แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก

ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓

วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก

"เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย"

กรมการขนส่งทางบก
กองแผนงาน
กันยายน ๒๕๖๓

คำนำ

กรมการขนส่งทางบก เป็นส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนของประเทศ ให้มีคุณภาพและปลอดภัย โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ กรมการขนส่งทางบก ได้ทบทวนแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔ และจัดทำเป็นแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) โดยยึดถือแผนระดับชาติที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) และนโยบายรัฐบาล สอดคล้องตามขั้นตอนของพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ได้ให้ความเห็นชอบและประกาศใช้แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

ต่อมา ในการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบแนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ โดยมอบหมายให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นหน่วยงานเจ้าภาพขับเคลื่อนแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และสำนักงบประมาณ ดำเนินการจัดทำโครงการตามแนวทางการขับเคลื่อนดังกล่าว สำหรับใช้ในการจัดทำคำขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ดังนั้น เพื่อให้แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) มีความคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ และสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กองแผนงาน โดยกลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์ ในฐานะผู้รับผิดชอบในการจัดทำ ทบทวน ติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ได้ทบทวนแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) และจัดทำเป็นแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ขึ้น เพื่อใช้เป็นกรอบและทิศทางการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก ต่อไป

ทั้งนี้ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ จักเป็นประโยชน์ต่อผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สำหรับใช้เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก ในการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย ต่อไป

กรมการขนส่งทางบก
กองแผนงาน
กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์
กันยายน ๒๕๖๓

สารบัญ

	หน้า
ความหมายและคำจำกัดความ	(๑)
บทสรุปผู้บริหาร	(๒)
บทที่ ๑ บทนำ	
๑.๑ เหตุผลและความจำเป็น	๑
๑.๒ วัตถุประสงค์ในการจัดทำแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓	๔
๑.๓ กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓	๔
บทที่ ๒ ขั้นตอนการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓	
๒.๑ ขั้นตอนดำเนินงาน	๖
๒.๒ การดำเนินการของกรมการขนส่งทางบก	๘
บทที่ ๓ การวิเคราะห์สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อกรมการขนส่งทางบก	
๓.๑ ทิศทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในระดับสากล	๑๐
๓.๒ แนวโน้มสำคัญในอนาคตที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบการขนส่ง	๑๐
๓.๓ สถานการณ์การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี ๒๕๖๒ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก	๑๒
๓.๔ ภารกิจของกรมการขนส่งทางบกในปัจจุบัน	๒๓
๓.๕ ความต้องการ/ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกรมการขนส่งทางบก	๒๔
๓.๖ สภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของการขนส่งทางถนน ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก	๒๕
บทที่ ๔ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนัยยะของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๖๐ และแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก	
๔.๑. ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) (แผนระดับที่ ๑)	๒๗
๔.๒ แผนระดับที่ ๒	๒๙
๔.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง	๔๒

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ ๕ แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ.๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓

๕.๑ ภาพรวม ๔๔

๕.๒ แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ๔๔

๕.๓ แผนที่กลยุทธ์ (Strategy Map) ๗๑

บทที่ ๖ การนำแผนไปสู่การปฏิบัติและการติดตามประเมินผล

๖.๑ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ สู่การปฏิบัติ ๗๒

๖.๒ การติดตามประเมินผลแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ๗๒

ภาคผนวก ก คำอธิบายตัวชี้วัด ๗๕

ความหมายและคำจำกัดความ

การจัดทำแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบกมีคำศัพท์ที่เกี่ยวข้องมากมาย จึงขออธิบายความหมายของคำศัพท์ที่สำคัญต่าง ๆ ดังนี้

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

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

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

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

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

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

๗. **ค่าเป้าหมาย (Targets)** หมายถึงตัวเลขหรือค่าของตัวชี้วัดความสำเร็จที่หน่วยงานต้องการบรรลุ ขั้นตอนนี้เป็นขั้นตอนของการกำหนดหรือระบุว่าในแผนงานนั้น ๆ หน่วยงานต้องการทำอะไร ให้ได้เป็นจำนวนเท่าไรและภายในกรอบระยะเวลาเท่าใด จึงจะถือว่าบรรลุเป้าหมาย

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

๙. **ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain)** หมายถึง องค์ประกอบและปัจจัย อาจรวมไปถึงกิจกรรมการ และกระบวนการต่าง ๆ ที่มีความสอดคล้องและสัมพันธ์กันอย่างเป็นระบบ ตั้งแต่จุดเริ่มต้นของกระบวนการการดำเนินงาน (ต้นทาง) ไปจนกระทั่งสิ้นสุดกระบวนการการดำเนินงาน (ปลายทาง) ที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ได้ตามที่กำหนด

บทสรุปผู้บริหาร

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ จัดทำขึ้น เพื่อมุ่งหวังให้เกิดประโยชน์ต่อการขับเคลื่อนการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก ให้บรรลุเป้าหมายตาม แผนระดับชาติที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ร่างแผนการปฏิรูปประเทศ ฉบับปรับปรุง แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) และนโยบายรัฐบาล 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 ลดต้นทุนโลจิสติกส์ แก้ไขปัญหารถเที่ยวเปล่า และสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างมีประสิทธิผล

นอกจากนี้ ได้พิจารณาสภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อระบบการขนส่งทางถนน ไม่ว่าจะเป็นแนวโน้มทิศทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในระดับสากล แนวโน้มสำคัญในอนาคตที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบการขนส่ง สถานการณ์การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี ๒๕๖๒ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก ภารกิจของหน่วยงาน ความต้องการ/ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกรมการขนส่งทางบกและสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของการขนส่งทางถนน โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

ทิศทางองค์กรกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕

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

วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก

"เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย"

พันธกิจ

๑. พัฒนาระบบควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้ได้มาตรฐาน และมีความปลอดภัย รวมถึงเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น

๒. พัฒนานวัตกรรมการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนน และบังคับใช้กฎหมาย

๓. พัฒนาและส่งเสริมการให้บริการระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ และ มีสำนึกรับผิดชอบ

๔. 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. พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)	๒. พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๓. พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ	๔. เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล

เป้าประสงค์

๑. การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ	๒. รถและคนขับขี่ปลอดภัย ๓. การขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๔. การให้บริการที่เป็นเลิศ	๕. การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี

มีรายละเอียดตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย และกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑	พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ

- เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ

<u>ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย</u>

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			**<u>ควบคุม</u>** ๑. พัฒนามาตรฐานการประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภท ทุกองค์ประกอบอย่างเป็นระบบและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการ ๒. พัฒนาเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางและส่งเสริมการใช้รถโดยสารสาธารณะทุกประเภท ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และเชื่อมโยงกับเครือข่ายการขนส่งมวลชนอื่น ๓. พัฒนาและส่งเสริมให้มีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภท ให้มีมาตรฐาน อย่างทั่วถึงและเชื่อมต่อกับการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างมีประสิทธิภาพ **<u>กำกับ</u>** ๔. กำกับระบบการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ **<u>ดูแล</u>** 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 ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้า	ร้อยละความสำเร็จของโครงการฯ* ร้อยละ ๑๐๐ และมีการทดสอบนำร่องระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ของเส้นทางรถไฟฟ้า จำนวน ๑ เส้นทาง ที่เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางราง และมีรายงานสรุปผลการ ทดสอบนำร่องการให้บริการ	กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้า	กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้า	

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	๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแลการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภทให้เป็นไปตามมาตรฐานสอดคล้องกับความต้องการเดินทางของประชาชนและป้องกันรถผิดกฎหมาย
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 ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ

- เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ				
เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ				
ตัวชี้วัด	**ค่าเป้าหมาย**			**กลยุทธ์**
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**	
๑ 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)	**<u>ควบคุม</u>** ๑. พัฒนามาตรฐานกำกับ ดูแลประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ ๒. วางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งด้วยรถบรรทุกสาธารณะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกในการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมถึงพัฒนาการเชื่อมต่อกับการขนส่งรูปแบบอื่น **<u>กำกับ</u>** ๓. กำกับการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ **<u>ดูแล</u>** ๔. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีมาตรฐานคุณภาพ ๕. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีความพร้อมสามารถขยายช่องทางการค้าอื่น ๆ ทั้งภายในและต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียน ๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุมกำกับ ดูแลการขนส่งด้วยรถบรรทุก
๒ จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น	เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑๓	เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๕	เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๕	
๓ จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark	-	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๒๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๓๐	
๔ ระดับความสำเร็จของการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager)	ออกกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ จัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน จำนวน ๔๐๐ ราย	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ จัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน จำนวน ๑,๖๐๐ ราย	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒	พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับขี่ปลอดภัย

เป้าประสงค์ที่ ๓ การขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

<u>ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย</u>

เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับขี่ปลอดภัย				
ตัวชี้วัด	**ค่าเป้าหมาย**			**กลยุทธ์**
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**	
๑ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	**๑. <u>ด้านรถปลอดภัย</u>** **<u>ควบคุม</u>** ๑.๑ พัฒนามาตรฐานยานยนต์ให้มีความปลอดภัย เป็นไปตามมาตรฐานสากล ๑.๒ พัฒนาระบบการรับรองแบบยานยนต์และเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบ ๑.๓ พัฒนาระบบการตรวจสอบ โดยให้เอกชน หน่วยงานหรือสถาบันเข้ามามีส่วนร่วม ๑.๔ พัฒนาระบบการตรวจสภาพรถทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ๑.๕ กำหนดหลักเกณฑ์การบำรุงรักษารถระหว่างการใช้งาน และมาตรฐานผู้ทำการซ่อมบำรุง **<u>กำกับ</u>** ๑.๖ พัฒนาระบบการตรวจสอบรถบนท้องถนนและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย **<u>ดูแล</u>** ๑.๗ พัฒนาและส่งเสริมผู้ผลิตและผู้ประกอบรถของไทยให้สามารถผลิตรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล (อบรมให้ความรู้ ฝึกทักษะ)
๒ จำนวนอุบัติเหตุทางถนน คิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑,๐๐๐ ล้านคัน-กิโลเมตร	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	
๓ จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	
๔ จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ลดลง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	
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 ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS	การบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๑๐	การบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๑๐	การบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๑๐	๑.๘ สื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้แก่ประชาชนในการให้ความสำคัญในการบำรุงรักษารถ เพื่อลดสาเหตุอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถ และการบำรุงรักษารถเพื่อให้การใช้รถเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ๑.๙ พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลด้านความปลอดภัยของรถ รวมทั้งระบบตรวจสภาพรถ **๒. <u>ด้านคนขับขี่ปลอดภัย</u>** **<u>ควบคุม</u>** ๒.๑ ทบทวนและพัฒนากระบวนการออกใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถให้มีมาตรฐาน ๒.๒ ทบทวน และปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายเพื่อสร้างวินัยในการใช้รถใช้ถนน ๒.๓ พัฒนา ควบคุม กำกับ ดูแลมาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถเอกชน **<u>กำกับ</u>** ๒.๔ พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล คนขับขี่อย่างปลอดภัย **<u>ดูแล</u>** ๒.๕ เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ๒.๖ ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ๒.๗ ส่งเสริมศักยภาพและทักษะการขับรถ ๒.๘ พัฒนาการวิเคราะห์อุบัติเหตุ และแสวงหาแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
๖ ระดับความสำเร็จโครงการ “Sure Driving Smart Driver” และการนำไปสู่การปฏิบัติ	การดำเนินโครงการ/กิจกรรม ตามข้อ ๑.๖ ๒.๓ ๓.๒ ๔.๑ – ๔.๖ ๕.๑ – ๕.๒	การดำเนินโครงการ/กิจกรรม ตามข้อ ๑.๒ ๕.๓	โครงการฯ มีแผนสิ้นสุดปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	

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

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓	พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ

เป้าประสงค์ที่ ๔ การให้บริการที่เป็นเลิศ

<u>ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย</u>

เป้าประสงค์ที่ ๔ การให้บริการที่เป็นเลิศ				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๑ ร้อยละความพึงพอใจ	มากกว่า ร้อยละ ๘๕	มากกว่า ร้อยละ ๘๕	มากกว่า ร้อยละ 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 สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนงานที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล	ปรับเปลี่ยนกระบวนงานให้เป็นดิจิทัล จำนวน ๑๐ กระบวนงาน	ปรับเปลี่ยนกระบวนงานให้เป็นดิจิทัล ร้อยละ ๓๐ ของคู่มือสำหรับประชาชน	ปรับเปลี่ยนกระบวนงานให้เป็นดิจิทัล ร้อยละ ๕๐ ของคู่มือสำหรับประชาชน	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔	เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล

เป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี

<u>ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย</u>

เป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี				
ตัวชี้วัด	**ค่าเป้าหมาย**			**กลยุทธ์**
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**	
๑ ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร	มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๘๕	มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๘๕	มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๘๕	๑. ทบทวนโครงสร้างองค์กรและการบริหารอัตรากำลังให้สอดคล้องกับภารกิจ ๒. พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ และทักษะในเรื่องเกี่ยวกับนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน และความใส่ใจในงานบริการ ๓. ส่งเสริมวัฒนธรรม ค่านิยม ทัศนคติให้บุคลากรในองค์กรมีเป้าหมายและทิศทางเดียวกันและตั้งใจปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย (Attention Organization) ๔. พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) ๕. กำหนดมาตรฐานการดำเนินงาน (Code of Conduct) ควบคู่กับภารกิจงานที่ได้รับมอบหมาย ๖. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และสนับสนุนการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้เพื่อพัฒนาระบบการบริหารงานและวิธีการทำงานแบบ Network Centric Operation ๗. พัฒนา ทบทวน ปรุงปรุงกฎหมายให้ทันสมัย ติดตามและประเมินผลของการบังคับใช้กฎหมาย ๘. พัฒนาระบบบริหารงานและปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์
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	
๔ ระดับผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA)	๘๕ คะแนนขึ้นไป	๘๕ คะแนนขึ้นไป	๘๕ คะแนนขึ้นไป	
๕ ระดับความสำเร็จของกฎหมายในระดับอนุบัญญัติที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ.๒๕๖๒	จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย จำนวน ๕ เรื่อง	จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย จำนวน ๗ เรื่อง	จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย จำนวน ๙ เรื่อง	

รายละเอียดตัวชี้วัด ปรากฏตาม**ภาคผนวก ก**

บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ เหตุผลและความจำเป็น

ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ กรมการขนส่งทางบก ได้ทบทวนแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔ และจัดทำเป็นแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) โดยยึดถือแผนระดับชาติที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) และเป็นไปตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งสอดคล้องกับพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ได้ให้ความเห็นชอบและประกาศใช้แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

ต่อมา ในการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบแนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ โดยมอบหมายให้ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เป็นหน่วยงานเจ้าภาพขับเคลื่อนแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และสำนักงบประมาณ (สงป.) ดำเนินการจัดทำโครงการตามแนวทางการขับเคลื่อนดังกล่าว สำหรับใช้ในการจัดทำคำขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ต่อไป และมอบหมายให้ส่วนราชการ นำโครงการที่ได้จากการจัดทำโครงการสำคัญ ตามแนวทางการขับเคลื่อนดังกล่าวบรรจุในแผนปฏิบัติราชการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๕ และดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒

ดังนั้น กรมการขนส่งทางบก จึงได้ทบทวนแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) และจัดทำเป็นแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ 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

พระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ มาตรา ๑๐ กำหนดว่าเมื่อมีพระบรมราชโองการประกาศใช้ยุทธศาสตร์ชาติแล้ว ให้คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติแต่ละด้านจัดทำแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติเสนอต่อคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ คณะรัฐมนตรีได้พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) ตามที่คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ เสนอ ต่อมาเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้ออกประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง การประกาศแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (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.....-.....) เว้นแต่ในกรณีที่มีบทบัญญัติตามกฎหมายที่กำหนดชื่อแผนไว้แล้ว

๑.๑.๕ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

(๑) ให้หน่วยงานของรัฐดำเนินการสนับสนุน พัฒนาและบูรณาการข้อมูลที่เกี่ยวข้องสำหรับการจัดทำตัวชี้วัดของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อประโยชน์ในการติดตาม ประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

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

๑.๑.๖ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

(๑) เห็นชอบการกำหนดหน่วยงานเจ้าภาพและภารกิจในการขับเคลื่อนประเด็นแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ หน่วยงานเจ้าภาพขับเคลื่อนเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และหน่วยงานเจ้าภาพขับเคลื่อนเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และมอบหมายให้หน่วยงานเจ้าภาพประสานและบูรณการการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

(๒) เห็นชอบแนวทางการจัดทำแผนระดับที่ ๓ ในส่วนของแผนปฏิบัติการด้าน.... และมอบหมาย สศช. พิจารณากำกับการดำเนินการตามแนวทางดังกล่าว เพื่อให้เกิดการถ่ายระดับของแผนทั้งสามระดับอย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งเห็นชอบให้ส่วนราชการ เร่งดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ และขอความร่วมมือให้หน่วยงานของรัฐอื่น ๆ ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ โดยให้ใช้ชื่อตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะทำให้เกิดการถ่ายทอดเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม พร้อมทั้งนำเข้าแผนในระบบการติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (Electronic Monitoring and Evaluation System of National Strategy and Country Reform : eMENSCR)

(๓) เห็นชอบให้คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ สงป. และ สศช. ร่วมกับหน่วยงานของรัฐ ในการจัดทำโครงการสำคัญ นำไปสู่การก่อให้เกิดการสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติให้บรรลุผลตามเป้าหมายและวิสัยทัศน์ที่วางไว้ได้อย่างเป็นรูปธรรม และใช้เป็นคำของบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ต่อไป

(๔) มอบหมายให้หน่วยงานของรัฐดำเนินการ นำเข้าข้อมูลผลการดำเนินโครงการ/การดำเนินงานในความรับผิดชอบในระบบ eMENSCR ให้แล้วเสร็จก่อนสิ้นเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ และนำเข้าข้อมูลสถิติ สถานการณ์ หรือข้อมูลอื่นใดในระบบ eMENSCR สำหรับการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ ให้เกิดการขับเคลื่อนไปสู่เป้าหมายเดียวกันอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป รวมทั้งเชื่อมโยงระบบข้อมูลสารสนเทศในความรับผิดชอบ โดยเฉพาะระบบข้อมูลสารสนเทศด้านงบประมาณของ สงป. และกรมบัญชีกลางเข้ากับระบบ eMENSCR นอกจากนี้ให้หน่วยงานที่อยู่ระหว่างหรือจะดำเนินการพัฒนาระบบการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลใช้ระบบ eMENSCR ในการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล ก่อนที่จะมีการพัฒนาระบบ

(๕) เห็นชอบการปรับปรุงแผนการปฏิรูปประเทศให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง และมอบหมายคณะกรรมการปฏิรูปประเทศดำเนินการตามขั้นตอนและกรอบระยะเวลาของกฎหมาย ทั้งนี้ ในการรับฟังความคิดเห็นของภาคส่วนต่าง ๆ ให้ดำเนินการร่วมกัน เพื่อประสิทธิภาพในการดำเนินการ การประหยัดเวลาและงบประมาณต่อไป

๑.๑.๗ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๓

(๑) เห็นชอบแนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ โดยมอบหมายให้ สศช. เป็นหน่วยงานเจ้าภาพขับเคลื่อนแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และ สงป. ดำเนินการจัดทำโครงการตามแนวทางการขับเคลื่อนดังกล่าว สำหรับใช้ในการจัดทำคำขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ต่อไป และมอบหมายให้ส่วนราชการนำโครงการที่ได้จากการจัดทำโครงการตามแนวทางการขับเคลื่อนดังกล่าว บรรจุในแผนปฏิบัติราชการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๕ และดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒

(๒) เห็นชอบขยายระยะเวลาการปรับปรุงแผนการปฏิรูปประเทศ โดยให้คณะกรรมการปฏิรูปประเทศ ดำเนินการภายใน ๙๐ วัน นับตั้งแต่วันที่ประกาศแต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการปฏิรูปประเทศเพิ่มเติมทุกด้าน ตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ

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

(๑) เพื่อทบทวนเป้าหมาย ยุทธศาสตร์ทั้งระยะสั้น (๑ ปี) และระยะยาว (๓ ปี) ของแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ นโยบายรัฐบาล และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง

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

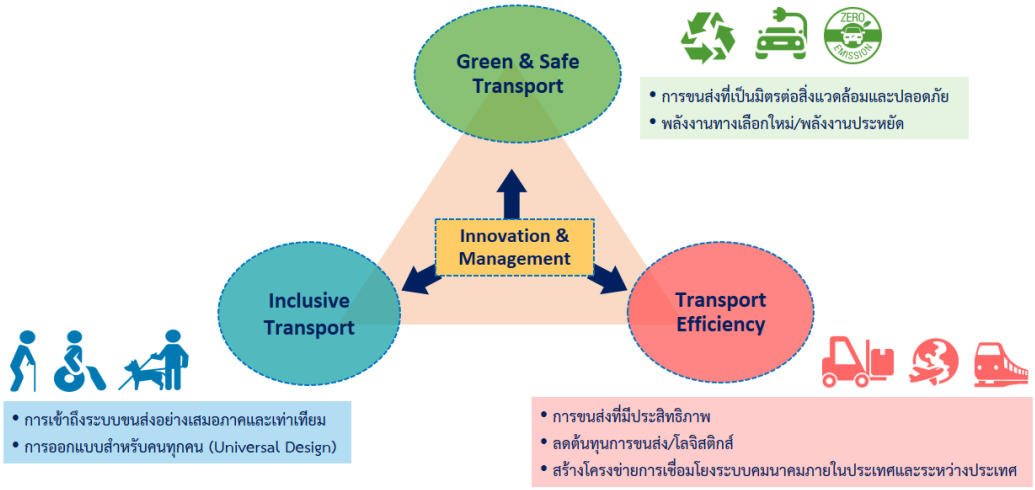
(๓) เพื่อให้การดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก บรรลุวิสัยทัศน์ และพันธกิจ รวมทั้งนโยบายและแผนระดับสูงที่เกี่ยวข้อง เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

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

กรมการขนส่งทางบก จัดทำแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยพิจารณานำกรอบแนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) มาปรับใช้ประกอบด้วย ๓ ประเด็น ได้แก่

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

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



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

โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ กรมการขนส่งทางบก ได้พิจารณากรอบแนวคิดและภาพในอนาคตดังกล่าว และกำหนดทิศทางการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกในอนาคต ซึ่งต้องประกอบด้วยหลัก “3 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

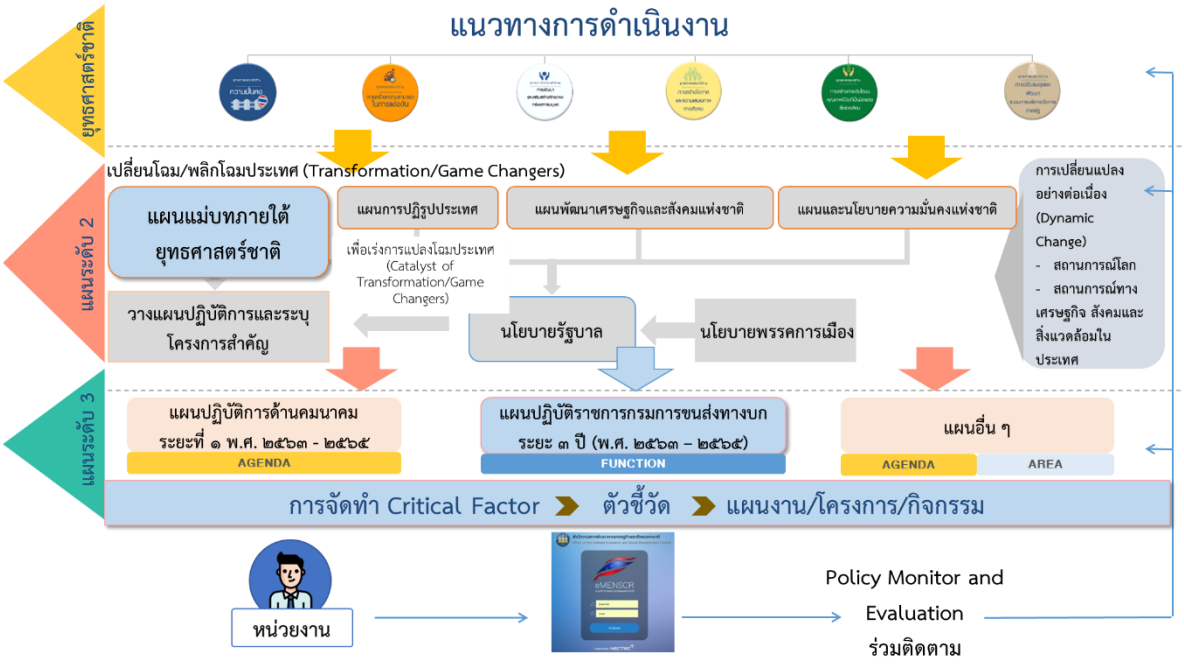
S (Smart Transport) คือ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนทุกประเภทให้มีความชาญฉลาด ผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมมาปรับใช้ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนน ลดต้นทุนโลจิสติกส์ แก้ไขปัญหารถเที่ยวเปล่า และสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างมีประสิทธิผล

บทที่ ๒

ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓

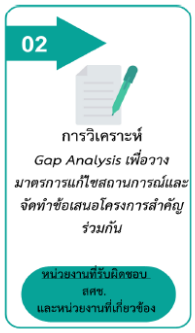
๒.๑ ขั้นตอนการดำเนินงาน

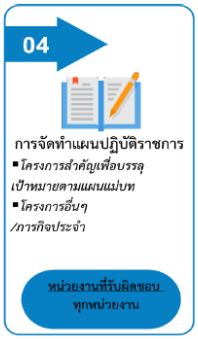
ในการประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงานจัดทำ ทบทวน ติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ วันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๓ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบแนวทางการทบทวนแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) โดยให้จัดทำปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Critical Factor) ตัวชี้วัด และแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมสำคัญ เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนแผนระดับที่ ๑ และแผนระดับที่ ๒ รวมถึงพิจารณานำปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะจากผลการประเมินผลแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๔ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๐) มาใช้ประโยชน์



ต่อมา สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้กำหนดแนวทางจัดทำโครงการสำคัญเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งเป็นการดำเนินการที่ริเริ่มเป็นปีแรก ประกอบด้วย ๔ ขั้นตอน ดังนี้

<u>ขั้นตอนที่ ๑</u> การมองเป้าหมายร่วมกันในการขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อให้หน่วยงานทราบว่าหน่วยงานมีความเกี่ยวข้องกับเป้าหมายใดของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในระดับของเป้าหมายแผนแม่บทย่อย ซึ่งมีทั้งหมด ๑๔๐ เป้าหมาย อันจะนำไปสู่การจัดทำแผนงาน/โครงการสำคัญ เพื่อบรรลุเป้าหมายแผนแม่บทย่อยต่อไป





<u>ขั้นตอนที่ ๒</u> การจัดทำโครงการสำคัญตามการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า ตั้งแต่ต้นทาง – กลางทาง – ปลายทางของเป้าหมายและช่องว่างการพัฒนาที่สามารถส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้หน่วยงานวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ตั้งแต่ต้นทาง – กลางทาง – ปลายทาง ของเป้าหมายแผนแม่บทย่อยที่หน่วยงานเกี่ยวข้อง และจัดส่งให้ สศช. เพื่อจัดทำเป็นห่วงโซ่ความสัมพันธ์ของประเทศไทย (Final Value Chain Thailand : FVCT) ซึ่งหน่วยงานจะต้องจัดทำแผนงาน/โครงการสำคัญ ให้สอดคล้องกับองค์ประกอบและปัจจัยของ FVCT

<u>ขั้นตอนที่ ๓</u> การจัดลำดับความความสำคัญของโครงการ ตามเกณฑ์การคัดเลือกโครงการสำคัญที่ สศช. กำหนด โดยมีจุดเน้นว่าข้อเสนอโครงการต้องส่งผลต่อองค์ประกอบและปัจจัยของ FVCT ที่เกี่ยวข้อง และเป็นโครงการที่แผนการดำเนินงานที่ชัดเจนและเป็นไปได้จริง มีความเหมาะสมด้านงบประมาณ และก่อให้เห็นผลลัพธ์ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ทั้งนี้ โครงการที่ได้รับการคัดเลือกให้เป็นโครงการสำคัญ จะได้รับการจัดสรรงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ต่อไป

<u>ขั้นตอนที่ ๔</u> การจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ตามขั้นตอนของพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ ประกอบด้วยแผนปฏิบัติราชการของหน่วยงาน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) และแผนปฏิบัติราชการของหน่วยงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ โดยมีเนื้อหาสาระตามที่ สศช. กำหนด ทั้งนี้ แผนปฏิบัติราชการของหน่วยงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ก่อนเข้ากระบวนการจัดสรรงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ต่อไป

ทั้งนี้ แนวทางการดำเนินการตามมติที่ประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงานจัดทำ ทบทวน ติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๓ และมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ มีความสอดคล้องกัน ดังนี้

มติที่ประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงานฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๓	**มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๓**
๑. การจัดทำปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Critical Factor) ตัวชี้วัด และแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมสำคัญ เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนแผนระดับที่ ๑ และแผนระดับที่ ๒ รวมถึงพิจารณานำปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะจากผลการประเมินผลแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๔ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๐) มาใช้ประโยชน์	**<u>ขั้นตอนที่ ๑</u>** การมองเป้าหมายร่วมกันในการขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ
	<u>ขั้นตอนที่ ๒</u> การจัดทำโครงการสำคัญตามการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า ตั้งแต่ต้นทาง – กลางทาง – ปลายทางของเป้าหมายและช่องว่างการพัฒนาที่สามารถส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย
-	**<u>ขั้นตอนที่ ๓</u>** การจัดลำดับความความสำคัญของโครงการ
๒. การจัดทำแผนปฏิบัติราชการฯ ฉบับทบทวน ตามขั้นตอนของพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒	**<u>ขั้นตอนที่ ๔</u>** การจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ตามขั้นตอนของพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒

๒.๒ การดำเนินการของกรมการขนส่งทางบก

การทบทวนแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) และจัดทำเป็นแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ กรมการขนส่งทางบก ได้มีการใช้แนวทางการดำเนินงานตามข้อ ๒.๑ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(๑) ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ กรมการขนส่งทางบก ได้มีคำสั่ง ที่ ๒๙๙/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๕ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๒ แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำ ทบทวน ติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก

(๒) ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ กรมการขนส่งทางบก ได้มีคำสั่ง ที่ ๓/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ แต่งตั้งคณะทำงานย่อย ๖ คณะ เพื่อขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก

(๓) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กองแผนงาน ได้จัดทำโครงการทบทวนและติดตามแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมีขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน ดังนี้

<u>กิจกรรมที่ ๑</u> การสื่อสารถ่ายทอดแผนปฏิบัติราชการสู่การปฏิบัติ ดังนี้

๑.๑ การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ได้แก่ จัดทำป้ายอิงค์เจ็ท แผ่นพับ ปรับปรุงเว็บไซต์ทิศทางองค์กร

๑.๒ ดำเนินการจัดอบรมถ่ายทอดแผนปฏิบัติราชการฯ สู่การปฏิบัติ และแนวทางการเขียนโครงการให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

๑.๓ ดำเนินการจัดกิจกรรมในการสื่อสารแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) โดยเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับทิศทางการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก ทั้งหน่วยงานภายในและภายนอกได้รับทราบ ได้แก่ การสื่อสารผ่านเวทีการประชุมต่างๆ เช่น ประชุมหัวหน้าหน่วยงานประจำเดือน ประชุมสำนัก/กอง/กลุ่ม/งาน การประชาสัมพันธ์ทางสื่อประเภทต่าง ๆ เช่น หนังสือแจ้งเวียนให้ทุกหน่วยงาน ประชาสัมพันธ์ด้วยบอร์ดในจุดต่างๆ ภายในอาคาร/ลิฟท์ การประชาสัมพันธ์ผ่านทางเว็บไซต์ Facebook หรือ Line

<u>กิจกรรมที่ ๒</u> การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ดังนี้

๒.๑ ประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงานจัดทำ ทบทวน ติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก จำนวน ๔ ครั้ง ดังนี้

ประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงานฯ ครั้งที่.../๒๕๖๓	ประชุมเมื่อวันที่	ประธาน
ประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงานฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓	๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓	รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายวิชาการ)
ประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงานฯ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓	๒๕ มีนาคม ๒๕๖๓	รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายวิชาการ)
ประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงานฯ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓	๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๓	รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายวิชาการ)
ประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงานฯ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๓	๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๓	ผู้ตรวจราชการกรม แทนหัวหน้าผู้ตรวจราชการ รองประธานทำหน้าที่ประธานที่ประชุม

๒.๒ ประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงานย่อย ๖ คณะ เพื่อขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ดังนี้

คณะทำงานย่อย ๖ คณะ	ครั้งที่.../๒๕๖๓	ประชุมเมื่อวันที่	ประธาน
คณะที่ ๑ คณะทำงานย่อยด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะที่มีคุณภาพ	ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓	๑๗ มีนาคม ๒๕๖๓	ผนส.
	ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓	๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓	
	ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓	๑๙ มิถุนายน ๒๕๖๓	
คณะที่ ๒ คณะทำงานย่อยด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก	ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓	๓๐ มีนาคม ๒๕๖๓	ผนค.
	ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓	๒๔ มิถุนายน ๒๕๖๓	
คณะที่ ๓ คณะทำงานย่อยด้านคนขับขี่ปลอดภัย	ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓	๑๗ มีนาคม ๒๕๖๓	ผนภ.
คณะที่ ๔ คณะทำงานย่อยด้านรถปลอดภัยและการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓	๒๐ มีนาคม ๒๕๖๓	ผนว.
คณะที่ ๕ คณะทำงานย่อยด้านการให้บริการที่เป็นเลิศ	ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓	๑๖ เมษายน ๒๕๖๓	ผสพ. ๕
	ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓	๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓	
คณะที่ ๖ คณะทำงานย่อยด้านการเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี	ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓	๒๐ เมษายน ๒๕๖๓	ผอจ.

