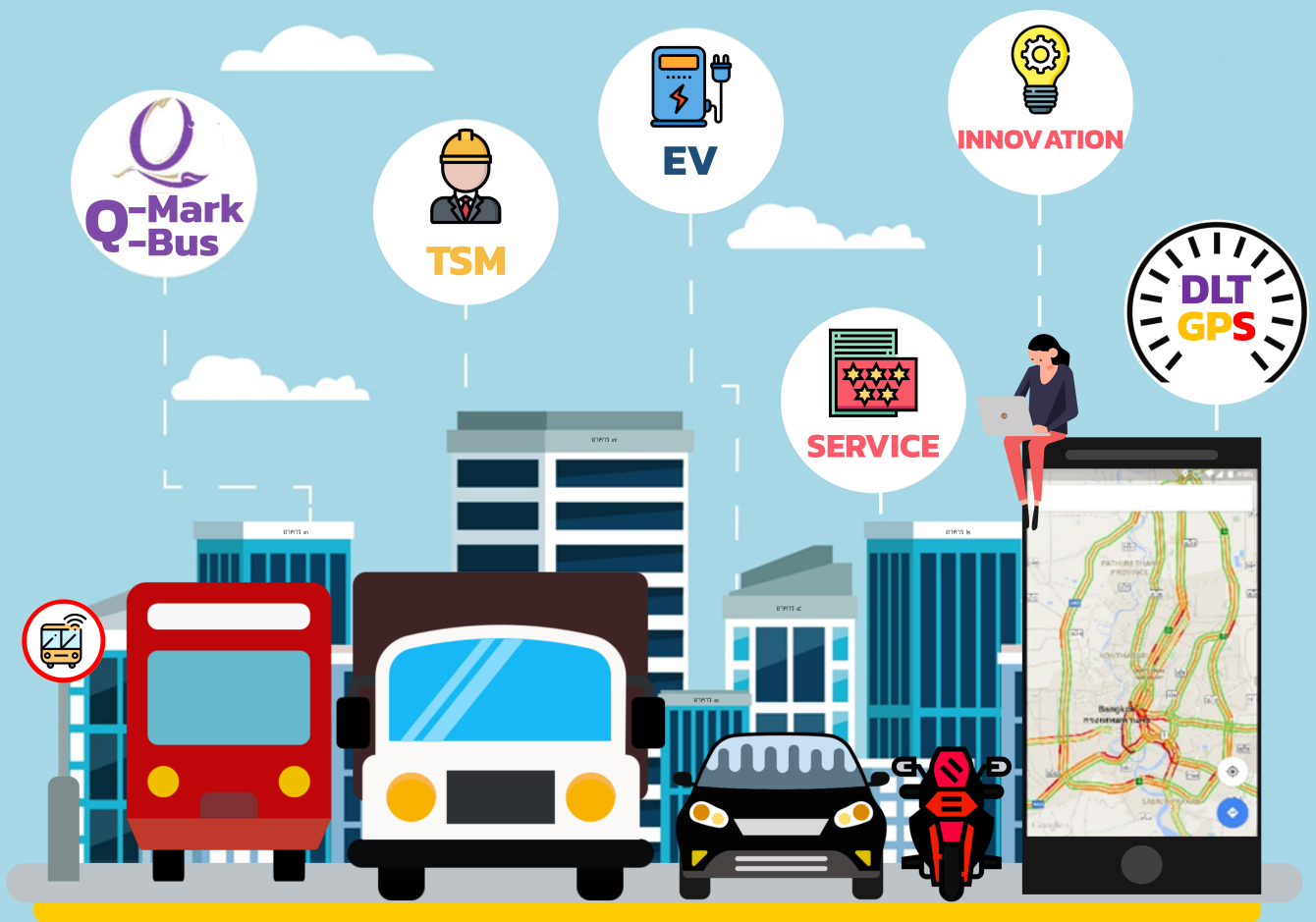


แผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)



กรมการขนส่งทางบก
Department of Land Transport

กันยายน ๒๕๖๒



วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก

“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย”

คำนำ

กรมการขนส่งทางบกเป็นส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนของประเทศให้มีคุณภาพและปลอดภัย โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ กรมการขนส่งทางบกได้ประกาศใช้แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ และได้มีการขับเคลื่อนการนำแผนไปสู่การปฏิบัติมาโดยตลอด ต่อมาในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ กรมการขนส่งทางบกได้มีการทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ ศึกษาลัทธิ และผลการดำเนินงาน พร้อมปรับกรอบระยะเวลาให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) เป็นแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๐) อีกทั้งในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กรมการขนส่งทางบกได้ประเมินผลแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบกฉบับดังกล่าว เพื่อสรุปบทเรียนและข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาการวัดผลสำเร็จของกรมการขนส่งทางบก

เพื่อให้แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบกมีความคล้องกับพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ และสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ กองแผนงาน โดยกลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์ ในฐานะผู้รับผิดชอบในการจัดทำ ทบทวน ติดตามและประเมินผล แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก ได้ทบทวนแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔ และจัดทำเป็นแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ขึ้น เพื่อใช้เป็นกรอบและทิศทางการทำงานของกรมการขนส่งทางบก โดยมีการทบทวนแนวโน้มทิศทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในระดับสากล แนวโน้มสำคัญในอนาคตที่มีผลกระทบต่อพัฒนาระบบการขนส่ง สภาพการณ์ด้านระบบการขนส่งทางถนนของประเทศ ภารกิจของหน่วยงานภายใน ความต้องการ/ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกรมการขนส่งทางบก และสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของการขนส่งทางถนน นอกจากนี้ ในการจัดทำแผนดังกล่าว ได้ยึดถือแผนระดับชาติที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) จักเป็นประโยชน์ต่อผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สำหรับใช้เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงาน ในการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย ต่อไป

กรมการขนส่งทางบก
กองแผนงาน
กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์
กันยายน ๒๕๖๒

สารบัญ

	หน้า
ความหมายและคำจำกัดความ	(๑)
บทสรุปผู้บริหาร	(๒)
บทที่ ๑ บทนำ	
๑.๑ เหตุผลและความจำเป็น	๑
๑.๒ วัตถุประสงค์ในการจัดทำแผนปฏิบัติการการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)	๒
๑.๓ กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนปฏิบัติการการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)	๓
บทที่ ๒ ขั้นตอนการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)	
๒.๑ ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)	๕
๒.๒ การดำเนินการของกรมการขนส่งทางบก	๕
บทที่ ๓ สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อกรมการขนส่งทางบก	
๓.๑ ทิศทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในระดับสากล	๗
๓.๒ แนวโน้มสำคัญในอนาคตที่มีผลกระทบต่อพัฒนาระบบการขนส่ง	๗
๓.๓ สภาพการณ์ด้านระบบการขนส่งทางถนนของประเทศไทย	๙
๓.๔ การกิจของกรมการขนส่งทางบกในปัจจุบัน	๑๓
๓.๕ ความต้องการ/ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกรมการขนส่งทางบก	๑๔
๓.๖ สภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของการขนส่งทางถนน ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ กรมการขนส่งทางบก	๑๕
บทที่ ๔ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๖๐ และแผนปฏิบัติการการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)	
๔.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) (แผนระดับที่ ๑)	๑๗
๔.๒ แผนระดับที่ ๒	๑๙
๔.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง	๕๑

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ ๕ แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ.๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)	
๕.๑ ภาพรวม	๕๔
๕.๒ แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ.๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)	๕๔
๕.๓ แผนที่กลยุทธ์ (Strategy Map)	๗๘
บทที่ ๖ การนำแผนไปสู่การปฏิบัติและการติดตามประเมินผล	
๖.๑ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) สู่การปฏิบัติ	๗๙
๖.๒ การติดตามประเมินผลแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)	๗๙
ภาคผนวก ก ความสอดคล้องของแผนระดับชาติกับแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ในระดับรอง	๘๒
ภาคผนวก ข ความสอดคล้องยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) นโยบายรัฐบาล และแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)	๙๓
ภาคผนวก ค คำอธิบายตัวชี้วัด	๑๐๙

ความหมายและคำจำกัดความ

การจัดทำแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบกมีคำศัพท์ที่เกี่ยวข้องมากมาย จึงขออธิบายความหมายของคำศัพท์ที่สำคัญต่าง ๆ ดังนี้

๑. **ยุทธศาสตร์ (Strategic)** หมายถึง แนวทางในการบรรลุจุดมุ่งหมายของหน่วยงาน นั่นคือจุดมุ่งหมายเป็นสิ่งสำคัญ โดยจำเป็นต้องกำหนดจุดมุ่งหมายของหน่วยงานให้ชัดเจน เพื่อเป็นแนวทางดำเนินงานไปในทิศทางที่ถูกต้อง

๒. **วิสัยทัศน์ (Vision)** หมายถึง สิ่งที่ต้องการให้หน่วยงาน “เป็น” ภายในกรอบระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง ซึ่งอาจกำหนดทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

๓. **พันธกิจ (Mission)** หมายถึง กรอบหรือขอบเขตการดำเนินงานของหน่วยงาน การกำหนดพันธกิจสามารถทำได้โดยนำภารกิจหรือหน้าที่ความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายตั้งแต่แรกก่อตั้งหน่วยงานมาเป็นแนวทาง ทั้งนี้ ต้องกำหนดให้ชัดเจนว่าพันธกิจแต่ละข้อมีความหมายครอบคลุมขอบเขตแค่ไหน แต่ละข้อมีความแตกต่างกันอย่างไรเพื่อให้การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ในขั้นตอนต่อไปเป็นไปอย่างสะดวกและถูกต้อง

๔. **ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issues)** หมายถึง ประเด็นหลักที่ต้องคำนึงถึง ต้องพัฒนาต้องมุ่งเน้น ประเด็นยุทธศาสตร์สามารถทำได้โดยการนำพันธกิจแต่ละข้อมาพิจารณาว่าหน่วยงานต้องการดำเนินการในประเด็นใดเป็นพิเศษ และหลังจากได้ดำเนินการดังกล่าวแล้วต้องการให้เกิดผลการเปลี่ยนแปลงในทิศทางใด

๕. **เป้าประสงค์ (Goal)** หมายถึง สิ่งที่หน่วยงานปรารถนาจะบรรลุ โดยต้องนำประเด็นยุทธศาสตร์มาพิจารณาว่าหากสามารถดำเนินการจนประสบความสำเร็จตามประเด็นยุทธศาสตร์แต่ละข้อ ใครเป็นผู้รับผิดชอบและได้รับประโยชน์อย่างไร

๖. **ตัวชี้วัด (Key Performance Indicators)** หมายถึง สิ่งที่จะเป็นตัวบ่งชี้ว่าหน่วยงานสามารถปฏิบัติงานบรรลุเป้าประสงค์ที่วางไว้ได้หรือไม่ ต้องพิจารณาหาปัจจัยที่เป็นตัวบ่งชี้ดังกล่าว และต้องใช้ถ้อยคำที่ชัดเจนทั้งในแง่ของคำจำกัดความและการระบุขอบเขต โดยตัวชี้วัดนี้จะถูกนำไปเป็นหลักในการกำหนดค่าเป้าหมายในลำดับต่อไป

๗. **ค่าเป้าหมาย (Targets)** หมายถึง ตัวเลขหรือค่าของตัวชี้วัดความสำเร็จที่หน่วยงานต้องการบรรลุ ขั้นตอนนี้เป็นขั้นตอนของการกำหนดหรือระบุไว้ในแผนงานนั้น ๆ หน่วยงานต้องการทำอะไร ให้ได้เป็นจำนวนเท่าไรและภายในกรอบระยะเวลาเท่าใด จึงจะถือว่าบรรลุเป้าหมาย

๘. **กลยุทธ์ (Strategy)** หมายถึง สิ่งที่หน่วยงานจะดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ โดยกลยุทธ์นี้จะกำหนดขึ้นจากการพิจารณาปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Critical Success Factors) เป็นสำคัญ กล่าวคือต้องพิจารณาว่าในการที่จะบรรลุเป้าประสงค์ข้อหนึ่ง ๆ นั้น มีปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อความสำเร็จและจำเป็นต้องทำอย่างไรจึงจะไปสู่จุดนั้นได้

บทสรุปผู้บริหาร

ภายใต้บริบทของโลกที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและรุนแรง (Disruptive Changes) ทั้งในมิติของการเมือง เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี ระบบการขนส่งทางถนน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมก็ได้รับผลกระทบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและรอบคอบ ส่งผลต่อการพัฒนาอย่างบูรณาการและมีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิผล

ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกจึงต้องจัดทำแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ภายใต้ทิศทางการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกในอนาคต ซึ่งต้องประกอบด้วยหลัก “๓ S” ได้แก่

S (Safety & Security) คือ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนทุกประเภทให้มีความปลอดภัยและมั่นคง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้มีความมั่นคงและปลอดภัย

S (Sustainability) คือ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนทุกประเภทให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวก (Accessibility) มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordability) มีประสิทธิภาพ คุณภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

S (Smart Transport) คือ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนทุกประเภทให้มีความชาญฉลาด ผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมมาปรับใช้ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนน ลดต้นทุน โลจิสติกส์ แก้ไขปัญหาการจราจรที่แออัด และสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ได้พิจารณาสภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อระบบการขนส่งทางถนน ไม่ว่าจะเป็นแนวโน้มทิศทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในระดับสากล แนวโน้มสำคัญในอนาคตที่มีผลกระทบต่อพัฒนาระบบการขนส่ง สภาพการณ์ด้านระบบการขนส่งทางถนนของประเทศ ภารกิจของหน่วยงานภายใน ความต้องการ/ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกรมการขนส่งทางบกและสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของการขนส่งทางถนน ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก และยังยึดถือแผนระดับชาติที่เกี่ยวข้องในการจัดทำ ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

แผนปฏิบัติการกรรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

วิสัยทัศน์กรรมการขนส่งทางบก

"เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย"

พันธกิจ

- พัฒนาระบบควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้ได้มาตรฐาน และมีความปลอดภัย รวมถึงเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น
- พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนน และบังคับใช้กฎหมาย
- พัฒนาและส่งเสริมการให้บริการระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ และมีสำนึกรับผิดชอบ
- บริหารจัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาล

ค่านิยม “ONE DLT”

O (Objective)	เป้าหมายชัดเจน
N (Network)	มีบูรณาการ
E (Eminence)	งานโดดเด่น
D (Digital Technology)	เน้นเทคโนโลยีดิจิทัล
L (Legitimacy)	กำกับตามกฎหมาย
T (Transparency)	โปร่งใส เป็นธรรม

ประเด็นยุทธศาสตร์

- | | | | |
|--|---|-------------------------------------|---|
| ๑. พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design) | ๒. พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนน ให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม | ๓. พัฒนาการให้บริการ รูปแบบอัจฉริยะ | ๔. เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูง และบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล |
|--|---|-------------------------------------|---|

เป้าประสงค์

- | | | | |
|-------------------------------|--|----------------------------|---|
| ๑. การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ | ๒. รถและคนขับที่ปลอดภัย
๓. การขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม | ๔. การให้บริการที่เป็นเลิศ | ๕. การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง และมีการบริหารจัดการที่ดี |
|-------------------------------|--|----------------------------|---|

มีรายละเอียดตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย และกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย และกลยุทธ์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)				
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. ทบทวนและกำหนดมาตรฐานงานที่เกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภท ทุกองค์ประกอบอย่างเป็นระบบและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการ ๒. พัฒนาเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และเชื่อมโยงกับเครือข่ายการขนส่งมวลชนอื่นทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ๓. พัฒนาและส่งเสริมให้มีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภท ให้มีมาตรฐาน อย่างทั่วถึงและเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างมีประสิทธิภาพ กำกับ ๔. กำกับระบบการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ ดูแล ๕. พัฒนาและส่งเสริมการประกอบการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ให้มีศักยภาพตามมาตรฐานที่กำหนด มีความรับผิดชอบต่อสังคมและรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจตามนโยบายรัฐบาล ๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุมกำกับ ดูแลการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภท ให้เป็นไปตามมาตรฐานสอดคล้องกับความต้องการเดินทางของประชาชนและป้องกันรถผิดกฎหมาย
๒ เวลาารอคอยรถสาธารณะ	เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator)			
๓ สัดส่วนรายจ่ายการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน	เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator)			
๔ ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ	ร้อยละ ๗๕	ร้อยละ ๗๕	ร้อยละ ๗๕	
๕. ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางทุกประเภทการขนส่ง				
๕.๑ ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟประจำจังหวัด	ร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๙๐	ร้อยละ ๑๐๐	
๕.๒ ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน	ร้อยละความสำเร็จของโครงการ* ร้อยละ ๑๐๐ และมีการทดสอบนำร่องระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ของเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน จำนวน ๑ เส้นทางที่เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางราง และมีรายงานสรุปผลการทดสอบนำร่องการให้บริการ	กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน	กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่องให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)				
เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ				
เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๖ พนักงานขับรถและรถที่มีความพร้อมตามมาตรการสแกนรถโดยสารไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	
๗ ร้อยละของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐	
๘ ระดับความสำเร็จของการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager)	ออกกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน แบ่งเป็น (๑) รถโดยสารประจำทาง (๑๐) จำนวน ๑,๑๙๑ เส้นทาง (๒) รถโดยสารไม่ประจำทาง (๓๐) จำนวน ๓๐๐ ราย	ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน แบ่งเป็น (๑) รถโดยสารประจำทาง (๑๐) จำนวน ๒๙๘ เส้นทาง (๒) รถโดยสารไม่ประจำทาง (๓๐) จำนวน ๙๐๐ ราย	
๙ ร้อยละของจำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q-Bus	ร้อยละ ๔ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด	ร้อยละ ๕ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด	ร้อยละ ๖ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด	
๑๐ ร้อยละความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ	ร้อยละ ๙๑.๕๘	ร้อยละ ๙๑.๕๘	ร้อยละ ๙๑.๕๘	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)				
เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ				
เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๑ ระดับความสำเร็จของการศึกษาวิเคราะห์และพัฒนาโครงสร้างอัตราค่าบริการการขนส่งด้วยรถบรรทุก	มีโครงสร้างอัตราค่าบริการสำหรับผู้ให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุก นำร่อง โดยมีกลุ่มเป้าหมาย คือ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในสถานีขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก	มีโครงสร้างอัตราค่าบริการการขนส่งด้วยรถบรรทุก เชิงลึก โดยสามารถจำแนกกลุ่มชนิดสินค้าที่สำคัญต่อผู้บริโภค ครอบคลุมทั่วประเทศ	มีแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนของการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อลดภาระให้แก่ผู้ใช้บริการ	ควบคุม ๑. ทบทวน พัฒนาและกำหนดมาตรฐานการประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก ไม่ประจำทางและรถบรรทุกส่วนบุคคล เพื่อแก้ไขปัญหาการใช้รถผิดประเภท ๒. วางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งด้วยรถบรรทุกสาธารณะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกในการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมถึงพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น กำกับ ๓. กำกับการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ ดูแล ๔. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีมาตรฐานคุณภาพ ๕. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีความพร้อมสามารถขยายฐานการประกอบการขนส่งโดยสร้างพันธมิตรทางธุรกิจ และขยายช่องทางการค้าอื่น ๆ ทั้งภายในและต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียน ๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุมกำกับ ดูแลการขนส่งด้วยรถบรรทุก
๒ จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า	เพิ่มขึ้น ๓,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน (พ.ศ. ๒๕๖๒)	เพิ่มขึ้น ๗,๐๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน (พ.ศ. ๒๕๖๒)	เพิ่มขึ้น ๑๐,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน (พ.ศ. ๒๕๖๒)	
๓ จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น	เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๓	-	-	
๔ จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น	-	เพิ่มขึ้น ๗,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน	เพิ่มขึ้น ๙,๐๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน	
๕ ระดับความสำเร็จของการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ จัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager)	ออกกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ จัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน จำนวน ๔๐๐ ราย	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ จัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน จำนวน ๑,๖๐๐ ราย	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนน ให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม				
เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับขี่ปลอดภัย				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๑ จำนวนผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุ รถโดยสารสาธารณะ ลดลง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	๑. ด้านรถปลอดภัย <u>ควบคุม</u> ๑.๑ พัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัย ของรถทุกประเภท รวมถึงรถประกอบ และรถดัดแปลง ให้มีมาตรฐานที่ เท่าเทียมกันและเป็นมาตรฐานสากล ๑.๒ พัฒนาระบบการรับรองแบบ ยานยนต์และเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบ ๑.๓ พัฒนาระบบการตรวจสอบ โดยให้ เอกชน หน่วยงานหรือสถาบันเข้ามา มีส่วนร่วม ๑.๔ พัฒนาระบบการตรวจสภาพรถ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ๑.๕ กำหนดหลักเกณฑ์การบำรุงรักษา ระหว่างการใช้งาน และมาตรฐาน ผู้ทำการซ่อมบำรุง <u>กำกับ</u> ๑.๖ พัฒนาระบบการตรวจสอบรถ บนท้องถนนและมาตรการบังคับใช้ กฎหมาย <u>ดูแล</u> ๑.๗ พัฒนาและส่งเสริมผู้ผลิตและ ผู้ประกอบรถของไทยให้สามารถผลิตรถ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล (อบรม ให้ความรู้ ฝึกทักษะฝีมือ) ๑.๘ สื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูล ข่าวสารให้แก่ประชาชนในการให้ ความสำคัญในการบำรุงรักษารถ เพื่อลด สาเหตุอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถ และ การบำรุงรักษารถเพื่อให้การใช้รถเป็น มิตรต่อสิ่งแวดล้อม ๑.๙ พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลด้านความปลอดภัยของรถ รวมทั้งระบบตรวจสภาพรถ
๒ จำนวนอุบัติเหตุ ทางถนน คิดเป็นหน่วย จำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑,๐๐๐ ล้านคัน-กิโลเมตร	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	
๓ จำนวนอุบัติเหตุที่มี สาเหตุจากรถลดลง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	
๔ จำนวนอุบัติเหตุที่มี สาเหตุจากผู้ขับขี่ลดลง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	
๕ ระดับความสำเร็จของการนำข้อมูลจาก GPS มาใช้ในการศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่และ พัฒนาแนวทางในการลดพฤติกรรมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ				
๕.๑ การใช้ความเร็ว เกินกฎหมายกำหนด ของรถโดยสารและ รถบรรทุกที่ตรวจพบ จากระบบ GPS	๓ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน	๓ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน	๓ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน	
๕.๒ ร้อยละการ บังคับใช้กฎหมาย กับรถที่ติดตั้ง GPS	การบังคับใช้ กฎหมายกับรถ ที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๑๐	การบังคับใช้ กฎหมายกับรถ ที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๑๐	การบังคับใช้ กฎหมายกับรถ ที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๑๐	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนน ให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม				
เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับขี่ปลอดภัย				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๖ ระดับความสำเร็จ โครงการ “Sure Driving Smart Driver” และการ นำไปสู่การปฏิบัติ	การดำเนิน โครงการ/กิจกรรม ตามข้อ ๑.๖ ๒.๓ ๓.๒ ๔.๑ – ๔.๖ ๕.๑ – ๕.๒	การดำเนิน โครงการ/กิจกรรม ตามข้อ ๑.๒ ๕.๓	โครงการฯ มีแผน สิ้นสุดปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	๒. ด้านคนขับขี่ปลอดภัย <u>ควบคุม</u> ๒.๑ ทบทวนและพัฒนากระบวนการ ออกใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ ให้มีมาตรฐาน ๒.๒ พัฒนา ควบคุม กำกับ ดูแล มาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถเอกชน <u>กำกับ</u> ๒.๓ พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล คนขับขี่อย่างปลอดภัย <u>ดูแล</u> ๒.๔ เสริมสร้างจิตสำนึกด้าน ความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ๒.๕ ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกัน และลดอุบัติเหตุ ๒.๖ ส่งเสริมศักยภาพและทักษะการขับรถ ๒.๗ พัฒนาการวิเคราะห์อุบัติเหตุ และ แสวงหาแนวทางในการป้องกันการเกิด อุบัติเหตุ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนน ให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม				
เป้าประสงค์ที่ ๓ การขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๑ ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนน	จัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรอย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง			๑. พัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลในการคำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่งทางถนน ๒. กำกับ ติดตาม ดูแล เพื่อลดการปล่อยมลพิษจากภาคการขนส่งทางถนน ๓. พัฒนามาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมของรถทุกประเภท รวมถึงรถประกอบและรถดัดแปลงให้มีมาตรฐานที่เท่าเทียมกัน และเป็นมาตรฐานสากล
๒ ปริมาณมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนน	ร้อยละของจำนวนรถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบมลพิษไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐ และมีการจัดส่งรายงานการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรบกวนการอย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง			

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ				
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. พัฒนานวัตกรรมในการให้บริการในทุกด้าน โดยคำนึงถึงความคุ้มค่าในการลงทุน
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	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล				
เป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๑ ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร	มากกว่าร้อยละ ๘๒	มากกว่าร้อยละ ๘๒	มากกว่าร้อยละ ๘๒	๑. ปรับโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับภารกิจในการควบคุม กำกับ ดูแล ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (Enterprise Architecture) ๒. พัฒนาศักยภาพให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญในเรื่องนวัตกรรม ทักษะในการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนน และความใส่ใจในงานบริการ ๓. ส่งเสริมให้ทุกคนในองค์กรมีความตั้งใจในการดำเนินงานตามบทบาทหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย (Attention Organization) ๔. พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) ๕. การกำหนดให้มีมาตรฐานการดำเนินงาน (Code of Conduct) ควบคู่กับภารกิจงานที่ได้รับมอบหมาย
๒ ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function)	มีแผนการดำเนินการเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) และดำเนินการตามแผน	ดำเนินการตามแผนการดำเนินการเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function)	ติดตามและประเมินผลแผนการดำเนินการเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function)	
๓ ระดับความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรมทั่วทั้งองค์กร	จำนวนนวัตกรรมการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนที่ดีสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้และนำมาใช้ในการปฏิบัติงานอย่างน้อย ๑ เรื่อง	ประเมินผลลัพธ์ผลกระทบที่เกิดจากการนำนวัตกรรมการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนที่ดีมาปฏิบัติ เพื่อนำผลไปพัฒนางานต่อไป	ประเมินผลลัพธ์ผลกระทบที่เกิดจากการนำนวัตกรรมการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนที่ดีมาปฏิบัติ เพื่อนำผลไปพัฒนางานต่อไป	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล				
เป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๔ ระดับความสำเร็จของการจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมายของกรมการขนส่งทางบก	ไม่สามารถกำหนดค่าเป้าหมายได้ เนื่องจากรอความชัดเจนจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา			๖. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อสนับสนุนการทำงานแบบ Network Centric Operation และการประเมินผลสัมฤทธิ์ยุทธศาสตร์องค์กร ๗. พัฒนากฎหมายและปัจจัยสนับสนุนยุทธศาสตร์ให้มีความทันสมัย

บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ เหตุผลและความจำเป็น

ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ กรมการขนส่งทางบกได้ประกาศใช้แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ และได้มีการขับเคลื่อนการนำแผนไปสู่การปฏิบัติมาโดยตลอด ต่อมาในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ กรมการขนส่งทางบกได้มีการทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ ศึกษาลักษณะและผลการดำเนินงานให้มีความเหมาะสม ทันสมัย สอดคล้องกับสถานการณ์ในขณะนั้น พร้อมปรับกรอบระยะเวลาให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) เป็นแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๐)

ภายใต้บริบทของโลกที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและรุนแรง (Disruptive Changes) ทั้งในมิติของการเมือง เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี ระบบการขนส่งทางถนน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมก็ได้รับผลกระทบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนอย่างรอบคอบ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลต่อการพัฒนาอย่างบูรณาการและมีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิผล ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกจึงได้ทบทวนแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔ และจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) โดยพิจารณาสภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อระบบการขนส่งทางถนนและความสอดคล้องในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

๑.๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ มาตรา ๖๕ กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกันเพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว โดยให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎหมายว่าด้วยการจัดทำยุทธศาสตร์ ต่อมาเมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร มีพระราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ใช้ยุทธศาสตร์ชาติ(พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๕ ตอนที่ ๘๒ ก เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑

๑.๑.๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

พระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ มาตรา ๑๐ กำหนดว่าเมื่อมีพระบรมราชโองการประกาศใช้ยุทธศาสตร์ชาติแล้ว ให้คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติแต่ละด้านจัดทำแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติเสนอต่อคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ คณะรัฐมนตรีได้พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ตามที่คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติเสนอ ต่อมาเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน พ.ศ.๒๕๖๒ ได้ออกประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่องการประกาศแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๖ ตอนที่ ๕๑ ก เมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน พ.ศ.๒๕๖๒

๑.๑.๓ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒

พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๔ กำหนดให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา ๑๖ แห่งพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๑๖ ให้ส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการนั้น โดยจัดทำเป็นแผนห้าปี ซึ่งต้องสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของคณะรัฐมนตรีที่แถลงต่อรัฐสภา และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง” และมาตรา ๙ กำหนดให้ในวาระแรก การจัดทำแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการเป็นแผนห้าปีตามมาตรา ๑๖ ให้จัดทำเป็นแผนสามปีโดยมีห้วงระยะเวลาตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ถึงปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕

๑.๑.๔ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

(๑) เห็นชอบการจำแนกแผนออกเป็น ๓ ระดับ ประกอบด้วย

(๑.๑) แผนระดับที่ ๑ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ

(๑.๒) แผนระดับที่ ๒ ได้แก่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ และแผนความมั่นคง

(๑.๓) แผนระดับที่ ๓ หมายถึง แผนที่จัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับที่ ๑ และแผนระดับที่ ๒ ให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ หรือจัดทำขึ้นตามที่กฎหมายกำหนด หรือจัดทำขึ้นตามพันธกรณีหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ เช่น แผนของส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐต่าง ๆ แผนบูรณาการ รวมถึงแผนปฏิบัติการทุกระดับ

(๒) เห็นชอบวิธีการเสนอแผนและการตั้งชื่อแผนของแผนระดับที่ ๓ กำหนดให้ใช้ชื่อว่า “แผนปฏิบัติการด้าน.....ระยะที่... (พ.ศ.....-.....) เว้นแต่ในกรณีที่มิบัญญัติตามกฎหมายที่กำหนดชื่อแผนไว้แล้ว

๑.๑.๕ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

(๑) ให้หน่วยงานของรัฐดำเนินการสนับสนุน พัฒนาและบูรณาการข้อมูลที่เกี่ยวข้องสำหรับการจัดทำตัวชี้วัดของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อประโยชน์ในการติดตาม ประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(๒) ให้หน่วยงานของรัฐปรับปรุงแผนระดับที่ ๓ ในความรับผิดชอบตามนโยบายมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

๑.๒ วัตถุประสงค์ในการจัดทำแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

(๑) เพื่อทบทวนเป้าหมาย ยุทธศาสตร์ทั้งระยะสั้น (๑ ปี) และระยะยาว (๓ ปี) ของแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๕๙ - ๒๕๖๔ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ สู่แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) เพื่อทบทวนและปรับแผนปฏิบัติการภายใต้แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) เพื่อใช้เป็นกรอบการกำหนดแผนงาน/โครงการ และกรอบวงเงินงบประมาณในแผนปฏิบัติราชการประจำปี

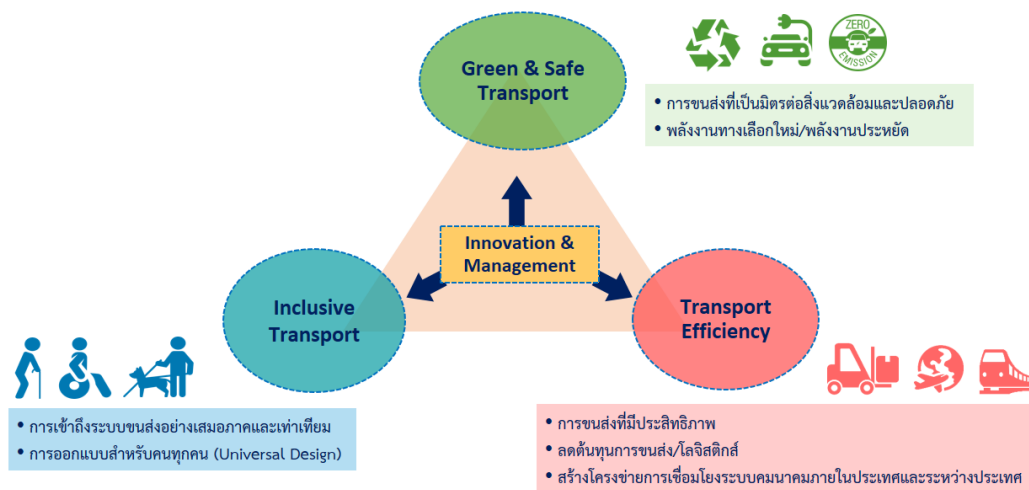
(๓) เพื่อให้การดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกบรรลุวิสัยทัศน์ และพันธกิจ รวมทั้งนโยบายและแผนระดับสูงที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม แผนการปฏิรูปประเทศ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติและยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

๑.๓ กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

กรมการขนส่งทางบกจัดทำแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) โดยพิจารณานำกรอบแนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) มาปรับใช้ ประกอบด้วย ๓ ประเด็น ได้แก่

- การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)
- การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)
- ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusivity)

ทั้งนี้ กรอบแนวคิดในการพัฒนาทั้ง ๓ ประเด็น ต้องส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา (Research and Development) ในการนำเครื่องมือด้านนวัตกรรม (Innovation) การบริหารจัดการ (Management) ที่มีประสิทธิภาพ มาใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง



ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

จากการพิจารณากรอบแนวคิดและภาพในอนาคตดังกล่าว กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดทิศทางการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกในอนาคต ซึ่งต้องประกอบด้วยหลัก “๓ S” ได้แก่

S (Safety & Security) คือ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนทุกประเภทให้มีความปลอดภัยและมั่นคง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้มีความมั่นคงและปลอดภัย

S (Sustainability) คือ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนทุกประเภทให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวก (Accessibility) มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordability) มีประสิทธิภาพ คุณภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

S (Smart Transport) คือ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนทุกประเภทให้มีความชาญฉลาด ผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมมาปรับใช้ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนน ลดต้นทุนโลจิสติกส์ แก้ไขปัญหาการจราจรแออัด และสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ



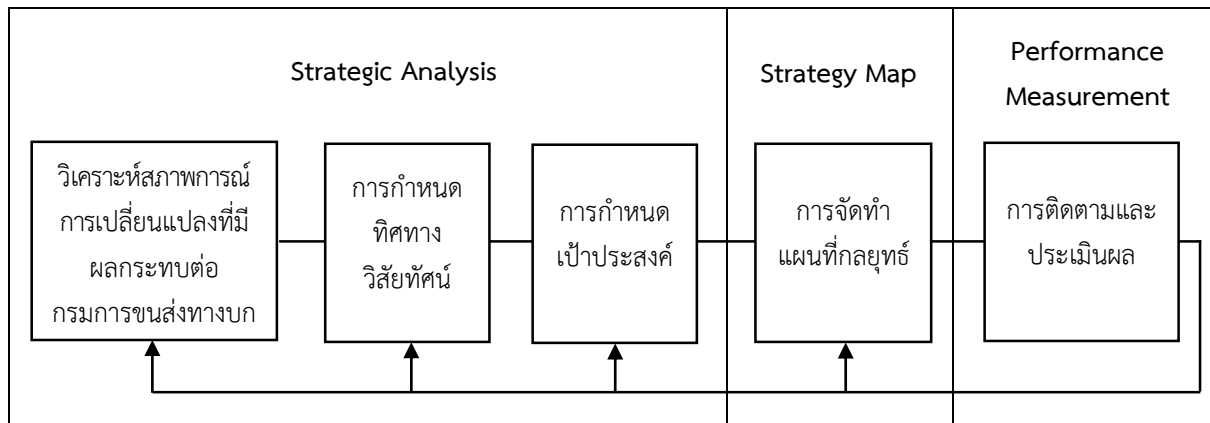
บทที่ ๒

ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการการขนส่งทางบก

ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

๒.๑ ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

การจัดทำแผนปฏิบัติการการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ใช้แนวคิดกระบวนการวางแผนและบริหารเชิงกลยุทธ์ ประกอบด้วย ๓ ส่วน คือ (๑) การกำหนดกลยุทธ์ (Strategic Analysis) ซึ่งต้องมีการวิเคราะห์สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่มีผลกระทบต่อกรมการขนส่งทางบก การกำหนดทิศทาง วิสัยทัศน์ และการกำหนดเป้าประสงค์ (๒) การจัดทำแผนที่กลยุทธ์ (Strategy Map) และ (๓) การติดตามและประเมินผล (Performance Measurement) ซึ่งต้องดำเนินการติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการฯ อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บรรลุผลตามที่กำหนด



๒.๒ การดำเนินการของกรมการขนส่งทางบก

เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามกระบวนการวางแผนปฏิบัติการการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) กรมการขนส่งทางบกได้มีการดำเนินการ ดังนี้

(๑) ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้มีคำสั่ง ที่ ๔/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๓ มกราคม พ.ศ.๒๕๖๒ แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำทบทวน ติดตามและประเมินผลแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก และคำสั่งที่ ๒๙๘/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๕ มิถุนายน พ.ศ.๒๕๖๒ แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการการขนส่งทางบก เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ

(๒) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ กองแผนงานได้จัดทำโครงการทบทวนแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก เพื่อขับเคลื่อนเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ชาติและระบบราชการ ๔.๐ ระยะเวลาดำเนินงานทั้งสิ้น ๑๑ เดือน (เดือนตุลาคม ๒๕๖๑ ถึงเดือนสิงหาคม ๒๕๖๒) โดยมีขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน ดังนี้

(๒.๑) รวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทบทวนข้อมูลบริบทด้านการขนส่ง วิเคราะห์สภาพแวดล้อม

(๒.๒) ขอความร่วมมือหน่วยงานในสังกัดกรมการขนส่งทางบก ทบทวน/เพิ่มเติมแผนปฏิบัติการโครงการและกิจกรรมภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ และแก้ไขปรับปรุง

(๒.๓) ประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงานจัดทำ ทบทวน ติดตามและประเมินผลแผนยุทธศาสตร์
กรรมการขนส่งทางบก เพื่อทบทวนแผนยุทธศาสตร์ฯ และแผนปฏิบัติการ (ครั้งที่ ๑) แจ้งหน่วยงานตรวจสอบ
แผนยุทธศาสตร์ฯ และแผนปฏิบัติการ รวมทั้งทบทวนเพิ่มเติมแผนงาน/โครงการ

(๒.๔) ประชุมเชิงปฏิบัติการกลุ่มย่อยเพื่อทบทวนแผนยุทธศาสตร์ฯ และแผนปฏิบัติการ

(๒.๕) ปรับปรุงแผนยุทธศาสตร์ฯ และแผนปฏิบัติการ ตามที่หน่วยงานเสนอแนะ/สำรวจและ
รวบรวมความคิดเห็นเพื่อวิพากษ์

(๒.๖) ประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงานจัดทำ ทบทวน ติดตามและประเมินผลแผนยุทธศาสตร์
กรรมการขนส่งทางบกฯ เพื่อทบทวนแผนยุทธศาสตร์ฯ และแผนปฏิบัติการ (ครั้งที่ ๒)

(๒.๗) ประชุมคณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการกรรมการขนส่งทางบก เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ
และแผนการปฏิรูปประเทศ เพื่อพิจารณาเห็นชอบแผนปฏิบัติการกรรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี
(พ.ศ.๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

(๒.๘) จัดทำรูปเล่มแผนปฏิบัติการกรรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)
และสื่อสารเผยแพร่

(๓) การประชุมคณะกรรมการฯ และคณะทำงานฯ เพื่อทบทวนแผนยุทธศาสตร์กรรมการขนส่งทางบก
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๒ ดังนี้

(๓.๑) วันที่ ๒๒ มีนาคม พ.ศ.๒๕๖๒ มีการประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงานจัดทำ ทบทวน ติดตาม
และประเมินผลแผนยุทธศาสตร์กรรมการขนส่งทางบก ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้นจำนวน ๖๓ คน
โดยมีรองอธิบดี (ฝ่ายวิชาการ) เป็นประธาน อาจารย์ที่ปรึกษา จำนวน ๒ ท่าน ได้แก่ ดร.สกนธ์ วรรณวิวัฒนา
และ รศ.ดร.สรวิศ นฤปิต

(๓.๒) วันที่ ๒๕ และวันที่ ๓๐ เมษายน พ.ศ.๒๕๖๒ มีการประชุมเชิงปฏิบัติการกลุ่มย่อยตาม
ประเด็นยุทธศาสตร์ มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้นจำนวน ๖๖ คน โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษาเข้าร่วมประชุม จำนวน ๒
ท่าน

(๓.๓) วันที่ ๒๗ พฤษภาคม พ.ศ.๒๕๖๒ มีการประชุมคณะทำงานจัดทำ ทบทวน ติดตามและ
ประเมินผลแผนยุทธศาสตร์กรรมการขนส่งทางบก ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้นจำนวน ๘๔ คน
โดยมีรองอธิบดี (ฝ่ายวิชาการ) เป็นประธาน อธิบดีกรรมการขนส่งทางบกเข้าร่วมประชุมด้วย พร้อมอาจารย์
ที่ปรึกษา รศ.ดร.สรวิศ นฤปิต

(๓.๔) วันที่ ๒๔ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ มีการประชุมคณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการ
กรรมการขนส่งทางบก เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ มีผู้เข้าร่วม
ประชุมทั้งสิ้นจำนวน ๑๐๑ คน โดยมีอธิบดีกรรมการขนส่งทางบกเป็นประธาน อาจารย์ที่ปรึกษา จำนวน
๒ ท่าน ได้แก่ ดร.สกนธ์ วรรณวิวัฒนา และ รศ.ดร.สรวิศ นฤปิต

(๓.๕) วันที่ ๑๒ กันยายน พ.ศ.๒๕๖๒ มีการประชุมคณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการ
กรรมการขนส่งทางบก เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ มีผู้เข้าร่วม
ประชุมทั้งสิ้นจำนวน ๘๘ คน โดยมีอธิบดีกรรมการขนส่งทางบกเป็นประธาน

บทที่ ๓

สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อกรมการขนส่งทางบก

๓.๑ ทิศทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในระดับสากล

เพื่อให้แผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับนี้เทียบเคียงได้กับสากล จึงได้มีการรวบรวม ศึกษา ทิศทางการพัฒนาระบบการขนส่งในนานาประเทศ พบว่า มีแนวทางการพัฒนาใน ๖ ประเด็น ดังนี้

(๑) การเชื่อมต่อ (Connectivity) มุ่งเน้นการเชื่อมต่อระบบการขนส่งหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ทั้งภายในและระหว่างประเทศ เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้ระบบการขนส่งทั้งในด้านการเดินทางและการขนส่งได้อย่างต่อเนื่องและไร้รอยต่อ

(๒) การให้บริการ (Service) มุ่งเน้นให้ประชาชนทุกกลุ่ม ทุกระดับรายได้สามารถเข้าถึงระบบการขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพได้อย่างเท่าเทียม ในราคาที่ เป็นธรรม โดยรักษาสมดุลระหว่างความสามารถในการจ่ายของประชาชน (Affordability) คุณภาพการบริการ (Service Quality) และผลประโยชน์ของผู้ประกอบการ (Operator Economics) และระบบการขนส่งสาธารณะจะเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการที่เปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว

(๓) ความปลอดภัย (Safety) มุ่งเน้นการยกระดับความปลอดภัยในระบบการขนส่ง โดยเฉพาะความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมเป็นวงกว้าง อีกทั้งยังเป็นวาระแห่งชาติของหลายประเทศที่ต้องได้รับการแก้ปัญหอย่างจริงจัง

(๔) สิ่งแวดล้อม (Environment) มุ่งเน้นระบบการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากภาคการขนส่งเป็นสาขาที่มีการใช้พลังงานในสัดส่วนที่สูงกว่าสาขาอื่น และยังเป็นต้นเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหามลภาวะทางอากาศและก๊าซเรือนกระจก ซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในระยะยาว

(๕) เทคโนโลยีและนวัตกรรม (Technology and Innovation) มุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาพัฒนาระบบการขนส่ง เพื่อการปรับตัวรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการที่เปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว

(๖) ความร่วมมืออย่างบูรณาการ (Integrated Collaboration) มุ่งเน้นการสร้างร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ ภาคประชาสังคม และภาคธุรกิจ เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืน เนื่องจากการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนมีส่วนเกี่ยวข้องกับทุกหน่วยงาน

๓.๒ แนวโน้มสำคัญในอนาคตที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบการขนส่ง

แนวโน้มสำคัญในอนาคตที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบการขนส่ง สามารถแบ่งได้ ๓ ประเด็น ดังนี้

(๑) โครงสร้างเศรษฐกิจและสังคม (Economic and Social Structure)

(๑.๑) การค้าระหว่างประเทศ เศรษฐกิจโลกมีการขยายตัวช้าลง จากการชะลอตัวของเศรษฐกิจประเทศต่าง ๆ อาทิ สาธารณรัฐประชาชนจีน ยุโรป จีน ญี่ปุ่น ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของนโยบายทางการค้าระหว่างประเทศของผู้เล่นสำคัญในระบบการค้าระหว่างประเทศ เช่น สงครามการค้า (Trade War) ระหว่างสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐประชาชนจีน การถอนตัวออกจากสหภาพยุโรปของ

สหราชอาณาจักร (British exit: Brexit) ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประเทศไทย เนื่องจากประเทศไทยเป็นส่วนหนึ่งในห่วงโซ่อุปทานของประเทศเหล่านี้ที่เป็นคู่ค้าสำคัญของไทย โดยเฉพาะสาธารณรัฐประชาชนจีน สหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป ซึ่งอาจจะเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งเพื่อส่งออก เป็นการขนส่งทางถนนเพื่อบริโภคภายในประเทศมากขึ้น

(๑.๒) การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) ปัญหาโลกร้อนและภัยพิบัติทางธรรมชาติต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันซึ่งจะทวีความรุนแรงและปรากฏให้เห็นบ่อยครั้งขึ้นในภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก เป็นปัญหาที่น่ากังวลและถือเป็นความท้าทายอันยิ่งใหญ่ของโลกขณะนี้ ซึ่งมีสาเหตุสำคัญมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ส่งผลให้ประเทศไทยที่ได้ยื่นสัตยาบันสารเข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงปารีส (Paris Agreement) และมีการระบุเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ที่ร้อยละ ๒๐ - ๒๕ จากกรณีปกติ ณ ปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ไว้นั้น ต้องจัดทำแนวทาง/มาตรการการลดก๊าซเรือนกระจกในสาขาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น สาขาพลังงาน และสาขาขนส่ง เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ

(๑.๓) การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรที่สัดส่วนประชากรผู้สูงอายุเพิ่มสูงขึ้น (Aging Society) ส่งผลโดยตรงต่อประชากรวัยทำงานลดลง สัดส่วนประชากรผู้สูงอายุที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ทำให้ประเทศไทยจะก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ โดยจะมีผู้สูงอายุถึงร้อยละ ๒๕ ของประชากรทั้งหมด ซึ่งประชากรผู้สูงอายุดังกล่าวจะต้องพึ่งพิงการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น ในขณะที่การพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะสำหรับผู้สูงอายุยังขาดความต่อเนื่อง

(๒) โมเดลธุรกิจแบบใหม่ (New Business Model)

(๒.๑) เศรษฐกิจยุคใหม่แบ่งปันการใช้ประโยชน์ (Sharing Economy) เป็นการพัฒนารูปแบบการให้บริการโลจิสติกส์บนแนวคิด Sharing Economy ทำให้สามารถใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินที่มีอยู่เกินความจำเป็นหรือไม่ได้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มความสามารถและสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ธุรกิจ ซึ่งในภาคการขนส่งผู้โดยสาร มีหลายแพลตฟอร์มที่แพร่หลาย เช่น Uber, Lyft, Didi, Grab และ GoJek และในภาคการขนส่งสินค้า ก็มีหลายแพลตฟอร์มที่แพร่หลายเช่นเดียวกัน เช่น Convoy แอปพลิเคชันสำหรับการแชร์พื้นที่รถบรรทุกสำหรับการขนส่งสินค้าที่เปิดตัวในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ มีจุดประสงค์เพื่อลดจำนวนรถเที่ยวเปล่าในสหรัฐอเมริกา

(๒.๒) โลจิสติกส์ที่ยั่งยืน (Sustainable Logistics) เป็นการปรับมุมมองธุรกิจยุคใหม่ด้วยการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีความรับผิดชอบต่อสังคมและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดต้นทุนการผลิตและการขนส่ง ลดมลภาวะ และสร้างการยอมรับทางสังคมจากผู้บริโภค นำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนในระยะยาว โดยในภาคการขนส่งจะมุ่งเน้นการคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Transport) ซึ่งใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้ในการขนส่งเพื่อให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ลดการปล่อยมลพิษ เช่น การใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle)

(๒.๓) โลจิสติกส์เพื่อสังคมสูงอายุ (Grey Logistics) อันเป็นผลมาจากการปรับโครงสร้างประชากรสังคมสูงอายุส่งผลให้เกิดการให้บริการโลจิสติกส์รูปแบบใหม่ ๆ เพื่อรองรับสังคมสูงอายุ เช่น การส่งยาและเวชภัณฑ์ต่างๆ ถึงบ้าน การพัฒนาระบบโลจิสติกส์แบบครบวงจรเพื่อให้บริการสุขภาพสำหรับผู้สูงอายุ ซึ่งเป็นการให้บริการขนส่งช่วงสุดท้ายแบบเพิ่มมูลค่า

(๓) เทคโนโลยีและนวัตกรรม (Technology and Innovation)

(๓.๑) อินเทอร์เน็ตของทุกสิ่ง (Internet of Things: IoT) เป็นการเชื่อมต่ออุปกรณ์และเครื่องมือเข้ากับอินเทอร์เน็ตและอาศัยการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันในการดำเนินการ ในกระบวนการโลจิสติกส์ ผู้ให้บริการสามารถใช้ข้อมูลจากการเชื่อมโยงอุปกรณ์ต่างๆ มาสร้างฐานข้อมูลเชิงลึกสำหรับการวิเคราะห์และวางแผนการดำเนินการที่จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงและการแก้ปัญหาใหม่ ๆ

(๓.๒) การวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data Analytics) สามารถช่วยเพิ่มศักยภาพทางธุรกิจ เพิ่มความเข้าใจในความต้องการของลูกค้าจากประสบการณ์ที่ผ่านมา ลดความเสี่ยงและสร้างรูปแบบธุรกิจใหม่ ๆ ในการดำเนินการกระบวนการด้านโลจิสติกส์ที่จะช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มอย่างมหาศาล เช่น การบริหารจัดการความเสี่ยงของโซ่อุปทาน โดยการประเมินสภาพปัจจุบันด้วยข้อมูลที่มีอยู่ เพื่อลดความเสี่ยงด้วยการตรวจสอบ วิเคราะห์ และประเมินผลจากข้อมูลที่เชื่อมโยง ตลอดจนมีระบบแจ้งเตือนเหตุการณ์ต่างๆ ระหว่างกระบวนการขนส่ง อันเนื่องมาจากเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด เช่น อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

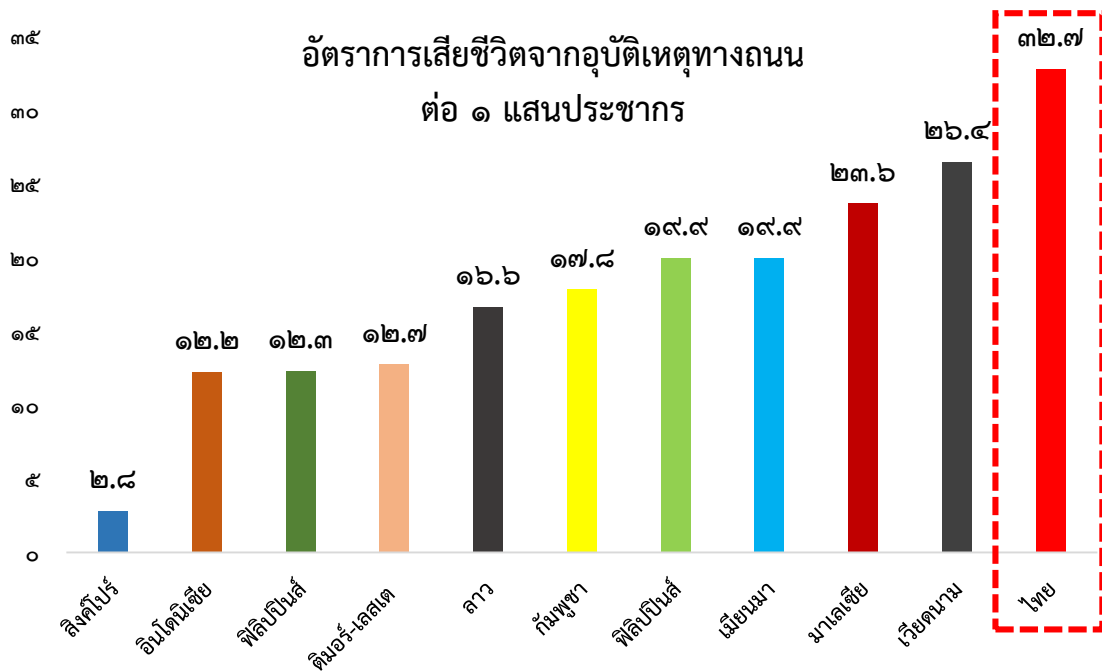
(๓.๓) ยานพาหนะไร้คนขับ (Autonomous Vehicles) เป็นเทคโนโลยีหุ่นยนต์ขั้นสูง (Advance Robotics) ซึ่งการพัฒนาในปัจจุบัน คือ การปรับใช้ยานพาหนะไร้คนขับในการขนส่งสินค้าและการเดินทาง แต่ยังคงมีอุปสรรคในเชิงกฎหมายและการยอมรับของสังคมในด้านความปลอดภัย จากข่าวอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการทดลองใช้เทคโนโลยีนี้ ซึ่งมีบริษัทยักษ์ใหญ่ในอุตสาหกรรมยานยนต์ ได้แก่ Scania, Daimler, Volvo และบริษัทยานยนต์เกิดใหม่อย่าง Tesla เข้ามาเป็นผู้เล่นในอุตสาหกรรมยานพาหนะไร้คนขับ

๓.๓ สภาพการณ์ด้านระบบการขนส่งทางถนนของประเทศไทย

๓.๓.๑ สถานการณ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ข้อมูลจากองค์การอนามัยโลก (World Health Organization : WHO) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ พบว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัจจัยหนึ่งของการเสียชีวิตของทุกคนทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเด็กและวัยรุ่นที่มีอายุระหว่าง ๕ – ๒๙ ปี ดังนั้น การลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จึงเป็นเป้าหมายหลักของการพัฒนาที่ทั่วโลกให้ความสำคัญ

