



Department of Land Transport
กรมการขนส่งทางบก

วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก

“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม
ในการควบคุม กำกับ ดูแล
ระบบการขนส่งทางถนน
ให้มีคุณภาพและปลอดภัย”

แผนปฏิบัติราชการ ระยะ 5 ปี
(พ.ศ. 2566 - 2570)
ของกรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบก กองแผนงาน กันยายน 2565





แผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี
(พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐)
ของกรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบก
กองแผนงาน
กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์
กันยายน ๒๕๖๕

คำนำ

แผนปฏิบัติการระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก เป็นแผนปฏิบัติการฯ ฉบับที่สอง ที่ขับเคลื่อนการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก ในช่วง ๕ ปีที่สอง ของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี โดยมีกระบวนการยกร่างกรอบแผนให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แนวโยบายแห่งรัฐ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) บริบทการดำเนินงานของหน่วยงาน และสภาพแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานอย่างรอบด้าน รวมทั้ง ผลสืบเนื่องมาจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อโควิด ๑๙ และข้อจำกัดต่าง ๆ ที่ยังคงรอการปรับปรุงแก้ไขในหลายมิติ

กรมการขนส่งทางบก โดยกองแผนงาน กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์ เป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ได้คำนึงถึงการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ผ่านการเปิดรับฟังความคิดเห็นอย่างรอบด้าน จากกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย ทั้งในระดับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และภาควิชาการ ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับทิศทาง และประเด็นการพัฒนาที่กรมการขนส่งทางบกควรให้ความสำคัญ และนำมาสู่การสังเคราะห์แนวทางการพัฒนาในแผนปฏิบัติการเรื่องต่าง ๆ ที่ควรให้ความสำคัญสูง ในช่วงของระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ภายใต้บริบทของประเทศ ให้สามารถก้าวทัน และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ทั้งนี้ หวังเป็นอย่างยิ่งว่า แผนปฏิบัติการระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์ต่อผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สำหรับการปฏิบัติงานที่มุ่งสู่เป้าหมายเดียวกันอย่างสอดประสาน และสามารถนำกรมการขนส่งทางบกไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ในการ “เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย” ได้อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

กรมการขนส่งทางบก
กองแผนงาน
กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์
กันยายน ๒๕๖๕

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	(๑)
ส่วนที่ ๑ หลักการและเหตุผล ภูมิหาย แนวคิด และกรอบแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก	๑
๑.๑ หลักการและเหตุผล	๒
๑.๒ ภูมิหายและแนวคิดในการจัดทำแผนปฏิบัติการ	๓
๑.๓ กรอบแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก	๗
๑.๔ ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก	๙
ส่วนที่ ๒ สภาพแวดล้อม และทิศทางการพัฒนา ในช่วงแผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก	๑๔
๒.๑ การประเมินผลการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บท ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	๑๕
๒.๒ การประเมินแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ฉบับทบทวน ปี พ.ศ. ๒๕๖๓	๒๕
๒.๓ ข้อมูลพื้นฐานของกรมการขนส่งทางบก	๒๘
๒.๔ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของกรมการขนส่งทางบก	๓๗
๒.๕ การกำหนดทิศทางการพัฒนาของกรมการขนส่งทางบก	๔๕
๒.๖ การรับฟังความคิดเห็นจากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๔๙
ส่วนที่ ๓ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภารกิจกรมการขนส่งทางบก	๕๒
๓.๑ แผนระดับที่ ๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐)	๕๓
๓.๒ แผนระดับที่ ๒	๕๓
๓.๓ แผนระดับที่ ๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)	๖๑
๓.๔ แผนนโยบายแห่งรัฐ (นโยบายรัฐบาล/กระทรวงคมนาคม)	๖๓
๓.๕ ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ	๖๔

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ส่วนที่ ๔ สาระสำคัญของแผนระดับที่ ๓ แผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก	๖๘
๔.๑ ภาพรวม	๖๙
๔.๒ แผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก	๗๑
๔.๒.๑ แผนปฏิบัติราชการเรื่อง เป้าหมาย แนวทางการพัฒนา และตัวชี้วัด	๗๑
๔.๒.๒ รายละเอียดของแผนปฏิบัติราชการเรื่อง เป้าหมาย แนวทางการพัฒนา ตัวชี้วัด และแผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๗๔
• แผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ ๑ “ปฏิรูปทั้งระบบ” เพื่อให้ระบบการขนส่ง สาธารณะมีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน	๗๔
• แผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ ๒ “สานต่อความสำเร็จ” เพื่อให้ระบบการขนส่ง สินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้	๘๘
• แผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ ๓ “เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย	๑๐๑
• แผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ ๔ “สร้างมาตรฐานใหม่ตามสากล” เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๑๒๗
• แผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ ๕ “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อการให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม	๑๓๖
๔.๓ งบประมาณการดำเนินงานงบประมาณรวม (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๑๖๘
๔.๓.๑ งบประมาณการดำเนินงานงบประมาณรวม	๑๖๘
๔.๓.๒ งบประมาณการดำเนินงานงบประมาณตามแผนปฏิบัติราชการ	๑๖๙
ส่วนที่ ๕ การขับเคลื่อนนำแผนไปสู่การปฏิบัติและการติดตามประเมินผล	๑๗๑
๕.๑ หลักการขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติ	๑๗๑
๕.๒ แนวทางการขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติ	๑๗๓
๕.๓ การติดตามและประเมินผล	๑๗๔
ภาคผนวก รายละเอียดเพิ่มเติมของแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก	

สารบัญ (ต่อ)

ภาคผนวก ก อภิธานศัพท์

ภาคผนวก ข ประเมินผลการดำเนินงานตามหลัก Logic Model ของกรมการขนส่งทางบก

ภาคผนวก ค รายงานประเมินผลตัวชี้วัดตามแผนปฏิบัติการ ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)
ของกรมการขนส่งทางบก ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓
(ประเมินผลปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔)

ภาคผนวก ง ข้อมูลสถิติของกรมการขนส่งทางบก

ภาคผนวก จ การวิเคราะห์ SWOT สถานะปัจจุบัน และ PESTEL Analysis
ของกรมการขนส่งทางบก

ภาคผนวก ฉ ความคิดเห็นของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อกรอบแผนปฏิบัติการ
ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก

ภาคผนวก ช รายละเอียดความสอดคล้องกับแผนระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของ
กรมการขนส่งทางบก

ภาคผนวก ซ ภาพกิจกรรมการประชุมจัดทำแผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี
(พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ ๑ การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เพื่อสื่อสารถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับแผน ๓ ระดับ	๙
ตารางที่ ๒ ผลการประเมินการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) หลักสูตร : ร่วมสร้างแผน "พลิกโฉมขนส่ง" ก้าวไกล ทันสมัย สู่อสากล	๑๑
ตารางที่ ๓ ผลการประเมินตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ฉบับทบทวน ปี พ.ศ. ๒๕๖๓	๒๖
ตารางที่ ๔ ข้อมูลอัตราค่าจ้าง ณ วันที่ ๒ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๕	๓๐
ตารางที่ ๕ กรอบวงเงินงบประมาณที่กรมการขนส่งทางบกได้รับจัดสรรปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕	๓๐
ตารางที่ ๖ สาเหตุที่รถไม่ผ่านการตรวจสภาพรถ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	๓๖
ตารางที่ ๗ การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก (โอกาสและอุปสรรค) ด้วยเครื่องมือ PESTEL Analysis	๓๘
ตารางที่ ๘ การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน (จุดแข็งและจุดอ่อน) ด้วย McKinsey 7s Framework	๔๑
ตารางที่ ๙ ความสอดคล้องหลักกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)	๕๓
ตารางที่ ๑๐ ความสอดคล้องหลักกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)	๕๓
ตารางที่ ๑๑ ความสอดคล้องหลักกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	๕๔
ตารางที่ ๑๒ ความสอดคล้องรองกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	๕๔
ตารางที่ ๑๓ ความสอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศ	๕๖
ตารางที่ ๑๔ ความสอดคล้องกับ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓	๕๙
ตารางที่ ๑๕ ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)	๖๑
ตารางที่ ๑๖ ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๒	๖๓
ตารางที่ ๑๗ ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ	๖๕

สารบัญแผนภาพ

	หน้า
แผนภาพที่ ๑ การขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ	๖
แผนภาพที่ ๒ กรอบแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการ ๕ ปี ของกรมการขนส่งทางบก	๘
แผนภาพที่ ๓ หน้าเว็บไซต์ “ทิศทางการ” กรมการขนส่งทางบก	๑๐
แผนภาพที่ ๔ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ปี พ.ศ. ๒๕๖๔	๑๖
แผนภาพที่ ๕ อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	๑๗
แผนภาพที่ ๖ อันดับ LPI ปี พ.ศ. ๒๕๖๑	๑๘
แผนภาพที่ ๗ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓	๑๙
แผนภาพที่ ๘ มูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน	๒๑
แผนภาพที่ ๙ อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน	๒๒
แผนภาพที่ ๑๐ โครงสร้างองค์กรของกรมการขนส่งทางบก	๒๙
แผนภาพที่ ๑๑ รถจดทะเบียน (สะสม) ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕	๓๑
แผนภาพที่ ๑๒ จำนวนรถจดทะเบียนสะสมจำแนกตามชนิดเชื้อเพลิง ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕	๓๒
แผนภาพที่ ๑๓ จำนวนรถชำระภาษีประจำปี จำแนกตามช่องทางการชำระภาษี	๓๒
แผนภาพที่ ๑๔ จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง (สะสม) ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕	๓๓
แผนภาพที่ ๑๕ จำนวนใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ (สะสม) ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕	๓๔
แผนภาพที่ ๑๖ จำนวนประเภทใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ ณ ๓๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕	๓๔
แผนภาพที่ ๑๗ จำนวนรถที่เข้ารับการตรวจสภาพ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	๓๕
แผนภาพที่ ๑๘ สัดส่วนของรถที่ผ่าน/ไม่ผ่านการตรวจสภาพรถ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	๓๕
แผนภาพที่ ๑๙ จำนวนผู้เข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร	๓๗
แผนภาพที่ ๒๐ จำนวนเที่ยวที่เข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร	๓๗

สารบัญแผนภาพ (ต่อ)

	หน้า
แผนภาพที่ ๒๑ หมุดหมายเพื่อพลิกโฉมประเทศตาม (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๓	๕๘
แผนภาพที่ ๒๒ แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	๖๑
แผนภาพที่ ๒๓ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ ๑๗ เป้าหมาย	๖๔
แผนภาพที่ ๒๔ ความสอดคล้องของแผนระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมการขนส่งทางบก	๖๗
แผนภาพที่ ๒๕ ทิศทางองค์กรกรมการขนส่งทางบก	๑๗๐
แผนภาพที่ ๒๖ วงจร PDCA	๑๗๒

สารบัญชัอักษรย่อหน่วยงาน

ลำดับ	อักษรย่อ	ชื่อเต็มหน่วยงาน
๑.	ขบ.	กรมการขนส่งทางบก
๒.	ตรก.	งานตรวจราชการกรม
๓.	กพร.	กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร
๔.	กภน.	กลุ่มตรวจสอบภายใน
๕.	สลก.	สำนักงานเลขานุการกรม
๖.	กจท.	กองการเจ้าหน้าที่
๗.	กตส.	กองตรวจการขนส่งทางบก
๘.	กผง.	กองแผนงาน
๙.	สนก.	สำนักกฎหมาย
๑๐.	สนร.	สำนักบริหารการคลังและรายได้
๑๑.	สนส.	สำนักการขนส่งผู้โดยสาร
๑๒.	สนค.	สำนักการขนส่งสินค้า
๑๓.	สนว.	สำนักวิศวกรรมยานยนต์
๑๔.	สนภ.	สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
๑๕.	สนท.	สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ
๑๖.	สขพ.๑	สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑
๑๗.	สขพ.๒	สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒
๑๘.	สขพ.๓	สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๓
๑๙.	สขพ.๔	สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๔
๒๐.	สขพ.๕	สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕
๒๑.	ศทส.	ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ
๒๒.	สขจ.	สำนักงานขนส่งจังหวัด
๒๓.	สขข.	สำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา

บทสรุปผู้บริหาร

บทสรุปผู้บริหาร

กรมการขนส่งทางบกในฐานะหน่วยงานหลักของประเทศที่มีภารกิจในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย ได้จัดทำแผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งเป็นแผนปฏิบัติการฯ ฉบับที่สอง ที่ขับเคลื่อนการดำเนินงานของ กรมการขนส่งทางบก ในช่วง ๕ ปีที่สอง ของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แผนแม่บท ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แนวโยบายแห่งรัฐ และเป้าหมาย การพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)

โดยในกระบวนการกำหนดทิศทางการพัฒนานั้น กรมการขนส่งทางบกได้คำนึงถึงบริบทการ ดำเนินงานสำคัญที่ผ่านมา สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งที่เป็นผลสืบเนื่องมาจากสถานการณ์แพร่ระบาดของ โรคติดเชื้อโควิด ๑๙ และข้อจำกัดต่าง ๆ รวมถึงความร่วมมือร่วมใจของทุกภาคส่วน ผ่านการเปิดรับฟังความคิดเห็น อย่างรอบด้านทั้งในระดับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และภาควิชาการ ในประเด็นที่เกี่ยวข้อง กับทิศทางและประเด็นการพัฒนาที่กรมการขนส่งทางบกควรให้ความสำคัญ นำมาสู่การสังเคราะห์แนวทางการ พัฒนาในแผนปฏิบัติการเรื่องต่าง ๆ ที่ควรให้ความสำคัญสูง ในช่วงของระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) โดย สรุปลงสาระสำคัญของแผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ได้ดังนี้

๑. วิสัยทัศน์

“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย”

คำนิยาม

“กรมการขนส่งทางบกเป็นองค์กรที่มีการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง และสร้างสรรค์การดำเนินงาน โดยใช้ เทคโนโลยีดิจิทัล อันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและ ปลอดภัย พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยกำหนดให้วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก บรรลุผล ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐”

๒. พันธกิจ

๑) พัฒนาระบบการขนส่งทางถนนให้ได้มาตรฐาน มีคุณภาพ รองรับคนทั้งมวล และเพิ่มประสิทธิภาพ ด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งภายในและ ระหว่างประเทศ

๒) พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนและการใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย และเป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม

๓) พัฒนานวัตกรรมและนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนน และ บังคับใช้กฎหมาย

๔) พัฒนาการบริการและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารงาน ให้เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมด้วยเทคโนโลยี ดิจิทัลอย่างมีบูรณาการ และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล

๓. ค่านิยม “ONE DLT”

O (Objective)	เป้าหมายชัดเจน	การทำงานอย่างมีเป้าหมายชัดเจน มีมาตรฐานอย่างมีมืออาชีพ (รู้จริง ประชาชนเป็นศูนย์กลางและผลงานเกินความคาดหมาย)
N (Network)	มีบูรณาการ	โดยบูรณาการเป็นเครือข่ายทั้งหน่วยงานภายในและภายนอก
E (Eminence)	งานโดดเด่น	เพื่อควมามีชื่อเสียง ผลงานโดดเด่น และตรงกับความต้องการของประชาชน
D (Digital Transformation)	เน้นเทคโนโลยีดิจิทัล	ด้วยการใช้ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) และเทคโนโลยีดิจิทัลในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน และการให้บริการประชาชน ได้อย่างเหมาะสม ทันสมัย และมีประสิทธิภาพ
L (Legitimacy)	กำกับตามกฎหมาย	เพื่อให้เกิดการควบคุม กำกับ ดูแล ตามกฎหมายที่เข้มแข็ง
T (Transparency)	โปร่งใส เป็นธรรม	รวมถึงการปฏิบัติงานอย่างโปร่งใส และเป็นธรรม

๔. วัตถุประสงค์ :

แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) จัดทำขึ้นเพื่อกำหนดเป้าหมายและกรอบวิธีการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุผลตามเป้าหมาย และมีกระบวนการวิเคราะห์ ทบทวน และคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและพัฒนางานของกรมการขนส่งทางบก ให้สามารถมุ่งเน้นบูรณาการการปฏิบัติการราชการของส่วนงานต่างๆ ทั้งภายในและภายนอก ให้เป็นไปอย่างสอดคล้องเชื่อมโยงสามารถประสานการปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล เพื่อสนองความต้องการของภาครัฐและประชาชน

๕. เป้าหมายและตัวชี้วัดรวม

เป้าหมาย	ตัวชี้วัดที่ขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ
๑. พัฒนาเส้นทางและระบบการขนส่งสาธารณะให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน เพื่อประสิทธิภาพและคุณภาพการบริการรถโดยสารสาธารณะ	<ul style="list-style-type: none"> ● เพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการบริการรถโดยสารสาธารณะ จำนวน ๓ ตัวชี้วัด <ol style="list-style-type: none"> ๑. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะทุกประเภท ๒. จำนวนผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะในการเดินทางในกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ๓. จำนวนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักภูมิภาค (น่าน้อย ๓ จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต)

เป้าหมาย	ตัวชี้วัดที่ขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ
<p>๒. ยกระดับประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● เพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย จำนวน ๓ ตัวชี้วัด <ol style="list-style-type: none"> ๑. จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า ๒. สัดส่วนการใช้พื้นที่สถานีขนส่งสินค้าที่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของกรมการขนส่งทางบก ๓. จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบกเพิ่มขึ้น
<p>๓. ควบคุม กำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน ๒ ตัวชี้วัด <ol style="list-style-type: none"> ๑. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะลดลง ๒. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถบรรทุกลดลง
<p>๔. สนับสนุนระบบการขนส่งทางถนนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อลดการปล่อยมลพิษจากภาคการขนส่งทางถนน</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ลดการปล่อยมลพิษจากภาคการขนส่งทางถนน จำนวน ๑ ตัวชี้วัด <ol style="list-style-type: none"> ๑. จำนวนการจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้า
<p>๕. ยกระดับคุณภาพการให้บริการประชาชน และบริหารองค์กรตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและบริหารจัดการองค์กร</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและบริหารองค์กร จำนวน ๓ ตัวชี้วัด <ol style="list-style-type: none"> ๑. สัดส่วนของกระบวนการงานที่ปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัลต่อกระบวนการทั้งหมดที่สามารถปรับเปลี่ยนให้เป็นรูปแบบดิจิทัลได้เพิ่มขึ้น ๒. ความเชื่อมั่นขององค์กร ๓. ระดับผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA)

๖. แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง เป้าหมาย แนวทางการพัฒนา และตัวชี้วัด

แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก มีประเด็นที่ต้องพัฒนา ตามแผนปฏิบัติการราชการเรื่อง เป้าหมาย แนวทางการพัฒนา และตัวชี้วัด ดังนี้

แผนปฏิบัติการราชการ / เป้าหมาย	แนวทางการพัฒนา	ตัวชี้วัด
<p>แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๑ : “ปฏิรูปทั้งระบบ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน</p> <p>เป้าหมายที่ ๑ : ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน</p>	<ol style="list-style-type: none"> พัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารรองรับคนทั้งหมด ขับเคลื่อนระบบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะต่อเนื่อง พัฒนาการกำกับ ดูแล ระบบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ พัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งรถสาธารณะ พัฒนาเทคโนโลยีสนับสนุนการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร 	<ol style="list-style-type: none"> จำนวนผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง จำนวนผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง จำนวนผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักภูมิภาค (นำร่อง ๓ จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต) สัดส่วนรายจ่ายการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน จำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุต่อจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรอง Q-Bus เพิ่มขึ้น
<p>แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๒ : “สานต่อความสำเร็จ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้</p> <p>เป้าหมายที่ ๒ : ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้</p>	<ol style="list-style-type: none"> พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าตามเส้นทางยุทธศาสตร์ พัฒนาการกำกับ ดูแล ระบบการขนส่งสินค้า พัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน พัฒนาเทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศ พัฒนาองค์ความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางถนน 	<ol style="list-style-type: none"> จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า สัดส่วนการใช้พื้นที่สถานีขนส่งสินค้าที่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของกรมการขนส่งทางบก จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบกเพิ่มขึ้น

แผนปฏิบัติการราชการ / เป้าหมาย	แนวทางการพัฒนา	ตัวชี้วัด
<p>แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๓ : “เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนน มีความปลอดภัย เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย</p>	<ol style="list-style-type: none"> ๑. สร้างวัฒนธรรมการเดินทางที่ปลอดภัย ๒. ยกระดับมาตรฐานใบอนุญาตขับรถ เพื่อพัฒนาคุณภาพผู้ขับขี่ ๓. พัฒนามาตรฐานยานพาหนะปลอดภัย ๔. ยกระดับการกำกับดูแลความปลอดภัยของผู้ประกอบการขนส่งและการขนส่งเชิงพาณิชย์ ๕. บังคับใช้กฎหมายเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๖. พัฒนาเทคโนโลยีสนับสนุนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๗. พัฒนาการความรู้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน 	<ol style="list-style-type: none"> ๑. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง ๒. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง ๓. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถบรรทุกลดลง ๔. สัดส่วนอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดจากรถบรรทุกที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ๕. สัดส่วนอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark หรือ Q Bus ๖. ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการยกระดับคุณภาพการออกใบอนุญาตขับรถ ๗. จำนวนบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (Transport Safety Manager : TSM) ที่ได้รับการขึ้นทะเบียน ๘. ร้อยละค่าเฉลี่ยความสำเร็จของการดำเนินงานเสนอร่างข้อกำหนดพัฒนามาตรฐานยานพาหนะปลอดภัย ๙. ร้อยละความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ ๑๐. ร้อยละของจำนวนรถที่ผ่านการตรวจสอบถูกต้องตามกฎหมายกำหนด ๑๑. ร้อยละของการออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS
<p>แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๔ : “สร้างมาตรฐานใหม่ตามสากล” เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</p>	<ol style="list-style-type: none"> ๑. พัฒนามาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม ของรถทุกประเภท 	<ol style="list-style-type: none"> ๑. มลพิษทางอากาศ (ฝุ่นละอองที่มีขนาดเล็กกว่า ๒.๕ ไมครอน) ๒. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่ง

แผนปฏิบัติการราชการ / เป้าหมาย	แนวทางการพัฒนา	ตัวชี้วัด
<p>เป้าหมายที่ ๔ : ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</p>	<p>๒. กำกับ ติดตาม ดูแล เพื่อลดการปล่อยมลพิษจากภาคการขนส่งทางถนน</p> <p>๓. ส่งเสริมการเปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้า</p> <p>๔. พัฒนาองค์ความรู้ด้านการขนส่งทางถนนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</p>	<p>๓. จำนวนการจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้า</p> <p>๔. จำนวนการจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลง</p>
<p>แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น”</p> <p>เพื่อการให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม</p> <p>เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม</p>	<p>๑. ยกระดับคุณภาพการให้บริการประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล</p> <p>๒. พัฒนาและปรับปรุงระบบงานภายในด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล</p> <p>๓. สร้างความโปร่งใสและธรรมาภิบาลภาครัฐ</p> <p>๔. ทบทวนโครงสร้างองค์กรและการบริหารอัตรากำลังให้สอดคล้องกับภารกิจ</p> <p>๕. พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม</p> <p>๖. พัฒนาและปรับปรุงกฎหมาย</p> <p>๗. พัฒนาปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง</p>	<p>๑. ร้อยละความพึงพอใจของผู้รับบริการ</p> <p>๒. ร้อยละความไม่พึงพอใจของผู้รับบริการ</p> <p>๓. ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร</p> <p>๔. กระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัล</p> <p>๕. จำนวนผู้ชำระภาษีรถประจำปีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ผ่านระบบออนไลน์</p> <p>๖. ร้อยละของผู้ใช้งานระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก</p> <p>๗. จำนวนการได้รับรางวัลจากหน่วยงานภายนอก</p> <p>๘. จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย</p> <p>๙. ร้อยละของการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒ ของกรมการขนส่งทางบก</p> <p>๑๐. จำนวนการพัฒนาวัฒนธรรมหรือบริการอัจฉริยะทั่วทั้งองค์กร เพิ่มขึ้นหรือต่อยอดจากเดิม</p> <p>๑๑. ระดับผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA)</p>

ดังมีรายละเอียดทิศทางองค์กรกรมการขนส่งทางบก ปรากฏตามแผนภาพด้านล่าง



Department of Land Transport

ทิศทางองค์การกรมการขนส่งทางบก

แผนปฏิบัติราชการ ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 – 2570) ของกรมการขนส่งทางบก

ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม รับผิดชอบต่อเปลี่ยนแปลง อยู่มาตรฐานสากล องค์กรธรรมาภิบาล

วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก

“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย”

พันธกิจ

- 1) พัฒนาระบบการขนส่งทางถนนให้ได้มาตรฐาน มีคุณภาพ รองรับคนทั้งมวล และเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ รวมถึงเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งภายในและระหว่างประเทศ
- 2) พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนและการใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- 3) พัฒนานวัตกรรมและนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนน และบังคับใช้กฎหมาย
- 4) พัฒนาการบริการและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารงาน ให้เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล อย่างมีบูรณาการ และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล

ค่านิยม : ONE DLT

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

แผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ 1

แผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ 2

แผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ 3

แผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ 4

แผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ 5

“ปฏิรูปทั้งระบบ”

เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

“สานต่อความสำเร็จ”

เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้

“เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่อย่างมีส่วนร่วม”

เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย

“สร้างมาตรฐานใหม่ตามสากล”

เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

“ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น”

เพื่อการให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

เป้าหมายที่ 1

ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

เป้าหมายที่ 2

ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้

เป้าหมายที่ 3

ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย

เป้าหมายที่ 4

ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าหมายที่ 5

การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

๗. การขับเคลื่อนนำแผนไปสู่การปฏิบัติและการติดตามประเมินผล

๗.๑ แนวทางการขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติ

(๑) การถ่ายทอดแผนสู่การปฏิบัติ โดยที่ผู้บริหารกรมการขนส่งทางบก ร่วมขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก สู่การปฏิบัติ ผ่านการสื่อสารแก่บุคลากรทุกระดับให้มีความเข้าใจ การมีส่วนร่วมและการสนับสนุนอย่างกว้างขวาง รวมถึงจะต้องมีการสื่อสารประชาสัมพันธ์ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่เกี่ยวข้องได้รับทราบทิศทาง การดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก

(๒) แผนงาน โครงการ และกิจกรรม โดยที่ทุกหน่วยงานภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบกจะต้องจัดทำแผนงาน โครงการ และกิจกรรม ให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก และวางแผนการดำเนินงานในแต่ละปี ภายใต้วงจรการบริหารงานคุณภาพ (PDCA) เพื่อผลักดันให้การดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกเป็นไปในทิศทางที่มุ่งสนับสนุนการขับเคลื่อนให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนด โดยที่อาจจะเป็นการดำเนินแผนงาน โครงการ และกิจกรรม ที่ใช้งบประมาณที่เป็นงบลงทุน งบรายจ่ายอื่น งบดำเนินงาน หรือที่เป็นรายจ่ายประจำ หรือเงินนอกงบประมาณก็ได้

(๓) การส่งเสริมการดำเนินงานของหน่วยงานส่วนภูมิภาค โดยที่กองแผนงาน ในฐานะหน่วยงานสนับสนุนการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก จะมุ่งเน้นการสร้างเสริมบทบาทให้หน่วยงานส่วนภูมิภาคเข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนให้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดมากยิ่งขึ้น นำไปสู่การแก้ไขปัญหาและยกระดับการพัฒนาให้ตรงตามศักยภาพและความต้องการของพื้นที่

(๔) การส่งเสริมการดำเนินงานของภาคีการพัฒนาต่าง ๆ โดยสนับสนุนให้ภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และภาควิชาการ เข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ผ่านกระบวนการต่าง ๆ ในส่วนที่เป็นภารกิจหลักของสำนัก/กอง/ศูนย์ เช่น การรับฟังความคิดเห็น นำไปสู่การปรับวิธีดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก และการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมการพัฒนาที่มีความเชี่ยวชาญ ภายใต้การกำหนดมาตรฐานและการกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางบก เป็นต้น

สำหรับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติบนฐานข้อมูลเชิงประจักษ์ ตามมติ ครม. จะกำหนดให้ทุกหน่วยงานของรัฐนำเข้าข้อมูลแผนระดับที่ ๓ ทั้งในส่วนของแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี และแผนปฏิบัติราชการรายปี ผ่านระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (eMENSOCR) ด้วย

๗.๒ การติดตามและประเมินผล

(๑) การติดตามความก้าวหน้า เป็นการติดตามประเมินผลในระหว่างที่แผนงาน โครงการ และกิจกรรมอยู่ระหว่างการดำเนินการ เพื่อตรวจติดตามว่าเป็นไปตามวัตถุประสงค์ เป้าหมาย กรอบระยะเวลา และมีปัญหาอุปสรรคที่อาจส่งผลให้การดำเนินการล่าช้า และไม่สามารถบรรลุผลสัมฤทธิ์ตามที่กำหนด โดยกำหนดให้หน่วยงานรับผิดชอบแผนงาน โครงการ และกิจกรรมรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ผ่านระบบรายงานผลการดำเนินงาน (DLT-PRMIS) ของกองแผนงาน กลุ่มติดตามและประเมินผล และรายงานผลเป็นรายไตรมาส ผ่านระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (eMENSOCR) ตามรายการและกรอบระยะเวลาที่กำหนด

(๒) การประเมินผลสัมฤทธิ์ เป็นการประเมินผลว่าการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการ ระยะเวลา ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก เป็นรายปี ในภาพรวมว่าสามารถบรรลุเป้าหมาย ตามที่กำหนดไว้มากน้อยเพียงใด รวมถึงการประเมินความสำเร็จตามตัวชี้วัดในละเอียดเป้าหมายหลักของแผนปฏิบัติการเรื่องต่าง ๆ หลังจากสิ้นสุดแผนปฏิบัติการแล้ว

นอกจากนี้ ยังมีการจัดทำรายงานผลสัมฤทธิ์ตามแผนปฏิบัติการรายปี เมื่อสิ้นปีงบประมาณ เพื่อให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และแนวทางการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติไปสู่การปฏิบัติ ตามที่คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติมีมติเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๔ และต้องจัดทำรายงานผลสัมฤทธิ์และนำเข้ารายงานผลสัมฤทธิ์ในระบบ eMENSCR ภายในไตรมาสแรก ของปีงบประมาณถัดไป สำหรับแผนปฏิบัติการ ระยะเวลา ๕ ปี เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาของแผนฯ หน่วยงานของรัฐต้องจัดทำรายงานผลสัมฤทธิ์และนำเข้าข้อมูลในระบบ eMENSCR ภายในไตรมาสแรก ของปีงบประมาณถัดไป ให้แล้วเสร็จตามรายการและกรอบเวลาที่กำหนดด้วย ทั้งนี้ รายงานผลสัมฤทธิ์ตามแบบฟอร์ม ต้องมีองค์ประกอบของแผนฯ อย่างน้อยตามที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) กำหนด

(๓) กลไกการติดตามและประเมินผล โดยที่กรมการขนส่งทางบก มอบหมายคณะกรรมการและคณะทำงานชุดต่าง ๆ ให้ดำเนินการ ได้แก่ คณะทำงานจัดทำ ทบทวน ติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก คณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ คณะทำงานขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ยุทธศาสตร์ชาติ และการสร้างความสามัคคีปรองดอง (คณะทำงาน ป.ย.ป.) กรมการขนส่งทางบก และคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของกรมการขนส่งทางบก

ความสอดคล้องของแผนระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมการขนส่งทางบก

แผนระดับที่ 1	แผนระดับที่ 2			แผนระดับที่ 3	
<p>ยุทธศาสตร์ชาติ</p> <p>ยุทธศาสตร์ 2 : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน</p>	<p>แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ</p> <p>ประเด็นที่ 7 : โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล</p> <p>ประเด็นที่ 5 : การท่องเที่ยว</p> <p>ประเด็นที่ 9 : วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม</p> <p>ประเด็นที่ 1 : ความมั่นคง</p>	<p>แผนการปฏิรูปประเทศ</p> <p>ด้านเศรษฐกิจ</p> <p>(5) ด้านเศรษฐกิจ</p>	<p>(ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13</p> <p>หมวดที่ 8 : ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เด็ดขาดได้อย่างยั่งยืน</p> <p>หมวดที่ 5 : ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุน และยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค</p>	<p>ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)</p> <p>Transport Efficiency</p> <p>การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)</p>	<p>เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (SDGs)</p> <p>9 โครงสร้างพื้นฐาน บริคเคอร์รี่ และขนส่ง</p> <p>เป้าหมายที่ 9 : สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่น ต้องการเปลี่ยนแปลง ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรม ที่ครอบคลุมและยั่งยืน และเสริมวิดิกรร</p> <p>11 เมืองและชุมชนที่ยั่งยืน</p> <p>เป้าหมายที่ 11 : ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ มีความครอบคลุม ปลอดภัย ยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง และยั่งยืน</p> <p>8 งานที่ยุติธรรม เศรษฐกิจที่เติบโต</p> <p>เป้าหมายที่ 8 : ส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่มีคุณภาพ และการมีงานที่มีคุณค่าสำหรับทุกคน</p> <p>3 สุขภาพและความแข็งแรง</p> <p>เป้าหมายที่ 3 : สร้างหลักประกันที่มีสุขภาพที่ดี และส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคนในทุกช่วงวัย</p>
<p>ยุทธศาสตร์ 5 : การสร้างการเติบโต บนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</p>	<p>ประเด็นที่ 18 : การเติบโตอย่างยั่งยืน</p>	<p>ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม</p> <p>(6) ด้านทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม</p>	<p>หมวดที่ 10 : ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียน และสังคมคาร์บอนต่ำ</p> <p>หมวดที่ 3 : ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก</p>	<p>Green & Safe Transport</p> <p>การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)</p>	<p>13 การรับมือกับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ</p> <p>เป้าหมายที่ 13 : ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และผลกระทบที่กักกัน</p> <p>7 พลังงานสะอาดที่เข้าถึงได้</p> <p>เป้าหมายที่ 7 : สร้างหลักประกันว่าทุกคนเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ในราคาที่สามารถจ่ายได้ เชื่อถือได้ และยั่งยืน</p>
<p>ยุทธศาสตร์ 6 : การปรับสมดุล และพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ</p>	<p>ประเด็นที่ 20 : การบริการประชาชน และประสิทธิภาพภาครัฐ</p> <p>ประเด็นที่ 22 : กฎหมาย และกระบวนการยุติธรรม</p>	<p>ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน</p> <p>(2) ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน</p> <p>ด้านกฎหมาย</p> <p>(3) ด้านกฎหมาย</p>	<p>หมวดที่ 6 : ไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และอุตสาหกรรมดิจิทัลของอาเซียน</p> <p>หมวดที่ 13 : ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทยประชาชน</p>	<p>Inclusive Transport</p> <p>ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)</p>	<p>12 การบริโภคและการผลิตที่ยั่งยืน</p> <p>เป้าหมายที่ 12 : สร้างหลักประกันให้มีความยั่งยืน การผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน</p> <p>16 ความสงบสุข ยุติธรรม และสถาบันที่เข้มแข็ง</p> <p>เป้าหมายที่ 16 : ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุม เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรม และสร้างสถาบันที่มีประสิทธิภาพ ริบฉ้อชอบ และครอบคลุมในทุกระดับ</p> <p>17 ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน</p> <p>เป้าหมายที่ 17 : เสริมสร้างความแข็งแกร่งให้แก่อกลไกการดำเนินงานและฟื้นฟูหุ้นส่วนความร่วมมือระดับโลก เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน</p>

ส่วนที่ ๑

หลักการและเหตุผล

กฎหมาย แนวคิด และกรอบแนวทางการจัดทำ
แผนปฏิบัติการระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
ของกรมการขนส่งทางบก