๒.๓ ประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงานขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ยุทธศาสตร์ชาติและการสร้างความสามัคคีปรองดอง (คณะทำงาน ป.ย.ป.) กรมการขนส่งทางบก ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมีอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ผู้นำทีม ป.ย.ป. เป็นประธาน

๒.๔ ประชุมเชิงปฏิบัติการคณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบกเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมีอธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นประธาน

๒.๕ จัดทำรูปเล่มแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ และสื่อสารเผยแพร่

บทที่ ๓

การวิเคราะห์สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อกรมการขนส่งทางบก

๓.๑ ทิศทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในระดับสากล

แผนปฏิบัติราชกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้มีการรวบรวม ศึกษา ทิศทางการพัฒนาระบบการขนส่งในนานาประเทศ พบว่า มีแนวทางการพัฒนาใน ๖ ประเด็น ดังนี้

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

(๒) การให้บริการ (Service) มุ่งเน้นให้ประชาชนทุกกลุ่ม ทุกระดับรายได้สามารถเข้าถึงระบบการขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพได้อย่างเท่าเทียม ในราคาที่เป็นธรรม โดยรักษาสมดุลระหว่างความสามารถในการจ่ายของประชาชน (Affordability) คุณภาพการบริการ (Service Quality) และผลประกอบการของผู้ประกอบการ (Operator Economics) และระบบการขนส่งสาธารณะจะเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการที่เปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว

(๓) ความปลอดภัย (Safety) มุ่งเน้นการยกระดับความปลอดภัยในระบบการขนส่ง โดยเฉพาะความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมเป็นวงกว้าง อีกทั้งยังเป็นวาระแห่งชาติของหลายประเทศที่ต้องได้รับการแก้ปัญหาอย่างจริงจัง

(๔) สิ่งแวดล้อม (Environment) มุ่งเน้นระบบการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากภาคการขนส่งเป็นสาขาที่มีการใช้พลังงานในสัดส่วนที่สูงกว่าสาขาอื่น และยังเป็นต้นเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหามลภาวะทางอากาศและก๊าซเรือนกระจก ซึ่งส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในระยะยาว

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

(๖) ความร่วมมืออย่างบูรณาการ (Integrated Collaboration) มุ่งเน้นการสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ ภาคประชาสังคม และภาคธุรกิจ เพื่อการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืน เนื่องจากการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนมีส่วนเกี่ยวข้องกับทุกหน่วยงาน

๓.๒ แนวโน้มสำคัญในอนาคตที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

แนวโน้มสำคัญในอนาคตที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่สามารถพลิกโฉมการให้บริการโลจิสติกส์ในระยะ ๕ - ๑๐ ปีข้างหน้า ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนน โดยแบ่งออกได้เป็น ๓ ด้าน ดังนี้

(๑) เทคโนโลยี

(๑.๑) อินเตอร์เน็ตของทุกสิ่ง (Internet of Things: IoT) เป็นการเชื่อมต่ออุปกรณ์และเครื่องมือเข้ากับอินเทอร์เน็ตและอาศัยการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันในการดำเนินการ ในกระบวนการโลจิสติกส์ ผู้ให้บริการสามารถใช้ข้อมูลจากการเชื่อมโยงอุปกรณ์ต่างๆ มาสร้างฐานข้อมูลเชิงลึกสำหรับการวิเคราะห์และวางแผนการดำเนินการที่จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงและการแก้ปัญหาใหม่ ๆ

(๑.๒) การวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data Analytics) สามารถช่วยเพิ่มศักยภาพทางธุรกิจ เพิ่มความเข้าใจในความต้องการของลูกค้าจากประสบการณ์ที่ผ่านมา ลดความเสี่ยงและสร้างรูปแบบธุรกิจใหม่ ๆ ในการดำเนินกระบวนการด้านโลจิสติกส์ที่จะช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มอย่างมหาศาล เช่น การบริหารจัดการความเสี่ยงของโซ่อุปทาน โดยการประเมินสภาพปัจจุบันด้วยข้อมูลที่มีอยู่ เพื่อลดความเสี่ยงด้วยการตรวจสอบ วิเคราะห์และประเมินผลจากข้อมูลที่เชื่อมโยง ตลอดจนมีระบบแจ้งเตือนเหตุการณ์ต่างๆ ระหว่างกระบวนการขนส่งอันเนื่องมาจากเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด เช่น อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

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

(๒) การดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์

(๒.๑) เศรษฐกิจยุคใหม่แบ่งปันการใช้ประโยชน์ (Sharing Economy) เป็นการพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์บนแนวคิด Sharing Economy ทำให้สามารถใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินที่มีอยู่เกินความจำเป็นหรือไม่ได้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มความสามารถและสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ธุรกิจ ซึ่งในภาคการขนส่งผู้โดยสาร มีหลายแพลตฟอร์มที่แพร่หลาย เช่น Uber, Lyft, Didi, Grab และ GoJek และในภาคการขนส่งสินค้า ก็มีหลายแพลตฟอร์มที่แพร่หลายเช่นเดียวกัน เช่น Convoy แอพพลิเคชั่นสำหรับการแชร์พื้นที่รถบรรทุกสำหรับการขนส่งสินค้าที่เปิดตัวในปี 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) การเปลี่ยนแปลงเชิงนโยบาย

(๓.๑) โครงสร้างพื้นฐานในเส้นทางการขนส่งใหม่ (Investment in New Routes) เช่น ประเทศจีนได้ริเริ่มโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) เพื่อยกระดับการเชื่อมต่อทางการค้า และการอำนวยความสะดวกด้านการลงทุนระหว่างทวีปเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา ผ่านการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคที่มีเครือข่ายครอบคลุมทุกพื้นที่โดยมีกรอบ การลงทุนวงเงินกว่า ๑ ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๖

(๓.๒) 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

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

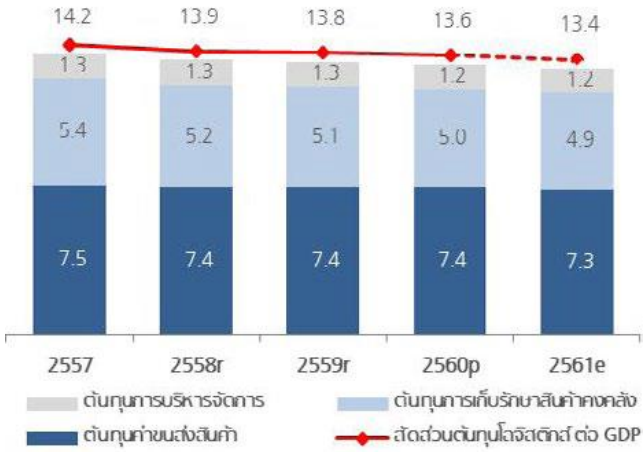
๓.๓ สถานการณ์การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี ๒๕๖๒ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการวิเคราะห์เป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ในส่วนที่เกี่ยวข้อง พร้อมจัดทำห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของเป้าหมายแผนแม่บทย่อยที่เกี่ยวข้อง และจัดส่งให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อประมวลผล และจัดทำเป็นห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (Final Value Chain Thailand : FVCT) โดยแบ่งออกได้เป็น ๕ ภารกิจ ดังนี้

๓.๓.๑ ภารกิจด้านการขนส่งสินค้า

(๑) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ เป็นต้นทุนที่เกิดจากการใช้บริการของผู้ประกอบการในกิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านโลจิสติกส์ ซึ่งประกอบด้วยต้นทุนการขนส่งสินค้า ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ซึ่งการลดต้นทุนโลจิสติกส์จะเป็นปัจจัยสนับสนุนสำคัญที่ส่งต่อการบรรลุเป้าหมายด้านการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น โดยต้องให้ความสำคัญด้านความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน และการบูรณาการการบริหารจัดการการให้บริการที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน

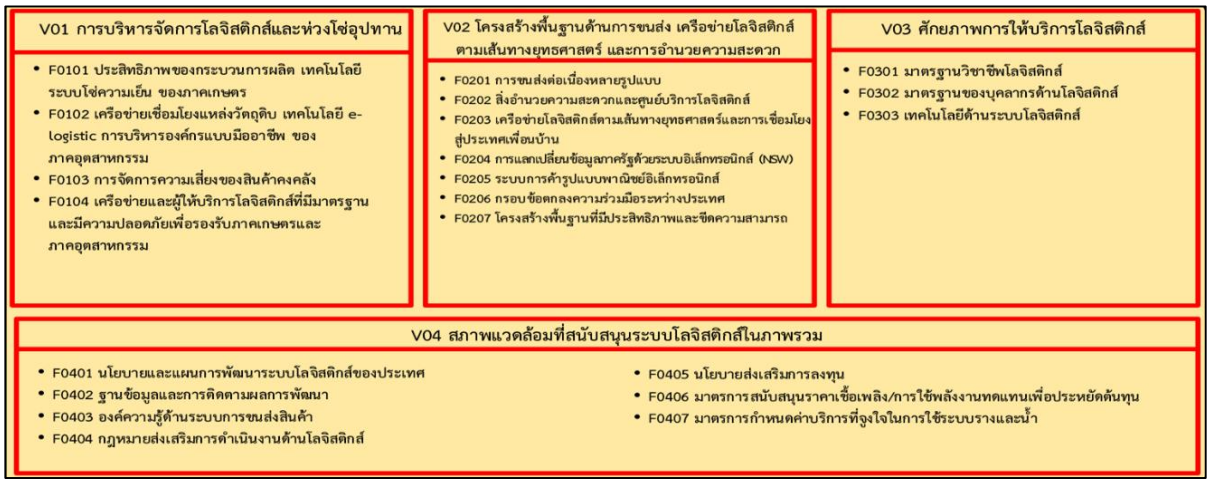


<u>สถานการณ์</u> ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๓.๖ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ลดลงจากร้อยละ ๑๓.๘ ต่อ GDP ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ประกอบด้วยต้นทุนค่าขนส่งร้อยละ ๗.๔ ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังร้อยละ ๕.๐ ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ร้อยละ ๑.๒ ต่อ GDP นอกจากนี้ ยังมีแนวโน้มลดลงในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ เหลือร้อยละ ๑๓.๔ ต่อ GDP

จากแนวโน้มการลดลงของต้นทุนโลจิสติกส์ในระยะที่ผ่านมา ๔ ปี เฉลี่ยร้อยละ ๐.๒ ต่อปี ซึ่งยังห่างจากค่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ที่ต้องลดลงให้ได้น้อยกว่าร้อยละ ๑๒ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ จึงเป็นประเด็นท้าทายอย่างสูงที่ทุกภาคส่วนต้องมีความร่วมมือในการพัฒนาในปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการลดต้นทุนและการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ เพื่อลดความเสี่ยงการดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายตามกำหนดไว้

<u>การดำเนินการที่ผ่านมา</u> กรมการขนส่งทางบก ได้มีการดำเนินการที่สำคัญ เพื่อขับเคลื่อนเป้าหมายผ่านโครงการก่อสร้างโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสินค้า โดยเน้นการมีบทบาทและหน้าที่หลักในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า โดยจะเป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมรวบรวมและกระจายสินค้า เปลี่ยนหัวลาก-หางลากรถบรรทุก อำนวยความสะดวกเกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากร และรองรับการเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนไปสู่ระบบราง อย่างไรก็ตาม การดำเนินการโครงการส่วนใหญ่ เป็นโครงการระยะยาว ซึ่งจะสะท้อนผลการดำเนินการในอนาคต ทั้งนี้ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา เป็นการดำเนินการที่สอดคล้องกับปัจจัยสู่ความสำเร็จในการเตรียมความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานให้มีประสิทธิภาพ

<u>การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (FVCT)</u> กรมการขนส่งทางบก เป็นหน่วยงานหลักที่มีความรับผิดชอบและภารกิจในการทำให้บรรลุเป้าหมายต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง โดยมีรายละเอียด FVCT Thailand ดังนี้



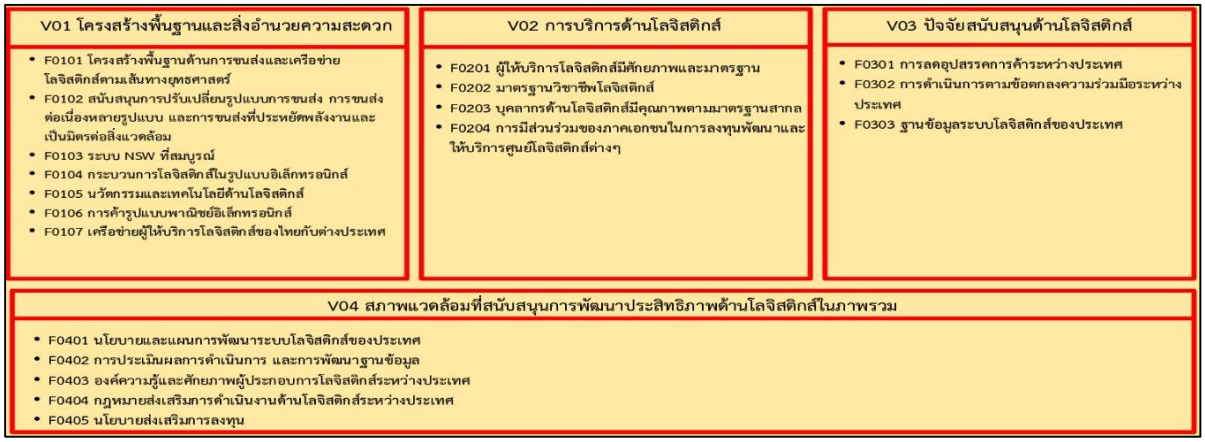
(๒) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย

ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (Logistics Performance Index : LPI) แสดงถึงขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดย LPI มีเกณฑ์ประกอบด้วย ด้านพิธีการศุลกากร ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ทั้งภาครัฐและธุรกิจ ด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ และด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า ซึ่งการดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายสิ่งที่ควรให้ความสำคัญกับความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน และการบูรณาการการบริหารจัดการให้บริการที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน

<u>สถานการณ์</u> ในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ LPI ของประเทศไทยอยู่อันดับที่ ๓๒ จาก ๑๖๐ ประเทศทั่วโลก ปรับตัวสูงขึ้นอย่างก้าวกระโดดจากอันดับที่ ๔๕ ในปี ๒๕๕๙ โดยมีคะแนนอยู่ที่ ๓.๔๑ คะแนน (มีการประเมิน ผลทุก ๆ ๒ ปี) นับเป็นอันดับที่ดีที่สุดในรอบทศวรรษที่ผ่านมา เป็นอันดับที่ ๒ ของอาเซียน รองจากประเทศสิงคโปร์ ที่ได้อันดับ ๗ โดยมีคะแนนอยู่ที่ ๔.๐๐ สะท้อนให้เห็นถึงการรับรู้และความพึงพอใจในประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่ดีขึ้นในช่วง ๒ ปีที่ผ่านมา โดยเกณฑ์การชี้วัดด้านโครงสร้างพื้นฐานเป็นเกณฑ์ชี้วัดด้านที่มีการปรับตัวดีขึ้นน้อยที่สุดจึงควรมีการเร่งรัดการพัฒนาให้แล้วเสร็จและเกิดการใช้ประโยชน์ได้อย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพสูงสุด

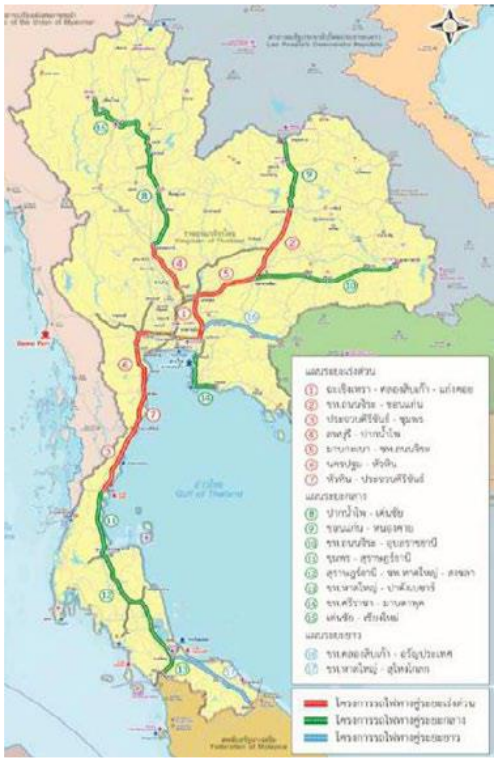
<u>การดำเนินการที่ผ่านมา</u> กรมการขนส่งทางบก ได้มีการดำเนินการที่สำคัญเพื่อขับเคลื่อนเป้าหมายผ่านโครงการก่อสร้างโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสินค้าในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน รองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้ การดำเนินการด้านโครงสร้างพื้นฐาน อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งจะสะท้อนผลการดำเนินการต่อไปในอนาคต

<u>การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (FVCT)</u> กรมการขนส่งทางบก เป็นหน่วยงานหลักที่มีความรับผิดชอบและภารกิจในการทำให้บรรลุเป้าหมายประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น โดยมีรายละเอียด FVCT ดังนี้



(๓) การขนส่งสินค้าทางราง

การลดต้นทุนการขนส่งผ่านการขนส่งสินค้าทางราง จะสนับสนุนให้ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น โดยการลดสัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ รวมทั้ง เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน และลดผลกระทบทางอากาศที่เกิดขึ้นในภาคขนส่ง โดยปัจจัยหลักที่ต้องดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมาย ได้แก่ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ในเส้นทางที่ไม่สามารถรองรับความต้องการเดินรถ การจัดหารถจักรและล้อเลื่อน รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวก การพัฒนาบุคลากรและขีดความสามารถในการบริหารจัดการระบบรางที่มีประสิทธิภาพ และการส่งเสริมให้เอกชนมีส่วนร่วมในการให้บริการ (Public Private Partnership : PPP)



<u>สถานการณ์</u> ในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑.๔๑ ซึ่งเป็นผลมาจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟทางคู่ จำนวน ๗ เส้นทาง ทำให้ยังไม่สามารถควบคุมระดับการให้บริการ โดยเฉพาะด้านความตรงต่อเวลา อีกทั้ง ยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการในการขนส่งของผู้ประกอบการได้ ประกอบกับ รฟท. ยังมีปัญหาความขาดแคลนรถจักรและล้อเลื่อน และยังไม่สามารถกำหนดกลยุทธ์ทางการตลาด โดยเฉพาะด้านราคา เพื่อให้สามารถแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ทำให้ยังไม่สามารถจูงใจให้ผู้ประกอบการหันมาขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นได้

<u>การดำเนินการที่ผ่านมา</u> กรมการขนส่งทางบก ได้มีการดำเนินการที่สำคัญเพื่อขับเคลื่อนเป้าหมายผ่านโครงการก่อสร้างโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสินค้ารองรับการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก สู่ระบบราง ทั้งนี้ การดำเนินการด้านโครงสร้างพื้นฐานอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งจะสะท้อนผลการดำเนินการต่อไปในอนาคต

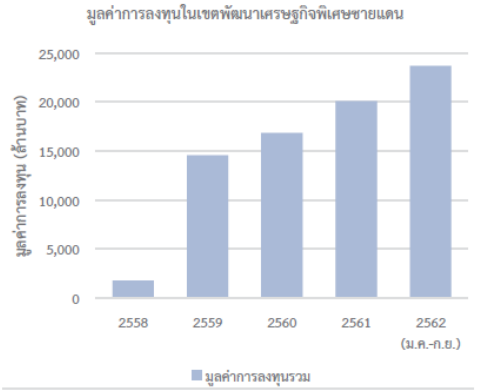
<u>การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (FVCT)</u> กรมการขนส่งทางบก เป็นหน่วยงานสนับสนุนที่มีความรับผิดชอบและภารกิจในการทำให้บรรลุเป้าหมายการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น โดยมีรายละเอียด FVCT ดังนี้

V01 โครงสร้างพื้นฐานทางราง	V02 การบริหารจัดการ	V03 การกระตุ้นอุปสงค์
• F0101 สิ่งอำนวยความสะดวก และการเข้าถึงระบบราง • F0102 ขีดความสามารถของราง /เพิ่มโครงข่ายทางคู่ • F0103 ล้อเลื่อนที่ใช้ในการรถไฟมีจำนวนเพียงพอต่อความต้องการ • F0104 โครงข่ายระบบการขนส่งทางรางครอบคลุมพื้นที่ต้นทาง-ปลายทางของการขนส่งสินค้าหลัก • F0105 การแก้ไขจุดตัดทางรถไฟกับถนน	• F0201 ความน่าเชื่อถือ ความตรงเวลา • F0202 การบริหารต้นทุน • F0203 ความสามารถในการรองรับสินค้า • F0204 การกำกับดูแล และการติดตามประเมินผล • F0205 การเข้าถึงบริการขนส่งทางรางของผู้ประกอบการรายย่อย • F0206 การอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านเมือง • F0207 บุคลากรในการปฏิบัติการเดินรถมีจำนวนเพียงพอ	• F0301 การเข้าถึง • F0302 ภาคีส่วนร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชน • F0303 การตลาด • F0304 ราคา • F0305 การส่งเสริมการลงทุนของภาคอุตสาหกรรมเพื่อการขนส่งวัตถุดิบทางราง

V04 สภาพแวดล้อมที่สนับสนุนการขนส่งสินค้าทางรางในภาพรวม
• F0401 กฎหมาย/ระเบียบ เพื่อขจัดอุปสรรคในการขนส่งสินค้าทางราง • F0402 นโยบายส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบราง • F0403 การเปิดเสรีการขนส่งทางราง • F0404 มาตรฐานการเดินรถและการขนส่งสินค้า

(๔) การลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

มูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่เพิ่มขึ้น จะส่งผลดีต่อการยกระดับการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด รวมถึงก่อให้เกิดการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดอีกด้วย ซึ่งมูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนประกอบด้วย การขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) การลงทุนของเอกชนเพื่อพัฒนาที่ราชพัสดุ การจดทะเบียนจัดตั้งธุรกิจใหม่ และการขอใช้สิทธิประโยชน์ภายใต้มาตรการส่งเสริมการลงทุนของกรมศุลกากร ซึ่งภาครัฐจำเป็นจะต้องให้การสนับสนุนเพื่อจูงใจและสร้างความเชื่อมั่นแก่นักลงทุน เพื่อผลักดันให้การลงทุนดังกล่าวบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่ได้กำหดไว้ โดยจำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการลงทุน ความพร้อมของพื้นที่สำหรับอุตสาหกรรม



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และ:กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

<u>สถานการณ์</u> โครงการพัฒนาสำคัญเริ่มแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ และจะทยอยแล้วเสร็จในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าโครงการสำคัญเพิ่งเริ่มแล้วเสร็จ ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๒ มูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. ๒๕๖๐ รวมประมาณ ๖,๘๒๙ ล้านบาท ซึ่งมูลค่าการลงทุนดังกล่าวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

<u>การดำเนินการที่ผ่านมา</u> กรมการขนส่งทางบก อยู่ระหว่างพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสินค้า ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ซึ่งโครงการดังกล่าว จะเปิดโอกาสให้เอกชนร่วมลงทุน ในรูปแบบ Public Private Partnership (PPP) สนับสนุนให้ภาคเอกชนที่มีศักยภาพและประสบการณ์ในการบริหารโครงการในลักษณะเดียวกันเข้ามาลงทุนในโครงการ

<u>การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (FVCT)</u> กรมการขนส่งทางบก เป็นหน่วยงานสนับสนุนที่มีความรับผิดชอบและภารกิจในการทำให้บรรลุเป้าหมายการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น โดยมีรายละเอียด FVCT ดังนี้

๓.๓.๒ ภารกิจด้านการขนส่งผู้โดยสาร

(๑) การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง

การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองที่มีประสิทธิภาพ เป็นผลมาจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่ดีขึ้น ส่งผลต่ออันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศตามมาด้วย ทั้งนี้ มีเป้าหมายเพื่อบรรเทาปัญหาจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงเมืองหลักในภูมิภาค เพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงานในภาคขนส่ง ลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม การบรรลุเป้าหมายจึงต้องอาศัยปัจจัยสำคัญ ประกอบด้วยการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมกับความต้องการเดินทาง การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการเชื่อมต่อการเดินทาง และการบริหารจัดการการให้บริการขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ

<u>สถานการณ์</u> ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล คิดเป็นร้อยละ ๒๐ ประกอบด้วยรถโดยสารสาธารณะประมาณร้อยละ ๑๕ รถไฟฟ้าประมาณร้อยละ ๔ และรถตู้ร่วมบริการประมาณร้อยละ ๑ ซึ่งในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ปริมาณผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะมีแนวโน้มลดลงประมาณร้อยละ ๐.๑๕ ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะไม่สามารถรักษาระดับการให้บริการ ทั้งในส่วนคุณภาพในการให้บริการจากสภาพจราจรที่ติดขัด และสภาพรถโดยสารที่ทรุดโทรมตามอายุการใช้งาน .