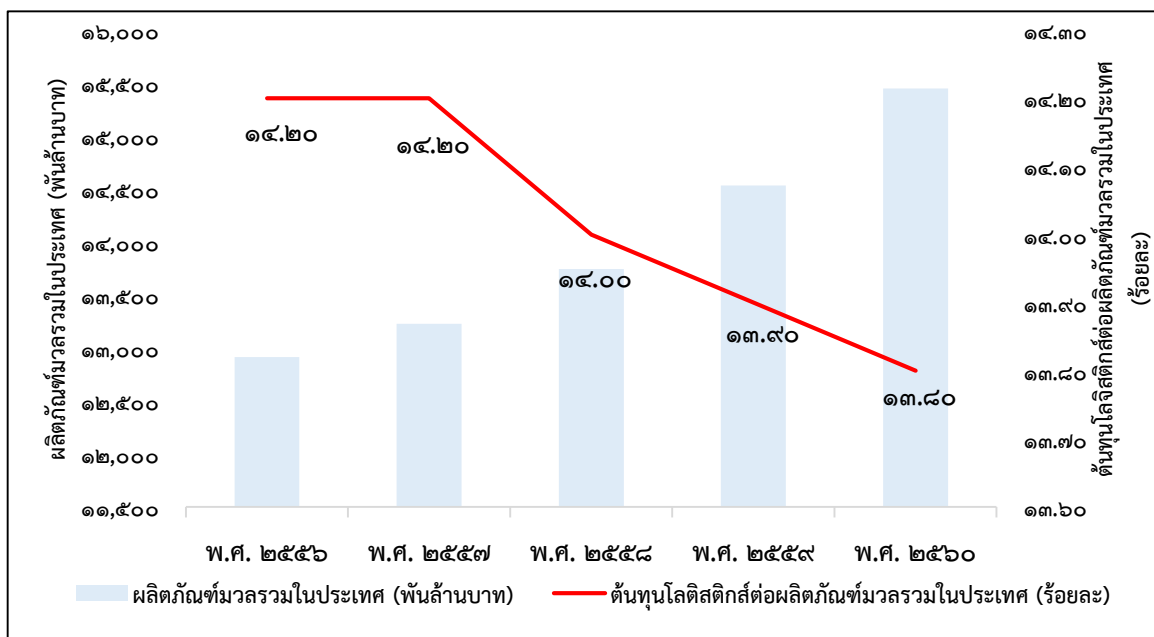
ปัจจุบันประเทศไทยประสบปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างรุนแรง หากเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในโลก จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ ที่จัดทำโดย WHO พบว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ๓๒.๗ คนต่อ ๑ แสนประชากร หรือประมาณ ๒๒,๔๙๑ คน ซึ่งได้รับการจัดอันดับว่าเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ ๙ ของโลก ทั้งนี้ เมื่อเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียนแล้ว พบว่าประเทศไทยได้รับการจัดอันดับว่าเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ ๑ ของอาเซียน



ที่มา : รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ (WHO)

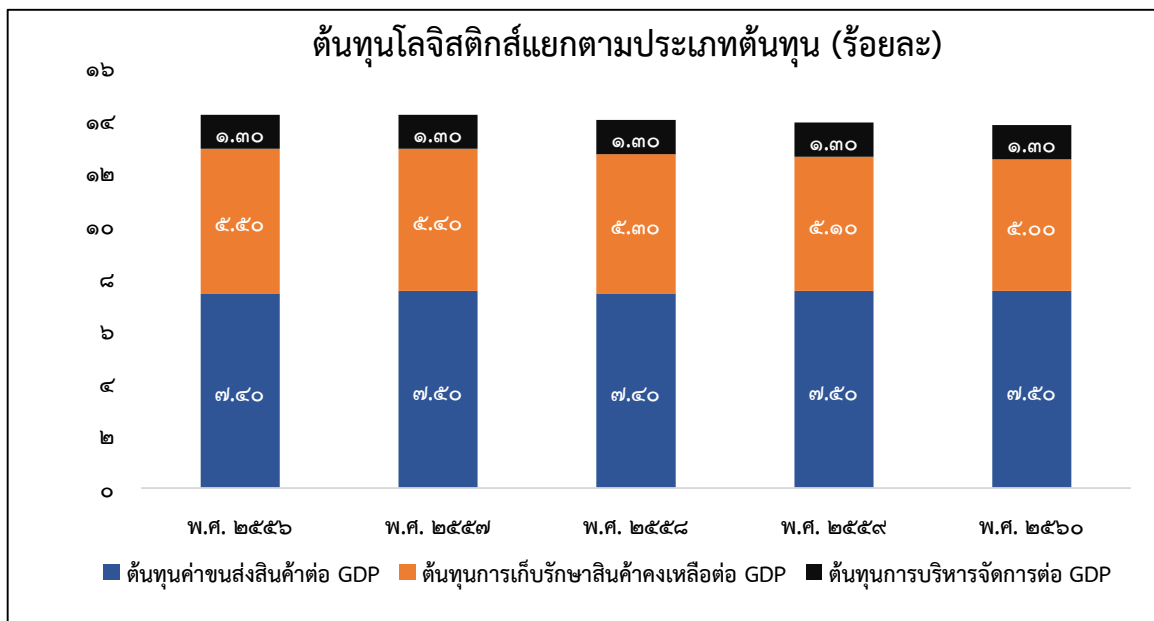
๓.๓.๒ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ประมาณการตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม ๒,๑๒๕ พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๓.๘ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ณ ราคาประจำปี ที่ ๑,๕๔๕ พันล้านบาท ซึ่งลดลงจากร้อยละ ๑๓.๙ ต่อ GDP ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ และเมื่อพิจารณาแนวโน้มในช่วง ๕ ปีหลังสุด พบว่าต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยลดลงจากร้อยละ ๑๔.๒ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ลงมาเหลือร้อยละ ๑๓.๘ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐



ที่มา : จดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช. ปีที่ ๑ ฉบับที่ ๑ เดือนสิงหาคม - กันยายน ๒๕๖๑

โดยสัดส่วนในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ จำแนกเป็นต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP ร้อยละ ๗.๕ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP ร้อยละ ๕.๐ และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ต่อ GDP ร้อยละ ๑.๓ จากแนวโน้มดังกล่าว ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังถือเป็นตัวแปรหลักที่ทำให้ตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีแนวโน้มลดลง ในขณะที่ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ต่อ GDP มีอัตราส่วนที่คงที่ ดังนั้น กรมการขนส่งทางบก ในฐานะที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP โดยตรง จึงมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า และทำให้ตัวเลขต้นทุนค่าขนส่งต่อ GDP ลดลงในอนาคต



ที่มา : จดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช. ปีที่ ๑ ฉบับที่ ๑ เดือนสิงหาคม – กันยายน ๒๕๖๑

อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และประเทศในทวีปยุโรป พบว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของกลุ่มประเทศดังกล่าว อยู่ในระดับที่ต่ำกว่าประเทศไทย โดยอยู่ที่ร้อยละ ๘.๐ ร้อยละ ๑๑.๔ และร้อยละ ๑๐ ตามลำดับ สะท้อนถึงความจำเป็นที่ต้องพัฒนา เพื่อลดช่องว่างดังกล่าว และเพิ่มโอกาสในการแข่งขันของประเทศให้ทัดเทียมกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วดังกล่าวในอนาคต

ประเทศ	ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	แหล่งอ้างอิง
อินเดีย	ร้อยละ ๑๓	ข้อมูลปี พ.ศ. ๒๕๕๕ ที่มา : Dr.C.Jothi Baskara Mohan (March ๒๐๑๓) TheImpact of Logistic Management on Global Competitiveness, International Journal of Business and Management Invention, Volume ๒ Issue ๓
ญี่ปุ่น	ร้อยละ ๑๑.๔	
ยุโรป	ร้อยละ ๑๐	
สหรัฐอเมริกา	ร้อยละ ๘	ข้อมูลปี พ.ศ. ๒๕๖๑ CSCMP's State of Logistics Report ๒๐๑๙

๓.๓.๓ ชีตความสามารถในการแข่งขันของระบบคมนาคมขนส่งไทยในเวทีโลก

ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ สถาบัน IMD World Competitiveness Center ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ เผยแพร่รายงาน IMD World Competitiveness Yearbook ๒๐๑๙ ซึ่งเป็นรายงานการจัดอันดับขีดความสามารถ

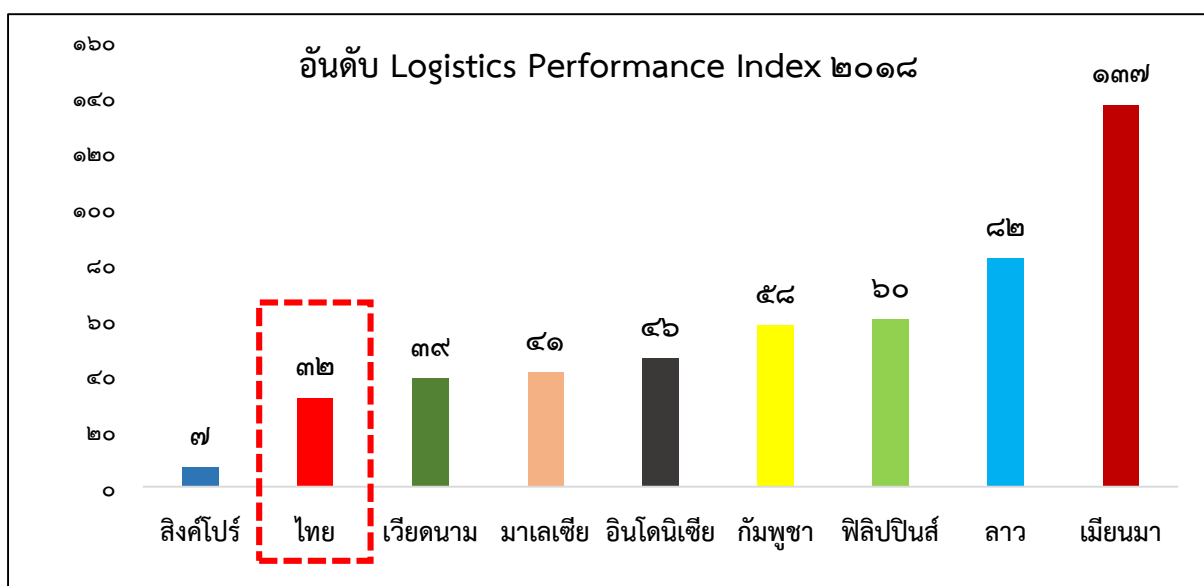
ในการแข่งขันของประเทศต่าง ๆ จำนวน ๖๓ ประเทศทั่วโลก โดยผลการจัดอันดับดังกล่าว พบว่าประเทศไทยอยู่อันดับที่ ๒๕ จากทั้งหมด ๖๓ ประเทศ โดยเพิ่มขึ้นจากอันดับที่ ๓๐ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ถึง ๕ อันดับ ซึ่งจากผลการจัดอันดับที่แบ่งออกเป็น ๔ ด้าน ได้แก่ (๑) สถานะเศรษฐกิจ (Economic Performance) (๒) ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency) (๓) ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency) และ (๔) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) มีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก คือ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ประเด็นย่อยด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure)

เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียนที่อยู่ในการจัดอันดับนี้ ได้แก่ สิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย พบว่าประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ ๓ จากทั้งหมด ๕ ประเทศ โดยมีสิงคโปร์และมาเลเซียได้รับการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศดีกว่าประเทศไทย

ประเทศ	อันดับปี พ.ศ. ๒๕๖๒	อันดับปี พ.ศ. ๒๕๖๑	การเปลี่ยนแปลง ของอันดับ
สิงคโปร์	๑	๓	▲ + ๒
มาเลเซีย	๒๒	๒๒	ไม่เปลี่ยนแปลง
ไทย	๒๕	๓๐	▲ + ๕
ฟิลิปปินส์	๓๒	๔๓	▲ + ๑๑
อินโดนีเซีย	๔๖	๕๐	▲ + ๔

ที่มา : IMD World Competitiveness Yearbook ๒๐๑๙

นอกจากนี้ อีกหนึ่งตัวชี้วัดที่นิยมใช้ในการประเมินความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ คือ Logistics Performance Index (LPI) ซึ่งมีการจัดอันดับทุก ๆ ๒ ปี โดย World Bank ผลการประเมิน LPI ในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ พบว่าประเทศไทยมีคะแนน LPI อยู่ในอันดับที่ ๓๒ จากทั้งหมด ๑๖๐ ประเทศทั่วโลก ซึ่งปรับตัวดีขึ้นอย่างก้าวกระโดดจากอันดับที่ ๔๕ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ นับเป็นอันดับที่ดีที่สุดในรอบทศวรรษที่ผ่านมา โดยมีคะแนนอยู่ที่ ๓.๔๑ และเป็นอันดับที่ ๒ ของอาเซียน รองจากประเทศสิงคโปร์ ที่ได้อันดับ ๗ โดยมีคะแนนอยู่ที่ ๔.๐๐ สะท้อนให้เห็นถึงการรับรู้และความพึงพอใจในประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่ดีขึ้นในช่วง ๒ ปีที่ผ่านมา



ที่มา : Logistics Performance Index Global Ranking ๒๐๑๘ (World Bank)

๓.๔ การกิจของกรมการขนส่งทางบกในปัจจุบัน

ตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๒ ได้กำหนดให้ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ ควบคุม ตรวจสอบ ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผน ให้มีการเชื่อมต่อบริการขนส่งอื่น ๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ท้าถึง และปลอดภัย โดยให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (๑) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- (๒) ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
- (๓) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก
- (๔) ดำเนินการจัดระบบและระเบียบการขนส่งทางบก
- (๕) ร่วมมือและประสานงานกับองค์การและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ
- (๖) ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

จากการศึกษา วิเคราะห์บทบาทหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานในสังกัด พบว่าสามารถจำแนกภารกิจหลักออกเป็น ๕ ภารกิจ ประกอบด้วย

- (๑) ภารกิจงานการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า
- (๒) ภารกิจงานความปลอดภัยและใบอนุญาตขับรถ
- (๓) ภารกิจงานมาตรฐานยานยนต์
- (๔) ภารกิจงานตรวจการขนส่งทางบก
- (๕) ภารกิจงานมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ

โดยภารกิจหลักดังกล่าว เป็นภารกิจด้านการกำหนดมาตรฐานและการกำกับ (Regulator) ซึ่งเป็นหัวใจในการขับเคลื่อนกรมการขนส่งทางบก ให้สามารถส่งมอบคุณค่าสำคัญให้กับภาคส่วนต่าง ๆ ใน ๓ ประการหลัก ประกอบด้วย

(๑) **ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ** ผ่านการมีระบบการขนส่งทางถนนที่มีประสิทธิภาพ มีความเพียงพอ ท้าถึง เชื่อมโยง มีต้นทุนการขนส่งและต้นทุนการเดินทางที่เหมาะสม เป็นกลไกและเครื่องมือที่สำคัญในการลงทุนในภาคการผลิตและขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ ประชาชนสามารถลดค่าใช้จ่ายและมีรายได้สูงขึ้น

(๒) **ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการขนส่งและการเดินทาง** ให้ประชาชนมีระบบการขนส่งทางถนนที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มีมาตรฐาน ได้รับความสะดวกในการเดินทางอย่างเท่าเทียม และส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงกิจกรรมทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมต่าง ๆ เพื่อรองรับการขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงของสังคมและทำให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

(๓) การเสริมสร้างความยั่งยืนของประเทศ มีระบบการขนส่งทางถนนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีความต่อเนื่องภายใต้เหตุวิกฤตรูปแบบต่างๆ บนพื้นฐานการมีส่วนร่วม โปร่งใส และเป็นธรรม

๓.๕ ความต้องการ/ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกรมการขนส่งทางบก

ความต้องการ/ความคาดหวัง ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	แนวทางและรูปแบบการให้บริการ	แนวทางและวิธีการสื่อสาร
๑. ประชาชน (หมายถึง ผู้ที่รับบริการจากกรมการขนส่งทางบก)		
การบริการที่ดี สะดวก รวดเร็ว ถูกต้อง เป็นธรรม โปร่งใส/ ข้อมูล ถูกต้อง ชัดเจน ทันสมัย/ การสนับสนุนความช่วยเหลือ ของภาครัฐ	ให้บริการที่สำนักงาน ทั้งส่วนกลางและส่วน ภูมิภาค/ ออกหน่วยเคลื่อนที่/ ศูนย์บริการ ร่วม คค./ G-Point/ E-Service/ การให้บริการผ่านตัวแทนรับชำระภาษีรถ เช่น ไปรษณีย์, Counter Service, ธนาคาร เป็นต้น/ ชำระภาษีผ่านมือถือตามบันทึก ข้อตกลงความร่วมมือ/ การให้บริการผ่าน ระบบแอปพลิเคชัน	แบบสอบถาม/ หนังสือราชการ/ การประชุม และดำเนินกิจกรรมร่วมกัน/ เว็บไซต์/ E-mail/ โทรศัพท์/ Call Center ๑๕๘๔/ สื่อสังคมออนไลน์/ สื่อสิ่งพิมพ์ / สื่อโทรทัศน์ และวิทยุ /ประชาสัมพันธ์แนวทางปฏิบัติ ที่ถูกต้อง (การตรวจการ)/ ให้ข้อมูล กฎระเบียบที่เป็นปัจจุบัน (การตรวจการ) / การให้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชัน
๒. ประชาชนทั่วไป (หมายถึง ผู้โดยสาร และผู้ใช้บริการขนส่งสินค้า)		
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน/ ค่าโดยสาร-ค่าบริการที่เป็นธรรม/ การบังคับใช้กฎหมายที่เป็นธรรม/ การตรงต่อเวลาของการให้บริการ ของรถสาธารณะ/ ความโปร่งใสใน การดำเนินการ/ การเยียวยาผู้ได้รับ ผลกระทบจากการใช้รถใช้ถนน/ ความสะดวกและสามารถเข้าถึง บริการได้ง่าย	ควบคุม กำกับการดำเนินการของสถานีขนส่งและ ผู้ประกอบการ/ ควบคุมตรวจสอบความพร้อม ของรถและผู้ประจำรถ/ ออกกฎระเบียบ ข้อบังคับและการลงโทษ/ ดำเนินการตาม มาตรการอย่างเข้มข้นและจริงจัง (การตรวจการ)/ การให้บริการผ่านระบบ แอปพลิเคชัน	แบบสอบถาม/ หนังสือร้องเรียน/ การประชุม และดำเนินกิจกรรมร่วมกัน /เว็บไซต์/ E-mail/ โทรศัพท์/ Call Center ๑๕๘๔/ สื่อสังคมออนไลน์/ สื่อสิ่งพิมพ์/ สื่อโทรทัศน์ และวิทยุ/ การให้บริการผ่านระบบแอปพลิเคชัน
๓. ผู้ประกอบการ (หมายถึง ผู้ผลิตรถ ผู้นำเข้ารถ ผู้จำหน่ายรถ ผู้ดำเนินการกิจการสถานสอนขับรถ ผู้ดำเนินการกิจการ ตรอ. ผู้ประกอบการ ขนส่งผู้โดยสาร ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และ ผู้ขอรับอนุญาตจัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสาร)		
การบริการที่ดี สะดวก รวดเร็ว ถูกต้อง เป็นธรรม โปร่งใส/ ข้อมูล ถูกต้อง ชัดเจนทันสมัย/การสนับสนุน ความช่วยเหลือของภาครัฐ เช่น การเชื่อมต่อหรือเปิดเผยข้อมูลอันเป็น ประโยชน์/ สถานีขนส่งสินค้าที่มี สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่าย สินค้าและสาธารณูปโภคที่ครบถ้วน	ให้บริการที่สำนักงาน (ส่วนกลางและส่วน ภูมิภาค)/ออกหน่วยเคลื่อนที่/ E-Service/ ประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานหรือ องค์การระหว่างประเทศ	แบบสอบถาม/ หนังสือราชการ/ การประชุม และดำเนินกิจกรรมร่วมกัน/ เว็บไซต์/ E-mail/ โทรศัพท์/ Call Center ๑๕๘๔/ สื่อ สังคมออนไลน์/ สื่อสิ่งพิมพ์ / สื่อโทรทัศน์และ วิทยุ
๔. หน่วยงานราชการ		
การเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อการให้บริการ ประชาชนเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และถูกต้อง	ให้บริการเชื่อมโยงข้อมูล เช่น ระบบ GPS เพื่อการให้บริการประชาชนเป็นไปอย่าง สะดวก รวดเร็วและถูกต้อง	หนังสือราชการ/ การประชุมและดำเนิน กิจกรรมร่วมกัน/ โทรศัพท์

๓.๖ สภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของการขนส่งทางถนน ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก

โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทาย
ด้านนโยบายและพันธกิจ - การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและการให้บริการ - การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้ามากขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ - การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการให้บริการสำหรับคนทุกกลุ่ม - การพัฒนาและยกระดับการขนส่งทางถนนให้มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการให้บริการของระบบการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ทั้งหมด - การใช้ประโยชน์จากเส้นทางและพื้นที่การให้บริการของระบบรถโดยสารประจำทาง ทั้งภายในกรุงเทพมหานคร และการเดินทางระหว่างเมืองที่ครอบคลุมพื้นที่และประชากรส่วนใหญ่ ให้มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด	ด้านนโยบายและพันธกิจ - นโยบายการพัฒนาการขนส่งทางถนนในหลายทศวรรษที่ผ่านมามุ่งเน้นการพัฒนาด้านกายภาพมากกว่าการบริหารจัดการและการพัฒนาสังคม เช่น การให้ความรู้สร้างวินัยจราจร และการเคารพกฎหมาย - นโยบายที่ขาดการบูรณาการทั้งภายในและระหว่างรูปแบบการขนส่งอย่างเป็นรูปธรรมในทางปฏิบัติ - ความไม่ต่อเนื่องของนโยบายในการบริหารประเทศและกำหนดทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจส่งผลต่อแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่ง - การขยายตัวของชุมชนที่ไร้ทิศทางขาดการควบคุมอย่างเหมาะสมส่งผลให้พฤติกรรมการเดินทางของประชาชนเปลี่ยนไปจากเดิม - โครงสร้างพื้นฐาน กฎ ระเบียบ และระบบการขนส่งที่มีอยู่ในปัจจุบัน ยังไม่ได้มีการออกแบบให้รองรับการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุอย่างเพียงพอ	ด้านนโยบายและพันธกิจ - การกำหนดทิศทางการพัฒนาที่มีความต่อเนื่อง สมดุล และยั่งยืน - การกำหนดทิศทางการพัฒนาและการคัดเลือกแผนงาน/โครงการบนพื้นฐานของงบประมาณที่จำกัดและการใช้จ่ายงบประมาณอย่างคุ้มค่าสูงสุด - การกำหนดทิศทางการพัฒนาที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการทุกกลุ่มและเข้าถึงได้ - การกำหนดทิศทางการเดินทางระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต รวมถึงการบริหารจัดการยานพาหนะระหว่างประเทศ
ด้านกำกับดูแล - การปรับปรุงกฎ ระเบียบและข้อบังคับที่เป็นอุปสรรคต่อการให้บริการด้านการขนส่งทางถนนภายในประเทศและระหว่างประเทศ - การส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทยไปลงทุนในอาเซียนมากขึ้น	ด้านกำกับดูแล - ขาดหน่วยงานกลางในการทำหน้าที่กำกับดูแลการขนส่งทางบกในภาพรวม ทำให้การบูรณาการระหว่างหน่วยงานทำได้ยากขึ้น - ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศส่งผลกระทบต่อประเทศอย่างรุนแรง - ปัญหาด้านพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนนำไปสู่ปัญหาด้านการขนส่งต่าง ๆ - การบังคับใช้กฎหมาย ขาดความต่อเนื่อง - กฎหมายไม่ทันสมัย ไม่ยืดหยุ่น และมีความขัดแย้งระหว่างหน่วยงาน	ด้านกำกับดูแล - การเพิ่มระดับการบูรณาการระหว่างหน่วยงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม - การมีนวัตกรรมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุและปัญหาสิ่งแวดล้อม - การปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย ยืดหยุ่น และบังคับใช้อย่างต่อเนื่องจริงจัง - การเป็นผู้กำกับดูแลที่สร้างสรรค์

โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทาย
ด้านเทคโนโลยี - การปรับปรุงระบบฐานข้อมูลให้ทันสมัยและบำรุงรักษาให้ใช้งานได้อย่างต่อเนื่องตลอดเวลา - การใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่ในการกำกับดูแลและให้บริการคนทุกกลุ่ม	ด้านเทคโนโลยี - การใช้เทคโนโลยีมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมทำให้ประชาชนบางกลุ่มไม่สามารถเข้าถึงได้ - การพึ่งพาเทคโนโลยีมากเกินไปทำให้ประชาชนขาดการรวบรวมข้อมูลล่วงหน้า เมื่อเทคโนโลยีขัดข้องทำให้ตัดสินใจไม่ได้	ด้านเทคโนโลยี - การใช้เทคโนโลยีในการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง การให้บริการ และกำกับดูแลความปลอดภัย - การใช้เทคโนโลยีในการให้บริการ เด็ก สตรีมีครรภ์ ผู้สูงอายุ และผู้พิการ
ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม - การยกระดับระบบการขนส่งทางถนนให้มีมาตรฐานความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - ความต้องการของประชาชนเปลี่ยนไป เช่น ความต้องการใช้บริการ Ride Sharing เพิ่มมากขึ้น	ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม - การดำเนินการด้านมาตรฐานความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมใช้เวลานานถึงจะเห็นผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรม เช่น การลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก ที่ไม่สามารถวัดผลได้ทันที - การปรับปรุงกฎ ระเบียบและข้อบังคับเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน	ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม - ปัญหาอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึงอันดับที่ ๙ ของโลก - ปัญหาโลกร้อนและมลพิษที่เกิดขึ้นในปัจจุบันซึ่งจะทวีความรุนแรงและปรากฏให้เห็นบ่อยครั้ง เช่น ปัญหา PM ๒.๕ - ความต้องการของประชาชนเปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว
ด้านบุคลากร - การจัดทำแผนพัฒนาบุคลากรอย่างเป็นรูปธรรม - มีแนวโน้มการสูญเสียอัตรากำลังข้าราชการในสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการเกษียณอายุ	ด้านบุคลากร บุคลากรในสำนักงานขนส่งจังหวัดต้องปฏิบัติหน้าที่ในเชิงพื้นที่ และหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก ทำให้อาจปฏิบัติงานได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ	ด้านบุคลากร - อัตรากำลังข้าราชการที่น้อยลงในขณะที่ภารกิจงานมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น - การพัฒนาทักษะ ความรู้ของบุคลากรให้มีความเท่าทันต่อยุคสมัย

บทที่ ๔

ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๖๐ และแผนปฏิรูปราชการกรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบกดำเนินการทบทวนแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๔ และจัดทำเป็นแผนปฏิรูปราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ให้สอดคล้องและตอบสนองกับแนวโน้มทิศทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในระดับสากล แนวโน้มสำคัญในอนาคตที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบการขนส่ง สภาพการณ์ด้านระบบการขนส่งทางถนนของประเทศ ภารกิจของหน่วยงานภายใน ความต้องการ/ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกรมการขนส่งทางบกและสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของการขนส่งทางถนน ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก

นอกจากนี้ ยังยึดถือแผนระดับชาติที่เกี่ยวข้องในการจัดทำ ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๕) และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

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

๑. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

(๑) เป้าหมาย

- ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิรูปราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนา ระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S ซึ่งประกอบด้วย

S (Safety & Security) คือ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนทุกประเภทให้มีความปลอดภัยและมั่นคง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้มีความมั่นคงและปลอดภัย เช่น การกำหนดมาตรฐานด้านคนขับ ขี้นยานพาหนะ การให้บริการ และโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัย รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดและจริงจัง

S (Sustainability) คือ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนทุกประเภทให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวก (Accessibility) มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordability) มีประสิทธิภาพ คุณภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อส่งเสริมการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล รวมถึงการส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยน

มาใช้พลังงานสะอาดหรือพลังงานทางเลือก เช่น รถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicles) และการตรวจสภาพรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่เข้มงวด

S (Smart Transport) คือ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนทุกประเภทให้มีความชาญฉลาด ผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมมาปรับใช้ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนน ลดต้นทุนโลจิสติกส์ แก้ไขปัญหาการถ่วงเบล่า และสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Smart Truck Terminal) เพื่อรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และ สถานีขนส่งผู้โดยสารสมัยใหม่ (Smart Bus Terminal) ให้มีความเชื่อมโยงกัน รวมถึงการยกระดับผู้ประกอบการให้มีความเชี่ยวชาญด้านการบริการและโลจิสติกส์ ทันต่อการเปลี่ยนแปลงในโลกปัจจุบัน

๒. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

(๑) เป้าหมาย

- ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส
- ภาครัฐมีขนาดที่เล็กลง พร้อมปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง
- ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ
- กระบวนการยุติธรรมเป็นไปเพื่อประโยชน์ต่อส่วนรวมของประเทศ

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการและให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ ภาครัฐบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจและทุกพื้นที่
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ ภาครัฐมีขนาดเล็กลง เหมาะกับภารกิจ ส่งเสริมให้ประชาชนและทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ ภาครัฐมีความทันสมัย
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๕ บุคลากรภาครัฐเป็นคนดีและเก่ง ยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม มีจิตสำนึก มีความสามารถสูง มุ่งมั่น และเป็นมืออาชีพ
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๖ ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๗ กฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ และมีเท่าที่จำเป็น

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ และเสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยการพัฒนาองค์กรเพื่อเข้าสู่ระบบราชการ ๔.๐ มุ่งเน้นความคิดสร้างสรรค์ในการพัฒนากระบวนการทำงานที่ตอบสนองความต้องการที่แท้จริงของผู้รับบริการ ให้มีความสะดวก รวดเร็ว โปร่งใสและตรวจสอบได้ โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมเป็นตัวขับเคลื่อนการดำเนินงานให้องค์กรมีความคล่องตัว สามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงานได้อย่างรวดเร็ว และก้าวทันต่อสถานการณ์ของโลกที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา มีการบริหารจัดการและการใช้ประโยชน์จากข้อมูลขนาดใหญ่ และให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย นอกจากนี้ มีการปรับปรุงกฎหมายตามหลักธรรมาภิบาลให้สอดคล้อง และเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ เพื่อลดข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคในการแข่งขัน และลดความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงบริการ

๔.๒ แผนระดับที่ ๒

๔.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

(๑) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

๑) เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บท

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน	อันดับที่ ๔๕	อันดับที่ ๓๘	อันดับที่ ๓๑	อันดับที่ ๒๕

๒) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนากระบวนการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S ซึ่งสนับสนุนเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล ประเด็นย่อยด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ตามเกณฑ์ที่สถาบัน IMD World Competitiveness Center กำหนด ผ่านรายงาน IMD World Competitiveness Yearbook ประจำปี เช่น โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า รองรับบริการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค

๓) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๕ ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและพื้นที่พิเศษ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีเพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของพื้นที่ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้โครงสร้าง

อัตราค่าโดยสารร่วมและบัตรโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

แนวทางที่ ๖ พัฒนาและบูรณาการการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูล เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ พร้อมทั้งพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมด้านคมนาคม เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการสามารถใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้การเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แนวทางที่ ๗ พัฒนาลิขสิทธิ์ยานพาหนะและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ นำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการทั้งในส่วนของการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการโลจิสติกส์และการให้บริการโลจิสติกส์ อาทิ ระบบการบริหารจัดการขนส่ง ระบบการตรวจสอบรถเที่ยวเปล่า การพัฒนาความร่วมมือด้านการขนส่งข้ามพรมแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน

แนวทางที่ ๘ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทานทั้งภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ ให้สอดคล้องกับการขับเคลื่อนการยกระดับการผลิตทางการเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าให้สูงขึ้น การพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีแห่งอนาคต พร้อมทั้งส่งเสริมให้เกิดการสร้างประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าของสินค้าและบริการ และมีการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันด้วยการลดต้นทุน เพิ่มผลผลิตภาพ และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืน

แนวทางที่ ๙ ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ โดยการยกระดับประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อมุ่งสู่ความเป็นมาตรฐานสากลและแข่งขันได้ ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การให้บริการแบบครบวงจร รวมทั้งสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้าและการประกันภัย พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ บุคลากรเฉพาะทางและการพัฒนาระบบฐานข้อมูล พร้อมทั้งส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์และบริการที่เกี่ยวข้องให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์และเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค และระดับโลก

แนวทางที่ ๑๐ สนับสนุนให้เกิดการวิจัยพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ โดยการสร้างนวัตกรรมจากการวิจัย พัฒนา และรับการถ่ายทอดและต่อยอดเทคโนโลยีจากต่างประเทศ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น วัสดุอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบไฟฟ้าและเครื่องกล แบตเตอรี่ รถไฟฟ้า รถจักรและล้อเลื่อน เป็นต้น รวมทั้งสามารถนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยมาใช้ในกระบวนการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ ในรูปแบบ last mile delivery เช่น การใช้อากาศยานไร้คนขับ การใช้หุ่นยนต์ในการขนส่งสินค้า เป็นต้น

แนวทางที่ ๑๑ ปฏิรูปองค์กรและปรับโครงสร้างการกำกับดูแลและการบริหารจัดการ โดยแยกบทบาทและภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติที่ชัดเจน พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัยและสามารถตอบสนองต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้มีมาตรฐานในระดับสากล

■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๑. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่าร้อยละ ๑๒	น้อยกว่าร้อยละ ๑๑	น้อยกว่าร้อยละ ๑๐	น้อยกว่าร้อยละ ๙
๒. ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	๒๕ ลำดับแรก หรือ คะแนน ไม่ต่ำกว่า ๓.๕๐	๒๕ ลำดับแรก หรือ คะแนน ไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐	๒๐ ลำดับแรก หรือ คะแนน ไม่ต่ำกว่า ๓.๗๐	๒๐ ลำดับแรก หรือ คะแนน ไม่ต่ำกว่า ๓.๘๐
๔. การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๓๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๕	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๔๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๑๐	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๕๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๖๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐
๕. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร ๑ แสนคน)	๑๒ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	๑๒ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	๘ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	๕ คนต่อประชากร ๑ แสนคน

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศ ตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมายตามแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ (๑) ต้นทุนการขนส่งสินค้า เพื่อใช้ในการติดตาม และเป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับต้นทุนของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าของแต่ละจังหวัด (๒) ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางทุกประเภทการขนส่ง เพื่อพัฒนาการบริการรถขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุม สะดวก รวดเร็ว ไร้รอยต่อ รองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม เพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ลดความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ และ (๓) จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง และการจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager) เพื่อเป็นการลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนและสำนักับรับผิดชอบต่อสังคม ทั้งนี้ มีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้บรรลุผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม เช่น โครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดนครนายก แผนงาน Sure Driving Smart Driver โครงการสัมมนาแนวทางการดำเนินงานผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager) สำหรับเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก และผู้ประกอบการขนส่งทั่วประเทศ เป็นต้น ซึ่งแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมดังกล่าวจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จของแผนย่อย โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๒) ประเด็น เขตเศรษฐกิจพิเศษ

๑) เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บท

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๒. การลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดได้รับการยกระดับ	มูลค่าการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดในช่วง ๕ ปีแรก (ล้านบาท)	๖๐๐,๐๐๐ ล้านบาท	๖๐๐,๐๐๐ ล้านบาท	๖๐๐,๐๐๐ ล้านบาท	๖๐๐,๐๐๐ ล้านบาท

๒) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศ ตามหลัก ๓ S โดยมีแผนงาน/โครงการ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษได้โดยตรง เช่น โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ผ่านการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนผ่านการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnerships : PPP) เพื่อช่วยลดข้อจำกัดด้านงบประมาณ และการกีดกันสาธารณะของภาครัฐ สามารถขยายการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่รองรับความต้องการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสร้างความมีส่วนร่วมและความรับผิดชอบร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน

๓) แผนย่อยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๓ ใช้ประโยชน์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคม
อาทิ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม พลังงาน ระบบน้ำประปา ที่อยู่อาศัย โรงพยาบาล และสถานศึกษา ที่สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ และมีกลไกที่รองรับภัยพิบัติทางธรรมชาติ การเฝ้าระวัง ป้องกัน ควบคุมโรคติดต่อในพื้นที่และเมือง รวมทั้งรองรับการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่

■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๒. การลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น	มูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (ล้านบาท)	๑๐,๐๐๐ ล้านบาท	๑๐,๐๐๐ ล้านบาท	๑๐,๐๐๐ ล้านบาท	๑๐,๐๐๐ ล้านบาท

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศ ตามหลัก ๓ S โดยให้ความสำคัญต่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและส่วนภูมิภาค ผ่านการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า โดยมีการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนผ่านการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnerships : PPP) มีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้บรรลุผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม เช่น โครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม เป็นต้น ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จของแผนย่อยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ได้โดยตรง

(๓) ประเด็น การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ

๑) เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
บริการของรัฐมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น และมีคุณภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ	ระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕

๒) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศ ตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายประเด็นการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ ได้แก่ ร้อยละความพึงพอใจ และร้อยละความไม่พึงพอใจของประชาชนผู้มาติดต่อราชการกับกรมการขนส่งทางบก โดยมีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้บรรลุผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม เช่น การทบทวนและพัฒนา ปรับปรุงกระบวนการทำงาน เพื่อลดขั้นตอน ระยะเวลา เอกสาร เพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จของแผนแม่บทฯ ให้เกิดผลสัมฤทธิ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓.๑) แผนย่อยการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๑ พัฒนารูปแบบบริการภาครัฐเพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการประชาชน ผู้ประกอบการ และภาคธุรกิจ โดยภาครัฐจัดสรรรูปแบบบริการให้มีความสะดวก มีการเชื่อมโยงหลายหน่วยงานแบบเบ็ดเสร็จ ครบวงจร และหลากหลายรูปแบบตามความต้องการของผู้รับบริการ รวมทั้งอำนวยความสะดวกทางการค้า การลงทุน และการดำเนินธุรกิจ อาทิ การบูรณาการขั้นตอนการออกใบอนุญาตต่าง ๆ การให้บริการจดทะเบียนทรัพย์สินทางปัญญาที่มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็วและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

แนวทางที่ ๒ พัฒนาการให้บริการภาครัฐผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ ตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการและปฏิบัติงานเทียบได้กับมาตรฐานสากลอย่างคุ้มค่า มีความรวดเร็ว โปร่งใส เสียค่าใช้จ่ายน้อย ลดข้อจำกัดทางกายภาพ เวลา พื้นที่และตรวจสอบได้ ตามหลักการออกแบบที่เป็นสากล เพื่อให้บริการภาครัฐเป็นไปอย่างปลอดภัย สร้างสรรค์ โปร่งใส มีธรรมาภิบาล เกิดประโยชน์สูงสุด

แนวทางที่ ๓ ปรับวิธีการทำงาน จาก “การทำงานตามภารกิจที่กฎหมายกำหนด” เป็น “การให้บริการที่ให้ความสำคัญกับผู้รับบริการ” ปรับปรุงวิธีการทำงานเพื่อสนับสนุนการพัฒนาบริการภาครัฐที่มีคุณค่าและได้มาตรฐานสากล โดยเปลี่ยนจากการทำงานด้วยมือ เป็นการทำงานบนระบบดิจิทัลทั้งหมด เชื่อมโยงและบูรณาการการปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐเข้าด้วยกันเสมือนเป็นองค์กรเดียว มีการพัฒนาบริการเดิมและสร้างบริการใหม่ที่เป็นพลวัต สอดคล้องเหมาะสมกับสถานการณ์ และขับเคลื่อนโดยความต้องการของประชาชน ภาคธุรกิจ และผู้ใช้บริการ และเปิดโอกาสให้เสนอความเห็นต่อการดำเนินงานของภาครัฐได้อย่างสะดวก ทันสถานการณ์

■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
การที่ภาครัฐปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น	สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล	ร้อยละ ๑๐๐ (ทั้งหมด ๒,๑๘๐ กระบวนการ แบ่งเป็น กระบวนการในระบบอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจแบบครบวงจร ๓๐๐ กระบวนการ และ กระบวนการ อื่น ๆ ๑,๘๘๐ กระบวนการ)	ร้อยละ ๑๐๐ ทุกกระบวนการ (๕,๓๖๐)	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมายตามแผนย่อยการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ ได้แก่ สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการงานที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้งานบริการของกรมการขนส่งทางบกอำนวยความสะดวกประชาชนได้อย่างรวดเร็ว โปร่งใส ลดการเดินทาง และการติดต่อบริการ โดยปรับเปลี่ยนกระบวนการงานทั้งหมดของกรมการขนส่งทางบกให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัล ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ และมีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้บรรลุผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม เช่น โครงการพัฒนาระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จของแผนย่อยของแผนแม่บทฯ ให้เกิดประสิทธิผลได้

๓.๒) แผนย่อยการบริหารจัดการการเงินการคลัง

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๓ จัดทำงบประมาณตอบสนองต่อเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ
เพื่อให้งบประมาณเป็นเครื่องมือสำคัญที่จะขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ โดยสนับสนุนบทบาทภารกิจของหน่วยงานทั้งในการกิจพื้นฐาน ภารกิจยุทธศาสตร์ ภารกิจพื้นที่ และภารกิจอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายให้สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมายของแต่ละแผนงาน/โครงการ และเป้าหมายร่วมตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ สอดคล้องกับสถานการณ์และความเร่งด่วนในแต่ละช่วงเวลา โดยใช้เครื่องมือด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ทันสมัยร่วมกัน เพื่อให้เกิดการพัฒนาในทุก ๆ มิติอย่างยั่งยืน

แนวทางที่ ๕ กำหนดให้มีการติดตามประเมินผลสัมฤทธิ์การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ และผลสัมฤทธิ์ของแผนงาน/โครงการ ทั้งในการกิจพื้นฐาน ภารกิจยุทธศาสตร์ และภารกิจพื้นที่ มีการติดตามประเมินผลทั้งก่อนเริ่มโครงการ ระหว่างดำเนินการ และหลังการดำเนินงาน เป็นการติดตามประเมินผลทั้งระบบ ตั้งแต่ปัจจัยนำเข้า กระบวนการดำเนินการ ผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ โดยพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูล เพื่อให้สามารถตรวจสอบ และนำไปสู่การปรับแนวทางการดำเนินงานที่เหมาะสมได้อย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามามีส่วนร่วมในการติดตามประเมินผล และจัดให้มีการรายงานการติดตามประเมินผลในการบรรลุเป้าหมายต่อสาธารณะเป็นประจำ รวมทั้งการตรวจสอบโดยองค์กรอิสระต้องเป็นไปเพื่อส่งเสริมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ

■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
หน่วยงานภาครัฐ บรรลุผลสัมฤทธิ์ ตามเป้าหมาย ยุทธศาสตร์ชาติ	ร้อยละของ โครงการที่มี ผลสัมฤทธิ์ต่อ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ชาติ	แผนงาน/ โครงการภายใต้ ๑๕ ประเด็น เร่งด่วนของ แผนแม่บทภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติ	ร้อยละ ๕๐ ของ โครงการที่ได้รับ งบประมาณมี ผลสัมฤทธิ์ต่อ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ชาติ	ร้อยละ ๗๕ ของ โครงการที่ได้รับ งบประมาณมี ผลสัมฤทธิ์ต่อ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ชาติ	โครงการทั้งหมด ที่ได้รับ งบประมาณมี ผลสัมฤทธิ์ต่อ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ชาติ

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ยึดถือแผนระดับชาติที่เกี่ยวข้องในการจัดทำ ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๕) และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ที่บรรจุในแผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ทั้งหมดมีความสอดคล้องกับแผนระดับชาติ ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ โดยตรง

๓.๓) แผนย่อยการพัฒนาระบบบริหารงานภาครัฐ

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๑ พัฒนาหน่วยงานภาครัฐให้เป็น “ภาครัฐทันสมัย เปิดกว้าง เป็นองค์กรขีดสมรรถนะสูง” สามารถปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ มีความคุ้มค่า เทียบได้กับมาตรฐานสากล รองรับสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงานที่มีความหลากหลายซับซ้อนและทันการเปลี่ยนแปลง โดยการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัล การพัฒนาให้มีการนำข้อมูลและข้อมูลขนาดใหญ่มาใช้ในการพัฒนานโยบาย การตัดสินใจ การบริหารจัดการ การให้บริการ และการพัฒนานวัตกรรมภาครัฐ รวมถึงการเชื่อมโยงการทำงาน และข้อมูลระหว่างองค์กร ทั้งภายในและภายนอกภาครัฐแบบอัตโนมัติ อาทิ การสร้างแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ภาครัฐสามารถใช้ร่วมกัน เพื่อเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงข้อมูลที่สะดวกและรวดเร็ว เชื่อมโยงข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐให้มีมาตรฐานเดียวกันและข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเพื่อให้ภาครัฐกิจ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการสามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลในการขยายโอกาสทางการค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ

แนวทางที่ ๒ กำหนดนโยบายและการบริหารจัดการที่ตั้งอยู่บนข้อมูลและหลักฐานเชิงประจักษ์ มุ่งผลสัมฤทธิ์ มีความโปร่งใส ยึดหยุ่นและคล่องตัวสูง นำนวัตกรรม เทคโนโลยี ข้อมูลขนาดใหญ่ ระบบการทำงานที่เป็นดิจิทัล มาใช้ในการบริหารและการตัดสินใจ มีการพัฒนาข้อมูลเปิดภาครัฐให้ทุกภาคส่วนสามารถเข้าถึง แบ่งปัน และใช้ประโยชน์ได้อย่างเหมาะสมและสะดวก รวมทั้งนำองค์ความรู้ในแบบสหสาขาวิชาเข้ามาประยุกต์ใช้ เพื่อสร้างคุณค่าและแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศในการตอบสนองกับสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างทันเวลา พร้อมทั้งมีการจัดการความรู้และถ่ายทอดความรู้อย่างเป็นระบบ เพื่อพัฒนาภาครัฐให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ และการเสริมสร้างการรับรู้ สร้างความเข้าใจ การพัฒนาวัฒนธรรมองค์กร เพื่อส่งเสริมการพัฒนาระบบบริการและการบริหารจัดการภาครัฐอย่างเต็มศักยภาพ

แนวทางที่ ๓ ปรับเปลี่ยนรูปแบบการจัดโครงสร้างองค์กรและออกแบบระบบการบริหารงานใหม่ ให้มีความยืดหยุ่น คล่องตัว กระชับ ทันสมัย สามารถตอบสนองต่อบริบทการเปลี่ยนแปลงได้ในทุกมิติ ไม่ยึดติดกับการจัดโครงสร้างองค์กรแบบราชการและวางกฎเกณฑ์มาตรฐานกลางอย่างตายตัว มีขนาดที่เหมาะสมกับภารกิจ ปราศจากความซ้ำซ้อนของการดำเนินการกิจ สามารถปรับเปลี่ยนบทบาท ภารกิจ โครงสร้างองค์กร ระบบการบริหารงาน รวมทั้งวางกฎระเบียบได้เองอย่างเหมาะสมตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป เน้นทำงานแบบบูรณาการไร้รอยต่อและเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายกับทุกภาคส่วน ทั้งนี้ เพื่อมุ่งไปสู่ความเป็นองค์กรที่มีขีดสมรรถนะสูง สามารถปฏิบัติงานและมีผลสัมฤทธิ์เทียบได้กับมาตรฐานระดับสากล นอกจากนี้ ยังมีความเป็นสำนักงานสมัยใหม่ ใช้ประโยชน์จากข้อมูลขนาดใหญ่เพื่อวิเคราะห์คาดการณ์ล่วงหน้าและทำงานในเชิงรุก สามารถนำเทคโนโลยีอันทันสมัยเข้ามาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างคุณค่าในการทำงาน

■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
ภาครัฐมีขีดสมรรถนะสูงเทียบเท่ามาตรฐานสากลและมีความคล่องตัว	ระดับ Digital Government Maturity Model (Gartner)	ระดับ ๒	ระดับ ๓	ระดับ ๔	ระดับ ๕

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมายตามแผนย่อยการพัฒนาระบบบริหารงานภาครัฐ ได้แก่ สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้งานบริการของกรมการขนส่งทางบกอำนวยความสะดวกประชาชนได้อย่างรวดเร็ว โปร่งใส ลดการเดินทางและการติดต่อราชการ โดยปรับเปลี่ยนกระบวนการทั้งหมดของกรมการขนส่งทางบกให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัลภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ และมีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้กรมการขนส่งทางบกเป็นองค์กรแห่งดิจิทัล เช่น โครงการพัฒนาบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อรองรับการก้าวสู่องค์กรดิจิทัล ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จตามเป้าหมายแผนย่อยของแผนแม่บทฯ ให้เกิดประสิทธิผลได้

๓.๔) แผนย่อยการสร้างและพัฒนาบุคลากรภาครัฐ

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๑ ปรับปรุงกลไกในการกำหนดเป้าหมายและนโยบายกำลังคนในภาครัฐให้มีมาตรฐาน และเกิดผลในทางปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้กำลังคนภาครัฐมีความเหมาะสมกับภารกิจของภาครัฐ และสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ โดยเฉพาะการพัฒนาระบบการบริหารกำลังคน ให้มีความคล่องตัว ยืดหยุ่นคุณธรรม เพิ่มความยืดหยุ่นคล่องตัวให้กับหน่วยงานภาครัฐในการบริหารทรัพยากรบุคคล ในทุกขั้นตอนควบคู่ไปกับการเสริมสร้างประสิทธิภาพและคุณภาพภายใต้หลักระบบคุณธรรม ปรับปรุงเปลี่ยนแปลงกลไกการวางแผนกำลังคน รูปแบบการจ้างงาน การสรรหา การคัดเลือก การแต่งตั้ง เพื่อเอื้อให้เกิดการหมุนเวียน ถ่ายเทแลกเปลี่ยน และโยกย้ายบุคลากรคุณภาพในหลากหลายระดับระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ของประเทศได้อย่างคล่องตัว

แนวทางที่ ๒ เสริมสร้างความเข้มแข็งในการบริหารงานบุคคลในภาครัฐให้เป็นไปตามระบบคุณธรรมอย่างแท้จริง โดยการสรรหาและคัดเลือกบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ มีคุณธรรมจริยธรรมและจิตสำนึกสาธารณะ มีระบบบริหารจัดการและพัฒนาบุคลากรให้สามารถสนองความต้องการในการปฏิบัติงาน มีความก้าวหน้าในอาชีพ สามารถจูงใจให้คนดีคนเก่งทำงานในภาครัฐ โดยมีการประเมินผลและเลื่อนระดับตำแหน่งของบุคลากรภาครัฐตามผลสัมฤทธิ์ของงานและพฤติกรรมในการปฏิบัติงาน โดยมีกลไกการป้องกัน การแทรกแซงและการใช้ดุลยพินิจโดยมิชอบ การสร้างความก้าวหน้าให้กับบุคลากรภาครัฐตามความรู้ความสามารถและศักยภาพในการปฏิบัติงาน และการสร้างกลไกให้บุคลากรภาครัฐสามารถโยกย้ายและหมุนเวียนได้อย่างคล่องตัวเพื่อประโยชน์ของภาครัฐ รวมถึงการพัฒนาระบบการจ้างงานบุคลากร

ภาครัฐทุกประเภทให้มีรูปแบบที่หลากหลายเหมาะสมกับภารกิจในรูปแบบต่าง ๆ อาทิ การจ้างงานที่มีลักษณะชั่วคราว ให้เป็นเครื่องมือในการบริหารงานในภาครัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการทบทวนและปรับเปลี่ยนระบบค่าตอบแทนที่เป็นธรรม มีมาตรฐาน เหมาะสมสอดคล้องกับภาระงาน โดยปรับปรุงวิธีการกำหนดและพิจารณาค่าตอบแทน และสิทธิประโยชน์ของบุคลากรภาครัฐให้มีมาตรฐาน เหมาะสมกับลักษณะงานและภารกิจรวมถึงสามารถเทียบเคียงกับตลาดการจ้างงานได้อย่างสมเหตุสมผล โดยไม่ให้เกิดความเหลื่อมล้ำของค่าตอบแทนและสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ระหว่างบุคลากรของรัฐ

แนวทางที่ ๓ พัฒนาบุคลากรภาครัฐทุกประเภทให้มีความรู้ความสามารถสูง มีทักษะการคิดวิเคราะห์และการปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง มีระบบการพัฒนาขีดความสามารถ บุคลากรภาครัฐให้มีสมรรถนะใหม่ ๆ ทักษะการใช้ภาษาอังกฤษและภาษาที่สาม ทักษะด้านดิจิทัล มีทัศนคติและกรอบความคิดในการทำงานเพื่อให้บริการประชาชนและอำนวยความสะดวกภาคเอกชนและภาคประชาสังคม เพื่อประโยชน์ของการพัฒนาประเทศ สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงบริบทการพัฒนา มีการเสริมสร้างคุณธรรมและจริยธรรม การปรับเปลี่ยนแนวคิดให้การปฏิบัติราชการเป็นมืออาชีพ มีจิตบริการ ทำงานในเชิงรุก และมองไปข้างหน้า สามารถบูรณาการการทำงานร่วมกับภาคส่วนอื่นได้อย่างเป็นรูปธรรม และมีสำนึกในการปฏิบัติงานด้วยความรับผิดชอบและความสุจริต ปฏิบัติงานตามหลักการและหลักวิชาชีพด้วยความเป็นธรรมและเสมอภาค กล้ายืนหยัดในการกระทำที่ถูกต้อง คำนึงถึงประโยชน์ของส่วนรวมมากกว่าประโยชน์ของส่วนตน ตลอดจนส่งเสริมให้มีการคุ้มครองและปกป้องบุคลากรภาครัฐที่กล้ายืนหยัดในการกระทำที่ถูกต้องและมีพฤติกรรมปฏิบัติตามจริยธรรมและจรรยาบรรณวิชาชีพ

แนวทางที่ ๔ สร้างผู้นำทางยุทธศาสตร์ในหน่วยงานภาครัฐทุกระดับอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ เพื่อให้ผู้นำและผู้บริหารภาครัฐมีความคิดเชิงกลยุทธ์ มีความเข้าใจสภาพเศรษฐกิจสังคม และวัฒนธรรมทั้งระดับท้องถิ่น ระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับโลก มีความสามารถในการนำหน่วยงาน และมีคุณธรรม จริยธรรมในการบริหารงานเพื่อประโยชน์ของส่วนรวม เป็นทั้งผู้นำทางความรู้และความคิด ผลักดันภารกิจ นำการเปลี่ยนแปลง พัฒนานโยบายและยุทธศาสตร์ เป็นแบบอย่างที่ดีต่อผู้ร่วมงานและต่อสังคม เพื่อรองรับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติระยะยาว โดยต้องได้รับการปรับเปลี่ยนกระบวนการทางความคิดให้ตนเอง มีความเป็นผู้ประกอบการสาธารณะ เพิ่มทักษะให้มีสมรรถนะที่จำเป็น และเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม อันจะช่วยให้สามารถแสดงบทบาทของการเป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลง เพื่อสร้างคุณค่าและประโยชน์สุขให้แก่ประชาชน

■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
บุคลากรภาครัฐยึดค่านิยมในการทำงานเพื่อประชาชน ยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม มีจิตสำนึก มีความสามารถสูง มุ่งมั่น และเป็นมืออาชีพ	ดัชนีความผูกพันของบุคลากรภาครัฐ	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นเสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อยการสร้างและพัฒนาบุคลากรภาครัฐ คือ ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร โดยมีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้บรรลุผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรมตามแนวทางการพัฒนาของแผนย่อย เช่น โครงการจัดทำแผนแม่บทการบริหารและการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๓ (ระยะที่ ๒) โครงการพัฒนาบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อรองรับการก้าวสู่องค์กรดิจิทัล แผนพัฒนาความรู้ความเข้าใจด้านนวัตกรรม การควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนของกรมการขนส่งทางบก

(๔) ประเด็น การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ

๑) เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บท

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
ประเทศไทย ปลอดการทุจริต และประพฤติ มิชอบ	ดัชนีการรับรู้การ ทุจริตของ ประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	อยู่ในอันดับ ๑ ใน ๕๔ และ/หรือได้ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๕๐ คะแนน	อยู่ในอันดับ ๑ ใน ๔๓ และ/หรือได้ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๕๗ คะแนน	อยู่ในอันดับ ๑ ใน ๓๒ และ/หรือได้ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๖๒ คะแนน	อยู่ในอันดับ ๑ ใน ๒๐ และ/หรือได้ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๗๓ คะแนน

๒) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นเสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยมีการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายประเด็นการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ เช่น การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการราชการเสริมสร้างวินัย คุณธรรม จริยธรรม การป้องกันและปราบปรามการทุจริตของกรมการขนส่งทางบก เพื่อวางมาตรการป้องกันการทุจริตเชิงรุก ตามแนวนโยบายของคณะกรรมการต่อต้านการทุจริตแห่งชาติ (คตช.) ที่สะท้อนผ่านการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.)