๑.๑ หลักการและเหตุผล

นับตั้งแต่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ เป็นต้นมา รูปแบบการจัดทำแผนเพื่อวางกรอบทิศทางการพัฒนาประเทศได้เปลี่ยนไปอย่างมีนัยสำคัญ โดยตามนโยบายมาตรา ๖๕ หมวดแนวนโยบายแห่งรัฐ กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนระดับต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกัน ได้แก่ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ ซึ่งยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และแผนระดับต่าง ๆ ดังกล่าว ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว และมีผลผูกพันหน่วยงานของรัฐที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนั้น โดยการขับเคลื่อนผ่านแผนปฏิบัติการของหน่วยงานของรัฐ ซึ่งเป็นแผนที่ระบุการดำเนินงานภายใต้โครงการสำคัญตามภารกิจ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับต่าง ๆ อันจะนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ บนความสอดคล้องเชื่อมโยงกันของแผนทุกระดับ โดยกรมการขนส่งทางบกได้ขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาประเทศผ่านแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ในช่วงระยะแรก ตามห่วงเวลาที่กำหนดของยุทธศาสตร์ชาติ

ต่อมาในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้รายงานสถานการณ์การบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยปรากฏผลที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมการขนส่งทางบกว่า มีความเสี่ยงในการบรรลุเป้าหมายที่กำหนดภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ และมีแนวโน้มที่จะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนด ตามห่วงเวลาการขับเคลื่อนระยะที่สอง (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ประกอบกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อโควิด ๑๙ เป็นปัจจัยเร่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสภาพแวดล้อมการดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐ ซึ่งส่งผลให้คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ ได้มีมติเห็นชอบแนวทางการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติไปสู่การปฏิบัติบนฐานข้อมูลเชิงประจักษ์ ตามแนวทางที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เสนอ โดยเฉพาะการจัดทำโครงการสำคัญตามหลักความสัมพันธ์เชิงเหตุและผล (Causal Relationship : XYZ) ซึ่งต้องเป็นการดำเนินการที่มีข้อมูลสนับสนุน (Data Driven) บนฐานข้อมูลเชิงประจักษ์ (Evidence) เพื่อใช้สำหรับการจัดทำคำของบประมาณรายจ่ายประจำปี และแผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของหน่วยงานต่อไป ดังนั้น กรมการขนส่งทางบก โดยกองแผนงาน กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบจัดทำแผนปฏิบัติการ จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ขึ้นเพื่อใช้ในการขับเคลื่อนการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกอย่างต่อเนื่อง และเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติงานที่มุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน อันจะส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายของแผนระดับชาติ ในส่วนที่กรมการขนส่งทางบกเกี่ยวข้อง โดยพิจารณาถึงความสอดคล้องกับแผนระดับต่าง ๆ แนวนโยบายแห่งรัฐ และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) และบริบทการดำเนินงานของหน่วยงานและสภาพแวดล้อม ที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานอย่างรอบด้าน รวมถึงผลสืบเนื่องมาจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อโควิด ๑๙ และข้อจำกัดต่าง ๆ ที่ยังคงรอการปรับปรุงแก้ไขในหลายมิติ โดยคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ทั้งในระดับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และภาควิชาการ ในประเด็นทิศทางการพัฒนาเพื่อนำมาสู่การสังเคราะห์แนวทางการพัฒนาในแผนปฏิบัติการฯ ที่ควรให้ความสำคัญสูงในช่วงของแผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบกต่อไป

๑.๒ กฎหมายและแนวคิดในการจัดทำแผนปฏิบัตินโยบาย

๑.๒.๑ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(๑) รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ และพระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยสาระสำคัญของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ ซึ่งเป็นกฎหมายลำดับศักดิ์สูงสุดแห่งราชอาณาจักรไทย ในมาตรา ๖๕ กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติ เป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกัน เพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว โดยการจัดการกำหนดเป้าหมาย ระยะเวลาที่จะบรรลุเป้าหมาย และสาระที่พึงมีในยุทธศาสตร์ชาติ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กฎหมายบัญญัติ โดยยุทธศาสตร์ชาติเมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

ต่อมาได้มีพระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งเป็นกฎหมายรองรับ มาตรา ๖๕ ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ โดยมีสาระสำคัญในกรณีเมื่อมีการประกาศใช้ยุทธศาสตร์ชาติแล้ว ให้คณะกรรมการที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนแม่บท เพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ โดยเมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบและประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้มีผลผูกพันหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องที่จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนั้น รวมทั้งการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณต้องสอดคล้องกับแผนแม่บทด้วย นอกจากนี้ ยังกำหนดให้คณะรัฐมนตรีวางระเบียบเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และวิธีการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ

ทั้งนี้ เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ ได้มีการประกาศในราชกิจจานุเบกษา และมีผลบังคับใช้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ภายใต้วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ ๖ ด้าน ได้แก่ (๑) ด้านความมั่นคง (๒) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (๓) ด้านการพัฒนาและส่งเสริมศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ (๔) ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม (๕) ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ (๖) ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

นอกจากนี้ เมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้มีการประกาศในราชกิจจานุเบกษา และมีผลบังคับใช้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งเป็นแผนหลักในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ประกอบด้วยแผนแม่บท ๒๓ ประเด็น ได้แก่ (๑) ความมั่นคง (๒) การต่างประเทศ (๓) การเกษตร (๔) อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต (๕) การท่องเที่ยว (๖) พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ (๗) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (๘) ผู้ประกอบการและวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมยุคใหม่ (๙) เขตเศรษฐกิจพิเศษ (๑๐) การปรับเปลี่ยนค่านิยม และวัฒนธรรม (๑๑) ศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิต (๑๒) การพัฒนาการเรียนรู้ (๑๓) การเสริมสร้างให้คนไทยมีสุขภาวะที่ดี (๑๔) ศักยภาพการกีฬา (๑๕) พลังทางสังคม (๑๖) เศรษฐกิจฐานราก (๑๗) ความเสมอภาคและหลักประกันทางสังคม (๑๘) การเติบโตอย่างยั่งยืน (๑๙) การบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ (๒๐) การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ (๒๑) การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ (๒๒) กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม และ (๒๓) การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม

(๒) พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยสาระสำคัญของพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ กำหนดให้คณะรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดให้มีแผนการบริหารราชการแผ่นดินและแผนนิติบัญญัติขึ้น เพื่อเป็นกรอบในการบริหารราชการแผ่นดินที่มีความชัดเจน ซึ่งส่วนราชการต้องจัดทำแผนปฏิบัติราชการให้สอดคล้องกับแผนการบริหารราชการ โดยต้องจัดทำเป็นแผนปฏิบัติราชการ ๒ ระยะ ได้แก่ (๑) แผนปฏิบัติราชการ ๔ ปี เพื่อเป็นการวางแผนระยะยาว ในการปฏิบัติตามภารกิจในขอบเขตความรับผิดชอบของแต่ละส่วนราชการ และ (๒) แผนปฏิบัติราชการประจำปี เพื่อเป็นการกำหนดแผนการปฏิบัติราชการในแต่ละปี โดยแปลงมาจากแผน ๔ ปีนั้นว่า มีภารกิจ เป้าหมาย และผลสัมฤทธิ์ของงานอย่างไร ซึ่งแผนปฏิบัติราชการประจำปี จะเป็นสิ่งที่กำหนดงบประมาณของส่วนราชการ เนื่องจากเมื่อรัฐมนตรีเห็นชอบกับแผนปฏิบัติราชการประจำปีของส่วนราชการแล้ว สำนักงบประมาณจะพิจารณาจัดสรรงบประมาณ เพื่อให้เพียงพอแก่การปฏิบัติงานให้เกิดผลสำเร็จ

ทั้งนี้ เนื่องจากประเทศไทยได้ตรากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ชาติไว้ โดยกำหนดให้ทุกหน่วยงานต้องปฏิบัติตาม ดังที่กล่าวในข้อที่ (๑) ดังนั้น จึงมีการปรับปรุงกฎหมาย โดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยมีสาระสำคัญคือ การยกเลิกการจัดทำแผนการบริหารราชการแผ่นดินและแผนนิติบัญญัติ เพื่อลดความซ้ำซ้อนกับยุทธศาสตร์ชาติ และปรับปรุงการจัดทำแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการ โดยจัดทำเป็นแผนปฏิบัติราชการ ๕ ปี ซึ่งต้องสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของคณะรัฐมนตรี ที่แถลงต่อรัฐสภา และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง และในวาระแรก ให้จัดทำเป็นแผน ๓ ปี โดยมีหัวขั้วระยะเวลาตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕ ทั้งนี้ ในส่วนของการจัดทำแผนปฏิบัติราชการประจำปีนั้น ให้ยึดตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ เช่นเดิม

(๓) ระเบียบว่าด้วยการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งเป็นระเบียบฯ ที่ตราขึ้นตามพระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ ที่กำหนดให้คณะรัฐมนตรีวางระเบียบเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และวิธีการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ โดยมีสาระสำคัญที่ได้มอบหมายสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ชาติของหน่วยงานของรัฐ โดยจัดทำเป็นรายงานสรุปผลการดำเนินการประจำปี และเสนอต่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทราบและให้ข้อเสนอแนะ นอกจากนี้ ระเบียบฯ ยังกำหนดให้หัวหน้าหน่วยงานของรัฐทุกแห่งมีหน้าที่ต้องรายงานผลการดำเนินการในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ตามรายการและระยะเวลาที่กำหนดอีกด้วย

โดยที่ปรากฏข้อเท็จจริงว่าสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ดำเนินการตามระเบียบฯ ดังกล่าว ซึ่งร่วมกับศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ ในการพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (Electronic Monitoring and Evaluation System of National Strategy and Country Reform : eMENS CR) และได้กำหนดวงรอบและรายละเอียดในส่วนที่ต้องให้หัวหน้าส่วนราชการ รายงานผลการดำเนินการในระบบ eMENS CR

๑.๒.๒ แนวคิดการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

(๑) ความสัมพันธ์ระหว่างยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนปฏิบัติการราชการ ตามหลักความสัมพันธ์เชิงเหตุและผล โดยที่คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ได้มีมติเห็นชอบการจำแนกแผนออกเป็น ๓ ระดับ ประกอบด้วย

แผนระดับที่ ๑ (Z) หมายถึง ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) เป็นเสมือนแผนที่นำทาง (Roadmap) เพื่อเดินไปสู่เป้าหมายอันเป็นชัยชนะที่ยิ่งใหญ่ของประเทศไทย นั่นคือ**การทำให้ประเทศไทยมีความ “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”** โดยการขับเคลื่อนเพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว ต้องใช้ระยะเวลารวมอย่างน้อย ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปในทิศทางเดียวกันและไม่หลงทาง จึงได้มีการกำหนดสิ่งที่จะต้องบรรลุไว้เป็นระยะรวม ๔ ช่วง ช่วงละ ๕ ปี (Milestone) กล่าวคือ ช่วงระยะแรก (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) ช่วงระยะที่สอง (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ช่วงระยะที่สาม (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕) และช่วงระยะสุดท้าย (พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐) เพื่อบอกให้เห็นถึงความก้าวหน้าของการเดินทางไปสู่เป้าหมายปลายทาง

แผนระดับที่ ๒ (Y) หมายถึง แผนที่สนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนด โดยมีแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เป็นแผนหลักในแผนระดับที่ ๒ ซึ่งในรายละเอียดของแผนแม่บทจะมีองค์ประกอบหลัก ๒ ส่วน ได้แก่ (๑) ประเด็นแผนแม่บท ประกอบด้วยเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย ในระดับประเด็น และ (๒) แผนย่อยของแผนแม่บท ประกอบด้วยเป้าหมาย ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมายในระดับแผนย่อย และแนวทางการพัฒนา นอกจากนี้ ยังมี**แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ และนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ** ที่มีลักษณะเป็นแผนชี้แนะ (Indicative Plan) อันจะเป็นปัจจัยนำเข้าเพื่อใช้ในการจัดลำดับความสำคัญ หรือปรับเป้าหมายของแผนแม่บทและแผนแม่บทย่อยให้สอดคล้องสถานการณ์ในแต่ละช่วงระยะเวลา

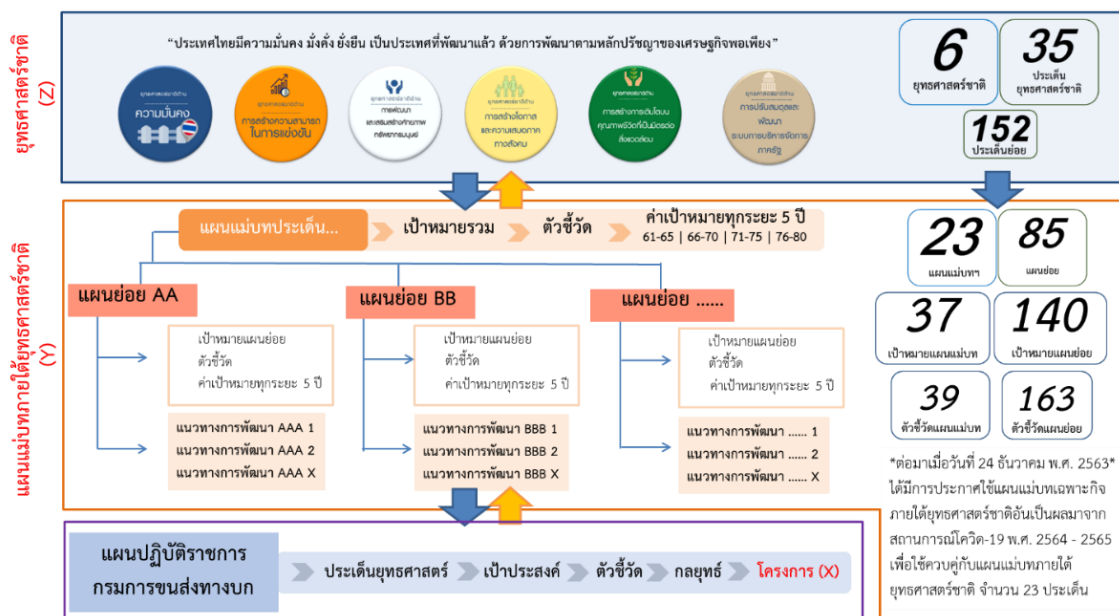
แผนระดับที่ ๓ หมายถึง **แผนที่จัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับที่ ๑ และแผนระดับที่ ๒ ให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้** หรือจัดทำขึ้นตามที่กฎหมายกำหนด หรือจัดทำขึ้นตามพันธกรณีหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ โดยในกรณีของกรมการขนส่งทางบกได้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ซึ่งเป็นแผนขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะแรก (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) และจัดทำแผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งเป็นแผนฉบับปัจจุบันที่ใช้ในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะที่สอง (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยมีองค์ประกอบหลัก ได้แก่ วิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม วัตถุประสงค์ เป้าหมาย ตัวชี้วัดรวม แผนปฏิบัติการเรื่องเป้าหมาย ตัวชี้วัด แนวทางการพัฒนา และ**โครงการสำคัญ (X)** ที่สอดคล้องกับสาระสำคัญและช่วงเวลาตามยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

ทั้งนี้ ในการจัดทำแผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ได้มีการวิเคราะห์ข้อมูล “ห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย” (Final Value Chain Thailand : FVCT) ซึ่งเป็นองค์ประกอบกิจกรรม และกระบวนการต่าง ๆ ทั้งหมด ที่มีความสอดคล้องและสัมพันธ์กันอย่างเป็นระบบตลอดกระบวนการดำเนินงานที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายแผนแม่บทย่อยในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้อง เพื่อการจัดทำแผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก

ที่มีคุณภาพ ตอบสนองภารกิจหน้าที่ของหน่วยงาน และสามารถส่งผลกระทบต่อการบรรลุผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมาย ยุทธศาสตร์ชาติได้อย่างแท้จริง

โดยจะเห็นได้ว่าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติซึ่งเป็นแผนระดับที่ ๑ (Z) ไปสู่การปฏิบัติ จะต้องดำเนินการผ่านการถ่ายทอดไปสู่แผนระดับที่ ๒ (Y) ที่หมายถึง แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งส่วนราชการ จะต้องจัดทำแผนระดับที่ ๓ เป็นแผนปฏิบัติราชการ โดยมีโครงการสำคัญ (X) ที่มีความสอดคล้องและสามารถขับเคลื่อนแผนระดับที่ ๒ (Y) อันจะส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมายของแผนระดับที่ ๑ (Z) โดยการขับเคลื่อนในรูปแบบ XYZ นี้ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ให้คำนิยามว่า เป็นการดำเนินการตาม “หลักความสัมพันธ์เชิงเหตุและผล” ดังมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภาพที่ ๑

แผนภาพที่ ๑ การขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ



ที่มา : กองแผนงาน กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์

อย่างไรก็ตาม ในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ต้องสอดคล้องรองรับกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ที่เป็นแผนระดับที่ ๓ ในส่วนของกระทรวงคมนาคมด้วย

ดังนั้น สามารถสรุปได้ว่าหัวใจสำคัญของการขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ อันจะนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องตามหลักความสัมพันธ์เชิงเหตุและผล คือ การจัดทำโครงการสำคัญ ภายใต้แผนปฏิบัติราชการให้บังเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

(๒) กลไกการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก โดยการขับเคลื่อนดังกล่าว เพื่อทราบถึงหน้าที่ของหน่วยงานเจ้าภาพหลัก ที่มีภาระรับผิดชอบ (Accountable) ต่อการขับเคลื่อนให้บรรลุผลตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนแม่บท หรือแผนแม่บทย่อย

ร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้มีมติเห็นชอบ การกำหนดหน่วยงานเจ้าภาพและภารกิจในการขับเคลื่อนประเด็นแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (จ.๑) หน่วยงานเจ้าภาพขับเคลื่อนเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (จ.๒) และหน่วยงาน เจ้าภาพขับเคลื่อนเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (จ.๓) โดยที่สำนักงาน สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้รับมอบหมายให้เป็นหน่วยงาน จ.๑ และ จ.๒ ในแผนแม่บท ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล และกระทรวงคมนาคม ได้รับ มอบหมายให้เป็นหน่วยงาน จ.๓ ในระดับแผนแม่บทย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ ซึ่งมี เป้าหมายที่เกี่ยวกับการกิจของกรมการขนส่งทางบกโดยตรง นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๒ และเมื่อวันที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ได้มีมติให้หน่วยงานของรัฐนำเข้าแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี และรายปี ในระบบ eMENSUR และต้องรายงานผลสัมฤทธิ์ตามรายการที่กำหนดในแบบฟอร์ม และกรอบเวลาที่ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนดอีกด้วย

เพราะฉะนั้น สามารถสรุปได้ว่าในกระบวนการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก จะมีกระทรวงคมนาคม และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ เป็นหน่วยงานหลักในการให้ข้อเสนอแนะในการจัดทำแผนระดับที่ ๓ โครงการสำคัญ ที่สอดคล้องกันตามหลักความสัมพันธ์เชิงเหตุและผล และการติดตามและประเมินผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติ ราชการ ระยะ ๕ ปี และแผนปฏิบัติราชการรายปี

(๓) แนวคิดการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการ ขนส่งทางบก โดยที่เป็นแผนที่ขับเคลื่อนการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก ในช่วง ๕ ปีที่สองของ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี โดยมีกระบวนการยกร่างกรอบแผนให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ ยุทธศาสตร์การ พัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนนโยบายแห่งรัฐ และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน รวมถึงสภาพแวดล้อมและบริบทขององค์กรที่ส่งผลกระทบต่อการทำงาน และข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็น ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างรอบด้าน และมีจุดมุ่งหมายให้เป็นแผนที่เน้นชี้เฉพาะประเด็นสำคัญสูงที่ต้องดำเนินการ และเป็นไปตามแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติราชการที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กำหนด เพื่อเป็นทิศทางการพัฒนาของกรมการขนส่งทางบกในระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ต่อไป โดย กองแผนงานได้จัดทำอภิธานศัพท์ เพื่ออธิบายคำนิยามและความหมายต่าง ๆ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับ ทราบ และมีความเข้าใจที่ตรงกัน ดังรายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก ก.

๑.๓ กรอบแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของ กรมการขนส่งทางบก

การจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก เป็นกระบวนการ ที่มีความต่อเนื่อง เพื่อขับเคลื่อนแผนระดับต่าง ๆ แผนนโยบายแห่งรัฐ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน โดย กระบวนการดังกล่าวต้องเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

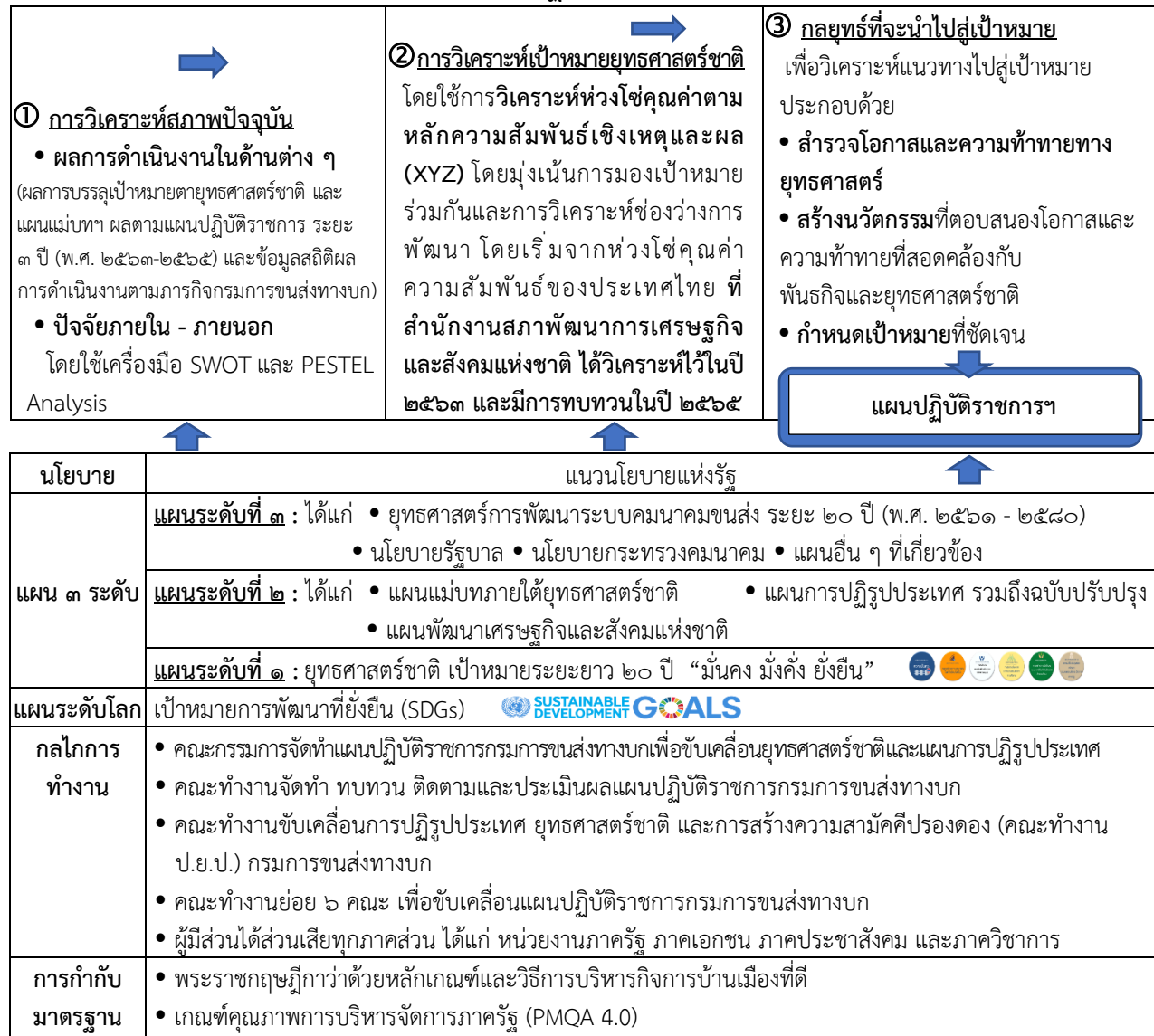
(ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ และกรอบแนวทางการยกระดับระบบราชการ ๔.๐ (PMQA 4.0) หมวด ๒ การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ และกฎหมายและแนวคิดในการจัดทำแผนปฏิบัติราชการตามข้อ ๑.๒ เพื่อให้เกิดกระบวนการวางแผนปฏิบัติราชการที่มีประสิทธิผล ซึ่งในการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี ถัดไปของกรมการขนส่งทางบก มีกรอบเป้าหมายที่ชัดเจนเพื่อตอบคำถาม ๓ ข้อ ดังนี้

(๑) การวิเคราะห์สภาพปัจจุบัน ว่าการดำเนินงานที่ผ่านมาของกรมการขนส่งทางบกเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดหรือไม่อย่างไร (Where are we now?)

(๒) การวิเคราะห์เป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมการขนส่งทางบก (Where do we want to go?) โดยใช้หลักความสัมพันธ์เชิงเหตุและผล (XYZ) โดยมุ่งเน้นการมองเป้าหมายร่วมกันและการวิเคราะห์ช่องว่างการพัฒนา โดยเริ่มจากห่วงโซ่คุณค่าความสัมพันธ์ของประเทศไทย ที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้วิเคราะห์ไว้ในปี ๒๕๖๓ และมีกรอบทบทวนในปี ๒๕๖๕

(๓) จะมีกลยุทธ์ (Strategy) ที่ชี้เฉพาะนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายได้อย่างไร (How do we get there?) ดังมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภาพที่ ๒

แผนภาพที่ ๒ กรอบแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี ของกรมการขนส่งทางบก



ที่มา : กองแผนงาน กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์

๑.๔ ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของ กรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบก โดยกองแผนงาน กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์ ได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติ
ราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ตามกรอบแนวทางการในข้อ ๑.๓
โดยได้รับเกียรติวิทยากร ๒ ท่าน ได้แก่ ๑) ศาสตราจารย์ ดร. สกนธ์ วรรณวิวัฒนา ประธานคณะกรรมการ
การแข่งขันทางการค้า และ ๒) รองศาสตราจารย์ ดร.สรวิศ นฤปิติ อาจารย์ประจำคณะวิศวกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เข้าร่วมเป็นที่ปรึกษา มีรายละเอียดดังนี้

๑.๔.๑ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ กรมการขนส่งทางบก ได้อนุมัติให้กองแผนงาน โดยกลุ่มนโยบายและ
ยุทธศาสตร์ จัดทำ “โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก
เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะที่ ๑” ซึ่งเป็นการดำเนินงานในระยะแรก เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดทำ
แผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก โดยมีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

(๑) ขั้นตอนที่ ๑ การมองเป้าหมายร่วมกัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสื่อสารและสร้างความ
ตระหนักรู้ความเข้าใจแนวคิด และสาระสำคัญของแผนระดับที่ ๑ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ แผนระดับที่ ๒ ได้แก่
แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และแผนระดับ
ที่ ๓ ได้แก่ แผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ฉบับทบทวน พ.ศ. ๒๕๖๓
เพื่อเป็นกรอบการปฏิบัติงานให้บุคลากรของกรมการขนส่งทางบก ดำเนินงานเป็นไปในทิศทางเดียวกัน อันจะ
นำไปสู่การขับเคลื่อนการดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีการ
ดำเนินกิจกรรม ดังนี้

- กิจกรรมที่ ๑ การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เป็นการสื่อสารถ่ายทอดความรู้
เกี่ยวกับแผน ๓ ระดับ ที่มีความสอดคล้องเกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก ดังมีรายละเอียดปรากฏตาม
ตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ : การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เพื่อสื่อสารถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับแผน ๓ ระดับ

คณะกรรมการ / คณะทำงาน / คณะทำงานย่อย	ครั้งที่	เมื่อวัน	ประธาน
คณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ	ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔	๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔	อชบ.
คณะทำงานจัดทำ ทบทวน ติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติ ราชการกรมการขนส่งทางบก	ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔	๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๔	รอว.
คณะที่ ๑ คณะทำงานย่อยด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถ สาธารณะ ที่มีคุณภาพ	ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔	๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๔	ผนส.
	ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔	๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๔	
คณะที่ ๒ คณะทำงานย่อยด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ	ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔	๒๔ มิถุนายน ๒๕๖๔	ผนค.
	ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔	๒๓ กรกฎาคม ๒๕๖๔	
คณะที่ ๓ คณะทำงานย่อยด้านคนขับซีปโหลดภัย	ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔	๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๔	ผนภ.
	ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔	๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๔	

คณะกรรมการ / คณะทำงาน / คณะทำงานย่อย	ครั้งที่	เมื่อวันที่	ประธาน
คณะที่ ๔ คณะทำงานย่อยด้านรถปลอดภัยและการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔	๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๔	ผนว.
	ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔	๒๒ กรกฎาคม ๒๕๖๔	
คณะที่ ๕ คณะทำงานย่อยด้านการให้บริการที่เป็นเลิศ	ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔	๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๔	ผสพ. ๕
	ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔	๒๑ กรกฎาคม ๒๕๖๔	
คณะที่ ๖ คณะทำงานย่อยด้านการเป็นองค์กรสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี	ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔	๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๔	ผอจ.
	ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔	๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๔	

ที่มา : กองแผนงาน กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์

● **กิจกรรมที่ ๒ การปรับปรุงเว็บไซต์ “ทิศทางการ”** โดยดำเนินการออกแบบหน้าเว็บไซต์ให้มีความทันสมัย น่าสนใจมากขึ้น และให้มีข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ และมีการเชื่อมโยงไปยังเว็บไซต์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ได้เพิ่มช่องทางการติดต่อออนไลน์ ได้แก่ Line Official กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์ และ Facebook กองแผนงาน ทั้งนี้ ได้เผยแพร่เว็บไซต์ “ทิศทางการ” แล้ว มีช่องทางในการเข้าถึงดังนี้

(๑) หน้าแรกของเว็บไซต์กรมการขนส่งทางบก www.dlt.go.th เมนู “เกี่ยวกับกรม” และไปที่หัวข้อ “ทิศทางการ” จะลิงค์ไปสู่เว็บไซต์ “ทิศทางการ”

(๒) สืบค้นทาง Google โดยพิมพ์คำว่า “ทิศทางการ กรมการขนส่งทางบก” จะเข้าสู่เว็บไซต์ทิศทางการ

(๓) ไปที่ <https://web.dlt.go.th/dlt-direction> ดังมีรายละเอียดหน้าเว็บไซต์ปรากฏตามแผนภาพที่ ๓

แผนภาพที่ ๓ หน้าเว็บไซต์ “ทิศทางการ” กรมการขนส่งทางบก



ที่มา : กองแผนงาน กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์

● กิจกรรมที่ ๓ การจัดกิจกรรมสื่อสารแผนปฏิบัติการของกรมการขนส่งทางบก ให้กับบุคลากรกรมการขนส่งทางบก เพื่อดำเนินการสื่อสารถ่ายทอด สร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับแผน ๓ ระดับ ผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น การสื่อสารถ่ายทอดผ่านการประชุมประจำเดือนภายในกองแผนงาน การประชุมกรมการขนส่งทางบก การอบรมสร้างความรู้ ความเข้าใจให้แก่ข้าราชการที่บรรจุใหม่ การจัดทำ Infographic เพื่อเผยแพร่ลงในสื่อออนไลน์ให้มากยิ่งขึ้น เป็นต้น ทั้งนี้ มีการดำเนินงานหลักคือการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) หลักสูตร : ร่วมสร้างแผน “พลิกโฉมขนส่ง” ก้าวไกล ทันสมัย สู่อสากล ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting โดยเป็นการสร้างความรู้ให้ส่วนภูมิภาคเป็นรายจังหวัด รวมจำนวน ๓ รุ่น ซึ่งภาพรวมทั้ง ๓ รุ่น มีผู้เข้ารับการฝึกอบรมรวมทั้งสิ้น ๙๘๑ คน ทั้งนี้ จากแบบทดสอบก่อน - หลังการอบรม พบว่า มีผู้ทำแบบทดสอบที่มีคะแนนเพิ่มขึ้น ๙๐๖ คน จาก ๙๗๘ คน คิดเป็นร้อยละ ๙๒.๖๔ ดังมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ : ผลการประเมินการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop)
 หลักสูตร : ร่วมสร้างแผน “พลิกโฉมขนส่ง” ก้าวไกล ทันสมัย สู่อสากล

ฝึกอบรม	คะแนนก่อน (Pre-test)	คะแนนหลัง (Post-test)	ผู้ทำแบบทดสอบ (คน)	ผู้มีคะแนนเพิ่มขึ้น (คน)	คิดเป็นร้อยละ
รุ่นที่ ๑	๕๖	๙๐	๑๖๒	๑๔๔	๘๘.๘๙
รุ่นที่ ๒	๕๓	๙๓	๔๒๑	๓๙๓	๙๓.๓๕
รุ่นที่ ๓	๕๒	๙๒	๓๙๘	๓๖๙	๙๒.๗๑
รวม	๕๓.๖๗	๙๑.๖๗	๙๘๑	๙๐๖	๙๒.๓๕

ที่มา : กองแผนงาน กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์

(๒) **ขั้นตอนที่ ๒ การประเมินผลการดำเนินงานที่ผ่านมา** ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานที่ผ่านมาของกรมการขนส่งทางบกกว่า สามารถบรรลุเป้าหมายของชาติได้มากน้อยเพียงใด โดยจะทำการประเมินในระดับภาพรวมของกรมการขนส่งทางบก และระดับประเด็นยุทธศาสตร์ตามแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับทบทวน ปี พ.ศ. ๒๕๖๓

(๓) **การวิเคราะห์ทิศทางการพัฒนา** ซึ่งเป็นการจัดทำกรอบแนวทางพัฒนา ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ผ่านการวิเคราะห์ประเด็นท้าทายและการจับสัญญาณการเปลี่ยนแปลง อันจะส่งผลกระทบต่อ การบรรลุเป้าหมายตามแผนที่เกี่ยวข้องของกรมการขนส่งทางบก

๑.๔.๒ **ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕** กรมการขนส่งทางบก ได้อนุมัติให้กองแผนงาน โดยกลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์ จัดทำ “โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะที่ ๒” ซึ่งเป็นการดำเนินงานต่อเนื่องจากปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ เพื่อให้สามารถระบุทิศทางและประเด็นการพัฒนาที่ควรให้ความสำคัญดำเนินการในระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ได้อย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม และสอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ชาติ แผนระดับต่าง ๆ และแนวนโยบายแห่งรัฐ ตลอดจนเชื่อมโยงกับการเปลี่ยนแปลงสภาพการณ์เศรษฐกิจและสังคม โดยมีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

(๑) **ขั้นตอนที่ ๑ รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก** โดยประเมินผลการดำเนินงานจากรายงานผลการดำเนินงานตัวชี้วัดตามแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ รายงานผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ สถิติข้อมูลต่าง ๆ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔ ด้วยแบบประเมินผล Logic Model ตามห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย

(๒) **ขั้นตอนที่ ๒ นำเสนอข้อมูลการประเมินผลการดำเนินงานที่ผ่านมาต่อคณะกรรมการ/คณะกรรมการย่อย ดังนี้**

- **จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) คณะทำงานจัดทำ ทบทวน ติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการกรมฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** เมื่อวันที่ ๑๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ ณ ห้องประชุม ๑ กรมการขนส่งทางบก และผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meeting) เพื่อทบทวนคำสั่งคณะกรรมการและคณะทำงานเกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก และกำหนดแนวทางการจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕

- **จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) คณะทำงานย่อย จำนวน ๖ คณะ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕** ในระหว่างวันที่ ๒๔ มีนาคม - ๗ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๕ เพื่อระดมความคิดเห็นกำหนดแนวทางการพัฒนา เพื่อขับเคลื่อนทิศทางการดำเนินงานของกรมฯ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meeting)

(๓) **ขั้นตอนที่ ๓ รับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน** ที่เป็นหน่วยงานภายนอก (ภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และภาควิชาการ) และหน่วยงานภายในสังกัดกรมการขนส่งทางบกทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค เพื่อสื่อสารและรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อกรอบแผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ตามภารกิจ ๕ ด้าน ได้แก่ ด้านการขนส่งผู้โดยสาร ด้านการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ด้านการลดกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และด้านการบริการประชาชนและเพิ่มประสิทธิภาพภาครัฐ เพื่อนำมาปรับปรุง (ร่าง) แผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก จำนวน ๒ ครั้ง มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น ๓๕๙ คน ได้แก่

- **จัดประชุมเชิงปฏิบัติการรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภายนอกทุกภาคส่วน และหน่วยงานในสังกัดกรมการขนส่งทางบกในส่วนกลาง** เมื่อวันที่ ๙ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๕ ณ ห้องประชุม ๑ กรมการขนส่งทางบก และผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meeting) เพื่อพิจารณากรอบแผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานภายนอก ๑๔๔ คน ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ ๒๙ คน ภาคเอกชน ๙๐ คน ภาคประชาสังคม ๑๓ คน และภาควิชาการ ๑๒ คน และผู้แทนจากหน่วยงานในสังกัดกรมการขนส่งทางบก เฉพาะส่วนกลาง ๙๕ คน รวมผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้นจำนวน ๒๓๙ คน

- **จัดประชุมเชิงปฏิบัติการรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานในสังกัดกรมการขนส่งทางบกในส่วนภูมิภาค** เมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๕ ณ ห้องประชุม ๒ กรมการขนส่งทางบก และผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meeting) โดยมีขนส่งจังหวัด หรือผู้แทนสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้นจำนวน ๑๒๐ คน

(๔) ขั้นตอนที่ ๔ ประชุมหารือเพื่อปรับปรุง (ร่าง) แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ตามประเด็นที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็น ผ่านการประชุมคณะกรรมการดำเนินงานย่อย จำนวน ๖ คณะ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ ในระหว่างวันที่ ๔ - ๑๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meeting) เพื่อหารือและพิจารณาประเด็นความเห็นหรือข้อเสนอแนะที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อนำไปปรับปรุง และบรรจุใน (ร่าง) แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี

(๕) ขั้นตอนที่ ๕ นำเสนอ (ร่าง) แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ผ่านคณะกรรมการ/คณะกรรมการ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ก่อนประกาศใช้ในวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ ดังนี้

- จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) คณะทำงานจัดทำ ทบทวน ติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการกรมฯ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ ณ ห้องประชุม ๑ กรมการขนส่งทางบก และผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meeting) เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ (ร่าง) แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ก่อนนำเสนอคณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศพิจารณาให้ความเห็นชอบ

- จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) คณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ และคณะทำงานขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ยุทธศาสตร์ชาติ และการสร้างความสามัคคีปรองดอง (คณะกรรมการ ป.ย.ป.) กรมการขนส่งทางบก ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ ณ ห้องประชุม ๑ กรมการขนส่งทางบก และผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meeting) โดยได้นำเสนอ (ร่าง) แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ที่ได้ปรับแก้ไขตามความเห็นของคณะทำงานฯ ซึ่งที่ประชุมมีมติเห็นชอบ (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ ในหลักการ โดยให้ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม และปรับปรุง แก้ไขตามความเห็นของคณะกรรมการฯ ต่อไป

ดังมีรายละเอียดภาพกิจกรรมการประชุมจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ปรากฏตามภาคผนวก ข.