ในส่วนของสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลัก ในปัจจุบันยังไม่มีการรวบรวมข้อมูลดังกล่าวอย่างเป็นระบบ อย่างไรก็ตาม องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เริ่มให้ความสำคัญในการเร่งปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองที่มีอยู่ในปัจจุบัน และจัดทำแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในอนาคตให้สามารถรองรับ ความต้องการเดินทางในพื้นที่ อาทิ การพัฒนาระบบรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดขอนแก่น จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดเชียงใหม่ ทำให้คาดว่าปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคจะเพิ่มมากขึ้น

<u>การดำเนินการที่ผ่านมา</u> กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง จำนวน ๒๖๙ เส้นทาง ภายใต้แผนปฏิรูปรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ซึ่งมุ่งเน้นการบริการที่ได้มาตรฐาน สะดวก ปลอดภัย เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน ด้วยโครงข่ายที่เหมาะสมครอบคลุมทุกพื้นที่เชื่อมต่อระบบการขนส่งอื่น นอกจากนี้ อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูลมาสร้างโมเดลการให้บริการระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ที่เหมาะสม โดยดำเนินการสอบถามความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับการให้บริการระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) วิธีการเดินทางในปัจจุบัน ลักษณะรถที่ต้องการ ค่าโดยสารที่สามารถจ่ายได้ และรูปแบบการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น สำหรับการพัฒนาการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักยังไม่มีการดำเนินการในส่วนนี้อย่างเป็นรูปธรรม

<u>การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (FVCT)</u> กรมการขนส่งทางบก เป็นหน่วยงานหลักที่มีความรับผิดชอบและภารกิจในการทำให้บรรลุเป้าหมายการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น โดยมีรายละเอียด FVCT ดังนี้

V01 โครงสร้างพื้นฐานขนส่งมวลชน	V02 สิ่งอำนวยความสะดวก	V03 การบริหารจัดการ	V04 การกระตุ้นอุปสงค์
• F0101 การออกแบบเพื่อคนทั้งมวล • F0102 โครงข่ายการเดินทางที่ครอบคลุม • F0103 ระบบขนส่งมวลชนรอง • F0104 ยานพาหนะที่มีมาตรฐาน • F0105 สถานีขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อการเดินทางมากกว่า 1 ระบบ	• F0201 ความสะอาด • F0202 ความปลอดภัย • F0203 ความสะดวกสบาย • F0204 การกำหนดมาตรฐานอุปกรณ์ในการขนส่งสาธารณะ • F0205 การพัฒนาจุดให้บริการขนส่งสาธารณะเพื่ออำนวยความสะดวกและพักผ่อน	• F0301 ระบบตั๋วร่วมบริการ • F0302 ความตรงต่อเวลา • F0303 การเพิ่มความถี่บริการขนส่งสาธารณะให้เพียงพอในช่วงเวลาเร่งด่วน • F0304 การบริหารจัดการเพื่อรองรอบผู้โดยสารภายในสถานีขนส่ง	• F0401 ราคา • F0402 กิจกรรมส่งเสริมการตลาดเพื่อดึงดูดผู้โดยสาร • F0403 การสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะจากภาครัฐ

V05 สภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเพิ่มสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง	
• F0501 นโยบายกระตุ้นการเดินทางด้วยระบบสาธารณะ • F0502 มาตรฐานการให้บริการ • F0503 การบังคับใช้กฎหมาย • F0504 มาตรการผังเมือง	• F0505 การปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง • F0506 การประชาสัมพันธ์รณรงค์การใช้ระบบขนส่งสาธารณะ • F0507 การสร้างค่านิยมให้การใช้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นทางเลือกหลักในการเดินทาง

(๒) โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวมีคุณภาพและมาตรฐาน

การเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญ ปัจจุบันการแข่งขันทางด้านราคา ไม่สามารถเป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวที่ยั่งยืนได้อีกต่อไป การพัฒนาคุณภาพของการท่องเที่ยวและบริการ ตลอดจนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งระบบ จึงมีความสำคัญต่อการตัดสินใจในการเดินทางมายังจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยว ขณะเดียวกัน ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานยังเป็นส่วนช่วยสนับสนุนการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยว ทั้งนี้ ควรให้ความสำคัญในการพัฒนาความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน และการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวอย่างไร้รอยต่อ

<u>สถานการณ์</u> อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยว (TTCI) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบกและทางทะเลของประเทศไทย อยู่ในอันดับที่ ๗๒ ซึ่งเป็นการคงอยู่ในอันดับเดิมนับตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งเมื่อเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียนไทยยังคงอยู่ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย โดยมีประเด็นท้าทายด้านคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานที่ยังไม่เป็นที่พึงพอใจของนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะประเด็นความสะอาด และความปลอดภัย รวมถึงการคมนาคมที่สามารถเข้าถึงและเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ

<u>การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (FVCT)</u> กรมการขนส่งทางบก เป็นหน่วยงานสนับสนุนที่มีความรับผิดชอบและภารกิจในการทำให้บรรลุเป้าหมายโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวมีคุณภาพและมาตรฐานดีขึ้น โดยมีรายละเอียด FVCT ดังนี้

V01 โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมโยงการเดินทางท่องเที่ยว	V02 สิ่งอำนวยความสะดวกที่ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย
• F0101 การบำรุงรักษา ให้ใช้การได้สม่ำเสมอ • F0102 ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานในแหล่งท่องเที่ยว • F0103 การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว	• F0201 สาธารณูปโภคในแหล่งท่องเที่ยว • F0202 ศูนย์บริการข้อมูลนักท่องเที่ยว Information center • F0203 บริการทางการเงินที่เข้าถึงง่าย และครอบคลุม • F0204 ความสะดวกในการเข้าถึงเทคโนโลยีสารสนเทศ

V03 สภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว
• F0301 การบังคับใช้กฎหมาย • F0302 การมีส่วนร่วมของภาคีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก • F0303 ฐานข้อมูลเพื่อรักษาความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว

๓.๓.๓ ภารกิจด้านความปลอดภัย

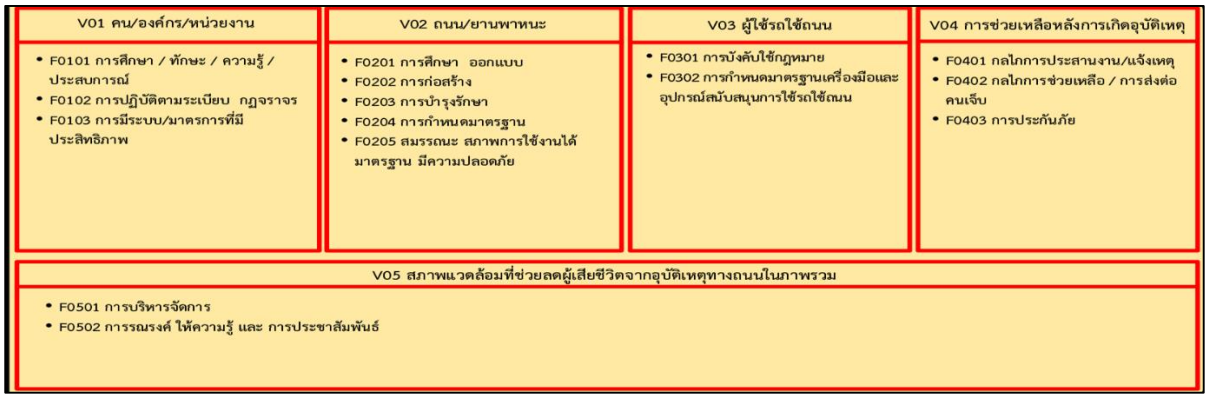
ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

ประเทศไทยมีการกำหนดเป้าหมายตามปฏิญญาบราซิเลีย ที่กำหนดให้ทุกประเทศลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณร้อยละ ๕๐ ภายในปี ๒๕๖๓ โดยปัจจัยหลักที่ต้องดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมาย ประกอบด้วย การบริหารจัดการวิศวกรรมจราจร และวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ทั้งนี้การบรรลุเป้าหมายดังกล่าวยังสะท้อนถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่สะดวกและปลอดภัย ซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่ดีขึ้นอีกด้วย

<u>สถานการณ์</u> อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ อยู่ที่ ๓๐.๙ คนต่อประชากร ๑ แสนคน ซึ่งลดลงจากปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ที่มีอัตราผู้เสียชีวิตประมาณ ๓๓.๔ คนต่อประชากร ๑ แสนคน ทั้งนี้ จากการพิจารณาข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงปีใหม่ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) พบว่าสาเหตุการ เกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดจากมีระดับแอลกอฮอล์เกินกว่าปริมาณที่กฎหมายกำหนด (ร้อยละ ๔๑.๔๗) ซึ่งจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ ที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด รองลงมาคือ การขับรถเร็วเกินกำหนด (ร้อยละ ๒๘.๑๗) และมีบางส่วนที่เกิดจากปัญหากายภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน (ร้อยละ ๗.๕๗) โดยมีพฤติกรรมหลักที่เสี่ยงต่อการเสียชีวิต คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย (ร้อยละ ๕๓.๓๒)

<u>การดำเนินการที่ผ่านมา</u> กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน อาทิ มาตรการ Check คน Check รถ Checking Point ตรวจสอบเข้มข้นความพร้อมและความปลอดภัยของรถบรรทุกและผู้ขับรถ การจัดกิจกรรมโครงการสนามจราจรเยาวชน เพื่อหล่อหลอมให้เยาวชนเติบโตเป็นผู้ใหญ่ที่มีจิตสำนึกความปลอดภัยและวินัยจราจร นำไปสู่การป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน การยกมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะยุคใหม่เพื่อความปลอดภัย เช่น การควบคุมระบบตรวจสภาพรถทั่วประเทศ (VICC) และการบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS การจัดหาเครื่องมือตรวจวัดแอลกอฮอล์ เพื่อตรวจวัดคนขับก่อนออกเดินทาง และการส่งเสริมนักศึกษาอาชีวะร่วมตรวจเช็ครถโดยสารทุกคัน ทุกสถานี ทุกเทศกาล

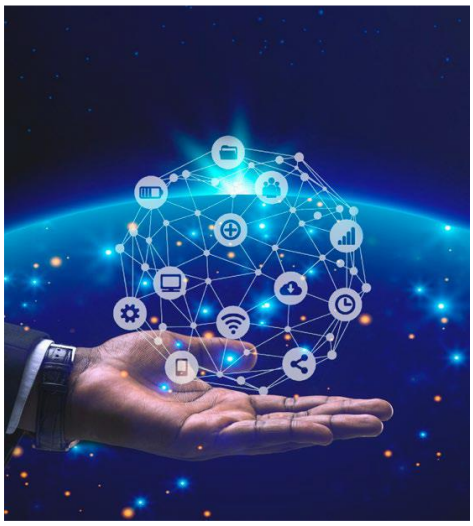
<u>การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (FVCT)</u> กรมการขนส่งทางบก เป็นหน่วยงานสนับสนุนที่มีความรับผิดชอบและภารกิจในการทำให้บรรลุเป้าหมายผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง โดยมีรายละเอียด FVCT ดังนี้



๓.๓.๔ ภารกิจด้านการให้บริการประชาชน

การปรับเปลี่ยนบริการภาครัฐเป็นดิจิทัล

การที่ภาครัฐจะสามารถตอบสนองความต้องการและให้บริการประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส ก้าวทันการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาได้อย่างยั่งยืน สนับสนุนการพัฒนาประเทศไปสู่การเป็นประเทศไทย ๔.๐ ได้อย่างมีประสิทธิภาพจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนงานบริการภาครัฐให้เป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น ซึ่งจะทำให้การบริการภาคประชาชน ภาคเอกชน และภาคส่วนอื่น ๆ และการดำเนินงานภาครัฐมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้นจากการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมที่เหมาะสม โดยต้องเน้นดำเนินการสนับสนุนความพร้อมด้านเทคโนโลยีของภาครัฐที่เชื่อมโยงกันเพื่อให้ประชาชนเข้าถึงบริการภาครัฐแบบดิจิทัลได้อย่างเต็มรูปแบบ



<u>สถานการณ์</u> การประเมินโดยสัดส่วนความสำเร็จของกระบวนงานที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล ซึ่งพิจารณาจากข้อมูลการสำรวจหน่วยงานภาครัฐที่มีการปรับกระบวนงานให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัล ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ พบว่า มีความท้าทาย โดยมีกระบวนงานบริการประชาชนของภาครัฐที่ได้รับการปรับให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัลทั้งหมด ๒๓๘ กระบวนงานจาก ๒,๑๘๐ กระบวนงาน หรือ คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ ๑๑ ห่างจากค่าเป้าหมายที่กำหนดถึงเกือบร้อยละ ๙๐ ซึ่งส่วนมากเป็นการดำเนินงานในลักษณะของการออกใบอนุญาตในการประกอบธุรกิจและการบริการประชาชน

<u>การดำเนินการที่ผ่านมา</u> ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กรมการขนส่งทางบก อยู่ระหว่างพัฒนาระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกประชาชนด้านอนุมัติ อนุญาตด้านประกอบการขนส่งสินค้า ผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัล โดยคาดว่าจะช่วยปรับเปลี่ยนกระบวนงานการให้บริการเป็นระบบดิจิทัลทั้งสิ้น ๑๐ กระบวนงาน นอกจากนี้ ยังมีการจัดทำโครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กร และแผนปฏิบัติการดิจิทัล ระยะ ๖ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อพัฒนาองค์กรในด้านดิจิทัลและนวัตกรรมอย่างมีทิศทาง

<u>การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (FVCT)</u> กรมการขนส่งทางบก เป็นหน่วยงานหลักที่มีความรับผิดชอบและภารกิจในการทำให้บรรลุเป้าหมายงานบริการภาครัฐที่ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น โดยมีรายละเอียด FVCT ดังนี้

๓.๓.๕ ภารกิจด้านการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

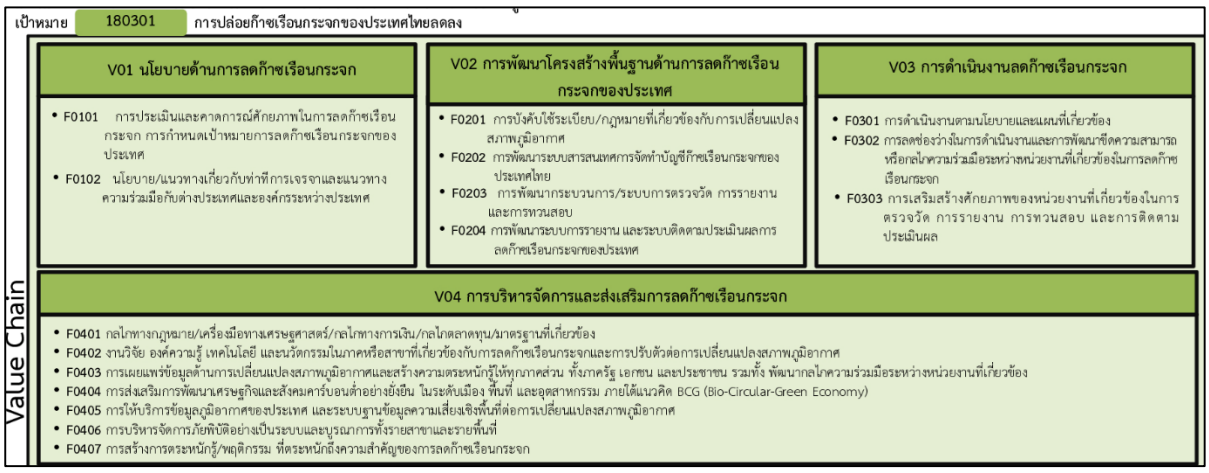
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทย และคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอยู่ระดับมาตรฐาน ของประเทศไทย

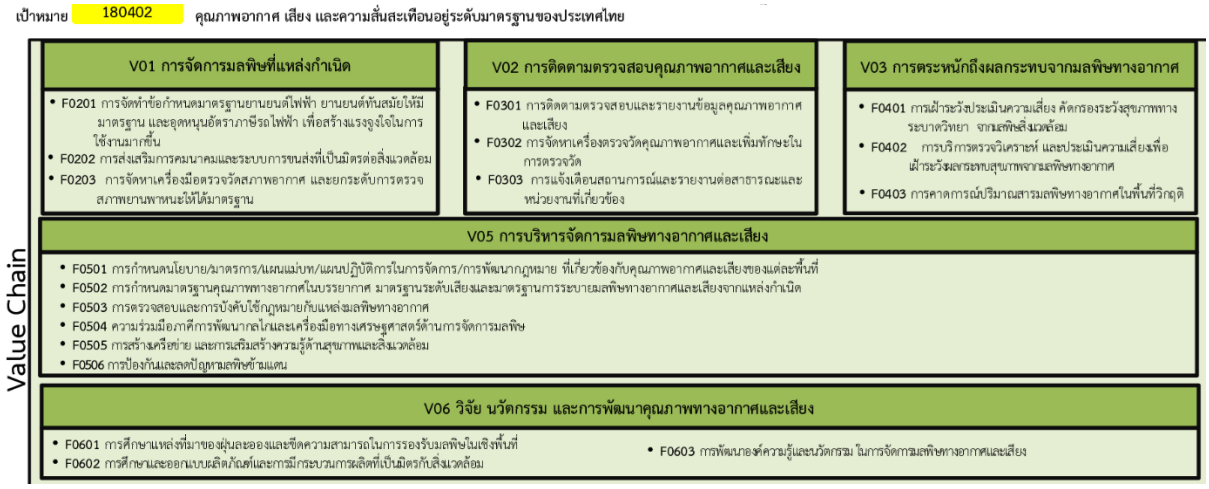
การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ เป็นการให้ความสำคัญกับการปรับตัวต่อผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยมุ่งเน้นการกำหนดเป้าหมายและแนวทางการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศในระยะยาวที่สอดคล้องกับการพัฒนาในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน และเน้นย้ำการจัดการมลพิษที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น ปัญหาฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM ๒.๕) ผ่านการกำหนดมาตรการต่าง ๆ อาทิ การควบคุมการระบายมลพิษทางอากาศ ตลอดจนกำหนดมาตรการควบคุมปริมาณการจราจรหรือยานพาหนะในพื้นที่

<u>สถานการณ์</u> ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ประเทศไทยสามารถลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้เป็นร้อยละ ๑๔ (คิดเป็นปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ที่ลดได้คือ ๕๑.๗๒ $MtCO_2eq$) แสดงให้เห็นว่าสามารถบรรลุเป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อยที่กำหนดไว้ที่ร้อยละ ๑๒ ได้แล้ว นอกจานี้ มีข้อมูลการรายงานที่สะท้อนสถานการณ์ ได้แก่ ข้อมูลปริมาณ PM ๒.๕ โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ พบว่า ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน ๒.๕ ไมครอนมีค่าเฉลี่ยรายปีทั้งประเทศเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๖๐ แต่ยังคงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

<u>การดำเนินการที่ผ่านมา</u> กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินมาตรการแก้ไขปัญหา PM ๒.๕ โดยมีการจัดส่งผู้ตรวจการลงพื้นที่สุ่มตรวจค่าควันดำรถบรรทุกและรถโดยสาร อย่างสม่ำเสมอต่อเนื่อง ในพื้นที่ในเขตมีค่ามลภาวะ PM ๒.๕ สูง นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบก บูรณาการร่วมกับกรมควบคุมมลพิษ กองบังคับการตำรวจจราจร กรุงเทพมหานคร และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) สมาคมผู้ประกอบการรถขนส่งทั่วไทย และสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เพื่อตรวจวัดควันดำรถโดยสารประจำทางและไม่ประจำทาง

<u>การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (FVCT)</u> กรมการขนส่งทางบก เป็นหน่วยงานสนับสนุนที่มีความรับผิดชอบและภารกิจในการทำให้บรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยลดลง และเป้าหมายคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอยู่ระดับมาตรฐาน ของประเทศไทย โดยมีรายละเอียด FVCT ดังนี้





๓.๔ ภารกิจของกรมการขนส่งทางบกในปัจจุบัน

ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๒ ได้กำหนดให้กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ ตรวจตรา ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผน ให้มีการเชื่อมต่อระบบการขนส่งอื่น ๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย โดยให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

(๓) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก

(๔) ดำเนินการจัดระบบและระเบียบการขนส่งทางบก

(๕) ร่วมมือและประสานงานกับองค์การและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

(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 ทั่วถึง เชื่อมโยง มีต้นทุนการขนส่งและต้นทุนการเดินทางที่เหมาะสม เป็นกลไกและเครื่องมือที่สำคัญในการลงทุนในภาคการผลิตและ ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ ประชาชนสามารถลดค่าใช้จ่ายและมีรายได้สูงขึ้น

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

(๓) การเสริมสร้างความยั่งยืนของประเทศ มีระบบการขนส่งทางถนนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีความต่อเนื่องภายใต้เหตุวิกฤตรูปแบบต่างๆ บนพื้นฐานการมีส่วนร่วม โปร่งใส และเป็นธรรม

๓.๕ ความต้องการ/ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกรมการขนส่งทางบก

ความต้องการ/ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	แนวทางและรูปแบบการให้บริการ	แนวทางและวิธีการสื่อสาร
๑. ประชาชน (หมายถึง ผู้ที่รับบริการจากกรมการขนส่งทางบก)		
การบริการที่ดี สะดวก รวดเร็ว ถูกต้อง เป็นธรรม โปร่งใส/ ข้อมูลถูกต้อง ชัดเจน ทันสมัย/ การสนับสนุนความช่วยเหลือของภาครัฐ	ให้บริการที่สำนักงาน ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค/ ออกหน่วยเคลื่อนที่/ ศูนย์บริการร่วม คค./ G-Point/ E-Service/ การให้บริการผ่านตัวแทนรับชำระภาษีรถ เช่น ไปรษณีย์, Counter Service, ธนาคาร เป็นต้น/ ชำระภาษีผ่านมือถือตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ/ การให้บริการผ่านระบบแอพพลิเคชัน	แบบสอบถาม/ หนังสือราชการ/ การประชุมและดำเนินกิจกรรมร่วมกัน/ เว็บไซต์/ E-mail/ โทรศัพท์/ Call Center ๑๕๘๔/ สื่อสังคมออนไลน์/ สื่อสิ่งพิมพ์ / สื่อโทรทัศน์และวิทยุ /ประชาสัมพันธ์แนวทางปฏิบัติที่ถูกต้อง (การตรวจการ)/ ให้ข้อมูลกฎระเบียบที่เป็นปัจจุบัน (การตรวจการ))/ การให้บริการผ่านระบบแอพพลิเคชัน
๒. ประชาชนทั่วไป (หมายถึง ผู้โดยสาร และผู้ใช้บริการขนส่งสินค้า)		
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน/ ค่าโดยสาร-ค่าบริการที่เป็นธรรม/ การบังคับใช้กฎหมายที่เป็นธรรม/ การตรงต่อเวลาของการให้บริการของรถสาธารณะ/ ความโปร่งใสในการดำเนินการ/ การเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากการใช้รถใช้ถนน/ ความสะดวกและสามารถเข้าถึงบริการได้ง่าย	ควบคุม กำกับการดำเนินการของสถานีขนส่งและผู้ประกอบการ/ ควบคุมตรวจสอบความพร้อมของรถและผู้ประจำรถ/ ออกกฎระเบียบข้อบังคับและการลงโทษ/ ดำเนินการตามมาตรการอย่างเข้มข้นและจริงจัง (การตรวจการ)/ การให้บริการผ่านระบบแอพพลิเคชัน	แบบสอบถาม/ หนังสือร้องเรียน/ การประชุมและดำเนินกิจกรรมร่วมกัน /เว็บไซต์/ E-mail/ โทรศัพท์/ Call Center ๑๕๘๔/ สื่อสังคมออนไลน์/ สื่อสิ่งพิมพ์/ สื่อโทรทัศน์และวิทยุ/ การให้บริการผ่านระบบแอพพลิเคชัน
๓. ผู้ประกอบการ (หมายถึง ผู้ผลิตรถ ผู้นำเข้ารถ ผู้จำหน่ายรถ ผู้ดำเนินกิจการสถานสอนขับรถ ผู้ดำเนินกิจการ ตรอ. ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และ ผู้ขอรับอนุญาตจัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสาร)		
การบริการที่ดี สะดวก รวดเร็ว ถูกต้อง เป็นธรรม โปร่งใส/ ข้อมูลถูกต้อง ชัดเจนทันสมัย/การสนับสนุนความช่วยเหลือของภาครัฐ เช่น การเชื่อมต่อหรือเปิดเผยข้อมูลอันเป็นประโยชน์/ สถานีขนส่งสินค้าที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าและสาธารณูปโภคที่ครบถ้วน	ให้บริการที่สำนักงาน (ส่วนกลางและส่วนภูมิภาค)/ออกหน่วยเคลื่อนที่/ E-Service/ ประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานหรือองค์การระหว่างประเทศ	แบบสอบถาม/ หนังสือราชการ/ การประชุมและดำเนินกิจกรรมร่วมกัน/ เว็บไซต์/ E-mail/ โทรศัพท์/ Call Center ๑๕๘๔/ สื่อสังคมออนไลน์/ สื่อสิ่งพิมพ์ / สื่อโทรทัศน์และวิทยุ
๔. หน่วยงานราชการ		
การเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อให้การให้บริการประชาชนเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และถูกต้อง	ให้บริการเชื่อมโยงข้อมูล เช่น ระบบ GPS เพื่อให้การให้บริการประชาชนเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็วและถูกต้อง	หนังสือราชการ/ การประชุมและดำเนินกิจกรรมร่วมกัน/ โทรศัพท์

๓.๖ สภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของการขนส่งทางถนน ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก

โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทาย
<u>ด้านนโยบายและพันธกิจ</u> ▪ การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและการให้บริการ ▪ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้ามากขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ▪ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการให้บริการสำหรับคนทุกกลุ่ม ▪ การพัฒนาและยกระดับการขนส่งทางถนนให้มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการให้บริการของระบบการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ทั้งหมด ▪ การใช้ประโยชน์จากเส้นทางและพื้นที่การให้บริการของระบบรถโดยสารประจำทาง ทั้งภายในกรุงเทพมหานครและการเดินทางระหว่างเมืองที่ครอบคลุมพื้นที่และประชากรส่วนใหญ่ให้มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด	**<u>ด้านนโยบายและพันธกิจ</u>** ▪ นโยบายการพัฒนาการขนส่งทางถนนในหลายทศวรรษที่ผ่านมามุ่งเน้นการพัฒนาด้านกายภาพมากกว่าการบริหารจัดการ ▪ นโยบายที่ขาดการบูรณาการทั้งภายในและระหว่างรูปแบบการขนส่งอย่างเป็นรูปธรรมในทางปฏิบัติ ▪ ความไม่ต่อเนื่องของนโยบายในการบริหารประเทศและกำหนดทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจส่งผลต่อแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่ง ▪ การขยายตัวของชุมชนที่ไร้ทิศทาง ขาดการควบคุมอย่างเหมาะสม ส่งผลให้พฤติกรรมการเดินทางของประชาชนเปลี่ยนไปจากเดิม ▪ โครงสร้างพื้นฐาน กฎ ระเบียบ และระบบการขนส่งที่มีอยู่ในปัจจุบันยังไม่ได้มีการออกแบบให้รองรับการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุอย่างเพียงพอ	**<u>ด้านนโยบายและพันธกิจ</u>** ▪ การกำหนดทิศทางการพัฒนาที่มีความต่อเนื่อง สมดุล และยั่งยืน ▪ การกำหนดทิศทางการพัฒนาและการคัดเลือกแผนงาน/โครงการบนพื้นฐานของงบประมาณที่จำกัดและการใช้จ่ายงบประมาณอย่างคุ้มค่าสูงสุด ▪ การกำหนดทิศทางการพัฒนาที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการทุกกลุ่มและเข้าถึงได้ ▪ การกำหนดทิศทางของการเดินทางระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต รวมถึงการบริหารจัดการยานพาหนะระหว่างประเทศ
<u>ด้านกำกับดูแล</u> ▪ การปรับปรุงกฎ ระเบียบและข้อบังคับที่เป็นอุปสรรคต่อการให้บริการด้านการขนส่งทางถนนภายในประเทศและระหว่างประเทศ ▪ การส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทยไปลงทุนในอาเซียนมากขึ้น	**<u>ด้านกำกับดูแล</u>** ▪ ขาดหน่วยงานกลางในการทำหน้าที่กำกับดูแลการขนส่งทางบกในภาพรวม ทำให้การบูรณาการระหว่างหน่วยงานทำได้ยากขึ้น ▪ ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศ ▪ ปัญหาด้านพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนนำไปสู่ปัญหาด้านการขนส่งต่าง ๆ ▪ การบังคับใช้กฎหมาย ขาดความต่อเนื่อง ▪ กฎหมายไม่ทันสมัย ไม่ยืดหยุ่น และมีความขัดแย้งระหว่างหน่วยงาน	**<u>ด้านกำกับดูแล</u>** ▪ การเพิ่มระดับการบูรณาการระหว่างหน่วยงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม ▪ การมีนวัตกรรมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุและปัญหาสิ่งแวดล้อม ▪ การปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย ยืดหยุ่น และบังคับใช้อย่างต่อเนื่องจริงจัง ▪ การเป็นผู้กำกับดูแลที่สร้างสรรค์
<u>ด้านเทคโนโลยี</u> ▪ การปรับปรุงระบบฐานข้อมูลให้ทันสมัยและบำรุงรักษาให้ใช้งานได้อย่างต่อเนื่องตลอดเวลา ▪ การใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่ในการกำกับดูแลและให้บริการคนทุกกลุ่ม ▪ การปรับปรุงกระบวนงานบริการให้เป็นดิจิทัล ▪ วิกฤตโควิด ๑๙ ส่งผลต่อการใช้ชีวิตและการปฏิบัติงานตาม วิถีชีวิตใหม่ โดยการนำเทคโนโลยีมาช่วยในการปฏิบัติงาน	**<u>ด้านเทคโนโลยี</u>** ▪ การใช้เทคโนโลยีทำให้ประชาชนบางกลุ่มไม่สามารถเข้าถึงได้ ▪ เมื่อเทคโนโลยีขัดข้องทำให้ตัดสินใจไม่ได้	**<u>ด้านเทคโนโลยี</u>** ▪ การใช้เทคโนโลยีในการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง การให้บริการและกำกับดูแลความปลอดภัย ▪ การใช้เทคโนโลยีในการให้บริการ เด็ก สตรีมีครรภ์ ผู้สูงอายุ และผู้พิการ ▪ ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการปฏิบัติการด้วยเทคโนโลยี ▪ ขีดความสามารถของบุคลกรในการใช้เทคโนโลยี

โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทาย
<u>ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม</u> ▪ การยกระดับระบบการขนส่งทางถนนให้มีมาตรฐานความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ▪ ความต้องการของประชาชนเปลี่ยนไป เช่น ความต้องการใช้บริการ Ride Sharing เพิ่มมากขึ้น	**<u>ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม</u>** ▪ การดำเนินการด้านมาตรฐานความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมใช้เวลานานถึงจะเห็นผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรม เช่น การลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก ที่ไม่สามารถวัดผลได้ทันที ▪ การปรับปรุงกฎ ระเบียบและข้อบังคับเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน	**<u>ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม</u>** ▪ ปัญหาอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึงอันดับที่ ๙ ของโลก ▪ ปัญหาโลกร้อนและมลพิษที่เกิดขึ้นในปัจจุบันซึ่งดูจะทวีความรุนแรงและปรากฏให้เห็นบ่อยครั้ง เช่น ปัญหา PM ๒.๕ ▪ ความต้องการของประชาชนเปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว
<u>ด้านบุคลากร</u> ▪ การจัดทำแผนพัฒนาบุคลากรอย่างเป็นรูปธรรม ▪ มีแนวโน้มการสูญเสียอัตรากำลังข้าราชการในสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการเกษียณอายุ ▪ การบรรจุข้าราชการรุ่นใหม่ ที่มีทักษะและความสามารถในการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ▪ วิกฤตโควิด ๑๙ ที่เกิดขึ้นทั่วโลกรวมถึงประเทศไทย เป็นปัจจัยเร่งในการพัฒนาบุคลากรให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง	**<u>ด้านบุคลากร</u>** ▪ บุคลากรในสำนักงานขนส่งจังหวัดต้องปฏิบัติหน้าที่ในเชิงพื้นที่ และหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก ทำให้อาจปฏิบัติงานได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ ▪ บุคลากรมีอายุมากกว่า ๕๐ ปี มีข้อจำกัดในการเรียนรู้การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่	**<u>ด้านบุคลากร</u>** ▪ อัตรากำลังข้าราชการที่น้อยลงในขณะที่ภารกิจงานมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ▪ การพัฒนาทักษะ ความรู้ของบุคลากรให้มีความเท่าทันต่อยุคสมัย

บทที่ ๔

ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนัยยะของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ และแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบก ดำเนินการทบทวนแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) และจัดทำเป็นแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ให้สอดคล้องและตอบสนองกับแนวโน้มทิศทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในระดับสากล แนวโน้มสำคัญในอนาคตที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สถานการณ์การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี ๒๕๖๒ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก ภารกิจของกรมการขนส่งทางบกในปัจจุบัน ความต้องการ/ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกรมการขนส่งทางบกและสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของการขนส่งทางถนน ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก

นอกจากนี้ ยังยึดถือแผนระดับชาติที่เกี่ยวข้องในการจัดทำ ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

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

- การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้ดีขึ้น ผ่านกิจกรรม ต่าง ๆ เช่น การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า การพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร การพัฒนาศักยภาพและการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง และการพัฒนาและเสริมสร้างระบบความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

- การยกระดับการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด ผ่านการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยมีการการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนผ่านการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership: PPP)

๒. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(๑) เป้าหมาย

- ใช้ประโยชน์และสร้างการเติบโต บนฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้สมดุลภายในขีดความสามารถของระบบนิเวศ

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวน ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มุ่งเน้นการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีส่วนสนับสนุนลดในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนน และมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนน เช่น ปัญหาฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM ๒.๕)