๓.๑) แผนย่อยการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๒ ส่งเสริมการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของรัฐให้มีความใสสะอาด ปราศจากพฤติกรรมที่ส่อไปในทางทุจริต โดยการปฏิบัติหน้าที่ราชการอย่างเปิดเผย โปร่งใส ถูกต้อง เป็นธรรม ไม่คดโกง รู้จักแยกแยะเรื่องส่วนตัวออกจากหน้าที่การงาน การสร้างธรรมาภิบาลในการบริหารงาน ตลอดจนการสร้างจิตสำนึกและค่านิยมในการต่อต้านการทุจริตให้แก่บุคลากรขององค์กร โดยการสนับสนุนให้ข้าราชการและเจ้าหน้าที่รัฐเข้ามามีส่วนร่วมเป็นเครือข่ายต่อต้านการทุจริตในหน่วยงานภาครัฐ เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการเฝ้าระวัง สอดส่อง ติดตามพฤติกรรมเสี่ยงและแจ้งเบาะแส เพื่อสกัดกั้นมิให้เกิดการทุจริตประพฤติมิชอบได้ โดยมีมาตรการสนับสนุนและคุ้มครองผู้แจ้งเบาะแส

แนวทางที่ ๔ ปรับ “ระบบ” เพื่อลดจำนวนคดีทุจริตและประพฤติมิชอบในหน่วยงานภาครัฐ มุ่งเน้นการสร้างนวัตกรรมการต่อต้านการทุจริตอย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนให้การดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐมีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ในทุกขั้นตอนการดำเนินงาน และมีความเท่าทันต่อพลวัตของการทุจริต โดยการพัฒนาเครื่องมือ เพื่อสร้างความโปร่งใส มุ่งเน้นการสร้างนวัตกรรมและมาตรการในการต่อต้านการทุจริตที่มีประสิทธิภาพและเท่าทันต่อพลวัตของการทุจริต รวมถึงการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริต เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐมีมาตรการ ระบบ หรือแนวทางในการบริหารจัดการความเสี่ยงของการดำเนินงานที่อาจก่อให้เกิดการทุจริต และการบูรณาการติดตามประเมินผลการป้องกันและปราบปรามการทุจริตภาครัฐในโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐและรัฐวิสาหกิจตั้งแต่ขั้นวางแผนก่อนดำเนินงาน ขั้นระหว่างการทำงาน และขั้นสรุปผลหลังการดำเนินโครงการ

แนวทางที่ ๕ ปรับระบบงานและโครงสร้างองค์กรที่เอื้อต่อการลดการใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ เช่น การนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาใช้แทนการใช้ดุลพินิจเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงาน การสร้างมาตรฐานที่โปร่งใสในกระบวนการบริการของภาครัฐ ลดขั้นตอนกระบวนการและระยะเวลาในการปฏิบัติงานด้วยวิธีปฏิบัติที่ชัดเจนตรวจสอบได้ ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อลดการใช้ดุลพินิจของผู้มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติ อนุญาต รวมถึงการสร้าง ความโปร่งใสในการบริการข้อมูลภาครัฐทั้งระบบ โดยการพัฒนาระบบข้อมูลดิจิทัลที่มีการกำหนดกฎเกณฑ์ กติกา กระบวนการ ขั้นตอนการดำเนินงาน การเข้าถึงข้อมูล รวมถึงข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้างและการใช้ งบประมาณของหน่วยงานภาครัฐ เพื่อส่งเสริมการเข้าถึงข้อมูลสาธารณะ สร้างความโปร่งใส และส่งเสริมให้มี การตรวจสอบการบริหารจัดการของภาครัฐโดยสาธารณชน ซึ่งรวมถึงการมีกลไกที่เปิดโอกาสให้ประชาชน เข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบการจัดซื้อจัดจ้างและการดำเนินการภาครัฐ เพื่อบูรณาการการทำงานของรัฐ และประชาชน รวมถึงส่งเสริมสนับสนุน การตื่นตัวและเพิ่มขีดความสามารถของประชาชนในการร่วมเฝ้าระวัง และป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันที่มีอยู่ใกล้ตัว โดยมีมาตรการสนับสนุนและคุ้มครองผู้ชี้เบาะแสที่สามารถสร้างความเชื่อมั่นและมั่นใจให้กับผู้ให้เบาะแส

■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๑. ประชาชนมีวัฒนธรรม และพฤติกรรมซื่อสัตย์สุจริต	ร้อยละของหน่วยงานที่ผ่านเกณฑ์การประเมิน ITA	ร้อยละ ๘๐ (๘๕ คะแนนขึ้นไป)	ร้อยละ ๑๐๐ (๘๕ คะแนนขึ้นไป)	ร้อยละ ๘๐ (๙๐ คะแนนขึ้นไป)	ร้อยละ ๑๐๐ (๙๐ คะแนนขึ้นไป)
๒. คดีทุจริตและประพฤติมิชอบลดลง	จำนวนคดีทุจริตในภาพรวม	ลดลงร้อยละ ๑๐	ลดลงร้อยละ ๕๐	ลดลงร้อยละ ๗๐	ลดลงร้อยละ ๘๐

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นเสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยมีการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนเป้าหมายตามแผนย่อย การป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ เช่น การจัดทำมาตรฐานคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงาน

ของกรมการขนส่งทางบก การจัดทำระบบการดำเนินการต่อเรื่องร้องเรียนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ การพัฒนาและปรับปรุงหลักเกณฑ์การบริหารทรัพยากรบุคคลให้มีความโปร่งใสและเป็นธรรม ซึ่งเป็นการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการเสริมสร้างวินัย คุณธรรม จริยธรรม การป้องกันและปราบปราม การทุจริตของกรมการขนส่งทางบก

๓.๒) แผนย่อยการปราบปรามการทุจริต

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๑ เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของกระบวนการและกลไกการปราบปรามการทุจริต โดยการปรับกระบวนการทำงานด้านการปราบปรามการทุจริตเข้าสู่ระบบดิจิทัลมาใช้ในกระบวนการทำงาน ด้านการปราบปรามการทุจริตให้ได้มาตรฐานสากลและเป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งรวมถึงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและฐานข้อมูลเกี่ยวกับการตรวจสอบทรัพย์สินและหนี้สินที่ทันสมัย เท้าทันต่อการบิดเบือนทรัพย์สินและหนี้สิน รวมทั้งบูรณาการข้อมูลกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนต่าง ๆ ในการตรวจสอบความถูกต้องของทรัพย์สินและหนี้สิน

■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
การดำเนินคดีทุจริตมีความรวดเร็ว เป็นธรรม โปร่งใส ไม่เลือกปฏิบัติ	กระบวนการดำเนินคดีทุจริตที่จำเป็นต้องขอขยายระยะเวลาเกินกว่ากรอบเวลาปกติที่กฎหมายกำหนด	ไม่เกินร้อยละ ๒๕	ไม่เกินร้อยละ ๒๐	ไม่เกินร้อยละ ๑๕	ไม่เกินร้อยละ ๑๐

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นเสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยมีการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนเป้าหมายตามแผนย่อยการปราบปรามการทุจริต เช่น การจัดทำระบบการดำเนินการต่อเรื่องร้องเรียนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ ซึ่งเป็นการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการเสริมสร้างวินัย คุณธรรม จริยธรรม การป้องกันและปราบปรามการทุจริตของกรมการขนส่งทางบก

(๕) ประเด็น กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม

๑) เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บท

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
กฎหมายเป็นเครื่องมือให้ทุกภาคส่วนได้ประโยชน์จากการพัฒนาประเทศอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม	ดัชนีนิติธรรม (คะแนน/อันดับ)	คะแนนของ ๔ ปัจจัย จากทั้งหมด ๘ ปัจจัย ๑. การจำกัดอำนาจรัฐ ๒. รัฐบาลโปร่งใส ๓. สิทธิขั้นพื้นฐาน ๔. ความเป็นระเบียบและความมั่นคง ไม่ต่ำกว่า ๐.๖๕	คะแนนในทุกปัจจัย ไม่ต่ำกว่า ๐.๖๕	คะแนนในทุกปัจจัย ไม่ต่ำกว่า ๐.๗๕	คะแนนในทุกปัจจัย ไม่ต่ำกว่า ๐.๘๗ และอยู่ใน ๑๐ อันดับแรก

๒) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการการกรรมาการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมายตามแผนแม่บทประเด็นกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม ได้แก่ ระดับความสำเร็จของการจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมายของกรรมาการขนส่งทางบก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนากฎหมายให้มีความเหมาะสม เป็นธรรม ไม่เป็นภาระแก่ประชาชนเกินสมควร สอดคล้องกับการดำเนินชีวิตตามกาลสมัย และวิวัฒนาการของเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จของแผนแม่บทฯ ให้บรรลุผลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓) แผนย่อยการพัฒนากฎหมาย

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๑ พัฒนากฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรการต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับบริบทและเอื้อต่อการพัฒนาประเทศ โดยประเมินผลสัมฤทธิ์ ทบทวนความจำเป็นและความเหมาะสมของกฎหมายที่มีอยู่ทุกลำดับชั้นของกฎหมาย แก้ไขปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย ยกเลิกกฎหมายที่มีเนื้อหาไม่จำเป็น หรือเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศ เพื่อให้กฎหมายช่วยสร้างสรรค์ความเป็นธรรมลดความเหลื่อมล้ำ และกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม มีความสอดคล้องกับข้อตกลงระหว่างประเทศที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนโดยรวม ให้เอื้อต่อการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐในการพัฒนาประเทศ เพื่อรองรับการพัฒนากฎภูมิภาคและจังหวัดที่มีประสิทธิภาพ เอื้อต่อการใช้นวัตกรรมทั้งในภาครัฐและเอกชนให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป เอื้อต่อการประกอบธุรกิจทั้งในและต่างประเทศ ทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ และการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการกำหนดวงรอบในการทบทวนปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้ทันสมัยอยู่ตลอดเวลา รวมทั้งการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายในรอบระยะเวลาที่กำหนด

แนวทางที่ ๒ มีวิธีการบัญญัติกฎหมายอย่างมีส่วนร่วม ต้องดำเนินการให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอน เพื่อพัฒนากฎหมายทุกฉบับและทุกลำดับศักดิ์ให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป เอื้ออำนวยต่อการบริหารราชการแผ่นดิน การดำเนินงานของภาครัฐที่เหมาะสม การพัฒนาประเทศ การให้บริการประชาชน การประกอบธุรกิจ และการแข่งขันระหว่างประเทศ

แนวทางที่ ๓ พัฒนาการบังคับใช้กฎหมาย โดยการนำเทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมสมัยใหม่มาใช้ในการกระบวนการบังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส ไม่เลือกปฏิบัติ และเป็นธรรม และก่อให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ สามารถกล่าวหาและจับกุมผู้กระทำความผิดได้อย่างถูกต้องและรวดเร็ว รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และเป็นธรรม

แนวทางที่ ๔ ส่งเสริมเทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมในกระบวนการกฎหมาย สนับสนุนการใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรมในการพัฒนากฎหมาย การบังคับใช้และการปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสนับสนุนให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกระบวนการทางกฎหมาย โดยเพิ่มช่องทางการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการ เพื่อให้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการพัฒนาประเทศ และมีเนื้อหาเป็นไปเพื่อประโยชน์ส่วนรวม

■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
กฎหมายไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาภาครัฐและภาคเอกชน อยู่ภายใต้กรอบกฎหมายที่มุ่งให้ประชาชนในวงกว้างได้รับประโยชน์จากการพัฒนาประเทศ โดยทั่วถึง	สัดส่วนของกฎหมายที่ได้รับการทบทวนแก้ไข ปรับปรุงและ/หรือยกเลิก ให้มีเนื้อหาที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศ	ร้อยละ ๕๐ ของกฎหมายทั้งหมด	ร้อยละ ๑๐๐ ของกฎหมายทั้งหมด	ร้อยละ ๑๐๐ (กรณีมีกฎหมายบัญญัติใหม่)	ร้อยละ ๑๐๐ (กรณีมีกฎหมายบัญญัติใหม่)

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยมีกิจกรรมเพื่อการจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมายของกรมการขนส่งทางบก เพื่อพัฒนากฎหมายให้มีความเหมาะสมเป็นธรรม ไม่เป็นภาระแก่ประชาชนเกินสมควร สอดคล้องกับการดำเนินชีวิตตามกาลสมัย และวิวัฒนาการของเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

๔.๒.๒ แผนการปฏิรูปประเทศ

(๑) ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๑ บริการภาครัฐ สะดวก รวดเร็ว และตอบโจทย์ชีวิตประชาชน		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
กำหนดช่องทางการให้คำปรึกษาแก่ประชาชนที่เหมาะสม เพื่อให้ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างทั่วถึง	จัดเตรียมความพร้อมในการให้คำปรึกษาทั้งด้านทรัพยากรด้านการจัดบริการและด้านเทคโนโลยี	ให้ประชาชนได้รับข้อมูลคำปรึกษาจากหน่วยงานของรัฐ ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ผ่านช่องทางที่เหมาะสม
ปรับปรุงกระบวนการขออนุมัติ/อนุญาตจากภาครัฐเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน	ปรับปรุงกระบวนการและลดขั้นตอนการให้บริการที่กระทบต่อชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชน เพื่ออำนวยความสะดวกและสร้างความพึงพอใจแก่ผู้รับบริการ	หน่วยงานภาครัฐมีแผนการปรับปรุงการให้บริการประชาชน
	ดำเนินการแก้ไขปัญหา/ข้อติดขัดในการบริการประชาชน เช่น แก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการอนุมัติอนุญาตในภาครัฐ	หน่วยงานภาครัฐแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เป็นอุปสรรคต่อการให้บริการ (ถ้ามี)
	สนับสนุนให้เกิดการใช้งาน เช่น การประชาสัมพันธ์ การสร้างแรงจูงใจ (Incentives) ให้ประชาชนขอรับบริการภาครัฐผ่านช่องทางออนไลน์มากขึ้น การสร้างความมั่นคงปลอดภัยของการให้บริการให้ประชาชน เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่น เป็นต้น	ประชาชนได้รับการแบบเบ็ดเสร็จ และมีความพึงพอใจในการใช้บริการในระดับสูงขึ้น

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ระบบข้อมูลภาครัฐมีมาตรฐาน ทันสมัย และเชื่อมโยงกัน ก้าวสู่รัฐบาลดิจิทัล		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
การพัฒนาหรือนำระบบดิจิทัลมาใช้ปฏิบัติงานและการบริหารราชการ	พัฒนาหรือนำระบบดิจิทัลเพื่อรองรับการทำงานตามภารกิจเฉพาะของหน่วยงาน	เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐสามารถดำเนินงานตามภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้งาน
	พัฒนาหรือนำระบบดิจิทัลเพื่อรองรับงานพื้นฐานของหน่วยงาน เช่น งานสารบรรณ งานแผนและงบประมาณ งานพัสดุ งานบริหารบุคคล เป็นต้น	
	- จัดทำชุดข้อมูลสำคัญของหน่วยงานให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัลที่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดโดยเฉพาะข้อมูลต่าง ๆ ดังนี้ - ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการที่กระทบต่อชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชน หรือภารกิจของหน่วยงาน	- หน่วยงานภาครัฐมีการจัดทำข้อมูลสำคัญตามมาตรฐานที่กำหนด และเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภายนอกได้ - หน่วยงานภาครัฐมีข้อมูลสำคัญที่ใช้ในการตัดสินใจ และการจัดอันดับของประเทศในด้านต่าง ๆ

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ระบบข้อมูลภาครัฐมีมาตรฐาน ทันสมัย และเชื่อมโยงกัน ก้าวสู่รัฐบาลดิจิทัล		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
	- ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับงานสนับสนุน เช่น งานสารบรรณ งานแผนและงบประมาณ งานพัสดุ ข้อมูลกำลังคนภาครัฐ เป็นต้น ■ เชื่อมโยงข้อมูลสำคัญของตนเข้าสู่ ศูนย์ข้อมูลกลางภาครัฐเพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงสามารถนำไปใช้ในการตัดสินใจ และบริหารราชการแผ่นดินได้อย่างมีประสิทธิภาพ	■ ผู้บริหารระดับสูงมีข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน ทันสมัย สำหรับใช้ในการตัดสินใจและการบริหารราชการแผ่นดิน

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๓ โครงสร้างภาครัฐกะทัดรัด ปรับตัวได้เร็ว และระบบงานมีผลสัมฤทธิ์สูง		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
■ การดำเนินการจัดทำแผนปฏิรูปองค์การ	■ การดำเนินการจัดทำแผนปฏิรูปองค์การของทุกส่วนราชการ	■ ทุกส่วนราชการมีการจัดทำแผนปฏิรูปองค์การ โดยมีการทบทวน ๔ ด้าน ได้แก่ โครงสร้าง กระบวนการ บุคลากร และกฎหมาย

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๔ กำลังคนภาครัฐมีขนาดที่เหมาะสมและมีสมรรถนะสูงพร้อมขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
■ จัดกำลังคนให้สอดคล้องกับความต้องการในการบริการสาธารณะที่สำคัญ และขับเคลื่อนขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	■ วางแผนกำลังคนให้สอดคล้องกับ บทบาทของภาครัฐ ทิศทางการปฏิรูปประเทศ และยุทธศาสตร์ชาติ	■ มีกำลังคนที่เหมาะสมกับงาน/ชนิด/คุณภาพในเวลาที่ต้องการ ที่สอดคล้องกับบทบาทของภาครัฐและทิศทางการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ ■ ส่วนราชการที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ประเทศ มีอัตรากำลังเพียงพอในการขับเคลื่อนภารกิจสำคัญเร่งด่วน
■ พัฒนาทักษะและสมรรถนะใหม่ เพื่อสร้างความพร้อมเชิงกลยุทธ์ให้กับกำลังคนภาครัฐ (New Mindsets and Skillsets)	■ สร้างวัฒนธรรม ค่านิยม และอุดมการณ์สำหรับการเป็นเจ้าหน้าที่ภาครัฐยุคใหม่อย่างต่อเนื่อง (๑) จัดหลักสูตรผู้นำคุณธรรมที่เป็นตัวอย่าง (๒) จัดกิจกรรมที่เน้นการเปลี่ยนแปลงในระดับพฤติกรรมที่เป็นรูปธรรม	■ ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของรัฐมี ค่านิยมและอุดมการณ์ที่กล้ายืนหยัดกระทำในสิ่งที่ถูกต้อง แยกผลประโยชน์ส่วนตนออกจากประโยชน์สาธารณะ และดำรงตนตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ■ เจ้าหน้าที่ของรัฐมีกระบวนทัศน์ใหม่ (New Paradigm) และมีจิตวิญญาณการเป็นผู้ประกอบการสาธารณะ (Public Entrepreneurial Spirit) ■ มีกลไกและมาตรการคุ้มครองเจ้าหน้าที่จากการใช้อำนาจที่ไม่เป็นธรรมโดยผู้บังคับบัญชา

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๔ กำลังคนภาครัฐมีขนาดที่เหมาะสมและมีสมรรถนะสูงพร้อมขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
ติดตาม ตรวจสอบและประเมินผล การใช้กำลังคนในส่วนราชการและ หน่วยงานของรัฐ (Workforce Audit)	ทบทวนการพัฒนาระบบบริหารงาน บุคคล กำลังคน (จำนวน สายงาน ตำแหน่ง ระดับ) และระบบการ โยกย้าย แต่งตั้งให้สอดคล้องกับ ความจำเป็นตามภารกิจและเป็นไปตาม ระบบคุณธรรม (อาทิ การทบทวน สัดส่วนของจำนวนตำแหน่งระดับสูง และตำแหน่งปฏิบัติให้สอดคล้องกับ ความจำเป็น เป็นต้น)	ส่วนราชการมีสายงาน ตำแหน่ง และระดับสอดคล้องกับความจำเป็น ของภารกิจภาครัฐ

(๒) ด้านกฎหมาย

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๖ มีกลไกให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการจัดทำและเสนอร่างกฎหมายที่มีความสำคัญ และจัดให้มีกลไกช่วยเหลือประชาชนในการจัดทำและเสนอร่างกฎหมาย รวมทั้งการให้ความช่วยเหลือทาง กฎหมายแก่ประชาชน		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
ประชาชนได้ใช้เสรีภาพในการ แสดงความคิดเห็นในเรื่องเกี่ยวกับการ บังคับใช้กฎหมาย	ให้หน่วยงานของรัฐรักษาการ ตามกฎหมายจัดให้มีช่องทางให้ ประชาชนทั่วไปหรือกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย สามารถสะท้อนปัญหาที่เกิดขึ้นจาก การบังคับใช้กฎหมาย รวมทั้งมีหน้าที่ รับเรื่องร้องทุกข์ที่เกิดจากการบังคับใช้ กฎหมาย	เพื่อให้มีช่องทางในการสะท้อน ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้ กฎหมาย
ประชาชนได้ใช้เสรีภาพในการ แสดงความคิดเห็นในเรื่องเกี่ยวกับการ จัดทำและการเสนอกฎหมายโดย หน่วยงานของรัฐ	ให้หน่วยงานของรัฐที่จะจัดทำร่าง กฎหมายที่มีผลกระทบต่อประชาชน จัดให้มีการแถลงข่าวหรือ ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบ เป็นการทั่วไป พร้อมทั้งจัดทำสรุป ประเด็นหรือความจำเป็นที่ต้องมี กฎหมาย ตลอดจนสรุปหลักการและ เหตุผลของร่างกฎหมายที่ประสงค์จะ จัดทำขึ้นเพื่อประกอบการรับฟัง ความคิดเห็นของประชาชนหรือ ผู้เกี่ยวข้องก่อนการจัดทำร่างกฎหมาย	เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูล เพื่อประกอบการแสดงความคิดเห็นได้ อย่างเหมาะสมและเข้าใจได้ง่าย และ เพื่อให้การรับฟังความคิดเห็นเป็นไป อย่างมีประสิทธิภาพและตรงประเด็น
	ให้หน่วยงานของรัฐจัดทำรายงาน ผลการรับฟังความเห็นและนำผล ดังกล่าวมาประกอบการจัดทำร่าง กฎหมายร่างแรก โดยต้องแสดงให้เห็น ว่าได้นำความเห็นของประชาชนไป ประกอบการพิจารณาจัดทำร่างในส่วนใด พร้อมอธิบายเหตุผลในการพิจารณา จัดทำร่างกฎหมายให้ชัดเจน	เพื่อเป็นการสร้างการรับรู้และให้ ข้อมูลถึงเหตุผลในการพิจารณาจัดทำ ร่างกฎหมาย

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๖ มีกลไกให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการจัดทำและเสนอร่างกฎหมายที่มีความสำคัญ และจัดให้มีกลไกช่วยเหลือประชาชนในการจัดทำและเสนอร่างกฎหมาย รวมทั้งการให้ความช่วยเหลือทางกฎหมายแก่ประชาชน

ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
	ให้หน่วยงานของรัฐนำร่างกฎหมายที่จัดทำเสร็จสมบูรณ์แล้ว พร้อมทั้งสรุปความเห็นของประชาชนหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จัดทำเป็นรายงานรวมไว้กับคำอธิบายประกอบร่างกฎหมายโดยมีรายละเอียดตามที่คณะกรรมการพัฒนากฎหมายกำหนด โดยอย่างน้อยต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น จำนวนประชาชนหรือผู้เกี่ยวข้องที่ร่วมแสดงความคิดเห็น นำมาประกอบการพิจารณาปรับปรุงร่างกฎหมายและเหตุผลประกอบการพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป	เพื่อให้มีข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างกฎหมายอย่างครบถ้วน

(๓) ด้านกระบวนการยุติธรรม

เรื่องและประเด็นการปฏิรูปที่ ๔ การปรับกระบวนการศาลในการบริหารงานยุติธรรมเพื่อสร้างความปลอดภัยและความเป็นธรรมในสังคม

ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
จัดตั้งศาลหรือแผนกคดีชำนาญพิเศษ และมีวิธีพิจารณาคดีที่เหมาะสมกับบริบทของสังคมเพื่อบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด	จัดตั้งศาลคดีจราจรหรือแผนกคดีจราจรในศาลยุติธรรม และมีวิธีพิจารณาคดีจราจรเป็นการเฉพาะ เช่น กำหนดลักษณะคดีจราจรที่มีพฤติการณ์ที่เป็นอันตรายต่อสังคมอย่างร้ายแรง เช่น ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรให้อยู่ในอำนาจพิจารณาคดีของศาลเท่านั้น โดยใช้ใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เป็นคำฟ้องโดยไม่ต้องสอบสวน เป็นต้น	มีศาล หรือแผนกคดีชำนาญพิเศษ และมีวิธีพิจารณาคดีที่เหมาะสมกับบริบทของสังคม

(๔) ด้านเศรษฐกิจ

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๕ : อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า

ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
ส่งเสริมการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า	- จัดทำแผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านยานยนต์ไฟฟ้า - ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้วยยานยนต์ไฟฟ้าต้นแบบในพื้นที่แบบจำกัด	เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย

(๕) ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ปรับปรุงระบบและกลไกการเฝ้าระวัง ควบคุม ติดตาม และตรวจสอบมลพิษ		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
■ พัฒนาระบบและกลไกการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน ในการควบคุม เฝ้าระวัง ติดตาม และตรวจสอบ การปล่อยมลพิษและการจัดการของเสียจากการผลิต : มลพิษจากการใช้สารเคมีในภาคอุตสาหกรรม	■ พัฒนาระบบและกลไกการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน โดยคำนึงถึงประเด็นสำคัญ ดังนี้ - หลักของการมีส่วนร่วมตั้งแต่การให้ข้อมูลข่าวสาร การรับฟังความคิดเห็น การเข้ามามีส่วนร่วมคิด และเสนอแนะแนวทาง และการเข้ามามีส่วนร่วมตัดสินใจแก้ปัญหา - ระดับของการมีส่วนร่วมตั้งแต่ระดับส่วนกลาง จังหวัด และชุมชนในพื้นที่ซึ่งได้รับผลกระทบ และรวมถึงสัดส่วนของกลุ่มเครือข่ายภาคประชาสังคมต่างๆ ในการเข้าร่วม - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอื่นๆ ที่เป็นประโยชน์ในการส่งเสริมการมีส่วนร่วมที่ครอบคลุมและขยายเครือข่ายของภาคส่วนต่างๆ เช่น โครงการระบบ application monitoring pollution industry เพื่อแสดงการระบายมลพิษจากโรงงานอุตสาหกรรมผ่านมือถือ และส่งเสริมการติดตามและตรวจสอบจากภาคประชาชน - ระบบส่งเสริมให้ภาคประชาชน รายงานข้อมูลการปล่อยมลพิษในรูปแบบต่างๆ เช่น ส่งภาพถ่ายรถยนต์ปล่อยควันดำเข้าไประบบ online รับเรื่องที่มีการเฝ้าติดตามอย่างสม่ำเสมอ - ความต่อเนื่องและผลสัมฤทธิ์ของการมีส่วนร่วม - การใช้ศูนย์ควบคุมมลพิษและ/หรือศูนย์อื่นๆ ที่มีการจัดตั้งในพื้นที่ เพื่อการส่งเสริมการมีส่วนร่วม รวมถึงการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการร่วมภาคอุตสาหกรรมแบบครบวงจร เพื่อเป็นแหล่งเรียนรู้สำหรับชุมชนและประชาชนทั่วไป ทั้งยังเป็นคลังข้อมูลด้านอุตสาหกรรมแบบครบวงจร โดยรวมฐานข้อมูลโรงงาน ที่ตั้งเครื่องจักรที่ใช้วัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ภาคอุตสาหกรรม สารเคมี เทคโนโลยีด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย	■ การมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการควบคุม เฝ้าระวัง ติดตาม และตรวจสอบการปล่อยมลพิษเพิ่มมากขึ้น

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ปรับปรุงระบบและกลไกการเฝ้าระวัง ควบคุม ติดตาม และตรวจสอบมลพิษ		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
	ตลอดจนข้อมูลการปล่อยมลพิษ สิ่งแวดล้อมระบบเวลาจริง (Realtime system) -หน่วยงานที่เกี่ยวข้องออก กฎหมายในการบังคับใช้	

(๖) ด้านสังคม

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ : กลุ่มผู้เสียเปรียบในสังคม		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
■ ปฏิรูปขนส่งสาธารณะเพื่อไม่ให้เป็นการอุปสรรคเพื่อคนทั้งมวล (Design for all) ที่ยึดหลักการออกแบบสากล (Universal Design) ต่อคนทุกกลุ่มทุกวัย	■ ปฏิรูประบบโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งสาธารณะทุกระบบ	■ ลดความเสียเปรียบในการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งสาธารณะ
	■ ปฏิรูปกฎหมายและหน่วยงานที่กำกับดูแลหรือติดตามการบังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะเกี่ยวกับการออกแบบที่ยึดหลักการออกแบบที่เป็นสากล (Universal Design)	■ คนทุกกลุ่มทุกวัยเข้าถึงบริการสาธารณะ และได้รับประโยชน์จากสภาพแวดล้อมสาธารณะอย่างทั่วถึง

(๗) ด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ด้านการป้องกัน (๑)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
■ ให้ส่วนราชการมีการบริหารงานบุคคลที่เป็นไปตามระบบคุณธรรม (Merit System) ได้เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เป็น “คนดี คนเก่ง คนกล้า ยืนหยัดในสิ่งที่ถูกต้อง”	■ ให้ทุกส่วนราชการจัดกิจกรรมเพื่อเชิญชวนให้ข้าราชการน้อมนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาเป็นหลักในการครองตนจนเป็นวิถีชีวิต	■ เพื่อเชิญชวนให้ข้าราชการน้อมนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงเป็นหลักในการครองตนจนเป็นวิถีชีวิตที่จะช่วยให้ข้าราชการลดความโลภอันเป็นต้นเหตุของการทุจริต
	■ การบริการงานภาครัฐต้องมีการกำหนดคุณสมบัติประจำตำแหน่ง (Job Specification)	■ เพื่อใช้ในการสรรหาและคัดเลือกบุคคลเข้าดำรงตำแหน่ง รวมถึงกำหนดเส้นทางการรับราชการ (Career Path) การสืบทอดงาน (Succession Planning) ในการเข้าสู่ตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงที่ชัดเจน เปิดเผย และตรวจสอบได้จากประชาชน โดยต้องมีการบันทึกคุณสมบัติและเหตุผลในการสรรหา หรือการคัดเลือกที่เป็นรูปธรรมไว้เป็นลายลักษณ์อักษร ได้แก่ ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ ความประพฤติ และพฤติกรรมทางจริยธรรมในอดีต ทั้งนี้ หัวหน้าส่วนราชการและผู้บริหารต้องไม่เป็นผู้ที่เคยถูกลงโทษทางวินัยและ

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ด้านการป้องกัน (๑)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
		จริยธรรม แม้ว่าได้รับการล้างมลทินก็ตาม และผ่านเกณฑ์ประเมิน “สัตบุรุษ” ตามที่ทางราชการกำหนด รวมถึงต้องไม่อยู่ในความผูกพันแห่งอาณัติมอบหมาย หรือความครอบงำใด ๆ และปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต เพื่อประโยชน์ส่วนรวมของปวงชนชาวไทยโดยปราศจากการขัดกันแห่งผลประโยชน์
ให้หัวหน้าส่วนราชการ หัวหน้าหน่วยงานของรัฐหรือผู้บังคับบัญชา มีมาตรการเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรในการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ และเป็นตัวอย่างในการบริหารงานด้วยความซื่อตรงและรับผิดชอบ กรณีปล่อยปละละเลยไม่ดำเนินการให้ถือเป็นความผิดวินัย หรือความผิดทางอาญา	ปลูกจิตสำนึกให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีคุณธรรมความซื่อตรง (Integrity) โดยเน้นความซื่อตรงต่อหน้าที่ (ซื่อสัตย์สุจริต วิริยะอดสาหัส ทำงานให้สำเร็จตามเป้าหมายอย่างดีที่สุด) และซื่อตรงต่อประชาชน	ส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ของรัฐน้อมนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ได้แก่ พอประมาณ มีเหตุมีผล และมีภูมิคุ้มกัน ด้วยเงื่อนไขความรู้ ควบคู่คุณธรรมเพื่อลดความโลภมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินชีวิตจนเป็นวิถีชีวิต
	หัวหน้าหน่วยงานของรัฐและรัฐวิสาหกิจต้องรับผิดชอบให้มีการบริหารจัดการหน่วยงานตามมาตรการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบที่คณะกรรมการ ป.ป.ช.กำหนดอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง	บูรณาการกับการพัฒนาและดำรงความประพฤติที่ดีของเจ้าหน้าที่ของรัฐเข้าด้วยกันอันได้แก่ การส่งเสริมคุณธรรม การเสริมสร้างจริยธรรม และการกวดขันวินัย โดยให้มีการรายงานผลการปฏิบัติงานประจำปีต่อสาธารณะ เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบ
	ให้ทุกหน่วยงานของรัฐนำมาตรการควบคุมภายในที่เหมาะสมสำหรับนิติบุคคลในการป้องกันการให้สินบนเจ้าพนักงานของรัฐ เจ้าพนักงานของรัฐต่างประเทศและเจ้าพนักงานขององค์การระหว่างประเทศมาใช้	- ใช้เป็นมาตรฐานในการปฏิบัติการของหน่วยงานของรัฐ ดังนี้ (๑) การป้องกันการรับสินบนต้องเป็นนโยบายสำคัญจากระดับบริหารสูงสุด (๒) การประเมินความเสี่ยงในการให้สินบนกับเจ้าหน้าที่ (๓) มาตรการป้องกันเกี่ยวกับกรณีมีความเสี่ยงสูงที่จะเป็นการให้และเรียกรับสินบนต้องมีรายละเอียดที่ชัดเจน (๔) ต้องนำมาตรการป้องกันการให้สินบนไปปรับใช้กับผู้ที่มีความเกี่ยวข้องทางธุรกิจกับหน่วยงาน (๕) ต้องมีระบบบัญชีที่ดี (๖) ต้องมีแนวทางการบริหารทรัพยากรบุคคลที่สอดคล้องกับมาตรการป้องกันการรับสินบน (เช่น บุคคลที่มีนิสัยใช้เงินอย่างฟุ่มเฟือยหรือมีหนี้สินมาก ไม่ควรดำรงตำแหน่งที่มีอำนาจรัฐ)

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ด้านการป้องกัน (๑)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
		(๓) ต้องมีมาตรการสนับสนุนให้มีการรายงานการกระทำผิดหรือกรณีมีเหตุน่าสงสัย (๔) ต้องทบทวนตรวจสอบและประเมินผลมาตรการป้องกันการรับสินบนเป็นระยะ
■ เสริมสร้างหน่วยงานตรวจสอบภายในให้เป็นกลไกอิสระและมีความเป็นมืออาชีพในการเฝ้าระวังการทุจริตในหน่วยงาน	■ ทุกหน่วยงานของรัฐต้องพัฒนาระบบการตรวจสอบภายในของหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพอยู่เสมอ และถือว่าเป็นภารกิจที่สำคัญซึ่งหัวหน้าส่วนราชการต้องกำกับดูแลด้วยตนเอง	■ พัฒนาระบบการตรวจสอบภายในของหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพอยู่เสมอ และถือว่าเป็นภารกิจที่สำคัญซึ่งหัวหน้าส่วนราชการต้องกำกับดูแลด้วยตนเอง
	■ การบริหารงานบุคคลของหน่วยงานของรัฐต้องยึดหลักคุณธรรมภายใต้การควบคุมของคณะกรรมการหรืออนุกรรมการบริหารงานบุคคลของหน่วยงาน และต้องยึดหลักการกระจายอำนาจการบริหาร	■ บริหารงานบุคคลของหน่วยงานของรัฐต้องยึดหลักคุณธรรม
	■ เมื่อได้รับการแจ้งเบาะแสกรณีการทุจริตประพฤติมิชอบในหน่วยงานจากหน่วยงานตรวจสอบหรือภาคประชาชน หัวหน้าส่วนราชการต้องตั้งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่รับแจ้ง	■ หัวหน้าส่วนราชการต้องตั้งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่ ได้รับแจ้งแล้วรายงานผลการตรวจสอบต่อผู้บังคับบัญชาเหนือตน หน่วยงานตรวจสอบ ผู้แจ้งเบาะแส และประกาศในสื่อสาธารณะขององค์กร พร้อมกับแจ้งมาตรการป้องกันและแก้ไขขั้นต้น
■ ให้มีการลดการใช้ ดุลยพินิจของเจ้าพนักงานของรัฐในการใช้อำนาจรัฐที่ได้รับมอบ	■ หน่วยงานของรัฐต้องปรับปรุงกฎหมาย เพื่อยกเลิกการอนุญาตหรือจัดให้มีมาตรการอื่นแทนการอนุญาตให้เหลือเท่าที่จำเป็น	■ เพื่อยกเลิกการอนุญาตหรือจัดให้มีมาตรการอื่นแทนการอนุญาตให้เหลือเท่าที่จำเป็น ทั้งนี้ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องมีการขออนุญาตให้พิจารณาปรับปรุงกฎหมายหรือจัดให้มีมาตรการอื่นแทนในกำหนดระยะเวลาที่เร็วกว่านั้นอยู่เสมอ
	■ หน่วยงานของรัฐต้องจัดทำคู่มือสำหรับประชาชน	■ จัดทำคู่มือสำหรับประชาชนประกอบด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการยื่นคำขอ ขั้นตอนและระยะเวลาในการพิจารณาอนุญาต และรายการเอกสารหรือหลักฐานที่ผู้ขออนุญาตต้องมายื่นพร้อมกับคำขอ รวมถึงการเผยแพร่ขั้นตอน ระยะเวลา และหลักฐานที่ต้องใช้ในการดำเนินการผ่านสื่อสาธารณะของ

ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
		(๗) ต้องมีมาตรการสนับสนุนให้มีการรายงานการกระทำผิดหรือกรณีมีเหตุน่าสงสัย (๘) ต้องทบทวนตรวจสอบและประเมินผลมาตรการป้องกันการรับสินบนเป็นระยะ

■ เสริมสร้างหน่วยงานตรวจสอบภายในให้เป็นกลไกอิสระและมีความเป็นมืออาชีพในการเฝ้าระวังการทุจริตในหน่วยงาน	■ ทุกหน่วยงานของรัฐต้องพัฒนาระบบการตรวจสอบภายในของหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพอยู่เสมอ และถือว่าเป็นภารกิจที่สำคัญซึ่งหัวหน้าส่วนราชการต้องกำกับดูแลด้วยตนเอง	■ พัฒนาระบบการตรวจสอบภายในของหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพอยู่เสมอ และถือว่าเป็นภารกิจที่สำคัญซึ่งหัวหน้าส่วนราชการต้องกำกับดูแลด้วยตนเอง
	■ การบริหารงานบุคคลของหน่วยงานของรัฐต้องยึดหลักคุณธรรมภายใต้การควบคุมของคณะกรรมการหรืออนุกรรมการบริหารงานบุคคลของหน่วยงาน และต้องยึดหลักการกระจายอำนาจการบริหาร	■ บริหารงานบุคคลของหน่วยงานของรัฐต้องยึดหลักคุณธรรม
	■ เมื่อได้รับการแจ้งเบาะแสกรณีการทุจริตประพฤติมิชอบในหน่วยงานจากหน่วยงานตรวจสอบหรือภาคประชาชน หัวหน้าส่วนราชการต้องตั้งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง	■ หัวหน้าส่วนราชการต้องตั้งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่ ได้รับแจ้งแล้วรายงานผลการตรวจสอบต่อผู้บังคับบัญชาเหนือตน หน่วยงานตรวจสอบ ผู้แจ้งเบาะแส และประกาศในสื่อสาธารณะขององค์กร พร้อมกับแจ้งมาตรการป้องกันและแก้ไขขั้นต้น

■ ให้มีการลดการใช้ ดุลยพินิจของเจ้าพนักงานของรัฐในการใช้อำนาจรัฐที่ได้รับมอบ	■ หน่วยงานของรัฐต้องปรับปรุงกฎหมาย เพื่อยกเลิกการอนุญาตหรือจัดให้มีมาตรการอื่นแทนการอนุญาตให้เหลือเท่าที่จำเป็น	■ เพื่อยกเลิกการอนุญาตหรือจัดให้มีมาตรการอื่นแทนการอนุญาตให้เหลือเท่าที่จำเป็น ทั้งนี้ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องมีการขออนุญาตให้พิจารณาปรับปรุงกฎหมายหรือจัดให้มีมาตรการอื่นแทนในกำหนดระยะเวลาที่เร็วกว่านั้นอยู่เสมอ
	■ หน่วยงานของรัฐต้องจัดทำคู่มือสำหรับประชาชน	■ จัดทำคู่มือสำหรับประชาชน ประกอบด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการยื่นคำขอ ขั้นตอนและระยะเวลาในการพิจารณาอนุญาต และรายการเอกสารหรือหลักฐานที่ผู้ขออนุญาตต้องมายื่นพร้อมกับคำขอ รวมถึงการเผยแพร่ขั้นตอน ระยะเวลา และหลักฐานที่ต้องใช้ในการดำเนินการผ่านสื่อสาธารณะของ

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ด้านการป้องกัน (๑)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
		หน่วยงาน พร้อมกับจัดทำแผนผังขั้นตอนการดำเนินการขนาดที่เห็นได้ชัดเจนในหน่วยงานที่ให้บริการประชาชน
	ให้พิจารณากำหนดวิธีการยื่นคำขอ อนุมัติ อนุญาต หรือการแจ้งข้อมูลต่อหน่วยงานของรัฐผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์แทนการมายื่นคำขอด้วยตนเองในทุกกรณีที่สามารถปฏิบัติได้	พิจารณากำหนดวิธีการยื่นคำขอ อนุมัติ อนุญาต หรือการแจ้งข้อมูลต่อหน่วยงานของรัฐผ่านช่องทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์แทนการมายื่นคำขอด้วยตนเองในทุกกรณีที่สามารถปฏิบัติได้ และหากต้องมีการชำระเงินให้ดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น
	ให้หัวหน้าส่วนราชการที่รับผิดชอบการขออนุมัติหรือขออนุญาตต่าง ๆ กำกับดูแลการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ให้เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติอย่างเคร่งครัด	กำกับดูแลการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ให้เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติอย่างเคร่งครัด หากมีข้อร้องเรียนจากประชาชน ผู้รับบริการต้องดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขโดยเร็ว และพิจารณาลงโทษทางวินัยต่อเจ้าหน้าที่ผู้ผิดทันที
ให้เจ้าพนักงานของรัฐบริการประชาชนตามหน้าที่ที่ได้รับโดยไม่คำนึงถึงอามิสสินจ้าง	หน่วยงานของรัฐทุกหน่วยต้องปลูกจิตสำนึกจิตบริการให้กับเจ้าพนักงานของรัฐและเน้นย้ำให้ตระหนักว่างานบริการประชาชนเป็นหน้าที่	ปลูกจิตสำนึกจิตบริการให้กับเจ้าพนักงานของรัฐ และเน้นย้ำให้ตระหนักว่างานบริการประชาชนเป็นหน้าที่ซึ่งทำให้ต้องมีหน่วยงานของรัฐจึงต้องให้การดูแลประชาชนเสมือนเป็นผู้บังคับบัญชาหรือญาติผู้ใหญ่อย่างเสมอภาคกันโดยไม่เลือกปฏิบัติ และไม่รับอามิสสินจ้างใด ๆ
	ให้ทุกหน่วยงานของรัฐประกาศนโยบายไม่รับประโยชน์ใด ๆ จากการปฏิบัติหน้าที่	ประกาศนโยบายไม่รับประโยชน์ใด ๆ จากการปฏิบัติหน้าที่ โดยติดประกาศไว้ที่หน่วยงานของรัฐซึ่งให้บริการประชาชน รวมถึงการไม่รับของขวัญจากการปฏิบัติหน้าที่ราชการ
	ออกระเบียบให้เจ้าพนักงานของรัฐรับเงินรายได้ที่เกิดขึ้นทุกประเภทผ่านธนาคารเท่านั้น	เจ้าพนักงานของรัฐรับเงินรายได้ที่เกิดขึ้นทุกประเภทผ่านธนาคารเท่านั้น หากมีการรับเงินรายได้อื่นที่พึงมีด้วยเงินสดถือเป็นความผิดวินัย เว้นแต่เป็นกิจกรรมเพื่อเสริมรายได้ โดยให้รายงานผู้บังคับบัญชาในทุกรอบปี

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ด้านการป้องกัน (๒)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
ผลักดันให้มีกฎหมายว่าด้วยข้อมูลข่าวสารสาธารณะภายใน ๒ ปี ที่ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลข่าวสารได้โดยไม่ต้องร้องขอ (ตามรัฐธรรมนูญฯ มาตรา ๕๔, ๒๕๓)	ให้หน่วยงานของรัฐเปิดเผยข้อมูลแผนงานตามนโยบาย แผนการลงทุนของหน่วยงาน ซึ่งประกอบด้วยแผนการลงทุนที่ได้รับการจัดสรรแต่ละปี ทุกประเภทรายการ จากทุกแหล่งที่มา พร้อมรายงานผลการเบิกจ่ายงบประมาณของหน่วยงานทุกสิ้นไตรมาส (ทุก ๓ เดือน) เพื่อเผยแพร่ถึงการบริหารงบประมาณของส่วนราชการ/หน่วยงานของรัฐให้เป็นปัจจุบัน	เพื่อเผยแพร่ถึงการบริหารงบประมาณของส่วนราชการ/หน่วยงานของรัฐให้เป็นปัจจุบัน

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๓ ด้านการปราบปราม (๑)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
ให้หัวหน้าหน่วยงานของรัฐ มีหน้าที่ต้องดำเนินการทางวินัย มาตรการทางปกครองและมาตรการทางกฎหมายต่อเจ้าหน้าที่ในสังกัดที่ถูกกล่าวหาหรือพบเหตุอันควรสงสัยว่าประพฤติมิชอบ หรือกระทำการทุจริต และประพฤติมิชอบอย่างเคร่งครัด	เมื่อมีข้าราชการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานจริยธรรมหรือกระทำผิดวินัย หัวหน้าหน่วยงานของรัฐต้องตั้งคณะกรรมการสืบสวนข้อเท็จจริงภายใน ๗ วันทำการ โดยกำหนดให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน หากมีความจำเป็นสามารถขอขยายระยะเวลาได้อีกไม่เกิน ๒ ครั้ง ครั้งละ ๑๕ วัน โดยระบุเหตุผลและความจำเป็นไว้เป็นหลักฐานด้วย	เพื่อบังคับใช้มาตรการทางวินัยอย่างจริงจัง
	กรณีที่เป็นกรณีร้ายแรงให้หัวหน้าหน่วยงานของรัฐตั้งคณะกรรมการสอบสวนภายใน ๗ วันทำการ โดยกำหนดให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จใน ๖๐ วันหลังจากรับทราบคำสั่ง แล้วรายงานให้ ป.ป.ช. ทราบ พร้อมทั้งรายงานผลการสอบข้อเท็จจริง หากมีความจำเป็นสามารถขยายระยะเวลาได้อีกไม่เกิน ๒ ครั้ง ๆ ละ ๓๐ วัน ด้วย	เพื่อบังคับใช้เป็นมาตรฐานจริยธรรมหรือมาตรการทางวินัยอย่างจริงจัง
	หัวหน้าส่วนราชการ/หน่วยงานของรัฐ ประกาศเจตนารมณ์ให้การรักษามาตรฐานทางวินัยของบุคลากรในสังกัดเป็นวาระสำคัญ “สัญญาประชาคม” ขององค์กรที่บุคลากรทุกคนต้องยึดมั่น ยึดถือ และให้ทุกส่วนราชการจัดให้มีการเสริมสร้างวินัยของเจ้าหน้าที่ของรัฐอย่างเคร่งครัด	เพื่อมุ่งเน้นให้ทุกคนรับรู้ รับทราบ โดยปราศจากข้อสงสัย ก่อให้เกิดผลผูกพันถึงความรับผิดชอบกรณีกระทำทุจริตหรือกระทำผิดจริยธรรมในภายหลัง

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๓ ด้านการปราบปราม (๑)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
	■ ให้มีกฎหมายว่าด้วยผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมืองและบุคลากรในองค์กรอิสระ รวมถึงองค์กรตุลาการและหัวหน้าหน่วยงานของรัฐโดยพึงประพฤติปฏิบัติตนตามจรรยาบรรณแห่งวิชาชีพอย่างเคร่งครัด รวมถึงผู้บริหารพรรคการเมืองและองค์กรอิสระต่าง ๆ ควรประกาศเจตจำนงที่จะยึดมั่นในการรักษาเกียรติภูมิแห่งสถาบันของตน ภายใต้หลักธรรมาภิบาลและจรรยาบรรณวิชาชีพอย่างเคร่งครัด ด้วย	■ เพื่อให้มีกฎหมายควบคุมการดำเนินการทางวินัยอย่างเคร่งครัดแก่ ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง ผู้บริหารพรรคการเมือง บุคลากรในองค์กรอิสระ องค์กรตุลาการและหัวหน้าหน่วยงานของรัฐ
■ การกวดขันวินัยให้มีประสิทธิภาพทางปฏิบัติ	■ รวดเร็ว - การกำหนดเวลาในการดำเนินการให้รวดเร็ว หากไม่แล้วเสร็จให้ถือเป็นความบกพร่องของผู้บังคับบัญชา - บังคับใช้มาตรการทางแพ่งและทางปกครองด้วยความรวดเร็ว เท่าที่อาจจำเป็นเพื่อรักษาไว้ซึ่งความครบถ้วนสมบูรณ์ของสมุดบัญชีบันทึกรายงานการเงิน หรือเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับรายจ่ายและรายรับของรัฐ และเพื่อป้องกันการปลอมแปลงเอกสารชัดเจน	■ เพื่อเร่งรัดการดำเนินการทางวินัยให้มีความรวดเร็ว
	■ เด็ดขาด - หากพบเจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำความผิดต้องดำเนินการลงโทษทันทีภายในเวลาตามที่กฎหมายกำหนด - หากพบว่าเป็นความผิดวินัยร้ายแรงหรือหากอยู่ในตำแหน่งหน้าที่ต่อไปจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรง ให้ใช้มาตรการสั่งให้พ้นจากหน้าที่พักงาน หรือให้ออกจากราชการไว้ก่อน - กรณีเป็นผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมืองหรือดำรงตำแหน่งในองค์กรอิสระ ให้สร้างกลไกเพื่อติดตามพฤติกรรม เปิดเผยข้อมูล และดำเนินการทันทีหากปรากฏว่ามีมูลให้พักการปฏิบัติหน้าที่	■ เพื่อให้การดำเนินการทางวินัยมีความเด็ดขาด สร้างความเกรงกลัวต่อผู้กระทำผิด

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๓ ด้านการปราบปราม (๑)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
	■ เป็นธรรม - หากมีการร้องขอความเป็นธรรมให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในเงื่อนไขที่กำหนดและแจ้งให้ผู้ร้องทราบทันที พร้อมรายงานต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อทราบและเป็นข้อมูลหรือดำเนินการต่อไป - หากพบว่าเป็นกรณีที่ไม่พบพฤติการณ์ว่าเป็นผู้กระทำความผิดให้เปิดเผยข้อมูลให้สาธารณะทราบ	■ เพื่อให้มาตรการลงโทษทางวินัยเป็นที่ยอมรับ สร้างความเป็นธรรมในการดำเนินการแก่บุคคลที่เกี่ยวข้อง

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

(๑) วัตถุประสงค์

- วัตถุประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้คนไทยมีความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม ได้รับความเป็นธรรมในการเข้าถึงทรัพยากรและบริการทางสังคมที่มีคุณภาพ ผู้ด้อยโอกาสได้รับการพัฒนาศักยภาพ รวมทั้งชุมชนมีความเข้มแข็งพึ่งพาตนเองได้
- วัตถุประสงค์ที่ ๓ เพื่อให้เศรษฐกิจเข้มแข็ง แข่งขันได้ มีเสถียรภาพ และมีความยั่งยืน สร้างความเข้มแข็งของฐานการผลิตและบริการเดิม และขยายฐานใหม่โดยการใช้นวัตกรรมที่เข้มแข็งมากขึ้น สร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจฐานราก และสร้างความมั่นคงทางพลังงาน อาหารและน้ำ
- วัตถุประสงค์ที่ ๔ เพื่อรักษาและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้สามารถสนับสนุนการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและการมีคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน
- วัตถุประสงค์ที่ ๕ เพื่อให้การบริหารราชการแผ่นดินมีประสิทธิภาพ โปร่งใส ทันท่วงที และมีการทำงานเชิงบูรณาการของภาคีการพัฒนา
- วัตถุประสงค์ที่ ๖ เพื่อให้มีการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคโดยการพัฒนาภาคและเมืองเพื่อรองรับการพัฒนายกระดับฐานการผลิตและบริการเดิมและขยายฐานการผลิตและบริการใหม่
- วัตถุประสงค์ที่ ๗ เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยมีความเชื่อมโยง (Connectivity) กับประเทศต่าง ๆ ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และนานาชาติได้อย่างสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งให้ประเทศไทยมีบทบาทและสร้างสรรค์ในด้านการค้า การบริการ และการลงทุนภายใต้กรอบความร่วมมือต่าง ๆ ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และโลก