(๖) ขั้นตอนที่ ๖ การปรับปรุง/แก้ไข (ร่าง) แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการฯ โดยได้ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และแก้ไข ปรับปรุง เพิ่มเติม ตามความเห็น/ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ และจากที่ได้รับแจ้งจากหน่วยงานในสังกัดกรมการขนส่งทางบก ตามหนังสือ กองแผนงาน ที่ คค ๐๔๐๗.๒/๕๒๒ ลงวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๖๕ ที่ให้พิจารณาสาระสำคัญของแผนปฏิบัติการฯ และให้แจ้งกลับมายังกองแผนงาน ภายในวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๖๕

(๗) ขั้นตอนที่ ๗ นำเสนออธิบดีกรมการขนส่งทางบก เพื่อขอรับความเห็นชอบแผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก กองแผนงาน ได้จัดทำแผนปฏิบัติการฯ นำเสนออธิบดีกรมการขนส่งทางบก พิจารณาให้ความเห็นชอบ ตามหนังสือด่วนที่สุด ที่ คค ๐๔๐๗.๒/๕๔๕ ลงวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๖๕ และได้รับความเห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๕ ทั้งนี้ ได้แจ้งเวียนให้ทุกหน่วยงานในสังกัด และภายนอกที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ และนำไปใช้ประโยชน์ โดยแผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก จะประกาศใช้ในวันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๕

ส่วนที่ ๒

สภาพแวดล้อม
และทิศทางการพัฒนา
ในช่วงแผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี
(พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
ของกรมการขนส่งทางบก

เพื่อให้การกำหนดทิศทางการพัฒนาที่ควรให้ความสำคัญภายใต้แผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กรมการขนส่งทางบก จึงจำเป็นต้องอย่างยิ่งที่ต้องเข้าใจบริบทการดำเนินงานของหน่วยงานและสภาพแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินงานอย่างรอบด้าน ผ่านกระบวนการประเมินผลการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บท ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ในประเด็นที่กรมการขนส่งทางบกเกี่ยวข้อง รวมถึงต้องมีการประเมินผลแผนปฏิบัติราชการ กรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ซึ่งเป็นแผนที่ขับเคลื่อนการดำเนินงานของหน่วยงาน ในระยะที่ผ่านมา และต้องจัดให้มีการประมวลข้อมูลพื้นฐาน เช่น ข้อมูลสถิติต่าง ๆ เพื่อนำมาประกอบการวิเคราะห์ สภาพแวดล้อมของกรมการขนส่งทางบก อันจะนำไปสู่การกำหนดทิศทางการพัฒนาของกรมการขนส่งทางบก ที่มีจุดเน้นชัดเจนและเหมาะสมกับบริบทอย่างรอบด้าน โดยคำนึงถึงความต้องการของกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่แตกต่างกัน ผ่านกระบวนการรับฟังความคิดเห็น

๒.๑ การประเมินผลการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการประเมินสถานการณ์การบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ในส่วนที่เกี่ยวข้อง พร้อมสรุปการดำเนินงานสำคัญของกรมการขนส่งทางบก ที่สอดคล้องกับเป้าหมายดังกล่าวในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ตามองค์ประกอบและปัจจัยภายใต้ห่วงโซ่คุณค่า ของประเทศไทย โดยใช้หลัก Logic Model ซึ่งเป็นหลักการที่ใช้ในการประเมินผลการดำเนินงานว่าจะนำไปสู่ ผลสัมฤทธิ์ได้อย่างไร ดังมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ปรากฏตามภาคผนวก ข. ทั้งนี้ สามารถสรุปสาระสำคัญ จำแนกตามภารกิจของกรมการขนส่งทางบกใน ๕ ด้าน ดังนี้

๒.๑.๑ ด้านการขนส่งผู้โดยสาร

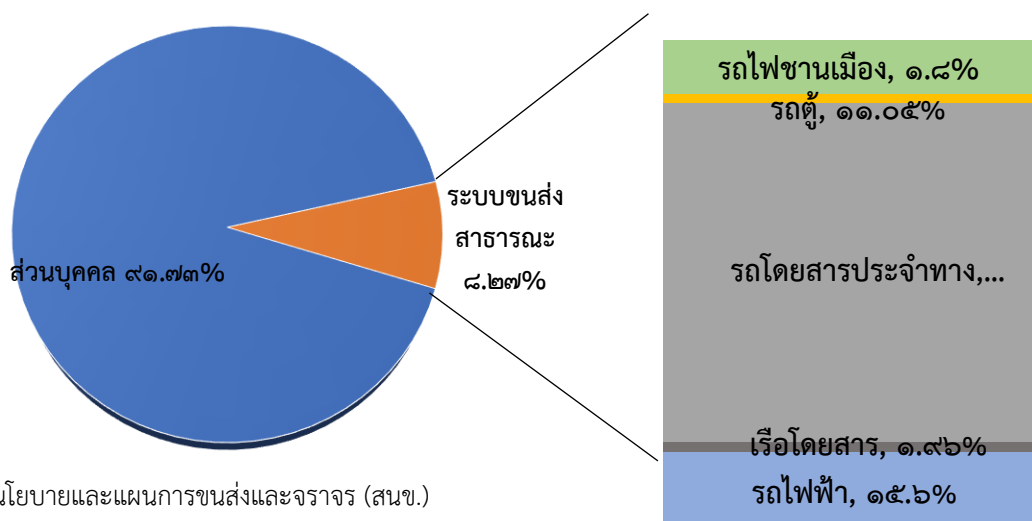
(๑) การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น

การเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล รวมถึงเมืองหลักในภูมิภาคจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัด เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่ง และลดมลพิษทางอากาศในเขตเมืองที่มีความรุนแรงเพิ่มขึ้นตามระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจของเมือง อย่างไรก็ตาม การส่งเสริมให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถรองรับการเดินทาง เชื่อมต่อตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปยังจุดสิ้นสุด ของการเดินทางให้มีมาตรฐานระดับการให้บริการ และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ที่สามารถแข่งขันได้กับการเดินทางด้วยระบบขนส่งส่วนบุคคล นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรการ ระเบียบและกฎหมาย ที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมของเมือง ให้เหมาะสมกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะอีกด้วย

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่ง สาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ร้อยละ ๘.๒๗ ลดลงจากร้อยละ ๑๕.๖๒ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ดังมี รายละเอียดปรากฏตามแผนภาพที่ ๔ ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด ๑๙ ที่ทำให้ประชาชนที่ยังจำเป็นต้องเดินทางหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งส่วนบุคคล (รวมถึงระบบขนส่งสาธารณะ ส่วนบุคคล) เพิ่มขึ้น และเนื่องจากการปฏิรูประบบรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไม่เป็นไปตามแผน ทำให้ปัญหาของรถโดยสารที่มีสภาพทรุดโทรมจากการอายุการใช้งานนาน และเส้นทาง

เดินรถที่มีความซ้ำซ้อน และไม่สามารถรองรับการเดินทางเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้า และระบบเรือโดยสาร ซึ่งเป็นโครงข่ายหลักได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในขณะที่ปัจจุบันภาคเอกชนได้มีการนำเอาเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะส่วนบุคคล ทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการ และความสามารถในการจ่ายของแต่ละบุคคล ส่งผลให้ประชาชนหันมาเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะส่วนบุคคลมากขึ้น สำหรับสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค ปัจจุบันยังไม่มีการรวบรวมข้อมูลดังกล่าวอย่างเป็นระบบ อย่างไรก็ตาม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งจากส่วนกลางและท้องถิ่นได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนา ปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะ แต่ส่วนใหญ่อยู่ในขั้นการศึกษาความเหมาะสม ทำให้เป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเมืองหลักในภูมิภาค ยังคงมีความท้าทายสูง

แผนภาพที่ ๔ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. ๒๕๖๔



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

(๒) โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวมีคุณภาพและมาตรฐานดีขึ้น

เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคม การลงทุน และการท่องเที่ยว สอดรับกับการพัฒนาการเชื่อมโยงกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ จำเป็นต้องอาศัยความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานในแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย เช่น บริการสาธารณสุขปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยว ศูนย์บริการข้อมูลนักท่องเที่ยว โครงข่ายการคมนาคมที่เชื่อมโยงและสะดวกสบาย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญของการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยว โดยคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย ส่งผลต่อความพึงพอใจและการตัดสินใจเดินทางของนักท่องเที่ยว รวมทั้ง การมีโครงข่ายการคมนาคมทางถนน ทางราง และทางน้ำ เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ได้ โดยเฉพาะในเมืองท่องเที่ยวสำคัญ

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบก และทางน้ำ โดย Travel & Tourism Competitiveness Index (TTCI) ของประเทศไทย อยู่ในอันดับที่ ๗๒ และโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศอยู่ในอันดับที่ ๑๗ ซึ่งเป็นการจัดอันดับในปี ๒๕๖๒ เนื่องจากการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยว (TTCI) มีการจัดเก็บและเผยแพร่ทุก ๒ ปี โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔ ไม่มีการจัดเก็บข้อมูลดังกล่าวจึงต้องเทียบเคียงสถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

จากการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดย International Institute for Management Development (IMD) ซึ่งมีการจัดอันดับจากจำนวน ๖๓ ประเทศทั่วโลก โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ประเทศไทยมีอันดับภาพรวมความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานอยู่อันดับที่ ๔๔ ลดลง ๑ อันดับ จากปี พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยมีปัจจัยย่อยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว คือ สาธารณูปโภคพื้นฐาน โดยมีอันดับที่ ๒๒ ดีขึ้น ๒ อันดับ จากปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ดังมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภาพที่ ๕ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาเทียบเคียงค่าเป้าหมายด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบกและทางทะเล โดย TTCI ที่กำหนดไว้ที่อันดับ ๕๐ ในปี ๒๕๖๕ ที่ต้องยกระดับโครงสร้างพื้นฐานในระดับสูงนั้น ยังคงมีความเสี่ยงสูงในการบรรลุเป้าหมาย

แผนภาพที่ ๕ อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ



ที่มา : International Institute for Management Development

(๓) การดำเนินงานสำคัญของกรมการขนส่งทางบกที่ผ่านมาสืบย้อน (๑) การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น และ (๒) โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวมีคุณภาพและมาตรฐานดีขึ้น โดยที่กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร เส้นทางหมวด ๑ ในเขตกรุงเทพฯ และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ตามแผนปฏิรูปโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ซึ่งมุ่งเน้นการบริการที่ได้มาตรฐาน สะดวก ปลอดภัย เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน ด้วยโครงข่ายที่เหมาะสมครอบคลุมทุกพื้นที่เชื่อมต่อระบบการขนส่งอื่น ซึ่ง ณ เดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๖๕ อยู่ระหว่างเปลี่ยนผ่านผู้ประกอบการขนส่งในเส้นทางปฏิรูป นอกจากนี้ ยังมีการกำหนด (ปรับปรุง) เส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง เชื่อมต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) สถานีกลางบางซื่อ ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร (Gateway) เพื่อให้การเชื่อมต่อระบบโครงข่ายระหว่างการเดินทางขนส่งทางถนน และทางรางที่มีประสิทธิภาพ อำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนที่ใช้บริการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

ในการพัฒนาการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักภูมิภาค ได้มีการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร เพื่อเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางที่สะดวก ปลอดภัย แก่ผู้โดยสาร และนักท่องเที่ยว ซึ่ง ณ เดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๖๕ มีสถานีขนส่งผู้โดยสารทั่วประเทศ จำนวน ๑๒๔ แห่ง นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีเส้นทางรถโดยสารที่ครอบคลุมทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ รวมถึงการเชื่อมโยงการเดินทางกับการขนส่งรูปแบบอื่น ได้แก่ การเชื่อมต่อท่าอากาศยานและสถานีรถไฟประจำจังหวัด สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของประชาชน สำหรับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะส่วนบุคคล กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดให้มีรถยนต์รับจ้างทางเลือกผ่านแอปพลิเคชันขึ้นอีกรูปแบบหนึ่ง

เพื่อเป็นช่องทางเลือกในการเดินทาง เพิ่มช่องทางในการสร้างรายได้ให้กับประชาชน นำทรัพยากรที่มีอยู่มาใช้ให้คุ้มค่า เกิดประโยชน์ตามแนวทางเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) และเพื่อให้สามารถควบคุม กำกับ ดูแล การให้บริการให้เกิดความปลอดภัยและเป็นธรรม ซึ่ง การดำเนินงาน ณ เดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๖๕ อยู่ระหว่างการ ให้เอกชนขอรับรองแอปพลิเคชันของรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และยื่นเอกสารขึ้นทะเบียนรถรับจ้าง อบรมผู้ขับรถ

๒.๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์

(๑) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Logistics Performance Index : LPI) มีเกณฑ์ชี้วัด ๖ ด้าน ประกอบด้วย (๑) พิธีการศุลกากร (๒) โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (๓) สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (๔) การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (๕) ความตรงต่อเวลาของการบริการ และ (๖) ระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า ซึ่งมีห่วงโซ่คุณค่าที่จะนำไปสู่ความสำเร็จในประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพ สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การบริหารจัดการและพัฒนาบริการด้านโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพได้มาตรฐาน และการพัฒนาระบบฐานข้อมูล และความเชื่อมโยง รวมทั้งมาตรการด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย LPI มีการประเมินผลในทุก ๒ ปี โดยธนาคารโลก ซึ่งใช้วิธีการจัดเก็บข้อมูลด้วยการสอบถามความพึงพอใจของผู้ประกอบการธุรกิจรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) และการขนส่งด่วน (Express Carrier) ของประเทศคู่ค้ากับประเทศไทย ผลคะแนนจึงขึ้นอยู่กับมุมมองความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ประเมิน และการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ตามระยะเวลาและความน่าเชื่อถือการดำเนินธุรกิจในประเทศไทย โดยปี พ.ศ. ๒๕๖๑ LPI ของประเทศไทยปรับตัวดีขึ้นจากลำดับที่ ๔๕ อยู่อันดับที่ ๓๒ จาก ๑๖๐ ประเทศทั่วโลก ดังมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภาพที่ ๖



ซึ่งเกณฑ์การชี้วัดด้านโครงสร้างพื้นฐานเป็นเกณฑ์ชี้วัดด้านที่มีการปรับตัวขึ้นน้อยที่สุด จึงมีความท้าทายในการบรรลุเป้าหมายในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ที่ตั้งไว้อยู่ใน ๒๕ อันดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๕๐ ใดๆก็ตาม ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด ๑๙ ไม่มีการรายงานอันดับ LPI

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

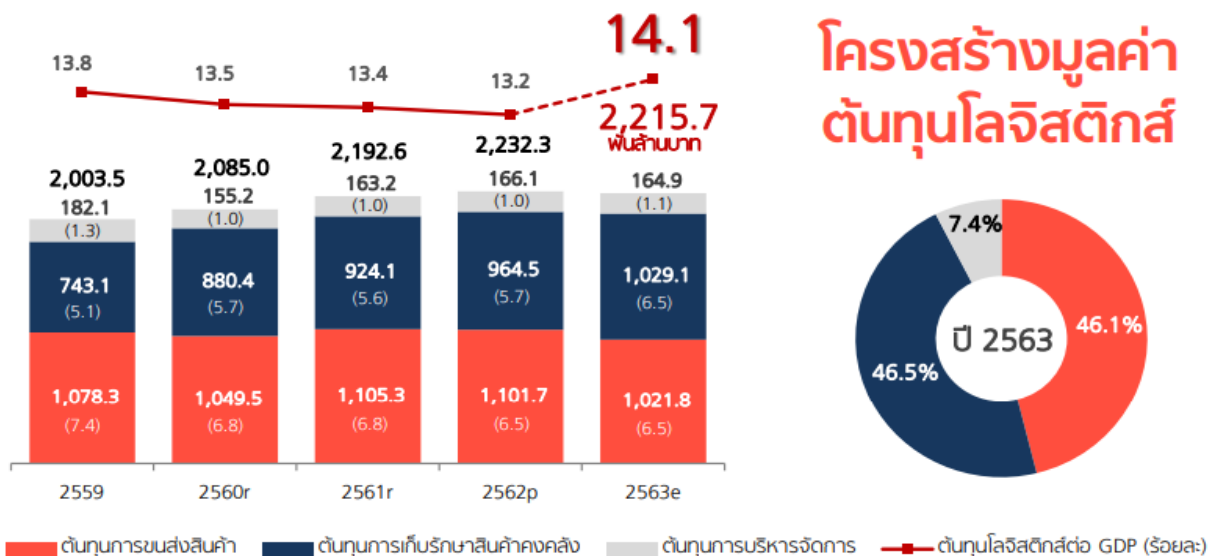
ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาความสามารถในการพัฒนาของประเทศไทยอาจเทียบเคียงจากผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยด้านโครงสร้างพื้นฐานในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ของ IMD ที่ปรับตัวดีขึ้น ๑ อันดับอยู่ที่อันดับที่ ๔๓ จากการพัฒนาเพิ่มเส้นทางการคมนาคม ผ่านการลงทุนก่อสร้างถนน รวมทั้ง รัฐบาลมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่อย่างต่อเนื่อง

(๒) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นการประเมินมูลค่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านโลจิสติกส์ที่เกิดจากการใช้บริการของผู้ประกอบการ ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้า ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ โดยการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศให้ได้ตามเป้าหมายมีปัจจัยขับเคลื่อนที่สำคัญ ได้แก่ ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการตลอดห่วงโซ่อุปทาน ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก ศักยภาพการให้บริการโลจิสติกส์ และสภาพแวดล้อมที่เป็นปัจจัยสนับสนุนในภาพรวม

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอยู่ที่ร้อยละ ๑๔.๑ ต่อ GDP ประกอบด้วยต้นทุนการขนส่งสินค้ามีสัดส่วนร้อยละ ๖.๕ ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีสัดส่วนร้อยละ ๖.๕ ต่อ GDP ต้นทุนการบริหารจัดการสัดส่วนร้อยละ ๑.๑ ต่อ GDP ดังมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภาพที่ ๗ โดยมีปัจจัยหลักจากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อโควิด ๑๙ ซึ่งส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจในประเทศ โดยเฉพาะภาคการส่งออกภาคการท่องเที่ยวและบริการ ที่ทำให้สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP มีความผันผวน และเมื่อพิจารณาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในระยะ ๓ ปีที่ผ่านมา พบว่า ยังห่างจากค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ จึงเป็นประเด็นท้าทายอย่างสูงที่ทุกภาคส่วนต้องมีความร่วมมือในการพัฒนา ในปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการลดต้นทุนและการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ เพื่อลดความเสี่ยงการดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายตามกำหนดไว้

แผนภาพที่ ๗ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓



ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

(๓) การขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น

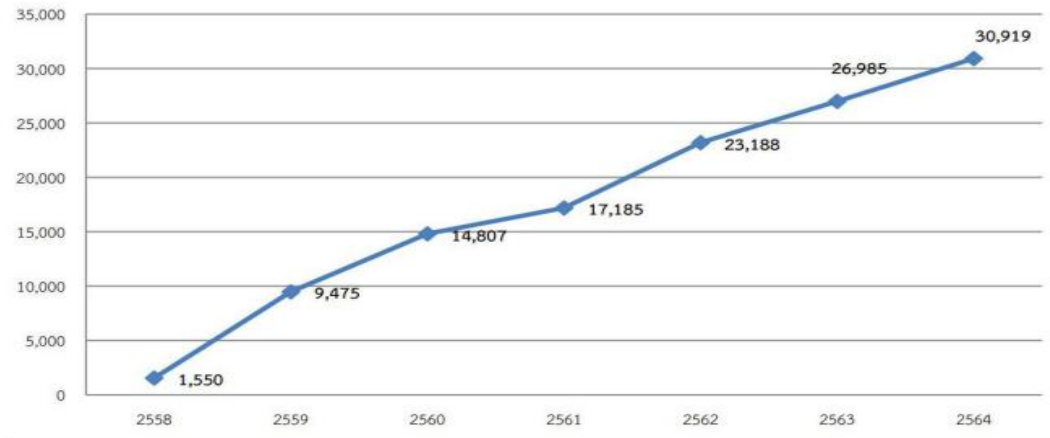
การเพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางจะช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งของประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่งและลดมลพิษทางอากาศ ซึ่งจะช่วยยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวมและสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน อย่างไรก็ตาม การพัฒนาในช่วงที่ผ่านมา มีความล่าช้ากว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ ทั้งในส่วนของพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-modal Transport) และความพร้อมของจำนวนรถจักรและล้อเลื่อนของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) รวมถึงการพัฒนาปรับปรุงระบบบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์และสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในภาพรวม ทำให้ยังไม่สามารถจูงใจให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนสู่ระบบรางได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นจาก ๑๐.๔๔ ล้านตันต่อปีในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ เป็น ๑๑.๐๑ ล้านตันต่อปี แต่เมื่อพิจารณาสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศพบว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มีสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางลดลงจากร้อยละ ๑.๖๖ เป็นร้อยละ ๑.๔๐ ซึ่งยังต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ที่ร้อยละ ๔ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ค่อนข้างมาก แสดงให้เห็นว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางที่เพิ่มขึ้น เป็นการเพิ่มขึ้นตามแนวโน้มของปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ในขณะที่ยังไม่สามารถแย่งชิงส่วนแบ่งตลาดจากการขนส่งสินค้าในรูปแบบอื่นได้ ซึ่งเป็นผลจากความล่าช้าในก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ จำนวน ๕ เส้นทาง และเส้นทางรถไฟสายใหม่ ๒ เส้นทาง การสรรหาเอกชนเพื่อเข้าดำเนินการในสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ลาดกระบัง และศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟของประเทศ

(๔) การลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ไม่เพียงจะสนับสนุนการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ หากยังช่วยยกระดับการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษให้เพิ่มสูงขึ้นอีกด้วย ซึ่งภาครัฐจำเป็นต้องพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ให้มีความพร้อมรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มมากขึ้นและสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักลงทุนผู้ประกอบการให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่ตามเป้าหมาย โดยสนับสนุนปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการขับเคลื่อนการพัฒนา อาทิ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก การจัดหาพื้นที่ราชพัสดุและบริหารจัดการให้เอกชนหรือการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เข้าดำเนินการกิจการ การบริหารจัดการแรงงานต่างด้าวอย่างเป็นระบบและการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน รวมทั้งการกำหนดมาตรการสนับสนุนจากภาครัฐ โดยเฉพาะมาตรการส่งเสริมการลงทุนและการให้สิทธิประโยชน์เพื่อสนับสนุนการประกอบกิจการตลอดจนการสร้างสภาพแวดล้อมที่อำนวยความสะดวกต่อการลงทุน เช่น การจัดตั้งและให้บริการศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ (OSS) ด้านการลงทุนและแรงงาน เป็นต้น

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย ปัจจุบันการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนได้บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ แล้ว โดยในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔ มีมูลค่าการลงทุนเพิ่มขึ้นรวมประมาณ ๑๖,๑๑๒ ล้านบาท ดังมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภาพที่ ๘

แผนภาพที่ ๘ มูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน



ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

(๕) การดำเนินงานสำคัญของกรมการขนส่งทางบกที่ผ่านมาสืบย้อน (๑) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น (๒) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง (๓) การขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น และ (๔) การลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น โดยที่กรมการขนส่งทางบก ได้มีการบริหารสถานีขนส่งสินค้าชานเมืองกรุงเทพฯ และปริมณฑล จำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง และสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยเปิดให้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๓ เป็นต้นมา นอกจากนี้ ยังมีแผนในการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในจังหวัดที่มีศักยภาพในเมืองหลักและจังหวัดชายแดน ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ รองรับกิจกรรมรวบรวมและกระจายสินค้า และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างทางถนนกับทางราง น้ำ รวมถึงยังสนับสนุนให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ในรูปแบบการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership : PPP) โดยในปัจจุบัน อยู่ระหว่างพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย และศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม

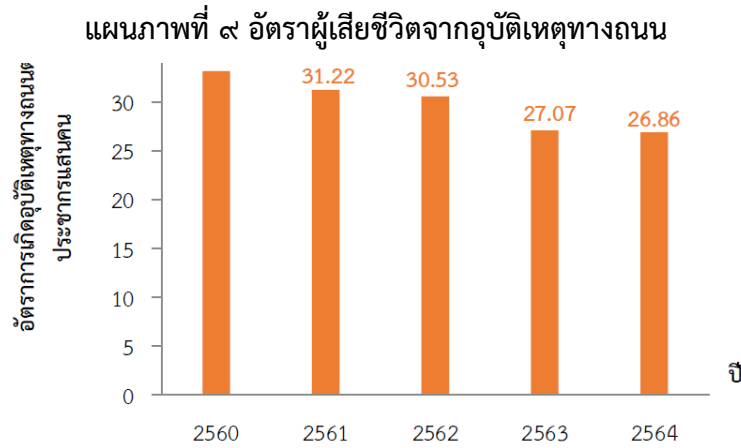
ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบกได้มุ่งเน้นการพัฒนาและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) และมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการให้บริการด้านการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง และเพิ่มศักยภาพด้านการแข่งขันในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ

๒.๑.๓ ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

(๑) ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

เป้าหมายการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ ถือเป็นวาระแห่งชาติของทุกประเทศรวมถึงประเทศไทย ซึ่งการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนจะต้องให้ความสำคัญกับปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ การเพิ่มความรู้ ทักษะและประสบการณ์ของคน องค์กร และ

หน่วยงาน ความพร้อมของถนนและมาตรฐานของยานพาหนะ การส่งเสริมและปลูกฝังให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีวินัยในการขับขี่ รวมทั้ง สภาพแวดล้อมที่ช่วยลดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยในการเดินทาง



ที่มา : ข้อมูลสถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย (ข้อมูลบูรณาการ ๓ ฐาน ระหว่างกระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด)

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ๒๖.๘๖ คนต่อประชากร ๑ แสนคน ลดลงจาก ๒๗.๐๗ คนต่อประชากร ๑ แสนคน ในปี ๒๕๖๓ ดังมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภาพที่ ๙ แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มของอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่ลดลง แต่ยังคงสูงกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ที่ ๑๒ คนต่อประชากร ๑ แสนคน อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ จึงเป็นความท้าทายอย่างมากในการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาข้อมูลสถิติจากระบบข้อมูล ๓ ฐาน พบว่าผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่กว่าร้อยละ ๗๐ เกิดจากรถจักรยานยนต์ และผู้เสียชีวิตกว่าร้อยละ ๖๐ จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ อยู่ในช่วงอายุ ๑๕ - ๑๙ ปี ซึ่งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับขี่ที่มีระดับแอลกอฮอล์เกินกว่าปริมาณที่กฎหมายกำหนด การขับขี่เร็วเกินกำหนด และพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเสียชีวิต เช่น การไม่สวมหมวก และการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น

(๒) การดำเนินงานสำคัญของกรมการขนส่งทางบกที่ผ่านมาสืบย้อน (๑) ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง โดยที่กรมการขนส่งทางบกมีการพัฒนาและเสริมสร้างระบบความปลอดภัยทั้งด้านตัวรถ และผู้ขับขี่ผ่านการใช้เทคโนโลยี เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนผ่านมาตรการต่าง ๆ เช่น การยกระดับความปลอดภัยทางถนนด้วยการนำเทคโนโลยี GPS Tracking การพัฒนามาตรฐานการขอรับใบอนุญาตขับขี่รถ มาตรการตรวจเข้มขั้นรถโดยสารสาธารณะ (Checking Point) การส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่ง การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของยานยนต์ และการบังคับใช้กฎหมาย

๒.๑.๔ ด้านลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

(๑) การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยลดลง

การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้เจริญก้าวหน้าอย่างยั่งยืนควบคู่ไปกับการคงอยู่ของสภาพแวดล้อมที่อุดมสมบูรณ์บนเงื่อนไขที่สังคมเป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศนั้น มีความเกี่ยวเนื่องโดยตรงกับปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ซึ่งมีประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญ คือ การดำเนินนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินงานลดก๊าซเรือนกระจก รวมไปถึงการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ ซึ่งการดำเนินงานที่ผ่านมามาประเทศไทยสามารถบรรลุ

เป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ตามที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม ในการดำเนินงานระยะต่อไป ภายใต้ (ร่าง) แผนที่นำทางการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๗๓ (Thailand's Nationally Determined Contribution Roadmap on Mitigation 2021 – 2030 : NDC) ซึ่งเริ่มต้นในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ต้องใช้ความพยายามในการประสานความร่วมมือจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างเข้มข้นขึ้นในหลายมิติ และจำเป็นต้องมีการพัฒนาและประยุกต์ใช้องค์ความรู้และนวัตกรรมสมัยใหม่ ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสาขาพลังงานและขนส่ง สาขากระบวนการทางอุตสาหกรรมและการใช้ผลิตภัณฑ์ และสาขาการจัดการของเสียในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทย

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมของประเทศ ภายใต้กรอบการดำเนินงาน (Nationally Appropriate Mitigation Action : NAMA) ที่ดำเนินการในสาขาหลัก คือ สาขาพลังงานและการขนส่ง สามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ถึงร้อยละ ๑๕.๗๖ ซึ่งบรรลุค่าเป้าหมายที่วางไว้ คือ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลดลงอย่างน้อยร้อยละ ๑๒ จากกรณีปกติ แต่ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เป็นต้นไป ประเทศไทยจะดำเนินการลดก๊าซเรือนกระจกภายใต้กรอบการดำเนินงาน NDC โดยมีเป้าหมายในการลดก๊าซเรือนกระจกที่ร้อยละ ๒๐ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ โดยที่ระดับ NDC สามารถเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ ๒๕ จะต้องมีการอาศัยกลไกการสนับสนุนจากทั้งภาครัฐและภาคเอกชน การพัฒนาเทคโนโลยี รวมไปถึงมาตรการต่าง ๆ ที่ส่งผลให้ก๊าซเรือนกระจกลดลงทั้งในสาขาการขนส่งและพลังงาน สาขากระบวนการอุตสาหกรรมและการใช้ผลิตภัณฑ์และสาขาการจัดการของเสีย

(๒) คุณภาพอากาศอยู่ระดับมาตรฐานของประเทศไทย

การจัดการคุณภาพเสียงและการสิ้นเปลืองน้ำมันการเฝ้าระวัง ติดตาม บริหารจัดการและสร้างองค์ความรู้ที่มีความครอบคลุมครบถ้วนในทุกมิติ ทั้งในระดับนโยบายที่มีการออกกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มาตรการและระบบการอนุญาตที่มีความโปร่งใสตรวจสอบได้ มีการจัดสรรทรัพยากรและพัฒนาศักยภาพของบุคลากร มีการสร้างองค์ความรู้ทางด้านการวิจัย นวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพอากาศและเสียง โดยการศึกษาแหล่งที่มาของฝุ่นละอองและความสามารถในการรองรับมลพิษในเชิงพื้นที่ ศึกษาและออกแบบผลิตภัณฑ์ ตลอดจนกระบวนการผลิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม พัฒนางค์ความรู้ในการจัดการมลพิษทางอากาศและเสียง ในระดับปฏิบัติที่มีการเฝ้าระวัง ตรวจวิเคราะห์ ประเมินความเสี่ยงและการคาดการณ์ปริมาณมลพิษที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ รวมถึงการรายงานข้อมูลคุณภาพอากาศและเสียง การจัดหาเครื่องมือในการตรวจวัดและแจ้งเตือนสถานการณ์ต่อสาธารณะและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อก่อให้เกิดกระบวนการป้องกันและแก้ไขมลพิษทางอากาศและเสียงอย่างเป็นระบบและยั่งยืน

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย ปัจจุบันข้อมูลปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM 2.5) และฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน ๑๐ ไมครอน (PM 10) เฉลี่ยรายปีในแต่ละพื้นที่จากสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศอัตโนมัติทั่วประเทศ โดยกรมควบคุมมลพิษ ทั้งหมด ๔๖ จังหวัด ๗๗ สถานี ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ PM 2.5 เฉลี่ยทั้งประเทศมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยลดลงจากปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ร้อยละ ๔ ที่มีค่าเฉลี่ยทั้งประเทศ ๒๓ ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (มคก./ลบ.ม.) ในขณะที่ PM 10 เฉลี่ยทั้งประเทศมีแนวโน้มลดลงในช่วง ๓ ปีที่ผ่านมา ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีปริมาณลดลงจากปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ร้อยละ ๗ ที่มีค่าเฉลี่ยทั้งประเทศ ๔๓ มคก./ลบ.ม. ซึ่งโดยรวมจะเห็นว่า มลพิษทางอากาศในภาพรวมมีแนวโน้มดีกว่าปี พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมีสาเหตุมาจากการ

ขับเคลื่อนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามแผนปฏิบัติการขับเคลื่อนวาระแห่งชาติในการแก้ไขปัญหา มลพิษด้านฝุ่นละออง ประกอบกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด ๑๙ ซึ่งหลายหน่วยงานทั้งในภาครัฐ และภาคเอกชนใช้นโยบายการทำงานที่บ้าน (Work from Home) จึงส่งผลให้ปริมาณการใช้น้ำมันพาหนะ ลดน้อยลงกว่าสถานการณ์ปกติ ส่งผลให้มลพิษทางอากาศลดลงตามไปด้วย