๓. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

(๑) เป้าหมาย

- ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการและให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวน ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ มีส่วนสนับสนุนภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส ดังนี้

- การเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพบริการของรัฐให้เป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ ผ่านการดำเนินการทบทวนและพัฒนาปรับปรุงกระบวนการทำงาน เพื่อลดขั้นตอน ระยะเวลา และเอกสาร รวมถึงการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาปรับใช้ เพื่อปรับเปลี่ยนกระบวนงานการให้บริการของกรมการขนส่งทางบกเป็นระบบดิจิทัล อำนวยความสะดวกประชาชนให้ได้รับการบริหารที่สะดวก และรวดเร็ว

๔.๒ แผนระดับที่ ๒

๔.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

(๑) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

(๑.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมายที่ ๑ ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕
ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน	อันดับที่ ๔๕

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน สนับสนุนเป้าหมายระดับประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล ผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า และสถานีขนส่งผู้โดยสารทั่วประเทศ การพัฒนาศักยภาพและการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง รวมถึงการกำกับดูแลการขนส่งทางถนน ให้ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

(๑.๒) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

- แนวทางการพัฒนา

<u>แนวทางที่ ๕</u> พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง

<u>แนวทางที่ ๖</u> พัฒนาและบูรณาการการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูลเพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ

<u>แนวทางที่ ๗</u> พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ

<u>แนวทางที่ ๘</u> เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทานทั้งภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ

<u>แนวทางที่ ๙</u> ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ

<u>แนวทางที่ ๑๐</u> สนับสนุนให้เกิดการวิจัยพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัย

<u>แนวทางที่ ๑๑</u> ปฏิรูปองค์กรและปรับโครงสร้างการกำกับดูแลและการบริหารจัดการ พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัยและสามารถตอบสนองต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้มีมาตรฐานในระดับสากล

- เป้าหมาย ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมายของแผนย่อย และ ห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (Final Value Chain Thailand : FVCT) ที่เกี่ยวข้อง

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	องค์ประกอบ ของ FVCT ที่เกี่ยวข้อง
๑. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่า ร้อยละ ๑๒	**<u>หน่วยงานหลัก</u>** V01 การบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน V02 โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง เครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์และการอำนวยความสะดวก V03 ศักยภาพการให้บริหารโลจิสติกส์ V04 สภาพแวดล้อมที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม
๒. ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	๒๕ ลำดับแรก หรือ คะแนน ไม่ต่ำกว่า ๓.๕๐	**<u>หน่วยงานหลัก</u>** V01 โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก V02 การบริการด้านโลจิสติกส์ V04 สภาพแวดล้อมที่สนับสนุนการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในภาพรวม
๓. การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ร้อยละ ๔	**<u>หน่วยงานสนับสนุน</u>** V01 โครงสร้างพื้นฐานทางราง
๔. การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕	**<u>หน่วยงานหลัก</u>** V01 โครงสร้างพื้นฐานขนส่งมวลชน V02 สิ่งอำนวยความสะดวก V03 การบริหารจัดการ V04 สภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเพิ่มสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง
๕. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร ๑ แสนคน)	๑๒ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	**<u>หน่วยงานสนับสนุน</u>** V01 คน/องค์กร/หน่วยงาน V02 ถนน/ยานพาหนะ V03 ผู้ใช้รถใช้ถนน V04 สภาพแวดล้อมที่ช่วยลดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน สนับสนุนเป้าหมายระดับแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โดยดำเนินการผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น

- การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าและเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและสนับสนุนการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อันจะช่วยให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนสามารถลดต้นทุนการขนส่ง และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ

- การพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร เพื่อส่งเสริมและพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนให้มีโครงข่ายครอบคลุมทุกพื้นที่ โดยมีสถานีขนส่งผู้โดยสารเป็นศูนย์รวมและเชื่อมต่อการขนส่งภายในและระหว่างจังหวัด ก่อให้เกิดการพัฒนาสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคม ขยายโอกาสการเดินทางสัญจรอย่างเสมอภาคโดยทั่วถึง

- การพัฒนาศักยภาพและการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง เพื่อให้การประกอบธุรกิจการขนส่งทางถนนมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และมีคุณภาพในด้านบริการ โดยเป็นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนพัฒนาตนเองให้ดียิ่งขึ้น เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการแข่งขันในอุตสาหกรรมการขนส่งทางถนนของประเทศ

- การพัฒนาและเสริมสร้างระบบความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ผ่านการควบคุม กำกับ ดูแลทั้งด้านตัวรถ ผู้ขับรถ และผู้ประจำรถ ผ่านการใช้เทคโนโลยี เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงลดปัญหามลภาวะที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน

(๒) ประเด็น การท่องเที่ยว

(๒.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมายที่ ๓ ความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยดีขึ้น

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕
๓. ความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยดีขึ้น	อันดับความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย โดย Travel & Tourism Competitiveness Index (TTCI)	๑ ใน ๓๐

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน สนับสนุนเป้าหมายระดับประเด็นการท่องเที่ยว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ผ่านการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางรถโดยสารประจำทาง เพื่อการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นและการท่องเที่ยว

(๒.๒) แผนย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว

- แนวทางการพัฒนา

<u>แนวทางที่ ๓</u> การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อพัฒนาและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่มีศักยภาพเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

- เป้าหมาย ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมายของแผนย่อย และ ห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (Final Value Chain Thailand : FVCT) ที่เกี่ยวข้อง

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	องค์ประกอบ ของ FVCT ที่เกี่ยวข้อง
๒. โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวมีคุณภาพและมาตรฐานดีขึ้น	อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบกและทางน้ำ โดย Travel & Tourism Competitiveness Index (TTCI)	๑ ใน ๕๐	**<u>หน่วยงานสนับสนุน</u>** V01 โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมโยงการเดินทางท่องเที่ยว

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน สนับสนุนเป้าหมายระดับประเด็นการท่องเที่ยว โดยมีโครงการสำคัญ คือ โครงการจ้างศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะทางถนนเพื่อรองรับการเดินทางและการท่องเที่ยวจังหวัดสงขลา โดยใช้ประโยชน์จากโครงข่ายคมนาคมที่มีในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นใหม่ตามแผนพัฒนาระบบขนส่งขนาดใหญ่ในอนาคต ให้มีความครอบคลุม สะดวก รวดเร็ว

(๓) ประเด็น เขตเศรษฐกิจพิเศษ

(๓.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมายที่ ๒ การลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดได้รับการยกระดับ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕
๒. การลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดได้รับการยกระดับ	มูลค่าการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดในช่วง ๕ ปีแรก (ล้านบาท)	๖๐๐,๐๐๐ ล้านบาท

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน สนับสนุนเป้าหมายระดับประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดผ่านการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยมีการการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนผ่านการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership: PPP)

(๓.๒) แผนย่อยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

- แนวทางการพัฒนา

<u>แนวทางที่ ๓</u> ใช้ประโยชน์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคม อาทิ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

- เป้าหมาย ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมายของแผนย่อย และ ห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (Final Value Chain Thailand : FVCT) ที่เกี่ยวข้อง

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	องค์ประกอบ ของ FVCT ที่เกี่ยวข้อง
๒. การลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น	มูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (ล้านบาท)	๑๐,๐๐๐ ล้านบาท	**<u>หน่วยงานสนับสนุน</u>** V01 โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน สนับสนุนเป้าหมายระดับประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ผ่านการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยมีโครงการสำคัญ คือ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย และโครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม :ซึ่งจะเปิดโอกาสให้เอกชนร่วมลงทุน ในรูปแบบ PPP เพื่อสนับสนุนให้ภาคเอกชนที่มีศักยภาพและประสบการณ์ในการบริหารโครงการในลักษณะเดียวกันเข้ามาลงทุนในโครงการ โดยคาดว่าจะช่วยเพิ่มมูลค่าการลงทุนของภาคเอกชนในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น

(๔) ประเด็น การเติบโตอย่างยั่งยืน

(๔.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมาย สภาพแวดล้อมของประเทศไทยมีคุณภาพดีขึ้นอย่างยั่งยืน

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕
สภาพแวดล้อมของประเทศไทยมีคุณภาพดีขึ้นอย่างยั่งยืน	อันดับของประเทศด้านความยั่งยืนและคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับโลก	อยู่ในระดับต่ำกว่า ๕๐ ประเทศแรก ของโลก

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มุ่งเน้นการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม สนับสนุนเป้าหมายระดับประเด็นการเติบโตอย่างยั่งยืน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนนและมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนน เช่น ปัญหาฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM ๒.๕)

(๔.๒) แผนย่อยการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ

- แนวทางการพัฒนา

<u>แนวทางที่ ๑</u> ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยดำเนินงานตามแนวทางการลดก๊าซเรือนกระจกในสาขาพลังงานและการขนส่ง เช่น เพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทน พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการคมนาคม

- เป้าหมาย ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมายของแผนย่อย และ ห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (Final Value Chain Thailand : FVCT) ที่เกี่ยวข้อง

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	องค์ประกอบ ของ FVCT ที่เกี่ยวข้อง
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยลดลง	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมในสาขาพลังงานและขนส่ง สาขากระบวนการอุตสาหกรรมและการใช้ผลิตภัณฑ์ และสาขาการจัดการของเสียลดลง (ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์)	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกลดลงอย่างน้อยร้อยละ ๑๒ จากกรณีปกติ	**<u>หน่วยงานสนับสนุน</u>** V03 การดำเนินงานลดก๊าซเรือนกระจก

(๔.๓) แผนย่อยการจัดการมลพิษที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และสารเคมีในภาคเกษตร ทั้งระบบให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

- แนวทางการพัฒนา

<u>แนวทางที่ ๒</u> จัดการคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน

- เป้าหมาย ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมายของแผนย่อย และ ห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (Final Value Chain Thailand : FVCT) ที่เกี่ยวข้อง

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	องค์ประกอบ ของ FVCT ที่เกี่ยวข้อง
๒. คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอยู่ระดับมาตรฐาน ของประเทศไทย	คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานประเทศไทย (ร้อยละของพื้นที่เป้าหมายทั้งหมด)	ร้อยละ ๓๕ ของพื้นที่เป้าหมาย	**<u>หน่วยงานสนับสนุน</u>** V01 การจัดการมลพิษที่แหล่งกำเนิด V02 การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศหและเสียง

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มุ่งเน้นการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม สนับสนุนเป้าหมายระดับประเด็นการเติบโตอย่างยั่งยืน โดยมีโครงการสำคัญ คือ โครงการศึกษาหลักเกณฑ์ วิธีการตรวจสภาพรถในส่วนของระบบไฟฟ้าของรถยนต์พลังงานทางเลือก โครงการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรถราชการ และโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจควันดำในการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง P.M.๒.๕ ด้วยเครื่องตรวจควันดำ

(๕) ประเด็น การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ

(๕.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมายที่ ๑ บริการของรัฐมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น และมีคุณภาพเป็นที่ยอมรับของ ผู้ใช้บริการ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕
บริการของรัฐมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น และมีคุณภาพเป็นที่ ยอมรับของผู้ใช้บริการ	ระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๕

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ สนับสนุนเป้าหมายระดับประเด็นการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ใช้บริการกรมการขนส่งทางบกมีความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการ ผ่านการดำเนินการทบทวนและพัฒนาปรับปรุงกระบวนการทำงานเพื่อลดขั้นตอน ระยะเวลา และเอกสาร รวมถึงการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาปรับใช้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ

(๕.๒) แผนย่อยการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ

- แนวทางการพัฒนา

<u>แนวทางที่ ๑</u> พัฒนารูปแบบบริการภาครัฐเพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการประชาชน ผู้ประกอบการ และภาคธุรกิจ

<u>แนวทางที่ ๒</u> พัฒนาการให้บริการภาครัฐผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้

<u>แนวทางที่ ๓</u> ปรับวิธีการทำงาน จาก “การทำงานตามภารกิจที่กฎหมายกำหนด” เป็น “การให้บริการที่ให้ความสำคัญกับผู้รับบริการ”

- เป้าหมาย ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมายของแผนย่อย และ ห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (Final Value Chain Thailand : FVCT) ที่เกี่ยวข้อง

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	องค์ประกอบ ของ FVCT ที่เกี่ยวข้อง
การที่ภาครัฐปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น	สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนงานที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล	ร้อยละ ๑๐๐ (ทั้งหมด ๒,๑๘๐ กระบวนงานแบ่งเป็นกระบวนงานในระบบอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจแบบครบวงจร ๓๐๐ กระบวนงาน และกระบวนงาน อื่น ๆ ๑,๘๘๐ กระบวนงาน)	<u>**หน่วยงานหลัก**</u> V01 สภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเป็นดิจิทัล (Digital Ecosystem) V02 การเปิดเผยและเชื่อมโยงข้อมูลภาครัฐ (Open and Connected) V03 การพัฒนาบุคลากร V04 การผลักดันงานบริการภาครัฐให้เป็นดิจิทัล

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ สนับสนุนเป้าหมายระดับประเด็นการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ โดยมีโครงการสำคัญ คือ โครงการพัฒนาระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกประชาชนด้านอนุมัติ อนุญาตด้านประกอบการขนส่งสินค้า ผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยมาช่วยขับเคลื่อนให้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น และคาดว่าจะช่วยปรับเปลี่ยนกระบวนงานการให้บริการเป็นระบบดิจิทัลทั้งสิ้น ๑๐ กระบวนงาน นอกจากนี้ยังมีการจัดทำโครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กร และแผนปฏิบัติการดิจิทัล ระยะ ๖ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อเป็นกรอบการพัฒนาองค์กรในด้านดิจิทัลและนวัตกรรมอย่างมีทิศทาง เกิดการบูรณาการร่วมกันในมิติของการบริหารงานตามภารกิจขององค์กร และการนำดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด อย่างมีประสิทธิภาพ และเสถียรภาพ

๔.๒.๒ ร่างแผนการปฏิรูปประเทศ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – พ.ศ. ๒๕๖๕) (ฉบับปรับปรุง เดือนสิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๓)

(๑) ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน

<u>กิจกรรมปฏิรูปที่ ๑</u> พลิกโฉมการบริหารงานและการบริการภาครัฐเพื่อเป็นแพลตฟอร์มของทุกภาคส่วนสำหรับแก้ไขปัญหาและเยียวยาประเทศภายหลัง COVID-๑๙

<u>กิจกรรมปฏิรูปที่ ๒</u> การสร้างความยืดหยุ่น คล่องตัวและทันการเปลี่ยนแปลง ในระบบการบริหารงานภาครัฐ

<u>กิจกรรมปฏิรูปที่ ๓</u> การเปิดระบบบริหารทรัพยากรบุคคลในภาครัฐ เพื่อความยืดหยุ่น คล่องตัว และเชื่อมโยงกัน

<u>กิจกรรมปฏิรูปที่ ๕</u> การจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐที่มีความรวดเร็ว คุ้มค่า โปร่งใสปราศจากการทุจริต

(๒) ด้านเศรษฐกิจ

กิจกรรมปฏิรูปที่ ๔ การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนในภูมิภาคของประเทศไท

(๓) ด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ

กิจกรรมปฏิรูปที่ ๑ ประชาราษฎร์รวมใจต้านภัยทุจริต

กิจกรรมปฏิรูปที่ ๒ เปิดโปง ปลอดภัย ได้รับการคุ้มครอง

กิจกรรมปฏิรูปที่ ๓ กระบวนการยุติธรรม มุ่งผลสัมฤทธิ์

กิจกรรมปฏิรูปที่ ๔ ราชการไทยโปร่งใสไร้ผลประโยชน์

กิจกรรมปฏิรูปที่ ๕ สกัดกั้นการทุจริตเชิงนโยบาย

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

(๑) วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้คนไทยมีความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม ได้รับความเป็นธรรมในการเข้าถึงทรัพยากรและบริการทางสังคมที่มีคุณภาพ ผู้ด้อยโอกาสได้รับการพัฒนาศักยภาพ รวมทั้งชุมชนมีความเข้มแข็งพึ่งพาตนเองได้

วัตถุประสงค์ที่ ๔ เพื่อรักษาและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้สามารถสนับสนุนการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและการมีคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

วัตถุประสงค์ที่ ๕ เพื่อให้การบริหารราชการแผ่นดินมีประสิทธิภาพ โปร่งใส ทันสมัย และมีการทำงานเชิงบูรณาการของภาคีการพัฒนา

วัตถุประสงค์ที่ ๖ เพื่อให้มีการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคโดยการพัฒนาภาคและเมืองเพื่อรองรับการพัฒนายกระดับฐานการผลิตและบริการเดิมและขยายฐานการผลิตและบริการใหม่

วัตถุประสงค์ที่ ๗ เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยมีความเชื่อมโยง (Connectivity) กับประเทศต่าง ๆ ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และนานาชาติได้อย่างสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งให้ประเทศไทยมีบทบาทนำและสร้างสรรค์ในด้านการค้า การบริการ และการลงทุนภายใต้กรอบความร่วมมือต่าง ๆ ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และโลก

(๒) เป้าหมายรวม

เป้าหมายรวมที่ ๒ ความเหลื่อมล้ำทางด้านรายได้และความยากจนลดลง เศรษฐกิจฐานรากมีความเข้มแข็ง ประชาชนทุกคนมีโอกาสในการเข้าถึงทรัพยากร การประกอบอาชีพ และบริการทางสังคมที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม

<u>เป้าหมายรวมที่ ๓</u> ระบบเศรษฐกิจมีความเข้มแข็งและแข่งขันได้ โครงสร้างเศรษฐกิจปรับสู่เศรษฐกิจฐานบริการและดิจิทัล มีผู้ประกอบการรุ่นใหม่และเป็นสังคมผู้ประกอบการ ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กที่เข้มแข็งสามารถใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างสรรค์คุณค่าสินค้าและบริการ มีระบบการผลิตและให้บริการจากฐานรายได้เดิมที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น และมีการลงทุนในการผลิตและบริการ ฐานความรู้ชั้นสูงใหม่ ๆ ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและชุมชน รวมทั้งกระจายฐานการผลิตและการให้บริการสู่ภูมิภาค เพื่อลดความเหลื่อมล้ำ โดยเศรษฐกิจไทยมีเสถียรภาพและมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ ๕ ต่อปี และมีปัจจัยสนับสนุน อาทิ ระบบโลจิสติกส์ พลังงาน และการลงทุนวิจัยและพัฒนาที่เอื้อต่อการขยายตัวของภาคการผลิตและบริการ

<u>เป้าหมายรวมที่ ๔</u> ทุนทางธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อมสามารถสนับสนุนการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีความมั่นคงทางอาหาร พลังงาน และน้ำ โดยเพิ่มพื้นที่ป่าไม้ให้ได้ร้อยละ ๔๐ ของพื้นที่ประเทศ เพื่อรักษาความสมดุลของระบบนิเวศ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคพลังงานและขนส่งไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗ ภายในปี ๒๕๖๓ เทียบกับการปล่อยกรณีปกติ มีปริมาณหรือสัดส่วนของขยะมูลฝอยที่ได้รับการจัดการอย่างถูกหลักสุขาภิบาลเพิ่มขึ้น และรักษาคุณภาพน้ำและคุณภาพอากาศในพื้นที่วิกฤติให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

(๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

(๓.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

<u>เป้าหมายที่ ๔</u> ประเทศไทยมีรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นและมีขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวสูงขึ้น

(๓.๒) แนวทางการพัฒนา

<u>แนวทางที่ ๒</u> พัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเชิงบูรณาการ

๒.๑ ส่งเสริมการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว โดยดำเนินการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้เกิดความเชื่อมโยงกันเป็นโครงข่าย ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

(๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

(๔.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

<u>เป้าหมายที่ ๔</u> เพิ่มประสิทธิภาพการลดก๊าซเรือนกระจกและขีดความสามารถในการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

(๔.๒) แนวทางการพัฒนา

<u>แนวทางที่ ๕</u> สนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และเพิ่มขีดความสามารถในการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

๕.๒ พัฒนามาตรการและกลไกเพื่อสนับสนุนการลดก๊าซเรือนกระจกในทุกภาคส่วน โดยเฉพาะสาขาการใช้พลังงานในภาคขนส่ง โดยลดการใช้พลังงานจากเชื้อเพลิงฟอสซิล ส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน สนับสนุนระบบการคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน และเพิ่มประสิทธิภาพเครื่องยนต์

(๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย

(๕.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

<u>เป้าหมายที่ ๑</u> ลดสัดส่วนค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการให้บริการของภาครัฐ และประสิทธิภาพการประกอบธุรกิจของประเทศ

(๕.๒) แนวทางการพัฒนา

<u>แนวทางที่ ๓</u> เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับการให้บริการสาธารณะให้ได้มาตรฐานสากล

๓.๕ ปรับรูปแบบการให้บริการของรัฐจากรูปแบบเดิมไปสู่การให้บริการประชาชนผ่านระบบดิจิทัลอย่างเป็นระบบ ลดขั้นตอนการดำเนินงาน ให้สอดคล้องกับวิถีการดำเนินชีวิต และความต้องการของผู้รับบริการแต่ละบุคคล โดยการใช้งานเอกสารอิเล็กทรอนิกส์แทนกระดาษ มีการจัดบริการภาครัฐที่อำนวยความสะดวกในลักษณะจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ประชาชนสามารถใช้บริการผ่านระบบเว็บไซต์ อุปกรณ์สื่อสารเคลื่อนที่และการใช้บริการผ่านเครื่องให้บริการอัตโนมัติ (Kiosk)

(๖) ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

(๖.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

<u>เป้าหมายที่ ๑</u> การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม เพื่อลดความเข้มการใช้พลังงาน (Energy Intensity : EI) และลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ

<u>เป้าหมายที่ ๒</u> การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่ง เพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง และทางน้ำ และเพิ่มปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง

<u>เป้าหมายที่ ๓</u> การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น บุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีผลิตภาพสูงขึ้น รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านเข้า - ออก ณ ด่านการค้าชายแดนสำคัญที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลักมีประสิทธิภาพมากขึ้น

(๖.๒) แนวทางการพัฒนา

<u>แนวทางที่ ๑</u> การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง

๑.๒ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง

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

- เร่งพัฒนาปรับปรุงคุณภาพการให้บริการและปรับเส้นทางการเดินรถโดยสารสาธารณะ เพื่อทำหน้าที่ป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นโครงข่ายหลักของเมือง และสนับสนุนให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในภูมิภาค

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

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในระยะต่อไปต้องคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่มผู้พิการและผู้สูงอายุ โดยออกแบบพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะของภาครัฐให้สามารถอำนวยความสะดวกและรองรับผู้ใช้บริการทุกกลุ่มได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพภายใต้หลักการการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design)

<u>แนวทางที่ ๒</u> การสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่ง

๒.๑ สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน

- ส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมและการพัฒนาบุคลากร เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการเข้าสู่มาตรฐานสากล ยกระดับทักษะขีดความสามารถของบุคลากรในระบบขนส่งให้มีความรู้ความสามารถในองค์ความรู้และเทคโนโลยีสมัยใหม่และสามารถปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและมาตรฐานสากล

๒.๒ พัฒนาการบริหารจัดการในสาขาขนส่ง

- ปรับปรุงมาตรการ กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งให้ทันสมัยและลดความซ้ำซ้อน รวมทั้งบังคับใช้กฎหมาย เพื่อสนับสนุนให้ระบบขนส่งทางรางเป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ โดยพิจารณากำหนดมาตรการการลดปริมาณการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลในเขตเมือง (Demand Management) เพื่อให้ประชาชนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

<u>แนวทางที่ ๓</u> การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

๓.๑ พัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากลและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทาน

- ยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐานสากล โดยสนับสนุนผู้ประกอบการในการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศภายในองค์กร ส่งเสริมความร่วมมือในการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการพัฒนาไปสู่ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเชิงดิจิทัล สร้างความเป็นมืออาชีพการบริหารแก่องค์กรธุรกิจรองรับการเป็นอุตสาหกรรมระดับมาตรฐานสากล ธุรกิจสมัยใหม่ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการพัฒนาเชิงพื้นที่ด้านการจัดการโลจิสติกส์ ด้วยการสร้างเครือข่ายและการเชื่อมโยงแหล่งวัตถุดิบ แหล่งผลิต และตลาด เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งด้านการผลิตและการท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการเตรียมแผนบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อรองรับกรณีฉุกเฉินและการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจ

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

(๗) ยุทธศาสตร์ที่ ๙ การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ

(๗.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

<u>เป้าหมายที่ ๒</u> เพิ่มจำนวนเมืองศูนย์กลางของจังหวัด เป็นเมืองน่าอยู่สำหรับคนทุกกลุ่มในสังคม

(๗.๒) แนวทางการพัฒนา

<u>แนวทางที่ ๒</u> การพัฒนาเมือง

๒.๑ แนวทางการพัฒนาหลัก

- พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เพื่อบรรเทาปัญหาจราจรและให้ประชาชนเข้าถึงบริการระบบขนส่งสาธารณะซึ่งมีต้นทุนต่ำและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญต่อระบบรถประจำทาง ระบบทางจักรยาน ทางเท้า และการพัฒนาสถานีขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ภายใต้หลักการส่งเสริมความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางของคนทุกช่วงวัยและผู้พิการ รวมทั้งส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างเมืองและชนบท

<u>แนวทางที่ ๓</u> การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ

๓.๒ พื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดน

- ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยให้สิทธิประโยชน์ทั้งด้านภาษีและมิใช่ภาษีในระดับเหมาะสม เพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุนจากทั้งนักลงทุนไทยและต่างประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ โดยเฉพาะการให้มีอำนาจในการอนุมัติ อนุญาตแบบเบ็ดเสร็จในพื้นที่ กำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมเป้าหมายและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการลงทุน และพัฒนาด่านเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน รวมทั้งพัฒนาเมืองชายแดนให้สามารถรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการขยายตัวของเมือง

๔.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง

- นโยบายรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๒
- นโยบายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๒
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)
- ร่างแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)
- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)
- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ ๓ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔)
- แผนหลักการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓)
- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๔
- แผนปฏิบัติการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ – ๒๕๗๓ สาขาคมนาคมขนส่ง

บทที่ ๕

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

๕.๑ ภาพรวม

๕.๑.๑ วิสัยทัศน์

"เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย"

กรมการขนส่งทางบกเป็นองค์กรที่มีการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง และสร้างสรรค์การดำเนินงาน โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล อันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย 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 ประชาชนเป็นศูนย์กลางและผลงานเกินความคาดหมาย)
N (Network)	มีบูรณาการ	โดยบูรณาการเป็นเครือข่ายทั้งหน่วยงานภายในและภายนอก
E (Eminence)	งานโดดเด่น	เพื่อความมีชื่อเสียง ผลงานโดดเด่น และตรงกับความต้องการของประชาชน
D (Digital Technology)	เน้นเทคโนโลยีดิจิทัล	ด้วยการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลด้านการขนส่งอย่างเหมาะสมและทันสมัย
L (Legitimacy)	กำกับตามกฎหมาย	เพื่อให้เกิดการควบคุม กำกับ ดูแล ตามกฎหมายที่เข้มแข็ง
T (Transparency)	โปร่งใส เป็นธรรม	รวมถึงการปฏิบัติงานอย่างโปร่งใส และเป็นธรรม

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

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ประกอบด้วย ๔ ประเด็นยุทธศาสตร์ ๕ เป้าประสงค์ ๓๐ ตัวชี้วัด และ ๔๒ กลยุทธ์ โดยมีรายละเอียด แต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ดังต่อไปนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑	พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ

- เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ

<u>ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย</u>

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			**<u>ควบคุม</u>** ๑. พัฒนามาตรฐานการประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภท ทุกองค์ประกอบอย่างเป็นระบบและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการ ๒. พัฒนาเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางและส่งเสริมการใช้รถโดยสารสาธารณะทุกประเภท ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และเชื่อมโยงกับเครือข่ายการขนส่งมวลชนอื่น ๓. พัฒนาและส่งเสริมให้มีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภท ให้มีมาตรฐาน อย่างทั่วถึงและเชื่อมต่อกับการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างมีประสิทธิภาพ **<u>กำกับ</u>** ๔. กำกับระบบการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ **<u>ดูแล</u>** 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 ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้า	ร้อยละความสำเร็จของโครงการฯ* ร้อยละ ๑๐๐ และมีการทดสอบนำร่องระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ของเส้นทางรถไฟฟ้า จำนวน ๑ เส้นทาง ที่เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางราง และมีรายงานสรุปผลการ ทดสอบนำร่องการให้บริการ	กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้า	กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้า	

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	๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแลการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภทให้เป็นไปตามมาตรฐานสอดคล้องกับความต้องการเดินทางของประชาชนและป้องกันรถผิดกฎหมาย
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 ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ

- เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ				
เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๑ 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)	**<u>ควบคุม</u>** ๑. พัฒนามาตรฐานกำกับ ดูแลประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ ๒. วางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งด้วยรถบรรทุกสาธารณะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกในการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมถึงพัฒนาการเชื่อมต่อกับการขนส่งรูปแบบอื่น **<u>กำกับ</u>** ๓. กำกับการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ **<u>ดูแล</u>** ๔. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีมาตรฐานคุณภาพ ๕. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีความพร้อมสามารถขยายช่องทางการค้าอื่น ๆ ทั้งภายในและต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียน ๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแลการขนส่งด้วยรถบรรทุก
๒ จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น	เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑๓	เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๕	เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๕	
๓ จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark	-	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๒๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๓๐	
๔ ระดับความสำเร็จของการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ จัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager)	ออกกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ จัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน จำนวน ๔๐๐ ราย	ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ จัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน จำนวน ๑,๖๐๐ ราย	

รายละเอียดโครงการสำคัญ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ แบ่งตามพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี*