(๒) เป้าหมายรวม

- เป้าหมายรวมที่ ๒ ความเหลื่อมล้ำทางด้านรายได้และความยากจนลดลง เศรษฐกิจฐานรากมีความเข้มแข็ง ประชาชนทุกคนมีโอกาสในการเข้าถึงทรัพยากร การประกอบอาชีพ และบริการทางสังคมที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม

■ เป้าหมายรวมที่ ๓ ระบบเศรษฐกิจมีความเข้มแข็งและแข่งขันได้ โครงสร้างเศรษฐกิจปรับสู่เศรษฐกิจฐานบริการและดิจิทัล มีผู้ประกอบการรุ่นใหม่และเป็นสังคมผู้ประกอบการ ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ที่เข้มแข็งสามารถใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างสรรค์คุณค่าสินค้าและบริการ มีระบบการผลิตและให้บริการจากฐานรายได้เดิมที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น และมีการลงทุนในการผลิตและบริการ ฐานความรู้ขั้นสูงใหม่ ๆ ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและชุมชน รวมทั้งกระจายฐานการผลิตและการให้บริการสู่ภูมิภาคเพื่อลดความเหลื่อมล้ำ โดยเศรษฐกิจไทยมีเสถียรภาพและมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ ๕ ต่อปี และมีปัจจัยสนับสนุน อาทิ ระบบโลจิสติกส์ พลังงาน และการลงทุนวิจัยและพัฒนาที่เอื้อต่อการขยายตัวของภาคการผลิตและบริการ

■ เป้าหมายรวมที่ ๔ ทนทางธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อมสามารถสนับสนุนการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีความมั่นคงทางอาหาร พลังงาน และน้ำ โดยเพิ่มพื้นที่ป่าไม้ให้ได้ร้อยละ ๔๐ ของพื้นที่ประเทศเพื่อรักษาความสมดุลของระบบนิเวศ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคพลังงานและขนส่งไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗ ภายในปี ๒๕๖๓ เทียบกับการปล่อยกรณีปกติ มีปริมาณหรือสัดส่วนของขยะมูลฝอยที่ได้รับการจัดการอย่างถูกหลักสุขาภิบาลเพิ่มขึ้น และรักษาคุณภาพน้ำและคุณภาพอากาศในพื้นที่วิกฤติให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

(๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

(๓.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

■ เป้าหมายที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในภาพรวมเพื่อลดความเข้มการใช้พลังงาน (Energy Intensity : EI) และลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ

■ เป้าหมายที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่ง เพื่อเพิ่มปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง

■ เป้าหมายที่ ๓ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ระบบ National Single Window (NSW) สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลกระบวนการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษได้อย่างสมบูรณ์ บุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีผลผลิตสูงขึ้น รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออก ณ ด่านการค้าชายแดนสำคัญที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลักมีประสิทธิภาพมากขึ้น

(๓.๒) แนวทางการพัฒนา

๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง

๑.๑ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง โดย

■ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองที่มีความเหมาะสมกับขนาดเศรษฐกิจและสังคมของเมืองที่มีประสิทธิภาพการใช้พลังงานสูงและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยเริ่มพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เมืองหลักในเขตภูมิภาคที่สอดคล้องกับอัตลักษณ์ของเมือง อาทิ รถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit : BRT) โดยเน้นการพัฒนาในเมืองหลักที่สำคัญเป็นลำดับแรกก่อน อาทิ ขอนแก่น เชียงใหม่ สงขลา หาดใหญ่ และภูเก็ต

- เร่งพัฒนาปรับปรุงคุณภาพการให้บริการและปรับเส้นทางการเดินรถโดยสารสาธารณะ เพื่อทำหน้าที่ป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นโครงข่ายหลักของเมือง และสนับสนุนให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อสนับสนุนให้เกิดการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะในภูมิภาค

- พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีให้เชื่อมโยงกับการพัฒนาพื้นที่ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีระบบขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development : TOD) ตามระดับการพัฒนาและความสามารถในการบริหารจัดการของพื้นที่ ซึ่งจะช่วยให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ที่สอดคล้องกับระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในระยะต่อไปต้องคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่มผู้พิการและผู้สูงอายุ โดยออกแบบพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะของภาครัฐให้สามารถอำนวยความสะดวกและรองรับผู้ใช้บริการทุกกลุ่มได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพภายใต้หลักการการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design)

๒) การสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่ง

๒.๑ สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดย

- ส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมและการพัฒนาบุคลากร เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการเข้าสู่มาตรฐานสากล ยกย่องทักษะขีดความสามารถของบุคลากรในระบบขนส่งให้มีความรู้ความสามารถในองค์ความรู้และเทคโนโลยีสมัยใหม่ และสามารถปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและมาตรฐานสากล

๒.๒ พัฒนาการบริหารจัดการในสาขาขนส่ง โดย

- พิจารณากำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม (Common Fare) ในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น รวมถึงการพิจารณากลไกการสนับสนุนทางการเงินเพื่อชดเชยผลการดำเนินงานขาดทุนของผู้ให้บริการ (Operator) ในระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นธรรมระหว่างภาคเอกชนและภาครัฐ โดยอาจพิจารณาจัดตั้งกองทุนระบบขนส่งสาธารณะแทนการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ (Public Service Obligation : PSO) เพื่อให้สามารถนำค่าธรรมเนียมจากผู้ให้บริการในเส้นทางหรือโครงการที่มีกำไรไปชดเชยการให้บริการในเส้นทางหรือโครงการที่มีผลขาดทุน ซึ่งจะนำไปสู่การปฏิรูปการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองได้อย่างยั่งยืน

- ปรับปรุงมาตรการ กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งให้ทันสมัยและลดความซ้ำซ้อน รวมทั้งบังคับใช้กฎหมายเพื่อสนับสนุนให้ระบบขนส่งทางรางเป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ โดยพิจารณากำหนดมาตรการการลดปริมาณการใช้นาพาหนะส่วนบุคคลในเขตเมือง (Demand Management) เพื่อให้ประชาชนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

๓) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

๓.๑ พัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากลและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทาน โดย

- ยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐานสากล โดยสนับสนุนผู้ประกอบการในการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศภายในองค์กร ส่งเสริมความร่วมมือในการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการพัฒนาไปสู่ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเชิงดิจิทัล สร้างความเป็นมืออาชีพการบริหารแก่องค์กรธุรกิจรองรับการเป็นอุตสาหกรรมระดับมาตรฐานสากล ธุรกิจสมัยใหม่ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการพัฒนาเชิงพื้นที่ด้านการจัดการโลจิสติกส์ด้วยการสร้างเครือข่ายและการเชื่อมโยงแหล่งวัตถุดิบ แหล่งผลิต และตลาด เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งด้านการผลิตและการท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการเตรียมแผนบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อรองรับกรณีฉุกเฉินและการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจ

- พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers : LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้ โดยยกระดับประสิทธิภาพและมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ให้เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ สร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้า การประกันภัย และพัฒนาให้บริการโลจิสติกส์ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ อาทิ ระบบบริหารจัดการขนส่ง ระบบการบริหารจัดการรถเที่ยวเปล่า และระบบตรวจสอบติดตามสินค้า ส่งเสริมการสร้างพันธมิตรหรือความร่วมมือระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยและผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทย เพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ และสนับสนุนมาตรการทางภาษี มาตรการทางการเงิน ให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยในการลงทุนและสร้างเครือข่ายธุรกิจในอนุภูมิภาค รวมทั้งผลักดันให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทยในต่างประเทศเพื่อให้บริการข้อมูลและคำแนะนำแก่ภาคเอกชนไทยในการลงทุนและการประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

(๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ

(๔.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

- เป้าหมายที่ ๒ เพิ่มจำนวนเมืองศูนย์กลางของจังหวัดเป็นเมืองน่าอยู่สำหรับคนทุกกลุ่มในสังคม

(๔.๒) แนวทางการพัฒนา

๑) การพัฒนาเมือง

๑.๑ แนวทางการพัฒนาหลัก

- พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เพื่อบรรเทาปัญหาจราจรและให้ประชาชนเข้าถึงบริการระบบขนส่งสาธารณะซึ่งมีต้นทุนต่ำและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญต่อระบบรถประจำทาง ระบบทางจักรยาน ทางเท้า และการพัฒนาสถานีขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ภายใต้หลักการส่งเสริมความสะอาดปลอดภัยในการเดินทางของคนทุกช่วงวัยและผู้พิการ รวมทั้งส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างเมืองและชนบท

๑.๒ แนวทางการพัฒนาเมืองสำคัญ

- ส่งเสริมกรุงเทพฯ ให้เป็นเมืองศูนย์กลางการติดต่อธุรกิจระหว่างประเทศ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางการศึกษา การบริการด้านการแพทย์และสุขภาพระดับนานาชาติ ที่พร้อมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกเทคโนโลยีในการสื่อสารและระบบคมนาคมมาตรฐานสูง โดยปรับปรุงและจัดให้มีศูนย์การขนส่งในเขตเมือง อาทิ บางซื่อ
- พัฒนาเมืองปริมณฑล (สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม และสมุทรสาคร) ให้เป็นเมืองศูนย์กลางการบริการธุรกิจและการพาณิชย์ ศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ ศูนย์บริการด้านสุขภาพและการศึกษา และเมืองที่อยู่อาศัย โดยประสานการวางระบบโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ และบริการทางสังคม รวมทั้งการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองให้เอื้อต่อการอยู่อาศัย การเดินทางและการขนส่งโดยสะดวกและปลอดภัย
- พัฒนาเมืองเชียงใหม่และเมืองพิษณุโลกให้เป็นเมืองศูนย์กลางการค้า การบริการ ธุรกิจสุขภาพ การศึกษา และธุรกิจด้านดิจิทัล โดยการปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมทั้งสายหลักสายรอง การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งหลายรูปแบบเพื่อการเชื่อมโยงระหว่างเมืองและพื้นที่โดยรอบ
- พัฒนาเมืองขอนแก่นและเมืองนครราชสีมาให้เป็นเมืองศูนย์กลางการค้า การลงทุน การบริการสุขภาพและศูนย์กลางการศึกษา โดยพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับระบบโครงสร้างพื้นฐานหลักที่เชื่อมโยงระหว่างภาค ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะในเมืองให้เชื่อมโยงระหว่างเมืองและระบบขนส่งอื่น ๆ
- พัฒนาเมืองภูเก็ตและเมืองหาดใหญ่ให้เป็นเมืองน่าอยู่และเอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงของสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยการสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่ทันสมัย

๒) การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ

๒.๑ พื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดน

- ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยให้สิทธิประโยชน์ทั้งด้านภาษีและมีใช้ภาษีในระดับเหมาะสมเพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุนจากทั้งนักลงทุนไทยและต่างประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ โดยเฉพาะการให้อำนาจในการอนุมัติ อนุญาตแบบเบ็ดเสร็จในพื้นที่ กำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมเป้าหมายและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการลงทุน และพัฒนาด่านเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน รวมทั้งพัฒนาเมืองชายแดนให้สามารถรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการขยายตัวของเมือง

(๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติดมิชอบและ
ธรรมาภิบาลในสังคมไทย

(๕.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

■ เป้าหมายที่ ๑ ลดสัดส่วนค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และเพิ่มประสิทธิภาพ
การบริหารจัดการและการให้บริการของภาครัฐ และประสิทธิภาพการประกอบธุรกิจของประเทศ

(๕.๒) แนวทางการพัฒนา

๑) เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับการให้บริการสาธารณะให้ได้มาตรฐานสากล โดย

■ ปรับรูปแบบและวิธีการดำเนินการของภาครัฐให้มีความร่วมมือกันระหว่าง
รัฐ เอกชน ประชาชน และประชาสังคม ในลักษณะแบบประชารัฐ

■ จัดให้มีกระบวนการและช่องทางสื่อสารกับประชาชนในรูปแบบ
ที่หลากหลาย เพื่อให้รับทราบและเข้าใจถึงสิ่งที่รัฐกำลังจะดำเนินการ และดำเนินการอยู่ พร้อมทั้งรับฟัง
ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากทุกภาคส่วน

■ ปรับรูปแบบการให้บริการของรัฐจากรูปแบบเดิมไปสู่การให้บริการ
ประชาชน ผ่านระบบดิจิทัลอย่างเป็นระบบ ลดขั้นตอนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับวิถีการดำเนินชีวิต และ
ความต้องการของผู้รับบริการแต่ละบุคคล โดยการใช้งานเอกสารอิเล็กทรอนิกส์แทนกระดาษ มีการจัดบริการ
ภาครัฐที่อำนวยความสะดวกในลักษณะจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ประชาชนสามารถใช้บริการผ่านระบบเว็บไซต์
อุปกรณ์สื่อสารเคลื่อนที่ และการใช้บริการผ่านเครื่องให้บริการอัตโนมัติ (Kiosk) รวมทั้งกำหนดค่าธรรมเนียม
การให้บริการของรัฐที่เหมาะสมระหว่างประชาชนทั่วไปกับนิติบุคคลที่มาใช้บริการ ตลอดจนประชาชน
สามารถตรวจสอบและติดตามการดำเนินงานของรัฐได้

■ สร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานกลางของศูนย์ข้อมูลภาครัฐผ่านระบบ
เครือข่ายสารสนเทศภาครัฐ (Government Information Network : GIN) รวมทั้งเชื่อมโยงการทำงานของ
หน่วยงานภาครัฐ และบูรณาการข้อมูลข้ามหน่วยงานผ่านระบบดิจิทัลที่รองรับการทำงานและการใช้ประโยชน์
จากข้อมูลภาครัฐร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

■ ส่งเสริมการเปิดเผยข้อมูลที่เป็นประโยชน์ที่ภาครัฐจัดเก็บ อาทิ ข้อมูล
เชิงสถิติ หรือข้อมูลการวิเคราะห์สถานการณ์ในรูปแบบดิจิทัลที่ประชาชนและภาคธุรกิจสามารถเข้าถึง นำไปใช้
ประโยชน์และต่อยอดได้ ทั้งในเชิงเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนการพัฒนาในเชิงนวัตกรรม

นอกจากนี้ แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ยังมีความสอดคล้อง
กับยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและ
สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) ในระดับรอง รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก ก

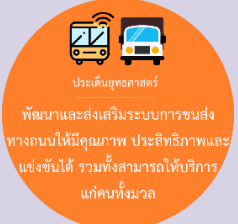
๔.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง

- นโยบายรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา แลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งไทยระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐)
- แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕
- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔)
- แผนหลักการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓)
- แผนปฏิบัติการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ – ๒๕๗๓ สาขาคมนาคมขนส่ง
- แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔)
- แผนพัฒนาบุคลากรคมนาคมดิจิทัลของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๔)
- แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระยะ ๒๐ ปี
- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๔
- แผนยุทธศาสตร์การคุ้มครองผู้บริโภคแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔
- แผนแม่บทการจัดการสารเคมี พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๘๐
- แผนยุทธศาสตร์ควบคุมยาสูบแห่งชาติ ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๒
- (ร่าง) แผนพัฒนาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔)
- (ร่าง) แผนสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖)
- แผนพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการแห่งชาติ ฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔)

รายละเอียดความสอดคล้องยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) นโยบายรัฐบาล และแผนปฏิบัติการ
กรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ปรากฏตามภาคผนวก ข

[illegible]

ความสอดคล้องแผนปฏิบัติการการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) และแผนระดับที่ ๓ อื่น ๆ

แผนระดับที่ ๓		ยุทธศาสตร์			
ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐)	แผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)	 ประเด็นยุทธศาสตร์ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล	 ประเด็นยุทธศาสตร์ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	 ประเด็นยุทธศาสตร์ พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ	 ประเด็นยุทธศาสตร์ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล
	แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ ๓	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : Domestic Infrastructure สร้างความต่อเนื่องภายในประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	ยุทธศาสตร์ที่ ๔ : Sustainable มีความยั่งยืน	-	ยุทธศาสตร์ที่ ๔ : Sustainable มีความยั่งยืน
	แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : การพัฒนาและปรับปรุงเพื่อเพิ่มศักยภาพของโครงข่ายและศูนย์กลางการขนส่งระหว่างประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ ๑.๒ : การเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้ผู้ประกอบการไทย ยุทธศาสตร์ที่ ๒.๑ : การพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพระบบขนส่งเพื่อส่งเสริมให้มีการขยายพื้นที่การพัฒนาเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาค ยุทธศาสตร์ที่ ๔.๑ : การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น (Shift mode) ยุทธศาสตร์ที่ ๕.๑ : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม	ยุทธศาสตร์ที่ ๓.๑ : การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานมาตรฐานยานพาหนะและสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทาง ยุทธศาสตร์ที่ ๓.๒ : การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ความเข้าใจจิตสำนึกและทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่ ๔.๒ : การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	-	-
	แผนปฏิบัติการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๗๓ สาขาคมนาคมขนส่ง	กลยุทธ์ที่ ๑ : สนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานตามแผนงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในภาคคมนาคม กลยุทธ์ที่ ๒ : พัฒนาและปรับปรุงกฎหมายที่สนับสนุนการลดก๊าซเรือนกระจก กลยุทธ์ที่ ๔ : สร้างการมีส่วนร่วมและเสริมสร้างศักยภาพของทุกหน่วยงานในการลดก๊าซเรือนกระจก			
	แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : พัฒนา Digital Logistics มุ่งสู่การเป็น Smart Corridor ของภูมิภาคและสนับสนุนเศรษฐกิจระดับชุมชน ยุทธศาสตร์ที่ ๒ : พัฒนา Smart Mobility มุ่งสู่การเป็นต้นแบบ Smart City ควบคู่กับการสนับสนุน Inclusive Transport ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : สร้าง Digital Transport Ecosystem เพื่อพัฒนาประชาชนและผู้ประกอบการด้านคมนาคม ยุทธศาสตร์ที่ ๔ : ยกกระดับ Digital Transport Data เพื่อบูรณาการและเพิ่มคุณค่าข้อมูลคมนาคม ยุทธศาสตร์ที่ ๕ : สร้าง Digital Government Platform เพื่อยกระดับงานบริการ บุคลากร และการบริหารจัดการ			
	แผนพัฒนาบุคลากรคมนาคมดิจิทัลของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : ยกระดับศักยภาพบุคลากรให้พร้อมในการก้าวเข้าสู่การเป็นคมนาคมดิจิทัล (Literacy & Development) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ : พัฒนาและบริหารจัดการบุคลากรให้เป็นบุคลากรคมนาคมดิจิทัลเพื่อสร้างและใช้ดิจิทัลให้เกิดนวัตกรรมอย่างมีคุณค่า (Utilization & Management) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : ปลุกฝังวัฒนธรรมดิจิทัลและจริยธรรมการใช้ดิจิทัลในองค์กร (Culture & Mindset) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ : ประเมินผลศักยภาพบุคลากรในการสร้างคมนาคมดิจิทัล (Evaluation)
	แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระยะ ๒๐ ปี	ยุทธศาสตร์ที่ ๒ : ขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : สร้างสังคมคุณภาพที่ทั่วถึงเท่าเทียม ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล		ยุทธศาสตร์ที่ ๔ : ปรับเปลี่ยนภาครัฐสู่การเป็น รัฐบาลดิจิทัล ยุทธศาสตร์ที่ ๕ : พัฒนากำลังคนให้พร้อมเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล	
	แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ยุทธศาสตร์ที่ ๒ : การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย ยุทธศาสตร์ที่ ๔ : ประชากรรัฐเพื่อถนนปลอดภัย		-	-
	แผนยุทธศาสตร์การคุ้มครองผู้บริโภคแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔	ยุทธศาสตร์ที่ ๒ : การพัฒนาระบบฐานข้อมูล ในการคุ้มครองผู้บริโภค	ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การพัฒนาองค์ความรู้และการสื่อสารเพื่อการคุ้มครองผู้บริโภค	ยุทธศาสตร์ที่ ๒ : การพัฒนาระบบฐานข้อมูล ในการคุ้มครองผู้บริโภค	
	แผนแม่บทการจัดการสารเคมี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๘๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การสร้างความตระหนักรู้และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการผลิตและการบริโภค ยุทธศาสตร์ที่ ๔ : การลดความเสี่ยงอันตรายจากสารเคมีอย่างครบวงจร		-	-
แผนระดับที่ ๓ อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง	แผนยุทธศาสตร์ควบคุมยาสูบแห่งชาติ ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒	ยุทธศาสตร์ที่ ๕ : ทำให้สิ่งแวดล้อมปลอดภัยวันนุหรี			
	(ร่าง) แผนพัฒนาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)	ยุทธศาสตร์ที่ ๒ : พัฒนาสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการทำการค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์และอำนวยความสะดวกทางการค้าสู่สากล (Ecosystem)	-	-	-
	(ร่าง) แผนสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖)	สภาพปัญหาภายใต้แผนสิทธิมนุษยชนด้านการขนส่ง : - สิ่งอำนวยความสะดวกในสถานีขนส่งหลายแห่งยังคงไม่เอื้อต่อการบริการและผู้สูงอายุเท่าที่ควร - การถ่ายโอนอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการขนส่ง - ราคาค่าโดยสารการขนส่งสาธารณะบางประเภท - ประชาชนยังขาดความปลอดภัยจากการเดินทาง			
	แผนพัฒนาคุณภาพชีวิตผู้พิการแห่งชาติ ฉบับที่ ๕ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : เสริมพลังคนพิการและองค์กรด้านคนพิการให้มีศักยภาพและความเข้มแข็ง (Empowerment) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ : พัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการ ขีดการเลือกปฏิบัติ เพื่อให้คนพิการเข้าถึงสิทธิได้จริง (Quality Management) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ : สร้างสภาพแวดล้อมและบริการสาธารณะที่ทุกคนเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ : Accessibility ยุทธศาสตร์ที่ ๕ : ส่งเสริมการบูรณาการเครือข่ายและสร้างการมีส่วนร่วมเพื่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการอย่างยั่งยืน : Linkage			
		สอดคล้อง ไม่สอดคล้อง			

บทที่ ๕

แผนปฏิบัติการการกรมการขนส่งทางบก

ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

๕.๑ ภาพรวม

๕.๑.๑ วิสัยทัศน์

“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน
ให้มีคุณภาพและปลอดภัย”

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

๕.๑.๒ พันธกิจ

(๑) พัฒนาระบบควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัย รวมถึงเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น

(๒) พัฒนานวัตกรรมการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนและบังคับใช้กฎหมาย

(๓) พัฒนาและส่งเสริมการให้บริการระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและมีสำนึกรับผิดชอบ

(๔) บริหารจัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาล

๕.๑.๓ ค่านิยม “ONE DLT”

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

๕.๒ แผนปฏิบัติการการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ.๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

แผนปฏิบัติการการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ประกอบด้วย ๔ ประเด็นยุทธศาสตร์ ๕ เป้าประสงค์ ๓๐ ตัวชี้วัด และ ๓๙ กลยุทธ์ โดยมีรายละเอียดแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ดังต่อไปนี้

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ

- เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ
- เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก 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. ทบทวนและกำหนดมาตรฐานงานที่เกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภท ทุกองค์ประกอบอย่างเป็นระบบและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการ ๒. พัฒนาเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และเชื่อมโยงกับเครือข่ายการขนส่งมวลชนอื่นทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ๓. พัฒนาและส่งเสริมให้มีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภท ให้มีมาตรฐาน อย่างทั่วถึงและเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างมีประสิทธิภาพ 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 ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางทุกประเภทการขนส่ง				
๕.๑ ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟประจำจังหวัด	ร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๙๐	ร้อยละ ๑๐๐	
๕.๒ ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน	ร้อยละความสำเร็จของโครงการฯ ร้อยละ ๑๐๐ และมีการทดสอบนำร่องระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ของเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน จำนวน ๑ เส้นทางที่เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางราง และมีการรายงานสรุปผลการทดสอบนำร่องการให้บริการ	กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน	กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางในเขต กรุงเทพมหานคร และจังหวัด ที่มีเส้นทางต่อเนื่องให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง	

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ				
เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๖ พนักงานขับรถและรถที่มีความพร้อมตามมาตรฐานสแกนรถโดยสารไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุมกำกับ ดูแลการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภทให้เป็นไปตามมาตรฐานสอดคล้องกับความต้องการเดินทางของประชาชนและป้องกันอุบัติเหตุภัย
๗ ร้อยละของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐	
๘ ระดับความสำเร็จของการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager)	ออกกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนนแบ่งเป็น (๑) รถโดยสารประจำทาง (๑๐) จำนวน ๑,๑๙๑ เส้นทาง (๒) รถโดยสารไม่ประจำทาง (๓๐) จำนวน ๓๐๐ ราย	ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนนแบ่งเป็น (๑) รถโดยสารประจำทาง (๑๐) จำนวน ๒๙๘ เส้นทาง (๒) รถโดยสารไม่ประจำทาง (๓๐) จำนวน ๙๐๐ ราย	
๙ ร้อยละของจำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q-Bus	ร้อยละ ๔ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด	ร้อยละ ๕ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด	ร้อยละ ๖ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด	
๑๐ ร้อยละความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ	ร้อยละ ๙๑.๕๘	ร้อยละ ๙๑.๕๘	ร้อยละ ๙๑.๕๘	

รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑

รหัสโครงการ	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท) ตามปีงบประมาณที่ดำเนินการ พ.ศ.			หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
๑.๑.๑.๑	แผนการกำหนดหลักเกณฑ์การประกอบการขนส่งโดยสารสาธารณะ	สนส.	*	*	*	
๑.๑.๒.๑	โครงการปรับปรุงเส้นทางและข้อกำหนดการให้บริการรถโดยสารประจำทางภายในกรุงเทพฯและปริมณฑล ตามแผนปฏิรูปเส้นทางรถโดยสารประจำทาง	กบส.	*	*	*	
๑.๑.๒.๒	แผนการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทาง	สนส.	๐.๓๐	๐.๓๐	๐.๓๐	
๑.๑.๒.๓	โครงการศึกษาเพื่อจัดทำระบบสารสนเทศและฐานข้อมูล เพื่อการกำกับดูแลและการประเมินผลการประกอบการของเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	สนส.	๔.๙๔๖๙	-	-	
๑.๑.๒.๔	โครงการศึกษาระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ด้วยรถโดยสารประจำทางสนับสนุนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน	กบส.	*	-	-	เงินนอกงบประมาณ
๑.๑.๓.๑	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพระนครศรีอยุธยา	สนส.	-	๑๒๓.๓๐๔	๕๓.๒๒	
๑.๑.๓.๒	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดมหาสารคาม แห่งที่ ๒	สนส.	-	๔๕.๙๙	๔๕.๙๙	
๑.๑.๓.๓	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครนายก	สนส.	๔๓.๗๗	-	-	
๑.๑.๔.๑	โครงการจัดระบบรถจัดระเบียบ	กตส.	*	*	*	
๑.๑.๔.๒	แผนการตรวจสอบปราบปรามและบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	กตส.	*	*	*	
๑.๑.๔.๓	โครงการรณภูมิบัติการเคลื่อนที่ตรวจจับความเร็วเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (รถโมบาย)	กตส.	*	*	*	
๑.๑.๔.๔	โครงการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสาร	สนส.	*	*	*	
๑.๑.๔.๕	โครงการดำเนินงานศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ (โทร. ๑๕๘๔)	กตส.	๕๐.๑๔	๕๐.๑๔	๕๐.๑๔	เงินนอกงบประมาณ
๑.๑.๔.๖	โครงการตรวจติดตาม กำกับ ดูแลการดำเนินกิจการสถานีขนส่งผู้โดยสาร	สนส.	๐.๑๕	๐.๑๕	๐.๑๕	
๑.๑.๔.๗	โครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ	สนส.	๐.๐๐๔	๐.๐๐๔	๐.๐๐๔	
๑.๑.๕.๑	โครงการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารในส่วนภูมิภาค	สนส.	๐.๗๖	๐.๗๖	๐.๗๖	

รหัส โครงการ	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท) ตามปีงบประมาณที่ดำเนินการ พ.ศ.			หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
๑.๑.๕.๒	โครงการแนะแนวแก้ไขปัญหาการประกอบการขนส่งประจำทางเชิงรุก	สนส.	๐.๒๕	๐.๒๕	๐.๒๕	
๑.๑.๕.๓	โครงการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งรถโดยสารประจำทาง	สนส.	๐.๒๐	๐.๒๐	๐.๒๐	
๑.๑.๕.๔	โครงการพัฒนาและส่งเสริมการดำเนินการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ	กผง.	๐.๐๘	๐.๐๘	๐.๐๘	
๑.๑.๕.๕	โครงการส่งเสริมคุณภาพผู้ประกอบการขนส่งรุ่นใหม่	สนส.	๐.๐๘	๐.๐๘	๐.๐๘	
๑.๑.๕.๖	โครงการติดตามความก้าวหน้าด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ	กผง.	๐.๐๔	๐.๐๔	๐.๐๔	
๑.๑.๕.๗	โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร	สนส.	๐.๐๓	๐.๐๓	๐.๐๓	
๑.๑.๕.๘	โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการรถรับจ้าง (รถแท็กซี่)	สนส.	๐.๐๒	๐.๐๒	๐.๐๒	
๑.๑.๖.๑	โครงการศึกษาออกแบบและจัดทำระบบสถานีขนส่งผู้โดยสารอัจฉริยะ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดภูเก็ต	สนส.	-	๓๐.๐๐	๓๐.๐๐	
จำนวนแผนงาน/โครงการ			๒๑ รายการ	๒๑ รายการ	๒๑ รายการ	
จำนวนเงินประมาณการ			๑๐๐.๗๗๐๙	๒๕๑.๓๔๘	๑๘๑.๒๖๔	

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ				
เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๑ ระดับความสำเร็จของการศึกษาวิเคราะห์และพัฒนาโครงสร้างอัตราค่าบริการการขนส่งด้วยรถบรรทุก	มีโครงสร้างอัตราค่าบริการสำหรับผู้ให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกนำร่อง โดยมีกลุ่มเป้าหมาย คือ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในสถานีขนส่งสินค้ากรมการขนส่งทางบก	มีโครงสร้างอัตราค่าบริการการขนส่งด้วยรถบรรทุกเชิงลึก โดยสามารถจำแนกกลุ่มชนิดสินค้าที่สำคัญต่อผู้บริโภคครอบคลุมทั่วประเทศ	มีแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนของการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อลดภาระให้แก่ผู้ใช้บริการ	ควบคุม ๑. ทบทวน พัฒนาและกำหนดมาตรฐานการประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทางและรถบรรทุกส่วนบุคคลเพื่อแก้ไขปัญหาการใช้รถผิดประเภท ๒. วางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งด้วยรถบรรทุกสาธารณะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกในการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมถึงพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น กำกับ ๓. กำกับการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ ดูแล ๔. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีมาตรฐานคุณภาพ ๕. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีความพร้อมสามารถขยายฐานการประกอบการขนส่งโดยสร้างพันธมิตรทางธุรกิจ และขยายช่องทางการค้าอื่น ๆ ทั้งภายในและต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียน ๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุมกำกับ ดูแลการขนส่งด้วยรถบรรทุก
๒ จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า	เพิ่มขึ้น ๓,๕๐๐ คันเมื่อเทียบกับปีฐาน (พ.ศ. ๒๕๖๒)	เพิ่มขึ้น ๗,๐๐๐ คันเมื่อเทียบกับปีฐาน (พ.ศ. ๒๕๖๒)	เพิ่มขึ้น ๑๐,๕๐๐ คันเมื่อเทียบกับปีฐาน (พ.ศ. ๒๕๖๒)	
๓ จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น	เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๓	-	-	
๔ จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น	-	เพิ่มขึ้น ๗,๕๐๐ คันเมื่อเทียบกับปีฐาน	เพิ่มขึ้น ๙,๐๐๐ คันเมื่อเทียบกับปีฐาน	
๕ ระดับความสำเร็จของการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ จัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager)	ออกกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ จัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน จำนวน ๔๐๐ ราย	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ จัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน จำนวน ๑,๖๐๐ ราย	

รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒

รหัสโครงการ	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท) ตามปีงบประมาณที่ดำเนินการ พ.ศ.			หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
๑.๒.๑.๑	แผนงานทบทวนร่างปรับปรุงหลักเกณฑ์ ในการอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล/ไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ	สนค.	*	*	*	
๑.๒.๒.๑	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย	สนค.	๑๕๙.๑๙๓	-	-	
๑.๒.๒.๒	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม	สนค.	-	๑๗๕.๑๘	๓๔๑.๔๕๕๖	
๑.๒.๒.๓	โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี	สนค.	๙.๓๑๙๖	๓๔๖.๗๖๑	๑๕๔.๗๘	
๑.๒.๒.๔	โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดมุกดาหาร	สนค.	-	๑๗๑.๙๘๖	๑๑๑.๒๐๗	
๑.๒.๒.๕	โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดหนองคาย	สนค.	-	๓๓๐.๑๗๕	๑๕๖.๔๐๓	
๑.๒.๒.๖	โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดขอนแก่น	สนค.	-	๖๗.๖๕๙๕	๒๒๒.๓๘๖	
๑.๒.๒.๗	โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงราย (แม่สาย)	สนค.	-	-	๒๔๕.๙๘๕	
๑.๒.๒.๘	โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดตาก (แม่สอด)	สนค.	-	-	๑๕๕.๗๓๑	
๑.๒.๒.๙	โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสงขลา	สนค.	-	-	๔๓๙.๒๗๑	
๑.๒.๒.๑๐	โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่	สนค.	-	-	๙๖๑.๐๕๗	
๑.๒.๓.๑	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย	กตส.	*	*	*	
๑.๒.๔.๑	แผนการยกระดับมาตรฐานการจัดการการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)	สนค.	๐.๓๕	๐.๓๕	๐.๓๕	
๑.๒.๔.๒	โครงการยกระดับการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุก เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เสริมสร้างความปลอดภัยและความมั่นคงด้านอาหารของประเทศ	สนค.	-	๒๐.๐๐	-	
๑.๒.๔.๓	โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๘๐	สนค.	๑๕.๐๐	-	-	
๑.๒.๖.๑	โครงการพัฒนาระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก	สนค.	๒๕.๐๐	-	-	
๑.๒.๖.๒	โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (e-Q Mark)	สนค.	-	๒๐.๐๐	-	

รหัส โครงการ	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท) ตามปีงบประมาณที่ดำเนินการ พ.ศ.			หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
๑.๒.๖.๓	โครงการศึกษาวิเคราะห์ต้นทุนและพัฒนาโครงสร้างอัตราค่าบริการสำหรับผู้ให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกนําร่อง	สนค.	*	-	-	
๑.๒.๖.๔	โครงการศึกษาวิเคราะห์และพัฒนาโครงสร้างอัตราค่าบริการการขนส่งด้วยรถบรรทุกเชิงลึกโดยเน้นกลุ่มชนิดสินค้าที่สำคัญส่งผลต่อผู้บริโภคครอบคลุมทั่วประเทศ	สนค.	-	๑๕.๐๐	-	
๑.๒.๖.๕	โครงการศึกษาวิเคราะห์และพัฒนาแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพื่อลดต้นทุนของการขนส่งด้วยรถบรรทุก	สนค.	-	-	๑๕.๐๐	
๑.๒.๖.๖	โครงการศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบการให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนสำหรับธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแลของภาครัฐ	สนค.	-	๒๐.๐๐	-	
จำนวนแผนงาน/โครงการ			๘ รายการ	๑๒ รายการ	๑๓ รายการ	
จำนวนเงินประมาณการ			๒๐๘.๘๖๒๖	๑๑๖๗.๑๑๒	๒๘๐๓.๖๓	

เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับขี่ปลอดภัย

เป้าประสงค์ที่ ๓ การขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

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 พัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถทุกประเภท รวมถึงรถประกอบและรถดัดแปลงให้มีมาตรฐานที่เท่าเทียมกันและเป็นมาตรฐานสากล ๑.๒ พัฒนาระบบการรับรองแบบยานยนต์และเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบ ๑.๓ พัฒนาระบบการตรวจสอบ โดยให้เอกชน หน่วยงานหรือสถาบันเข้ามามีส่วนร่วม ๑.๔ พัฒนาระบบการตรวจสอบสภาพรถทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ๑.๕ กำหนดหลักเกณฑ์การบำรุงรักษาระหว่างการใช้งาน และมาตรฐานผู้ทำการซ่อมบำรุง กำกับ ๑.๖ พัฒนาระบบการตรวจสอบรถบนท้องถนนและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ดูแล ๑.๗ พัฒนาและส่งเสริมผู้ผลิตและผู้ประกอบรถของไทยให้สามารถผลิตรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล (อบรมให้ความรู้ ฝึกทักษะ)
๒ จำนวนอุบัติเหตุทางถนน คิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑,๐๐๐ ล้านคัน-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 ระดับความสำเร็จของการนำข้อมูลจาก GPS มาใช้ในการศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่และพัฒนาแนวทางในการลดพฤติกรรมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ				
๕.๑ การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดของรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบจากระบบ GPS	๓ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน	๓ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน	๓ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน	

เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับขี่ปลอดภัย

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๕.๒ ร้อยละการ บังคับใช้กฎหมายกับ รถที่ติดตั้ง GPS	การบังคับใช้ กฎหมายกับรถ ที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๑๐	การบังคับใช้ กฎหมายกับรถ ที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๑๐	การบังคับใช้ กฎหมายกับรถ ที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๑๐	๑.๘ สื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูล ข่าวสารให้แก่ประชาชนในการให้ ความสำคัญในการบำรุงรักษารถ เพื่อลด สาเหตุอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถ และ การบำรุงรักษารถเพื่อให้การใช้รถเป็น มิตรต่อสิ่งแวดล้อม
๖ ระดับความสำเร็จ โครงการ “Sure Driving Smart Driver” และการ นำไปสู่การปฏิบัติ	การดำเนิน โครงการ/กิจกรรม ตามข้อ ๑.๖ ๒.๓ ๓.๒ ๔.๑ – ๔.๖ ๕.๑ – ๕.๒	การดำเนิน โครงการ/กิจกรรม ตามข้อ ๑.๒ ๕.๓	โครงการฯ มีแผน สิ้นสุดปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	๑.๙ พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลด้านความปลอดภัยของรถ รวมทั้งระบบตรวจสอบสภาพรถ ๒. ด้านคนขับขี่ปลอดภัย ควบคุม ๒.๑ ทบทวนและพัฒนากระบวนการ ออกใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ ให้มีมาตรฐาน ๒.๒ พัฒนา ควบคุม กำกับ ดูแล มาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถเอกชน กำกับ ๒.๓ พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล คนขับขี่อย่างปลอดภัย ดูแล ๒.๔ เสริมสร้างจิตสำนึกด้าน ความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ๒.๕ ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกัน และลดอุบัติเหตุ ๒.๖ ส่งเสริมศักยภาพและทักษะการขับรถ ๒.๗ พัฒนาการวิเคราะห์อุบัติเหตุ และ แสวงหาแนวทางในการป้องกันการเกิด อุบัติเหตุ

รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ เป้าประสงค์ที่ ๒

รหัสโครงการ	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท) ตามปีงบประมาณที่ดำเนินการ พ.ศ.			หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
๑. ด้านความปลอดภัย						
๒๒.๑.๑.๑	โครงการยกระดับมาตรฐานวิศวกรรมยานยนต์เทียบเท่าสากล					
	(๑) การกำหนดมาตรฐานอุปกรณ์ยึดตัวบรรทุก	สนว.	*	-	-	
	(๒) ระบบป้องกันการลื่นของระบบห้ามล้อ (ABS) ของรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	สนว.	*	-	-	
	(๓) รถขนส่งวัตถุอันตรายให้ได้มาตรฐาน ADR	สนว.	*	-	-	
๒๒.๑.๑.๒	โครงการศึกษามาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์	สนว.	๔.๙๙	-	-	
๒๒.๑.๑.๓	โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแบบมาตรฐานของอุปกรณ์ป้องกันด้านข้างและด้านท้ายของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ	สนว.	๔.๙๑	-	-	
๒๒.๑.๑.๔	โครงการศึกษา ออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามมาตรฐานสากล	สนว.	๔.๘๐	-	-	
๒๒.๑.๒.๑	โครงการจัดทำระบบการรับรองแบบออนไลน์	สนว.	-	๓๐.๐๐	-	
๒๒.๑.๒.๒	โครงการจัดหาเครื่องทดสอบที่นั่ง จุดยึดที่นั่ง และจุดยึดเข็มขัดนิรภัยของรถโดยสาร	สนว.	๗๐.๘๘๘๖	-	-	
๒๒.๑.๓.๑	โครงการศึกษาเพื่อจัดวางระบบและพัฒนการตรวจสอบสภาพรถโดยสถานตรวจสภาพรถ (ตรอ.) ของประเทศไทย ระยะที่ ๓	สนว.	๔.๘๗	-	-	
๒๒.๑.๔.๑	แผนการพัฒนาปรับตั้งความเที่ยงตรงและการบำรุงรักษาเครื่องตรวจสอบสภาพรถให้สำนักงานขนส่งจังหวัด และสำนักงานขนส่งสาขาทั่วประเทศ	สนว.	๐.๒๗	๐.๒๗	๐.๒๗	
๒๒.๑.๔.๒	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบ e-Learning และบทเรียนอิเล็กทรอนิกส์ (Courseware) ที่ใช้ในการเรียนการสอน สำหรับบุคลากรด้านการตรวจสอบสภาพรถทั้งภาครัฐและภาคเอกชน	สนว.	๔.๗๒	-	-	
๒๒.๑.๕.๑	การกำหนดมาตรฐานการบำรุงรักษาระหว่างการใช้งาน	สนว.	*	-	-	

รหัส โครงการ	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท) ตามปีงบประมาณที่ดำเนินการ พ.ศ.			หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
๒๒.๑.๖๑	โครงการตรวจสอบ ติดตามและกำกับดูแลการดำเนินงานของ สถานตรวจสภาพรถในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค	สนว.	๐.๘๗	๐.๘๗	๐.๘๗	
๒๒.๑.๖๒	การกำกับดูแลผู้ตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ ของรถใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง	สนว.	๐.๐๕	๐.๐๕	๐.๐๕	
๒๒.๑.๗๑	การอบรมให้ความรู้แก่ผู้ผลิตและผู้ประกอบรถของไทย	สนว.	๒.๐๐	๒.๐๐	๒.๐๐	
๒๒.๑.๘๑	กิจกรรมการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้แก่ประชาชนตระหนัก ถึงการตรวจสภาพ และบำรุงรักษารถ	สนว.	๐.๔๐	๐.๔๐	๐.๔๐	
๒๒.๑.๙๑	โครงการก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS	ศบร.	๖๐.๒๘๘๑	๑๐๐.๒๓๐๙	-	
๒๒.๑.๙๒	โครงการศึกษา ออกแบบและพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแลความปลอดภัยใน การใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก	ศบร.	*	-	-	
จำนวนแผนงาน/โครงการ			๑๗ รายการ	๗ รายการ	๕ รายการ	
จำนวนเงินประมาณการ			๑๕๙.๐๕๖๗	๑๓๓.๘๒๐๙	๓.๕๙	

รหัสโครงการ	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท) ตามปีงบประมาณที่ดำเนินการ พ.ศ.			หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
๒. ด้านคนขับที่ปลอดภัย						
๒๒๒๑.๑	แผนงาน Sure Driving Smart Driver					
	(๑) โครงการยกระดับคุณภาพการทดสอบสมรรถภาพทางร่างกายแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-performance)	สนภ.	-	๘๒.๒๕	-	เงินนอกงบประมาณ
	(๒) โครงการบำรุงรักษาเครื่องทดสอบสมรรถภาพทางร่างกายแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-performance)	สนภ.	-	-	๘๒.๒๕	เงินนอกงบประมาณ
	(๓) โครงการยกระดับคุณภาพการทดสอบขับรถแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-driving)	สนภ.	-	๑๔๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	เงินนอกงบประมาณ
	(๔) โครงการบำรุงรักษาสถานการทดสอบขับรถแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-driving)	สนภ.	-	-	๑๔.๐๐	เงินนอกงบประมาณ
	(๕) โครงการพัฒนาเนื้อหาหลักสูตรการขอรับใบอนุญาตขับรถสำหรับระบบการเรียนรู้ด้วยตนเอง (E-learning)	สนภ.	-	๑๒.๐๐	๑๐.๐๐	เงินนอกงบประมาณ
	(๖) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการอบรมเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ เพื่อรองรับรูปแบบการอบรมแบบออนไลน์	สนภ.	-	๒๐๐.๐๐	-	เงินนอกงบประมาณ
	(๗) โครงการบำรุงรักษาระบบการเรียนรู้ด้วยตนเอง (E-learning)	สนภ.	-	๒.๐๐	๒.๐๐	เงินนอกงบประมาณ
	(๘) โครงการยกระดับมาตรฐานคุณภาพการอบรม (YouTube Channel)	สนภ.	-	*	-	เงินนอกงบประมาณ
	(๙) โครงการบำรุงรักษาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์สำหรับระบบการออกและต่อใบอนุญาตระบบอิเล็กทรอนิกส์	สนภ.	-	๓๐.๘๒๖๔	๓๐.๘๒๖๔	เงินนอกงบประมาณ
	(๑๐) โครงการก่อสร้างศูนย์สอนขับรถขนาดใหญ่ จ.สุราษฎร์ธานี	สนภ.	-	๘๘.๐๙๕๓	-	เงินนอกงบประมาณ
๒๒๒๑.๒	โครงการศึกษาจัดทำหลักสูตรการอบรมคืนแต้มตามลักษณะความผิด	สนภ.	-	-	*	เงินนอกงบประมาณ
๒๒๒๑.๓	โครงการพัฒนาระบบการอบรมคืนแต้มตามลักษณะความผิด	สนภ.	-	-	*	เงินนอกงบประมาณ
๒๒๒๒.๑	โครงการศึกษาพัฒนาเทคนิคการตรวจประเมินและการรับรองคุณภาพโรงเรียนสอนขับรถเอกชน	สนภ.	๔.๘๔	-	-	เงินนอกงบประมาณ

รหัส โครงการ	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท) ตามปีงบประมาณที่ดำเนินการ พ.ศ.			หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
๒๒๒๓๑	แผนการจัดให้มีระบบควบคุมกำกับการทดสอบขับรถบนถนนจริง					
	(๑) โครงการศึกษาเพื่อจัดทำระบบควบคุมกำกับการทดสอบขับรถบนถนนจริงพร้อมอุปกรณ์ควบคุม	สนภ.	๒๐.๐๐	-	-	เงินนอกงบประมาณ
	(๒) แก๊วระเบียบเกี่ยวกับการทดสอบภาคปฏิบัติให้เป็นการทดสอบขับรถบนถนนจริง และการจัดให้มีผู้ประเมินผลการทดสอบขับรถบนถนน	สนภ.	-	๓.๐๐	๓.๐๐	เงินนอกงบประมาณ
	(๓) การกำหนดให้มีการทดสอบขับรถบนถนนจริงด้วยระบบ/เครื่องมือ/อุปกรณ์ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด	สนภ.	-	-	*	เงินนอกงบประมาณ
๒๒๒๔๑	โครงการสนามจราจรเยาวชนเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	สนภ.	๒๙.๒๑	๓๐.๐๐	๓๐.๐๐	เงินนอกงบประมาณ
๒๒๒๔๒	โครงการปลูกฝังเด็กไทยใส่ใจวินัยจราจร	สนภ.	๕.๔๖๐๘	๕.๔๖๐๘	๕.๔๖๐๘	เงินนอกงบประมาณ
๒๒๒๕๑	กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ	สนภ.	๘๙.๘๐๑๒	๙๐.๐๐	๙๐.๐๐	เงินนอกงบประมาณ
๒๒๒๕๒	โครงการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	สนภ.	๔๓.๐๘	๔๓.๐๘	๔๓.๐๘	เงินนอกงบประมาณ
๒๒๒๕๓	โครงการผลิตและเผยแพร่สื่อเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน	สนภ.	๒๔.๒๘	-	-	เงินนอกงบประมาณ
๒๒๒๕๔	โครงการส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยผ่านสถานีวิทยุ	สนภ.	๑๓.๓๐	-	-	เงินนอกงบประมาณ
๒๒๒๕๕	โครงการผลิตสื่อเพื่อใช้ในการประชาสัมพันธ์ถ่ายทอดความรู้ กฎจราจร วัฒนธรรมด้านความปลอดภัยและการอยู่ร่วมกันบนท้องถนน	สนภ.	๕.๐๐	๕.๐๐	๕.๐๐	เงินนอกงบประมาณ
๒๒๒๕๖	โครงการถ่ายทอดสื่อประชาสัมพันธ์ถ่ายทอดความรู้ กฎจราจร วัฒนธรรมด้านความปลอดภัย และการอยู่ร่วมกันบนท้องถนน ผ่านช่องทางสื่อสารและสื่อสังคมออนไลน์ต่าง ๆ	สนภ.	๒.๔๐	๒.๔๐	๒.๔๐	เงินนอกงบประมาณ
๒๒๒๕๗	โครงการสารคดีสั้น ๑ นาทีกับ กปถ. เสริมสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	สนภ.	๔.๐๐	๔.๐๐	๔.๐๐	เงินนอกงบประมาณ
๒๒๒๕๘	การอบรมเชิงปฏิบัติการบุคลากรด้านการสื่อสารความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓	สนภ.	๑.๙๐	-	-	เงินนอกงบประมาณ
๒๒๒๕๙	การผลิตสื่อสิ่งพิมพ์ (แผ่นพับ) เพื่อส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย	สนภ.	๑.๕๐	-	-	เงินนอกงบประมาณ

รหัส โครงการ	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท) ตามปีงบประมาณที่ดำเนินการ พ.ศ.			หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
๒๒๒๖๑	โครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่	สนภ.	๓๘.๒๑	-	-	เงินนอกงบประมาณ
๒๒๒๖๒	โครงการศึกษาความสำคัญของการเรียนรู้ทักษะการขับขีรถจักรยานยนต์ และการพัฒนาหลักสูตรการอบรมขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย	สนภ.	๔.๓๕	-	-	เงินนอกงบประมาณ
๒๒๒๗๑	แผนงานการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะและ รถบรรทุก ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	สนภ.	*	*	*	เงินนอกงบประมาณ
๒๒๒๗๒	การศึกษาและวิเคราะห์ความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทุกช่วงวัย เพื่อ นำไปสู่แนวทางการสื่อสารความปลอดภัยอย่างเหมาะสม	สนภ.	๔.๘๐	-	-	เงินนอกงบประมาณ
๒๒๒๗๓	โครงการสัมมนาแนวทางการดำเนินงานผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่ง ทางถนน (Transport Safety Manager) สำหรับเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก และผู้ประกอบการขนส่งทั่วประเทศ	สนภ.	*	-	-	เงินนอกงบประมาณ
จำนวนแผนงาน/โครงการ			๑๘ รายการ	๑๖ รายการ	๑๘ รายการ	
จำนวนเงินประมาณการ			๒๙๒.๑๓๒	๗๓๘.๑๑๒๕	๔๒๒.๐๑๗๒	

เป้าประสงค์ที่ ๓ การขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๑ ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนน	จัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรอย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง			๑. พัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลในการคำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่งทางถนน ๒. กำกับ ติดตาม ดูแล เพื่อลดการปล่อยมลพิษจากภาคการขนส่งทางถนน
๒ ปริมาณมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนน	ร้อยละของจำนวนรถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบมลพิษไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐ และมีการจัดส่งรายงานการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรบกวนการอย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง			๓. พัฒนามาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมของรถทุกประเภท รวมถึงรถประกอบและรถดัดแปลงให้มีมาตรฐานที่เท่าเทียมกันและเป็นมาตรฐานสากล

รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ เป้าประสงค์ที่ ๓

รหัสโครงการ	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท) ตามปีงบประมาณที่ดำเนินการ พ.ศ.			หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
๒.๓.๑.๑	กิจกรรมการส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	สนว.	*	*	*	
๒.๓.๒.๑	โครงการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรบกวน	สนว.	๐.๐๑๒	๐.๐๑๒	๐.๐๑๒	
๒.๓.๒.๒	โครงการศึกษาและพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อรองรับระบบการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Logistics)	สนค.	-	๒๕.๐๐	-	
๒.๓.๒.๓	แผนการยกระดับมาตรฐานการจัดการการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)	สนค.	๐.๓๕	๐.๓๕	๐.๓๕	
๒.๓.๓.๑	โครงการศึกษาแนวทางการจัดทำระบบการเรียกคืนรถในประเทศไทย	สนว.	-	*	-	
๒.๓.๓.๒	การจัดทำประกาศกรมการขนส่งทางบก เพื่อกำหนดให้สถานตรวจสภาพรถเอกชนจัดตั้งขึ้นใหม่ และสถานตรวจสภาพรถเอกชนที่เปลี่ยนเครื่องวัดควันดำต้องใช้เครื่องวัดควันดำแบบทึบแสงแทนแบบกระดาษกรอง	สนว.	*	-	-	
จำนวนแผนงาน/โครงการ			๔ รายการ	๕ รายการ	๓ รายการ	
จำนวนเงินประมาณการ			๐.๓๖๒	๒๕.๓๖๒	๐.๓๖๒	

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. พัฒนานวัตกรรมในการให้บริการในทุกด้าน โดยคำนึงถึงความคุ้มค่าในการลงทุน
๒ ร้อยละความไม่พึงพอใจ	กำหนดค่าเป้าหมายจากผลสำรวจประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓	น้อยกว่าค่าเป้าหมายประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓	น้อยกว่าค่าเป้าหมายประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓	
๓ สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล	ปรับเปลี่ยนกระบวนการให้เป็นดิจิทัลจำนวน ๑๐ กระบวนการ	ปรับเปลี่ยนกระบวนการให้เป็นดิจิทัล ร้อยละ ๓๐ ของคู่มือสำหรับประชาชน	ปรับเปลี่ยนกระบวนการให้เป็นดิจิทัล ร้อยละ ๕๐ ของคู่มือสำหรับประชาชน	

รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ เป้าประสงค์ที่ ๔

รหัสโครงการ	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท) ตามปีงบประมาณที่ดำเนินการ พ.ศ.			หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
๓.๔.๑.๑	การทบทวนและพัฒนา ปรับปรุงกระบวนการทำงาน เพื่อลดขั้นตอนระยะเวลา เอกสาร เพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ	ทุกหน่วยงาน	*	*	*	
๓.๔.๑.๒	โครงการปรับปรุงระบบศูนย์รวมข้อมูลรถและเครื่องยนต์	สนท.	*	*	-	
๓.๔.๑.๓	การสำรวจความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่องานบริการ	กผง./ สขพ.๑ – ๕/ สขจ.	*	*	*	
๓.๔.๑.๔	การสำรวจความไม่พึงพอใจของประชาชนที่มีต่องานบริการ	กผง.	*	*	*	
๓.๔.๒.๑	การจัดส่งศูนย์บริการประชาชนเพื่อสมัครขอรับรองมาตรฐานศูนย์ราชการสะดวก (GECC)	กพร./สขพ. ๑-๕/ สขจ./ สขข.	๐.๐๑	๐.๐๑	๐.๐๑	
๓.๔.๒.๒	การดำเนินการตามแผนการตรวจประเมินมาตรฐานศูนย์ราชการสะดวก (GECC)	กพร/สขพ๑- ๕/สขจ./ สขข.	*	*	*	
๓.๔.๒.๓	โครงการจัดทำระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการประชาชน (Queueless: คิวที่ไม่มีคิว) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ศทส./ สขพ.๑ – ๕/ สขจ.	๕๔.๖๖๔	-	-	
๓.๔.๒.๔	โครงการระบบตู้รับชำระภาษีรถประจำปีอัตโนมัติ	สขพ. ๕	๑๒.๐๘๙	-	-	
๓.๔.๒.๕	โครงการพัฒนาการให้บริการรับชำระภาษีประจำปีด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว	สขพ. ๕	*	-	-	
จำนวนแผนงาน/โครงการ			๙ รายการ	๖ รายการ	๕ รายการ	
จำนวนเงินประมาณการ			๖๖.๗๖๓	๐.๐๑	๐.๐๑	

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	มากกว่า ร้อยละ ๘๒	มากกว่า ร้อยละ ๘๒	มากกว่า ร้อยละ ๘๒	๑. ปรับโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้อง กับภารกิจในการควบคุม กำกับ ดูแล ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (Enterprise Architecture)
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 ความเชี่ยวชาญในเรื่องนวัตกรรม ทักษะ ในการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่ง ทางถนน และความใส่ใจในงานบริการ ๓. ส่งเสริมให้ทุกคนในองค์กรมีความ ตั้งใจในการดำเนินงานตามบทบาท หน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย (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. การกำหนดให้มีมาตรฐาน การดำเนินงาน (Code of Conduct) ควบคู่กับภารกิจงานที่ได้รับมอบหมาย ๖. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร เพื่อสนับสนุน การทำงานแบบ Network Centric Operation และการประเมินผลสัมฤทธิ์ ยุทธศาสตร์องค์กร
๔ ระดับความสำเร็จ ของการจัดทำร่าง กฎหมายและการ ประเมินผลสัมฤทธิ์ทาง กฎหมายของ กรมการขนส่งทางบก	ไม่สามารถกำหนดค่าเป้าหมายได้ เนื่องจากรอความชัดเจนจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา			๗. พัฒนากฎหมายและปัจจัยสนับสนุน ยุทธศาสตร์ให้มีความทันสมัย

รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เป้าประสงค์ที่ ๕

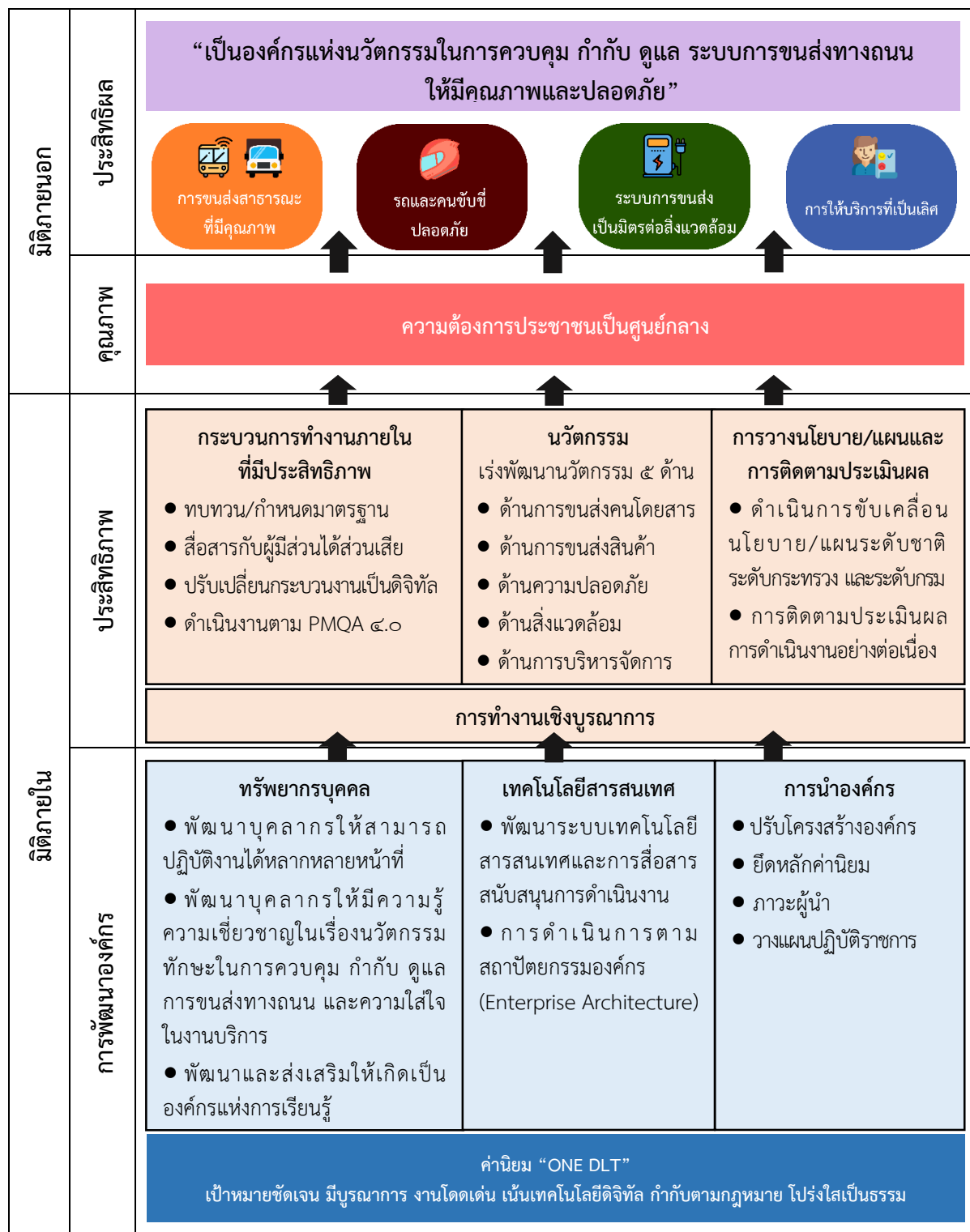
รหัสโครงการ	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท) ตามปีงบประมาณที่ดำเนินการ พ.ศ.			หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
๔.๕.๑.๑	การปรับปรุงโครงสร้างและการแบ่งงานภายในของหน่วยงานภายในกรมการขนส่งทางบก	กจท.	*	*	*	
๔.๕.๑.๒	แผนพัฒนาระบบราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการของกรมการขนส่งทางบก	กพร.	*	*	*	
๔.๕.๑.๓	การจัดองค์กรในการส่งเสริมและพัฒนานวัตกรรม โดยเฉพาะด้านควบคุมกำกับ ดูแลการขนส่งทางถนน	กจท.	*	*	*	
๔.๕.๑.๔	การจัดทำแผนแม่บทการบริหารและการพัฒนาทรัพยากรบุคคลกรมการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๗๑ (ระยะที่ ๒)	กจท.	๒.๒๑	-	-	
๔.๕.๒.๑	แผนพัฒนาบุคลากรกรมการขนส่งทางบก ประกอบด้วยโครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้ (๑) การประชุมเชิงวิชาการผู้บริหารงานขนส่ง (๒) การพัฒนาบุคลากรเพื่อเสริมสร้างความรู้ ทักษะ และสมรรถนะทางด้านบริหาร (๓) การพัฒนาบุคลากรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน (๔) การพัฒนาบุคลากรเพื่อเสริมสร้างคุณธรรม จริยธรรม และคุณภาพชีวิต (๕) การพัฒนาข้าราชการบรรจุใหม่ (๖) การส่งบุคลากรเข้ารับการอบรม/สัมมนากับหน่วยงานภายนอก (๗) การเรียนรู้ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	กจท.	๕.๗๘	๕.๗๘	๕.๗๘	
๔.๕.๒.๒	โครงการพัฒนาบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อรองรับการก้าวสู่องค์กรดิจิทัล	ศทส.	๐.๖๒๖๗	๐.๖๒๖๗	๐.๖๒๖๗	
๔.๕.๒.๓	แผนพัฒนาความรู้ความเข้าใจด้านนวัตกรรมการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนของกรมการขนส่งทางบก	กพร.	๐.๐๕	๐.๐๕	๐.๐๕	
๔.๕.๓.๑	แผนสร้างความต่อเนื่องในการปฏิบัติราชการ (Succession plan)	กจท.	*	*	*	
๔.๕.๔.๑	โครงการประเมินผลการเรียนรู้ของบุคลากร	กจท.	*	*	*	

รหัส โครงการ	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท) ตามปีงบประมาณที่ดำเนินการ พ.ศ.			หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
๔.๕.๔.๒	โครงการส่งเสริมและพัฒนาระบบการจัดการความรู้ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อถอดความรู้สู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง	กจท.	-	๕.๑๑๒๐	-	
๔.๕.๕.๑	การพัฒนาและปรับปรุงหลักเกณฑ์การบริหารทรัพยากรบุคคล ให้มีความโปร่งใสและเป็นธรรม	กจท.	*	*	*	
๔.๕.๕.๒	การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการเสริมสร้างวินัย คุณธรรม จริยธรรม การป้องกันและปราบปรามการทุจริตของกรมการขนส่งทางบก	กจท.	*	*	*	
๔.๕.๖.๑	โครงการบำรุงรักษาระบบควบคุมการเดินรถโดยสารประจำทาง (Smart Bus Terminal)	สนส.	๒.๕๐	๒.๕๐	๒.๕๐	
๔.๕.๖.๒	โครงการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบสารสนเทศของกรมการขนส่งทางบก	ศทส.	-	๔๘.๔๒๓๑	๒๖.๐๗๓๙	
๔.๕.๖.๓	โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อการจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture)	ศทส.	-	๙.๖๐	๖.๔๐	
๔.๕.๖.๔	โครงการจัดหาเครื่องพิมพ์ Passbook ทดแทนเครื่องพิมพ์เครื่องเก่า จำนวน ๕๐๐ เครื่อง	ศทส.	๒๗.๕๐	-	-	
๔.๕.๖.๕	โครงการจัดหาวัสดุเพื่อใช้ในการพิมพ์ใบอนุญาตขับรถแบบอิเล็กทรอนิกส์	สนร.	๒๗๗.๘๙	๒๗๗.๘๙	๒๗๗.๘๙	
๔.๕.๖.๖	โครงการจัดซื้อเครื่องคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊กและเครื่องพิมพ์มัลติฟังก์ชันสี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ	ศทส.	๗.๙๓๒๑	-	-	
๔.๕.๖.๗	โครงการบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูลกลางเพื่อสนับสนุนการให้บริการของกรมการขนส่งทางบก (MDM)	ศทส.	-	๔๐.๘๖๖๘	-	
๔.๕.๖.๘	โครงการทดแทนและเพิ่มประสิทธิภาพระบบสื่อสารผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต (Video Conference) สำนักงานขนส่งจังหวัด สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑-๔ และศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๓	ศทส.	-	๓๑.๑๖	-	

รหัส โครงการ	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท) ตามปีงบประมาณที่ดำเนินการ พ.ศ.			หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
๔.๕.๖.๙	โครงการบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบและอุปกรณ์ ในการออกใบอนุญาตขับรถแบบอิเล็กทรอนิกส์พร้อมระบบบริหารจัดการ ด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบก	ศทส.	๒๒.๓๙๑๗	-	-	เงินนอกงบประมาณ
๔.๕.๖.๑๐	โครงการบำรุงรักษาและซ่อมแซมระบบตรวจสอบสภาพรถพร้อมอุปกรณ์ ตรวจสอบสภาพรถทั่วประเทศ	สนว.	๒๑.๗๐	-	-	
๔.๕.๖.๑๑	โครงการพัฒนาระบบบริหารงานพัสดุด้วยระบบ QR Code กรมการขนส่งทางบก	สนร.	-	๒.๑๕๐๙	-	
๔.๕.๖.๑๑	โครงการทบทวนและติดตามแผนปฏิบัติการการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ.๒๕๖๓-๒๕๖๕) เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี งบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๓	กผง.	๐.๐๖๖๘	๐.๑๐	๐.๑๐	
๔.๕.๗.๑	โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งทางถนน (พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๘๐) เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ	กผง.	-	๑๐.๒๒	-	
๔.๕.๗.๒	โครงการสื่อสารประชาสัมพันธ์ ขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งทางถนน (พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๘๐) เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ	กผง.	-	-	๐.๑๐	
๔.๕.๗.๓	โครงการประชุมเชิงปฏิบัติการมองอนาคตระบบการขนส่งทางถนน ของประเทศไทย เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๘๐	กผง.	๐.๐๔๐๒	-	-	
๔.๕.๗.๔	การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย ของกรมการขนส่งทางบก	สนก.	*	*	*	
๔.๕.๗.๕	โครงการก่อสร้างสำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรดิตถ์ แห่งที่ ๒ พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ	สสภ.	๗๐.๗๘๗๒	-	-	
๔.๕.๗.๖	โครงการก่อสร้างสำนักงานขนส่งจังหวัดฉะเชิงเทรา แห่งที่ ๒ พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ	สสภ.	๕๘.๖๓๑๓	๑๒.๐๕๘๓	-	
๔.๕.๗.๗	โครงการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยข้าราชการ ขนาด ๓๒ หน่วย พร้อมสิ่งประกอบ สำนักงานขนส่งจังหวัดสมุทรปราการ	สสภ.	๒๘.๖๘๘๐	-	-	

รหัส โครงการ	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท) ตามปีงบประมาณที่ดำเนินการ พ.ศ.			หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
๔.๕.๗.๘	โครงการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยข้าราชการ ขนาด ๑๒ หน่วย พร้อม สิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานขนส่งสาขาอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี	สสภ.	๙.๕๓๔๒	-	-	
๔.๕.๗.๙	โครงการก่อสร้างอาคารสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ จังหวัดพะเยา (ทดแทน)	สสภ.	๑๓.๐๐๐๐	๕๒.๐๐๐๐	-	
๔.๕.๗.๑๐	โครงการก่อสร้างอาคารสำนักงานขนส่งจังหวัดนครปฐม พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ (ทดแทน)	สสภ.	๒๔.๑๗๗๒	๙๖.๗๐๘๘	-	
๔.๕.๗.๑๑	โครงการก่อสร้างอาคารสำนักงานขนส่งสาขาอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ	สสภ.	๑๔.๑๖๐๐	๕๖.๖๔๐๐	-	
๔.๕.๗.๑๒	โครงการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยข้าราชการ ขนาด ๑๒ หน่วย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ ๑	สสภ.	๓.๓๔๐๐	๑๓.๓๖๐๐	-	
๔.๕.๗.๑๓	โครงการปรับปรุงอาคารที่พักอาศัยข้าราชการ ๔๙ แห่ง แห่งละ ๒.๙๔๐๐ ล้านบาท	สสภ.	๖๗.๖๒๐๐	-	-	
๔.๕.๗.๑๔	โครงการปรับปรุงห้องประชุมกรรมการขนส่งทางบก อาคาร ๔ ชั้น ๗	สสภ.	๑๒.๕๐๐๐	-	-	
๔.๕.๗.๑๕	โครงการก่อสร้างอาคารใบอนุญาตขับรถ พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑	สสภ.	๑๐.๕๙๓๔	๔๒.๓๗๓๖	-	
๔.๕.๗.๑๖	โครงการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยข้าราชการ ขนาด ๓๒ หน่วย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑	สสภ.	๗.๓๓๐๙	๒๙.๓๒๓๖	-	
๔.๕.๗.๑๗	โครงการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยข้าราชการ ขนาด ๓๒ หน่วย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒	สสภ.	๘.๓๗๔๐	๓๓.๔๙๖๐	-	
๔.๕.๗.๑๘	โครงการก่อสร้างรั้ว/เชื่อมกันดินของสำนักงานขนส่งสาขาอำเภอมหาราช จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	สสภ.	๑๔.๕๐๐๐	-	-	
๔.๕.๗.๑๙	โครงการปรับปรุงที่ทำการสิ่งก่อสร้างประกอบและอื่นๆ ๓๕ แห่ง	สสภ.	๘๑.๐๖๙๘	-	-	
จำนวนแผนงาน/โครงการ			๓๕ รายการ	๒๙ รายการ	๑๗ รายการ	
จำนวนเงินประมาณการ			๗๙๒.๙๙๓๕	๗๗๐.๔๓๙๘	๓๑๙.๕๒๐๖	

๕.๓ แผนที่กลยุทธ์ (Strategy Map)



บทที่ ๖

การนำแผนไปสู่การปฏิบัติและการติดตามประเมินผล

๖.๑ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) สู่การปฏิบัติ

(๑) ผู้บริหารกรมการขนส่งทางบก ร่วมขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) สู่การปฏิบัติ ผ่านการสื่อสารแก่บุคลากรทุกระดับให้มีความเข้าใจ การมีส่วนร่วมและการสนับสนุนอย่างกว้างขวาง รวมถึงจะต้องมีการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ ทิศทางการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก

(๒) กรมการขนส่งทางบก กำหนดให้ทุกหน่วยงานต้องสื่อสารแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) อย่างเป็นรูปธรรม เช่น การแสดงวิสัยทัศน์ที่ท้ายหนังสือราชการ เป็นต้น

(๓) กรมการขนส่งทางบก ถ่ายทอดแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ไปสู่การดำเนินงานของสำนัก/กอง/ศูนย์ และระดับบุคคล

๖.๒ การติดตามประเมินผลแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

(๑) การจัดทำแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มีการกำหนดให้หน่วยงานรับผิดชอบหลักของแต่ละแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม มีการกิจต้องดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

(๒) กรมการขนส่งทางบก กำหนดให้หน่วยงานรับผิดชอบหลักของแต่ละแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม รายงานผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ ผ่านระบบ eMENSCR โดยให้ดำเนินการดังนี้

(๒.๑) รายงานข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดแผนงาน/โครงการ/การดำเนินงาน และความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนระดับรองตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ ภายในไตรมาสแรกของปีงบประมาณ

(๒.๒) รายงานความก้าวหน้าและผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินการ ปัญหาหรืออุปสรรค ข้อเสนอแนะ หรือแนวทางแก้ไขในการดำเนินงาน ภายใน ๑๕ วัน นับถัดจากวันสิ้นสุดไตรมาส ตามปีงบประมาณ

(๒.๓) รายงานแผนระดับที่ ๓ ของหน่วยงานของรัฐ โดยให้รายงานทันทีเมื่อแผนฯ ประกาศใช้ โดยให้ผู้อำนวยการสำนัก/กอง/ศูนย์ ตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของข้อมูลผ่านระบบ eMENSCR ด้วย

(๓) กรมการขนส่งทางบก มอบหมายคณะทำงานจัดทำ ทบทวน ติดตามและประเมินผล แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก มีหน้าที่ติดตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ของหน่วยงานในสังกัด ตามแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) โดยกำหนดให้คณะทำงานฯ มีการประชุมติดตามผลการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัด อย่างน้อยปีละ ๒ ครั้ง เพื่อติดตามและแก้ไขปัญหาอุปสรรคในระหว่างดำเนินโครงการ และรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ ซึ่งมีอธิบดีกรมการขนส่งทางบกเป็นประธาน

(๔) กรรมการขนส่งทางบกมอบหมายคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของกรรมการขนส่งทางบก มีหน้าที่กำหนดนโยบาย และจัดทำแผนบริหารจัดการความเสี่ยง เพื่อบรรลุเป้าหมายตามภารกิจหลัก และแผนปฏิบัติราชการประจำปีของกรรมการขนส่งทางบก รวมทั้งค่าของงบประมาณประจำปี เพื่อดำเนินการแก้ไข ลด หรือ ป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

(๕) กรรมการขนส่งทางบกมอบหมายกองแผนงานดำเนินการติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติราชการ กรรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) เมื่อสิ้นสุดแผนดังกล่าวในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๓ (ประเมินผลครึ่งแผน) เพื่อสรุปบทเรียนและข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาการดำเนินงานของกรรมการขนส่งทางบก ในระยะต่อไป

ภาคผนวก ก

ความสอดคล้องยุทธศาสตร์ชาติ และแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ในระดับรอง

ยุทธศาสตร์ชาติ	รายละเอียด
ด้านความมั่นคง	● เป้าหมาย : ประชาชนอยู่ดี กินดี และมีความสุข ● ประเด็นยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง : ■ การรักษาความสงบภายในประเทศ เพื่อสร้างเสริมความสงบเรียบร้อยและสันติสุขให้เกิดขึ้นกับประเทศชาติบ้านเมือง ให้สถาบันหลักมีความมั่นคง เป็นจุดศูนย์รวมจิตใจอย่างยั่งยืน ประชาชนอยู่ดีมีสุข มีความมั่นคงปลอดภัยทั้งในชีวิตและทรัพย์สิน สังคมมีความเข้มแข็ง สามัคคีปรองดอง และเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่กันพร้อมที่จะร่วมแก้ไขปัญหาของชาติ
ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	● เป้าหมาย : ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น ● ประเด็นยุทธศาสตร์ด้านอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต : ■ อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ ใช้ตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยในการส่งเสริมการค้าคนละคน ส่ง และโลจิสติกส์ ให้เป็นฐานการผลิตของภูมิภาคเพื่อการส่งออกสู่ตลาดโลก และศูนย์กลางการท่องเที่ยวในภูมิภาคลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์และเพิ่มมูลค่าจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ส่งเสริมอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง โดยการส่งเสริมการสร้างศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคและเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ของโลก การผลักดันการเปลี่ยนผ่านของอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าอัจฉริยะ ส่งเสริมเทคโนโลยีและพัฒนาอุตสาหกรรมระบบกักเก็บพลังงาน รวมทั้งส่งเสริมการลงทุนที่เน้นการวิจัยและพัฒนาและการถ่ายทอดเทคโนโลยี การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและอวกาศเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้องโดยยกระดับบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน และการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ซึ่งจะต่อยอดไปยังชิ้นส่วนยานอวกาศในที่สุด และสนับสนุนการลงทุนด้านบริการดูแลรักษาและซ่อมแซมอากาศยานเพื่อขยายตลาดบริการดูแลรักษาและซ่อมแซมอากาศยาน ตลอดจนพัฒนาเทคโนโลยีสำหรับการบินและอวกาศ การส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งรูปแบบใหม่ที่สอดคล้องกับบริบทของประเทศไทยในอนาคต รวมทั้งอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งการพัฒนาบุคลากรที่มีทักษะความเชี่ยวชาญตรงกับความต้องการของอุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมการบินและอวกาศ และบริการโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกสำหรับบุคลากรผู้เชี่ยวชาญต่างชาติให้เข้ามาทำงานในไทยและจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษา ตลอดจนการสนับสนุนให้อุตสาหกรรมยานยนต์ การบินและอวกาศ และโลจิสติกส์ ตลอดจนหน่วยงานกำกับดูแล ให้ได้รับมาตรฐานสากลและสร้างความร่วมมือในการรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ ● ประเด็นยุทธศาสตร์ด้านสร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว : ■ ท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค ใช้ประโยชน์จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ในการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับต่างประเทศ เพื่อขยายการท่องเที่ยวของไทยและภูมิภาคไปพร้อมกันผ่านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์จากเมืองหลักสู่เมืองรอง เพื่อรองรับการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวไทยกับอาเซียนและอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ โดยการจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ดังเช่น เส้นทางจตุรร่วมทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ ที่เน้นการพัฒนาการท่องเที่ยวเชื่อมโยงและส่งเสริมการท่องเที่ยวร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้ประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางทางบก ทางราง ทางน้ำ และ

ยุทธศาสตร์ชาติ	รายละเอียด
	ทางอากาศระหว่างกันในภูมิภาค และส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีที่จะทำให้เกิดการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนร่วมกัน พร้อมทั้งส่งเสริมการทำการตลาดร่วมกันในเส้นทางการท่องเที่ยวระหว่างประเทศให้สอดคล้องกับทิศทางและแนวโน้มของตลาดยุคใหม่ ซึ่งรวมถึงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเดิมและสร้างแหล่งท่องเที่ยวใหม่ในประเทศ ให้เหมาะสมกับศักยภาพและบริบทของแต่ละพื้นที่ เพื่อรองรับการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวกับต่างประเทศและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีความปลอดภัย และได้มาตรฐาน รวมทั้งป้องกันและแก้ไขปัญหาความเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยว ทั้งแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติและทางประวัติศาสตร์วัฒนธรรม พร้อมทั้งการใช้ประโยชน์จากการท่องเที่ยวให้เอื้อต่อผลิตภัณฑ์ชุมชน รวมทั้งอุตสาหกรรมและบริการต่อเนื่อง เพื่อขยายโอกาสในการสร้างรายได้ไปสู่เมืองและชุมชนเพิ่มจากการท่องเที่ยวของประเทศ และการส่งเสริมการขายธุรกิจและการตลาดท่องเที่ยวของไทยในต่างประเทศ โดยใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ ● ประเด็นยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก : ■ เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ สร้างศูนย์กลางเศรษฐกิจและนวัตกรรมแห่งใหม่ในส่วนภูมิภาคคู่ขนานกับการเติบโตของกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยยกระดับจังหวัดสำคัญของไทย ส่งเสริมการพัฒนาในเชิงพื้นที่ พัฒนาเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการพัฒนาเมือง และสร้างเมืองเศรษฐกิจเฉพาะด้านเพื่อส่งเสริมการสร้างคลัสเตอร์ของเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ ภายใต้ระบบนิเวศที่เอื้อต่อการสร้างนวัตกรรมซึ่งมีมหาวิทยาลัยแต่ละภูมิภาค สถาบันการศึกษาท้องถิ่น และทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมเป็นแรงขับเคลื่อน การยกระดับจังหวัดสำคัญเป็นเมืองเศรษฐกิจประจำภาค เพื่อเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจในแต่ละภาคที่เชื่อมต่อกับเมืองเศรษฐกิจอื่นและเศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้าน และกระจายศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจไปสู่ภาคต่าง ๆ ของไทย การสร้างเมืองเศรษฐกิจเฉพาะด้านโดยอาศัยความได้เปรียบที่แตกต่างกันของแต่ละจังหวัด ซึ่งช่วยส่งเสริมการพัฒนาคลัสเตอร์ของเกษตรอุตสาหกรรมและบริการ พร้อมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเมืองสร้างสรรค์ เพื่อให้เมืองเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ดึงดูดการลงทุนใหม่ โดยการส่งเสริมให้เมืองเป็นเจ้าภาพจัดเทศกาลความคิดสร้างสรรค์ และวัฒนธรรมระดับสากล โดยให้ความสำคัญกับการใช้มหาวิทยาลัยในแต่ละภูมิภาค และสถาบันการศึกษาท้องถิ่นขับเคลื่อนองค์ความรู้ด้านนวัตกรรม เพื่อให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจในแต่ละภาค
ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์	● เป้าหมาย : คนไทยเป็นคนดี คนเก่ง มีคุณภาพ พร้อมสำหรับวิถีชีวิตในศตวรรษที่ ๒๑ ● ประเด็นยุทธศาสตร์ด้านการปรับเปลี่ยนค่านิยมและวัฒนธรรม : ■ การส่งเสริมให้คนไทยมีจิตสาธารณะและมีความรับผิดชอบต่อส่วนรวม โดยสร้างความตระหนักให้ประชาชนรู้จักหน้าที่ของตนเอง การตรงต่อเวลา การยอมรับความหลากหลาย เห็นคุณค่าและความสำคัญในการประกอบสัมมาอาชีพหรือมีงานทำ เน้นการพึ่งพาตนเอง และมีความรับผิดชอบต่อสังคมและต่อผู้อื่น และเป็นพลเมืองที่ดี และส่งเสริมให้มีวัฒนธรรมการทำงานเพื่อส่วนรวม สนับสนุน ส่งเสริมเป้าหมายของประเทศและยุทธศาสตร์ชาติ
ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม	● เป้าหมาย : สร้างความเป็นธรรม และลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ ● ประเด็นยุทธศาสตร์ด้านการเสริมสร้างพลังทางสังคม : ■ การรองรับสังคมสูงวัยอย่างมีคุณภาพ โดยเตรียมความพร้อมในทุกมิติ ทั้งมิติเศรษฐกิจ สังคม สุขภาพ และสภาพแวดล้อม โดยเฉพาะการออมและการลงทุน

ยุทธศาสตร์ชาติ	รายละเอียด
	ระยะยาวของคนตั้งแต่ก่อนเกษียณอายุ พัฒนาระบบและกลไกเพื่อสนับสนุนการปรับตัวของประชากรให้สามารถปรับเปลี่ยนอาชีพให้เหมาะสมตามแต่ละช่วงอายุ เพื่อยืดช่วงเวลาและเพิ่มโอกาสในการทำงานในยามสูงอายุ และสร้างหลักประกันทางรายได้ให้แก่ตนเองได้นานขึ้น สร้างแรงจูงใจให้ภาคเอกชนหรือสถานประกอบการในการเตรียมความพร้อมของแรงงานก่อนวัยเกษียณ การจ้างงานผู้สูงอายุให้เหมาะสมกับวัยวุฒิ ประสบการณ์และสมรรถนะ ตลอดจนส่งเสริมการสร้างสรรคเทคโนโลยีและนวัตกรรมสำหรับการส่งเสริมและฟื้นฟูศักยภาพผู้สูงอายุ ส่งเสริมให้ผู้สูงอายุมีกิจกรรมทำต่อเนื่องทั้งในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และสุขภาพ รวมทั้งคงไว้ซึ่งบทบาทในการขับเคลื่อนการพัฒนาสังคม โดยส่งเสริมและสร้างแรงจูงใจให้ทุกภาคส่วนมีการจ้างงานผู้สูงอายุให้เหมาะสมกับวัยวุฒิ ประสบการณ์ และสมรรถนะ ส่งเสริมการถ่ายทอดภูมิปัญญาและประสบการณ์ และร่วมสร้างสังคมที่ไม่ทอดทิ้งกัน เพื่อเพิ่มคุณค่าของผู้สูงอายุ
ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	● เป้าหมาย : พื้นฟูและสร้างใหม่ฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อลดผลกระทบทางลบจากการพัฒนาสังคมเศรษฐกิจของประเทศ ● ประเด็นยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ ■ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยพัฒนารูปแบบและแนวทางการจัดการเมืองเพื่อมุ่งสู่เมืองคาร์บอนต่ำ และพื้นที่สีเขียวในทุกรูปแบบ รวมทั้งสนับสนุนการจัดการด้านการเกษตรที่มีผลประโยชน์ร่วมในการลดก๊าซเรือนกระจก รวมทั้งเร่งฟื้นฟูพื้นที่ป่าเสื่อมโทรม ส่งเสริมการเพิ่มพื้นที่ป่าเพื่อเป็นแหล่งกักเก็บก๊าซเรือนกระจก ● ประเด็นยุทธศาสตร์ด้านพัฒนาความมั่นคงน้ำ พลังงาน และเกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม : ■ เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานโดยลดความเข้มข้นของการใช้พลังงาน โดยสนับสนุนการอนุรักษ์และการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนพลังงานของประเทศ ด้วยการส่งเสริมผ่านเครื่องมือและกลไกทางการเงินและมิใช่การเงิน รวมทั้งมาตรการทางกฎหมาย พร้อมทั้งส่งเสริมการออกแบบอาคารประหยัดพลังงาน สนับสนุนทางการเงิน และบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการก่อสร้างและออกแบบอาคาร มีการรณรงค์และให้ความรู้ความเข้าใจกับประชาชนในด้านการประหยัดพลังงาน ส่งเสริมให้ใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่ประหยัดพลังงาน การใช้ฉลากสีเขียวเกี่ยวกับยานยนต์และอุปกรณ์ประหยัดไฟฟ้าต่าง ๆ รวมถึงการส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ	● เป้าหมาย : ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส ● ประเด็นยุทธศาสตร์ด้านภาครัฐมีความทันสมัย : ■ พัฒนาและปรับระบบวิธีการปฏิบัติราชการให้ทันสมัย โดยมีการกำหนดนโยบายและการบริหารจัดการที่ตั้งอยู่บนข้อมูลและหลักฐานเชิงประจักษ์ มุ่งผลสัมฤทธิ์ มีความโปร่งใส ยืดหยุ่นและคล่องตัวสูง นำนวัตกรรม เทคโนโลยี ข้อมูลขนาดใหญ่ ระบบการทำงานที่เป็นดิจิทัล มาใช้ในการบริหารและการตัดสินใจ รวมทั้งนำองค์ความรู้ ในแบบสหสาขาวิชาเข้ามาประยุกต์ใช้ เพื่อสร้างคุณค่าและแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศในการตอบสนองกับสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างทันเวลา พร้อมทั้งมีการจัดการความรู้และถ่ายทอดความรู้อย่างเป็นระบบเพื่อพัฒนาภาครัฐให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้

ความสอดคล้องแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ในระดับรอง

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	รายละเอียด
ประเด็น ความมั่นคง	● แผนย่อย : การรักษาความสงบภายในประเทศ ● แนวทางการพัฒนา : ■ เสริมสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินและความมั่นคงของมนุษย์ มุ่งใช้เทคโนโลยีและการบังคับใช้กฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหาอาชญากรรม ปัญหาการจราจร ปัญหาความรุนแรงในสังคม โดยมุ่งเน้นการปลูกจิตสำนึก และเสริมสร้างความเป็นพลเมือง ซึ่งถือเป็นพื้นฐานสำคัญในการแก้ไขปัญหาด้านความมั่นคงของมนุษย์ในระยะยาว รวมทั้งใช้หลักการแก้ไขปัญหาแบบบูรณาการ เพื่อให้สามารถดำเนินการแก้ไขร่วมกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งยังเป็นการสนับสนุนยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพ ทรัพยากรมนุษย์ในด้านอยู่ดีกินดี และมีสุข โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ (๑) การแก้ไขปัญหาด้านอาชญากรรม (๒) การแก้ไขปัญหาด้านจราจรและอุบัติเหตุทางถนน (๓) การแก้ไขปัญหาความรุนแรงในสังคม (๔) การเสริมสร้างความเป็นพลเมือง (ในด้านความมีระเบียบวินัย เคารพกฎหมาย รู้สิทธิและหน้าที่ รักษาดี และมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาความมั่นคง) (๕) มีงาน มีอาชีพ และรายได้ ลดรายจ่ายในครอบครัว
ประเด็น การต่างประเทศ	● แผนย่อย : ความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ ● แนวทางการพัฒนา : ■ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของไทย เพื่อมุ่งให้ไทยเป็นหนึ่งในศูนย์กลางการกระจายความเชื่อมโยงที่สำคัญในภูมิภาคและเป็นประตูสู่เอเชียที่สำคัญ รวมทั้งพัฒนากฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมสินค้าและอุตสาหกรรมของไทยเข้าไปในห่วงโซ่มูลค่าโลก
	● แผนย่อย : การพัฒนาที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและพันธกรณีระหว่างประเทศ ● แนวทางการพัฒนา : ■ ผลักดันให้มีการจัดทำ ปรับปรุง และบังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศให้สอดคล้องกับพันธกรณีระหว่างประเทศของไทยและมีความเป็นมาตรฐานสากล และจัดทำความตกลงกับต่างประเทศให้รองรับพัฒนาการใหม่ ๆ ในเรื่องที่เป็นผลประโยชน์ของชาติ และมุ่งอนาคตพันธกรณีระหว่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีส่วนร่วมในการกำหนดมาตรฐานหรือกฎเกณฑ์สากลที่สำคัญหรือที่ส่งผลกระทบต่อประเทศไทย ■ มุ่งส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนปฏิบัติตามมาตรฐานสากลอย่างบูรณาการในประเด็นที่เป็นปัจจัยสำคัญของการพัฒนาอย่างยั่งยืนของไทย อาทิ สิทธิมนุษยชน การต่อต้านการค้ามนุษย์ มาตรฐานการบินพลเรือน และการแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม และดำเนินนโยบายและมาตรการเพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่องในการจัดอันดับสากลด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน และการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
ประเด็น อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต	● แผนย่อย : อุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการพัฒนาระบบคมนาคม ● แนวทางการพัฒนา : ■ ผลักดันการเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า อัจฉริยะ พลังงานไฮโดรเจน หรือพลังงานทางเลือกอื่น ๆ โดยจัดทำแนวทางการพัฒนาต่อยอดจากฐานอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ประเทศไทยเป็นหนึ่งใน

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	รายละเอียด
	ฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญของโลก เพื่อเตรียมความพร้อมและถ่ายทอดองค์ความรู้ให้แก่ผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องให้สามารถปรับตัวพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี พัฒนาและยกระดับทักษะความเชี่ยวชาญของผู้ประกอบการไปใช้ประโยชน์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องภายในประเทศ อาทิ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนอากาศยาน อุตสาหกรรมชิ้นส่วนระบบราง พร้อมทั้งส่งเสริมให้ประเทศเป็นศูนย์กลางยานยนต์ไฟฟ้าในอาเซียนในอนาคต
ประเด็น การท่องเที่ยว	● แผนย่อย : การท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค ● แนวทางการพัฒนา : ■ พัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาค โดยใช้ประโยชน์จากโครงข่ายคมนาคมที่มีในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นใหม่ตามแผนพัฒนาในอนาคตทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งส่งเสริมและบูรณาการความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวภายใต้กรอบความร่วมมือในระดับอนุภูมิภาคและอาเซียน อาทิ กรอบความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง การพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย และการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เป็นต้น ซึ่งการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวยังรวมถึงการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงศิลปวัฒนธรรม เมืองประวัติศาสตร์ และเมืองมรดกโลกภายในอนุภูมิภาค ● แผนย่อย : การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว ● แนวทางการพัฒนา : ■ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อพัฒนาและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เช่น พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก พื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำโขง และพื้นที่แอ่งประวัติศาสตร์ลุ่มน้ำภาคกลาง เป็นต้น
ประเด็น พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ	● แผนย่อย : การพัฒนาเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ● แนวทางการพัฒนา : ■ พัฒนาเมืองขนาดกลางให้เป็นเมืองน่าอยู่ที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ สังคมและการบริการให้กับพื้นที่โดยรอบ โดยเน้นการต่อยอดจากฐานเศรษฐกิจที่มีในพื้นที่ - ยกระดับระบบโครงสร้างพื้นฐานในเมืองขนาดกลางให้ครอบคลุมได้มาตรฐาน โดยพัฒนาโครงข่ายถนนให้ทั่วถึง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเป็นทางเลือกในการสัญจรให้กับประชาชนในพื้นที่ และระบบโทรคมนาคมและการสื่อสาร รวมถึงระบบไฟฟ้าและประปาให้เพียงพอต่อความต้องการ ในปัจจุบันและอนาคต - ผลักดันให้เกิดการพัฒนาเมืองขนาดกลางและเมืองในพื้นที่พิเศษให้เป็นเมืองอัจฉริยะตามศักยภาพและความต้องการของประชาชนในพื้นที่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการเมืองโดยใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยและชาญฉลาดเพื่อยกระดับระบบบริหารจัดการเมือง ในมิติต่าง ๆ อาทิ การพัฒนาเศรษฐกิจ การคมนาคมขนส่ง การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การอนุรักษ์และฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม การใช้ชีวิต และการบริหารจัดการเมือง โดยให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน เอกชน และภาคีการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง - พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการเมือง โดยศึกษากฎหมายและกฎระเบียบด้านการพัฒนาเมือง ระบบขนส่ง และการจัดการสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่เพื่อปรับปรุง

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	รายละเอียด
	และจัดทำข้อเสนอกฎหมายและกฎระเบียบใหม่ ให้เอื้อต่อการพัฒนาเชิงพื้นที่ การพัฒนาธุรกิจรูปแบบใหม่ และการส่งเสริมการลงทุน ในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมาย โดยคำนึงถึงปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการภาครัฐและมีส่วนร่วมในการพัฒนาเมืองตั้งแต่ระดับฐานราก จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาเมืองระดับชาติและระดับท้องถิ่น และสร้างเครือข่ายการพัฒนาเมืองระหว่างเมืองต่าง ๆ ทั่วประเทศ
ประเด็น การพัฒนาศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิต	● แผนย่อย : การสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพมนุษย์ ● แนวทางการพัฒนา : ■ ส่งเสริมบทบาทการมีส่วนร่วมของภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ครอบครัวยุ และชุมชนในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ปลุกฝังและพัฒนาทักษะนอกห้องเรียน สร้างกระบวนการเรียนรู้และพัฒนาทักษะของประชากรให้สอดคล้องกับ ความเปลี่ยนแปลงของโลกในอนาคต สร้างความตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาตนเอง และการมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาและพัฒนาสังคม รวมทั้งสนับสนุนด้านวิชาการ และสร้างนวัตกรรมที่สนับสนุนการพัฒนา และเสริมสร้างศักยภาพคน เพื่อให้องค์กรเครือข่ายชุมชนมีความเข้มแข็ง และมีกลไกการพัฒนาระดับพื้นที่ที่ ประชาชน ชุมชน องค์กรภาครัฐ ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนา เฝ้าระวัง และติดตามการดำเนินงานส่งผลให้การพัฒนาศักยภาพมนุษย์มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลได้อย่างเป็นรูปธรรม การปลุกฝังและพัฒนาทักษะนอกห้องเรียน โดยเน้นให้พ่อแม่มีวัฒนธรรมที่ปลุกฝังให้ลูกเพิ่มพูนทักษะการเรียนรู้ชีวิต ดนตรี กีฬา ศิลปะ รวมทั้งส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนเปิดพื้นที่แห่งการเรียนรู้ และจัดกระบวนการเรียนรู้ที่ หลากหลายและเหมาะสม เอื้อแก่ครอบครัวทุกลักษณะ
ประเด็น พลังทางสังคม	● แผนย่อย : การรองรับสังคมสูงวัยเชิงรุก ● แนวทางการพัฒนา : ■ เพิ่มบทบาทภาคส่วนอื่น ๆ ในการรองรับสังคมสูงวัย สนับสนุนให้สังคมและภาคส่วนอื่น ๆ ตระหนักและยอมรับถึงคุณค่าของผู้สูงอายุ และก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนมุมมองและทัศนคติของสังคมและภาคส่วนอื่น ๆ ในการปฏิบัติกับผู้สูงอายุ พร้อมทั้งส่งเสริมการจ้างงานผู้สูงอายุที่เหมาะสมตามศักยภาพและสมรรถนะ สนับสนุนให้ผู้สูงอายุมีส่วนร่วมทางสังคม จัดเตรียมสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินชีวิตของผู้สูงอายุและทุกช่วงวัยให้สามารถใช้ร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งพัฒนาศักยภาพบุคลากรทุกภาคส่วนและนวัตกรรมเพื่อรองรับการดำเนินชีวิตของผู้สูงอายุ
ประเด็น การเติบโตอย่างยั่งยืน	● แผนย่อย : การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ ● แนวทางการพัฒนา : ■ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก กำหนดเป้าหมายและแนวทางการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศในระยะยาวที่สอดคล้องกับการพัฒนาในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน พัฒนาระบบฐานข้อมูลกลางเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานด้านการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งพัฒนาระบบการรายงานข้อมูลและระบบติดตามประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจกที่ครอบคลุมทุกสาขา โดยมีความเชื่อมโยงของเครือข่ายข้อมูลในทุกภาคส่วน ดำเนินงานตามแนวทางการลดก๊าซเรือนกระจกในสาขาพลังงานและขนส่ง กระบวนการอุตสาหกรรมและการใช้ผลิตภัณฑ์ และการจัดการของเสีย เช่น เพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทน

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	รายละเอียด
	พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการคมนาคม ปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิตทางอุตสาหกรรมแบบปล่อยคาร์บอนต่ำ ลดการเกิดของเสีย เป็นต้น ● แผนย่อย : การจัดการมลพิษที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และสารเคมีในภาคเกษตร ทั้งระบบให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ● แนวทางการพัฒนา : ■ จัดการคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน โดยมีแนวทางและเป้าหมายที่สอดคล้องกับแนวโน้มสถานการณ์ในอนาคตทั้งในระยะสั้น ปานกลาง และระยะยาว ครอบคลุมถึงการบริหารจัดการหรือการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดในเชิงพื้นที่ โดยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมการระบายมลพิษทางอากาศในรูปของปริมาณรวม และเชิงพื้นที่ และกำหนดให้มีระบบการอนุญาตการระบายมลพิษ รวมทั้งเร่งรัด การแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศที่ยังเป็นปัญหาเฉพาะพื้นที่ สร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการติดตามตรวจสอบเฝ้าระวังป้องกันและแก้ไขปัญหาพิษในพื้นที่ของตนเอง กำหนดมาตรการควบคุมปริมาณการจราจรหรือยานพาหนะในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นหรือพื้นที่เขตเมืองเมื่อเกิดภาวะวิกฤต รวมถึงพัฒนาระบบฐานข้อมูลกลางด้านคุณภาพอากาศและเสียง เพื่อให้หน่วยงานท้องถิ่นติดตามตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียงและความสั่นสะเทือนในพื้นที่ของตนเอง รวมทั้งมีระบบการแจ้งเตือนปัญหามลพิษ ทางอากาศและเสียงที่สามารถเข้าถึงและทันเหตุการณ์รวมถึงการป้องกันและลดปัญหามลพิษข้ามแดน
ประเด็น การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม	● แผนย่อย : การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม ด้านเศรษฐกิจ ● แนวทางการพัฒนา : ■ พัฒนาศักยภาพแห่งอนาคต โดยการส่งเสริมการวิจัย พัฒนา และประยุกต์ใช้นวัตกรรมในภาคบริการเป้าหมายของประเทศ ได้แก่ การบริการทางการแพทย์ การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ที่มีคุณภาพอย่างยั่งยืน และการบริการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับการให้บริการ เพิ่มทักษะของบุคลากรไทยที่สอดคล้องกับความต้องการของตลาด โดยมีประเด็นการวิจัยที่สำคัญ อาทิ ระบบแพทย์ปฐมภูมิ การดูแลผู้สูงอายุ การบริการทางการแพทย์แบบแม่นยำ การท่องเที่ยวเชิงส่งเสริมสุขภาพ การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ สิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรม และการกระจายสินค้า ระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะ ● แผนย่อย : การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม ด้านสังคม ● แนวทางการพัฒนา : ■ ปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ โดยการส่งเสริมการวิจัย พัฒนา และประยุกต์ใช้นวัตกรรมในการพัฒนาการบริหารจัดการภาครัฐ เพื่อเพิ่มความทันสมัย ตอบสนองความต้องการและให้บริการประชาชนได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และโปร่งใส โดยมีประเด็นการวิจัยที่สำคัญ อาทิ รัฐบาลดิจิทัล ระบบข้อมูลขนาดใหญ่ภาครัฐ กลไกการพัฒนาในเชิงพื้นที่

**ความสอดคล้องแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) และ
แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ในระดับรอง**

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕)	รายละเอียด
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การเสริมสร้างและพัฒนา ศักยภาพทุนมนุษย์	● แนวทางการพัฒนา : ■ ลดปัจจัยเสี่ยงด้านสุขภาพและให้ทุกภาคส่วนคำนึงถึงผลกระทบต่อสุขภาพ - ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนผ่านการสื่อสารสาธารณะที่เหมาะสมตามกลุ่มเป้าหมายให้มีการปรับพฤติกรรมที่จะลดการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตนเองและผู้อื่น รวมทั้งมีการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบ ■ พัฒนาระบบการดูแลและสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับสังคมสูงวัย - ส่งเสริมการพัฒนาเมืองที่เป็นมิตรกับผู้สูงอายุทั้งระบบขนส่งสาธารณะ อาคารสถานที่ พื้นที่สาธารณะ และที่อยู่อาศัยให้เอื้อต่อการใช้ชีวิตของผู้สูงอายุและทุกกลุ่มในสังคม
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การเติบโตที่เป็นมิตรกับ สิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนา อย่างยั่งยืน	● แนวทางการพัฒนา : ■ สนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและเพิ่มขีดความสามารถในการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ - พัฒนามาตรการและกลไกเพื่อสนับสนุนการลดก๊าซเรือนกระจกในทุกภาคส่วน โดยเฉพาะสาขาการผลิตไฟฟ้า การใช้พลังงานในภาคขนส่ง ภาคอุตสาหกรรม ภาคครัวเรือนและอาคาร โดยลดการผลิตและใช้พลังงานจากเชื้อเพลิงฟอสซิล ส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน การอนุรักษ์พลังงาน พัฒนาบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญด้านพลังงานทดแทนประเภทต่าง ๆ สนับสนุนระบบการคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน เพิ่มประสิทธิภาพเครื่องยนต์ รวมทั้งสนับสนุนให้ภาคเอกชนลงทุนเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพิ่มมากขึ้น - ส่งเสริมภาคเอกชน รัฐวิสาหกิจ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้มีการจัดเก็บและรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยเริ่มต้นจากข้อมูลการใช้พลังงาน และให้ความช่วยเหลือทางวิชาการกับภาคส่วนต่าง ๆ ด้านการเก็บรวบรวมและจัดทำข้อมูลพื้นฐาน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศที่เป็นปัจจุบัน การขึ้นทะเบียนกิจกรรมการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และการประเมินแนวโน้มการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในอนาคต
ยุทธศาสตร์ที่ ๘ การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และ นวัตกรรม	● แนวทางการพัฒนา : ■ เร่งส่งเสริมการลงทุนวิจัยและพัฒนาและผลักดันสู่การใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม - ลงทุนวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีที่นำสู่การพัฒนาแบบก้าวกระโดด ได้แก่ เทคโนโลยีทางการแพทย์ครบวงจร เทคโนโลยีชีวภาพ (ยาชีววัตถุ เภสัชพันธุศาสตร์ อาหารแปรรูป เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ พลังงานทางเลือก) หุ่นยนต์ และเครื่องมืออุปกรณ์อัจฉริยะ ยานยนต์สมัยใหม่ (รถยนต์ไฟฟ้า รถยนต์ไฮบริด) ระบบเครื่องกลที่ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ ดิจิทัล เทคโนโลยีอินเทอร์เน็ตที่เชื่อมต่อและบังคับอุปกรณ์ต่างๆ ปัญญาประดิษฐ์และเทคโนโลยีสมองกลฝังตัว และเทคโนโลยีระบบรางและการบิน โดยให้ความสำคัญกับการร่วมลงทุน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕)	รายละเอียด
	ระหว่างรัฐและเอกชน (Public Private Partnership: PPP) หรือการเข้าครอบครอง/รับช่วงต่อในเทคโนโลยีใหม่ที่มีความน่าจะเป็นไปได้ในตลาดโลก ผ่านกลไกกองทุนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย กองทุนพัฒนาผู้ประกอบการเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่จะจัดตั้งขึ้น และ/หรือภาครัฐเป็นผู้ลงทุนหลักในเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ รวมถึงการพัฒนาในลักษณะวิศวกรรมย้อนกลับ ตลอดจนการกำหนดให้โครงการลงทุนขนาดกลางและขนาดใหญ่ของประเทศ ต้องเชื่อมโยงกับการส่งเสริมการใช้วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรมในประเทศ - ลงทุนวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมทางสังคมเพื่อลดความเหลื่อมล้ำ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน อาทิ เทคโนโลยีการศึกษา เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เทคโนโลยีเพื่อผู้พิการ เทคโนโลยีเพื่อผู้สูงอายุ เทคโนโลยีทางการแพทย์ (ยาและวัคซีน อุปกรณ์และเครื่องมือทางการแพทย์) โดยอาศัยกลไกการดำเนินงานอย่างเป็นเครือข่ายระหว่างสถาบันการศึกษา สถาบันการวิจัย ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนหรือชุมชน
ยุทธศาสตร์ที่ ๑๐ ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา	● แนวทางการพัฒนา : ■ พัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ และโทรคมนาคมในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคภายใต้แผนงาน GMS, ACMECS, IMT-GT, BIMSTEC และ JDS และภูมิภาคอาเซียนเพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ทั้งนี้จะต้องมีการกำหนดกรอบเวลาร่วมกันให้ชัดเจนในการที่จะมีกฎระเบียบมารองรับเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการเป็นศูนย์กลางความเชื่อมโยงในภูมิภาค รวมทั้งช่วยกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคมสู่ภูมิภาคและท้องถิ่นจากการเชื่อมต่อเป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจจากภายนอกสู่พื้นที่การพัฒนาภายในประเทศไทย - พัฒนารูปแบบและบริการการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล ทั้งทางบก (ถนนและรถไฟ) ทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ การเดินเรือชายฝั่ง ตลอดจนการพัฒนาด้านศุลกากรชายแดนและการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนที่รวดเร็ว ปรับปรุงประสิทธิภาพ ความเชื่อมโยงระบบการขนส่ง ระบบอำนวยความสะดวกการขนส่งคนและสินค้าผ่านแดน และข้ามแดน เพื่อใช้ศักยภาพของการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานมาสนับสนุนการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจต่างๆ โดยจะต้องบูรณาการการเชื่อมโยงในแต่ละแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละอนุภูมิภาคและระหว่างอนุภูมิภาคในภูมิภาคอาเซียน รวมถึงการเชื่อมต่อกับภายในประเทศที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาเชิงพื้นที่ ภาคและเมือง - พัฒนาบุคลากรในธุรกิจการขนส่งและบริการโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคเอกชนไทยในการให้บริการและการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ทักษะภาษาต่างประเทศ รวมถึงความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะเป็นการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการไทยให้สามารถเพิ่มมูลค่าธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ได้ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕)	รายละเอียด
	- เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดน เขตเศรษฐกิจชายแดน ตลอดจนเชื่อมโยงระบบการผลิตกับพื้นที่ตอนในของประเทศ โดยเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างแหล่งปัจจัยการผลิต ฐานการผลิต ตลอดห่วงโซ่การผลิตระหว่างประเทศ และประตูส่งออกตามมาตรฐานสากล อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับพื้นที่เศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่มีการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้านกับเขตเศรษฐกิจชายแดนไทยและพื้นที่เศรษฐกิจตอนใน บนพื้นฐานของการใช้ประโยชน์จากศักยภาพของบริการหลายสาขาของประเทศไทยและจากมาตรการส่งเสริมการเป็นที่ตั้งของบริษัทแม่หรือศูนย์ปฏิบัติการประจำภูมิภาคในประเทศไทยที่ได้ประกาศใช้ไปแล้วให้เต็มศักยภาพ