(๓) การดำเนินงานสำคัญของกรมการขนส่งทางบกที่ผ่านมาสืบย้อน (๑) การปล่อยก๊าซ เรือนกระจกของประเทศไทยลดลง และ (๒) คุณภาพอากาศอยู่ระดับมาตรฐานของประเทศไทย โดยที่ กรมการขนส่งทางบกมีการกำหนดมาตรการสนับสนุนการใช้น้ำมันดีเซลไฟฟ้า เช่น มาตรการปรับลดอัตราภาษี ประจําปีสำหรับรถที่ใช้พลังงานไฟฟ้า การกำหนดขนาดกำลัง และการจัดทำเครื่องหมายยานยนต์ไฟฟ้า และการปรับปรุงหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร เส้นทางหมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง โดยมีคะแนนด้านมลพิษและสิ่งแวดล้อม ที่ส่งเสริมการใช้น้ำมันดีเซลพลังงานสะอาด เป็นต้น นอกจากนี้ มีการบังคับใช้ระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น การจัดผู้ตรวจการออกตรวจวัดควันดำรถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะบนถนนสายหลักและสายรองทุกวัน รวมทั้งสถานีขนส่งผู้โดยสารและสถานประกอบการขนส่ง โดยในช่วงที่มีภาวะค่าฝุ่นละอองสะสมในปริมาณสูง จะบูรณาการการทำงานร่วมกับกองบังคับการตำรวจจราจร กรุงเทพมหานคร และกรมควบคุมมลพิษ เป็นต้น

๒.๑.๕ ด้านบริการประชาชนและเพิ่มประสิทธิภาพภาครัฐ

(๑) งานบริการภาครัฐที่ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น

การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม การก้าวเข้าสู่สังคมเศรษฐกิจดิจิทัล และการแพร่ระบาดของเชื้อโควิด ๑๙ ในปัจจุบัน ส่งผลกระทบต่อประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ทั้งทางเศรษฐกิจ การเมือง สังคม วัฒนธรรม สิ่งแวดล้อม และพฤติกรรมของปัจเจกบุคคล ส่งผลให้ภาครัฐจำเป็นต้องปรับกลยุทธ์การให้บริการเพื่อเตรียมพร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ประเทศไทยจึงได้พัฒนาและปฏิรูประบบบริหารราชการ อย่างต่อเนื่อง โดยมีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการให้บริการภาครัฐเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนและภาคธุรกิจ และเป็นกลไกในการสื่อสารและส่งผ่านความช่วยเหลือไปยังประชาชน ที่ได้รับความเดือดร้อน จึงได้มีการกำหนดเป้าหมายที่มุ่งเน้นให้มีการปรับเปลี่ยนงานบริการภาครัฐให้เป็นดิจิทัล เพิ่มขึ้น เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการของรัฐ โดยมีปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญในแผนแม่บท เช่น การสร้าง สภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเป็นดิจิทัล การเชื่อมโยงและเปิดเผยข้อมูลภาครัฐ และการพัฒนาทักษะเฉพาะ ด้านดิจิทัลให้กับบุคลากร เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ภาครัฐจำเป็นต้องพิจารณาปรับปรุงกฎระเบียบและกฎหมายที่ เกี่ยวข้องให้เอื้อต่อการนำนวัตกรรม และเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในกระบวนการ เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนการ ต่อ ยอดและการปรับเปลี่ยนงานบริการภาครัฐให้เป็นดิจิทัลได้เพิ่มขึ้นต่อไป

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ รายงานว่าในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีกระบวนการบริการประชาชนของภาครัฐที่ได้รับการปรับให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัล จำนวน ๓๒๕ กระบวนการ (เพิ่มขึ้นจาก ๒๘๐ กระบวนการ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓) คิดเป็นร้อยละ ๑๔.๙๐ เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมายการปรับเปลี่ยนกระบวนการภาครัฐให้เป็นดิจิทัลจำนวนทั้งสิ้น ๒,๑๘๐ กระบวนการภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ โดยสามารถจำแนกกระบวนการที่ปรับเปลี่ยนเป็นรูปแบบดิจิทัลแล้วออกเป็น ๓ กลุ่มได้แก่ (๑) งานบริการเพื่อประชาชน จำนวน ๘๗ กระบวนการ (๒) งานบริการสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจและ SMEs จำนวน

๑๙๒ งบประมาณ และ (๓) งานบริการด้านแรงงานหรือการส่งเสริมการมีงานทำ จำนวน ๔๖ งบประมาณ โดยมี ตัวอย่างการดำเนินงานที่สำคัญ เช่น โครงการพัฒนาศูนย์กลางการบริการประชาชนในการติดต่อราชการแบบ เบ็ดเสร็จครบวงจร (Citizen Portal) และโครงการพัฒนาระบบการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จทางอิเล็กทรอนิกส์ (Biz Portal) เป็นต้น

(๒) การดำเนินงานสำคัญของกรมการขนส่งทางบกที่ผ่านมาสืบย้อน (๑) งานบริการภาครัฐ ที่ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น โดยที่กรมการขนส่งทางบกมีการปรับปรุงกระบวนการเป็นอิเล็กทรอนิกส์ ๒๖ งบประมาณ จากกระบวนการบริการประชาชนทั้งหมดของกรมการขนส่งทางบก ๑๙๘ งบประมาณ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔ แบ่งเป็นการพัฒนาการให้บริการดิจิทัลเต็มรูปแบบ ๑๒ งบประมาณ และการพัฒนา การให้บริการดิจิทัลบางส่วน ๑๔ งบประมาณ ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างดำเนินโครงการจ้าง ที่ปรึกษาเพื่อจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กร และแผนปฏิบัติการดิจิทัล ระยะ ๖ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐) ของ กรมการขนส่งทางบก เพื่อพัฒนาองค์กรในด้านดิจิทัลและนวัตกรรมอย่างมีทิศทาง

๒.๒ การประเมินแผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ฉบับทบทวน ปี พ.ศ. ๒๕๖๓

เพื่อกำหนดทิศทางการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก ภายใต้แผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ให้มีความชัดเจน และมีประสิทธิภาพ กรมการขนส่งทางบก จำเป็นต้องประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ฉบับทบทวน ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งเป็นแผนที่ขับเคลื่อนการดำเนินงานของหน่วยงานในระยะเวลาที่ผ่านมา เพื่อใช้เป็น ข้อมูลในการจัดทำแผนการดำเนินงานในระยะถัดไป ทั้งนี้ เนื่องจากข้อจำกัดด้านระยะเวลาในการดำเนินงาน จึงสามารถประเมินแผนปฏิบัติการ ระยะ ๓ ปี ได้เพียงช่วง พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔ เท่านั้น ดังมีรายละเอียด ผลการประเมินปรากฏตามภาคผนวก ค. ทั้งนี้ มีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

๒.๒.๑ ภาพรวม แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ฉบับทบทวน ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ประกอบด้วย ๔ ประเด็นยุทธศาสตร์ ๕ เป้าประสงค์ ซึ่งได้กำหนดตัวชี้วัดเพื่อการประเมินผล การดำเนินงานในระดับเป้าประสงค์ มีทั้งหมด ๓๒ ตัวชี้วัด โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มีตัวชี้วัดที่ดำเนินการเป็นไปตาม ค่าเป้าหมาย จำนวน ๑๗ ตัวชี้วัด และในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีตัวชี้วัดที่ดำเนินการเป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวน ๒๐ ตัวชี้วัด สามารถสรุปได้ตามตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ ผลการประเมินตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี
(พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ฉบับทบทวน ปี พ.ศ. ๒๕๖๓

ประเด็นยุทธศาสตร์ / เป้าประสงค์	จำนวนตัวชี้วัด	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓			ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔		
		เป็นไปตามเป้าหมาย	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	ติดตามผล/ยังไม่เริ่มวัดผล	เป็นไปตามเป้าหมาย	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	ติดตามผล/ยังไม่เริ่มวัดผล
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ : พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)							
เป้าประสงค์ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ	๑๐	๕	๒	๓	๕	๒	๓
เป้าประสงค์ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ	๓	๑	๑	๑	๒	๑	-
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ : พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม							
เป้าประสงค์ ๒ รถและคนขับที่ปลอดภัย	๙	๓	๔	๒	๔	๔	๑
เป้าประสงค์ ๓ การขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๒	๒	-	-	๒	-	-
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ : พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ							
เป้าประสงค์ ๔ การให้บริการที่เป็นเลิศ	๓	๓	-	-	๒	๑	-
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ : เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและ บริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล							
เป้าประสงค์ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี	๕	๓	๒	-	๕	-	-
รวม	๓๒	๑๗	๙	๖	๒๐	๘	๔

ที่มา : กองแผนงาน กลุ่มติดตามและประเมินผล

๒.๒.๒ ข้อสังเกตจากการติดตามและประเมินผล จำแนกตามภารกิจของกรมการขนส่งทางบกใน ๕ ด้าน ดังนี้

(๑) ด้านการขนส่งผู้โดยสาร ในภาพรวม การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง กรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างวางรากฐานเพื่อปฏิรูปรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ในขณะที่การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค ยังไม่มีการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรม นอกจากการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารและการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางที่เป็นภารกิจประจำอยู่แล้ว ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลาดำเนินงาน มีข้อสังเกตในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- **ฐานข้อมูล** กรมการขนส่งทางบกยังขาดการพัฒนาฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบาย และบริหารจัดการในการควบคุม กำกับ ดูแล โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ข้อมูลที่สามารถระบุรูปแบบความต้องการการเดินทางของผู้โดยสาร (Travel Demand Model) ร่วมกับการประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศเชิงภูมิศาสตร์ (Geographic Information System : GIS) เพื่อใช้ในการวางแผนโครงข่ายเส้นทางรถโดยสารสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ

- การพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ กรมการขนส่งทางบกไม่สามารถขับเคลื่อนให้บรรลุเป้าหมายได้ เนื่องจากกรมการขนส่งทางบกได้ออกร่างกฎการบริหารจัดการสถานีขนส่งผู้โดยสารให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไปแล้ว จึงไม่มีอำนาจในการพัฒนาเชิงพื้นที่

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

- การประชาสัมพันธ์ กรมการขนส่งทางบกขาดความต่อเนื่องในการประชาสัมพันธ์รณรงค์ให้ประชาชนปรับรูปแบบการเดินทางสู่ระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งอาจเป็นผลมาจากอยู่ระหว่างดำเนินการปฏิรูปรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง

(๒) ด้านการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ ในภาพรวม กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกได้อย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้า ขานเมือง กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เพื่อเพิ่มจำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน นอกจากนี้ ยังมีกรวางแผนเพื่อพัฒนาด้านอื่น ๆ เช่น แผนในการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในจังหวัดที่มีศักยภาพในเมืองหลักและจังหวัดชายแดน และแผนการสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) อย่างเป็นรูปธรรม เป็นต้น ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลาดำเนินงาน มีข้อสังเกตในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- การเปลี่ยนแปลงด้านการขนส่งสินค้าทางถนนภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด ๑๙ โดยที่แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมผู้บริโภค โดยมุ่งสู่ออนไลน์มากขึ้น ส่งผลให้ธุรกิจประเภท e-Commerce และการขนส่งอาหารได้รับความนิยม ซึ่งเป็นผลต่อเนื่องให้อุตสาหกรรมขนส่งสินค้ามีการขยายตัวขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าด้วยยานยนต์ขนาดเล็ก เช่น รถกระบะ และรถจักรยานยนต์ เป็นต้น

(๓) ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในภาพรวม กรมการขนส่งทางบกได้มีการพัฒนาและเสริมสร้างระบบความปลอดภัย ทั้งด้านตัวรถ และผู้ขับขี่ผ่านการใช้เทคโนโลยี เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุ และผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนผ่านมาตรการต่าง ๆ ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลาดำเนินงาน มีข้อสังเกตในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน โดยที่จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลงอย่างมีนัยสำคัญ อันเป็นผลมาจากมาตรการของรัฐบาลที่จำกัดการเดินทางของประชาชน เนื่องมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด ๑๙ ดังนั้น จำนวนผู้เสียชีวิตที่ลดลงจึงไม่ได้ครอบคลุมถึงการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของประชาชนที่มีความระมัดระวัง และปลอดภัยขึ้น

- โครงการสำคัญยังไม่บรรลุเป้าหมายระยะยาวที่กำหนด เช่น การกำหนดให้บุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (Transport Safety Manager : TSM) ซึ่งเป็นบุคลากรเฉพาะด้านที่รับผิดชอบในการวางแผน และควบคุมกำกับดูแลความปลอดภัยในการขนส่ง รวมทั้งมีแผนการจัดการและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉิน แผนงานการยกระดับคุณภาพการออกใบอนุญาตขับรถ ๗ มิติ ที่อยู่ระหว่างดำเนินการ และการพัฒนามาตรฐานยานพาหนะปลอดภัยที่กำหนดให้ผู้ผลิตและผู้ประกอบการยานยนต์จะต้องปฏิบัติตาม แต่มีการออกประกาศเลื่อนไปอยู่หลายครั้ง เป็นต้น

- การบังคับใช้กฎหมายด้วยเทคโนโลยี โดยที่กรมการขนส่งทางบกยังไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS ตามเขตจังหวัด โดยดำเนินการจัดทำหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิด และจัดทำสรุปรายงานผลการดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งยังคงมีช่องว่างการพัฒนาในการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพได้อีก

(๔) ด้านลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ในภาพรวม กรมการขนส่งทางบกมีการกำหนดมาตรการสนับสนุนการใช้นานยนต์ไฟฟ้า และการบังคับใช้ระเบียบ กฎหมายร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กองบังคับการตำรวจจราจร กรุงเทพมหานคร และกรมควบคุมมลพิษ เป็นต้น ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลาดำเนินงานมีข้อสังเกตในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- ข้อจำกัดด้านการสนับสนุนการใช้นานยนต์ไฟฟ้า โดยที่กรมการขนส่งทางบกเป็นหนึ่งในหลายหน่วยงานในการสนับสนุนการใช้นานยนต์ไฟฟ้าเท่านั้น ซึ่งในส่วนที่สามารถดำเนินการได้คือการลดอัตราภาษีประจำปี สำหรับยานยนต์ไฟฟ้า และกำหนดมาตรฐานอุปกรณ์ส่วนควบของยานยนต์ไฟฟ้าให้มีความปลอดภัย

- การขยายตัวของธุรกิจยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลง ซึ่งขัดแย้งกับฐานข้อมูลการจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลงที่กรมการขนส่งทางบกมีใน พ.ศ. ๒๕๖๕ ณ เดือนกันยายน มีจำนวนยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลงจดทะเบียน (สะสม) เพียง ๒๕ คัน เท่านั้น โดยอาจเป็นผลมาจากการดัดแปลงยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย จึงยังไม่สามารถนำมาขอเปลี่ยนแปลงการจดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกได้

(๕) ด้านบริการประชาชนและเพิ่มประสิทธิภาพภาครัฐ ในภาพรวม กรมการขนส่งทางบกมีการปรับปรุงกระบวนการเป็นอิเล็กทรอนิกส์มากขึ้น อย่างไรก็ตามยังไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลาดำเนินงาน มีข้อสังเกตในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- แผนยกระดับคุณภาพการให้บริการประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล โดยที่กรมการขนส่งทางบก ยังขาดแผนการดำเนินงานดังกล่าว ส่งผลให้ไม่มีทิศทางดำเนินงานที่ชัดเจน ทั้งนี้ อยู่ระหว่างดำเนินโครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กร และแผนปฏิบัติการดิจิทัล ระยะ ๖ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก โดยมุ่งหวังว่าจะเป็นกรอบการยกระดับคุณภาพการให้บริการประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลต่อไป

๒.๓ ข้อมูลพื้นฐานของกรมการขนส่งทางบก

๒.๓.๑ อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย และการแบ่งส่วนราชการของกรมการขนส่งทางบกในปัจจุบัน

(๑) อำนาจหน้าที่

กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยราชการสังกัดกระทรวงคมนาคม ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๒ และ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๘ ได้กำหนดให้กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแล ตรวจสอบ ตรวจสอบตรา ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผนให้มีการเชื่อมต่อระบบการขนส่งอื่น ๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ท้วถึง และปลอดภัย โดยให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

ที่เกี่ยวข้อง

๑) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่น

๒) ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

๓) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก

๔) ดำเนินการจัดระบบและระเบียบการขนส่งทางบก

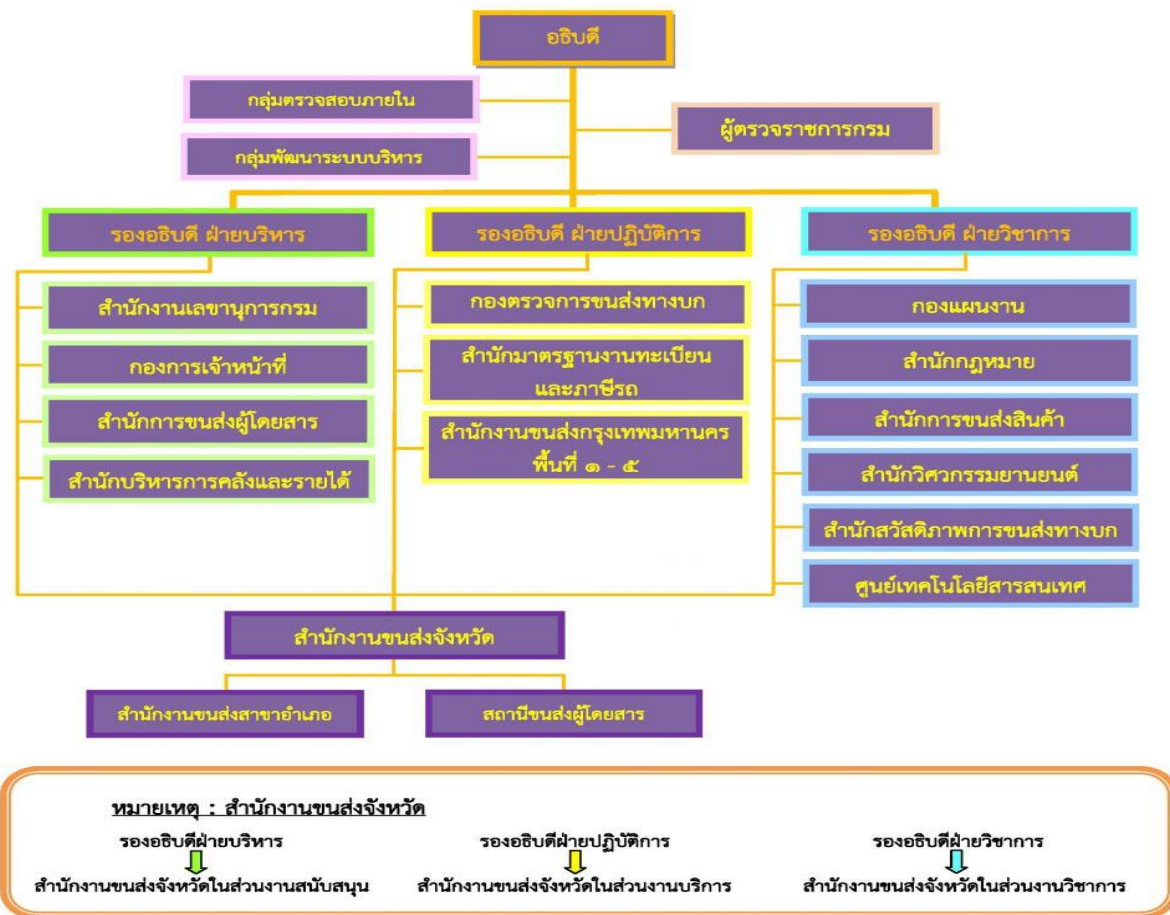
๕) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

๖) ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่กระทรวงหรือ คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

(๒) โครงสร้าง

โดยที่กรมการขนส่งทางบกมีโครงสร้างองค์กรแบ่งเป็นราชการบริหารส่วนกลางและราชการบริหาร ส่วนภูมิภาค โดยมีโครงสร้างองค์กร ดังมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภาพที่ ๑๐

แผนภาพที่ ๑๐ โครงสร้างองค์กรของกรมการขนส่งทางบก



ที่มา : กองการเจ้าหน้าที่

(๓) อัตรากำลัง

สำหรับอัตรากำลังในปัจจุบัน ณ วันที่ ๒ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๕ มีอัตรากำลังที่ปฏิบัติงานอยู่จริง เท่ากับ ๗,๐๗๔ อัตรา แบ่งเป็นข้าราชการ ๓,๘๔๓ อัตรา พนักงานราชการ ๑,๕๐๖ อัตรา และลูกจ้างประจำ ๒๖๑ อัตรา ลูกจ้างอื่น (เงินนอกงบประมาณ) ๑,๔๖๔ อัตรา ดังมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔ ข้อมูลอัตรากำลัง ณ วันที่ ๒ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๕

หน่วย : กรอบ (อัตรา) / มีคนครอง (คน)

ประเภท	ส่วนกลาง		ส่วนภูมิภาค		รวม	
	กรอบ	มีคนครอง	กรอบ	มีคนครอง	กรอบ	มีคนครอง
ข้าราชการ	๑,๔๕๓	๑,๓๔๘	๒,๖๐๔	๒,๔๙๕	๔,๐๕๗	๓,๘๔๓
พนักงานราชการ	๓๒๑	๒๙๒	๑,๒๒๑	๑,๒๑๔	๑,๕๔๒	๑,๕๐๖
ลูกจ้างประจำ	๖๑	๖๑	๒๐๐	๒๐๐	๒๖๑	๒๖๑
ลูกจ้างอื่น (เงินนอกงบประมาณ)	๗๐๒	๖๒๑	๑,๑๔๗	๘๔๓	๑,๘๔๙	๑,๔๖๔
รวม	๒,๕๓๗	๒,๓๒๒	๕,๑๗๒	๔,๗๕๒	๗,๗๐๙	๗,๐๗๔

ที่มา : กองการเจ้าหน้าที่

๒.๓.๒ กรอบวงเงินงบประมาณที่กรมการขนส่งทางบกได้รับจัดสรรปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕

กรมการขนส่งทางบกได้รับอนุมัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ดังมีรายละเอียดสรุปได้ตามตารางที่ ๕

ตารางที่ ๕ กรอบวงเงินงบประมาณที่กรมการขนส่งทางบกได้รับจัดสรรปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕

หน่วย : จำนวนเงิน (บาท)

งบรายจ่าย	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
	จำนวน	สัดส่วน (ร้อยละ)	จำนวน	สัดส่วน (ร้อยละ)	จำนวน	สัดส่วน (ร้อยละ)
งบบุคลากร	๑,๙๑๓,๔๑๑,๗๐๐	๕๔.๕๑	๑,๙๔๕,๐๕๙,๖๐๐	๕๒.๕๔	๑,๙๐๓,๔๓๐,๑๐๐	๕๕.๓๘
งบดำเนินงาน	๘๑๖,๘๘๙,๗๐๐	๒๓.๒๗	๘๒๗,๐๗๕,๕๐๐	๒๒.๓๔	๗๒๒,๙๖๘,๔๐๐	๒๑.๐๓
งบลงทุน	๗๘๐,๐๑๖,๓๐๐	๒๒.๒๒	๙๒๙,๗๘๐,๔๐๐	๒๕.๑๒	๘๑๐,๐๑๒,๑๐๐	๒๓.๕๗
งบรายจ่ายอื่น	-	-	-	-	๖๙๒,๘๐๐	๐.๐๒
รวม	๓,๕๑๐,๓๑๗,๗๐๐	๑๐๐.๐๐	๓,๗๐๑,๙๑๕,๕๐๐	๑๐๐.๐๐	๓,๔๓๗,๑๐๓,๕๐๐	๑๐๐.๐๐

ที่มา : กองแผนงาน กลุ่มแผนงานและแผนงบประมาณ

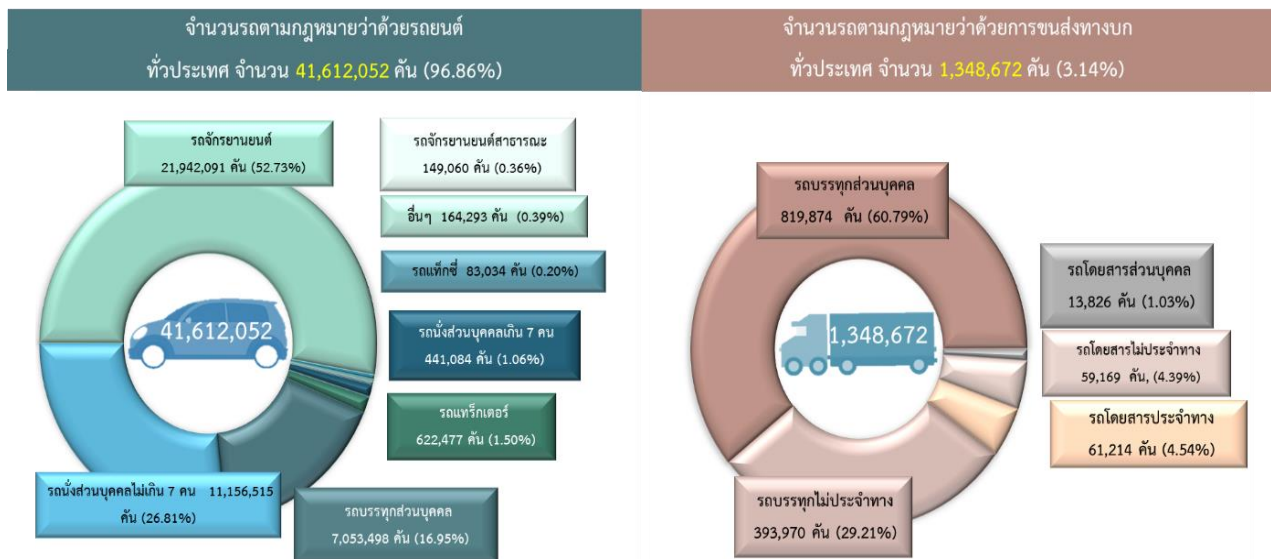
๒.๓.๓ ข้อมูลสถิติที่สำคัญ จำแนกออกเป็นข้อมูลสถิติ ๕ ด้าน ได้แก่ (๑) ด้านทะเบียนและภาษีรถ (๒) ด้านใบอนุญาตประกอบการขนส่ง (๓) ด้านใบอนุญาตขับรถและใบอนุญาตผู้ประจำรถ (๔) ด้านการตรวจสภาพรถและการตรวจสอบรถ และ (๕) ด้านการเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร ดังมีรายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก ง. ทั้งนี้ สามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

(๑) ด้านทะเบียนและภาษีรถ

● รถจดทะเบียน (สะสม) ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ มีจำนวนทั้งสิ้น ๔๒,๙๖๐,๗๒๔ คัน จำแนกเป็นรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ จำนวน ๔๑,๖๑๒,๐๕๒ คัน (ร้อยละ ๙๖.๘๖ ของรถจดทะเบียนสะสมทั้งหมด) โดยเป็นรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (รย.๑๒) มากที่สุด จำนวน ๒๑,๙๔๒,๐๙๑ คัน (ร้อยละ ๕๒.๗๓) รองลงมา คือ รถนั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน จำนวน ๑๑,๑๕๖,๕๑๕ คัน (ร้อยละ ๒๖.๘๑) และรถบรรทุกส่วนบุคคล จำนวน ๗,๐๕๓,๔๙๘ คัน (ร้อยละ ๑๖.๙๕) ตามลำดับ

สำหรับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก จำนวน ๑,๓๔๘,๖๗๒ คัน (ร้อยละ ๓.๑๔ ของรถจดทะเบียนสะสมทั้งหมด) เป็นรถบรรทุก ๑,๒๑๓,๘๔๔ คัน (ร้อยละ ๙๐.๐๐) และเป็นรถโดยสาร ๑๓๔,๘๒๘ คัน (ร้อยละ ๙.๙๕) ซึ่งรถบรรทุกส่วนบุคคลมีจำนวนมากที่สุด ๘๑๙,๘๗๔ คัน (ร้อยละ ๖๐.๗๙) รองลงมา คือ รถบรรทุกไม่ประจำทาง จำนวน ๓๙๓,๙๗๐ คัน (ร้อยละ ๒๙.๒๑) และรถโดยสารประจำทาง จำนวน ๖๑,๒๑๔ คัน (ร้อยละ ๔.๕๔) ตามลำดับ ดังมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภาพที่ ๑๑

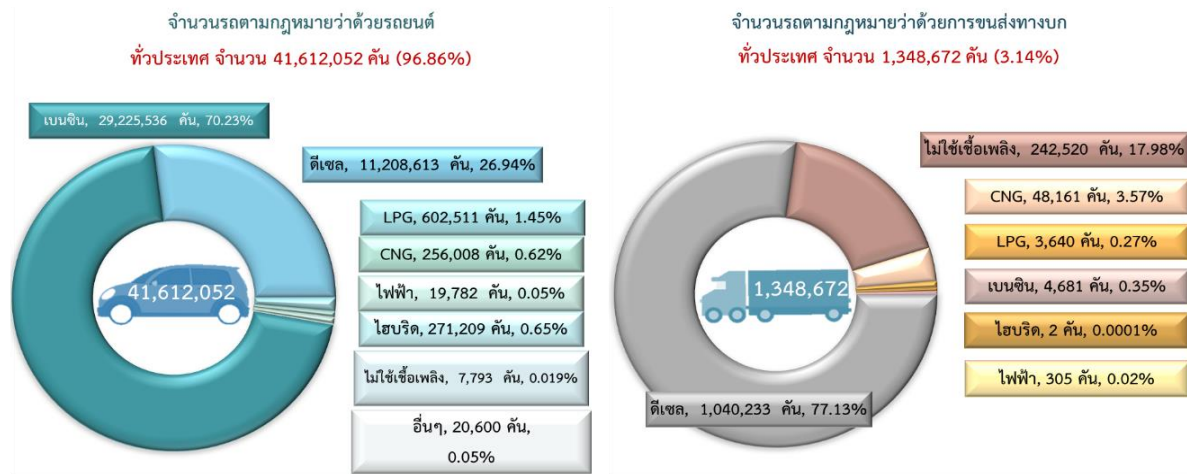
แผนภาพที่ ๑๑ รถจดทะเบียน (สะสม) ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕



ที่มา : กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง

● จำนวนรถจดทะเบียนสะสมจำแนกตามชนิดเชื้อเพลิง ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ แบ่งเป็นรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ จำนวน ๔๑,๖๑๒,๐๕๒ คัน เป็นรถที่ใช้ น้ำมันเบนซินเป็นเชื้อเพลิงมากที่สุด ซึ่งมีจำนวน ๒๙,๒๒๕,๕๓๖ คัน คิดเป็นร้อยละ ๗๐.๒๓ รองลงมา คือ รถที่ใช้ น้ำมันดีเซล จำนวน ๑๑,๒๐๘,๖๑๓ คัน คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๙๔ และรถที่ใช้ ก๊าซ LPG มีจำนวน ๖๐๒,๕๑๑ คัน คิดเป็นร้อยละ ๑.๔๕ และรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก จำนวน ๑,๓๔๘,๖๗๒ คัน เป็นรถที่ใช้ น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงมากที่สุด ซึ่งมีจำนวน ๑,๐๔๐,๒๓๓ คัน คิดเป็นร้อยละ ๗๗.๑๓ รองลงมาคือ รถที่ไม่ใช้เชื้อเพลิง จำนวน ๒๔๒,๕๒๐ คัน คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๙๘ และรถที่ใช้ ก๊าซ CNG มีจำนวน ๔๘,๑๖๑ คัน คิดเป็นร้อยละ ๓.๕๗ ดังมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภาพที่ ๑๒

แผนภาพที่ ๑๒ จำนวนรถจดทะเบียนสะสมจำแนกตามชนิดเชื้อเพลิง ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕

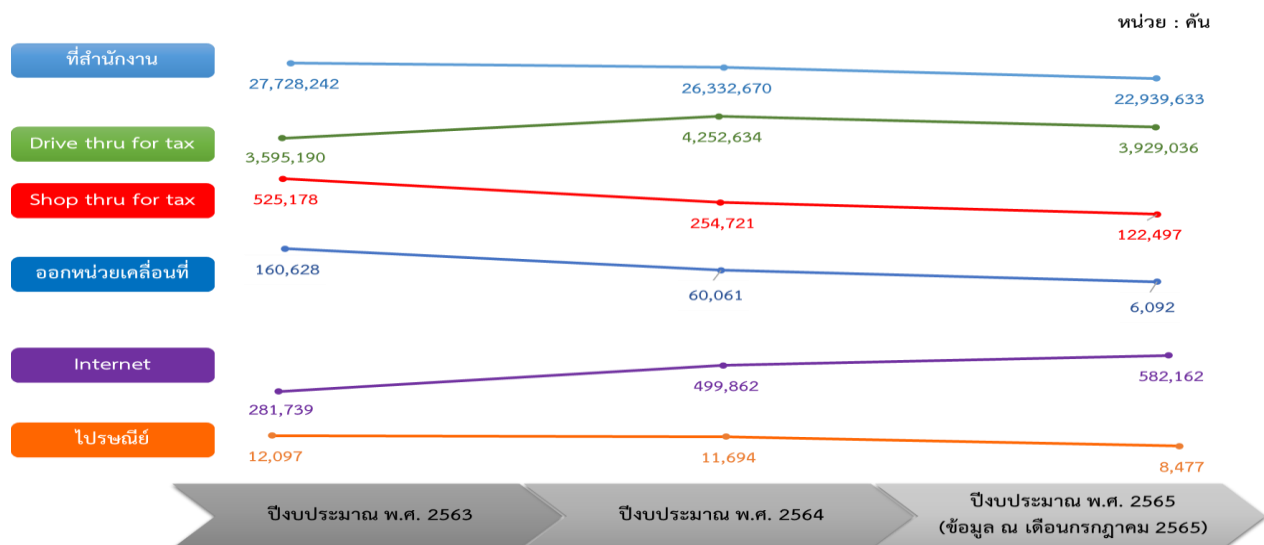


CNG = CNG, CNG+เบนซิน และ CNG+ดีเซล // LPG = LPG, LPG+เบนซิน และ LPG+ดีเซล
ไฮบริด = เบนซิน-ไฟฟ้า, ดีเซล-ไฟฟ้า, LPG-เบนซิน-ไฟฟ้า, LPG-ดีเซล-ไฟฟ้า, เบนซิน-ไฟฟ้าแบบเสียบปลั๊ก, ดีเซล-ไฟฟ้าแบบเสียบปลั๊ก, LPG-ดีเซล-ไฟฟ้าแบบเสียบปลั๊ก
อื่นๆ = CNG-LPG, CNG-LPG-เบนซิน, CNG-LPG-ดีเซล, LNG, เบนซิน-เอทานอล, ไม่ระบุ

ที่มา : กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง

● จำนวนรถชำระภาษีประจำปี จำแนกตามช่องทางการชำระภาษี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ โดยที่แนวโน้มของจำนวนรถชำระภาษีประจำปีผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ต (Internet) เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ช่องทางอื่น ๆ มีแนวโน้มที่ลดลง เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด ๑๙ ส่งผลให้ประชาชนเลือกที่จะดำเนินการธุรกรรมผ่านระบบ Internet มากขึ้น ประกอบกับกรมการขนส่งทางบก งดให้บริการออกหน่วยเคลื่อน ส่งผลให้ผู้ใช้บริการในช่องทางออกหน่วยเคลื่อนที่มีจำนวนที่ลดลงอย่างมาก ดังมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภาพที่ ๑๓

แผนภาพที่ ๑๓ จำนวนรถชำระภาษีประจำปี จำแนกตามช่องทางการชำระภาษี

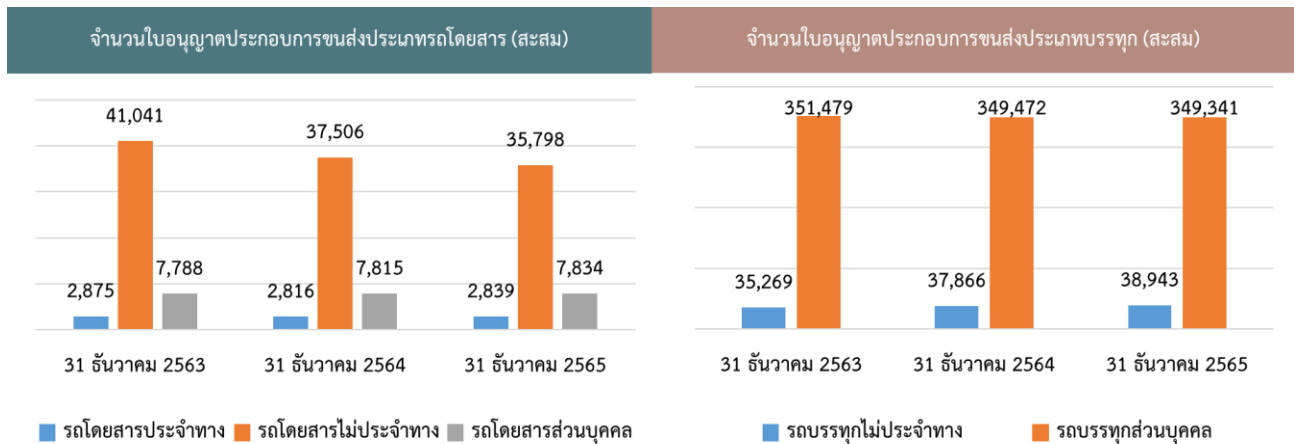


ที่มา : กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง

(๒) ด้านใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

● จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง (สะสม) ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ มีจำนวน ๔๓๔,๗๕๕ ฉบับ โดยมีแนวโน้มที่ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประเภทรถโดยสารลดลง ซึ่งมาจากการลดลงของใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารไม่ประจำทาง ในขณะที่ใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกมีแนวโน้มอยู่ในระดับคงที่ ดังมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภาพที่ ๑๔