รายชื่อโครงการสำคัญ	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หมายเหตุ
	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ				
๑. โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครนายก	๔๓.๗๗๐๐	-	-	โครงการสำคัญ ปี ๖๓
๒. โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดมหาสารคาม	-	๑๗.๙๗๔๐	๗๑.๘๙๖๐	โครงการสำคัญ ปี ๖๔-๖๕
๓. โครงการจัดทำระบบนำเสนอข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และจัดให้มีจอประชาสัมพันธ์ข้อมูลภายในสถานีขนส่งผู้โดยสารต้นแบบ	-	-	๑๒.๐๐๐๐	ข้อเสนอโครงการสำคัญ ปี ๖๕
๔. โครงการจ้างศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะทางถนน เพื่อรองรับการเดินทางและการท่องเที่ยวจังหวัดสงขลา	-	-	๗.๑๒๗๘	ข้อเสนอโครงการสำคัญ ปี ๖๕
๕. โครงการศึกษาและพัฒนาแพลตฟอร์มการกำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะเพื่อยกระดับความปลอดภัยและเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ	-	-	๒๗.๐๐๐๐	ข้อเสนอโครงการสำคัญ ปี ๖๕
เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ				
๑. โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย	๑๕๙.๑๙๓๐	-	๓๖.๕๑๗๐	ข้อเสนอโครงการสำคัญ ปี ๖๕
๒. แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (Truck Terminal) ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)	*	*	*	ข้อเสนอโครงการสำคัญ ปี ๖๕ *อยู่ระหว่าง คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ
๓.๑ โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดหนองคาย	-	-	๓๓๐.๑๗๕๐	
๓.๒ โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดมุกดาหาร	-	-	๑๗๑.๗๖๑๐	
๓.๓. โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี	๙.๓๑๙๖	-	๓๔๖.๗๖๑๐	
๓.๔. โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดขอนแก่น	-	-	๑๑๐.๒๑๒๖	
๓. โครงการพัฒนาระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก	๒๓.๐๙๐๕	-	-	โครงการสำคัญ ปี ๖๓
๔. โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม	-	๒๖๖.๙๕๐๐	๑๗๔.๗๑๓๓	ข้อเสนอโครงการสำคัญ ปี ๖๕
๔. โครงการพัฒนาและปรับปรุงศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก เพื่อส่งเสริมการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และได้มาตรฐาน (TDSC)	-	-	๕.๐๐๐๐	ข้อเสนอโครงการสำคัญ ปี ๖๕
๕. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนให้มีความปลอดภัยด้วยระบบมาตรฐาน	-	-	๑.๓๖๐๐	ข้อเสนอโครงการสำคัญ ปี ๖๕
๖. โครงการพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนให้มีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานสากล	-	-	๒๕.๐๐๐๐	ข้อเสนอโครงการสำคัญ ปี ๖๕
<u>งานตามภารกิจพื้นฐาน</u>				
การดำเนินงานสนับสนุนการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ	๑๒๘.๖๑๑๓	๑๒๖.๕๐๗๑	๑๒๖.๕๐๗๑	ทุกหน่วยงานทั่วประเทศ
รวม	**๓๖๓.๙๘๔๔**	**๔๑๑.๔๓๑๑**	**๑,๔๔๖.๐๓๐๘**	

* ข้อมูล ณ วันที่ ๘ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๓

รายละเอียดโครงการสำคัญ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ แบ่งตามกลยุทธ์

กลยุทธ์		แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕		
ควบคุม	๑. พัฒนามาตรฐานการประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภท ทุกองค์ประกอบอย่างเป็นระบบและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการ	๑. การกำหนดหลักเกณฑ์การประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ	*	*	*	สนส.	
		๑.๑ การแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวง ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เพื่อปรับปรุงหลักเกณฑ์และวิธีการขออนุญาตและการอนุญาต และการขอต่ออายุใบอนุญาตและการอนุญาตประกอบการขนส่ง	*		-	สนส.	
		๑.๒ โครงการศึกษาทบทวนเกณฑ์การออกใบอนุญาตและต่ออายุใบอนุญาตรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนน	-	-	*	สนส.	
		๑.๓ โครงการศึกษามาตรการแนวทางควบคุม กำกับ ดูแล รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิดเจ็ดคน เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	-	-	*	กบส.	เงินนอกงบประมาณ
	๒. พัฒนาเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางและส่งเสริมการใช้รถโดยสารสาธารณะทุกประเภท ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และเชื่อมโยงกับเครือข่ายการขนส่งมวลชนอื่น	๑. แผนงานปฏิรูปเส้นทางรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง	*	*	*	กบส.	
		๒. แผนงานโครงข่ายเส้นทางและเงื่อนไขการเดินรถโดยสารประจำทาง	๐.๓๐๐๐	๐.๓๐๐๐	๐.๓๐๐๐	สนส.	
		๓. โครงการจ้างศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะทางถนน เพื่อรองรับการเดินทางและการท่องเที่ยวจังหวัดสงขลา	-	-	๗.๑๒๗๘	สนส.	ข้อเสนอโครงการสำคัญ ปี ๖๕
	๓. พัฒนาและส่งเสริมให้มีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภทให้มีมาตรฐาน อย่างทั่วถึงและเชื่อมต่อกับการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างมีประสิทธิภาพ	๑. โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครนายก	๔๓.๗๗๐๐	-	-	สนส.	โครงการสำคัญ ปี ๖๓
		๒. โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดมหาสารคาม	-	๑๗.๙๗๔๐	๗๑.๘๙๖๐	สนส.	โครงการสำคัญ ปี ๖๔
		๓. จัดทำระบบนำเสนอข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และจัดให้มีจอประชาสัมพันธ์ข้อมูลภายในสถานีขนส่งผู้โดยสารต้นแบบ	-	-	๑๒.๐๐๐๐	สนส.	ข้อเสนอโครงการสำคัญ ปี ๖๕
กำกับ	๔. กำกับระบบการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้	๑. โครงการการดำเนินงานศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ (โทร. ๑๕๘๔)	๔๗.๖๖๗๓	๔๗.๖๖๗๓	๔๗.๖๖๗๓	กตส.	เงินนอกงบประมาณ
		๒. โครงการปฏิบัติการตรวจเข้มข้นรถโดยสารหมวด ๒ หมวด ๓ ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารและจุดจอดทั่วประเทศในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์	๘.๖๐๔๐	๘.๖๐๔๐	๘.๖๐๔๐	สนส.	เงินนอกงบประมาณ
		๓. โครงการแนะแนวแก้ปัญหาการประกอบการขนส่งประจำทางเชิงรุก	๐.๒๕๐๐	๐.๒๕๐๐	๐.๒๕๐๐	สนส.	

กลยุทธ์		แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕		
กำกับ		๔. การกำกับตามโครงการศึกษาพัฒนาการกำกับดูแลและบริหารจัดการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	*	*	*	กบส.	
		๕. แผนติดตามและประเมินผลการเชื่อมต่อรถโดยสารประจำทางกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น	-	*	*	สนส.	
		๖. แผนงานการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ	*	*	*	สนส.	
		๗. แผนงานการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสาร	*	*	*	สนส.	
		๘. โครงการตรวจติดตาม กำกับดูแล การดำเนินกิจการสถานีขนส่งผู้โดยสาร	*	*	*	สนส.	
		๙. การตรวจสอบรถผิดกฎหมาย (รถป้ายดำ/Grab bike/Grab car)	*	*	*	กตส.	
		๑๐. โครงการตรวจจับความเร็วรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกด้วยกล้องเลเซอร์เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	*	*	*	กตส.	
		๑๑. การตรวจจับและปราบปรามรถที่กระทำผิดกฎหมาย	*	*	*	กตส.	
ดูแล	๕. พัฒนาและส่งเสริมการประกอบการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ให้มีศักยภาพตามมาตรฐานที่กำหนด มีความรับผิดชอบต่อสังคมและรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจตามนโยบายรัฐบาล	๑. โครงการพัฒนาระบบการรับรองมาตรฐาน เพื่อยกระดับคุณภาพและความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ	-	๔.๙๙๘๐	-	สนส.	เงินนอกงบประมาณ
		๒. โครงการพัฒนาและเชื่อมต่อระบบการรับรองมาตรฐาน เพื่อยกระดับคุณภาพและความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ	-	๔.๗๑๐๐	-	สนส.	เงินนอกงบประมาณ
		๓. โครงการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการรถโดยสาร	๐.๒๐๐๐	๐.๒๐๐๐	๐.๒๐๐๐	สนส.	
		๔. โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร	๐.๐๓๐๐	๐.๐๓๐๐	๐.๐๓๐๐	สนส.	
		๕. โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการรถรับจ้าง (รถแท็กซี่)	๐.๐๒๐๐	๐.๐๒๐๐	๐.๐๒๐๐	สนส.	
		๖. โครงการส่งเสริมคุณภาพผู้ประกอบการขนส่งรุ่นใหม่	๐.๐๘๐๐	๐.๐๘๐๐	๐.๐๘๐๐	สนส.	
		๗. โครงการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารในส่วนภูมิภาค	๐.๗๖๐๐	๐.๗๖๐๐	๐.๗๖๐๐	สนส.	
	๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแลการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภทให้เป็นไปตามมาตรฐานสอดคล้องกับความต้องการเดินทางของประชาชนและป้องกันรถผิดกฎหมาย	๑. โครงการจัดทำระบบกำกับรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	-	-	*	กบส.	เงินนอกงบประมาณ
		๒. โครงการศึกษาและพัฒนาแพลตฟอร์มการกำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะเพื่อยกระดับความปลอดภัยและเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ	-	-	๒๗.๐๐๐๐	สนส.	ข้อเสนอโครงการสำคัญ ปี ๖๕
		๓. โครงการพัฒนาระบบประเมินผลการดำเนินกิจการของสถานีขนส่งผู้โดยสาร	-	๕.๐๐๐๐	-	สนส.	เงินนอกงบประมาณ
		๔. โครงการศึกษาพัฒนาระบบการกำกับดูแลและการจัดทำประวัติผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ	-	๕๐.๐๐๐๐	-	สนส.	เงินนอกงบประมาณ

กลยุทธ์		แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕		
ดูแล		๕. โครงการศึกษาเพื่อจัดทำระบบสารสนเทศและฐานข้อมูลเพื่อพัฒนาคุณภาพและส่งเสริมความปลอดภัยของระบบรถโดยสารสาธารณะประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ ภูมิภาค	-	๓๕.๐๐๐๐	-	สนส.	เงินนอกงบประมาณ

รายละเอียดโครงการสำคัญ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ แบ่งตามกลยุทธ์

กลยุทธ์		แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕		
ควบคุม	๑. พัฒนามาตรฐานกำกับ ดูแลประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้	๑. แผนการกำหนดหลักเกณฑ์การประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก	*	*	*	สนค.	
		๑.๑ การแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวง ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เพื่อปรับปรุงหลักเกณฑ์และวิธีการ ในการพระราชบัญญัติ ขออนุญาตและการอนุญาตและการขอต่ออายุใบอนุญาตและการอนุญาตประกอบการขนส่ง	*	-	-	สนค.	
		๑.๒ การกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาต่อใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก	-	*	*	สนค.	
	๒. วางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งด้วยรถบรรทุกสาธารณะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และอำนวยความสะดวกในการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมถึงพัฒนาการเชื่อมต่อกับการขนส่งรูปแบบอื่น	๑. โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย	๑๕๙.๑๙๓๐	-	๓๖.๕๑๗๐	สนค.	โครงการสำคัญปี ๖๓ และข้อเสนอโครงการสำคัญปี ๖๕
		๒. โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม	-	๒๖๖.๙๕๐๐	๑๗๔.๗๑๓๓	สนค.	ข้อเสนอโครงการสำคัญ ปี ๖๕
		๓. แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (Truck Terminal) ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)	-	-	*	สนค.	
		๓.๑ โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดหนองคาย	-	-	๓๓๐.๑๗๕๐	สนค.	ข้อเสนอโครงการสำคัญ ปี ๖๕ *อยู่ระหว่างคณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ
		๓.๒ โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดมุกดาหาร	-	-	๑๗๑.๗๖๑๐	สนค.	
		๓.๓. โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี	๙.๓๑๙๖	-	๓๔๖.๗๖๑๐	สนค.	
		๓.๔. โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดขอนแก่น	-	-	๑๑๐.๒๑๒๖	สนค.	
		๔. โครงการจัดทำแผนพัฒนาเพื่อเสริมศักยภาพสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal Development Plan)	๑๕.๐๐๐๐	-	-	สนค.	เงินนอกงบประมาณ

กลยุทธ์		แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕		
กำกับ	๓. กำกับการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้	๑. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายมุ่งสู่ผลสัมฤทธิ์การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	๑๔.๗๖๐๐	๑๔.๗๗๐๐	๑๔.๗๗๐๐	กตส.	เงินนอกงบประมาณ
		๒. โครงการตรวจจับความเร็วรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกด้วยกล้องเลเซอร์เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	*	*	*	กตส.	
		๓. การตรวจจับและปราบปรามรถที่กระทำผิดกฎหมาย	*	*	*	กตส.	
ดูแล	๔. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีมาตรฐานคุณภาพ	๑. โครงการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก	๐.๓๕๐๐	๐.๓๕๐๐	-	สนค.	
		๒. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนให้มีความปลอดภัยด้วยระบบมาตรฐาน	-	-	๑.๓๖๐๐	สนค.	ข้อเสนอโครงการสำคัญ ปี ๖๕
		๓. โครงการศึกษาและพัฒนากลยุทธ์สำหรับการยกระดับภาพลักษณ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อสนับสนุนความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนน	๑๔.๐๐๐๐	*	-	สนค.	เงินนอกงบประมาณ
		๔. โครงการส่งเสริมศักยภาพด้านความปลอดภัยของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน	-	๔.๙๐๐๐	*	สนค.	เงินนอกงบประมาณ
		๕. โครงการพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมการขนส่ง การผลิต และการกระจายสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	๒๕.๐๐๐๐	-	-	สนค.	เงินนอกงบประมาณ
		๖. โครงการส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่งในการจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยทางด้านขนส่งทางถนน (TSM)	-	๑.๖๐๐๐	๑.๖๐๐๐	สนค.	เงินนอกงบประมาณ
		๗. โครงการพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนให้มีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานสากล	-	-	๒๕.๐๐๐๐	สนค.	ข้อเสนอโครงการสำคัญ ปี ๖๕
	๕. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีความพร้อมสามารถขยายช่องทางการค้าอื่น ๆ ทั้งภายในและต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียน	๑. โครงการพัฒนาและส่งเสริมการดำเนินการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ	๐.๐๘๐๐	๐.๐๘๐๐	๐.๐๘๐๐	กผง.	
		๒. โครงการติดตามความก้าวหน้าด้านการขนส่งระหว่างประเทศ	๐.๐๔๐๐	๐.๐๔๐๐	๐.๐๔๐๐	กผง.	

กลยุทธ์		แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕		
ดูแล	๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแลการขนส่งด้วยรถบรรทุก	๑. โครงการพัฒนาระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก	๒๓.๐๙๐๕	-	-	สนค.	โครงการสำคัญ ปี ๖๓
		๒. การนำร่องให้หน่วยงานส่วนภูมิภาคทดลองใช้ระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก	-	*	*	สนค.	
		๓. โครงการพัฒนาและปรับปรุงศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก เพื่อส่งเสริมการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และได้มาตรฐาน (TDSC)	-	-	๕.๐๐๐๐	สนค.	ข้อเสนอโครงการสำคัญ ปี ๖๕
		๔. โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการข้อมูลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพสถานีขนส่งสินค้า ระยะที่ ๓	-	-	๒๕.๐๐๐๐	สนค.	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒	พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับขี่ปลอดภัย

เป้าประสงค์ที่ ๓ การขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

<u>ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย</u>

เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับขี่ปลอดภัย				
ตัวชี้วัด	**ค่าเป้าหมาย**			**กลยุทธ์**
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**	
๑ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	**๑. <u>ด้านรถปลอดภัย</u>** **<u>ควบคุม</u>** ๑.๑ พัฒนามาตรฐานยานยนต์ให้มีความปลอดภัย เป็นไปตามมาตรฐานสากล ๑.๒ พัฒนาระบบการรับรองแบบยานยนต์และเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบ ๑.๓ พัฒนาระบบการตรวจสอบ โดยให้เอกชน หน่วยงานหรือสถาบันเข้ามามีส่วนร่วม ๑.๔ พัฒนาระบบการตรวจสภาพรถทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ๑.๕ กำหนดหลักเกณฑ์การบำรุงรักษารถระหว่างการใช้งาน และมาตรฐานผู้ทำการซ่อมบำรุง **<u>กำกับ</u>** ๑.๖ พัฒนาระบบการตรวจสอบรถบนท้องถนนและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย **<u>ดูแล</u>** ๑.๗ พัฒนาและส่งเสริมผู้ผลิตและผู้ประกอบรถของไทยให้สามารถผลิตรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล (อบรมให้ความรู้ ฝึกทักษะ)
๒ จำนวนอุบัติเหตุทางถนน คิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑,๐๐๐ ล้านคัน-กิโลเมตร	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	
๓ จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	
๔ จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ลดลง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	
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 ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS	การบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐	การบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐	การบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐	๑.๘ สื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้แก่ประชาชนในการให้ความสำคัญในการบำรุงรักษารถ เพื่อลดสาเหตุอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถ และการบำรุงรักษารถเพื่อให้การใช้รถเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ๑.๙ พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลด้านความปลอดภัยของรถ รวมทั้งระบบตรวจสภาพรถ **๒. <u>ด้านคนขับขี่ปลอดภัย</u>** **<u>ควบคุม</u>** ๒.๑ ทบทวนและพัฒนากระบวนการออกใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถให้มีมาตรฐาน ๒.๒ ทบทวน และปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายเพื่อสร้างวินัยในการใช้รถใช้ถนน ๒.๓ พัฒนา ควบคุม กำกับ ดูแลมาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถเอกชน **<u>กำกับ</u>** ๒.๔ พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล คนขับขี่อย่างปลอดภัย **<u>ดูแล</u>** ๒.๕ เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ๒.๖ ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ๒.๗ ส่งเสริมศักยภาพและทักษะการขับรถ ๒.๘ พัฒนาการวิเคราะห์อุบัติเหตุ และแสวงหาแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
๖ ระดับความสำเร็จโครงการ “Sure Driving Smart Driver” และการนำไปสู่การปฏิบัติ	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	

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

รายละเอียดโครงการสำคัญ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ แบ่งตามพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี*

รายชื่อโครงการสำคัญ	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หมายเหตุ
	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
๑. โครงการก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS	๔๒.๒๘๘๑	๑๑๘.๒๓๐๙	-	โครงการสำคัญ ปี ๖๓ - ๖๔
งานตามภารกิจพื้นฐาน				
การดำเนินงานด้านความปลอดภัยและกำกับดูแลการขนส่งทางถนน	๑๒๙.๔๘๘๑	๑๒๙.๓๗๕๑	๑๒๙.๓๗๕๑	ทุกหน่วยงานทั่วประเทศ
รวม	**๑๗๑.๗๗๖๒**	**๒๔๗.๖๐๖๐**	**๑๒๙.๓๗๕๑**	

* ข้อมูล ณ วันที่ ๘ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๓

รายละเอียดโครงการสำคัญ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับขี่ปลอดภัย แบ่งตามกลยุทธ์

กลยุทธ์		แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕		
๑. ด้านรถปลอดภัย							
ควบคุม	๑. พัฒนามาตรฐานยานยนต์ให้มีความปลอดภัย เป็นไปตามมาตรฐานสากล	๑. โครงการยกระดับมาตรฐานวิศวกรรมยานยนต์เทียบเท่าสากล	*	*		สนว.	
		๑.๑ การกำหนดมาตรฐานอุปกรณ์ยึดตู้บรรทุก	*	-	-	สนว.	
		๑.๒ ระบบป้องกันการล็อคของระบบห้ามล้อ (ABS) ของรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	*	*	-	สนว.	
		๑.๓ รถขนส่งวัตถุอันตรายให้ได้มาตรฐาน ADR	*	*	-	สนว.	
		๒. โครงการศึกษาระบบให้ความเห็นชอบตัวถังรถวัสดุอันตราย	-	๔.๘๐๐๐	-	สนว.	เงินนอกงบประมาณ
		๓. โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแบบมาตรฐานของอุปกรณ์ป้องกันด้านข้างและด้านท้ายของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ	๔.๙๑๐๐	*	-	สนว.	เงินนอกงบประมาณ
		๔. โครงการศึกษา ออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามมาตรฐานสากล	๔.๘๐๐๐	-	-	สนว.	เงินนอกงบประมาณ
		๕. โครงการศึกษามาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์	-	-	๕.๐๐๐๐	สนว.	ข้อเสนอโครงการสำคัญ ปี ๖๕
	๒ พัฒนาระบบการรับรองแบบยานยนต์และเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบ	๑. โครงการจัดทำระบบการรับรองแบบออนไลน์	-	๔๐.๐๐๐๐	-	สนว.	เงินนอกงบประมาณ
		๒. โครงการจัดหาเครื่องทดสอบที่นั่ง จุดยึดที่นั่ง และจุดยึดเข็มขัดนิรภัยของรถโดยสาร	๗๐.๘๘๘๖	-	-	สนว.	เงินนอกงบประมาณ

กลยุทธ์		แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕		
ควบคุม	๓ พัฒนาระบบการตรวจสอบ โดยให้เอกชน หน่วยงานหรือสถาบันเข้ามามีส่วนร่วม	๑. โครงการศึกษาเพื่อจัดวางระบบและพัฒนาการตรวจสภาพรถโดยสถานตรวจสภาพรถ (ตรอ.) ของประเทศไทย ระยะที่ ๓	๔.๘๓๐๐	-	-	สนว.	เงินนอกงบประมาณ
		๒. โครงการจัดตั้งศูนย์ควบคุมระบบตรวจสภาพรถผ่านระบบสารสนเทศ (ศูนย์ VICC กลาง) ของกรมการขนส่งทางบกและสถานตรวจสภาพรถ	-	๒๐.๐๐๐๐	-	สนว.	เงินนอกงบประมาณ
	๔ พัฒนาระบบการตรวจสภาพรถทั้งภาครัฐและภาคเอกชน	๑. แผนการพัฒนาปรับตั้งความเที่ยงตรงและการบำรุงรักษาเครื่องตรวจสภาพรถให้สำนักงานขนส่งจังหวัด และสำนักงานขนส่งสาขาทั่วประเทศ	๐.๔๑๐๐	-	-	สนว.	เงินนอกงบประมาณ
		๒. โครงการศึกษาการพัฒนาระบบ e-Learning และบทเรียนอิเล็กทรอนิกส์ (Courseware) ที่ใช้ในการเรียนการสอน สำหรับบุคลากรด้านการตรวจสภาพรถทั้งภาครัฐและภาคเอกชน	๔.๗๒๐๐	-	-	สนว.	เงินนอกงบประมาณ
		๓. โครงการจัดหาระบบตรวจสภาพรถแบบเคลื่อนที่ (Mobile Inspection Unit)	-	๙๖.๙๐๐๐	-	สนว.	เงินนอกงบประมาณ
		๔. โครงการพัฒนาศักยภาพสถานตรวจสภาพรถ	-	๔.๙๐๐๐	-	สนว.	เงินนอกงบประมาณ
	๕ กำหนดหลักเกณฑ์การบำรุงรักษารถระหว่างการใช้งาน และมาตรฐานผู้ทำการซ่อมบำรุง	๑. การกำหนดมาตรฐานการบำรุงรักษารถระหว่างการใช้งาน	*	*	*	สนว.	
กำกับ	๖ พัฒนาระบบการตรวจสอบรถบนท้องถนนและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย	๑. โครงการตรวจสอบ ติดตามและกำกับดูแลการดำเนินงานของสถานตรวจสภาพรถในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค	๐.๙๗๗๗	๑.๑๒๙๒	๑.๑๒๙๒	สนว.	เงินนอกงบประมาณ
		๒. การกำกับดูแลผู้ตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง	๐.๐๕๐๐	๐.๐๕๐๐	๐.๐๕๐๐	สนว.	
ดูแล	๗ พัฒนาและส่งเสริมผู้ผลิตและผู้ประกอบรถของไทยให้สามารถผลิตรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล (อบรมให้ความรู้ ฝึกทักษะ)	๑. อบรมให้ความรู้ ฝึกทักษะผู้ผลิตและผู้ประกอบรถของไทยให้สามารถผลิตรถ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล	-	-	*	สนว.	

กลยุทธ์		แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕		
ดูแล	๘ สื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้แก่ประชาชนในการให้ความสำคัญในการบำรุงรักษารถ เพื่อลดสาเหตุอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถ และการบำรุงรักษารถเพื่อให้การใช้รถเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๑. กิจกรรมการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้แก่ประชาชนตระหนักถึงการตรวจสภาพ และบำรุงรักษารถ	๑.๐๐๐๐	๑.๐๐๐๐	๑.๐๐๐๐	สนว.	
	๙ พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลด้านความปลอดภัยของรถ รวมทั้งระบบตรวจสภาพรถ	๑. โครงการศึกษา ออกแบบและพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแลความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก	*	-	-	ศบร.	เงินนอกงบประมาณ
		๒. โครงการก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS	๔๒.๒๘๘๑	๑๑๘.๒๓๐๙	-	ศบร.	โครงการสำคัญ ปี ๖๓ - ๖๔
		๓. โครงการพัฒนาระบบการแจ้งเตือนการกระทำผิดอัตโนมัติ (DLT Notification)	-	-	๖.๐๐๐๐	ศบร.	ข้อเสนอโครงการสำคัญ ปี ๖๕
๒. ด้านคนขับขี่ปลอดภัย							
ควบคุม	๑. ทบทวนและพัฒนากระบวนการออกใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถให้มีมาตรฐาน	๑. โครงการยกระดับมาตรฐานคุณภาพอบรม ตามแนวทางการยกระดับคุณภาพผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver)	-	-	๓.๐๐๐๐	สนภ.	ข้อเสนอโครงการสำคัญปี ๖๕
		๒. โครงการพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สำหรับผู้ขับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	-	๕.๘๙๐๐	-	ศทส. / สนภ.	เงินนอกงบประมาณ
		๓. แผนงาน/โครงการ การยกระดับมาตรฐานการออกใบอนุญาตขับรถ	*	*	*	สนภ.	ข้อเสนอโครงการสำคัญปี ๖๕
		๔. โครงการศึกษาเพื่อจัดทำระบบประวัติพฤติกรรมในการขับขี่ของผู้ขับรถ	-	-	๑๐.๐๐๐๐	สนภ.	ข้อเสนอโครงการสำคัญปี ๖๕
		๕. โครงการจัดตั้งสถาบันฝึกอบรมและทดสอบขับรถ (Academy)	-	-	๒๐.๐๐๐๐	สนภ.	เงินนอกงบประมาณ
		๖. โครงการสร้างสนามฝึกหัดขับรถอิเล็กทรอนิกส์ (ต้นแบบ)	-	-	๒๐.๐๐๐๐	สนภ.	ข้อเสนอโครงการสำคัญปี ๖๕
		๗. โครงการพัฒนาผู้ฝึกสอนผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Training for the Trainer)	-	-	๑.๕๐๐๐	สนภ.	เงินนอกงบประมาณ
		๘. โครงการศึกษาเพื่อจัดทำเนื้อหาการอบรมวิชาพื้นฐานสำหรับผู้ขอใบอนุญาตขับรถทุกประเภท	-	๒๒.๐๐๐๐	-	สนภ.	เงินนอกงบประมาณ

กลยุทธ์		แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕		
ควบคุม		๙. โครงการศึกษาเพื่อจัดทำเนื้อหาการอบรมวิชาเฉพาะสำหรับผู้ขอใบอนุญาตขับรถทุกประเภท	-	๖๓.๐๐๐๐	-	สนภ.	เงินนอกงบประมาณ
		๑๐. โครงการศึกษาเพื่อจัดทำเนื้อหาความรู้พื้นฐานสำหรับการฝึกหัดขับรถทุกประเภท	-	๒๑.๐๐๐๐	-	สนภ.	เงินนอกงบประมาณ
		๑๑. โครงการจ้างพัฒนาเครื่องทดสอบสมรรถภาพร่างกายอัตโนมัติ	-	๑๒.๕๐๐๐	-	สนภ.	เงินนอกงบประมาณ
		๑๒. โครงการศึกษารูปแบบใบอนุญาตขับรถและหลักสูตรการอบรมและทดสอบที่เหมาะสมเปรียบเทียบประเทศไทยและยุโรป	-	-	๕.๐๐๐๐	สนภ.	ข้อเสนอโครงการสำคัญปี ๖๕
		๑๓. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการสอนขับรถ ศูนย์สอนขับรถบรรทุกขนาดใหญ่ (ลำลูกกา)	-	-	๑.๖๒๕๓	สนภ.	ข้อเสนอโครงการสำคัญปี ๖๕
	๒. พัฒนา ควบคุม กำกับ ดูแล มาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถเอกชน	๑. โครงการศึกษาแนวทางการจัดตั้งสถาบันการสอนขับรถขนาดใหญ่เพื่อการพาณิชย์	-	๒๐.๐๐๐๐	-	สนภ.	เงินนอกงบประมาณ
		๒. โครงการตรวจสอบติดตามผลการดำเนินการอบรมภาคทฤษฎีของหน่วยงานภาครัฐที่ได้ทำบันทึกความตกลงกับสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑-๕ และสำนักงานขนส่งจังหวัด	๐.๐๕๐๐	๐.๐๕๐๐	๐.๐๕๐๐	สนภ.	ข้อเสนอโครงการสำคัญปี ๖๕
		๓. โครงการตรวจสอบ ติดตาม และกำกับดูแลการดำเนินงานของโรงเรียนสอนขับรถเอกชน	๐.๑๕๐๐	๐.๑๕๐๐	๐.๑๕๐๐	สนภ.	ข้อเสนอโครงการสำคัญปี ๖๕
	๓. ทบทวน และปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายเพื่อสร้างวินัยในการใช้รถใช้ถนน	๑. โครงการศึกษาพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายอัจฉริยะ	-	๓๕.๐๐๐๐	-	กตส.	เงินนอกงบประมาณ
กำกับ	๔. พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล คนขับขี่อย่างปลอดภัย	๑. โครงการพัฒนาระบบการแจ้งเตือนการกระทำผิดอัตโนมัติ (DLT Notification)	-	-	๖.๐๐๐๐	ศบร.	เงินนอกงบประมาณ
		๒. โครงการตรวจเข้มรถโดยสารสาธารณะ Checking point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย	-	๑๓๙.๖๓๕	-	สนภ./กตส.	เงินนอกงบประมาณ
		๓. โครงการพัฒนาระบบตรวจสอบ ณ จุด Checking point	-	๒๐.๐๐๐๐	-	ศทส.	เงินนอกงบประมาณ

กลยุทธ์		แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕		
ดูแล	๕. เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน	๑. โครงการสารคดีสั้น ๑ นาที กับ กปถ. เสริมสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	-	๔.๐๐๐๐	-	สลก.	เงินนอกงบประมาณ
		๒. โครงการสารคดีโทรทัศน์ ๑ นาที กับ กปถ. เสริมสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	-	๑๒.๐๐๐๐	-	สลก.	เงินนอกงบประมาณ
		๓. โครงการ "ขนส่งพันธุ์ดี”	-	๐.๘๐๐๐	-	สลก.	เงินนอกงบประมาณ
		๔. โครงการส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยผ่านสถานีวิทยุ	๑๑.๑๐๐๐	๑๒.๐๓๘๔	๑๓.๑๓๐๐	สนภ.	ข้อเสนอโครงการสำคัญปี ๖๕
		๕. โครงการผลิตสื่อสิ่งพิมพ์ (แผ่นพับ) เพื่อส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย	๑.๕๐๐๐	๑.๕๐๐๐	๑.๕๐๐๐	สนภ.	ข้อเสนอโครงการสำคัญปี ๖๕
		๖. โครงการ Brand Ambassador เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	-	๒๕.๐๐๐๐	-	สนภ.	เงินนอกงบประมาณ
		๗. โครงการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยเพื่อกระตุ้นและปรับพฤติกรรม ขณะขับรถผ่านสื่อ out of home	-	๒๕.๐๐๐๐	-	สนภ.	เงินนอกงบประมาณ
		๘. โครงการผลิตและเผยแพร่สื่อสาระความรู้ด้านสุขภาพเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	-	๕.๐๐๐๐	-	สนภ.	เงินนอกงบประมาณ
		๙. โครงการรณรงค์ ส่งเสริมให้เยาวชนในสถานศึกษาตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวกกันน็อค	-	๓.๐๐๐๐	-	สนภ.	เงินนอกงบประมาณ
		๑๐. กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ	๑๐๒.๘๔๐๐	๘๗.๗๑๗๘	๘๙.๘๐๐๐	สนภ.	เงินนอกงบประมาณ
		๑๑. โครงการผลิตสื่อและนิทรรศการให้ความรู้สร้างเสริมจิตสำนึกด้านความปลอดภัย	-	-	๐.๐๓๐๐	สนภ.	ข้อเสนอโครงการสำคัญปี ๖๕
		๑๒. โครงการสนามจราจรเยาวชนเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย	๒๙.๒๐๕๐	๒๙.๒๐๕๐	๒๔.๐๖๑๐	สนภ.	ข้อเสนอโครงการสำคัญปี ๖๕
	๖. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ	๑. โครงการปลูกฝังเด็กไทยใส่ใจวินัยจราจร	๕.๔๖๐๐	๕.๔๖๐๐	๕.๔๖๐๐	สนภ.	ข้อเสนอโครงการสำคัญปี ๖๕
		๒. โครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่	๒๖.๕๒๕๐	๒๖.๔๙๕๗	๒๖.๔๙๕๗	สนภ.	ข้อเสนอโครงการสำคัญปี ๖๕

กลยุทธ์		แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕		
ดูแล	๗. ส่งเสริมศักยภาพและทักษะการขับรถ	๑. โครงการศึกษาความสำคัญของการเรียนรู้ทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์และการพัฒนาหลักสูตรการอบรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย	๔.๓๕๐๐	-	-	สนภ.	เงินนอกงบประมาณ
ดูแล	๘. พัฒนาการวิเคราะห์อุบัติเหตุ และแสวงหาแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	๑. แผนการตรวจสอบข้อเท็จจริงกรณีเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงทางถนน	๐.๒๑๖๐	๐.๒๑๖๐	๐.๒๑๖๐	สนภ.	ข้อเสนอโครงการสำคัญปี ๖๕
		๒. โครงการติดตามและประเมินผลโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน	๐.๐๖๐๐	๐.๐๖๐๐	๐.๐๖๐๐	สนภ.	ข้อเสนอโครงการสำคัญปี ๖๕
		๓. โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการขนส่งทางถนน	๐.๒๘๐๐	๐.๒๘๐๐	๐.๒๘๐๐	สนภ.	