ภาคผนวก ข

**ความสอดคล้องยุทธศาสตร์ชาติ นโยบายรัฐบาล
และแผนปฏิบัติการการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)**

ยุทธศาสตร์ชาติ	นโยบายรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒	แผนปฏิบัติการการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)
ด้านความมั่นคง		
๑. การรักษาความสงบภายในประเทศ เพื่อสร้างเสริมความสงบเรียบร้อยและสันติสุขให้เกิดขึ้นกับประเทศชาติบ้านเมือง โดย (๑) การพัฒนาและเสริมสร้างคนในทุกภาคส่วนให้มีความเข้มแข็ง มีความพร้อมตระหนักในเรื่องความมั่นคง และมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา (๒) การพัฒนาและเสริมสร้างความจงรักภักดีต่อสถาบันหลักของชาติ (๓) การพัฒนาและเสริมสร้างการเมืองในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข ที่มีเสถียรภาพและมีธรรมาภิบาล เห็นแก่ประโยชน์ของประเทศชาติมากกว่าประโยชน์ส่วนตน และ (๔) การพัฒนาและเสริมสร้างกลไกที่สามารถป้องกันและขจัดสาเหตุของประเด็นปัญหาความมั่นคงที่สำคัญ	- นโยบายหลักด้านที่ ๒ การสร้างความมั่นคงและความปลอดภัยของประเทศและความสงบสุขของประเทศ (ข้อ ๒.๔ และ ๒.๕)	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)

นโยบายหลักด้านที่ ๒ การสร้างความมั่นคงและความปลอดภัยของประเทศ และความสงบสุขของประเทศ

๒.๔ สร้างความสงบและความปลอดภัยตั้งแต่ระดับชุมชน โดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ฝัาระวัง ดูแล และรักษาความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ความสงบสุขของประชาชน และปัญหาอาชญากรรมในระดับชุมชนและหมู่บ้านอย่างต่อเนื่อง และสนับสนุนให้ประชาชนมีส่วนร่วมกับภาครัฐในการสร้างความปลอดภัยในพื้นที่

๒.๕ แก้ไขปัญหาอาชญากรรมอย่างจริงจังทั้งระบบ ด้วยการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดปราบปรามแหล่งผลิตและเครือข่ายผู้ค้ายาเสพติด โดยเฉพาะผู้มีอิทธิพลและเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องอย่างเด็ดขาด ป้องกันเส้นทางการนำเข้าส่งออกโดยร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน การลดจำนวนผู้ค้าและผู้เสพยาใหม่ และให้ความรู้เยาวชนถึงภัยยาเสพติดอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งฟื้นฟู ดูแล รักษาผู้เสพผ่านกระบวนการทางสาธารณสุข

ยุทธศาสตร์ชาติ	นโยบายรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒	แผนปฏิบัติการการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)
ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน		
๒. อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต โดยสร้างอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคตที่ขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่ประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีแห่งอนาคต ประกอบด้วย (๑) อุตสาหกรรมชีวภาพ (๒) อุตสาหกรรมและบริการการแพทย์ครบวงจร (๓) อุตสาหกรรมและบริการดิจิทัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์ (๔) อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ (๕) อุตสาหกรรมความมั่นคงของประเทศ	-นโยบายหลักด้านที่ ๕ การพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย (ข้อ ๕.๒.๒, ๕.๒.๓, ๕.๒.๔, ๕.๗.๒, ๕.๗.๓ และ ๕.๙.๑) - นโยบายเร่งด่วนเรื่องที่ ๖ การวางรากฐานระบบเศรษฐกิจของประเทศสู่อนาคต	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)
๓. สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว โดยรักษาการเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญของการท่องเที่ยวระดับโลกที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวทุกระดับ และเพิ่มสัดส่วนของนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพสูง ประกอบด้วย (๑) ท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม (๒) ท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ (๓) ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย (๔) ท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ (๕) ท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค	-นโยบายหลักด้านที่ ๕ การพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย (ข้อ ๕.๔.๔)	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)

ยุทธศาสตร์ชาติ	นโยบายรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒	แผนปฏิบัติการการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)
๔. โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก ครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้าน โครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึง เทคโนโลยี ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานทาง เศรษฐกิจ โดย (๑) เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ (๒) สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (๓) เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ (๔) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ (๕) รักษาและเสริมสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจมหภาค	-นโยบายหลักด้านที่ ๕ การพัฒนาเศรษฐกิจและ ความสามารถในการแข่งขันของไทย (ข้อ ๕.๑.๓, ๕.๕.๑, ๕.๕.๓, ๕.๖.๑, ๕.๖.๒, ๕.๖.๓ และ ๕.๗.๒) -นโยบายหลักด้านที่ ๖ การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและ การกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค (ข้อ ๖.๑.๑, ๖.๑.๒, ๖.๑.๔ และ ๖.๒) - นโยบายเร่งด่วนเรื่องที่ ๑ การแก้ไขปัญหาในการ ดำรงชีวิตของประชาชน	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและ ส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มี คุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)
๕. พัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่ สร้างและพัฒนาผู้ประกอบการยุคใหม่ ที่มีทักษะ และจิตวิญญาณของการเป็นผู้ประกอบการที่มี ความสามารถในการแข่งขันและมีอัตลักษณ์ชัดเจน โดย (๑) สร้างผู้ประกอบการอัจฉริยะ (๒) สร้างโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน (๓) สร้างโอกาสเข้าถึงตลาด (๔) สร้างโอกาสเข้าถึงข้อมูล และ (๕) ปรับบทบาทและโอกาสการเข้าถึงบริการ ภาครัฐ	-นโยบายหลักด้านที่ ๕ การพัฒนาเศรษฐกิจและ ความสามารถในการแข่งขันของไทย (ข้อ ๕.๙.๒)	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและ ส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มี คุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)

นโยบายหลักด้านที่ ๕ การพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย

๕.๑ เศรษฐกิจมหภาค การเงินและการคลัง

๕.๑.๓ ปฏิรูปโครงสร้างรายได้ภาครัฐ เร่งปรับโครงสร้างการจัดเก็บรายได้ภาครัฐ ทั้งในส่วนของรายได้ภาษีและรายได้จากทรัพย์สินของรัฐ ผ่านการขยายฐานภาษีการปรับปรุงอัตราภาษี การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์และฐานข้อมูลขนาดใหญ่ รวมถึงศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งหน่วยงานจัดเก็บภาษีทั้งอิสระ การทบทวนค่าลดหย่อนหรือมาตรการภาษีที่ไม่จำเป็นและไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจ การปราบปรามผู้หลบเลี่ยงภาษี และการพัฒนาภาษีประเภทใหม่ ๆ ให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีและการค้าในยุคดิจิทัล รวมถึงการเร่งบริหารจัดการทรัพย์สินของรัฐให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศเพื่อให้ระบบการจัดเก็บรายได้ของรัฐช่วยสร้างความเท่าเทียม ความเป็นธรรม และลดความเหลื่อมล้ำ ตลอดจนสนับสนุนให้ภาคเอกชนมีความสามารถในการแข่งขัน เพื่อส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจ รักษาความสมดุลและความยั่งยืนทางการคลัง

๕.๒ พัฒนาภาคอุตสาหกรรม

๕.๒.๒ พัฒนาอุตสาหกรรมไทยให้สามารถตอบสนองการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีหรือนวัตกรรม การค้าโลก โดยคำนึงถึงศักยภาพ ความสามารถในการแข่งขัน แนวโน้มความต้องการของตลาดในประเทศและตลาดโลก เพื่อให้อุตสาหกรรมไทยมีระดับผลิตภาพที่สามารถแข่งขันได้ในเวทีโลก สร้างนวัตกรรมใหม่ที่มีมูลค่าสูงในอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ และอุตสาหกรรมอนาคต อาทิ อุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมความมั่นคงของประเทศ อุตสาหกรรมอวกาศพร้อมทั้งให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมตลอดห่วงโซ่อุปทานให้สามารถใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขัน

๕.๒.๓ สร้างกลไกสนับสนุนการพัฒนาขีดความสามารถของผู้ประกอบการรายใหม่ โดยการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเข้าถึงเทคโนโลยี การวิจัยและนวัตกรรม การปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้อต่อการพัฒนาผู้ประกอบการ การเข้าถึงแหล่งเงิน การพัฒนาศูนย์ทดสอบหรือวิจัยและออกแบบที่ได้มาตรฐานสากล และ การใช้สถาบันการศึกษาที่มีอยู่ในพื้นที่มาสนับสนุนด้านการวิจัยและพัฒนาเพื่อเพิ่มคุณค่าให้กับสินค้าและบริการ

๕.๒.๔ พัฒนาระบบและกลไกภาครัฐและสภาพแวดล้อมให้มีประสิทธิภาพในการสนับสนุนผู้ประกอบการ โดยการจัดทำแพลตฟอร์มที่เหมาะสมสำหรับกลุ่มผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม และกลุ่มวิสาหกิจเริ่มต้นในการสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์ด้วยการใช้นวัตกรรม การพัฒนาคุณภาพมาตรฐานการตลาด และการบัญชีเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบ่มเพาะผู้ประกอบการและสถาบันเฉพาะทางต่าง ๆ ให้สามารถเป็นกลไกหลักที่เข้มแข็งในการร่วมมือกับสถาบันการศึกษา เพื่อพัฒนาและบ่มเพาะศักยภาพผู้ประกอบการในการสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์

๕.๔ พัฒนาภาคการท่องเที่ยว

๕.๔.๔ **ดูแลความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวอย่างเข้มงวด** โดยเพิ่มมาตรฐานการดูแลรักษาความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวจากอาชญากรรม การฉ้อฉลและอุบัติเหตุที่เกิดจากความบกพร่องของผู้ประกอบการ เพิ่มความเข้มงวดในการดูแลรักษาความปลอดภัยและให้บริการนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะบริเวณแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำหรือทางทะเล เกาะ หมู่เกาะ ถ้ำ และน้ำตก อำนวยความสะดวกและบูรณาการความช่วยเหลือแก่นักท่องเที่ยวให้มีประสิทธิภาพ

๕.๕ พัฒนาการค้าการลงทุนเพื่อมุ่งสู่การเป็นชาติการค้า การบริการและการลงทุนในภูมิภาค

๕.๕.๑ **ส่งเสริมการค้าชายแดนและแก้ไขปัญหาสินค้าชายแดน** เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน และพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่ได้พัฒนาไว้แล้ว และให้บริการการดำเนินธุรกิจแก่นักลงทุนและผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมแบบเบ็ดเสร็จให้เข้าไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน โดยระยะแรกจะมุ่งเน้นสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยแสวงหาโอกาสทางการค้า การลงทุน หรือขยายฐานการผลิตและการตลาดในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน ในรูปแบบฐานการผลิตและตลาดร่วม เพื่อใช้ประโยชน์จากแนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่องและแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ตลอดจนความได้เปรียบของค่าจ้างแรงงาน

๕.๕.๓ **ปรับปรุงระบบบริหารจัดการการนำเข้าส่งออกสินค้าบริเวณด่านชายแดน** เร่งรัดการจัดรูปแบบการพัฒนาและบูรณาการการบริหารจัดการพื้นที่ด่านชายแดนสำคัญ เช่น ด้านศุลกากร ด้านปศุสัตว์ คลังสินค้า และพื้นที่ต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถสนับสนุนการค้า การลงทุน และการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยลดการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่รัฐให้น้อยที่สุด รวมทั้งสนับสนุนผู้ประกอบการในพื้นที่ให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มจากกิจกรรมนำเข้าส่งออกสินค้าบริเวณด่านชายแดน

๕.๖ พัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐาน

๕.๖.๑ **พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศและสามารถรองรับการขนส่งและการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ** สานต่อการพัฒนารถไฟความเร็วสูง และเริ่มต้นการปรับปรุงระบบรถไฟขนาดราง ๑ เมตรให้เป็นระบบไฟฟ้าเพื่อสนับสนุนให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศและให้ความสำคัญกับการบูรณาการการพัฒนาระบบขนส่งกับการพัฒนาพื้นที่และเมือง การพัฒนาขีดความสามารถของผู้ให้บริการภาคขนส่งและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว การกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ที่สอดคล้องกันระหว่างระบบการเตือนภัย การช่วยเหลือภัยและการช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบภัยที่มีประสิทธิภาพ

๕.๖.๒ **แก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่เขตเมือง** โดยการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับศักยภาพของแต่ละพื้นที่โดยเฉพาะเมืองหลักในภูมิภาค การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการควบคุมสั่งการจราจรและวางแผนการเดินทาง การกวดขันวินัยจราจร และการจัดระเบียบที่จอดรถโดยเฉพาะการจัดให้มีที่จอดรถใต้ดินและบนดินเพิ่มเติม ทั้งของภาครัฐและภาคเอกชน พร้อมทั้งพัฒนา

ทางเท้า ทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้สามารถรองรับความต้องการเดินทางเพื่อคนทั้งมวล (Universal Design) เพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

๕.๖.๓ เสริมสร้างความมั่นคงทางด้านพลังงานให้สามารถพึ่งพาตนเองได้ โดยกระจายชนิดของเชื้อเพลิงทั้งจากฟอสซิลและจากพลังงานทดแทนอย่างเหมาะสม สนับสนุนการผลิตและการใช้พลังงานทดแทนตามศักยภาพของแหล่งเชื้อเพลิงในพื้นที่ เปิดโอกาสให้ชุมชนและประชาชนมีส่วนร่วมในการผลิตและบริหารจัดการพลังงาน ส่งเสริมให้มีการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B๒๐ และ B๑๐๐ เพื่อเพิ่มการใช้น้ำมันปาล์มดิบ และจัดทำแนวทางการใช้มาตรฐานน้ำมัน EURO๕ ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีด้านพลังงาน อาทิ เทคโนโลยีระบบไฟฟ้าอัจฉริยะ เทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า และระบบกักเก็บพลังงาน รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดโครงสร้างตลาดไฟฟ้ารูปแบบใหม่ อาทิ แพลตฟอร์มตลาดกลางซื้อขายพลังงานไฟฟ้า ตลอดจนโครงสร้างอัตราค่าไฟฟ้ารูปแบบใหม่ อาทิ ระบบหักลบหน่วยไฟฟ้าสุทธิ พร้อมทั้งปรับปรุงระบบการกำกับดูแลกิจการด้านพลังงานให้มีการแข่งขันอย่างเสรีและเป็นธรรม ราคาพลังงานสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและรูปแบบธุรกิจด้านพลังงานในอนาคต ดำเนินการให้มีการสำรวจและค้นหาแหล่งพลังงานใหม่ และร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาพลังงาน

๕.๗ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลและการมุ่งสู่การเป็นประเทศอัจฉริยะ

๕.๗.๒ พัฒนาการอำนวยความสะดวกเพื่อสนับสนุนธุรกิจการค้า การนำเข้าส่งออก และโลจิสติกส์ในรูปแบบดิจิทัล โดยพัฒนาการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ให้สามารถเชื่อมโยงการค้า การชำระเงิน และการขนส่งสู่ระบบออนไลน์ และให้ความสำคัญกับการใช้ประโยชน์จากการแบ่งปันทรัพยากรหรือพื้นที่ในการขนส่งสินค้า พร้อมทั้งนำเทคโนโลยีนวัตกรรมเข้ามาใช้ในการดำเนินงาน อาทิ ระบบโครงข่ายในการเก็บบัญชีธุรกรรมออนไลน์ ระบบปัญญาประดิษฐ์ ระบบอินเทอร์เน็ตในทุกสิ่ง (Internet of Things: IoT) และระบบข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ตลอดจนเร่งรัดการพัฒนาาระบบเชื่อมโยงระบบเครือข่ายข้อมูลในกระบวนการนำเข้าส่งออก และโลจิสติกส์ในลักษณะเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวให้สมบูรณ์และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

๕.๗.๓ ส่งเสริมการค้าในรูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเพิ่มโอกาสให้ผู้ประกอบการรายย่อยทั้งในภาคการผลิตและบริการในการเข้าถึงตลาด โดยการสร้างความเชื่อมั่นระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขาย และจูงใจให้เกิดการค้าผ่านช่องทางออนไลน์ ด้วยการทบทวนกฎหมายเพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยไซเบอร์ การคุ้มครองผู้บริโภค รวมทั้งการแก้ไขปัญหาการดำเนินธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศให้มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมความสามารถของผู้ประกอบการไทยที่ให้บริการแพลตฟอร์มการค้าออนไลน์ พัฒนาอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง อาทิ โลจิสติกส์ และระบบการชำระเงินให้ได้มาตรฐานสากล เชื่อมโยงและบูรณาการฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงานของรัฐเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ รวมถึงส่งเสริมการกำกับดูแลที่มีมาตรฐานและเอื้อต่อการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการทุกขนาด ตลอดจนช่วยเสริมสร้างโอกาสทางธุรกิจของกิจการบริการค้าระหว่างประเทศในประเทศไทย รวมทั้งยกระดับมาตรฐานร้านค้าปลีกให้เข้าสู่การค้าออนไลน์ เพื่อลดผลกระทบจากพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป

๕.๙ ขับเคลื่อนเศรษฐกิจยุคใหม่

๕.๙.๑ พัฒนาระบบนิเวศเพื่อรองรับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจยุคใหม่ อาทิ เศรษฐกิจแบบแบ่งปัน (Sharing Economy) เศรษฐกิจดิจิทัล เศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน เศรษฐกิจสีเขียว เศรษฐกิจสร้างสรรค์ และเศรษฐกิจวัฒนธรรม พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนให้ผู้ประกอบการยุคใหม่สามารถพัฒนาแอปพลิเคชัน นวัตกรรม สินค้าและบริการที่หลากหลายเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภคและความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว เพื่อสร้างคุณค่าเพิ่มให้แก่ผลิตภัณฑ์และก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มให้กับเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม

๕.๙.๒ เร่งรัดพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมทั้งในภาคการผลิตและบริการให้สามารถแข่งขันได้ โดยการพัฒนาทักษะความเป็นผู้ประกอบการให้สามารถใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจ สนับสนุนการเข้าถึงแหล่งเงินทุนและตลาด รวมทั้งสนับสนุนการเติบโตของวิสาหกิจเริ่มต้น โดยพัฒนาระบบนิเวศที่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจ โดยเฉพาะในด้านสิทธิประโยชน์ แหล่งเงินทุน แรงงานคุณภาพ กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้ประกอบการมีความสามารถในการแข่งขันและขยายตลาดสู่ต่างประเทศได้ และเป็นแรงขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจใหม่ของประเทศไทยในระยะต่อไป

นโยบายหลักด้านที่ ๖ การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค

๖.๑ ส่งเสริมพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษเพื่อเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของเอเชีย

๖.๑.๑ พัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอย่างต่อเนื่อง โดยพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัยให้เป็นไปตามเป้าหมาย พัฒนาพื้นที่โดยรอบให้เป็นเมืองมหานครการบิน ศูนย์กลางทางการแพทย์ของเอเชีย และเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่และทันสมัยระดับนานาชาติ ยกระดับภาคการเกษตรให้เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม คมนาคม ดิจิทัล วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และเร่งพัฒนาบุคลากร รวมทั้งทบทวนกฎระเบียบเพื่อรองรับและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม

๖.๑.๒ ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้และการพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มช่องทางการส่งออกสินค้าทางทะเลของประเทศและของภาคใต้ โดยเฉพาะการส่งออกไปยังเอเชียใต้ พัฒนาการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ฝั่งอันดามันกับฝั่งอ่าวไทย และพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและการแปรรูปการเกษตรจากทรัพยากรในพื้นที่และประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรม และการพัฒนาเมืองน่าอยู่

๖.๑.๔ เร่งขับเคลื่อนการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนอย่างต่อเนื่อง โดยสนับสนุนและยกระดับการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ใช้เทคโนโลยีสูงขึ้น สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ทบทวนการให้สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนให้เหมาะสมกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามศักยภาพพื้นที่ พัฒนาเมืองชายแดนให้มีความน่าอยู่ รวมทั้งใช้เทคโนโลยีสนับสนุนการดูแลด้านความมั่นคงและรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ และส่งเสริมให้ภาคประชาชนและภาคีการพัฒนาที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

๖.๒ ส่งเสริมและเร่งรัดการพัฒนาเมืองอัจฉริยะนำอยู่ทั่วประเทศ โดยมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของประเทศ ได้แก่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จังหวัดเชียงใหม่ นครราชสีมา ขอนแก่น เมืองในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก สงขลา และภูเก็ต ภายใต้แนวคิดการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะและเมืองนำอยู่ที่มีระบบเศรษฐกิจดิจิทัล โครงสร้างพื้นฐานทางสังคม และพื้นที่สีเขียวที่เพียงพอ กระตุ้นให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ พร้อมทั้งส่งเสริมให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่

นโยบายเร่งด่วนเรื่องที่ ๑ การแก้ไขปัญหาในการดำรงชีวิตของประชาชน โดยลดข้อจำกัดในการประกอบอาชีพของคนไทย การจัดการระบบการขนส่งสาธารณะผ่านเทคโนโลยีดิจิทัล ทบทวนรูปแบบและมาตรฐานหาบเร่แผงลอยในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อยังคงเอกลักษณ์ของเมืองหลวงแห่งร้านอาหารริมถนน ทำให้บ้านเมืองเป็นระเบียบเรียบร้อยและสวยงาม แก้ไขปัญหานี้สินและลดภาระหนี้สินของประชาชนในกองทุนหมู่บ้าน กองทุนเงินให้กู้ยืมเพื่อการศึกษา หนี้สินนอกระบบ การฉ้อโกงหลอกลวงประชาชนโดยครอบคลุมไปถึงการฉ้อโกงหลอกลวงผ่านระบบออนไลน์ ปรับปรุงระบบภาษีและการให้สินเชื่อที่เอื้อให้ประชาชนสามารถมีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเองได้ตามความพร้อม ปรับปรุงระบบที่ดินทำกินให้เกษตรกรสามารถเข้าถึงได้ จัดทำแนวทางการกำหนดสิทธิ และการจัดการสิทธิในที่ดินของเกษตรกรที่เหมาะสม ลดอุปสรรคในธุรกิจประมงพาณิชย์และประมงชายฝั่ง รวมทั้งช่วยเหลือดูแลประมงพื้นบ้านโดยยังต้องสอดคล้องกับมาตรฐานด้านการประมงขององค์การระหว่างประเทศ

นโยบายเร่งด่วนเรื่องที่ ๖. การวางรากฐานระบบเศรษฐกิจของประเทศสู่อนาคต โดยต่อยอดอุตสาหกรรมเป้าหมายและวางรากฐานการพัฒนาภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว ดึงดูดการลงทุนของภาคเอกชนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เขตเศรษฐกิจพิเศษ เมืองอัจฉริยะ และการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัย รวมทั้งวางรากฐานการพัฒนาเทคโนโลยีสื่อสารไร้สายในระบบ ๕G ควบคู่ไปกับการพัฒนาทักษะของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม และชุมชน ในการเข้าถึงตลาดในประเทศและตลาดโลก ผ่านแพลตฟอร์มพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ และการใช้ประโยชน์ของเทคโนโลยีสื่อสารสมัยใหม่ในการให้บริการ สาธารณสุขและการศึกษาทางไกล การสร้างผู้ประกอบการอัจฉริยะทั้งในส่วนผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม เกษตรกร รวมถึงผู้ประกอบการยุคใหม่ พร้อมทั้งส่งเสริมการใช้ปัญญาประดิษฐ์เพื่อเป็นฐานในการขับเคลื่อนประเทศด้วยปัญญาประดิษฐ์ในอนาคต

ยุทธศาสตร์ชาติ	นโยบายรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒	แผนปฏิบัติการการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)
ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์		
ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม		
ไม่มีนโยบายของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก		
ยุทธศาสตร์ชาติ	นโยบายรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒	แผนปฏิบัติการการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)
ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม		
๓. สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ โดย (๑) ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (๒) มีการปรับตัวเพื่อลดความสูญเสียและเสียหายจากภัยธรรมชาติและผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (๓) มุ่งเป้าสู่การลงทุนที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและภาคเอกชน (๔) พัฒนาและสร้างระบบรับมือปรับตัวต่อโรคอุบัติใหม่และโรคอุบัติซ้ำที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ	-นโยบายหลักด้านที่ ๑๐ การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและการรักษาสีเขียว และการรักษาสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน (ข้อ ๑๐.๕)	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

นโยบายหลักด้านที่ ๑๐ การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและการรักษาสีเขียวเพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน

๑๐.๕ แก้ไขปัญหาก๊าซเรือนกระจกและผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยมุ่งเน้นการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก สร้างสังคมคาร์บอนต่ำและลดฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน กำหนดมาตรการควบคุมการเผาในที่เพื่อทำการเพาะปลูก ปรับปรุงการบริหารจัดการภัยพิบัติทั้งระบบ และการสร้างความรู้ความเข้าใจของประชาชนในการรับมือและปรับตัวเพื่อลดความเสียหายจากภัยธรรมชาติและผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สนับสนุนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและภาคเอกชนที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ ส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาปรับปรุงระบบบริหารจัดการต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อมุ่งสู่เป้าหมายตามพันธกรณีระหว่างประเทศที่ไทยเข้าร่วมและให้สัตยาบันไว้

ยุทธศาสตร์ชาติ	นโยบายรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒	แผนปฏิรูปราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)
ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ		
๑. ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ และให้บริการอย่างสะดวกรวดเร็ว โปร่งใส โดย (๑) การให้บริการสาธารณะของภาครัฐได้มาตรฐานสากลและเป็นระดับแนวหน้าของภูมิภาค (๒) ภาครัฐมีความเชื่อมโยงในการให้บริการสาธารณะต่าง ๆ ผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้	-นโยบายเร่งด่วนเรื่องที่ ๑๐ การพัฒนาระบบการให้บริการประชาชน -นโยบายหลักด้านที่ ๑๑ การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ (ข้อ ๑๑.๑, ๑๑.๒, ๑๑.๓, และ ๑๑.๔)	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล
๒. ภาครัฐบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจและทุกพื้นที่ โดย (๑) ให้ยุทธศาสตร์ชาติเป็นกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ (๒) ระบบการเงินการคลังประเทศสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ (๓) ระบบติดตามประเมินผลที่สะท้อนการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติในทุกระดับ	-นโยบายหลักด้านที่ ๑๑ การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ (ข้อ ๑๑.๑)	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล
๓. ภาครัฐมีขนาดเล็กลง เหมาะสมกับภารกิจ ส่งเสริมให้ประชาชนและทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ โดย (๑) ภาครัฐมีขนาดที่เหมาะสม (๒) ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ (๓) ส่งเสริมการกระจายอำนาจและสนับสนุนบทบาทชุมชนท้องถิ่นให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นหน่วยงานที่มีสมรรถนะสูง ตั้งอยู่บนหลักธรรมาภิบาล	-นโยบายหลักด้านที่ ๑๑ การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ (ข้อ ๑๑.๑)	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล

ยุทธศาสตร์ชาติ	นโยบายรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒	แผนปฏิรูปราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)
๔. ภาครัฐมีความทันสมัย โดย (๑) องค์กรภาครัฐมีความยืดหยุ่นเหมาะสมกับบริบทการพัฒนาประเทศ (๒) พัฒนาและปรับระบบวิธีการปฏิบัติราชการให้ทันสมัย	-นโยบายหลักด้านที่ ๕ การพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย (ข้อ ๕.๑.๕) -นโยบายหลักด้านที่ ๑๑ การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ (ข้อ ๑๑.๗.๑, ๑๑.๗.๒ และ ๑๑.๘)	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล
๕. บุคลากรภาครัฐเป็นคนดีและเก่ง ยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม มีจิตสำนึก มีความสามารถสูง มุ่งมั่น และเป็นมืออาชีพ โดย (๑) ภาครัฐมีการบริหารกำลังคนที่มี ความคล่องตัว ยึดระบบคุณธรรม (๒) บุคลากรภาครัฐยึดค่านิยมในการทำงานเพื่อประชาชน มีคุณธรรมและมีการพัฒนาตามเส้นทางความก้าวหน้าในอาชีพ	-นโยบายหลักด้านที่ ๑๑ การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ (ข้อ ๑๑.๕)	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล
๖. ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลดการทุจริตและประพฤติมิชอบ โดย (๑) ประชาชนและภาคีต่าง ๆ ในสังคมร่วมมือกันในการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ (๒) บุคลากรภาครัฐยึดมั่นในหลักคุณธรรม จริยธรรมและความซื่อสัตย์สุจริต (๓) การปราบปรามการทุจริตประพฤติมิชอบมีประสิทธิภาพ มีความเด็ดขาด เป็นธรรม และตรวจสอบได้ (๔) การบริหารจัดการการป้องกันและปราบปรามการทุจริตอย่างเป็นระบบแบบบูรณาการ	-นโยบายเร่งด่วนเรื่องที่ ๘ การแก้ไขปัญหาทุจริตและประพฤติมิชอบในวงราชการ ทั้งฝ่ายการเมืองและฝ่ายราชการประจำ -นโยบายหลักด้านที่ ๑๑ การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ (ข้อ ๑๑.๔ และ ๑๑.๖) -นโยบายหลักด้านที่ ๑๒ การป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ และกระบวนการยุติธรรม (ข้อ ๑๒.๑)	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาการให้บริการแบบอัจฉริยะ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล

ยุทธศาสตร์ชาติ	นโยบายรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒	แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)
๗. กฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ และมีเท่าที่จำเป็น โดย (๑) ภาครัฐจัดให้มีกฎหมายที่สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลง (๒) มีกฎหมายเท่าที่จำเป็น (๓) การบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพเท่าเทียม มีการเสริมสร้างประสิทธิภาพการใช้กฎหมาย	-นโยบายเร่งด่วนเรื่องที่ ๑๐ การพัฒนาระบบการให้บริการประชาชน -นโยบายหลักด้านที่ ๑๑ การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ (ข้อ ๑๑.๗)	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล
๘. กระบวนการยุติธรรมเคารพสิทธิมนุษยชนและปฏิบัติต่อประชาชนโดยเสมอภาค โดย (๑) บุคลากรและหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมเคารพและยึดมั่นในหลักประชาธิปไตยเคารพศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ที่พึงได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียม (๒) ทุกหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรม มีบทบาทเชิงรุกร่วมกันในทุกขั้นตอนของการค้นหาความจริง (๓) หน่วยงานในกระบวนการยุติธรรม ทั้งทางแพ่ง อาญา และปกครองมีเป้าหมายและยุทธศาสตร์ร่วมกัน (๔) ส่งเสริมระบบยุติธรรมทางเลือก ระบบยุติธรรมชุมชนและการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการยุติธรรม (๕) พัฒนามาตรการอื่นแทนโทษทางอาญา	-นโยบายเร่งด่วนเรื่องที่ ๑๐ การพัฒนาระบบการให้บริการประชาชน -นโยบายหลักด้านที่ ๑๑ การปฏิรูปการบริหารจัดการ (ข้อ ๑๑.๕)	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล

นโยบายหลักด้านที่ ๕ การพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย

๕.๑ เศรษฐกิจมหภาค การเงินและการคลัง

๕.๑.๕ สร้างแพลตฟอร์มเพื่อใช้ในการออกแบบนวัตกรรมเชิงนโยบายที่มีเครื่องมือและเทคนิคสมัยใหม่ต่าง ๆ พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้เชี่ยวชาญทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน เข้ามามีส่วนร่วมใน

กระบวนการออกแบบนโยบายและมาตรการเพื่อให้สามารถกำหนดนโยบายที่สามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปได้อย่างทันท่วงที

นโยบายหลักด้านที่ ๑๑ การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ

๑๑.๑ พัฒนาโครงสร้างและระบบการบริหารจัดการภาครัฐสมัยใหม่ โดยพัฒนาให้ภาครัฐมีขนาดที่เหมาะสม มีการจัดรูปแบบองค์กรใหม่ที่มีความยืดหยุ่นคล่องตัวและเหมาะสมกับบริบทของประเทศ รวมทั้งจัดอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ของรัฐให้สอดคล้องกับโครงสร้างหน่วยงานและภารกิจงานที่เปลี่ยนแปลงไป พัฒนาศักยภาพของเจ้าหน้าที่รัฐให้สามารถรองรับบริบทการเปลี่ยนแปลง และตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างทันท่วงที พร้อมทั้งปรับเปลี่ยนระบบการบริหารราชการแผ่นดินให้เกิดความเชื่อมโยงสอดคล้องกันตั้งแต่ชั้นวางแผน การนำไปปฏิบัติ การติดตามประเมินผล การปรับปรุงการทำงานให้มีมาตรฐานสูงขึ้น และปรับปรุงโครงสร้างความสัมพันธ์ระหว่างราชการบริหารส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น

๑๑.๒ ปรับเปลี่ยนกระบวนการอนุมัติ อนุญาตของทางราชการที่มีความสำคัญต่อการประกอบธุรกิจและดำเนินชีวิตของประชาชนให้เป็นระบบดิจิทัล และสามารถเชื่อมโยงข้อมูลต่อเนื่องกันตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการ พร้อมทั้งพัฒนาโปรแกรมออนไลน์เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการของภาครัฐได้อย่างทันทีและทุกเวลา

๑๑.๓ พัฒนาระบบข้อมูลขนาดใหญ่ในการบริหารราชการแผ่นดินที่มีระบบการวิเคราะห์ และแบ่งปันข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพและเชื่อถือได้ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ข้อมูลขนาดใหญ่ในระบบบริการประชาชนที่เป็นไปตามความต้องการเฉพาะตัวบุคคลมากขึ้น

๑๑.๔ เปิดเผยข้อมูลภาครัฐสู่สาธารณะ โดยหน่วยงานของรัฐในทุกระดับต้องเปิดเผยและเชื่อมโยงข้อมูลซึ่งกันและกัน ทั้งในระหว่างหน่วยงานของรัฐด้วยกันเองและระหว่างหน่วยงานรัฐกับประชาชน เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีความเข้าใจถึงสถานการณ์และแนวทางการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ของประเทศที่มีความซับซ้อนปรับเปลี่ยนให้เป็นการทำงานเชิงรุก เน้นการยกระดับไปสู่ความร่วมมือกันของทุกภาคส่วนอย่างจริงจัง แสวงหาความคิดริเริ่มและสร้างนวัตกรรม โดยมีการคาดการณ์สถานการณ์ วิเคราะห์ความเสี่ยงและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นไว้ล่วงหน้า เพื่อให้สามารถเตรียมความพร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันในด้านต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑๑.๕ ส่งเสริมระบบธรรมาภิบาลในการบริหารจัดการภาครัฐ โดยสร้างความเชื่อมั่น ศรัทธา และส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาข้าราชการ บุคลากร และเจ้าหน้าที่ของรัฐอย่างจริงจัง โดยเฉพาะการปรับเปลี่ยนกระบวนการทางความคิดให้คำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติ และเน้นประชาชนเป็นศูนย์กลาง พร้อมกับยึดมั่นในหลักจริยธรรมและธรรมาภิบาล มีสมรรถนะ และความรู้ความสามารถพร้อมต่อการปฏิบัติงาน ดำเนินการปรับปรุงสวัสดิภาพชีวิต ความเป็นอยู่ ตลอดจนสร้างขวัญกำลังใจและความผูกพันในการทำงาน

๑๑.๖ พัฒนากลไกให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาบริการสาธารณะและการตรวจสอบภาครัฐ โดยการสร้างความเข้าใจถึงหลักการบริหารราชการขั้นพื้นฐาน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งแก้ไขปัญหาคอขวดและลดข้อจำกัดของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ชุมชน วิสาหกิจเพื่อสังคม องค์กรภาคประชาสังคม และเอกชน สามารถเข้ามาดำเนินกิจกรรมสาธารณะประโยชน์และมีบทบาทในการพัฒนาบริการสาธารณะในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งมีส่วนในการตรวจสอบการปฏิบัติงานของหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ภาครัฐในทุก ๆ ด้าน

๑๑.๗ ปรับปรุงระเบียบ กฎหมาย เพื่อเอื้อต่อการทำธุรกิจและการใช้ชีวิตประจำวัน

๑๑.๗.๑ ปรับปรุงขั้นตอนและระยะเวลาการให้บริการ การอำนวยความสะดวก ต้นทุน ค่าใช้จ่าย กฎหมาย กฎ และระเบียบต่าง ๆ ของภาครัฐ ให้สามารถสนับสนุนและเอื้อต่อการประกอบธุรกิจทั้งภายในและภายนอกประเทศและเท่าทันกับการเปลี่ยนแปลงบริบทต่าง ๆ โดยครอบคลุมกระบวนการตั้งแต่จัดตั้งธุรกิจจนถึงการปิดกิจการ พร้อมทั้งกำกับและส่งเสริมให้หน่วยงานภาครัฐปฏิบัติตามและบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ยุติธรรม เสมอภาค เท่าเทียม ถูกต้องตามหลักนิติธรรม และเป็นไปตามปณิธานสากล ตลอดจนเร่งรัดการพัฒนาระบบการบริหารจัดการข้อมูลต่าง ๆ ของหน่วยงานภาครัฐให้มีความเชื่อมโยงกันอย่างไร้รอยต่อ เพื่อให้ประชาชนสามารถติดต่อราชการได้โดยสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส และตรวจสอบได้

๑๑.๗.๒ ส่งเสริมให้หน่วยงานภาครัฐจัดให้มีสนามทดลองแนวคิดทางธุรกิจ ผลิตรายการ หรือนวัตกรรมใหม่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงาน เพื่อนำไปสู่การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการสามารถสร้างธุรกิจ ผลิตรายการ หรือนวัตกรรมใหม่ ๆ และการพัฒนาปรับปรุงกฎระเบียบให้ทันสมัยต่อไป

๑๑.๗.๓ ส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าที่เสรีและเป็นธรรม โดยกำกับดูแลให้เกิดความเป็นธรรมทางการค้าและติดตามพฤติกรรมของผู้ประกอบธุรกิจที่มีแนวโน้มจะก่อให้เกิดการผูกขาดอย่างใกล้ชิด บังคับใช้กฎหมายการแข่งขันทางการค้าอย่างจริงจังและมีประสิทธิภาพ และส่งเสริมการเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมอย่างรวดเร็วและเสมอภาคของประชาชน

๑๑.๘ กระจายอำนาจ ความรับผิดชอบ และเพิ่มบทบาทการปกครองขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และส่งเสริมบทบาทของเอกชนและชุมชนในการให้บริการสาธารณะ โดยเร่งพัฒนาองค์กรและบุคลากรขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้มีศักยภาพ และมีความรับผิดชอบมากขึ้นทั้งในการบริหารและการใช้จ่ายงบประมาณ เพื่อให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถบริหารจัดการตนเองตามหลักธรรมาภิบาลได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งส่งเสริมบทบาทของเอกชนและชุมชนท้องถิ่นและภาคีอื่น ๆ ในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาพื้นที่ รวมถึงการจัดให้มีบริการสาธารณะต่าง ๆ ให้ตรงกับความต้องการของประชาชน เพื่อนำไปสู่การยกระดับมาตรฐานการให้บริการของรัฐให้เทียบเท่ากับมาตรฐานสากลและสนับสนุนการพัฒนายุทธศาสตร์เชิงพื้นที่

นโยบายหลักด้านที่ ๑๒ การป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ และกระบวนการยุติธรรม

๑๒.๑ แก้ไขปัญหาทุจริตและประพฤติมิชอบ โดยจัดให้มีมาตรการและระบบเทคโนโลยี นวัตกรรมที่ช่วยป้องกันและลดการทุจริตประพฤติมิชอบอย่างจริงจังและเข้มงวด รวมทั้งเป็นเครื่องมือในการติดตามการแก้ไขปัญหาทุจริตและประพฤติมิชอบอย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งเร่งสร้างจิตสำนึกของคนในสังคมให้ยึดมั่นในความซื่อสัตย์ สุจริต ถูกต้อง ชอบธรรม และสนับสนุนทุกภาคส่วนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริตประพฤติมิชอบ

นโยบายเร่งด่วนเรื่องที่ ๘ การแก้ไขปัญหาทุจริตและประพฤติมิชอบในวงราชการทั้งฝ่ายการเมืองและฝ่ายราชการประจำ โดยเร่งรัดการดำเนินมาตรการทางการเมืองควบคู่ไปกับมาตรการทางกฎหมายเมื่อพบผู้กระทำผิดอย่างเคร่งครัด นำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการเฝ้าระวังการทุจริตประพฤติมิชอบอย่างจริงจังและเข้มงวด และเร่งรัดดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมาย เมื่อพบผู้กระทำผิดอย่างเคร่งครัด เพื่อให้ภาครัฐปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบโดยเร็วที่สุด พร้อมทั้งให้ภาคสังคม ภาคเอกชน และประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริตประพฤติมิชอบ

นโยบายเร่งด่วนเรื่องที่ ๑๐ การพัฒนาระบบการให้บริการประชาชน โดยมุ่งสู่ความเป็นรัฐบาลดิจิทัลที่โปร่งใส ตรวจสอบได้ พัฒนาระบบจัดเก็บและเปิดเผยข้อมูลของภาครัฐ ปรับปรุงระบบการอนุมัติและอนุญาตของทางราชการที่สำคัญให้เป็นระบบดิจิทัลทั้งบุคคลและนิติบุคคล เพื่อลดการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่รัฐ ลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน ลดขั้นตอนที่ยุ่งยากเกินความจำเป็น ลดข้อจำกัดด้านกฎหมายที่เป็นปัญหาอุปสรรคต่อการทำธุรกิจและการดำรงชีวิตของประชาชน แก้ไขกฎหมายที่ไม่เป็นธรรม ล้าสมัย และเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศ ผ่านการทดลองใช้มาตรการด้านกฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อให้เกิดการเรียนรู้และขับเคลื่อนการให้บริการในทิศทางที่ตรงกับความต้องการของประชาชนและภาครัฐกิจ

ภาคผนวก ค

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design) เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ																	
ตัวชี้วัดที่ ๑ : ร้อยละของชุมชนที่ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ																	
คำอธิบายตัวชี้วัด																	
ตัวชี้วัดนี้เป็นตัวชี้วัดริเริ่มในแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ เพื่อการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะพื้นฐานด้วยรถโดยสารประจำทางเพื่อเป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยวัดความครอบคลุมเข้าถึงได้ของระบบขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางที่ปัจจุบันกำหนดเป็น ๔ หมวด ได้แก่ หมวด ๑ คือ เส้นทางรถโดยสารประจำทางด้วยรถโดยสารภายในเขตกรุงเทพมหานคร เทศบาล เมือง และเส้นทางต่อเนื่อง หมวด ๒ คือ เส้นทางรถโดยสารประจำทางด้วยรถโดยสารซึ่งมีจุดเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ไปยังส่วนภูมิภาค หมวด ๓ คือ เส้นทางรถโดยสารประจำทางด้วยรถโดยสารซึ่งมีเส้นทางระหว่างจังหวัด หรือคาบเกี่ยวระหว่างจังหวัดในส่วนภูมิภาค และหมวด ๔ คือ เส้นทางรถโดยสารประจำทางด้วยรถโดยสารในเขตจังหวัด																	
สำนักการขนส่งผู้โดยสาร (สนส.) ได้มีการพัฒนาตัวชี้วัดนี้มาโดยลำดับ โดยการริเริ่มให้มีการจัดทำฐานข้อมูลจำนวนผู้โดยสารรถโดยสารระหว่างเมือง และมีแผนในการจัดทำฐานข้อมูลจำนวนผู้โดยสารของทุกจังหวัด ในขณะเดียวกันในแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ ได้กำหนดตัวชี้วัดสัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารหรือสถานีรถไฟภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง ซึ่งตัวชี้วัดดังกล่าวสามารถใช้เป็นตัวชี้วัดหนึ่งในการเทียบเคียงสถานะของการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางของประเทศได้ ดังนั้น สนส. จึงเห็นควรให้มีการวัดการพัฒนาตามแผนการจัดทำฐานข้อมูลดังกล่าว ร่วมกับการติดตามสถานะของตัวชี้วัดของกระทรวงคมนาคม																	
คำนิยาม																	
ชุมชนในเบื้องต้น หมายถึง ชุมชนที่อยู่โดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสาร ในรัศมีการเข้าถึงสถานีขนส่งผู้โดยสาร ภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง โดยใช้ตัวชี้วัดสัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง ของกระทรวงคมนาคมเป็นตัวเทียบเคียงตัวชี้วัดร้อยละของชุมชนที่ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ เนื่องจากอยู่ระหว่างจัดทำฐานข้อมูลเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์																	
คำเป้าหมาย																	
<table><tr><th colspan="3">คำเป้าหมาย</th></tr><tr><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</th><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔</th><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕</th></tr><tr><td colspan="3">เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator) โดยใช้ตัวชี้วัดสัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารหรือสถานีรถไฟภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง ของกระทรวงคมนาคมเป็นตัวเทียบเคียงตัวชี้วัดร้อยละของชุมชนที่ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ เนื่องจากอยู่ระหว่างจัดทำฐานข้อมูลเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์</td></tr></table>					คำเป้าหมาย			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator) โดยใช้ตัวชี้วัดสัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารหรือสถานีรถไฟภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง ของกระทรวงคมนาคมเป็นตัวเทียบเคียงตัวชี้วัดร้อยละของชุมชนที่ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ เนื่องจากอยู่ระหว่างจัดทำฐานข้อมูลเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์						
คำเป้าหมาย																	
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕															
เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator) โดยใช้ตัวชี้วัดสัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารหรือสถานีรถไฟภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง ของกระทรวงคมนาคมเป็นตัวเทียบเคียงตัวชี้วัดร้อยละของชุมชนที่ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ เนื่องจากอยู่ระหว่างจัดทำฐานข้อมูลเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์																	
ข้อมูลพื้นฐาน																	
<table><tr><th rowspan="2">ตัวชี้วัดกระทรวงคมนาคม</th><th rowspan="2">หน่วยวัด</th><th colspan="3">ข้อมูลพื้นฐาน</th></tr><tr><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙</th><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐</th><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑</th></tr><tr><td>สัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารหรือสถานีรถไฟภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง</td><td>สัดส่วน</td><td>-</td><td>๘๔.๑๙</td><td>๘๔.๐๓</td></tr></table>					ตัวชี้วัดกระทรวงคมนาคม	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	สัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารหรือสถานีรถไฟภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง	สัดส่วน	-	๘๔.๑๙	๘๔.๐๓
ตัวชี้วัดกระทรวงคมนาคม	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน															
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑													
สัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารหรือสถานีรถไฟภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง	สัดส่วน	-	๘๔.๑๙	๘๔.๐๓													

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน
		ณ เดือนสิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๒
เส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด ๒ และหมวด ๓ ครอบคลุมระดับอำเภอ*	ร้อยละ	๙๔.๘๗
เส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ ภูมิภาค ครอบคลุมระดับตำบล**	ร้อยละ	๖๘.๓๗ (จำนวน ๔,๙๖๐ ตำบล จาก ๗,๒๕๕ ตำบล)
หมายเหตุ *ปัจจุบัน สนส. มีฐานข้อมูลเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๒ และหมวด ๓ ครอบคลุมระดับอำเภอ โดยจัดเก็บจากระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) **สำหรับฐานข้อมูลเส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ ภูมิภาค มีการจัดเก็บข้อมูลรถโดยสารประจำทางที่ผ่านอำเภอและตำบลต่าง ๆ เพื่อวัดความครอบคลุมของรถโดยสารประจำทาง โดยได้มีการจัดทำหนังสือสอบถามสำนักงานขนส่งจังหวัดที่มีการจัดเก็บข้อมูล โดยฐานข้อมูลยังอยู่ในรูปแบบเอกสาร ขณะนี้อยู่ระหว่างการพัฒนาฐานข้อมูลให้เป็นระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้ ๑. โครงการศึกษาเพื่อจัดทำระบบสารสนเทศและฐานข้อมูลเพื่อการกำกับดูแลและการประเมินผลการประกอบการของเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ดำเนินการปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒) ๒. โครงการศึกษาเพื่อจัดทำระบบสารสนเทศและฐานข้อมูลเพื่อการกำกับดูแลและการประเมินผลการประกอบการของเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ ส่วนภูมิภาค (ดำเนินการปีงบประมาณ พ. ศ. ๒๕๖๓)		
เกณฑ์การให้คะแนน : ไม่มีเกณฑ์การให้คะแนน เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator)		
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร		
แหล่งที่มาของข้อมูล : • ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ของกรมการขนส่งทางบก • กรมการปกครอง • ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคม		

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design) เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ																																					
ตัวชี้วัดที่ ๒ : เวลารอคอยรถสาธารณะ																																					
คำอธิบายตัวชี้วัด มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดความน่าเชื่อถือของการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ โดยคำนวณจากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศ ซึ่งประกอบด้วยเวลารอคอยรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ หมวด ๔ ในเขตกรุงเทพมหานครและส่วนภูมิภาค หมวด ๒ และหมวด ๓																																					
ค่าเป้าหมาย <table border="1"> <tr> <th colspan="3">ค่าเป้าหมาย</th> </tr> <tr> <td>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</td> <td>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔</td> <td>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕</td> </tr> <tr> <td colspan="3">เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator)</td> </tr> </table>					ค่าเป้าหมาย			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator)																										
ค่าเป้าหมาย																																					
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕																																			
เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator)																																					
ข้อมูลพื้นฐาน <table border="1"> <tr> <th rowspan="2">ตัวชี้วัดที่ ๒ : เวลารอคอยรถสาธารณะ</th> <th rowspan="2">หน่วยวัด</th> <th colspan="3">ข้อมูลพื้นฐาน</th> </tr> <tr> <th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙</th> <th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐</th> <th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑</th> </tr> <tr> <td>รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานคร</td> <td rowspan="6">นาที/เที่ยว</td> <td>๒๔</td> <td>๒๒</td> <td>๑๙</td> </tr> <tr> <td>รถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ในเขตกรุงเทพมหานคร</td> <td>๑๗</td> <td>๑๘</td> <td>๒๒</td> </tr> <tr> <td>รถโดยสารประจำทาง หมวด ๒</td> <td>๒๗</td> <td>๒๘</td> <td>๔๐</td> </tr> <tr> <td>รถโดยสารประจำทาง หมวด ๓</td> <td>๒๓</td> <td>๒๕</td> <td>๒๙</td> </tr> <tr> <td>รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ส่วนภูมิภาค</td> <td>๑๘</td> <td>๑๘</td> <td>๑๙</td> </tr> <tr> <td>รถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ส่วนภูมิภาค</td> <td>๒๒</td> <td>๒๐</td> <td>๒๑</td> </tr> </table>					ตัวชี้วัดที่ ๒ : เวลารอคอยรถสาธารณะ	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานคร	นาที/เที่ยว	๒๔	๒๒	๑๙	รถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ในเขตกรุงเทพมหานคร	๑๗	๑๘	๒๒	รถโดยสารประจำทาง หมวด ๒	๒๗	๒๘	๔๐	รถโดยสารประจำทาง หมวด ๓	๒๓	๒๕	๒๙	รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ส่วนภูมิภาค	๑๘	๑๘	๑๙	รถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ส่วนภูมิภาค	๒๒	๒๐	๒๑
ตัวชี้วัดที่ ๒ : เวลารอคอยรถสาธารณะ	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน																																			
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑																																	
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานคร	นาที/เที่ยว	๒๔	๒๒	๑๙																																	
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ในเขตกรุงเทพมหานคร		๑๗	๑๘	๒๒																																	
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๒		๒๗	๒๘	๔๐																																	
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๓		๒๓	๒๕	๒๙																																	
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ส่วนภูมิภาค		๑๘	๑๘	๑๙																																	
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ส่วนภูมิภาค		๒๒	๒๐	๒๑																																	
เกณฑ์การให้คะแนน : ไม่มีเกณฑ์การให้คะแนน เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator)																																					
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักการขนส่งผู้โดยสาร																																					
แหล่งที่มาของข้อมูล : รายงานการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศ																																					

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design) เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ																																					
ตัวชี้วัดที่ ๓ : สัดส่วนรายการการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน																																					
คำอธิบายตัวชี้วัด มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดค่าใช้จ่ายของประชาชนในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ หากรายการการเดินทางมีอัตราที่สูง จะส่งผลให้ประชาชนมีรายจ่ายโดยรวมที่สูงไปด้วย โดยคำนวณจากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศ																																					
ค่าเป้าหมาย <table border="1"> <tr> <th colspan="3">ค่าเป้าหมาย</th> </tr> <tr> <td>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</td> <td>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔</td> <td>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕</td> </tr> <tr> <td colspan="3">เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator)</td> </tr> </table>					ค่าเป้าหมาย			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator)																										
ค่าเป้าหมาย																																					
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕																																			
เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator)																																					
ข้อมูลพื้นฐาน <table border="1"> <tr> <th rowspan="2">ตัวชี้วัดที่ ๓ : สัดส่วนรายการการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน</th> <th rowspan="2">หน่วยวัด</th> <th colspan="3">ข้อมูลพื้นฐาน</th> </tr> <tr> <th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙</th> <th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐</th> <th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑</th> </tr> <tr> <td>รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานคร</td> <td rowspan="6">สัดส่วน</td> <td>๑.๕๑</td> <td>๑.๙๓</td> <td>๑.๕๒</td> </tr> <tr> <td>รถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ในเขตกรุงเทพมหานคร</td> <td>๑.๓๖</td> <td>๑.๗๘</td> <td>๑.๑๗</td> </tr> <tr> <td>รถโดยสารประจำทาง หมวด ๒</td> <td>๑.๐๗</td> <td>๘.๙๕</td> <td>๙.๙๓</td> </tr> <tr> <td>รถโดยสารประจำทาง หมวด ๓</td> <td>๑.๒๔</td> <td>๑๒.๙๗</td> <td>๙.๒๑</td> </tr> <tr> <td>รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ส่วนภูมิภาค</td> <td>๑.๙๒</td> <td>๑.๒๓</td> <td>๑.๖๒</td> </tr> <tr> <td>รถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ส่วนภูมิภาค</td> <td>๒.๐๘</td> <td>๑.๔๑</td> <td>๑.๙๒</td> </tr> </table>					ตัวชี้วัดที่ ๓ : สัดส่วนรายการการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานคร	สัดส่วน	๑.๕๑	๑.๙๓	๑.๕๒	รถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ในเขตกรุงเทพมหานคร	๑.๓๖	๑.๗๘	๑.๑๗	รถโดยสารประจำทาง หมวด ๒	๑.๐๗	๘.๙๕	๙.๙๓	รถโดยสารประจำทาง หมวด ๓	๑.๒๔	๑๒.๙๗	๙.๒๑	รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ส่วนภูมิภาค	๑.๙๒	๑.๒๓	๑.๖๒	รถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ส่วนภูมิภาค	๒.๐๘	๑.๔๑	๑.๙๒
ตัวชี้วัดที่ ๓ : สัดส่วนรายการการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน																																			
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑																																	
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานคร	สัดส่วน	๑.๕๑	๑.๙๓	๑.๕๒																																	
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ในเขตกรุงเทพมหานคร		๑.๓๖	๑.๗๘	๑.๑๗																																	
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๒		๑.๐๗	๘.๙๕	๙.๙๓																																	
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๓		๑.๒๔	๑๒.๙๗	๙.๒๑																																	
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ส่วนภูมิภาค		๑.๙๒	๑.๒๓	๑.๖๒																																	
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ส่วนภูมิภาค		๒.๐๘	๑.๔๑	๑.๙๒																																	
เกณฑ์การให้คะแนน : ไม่มีเกณฑ์การให้คะแนน เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator)																																					
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักการขนส่งผู้โดยสาร																																					
แหล่งที่มาของข้อมูล : รายงานการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศ																																					