แผนภาพที่ ๑๔ จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง (สะสม) ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕

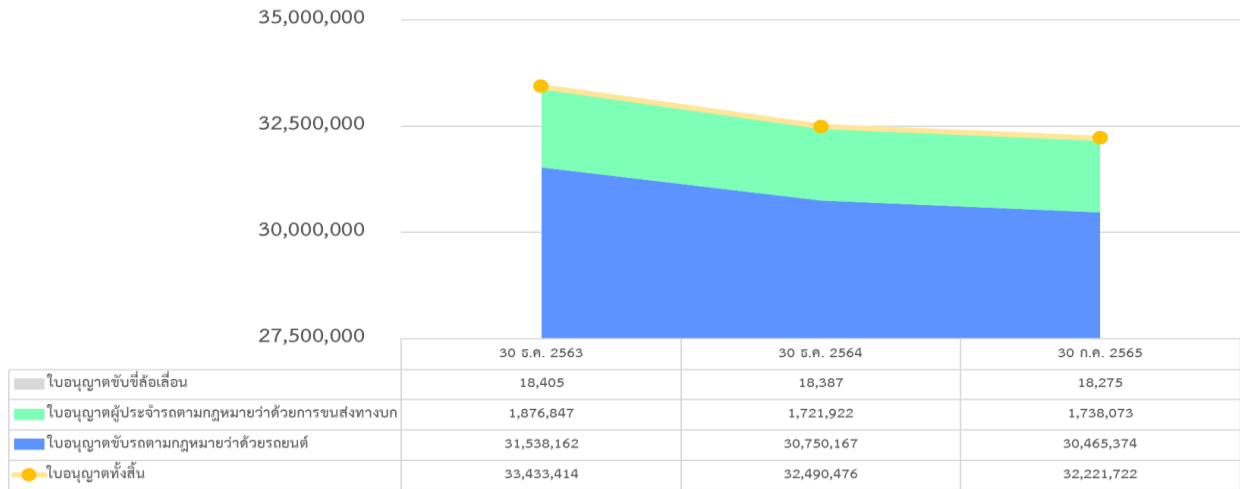


ที่มา : กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง

(๓) ด้านใบอนุญาตขับรถและใบอนุญาตผู้ประจำรถ

● จำนวนใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ (สะสม) ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ มีจำนวน ๓๒,๒๒๑,๗๒๒ ฉบับ ในจำนวนนี้เป็นใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ร้อยละ ๙๔.๕๕ ที่เหลืออีกร้อยละ ๕.๔๕ เป็นใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และใบอนุญาตขับขี้อล้อเลื่อน ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจำนวนใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ (สะสม) พบว่ามีจำนวนลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งคาดการณ์ว่าเป็นผลมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด ๑๙ ประกอบกับมาตรการคุมเข้มตามประกาศศูนย์บริหารสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (ศบค.) ที่ทำให้กรมการขนส่งทางบกต้องงดให้บริการด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ ณ สำนักงานขนส่งทุกแห่งทั่วประเทศ ทุกกรณี จนกว่าจะมีประกาศยกเลิกสถานการณ์ฉุกเฉินหรือมีประกาศเป็นอย่างอื่น ดังมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภาพที่ ๑๕

แผนภาพที่ ๑๕ จำนวนใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ (สะสม) ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕



ที่มา : กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง

- ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ มีจำนวน ๓๐,๔๖๕,๓๗๔ ฉบับ โดยใบอนุญาตขับรถที่มีจำนวนมากที่สุด คือ ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ ๕๘.๒๐ ของจำนวนใบอนุญาตขับรถทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ ๔๐.๗๖ ในขณะที่มีใบอนุญาตขับรถอื่นๆ มีจำนวนรวมกัน คิดเป็นร้อยละ ๑.๐๔

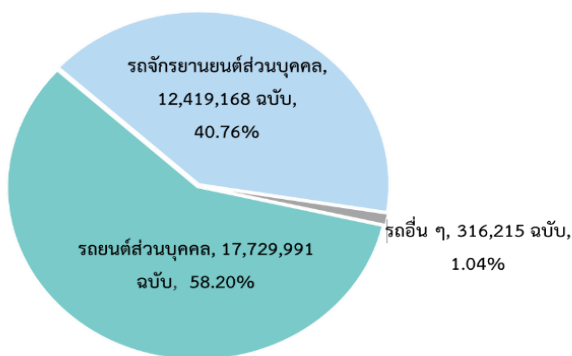
- ใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ มีจำนวน ๑,๗๓๘,๐๗๓ ฉบับ โดยใบอนุญาตผู้ประจำรถที่มีจำนวนมากที่สุด ได้แก่ ใบอนุญาตผู้ประจำรถ หน้าที่ผู้ขับรถ (ร้อยละ ๙๙.๒๙) รองลงมาคือ ใบอนุญาตผู้ประจำรถหน้าที่ผู้เก็บค่าโดยสาร (ร้อยละ ๐.๕๙) ใบอนุญาตผู้ประจำรถหน้าที่ผู้บริการ (ร้อยละ ๐.๑๐) และใบอนุญาตผู้ประจำรถหน้าที่นายตรวจ (ร้อยละ ๐.๐๒) ตามลำดับ

ดังมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภาพที่ ๑๖

แผนภาพที่ ๑๖ จำนวนประเภทใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕

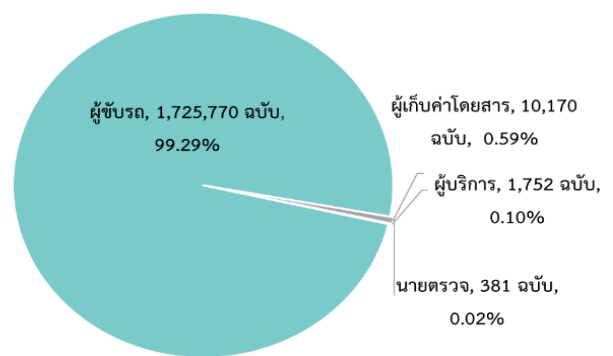
สัดส่วนของใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2565



สัดส่วนของใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2565



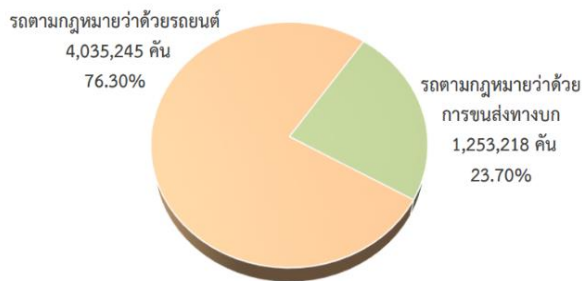
ที่มา : กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง

(๔) ด้านการตรวจสภาพรถ

- จำนวนรถที่เข้ารับการตรวจสภาพ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ มีทั้งสิ้น ๕,๒๘๘,๔๖๓ คัน เป็นรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ จำนวน ๔,๐๓๕,๒๔๕ คัน คิดเป็นร้อยละ ๗๖.๓๐ ของจำนวนรถที่เข้ารับการตรวจสภาพ และรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก จำนวน ๑,๒๕๓,๒๑๘ คัน คิดเป็นร้อยละ ๒๓.๗๐ ของจำนวนรถที่เข้ารับการตรวจสภาพ ดังมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภาพที่ ๑๗

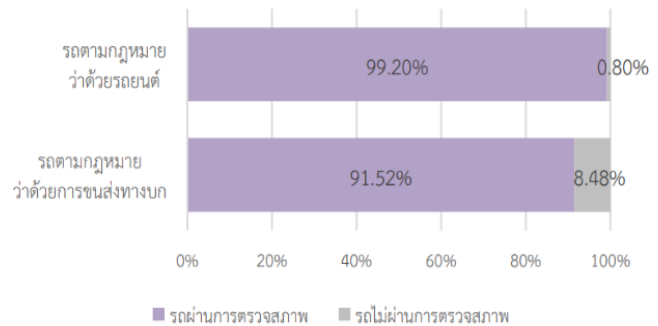
- สาเหตุที่รถไม่ผ่านการตรวจสภาพ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ โดยที่จำนวนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ที่เข้ารับการตรวจสภาพ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ มีรถที่ผ่านการตรวจสภาพ ร้อยละ ๙๙.๒๐ และไม่ผ่านการตรวจสภาพ ร้อยละ ๐.๘๐ ในขณะที่จำนวนรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกที่เข้ารับการตรวจสภาพ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ มีรถที่ผ่านการตรวจสภาพ ร้อยละ ๙๑.๕๒ และไม่ผ่านการตรวจสภาพ ร้อยละ ๘.๔๘ ทั้งนี้สาเหตุส่วนใหญ่ที่รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ไม่ผ่านการตรวจสภาพ คือ เนื่องจากบังคับเลี้ยวชำรุดบกพร่อง หรือศูนย์ล้อหน้าไม่ถูกต้อง (ส.๖) คิดเป็นร้อยละ ๓๖.๗๑ รองลงมาคือ เนื่องจากมลภาวะจากไอเสียรถยนต์ เช่น ควันดำ ไฮโดรคาร์บอน คาร์บอนมอนอกไซด์ ฯลฯ เกินเกณฑ์ที่กำหนด (ส.๓) คิดเป็นร้อยละ ๓๔.๑๔ ดังมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภาพที่ ๑๘

แผนภาพที่ ๑๗ จำนวนรถที่เข้ารับการตรวจสภาพ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔



ที่มา : กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง

แผนภาพที่ ๑๘ สัดส่วนของรถที่ผ่าน/ไม่ผ่านการตรวจสภาพรถ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔



ที่มา : กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง

สำหรับสาเหตุส่วนใหญ่ที่รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกไม่ผ่านการตรวจสภาพ คือ เนื่องจากแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบของรถก่อนได้รับอนุญาต และข้อบกพร่องอื่น ๆ นอกเหนือจากสาเหตุที่ ๑ - ๗ (ส.๘) คิดเป็นร้อยละ ๕๓.๒๓ รองลงมาคือเนื่องจากระบบห้ามล้อชำรุดบกพร่องหรือประสิทธิภาพห้ามล้อไม่ถูกต้อง ตามเกณฑ์ที่กำหนด (ส.๑) และ เนื่องจากระบบไฟฟ้ารถยนต์ ระบบไฟส่องสว่าง ระบบสัญญาณต่าง ๆ เช่น สัญญาณไฟเลี้ยว กริ่งสัญญาณ ชำรุดบกพร่องหรือไม่ถูกต้อง (ส.๒) คิดเป็นร้อยละ ๑๙.๕๘ และร้อยละ ๑๔.๗๔ ตามลำดับ เป็นต้น ดังมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ ๖

ตารางที่ ๖ สาเหตุที่รถไม่ผ่านการตรวจสภาพรถ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

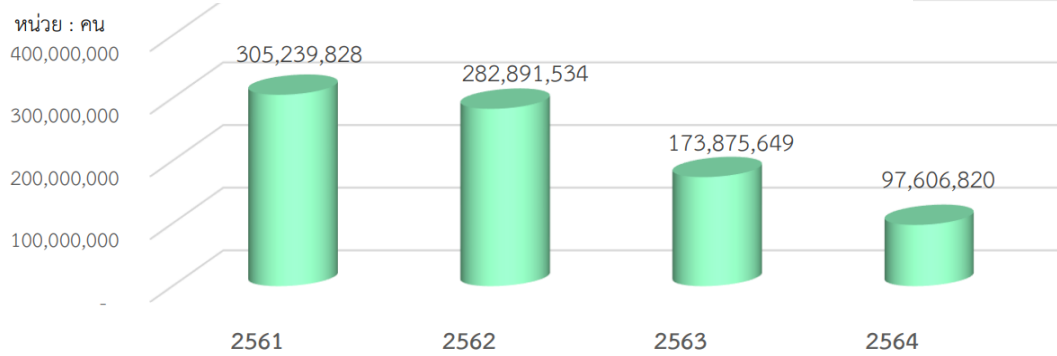
สาเหตุที่รถไม่ผ่านการตรวจสภาพรถ	กฎหมายว่าด้วย รถยนต์		กฎหมายว่าด้วย การขนส่งทางบก	
	จำนวน (คัน)	ร้อยละ (%)	จำนวน (คัน)	ร้อยละ (%)
๑. เนื่องจากระบบห้ามล้อชำรุดบกพร่องหรือประสิทธิภาพห้ามล้อไม่ถูกต้อง ตามเกณฑ์ที่กำหนด (ส.๑)	๑,๘๑๒	๕.๙๖	๒๐,๓๖๑	๑๙.๕๘
๒. เนื่องจากระบบไฟฟ้ารถยนต์ ระบบไฟส่องสว่าง ระบบสัญญาณต่าง ๆ เช่น สัญญาณไฟเลี้ยว กริ่งสัญญาณ ชำรุดบกพร่องหรือไม่ถูกต้อง (ส.๒)	๓,๖๔๙	๑๑.๙๙	๑๕,๓๒๖	๑๔.๗๔
๓. เนื่องจากมลภาวะจากไอเสียรถยนต์ เช่น คิวดำ ก๊าซไฮโดรคาร์บอน ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ฯลฯ เกินเกณฑ์ที่กำหนด (ส.๓)	๑๐,๓๘๙	๓๔.๑๔	๙,๐๙๑	๘.๗๔
๔. เนื่องจากระดับเสียงดังของรถที่เกิดจากเครื่องยนต์ แตรสัญญาณเกินเกณฑ์ที่กำหนด (ส.๔)	๓๙๖	๑.๓๐	๑,๔๓๙	๑.๓๘
๕. เนื่องจากสภาพตัวถังโดยทั่วไป โครงรถ สีรถ ที่นั่ง ชำรุดบกพร่อง หรือไม่ถูกต้อง (ส.๕)	๒,๗๑๔	๘.๙๒	๒,๐๔๘	๑.๙๗
๖. เนื่องจากบังคับเลี้ยวชำรุดบกพร่อง หรือศูนย์ล้อหน้าไม่ถูกต้อง (ส.๖)	๑๑,๑๖๙	๓๖.๗๑	๑๑๙	๐.๑๑
๗. เนื่องจากเครื่องยนต์ ระบบส่งกำลัง ระบบรองรับน้ำหนักหรือระบบผ่อนคลายความสั่นสะเทือนชำรุดบกพร่อง (ส.๗)	-	-	๒๖๒	๐.๒๕
๘. เนื่องจากแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบของรถ ก่อนได้รับอนุญาต และข้อบกพร่องอื่น ๆ นอกเหนือ จากสาเหตุที่ ๑ - ๗ (ส.๘)	๒๙๗	๐.๙๘	๕๕,๓๕๘	๕๓.๒๓
รวม (สาเหตุ)	๓๐,๕๒๖	๑๐๐.๐๐	๑๐๔,๐๐๔	๑๐๐.๐๐

ที่มา : กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง

(๕) ด้านการเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร

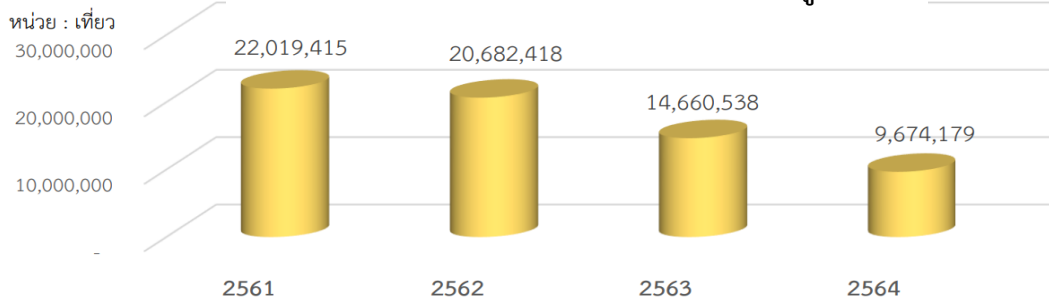
● จำนวนผู้เข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารลดลงอย่างต่อเนื่องมากกว่าร้อยละ ๖๐ ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ เป็นต้นมา ซึ่งส่งผลให้จำนวนเที่ยวที่เข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารลดลง และส่งผลโดยตรงต่อจำนวนเงินค่าบริการเข้าใช้สถานีที่ลดลงเช่นกัน โดยสาเหตุส่วนหนึ่งอาจเนื่องมาจากประชาชนเปลี่ยนรูปแบบในการเดินทางจากรถสาธารณะมาเป็นรูปแบบอื่น เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล รถไฟ เครื่องบิน เป็นต้น ซึ่งเป็นการเดินทางที่รวดเร็ว สะดวกสบาย นอกจากนี้ สายการบินต่าง ๆ ก็มีการจัดโปรโมชั่นตั๋วเครื่องบินราคาประหยัดออกมาแย่งชิงความได้เปรียบทางการตลาด ประกอบกับสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อโควิด ๑๙ ในส่วนการเดินทาง รัฐบาลได้ขอความร่วมมือให้ประชาชนงด หรือชะลอการเดินทางข้ามเขตพื้นที่จังหวัด เว้นแต่กรณีมีเหตุจำเป็น และงดการเดินทางโดยสารสาธารณะระหว่างจังหวัดในบางช่วง ซึ่งเป็นปัจจัยเร่งให้จำนวนผู้เข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ดังมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภาพที่ ๑๙ - ๒๐

แผนภาพที่ ๑๙ จำนวนผู้เข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร



ที่มา : กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง

แผนภาพที่ ๒๐ จำนวนเที่ยวที่เข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร



ที่มา : กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง

๒.๔ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของกรมการขนส่งทางบก

ในการบริหารราชการของกรมการขนส่งทางบกนั้น ย่อมมีปัจจัยหลายประการที่ส่งผลต่อการบริหารงาน ซึ่ง SWOT Analysis เป็นเครื่องมือที่ช่วยในการวิเคราะห์ปัจจัยดังกล่าว ทั้งนี้ ในการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก (โอกาสและอุปสรรค) จะใช้เครื่องมือ PESTEL Analysis และในการวิเคราะห์ปัจจัยภายใน (จุดแข็งและจุดอ่อน) จะใช้ McKinsey 7s Framework มาประกอบการวิเคราะห์ เพื่อนำไปสู่การกำหนดทิศทางการพัฒนาของกรมการขนส่งทางบกอย่างเป็นรูปธรรม ดังมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์จำแนกตามภารกิจของกรมการขนส่งทางบก ใน ๕ ด้าน ปรากฏตามภาคผนวก จ. ทั้งนี้ สามารถสรุปสาระสำคัญในภาพรวมได้ ดังนี้

๒.๔.๑ การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก (โอกาสและอุปสรรค) ด้วยเครื่องมือ PESTEL Analysis

PESTEL Analysis เป็นเครื่องมือที่ใช้สำหรับวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อองค์กร ซึ่งผลจากการวิเคราะห์จะแสดงถึงภาพรวมของสภาพแวดล้อมที่เป็นอยู่ในปัจจุบันขององค์กรนั้น ๆ โดย PESTEL ประกอบด้วย Political คือ ปัจจัยทางการเมือง Economic คือ ปัจจัยทางเศรษฐกิจ Social คือ ปัจจัยทางสังคม Technology คือ ปัจจัยทางเทคโนโลยี Environment คือ ปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม และ Legal คือปัจจัยทางกฎหมาย ทั้งนี้ สรุปผลการวิเคราะห์ในภาพรวมของกรมการขนส่งทางบก ดังมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ ๗

ตารางที่ ๗ การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก (โอกาสและอุปสรรค) ด้วยเครื่องมือ PESTEL Analysis

ปัจจัยภายนอก	โอกาส / อุปสรรค
<p>Political (การเมือง)</p>	<p>โอกาส</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความชัดเจนของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ทั้งการขนส่งสินค้า และการขนส่งผู้โดยสาร ที่มีคุณภาพ ประสิทธิภาพ ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ • นโยบายการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ โดยเฉพาะยานยนต์ไฟฟ้า • นโยบายการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการขนส่ง • นโยบายการพัฒนาระบบการให้บริการประชาชน โดยมุ่งสู่ความเป็นรัฐบาลดิจิทัล <p>อุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> • การเมืองไทยมีการต่อสู้แข่งขันระหว่างกลุ่มอำนาจที่เข้มข้น ส่งผลให้รัฐบาลมีเสถียรภาพลดลง • มาตรการการลดแพร่กระจายของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ของรัฐบาล ส่งผลให้ทุกภาคส่วนไม่สามารถดำเนินงานได้ตามปกติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้บริการขั้นพื้นฐานของภาครัฐ
<p>Economic (เศรษฐกิจ)</p>	<p>โอกาส</p> <ul style="list-style-type: none"> • พฤติกรรมนักท่องเที่ยวทั่วโลก เน้นด้านสุขภาพและสุขอนามัยเพิ่มขึ้นเป็นการท่องเที่ยวที่ปลอดภัยหลีกเลี่ยงคนพลุกพล่าน และท่องเที่ยวระยะใกล้มากขึ้น • แนวคิดเศรษฐกิจและสังคมแบบไร้สัมผัส (Contactless Economy and Society) ได้รับความนิยมและถูกพูดถึงควบคู่ไปกับวิถีชีวิตรูปแบบใหม่ (New Normal) • แนวคิดเรื่องเศรษฐกิจการแบ่งปัน (Sharing Economy) เริ่มเป็นที่รู้จักและใช้กันอย่างแพร่หลายมากขึ้น เห็นได้จากการมีธุรกิจขนส่งผู้โดยสารในประเทศไทย • รถไฟสายลาว-จีน ส่งผลให้รูปแบบและเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งกระทบการขนส่งระหว่างประเทศในเส้นทางระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน • ผู้บริโภคนิยมซื้อสินค้าผ่านช่องทางออนไลน์เพิ่มมากขึ้น ทำให้ความต้องการขนส่งแบบ Door-to-Door และ Last-mile Delivery เพิ่มมากขึ้น • ธุรกิจ Cold Chain Logistics มีแนวโน้มเติบโต โดยมีปัจจัยขับเคลื่อนหลักจากการขยายตัวของกลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม • ประเทศไทยมีหน่วยงานทางวิชาการและภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมาก • หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งขับเคลื่อนการพัฒนายานยนต์ไฟฟ้า เช่น การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (NECTEC) และสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) ได้ร่วมกันทำ “โครงการวิจัยพัฒนาชุดประกอบรถไฟฟ้าตัดแปลงและคู่มือการตัดแปลง (EV Kit &

ปัจจัยภายนอก	โอกาส / อุปสรรค
	<p>Blueprint Project)” ขึ้นโดยมีเป้าหมายที่ต้องการให้คนไทยสามารถดัดแปลงรถยนต์คันเก่าให้กลายเป็นรถยนต์ไฟฟ้าได้</p> <ul style="list-style-type: none"> • การปรับกระบวนการของภาครัฐเป็นดิจิทัลช่วยลดระยะเวลา และลดต้นทุนของประชาชน รวมไปถึงลดภาระงานเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานได้ <p>อุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> • ต้นทุนด้านการขนส่งของผู้ประกอบการมีแนวโน้มทรงตัวอยู่ในระดับสูง จากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้ผู้ประกอบการบางส่วนต้องแบกรับต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้น กลายเป็นปัจจัยหลักที่กระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจในระยะยาว • โครงสร้างต้นทุนขนส่งไทยยังสูงกว่าคู่แข่ง จากปัญหาโครงสร้างการขนส่งของไทยที่เน้นขนส่งทางถนน ซึ่งมีต้นทุนต่อระยะทางต่อตัน/ต่อกิโลกรัมที่สูงกว่าระบบรางและระบบการขนส่งทางน้ำ ส่งผลให้ต้นทุนขนส่งต่อ GDP ภาพรวมไทย • ผู้ผลิตและผู้ประกอบการยานยนต์ไม่สามารถปรับตัวให้เข้ากับมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่หน่วยงานราชการกำหนดได้อย่างทันที
<p>Social (สังคม)</p>	<p>โอกาส</p> <ul style="list-style-type: none"> • ประเทศไทยได้เข้าสู่สังคมสูงวัยมาตั้งแต่ปี ๒๕๔๘ และคาดการณ์ว่าจะกลายเป็นสังคมสูงวัยอย่างสมบูรณ์ ภายในปี ๒๕๖๖ • ช่วงวัยหรือเจเนอเรชันของคนที่แตกต่างกัน (Generation Gap) เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้คนมีมุมมอง ความคิด และความชอบแตกต่างกัน รวมถึงส่งผลให้คนแต่ละช่วงวัยมีพฤติกรรมใช้จ่ายใช้สอยที่แตกต่างกัน • สถานการณ์การระบาดของเชื้อไวรัสโควิด ๑๙ มีผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการใช้จ่ายใช้สอยของคน โดยหันมาใช้ธุรกิจบริการดิจิทัลมากขึ้น เช่น การซื้อสินค้าผ่านแอปพลิเคชันที่ทำให้ได้ง่ายและรวดเร็ว • การเปิดตัวยานยนต์ไฟฟ้านำเข้าทั้งคันในไทย โดยค่ายรถยนต์จากจีนในราคาที่พอจับต้องได้ ส่งผลให้ผู้บริโภคไทยมองว่ายานยนต์ไฟฟ้าเป็นเรื่องที่ใกล้ตัวมากขึ้นและจะเป็นตัวเลือกสำคัญในการซื้อรถในครั้งต่อไป <p>อุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความนิยมของการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากระบบการขนส่งสาธารณะปัจจุบันไม่ตอบโจทย์การเดินทางของประชาชน • ถึงแม้ว่าประชาชนและสังคมจะตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน แต่ไม่ปฏิบัติตาม • ประชาชนมีค่านิยมมาติดต่อกับราชการเพื่อรอรับเอกสารด้วยตนเองจึงมีปริมาณผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก เป็นภาระในการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก และอุปสรรคในการบริหารจัดการ

ปัจจัยภายนอก	โอกาส / อุปสรรค
Technology (เทคโนโลยี)	<p>โอกาส</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีด้านกำกับระบบการขนส่งทางถนน เช่น ปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence) และระบบ GPS เป็นต้น • ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีของยานพาหนะ เช่น ยานยนต์ไร้คนขับ (Autonomous Vehicle : AV) และระบบช่วยเหลือผู้ขับขี่ขั้นสูง (Advanced Driver Assistance System : ADAS) เป็นต้น <p>อุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> • การพัฒนาอย่างไม่หยุดนิ่งของเทคโนโลยี ได้สร้างแรงกระเพื่อมขนาดใหญ่ไปยังโลกธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งผู้ประกอบการรายเล็กไม่สามารถปรับตัวเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันได้ • ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีบางประเภทอาจจะไม่เหมาะกับบริบทประเทศไทย เช่น ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติแบบ ๑๐๐% (Fully Autonomous) อาจจะไม่สามารถนำมาใช้ใน ประเทศไทย เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้ เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานไม่รองรับ • ในปัจจุบันยานยนต์ไฟฟ้าในระดับราคาเทียบเท่าอีโคคาร์ (Eco-Car) ยังไม่สามารถวิ่งในระยะทางไกลได้ ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อความตั้งใจซื้อของประชาชน
Environment (สภาพแวดล้อม)	<p>โอกาส</p> <ul style="list-style-type: none"> • ประชาชนให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม เช่น การรับมือการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ผ่านการลดก๊าซเรือนกระจก รวมถึงปัญหา PM 2.5 ที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนทั่วประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่เป็นแหล่งกำลังซื้อรถยนต์ที่สำคัญที่สุดของประเทศ <p>อุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> • กรุงเทพมหานครและเมืองใหญ่หลายเมืองของไทย ยังประสบปัญหามลภาวะมลพิษที่เกิดจากเครื่องยนต์ของยานพาหนะสูงเกินเกณฑ์มาตรฐาน เช่น เขม่าควันดำ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไฮโดรคาร์บอน เป็นต้น เนื่องจากปริมาณการเดินทางที่หนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า - เย็น

ปัจจัยภายนอก	โอกาส / อุปสรรค
Legal (กฎหมาย)	<p>โอกาส</p> <ul style="list-style-type: none"> ประเทศไทยมีพระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยมีการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ และแผนอื่น ๆ เพื่อให้การดำเนินงานของภาครัฐมีความสอดคล้องและบูรณาการกัน อันจะนำไปสู่การบรรลุผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายและวิสัยทัศน์ของประเทศร่วมกัน ประเทศไทยมีระเบียบว่าด้วยการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่กำหนดให้หน่วยงานรัฐต้องมีการรายงานผลการดำเนินงานโครงการ/การดำเนินงานเข้าในระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (eMENSOCR) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อประมวลผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ชาติในภาพรวมของประเทศได้ <p>อุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> การปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศ มีความล่าช้า ไม่ทันต่อความต้องการและความคาดหวังของประชาชน และการเปลี่ยนแปลง ในการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง ยังไม่สามารถอนุญาตให้ผู้พิการทางสายตานำสุนัขนำทางขึ้นระบบรถโดยสารประจำทาง ในขณะที่ในระบบรถไฟฟ้า หรือรถไฟ สามารถอนุญาตให้ผู้พิการทางสายตานำสุนัขนำทางขึ้นไปด้วยได้ การบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยยังไม่ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ เนื่องจากการดำเนินการดังกล่าวต้องอาศัยอัตรากำลังค่อนข้างมาก

ที่มา : กองแผนงาน กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์

๒.๔.๒ การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน (จุดแข็งและจุดอ่อน) ด้วย McKinsey 7s Framework

McKinsey 7s Framework คือ กรอบแนวคิดที่ใช้พิจารณาและวางแผนเพื่อการกำหนดทิศทางการพัฒนาในองค์กร โดยพิจารณาจากความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆ ๗ ประการ ได้แก่ Strategy (กลยุทธ์) Structure (โครงสร้าง) Style (รูปแบบ) System (ระบบ) Staff (บุคคล) Skill (ทักษะ) และ Shared Value (ค่านิยมร่วม) ทั้งนี้ สรุปผลการวิเคราะห์ในภาพรวมของกรมการขนส่งทางบก ดังมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ ๘

ตารางที่ ๘ การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน (จุดแข็งและจุดอ่อน) ด้วย McKinsey 7s Framework

ปัจจัยภายใน	จุดแข็ง/ จุดอ่อน
Strategy (กลยุทธ์)	<p>จุดแข็ง</p> <ul style="list-style-type: none"> กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแล (Regulator) ระบบการขนส่งสาธารณะทางถนนแบบเบ็ดเสร็จ กรมการขนส่งทางบกมีแผนการพัฒนาศาสนาสนักขนส่งสินค้า แผนการสนับสนุนและการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการอย่างชัดเจน

ปัจจัยภายใน	จุดแข็ง/ จุดอ่อน
	<ul style="list-style-type: none"> • กรรมการขนส่งทางบกมีแผนการปฏิรูประบบรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง • กรรมการขนส่งทางบกมีเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) เป็นทุนสนับสนุนการดำเนินงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน • กรรมการขนส่งทางบกมีกลไกทางภาษีรถประจำปีที่สามารถช่วยส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยได้ • กรรมการขนส่งทางบกมีแนวโน้มที่ริเริ่มขยายช่องทางการให้บริการประชาชนทั่วไปและผู้ประกอบการขนส่งผ่านระบบดิจิทัลมากขึ้น <p>จุดอ่อน</p> <ul style="list-style-type: none"> • กรรมการขนส่งทางบกยังไม่มีแผนพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบการขนส่งครอบคลุมทุกพื้นที่ โดยเฉพาะแผนการพัฒนาการขนส่งสาธารณะในส่วนภูมิภาค • กรรมการขนส่งทางบกขาดความต่อเนื่องในการประชาสัมพันธ์รณรงค์การให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ • กรรมการขนส่งทางบกไม่มีฐานอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเอื้ออำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ ภายในสถานีขนส่งผู้โดยสารที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคเอกชนเป็นเจ้าของ • กรรมการขนส่งทางบกไม่มีฐานอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายในการกำกับ ดูแล ยานพาหนะส่วนบุคคลแบบเบ็ดเสร็จ • กรรมการขนส่งทางบกขาดการพัฒนางานให้บริการประชาชนในรูปแบบดิจิทัลอย่างครบวงจรทุกกระบวนการ • กรรมการขนส่งทางบกขาดการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีและการนำฐานข้อมูล Big Data มาใช้ประโยชน์ ในการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อใช้ในการดำเนินงานให้ทันสมัยและมีนวัตกรรม
<p>Structure (โครงสร้าง)</p>	<p>จุดแข็ง</p> <ul style="list-style-type: none"> • กรรมการขนส่งทางบกมีการทบทวนโครงสร้างองค์กรของสำนักการขนส่งผู้โดยสารและศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับการปรับบทบาทของการเป็น Regulator • กรรมการขนส่งทางบกมีหน่วยงานเฝ้าระวังรถที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่ตรวจพบจากระบบ GPS <p>จุดอ่อน</p> <ul style="list-style-type: none"> • กรรมการขนส่งทางบกยังไม่สามารถผลักดันให้เกิดโครงสร้างองค์กร ในส่วนของกองบริหารรถโดยสารประจำทางพื้นที่กรุงเทพมหานคร และศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS เพื่อปรับบทบาทของการเป็น Regulator ได้ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

ปัจจัยภายใน	จุดแข็ง/ จุดอ่อน
	<ul style="list-style-type: none"> • โครงสร้างของสำนักงานขนส่งจังหวัด มีภารกิจทั้งในเชิงพื้นที่ (Area) และในหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก (Function) ทำให้การขับเคลื่อนการดำเนินงานตามภารกิจสำคัญ อาจไม่เต็มประสิทธิภาพ
Style (รูปแบบ)	<p>จุดแข็ง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ผู้บริหารมีการประสานงานกับฝ่ายนโยบายอย่างใกล้ชิด และสามารถแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม • ผู้บริหารมีการประชุมมอบนโยบายเป็นประจำทุกสัปดาห์ และติดตามการดำเนินงานเป็นประจำทุกเดือน • กรมการขนส่งทางบกมีการบริหารอย่างกระจายอำนาจ มีกลไกสนับสนุนงานในทุกระดับพื้นที่ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ <p>จุดอ่อน</p> <ul style="list-style-type: none"> • กรมการขนส่งทางบกขาดความต่อเนื่องในการผลักดันการดำเนินงานสำคัญในบางเรื่อง เช่น การขับเคลื่อนมาตรฐาน Q Bus เป็นต้น
System (ระบบ)	<p>จุดแข็ง</p> <ul style="list-style-type: none"> • กรมการขนส่งทางบกมีระบบควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนสาธารณะที่ครบวงจร ตั้งแต่การออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง การกำกับให้เป็นไปตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง การรับเรื่องร้องเรียน การตรวจสภาพรถ และการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่ง • กรมการขนส่งทางบกมีระบบการให้บริการประชาชนที่สะดวก ผ่าน Web Application เช่น ระบบชำระภาษีรถประจำปีผ่านเว็บไซต์ และระบบการอบรมต่ออายุใบอนุญาตขับรถ เป็นต้น และ Mobile Application เช่น แอปพลิเคชันชำระภาษีรถประจำปี DLT Vehicle Tax และแอปพลิเคชันจองคิว DLT Smart Queue เป็นต้น • กรมการขนส่งทางบกมีฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรถ การจดทะเบียน ผู้ประกอบการ และอุบัติเหตุทางถนน • กรมการขนส่งทางบกมีการบูรณาการกับหน่วยงานภายนอกและภาคีเครือข่าย เพื่อดำเนินงานขับเคลื่อนภารกิจให้บรรลุเป้าหมาย • กรมการขนส่งทางบกมีการเปิดเผยข้อมูลสถิติ ผ่าน https://web.dlt.go.th/statistics <p>จุดอ่อน</p> <ul style="list-style-type: none"> • กรมการขนส่งทางบกขาดการใช้ประโยชน์ระบบสารสนเทศเชิงภูมิศาสตร์ (Geographic Information System : GIS) อย่างมีประสิทธิภาพ • กรมการขนส่งทางบกขาดกลไกการเก็บข้อมูลระบบการขนส่งผู้โดยสารทุกประเภท โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทาง

ปัจจัยภายใน	จุดแข็ง/ จุดอ่อน
	<ul style="list-style-type: none"> • กรรมการขนส่งทางบกมีระบบการให้บริการประชาชน ผ่าน Mobile Application จำนวนมาก แต่ขาดการบูรณาการเชื่อมโยงกัน
Staff (บุคลากร)	<p>จุดแข็ง</p> <ul style="list-style-type: none"> • กรรมการขนส่งทางบกมีผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านตามภารกิจหลักภายใต้หน่วยงานในสังกัด ได้แก่ สำนักการขนส่งผู้โดยสาร สำนักการขนส่งสินค้า สำนักวิศวกรรมยานยนต์ และสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก <p>จุดอ่อน</p> <ul style="list-style-type: none"> • กรรมการขนส่งทางบกขาดผู้มีศักยภาพในสาขาที่ขาดแคลน เช่น วิศวกรด้านยานยนต์ไฟฟ้า นักวิเคราะห์ข้อมูล เป็นต้น
Skill (ทักษะ)	<p>จุดแข็ง</p> <ul style="list-style-type: none"> • กรรมการขนส่งทางบกมีแผนการพัฒนาศักยภาพกรรมการขนส่งทางบก โดยเน้นการฝึกอบรม การสัมมนา การบรรยาย การประชุมเชิงปฏิบัติการ การจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ โดยมีทั้งจัดขึ้นโดยกรรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานภายนอก ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในรูปแบบออนไลน์และออฟไลน์ <p>จุดอ่อน</p> <ul style="list-style-type: none"> • บุคลากรส่วนใหญ่มีทักษะการปฏิบัติงานในลักษณะงานบริการ แต่ยังขาดแคลนผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เช่น การวางแผนการขนส่ง และด้าน Big Data เป็นต้น • กรรมการขนส่งทางบกขาดการบริหารจัดการความรู้ ยังไม่สามารถนำมาพัฒนาเป็นนวัตกรรมที่ใช้ร่วมกันขององค์กรได้
Shared Value (คุณค่าที่มีร่วมกัน)	<p>จุดแข็ง</p> <ul style="list-style-type: none"> • กรรมการขนส่งทางบกมีค่านิยม “ONE DLT” ในการให้บริการและนำสู่การพัฒนาเป็นวัฒนธรรมองค์กรซึ่งเป็นรากฐานของระบบการบริหาร และวิธีการปฏิบัติของบุคลากรและผู้บริหารภายในองค์กร <p>จุดอ่อน</p> <ul style="list-style-type: none"> • ค่านิยม “ONE DLT” ยังขาดเรื่องการใช้ประโยชน์จากฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ของกรรมการขนส่งทางบก

ที่มา : กองแผนงาน กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์

๒.๕ การกำหนดทิศทางการพัฒนาของกรมการขนส่งทางบก

การกำหนดทิศทางการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ประยุกต์ใช้หลักการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ด้วยเครื่องมือ TOWS Matrix โดยนำผลการประเมินสภาพแวดล้อมตามข้อ ๒.๔ ด้วยเครื่องมือ SWOT Analysis PESTEL Analysis และ McKinsey 7s Framework มาประกอบการวิเคราะห์ ดังมีรายละเอียดแนวทางการพัฒนาที่กรมการขนส่งทางบกควรให้ความสำคัญในช่วง ๕ ปี จำแนกตามภารกิจของกรมการขนส่งทางบกใน ๕ ด้าน ดังนี้

๒.๕.๑ ด้านการขนส่งผู้โดยสาร โดยที่กรมการขนส่งทางบกควรปฏิรูประบบการขนส่งสาธารณะทั้งระบบ ทั้งระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด และระบบรถสาธารณะ เพื่อให้ระบบขนส่งสาธารณะ มีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน โดยมีประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ ดังนี้

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

(๒) **การขับเคลื่อนระบบรถโดยสารสาธารณะ** ควรดำเนินการปฏิรูปทั้งระบบ เช่น การประชาสัมพันธ์ การพัฒนาเส้นทาง เป็นต้น โดยเฉพาะเขตเมืองในภูมิภาค เนื่องจากยังไม่มีแผนดำเนินงานโดยศึกษารูปแบบการวางบทบาทให้ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และพิจารณานำเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๖๒ เนื่องจากในปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกจะใช้ระบบคัดเลือกผู้ประกอบการในเชิงพาณิชย์ โดยไม่ได้คำนึงถึงการจัดการระบบการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานให้กับประชาชน ประกอบกับในบางพื้นที่ก็ยังไม่มียุทธศาสตร์ให้บริการประชาชน ส่งผลให้ไม่ตอบสนองความต้องการเดินทางของประชาชน และเป็นการผลักภาระให้ประชาชนใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล เช่น รถจักรยานยนต์ เป็นต้น ทั้งนี้ มีกรณีศึกษาที่น่าสนใจที่เกี่ยวข้อง เช่น จังหวัดภูเก็ตที่จัดการระบบขนส่งสาธารณะให้บริการประชาชน ทั้งที่ประสบภาวะขาดทุน แต่ก็ยังสามารถให้บริการได้ เป็นต้น

นอกจากนี้ ควรส่งเสริมให้ภาคเอกชนที่มีศักยภาพเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ดังจะเห็นได้จากจังหวัดใหญ่ ๆ เช่น จังหวัดขอนแก่น ที่ภาคเอกชนรวมกลุ่มกันเป็นกลุ่มขอนแก่นพัฒนาเมือง ในการพัฒนาพื้นที่โดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นตัวนำ หรือจังหวัดอุบลราชธานีที่มีแนวคิดในการจัดการระบบการขนส่งสาธารณะให้บริการประชาชนโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย โดยนำรายได้ที่ได้จากการขายโฆษณาบนรถมาสนับสนุนการดำเนินงาน เป็นต้น

(๓) การกำกับ ดูแล ควบคุม เน้นการศึกษาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการขนส่ง ผู้โดยสาร เพื่อเป็นกรอบการพัฒนาด้านการขนส่งผู้โดยสารในภาพรวมของกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

(๔) ศักยภาพผู้ประกอบการขนส่ง ควบคุม เน้นการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่ง ผู้โดยสารเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพของรถโดยสารสาธารณะ

(๕) เทคโนโลยี ควบคู่ศึกษาและพัฒนากระบวนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งด้วยรถโดยสาร สาธารณะ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบายและการดำเนินงาน โดยฐานข้อมูลดังกล่าวต้องเป็นข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ที่สามารถใช้ในการกำหนดนโยบาย บริหารจัดการ กำกับดูแลตามอำนาจหน้าที่และเป็นเครื่องมือ สนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และสามารถลดอัตราค่าล่วงได้ เช่น การพัฒนาระบบ GPS ให้สามารถแจ้งเตือนผู้ประกอบการขนส่ง ในกรณีพนักงานขับรถกระทำความผิดได้ เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นตามมาได้อย่างทันท่วงที และการพัฒนาฐานข้อมูลที่สามารถระบุรูปแบบความต้องการ การเดินทางของผู้โดยสาร (Travel Demand Model) เป็นต้น นอกจากนี้ ควรพัฒนาศูนย์รวมข้อมูลการขนส่ง ผู้โดยสารสาธารณะ และเปิดเผยข้อมูล เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์ได้ โดยอาจพิจารณาสร้างพันธมิตรในการแบ่งปันข้อมูลระหว่างกัน เพื่อลดภาระในการพัฒนาของหน่วยงาน

๒.๕.๒ ด้านการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ โดยที่กรมการขนส่งทางบกควรสานต่อความสำเร็จของการดำเนินงานที่ผ่านมา เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้ โดยมีประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ ดังนี้

(๑) สถานีขนส่งสินค้า ควบคู่พัฒนาให้สอดคล้องกับความต้องการการขนส่งสินค้าตามแนวพื้นที่ที่มี ศักยภาพ รวมถึงควรบูรณาการ เชื่อมโยงการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างไร้รอยต่อ และอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้านานาชาติระหว่างประเทศ ทั้งนี้ ควรให้ความสำคัญกับโครงการที่เปิดโอกาสเอกชนร่วมลงทุนกับภาครัฐก่อน (Public Private Partnership : PPP) และควรเตรียมความพร้อมให้สถานีสั่งสินค้าให้สามารถรองรับและ สนับสนุนการใช้พลังงานสะอาดและมีประสิทธิภาพ

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

(๓) ศักยภาพผู้ประกอบการขนส่ง ควบคู่ขยายผลมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) และมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเข้าสู่ระบบดังกล่าวมากขึ้น หรือการปรับปรุง กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างสิทธิประโยชน์ อำนวยความสะดวก และลดขั้นตอนการติดต่อกับราชการให้ ผู้ประกอบการที่ได้รับมาตรฐาน นอกจากนี้ ควรส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วย จัดการระบบการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(๔) เทคโนโลยี ควรนำข้อมูลที่กรมการขนส่งทางบกมีมาวิเคราะห์ให้เกิดประโยชน์ทั้งต่อกรมการขนส่งทางบก และผู้ประกอบการขนส่งสินค้า รวมถึง ควรพัฒนาระบบวิเคราะห์ข้อมูลการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศ

(๕) องค์กรความรู้ ควรศึกษาองค์ความรู้ด้านการขนส่งสินค้าให้สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์โลก เพื่อเป็นแนวทางประกอบการกำหนดนโยบายและการดำเนินงานในอนาคต

๒.๕.๓ ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยที่กรมการขนส่งทางบกควรดำเนินการเดินทางทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนน มีความปลอดภัย โดยมีประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ ดังนี้

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

(๒) มาตรฐานใบอนุญาตขับรถ ควรเร่งรัดยกระดับมาตรฐานใบอนุญาตขับรถเพื่อพัฒนาคุณภาพผู้ขับขี่ให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด นอกจากนี้ ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนา ยกระดับ ผู้ขับรถให้เป็นผู้ขับขี่

(๓) มาตรฐานยานพาหนะ ควรพัฒนามาตรฐานขั้นต่ำของยานพาหนะและมาตรฐานการตรวจสภาพรถให้เป็นไปตามมาตรฐาน พร้อมหรือร่วมกับผู้เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด เพื่อให้สามารถดำเนินการตามแนวทางที่กำหนด

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

(๕) การบังคับใช้กฎหมาย ควรเพิ่มประสิทธิภาพในการการบังคับใช้กฎหมาย และร่วมมือกับภาคีเครือข่าย และประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

(๖) เทคโนโลยี ควรพัฒนานวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ และเครื่องมืออุปกรณ์มาใช้ในกระบวนการด้านความปลอดภัย และบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงควรพัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน และบูรณาการร่วมกับข้อมูลอื่น เพื่อวิเคราะห์และประมวลผลอุบัติเหตุ

(๗) องค์กรความรู้ ควรศึกษาองค์ความรู้ใหม่ ๆ และพัฒนาค้นคว้าข้อมูลความปลอดภัยทางถนนที่เข้าถึงได้ง่าย เพื่อนำไปสู่การต่อยอดองค์ความรู้ และการจัดการความรู้อย่างเป็นระบบ

๒.๕.๔ ด้านลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยที่กรมการขนส่งทางบกควรมุ่งเน้นการสร้างมาตรฐานใหม่ตามสากล ให้เกิดการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ ดังนี้

(๑) **มาตรฐานสิ่งแวดล้อม** ควรเน้นการกำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้าของยานพาหนะทุกประเภท และกำหนดหลักเกณฑ์มลพิษของยานพาหนะให้เป็นไปตามค่าเกณฑ์มาตรฐานที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมประกาศกำหนด

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

(๓) **การส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า** ควรจูงใจประชาชนให้เปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้าผ่านมาตรการต่าง ๆ เช่น การกำหนดนโยบายและสนับสนุนให้มีรถโดยสารสาธารณะที่เป็นยานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น การลดอัตราภาษีรถประจำปีสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า เป็นต้น

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

๒.๕.๕ ด้านการบริการประชาชนและเพิ่มประสิทธิภาพภาครัฐ โดยที่กรมการขนส่งทางบกควรปรับเปลี่ยนกระบวนการให้เป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น เพื่อการให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม โดยมีประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ ดังนี้

(๑) **คุณภาพการให้บริการ** ควรพิจารณาเร่งรัดการทบทวนกระบวนการที่ต้องมีการปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัล โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณาเอกสารที่ไม่จำเป็นต้องการให้บริการ หรือปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการดำเนินงานที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ รวมถึงสื่อสารการใช้ระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง เพื่อเปลี่ยนพฤติกรรมประชาชนสู่การใช้ระบบดิจิทัล

(๒) **ระบบงานภายใน** ควรพัฒนาและปรับปรุงด้วยการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับ ดูแล และสนับสนุนการปฏิบัติงาน เพื่อลดภาระงานของเจ้าหน้าที่ ตามแผนสถาปัตยกรรมองค์กร และแผนปฏิบัติการดิจิทัล ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก

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

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

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

(๖) กฎหมาย ควรทบทวน พัฒนา และปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย ติดตามและประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย โดยเฉพาะกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตให้ผู้พิการทางสายตานำสัตว์นำทางติดตัวไปในรถโดยสารสาธารณะหรือสถานที่ต่าง ๆ

๒.๖ การรับฟังความคิดเห็นจากกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย

กรมการขนส่งทางบกได้ตระหนักถึงความสำคัญของกระบวนการมีส่วนร่วมของกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน จึงจัดให้มีการประชุมเชิงปฏิบัติการรับฟังความคิดเห็นต่อกรอบแผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก จำนวน ๒ ครั้ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อกรอบแผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบกตามภารกิจในแต่ละด้าน ซึ่งข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากการประชุม ได้นำไปเป็นกรอบแนวทางในการปรับปรุง (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ ให้มีความสมบูรณ์และสอดคล้องกับความต้องการของผู้ที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ มีสาระสำคัญของการประชุม ดังนี้

สรุปสาระสำคัญของการประชุม โดยที่กรมการขนส่งทางบกได้รวบรวม และประมวลผลความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่ได้แสดงความคิดเห็นผ่านช่องทางต่าง ๆ ทั้งในห้องประชุม ข้อความแชทผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting การกรอกข้อมูลผ่าน Google Form หรือตามแบบฟอร์มที่กำหนด รวมทั้งการส่งข้อความผ่านทางอีเมล ซึ่งมีรายละเอียดประเด็นพัฒนาสำคัญที่ควรมีการพิจารณาตามภาคผนวก ฉ. และสามารถสรุปสาระสำคัญ จำแนกตามภารกิจของกรมการขนส่งทางบกใน ๕ ด้าน ดังนี้

(๑) ด้านการขนส่งผู้โดยสาร

○ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

◆ การพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารควรส่งเสริมคนพิการและผู้สูงอายุให้สามารถเข้าถึง และใช้ประโยชน์จากการบริการขนส่งสาธารณะ ตามหลักการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล (Universal Design) และรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง

◆ การก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร ควรพิจารณาพื้นที่ที่ประชาชนเข้าถึงได้สะดวก และมีการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน

○ การควบคุม กำกับ ดูแล

◆ ควรมีแนวทางอุดหนุน ช่วยเหลือระบบการขนส่งผู้โดยสาร ร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

◆ ควรมีแนวทางให้ผู้ประกอบการขนส่งรูปแบบเดิม สามารถแข่งขันร่วมกับการขนส่งรูปแบบใหม่อย่างเป็นธรรม และความเป็นไปได้ในการสร้างเครือข่ายพันธมิตรของผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารในการใช้ทรัพยากรร่วมกัน เพื่อลดต้นทุนประกอบการ

- ◆ ควรมีแผนการส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารที่ครอบคลุมทั้งผู้ประกอบการขนาดใหญ่และขนาดเล็ก

- ◆ ควรมีการพัฒนาแอปพลิเคชันข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะให้เชื่อมโยงกับแผนที่ หรือระบบ GPS และระบบนับจำนวนผู้โดยสาร

(๒) ด้านการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์

○ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

- ◆ การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า ควรที่จะช่วยส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่การขนส่งทางรางและทางน้ำอย่างไร้รอยต่อ (Seamless) และมีการบูรณาการแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบก ร่วมกับแผนพัฒนาศูนย์รวบรวม เปลี่ยนถ่าย และกระจายสินค้าของหน่วยงานอื่น เพื่อวางแผนพัฒนาให้เกิดความเชื่อมโยงในระดับประเทศ และควรมีการบริหารจัดการจราจรของสถานีขนส่งสินค้าให้เกิดความคล่องตัว

○ การควบคุม กำกับ ดูแล

- ◆ การขนส่งทางถนนต้องมีความสะดวก ปลอดภัย ตรงต่อเวลา และมีราคาที่เหมาะสม โดยกรมการขนส่งทางบกต้องมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด

- ◆ ควรพิจารณาแนวทางส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าใช้ระบบ GPS ในการควบคุมการขนส่งให้ปลอดภัย โดยที่ผู้ประกอบการขนส่งไม่ต้องลงทุนเอง และกำหนดแนวทางส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ให้สามารถใช้ทรัพยากรต่าง ๆ ร่วมกัน เพื่อให้ลดต้นทุนประกอบการ

(๓) ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

○ คนขับขีปลอดภัย

- ◆ ควรพิจารณาการยกเลิกใบอนุญาตขับรถตลอดชีพ และการแยกประเภทใบอนุญาตขับรถเฉพาะยานพาหนะเสี่ยง

- ◆ ควรมุ่งเน้นให้ผู้มีรถจักรยานยนต์ทุกคน ต้องมีใบอนุญาตขับรถ

- ◆ จัดทำและติดตามผลโครงการด้านความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ และกลุ่มเยาวชนในสถานศึกษามากขึ้น

○ ยานพาหนะปลอดภัย

- ◆ ควรมีการปรับปรุงโปรแกรมการตรวจสอบสภาพรถระบบ ตรอ. ออนไลน์ ให้มีความเสถียร

- ◆ ควรพิจารณาถึงการนำเทคโนโลยีตรวจจับลักษณะยานยนต์ มาใช้ในการป้องกันการโจรกรรมยานยนต์ รวมไปถึงการป้องกันการนำไปก่อวินาศกรรมในพื้นที่ ๓ จังหวัดชายแดนภาคใต้

○ การควบคุม กำกับ ดูแล

- ◆ ควรส่งเสริมผู้ประกอบการเข้าสู่ระบบ Q Mark และ Q Cold Chain และพิจารณาการเข้าสู่ระบบให้เป็นภาคบังคับ เพื่อให้สอดคล้องกับการรองรับกฎหมายการจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัย

- ◆ ควรทบทวนระเบียบ จุดคุ้มทุน และค่าตอบแทนที่เกี่ยวข้องกับ ตรอ. ให้มีความเหมาะสม และการออกประกาศ/ระเบียบ ควรเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการด้วย

(๔) ด้านการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

- กำกับ ติดตาม ดูแล เพื่อลดการปล่อยมลพิษจากภาคการขนส่งทางถนน
 - ◆ ควรพิจารณาระบบ On-board Diagnostics (OBD) มาใช้ในการตรวจสอบสภาพรถ
 - ◆ ควรประสานความร่วมมือกับกรมธุรกิจพลังงาน ในการเก็บข้อมูลการใช้เชื้อเพลิงของยานพาหนะแต่ละคัน เพื่อใช้ในการคำนวณปริมาณการปลดปล่อยมลพิษ/ก๊าซเรือนกระจก เนื่องจากในการวิเคราะห์ระดับที่สูงขึ้น ต้องใช้ข้อมูลเฉพาะของยานพาหนะแต่ละคัน เช่น อายุรถ การตรวจสอบสภาพ ระยะเวลาการใช้งาน และเชื้อเพลิงที่ใช้ มาวิเคราะห์ร่วม ซึ่งจะทำให้เห็นภาพรวมของประเทศว่าสามารถลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพิ่มขึ้น หรือลดลงในภาคการขนส่งอย่างแท้จริง
- การสนับสนุน/ส่งเสริมนโยบายยานยนต์ไฟฟ้า
 - ◆ ควรมีอัตราภาษีรถประจำปีในระดับที่น่าดึงดูด หรือจูงใจให้ประชาชนเกิดความสนใจที่จะเปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้า
 - ◆ ควรเตรียมมาตรการช่วยเหลือและสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่งรายย่อยในการปรับตัวมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในการประกอบการขนส่ง เนื่องจากขาดเงินทุน ความรู้ในการปรับตัว และการดูแลรักษา ยานยนต์ไฟฟ้า
 - ◆ ควรกำหนดให้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยเชิงป้องกัน (Active Safety) เช่น ระบบแจ้งเตือน หรือหยุดและชะลอความเร็วอัตโนมัติเมื่อเข้าใกล้สิ่งกีดขวาง เป็นต้น

(๕) ด้านการบริการประชาชนและเพิ่มประสิทธิภาพภาครัฐ

- บริการประชาชน
 - ◆ ควรคำนึงถึงความสามารถในการเข้าถึงเทคโนโลยีของประชาชน และควรปรับทุกขั้นตอนทำงานแบบดิจิทัลอย่างแท้จริง
- บริหารจัดการองค์กร
 - ◆ ควรให้ความสำคัญในการขับเคลื่อนเกี่ยวกับการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Personal Data Protection) เนื่องจากกรมการขนส่งทางบกมีข้อมูลเป็นจำนวนมาก
 - ◆ ควรพัฒนาบุคลากรให้สอดคล้องกับภารกิจและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง เช่น การพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ในเรื่องของการตรวจสอบสภาพสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า เป็นต้น
- กฎหมาย
 - ◆ ควรมีระบบในการตรวจสอบการใช้อุปกรณ์สำหรับยึดตู้บรรทุกสินค้า (Twist-lock) และกำหนดบทลงโทษให้ชัดเจน

ส่วนที่ ๓


ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ
ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภารกิจกรมการขนส่งทางบก

ในกระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ได้พิจารณาสภาพแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานอย่างรอบด้าน และการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ทั้งในระดับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และภาควิชาการ ดังที่ได้กล่าวไว้ในส่วนที่ ๒ นอกจากนี้ ยังได้พิจารณาถึงความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ประกอบด้วยแผนระดับที่ ๑ คือ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๐) แผนระดับที่ ๒ ได้แก่ แผนแม่บท ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ และ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ และแผนระดับที่ ๓ ได้แก่ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ประกอบกับการพิจารณาถึงความสอดคล้องของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน และแนวนโยบายแห่งรัฐ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้



๓.๑ แผนระดับที่ ๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

แผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก มีความสอดคล้องหลักกับ ยุทธศาสตร์ชาติที่ ๒ การสร้างความสามารถในการแข่งขัน และมีความสอดคล้องรองกับยุทธศาสตร์ชาติที่ ๕ การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และยุทธศาสตร์ที่ ๖ การปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ดังมีเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องสรุปได้ตามตารางที่ ๙ - ๑๐ ดังนี้

ตารางที่ ๙ ความสอดคล้องหลักกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

ยุทธศาสตร์ชาติ (หลัก)	เป้าหมาย
 <p>ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างความสามารถในการแข่งขัน</p>	<ul style="list-style-type: none"> เป้าหมาย : ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

ตารางที่ ๑๐ ความสอดคล้องรองกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)



ยุทธศาสตร์ชาติ (รอง)	เป้าหมาย
 <p>ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</p>	<ul style="list-style-type: none"> เป้าหมาย : ใช้ประโยชน์และสร้างการเติบโต บนฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้สมดุลภายในขีดความสามารถของระบบนิเวศ
 <p>ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ</p>	<ul style="list-style-type: none"> เป้าหมายที่ ๑ : ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่าง สะดวก รวดเร็ว โปร่งใส เป้าหมายที่ ๒ : ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ

๓.๒ แผนระดับที่ ๒



แผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก มีความสอดคล้องกับแผนระดับที่ ๒ ซึ่งเป็นแผนที่สอดคล้องกับแผนระดับที่ ๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๐) ได้แก่ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ และ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ โดยมีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

๓.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ โดยมีความสอดคล้องหลักกับประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล และความสอดคล้องรองกับประเด็นที่ ๑ ความมั่นคง ประเด็นที่ ๕ การท่องเที่ยว ประเด็นที่ ๙ เขตเศรษฐกิจพิเศษ ประเด็นที่ ๑๘ การเติบโตอย่างยั่งยืน ประเด็นที่ ๒๐ การบริการประชาชน และประสิทธิภาพภาครัฐ และประเด็นที่ ๒๒ กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม สรุปรได้ตามตารางที่ ๑๑ - ๑๒ ดังนี้


ตารางที่ ๑๑ ความสอดคล้องหลักกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

แผนระดับที่ ๑	แผนระดับที่ ๒ (แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ)	
	ระดับประเด็น	ระดับแผนย่อย
 <p>Z ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้าง ความสามารถ ในการแข่งขัน</p>	 <p>Y2 แผนแม่บทฯ : ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล</p> <ul style="list-style-type: none"> เป้าหมาย : ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น 	<p>Y1 แผนแม่บทย่อย : ๗.๑ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์</p> <ul style="list-style-type: none"> เป้าหมาย : ๕ เป้าหมาย <ol style="list-style-type: none"> (๑) การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น (๒) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น (๓) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง (๔) การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น (๕) ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

ตารางที่ ๑๒ ความสอดคล้องรองกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

แผนระดับที่ ๑	แผนระดับที่ ๒ (แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ)	
	ระดับประเด็น	ระดับแผนย่อย
 <p>Z ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้าง ความสามารถ ในการแข่งขัน</p>	 <p>Y2 แผนแม่บทฯ : ประเด็นที่ ๕ การท่องเที่ยว</p> <ul style="list-style-type: none"> เป้าหมาย : ความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยดีขึ้น 	<p>Y1 แผนแม่บทย่อย : ๕.๖ การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว</p> <ul style="list-style-type: none"> เป้าหมาย : โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว มีคุณภาพและมาตรฐานดีขึ้น

แผนระดับที่ ๑	แผนระดับที่ ๒ (แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ)	
	ระดับประเด็น	ระดับแผนย่อย
 <p>Z ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้าง ความสามารถ ในการแข่งขัน</p>	 <p>Y2 แผนแม่บทฯ : ประเด็นที่ ๙ เขต เศรษฐกิจพิเศษ</p> <ul style="list-style-type: none"> เป้าหมาย : การลงทุนในพื้นที่เขต เศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น 	<p>Y1 แผนแม่บทย่อย : ๙.๓ การพัฒนาเขต เศรษฐกิจพิเศษชายแดน</p> <ul style="list-style-type: none"> เป้าหมาย : (๑) การลงทุนในเขตพัฒนา เศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น
	 <p>Y2 แผนแม่บทฯ : ประเด็นที่ ๑ ความมั่นคง</p> <ul style="list-style-type: none"> เป้าหมาย : ประเทศชาติมีความมั่นคง ในทุกมิติ และทุกระดับเพิ่มขึ้น 	<p>Y1 แผนแม่บทย่อย : ๑.๑ การรักษาความ สงบภายในประเทศ</p> <ul style="list-style-type: none"> เป้าหมาย : ประชาชนมีความมั่นคง ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินเพิ่มขึ้น
 <p>Z ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การสร้างการเติบโต บนคุณภาพชีวิตที่ เป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม</p>	 <p>Y2 แผนแม่บทฯ : ประเด็นที่ ๑๘ การเติบโต อย่างยั่งยืน</p> <ul style="list-style-type: none"> เป้าหมาย : สภาพแวดล้อมของ ประเทศไทยมีคุณภาพดีขึ้นอย่างยั่งยืน 	<p>Y1 แผนแม่บทย่อย :</p> <p>๑๘.๓ การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบน สังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ</p> <p>๑๘.๔ การจัดการมลพิษที่มีผลกระทบต่อ สิ่งแวดล้อม และสารเคมีในภาคเกษตร ทั้งระบบให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล</p> <ul style="list-style-type: none"> เป้าหมาย : ๒ เป้าหมาย (๑) การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของ ประเทศไทยลดลง (๒) คุณภาพอากาศ เสี่ยง และความ สิ้นเปลืองอยู่ระดับมาตรฐานของประเทศไทย
 <p>Z ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การปรับสมดุลและ พัฒนาระบบการ บริหารจัดการ ภาครัฐ</p>	 <p>Y2 แผนแม่บทฯ : ประเด็นที่ ๒๐ การ บริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ</p> <ul style="list-style-type: none"> เป้าหมาย : ๒ เป้าหมาย (๑) บริการของรัฐมีประสิทธิภาพและมี คุณภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ (๒) ภาครัฐมีการดำเนินการที่มี ประสิทธิภาพ ด้วยการนำนวัตกรรม เทคโนโลยี มาประยุกต์ใช้ 	<p>Y1 แผนแม่บทย่อย :</p> <p>๒๐.๑ บริการภาครัฐได้รับการ ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น</p> <p>๒๐.๓ การปรับสมดุลภาครัฐ</p> <ul style="list-style-type: none"> เป้าหมาย : ๒ เป้าหมาย (๑) งานบริการภาครัฐที่ปรับเปลี่ยน เป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น (๒) เปิดโอกาสให้ภาคส่วนต่าง ๆ มีส่วน ร่วมในการจัดบริการสาธารณะและกิจกรรม สาธารณะอย่างเหมาะสม

แผนระดับที่ ๑	แผนระดับที่ ๒ (แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ)	
	ระดับประเด็น	ระดับแผนย่อย
	 <p>Y2 แผนแม่บทฯ : ประเด็นที่ ๒๒ กฎหมาย และกระบวนการยุติธรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> เป้าหมาย : กฎหมายเป็นเครื่องมือให้ทุกภาคส่วนได้ประโยชน์จากการพัฒนาประเทศอย่างเท่าเทียม และเป็นธรรม 	<p>Y1 แผนแม่บทย่อย : ๒๒.๑ การพัฒนากฎหมาย</p> <ul style="list-style-type: none"> เป้าหมาย : กฎหมายไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาภาครัฐและภาคเอกชนอยู่ภายใต้กรอบกฎหมายที่มุ่งให้ประชาชนในวงกว้างได้รับประโยชน์จากการพัฒนาประเทศโดยทั่วถึง


X โครงการสำคัญ ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ บนฐานข้อมูลเชิงประจักษ์ และมีการวิเคราะห์ห่วงโซ่ประกอบและปัจจัยตาม “ห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย” (Final Value Chain Thailand : FVCT) เพื่อขับเคลื่อนและบรรลุเป้าหมาย


แผนระดับที่ ๒ ๓.๒.๒ แผนการปฏิรูปประเทศ

๓.๒.๒ แผนการปฏิรูปประเทศ โดยมีความสอดคล้องใน ๔ ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน และด้านกฎหมาย สรุปลได้ตามตารางที่ ๑๓ ดังนี้

ตารางที่ ๑๓ ความสอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศ

แผนการปฏิรูปประเทศ	กิจกรรมปฏิรูปฯ (Big Rock)	เป้าหมาย
 <p>(๕) ด้านเศรษฐกิจ</p> <p>ด้านที่ ๑ : การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ</p> <p>๑.๒ การรวมกลุ่มในภูมิภาค</p> <ul style="list-style-type: none"> พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศและภูมิภาค 	<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมปฏิรูปที่ ๔ การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค (Regional Trading/Investment Center) ประเด็นที่ ๑ พัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) 	<ul style="list-style-type: none"> เป้าหมาย : ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนในภูมิภาค
 <p>(๖) ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม</p>	<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมปฏิรูปที่ ๔ ปฏิรูประบบการบริหารจัดการเขตควบคุมมลพิษ กรณีเขตควบคุมมลพิษมาบตาพุด 	<ul style="list-style-type: none"> เป้าหมาย : ๒ เป้าหมาย ๑. ควบคุม ลด และขจัดมลพิษที่เกินค่ามาตรฐาน ๒. การยกเลิกประกาศเขตควบคุมมลพิษมาบตาพุด

แผนการปฏิรูปประเทศ	กิจกรรมปฏิรูปฯ (Big Rock)	เป้าหมาย
 <p>(๒) ด้านการบริหาร ราชการแผ่นดิน</p>	<p>กิจกรรมปฏิรูปที่ ๑ ปรับเปลี่ยนรูปแบบการบริหารงานและการบริการภาครัฐไปสู่ระบบดิจิทัล</p>	<p>● เป้าหมาย : ๒ เป้าหมาย</p> <p>๑. ภาครัฐพัฒนาสู่การเป็นองค์กรขีดสมรรถนะสูงเทียบเท่ามาตรฐานสากลสามารถปรับเปลี่ยนได้อย่างคล่องตัวตามบริบทและสภาพการณ์ที่แปรเปลี่ยนอย่างรวดเร็วและเป็นพลวัตในยุคชีวิตวิถีใหม่ (New Normal) เป็นภาครัฐเพื่อประชาชนและขับเคลื่อนโดยความต้องการและการมีส่วนร่วมของ ภาคเอกชน สังคม ชุมชน และประชาชน อย่างแท้จริง</p> <p>๒. ประชาชน และทุกภาคส่วน มีความเชื่อมั่นและไว้วางใจในการทำงานของภาครัฐ</p>
	<p>กิจกรรมปฏิรูปที่ ๒ จัดโครงสร้างองค์กร และระบบงานภาครัฐให้มีความยืดหยุ่น คล่องตัว และเปลี่ยนแปลงได้ตามสถานการณ์</p>	<p>● เป้าหมาย : โครงสร้างและระบบการบริหารราชการของส่วนราชการระดับกระทรวงและกรม มีความยืดหยุ่น คล่องตัว ทันทต่อการเปลี่ยนแปลง สามารถบูรณาการระบบงาน เงิน คน ได้อย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับนโยบายของรัฐและสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนและประโยชน์สูงสุดของประเทศ</p>
	<p>กิจกรรมปฏิรูปที่ ๓ ปรับเปลี่ยนการบริหารทรัพยากรบุคคลภาครัฐสู่ระบบเปิด เพื่อให้ได้มาและรักษาไว้ซึ่งคนเก่ง ดีและมีความสามารถอย่างคล่องตัว ตามหลักคุณธรรม</p>	<p>● เป้าหมาย : ๒ เป้าหมาย</p> <p>๑. ภาครัฐสามารถบริหารจัดการกำลังคนได้อย่างมีเอกภาพมีประสิทธิภาพและความคล่องตัว สามารถสรรหารักษา เคลื่อนย้าย และใช้ประโยชน์กำลังคนให้ตรงกับความรู้ความสามารถ เพื่อตอบสนองต่อการพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว</p> <p>๒. ส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐมีการวางแผน กำลังคน เพื่อให้การใช้อัตรากำลังเกิดประสิทธิภาพสูงสุด และไม่ก่อให้เกิดภาระผูกพัน ด้านงบประมาณภาครัฐในระยะยาว</p>
	<p>กิจกรรมปฏิรูปที่ ๔ สร้างความเข้มแข็งในการบริหารราชการในระดับพื้นที่ โดยการมีส่วนร่วมของประชาชน</p>	<p>● เป้าหมาย : สร้างความเข้มแข็งของระบบการบริหารราชการเชิงพื้นที่ ให้ราชการในส่วนภูมิภาคมีความคล่องตัว สามารถบูรณาการระบบงาน ระบบแผนและงบประมาณ และระบบบริหารงานบุคคลได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>

แผนการปฏิรูปประเทศ	กิจกรรมปฏิรูปฯ (Big Rock)	เป้าหมาย
 (๓) ด้านกฎหมาย	กิจกรรมปฏิรูปที่ ๑ มีกลไกยกเลิกหรือแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่สร้างภาระหรือเป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพของประชาชน	เป้าหมาย : กระบวนการที่เกี่ยวกับการอนุญาตและกฎหมายที่สร้างภาระหรือเป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพของประชาชนได้รับการปรับปรุง
	กิจกรรมปฏิรูปที่ ๓ จัดให้มีกลไกกำหนดให้ ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐซึ่งมีหน้าที่ควบคุม กำกับดูแล และบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย นำเทคโนโลยีมาใช้ในการดำเนินการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย	๑) เป้าหมาย : ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐซึ่งมีหน้าที่ควบคุม กำกับดูแล และบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย นำเทคโนโลยีมาใช้ในการดำเนินการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายและการให้บริการประชาชน

แผนระดับที่ ๒ ๓.๒.๓ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓

๓.๒.๓ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ได้กำหนดกรอบการพัฒนาประเทศในช่วง ๕ ปี เป็น ๔ มิติ ๑๓ หมวดหมาย เพื่อพลิกโฉมประเทศ ดังรายละเอียดปรากฏตามแผนภาพที่ ๒๑