รายละเอียดโครงการสำคัญ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ เป้าประสงค์ที่ ๓ การขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม แบ่งตามกลยุทธ์

กลยุทธ์		แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕		
ควบคุม	๑. พัฒนามาตรฐานรถทุกประเภท ให้มีมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม สอดคล้องนโยบายรัฐบาล	๑. โครงการศึกษาหลักเกณฑ์ วิธีการตรวจสภาพรถในส่วนของระบบไฟฟ้าของรถยนต์พลังงานทางเลือก	-	๔.๘๕๔๒	-	สนว.	เงินนอกงบประมาณ
		๒. การจัดทำประกาศกรมการขนส่งทางบก เพื่อกำหนดให้สถานตรวจสภาพรถเอกชนจัดตั้งขึ้นใหม่ และสถานตรวจสภาพรถเอกชนที่เปลี่ยนเครื่องวัดควันดำต้องใช้เครื่องวัดควันดำแบบทึบแสงแทนแบบกระดาษกรอง	*	-	-	สนว.	
		๓. โครงการพัฒนาระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถของสถานตรวจสภาพรถและระบบรายงานผลการติดตั้งการตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงผ่านระบบสารสนเทศ	-	-	๔๐.๐๐๐๐	สนว.	ข้อเสนอโครงการสำคัญ ปี ๖๕
กำกับ	๒. กำกับ ติดตาม ดูแล เพื่อลดการปล่อยมลพิษจากภาคการขนส่งทางถนน	๑. โครงการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรถราชการ	๐.๐๑๐๐	๐.๐๑๐๐	๐.๐๑๐๐	สนว.	
		๒. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจควันดำในการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง P.M.๒.๕ ด้วยเครื่องตรวจควันดำ	-	๖.๓๑๙๐	-	กตส.	เงินนอกงบประมาณ
		๓. การตรวจวัดควันดำรถโดยสารสาธารณะ (ค่าฝุ่นละออง PM๒.๕)	*	*	*	กตส.	
ดูแล	๓. การพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการให้จัดการขนส่งให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๑. มาตรการด้านภาษีประจำปี เพื่อส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า	*	*	*	สนว./สนท.	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓	พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ

เป้าประสงค์ที่ ๔ การให้บริการที่เป็นเลิศ

<u>ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย</u>

เป้าประสงค์ที่ ๔ การให้บริการที่เป็นเลิศ				
ตัวชี้วัด	**ค่าเป้าหมาย**			**กลยุทธ์**
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**	
๑ ร้อยละความพึงพอใจ	มากกว่า ร้อยละ ๘๕	มากกว่า ร้อยละ ๘๕	มากกว่า ร้อยละ 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 สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนงานที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล	ปรับเปลี่ยนกระบวนงานให้เป็นดิจิทัล จำนวน ๑๐ กระบวนงาน	ปรับเปลี่ยนกระบวนงานให้เป็นดิจิทัล ร้อยละ ๓๐ ของคู่มือสำหรับประชาชน	ปรับเปลี่ยนกระบวนงานให้เป็นดิจิทัล ร้อยละ ๕๐ ของคู่มือสำหรับประชาชน	

รายละเอียดโครงการสำคัญ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ แบ่งตามพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี*

รายชื่อโครงการสำคัญ	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หมายเหตุ
	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
๑. โครงการจัดทำระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการประชาชน (Queueless: คิวที่ไม่มีคิว)	๕๔.๖๖๔๐	-	-	โครงการสำคัญ ปี ๖๓
<u>งานตามภารกิจพื้นฐาน</u>				
การพัฒนาการให้บริการประชาชน	๑๑๕.๘๐๐๓	๙๓.๑๑๗๙	๙๓.๑๑๗๙	ทุกหน่วยงานทั่วประเทศ
รวม	**๑๗๐.๔๖๔๓**	**๙๓.๑๑๗๙**	**๙๓.๑๑๗๙**	

* ข้อมูล ณ วันที่ ๘ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๓

รายละเอียดโครงการสำคัญ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ เป้าประสงค์ที่ ๔ การให้บริการที่เป็นเลิศ แบ่งตามกลยุทธ์

กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
		๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕		
๑. ประเมิน ทบทวน พัฒนา รวมทั้งมีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และบริหารจัดการองค์ความรู้ กระบวนการให้บริการทุกเรื่องอย่างสม่ำเสมอ เพื่อการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการให้บริการที่เป็นเลิศ	๑. การทบทวนและพัฒนา ปรับปรุงกระบวนการทำงาน เพื่อลดขั้นตอน ระยะเวลา เอกสาร เพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ	*	*	*	ทุกหน่วยงาน	
	๒. โครงการปรับปรุงระบบศูนย์รวมข้อมูลรถและเครื่องยนต์	*	*	-	สนท.	
	๓. การสำรวจความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่องานบริการ	*	*	*	กผง./ สขพ.๑ – ๕/ สขจ.	
	๔. การสำรวจความไม่พึงพอใจของประชาชนที่มีต่องานบริการ	*	*	*	กผง.	
๒. พัฒนานวัตกรรมในการให้บริการในทุกด้าน โดยคำนึงถึงความคุ้มค่าในการลงทุน	๑. โครงการจัดทำระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการประชาชน (Queueless: คิวที่ไม่มีคิว) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	๕๔.๖๖๔๐	-	-	ศทส./ สขพ.๑ – ๕/ สขจ.	
	๒. โครงการระบบตู้รับชำระภาษีรถประจำปีอัตโนมัติ	๑๒.๐๘๙	-	-	สขพ. ๕	
	๓. โครงการพัฒนาการให้บริการรับชำระภาษีประจำปีด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว	*	-	-	สขพ. ๕	
	๔. โครงการจัดทำระบบรับรองแบบ/ให้ความเห็นชอบแบบออนไลน์	-	๔๐.๐๐๐๐	-	สนว.	เงินนอกงบประมาณ
	๕. โครงการพัฒนาระบบ Call Center เพื่อการติดต่อสื่อสารอัจฉริยะ (1584 AI Chat)	-	๔๐.๐๐๐๐	-	กตส.	เงินนอกงบประมาณ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔	เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล

เป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี

<u>ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย</u>

เป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๑ ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร	มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๘๕	มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๘๕	มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๘๕	๑. ทบทวนโครงสร้างองค์กรและการบริหารอัตรากำลังให้สอดคล้องกับภารกิจ ๒. พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ และทักษะในเรื่องเกี่ยวกับนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน และความใส่ใจในงานบริการ ๓. ส่งเสริมวัฒนธรรม ค่านิยม ทัศนคติให้บุคลากรในองค์กรมีเป้าหมายและทิศทางเดียวกันและตั้งใจปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย (Attention Organization) ๔. พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) ๕. กำหนดมาตรฐานการดำเนินงาน (Code of Conduct) ควบคู่กับภารกิจงานที่ได้รับมอบหมาย ๖. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และสนับสนุนการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้เพื่อพัฒนาระบบการบริหารงานและวิธีการทำงานแบบ Network Centric Operation ๗. พัฒนา ทบทวน ปรุงปรุงกฎหมายให้ทันสมัย ติดตามและประเมินผลของการบังคับใช้กฎหมาย ๘. พัฒนาระบบบริหารงานและปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์
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	
๔. ระดับผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA)	๘๕ คะแนนขึ้นไป	๘๕ คะแนนขึ้นไป	๘๕ คะแนนขึ้นไป	
๕ ระดับความสำเร็จของกฎหมายในระดับอนุบัญญัติที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ.๒๕๖๒	จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย จำนวน ๕ เรื่อง	จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย จำนวน ๗ เรื่อง	จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย จำนวน ๙ เรื่อง	

รายละเอียดโครงการสำคัญ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ แบ่งตามพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี*

รายชื่อโครงการสำคัญ	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หมายเหตุ
	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
๑. โครงการจัดหาวัสดุเพื่อใช้ในการพิมพ์ใบอนุญาตขับรถแบบอิเล็กทรอนิกส์	๒๗๔.๘๙๐๐	๒๘๑.๖๓๐๕	๒๘๑.๖๓๐๕	โครงการสำคัญ ปี ๖๓ -๖๕
๒. โครงการจัดหาเครื่องพิมพ์ Passbook ทดแทนเครื่องพิมพ์เครื่องเก่า จำนวน ๕๐๐ เครื่อง	๒๗.๕๐๐๐	-	-	โครงการสำคัญ ปี ๖๓
๓. โครงการจัดซื้อเครื่องคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊กและเครื่องพิมพ์มัลติฟังก์ชั่นสีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ	๗.๙๓๒๑	-	-	โครงการสำคัญ ปี ๖๓
๔. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบฐานข้อมูลกลางเพื่อสนับสนุนการให้บริการของกรมการขนส่งทางบก	-	๙๑.๗๘๗๕	-	โครงการสำคัญ ปี ๖๔
๕. โครงการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบสารสนเทศของกรมการขนส่งทางบก	-	-	๙๑.๗๘๗๕	ข้อเสนอโครงการสำคัญ ปี ๖๕
<u>งานตามภารกิจพื้นฐาน</u>				
การพัฒนาองค์กรมีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี	๔๓๑.๘๓๔๙	๗๕๘.๘๗๒๐	๗๕๘.๘๗๒๐	ทุกหน่วยงานทั่วประเทศ
การพัฒนา/ปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร	๑๒๗.๗๙๘๕	๑๒๘.๒๔๓	๑๒๘.๒๔๓	
การพัฒนาบุคลากรกรมการขนส่งทางบก	๐.๗๗๓๒	๔.๓๒๙๙	๕.๗๗๓๐	
ค่าใช้จ่ายบุคลากรภาครัฐ	๑,๙๓๓.๓๖๔๑	๑,๙๖๖.๕๒๘๑	๒,๑๒๒.๒๘๘๘	
รวม	**๒,๘๐๔.๐๙๒๘**	**๓,๒๓๑.๓๙๑๐**	**๓,๓๘๘.๕๙๔๘**	

* ข้อมูล ณ วันที่ ๘ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๓

รายละเอียดโครงการสำคัญ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี แบ่งตามกลยุทธ์

กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
		๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕		
๑. ทบทวนโครงสร้างองค์กรและการบริหารอัตรากำลังให้สอดคล้องกับภารกิจ	๑. การปรับปรุงโครงสร้างและการแบ่งงานภายในของหน่วยงานภายในกรมการขนส่งทางบก	*	*	*	กจท.	
	๒. แผนพัฒนาระบบราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการของกรมการขนส่งทางบก	*	*	*	กพร.	
	๓. การจัดองค์กรในการส่งเสริมและพัฒนานวัตกรรม โดยเฉพาะด้านควบคุม กำกับ ดูแลการขนส่งทางถนน	*	*	*	กจท.	
	๔. การปรับปรุงการกำหนดตำแหน่งประเภทวิชาการระดับเชี่ยวชาญ	-	*	-	กจท.	

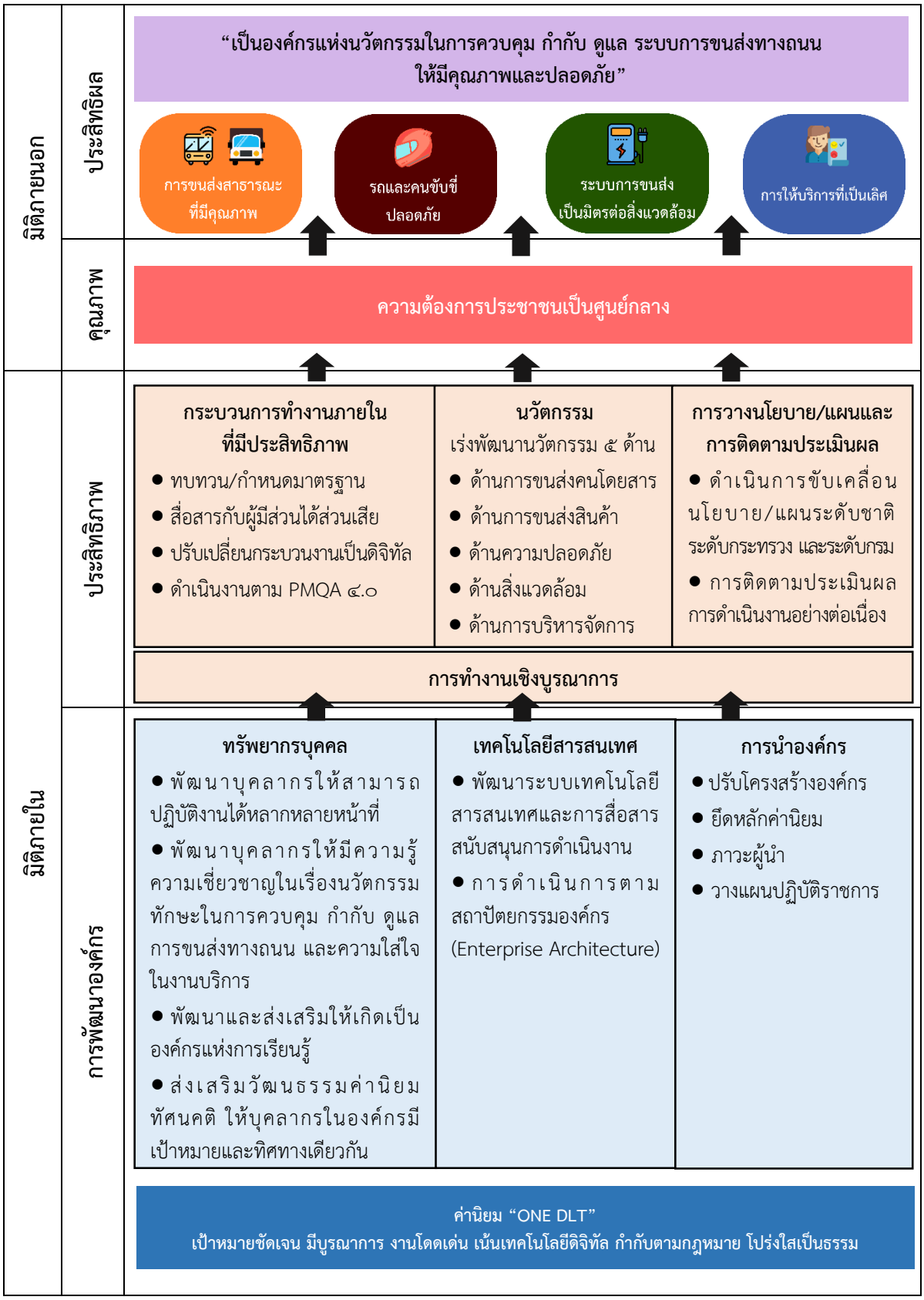
กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
		๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕		
๒. พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ และทักษะในเรื่องเกี่ยวกับนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน และความใส่ใจในงานบริการ	๑. แผนพัฒนาบุคลากรกรมการขนส่งทางบก	๐.๗๘๐๐	๔.๓๒๙๙	๕.๗๗๓๐	กจท.	
	๒.. โครงการการจัดทำระบบคลังข้อสอบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อบริหารและการพัฒนาทรัพยากรบุคคลกรมการขนส่งทางบก	-	*	*	กจท.	
	๓.. แผนพัฒนาความรู้ความเข้าใจด้านนวัตกรรมการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนของกรมการขนส่งทางบก	๐.๐๕๐๐	๐.๐๕๐๐	๐.๐๕๐๐	กพร.	
๓. ส่งเสริมวัฒนธรรม ค่านิยม ทัศนคติ ให้บุคลากรในองค์กรมีเป้าหมายและทิศทางเดียวกันและตั้งใจปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย (Attention Organization)	๑. การจัดทำแผนแม่บทการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลกรมการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๒-๒๕๗๑ (ระยะที่ ๒)	*	๒.๔๑๐๐	-	กจท.	
๔. พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization)	๑. โครงการประเมินผลการเรียนรู้ของบุคลากร	*	-	-	กจท.	
	๒. การจัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน (Work Manual) ของกรมการขนส่งทางบก	*	*	*	กจท.	
	๓. โครงการพัฒนาปรับปรุงเว็บไซต์คลังความรู้ของกรมการขนส่งทางบก	-	*	*	กจท.	
๕. กำหนดมาตรฐานการดำเนินงาน (Code of Conduct) ควบคู่กับภารกิจงานที่ได้รับมอบหมาย	๑. การพัฒนาและปรับปรุงหลักเกณฑ์การบริหารทรัพยากรบุคคลให้มีความโปร่งใสและเป็นธรรม	*	*	*	กจท.	
	๒. การดำเนินการตามแผนปฏิบัติราชการเสริมสร้างวินัย คุณธรรม จริยธรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ของกรมการขนส่งทางบก	*	*	*	กจท.	
๖. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และสนับสนุนการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้เพื่อพัฒนาระบบการบริหารงานและวิธีการทำงานแบบ Network Centric Operation	๑. โครงการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบสารสนเทศของกรมการขนส่งทางบก	-	-	๙๑.๗๘๗๕	ศทส.	ข้อเสนอโครงการสำคัญปี ๖๕
	๒. โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อการจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture)	-	๙.๖๐๐๐	๖.๔๐๐๐	ศทส.	
	๓. โครงการจัดหาเครื่องพิมพ์ Passbook ทดแทนเครื่องพิมพ์เครื่องเก่า จำนวน ๕๐๐ เครื่อง	๒๗.๕๐๐๐	-	-	ศทส.	
	๔. โครงการจัดหาวัสดุเพื่อใช้ในการพิมพ์ใบอนุญาตขับรถแบบอิเล็กทรอนิกส์	๒๗๗.๘๙๐๐	๒๗๗.๘๙๐๐	๒๗๗.๘๙๐๐	สนร.	
	๕. โครงการจัดซื้อเครื่องคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊กและเครื่องพิมพ์มัลติฟังก์ชั่นสีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ	๗.๙๓๒๑	-	-	ศทส.	
	๖. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบฐานข้อมูลกลางเพื่อสนับสนุนการให้บริการของกรมการขนส่งทางบก	-	๙๑.๗๘๗๕	-	ศทส.	

กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
		๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕		
	๗. โครงการทดแทนและเพิ่มประสิทธิภาพระบบสื่อสารผ่านเครือข่ายอินเตอร์เน็ต (Video Conference) สำนักงานขนส่งจังหวัด สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑-๔ และศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๓	-	-	๓๑.๑๖๐๐	ศทส.	
	๘. โครงการบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบและอุปกรณ์ในการออกใบอนุญาตขับรถแบบอิเล็กทรอนิกส์พร้อมระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบก	๒๒.๓๙๑๗	-	-	ศทส.	
	๙. โครงการบำรุงรักษาและซ่อมแซมระบบตรวจสภาพรถพร้อมอุปกรณ์ตรวจสภาพรถทั่วประเทศ	๒๑.๗๐๐๐	-	-	ศทส.	
๗. พัฒนา ทบทวน ปรุงปรุงกฎหมายให้ทันสมัย ติดตามและประเมินผลของการบังคับใช้กฎหมาย	๑. การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย ของกรมการขนส่งทางบก	*	*	*	สนก.	
๘. พัฒนาระบบบริหารงานและปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์	๑. โครงการทบทวนและติดตามแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ.๒๕๖๓-๒๕๖๕) เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๓	๐.๑๖๖๐๘	-	-	กผง.	
	๒. โครงการประชุมเชิงปฏิบัติการมองอนาคตระบบการขนส่งทางถนนของประเทศไทย เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๘๐	๐.๐๓๙๖	-	-	กผง.	
	๓. โครงการจัดทำยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐) กรมการขนส่งทางบก เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ	-	๐.๓๗๑๐		กผง.	
	๔. โครงการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐) และร่างแผนปฏิบัติราชการรายปี พ.ศ.๒๕๖๗ กรมการขนส่งทางบก เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ	-	-	๐.๒๕๐๐	กผง.	
	๕. โครงการก่อสร้างสำนักงานขนส่งจังหวัดอุตรดิตถ์ แห่งที่ ๒ พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ	๗๐.๗๘๗๒	๑๐.๓๒๙๐	-	สลก.	
	๖. โครงการก่อสร้างสำนักงานขนส่งจังหวัดฉะเชิงเทรา แห่งที่ ๒ พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ	๕๘.๖๓๑๓	๗.๖๗๑๕	-	สลก.	
	๗. โครงการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยข้าราชการ ขนาด ๓๒ หน่วยพร้อมสิ่งประกอบ สำนักงานขนส่งจังหวัดสมุทรปราการ	๒๘.๖๘๘๐	-	-	สลก.	

กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
		๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕		
	๘. โครงการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยข้าราชการ ขนาด ๑๒ หน่วย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานขนส่งสาขาอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี	๙.๕๓๔๒	๑๐.๕๓๗๘	-	สลก.	
	๙. โครงการก่อสร้างอาคารสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ จังหวัดพะเยา (ทดแทน)	๙.๗๕๐๐	๑๙.๗๖๐๐	๓๕.๔๙๐๐	สลก.	
	๑๐. โครงการก่อสร้างอาคารสำนักงานขนส่งจังหวัดนครปฐม พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ (ทดแทน)	๑๘.๑๓๒๙	๔๓.๗๕๙	๕๘.๙๙๓๗	สลก.	
	๑๑. โครงการก่อสร้างอาคารสำนักงานขนส่งสาขาอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ	๑๐.๖๒๐๐	๓๖.๕๓๒๘	๒๓.๖๔๗๒	สลก.	
	๑๒. โครงการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยข้าราชการ ขนาด ๑๒ หน่วย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ ๑	๒.๕๐๕๐	๑๒.๒๘๕๐	-	สลก.	
	๑๓. โครงการปรับปรุงอาคารที่พักอาศัยข้าราชการ ๔๙ แห่ง แห่งละ ๒.๙๔๐๐ ล้านบาท	๖๗.๖๒๐๐	-	-	สลก.	
	๑๔. โครงการปรับปรุงห้องประชุมกรมการขนส่งทางบก อาคาร ๔ ชั้น ๗	๑๒.๕๐๐๐	-	-	สลก.	
	๑๕. โครงการก่อสร้างอาคารใบอนุญาตขับรถ พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑	๗.๙๔๕๐	๒๗.๓๓๑๐	๑๗.๖๙๑๐	สลก.	
	๑๖. โครงการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยข้าราชการ ขนาด ๓๒ หน่วย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑	๕.๔๙๘๒	๒๐.๔๑๖๖	๑๐.๗๓๙๗	สลก.	
	๑๗. โครงการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยข้าราชการ ขนาด ๓๒ หน่วย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒	๖.๒๘๐๕	๒๓.๓๒๑๖	๑๒.๒๖๗๙	สลก.	
	๑๘. โครงการก่อสร้างรั้ว/เขื่อนกันดินของสำนักงานขนส่งสาขาอำเภอมหาราช จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	๑๔.๕๐๐๐	-	-	สลก.	
	๑๙. โครงการปรับปรุงที่ทำการสิ่งก่อสร้างประกอบและอื่นๆ ๓๕ แห่ง	๘๑.๐๖๙๘	-	-	สลก.	
	๒๐. อาคารสำนักงานขนส่งจังหวัดตาก พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ ตำบลน้ำรึม อำเภอเมืองตาก จังหวัดตาก (ทดแทน)	-	๑๒.๙๗๖	๕๑.๙๐๔	สลก.	
	๒๒. ขยายสำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ ๒ ตำบลสำราญ อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น	-	๑๒.๘๔๐๔	๕๑.๓๖๑๕	สลก.	
	๒๓. อาคารที่พักอาศัยข้าราชการ ขนาด ๑๒ หน่วย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานขนส่งสาขาอำเภอ (๑๐ แห่งๆ)	-	๔๐.๐๐๐๐	๑๖๐.๐๐๐๐	สลก.	

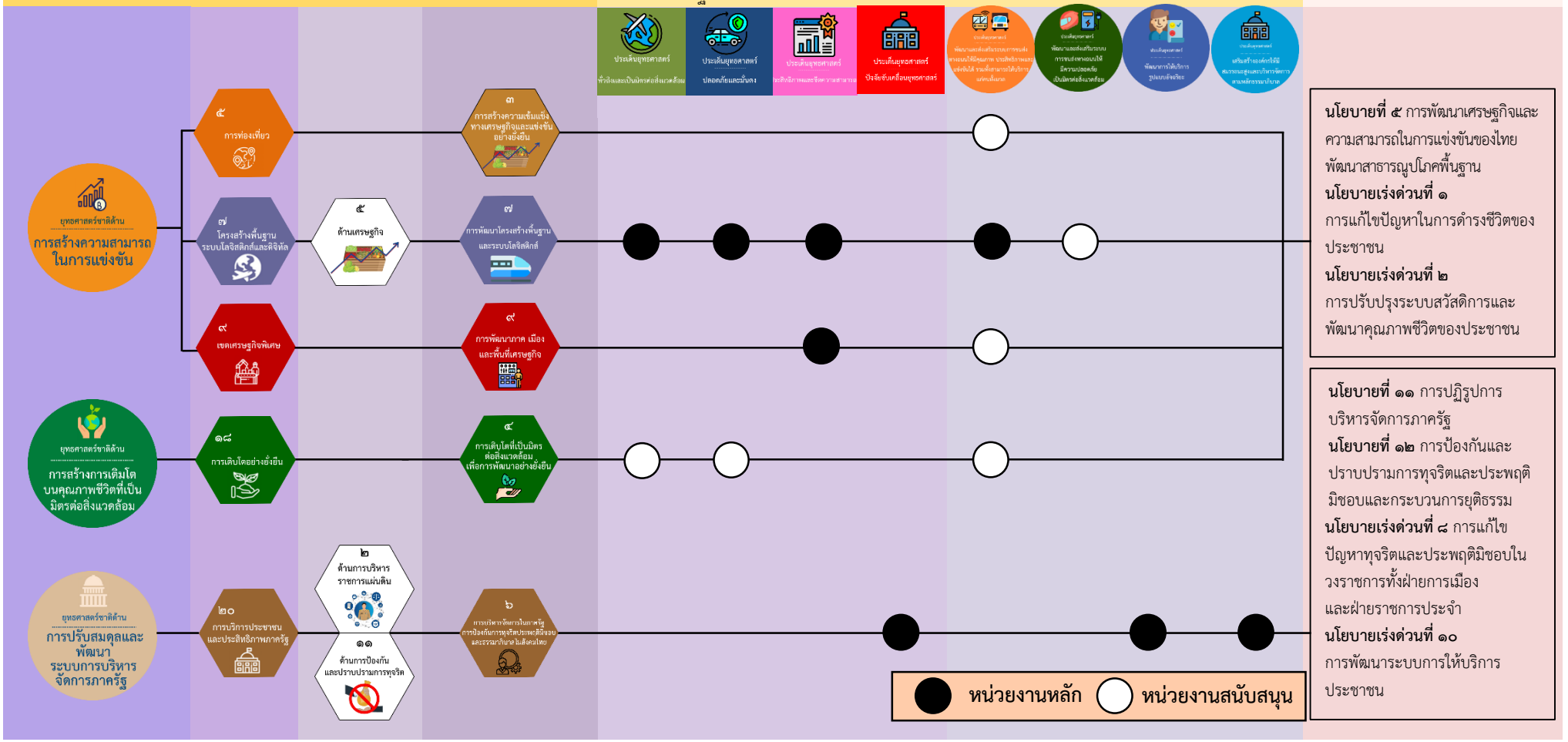
กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ (ลบ.)			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
		๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕		
	๒๔. พัฒนาระบบบำบัดน้ำเสีย กรมการขนส่งทางบก แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร	-	๓๐.๐๐๐๐	-	สลก.	
	๒๕. ปรับปรุงอาคารศูนย์ระบบข้อมูลกลางและสำรองข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี	-	๑๔.๕๐๐๐	-	สลก.	
	๒๖. ปรับปรุงโรงตรวจสภาพรถสำนักงานขนส่งจังหวัดกำแพงเพชร ตำบลหนองปลิง อำเภอเมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร	-	๑๑.๙๒๗๒	-	สลก.	
	๒๗. ปรับปรุงอาคารที่พักอาศัยและสิ่งก่อสร้างประกอบ ๑๑ แห่ง @ ๓.๑๔๐๐ ล้านบาท	-	๓๔.๕๔๐๐	-	สลก.	
	๒๘. ปรับปรุงอาคารและที่ทำการสิ่งก่อสร้างประกอบ ๓๘ แห่ง	-	๕๐.๔๐๘๕	-	สลก.	