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้
รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)
เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ
เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ

ตัวชี้วัดที่ ๔ : ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดคุณภาพของการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ โดยคำนวณจากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศ

ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
ร้อยละ ๗๕	ร้อยละ ๗๕	ร้อยละ ๗๕

ข้อมูลพื้นฐาน

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑
ตัวชี้วัดที่ ๔ : ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ	ร้อยละ	๗๑.๒๐	๗๑.๗๙	๗๓.๗๐

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ เท่ากับหรือมากกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ
ระดับ ๔	ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕
ระดับ ๓	ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐
ระดับ ๒	ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๕
ระดับ ๑	ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๑๕

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด :

สำนักการขนส่งผู้โดยสาร

แหล่งที่มาของข้อมูล :

รายงานการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design) เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ												
ตัวชี้วัดที่ ๕ : ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางทุกประเภทการขนส่ง ตัวชี้วัดที่ ๕.๑ : ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อนิรลไฟประจำจังหวัด												
คำอธิบายตัวชี้วัด มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางไปยังสถานีรถไฟประจำจังหวัด เพื่อเดินทางต่อด้วยระบบการขนส่งสาธารณะทางรางได้โดยสะดวก โดยจะดำเนินการจัดเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อวิเคราะห์สภาพปัญหา สาเหตุ และการแก้ไข เพื่อวางแผนในการกำหนด (ปรับปรุง) เส้นทางรถโดยสารประจำทางให้สามารถเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟประจำจังหวัดทุกจังหวัดที่มีการให้บริการของระบบการขนส่งทางราง ทั้งนี้ เพื่อสนับสนุนให้ประชาชนใช้บริการระบบการขนส่งสาธารณะแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล คำนิยาม สถานีรถไฟประจำจังหวัด หมายถึง สถานีรถไฟประจำจังหวัดที่มีเส้นทางรถไฟให้บริการ ได้แก่ รถไฟพระนครหรืออยุธยา ลพบุรี นครสวรรค์ พิจิตร พิษณุโลก อุตรดิตถ์ ลำปาง ลำพูน เชียงใหม่ สระบุรี นครปฐม สุพรรณบุรี ราชบุรี นครราชสีมา บุรีรัมย์ ศรีสะเกษ อุบลราชธานี ขอนแก่น อุดรธานี หนองคาย สุรินทร์ เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี พัทลุง หาดใหญ่ ปัตตานี ยะลา ตรัง นครศรีธรรมราช กาญจนบุรี ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว ชลบุรี สมุทรสาคร (มหาชัย) และ สมุทรสงคราม (แม่กลอง) จำนวน ๓๘ แห่ง โดยข้อมูลพื้นฐานที่มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางแล้ว คิดเป็นร้อยละ ๗๓ เส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อนิรลไฟประจำจังหวัด หมายถึง การให้บริการของรถโดยสารประจำทางที่มีแนวเส้นทางกำหนดจุดจอด/จุดต้นทางบริเวณสถานีรถไฟประจำจังหวัด หรือมีแนวเส้นทางรถโดยสารประจำทางผ่านสถานีรถไฟประจำจังหวัด หรือมีรถโดยสารประจำทางให้บริการในรัศมีที่ประชาชนสามารถเดินทางไปยังสถานีรถไฟประจำจังหวัดได้สะดวก												
ค่าเป้าหมาย <table><tr><th colspan="3">ค่าเป้าหมาย</th></tr><tr><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</th><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔</th><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕</th></tr><tr><td>มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟประจำจังหวัด ร้อยละ ๘๐</td><td>มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟประจำจังหวัด ร้อยละ ๙๐</td><td>มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟประจำจังหวัด ร้อยละ ๑๐๐</td></tr></table>			ค่าเป้าหมาย			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟประจำจังหวัด ร้อยละ ๘๐	มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟประจำจังหวัด ร้อยละ ๙๐	มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟประจำจังหวัด ร้อยละ ๑๐๐	
ค่าเป้าหมาย												
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕										
มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟประจำจังหวัด ร้อยละ ๘๐	มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟประจำจังหวัด ร้อยละ ๙๐	มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟประจำจังหวัด ร้อยละ ๑๐๐										
เกณฑ์การให้คะแนน <table><tr><td>ระดับ ๕</td><td>ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อนิรลไฟประจำจังหวัด เป็นไปตามค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ</td></tr><tr><td>ระดับ ๔</td><td>ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อนิรลไฟประจำจังหวัด ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๓</td></tr><tr><td>ระดับ ๓</td><td>ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อนิรลไฟประจำจังหวัด ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๖</td></tr><tr><td>ระดับ ๒</td><td>ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อนิรลไฟประจำจังหวัด ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๙</td></tr><tr><td>ระดับ ๑</td><td>ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อนิรลไฟประจำจังหวัด ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๙</td></tr></table>			ระดับ ๕	ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อนิรลไฟประจำจังหวัด เป็นไปตามค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ	ระดับ ๔	ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อนิรลไฟประจำจังหวัด ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๓	ระดับ ๓	ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อนิรลไฟประจำจังหวัด ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๖	ระดับ ๒	ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อนิรลไฟประจำจังหวัด ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๙	ระดับ ๑	ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อนิรลไฟประจำจังหวัด ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๙
ระดับ ๕	ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อนิรลไฟประจำจังหวัด เป็นไปตามค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ											
ระดับ ๔	ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อนิรลไฟประจำจังหวัด ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๓											
ระดับ ๓	ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อนิรลไฟประจำจังหวัด ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๖											
ระดับ ๒	ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อนิรลไฟประจำจังหวัด ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๙											
ระดับ ๑	ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อนิรลไฟประจำจังหวัด ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๙											
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร แหล่งที่มาของข้อมูล: เส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อนิรลไฟประจำจังหวัด												

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design) เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ											
ตัวชี้วัดที่ ๕ : ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางทุกประเภทการขนส่ง											
ตัวชี้วัดที่ ๕.๒ : ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้า สายสีม่วง ช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน											
คำอธิบายตัวชี้วัด พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการจัดทำโครงการศึกษาระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ด้วยรถโดยสารประจำทางสนับสนุนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนตามกรอบของคณะกรรมการการคมนาคม สถาบันบัญญัติแห่งชาติที่เห็นว่าปัจจุบันมีรถไฟฟ้าซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ยังคงไม่สามารถเข้าถึงแหล่งชุมชนได้อย่างครอบคลุม จึงได้จัดทำรายงานการศึกษาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหารถโดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลแบบองค์รวม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาวิเคราะห์สภาพปัญหาสาเหตุและการแก้ไขทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการบริหารจัดการและกำกับดูแลการจราจร และด้านการบูรณาการระบบขนส่ง ซึ่งตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) ได้กำหนดโครงข่ายเส้นทางรถไฟฟ้าจำนวน ๑๒ เส้นทาง ซึ่งปัจจุบันมีความคืบหน้าที่แตกต่างกัน ซึ่งโครงการฯ นี้จะศึกษาเส้นทางรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทฯ ระยะที่ ๑ ที่เปิดดำเนินการแล้ว และจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในระยะเวลาอันใกล้ ได้แก่ สายสีม่วง (ช่วงคลองบางไผ่-เตาปูน) สายสีแดงเข้ม (ช่วงบางซื่อ-รังสิต) และสายสีเขียว (ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) เส้นทางสายสีม่วงช่วงคลองบางไผ่-เตาปูน เป็นเส้นทางรถไฟฟ้าชานเมืองและเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางทั้งทางบก ทางน้ำ และทางราง โดยมีเป้าหมายเพื่อลดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลเข้าสู่เมืองที่ครอบคลุมแหล่งธุรกิจ สถานที่ราชการ และตำแหน่งของจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) สำหรับเส้นทางอีก ๒ เส้นทางคือรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้มช่วงบางซื่อ-รังสิต และรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต เป็นการศึกษาเชิงพื้นที่ด้านทิศเหนือเพื่อให้สอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทาง และการตั้งถิ่นฐานของประชาชนที่เลือกที่อยู่อาศัยนอกเมือง หรือชานเมือง ส่งผลให้ประชาชนต้องเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมืองในช่วงเช้า และเดินทางออกนอกเมืองในช่วงเย็น ผนวกกับการไม่มีระบบขนส่งมวลชนรองรับความต้องการเดินทางของประชาชน และเป็นเส้นทางรถไฟฟ้าที่สามารถพัฒนาระบบขนส่งโครงข่ายการขนส่งระบบรองได้ โดยผ่านพื้นที่ชุมชนพื้นที่ราชการ รวมถึงสามารถเชื่อมโยงถึงระบบโครงข่ายรถไฟฟ้าข้างเคียงได้ โดยโครงการฯ นี้จะคัดเลือกเส้นทางระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ของเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงคลองบางไผ่-เตาปูน เพื่อดำเนินการทดสอบนำร่องระยะเวลาในการให้บริการไม่น้อยกว่า ๑ เดือน จำนวน ๑ เส้นทาง ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางทั้งทางบก ทางน้ำ และทางราง											
ค่าเป้าหมาย <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">ค่าเป้าหมาย</th></tr> <tr> <th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</th><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔</th><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ร้อยละความสำเร็จของโครงการฯ* ร้อยละ ๑๐๐ และมีการทดสอบนำร่องระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ของเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน จำนวน ๑ เส้นทาง ที่เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางราง และมีรายงานสรุปผลการทดสอบนำร่องการให้บริการ</td><td>กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทาง การเดินรถโดยสารประจำทาง ให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้า สายสีม่วงช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน</td><td>กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทาง การเดินรถโดยสารประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่องให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว</td></tr> </tbody> </table>			ค่าเป้าหมาย			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	ร้อยละความสำเร็จของโครงการฯ* ร้อยละ ๑๐๐ และมีการทดสอบนำร่องระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ของเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน จำนวน ๑ เส้นทาง ที่เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางราง และมีรายงานสรุปผลการทดสอบนำร่องการให้บริการ	กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทาง การเดินรถโดยสารประจำทาง ให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้า สายสีม่วงช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน	กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทาง การเดินรถโดยสารประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่องให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว
ค่าเป้าหมาย											
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕									
ร้อยละความสำเร็จของโครงการฯ* ร้อยละ ๑๐๐ และมีการทดสอบนำร่องระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ของเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน จำนวน ๑ เส้นทาง ที่เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางราง และมีรายงานสรุปผลการทดสอบนำร่องการให้บริการ	กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทาง การเดินรถโดยสารประจำทาง ให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้า สายสีม่วงช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน	กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทาง การเดินรถโดยสารประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่องให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว									

หมายเหตุ

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ กองบริหารรถโดยสารประจำทางพื้นที่กรุงเทพมหานครดำเนินโครงการศึกษาระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ด้วยรถโดยสารประจำทางสนับสนุนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน โดยจะสิ้นสุดโครงการฯ ในวันที่ ๙ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

เกณฑ์การให้คะแนน**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓**

ระดับ ๕	ร้อยละความสำเร็จของโครงการฯ ร้อยละ ๑๐๐ และมีการทดสอบนำร่องระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ของเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน จำนวน ๑ เส้นทาง ที่เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางราง และมีรายงานสรุปผลการ ทดสอบนำร่องการให้บริการ
ระดับ ๔	ร้อยละความสำเร็จของโครงการฯ ร้อยละ ๑๐๐ และมีการทดสอบนำร่องระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ของเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน จำนวน ๑ เส้นทาง ที่เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางราง
ระดับ ๓	ร้อยละความสำเร็จของโครงการฯ ร้อยละ ๑๐๐
ระดับ ๒	ร้อยละความสำเร็จของโครงการฯ มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๘๐
ระดับ ๑	ร้อยละความสำเร็จของโครงการฯ น้อยกว่าร้อยละ ๘๐

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

ระดับ ๕	ร้อยละความสำเร็จของการสำรวจแนวเส้นทางโดยสารประจำทางเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้วตามแผนพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทาง
ระดับ ๔	ร้อยละความสำเร็จของการกำหนดแผนพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว
ระดับ ๓	ร้อยละความสำเร็จของการกำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางรถโดยสารประจำทาง ให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน เป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้น ๆ
ระดับ ๒	ร้อยละความสำเร็จของการกำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางรถโดยสารประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่องให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐
ระดับ ๑	ร้อยละความสำเร็จของการกำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางรถโดยสารประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่องให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๑๐

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕

ระดับ ๕	ร้อยละความสำเร็จของการกำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการตามแผนพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทาง
ระดับ ๔	ร้อยละความสำเร็จของการสำรวจแนวเส้นทางโดยสารประจำทางเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้วตามแผนพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทาง
ระดับ ๓	ร้อยละความสำเร็จของการกำหนดแผนพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว เป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้น ๆ
ระดับ ๒	ร้อยละความสำเร็จของการกำหนดแผนพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐
ระดับ ๑	ร้อยละความสำเร็จของการกำหนดแผนพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๑๐

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : กองบริหารรถโดยสารประจำทางพื้นที่กรุงเทพมหานคร

แหล่งที่มาของข้อมูล : ผลการศึกษาโครงการศึกษาระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ด้วยรถโดยสารประจำทางสนับสนุนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้
รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ

เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ

ตัวชี้วัดที่ ๖ : พนักงานขับรถและรถที่มีความพร้อมตามมาตรการสแกนรถโดยสาร ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงถึงประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ โดยจัดเก็บข้อมูลการเดินทางช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ในแต่ละปี

คำนิยาม

พนักงานขับรถที่มีความพร้อม หมายถึง พนักงานขับรถที่ตรวจสอบแล้ว พบว่า ไม่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย
รถที่มีความพร้อม หมายถึง รถที่ตรวจสอบแล้ว พบว่า ไม่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย

สูตรคำนวณผลการดำเนินงาน

จำนวนพนักงานขับรถที่มีความพร้อม x ๑๐๐
จำนวนพนักงานขับรถที่ตรวจทั้งหมด

จำนวนรถที่มีความพร้อม x ๑๐๐
จำนวนรถที่ตรวจทั้งหมด

หมายเหตุ

การดำเนินการมาตาการสแกนรถโดยสารปีละ ๒ ครั้ง ๆ ละ ๒๑ วัน รวม ๔๒ วัน

ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕

ข้อมูลพื้นฐาน

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑
ร้อยละของพนักงานขับรถที่มีความพร้อมตามมาตรการสแกนรถโดยสาร ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ร้อยละ	-	๙๙.๙๙	๙๙.๙๙
ร้อยละของรถที่มีความพร้อมตามมาตรการสแกนรถโดยสาร ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ร้อยละ		๙๙.๙๐	๙๙.๙๙

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	พนักงานขับรถและรถที่มีความพร้อมตามมาตรการสแกนรถโดยสาร มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๙๕
ระดับ ๔	พนักงานขับรถและรถที่มีความพร้อมตามมาตรการสแกนรถโดยสาร ร้อยละ ๙๔.๐๐ – ๙๔.๙๙
ระดับ ๓	พนักงานขับรถและรถที่มีความพร้อมตามมาตรการสแกนรถโดยสาร ร้อยละ ๙๓.๐๐ – ๙๓.๙๙
ระดับ ๒	พนักงานขับรถและรถที่มีความพร้อมตามมาตรการสแกนรถโดยสาร ร้อยละ ๙๒.๐๐ – ๙๒.๙๙
ระดับ ๑	พนักงานขับรถและรถที่มีความพร้อมตามมาตรการสแกนรถโดยสาร น้อยกว่าร้อยละ ๙๒

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักการขนส่งผู้โดยสาร และกองตรวจการขนส่งทางบก

แหล่งที่มาของข้อมูล : ข้อมูลตามมาตรการสแกนรถโดยสาร

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design) เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ											
ตัวชี้วัดที่ ๗ : ร้อยละของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ											
คำอธิบายตัวชี้วัด มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดระดับการรองรับการให้บริการผู้พิการและผู้สูงอายุของสถานีขนส่งผู้โดยสาร ในรูปแบบของการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล (Universal Design) สนับสนุนให้สังคมเกิดความเข้มแข็งอย่างยั่งยืน โดยเลือกใช้จำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ หรือแบบ Universal Design จำนวน ๕ รายการ ได้แก่ ที่จอดรถ ทางลาด ห้องน้ำ ป้ายสัญลักษณ์ และจุดให้บริการข้อมูล สำหรับรายละเอียดอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการสำหรับคนพิการในสถานที่บริการภาคขนส่ง จะต้องสอดคล้องกับกฎหมายจำนวน ๓ ฉบับ ดังนี้ ● กฎกระทรวงกำหนดลักษณะ หรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะและบริการขนส่ง เพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. ๒๕๕๖ กระทรวงคมนาคม ● กฎกระทรวงกำหนดลักษณะ หรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการในอาคาร สถานที่ หรือบริการสาธารณะอื่นเพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. ๒๕๕๕ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ● กฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพและคนชรา พ.ศ. ๒๕๔๘ กระทรวงมหาดไทย สูตรคำนวณผลการดำเนินงาน $\frac{\text{จำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุและสามารถใช้ได้} \times 100}{\text{จำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมดที่มีอยู่ในปีประเมิน}}$ หมายเหตุ จำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทั่วประเทศ ๑๒๑ แห่ง (ขบ. ๒ แห่ง อปท. ๙๖ แห่ง บขส. ๘ แห่ง และเอกชน ๑๕ แห่ง) ที่มาของสิ่งอำนวยความสะดวก จำนวน ๕ รายการ ได้มีการประชุมหารือกันระหว่างหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคม เมื่อปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑											
ค่าเป้าหมาย <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">ค่าเป้าหมาย</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</td><td>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔</td><td>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕</td></tr> <tr> <td>ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐</td><td>ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐</td><td>ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐</td></tr> </tbody> </table>			ค่าเป้าหมาย			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐
ค่าเป้าหมาย											
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕									
ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐									

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design) เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ											
ตัวชี้วัดที่ ๘ : ระดับความสำเร็จของการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager)											
คำอธิบายตัวชี้วัด มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager) เพื่อทำหน้าที่วางแผน ควบคุม กำกับดูแล และบริหารจัดการกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารให้มีความปลอดภัยสูงสุด											
ค่าเป้าหมาย											
<table><tr><th colspan="3">ค่าเป้าหมาย</th></tr><tr><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</th><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔</th><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕</th></tr><tr><td>ออกกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.</td><td>ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน แบ่งเป็น (๑) รถโดยสารประจำทาง (๑๐) จำนวน ๑,๑๙๑ เส้นทาง (๒) รถโดยสารไม่ประจำทาง (๓๐) จำนวน ๓๐๐ ราย</td><td>ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน แบ่งเป็น (๑) รถโดยสารประจำทาง (๑๐) จำนวน ๒๙๘ เส้นทาง (๒) รถโดยสารไม่ประจำทาง (๓๐) จำนวน ๙๐๐ ราย</td></tr></table>			ค่าเป้าหมาย			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	ออกกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน แบ่งเป็น (๑) รถโดยสารประจำทาง (๑๐) จำนวน ๑,๑๙๑ เส้นทาง (๒) รถโดยสารไม่ประจำทาง (๓๐) จำนวน ๓๐๐ ราย	ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน แบ่งเป็น (๑) รถโดยสารประจำทาง (๑๐) จำนวน ๒๙๘ เส้นทาง (๒) รถโดยสารไม่ประจำทาง (๓๐) จำนวน ๙๐๐ ราย
ค่าเป้าหมาย											
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕									
ออกกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน แบ่งเป็น (๑) รถโดยสารประจำทาง (๑๐) จำนวน ๑,๑๙๑ เส้นทาง (๒) รถโดยสารไม่ประจำทาง (๓๐) จำนวน ๓๐๐ ราย	ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน แบ่งเป็น (๑) รถโดยสารประจำทาง (๑๐) จำนวน ๒๙๘ เส้นทาง (๒) รถโดยสารไม่ประจำทาง (๓๐) จำนวน ๙๐๐ ราย									
เกณฑ์การให้คะแนน											
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓											
ระดับ ๕	ออกกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.										
ระดับ ๔	กรม. พิจารณาให้ความเห็นชอบร่างกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.										
ระดับ ๓	กระทรวงคมนาคมพิจารณาและนำเสนอ กรม.พิจารณาร่างกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.										
ระดับ ๒	สำนักกฎหมาย กรมการขนส่งทางบก นำเสนอร่างกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา										
ระดับ ๑	จัดทำร่างกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เพื่อเพิ่มเติมข้อกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีระบบการจัดการความปลอดภัยในการขนส่ง โดยกำหนดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน										

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ - พ.ศ. ๒๕๖๕

ระดับ ๕	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะมีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ของปีนั้น ๆ
ระดับ ๔	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะมีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕
ระดับ ๓	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะมีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐
ระดับ ๒	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะมีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๕
ระดับ ๑	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะมีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๑๕

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด :

สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร

แหล่งที่มาของข้อมูล: -

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design) เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ
ตัวชี้วัดที่ ๙ : ร้อยละของจำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q – Bus
<u>คำอธิบายตัวชี้วัด</u> สำนักงานขนส่งผู้โดยสารได้จัดทำระบบรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ Q-Bus เพื่อยกระดับการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ ทั้งรถโดยสารประจำทาง และไม่ประจำทาง สร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้โดยสารว่า สามารถเดินทางได้อย่างสะดวก และมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น โดยผู้ประกอบการขนส่งที่มีการบริหารจัดการตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด จะได้รับการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ Q-Bus มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดความสำเร็จของการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ ทั้งรถโดยสารประจำทาง และรถโดยสารไม่ประจำทาง โดยวัดจากจำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่มีการพัฒนาคุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ Q-Bus และได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพมีจำนวนเพิ่มขึ้นจากปีฐาน <u>คำนิยาม</u> Q-Bus หมายถึง Qualified Bus รถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน <u>เกณฑ์การประเมินมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ Q-Bus</u> ๑. ข้อกำหนดด้านองค์กรและการบริหารจัดการ (Organization and Management) ๒. ข้อกำหนดด้านการปฏิบัติงาน (Operation) ๓. ข้อกำหนดด้านยานพาหนะ (vehicles) ๔. ข้อกำหนดด้านพนักงาน (Personnel) ๕. ข้อกำหนดด้านความปลอดภัย (Safety) <u>สูตรคำนวณผลการดำเนินงาน</u> $\frac{\text{จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรอง Q-Bus ในปีประเมิน X ๑๐๐}}{\text{จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ยื่นคำขอรับการรับรองในปีประเมิน}}$ <u>หมายเหตุ</u> ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ สำนักงานขนส่งผู้โดยสารได้เริ่มจัดทำระบบรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ Q – Bus มีผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ ยื่นคำขอรับรองมาตรฐาน Q – Bus จำนวนทั้งสิ้น ๓๘ ราย และผ่านเกณฑ์ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q – Bus จำนวน ๒๓ ราย มีจำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ผ่านการรับรอง ทั้งสิ้นจำนวน ๑,๔๙๐ คัน คิดเป็นร้อยละ ๓.๓๒ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด จำนวน ๔๔,๘๘๐ คัน (ข้อมูล ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๒) ● จำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด หมายถึง รถโดยสารประจำทาง หมวด ๒ หมวด ๓ และรถโดยสารไม่ประจำทาง (ไม่รวมรถตู้โดยสาร และรถโดยสารสองแถว) ณ วันสิ้นปีปฏิทิน ก่อนปีประเมิน ● จำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรอง Q – Bus หมายถึง รถโดยสารประจำทาง หมวด ๒ หมวด ๓ และรถโดยสารไม่ประจำทาง (ไม่รวมรถตู้โดยสาร และรถโดยสารสองแถว)

ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
ร้อยละ ๔ ของจำนวน รถโดยสารสาธารณะทั้งหมด	ร้อยละ ๕ ของจำนวน รถโดยสารสาธารณะทั้งหมด	ร้อยละ ๖ ของจำนวน รถโดยสารสาธารณะทั้งหมด

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ Q-Bus เพิ่มขึ้น เป็นไปตาม ค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ
ระดับ ๔	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ Q-Bus เพิ่มขึ้น ต่ำกว่าค่าเป้าหมาย ของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐
ระดับ ๓	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ Q-Bus เพิ่มขึ้น ต่ำกว่าค่าเป้าหมาย ของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๒๐
ระดับ ๒	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ Q-Bus เพิ่มขึ้น ต่ำกว่าค่าเป้าหมาย ของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๓๐
ระดับ ๑	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ Q-Bus เพิ่มขึ้น ต่ำกว่าค่าเป้าหมาย ของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๓๐

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด :

สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร

แหล่งที่มาของข้อมูล : -

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้
รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ

เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ

ตัวชี้วัดที่ ๑๐ : ร้อยละความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงถึงการจัดการและแก้ไขเรื่องร้องเรียนของประชาชนที่เกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะทั้งหมดผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ (โทร ๑๕๘๔)

พิจารณาความสำเร็จการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะที่กรมการขนส่งทางบกได้รับการร้องเรียนจากผู้ได้รับความเดือดร้อนจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะผ่านช่องทางการร้องเรียนของกรมการขนส่งทางบก ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค

คำนิยาม

ดำเนินการตามเรื่องที่ได้รับการร้องเรียน หมายถึง เรื่องร้องเรียนที่กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการส่งเรื่องร้องเรียนให้หน่วยงาน หรือผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกกรมการขนส่งทางบกเพื่อดำเนินการแก้ไขตามเรื่องร้องเรียนภายใน ๑๕ วันทำการ

ดำเนินการแก้ไขเรื่องร้องเรียนได้แล้วเสร็จ หมายถึง เรื่องร้องเรียนที่กรมการขนส่งทางบกได้ทำหนังสือแจ้งผู้ถูกร้องเรียนให้มารายงานตัวเพื่อชี้แจงข้อเท็จจริงภายใน ๑๕ วันทำการ และผู้ถูกร้องเรียนได้มารายงานตัวต่อเจ้าหน้าที่ตามหนังสือเรียก โดยเจ้าหน้าที่สอบสวนข้อเท็จจริงและดำเนินการลงโทษตามกฎหมายหากพบว่ากระทำความผิดตามข้อร้องเรียนจริง หรือยุติเรื่อง กรณีไม่ได้กระทำความผิดตามที่ถูกร้องเรียน พร้อมแจ้งผู้ร้องทางช่องทางต่างๆ เช่น ทำหนังสือหรือทางโทรศัพท์ หรือส่งข้อความ (SMS) ผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่ เป็นต้น

สูตรคำนวณผลการดำเนินงาน

จำนวนเรื่องร้องเรียนของประชาชนที่เกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการแก้ไขแล้วเสร็จ x ๑๐๐

จำนวนเรื่องร้องเรียนของประชาชนที่เกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด

ผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ (โทร ๑๕๘๔)

ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
ร้อยละ ๙๑.๕๘	ร้อยละ ๙๑.๕๘	ร้อยละ ๙๑.๕๘

ข้อมูลพื้นฐาน

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑
ตัวชี้วัดที่ ๙ : ร้อยละความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ	ร้อยละ	๙๑.๗๖	๙๕.๖๗	๙๒.๘๗

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	ดำเนินการแก้ไขเรื่องร้องเรียนและแจ้งผู้ร้องได้แล้วเสร็จ มากกว่าหรือเท่ากับ ร้อยละ ๙๑.๕๘
ระดับ ๔	ดำเนินการแก้ไขเรื่องร้องเรียนและแจ้งผู้ร้องได้แล้วเสร็จ ร้อยละ ๙๐.๖๘ – ๙๑.๕๗
ระดับ ๓	ดำเนินการแก้ไขเรื่องร้องเรียนและแจ้งผู้ร้องได้แล้วเสร็จ ร้อยละ ๘๙.๔๔ - ๙๐.๖๗
ระดับ ๒	ดำเนินการแก้ไขเรื่องร้องเรียนและแจ้งผู้ร้องได้แล้วเสร็จ น้อยกว่าร้อยละ ๘๙.๔๔
ระดับ ๑	ดำเนินการส่งเรื่องร้องเรียนให้หน่วยงาน หรือผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกกรมการขนส่งทางบกเพื่อดำเนินการแก้ไขตามเรื่องร้องเรียน ภายใน ๑๕ วันทำการ ร้อยละ ๑๐๐

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด :

กองตรวจการขนส่งทางบก

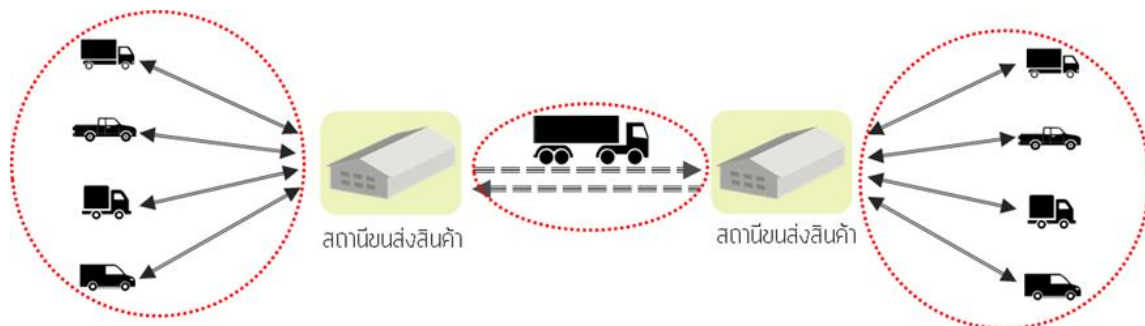
แหล่งที่มาของข้อมูล :

ข้อมูลการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ (โทร ๑๕๘๘๔)

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design) เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ												
ตัวชี้วัดที่ ๑ : ระดับความสำเร็จของการศึกษาวิเคราะห์และพัฒนาโครงสร้างอัตราค่าบริการการขนส่งด้วยรถบรรทุก												
คำอธิบายตัวชี้วัด มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำโครงสร้างอัตราค่าบริการการขนส่งด้วยรถบรรทุก เพื่อทราบดัชนีราคากลางและต้นทุนที่เหมาะสมของผู้ใช้บริการ โดยวัดจากระดับความสำเร็จการดำเนินโครงการ ๓ รายการ ดังนี้ ๑. โครงการศึกษาวิเคราะห์ต้นทุนและพัฒนาโครงสร้างอัตราค่าบริการสำหรับผู้ให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกนำร่อง โดยมีกลุ่มเป้าหมาย คือ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในสถานีขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบก (ดำเนินการปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓) ๒. โครงการศึกษาวิเคราะห์และพัฒนาโครงสร้างอัตราค่าบริการการขนส่งด้วยรถบรรทุกเชิงลึก โดยเน้นกลุ่มชนิดสินค้าที่สำคัญต่อผู้บริโภค ครอบคลุมทั่วประเทศ (ดำเนินการปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔) ๓. โครงการศึกษาวิเคราะห์และพัฒนาแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างความสามารถในการแข่งขันเพื่อลดต้นทุนของการขนส่งด้วยรถบรรทุก (ดำเนินการปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕)												
ค่าเป้าหมาย <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">ค่าเป้าหมาย</th> </tr> <tr> <th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</th> <th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔</th> <th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>มีโครงสร้างอัตราค่าบริการสำหรับผู้ให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกนำร่อง โดยมีกลุ่มเป้าหมาย คือ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในสถานีขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก</td> <td>มีโครงสร้างอัตราค่าบริการการขนส่งด้วยรถบรรทุกเชิงลึก โดยสามารถจำแนกกลุ่มชนิดสินค้าที่สำคัญต่อผู้บริโภคครอบคลุมทั่วประเทศ</td> <td>มีแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพ และลดต้นทุนของการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อลดภาระให้แก่ผู้ใช้บริการ</td> </tr> </tbody> </table>			ค่าเป้าหมาย			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	มีโครงสร้างอัตราค่าบริการสำหรับผู้ให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกนำร่อง โดยมีกลุ่มเป้าหมาย คือ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในสถานีขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก	มีโครงสร้างอัตราค่าบริการการขนส่งด้วยรถบรรทุกเชิงลึก โดยสามารถจำแนกกลุ่มชนิดสินค้าที่สำคัญต่อผู้บริโภคครอบคลุมทั่วประเทศ	มีแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพ และลดต้นทุนของการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อลดภาระให้แก่ผู้ใช้บริการ	
ค่าเป้าหมาย												
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕										
มีโครงสร้างอัตราค่าบริการสำหรับผู้ให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกนำร่อง โดยมีกลุ่มเป้าหมาย คือ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในสถานีขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก	มีโครงสร้างอัตราค่าบริการการขนส่งด้วยรถบรรทุกเชิงลึก โดยสามารถจำแนกกลุ่มชนิดสินค้าที่สำคัญต่อผู้บริโภคครอบคลุมทั่วประเทศ	มีแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพ และลดต้นทุนของการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อลดภาระให้แก่ผู้ใช้บริการ										
เกณฑ์การให้คะแนน <table border="1"> <tbody> <tr> <td>ระดับ ๕</td> <td>ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ในแต่ละปีงบประมาณ ร้อยละ ๑๐๐</td> </tr> <tr> <td>ระดับ ๔</td> <td>ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ในแต่ละปีงบประมาณ ร้อยละ ๙๐ แต่ไม่ถึงร้อยละ ๑๐๐</td> </tr> <tr> <td>ระดับ ๓</td> <td>ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ในแต่ละปีงบประมาณ ร้อยละ ๘๐ แต่ไม่ถึงร้อยละ ๙๐</td> </tr> <tr> <td>ระดับ ๒</td> <td>ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ในแต่ละปีงบประมาณ ร้อยละ ๗๐ แต่ไม่ถึงร้อยละ ๘๐</td> </tr> <tr> <td>ระดับ ๑</td> <td>ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ในแต่ละปีงบประมาณ น้อยกว่าร้อยละ ๗๐</td> </tr> </tbody> </table>			ระดับ ๕	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ในแต่ละปีงบประมาณ ร้อยละ ๑๐๐	ระดับ ๔	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ในแต่ละปีงบประมาณ ร้อยละ ๙๐ แต่ไม่ถึงร้อยละ ๑๐๐	ระดับ ๓	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ในแต่ละปีงบประมาณ ร้อยละ ๘๐ แต่ไม่ถึงร้อยละ ๙๐	ระดับ ๒	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ในแต่ละปีงบประมาณ ร้อยละ ๗๐ แต่ไม่ถึงร้อยละ ๘๐	ระดับ ๑	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ในแต่ละปีงบประมาณ น้อยกว่าร้อยละ ๗๐
ระดับ ๕	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ในแต่ละปีงบประมาณ ร้อยละ ๑๐๐											
ระดับ ๔	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ในแต่ละปีงบประมาณ ร้อยละ ๙๐ แต่ไม่ถึงร้อยละ ๑๐๐											
ระดับ ๓	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ในแต่ละปีงบประมาณ ร้อยละ ๘๐ แต่ไม่ถึงร้อยละ ๙๐											
ระดับ ๒	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ในแต่ละปีงบประมาณ ร้อยละ ๗๐ แต่ไม่ถึงร้อยละ ๘๐											
ระดับ ๑	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ในแต่ละปีงบประมาณ น้อยกว่าร้อยละ ๗๐											
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักงานการขนส่งสินค้า												
แหล่งที่มาของข้อมูล : ผลการศึกษาโครงการฯ												

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design) เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ
ตัวชี้วัดที่ ๒ : จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า
คำอธิบายตัวชี้วัด สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) เป็นสถานที่รวบรวมสินค้าจากแหล่งผลิตต่างๆในพื้นที่ใกล้เคียง มารวมกันแล้วจัดส่งไปยังปลายทาง และเป็นสถานที่กระจายสินค้าที่รวบรวมมาจากแหล่งผลิตต้นทางมากระจายในพื้นที่ การขนส่งระหว่างเมืองและภูมิภาคจะดำเนินการโดยใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ โดยนำสินค้าที่มีต้นทางและจุดปลายทางเดียวกันมารวมกัน เพื่อบรรทุกให้เต็มคันแล้วส่งไปยังสถานีขนส่งสินค้าปลายทาง ซึ่งมีการจำแนกและนำส่งสินค้าโดยใช้รถบรรทุกตามขนาดและจำนวนที่เหมาะสมไปยังสถานที่ปลายทาง เพื่อลดจำนวนเที่ยวรถบรรทุกที่ไม่เต็มคัน (Less Than Truckload : LTL) หรือรถบรรทุกเที่ยวเปล่า (Backhaul) ทั้งนี้ สมมติฐานดังกล่าวเป็นไปตามหลักของการรวบรวมและกระจาย (Hub & Spoke) ในระบบโลจิสติกส์ สถานีขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งทำหน้าที่ในการเป็นสถานที่รวบรวมและกระจายสินค้าด้วยรถบรรทุก เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโครงสร้างพื้นฐานประเภทหนึ่งที่จะสามารถสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งสินค้า ทำให้รถบรรทุกสินค้าไม่เต็มคันและจำนวนรถเที่ยวเปล่าในระบบการขนส่งสินค้าของประเทศไทยมีจำนวนลดลง จากที่ได้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า จึงสามารถกำหนดสมมติฐานเพื่อคำนวณ “จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า” ดังนี้ ๑. กรณีไม่มีสถานีขนส่งสินค้า รถบรรทุกจะทำการรับสินค้าจากแหล่งผลิต/ต้นทางเพื่อทำการขนส่งไปยังผู้รับปลายทาง โดยที่ไม่มีการรวบรวมจากหลายแหล่งผลิต และไม่มีการใช้พื้นที่การขนส่งร่วมกันให้เกิดประสิทธิภาพ ซึ่งจะทำให้มีการใช้ปริมาณรถบรรทุก มีเส้นทางและระยะทางที่ทำการขนส่ง รวมถึงการใช้เชื้อเพลิงเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ทำให้มีจำนวนรถบรรทุกไม่เต็มคันและรถบรรทุกเที่ยวเปล่าเกิดขึ้นในระบบการขนส่งจำนวนมาก ๒. กรณีเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเข้ามาใช้พื้นที่เพื่อทำการรวบรวมและกระจายสินค้า ▪ รถบรรทุกขาเข้า ซึ่งเป็นรถบรรทุกที่ทำการรับสินค้ามาจากแหล่งผลิต/ต้นทาง เข้ามาภายในพื้นที่สถานีขนส่งสินค้า เพื่อให้ผู้ประกอบการดำเนินการขนถ่ายเพื่อเตรียมการกระจายสินค้าไปยังปลายทาง โดยสินค้าส่วนใหญ่ที่เข้าใช้สถานี ได้แก่ สินค้าอุปโภค บริโภค วัสดุก่อสร้าง โดยรถบรรทุกที่เข้ามาส่งสินค้าภายในสถานีส่วนใหญ่มีการบรรทุกไม่เต็มคัน (Less than truckload) ▪ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า จะดำเนินการจัดเตรียมการขนส่งสินค้า เช่น การตรวจสอบสินค้า (Inspection) การคัดแยก (Sortation) การจัดเรียงสินค้าตามใบขนสินค้า (Part Order Sortation/Mix Freight) การออกเอกสารที่เกี่ยวข้อง (Freight Document) และดำเนินการบรรจุสินค้าขึ้นรถบรรทุกพร้อมทำการขนส่ง ▪ รถบรรทุกขาออก เมื่อเตรียมความพร้อมเรียบร้อยแล้ว ผู้ประกอบการจะทำการกรอกข้อมูลการขนส่งสินค้าลงในระบบประตูอัตโนมัติ (GCS) ได้แก่ ทะเบียนรถบรรทุก ประเภทสินค้า ต้นทาง ปลายทาง เมื่อบันทึกข้อมูลแล้วจะปล่อยรถบรรทุกออกจากช่องทาง โดยบริเวณทางออกจะผ่านการตรวจสอบข้อมูลและตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกโดยระบบ GCS ซึ่งจะมีการประมวลผลและเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบบริหารสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal Management System : TTMS) โดยรถบรรทุกที่ทำการขนส่งสินค้าขาออกจากสถานีส่วนใหญ่จะเป็นการบรรจุในลักษณะเต็มคัน (Full Truck Load) รวมถึงมีการใช้รถบรรทุกคันเดียวกันกับที่เข้ามาส่งสินค้าทำการกระจายสินค้าไปยังปลายทางต่อไป ซึ่งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าต่อเที่ยวและลดจำนวนรถบรรทุกเที่ยวเปล่า (Backhaul) ซึ่งในอนาคตหากมีสถานีขนส่งสินค้าที่กระจายครอบคลุมพื้นที่ภูมิภาคทั่วประเทศ จะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งจากการใช้รถบรรทุกเต็มคัน และลดจำนวนรถบรรทุกเที่ยวเปล่าที่มีอยู่ในระบบปัจจุบัน รวมถึงเป็นการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางถนนและโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศ

ทั้งนี้ ในบางกรณีผู้ประกอบการจะไม่คำนึงถึงการขนส่งให้เต็มคันหรือมีการขนส่งเที่ยวเปล่าในขากลับ เนื่องจากลูกค้าต้องการให้ขนส่งสินค้าตามเวลาที่กำหนด (On-time delivery) โดยผู้ประกอบการได้รับค่าจ้างที่เหมาะสม



สูตรคำนวณผลการดำเนินงาน

$$\frac{(\text{จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันปีปัจจุบัน} - \text{จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันปีฐาน}) \times 100}{\text{จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันปีฐาน}}$$

ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ๓,๕๐๐ คันเมื่อเทียบกับปีฐาน	จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ๗,๐๐๐ คันเมื่อเทียบกับปีฐาน	จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ๑๐,๕๐๐ คันเมื่อเทียบกับปีฐาน

หมายเหตุ

ข้อมูลปีฐาน = จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันขาออกจากสถานีขนส่งสินค้า ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (๗๘๐,๐๐๐ คัน)

เกณฑ์การให้คะแนน

	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
ระดับ ๕	มีจำนวนรถฯ เพิ่มขึ้นตั้งแต่ ๓,๕๐๐ คันขึ้นไป	มีจำนวนรถฯ เพิ่มขึ้นตั้งแต่ ๗,๐๐๐ คันขึ้นไป	มีจำนวนรถฯ เพิ่มขึ้นตั้งแต่ ๑๐,๕๐๐ คันขึ้นไป
ระดับ ๔	มีจำนวนรถฯ เพิ่มขึ้นตั้งแต่ ๓,๐๐๐ - ๓,๔๙๙ คันขึ้นไป	มีจำนวนรถฯ เพิ่มขึ้นตั้งแต่ ๖,๕๐๐ - ๖,๙๙๙ คันขึ้นไป	มีจำนวนรถฯ เพิ่มขึ้นตั้งแต่ ๑๐,๐๐๐ - ๑๐,๔๙๙ คันขึ้นไป
ระดับ ๓	มีจำนวนรถฯ เพิ่มขึ้นตั้งแต่ ๒,๕๐๐ - ๒,๙๙๙ คันขึ้นไป	มีจำนวนรถฯ เพิ่มขึ้นตั้งแต่ ๖,๐๐๐ - ๖,๔๙๙ คันขึ้นไป	มีจำนวนรถฯ เพิ่มขึ้นตั้งแต่ ๙,๕๐๐ - ๙,๙๙๙ คันขึ้นไป
ระดับ ๒	มีจำนวนรถฯ เพิ่มขึ้นตั้งแต่ ๒,๐๐๐ - ๒,๔๙๙ คันขึ้นไป	มีจำนวนรถฯ เพิ่มขึ้นตั้งแต่ ๕,๕๐๐ - ๕,๙๙๙ คันขึ้นไป	มีจำนวนรถฯ เพิ่มขึ้นตั้งแต่ ๙,๐๐๐ - ๙,๔๙๙ คันขึ้นไป
ระดับ ๑	มีจำนวนรถฯ เพิ่มขึ้นน้อยกว่า ๒,๐๐๐ คันขึ้นไป	มีจำนวนรถฯ เพิ่มขึ้นน้อยกว่า ๕,๕๐๐ คันขึ้นไป	มีจำนวนรถฯ เพิ่มขึ้นน้อยกว่า ๙,๐๐๐ คันขึ้นไป

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด :

สำนักการขนส่งสินค้า

แหล่งที่มาของข้อมูล :

- ข้อมูลจากระบบบริหารสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal Management System: TTMS)
- ข้อมูลจากระบบควบคุมประตูอัตโนมัติ (Gate Control System: GCS)

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้
รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)
เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ
เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ

ตัวชี้วัดที่ ๓ : จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) และได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพฯ เพิ่มจำนวนขึ้น

สูตรคำนวณผลการดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓)

$$\frac{(\text{จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark ในปีการประเมิน} - \text{จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark ในปีก่อนการประเมิน}) \times 100}{\text{จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark ในปีฐาน}}$$

สูตรคำนวณผลการดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔)

$$\frac{\text{จำนวนรถบรรทุกไม่ประจำทางที่ได้ Q Mark ในปีการประเมิน} \times 100}{\text{จำนวนรถบรรทุกไม่ประจำทาง (สะสม) ทั่วประเทศ ในปีประเมิน}}$$

หมายเหตุ

จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark ในปีฐาน (จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark สะสมตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๒ - ๒๕๕๘) เท่ากับ ๒๘๔ ราย

ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑๓	-	-

ข้อมูลพื้นฐาน

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑
จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น	ร้อยละ	๑๓.๐๓	๑๗.๒๕	๒๐.๐๗

เกณฑ์การให้คะแนน

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

ระดับ ๕	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น เป็นไปตามค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ
ระดับ ๔	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑
ระดับ ๓	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑.๕
ระดับ ๒	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๒
ระดับ ๑	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๒

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด :

สำนักการขนส่งสินค้า

แหล่งที่มาของข้อมูล : -

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design) เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ																				
ตัวชี้วัดที่ ๔ : จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น																				
คำอธิบายตัวชี้วัด มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาและส่งเสริมให้จำนวนรถบรรทุกที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) มีปริมาณเพิ่มขึ้น																				
ค่าเป้าหมาย <table border="1"> <tr> <th colspan="3">ค่าเป้าหมาย</th> </tr> <tr> <th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</th> <th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔</th> <th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕</th> </tr> <tr> <td>-</td> <td>จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ๗,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน</td> <td>จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ๙,๐๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน</td> </tr> </table>			ค่าเป้าหมาย			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	-	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ๗,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ๙,๐๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน									
ค่าเป้าหมาย																				
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕																		
-	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ๗,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ๙,๐๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน																		
หมายเหตุ จำนวนรถบรรทุกที่ได้รับการรับรอง Q Mark ในปีฐาน (พ.ศ. ๒๕๖๑) เท่ากับ ๔๘,๐๐๐ คัน																				
เกณฑ์การให้คะแนน <table border="1"> <tr> <th></th> <th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔</th> <th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕</th> </tr> <tr> <td>ระดับ ๕</td> <td>จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น เท่ากับ ๗,๕๐๐ คันหรือมากกว่า</td> <td>จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น เท่ากับ ๙,๐๐๐ คันหรือมากกว่า</td> </tr> <tr> <td>ระดับ ๔</td> <td>จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ ๗,๐๐๐ – ๗,๔๙๙ คัน</td> <td>จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ ๘,๕๐๐ – ๘,๙๙๙ คัน</td> </tr> <tr> <td>ระดับ ๓</td> <td>จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ ๖,๕๐๐ – ๖,๙๙๙ คัน</td> <td>จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ ๘,๐๐๐ – ๘,๔๙๙ คัน</td> </tr> <tr> <td>ระดับ ๒</td> <td>จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ ๖,๐๐๐ – ๖,๔๙๙ คัน</td> <td>จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ ๗,๕๐๐ – ๗,๙๙๙ คัน</td> </tr> <tr> <td>ระดับ ๑</td> <td>จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น น้อยกว่า ๖,๐๐๐ คัน</td> <td>จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น น้อยกว่า ๗,๕๐๐ คัน</td> </tr> </table>				ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	ระดับ ๕	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น เท่ากับ ๗,๕๐๐ คันหรือมากกว่า	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น เท่ากับ ๙,๐๐๐ คันหรือมากกว่า	ระดับ ๔	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ ๗,๐๐๐ – ๗,๔๙๙ คัน	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ ๘,๕๐๐ – ๘,๙๙๙ คัน	ระดับ ๓	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ ๖,๕๐๐ – ๖,๙๙๙ คัน	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ ๘,๐๐๐ – ๘,๔๙๙ คัน	ระดับ ๒	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ ๖,๐๐๐ – ๖,๔๙๙ คัน	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ ๗,๕๐๐ – ๗,๙๙๙ คัน	ระดับ ๑	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น น้อยกว่า ๖,๐๐๐ คัน	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น น้อยกว่า ๗,๕๐๐ คัน
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕																		
ระดับ ๕	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น เท่ากับ ๗,๕๐๐ คันหรือมากกว่า	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น เท่ากับ ๙,๐๐๐ คันหรือมากกว่า																		
ระดับ ๔	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ ๗,๐๐๐ – ๗,๔๙๙ คัน	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ ๘,๕๐๐ – ๘,๙๙๙ คัน																		
ระดับ ๓	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ ๖,๕๐๐ – ๖,๙๙๙ คัน	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ ๘,๐๐๐ – ๘,๔๙๙ คัน																		
ระดับ ๒	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ ๖,๐๐๐ – ๖,๔๙๙ คัน	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ ๗,๕๐๐ – ๗,๙๙๙ คัน																		
ระดับ ๑	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น น้อยกว่า ๖,๐๐๐ คัน	จำนวนรถบรรทุกที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น น้อยกว่า ๗,๕๐๐ คัน																		
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักการขนส่งสินค้า																				
แหล่งที่มาของข้อมูล :-																				

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและ แข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล เป้าประสงค์ที่ ๑. การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ																						
ตัวชี้วัดที่ ๕ : ระดับความสำเร็จของการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager)																						
คำอธิบายตัวชี้วัด มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager) เพื่อทำหน้าที่วางแผน ควบคุม กำกับดูแล และบริหารจัดการกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าให้มีความปลอดภัยสูงสุด																						
ค่าเป้าหมาย <table border="1"> <tr> <th align="center" colspan="3">ค่าเป้าหมาย</th> </tr> <tr> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕</th> </tr> <tr> <td align="center">ออกกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.</td> <td align="center">ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ จัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน จำนวน ๔๐๐ ราย</td> <td align="center">ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ จัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน จำนวน ๑,๖๐๐ ราย</td> </tr> </table>			ค่าเป้าหมาย			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	ออกกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ จัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน จำนวน ๔๐๐ ราย	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ จัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน จำนวน ๑,๖๐๐ ราย											
ค่าเป้าหมาย																						
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕																				
ออกกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ จัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน จำนวน ๔๐๐ ราย	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ จัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน จำนวน ๑,๖๐๐ ราย																				
เกณฑ์การให้คะแนน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ <table border="1"> <tr> <td align="center">ระดับ ๕</td> <td>ออกกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.</td> </tr> <tr> <td align="center">ระดับ ๔</td> <td>ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบร่างกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.</td> </tr> <tr> <td align="center">ระดับ ๓</td> <td>กระทรวงคมนาคมพิจารณาและนำเสนอ ครม.พิจารณาร่างกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.</td> </tr> <tr> <td align="center">ระดับ ๒</td> <td>สำนักกฎหมาย กรมการขนส่งทางบก นำเสนอร่างกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา</td> </tr> <tr> <td align="center">ระดับ ๑</td> <td>จัดทำร่างกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เพื่อเพิ่มเติมข้อกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีระบบการจัดการความปลอดภัยในการขนส่ง โดยกำหนดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน</td> </tr> </table> ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ <table border="1"> <tr> <td align="center">ระดับ ๕</td> <td>ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน เป็นไปตามค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ</td> </tr> <tr> <td align="center">ระดับ ๔</td> <td>ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕</td> </tr> <tr> <td align="center">ระดับ ๓</td> <td>ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐</td> </tr> <tr> <td align="center">ระดับ ๒</td> <td>ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๕</td> </tr> <tr> <td align="center">ระดับ ๑</td> <td>ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๑๕</td> </tr> </table>			ระดับ ๕	ออกกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	ระดับ ๔	ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบร่างกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	ระดับ ๓	กระทรวงคมนาคมพิจารณาและนำเสนอ ครม.พิจารณาร่างกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	ระดับ ๒	สำนักกฎหมาย กรมการขนส่งทางบก นำเสนอร่างกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา	ระดับ ๑	จัดทำร่างกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เพื่อเพิ่มเติมข้อกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีระบบการจัดการความปลอดภัยในการขนส่ง โดยกำหนดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน	ระดับ ๕	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน เป็นไปตามค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ	ระดับ ๔	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕	ระดับ ๓	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐	ระดับ ๒	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๕	ระดับ ๑	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๑๕
ระดับ ๕	ออกกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.																					
ระดับ ๔	ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบร่างกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.																					
ระดับ ๓	กระทรวงคมนาคมพิจารณาและนำเสนอ ครม.พิจารณาร่างกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.																					
ระดับ ๒	สำนักกฎหมาย กรมการขนส่งทางบก นำเสนอร่างกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา																					
ระดับ ๑	จัดทำร่างกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เพื่อเพิ่มเติมข้อกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีระบบการจัดการความปลอดภัยในการขนส่ง โดยกำหนดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน																					
ระดับ ๕	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน เป็นไปตามค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ																					
ระดับ ๔	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕																					
ระดับ ๓	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐																					
ระดับ ๒	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๕																					
ระดับ ๑	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๑๕																					
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักการขนส่งสินค้า																						
แหล่งที่มาของข้อมูล : -																						