แผนภาพที่ ๒๑ หมวดหมายเพื่อพลิกโฉมประเทศตาม (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๓




ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, nsc.nesdc.go.th, มิถุนายน ๒๕๖๕

โดยกรมการขนส่งทางบกมีภารกิจที่มีความสอดคล้องใน ๖ หมวดหมาย ได้แก่ หมวดหมายที่ ๓ ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก หมวดหมายที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค หมวดหมายที่ ๖ ไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและอุตสาหกรรมดิจิทัลของอาเซียน หมวดหมายที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เดิบดีได้อย่างยั่งยืน หมวดหมายที่ ๑๐ ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ และ หมวดหมายที่ ๑๓ ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน สรุปลได้ตามตารางที่ ๑๔ ดังนี้

ตารางที่ ๑๔ ความสอดคล้องกับ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓

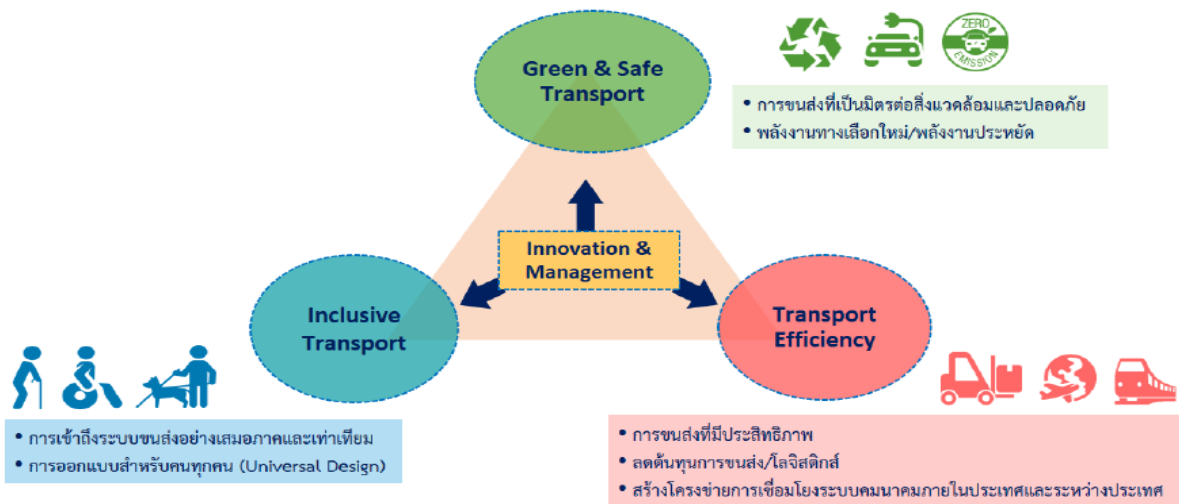
มิติ / หมุดหมาย	เป้าหมาย / ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย	กลยุทธ์
๑. มิติภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย		
 <p>หมุดหมายที่ ๓ ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก</p>	<p>เป้าหมายที่ ๑ การสร้างอุปสงค์ของรถยนต์ไฟฟ้าประเภทต่าง ๆ เพื่อการใช้ในประเทศและส่งออก</p> <p>ตัวชี้วัดที่ ๑.๑ ปริมาณการใช้อยานยนต์ไฟฟ้า (ยานยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ ซึ่งหมายถึงจำนวนจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ ประกอบด้วยรถยนต์ประเภทยานยนต์ไฟฟ้าพลังงานแบตเตอรี่ และยานยนต์ไฟฟ้าเซลล์เชื้อเพลิง) จำนวน ๒๘๒,๒๔๐ คันคิดเป็นร้อยละ ๒๖ ของยานยนต์ทั้งหมด ภายในปี ๒๕๗๐</p> <p>ตัวชี้วัดที่ ๑.๓ ปริมาณรถยนต์ที่ได้ปรับเปลี่ยนเป็นยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลงเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า ๔๐,๐๐๐ คัน ภายในปี ๒๕๗๐</p> <p>เป้าหมายที่ ๓ การสร้างความพร้อมของปัจจัยสนับสนุนอย่างเป็นระบบ</p> <p>ตัวชี้วัดที่ ๓.๕ มลพิษทางอากาศ (ฝุ่นละอองที่มีขนาดเล็กกว่า ๒.๕ ไมครอน) และปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งลดลงร้อยละ ๔ ต่อปี</p>	<p>กลยุทธ์ที่ ๑ การส่งเสริมให้ผู้ใช้นิภาคส่วนต่าง ๆ ของประเทศปรับเปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น</p> <p>กลยุทธ์ที่ ๑๐ มาตรฐานด้านคุณสมบัติและความปลอดภัย</p>
 <p>หมุดหมายที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค</p>	<p>เป้าหมายที่ ๑ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค</p> <p>ตัวชี้วัดที่ ๑.๑ อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ (โดยสถาบันนานาชาติเพื่อการพัฒนาการบริหารจัดการ) มีอันดับดีขึ้น</p> <p>เป้าหมายที่ ๓ ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค</p> <p>ตัวชี้วัดที่ ๓.๑ ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ ๒๕ หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐</p> <p>ตัวชี้วัดที่ ๓.๒ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศน้อยกว่าร้อยละ ๑๑</p>	<p>กลยุทธ์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปัจจัยสนับสนุนเพื่อเป็นประตูการค้าการลงทุนและฐานเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค</p>
 <p>หมุดหมายที่ ๖ ไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและอุตสาหกรรมดิจิทัลของอาเซียน</p>	<p>เป้าหมายที่ ๑ เศรษฐกิจดิจิทัลภายในประเทศมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น</p> <p>ตัวชี้วัดที่ ๑.๑ สัดส่วนมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมเทคโนโลยีดิจิทัลต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๓๐ ภายในปี ๒๕๗๐</p>	<p>กลยุทธ์ที่ ๑ การขับเคลื่อนสังคมและเศรษฐกิจไทยด้วยดิจิทัล</p>
๒. มิติโอกาสและความเสมอภาคทางเศรษฐกิจและสังคม		
	<p>เป้าหมายที่ ๑ การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษขยายตัวเพิ่มขึ้น</p>	<p>กลยุทธ์ที่ ๓ การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ และ</p>

มิติ / หมุดหมาย	เป้าหมาย / ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย	กลยุทธ์
<p>หมุดหมายที่ ๘ ไทยมีพื้นที่ และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่าง ยั่งยืน</p>	<p>ตัวชี้วัดที่ ๑.๒ มูลค่าการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มขึ้นตามเป้าหมายในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ ๙ เขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีมูลค่าการลงทุนรวม ๕๐๐,๐๐๐ ล้านบาท พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้มีมูลค่าการลงทุนรวม ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนมีมูลค่าการลงทุนรวม ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท</p> <p>เป้าหมายที่ ๓ การพัฒนาเมืองให้มีความน่าอยู่ อย่างยั่งยืน มีความพร้อมในการรับมือและปรับตัว ต่อการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มมีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างทั่วถึง</p> <p>ตัวชี้วัดที่ ๓.๑ เมืองอัจฉริยะมีจำนวนรวมทั้งสิ้น ไม่ต่ำกว่า ๑๐๕ พื้นที่ ภายในปี ๒๕๗๐</p> <p>ตัวชี้วัดที่ ๓.๒ เมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืนมีจำนวนมากขึ้น</p>	<p>ดิจิทัลรองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมือง</p>
๓. มิติความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม		
<p> หมุดหมายที่ ๑๐ ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียน และสังคมคาร์บอนต่ำ</p>	<p>เป้าหมายที่ ๓ การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน</p> <p>ตัวชี้วัดที่ ๓.๑ สัดส่วนของการใช้พลังงานทดแทนต่อปริมาณการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายเพิ่มขึ้น มีสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๔ ภายในปี ๒๕๗๐</p>	<p>กลยุทธ์ที่ ๔ การพัฒนาเทคโนโลยีนวัตกรรมและกลไกสนับสนุนเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ</p> <p>กลยุทธ์ที่ ๕ การปรับพฤติกรรมทางเศรษฐกิจและการดำรงชีพเข้าสู่วิถีชีวิตใหม่อย่างยั่งยืน</p>
๔. มิติปัจจัยผลักดันการพลิกโฉมประเทศ		
<p> หมุดหมายที่ ๑๓ ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน</p>	<p>เป้าหมายที่ ๑ การบริการภาครัฐ มีคุณภาพ เข้าถึงได้</p> <p>ตัวชี้วัดที่ ๑.๑ ความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐</p> <p>เป้าหมายที่ ๒ ภาครัฐที่มีขีดสมรรถนะสูง คล่องตัว</p> <p>ตัวชี้วัดที่ ๒.๑ ผลการสำรวจรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ในองค์ประกอบ ดัชนีรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ ดัชนีการมีส่วนร่วมทางอิเล็กทรอนิกส์ ดัชนีทุนมนุษย์ และดัชนีการให้บริการภาครัฐออนไลน์ ไม่เกินอันดับที่ ๔๐ ของโลก และมีคะแนนไม่ต่ำกว่า ๐.๘๒</p>	<p>กลยุทธ์ที่ ๑ พัฒนาคุณภาพการให้บริการภาครัฐที่ตอบโจทย์ สะดวกและประหยัด</p> <p>กลยุทธ์ที่ ๒ ปรับเปลี่ยนการบริหารจัดการและโครงสร้างของภาครัฐให้ยืดหยุ่น เชื่อมโยง เปิดกว้าง และมีประสิทธิภาพเพื่อบริการเปลี่ยนแปลงที่เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ</p> <p>กลยุทธ์ที่ ๓ ปรับเปลี่ยนภาครัฐเป็นรัฐบาลดิจิทัลที่ใช้ข้อมูลในการบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาประเทศ</p> <p>กลยุทธ์ที่ ๔ สร้างระบบบริหารภาครัฐที่ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนและพัฒนาบุคลากร ให้มีทักษะที่จำเป็นในการให้บริการภาครัฐดิจิทัล และปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ มาตรการภาครัฐให้เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ</p>

๓.๓ แผนระดับที่ ๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)


แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก มีความสอดคล้องกับแผนระดับที่ ๓ คือ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ซึ่งเป็นแผนที่กระทรวงคมนาคมจัดทำขึ้น เพื่อกำหนดทิศทาง การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคต โดยมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทางของผู้คนและรูปแบบในการทำธุรกิจ และความต้องการในการเดินทางอันเป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์ การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคมากขึ้น และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลกระทบต่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ มีความทันสมัย และรองรับการเจริญเติบโตในอนาคตตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน สรุปลงได้ตามแผนภาพที่ ๒๒ และมีรายละเอียดตามตารางที่ ๑๕ ดังนี้



แผนภาพที่ ๒๒ แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง



ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐), กระทรวงคมนาคม, มกราคม ๒๕๖๒

ตารางที่ ๑๕ ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

ประเด็น	แนวทางการพัฒนา	เป้าหมาย
<p>๑. การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)</p> 	<p>๑.๑ ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบการขนส่ง โดยมุ่งเน้นการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยได้มาตรฐาน การบังคับใช้กฎหมายจราจรและขนส่ง เช่น การกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งในทุกรูปแบบให้เป็นไปตามกฎและระเบียบที่กำหนดไว้ การปลูกฝังวินัยจราจร โดยเฉพาะการใช้รถใช้ถนนซึ่งมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง</p>	<p>เป้าหมาย : ๓ เป้าหมาย</p> <p>(๑) ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลง</p> <p>(๒) สัดส่วนการใช้พลังงานในภาคการขนส่งต่อการใช้พลังงานทั้งประเทศ</p> <p>(๓) สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางในระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด</p>

ประเด็น	แนวทางการพัฒนา	เป้าหมาย
	<p>๑.๒ ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้พลังงานสะอาดหรือพลังงานทางเลือก และเทคโนโลยี ด้านการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น รถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicles) การตรวจสอบสภาพรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่เข้มงวด</p>	
<p>๒. การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)</p> 	<p>๒.๑ เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งให้เชื่อมโยงฐานการผลิต แหล่งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมประตูการค้าและสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ และเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักในภูมิภาค และมีการขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder Systems)</p> <p>๒.๒ การใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS) และเทคโนโลยีในการยกระดับการให้บริการขนส่งและบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงสุด รวมทั้งการใช้ GPS ควบคุมการขับขี่รถโดยสารสาธารณะและรถขนส่งสินค้า</p>	<p>เป้าหมาย : ๒ เป้าหมาย</p> <p>(๑) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP)</p> <p>(๒) ต้นทุนค่าขนส่งต่อ GDP</p>
<p>๓. ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)</p> 	<p>การยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design/Transport for all) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการขนส่งได้อย่างสะดวก (Accessibility) มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordability) และมีประสิทธิภาพ เป็นต้น เปิดโอกาสในการเดินทางให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าร่วมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม โดยใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะและขนส่งมวลชนได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม</p>	<p>เป้าหมาย : ๒ เป้าหมาย</p> <p>(๑) สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล</p> <p>(๒) สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง</p>

๓.๔ แผนนโยบายแห่งรัฐ (นโยบายรัฐบาล/กระทรวงคมนาคม)

แผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก มีความสอดคล้องกับแผนนโยบายแห่งรัฐ ประกอบด้วยนโยบายรัฐบาล และนโยบายกระทรวงคมนาคม ดังนี้

๓.๔.๑ นโยบายรัฐบาล เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ คณะรัฐมนตรีได้แถลงนโยบาย ต่อรัฐสภาให้ทราบถึงแนวทางการบริหารราชการ ประกอบด้วย นโยบายหลัก ๑๒ ด้าน และนโยบายเร่งด่วน ๑๒ เรื่อง โดยแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก มีส่วนขับเคลื่อนนโยบายหลัก ๓ ด้าน และนโยบายเร่งด่วน ๒ เรื่อง สรุปได้ตามตารางที่ ๑๖ ดังนี้

ตารางที่ ๑๖ ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

นโยบายหลัก ๓ ด้าน
<p>นโยบายหลักที่ ๕ การพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย</p> <p>๕.๖ พัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐาน</p> <p>๕.๖.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศและสามารถรองรับการขนส่งและการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ</p> <p>๕.๖.๒ แก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่เขตเมือง</p> <p>นโยบายหลักที่ ๑๑ การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ</p> <p>๑๑.๑ พัฒนาโครงสร้างและระบบการบริหารจัดการภาครัฐสมัยใหม่</p> <p>๑๑.๔ เปิดเผยข้อมูลภาครัฐสู่สาธารณะ</p> <p>๑๑.๕ ส่งเสริมระบบธรรมาภิบาลในการบริหารจัดการภาครัฐ</p> <p>๑๑.๖ พัฒนากลไกให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาบริการสาธารณะและการตรวจสอบภาครัฐ</p> <p>๑๑.๗ ปรับปรุงระเบียบ กฎหมาย เพื่อเอื้อต่อการทำธุรกิจและการใช้ชีวิตประจำวัน</p> <p>นโยบายหลักที่ ๑๒ การป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ และกระบวนการยุติธรรม</p> <p>๑๒.๑ แก้ไขปัญหาทุจริตและประพฤติมิชอบ</p>
นโยบายเร่งด่วน ๒ เรื่อง
<p>นโยบายเร่งด่วนที่ ๑ การแก้ไขปัญหาในการดำรงชีวิตของประชาชน</p>
<p>นโยบายเร่งด่วนที่ ๑๐ การพัฒนาระบบการให้บริการประชาชน</p>

๓.๔.๒ นโยบายกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มอบนโยบายในการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ในวาระต่าง ๆ โดยแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก มีส่วนขับเคลื่อนนโยบายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- ◆ การพิจารณาข้อเรียกร้องของผู้ให้บริการรถสาธารณะ
- ◆ สร้างทางเลือกใหม่ให้บริการรับจ้างสาธารณะ ผ่านแอปพลิเคชันและกำหนดมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการรับจ้างโดยสารสาธารณะ (TAXI) รูปแบบเดิม
- ◆ การปฏิรูปรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง
- ◆ แผนการเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้า
- ◆ ให้ต่อยอดนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการบริหารจัดการรถสาธารณะ
- ◆ การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเมืองหลักในภูมิภาค (Tram ล้อยาง)
- ◆ การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถทุกประเภท

- ♦ การยกระดับการออกใบอนุญาตขับรถ ๗ มิติ
- ♦ การตรวจรถโดยสารสาธารณะ ณ จุดตรวจ Checking Point
- ♦ การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้นกับรถสาธารณะ
- ♦ การแก้ไขปัญหามลภาวะและฝุ่น PM 2.5
- ♦ การพัฒนาและส่งเสริมการใช้นยานพาหนะด้วยพลังงานไฟฟ้า (EV)
- ♦ การชำระภาษีรถประจำปีผ่านแอปพลิเคชัน “DLT Vehicle Tax”/ผู้รับชำระภาษีรถประจำปี
- ♦ การให้ข้อมูลข่าวสารทาง Social Network และสื่ออื่น ๆ
- ♦ กำกับดูแลการปฏิบัติการปฏิบัติงานให้ถูกต้องตามกฎหมายและตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อปรับปรุงอันดับการทุจริตให้ดีขึ้นในปีต่อไป
- ♦ ในกรณีที่มีการประเมินต่าง ๆ ให้พิจารณาผลงาน วิสัยทัศน์ และข้อมูลส่วนบุคคล (Profile) ด้วยความรอบครอบ และสามารถชี้แจงได้

๓.๕ ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ

แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก มีความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ ซึ่งเป็นแนวทางการพัฒนาระหว่างประเทศ โดยที่ประเทศไทยได้ร่วมกับประเทศสมาชิกสหประชาชาติทั้ง ๑๙๓ ประเทศแสดงเจตนารมณ์สนับสนุนในมิติภายในประเทศ ซึ่งเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ประกอบด้วย ๑๗ เป้าหมาย ๑๖๙ เป้าหมายย่อย และ ๒๔๗ ตัวชี้วัด ซึ่งมีความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ ๖ ด้าน และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติทั้ง ๒๓ ประเด็น ดังรายละเอียดปรากฏตามแผนภาพที่ ๒๓

แผนภาพที่ ๒๓ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ ๑๗ เป้าหมาย



ที่มา : เว็บไซต์ <https://thailand.un.org/th/sdgs>, <https://www.centralretail.com/th/sustainability/overview/supporting-the-sdgs>

โดยมีเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก ๙ เป้าหมาย สรุปได้ตามตารางที่ ๑๗ ดังนี้

ตารางที่ ๑๗ ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ

เป้าหมาย	เป้าหมายย่อย	ตัวชี้วัด
 <p>๑. เป้าหมายที่ ๓ : สร้างหลัก ประกันการมีสุขภาพที่ดี และส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคนในทุกช่วงวัย</p>	<p>เป้าหมายย่อย ๓.๖ : ลดจำนวนการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนทั่วโลกลงครึ่งหนึ่ง ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓</p>	<p>อัตราผู้เสียชีวิตจากการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน</p>
 <p>๒. เป้าหมายที่ ๗ : สร้างหลักประกันว่าทุกคนเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ในราคาที่สามารถซื้อหาได้ เชื่อถือได้ และยั่งยืน</p>	<p>เป้าหมายย่อย ๗.๑ : สร้างหลักประกันว่ามีการเข้าถึงการบริการพลังงานสมัยใหม่ที่เชื่อถือได้ ในราคาที่สามารถซื้อหาได้ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓</p>	<p>สัดส่วนของประชากรที่พึ่งพาเชื้อเพลิงและเทคโนโลยีสะอาดเป็นหลัก</p>
 <p>๓. เป้าหมายที่ ๘ : ส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่และมีผลิตภาพ และการมีงานที่มีคุณค่าสำหรับทุกคน</p>	<p>เป้าหมายย่อย ๘.๑ : ทำให้การเติบโตทางเศรษฐกิจต่อหัวประชากรมีความยั่งยืนตามบริบทของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของประเทศพัฒนาน้อยที่สุด มีการขยายตัวอย่างน้อยร้อยละ ๗ ต่อปี</p>	<p>อัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง (real GDP) ต่อหัวประชากร</p>
 <p>๔. เป้าหมายที่ ๙ : สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรม ที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม</p>	<p>เป้าหมายย่อย ๙.๑ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ยั่งยืนและมีความต้านทาน และยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์</p> <p>เป้าหมายย่อย ๙.๔ : ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและปรับปรุงอุตสาหกรรมเพื่อให้เกิดความยั่งยืน โดยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรและการใช้เทคโนโลยีและกระบวนการทางอุตสาหกรรมที่สะอาดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยทุกประเทศดำเนินการตามขีดความสามารถของแต่ละประเทศภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓</p>	<p>ปริมาณผู้โดยสาร และสินค้าที่ขนส่งจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง</p>

เป้าหมาย	เป้าหมายย่อย	ตัวชี้วัด
 <p>๕. เป้าหมายที่ ๑๑ : ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ มีความครอบคลุม ปลอดภัย ยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง และยั่งยืน</p>	<p>เป้าหมายย่อย ๑๑.๒ : จัดให้ทุกคนเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน เข้าถึงได้ปลอดภัย ในราคาที่สามารถจ่ายได้พัฒนาความปลอดภัยทางถนน ขยายการขนส่งสาธารณะและค้ำึงถึงกลุ่มคนที่อยู่ในสถานการณ์ที่เปราะบาง ผู้หญิง เด็กผู้พิการ และผู้สูงอายุ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓</p>	<p>สัดส่วนของประชากรที่เข้าถึงการขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวก</p>
 <p>๖. เป้าหมายที่ ๑๒ : สร้างหลักประกันให้มีแบบแผนการผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน</p>	<p>เป้าหมายย่อย ๑๒.๔ : บรรลุเรื่องการจัดการสารเคมีและของเสียทุกชนิดตลอดวงจรชีวิตของสิ่งเหล่านั้น ด้วยวิธีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่ตกลงกันแล้ว และลดการปล่อยสิ่งเหล่านั้นออกสู่อากาศ น้ำ และดินอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อจะลดผลกระทบต่อสุขภาพของมนุษย์และสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุดภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓</p>	<p>จำนวนภาคีสมาชิกของข้อตกลงพหุภาคีด้านสิ่งแวดล้อมด้านของเสียอันตรายและสารเคมีอื่น ๆ ที่บรรลุวัตถุประสงค์ของพันธกรณีและข้อผูกพันในการถ่ายทอดข้อมูลตามที่กำหนดไว้ในแต่ละข้อตกลงที่เกี่ยวข้อง</p>
 <p>๗. เป้าหมายที่ ๑๓ : ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และผลกระทบที่เกิดขึ้น</p>	<p>เป้าหมายย่อย ๑๓.๒ : บูรณาการมาตรการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในนโยบาย ยุทธศาสตร์ และการวางแผนระดับชาติ</p>	<p>ปริมาณรวมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อปี</p>
 <p>๘. เป้าหมายที่ ๑๖ : ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรม และสร้างสถาบันที่มีประสิทธิภาพ รับผิดชอบ และครอบคลุมในทุกระดับ</p>	<p>เป้าหมายย่อย ๑๖.๖ : พัฒนาสถาบันที่มีประสิทธิภาพ มีความรับผิดชอบ และโปร่งใสในทุกระดับ</p>	<p>สัดส่วนประชากรที่พึงพอใจกับบริการสาธารณะครั้งล่าสุดที่ตนได้ใช้บริการ</p>
 <p>๙. เป้าหมายที่ ๑๗ : เสริมสร้างความแข็งแกร่งให้แก่กลไกการดำเนินงานและฟื้นฟูหุ้นส่วนความร่วมมือระดับโลกเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน</p>	<p>เป้าหมายย่อย ๑๗.๑๗ : สนับสนุนและส่งเสริมหุ้นส่วนความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาสังคม สร้างบนประสบการณ์และกลยุทธ์ด้านทรัพยากรของหุ้นส่วน</p>	<p>จำนวนเงินดอลลาร์สหรัฐที่มีภาระผูกพันให้ใช้ในโครงการความร่วมมือภาครัฐ-เอกชนด้านโครงสร้างพื้นฐาน</p>

ดังมีรายละเอียดแผนที่เกี่ยวข้องปรากฏตามภาคผนวก ข. และสามารถสรุปความสอดคล้องของแผน ๓ ระดับได้ตามแผนภาพที่ ๒๔ ดังนี้

ความสอดคล้องของแผนระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการกิจของกรมการขนส่งทางบก

แผนระดับที่ 1	แผนระดับที่ 2			แผนระดับที่ 3	
<p>ยุทธศาสตร์ชาติ</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน</p>	<p>แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ</p> <p>ประเด็นที่ 7 : โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล</p> <p>ประเด็นที่ 5 : การท่องเที่ยว</p> <p>ประเด็นที่ 9 : เขตเศรษฐกิจพิเศษ</p> <p>ประเด็นที่ 1 : ความมั่นคง</p>	<p>แผนการปฏิรูปประเทศ</p> <p>ด้านเศรษฐกิจ</p> <p>(5) ด้านเศรษฐกิจ</p>	<p>(ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ 8 : ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่ปลอดภัย เทคโนโลยีอย่างยั่งยืน</p>	<p>ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)</p> <p>Transport Efficiency</p> <p>การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)</p>	<p>เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (SDGs)</p> <p>เป้าหมายที่ 9 : สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม</p> <p>เป้าหมายที่ 11 : ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย ีคุณภาพชีวิตต่อการเปลี่ยนแปลงและยั่งยืน</p> <p>เป้าหมายที่ 8 : ส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่เป็นสากล และการมีงานที่มีคุณค่าสำหรับทุกคน</p> <p>เป้าหมายที่ 3 : สร้างหลักประกันที่มีสุขภาพที่ดี และส่งเสริมความยั่งยืนด้านสุขภาพสำหรับทุกคนในทุกช่วงวัย</p>
<p>ยุทธศาสตร์ที่ 5 : การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</p>	<p>ประเด็นที่ 18 : การเติบโตอย่างยั่งยืน</p>	<p>ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม</p> <p>(6) ด้านทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ 10 : ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ไทยมีฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก</p>	<p>Green & Safe Transport</p> <p>การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)</p>	<p>เป้าหมายที่ 13 : ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกี่ยวเนื่อง</p> <p>เป้าหมายที่ 7 : สร้างเสถียรภาพกับทุกคนด้านพลังงานสะอาดที่ทุกคนเข้าถึงได้ ปลอดภัย และยั่งยืน</p>
<p>ยุทธศาสตร์ที่ 6 : การปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ</p>	<p>ประเด็นที่ 20 : การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ</p> <p>ประเด็นที่ 22 : กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม</p>	<p>ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน</p> <p>(2) ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน</p> <p>ด้านกฎหมาย</p> <p>(3) ด้านกฎหมาย</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ 6 : ไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมดิจิทัลของอาเซียน</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ 13 : ไทยมีมาตรฐานที่เข้มแข็ง มีประสิทธิภาพ และตอบโต้ประชาชน</p>	<p>Inclusive Transport</p> <p>ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)</p>	<p>เป้าหมายที่ 12 : สร้างหลักประกันกับนิคมพัฒนาที่ยั่งยืนและการบริโภคที่ยั่งยืน</p> <p>เป้าหมายที่ 16 : ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ได้รับความยุติธรรม และธรรมาภิบาลที่เป็นประชาธิปไตย ยั่งยืน และครอบคลุมในทุกระดับ</p> <p>เป้าหมายที่ 17 : เสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนการพัฒนาที่ยั่งยืน</p>

ส่วนที่ ๔

สาระสำคัญของแผนระดับที่ ๓
แผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
ของกรมการขนส่งทางบก

๔.๑ ภาพรวม

๔.๑.๑ วิสัยทัศน์ :

“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย”

คำนิยาม

“กรมการขนส่งทางบกเป็นองค์กรที่มีการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง และสร้างสรรค์การดำเนินงาน โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล อันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยกำหนดให้วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบกบรรลุผล ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐”

๔.๑.๒ พันธกิจ :

๑) พัฒนาระบบการขนส่งทางถนนให้ได้มาตรฐาน มีคุณภาพ รองรับคนทั้งมวล และเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งภายในและระหว่างประเทศ

๒) พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนและการใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๓) พัฒนานวัตกรรมและนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนน และบังคับใช้กฎหมาย

๔) พัฒนาการบริการและเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน ให้เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล อย่างมีบูรณาการ และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล

๔.๑.๓ ค่านิยม : ONE DLT

O (Objective)	เป้าหมายชัดเจน	การทำงานอย่างมีเป้าหมายชัดเจน มีมาตรฐานอย่างมืออาชีพ (รู้จริง ประชาชนเป็นศูนย์กลางและผลงานเกินความคาดหมาย)
N (Network)	มีบูรณาการ	โดยบูรณาการเป็นเครือข่ายทั้งหน่วยงานภายในและภายนอก
E (Eminence)	งานโดดเด่น	เพื่อความมีชื่อเสียง ผลงานโดดเด่น และตรงกับความต้องการของประชาชน
D (Digital Transformation)	เน้นเทคโนโลยีดิจิทัล	ด้วยการใช้ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) และเทคโนโลยีดิจิทัลในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน และการให้บริการประชาชน ได้อย่างเหมาะสม ทันสมัย และมีประสิทธิภาพ
L (Legitimacy)	กำกับตามกฎหมาย	เพื่อให้เกิดการควบคุม กำกับ ดูแล ตามกฎหมายที่เข้มแข็ง
T (Transparency)	โปร่งใส เป็นธรรม	รวมถึงการปฏิบัติงานอย่างโปร่งใส และเป็นธรรม

๔.๑.๔ วัตถุประสงค์ :

แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) จัดทำขึ้นเพื่อกำหนดเป้าหมายและกรอบวิธีการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุผลตามเป้าหมาย และมีกระบวนการวิเคราะห์ ทบทวน และคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและพัฒนางานของกรมการขนส่งทางบก ให้สามารถมุ่งเน้นบูรณาการการปฏิบัติการของส่วนงานต่างๆ ทั้งภายในและภายนอก ให้เป็นไปอย่างสอดคล้องเชื่อมโยง สามารถประสานการปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล เพื่อสนองความต้องการของภาครัฐและประชาชน

๔.๑.๕ เป้าหมายและตัวชี้วัดรวม :

เป้าหมาย	ตัวชี้วัดที่ขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ
๑. พัฒนาเส้นทางและระบบการขนส่งสาธารณะให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน เพื่อประสิทธิภาพและคุณภาพการบริการรถโดยสารสาธารณะ	<ul style="list-style-type: none"> ● เพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการบริการรถโดยสารสาธารณะ จำนวน ๓ ตัวชี้วัด ๑. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะทุกประเภท ๒. จำนวนผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะในการเดินทางในกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ๓. จำนวนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักภูมิภาค (นำร่อง ๓ จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต)
๒. ยกระดับประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ ให้สามารถแข่งขันได้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	<ul style="list-style-type: none"> ● เพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย จำนวน ๓ ตัวชี้วัด ๑. จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า ๒. สัดส่วนการใช้พื้นที่สถานีขนส่งสินค้าที่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของกรมการขนส่งทางบก ๓. จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบกเพิ่มขึ้น
๓. ควบคุม กำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก	<ul style="list-style-type: none"> ● ลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน ๒ ตัวชี้วัด ๑. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะลดลง ๒. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถบรรทุกลดลง
๔. สนับสนุนระบบการขนส่งทางถนนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อลดการปล่อยมลพิษจากภาคการขนส่งทางถนน	<ul style="list-style-type: none"> ● ลดการปล่อยมลพิษจากภาคการขนส่งทางถนน จำนวน ๑ ตัวชี้วัด ๑. จำนวนการจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้า
๕. ยกระดับคุณภาพการให้บริการประชาชน และบริหารองค์กรตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและบริหารจัดการองค์กร	<ul style="list-style-type: none"> ● เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและบริหารองค์กร จำนวน ๓ ตัวชี้วัด ๑. สัดส่วนของกระบวนการที่ปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัลต่อกระบวนการทั้งหมดที่สามารถปรับเปลี่ยนให้เป็นรูปแบบดิจิทัลได้เพิ่มขึ้น ๒. ความเชื่อมั่นขององค์กร ๓. ระดับผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA)

๔.๒ แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก

๔.๒.๑ แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง เป้าหมาย แนวทางการพัฒนา และตัวชี้วัด

แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก มีประเด็นที่ต้องพัฒนาตามแผนปฏิบัติการราชการเรื่อง เป้าหมาย แนวทางการพัฒนา และตัวชี้วัด ดังนี้

แผนปฏิบัติการราชการ / เป้าหมาย	แนวทางการพัฒนา	ตัวชี้วัด
<p>แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๑ : “ปฏิรูปทั้งระบบ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน</p> <p>เป้าหมายที่ ๑ : ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน</p>	<ol style="list-style-type: none"> พัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารรองรับคนทั้งหมด ขับเคลื่อนระบบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะต่อเนื่อง พัฒนาการกำกับ ดูแล ระบบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ พัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งรถสาธารณะ พัฒนาเทคโนโลยีสนับสนุนการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร 	<ol style="list-style-type: none"> จำนวนผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง จำนวนผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง จำนวนผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักภูมิภาค (น่านี้อยู่ ๓ จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต) สัดส่วนรายจ่ายการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน จำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุต่อจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรอง Q-Bus เพิ่มขึ้น
<p>แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๒ : “สานต่อความสำเร็จ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้</p> <p>เป้าหมายที่ ๒ : ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้</p>	<ol style="list-style-type: none"> พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าตามเส้นทางยุทธศาสตร์ พัฒนาการกำกับ ดูแล ระบบการขนส่งสินค้า พัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน พัฒนาเทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศ พัฒนาองค์ความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางถนน 	<ol style="list-style-type: none"> จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า สัดส่วนการใช้พื้นที่สถานีขนส่งสินค้าที่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของกรมการขนส่งทางบก จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบกเพิ่มขึ้น

แผนปฏิบัติการราชการ / เป้าหมาย	แนวทางการพัฒนา	ตัวชี้วัด
<p>แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๓ : “เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย</p> <p>เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย</p>	<ol style="list-style-type: none"> ๑. สร้างวัฒนธรรมการเดินทางที่ปลอดภัย ๒. ยกระดับมาตรฐานใบอนุญาตขับรถเพื่อพัฒนาคุณภาพผู้ขับขี่ ๓. พัฒนามาตรฐานยานพาหนะปลอดภัย ๔. ยกระดับการกำกับดูแลความปลอดภัยของผู้ประกอบการขนส่งและการขนส่งเชิงพาณิชย์ ๕. บังคับใช้กฎหมายเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๖. พัฒนาเทคโนโลยีสนับสนุนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๗. พัฒนาองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน 	<ol style="list-style-type: none"> ๑. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง ๒. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง ๓. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถบรรทุกลดลง ๔. สัดส่วนอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดจากรถบรรทุกที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ๕. สัดส่วนอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark หรือ Q Bus ๖. ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการยกระดับคุณภาพการออกใบอนุญาตขับรถ ๗. จำนวนบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (Transport Safety Manager : TSM) ที่ได้รับการขึ้นทะเบียน ๘. ร้อยละค่าเฉลี่ยความสำเร็จของการดำเนินงานเสนอร่างข้อกำหนดพัฒนามาตรฐานยานพาหนะปลอดภัย ๙. ร้อยละความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ ๑๐. ร้อยละของจำนวนรถที่ผ่านการตรวจสอบถูกต้องตามกฎหมายกำหนด ๑๑. ร้อยละของการออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS
<p>แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๔ : “สร้างมาตรฐานใหม่ตามสากล” เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</p>	<ol style="list-style-type: none"> ๑. พัฒนามาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมของรถทุกประเภท ๒. กำกับ ติดตาม ดูแล เพื่อลดการปล่อยมลพิษจากภาคการขนส่งทางถนน ๓. ส่งเสริมการเปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้า 	<ol style="list-style-type: none"> ๑. มลพิษทางอากาศ (ฝุ่นละอองที่มีขนาดเล็กกว่า ๒.๕ ไมครอน) ๒. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่ง ๓. จำนวนการจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้า

แผนปฏิบัติราชการ / เป้าหมาย	แนวทางการพัฒนา	ตัวชี้วัด
<p>เป้าหมายที่ ๔ : ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</p>	<p>๔. พัฒนาคณะความรู้ด้านการขนส่งทางถนนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</p>	<p>๔. จำนวนการจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้าที่ดัดแปลง</p>
<p>แผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม</p> <p>เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม</p>	<p>๑. ยกระดับคุณภาพการให้บริการประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล</p> <p>๒. พัฒนาและปรับปรุงระบบงานภายในด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล</p> <p>๓. สร้างความโปร่งใสและธรรมาภิบาลภาครัฐ</p> <p>๔. ทบทวนโครงสร้างองค์กรและการบริหารอัตรากำลังให้สอดคล้องกับภารกิจ</p> <p>๕. พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม</p> <p>๖. พัฒนาและปรับปรุงกฎหมาย</p> <p>๗. พัฒนาปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง</p>	<p>๑. ร้อยละความพึงพอใจของผู้รับบริการ</p> <p>๒. ร้อยละความไม่พึงพอใจของผู้รับบริการ</p> <p>๓. ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร</p> <p>๔. กระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยน เป็นดิจิทัล</p> <p>๕. จำนวนผู้ชำระภาษีรถประจำปีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ผ่านระบบออนไลน์</p> <p>๖. ร้อยละของผู้ใช้งานระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก</p> <p>๗. จำนวนการได้รับรางวัลจากหน่วยงานภายนอก</p> <p>๘. จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย</p> <p>๙. ร้อยละของการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒ ของกรมการขนส่งทางบก</p> <p>๑๐. จำนวนการพัฒนาวัฒนธรรมหรือบริการอัจฉริยะทั่วทั้งองค์กร เพิ่มขึ้นหรือต่อยอดจากเดิม</p> <p>๑๑. ระดับผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA)</p>

ดังมีรายละเอียดแผนภาพทิศทางองค์กรกรมการขนส่งทางบก ตามแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ปรากฏตามแผนภาพที่ ๒๕

๔.๒.๒ รายละเอียดของแผนปฏิบัติการเรื่อง เป้าหมาย แนวทางการพัฒนา ตัวชี้วัด และ แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๑ :	“ปฏิรูปทั้งระบบ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน
----------------------------	---

เป้าหมายที่ ๑ :	ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน
-----------------	--

แนวทางการพัฒนา	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>๑. พัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารรองรับคนทั้งหมด</p> <p>๑.๑ ผลักดันเชิงนโยบายพร้อมศึกษาแนวทางการส่งเสริมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้บริหารจัดการสถานีขนส่งผู้โดยสารให้มีประสิทธิภาพ</p> <p>๑.๒ บูรณาการ เพื่อพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารเพื่อรองรับคนทั้งหมด (Universal Design) โดยพิจารณาให้เป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารต้นแบบ</p> <p>๑.๓ สำรวจสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีขนส่งผู้โดยสารให้ครบถ้วนตามมาตรฐานที่กำหนด รวมถึงสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสาร</p>	<p>สนส., สขจ., อปท.</p>
<p>๒. ขับเคลื่อนระบบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะต่อเนื่อง</p> <p>ระดับประเทศ</p> <p>๒.๑ จัดทำแผนและดำเนินการประชาชนสัมพันธ์รณรงค์การใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และสร้างค่านิยมให้การใช้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นทางเลือกหลักในการเดินทาง</p> <p>๒.๒ พัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางและส่งเสริมการใช้รถโดยสารสาธารณะทุกประเภทให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และเชื่อมโยงกับเครือข่ายการขนส่งมวลชนอื่น</p> <p>๒.๓ สำรวจความพึงพอใจการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ และเผยแพร่ให้ประชาชนรับรู้ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการมีส่วนร่วมในการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่</p> <p>ระดับกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง</p> <p>๒.๔ ขับเคลื่อนแผนการปฏิรูประบบรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง</p> <p>ระดับเมืองหลักภูมิภาค</p> <p>๒.๕ สนับสนุนการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น ภาคเอกชน และประชาชนในพื้นที่</p> <p>ระดับรถโดยสารสาธารณะ</p> <p>๒.๖ พัฒนาการกำกับระบบขนส่งรถสาธารณะ เพื่อรองรับรูปแบบการเดินทาง และให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง</p> <p>๒.๗ ศึกษาแนวทางทางการอุดหนุนหรือช่วยเหลือระบบการขนส่งสาธารณะ</p>	<p>สนส., สขจ.</p>
<p>๓. พัฒนาการกำกับ ดูแล ระบบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ</p> <p>๓.๑ พัฒนาการกำกับ ดูแล ระบบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ เพื่อรองรับรูปแบบดั้งเดิม และรูปแบบใหม่ให้สอดคล้องกับบริบทของประเทศ</p>	<p>สนส., สขจ.</p>

แนวทางการพัฒนา	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔. พัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ ๔.๑ พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพของรถโดยสารสาธารณะ ๔.๒ บูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุน และพัฒนาผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ	สนส., สขจ.
๕. พัฒนาเทคโนโลยีสนับสนุนการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร ๕.๑ ศึกษาและพัฒนาระบบฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบาย และบริหารจัดการในการควบคุม กำกับ ดูแล ๕.๒ พัฒนาฐานข้อมูลการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ และเปิดเผยข้อมูลเพื่อให้ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์ได้	สนส., สขจ.