๕.๓ แผนที่กลยุทธ์ (Strategy Map)



ความสอดคล้องแผนระดับที่ ๑ แผนระดับที่ ๒ แผนระดับที่ ๓ และแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓

แผนระดับที่ ๑	แผนระดับที่ ๒			แผนระดับที่ ๓		คำแถลงนโยบาย
ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐)	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	ร่างแผนการปฏิรูปประเทศ	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒	ร่างแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)	แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ฉบับทบทวน	นโยบายรัฐบาล
วิสัยทัศน์ประเทศไทย ๒๕๘๐ "ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง"				**วิสัยทัศน์กระทรวงคมนาคม** "พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกภาคส่วน และขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน"	**วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก** "เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย"	**วิสัยทัศน์รัฐบาล** "มุ่งมั่นให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วในศตวรรษที่ ๒๑"



นโยบายที่ ๕ การพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย พัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐาน
นโยบายเร่งด่วนที่ ๑ การแก้ไขปัญหาในการดำรงชีวิตของประชาชน
นโยบายเร่งด่วนที่ ๒ การปรับปรุงระบบสวัสดิการและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน

นโยบายที่ ๑๑ การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ
นโยบายที่ ๑๒ การป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบและกระบวนการยุติธรรม
นโยบายเร่งด่วนที่ ๘ การแก้ไขปัญหาทุจริตและประพฤติมิชอบในวงราชการทั้งฝ่ายการเมืองและฝ่ายราชการประจำ
นโยบายเร่งด่วนที่ ๑๐ การพัฒนาระบบการให้บริการประชาชน

บทที่ ๖

การนำแผนไปสู่การปฏิบัติและการติดตามประเมินผล

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

(๑) ผู้บริหารกรมการขนส่งทางบกร่วมขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ สู่การปฏิบัติ ผ่านการสื่อสารแก่บุคลากรทุกระดับ ให้มีความเข้าใจ การมีส่วนร่วมและการสนับสนุนอย่างกว้างขวาง รวมถึงจะต้องมีการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่เกี่ยวข้องได้รับทราบทิศทางการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก

(๒) กรมการขนส่งทางบก กำหนดให้ทุกหน่วยงานต้องสื่อสารแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ อย่างเป็นรูปธรรม

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

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

(๑) การจัดทำแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มีการกำหนดให้หน่วยงานรับผิดชอบหลักของแต่ละค่าเป้าหมาย และแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม

(๒) กรมการขนส่งทางบก กำหนดให้หน่วยงานรับผิดชอบหลักของแต่ละแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม รายงานผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ ผ่านระบบ eMENSCR โดยให้ดำเนินการ ดังนี้

(๒.๑) นำเข้าข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการ/การดำเนินงาน ผ่านระบบ eMENSCR ภายในไตรมาสที่ ๑ ภายใน ๑๐ วัน หลังสิ้นไตรมาส ปีงบประมาณ และหากเป็นโครงการที่เริ่มต้นในไตรมาสอื่น ให้นำเข้าข้อมูลภายใน ๑๐ วัน หลังสิ้นไตรมาสเช่นกัน

(๒.๒) รายงานความก้าวหน้าและผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินการ ปัญหาหรืออุปสรรค ข้อเสนอแนะหรือแนวทางแก้ไขในการดำเนินงาน ภายใน ๑๐ วัน นับถัดจากวันสิ้นสุดไตรมาส ตามปีงบประมาณ

(๒.๓) รายงานแผนระดับที่ ๓ ของหน่วยงานของรัฐ โดยให้รายงานทันทีเมื่อแผนฯ ประกาศใช้

โดยให้ผู้อำนวยการสำนัก/กอง/ศูนย์ ตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของข้อมูลผ่านระบบ eMENSCR ด้วย

(๓) กรมการขนส่งทางบก มอบหมายคณะทำงานจัดทำ ทบทวน ติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก มีหน้าที่ติดตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ของหน่วยงานในสังกัดตามแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก โดยกำหนดให้คณะทำงานฯ มีการประชุมติดตามผลการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัด อย่างน้อยปีละ ๒ ครั้ง เพื่อติดตามและแก้ไขปัญหาอุปสรรคในระหว่างดำเนินโครงการ และรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบกเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ ซึ่งมีอธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นประธาน

(๔) กรมการขนส่งทางบก มอบหมายคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของกรมการขนส่งทางบก มีหน้าที่กำหนดนโยบาย และจัดทำแผนบริหารจัดการความเสี่ยง เพื่อบรรลุเป้าหมายตามภารกิจหลัก และแผนปฏิบัติราชการประจำปีของกรมการขนส่งทางบก รวมทั้งคำของบประมาณประจำปี เพื่อดำเนินการแก้ไข ลด หรือป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

(๕) กรมการขนส่งทางบก มอบหมายกองแผนงานดำเนินการติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ เมื่อสิ้นสุดแผนดังกล่าวในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๕ เพื่อสรุปบทเรียนและข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกในระยะต่อไป

ภาคผนวก ก

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 เส้นทางการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารภายในเขตกรุงเทพมหานคร เทศบาล เมือง และเส้นทางต่อเนื่อง หมวด ๒ คือ เส้นทางการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารซึ่งมีจุดเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ไปยังส่วนภูมิภาค หมวด ๓ คือ เส้นทางการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารซึ่งมีเส้นทางระหว่างจังหวัด หรือคาบเกี่ยวระหว่างจังหวัดในส่วนภูมิภาค และหมวด ๔ คือ เส้นทางการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารในเขตจังหวัด

สำนักการขนส่งผู้โดยสาร (สนส.) ได้มีการพัฒนาตัวชี้วัดนี้มาโดยลำดับ โดยการริเริ่มให้มีการจัดทำฐานข้อมูลจำนวนผู้โดยสารรถโดยสารระหว่างเมือง และมีแผนในการจัดทำฐานข้อมูลจำนวนผู้โดยสารของทุกจังหวัด ในขณะเดียวกันในแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ ได้กำหนดตัวชี้วัดสัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารหรือสถานีรถไฟภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง ซึ่งตัวชี้วัดดังกล่าวสามารถใช้เป็นตัวชี้วัดหนึ่งในการเทียบเคียงสถานะของการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางของประเทศได้ ดังนั้น สนส. จึงเห็นควรให้มีการวัดการพัฒนาตามแผนการจัดทำฐานข้อมูลดังกล่าว ร่วมกับการติดตามสถานะของตัวชี้วัดของกระทรวงคมนาคม

คำนิยาม

ชุมชนในเบื้องแรก หมายถึง ชุมชนที่อยู่โดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสาร ในรัศมีการเข้าถึงสถานีขนส่งผู้โดยสาร ภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง โดยใช้ตัวชี้วัดสัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง ของกระทรวงคมนาคมเป็นตัวเทียบเคียงตัวชี้วัดร้อยละของชุมชนที่ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ เนื่องจากอยู่ระหว่างจัดทำฐานข้อมูลเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์

ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**
เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator) โดยใช้ตัวชี้วัดสัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารหรือสถานีรถไฟภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง ของกระทรวงคมนาคมเป็นตัวเทียบเคียงตัวชี้วัดร้อยละของชุมชนที่ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ เนื่องจากอยู่ระหว่างจัดทำฐานข้อมูลเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์		

ข้อมูลพื้นฐาน

ตัวชี้วัดกระทรวงคมนาคม	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒
สัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารหรือสถานีรถไฟภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง	สัดส่วน	๘๔.๑๙	๘๔.๐๓	๘๑.๓๙

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน
		ณ เดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๒
เส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด ๒ และหมวด ๓ ครอบคลุมระดับอำเภอ*	ร้อยละ	๙๔.๘๗
เส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ ภูมิภาค ครอบคลุมระดับตำบล**	ร้อยละ	๖๘.๕๖ (จำนวน ๔,๙๗๔ 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 :

สำนักการขนส่งผู้โดยสาร

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

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**
เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator)		

ข้อมูลพื้นฐาน

ตัวชี้วัดที่ ๒ : เวลารอคอยรถสาธารณะ	**หน่วยวัด**	**ข้อมูลพื้นฐาน**		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒**
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานคร	นาที/เที่ยว	๒๒	๑๙	๒๑
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ในเขตกรุงเทพมหานคร		๑๘	๒๒	๑๗
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๒		๒๘	๔๐	๓๕
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๓		๒๕	๒๙	๓๑
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ส่วนภูมิภาค		๑๘	๑๙	๑๗
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ส่วนภูมิภาค		๒๐	๒๑	๒๒

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 : สัดส่วนรายจ่ายการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดค่าใช้จ่ายของประชาชนในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ หากรายจ่ายการเดินทางมีอัตราที่สูง จะส่งผลให้ประชาชนมีรายจ่ายโดยรวมที่สูงไปด้วย โดยคำนวณจากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศ

ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**
เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator)		

ข้อมูลพื้นฐาน

ตัวชี้วัดที่ ๓ : สัดส่วนรายจ่ายการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน	**หน่วยวัด**	**ข้อมูลพื้นฐาน**		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒**
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานคร	สัดส่วน	๑.๙๓	๑.๕๒	๑.๖๑
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ในเขตกรุงเทพมหานคร		๑.๗๘	๑.๑๗	๑.๓๕
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๒		๘.๙๕	๙.๙๓	๑๐.๒๕
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๓		๑๒.๙๗	๙.๒๑	๑๓.๓๙
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ส่วนภูมิภาค		๑.๒๓	๑.๖๒	๒.๐๙
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ส่วนภูมิภาค		๑.๔๑	๑.๙๒	๒.๘๙

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

<u>คำอธิบายตัวชี้วัด</u>

มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดคุณภาพของการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ โดยคำนวณจากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศ

<u>ค่าเป้าหมาย</u>

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

<u>ข้อมูลพื้นฐาน</u>

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒
ตัวชี้วัดที่ ๔ : ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ	ร้อยละ	๗๑.๗๙	๗๓.๗๐	๗๓.๘๕

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

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

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด</u> :

สำนักการขนส่งผู้โดยสาร

<u>แหล่งที่มาของข้อมูล</u> :

รายงานการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ

เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ

ตัวชี้วัดที่ ๕ : ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางทุกประเภทการขนส่ง

ตัวชี้วัดที่ ๕.๑ : ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟประจำจังหวัด

<u>คำอธิบายตัวชี้วัด</u>

มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางไปยังสถานีรถไฟประจำจังหวัด เพื่อเดินทางต่อด้วยระบบการขนส่งสาธารณะทางรางได้โดยสะดวก โดยจะดำเนินการจัดเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อวิเคราะห์สภาพปัญหา สาเหตุ และการแก้ไข เพื่อวางแผนในการกำหนด (ปรับปรุง) เส้นทางรถโดยสารประจำทางให้สามารถเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟประจำจังหวัดทุกจังหวัดที่มีการให้บริการของระบบการขนส่งทางราง ทั้งนี้ เพื่อสนับสนุนให้ประชาชนใช้บริการระบบการขนส่งสาธารณะแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

<u>คำนิยาม</u>

สถานีรถไฟประจำจังหวัด หมายถึง สถานีรถไฟประจำจังหวัดที่มีเส้นทางรถไฟให้บริการ ได้แก่ รถไฟพระนครศรีอยุธยา 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

เส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟประจำจังหวัด หมายถึง การให้บริการของรถโดยสารประจำทางที่มีแนวเส้นทางกำหนดจุดจอด/จุดต้นทางบริเวณสถานีรถไฟประจำจังหวัด หรือมีแนวเส้นทางรถโดยสารประจำทางผ่านสถานีรถไฟประจำจังหวัด หรือมีรถโดยสารประจำทางให้บริการในรัศมีที่ประชาชนสามารถเดินไปยังสถานีรถไฟประจำจังหวัดได้สะดวก

<u>ค่าเป้าหมาย</u>

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**
มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟประจำจังหวัด ร้อยละ ๘๐	มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟประจำจังหวัด ร้อยละ ๙๐	มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟประจำจังหวัด ร้อยละ ๑๐๐

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

ระดับ ๕	ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟประจำจังหวัด เป็นไปตามค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ
ระดับ ๔	ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟประจำจังหวัด ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๓
ระดับ ๓	ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟประจำจังหวัด ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๖
ระดับ ๒	ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟประจำจังหวัด ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๙
ระดับ ๑	ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟประจำจังหวัด ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๙

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด</u>: สำนักการขนส่งผู้โดยสาร

<u>แหล่งที่มาของข้อมูล</u>: เส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟประจำจังหวัด

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ

เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ

ตัวชี้วัดที่ ๕ : ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางทุกประเภทการขนส่ง

ตัวชี้วัดที่ ๕.๒ : ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้า

<u>คำอธิบายตัวชี้วัด</u>

พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการกำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้า ตามแผนปฏิรูปเส้นทางรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง เพื่อเป็นการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่ประชาชน จึงมีการกำหนด (ปรับปรุง) เส้นทางรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่องให้มีโครงข่ายเส้นทางครอบคลุมทุกพื้นที่ ลดการทับซ้อนเส้นทางน้อยที่สุด ปรับปรุงเส้นทางการเดินรถเพื่อเป็น Feeder ของระบบการขนส่งทางรางที่สามารถเชื่อมต่อการเป็นโครงข่าย รองรับการขยายตัวของสังคมเมือง สนับสนุนและจูงใจให้ประชาชนเลือกใช้บริการรถโดยสารสาธารณะแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ลดปัญหาการจราจรและมลพิษทางอากาศ

<u>ค่าเป้าหมาย</u>

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**
ร้อยละความสำเร็จของโครงการฯ* ร้อยละ ๑๐๐ และมีการทดสอบนำร่องระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ของเส้นทางรถไฟฟ้า จำนวน ๑ เส้นทาง ที่เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางราง และมีรายงานสรุปผลการ ทดสอบนำร่องการให้บริการ	กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้า	กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้า

<u>หมายเหตุ</u>

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

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

<u>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</u>

ระดับ ๕	ร้อยละความสำเร็จของโครงการฯ ร้อยละ ๑๐๐ และมีการทดสอบนำร่องระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ของเส้นทางรถไฟฟ้า จำนวน ๑ เส้นทาง ที่เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางราง และมีรายงานสรุปผลการทดสอบนำร่องการให้บริการ
ระดับ ๔	ร้อยละความสำเร็จของโครงการฯ ร้อยละ ๑๐๐ และมีการทดสอบนำร่องระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ของเส้นทางรถไฟฟ้า จำนวน ๑ เส้นทาง ที่เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางราง
ระดับ ๓	ร้อยละความสำเร็จของโครงการฯ ร้อยละ ๑๐๐
ระดับ ๒	ร้อยละความสำเร็จของโครงการฯ มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๘๐
ระดับ ๑	ร้อยละความสำเร็จของโครงการฯ น้อยกว่าร้อยละ ๘๐

<u>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕</u>

ระดับ ๕	ร้อยละความสำเร็จของการกำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ กรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง และหมวด ๔ กรุงเทพมหานคร ให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้า เป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้น ๆ
ระดับ ๔	ร้อยละความสำเร็จของการกำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ กรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง และหมวด ๔ กรุงเทพมหานคร ให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้า ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐
ระดับ ๓	ร้อยละความสำเร็จของการกำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ กรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง และหมวด ๔ กรุงเทพมหานคร ให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้า ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้นมากกว่าร้อยละ ๑๐
ระดับ ๒	ร้อยละความสำเร็จของการสำรวจแนวเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ กรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง และหมวด ๔ กรุงเทพมหานคร ที่สามารถกำหนด (ปรับปรุง) ให้เชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟฟ้า
ระดับ ๑	ร้อยละความสำเร็จของการรวบรวมข้อมูลเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ กรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง และหมวด ๔ กรุงเทพมหานคร ที่สามารถกำหนด (ปรับปรุง) ให้เชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟฟ้า

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด</u> : กองบริหารรถโดยสารประจำทางพื้นที่กรุงเทพมหานคร

<u>แหล่งที่มาของข้อมูล</u> : รายงานการประชุมผู้ประกอบการขนส่งฯ และมติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง

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

$$\frac{\text{จำนวนพนักงานขับรถที่มีความพร้อม} \times ๑๐๐}{\text{จำนวนพนักงานขับรถที่ตรวจทั้งหมด}} \qquad \frac{\text{จำนวนรถที่มีความพร้อม} \times ๑๐๐}{\text{จำนวนรถที่ตรวจทั้งหมด}}$$

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. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒
ร้อยละของพนักงานขับรถที่มีความพร้อมตามมาตรการสแกนรถโดยสาร ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ร้อยละ	๙๙.๙๙	๙๙.๙๙	๙๙.๕๕
ร้อยละของรถที่มีความพร้อมตามมาตรการสแกนรถโดยสาร ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ร้อยละ	๙๙.๙๐	๙๙.๙๙	๙๙.๕๕

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 สิ่งอำนวยความสะดวก และบริการสำหรับคนพิการในสถานที่บริการภาคขนส่ง จะต้องสอดคล้องกับกฎหมายจำนวน ๓ ฉบับ ดังนี้

- กฎกระทรวงกำหนดลักษณะ หรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการในอาคาร สถานที่ยานพาหนะและบริการขนส่ง เพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. ๒๕๕๖ กระทรวงคมนาคม
- กฎกระทรวงกำหนดลักษณะ หรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการในอาคาร สถานที่หรือบริการสาธารณะอื่นเพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. ๒๕๕๕ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์
- กฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพและคนชรา พ.ศ. ๒๕๔๘ กระทรวงมหาดไทย

สูตรคำนวณผลการดำเนินงาน

$$\frac{\text{จำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุและสามารถใช้ได้} \times ๑๐๐}{\text{จำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมดที่มีอยู่ในปีประเมิน}}$$

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

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**
ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐

<u>เกณฑ์การให้คะแนน พ.ศ. ๒๕๖๓</u>

ระดับ ๕	สถานีขนส่งผู้โดยสารร้อยละ ๒๐ ของสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุอย่างน้อย จำนวน ๕ รายการ ที่สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้
ระดับ ๔	สถานีขนส่งผู้โดยสารร้อยละ ๓๐ ของสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุอย่างน้อย จำนวน ๔ รายการ ที่สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้
ระดับ ๓	สถานีขนส่งผู้โดยสารร้อยละ ๔๐ ของสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุอย่างน้อย จำนวน ๓ รายการ ที่สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้
ระดับ ๒	สถานีขนส่งผู้โดยสารร้อยละ ๕๐ ของสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุอย่างน้อย จำนวน ๒ รายการ ที่สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้
ระดับ ๑	สถานีขนส่งผู้โดยสารร้อยละ ๖๐ ของสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุอย่างน้อย จำนวน ๑ รายการ ที่สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้

<u>เกณฑ์การให้คะแนน พ.ศ. ๒๕๖๔</u>

ระดับ ๕	สถานีขนส่งผู้โดยสารร้อยละ ๔๐ ของสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุอย่างน้อย จำนวน ๕ รายการ ที่สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้
ระดับ ๔	สถานีขนส่งผู้โดยสารร้อยละ ๕๐ ของสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุอย่างน้อย จำนวน ๔ รายการ ที่สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้
ระดับ ๓	สถานีขนส่งผู้โดยสารร้อยละ ๖๐ ของสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุอย่างน้อย จำนวน ๓ รายการ ที่สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้
ระดับ ๒	สถานีขนส่งผู้โดยสารร้อยละ ๗๐ ของสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุอย่างน้อย จำนวน ๒ รายการ ที่สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้
ระดับ ๑	สถานีขนส่งผู้โดยสารร้อยละ ๘๐ ของสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุอย่างน้อย จำนวน ๑ รายการ ที่สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้

<u>เกณฑ์การให้คะแนน พ.ศ. ๒๕๖๕</u>

ระดับ ๕	สถานีขนส่งผู้โดยสารร้อยละ ๕๐ ของสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุอย่างน้อย จำนวน ๕ รายการ ที่สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้
ระดับ ๔	สถานีขนส่งผู้โดยสารร้อยละ ๖๐ ของสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุอย่างน้อย จำนวน ๔ รายการ ที่สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้
ระดับ ๓	สถานีขนส่งผู้โดยสารร้อยละ ๗๐ ของสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุอย่างน้อย จำนวน ๓ รายการ ที่สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้
ระดับ ๒	สถานีขนส่งผู้โดยสารร้อยละ ๘๐ ของสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุอย่างน้อย จำนวน ๒ รายการ ที่สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้
ระดับ ๑	สถานีขนส่งผู้โดยสารร้อยละ ๙๐ ของสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุอย่างน้อย จำนวน ๑ รายการ ที่สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด</u> :

สำนักการขนส่งผู้โดยสาร

<u>แหล่งที่มาของข้อมูล</u> :

ข้อมูลจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ

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

ตัวชี้วัดที่ ๘ : ระดับความสำเร็จของการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะจัดให้มีผู้จัดการ + ความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager)

<u>คำอธิบายตัวชี้วัด</u>

มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager) เพื่อทำหน้าที่วางแผน ควบคุม กำกับดูแล และบริหารจัดการกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารให้มีความปลอดภัยสูงสุด

<u>ค่าเป้าหมาย</u>

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

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

<u>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</u>

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

<u>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ - พ.ศ. ๒๕๖๕</u>

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

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด</u> :

สำนักการขนส่งผู้โดยสาร

<u>แหล่งที่มาของข้อมูล</u>: -

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ

เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ

ตัวชี้วัดที่ ๙ : ร้อยละของจำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q – Bus

<u>คำอธิบายตัวชี้วัด</u>

สำนักการขนส่งผู้โดยสารได้จัดทำระบบรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ Q-Bus เพื่อยกระดับการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ ทั้งรถโดยสารประจำทาง และไม่ประจำทาง สร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้โดยสารว่า สามารถเดินทางได้อย่างสะดวก และมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น โดยผู้ประกอบการขนส่งที่มีการบริหารจัดการตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดจะได้รับการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ Q-Bus

มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดความสำเร็จของการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ ทั้งรถโดยสารประจำทาง และรถโดยสารไม่ประจำทาง โดยวัดจากจำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่มีการพัฒนาคุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ Q-Bus และได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพฯมีจำนวนเพิ่มขึ้นจากปีฐาน

<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>

$$\frac{\text{จำนวนผู้ประกอบการขนส่งได้รับการรับรอง Q-Bus ในปีประเมิน X ๑๐๐}}{\text{จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ยื่นคำขอรับการรับรองในปีประเมิน}}$$

<u>หมายเหตุ</u>

ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ สำนักการขนส่งผู้โดยสารได้เริ่มจัดทำระบบรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ Q – Bus มีผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ ยื่นคำขอรับรองมาตรฐาน Q – Bus จำนวนทั้งสิ้น ๓๘ ราย และผ่านเกณฑ์ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q - Bus จำนวน ๒๓ ราย มีจำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ผ่านการรับรอง ทั้งสิ้น จำนวน 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)

<u>ค่าเป้าหมาย</u>

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**
ร้อยละ ๔ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด	ร้อยละ ๕ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด	ร้อยละ ๖ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

ระดับ ๕	ร้อยละของจำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q – Bus เป็นไปตามค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ
ระดับ ๔	ร้อยละของจำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q – Bus ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐
ระดับ ๓	ร้อยละของจำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q – Bus ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๒๐
ระดับ ๒	ร้อยละของจำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q – Bus ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๓๐
ระดับ ๑	ร้อยละของจำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q – Bus ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๓๐

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด</u> :

สำนักการขนส่งผู้โดยสาร

<u>แหล่งที่มาของข้อมูล</u> : -

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ

เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ

ตัวชี้วัดที่ ๑๐ : ร้อยละความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ

<u>คำอธิบายตัวชี้วัด</u>

มีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงถึงการจัดการและแก้ไขเรื่องร้องเรียนของประชาชนที่เกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด ผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ (โทร ๑๕๘๔)

พิจารณาความสำเร็จการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะที่กรมการขนส่งทางบก ได้รับการร้องเรียนจากผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะผ่านช่องทางการร้องเรียนของกรมการขนส่งทางบก ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค

<u>คำนิยาม</u>

ดำเนินการตามเรื่องที่ได้รับการร้องเรียน หมายถึง เรื่องร้องเรียนที่กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินกา รส่งเรื่องร้องเรียนให้หน่วยงาน หรือผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกกรมการขนส่งทางบกเพื่อดำเนินการแก้ไขตามเรื่องร้องเรียนภายใน ๑๕ วันทำการ

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

<u>สูตรคำนวณผลการดำเนินงาน</u>

$$\frac{\text{จำนวนเรื่องร้องเรียนของประชาชนที่เกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการแก้ไขแล้วเสร็จ} \times ๑๐๐}{\text{จำนวนเรื่องร้องเรียนของประชาชนที่เกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด ผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ (โทร ๑๕๘๔)}}$$

<u>ค่าเป้าหมาย</u>

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

<u>ข้อมูลพื้นฐาน</u>

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒
ตัวชี้วัดที่ ๙ : ร้อยละความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ	ร้อยละ	๘๘.๗๗	๙๐.๖๘	๙๑.๘๖

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

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

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด</u> :

กองตรวจการขนส่งทางบก

<u>แหล่งที่มาของข้อมูล</u> :

ข้อมูลการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ (โทร ๑๕๘๔)

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ

เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ

ตัวชี้วัดที่ ๑ : จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า

<u>คำอธิบายตัวชี้วัด</u>

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 <u>"จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า"</u> ดังนี้

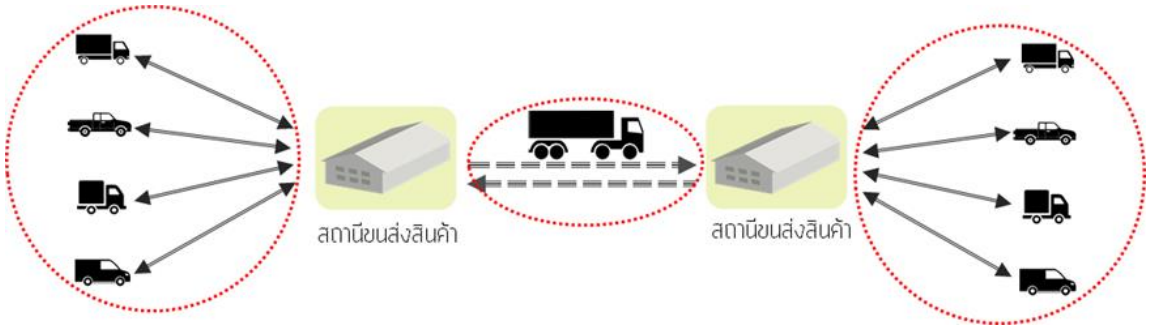
๑. **กรณีไม่มีสถานีขนส่งสินค้า** รถบรรทุกจะทำการรับสินค้าจากแหล่งผลิต/ต้นทางเพื่อทำการขนส่งไปยังผู้รับปลายทาง โดยที่ไม่มีการรวบรวมจากหลายแหล่งผลิต และไม่มีการใช้พื้นที่การขนส่งร่วมกันให้เกิดประสิทธิภาพ ซึ่งจะทำให้มีการใช้ปริมาณรถบรรทุก มีเส้นทางและระยะทางที่ทำการขนส่ง รวมถึงการใช้เชื้อเพลิงเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก 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 เมื่อบันทึกข้อมูลแล้วจะปล่อยรถบรรทุกออกจากชานชาลา 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



<u>สูตรคำนวณผลการดำเนินงาน</u>

$$\frac{(\text{จำนวนรถบรรทุกสินค้าเต็มคันปีปัจจุบัน} - \text{จำนวนรถบรรทุกสินค้าเต็มคันปีฐาน}) \times ๑๐๐}{\text{จำนวนรถบรรทุกสินค้าเต็มคันปีฐาน}}$$

<u>ค่าเป้าหมาย</u>

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**
จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน จากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า เพิ่มขึ้น ๓,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน	จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน จากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า เพิ่มขึ้น ๗,๐๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน	จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน จากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า เพิ่มขึ้น ๑๐,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน

<u>หมายเหตุ</u>

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

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

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

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด</u> :

สำนักการขนส่งสินค้า

<u>แหล่งที่มาของข้อมูล</u> :

- 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 ๒ : จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดร้อยละของจำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น โดย ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ วัดร้อยละของจำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น และในปีงบประมาณพ.ศ. ๒๕๖๔ – ๒๕๖๕ ได้มีการปรับปรุงตัวชี้วัด โดยวัดร้อยละของจำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark (รายใหม่) เพิ่มขึ้น เพื่อสะท้องถึงการเพิ่มจำนวนผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกรายใหม่ที่ได้รับ Q Mark

สูตรคำนวณผลการดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓)

$$\frac{(\text{จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark ในปีการประเมิน} - \text{จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark ในปีก่อนการประเมิน}) \times ๑๐๐}{\text{จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark ในปีฐาน}}$$

หมายเหตุ

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

สูตรคำนวณผลการดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ – พ.ศ. ๒๕๖๕)

$$\frac{(\text{จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark ในปีการประเมิน (รายใหม่)} - \text{จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark (รายใหม่) ในปีก่อนปีประเมิน}) \times ๑๐๐}{\text{จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark (รายใหม่) ในปีก่อนปีประเมิน}}$$

ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**
เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑๓	เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๕	เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๕

ข้อมูลพื้นฐาน

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น	ร้อยละ	๑๗.๐๙	๑๕.๘๗	๔๐.๑๐

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

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

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด</u> :

สำนักการขนส่งสินค้า

<u>แหล่งที่มาของข้อมูล</u> : -

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

ตัวชี้วัดที่ ๓ : จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดร้อยละของจำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark เพื่อสะท้อนถึงการรักษาฐานจำนวนผู้ประกอบการที่ครบกำหนดต่ออายุ Q Mark เดิมไว้

สูตรคำนวณผลการดำเนินงาน

$$\frac{\text{จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark ในปีประเมิน} \times ๑๐๐}{\text{จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่สิ้นอายุการรับรอง Q Mark ในปีประเมิน}}$$

ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**
-	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓๐

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark ในปีประเมิน เป็นไปตามค่าเป้าหมาย
ระดับ ๔	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark ในปีประเมิน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้นๆ ไม่เกินร้อยละ ๒
ระดับ ๓	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark ในปีประเมิน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้นๆ ไม่เกินร้อยละ ๔
ระดับ ๒	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark ในปีประเมิน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้นๆ ไม่เกินร้อยละ ๖
ระดับ ๑	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark ในปีประเมิน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้นๆ มากกว่าร้อยละ ๖

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด :

สำนักการขนส่งสินค้า

แหล่งที่มาของข้อมูล : -

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและ แข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล

เป้าประสงค์ที่ ๑. การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ

เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ

ตัวชี้วัดที่ ๔ : ระดับความสำเร็จของการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager)