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับขี่ปลอดภัย

ตัวชี้วัดที่ ๑ : จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุโดยสารสาธารณะลดลง

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพ จากการกำกับ ดูแล และควบคุมระบบการขนส่งทางถนน ซึ่งใช้ข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่มีรถโดยสารสาธารณะเป็นทั้งต้นเหตุและคู่กรณี โดยเป็นตัวชี้วัดที่ใช้ข้อมูลจากการรวบรวมข้อมูลของ สขพ.๑-๕ และ สขจ. ทุกจังหวัดทั่วประเทศ เป็นผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดดังกล่าว

คำเป้าหมาย

คำเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี

ข้อมูลพื้นฐาน

การกำหนดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุโดยสาธารณะใช้ข้อมูลจากสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก เฉลี่ย
ย้อนหลัง ๓ ปี

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑
จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ เฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	จำนวน	๒๕๔		
ตัวชี้วัดที่ ๔ : จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ รถโดยสารสาธารณะลดลง	จำนวน	๓๑๔	๒๒๖	๒๒๑

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง สูงกว่าหรือเป็นไปตามค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ
ระดับ ๔	จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕
ระดับ ๓	จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐
ระดับ ๒	จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๕
ระดับ ๑	จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๑๕

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด :

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

แหล่งที่มาของข้อมูล :

ข้อมูลจาก สขพ.๑-๕ และ สขจ.ทกจังหวัด โดย สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบกรวบรวม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม			
เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับขี่ปลอดภัย			
ตัวชี้วัดที่ ๒ : จำนวนอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑,๐๐๐ ล้านคัน – กิโลเมตร			
คำอธิบายตัวชี้วัด			
มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินอุบัติเหตุทางถนนของประเทศในภาพรวม โดยใช้จำนวนอุบัติเหตุคิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑,๐๐๐ ล้านคัน – กิโลเมตร โดยเป็นตัวชี้วัดเชิงนโยบายที่ต้องดำเนินการเพื่อสะท้อนภาพรวมผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก ในด้านความปลอดภัยทางถนน และใช้ข้อมูลจากกรมทางหลวงเป็นผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดดังกล่าว			
คำเป้าหมาย			
คำเป้าหมาย			
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	
ข้อมูลพื้นฐาน			
การกำหนดจำนวนอุบัติเหตุคิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑,๐๐๐ ล้านคัน – กิโลเมตร ใช้ข้อมูลจากกรมทางหลวง เฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี			
ปีงบประมาณ	ปริมาณการเดินทาง (คัน-กิโลเมตร)	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	อัตราอุบัติเหตุต่อปริมาณ การเดินทาง (๑,๐๐๐ ล้าน คัน -กิโลเมตร)
๒๕๕๙	๒๖๓,๔๙๒,๒๔๐,๐๐๓	๑๔,๙๑๙	๕๖.๖๒
๒๕๖๐	๒๖๘,๘๘๑,๘๓๐,๒๘๑	๑๕,๗๘๖	๕๘.๗๑
๒๕๖๑	๓๐๒,๒๕๐,๐๗๖,๕๖๖	๑๖,๑๘๐	๕๓.๕๓
ค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	๒๗๘,๒๐๘,๐๔๘,๙๕๐	๑๕,๖๒๘	๕๖.๑๗
เกณฑ์การให้คะแนน			
ระดับ ๕	จำนวนอุบัติเหตุคิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑,๐๐๐ ล้านคัน – กิโลเมตร สูงกว่าหรือเป็นไปตามค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ		
ระดับ ๔	จำนวนอุบัติเหตุคิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑,๐๐๐ ล้านคัน – กิโลเมตร ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕		
ระดับ ๓	จำนวนอุบัติเหตุคิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑,๐๐๐ ล้านคัน – กิโลเมตร ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐		
ระดับ ๒	จำนวนอุบัติเหตุคิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑,๐๐๐ ล้านคัน – กิโลเมตร ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๒๕		
ระดับ ๑	จำนวนอุบัติเหตุคิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑,๐๐๐ ล้านคัน – กิโลเมตร กว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๒๕		
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก			
แหล่งที่มาของข้อมูล : กรมทางหลวง			

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับขี่ปลอดภัย																						
ตัวชี้วัดที่ ๓ : จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง																						
คำอธิบายตัวชี้วัด มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินอุบัติเหตุทางถนนของประเทศในภาพรวม โดยใช้จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถเป็นต้นเหตุ โดยคำนึงถึงความมั่นคง แข็งแรง และปลอดภัย ของรถที่นำมาใช้บนท้องถนน โดยเป็นตัวชี้วัดที่ใช้ข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดดังกล่าว																						
ค่าเป้าหมาย <table border="1"> <tr> <th align="center" colspan="3">ค่าเป้าหมาย</th> </tr> <tr> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕</th> </tr> <tr> <td align="center">ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี</td> <td align="center">ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี</td> <td align="center">ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี</td> </tr> </table>					ค่าเป้าหมาย			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี									
ค่าเป้าหมาย																						
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕																				
ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี																				
ข้อมูลพื้นฐาน การกำหนดจำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถใช้ข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี <table border="1"> <tr> <th align="center" rowspan="2">ตัวชี้วัด</th> <th align="center" rowspan="2">หน่วยวัด</th> <th align="center" colspan="3">ข้อมูลพื้นฐาน</th> </tr> <tr> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑</th> </tr> <tr> <td>ข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถ เฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี</td> <td align="center">จำนวน</td> <td align="center" colspan="3">๔,๙๗๒</td> </tr> <tr> <td>ตัวชี้วัดที่ ๒ : จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง</td> <td align="center">จำนวน</td> <td align="center">๗,๐๔๙</td> <td align="center">๓,๔๑๔</td> <td align="center">๔,๔๕๒</td> </tr> </table>					ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	ข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถ เฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	จำนวน	๔,๙๗๒			ตัวชี้วัดที่ ๒ : จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง	จำนวน	๗,๐๔๙	๓,๔๑๔	๔,๔๕๒
ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน																				
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑																		
ข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถ เฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	จำนวน	๔,๙๗๒																				
ตัวชี้วัดที่ ๒ : จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง	จำนวน	๗,๐๔๙	๓,๔๑๔	๔,๔๕๒																		
เกณฑ์การให้คะแนน <table border="1"> <tr> <td align="center">ระดับ ๕</td> <td>จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง สูงกว่าหรือเป็นไปตามค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ</td> </tr> <tr> <td align="center">ระดับ ๔</td> <td>จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕</td> </tr> <tr> <td align="center">ระดับ ๓</td> <td>จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐</td> </tr> <tr> <td align="center">ระดับ ๒</td> <td>จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๕</td> </tr> <tr> <td align="center">ระดับ ๑</td> <td>จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๑๕</td> </tr> </table>					ระดับ ๕	จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง สูงกว่าหรือเป็นไปตามค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ	ระดับ ๔	จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕	ระดับ ๓	จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐	ระดับ ๒	จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๕	ระดับ ๑	จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๑๕								
ระดับ ๕	จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง สูงกว่าหรือเป็นไปตามค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ																					
ระดับ ๔	จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕																					
ระดับ ๓	จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐																					
ระดับ ๒	จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๕																					
ระดับ ๑	จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๑๕																					
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก																						
แหล่งที่มาของข้อมูล: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ																						

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับที่ปลอดภัย																						
ตัวชี้วัดที่ ๔ : จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ลดลง																						
คำอธิบายตัวชี้วัด มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินอุบัติเหตุทางถนนของประเทศในภาพรวม โดยใช้จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนหรือผู้ขับขี่เป็นต้นเหตุ เนื่องมาจากการกิจกรรมการขนส่งทางบกส่วนหนึ่งเป็นการอนุญาต หรือออกใบอนุญาตขับรถให้กับบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถในการขับรถ เพื่อให้สามารถขับรถได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย โดยเป็นตัวชี้วัดที่ใช้ข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดดังกล่าว																						
ค่าเป้าหมาย <table border="1"> <tr> <th align="center" colspan="3">ค่าเป้าหมาย</th> </tr> <tr> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕</th> </tr> <tr> <td align="center">ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี</td> <td align="center">ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี</td> <td align="center">ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี</td> </tr> </table>					ค่าเป้าหมาย			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี									
ค่าเป้าหมาย																						
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕																				
ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี																				
ข้อมูลพื้นฐาน การกำหนดจำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนใช้ข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี <table border="1"> <tr> <th align="center" rowspan="2">ตัวชี้วัด</th> <th align="center" rowspan="2">หน่วยวัด</th> <th align="center" colspan="3">ข้อมูลพื้นฐาน</th> </tr> <tr> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑</th> </tr> <tr> <td>ข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคน เฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี</td> <td align="center">จำนวน</td> <td align="center" colspan="3">๔๓,๘๕๔</td> </tr> <tr> <td>ตัวชี้วัดที่ ๓ : จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนลดลง</td> <td align="center">จำนวน</td> <td align="center">๓๙,๐๐๐</td> <td align="center">๔๑,๘๑๒</td> <td align="center">๕๐,๗๕๑</td> </tr> </table>					ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	ข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคน เฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	จำนวน	๔๓,๘๕๔			ตัวชี้วัดที่ ๓ : จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนลดลง	จำนวน	๓๙,๐๐๐	๔๑,๘๑๒	๕๐,๗๕๑
ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน																				
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑																		
ข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคน เฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	จำนวน	๔๓,๘๕๔																				
ตัวชี้วัดที่ ๓ : จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนลดลง	จำนวน	๓๙,๐๐๐	๔๑,๘๑๒	๕๐,๗๕๑																		
เกณฑ์การให้คะแนน <table border="1"> <tr> <td>ระดับ ๕</td> <td>จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนลดลง สูงกว่าหรือเป็นไปตามค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ</td> </tr> <tr> <td>ระดับ ๔</td> <td>จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕</td> </tr> <tr> <td>ระดับ ๓</td> <td>จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐</td> </tr> <tr> <td>ระดับ ๒</td> <td>จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๕</td> </tr> <tr> <td>ระดับ ๑</td> <td>จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๑๕</td> </tr> </table>					ระดับ ๕	จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนลดลง สูงกว่าหรือเป็นไปตามค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ	ระดับ ๔	จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕	ระดับ ๓	จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐	ระดับ ๒	จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๕	ระดับ ๑	จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๑๕								
ระดับ ๕	จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนลดลง สูงกว่าหรือเป็นไปตามค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ																					
ระดับ ๔	จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕																					
ระดับ ๓	จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐																					
ระดับ ๒	จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๕																					
ระดับ ๑	จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๑๕																					
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก																						
แหล่งที่มาของข้อมูล: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ																						

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับที่ปลอดภัย																	
ตัวชี้วัดที่ ๕ : ระดับความสำเร็จของการนำข้อมูลจาก GPS มาใช้ในการศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่และพัฒนาแนวทางในการลดพฤติกรรมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ																	
ตัวชี้วัดที่ ๕.๑ : การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดของรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบจากระบบ GPS																	
คำอธิบายตัวชี้วัด มีวัตถุประสงค์เพื่อนำข้อมูลจาก GPS มาใช้ในการศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่และพัฒนาแนวทางในการลดพฤติกรรมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยวัดจากการใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดของรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบจากระบบ GPS สูตรคำนวณผลการดำเนินงาน $\frac{\text{จำนวนการใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดของรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบจากระบบ GPS (ครั้ง)} \times 100}{\text{จำนวนรถโดยสารและรถบรรทุกที่ติดตั้งระบบ GPS (คัน)}}$																	
ค่าเป้าหมาย <table border="1"> <tr> <th align="center" colspan="3">ค่าเป้าหมาย</th> </tr> <tr> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕</th> </tr> <tr> <td align="center">๓ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน</td> <td align="center">๓ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน</td> <td align="center">๓ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน</td> </tr> </table>					ค่าเป้าหมาย			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	๓ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน	๓ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน	๓ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน				
ค่าเป้าหมาย																	
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕															
๓ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน	๓ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน	๓ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน															
ข้อมูลพื้นฐาน <table border="1"> <tr> <th align="center" rowspan="2">ตัวชี้วัด</th> <th align="center" rowspan="2">หน่วยวัด</th> <th align="center" colspan="3">ข้อมูลพื้นฐาน</th> </tr> <tr> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑</th> </tr> <tr> <td>ตัวชี้วัดที่ ๕.๑ : การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดของรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบจากระบบ GPS</td> <td align="center">ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน</td> <td align="center">-</td> <td align="center">-</td> <td align="center">๖.๗๐</td> </tr> </table>					ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	ตัวชี้วัดที่ ๕.๑ : การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดของรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบจากระบบ GPS	ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน	-	-	๖.๗๐
ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน															
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑													
ตัวชี้วัดที่ ๕.๑ : การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดของรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบจากระบบ GPS	ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน	-	-	๖.๗๐													
เกณฑ์การให้คะแนน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ <table border="1"> <tr> <td>ระดับ ๕</td> <td>ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ตามแผน ร้อยละ ๑๐๐</td> </tr> <tr> <td>ระดับ ๔</td> <td>ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ตามแผน ร้อยละ ๙๐ แต่ไม่ถึงร้อยละ ๑๐๐</td> </tr> <tr> <td>ระดับ ๓</td> <td>ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ตามแผน ร้อยละ ๘๐ แต่ไม่ถึงร้อยละ ๙๐</td> </tr> <tr> <td>ระดับ ๒</td> <td>ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ตามแผน ร้อยละ ๗๐ แต่ไม่ถึงร้อยละ ๘๐</td> </tr> <tr> <td>ระดับ ๑</td> <td>ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ตามแผน น้อยกว่าร้อยละ ๗๐</td> </tr> </table>					ระดับ ๕	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ตามแผน ร้อยละ ๑๐๐	ระดับ ๔	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ตามแผน ร้อยละ ๙๐ แต่ไม่ถึงร้อยละ ๑๐๐	ระดับ ๓	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ตามแผน ร้อยละ ๘๐ แต่ไม่ถึงร้อยละ ๙๐	ระดับ ๒	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ตามแผน ร้อยละ ๗๐ แต่ไม่ถึงร้อยละ ๘๐	ระดับ ๑	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ตามแผน น้อยกว่าร้อยละ ๗๐			
ระดับ ๕	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ตามแผน ร้อยละ ๑๐๐																
ระดับ ๔	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ตามแผน ร้อยละ ๙๐ แต่ไม่ถึงร้อยละ ๑๐๐																
ระดับ ๓	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ตามแผน ร้อยละ ๘๐ แต่ไม่ถึงร้อยละ ๙๐																
ระดับ ๒	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ตามแผน ร้อยละ ๗๐ แต่ไม่ถึงร้อยละ ๘๐																
ระดับ ๑	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ ตามแผน น้อยกว่าร้อยละ ๗๐																
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : ศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS																	
แหล่งที่มาของข้อมูล : สถิติจากระบบ GPS																	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับที่ปลอดภัย																	
ตัวชี้วัดที่ ๕ : ระดับความสำเร็จของการนำข้อมูลจาก GPS มาใช้ในการศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่และพัฒนาแนวทางในการลดพฤติกรรมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ																	
ตัวชี้วัดที่ ๕.๒ : ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS																	
คำอธิบายตัวชี้วัด มีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงถึงการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย สร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ผู้ใช้บริการรถสาธารณะ โดยเป็นตัวชี้วัดที่สำคัญในการกำกับ ดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และต้องดำเนินการเพื่อสะท้อนภาพรวมผลการดำเนินงานในด้านความปลอดภัย โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ เก็บข้อมูลจากการบริหารจัดการข้อมูลของรถโดยสารและรถบรรทุกที่ติดตั้ง GPS ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕ ดำเนินการกับผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS ตามเขตจังหวัด โดยดำเนินการจัดทำหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิด และจัดทำสรุปรายงานผลการดำเนินการ สูตรคำนวณผลการดำเนินงาน $\frac{\text{จำนวนการออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS} \times 100}{\text{จำนวนรถโดยสารและรถบรรทุกสินค้าที่ตรวจพบการกระทำความผิดจากระบบ GPS}}$																	
ค่าเป้าหมาย <table border="1"> <tr> <th align="center" colspan="3">ค่าเป้าหมาย</th> </tr> <tr> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕</th> </tr> <tr> <td align="center">มีการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐</td> <td align="center">มีการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๑</td> <td align="center">มีการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๒</td> </tr> </table>					ค่าเป้าหมาย			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	มีการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐	มีการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๑	มีการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๒				
ค่าเป้าหมาย																	
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕															
มีการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐	มีการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๑	มีการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๒															
หมายเหตุ <table border="1"> <tr> <th align="center" rowspan="2">ตัวชี้วัด</th> <th align="center" rowspan="2">หน่วยวัด</th> <th align="center" colspan="3">ข้อมูลพื้นฐาน</th> </tr> <tr> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๐</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒</th> </tr> <tr> <td align="center">ตัวชี้วัดที่ ๕.๒ : ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS</td> <td align="center">ร้อยละ</td> <td align="center">-</td> <td align="center">-</td> <td align="center">๑๐.๑๔**</td> </tr> </table> **ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ดำเนินการออกหนังสือกับรถที่ใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด					ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒	ตัวชี้วัดที่ ๕.๒ : ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS	ร้อยละ	-	-	๑๐.๑๔**
ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน															
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒													
ตัวชี้วัดที่ ๕.๒ : ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS	ร้อยละ	-	-	๑๐.๑๔**													
เกณฑ์การให้คะแนน <table border="1"> <tr> <td align="center">ระดับ ๕</td> <td>ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับ รถที่ติดตั้ง GPS ตามเป้าหมายของปีนั้น ๆ</td> </tr> <tr> <td align="center">ระดับ ๔</td> <td>ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับ รถที่ติดตั้ง GPS ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕</td> </tr> <tr> <td align="center">ระดับ ๓</td> <td>ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับ รถที่ติดตั้ง GPS ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐</td> </tr> <tr> <td align="center">ระดับ ๒</td> <td>ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับ รถที่ติดตั้ง GPS ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๕</td> </tr> <tr> <td align="center">ระดับ ๑</td> <td>ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับ รถที่ติดตั้ง GPS ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๑๕</td> </tr> </table>					ระดับ ๕	ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับ รถที่ติดตั้ง GPS ตามเป้าหมายของปีนั้น ๆ	ระดับ ๔	ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับ รถที่ติดตั้ง GPS ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕	ระดับ ๓	ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับ รถที่ติดตั้ง GPS ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐	ระดับ ๒	ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับ รถที่ติดตั้ง GPS ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๕	ระดับ ๑	ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับ รถที่ติดตั้ง GPS ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๑๕			
ระดับ ๕	ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับ รถที่ติดตั้ง GPS ตามเป้าหมายของปีนั้น ๆ																
ระดับ ๔	ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับ รถที่ติดตั้ง GPS ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕																
ระดับ ๓	ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับ รถที่ติดตั้ง GPS ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐																
ระดับ ๒	ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับ รถที่ติดตั้ง GPS ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๕																
ระดับ ๑	ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับ รถที่ติดตั้ง GPS ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๑๕																
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : ศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS																	
แหล่งที่มาของข้อมูล : - สถิติจากระบบ GPS - รายงานผลการดำเนินการจาก กตส. และ สขจ. ทั่วประเทศ																	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับที่ปลอดภัย	
ตัวชี้วัดที่ ๖ : ระดับความสำเร็จโครงการ“Sure Driving Smart Driver” และการนำไปสู่การปฏิบัติ	
คำอธิบายตัวชี้วัด การยกระดับมาตรฐานคุณภาพผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) ประกอบด้วยโครงการ/กิจกรรมย่อยมากมาย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ขับรถใบอนุญาตขับรถมีความรู้และทักษะที่ถูกต้องเหมาะสมในการขับรถอย่างปลอดภัย การยกระดับดังกล่าวแบ่งกลุ่มการดำเนินงานเป็น ๕ กลุ่ม แต่ละกลุ่มประกอบด้วยโครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาแล้วเสร็จแตกต่างกัน ดังนี้	
โครงการ	ปีที่สำเร็จ
๑. การยกระดับด้านมาตรฐานการดำเนินงานตามกระบวนการขอและต่ออายุใบอนุญาตขับรถให้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ ได้แก่	
๑.๑ การจัดหาและติดตั้งตู้ Kiosk สำหรับดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถ	๒๕๖๒
๑.๒ การพัฒนาระบบการทดสอบสมรรถนะทางร่างกาย (e-Performance)	๒๕๖๔
๑.๓ การพัฒนาระบบลงทะเบียนเพื่อควบคุมการอบรมในห้องอบรมด้วยการอ่านบัตรพร้อมสแกนลายนิ้วมือ (e-Enrollment)	๒๕๖๑
๑.๔ การพัฒนาระบบการเรียนการสอนภาคทฤษฎีด้วยตนเอง (e-Learning)	๒๕๖๒
๑.๕ การพัฒนาระบบการทดสอบภาคทฤษฎี e-Exam ที่สามารถควบคุมจากส่วนกลาง	๒๕๖๒
๑.๖ การพัฒนาระบบการอบรมหลักสูตรต่าง ๆ ตามความต้องการของผู้เข้าอบรม (e-Lecturing)	๒๕๖๓
๑.๗ การพัฒนาระบบการทดสอบขับรถภาคปฏิบัติด้วยอิเล็กทรอนิกส์ (e-Driving)	๒๕๖๒
๒. การยกระดับบุคลากรกรมการขนส่งทางบก	
๒.๑ ผู้ฝึกสอนขับรถต้องเข้ารับการอบรมเป็นประจำทุกปี	๒๕๖๒
๒.๒ ผู้ฝึกสอนขับรถต้องสอบเพื่อต่ออายุใบอนุญาตเป็นผู้ฝึกสอน	๒๕๖๒
๒.๓ ส่งบุคลากรของกรมการขนส่งทางบกเข้ารับการอบรมเพื่อเพิ่มพูนทักษะ	๒๕๖๓
๓. การยกระดับด้านสถานที่ & สิ่งอำนวยความสะดวก	
๓.๑ ปรับปรุงหอพัก ณ โรงเรียนสอนขับรถลำลูกกา จ.ปทุมธานี	๒๕๖๒
๓.๒ การสร้างศูนย์สอนขับรถจังหวัดสุราษฎร์ธานี	๒๕๖๓
๔. การยกระดับด้านคุณภาพการอบรมและทดสอบ	
๔.๑ การปรับปรุงเนื้อหาการอบรมหลักสูตรต่าง ๆ	๒๕๖๓
๔.๒ การปรับปรุงคุณภาพข้อสอบ	๒๕๖๓
๔.๓ การเพิ่มจำนวนคลังข้อสอบและลงเสียงภาษาไทย	๒๕๖๓
๔.๔ การเพิ่มข้อสอบภาษาอังกฤษและลงเสียง	๒๕๖๓
๔.๕ การพัฒนาระบบการออกหนังสือรับรองผ่านการอบรมหลักสูตรการขนส่งวัตถุอันตราย	๒๕๖๓
๔.๖ การอบรมหลักสูตรสำหรับผู้ขับรถโดยสารสองชั้น	๒๕๖๓
๕. การยกระดับมาตรฐานคุณภาพโรงเรียนสอนขับรถ	
๕.๑ การนำมาตรฐานคุณภาพมาใช้กับโรงเรียนสอนขับรถที่ ขบ. ให้การรับรอง (มาตรฐาน Q)	๒๕๖๓
๕.๒ การอนุญาตให้โรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับมาตรฐาน Q และมีระบบ e-Lecturing เพิ่มหลักสูตรอบรมพิเศษ เช่น ผู้ขับรถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์รับจ้าง ผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ฯลฯ	๒๕๖๓
๕.๓ การยกระดับมาตรฐานครูฝึกสอนขับรถ	๒๕๖๔

คำเป้าหมาย

คำเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
การดำเนินโครงการ/กิจกรรมตามข้อ ๑.๖ ๒.๓ ๓.๒ ๔.๑ - ๔.๖ ๕.๑ - ๕.๒	การดำเนินโครงการ/กิจกรรมตามข้อ ๑.๒ ๕.๓	โครงการฯ มีแผนสิ้นสุดปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

ข้อมูลพื้นฐาน

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑
ตัวชี้วัดที่ ๖ : ระดับความสำเร็จโครงการ “Sure Driving Smart Driver” และการนำไปสู่การปฏิบัติ	ระดับ	๕	๕	๕

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	ระดับความสำเร็จโครงการ “Sure Driving Smart Driver” และการนำไปสู่การปฏิบัติ ตามเป้าหมายของปีนั้น ๆ
ระดับ ๔	ระดับความสำเร็จโครงการ “Sure Driving Smart Driver” และการนำไปสู่การปฏิบัติ ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกิน ๒ รายการ
ระดับ ๓	ระดับความสำเร็จโครงการ “Sure Driving Smart Driver” และการนำไปสู่การปฏิบัติ ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกิน ๓ รายการ
ระดับ ๒	ระดับความสำเร็จโครงการ “Sure Driving Smart Driver” และการนำไปสู่การปฏิบัติ ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกิน ๔ รายการ
ระดับ ๑	ระดับความสำเร็จโครงการ “Sure Driving Smart Driver” และการนำไปสู่การปฏิบัติ ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่า ๔ รายการ

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด :

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

แหล่งที่มาของข้อมูล :

กลุ่มมาตรฐานใบอนุญาตและโรงเรียนสอนขับรถ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป้าประสงค์ที่ ๓ การขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม																	
ตัวชี้วัดที่ ๑ : ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนน (การจัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร)																	
คำอธิบายตัวชี้วัด มีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงถึงผลกระทบจากการขนส่งทางถนนที่มีต่อสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับตัวชี้วัดของกระทรวงคมนาคม คือ ร้อยละของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งลดลง เมื่อเทียบกับการปล่อยในกรณีฐาน (Business as usual : BAU) ในป็นั้น ๆ โดยจะวัดระดับความสำเร็จในการจัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เพื่อใช้ในการประเมินการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง ต่อไป																	
ค่าเป้าหมาย <table border="1"> <tr> <th align="center" colspan="3">ค่าเป้าหมาย</th> </tr> <tr> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕</th> </tr> <tr> <td align="center">จัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้ สนข. อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง</td> <td align="center">จัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้ สนข. อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง</td> <td align="center">จัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้ สนข. อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง</td> </tr> </table>					ค่าเป้าหมาย			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	จัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้ สนข. อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง	จัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้ สนข. อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง	จัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้ สนข. อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง				
ค่าเป้าหมาย																	
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕															
จัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้ สนข. อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง	จัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้ สนข. อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง	จัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้ สนข. อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง															
ข้อมูลพื้นฐาน <table border="1"> <tr> <th align="center" rowspan="2">ตัวชี้วัดที่ ๑ : ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนน</th> <th align="center" rowspan="2">หน่วยวัด</th> <th align="center" colspan="3">ข้อมูลพื้นฐาน</th> </tr> <tr> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑</th> </tr> <tr> <td align="center">การจัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้ สนข.</td> <td align="center">ครั้ง</td> <td align="center">-</td> <td align="center">-</td> <td align="center">๑</td> </tr> </table>					ตัวชี้วัดที่ ๑ : ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	การจัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้ สนข.	ครั้ง	-	-	๑
ตัวชี้วัดที่ ๑ : ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน															
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑													
การจัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้ สนข.	ครั้ง	-	-	๑													
เกณฑ์การให้คะแนน <table border="1"> <tr> <td align="center">ระดับ ๕</td> <td align="center">จัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้ สนข. อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง</td> </tr> <tr> <td align="center">ระดับ ๑</td> <td align="center">ไม่มีการดำเนินการจัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้ สนข.</td> </tr> </table>					ระดับ ๕	จัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้ สนข. อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง	ระดับ ๑	ไม่มีการดำเนินการจัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้ สนข.									
ระดับ ๕	จัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้ สนข. อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง																
ระดับ ๑	ไม่มีการดำเนินการจัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้ สนข.																
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักวิศวกรรมยานยนต์																	
แหล่งที่มาของข้อมูล: หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของกรมการขนส่งทางบก เช่น ศทส., สนส., สนค., สนท. และ ศบร. เป็นต้น (รายการข้อมูลที่ สนข. ต้องการรวบรวมเพื่อนำไปคำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจก เช่น สถิติจำนวนรถแยกตามชนิดเชื้อเพลิง ระยะการเดินทางของรถ และข้อมูลการบรรทุกสินค้าด้วยรถบรรทุก เป็นต้น)																	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
เป้าประสงค์ที่ ๓ การขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัดที่ ๒ : ปริมาณมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนน

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาการระบายนํ้าทางอากาศและเสียงของรถราชการ ให้มีระดับไม่เกินมาตรฐานที่กำหนด ซึ่งเป็นตัวอย่างที่ดีในการแก้ไขปัญหาด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมของรัฐบาล และเป็นมาตรการส่วนหนึ่งในการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง โดยจะมีการจัดทำโครงการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรถราชการ และจัดทำเป็นรายงานการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรถราชการในทก ๆ ปี

สูตรคำนวณผลการดำเนินงาน

จำนวนรถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบมลพิษในปีงบประมาณปัจจุบัน x ๑๐๐
 จำนวนรถที่เข้ารับการตรวจสอบมลพิษทั้งหมดตามโครงการในปีงบประมาณปัจจุบัน

คำเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
ร้อยละของจำนวนรถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบมลพิษไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐ และมีการจัดส่งรายงานการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรบกวนการอย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง		

ข้อมูลพื้นฐาน

ตัวชี้วัดที่ ๒ : ปริมาณมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑
ร้อยละของจำนวนรถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบมลพิษ	ร้อยละ	๙๘.๒๓	๙๘.๑๒	๙๘.๔๐
การจัดส่งรายงานการตรวจสอบมลพิษทางอากาศ และเสียงรบกวนการให้สำนักนายกรัฐมนตรี และกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	ครั้ง	๑	๑	๑

เกณฑ์การให้คะแนน					

ระดับ ๕	ร้อยละของจำนวนรถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบมลพิษ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐ และมีการจัดส่งรายงาน
ระดับ ๔	ร้อยละของจำนวนรถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบมลพิษ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ และมีการจัดส่งรายงาน
ระดับ ๓	ร้อยละของจำนวนรถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบมลพิษ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐ และมีการจัดส่งรายงาน
ระดับ ๒	ร้อยละของจำนวนรถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบมลพิษ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๖๐ และมีการจัดส่งรายงาน
ระดับ ๑	ร้อยละของจำนวนรถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบมลพิษ น้อยกว่าร้อยละ ๖๐ และมีการจัดส่งรายงาน

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักวิศวกรรมยานยนต์

แหล่งที่มาของข้อมูล :

๑. สนว. ดำเนินการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรบกวนในสังกัด คค. จำนวน ๑๗ หน่วยงาน ปีละ ๒ รอบ
๒. สนว. ดำเนินการรวบรวมผลการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรบกวนในสังกัด คค. ที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของ สพพ. ๑-๕ และสำนักงานขนส่งจังหวัด จำนวน ๑๙๙ แห่ง ปีละ ๒ รอบ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ													
เป้าประสงค์ที่ ๔ การให้บริการที่เป็นเลิศ													
ตัวชี้วัดที่ ๑ : ร้อยละความพึงพอใจ													
คำอธิบายตัวชี้วัด													
กรมการขนส่งทางบกมีภารกิจในการให้บริการประชาชน เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนในด้านต่าง ๆ เช่น งานใบอนุญาตขับรถ งานทะเบียนรถ เป็นต้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงถึงความพึงพอใจของประชาชนผู้มาติดต่อราชการกับกรมการขนส่งทางบก โดยเก็บข้อมูลจากการวัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการในแต่ละปี ซึ่งสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑ - ๕ สำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด และทุกหน่วยงานร่วมกันรับผิดชอบในการวัดความพึงพอใจของประชาชนผู้ให้บริการ													
ค่าเป้าหมาย													
<table><tr><th colspan="3">ค่าเป้าหมาย</th></tr><tr><td>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</td><td>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔</td><td>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕</td></tr><tr><td>มากกว่าร้อยละ ๘๕</td><td>มากกว่าร้อยละ ๘๕</td><td>มากกว่าร้อยละ ๘๕</td></tr></table>					ค่าเป้าหมาย			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	มากกว่าร้อยละ ๘๕	มากกว่าร้อยละ ๘๕	มากกว่าร้อยละ ๘๕
ค่าเป้าหมาย													
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕											
มากกว่าร้อยละ ๘๕	มากกว่าร้อยละ ๘๕	มากกว่าร้อยละ ๘๕											
ข้อมูลพื้นฐาน													
ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน											
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑									
ตัวชี้วัดที่ ๑ : ร้อยละความพึงพอใจ	ร้อยละ	๙๕.๐๑	๙๔.๓๒	๙๖.๘๒									
เกณฑ์การให้คะแนน													
ระดับ ๕	ร้อยละความพึงพอใจ มากกว่าร้อยละ ๘๕												
ระดับ ๔	ร้อยละความพึงพอใจ เท่ากับร้อยละ ๘๐ - ๘๕												
ระดับ ๓	ร้อยละความพึงพอใจ เท่ากับร้อยละ ๗๕ - ๗๙.๙												
ระดับ ๒	ร้อยละความพึงพอใจ เท่ากับร้อยละ ๗๐ - ๗๔.๙												
ระดับ ๑	ร้อยละความพึงพอใจ น้อยกว่าร้อยละ ๗๐												
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑ - ๕ สำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด และกองแผนงาน													
แหล่งที่มาของข้อมูล: สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑ - ๕ สำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด ดำเนินการสำรวจข้อมูล โดยใช้แบบสอบถามความพึงพอใจของประชาชนผู้มาใช้บริการ นำข้อมูลการสำรวจมาประมวลผลและสรุปผลการสำรวจความพึงพอใจที่มีต่อหน่วยงานต่อไป โดย สขพ. ๕ จะนำร่องดำเนินการสำรวจข้อมูลโดยให้ประชาชนกรอกแบบสอบถามผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยการสแกน QR Code													

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ											
เป้าประสงค์ที่ ๔ การให้บริการที่เป็นเลิศ											
ตัวชี้วัดที่ ๒ : ร้อยละความไม่พึงพอใจ											
คำอธิบายตัวชี้วัด											
เป็นการวัดร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการสำรวจความไม่พึงพอใจของประชาชนที่มีต่องานบริการของกรมการขนส่งทางบก (ส่วนกลาง) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยวิธีการดำเนินการสำรวจความไม่พึงพอใจของประชาชนที่มีต่องานบริการของกรมการขนส่งทางบก (ส่วนกลาง) ที่ให้บริการด้านทะเบียนและภาษีรถ ด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ ซึ่งในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ จะเป็นการดำเนินการเพื่อทดสอบแบบสำรวจ											
ค่าเป้าหมาย											
<table><tr><th colspan="3">ค่าเป้าหมาย</th></tr><tr><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</th><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔</th><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕</th></tr><tr><td>กำหนดค่าเป้าหมายจากผลสำรวจประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓</td><td>น้อยกว่าค่าเป้าหมายประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓</td><td>น้อยกว่าค่าเป้าหมายประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓</td></tr></table>			ค่าเป้าหมาย			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	กำหนดค่าเป้าหมายจากผลสำรวจประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓	น้อยกว่าค่าเป้าหมายประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓	น้อยกว่าค่าเป้าหมายประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓
ค่าเป้าหมาย											
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕									
กำหนดค่าเป้าหมายจากผลสำรวจประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓	น้อยกว่าค่าเป้าหมายประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓	น้อยกว่าค่าเป้าหมายประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓									
หมายเหตุ											
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้ดำเนินการทดลองสำรวจความไม่พึงพอใจของประชาชนที่มีต่องานบริการของกรมการขนส่งทางบก (ส่วนกลาง) ซึ่งได้ผลการสำรวจในภาพรวมอยู่ในระดับน้อยที่สุด ร้อยละ ๒๙.๖๐ และในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๓ จะดำเนินการสำรวจความไม่พึงพอใจของประชาชนที่มีต่องานบริการของกรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศ เพื่อนำข้อมูลผลสำรวจมาใช้กำหนดค่าเป้าหมายและเป็นข้อมูลพื้นฐานต่อไป											
เกณฑ์การให้คะแนน											
ระดับ ๕	ร้อยละความไม่พึงพอใจ เป็นไปตามค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ										
ระดับ ๔	ร้อยละความไม่พึงพอใจ มากกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕										
ระดับ ๓	ร้อยละความไม่พึงพอใจ มากกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐										
ระดับ ๒	ร้อยละความไม่พึงพอใจ มากกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๕										
ระดับ ๑	ร้อยละความไม่พึงพอใจ มากกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ เกินร้อยละ ๑๕										
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด:											
สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑ – ๕ สำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด และกองแผนงาน											
แหล่งที่มาของข้อมูล:											
รายงานผลการสำรวจความไม่พึงพอใจของประชาชนที่มีต่องานบริการของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑ – ๕ สำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัดดำเนินการสำรวจข้อมูล โดยใช้แบบสอบถามความไม่พึงพอใจของประชาชนที่มีต่องานบริการของกรมการขนส่งทางบก และกองแผนงานนำผลการสำรวจมาประมวลผลและสรุปผลการสำรวจความไม่พึงพอใจของประชาชนที่มีต่องานบริการของกรมการขนส่งทางบก											

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ เป้าประสงค์ที่ ๔ การให้บริการที่เป็นเลิศ												
ตัวชี้วัดที่ ๓ : สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล												
คำอธิบายตัวชี้วัด มีวัตถุประสงค์เพื่อให้งานบริการของกรมการขนส่งทางบกอำนวยความสะดวกประชาชนได้อย่างรวดเร็ว โปร่งใส ลดการเดินทางและการติดต่อราชการ โดยปรับเปลี่ยนกระบวนการทั้งหมดของกรมการขนส่งทางบกให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัล ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ ค่านิยาม กระบวนการ หมายถึง กระบวนการทั้งหมดของกรมการขนส่งทางบก ตามคู่มือสำหรับประชาชน รูปแบบดิจิทัล หมายถึง การที่ประชาชนสามารถติดต่อราชการผ่านช่องทางดิจิทัล โดยไม่ต้องเดินทางมาติดต่อที่สำนักงานขนส่ง กรมการขนส่งทางบก หมายเหตุ ตัวชี้วัดตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (๒๐) ประเด็น การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ กำหนดให้หน่วยงานภาครัฐดำเนินการปรับเปลี่ยนกระบวนการให้เป็นดิจิทัลทั้งหมดภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐												
ค่าเป้าหมาย <table border="1"> <tr> <th align="center" colspan="3">ค่าเป้าหมาย</th> </tr> <tr> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕</th> </tr> <tr> <td align="center">ปรับเปลี่ยนกระบวนการ ให้เป็นดิจิทัล จำนวน ๑๐ เรื่อง</td> <td align="center">ปรับเปลี่ยนกระบวนการ ให้เป็นดิจิทัล ร้อยละ ๓๐ ของคู่มือสำหรับประชาชน</td> <td align="center">ปรับเปลี่ยนกระบวนการ ให้เป็นดิจิทัล ร้อยละ ๕๐ ของคู่มือสำหรับประชาชน</td> </tr> </table>			ค่าเป้าหมาย			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	ปรับเปลี่ยนกระบวนการ ให้เป็นดิจิทัล จำนวน ๑๐ เรื่อง	ปรับเปลี่ยนกระบวนการ ให้เป็นดิจิทัล ร้อยละ ๓๐ ของคู่มือสำหรับประชาชน	ปรับเปลี่ยนกระบวนการ ให้เป็นดิจิทัล ร้อยละ ๕๐ ของคู่มือสำหรับประชาชน	
ค่าเป้าหมาย												
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕										
ปรับเปลี่ยนกระบวนการ ให้เป็นดิจิทัล จำนวน ๑๐ เรื่อง	ปรับเปลี่ยนกระบวนการ ให้เป็นดิจิทัล ร้อยละ ๓๐ ของคู่มือสำหรับประชาชน	ปรับเปลี่ยนกระบวนการ ให้เป็นดิจิทัล ร้อยละ ๕๐ ของคู่มือสำหรับประชาชน										
เกณฑ์การให้คะแนน <table border="1"> <tr> <td align="center">ระดับ ๕</td> <td>สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล เป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้น ๆ</td> </tr> <tr> <td align="center">ระดับ ๔</td> <td>สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕</td> </tr> <tr> <td align="center">ระดับ ๓</td> <td>สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐</td> </tr> <tr> <td align="center">ระดับ ๒</td> <td>สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๕</td> </tr> <tr> <td align="center">ระดับ ๑</td> <td>สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๑๕</td> </tr> </table>			ระดับ ๕	สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล เป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้น ๆ	ระดับ ๔	สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕	ระดับ ๓	สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐	ระดับ ๒	สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๕	ระดับ ๑	สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๑๕
ระดับ ๕	สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล เป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้น ๆ											
ระดับ ๔	สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕											
ระดับ ๓	สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐											
ระดับ ๒	สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๕											
ระดับ ๑	สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๑๕											
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง												
แหล่งที่มาของข้อมูล : กลุ่มพัฒนาระบบบริหารรับผิดชอบการประสานงานกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปรับเปลี่ยนกระบวนการให้บริการตามคู่มือสำหรับประชาชน ตามพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ เป็นการให้บริการในรูปแบบดิจิทัล												

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล
เป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี

ตัวชี้วัดที่ ๑ : ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร

คำอธิบายตัวชี้วัด

เป็นการวัดความสำเร็จของการดำเนินการสำรวจความเชื่อมั่นต่อองค์กร ในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๕๙- ๒๕๖๔ โดยวิธีการดำเนินการสำรวจความคิดเห็นในด้านความเชื่อมั่นของบุคลากรภายในกรมการขนส่งทางบก ที่มีต่อองค์กร กลุ่มผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก ซึ่งสอบถามจากประชาชน ผู้มารับบริการกับหน่วยงานของกรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศ ด้านทะเบียนและภาษีรถ ด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประกอบการ ด้านการตรวจสภาพรถ ผู้ประกอบการขนส่ง สถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) โรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก และผู้ให้บริการระบบติดตามรถ

คำเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
มากกว่าร้อยละ ๘๒	มากกว่าร้อยละ ๘๒	มากกว่าร้อยละ ๘๒

ข้อมูลพื้นฐาน

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑
ตัวชี้วัดที่ ๑ : ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร	ร้อยละ	๘๘.๗๗	๘๘.๗๐	๘๗.๖๐

เกณฑ์การให้คะแนน	
ระดับ ๕	ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร มากกว่าร้อยละ ๘๒
ระดับ ๔	ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร เท่ากับร้อยละ ๗๗ - ๘๒
ระดับ ๓	ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร เท่ากับร้อยละ ๗๒ - ๗๖.๙
ระดับ ๒	ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร เท่ากับร้อยละ ๖๗ - ๗๑.๙
ระดับ ๑	ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร น้อยกว่าร้อยละ ๖๗

[illegible]

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: กองแผนงาน และ กองการเจ้าหน้าที่

แหล่งที่มาของข้อมูล: การดำเนินการโดย ๒ หน่วยงาน ประกอบด้วยกองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง ดำเนินการสำรวจข้อมูล โดยใช้แบบสอบถาม เพื่อสอบถามข้อคิดเห็นจากกลุ่มผู้รับบริการจากกรมการขนส่งทางบก และกลุ่มผู้ประกอบการ โดยขอความร่วมมือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการสำรวจในพื้นที่ทุกจังหวัดทั่วประเทศ และกองการเจ้าหน้าที่ กลุ่มสรรหา บรรจุและแต่งตั้ง เป็นผู้ดำเนินการสำรวจความเชื่อมั่นของบุคลากร ภายในสังกัดกรมการขนส่งทางบก โดยใช้แบบสอบถาม เพื่อสอบถามข้อคิดเห็นจากบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค และรายงานผลการสำรวจฯ ให้กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง และนำข้อมูลที่สำรวจทั้งหมดมาประมวลผล และสรุปผลการสำรวจความเชื่อมั่นต่อองค์กรในภาพรวม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล																	
เป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี																	
ตัวชี้วัดที่ ๒ : ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function)																	
คำอธิบายตัวชี้วัด																	
มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) สามารถสนับสนุนกรมการขนส่งทางบกดำเนินการตามภารกิจได้บรรลุผลสำเร็จอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น																	
ค่าเป้าหมาย																	
<table><tr><th colspan="3">ค่าเป้าหมาย</th></tr><tr><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</th><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔</th><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕</th></tr><tr><td>มีแผนการดำเนินการเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) และดำเนินการตามแผนฯ</td><td>ดำเนินการตามแผนการดำเนินการเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function)</td><td>ติดตามและประเมินผลแผนการดำเนินการเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function)</td></tr></table>					ค่าเป้าหมาย			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	มีแผนการดำเนินการเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) และดำเนินการตามแผนฯ	ดำเนินการตามแผนการดำเนินการเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function)	ติดตามและประเมินผลแผนการดำเนินการเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function)				
ค่าเป้าหมาย																	
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕															
มีแผนการดำเนินการเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) และดำเนินการตามแผนฯ	ดำเนินการตามแผนการดำเนินการเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function)	ติดตามและประเมินผลแผนการดำเนินการเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function)															
ข้อมูลพื้นฐาน																	
ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐ กองการเจ้าหน้าที่อยู่ระหว่างดำเนินโครงการการจัดทำแผนแม่บทการบริหารและการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๗๑ (ระยะที่ ๑)																	
<table><tr><th rowspan="2">ตัวชี้วัด</th><th rowspan="2">หน่วยวัด</th><th colspan="3">ข้อมูลพื้นฐาน</th></tr><tr><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙</th><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐</th><th>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑</th></tr><tr><td>ตัวชี้วัดที่ ๒ : ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการการจัดทำแผนแม่บทการบริหารและการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๗๑ (ระยะที่ ๑)</td><td>ร้อยละ</td><td>อยู่ระหว่างดำเนินโครงการฯ</td><td>อยู่ระหว่างดำเนินโครงการฯ</td><td>๑๐๐</td></tr></table>					ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	ตัวชี้วัดที่ ๒ : ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการการจัดทำแผนแม่บทการบริหารและการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๗๑ (ระยะที่ ๑)	ร้อยละ	อยู่ระหว่างดำเนินโครงการฯ	อยู่ระหว่างดำเนินโครงการฯ	๑๐๐
ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน															
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑													
ตัวชี้วัดที่ ๒ : ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการการจัดทำแผนแม่บทการบริหารและการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๗๑ (ระยะที่ ๑)	ร้อยละ	อยู่ระหว่างดำเนินโครงการฯ	อยู่ระหว่างดำเนินโครงการฯ	๑๐๐													
เกณฑ์การให้คะแนน																	
<table><tr><td>ระดับ ๕</td><td>ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) เป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้น ๆ</td></tr><tr><td>ระดับ ๔</td><td>ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๒๐</td></tr><tr><td>ระดับ ๓</td><td>ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๓๐</td></tr><tr><td>ระดับ ๒</td><td>ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๔๐</td></tr><tr><td>ระดับ ๑</td><td>ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๔๐</td></tr></table>					ระดับ ๕	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) เป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้น ๆ	ระดับ ๔	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๒๐	ระดับ ๓	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๓๐	ระดับ ๒	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๔๐	ระดับ ๑	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๔๐			
ระดับ ๕	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) เป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้น ๆ																
ระดับ ๔	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๒๐																
ระดับ ๓	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๓๐																
ระดับ ๒	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๔๐																
ระดับ ๑	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๔๐																
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : กองการเจ้าหน้าที่																	
แหล่งที่มาของข้อมูล : การศึกษาข้อมูลพื้นฐานทั่วไปเกี่ยวกับแนวทางและวิธีดำเนินการเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) และแผนแม่บทการบริหารทรัพยากรบุคคลกรมการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๒ - ๒๕๗๑ (ระยะที่ ๑)																	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล
เป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี

ตัวชี้วัดที่ ๓ : ระดับความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรม ทั้งทั้งองค์กร

คำอธิบายตัวชี้วัด

ระดับความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรมทั่วทั้งองค์กร เป็นตัวชี้วัดที่สำคัญในการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความเข้าใจ และสามารถนำความรู้มาประยุกต์ให้เกิดแนวคิดนวัตกรรมในการปฏิบัติงานหรือนวัตกรรมการควบคุม กำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งส่งผลให้บรรลุผลสำเร็จตามวิสัยทัศน์ และแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ต่อไป

คำนิยาม

นว (นะ-วะ) คือ ใหม่ และ กรรม คือ การกระทำ

นวัตกรรม คือ การลงมือทำสิ่งใหม่ หรือการสร้างสรรค์เพื่อก่อให้เกิดวิธีการจัดการที่เปลี่ยนแปลงองค์กร รวมทั้งส่งผลให้เกิดการพัฒนาประสิทธิภาพ ประสิทธิผล หรือคุณภาพของการปฏิบัติงานของหน่วยงาน

คำเป้าหมาย

คำเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
จำนวนวัตรกรรมการควบคุมกำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนที่สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้และนำมาใช้ในการปฏิบัติงานอย่างน้อย ๑ เรื่อง	ประเมินผลลัพธ์ผลกระทบที่เกิดจากการนำวัตรกรรมการควบคุม กำกับดูแล ระบบการขนส่งทางถนนที่ดีมาปฏิบัติเพื่อนำผลไปพัฒนางานต่อไป	ประเมินผลลัพธ์ผลกระทบที่เกิดจากการนำวัตรกรรมการควบคุม กำกับดูแล ระบบการขนส่งทางถนนที่ดีมาปฏิบัติเพื่อนำผลไปพัฒนางานต่อไป

ข้อมูลพื้นฐาน

ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๑ วัดจากระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนจัดกิจกรรมถ่ายทอดความรู้ความเข้าใจด้านการพัฒนานวัตกรรมให้บุคลากรอย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ มีการจัดอบรมหลักสูตร “คิดแบบนวัตกรรม” และในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ มีการจัดอบรมหลักสูตร “นวัตกรรมกับกรมการขนส่งทางบก”

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑
ตัวชี้วัดที่ ๓ : ระดับความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรม ทั่วทั้งองค์กร	ระดับ	-	๕	๕

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	สรุปผลการพัฒนานวัตกรรมทั่วทั้งองค์กรเสนอผู้บริหาร
ระดับ ๔	ดำเนินการพัฒนานวัตกรรมทั่วทั้งองค์กร เป็นไปตามเป้าหมาย
ระดับ ๓	ดำเนินการจัดกิจกรรมถ่ายทอดความรู้ความเข้าใจด้านการพัฒนานวัตกรรมให้บุคลากร
ระดับ ๒	แผนจัดกิจกรรมถ่ายทอดความรู้ความเข้าใจด้านการพัฒนานวัตกรรมให้บุคลากร
ระดับ ๑	ไม่มีแผนจัดกิจกรรมถ่ายทอดความรู้ความเข้าใจด้านการพัฒนานวัตกรรมให้บุคลากร

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด :

กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร และทุกหน่วยงาน

แหล่งที่มาของข้อมูล : กลุ่มพัฒนาระบบบริหารรับผิดชอบการประสานงานกับทุกหน่วยงาน และรวบรวมข้อมูลผลการดำเนินงานพร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามระยะเวลาที่กำหนด

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล เป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี																	
ตัวชี้วัดที่ ๔ : ระดับความสำเร็จของการจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมายของกรมการขนส่งทางบก																	
คำอธิบายตัวชี้วัด มีวัตถุประสงค์ให้มีกฎหมายเพียงพอที่จำเป็น และยกเลิกกฎหมาย หรือปรับปรุงกฎหมายที่หมดความจำเป็นหรือไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ หรือที่เป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิต หรือการประกอบอาชีพ เพื่อไม่ให้เป็นภาระแก่ประชาชนโดยกำหนดขั้นตอนการดำเนินการดังนี้ ๑) พิจารณากฎหมายที่อยู่ในข่ายเพื่อให้มีกฎหมายขึ้นใหม่ยกเลิกปรับปรุงหรือแก้ไขกฎหมาย ๒) วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย ๓) ประเมินผลสัมฤทธิ์ที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมายและกฎว่าได้ผลตรงตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายมากน้อยเพียงใดคุ้มค่างับภาระที่เกิดขึ้นแก่รัฐ และประชาชนหรือไม่ หรือมีผลกระทบอื่นอันก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ประชาชนหรือไม่เพียงใด ๔) นำเสนอผู้บังคับบัญชาในระดับต้น (หัวหน้ากลุ่ม / ผู้อำนวยการสำนัก) ๕) นำเสนออธิบดีลงนามในกฎหมายที่อยู่ในระดับของกรมการขนส่งทางบกหรือลงนามหนังสือส่งร่างกฎหมายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา																	
ค่าเป้าหมาย <table border="1"> <tr> <td align="center" colspan="3">ค่าเป้าหมาย</td> </tr> <tr> <td align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</td> <td align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔</td> <td align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕</td> </tr> <tr> <td align="center" colspan="3">ไม่สามารถกำหนดค่าเป้าหมายได้ เนื่องจากรอความชัดเจนจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา</td> </tr> </table>					ค่าเป้าหมาย			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	ไม่สามารถกำหนดค่าเป้าหมายได้ เนื่องจากรอความชัดเจนจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา						
ค่าเป้าหมาย																	
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕															
ไม่สามารถกำหนดค่าเป้าหมายได้ เนื่องจากรอความชัดเจนจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา																	
ข้อมูลพื้นฐาน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๑ วัดจากระดับความสำเร็จของการเตรียมความพร้อมในการรวมกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์เป็นฉบับเดียว <table border="1"> <tr> <th rowspan="2">ตัวชี้วัด</th> <th rowspan="2">หน่วยวัด</th> <th align="center" colspan="3">ข้อมูลพื้นฐาน</th> </tr> <tr> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐</th> <th align="center">ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑</th> </tr> <tr> <td>ตัวชี้วัดที่ ๔ : ระดับความสำเร็จของการทบทวนความเหมาะสมทางกฎหมาย ของกรมการขนส่งทางบก</td> <td align="center">ระดับ</td> <td align="center">-</td> <td align="center">๕</td> <td align="center">๕</td> </tr> </table>					ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	ตัวชี้วัดที่ ๔ : ระดับความสำเร็จของการทบทวนความเหมาะสมทางกฎหมาย ของกรมการขนส่งทางบก	ระดับ	-	๕	๕
ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน															
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑													
ตัวชี้วัดที่ ๔ : ระดับความสำเร็จของการทบทวนความเหมาะสมทางกฎหมาย ของกรมการขนส่งทางบก	ระดับ	-	๕	๕													
เกณฑ์การให้คะแนน ไม่มีเกณฑ์การให้คะแนน เนื่องจากรอความชัดเจนจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาในการกำหนดค่าเป้าหมาย																	
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักกฎหมาย																	
แหล่งที่มาของข้อมูล :																	