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager) เพื่อทำหน้าที่วางแผน ควบคุม กำกับดูแล และบริหารจัดการกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าให้มีความปลอดภัยสูงสุด

ค่าเป้าหมาย

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

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

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕

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 : จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง

คำอธิบายตัวชี้วัด

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

ค่าเป้าหมาย

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

การกำหนดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะใช้ข้อมูลจากสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก เฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี

ตัวชี้วัด	**หน่วยวัด**	**ข้อมูลพื้นฐาน**		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒**
จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ เฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	จำนวน	๒๑๒		
ตัวชี้วัดที่ ๔ : จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง	จำนวน	๒๒๖	๒๓๐	๑๘๐

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.ทุกจังหวัด 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

ค่าเป้าหมาย

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

การกำหนดจำนวนอุบัติเหตุคิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑,๐๐๐ ล้านคัน – กิโลเมตร ใช้ข้อมูลจากกรมทางหลวง เฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี

ปีงบประมาณ	อัตราอุบัติเหตุต่อปริมาณการเดินทาง (๑,๐๐๐ ล้านคัน - กิโลเมตร)
๒๕๖๐	๕๘.๗๑
๒๕๖๑	๕๓.๕๓
๒๕๖๒	๕๔.๔๙
ค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	๕๕.๕๘

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

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

ตัวชี้วัด	**หน่วยวัด**	**ข้อมูลพื้นฐาน**		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒**
ข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถ เฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	จำนวน	๔,๓๘๐		
ตัวชี้วัดที่ ๒ : จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง	จำนวน	๓,๔๑๔	๔,๔๕๒	๕,๒๗๓

เกณฑ์การให้คะแนน

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 รถและคนขับขี่ปลอดภัย

ตัวชี้วัดที่ ๔ : จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ลดลง

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินอุบัติเหตุทางถนนของประเทศในภาพรวม โดยใช้จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนหรือผู้ขับขี่เป็นต้นเหตุ เนื่องมาจากภารกิจของกรมการขนส่งทางบกส่วนหนึ่งเป็นการอนุญาต หรือออกใบอนุญาตขับรถให้กับบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถในการขับรถ เพื่อให้สามารถขับรถได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย โดยเป็นตัวชี้วัดที่ใช้ข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดดังกล่าว

ค่าเป้าหมาย

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

ตัวชี้วัด	**หน่วยวัด**	**ข้อมูลพื้นฐาน**		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒**
ข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคน เฉลี่ยย้อนหลัง ๓ ปี	จำนวน	๕๒,๕๑๙		
ตัวชี้วัดที่ ๓ : จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนลดลง	จำนวน	๔๑,๘๑๒	๕๐,๗๕๑	๖๔,๙๙๔

เกณฑ์การให้คะแนน

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 รถและคนขับขี่ปลอดภัย

ตัวชี้วัดที่ ๕ : ระดับความสำเร็จของการนำข้อมูลจาก GPS มาใช้ในการศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่และพัฒนาแนวทางในการลดพฤติกรรมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ตัวชี้วัดที่ ๕.๑ : การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดของรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบจากระบบ GPS

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อนำข้อมูลจาก GPS มาใช้ในการศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่และพัฒนาแนวทางในการลดพฤติกรรมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยวัดจากการใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดของรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบจากระบบ GPS

สูตรคำนวณผลการดำเนินงาน

$$\frac{\text{จำนวนการใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดของรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบจากระบบ GPS (ครั้ง)} \times ๑๐๐}{\text{จำนวนรถโดยสารและรถบรรทุกที่ติดตั้งระบบ GPS (คัน)}}$$

ค่าเป้าหมาย

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

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒
ตัวชี้วัดที่ ๕.๑ : การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดของรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบจากระบบ GPS	ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน	-	๖.๗๐	๖.๒๕

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดของรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบจากระบบ GPS เป็นไปตามค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ
ระดับ ๔	การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดของรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบจากระบบ GPS ไม่เกิน ๕ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน
ระดับ ๓	การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดของรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบจากระบบ GPS ไม่เกิน ๖ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน
ระดับ ๒	การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดของรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบจากระบบ GPS ไม่เกิน ๗ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน
ระดับ ๑	การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดของรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบจากระบบ GPS มากกว่า ๗ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด :

ศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS

แหล่งที่มาของข้อมูล :

สถิติจากระบบ GPS

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับขี่ปลอดภัย

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

$$\frac{\text{จำนวนการออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS} \times ๑๐๐}{\text{จำนวนรถโดยสารและรถบรรทุกสินค้าที่ตรวจพบการกระทำผิดจากระบบ GPS}}$$

ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**
มีการบังคับใช้กฎหมาย กับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐	มีการบังคับใช้กฎหมาย กับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๑	มีการบังคับใช้กฎหมาย กับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๒

หมายเหตุ

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒
ตัวชี้วัดที่ ๕.๒ : ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS	ร้อยละ	-	-	๑๐.๑๔

**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ดำเนินการออกหนังสือกับรถที่ใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด

เกณฑ์การให้คะแนน

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 รถและคนขับขี่ปลอดภัย
ตัวชี้วัดที่ ๖ : ระดับความสำเร็จโครงการ“Sure Driving Smart Driver” และการนำไปสู่การปฏิบัติ

<u>คำอธิบายตัวชี้วัด</u>

การยกระดับมาตรฐานคุณภาพผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) ประกอบด้วยโครงการ/กิจกรรมย่อยมากมาย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถมีความรู้และทักษะที่ถูกต้องเหมาะสมในการขับรถอย่างปลอดภัย 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

ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย		
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. ๒๕๖๐	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒**
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

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงถึงผลกระทบจากการขนส่งทางถนนที่มีต่อสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับตัวชี้วัดของกระทรวงคมนาคม คือ ร้อยละของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งลดลง เมื่อเทียบกับการปล่อยในกรณีฐาน (Business as usual : BAU) ในปีนั้น ๆ โดยจะวัดระดับความสำเร็จในการจัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เพื่อใช้ในการประเมินการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง ต่อไป

ค่าเป้าหมาย

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

ตัวชี้วัดที่ ๑ : ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนน	**หน่วยวัด**	**ข้อมูลพื้นฐาน**		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒**
การจัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้ สนข.	ครั้ง	-	๑	๑

เกณฑ์การให้คะแนน

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

มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาการระบายมลพิษทางอากาศและเสียงของรถราชการ ให้มีระดับไม่เกินมาตรฐานที่กำหนด ซึ่งเป็นตัวอย่างที่ดีในการแก้ไขปัญหาด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมของรัฐบาล และเป็นมาตรการส่วนหนึ่งในการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง โดยจะมีการจัดทำโครงการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรถราชการ และจัดทำเป็นรายงานการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรถราชการในทุก ๆ ปี

สูตรคำนวณผลการดำเนินงาน

$$\frac{\text{จำนวนรถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบมลพิษในปีงบประมาณปัจจุบัน} \times ๑๐๐}{\text{จำนวนรถที่เข้ารับการตรวจสอบมลพิษทั้งหมดตามโครงการในปีงบประมาณปัจจุบัน}}$$

ค่าเป้าหมาย

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

ข้อมูลพื้นฐาน

ตัวชี้วัดที่ ๒ : ปริมาณมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนน	**หน่วยวัด**	**ข้อมูลพื้นฐาน**		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒**
ร้อยละของจำนวนรถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบมลพิษ	ร้อยละ	๙๘.๑๒	๙๘.๔๐	๙๗.๙๑
การจัดส่งรายงานการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรถราชการให้สำนักนายกรัฐมนตรี 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. ดำเนินการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรถราชการในสังกัด คค. จำนวน ๑๗ หน่วยงาน ปีละ ๒ รอบ

๒. สนว. ดำเนินการรวบรวมผลการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรถราชการในสังกัด คค. ที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของ สขพ. 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 และทุกหน่วยงานร่วมกันรับผิดชอบในการวัดความพึงพอใจของประชาชนผู้ใช้บริการ

ค่าเป้าหมาย

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. ๒๕๖๐	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒
ตัวชี้วัดที่ ๑ : ร้อยละความพึงพอใจ	ร้อยละ	๙๔.๓๒	๙๖.๘๒	๙๖.๘๑

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 จะนำร่องดำเนินการสำรวจข้อมูลโดยให้ประชาชนกรอกแบบสอบถามผ่านระบบอิเลคทรอนิกส์ โดยการสแกน QR Code

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ
เป้าประสงค์ที่ ๔ การให้บริการที่เป็นเลิศ

ตัวชี้วัดที่ ๒ : ร้อยละความไม่พึงพอใจ

<u>คำอธิบายตัวชี้วัด</u>

เป็นการวัดระดับความสำเร็จของการดำเนินการสำรวจความไม่พึงพอใจ โดยสอบถามจากประชาชนผู้มารับบริการกับหน่วยงานของกรมการขนส่งทางบก ทั่วประเทศ ด้านทะเบียนและภาษีรถ ด้านในอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน และปรับปรุงการทำงานของกรมการขนส่งทางบก ให้มีประสิทธิภาพต่อไป ซึ่งสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑ - ๕ และสำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด ร่วมกันรับผิดชอบในการวัดความไม่พึงพอใจของประชาชน ที่มีตองานบริการของกรมการขนส่งทางบก

<u>ค่าเป้าหมาย</u>

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**
งานแล้วเสร็จตามแผน (ได้ค่าเป้าหมายของปีฐาน)	น้อยกว่าค่าเป้าหมายของปีฐาน	น้อยกว่าค่าเป้าหมายของปีฐาน

<u>หมายเหตุ</u>

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้ดำเนินการทดลองสำรวจความไม่พึงพอใจของประชาชนที่มีต่องานบริการของกรมการขนส่งทางบก (ส่วนกลาง) เพื่อนำผลการสำรวจมาปรับปรุงแบบสำรวจเพื่อใช้ในปีต่อไป ซึ่งได้ผลการสำรวจในภาพรวม คือ ประชาชนมีความไม่พึงพอใจอยู่ในระดับน้อยที่สุด และในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๒๓ จะดำเนินการสำรวจความไม่พึงพอใจของประชาชน ที่มีต่องานบริการของกรมการขนส่งทางบก ทั่วประเทศ เพื่อนำข้อมูลผลสำรวจมาใช้กำหนดค่าเป้าหมายและเป็นข้อมูลปีฐานต่อไป

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

<u>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓</u>

ระดับ ๕	**งานแล้วเสร็จตามแผนและมีการพัฒนางาน/สร้างนวัตกรรมใหม่ให้กับงาน** วิเคราะห์ ประมวลผล และจัดทำรายงานการสำรวจความไม่พึงพอใจ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ และกำหนดค่าเป้าหมายของปีฐานเพื่อใช้ในการสำรวจในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔
ระดับ ๔	**งานแล้วเสร็จตามแผนร้อยละ ๑๐๐** จัดทำหนังสือขอความอนุเคราะห์ต่อ สขพ. ๑ – ๕ และ สขจ. ทุกจังหวัด เพื่อขอความร่วมมือให้หน่วยงานดังกล่าวดำเนินการสำรวจความไม่พึงพอใจจากผู้มาขอรับบริการตามขนาดตัวอย่างที่กำหนดให้ทั้งจากแบบสำรวจและแบบสำรวจออนไลน์
ระดับ ๓	**งานแล้วเสร็จตามแผนร้อยละ ๙๐ แต่ไม่ถึง ๑๐๐** ขอความร่วมมือ ศทส. จัดทำแบบสำรวจออนไลน์บนเว็บไซต์กรมการขนส่งทางบก เพื่อความสะดวกและให้ประชาชนมีช่องทางในการตอบแบบสำรวจมากขึ้น
ระดับ ๒	**งานแล้วเสร็จตามแผนร้อยละ ๘๐ แต่ไม่ถึง ๙๐** เตรียมการสำรวจความไม่พึงพอใจ เช่น กำหนดขนาดตัวอย่าง จัดทำแบบสำรวจ โดยใช้กรอบแนวทางการดำเนินการเช่นเดียวกับปีที่ผ่านมา
ระดับ ๑	**งานแล้วเสร็จตามแผนน้อยกว่าร้อยละ ๘๐** ทบทวนแบบสำรวจความไม่พึงพอใจของประชาชน โดยวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจความไม่พึงพอใจ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๒๒ รวมทั้งปัญหาอุปสรรคในการสำรวจ เพื่อให้ได้แบบสำรวจที่มีความเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายที่ทำการสำรวจ

<u>ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ – พ.ศ. ๒๕๖๕</u>

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

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด</u>:

สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑ – ๕ สำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด และกองแผนงาน

<u>แหล่งที่มาของข้อมูล</u>:

รายงานผลการสำรวจความไม่พึงพอใจของประชาชนที่มีต่องานบริการของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑ – ๕ สำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัดดำเนินการสำรวจข้อมูล โดยใช้แบบสอบถามความไม่พึงพอใจของประชาชนที่มีต่องานบริการของกรมการขนส่งทางบก และกองแผนงานนำข้อมูลการสำรวจมาประมวลผลและสรุปผลการสำรวจความไม่พึงพอใจของประชาชนที่มีต่องานบริการของกรมการขนส่งทางบก

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ
เป้าประสงค์ที่ ๔ การให้บริการที่เป็นเลิศ

ตัวชี้วัดที่ ๓ : สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนงานที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อให้งานบริการของกรมการขนส่งทางบกอำนวยความสะดวกประชาชนได้อย่างรวดเร็ว โปร่งใส ลดการเดินทางและการติดต่อราชการ โดยปรับเปลี่ยนกระบวนงานทั้งหมดของกรมการขนส่งทางบกให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัล ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐

คำนิยาม

กระบวนงาน หมายถึง กระบวนงานทั้งหมดของกรมการขนส่งทางบก ตามคู่มือสำหรับประชาชน

รูปแบบดิจิทัล หมายถึง การที่ประชาชนสามารถติดต่อราชการผ่านช่องทางดิจิทัล โดยไม่ต้องเดินทางมาติดต่อที่สำนักงานขนส่ง กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ

ตัวชี้วัดตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (๒๐) ประเด็น การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ กำหนดให้หน่วยงานภาครัฐดำเนินการปรับเปลี่ยนกระบวนงานให้เป็นดิจิทัลทั้งหมดภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐

ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**
ปรับเปลี่ยนกระบวนงาน ให้เป็นดิจิทัล จำนวน ๑๐ เรื่อง	ปรับเปลี่ยนกระบวนงาน ให้เป็นดิจิทัล ร้อยละ ๓๐ ของคู่มือสำหรับประชาชน	ปรับเปลี่ยนกระบวนงาน ให้เป็นดิจิทัล ร้อยละ ๕๐ ของคู่มือสำหรับประชาชน

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนงานที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล เป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้น ๆ
ระดับ ๔	สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนงานที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕
ระดับ ๓	สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนงานที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐
ระดับ ๒	สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนงานที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๕
ระดับ ๑	สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนงานที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ ๑๕

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด :

กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

แหล่งที่มาของข้อมูล :

กลุ่มพัฒนาระบบบริหารรับผิดชอบการประสานงานกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปรับเปลี่ยนกระบวนงานให้บริการตามคู่มือสำหรับประชาชน ตามพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ เป็นการให้บริการในรูปแบบดิจิทัล

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล
เป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี

ตัวชี้วัดที่ ๑ : ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร

<u>คำอธิบายตัวชี้วัด</u>

เป็นการวัดความสำเร็จของการดำเนินการสำรวจความเชื่อมั่นต่อองค์กร ตามแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล โดยดำเนินการสำรวจความคิดเห็นจากกลุ่มผู้รับบริการกับกรมการขนส่งทางบก และบุคลากรของกรมการขนส่งทางบกและมีตัวชี้วัดเป้าประสงค์ คือ ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร โดยได้มอบหมายให้กองแผนงานดำเนินการ**สำรวจความคิดเห็นจากประชาชนผู้มารับบริการกับกรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศ** เกี่ยวกับความเชื่อมั่นต่อกรมการขนส่งทางบกในการรับบริการด้านทะเบียนและภาษีรถ ด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ ด้านการตรวจสภาพรถ ด้านการประกอบการขนส่ง ด้านสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) ด้านโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก และผู้ให้บริการระบบติดตามรถ และกองการเจ้าหน้าที่ดำเนินการ**สำรวจความเชื่อมั่นของบุคลากรที่มีต่อองค์กรจากบุคลากรของกรมการขนส่งทางบกทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค** ประกอบด้วย ข้าราชการ ลูกจ้างประจำ พนักงานราชการ และลูกจ้างอื่น ๆ แล้วนำผลการสำรวจทั้ง ๒ กลุ่ม มาประมวลผลและ**สรุปเป็นร้อยละเชื่อมั่นต่อองค์กรของกรมการขนส่งทางบก**

<u>ค่าเป้าหมาย</u>

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**
มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๘๕	มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๘๕	มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๘๕

<u>ข้อมูลพื้นฐาน</u>

ตัวชี้วัด	**หน่วยวัด**	**ข้อมูลพื้นฐาน**		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒**
ตัวชี้วัดที่ ๑ : ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร	ร้อยละ	๘๘.๗๐	๘๗.๖๐	๘๖.๘๐

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

ระดับ ๕	ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๘๕
ระดับ ๔	ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร เท่ากับร้อยละ ๘๐ – < ๘๕
ระดับ ๓	ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร เท่ากับร้อยละ ๗๕ – < ๘๐
ระดับ ๒	ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร เท่ากับร้อยละ ๗๐ – < ๗๕
ระดับ ๑	ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร น้อยกว่าร้อยละ ๗๐

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด</u>: กองแผนงาน และ กองการเจ้าหน้าที่

<u>แหล่งที่มาของข้อมูล</u>: การดำเนินการโดย ๒ หน่วยงาน ประกอบด้วยกองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง ดำเนินการสำรวจข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม เพื่อสอบถามข้อคิดเห็นจากกลุ่มผู้รับบริการจากกรมการขนส่งทางบก และกลุ่มผู้ประกอบการ โดยขอความร่วมมือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการสำรวจในพื้นที่ทุกจังหวัดทั่วประเทศ และกองการเจ้าหน้าที่ กลุ่มสรรหา บรรจุและแต่งตั้ง เป็นผู้ดำเนินการสำรวจความเชื่อมั่นของบุคลากรภายในสังกัดกรมการขนส่งทางบก โดยใช้แบบสอบถาม เพื่อสอบถามข้อคิดเห็นจากบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค และรายงานผลการสำรวจฯ ให้กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง และนำข้อมูลที่สำรวจทั้งหมดมาประมวลผล และสรุปผลการสำรวจความเชื่อมั่นต่อองค์กรในภาพรวม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล
เป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี

ตัวชี้วัดที่ ๒ : ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function)

<u>คำอธิบายตัวชี้วัด</u>

มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) สามารถสนับสนุนกรมการขนส่งทางบกดำเนินการตามภารกิจได้บรรลุผลสำเร็จอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

<u>ค่าเป้าหมาย</u>

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**
มีแผนการดำเนินการเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) และดำเนินการตามแผนฯ	ดำเนินการตามแผนการดำเนินการเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function)	ติดตามและประเมินผลแผนการดำเนินการเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function)

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

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

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด</u> : กองการเจ้าหน้าที่

<u>แหล่งที่มาของข้อมูล</u> : การศึกษาข้อมูลพื้นฐานทั่วไปเกี่ยวกับแนวทางและวิธีดำเนินการเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) และแผนแม่บทการบริหารทรัพยากรบุคคลกรมการขนส่งทางบกประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๒ - ๒๕๗๑ (ระยะที่ ๑)

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล
เป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี

ตัวชี้วัดที่ ๓ : ระดับความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรม ทั่วทั้งองค์กร

คำอธิบายตัวชี้วัด

ระดับความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรมทั่วทั้งองค์กร เป็นตัวชี้วัดที่สำคัญในการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความเข้าใจ และสามารถนำความรู้มาประยุกต์ให้เกิดแนวคิดนวัตกรรมในการปฏิบัติงานหรือนวัตกรรมการควบคุม กำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งส่งผลให้บรรลุผลสำเร็จตามวิสัยทัศน์ และแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก 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

ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**
จำนวนนวัตกรรมการควบคุมกำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนที่ดีสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้และนำมาใช้ในการปฏิบัติงานอย่างน้อย ๑ เรื่อง	ประเมินผลลัพธ์ผลกระทบที่เกิดจากการนำนวัตกรรมการควบคุม กำกับดูแล ระบบการขนส่งทางถนนที่ดีมาปฏิบัติเพื่อนำผลไปพัฒนางานต่อไป	ประเมินผลลัพธ์ผลกระทบที่เกิดจากการนำนวัตกรรมการควบคุม 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. ๒๕๖๐	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒**
ตัวชี้วัดที่ ๓ : ระดับความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรมทั่วทั้งองค์กร	ระดับ	๕	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 : ระดับผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินการของหน่วยงาน (คะแนน)
<u>คำอธิบายตัวชี้วัด</u> การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity & Transparency Assessment) พิจารณาจากตัวชี้วัดการประเมิน ซึ่งจำแนกเป็น ๑๐ ตัวชี้วัด ได้แก่ ตัวชี้วัดที่ ๑ การปฏิบัติหน้าที่ มีวัตถุประสงค์มุ่งประเมินการรับรู้ของบุคลากรภายในหน่วยงานต่อการปฏิบัติงานของบุคลากรในหน่วยงานของตนเอง ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานอย่างมีมาตรฐาน โปร่งใส หรือดำเนินการตามกรอบระยะเวลาและขั้นตอนที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด ตัวชี้วัดที่ ๒ การใช้งบประมาณ มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินการรับรู้ของบุคลากรภายในหน่วยงานต่อการดำเนินการต่างๆของหน่วยงานของตนเอง ในประเด็นทีเกี่ยวข้องกับการใช้จ่ายเงินงบประมาณ ตัวชี้วัดที่ ๓ การใช้อำนาจ มีวัตถุประสงค์มุ่งประเมินการรับรู้ของบุคลากรภายในหน่วยงานต่อการใช้อำนาจของผู้บังคับบัญชาของตนเอง ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการมอบหมายงาน การประเมินผลการปฏิบัติงาน การคัดเลือกบุคลากรเพื่อให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ เป็นต้น ตัวชี้วัดที่ ๔ การใช้ทรัพย์สินของราชการ มีวัตถุประสงค์มุ่งประเมินการรับรู้ของบุคลากรภายในหน่วยงานต่อการใช้ทรัพย์สินของทางราชการ ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมาของบุคลากรภายในที่นำทรัพย์สินของราชการของหน่วยงานไปเป็นของตนหรือนำไปให้ผู้อื่น และพฤติกรรมการขอยืมทรัพย์สินของทางราชการ ตัวชี้วัดที่ ๕ การแก้ไขปัญหาการทุจริต มีวัตถุประสงค์มุ่งประเมินการรับรู้ของบุคลากรภายในหน่วยงานต่อการแก้ไขปัญหาการทุจริต ในประเด็นทีเกี่ยวข้องกับการให้ความสำคัญต่อการแก้ไขปัญหาการทุจริตของผู้บริหารสูงสุด การทบทวนนโยบายและจัดทำแผนงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตอย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงการสร้างความเชื่อมั่นต่อบุคลากรภายในต่อการร้องเรียนเมื่อพบเห็นการทุจริต ตัวชี้วัดที่ ๖ คุณภาพการดำเนินงาน มีวัตถุประสงค์มุ่งประเมินการรับรู้ของผู้รับบริการ ผู้มาติดต่อ หรือผู้มีส่วนได้เสียของหน่วยงานต่อคุณภาพการดำเนินงาน ในประเด็นทีเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ ตัวชี้วัดที่ ๗ ประสิทธิภารการสื่อสาร มีวัตถุประสงค์มุ่งประเมินการรับรู้ของผู้รับบริการ ผู้มาติดต่อ หรือผู้มีส่วนได้เสียของหน่วยงานต่อประสิทธิภาพการสื่อสาร ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการเผยแพร่ข้อมูลต่อสาธารณชนผ่านช่องทางที่หลากหลาย เข้าถึงได้ง่าย ไม่ซับซ้อน โดยข้อมูลที่เผยแพร่จะต้องครบถ้วนและเป็นปัจจุบัน รวมถึงการจัดให้มีช่องทางรับฟังข้อคิดเห็นของผู้รับบริการ ผู้มาติดต่อ หรือผู้มีส่วนได้เสีย และความสามารถในการชี้แจงข้อสงสัยหรือข้อกังวลต่อสาธารณชนได้อย่างชัดเจน ตัวชี้วัดที่ ๘ การปรับปรุงระบบการทำงาน มีวัตถุประสงค์มุ่งประเมินการรับรู้ของผู้รับบริการ ผู้มาติดต่อ หรือผู้มีส่วนได้เสียของหน่วยงานต่อการปรับปรุงระบบการทำงาน ในประเด็นทีเกี่ยวข้องกับการปับปรุงพัฒนาหน่วยงา ทั้งในแง่การพัฒนาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ พัฒนากระบวนงาน และการนำเทคโนโลยีมาใช้ ตัวชี้วัดที่ ๙ การเปิดเผยข้อมูล มีวัตถุประสงค์มุ่งประเมินการเผยแพร่ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันบนเว็บไซต์ของหน่วยงาน เพื่อเปิดเผยข้อมูลต่างๆให้สารธารณชนรับทราบ ในเรื่องข้อมูลพื้นฐานของหน่วยงาน โครงสร้างการบริหารงาน การบริหารงบประมาณ การบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล และการส่งเสริมความโปร่งใสในหน่วยงาน ตัวชี้วัดที่ ๑๐ การป้องกันการทุจริต มีวัตถุประสงค์มุ่งประเมินการเผยแพร่ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันบนเว็บไซต์ของหน่วยงาน เพื่อเปิดเผยข้อมูลต่างๆให้สารธารณชนรับทราบ ใน ๒ ประเด็นคือ ๑) ประเด็นเรื่องการป้องกันการทุจริต ได้แก่เจตจำนงสุจริตของผู้บริหาร การประเมินความเสี่ยงการป้องกันการทุจริต วัฒนธรรมองค์กรและแผนป้องกันและปราบปรามการทุจริต และ ๒) ประเด็นมาตรฐานเพื่อป้องกันการทุจริต ได้แก่ มาตรฐานภายในเพื่อส่งเสริมความโปร่งใสและป้องกันการทุจริต

ทั้งนี้ สำนักประเมินคุณธรรมและความโปร่งใส สำนักงาน ป.ป.ช. ได้กำหนดเครื่องมือที่จะใช้ในการประเมินไว้ ๓ เครื่องมือ ได้แก่

ส่วนที่ ๑ แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้เสียภายใน (Internal Integrity and Transparency: IIT) มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินระดับการรับรู้ของผู้มีส่วนได้เสียภายในต่อหน่วยงานของตนเอง ในตัวชี้วัดที่ ๑-๕

ส่วนที่ ๒ แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้เสียภายนอก (External Ingegrity and Transparency: EIT) มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินระดับการรับรู้ของผู้รับบริการ ผู้มาติดต่อ หรือผู้มีส่วนได้เสียของหน่วยงาน ในตัวชี้วัดที่ ๖-๘

ส่วนที่ ๓ แบบตรวจการเปิดเผยข้อมูลสาธารณะ (Open Data Ingegrity and Transparency: OIT) มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินระดับการเปิดเผยข้อมูลต่อสาธารณะของหน่วยงานเพื่อให้ประชาชนเข้าถึงได้ในตัวชี้วัดที่ ๙-๑๐

ทั้งนี้ การรวบรวมข้อมูลรวมถึงการตอบแบบประเมินจะดำเนินการผ่านระบบประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment System: ITAS) ซึ่งเป็นระบบรวบรวมข้อมูลออนไลน์ที่สำนักงาน ป.ป.ช. พัฒนาขึ้น

<u>ค่าเป้าหมาย</u>

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณพ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณพ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณพ.ศ. ๒๕๖๕**
๘๕ คะแนนขึ้นไป	๘๕ คะแนนขึ้นไป	๘๕ คะแนนขึ้นไป

<u>ข้อมูลพื้นฐาน</u>

ตัวชี้วัด	**หน่วยวัด**	**ข้อมูลพื้นฐาน**		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒**
ตัวชี้วัดที่ ๔ : ระดับคะแนนผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินการของหน่วยงาน	คะแนน	๘๔.๑๒	๘๗.๖๖	๘๙.๕๒

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

ระดับ ๕	ระดับคะแนนผลการประเมินอยู่ในช่วงระหว่าง ๘๕ คะแนน หรือมากกว่า
ระดับ ๑	ระดับคะแนนผลการประเมินต่ำกว่า ๘๐ คะแนน

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด</u>: กองการเจ้าหน้าที่

<u>แหล่งที่มาของข้อมูล</u>: ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ รองรับการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (ITAS)

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล
เป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี

ตัวชี้วัดที่ ๕ : ระดับความสำเร็จของกฎหมายในระดับอนุบัญญัติที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย ตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์ให้มีกฎหมายเพียงเท่าที่จำเป็นและยกเลิกกฎหมายหรือปรับปรุงกฎหมายที่หมดความจำเป็นหรือไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์หรือที่เป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพเพื่อไม่ให้เป็นภาระแก่ประชาชนโดยกำหนดขั้นตอนการดำเนินการดังนี้

๑) พิจารณากฎหมายที่อยู่ในข่ายต้องมีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย

๒) รับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายและประชาชนทั่วไป

๓) ประเมินผลสัมฤทธิ์ที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมายว่าได้ผลตรงตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายมากน้อยเพียงใด คุ้มค่ากับภาระที่เกิดขึ้นแก่รัฐและประชาชนหรือไม่ หรือมีผลกระทบอื่นอันก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ประชาชนหรือไม่เพียงใด

๔) นำเสนอผู้บังคับบัญชาในระดับต้น (หัวหน้ากลุ่ม / ผู้อำนวยการสำนัก)

๕) นำเสนออธิบดีลงนามในรายงานการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย

ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย		
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**
จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย จำนวน ๕ เรื่อง	จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย จำนวน ๗ เรื่อง	จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย จำนวน ๙ เรื่อง

ข้อมูลพื้นฐาน

ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๑ วัดจากระดับความสำเร็จของการเตรียมความพร้อมในการรวมกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์เป็นฉบับเดียว

ตัวชี้วัด	**หน่วยวัด**	**ข้อมูลพื้นฐาน**		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒**
ตัวชี้วัดที่ ๕ : ระดับความสำเร็จของกฎหมายในระดับอนุบัญญัติที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย ตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒	ระดับ	๕	๕	๕

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย สูงกว่าหรือเป็นไปตามค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ
ระดับ ๔	จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกิน ๑ เรื่อง
ระดับ ๓	จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกิน ๒ เรื่อง
ระดับ ๒	จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกิน ๓ เรื่อง
ระดับ ๑	จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากคนลดลง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่า ๓ เรื่อง

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด :

สำนักกฎหมาย

แหล่งที่มาของข้อมูล :

กรมการขนส่งทางบก