ทั้งนี้ การพัฒนาตามแผนปฏิบัติการราชการเรื่องดังกล่าว จะมีตัวชี้วัดที่วัดผลการดำเนินงาน ดังนี้

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.				
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
๑. จำนวนผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง	เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI)				
๒. จำนวนผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง	เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI)				
๓. จำนวนผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักภูมิภาค (น่าน้อยกว่า ๓ จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต)	เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI)				
๔. สัดส่วนรายจ่ายการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน	เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI)				
๕. จำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุต่อจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด	เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI)				
๖. ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ	ร้อยละ ๗๐	ร้อยละ ๗๐	ร้อยละ ๗๒.๕	ร้อยละ ๗๒.๕	ร้อยละ ๗๕
๗. จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรอง Q-Bus เพิ่มขึ้น	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า ๒ ราย	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า ๒ ราย	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า ๓ ราย	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า ๓ ราย	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า ๓ ราย

แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๑ : “ปฏิรูปทั้งระบบ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

เป้าหมายที่ ๑ : ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

ตัวชี้วัดที่ ๑ : จำนวนผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง

คำอธิบายตัวชี้วัด :

มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีข้อมูลสนับสนุนการกำกับดูแลการประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่องตามเส้นทางปฏิรูป พร้อมจัดส่งข้อมูลให้ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (ศทส. สปค.) ผ่านแบบฟอร์มออนไลน์ระบบรายงานข้อมูลการเดินทางและขนส่งสาธารณะ (ในช่วงสถานการณ์ฉุกเฉิน) ของกระทรวงคมนาคมเป็นประจำทุกเดือน ผ่าน Link : docs.google.com/spreadsheets/d/1ARgZ3HeqJh562GAvtRn13D_k0qZVKlrctt13kFmieM/edit#gid=0

โดยสำนักการขนส่งผู้โดยสาร ได้กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่องตามเส้นทางปฏิรูปรายงานข้อมูลการจัดการเดินทางผ่านระบบออนไลน์ ได้แก่ จำนวนรถ (คัน) จำนวนเที่ยว จำนวนผู้โดยสาร (คน) และเวลาให้บริการ จำแนกเป็นรายเส้นทาง ตามแบบฟอร์มออนไลน์ผ่าน Link : <https://forms.gle/rb4mZ2yexSN3q6Z6> ทั้งนี้ คาดหวังว่าจะมีจำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI) ไม่มีการกำหนดค่าเป้าหมาย				

ข้อมูลพื้นฐาน :

ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
จำนวนผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะในการเดินทางในกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง	คน	-	-	-

แหล่งที่มาของข้อมูล :

ส่วนการขนส่งผู้โดยสารประจำทางพื้นที่กรุงเทพมหานคร สำนักการขนส่งผู้โดยสาร

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

ส่วนการขนส่งผู้โดยสารประจำทางพื้นที่กรุงเทพมหานคร สำนักการขนส่งผู้โดยสาร

**แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๑ : “ปฏิรูปทั้งระบบ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ
สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน**

เป้าหมายที่ ๑ : ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

ตัวชี้วัดที่ ๒ : จำนวนผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง

คำอธิบายตัวชี้วัด :

มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดเก็บข้อมูลปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางในการเดินทางระหว่างเมือง ในเส้นทางหมวด ๒ หมายถึง เส้นทางรถโดยสารประจำทางด้วยรถโดยสารซึ่งมีจุดเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ไปยังส่วนภูมิภาค และเส้นทางหมวด ๓ หมายถึง เส้นทางรถโดยสารประจำทางด้วยรถโดยสารซึ่งมีเส้นทางระหว่างจังหวัด หรือ คาบเกี่ยวระหว่างเขตจังหวัดในส่วนภูมิภาค

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI) ไม่มีการกำหนดค่าเป้าหมาย				

ข้อมูลพื้นฐาน :

ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
จำนวนผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง	คน	-	-	-

แหล่งที่มาของข้อมูล :

- ข้อมูลปริมาณผู้โดยสารจาก บริษัท ขนส่ง จำกัด
- ข้อมูลจากสำนักงานขนส่งจังหวัดที่เป็นจังหวัดต้นทาง และปลายทาง

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

ส่วนการขนส่งผู้โดยสารประจำทาง ๑ - ๔ สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๑ : “ปฏิรูปทั้งระบบ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

เป้าหมายที่ ๑ : ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

ตัวชี้วัดที่ ๓ : จำนวนผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักภูมิภาค (นำร่อง ๓ จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต)

คำอธิบายตัวชี้วัด :

มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดเก็บข้อมูลปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางในการเดินทางในเมืองหลักภูมิภาค นำร่องใน ๓ จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต ในเส้นทางหมวด ๑ หมายถึง เส้นทางการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารภายในเขตกรุงเทพมหานคร เทศบาล สุขาภิบาล เมือง และเส้นทางต่อเนื่อง และเส้นทางหมวด ๔ หมายถึง เส้นทางการขนส่งประจำทางในเขตจังหวัด ซึ่งอาจประกอบด้วยเส้นทางหลักสายเดียว หรือเส้นทางสายหลักและเส้นทางสายย่อย ซึ่งแยกออกจากเส้นทางสายหลักไปยังอำเภอ หมู่บ้าน หรือเขตชุมชน

คำนิยาม ระบบขนส่งสาธารณะ หมายถึง รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และ หมวด ๔

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI) ไม่มีการกำหนดค่าเป้าหมาย				

ข้อมูลพื้นฐาน :

รายการ	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ ในจังหวัดเชียงใหม่	คน	-	-	๑,๐๕๐,๔๔๖*
จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ ในจังหวัดนครราชสีมา	คน	-	-	๑,๖๑๘,๑๗๙*
จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ ในจังหวัดภูเก็ต	คน	-	-	๓๓๕,๑๗๒*

หมายเหตุ *ข้อมูล ณ กรกฎาคม ๒๕๖๕

แหล่งที่มาของข้อมูล :

สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต และส่วนการขนส่งผู้โดยสารประจำทาง ๑, ๓, ๔ สำนักงานการขนส่งผู้โดยสาร

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

ส่วนการขนส่งผู้โดยสารประจำทาง ๑, ๓, ๔ สำนักงานการขนส่งผู้โดยสาร ร่วมกับสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา และสำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๑ : “ปฏิรูปทั้งระบบ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

เป้าหมายที่ ๑ : ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

ตัวชี้วัดที่ ๔ : สัดส่วนรายจ่ายการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน

คำอธิบายตัวชี้วัด :

มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดค่าใช้จ่ายของประชาชนในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ หากรายจ่ายการเดินทางมีอัตราที่สูงจะส่งผลให้ประชาชนมีรายจ่ายโดยรวมที่สูงไปด้วย โดยคำนวณจากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศ

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI) ไม่มีการกำหนดค่าเป้าหมาย				

ข้อมูลพื้นฐาน :

ค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยเฉลี่ย จำแนกตามรูปแบบการเดินทาง	หน่วย วัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ในเขต กรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง	บาท/ ครั้ง	๒๕.๙๐ บาท /ครั้ง	ไม่มีการ สำรวจ เนื่องจาก สถานการณ์ COVID-๑๙	อยู่ระหว่าง ประมวลผล
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ในเขต กรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง		๒๒.๕๙ บาท /ครั้ง		
รถแท็กซี่มิเตอร์ กรุงเทพมหานคร		๑๔๖ บาท /ครั้ง		
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๒		๑๗๙.๕๒ บาท/ครั้ง		
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๓		๖๔.๕๓ บาท /ครั้ง		
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ส่วนภูมิภาค		๓๒.๑๓ บาท /ครั้ง		
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ส่วนภูมิภาค		๓๔.๔๔ บาท /ครั้ง		
รถแท็กซี่มิเตอร์ ส่วนภูมิภาค		๒๑๘ บาท /ครั้ง		

แหล่งที่มาของข้อมูล :

รายงานผลการประเมินคุณภาพบริการรถโดยสารสาธารณะ ประจำปีงบประมาณ

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งผู้โดยสาร สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร

แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๑ : “ปฏิรูปทุ้ระบบ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

เป้าหมายที่ ๑ : ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

ตัวชี้วัดที่ ๕ : จำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุต่อจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด

คำอธิบายตัวชี้วัด :

มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดระดับการรองรับการให้บริการผู้พิการและผู้สูงอายุของสถานีขนส่งผู้โดยสารในรูปแบบของการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล (Universal Design) สนับสนุนให้สังคมเกิดความเข้มแข็งอย่างยั่งยืน โดยเลือกใช้จำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ หรือแบบ Universal Design จำนวน ๕ รายการ ได้แก่ ที่จอดรถ ทางลาด ห้องน้ำ ป้ายสัญลักษณ์ และจุดให้บริการข้อมูล

สำหรับรายละเอียดอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการสำหรับคนพิการในสถานีที่บริการภาคขนส่ง จะต้องสอดคล้องกับกฎหมายจำนวน ๓ ฉบับ ดังนี้

- กฎกระทรวงกำหนดลักษณะ หรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะและบริการขนส่ง เพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. ๒๕๕๖ กระทรวงคมนาคม
- กฎกระทรวงกำหนดลักษณะ หรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการในอาคาร สถานที่ หรือบริการสาธารณะอื่นเพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. ๒๕๕๕ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์
- กฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพและคนชรา พ.ศ. ๒๕๔๘ กระทรวงมหาดไทย

หมายเหตุ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ มีจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทั่วประเทศ ๑๒๔ แห่ง

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI) ไม่มีการกำหนดค่าเป้าหมาย				

ข้อมูลพื้นฐาน :

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
จำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุต่อจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด	แห่ง	๔ แห่ง	๕ แห่ง	๖ แห่ง*

หมายเหตุ *ได้แก่สถานีขนส่ง จ.มหาสารคาม / จ.บึงกาฬ / จ.นครนายก / อ.เบตง / อ.หาดใหญ่ แห่งที่ ๑ / หมอชิต(จตุจักร)

แหล่งที่มาของข้อมูล :
ส่วนสถานีขนส่งผู้โดยสาร สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :
ส่วนสถานีขนส่งผู้โดยสาร สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร

**แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๑ : “ปฏิรูปทั้งระบบ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ
สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน**

เป้าหมายที่ ๑ : ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

ตัวชี้วัดที่ ๖ : ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

คำอธิบายตัวชี้วัด :

มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดคุณภาพของการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ โดยคำนวณจากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศ

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
ร้อยละ ๗๐	ร้อยละ ๗๐	ร้อยละ ๗๒.๕	ร้อยละ ๗๒.๕	ร้อยละ ๗๕

ข้อมูลพื้นฐาน :

ร้อยละความพึงพอใจของ ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ จำแนกตามรูปแบบการเดินทาง	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ในเขต กรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง	ร้อยละ	๖๘.๗๗	ไม่มีการ สำรวจ เนื่องจาก สถานการณ์ COVID-๑๙	อยู่ระหว่าง ประมวลผล
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ในเขต กรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง		๗๕.๐๒		
รถแท็กซี่มิเตอร์ กรุงเทพมหานคร		๗๘.๔๒		
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๒		๗๙.๘๒		
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๓		๗๙.๐๔		
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ส่วนภูมิภาค		๗๙.๘๐		
รถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ส่วนภูมิภาค		๗๘.๒๔		
รถแท็กซี่มิเตอร์ ส่วนภูมิภาค		๗๘.๔๒		

แหล่งที่มาของข้อมูล :

รายงานผลการประเมินคุณภาพบริการรถโดยสารสาธารณะ ประจำปีงบประมาณ

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งผู้โดยสาร สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๑ : “ปฏิรูปทั้งระบบ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

เป้าหมายที่ ๑ : ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

ตัวชี้วัดที่ ๗ : จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรอง Q-Bus เพิ่มขึ้น

คำอธิบายตัวชี้วัด :

มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดความสำเร็จของการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ ทั้งรถโดยสารประจำทาง และรถโดยสารไม่ประจำทาง โดยวัดจากจำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่มีการพัฒนาคุณภาพ ตามเกณฑ์มาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ Q-Bus และได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพฯ มีจำนวนเพิ่มขึ้น

สูตรการคำนวณ :

จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q-Bus ในปีปัจจุบัน - จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q-Bus ในปีก่อนหน้า

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
ไม่น้อยกว่า ๒ ราย	ไม่น้อยกว่า ๒ ราย	ไม่น้อยกว่า ๓ ราย	ไม่น้อยกว่า ๓ ราย	ไม่น้อยกว่า ๓ ราย

ข้อมูลพื้นฐาน :

ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรอง Q-Bus	ราย	-	-	-

หมายเหตุ ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ มีผู้ประกอบการได้รับการรับรองมาตรฐาน Q-Bus จำนวน ๒๓ ราย โดยใบรับรองฯ มีอายุ ๓ ปี หมดอายุเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๕

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด :

กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งผู้โดยสาร สำนักการขนส่งผู้โดยสาร

แหล่งที่มาของข้อมูล :

กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งผู้โดยสาร สำนักการขนส่งผู้โดยสาร

แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

แผนปฏิบัติการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๑ : “ปฏิรูปทั้งระบบ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน								
เป้าหมายที่ ๑ : ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน								
แนวทางการพัฒนาที่ ๑. พัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารรองรับคนทั้งหมด ๑.๑ ผลักดันเชิงนโยบายพร้อมศึกษาแนวทางการส่งเสริมองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นให้บริหารจัดการสถานีขนส่งผู้โดยสารให้มีประสิทธิภาพ ๑.๒ บูรณาการ เพื่อพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารเพื่อรองรับคนทั้งหมด (Universal Design) โดยพิจารณาให้เป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารต้นแบบ ๑.๓ สํารวจสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีขนส่งผู้โดยสารให้ครบถ้วน ตามมาตรฐานที่กำหนด รวมถึงสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสาร	ก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดมหาสารคาม แห่งที่ ๒ ต.แวงนาง อ.เมืองมหาสารคาม จ.มหาสารคาม (สนส./สขจ.มหาสารคาม)	๘,๕๕๔,๔๐๐	-	-	-	-	งบประมาณ	โครงการผูกพันงบประมาณปี ๒๕๖๔-๒๕๖๖ วงเงินรวม ๖๖,๖๖๖,๐๐๐ บาท
	โครงการตรวจติดตามกำกับดูแล การดำเนินกิจการสถานีขนส่งผู้โดยสาร (สนส.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ	
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐			
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๑ : “ปฏิรูปทั้งระบบ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน									
เป้าหมายที่ ๑ : ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน									
แนวทางการพัฒนาที่ ๒. ขับเคลื่อนระบบ การขนส่งระบบรถโดยสารสาธารณะ ต่อเนื่อง <u>ระดับประเทศ</u> ๒.๑ จัดทำแผนและดำเนินการประชาชน สัมพันธบัตรการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และสร้างค่านิยมให้การใช้ระบบขนส่ง สาธารณะเป็นทางเลือกหลักในการเดินทาง	แผนงานกำหนด/ ปรับปรุงเส้นทางรถ โดยสารประจำทางให้ เชื่อมต่อและรองรับ (Feeder) การขนส่ง รูปแบบอื่น (ทางราง/ ทางน้ำ) (สนส.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)		
	๒.๒ พัฒนาเส้นทางรถโดยสาร ประจำทางและส่งเสริมการใช้รถโดยสาร สาธารณะทุกประเภทให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ และเชื่อมโยงกับเครือข่ายการขนส่งมวลชนอื่น	แผนงานสำรวจความ พึงพอใจของผู้ใช้บริการ รถโดยสารสาธารณะ (สนส.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
	๒.๓ สำรวจความพึงพอใจการใช้บริการรถ โดยสารสาธารณะ และเผยแพร่ให้ประชาชน รับรู้ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการมีส่วนร่วมในการ ปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่								
<u>ระดับกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มี เส้นทางต่อเนื่อง</u> ๒.๔ ขับเคลื่อนแผนการปฏิรูประบบ รถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง	แผนงานดำเนินการตาม แผนการปฏิรูประบบ รถโดยสารประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทาง ต่อเนื่อง (สนส.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)		

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๑ : “ปฏิรูปทั้งระบบ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน								
เป้าหมายที่ ๑ : ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน								
ระดับเมืองหลักภูมิภาค ๒.๕ สนับสนุนการพัฒนาาระบบขนส่ง สาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยคำนึงถึงการ มีส่วนร่วมของท้องถิ่น ภาคเอกชน และ ประชาชนในพื้นที่	แผนงานโครงข่าย เส้นทางและเงื่อนไข การเดินทางโดยสาร ประจำทาง (สนส.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
	แผนงานพัฒนาระบบ ขนส่งสาธารณะ โดย พิจารณาข้อมูล ปริมาณผู้โดยสารใน ๓ จังหวัด นำร่อง ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และ ภูเก็ต (สนส.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
ระดับรถโดยสารสาธารณะ ๒.๖ พัฒนาการกำกับระบบขนส่ง รถสาธารณะ เพื่อรองรับรูปแบบการเดินทาง และให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินธุรกิจได้ อย่างต่อเนื่อง	โครงการศึกษา แนวทางการพัฒนา ระบบการขนส่ง ไม่ประจำทาง (สนส.)		๗,๐๐๐,๐๐๐				งบประมาณ / งบ กปร.	
๒.๗ ศึกษาแนวทางทางการอุดหนุนหรือ ช่วยเหลือระบบการขนส่งสาธารณะ	โครงการศึกษา แนวทางการอุดหนุน หรือช่วยเหลือระบบ การขนส่งสาธารณะ (สนส.)	-	๔,๙๐๐,๐๐๐	-	-	-	งบประมาณ / งบ กปร.	

แผนปฏิบัติการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๑ : “ปฏิรูปทั้งระบบ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน								
เป้าหมายที่ ๑ : ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน								
แนวทางการพัฒนาที่ ๓. พัฒนาการกำกับ ดูแล ระบบการขนส่งโดยสารสาธารณะ	แผนงานการกำกับ ระบบการขนส่งรถ โดยสารสาธารณะให้ เป็นไปตามเงื่อนไข ใบอนุญาต ประกอบการขนส่ง (สนส.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
แนวทางการพัฒนาที่ ๔. พัฒนาศักยภาพ ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ	โครงการรับรอง มาตรฐานคุณภาพ บริการรถโดยสาร ประจำทาง (Q - Mark) (สนส.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
๔.๑ พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่ง ผู้โดยสารเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพของ รถโดยสารสาธารณะ	โครงการรับรอง มาตรฐานคุณภาพรถ โดยสารสาธารณะ (Q- Bus) (สนส.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
๔.๒ บูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุน และพัฒนาผู้ประกอบการรถ โดยสารสาธารณะ	โครงการพัฒนาและ ส่งเสริมผู้ประกอบการ ขนส่งด้วยรถโดยสาร ในส่วนภูมิภาค (สนส.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	

แผนปฏิบัติการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๑ : “ปฏิรูปทั้งระบบ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน								
เป้าหมายที่ ๑ : ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน								
	โครงการศึกษาและพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพการขนส่งด้วยรถโดยสารชั้นก้าวหน้า เพื่อยกระดับความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการ (สนส.)	-	๔,๙๐๐,๐๐๐	-	-	-	งบประมาณ / งบ กปถ.	
แนวทางการพัฒนาที่ ๕. พัฒนาเทคโนโลยีสนับสนุนการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร ๕.๑ ศึกษาและพัฒนาระบบฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบาย และบริหารจัดการในการควบคุมกำกับ ดูแล ๕.๒ พัฒนาระบบฐานข้อมูลการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ และเปิดเผยข้อมูลเพื่อให้ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์ได้	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบแผนที่ฐานเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (ศทส.)	๘๙,๓๙๔,๘๙๔	-	-	-	-	งบ กปถ.	
	โครงการพัฒนาและปรับปรุงศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ เพื่อส่งเสริมการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะให้มีประสิทธิภาพปลอดภัย และได้มาตรฐาน (สนส.)	-	-	๒๐,๐๐๐,๐๐๐	-	-	งบประมาณ / งบ กปถ.	

หมายเหตุ ชื่อโครงการ/วงเงินงบประมาณ อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามที่ได้รับอนุมัติจัดสรร

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๒ :	“สานต่อความสำเร็จ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้
----------------------------------	---

เป้าหมายที่ ๒ :	ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้
-----------------	--

แนวทางการพัฒนา	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>๑. พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าตามเส้นทางยุทธศาสตร์</p> <p>๑.๑ สอดรับกับความต้องการการขนส่งสินค้าตามแนวพื้นที่ที่มีศักยภาพ เพื่อสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพการรวบรวม กระจายสินค้า และเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในแต่ละพื้นที่ (Hub and Spokes)</p> <p>๑.๒ บูรณาการ เชื่อมโยงการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างไร้รอยต่อ และอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ</p> <p>๑.๓ สนับสนุน ประสานงานในการใช้พื้นที่ร่วมกัน ให้สถานีขนส่งสินค้าชายแดน เป็นจุดบริการแบบ One Stop Service</p> <p>๑.๔ สนับสนุนให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน</p> <p>๑.๕ เตรียมความพร้อมเพื่อรองรับและสนับสนุนการใช้พลังงานสะอาดและมีประสิทธิภาพ</p>	สนค., สนว., สขจ.
<p>๒. พัฒนาการกำกับ ดูแล ระบบการขนส่งสินค้า</p> <p>๒.๑ พัฒนาการกำกับ ดูแล ระบบการขนส่งสินค้า เพื่อรองรับรูปแบบดั้งเดิม และรูปแบบใหม่ให้สอดคล้องกับบริบทของประเทศ</p> <p>๒.๒ พัฒนาการกำกับ ดูแล ประกอบการขนส่งวัตถุอันตราย</p> <p>๒.๓ พัฒนามาตรการ และสร้างกลไกการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าด้วยยานยนต์ขนาดเล็กให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง มีคุณภาพในการให้บริการ และมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้นาน</p>	สนค.
<p>๓. พัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน</p> <p>๓.๑ ขยายผลมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) และมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain)</p> <p>๓.๒ ปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างสิทธิประโยชน์ อำนวยความสะดวก และลดขั้นตอนการติดต่อราชการให้ผู้ประกอบการที่ได้รับ Q Mark / Q Cold Chain</p> <p>๓.๓ ส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยจัดการระบบการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</p>	สนค., สขจ.
<p>๔. พัฒนาเทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศ</p> <p>๔.๑ พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบเทคโนโลยี เช่น ระบบศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก (TDSC) เป็นต้น</p> <p>๔.๒ พัฒนาระบบวิเคราะห์ข้อมูลการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศ</p>	สนค.

แนวทางการพัฒนา	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕. พัฒนาการองค์ความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางถนน ๕.๑ ศึกษาองค์ความรู้ด้านการขนส่งสินค้าให้สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์โลกเพื่อเป็นแนวทางประกอบการกำหนดนโยบายและการดำเนินงานในอนาคต	สนค.

ทั้งนี้ การพัฒนาตามแผนปฏิบัติราชการเรื่องดังกล่าว จะมีตัวชี้วัดที่ชี้วัดผลการดำเนินงาน ดังนี้

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมายประจำปีงบประมาณ พ.ศ.				
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
๑. จำนวนรถบรรทุกทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า	เพิ่มขึ้น ๕๙,๕๐๐ คัน	เพิ่มขึ้น ๑๑๙,๐๐๐ คัน	เพิ่มขึ้น ๑๗๘,๕๐๐ คัน	เพิ่มขึ้น ๒๓๘,๐๐๐ คัน	เพิ่มขึ้น ๒๙๗,๕๐๐ คัน
๒. สัดส่วนการใช้พื้นที่สถานีขนส่งสินค้าที่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของกรมการขนส่งทางบก	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๔	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๕	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๖	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๗	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๘
๓. จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบกเพิ่มขึ้น	๔๘๔ ราย	๕๐๘ ราย	๕๓๓ ราย	๕๕๙ ราย	๕๘๖ ราย

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๒ : “สานต่อความสำเร็จ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้

เป้าหมายที่ ๒ : ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้

ตัวชี้วัดที่ ๑ : จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า

คำอธิบายตัวชี้วัด :

มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดผลการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกของสถานีขนส่งสินค้า โดยวัดจากจำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า คือ จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันขาออกจากสถานีขนส่งสินค้า ภายใต้การกำกับ ดูแล ของกรมการขนส่งทางบก ๓ แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล คลองหลวง และร่มเกล้า

สูตรการคำนวณ :

จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน (เพิ่มขึ้น)

= จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันปีปัจจุบัน – จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันปีฐาน

หมายเหตุ ข้อมูลปีฐาน = จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน ๑,๑๘๙,๙๕๑ คัน

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
๕๙,๕๐๐ คัน	๑๑๙,๐๐๐ คัน	๑๗๘,๕๐๐ คัน	๒๓๘,๐๐๐ คัน	๒๙๗,๕๐๐ คัน

ข้อมูลพื้นฐาน :

รายการ	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔
จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน				
- สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล	คัน	๔๒๐,๐๐๙	๕๗๖,๑๒๗	๗๔๒,๖๔๒
- สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง	คัน	๗๘,๕๙๙	๗๖,๔๕๐	๖๔,๕๖๖
- สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า	คัน	๒๘๖,๔๒๖	๒๙๐,๐๗๑	๓๘๒,๗๔๓
รวม	คัน	๗๘๕,๐๓๔	๙๔๒,๖๔๘	๑,๑๘๙,๙๕๑

แหล่งที่มาของข้อมูล :

- ระบบควบคุมประตูอัตโนมัติ (Gate Control System : GCS)
- ระบบบริหารสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal Management System : TTMS)

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

ส่วนสถานีขนส่งสินค้า สำนักงานการขนส่งสินค้า

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๒ : “สานต่อความสำเร็จ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้

เป้าหมายที่ ๒ : ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้

ตัวชี้วัดที่ ๒ : สัดส่วนการใช้พื้นที่สถานีขนส่งสินค้าที่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของกรมการขนส่งทางบก

คำอธิบายตัวชี้วัด :

มีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงถึงประสิทธิภาพของการเข้าใช้งานพื้นที่ภายในสถานีขนส่งสินค้าในการรวบรวมและกระจายสินค้าด้วยรถบรรทุก ซึ่งเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จะสามารถสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งสินค้า โดยพื้นที่สถานีขนส่งสินค้าที่เปิดให้บริการของกรมการขนส่งทางบก คิดจากพื้นที่ชานชาลาขนถ่ายสินค้า พื้นที่อาคารคลังสินค้า และพื้นที่ชานชาลาอเนกประสงค์

สูตรการคำนวณ :

$$\text{ร้อยละการเข้าใช้พื้นที่สถานีขนส่งสินค้า} = \frac{\text{พื้นที่ที่มีการเข้าใช้งาน (ตร.ม.)} \times 100}{\text{พื้นที่สถานีขนส่งสินค้าที่เปิดให้บริการ (ตร.ม.)}}$$

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๔	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๕	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๖	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๗	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๘

ข้อมูลพื้นฐาน :

รายการ	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔
การเข้าใช้พื้นที่สถานีขนส่งสินค้า				
- สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล	ร้อยละ	-	-	๙๙.๕๗
- สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง	ร้อยละ	-	-	๗๖.๗๓
- สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า	ร้อยละ	-	-	๗๗.๙๕
- ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า เชียงของ จังหวัดเชียงราย	ร้อยละ	-	-	๒๓.๕๙
ผลรวมเฉลี่ย	ร้อยละ	-	-	๖๙.๔๖

แหล่งที่มาของข้อมูล :

ระบบบริหารสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal Management System : TTMS)

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

ส่วนสถานีขนส่งสินค้า สำนักงานการขนส่งสินค้า

แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๒ : “สานต่อความสำเร็จ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้

เป้าหมายที่ ๒ : ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้

ตัวชี้วัดที่ ๓ : จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งสินค้าของ กรมการขนส่งทางบกเพิ่มขึ้น

คำอธิบายตัวชี้วัด :

มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดร้อยละความสำเร็จของการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการขนส่ง ด้วยรถบรรทุกเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบกเพิ่มมากขึ้นทุกปี

สูตรการคำนวณ :

กรณีตัวชี้วัดกำหนดเป็นร้อยละ หรืออัตราส่วน หรือสัดส่วน คำนวณจากจำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานฯ ของกรมการขนส่งทางบกที่ยังไม่สิ้นอายุของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ จำนวน ๔๖๑ ราย (Active) เป็นปีเริ่มต้นการคำนวณ

$$\text{วิธีคำนวณ} = \text{Active ของปี ๒๕๖๕} + \text{อัตราส่วนร้อยละเพิ่มขึ้น } ๕ = \text{ค่าเป้าหมายในปี ๒๕๖๖}$$

$$\text{ค่าเป้าหมายในปี ๒๕๖๖} + \text{อัตราส่วนร้อยละเพิ่มขึ้น } ๕ = \text{ค่าเป้าหมายในปี ๒๕๖๗}$$

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
๔๘๔ ราย	๕๐๘ ราย	๕๓๓ ราย	๕๕๙ ราย	๕๘๖ ราย

ข้อมูลพื้นฐาน :

ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานของกรมการขนส่งที่ยังไม่สิ้นอายุ (Active)	ราย	๔๐๐	๔๒๓	๔๖๑

แหล่งที่มาของข้อมูล :

๑. สถิติจำนวนผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกที่ได้รับการรับรองมาตรฐานฯ ของกรมการขนส่งทางบกที่ยังไม่สิ้นอายุ (Active) ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ จำนวน ๔๖๑ ราย

๒. ฐานข้อมูลจำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานฯ ของกรมการขนส่งทางบก จัดเก็บข้อมูลในรูปแบบตาราง Excel

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้า สำนักการขนส่งสินค้า

แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 – 2570

แผนปฏิบัติการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๒ : “สานต่อความสำเร็จ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้								
เป้าหมายที่ ๒ : ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้								
แนวทางการพัฒนาที่ ๑. พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าตามเส้นทางยุทธศาสตร์ ๑.๑ สอดรับกับความต้องการการขนส่งสินค้าตามแนวพื้นที่ที่มีศักยภาพ เพื่อสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพการรวบรวม กระจายสินค้า และเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในแต่ละพื้นที่ (Hub and Spokes) ๑.๒ บูรณาการ เชื่อมโยงการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างไร้รอยต่อ และอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ๑.๓ สนับสนุน ประสานงานในการใช้พื้นที่ร่วมกัน ให้สถานีขนส่งสินค้าชายแดน เป็นจุดบริการแบบ One Stop Service ๑.๔ สนับสนุนให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม (กิจกรรม : ก่อสร้างและค่าควบคุมงานก่อสร้างศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม) (สนค./สขจ.)	๒๐๙,๕๕๗,๐๐๐	๓๑๘,๐๖๖,๘๐๐	-	-	-	งบประมาณ	ผูกพันงบประมาณปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๗ รวม ๖๔๙,๕๓๐,๐๐๐ บาท
	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย (กิจกรรม : ก่อสร้างและค่าควบคุมงานก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย ระยะที่ ๒) (สนค./สขจ.)	๑๓๒,๐๗๖,๐๐๐	๒๖๔,๑๕๒,๐๐๐	๒๖๔,๑๕๒,๐๐๐	-	-	งบประมาณ	ผูกพันงบประมาณปี ๒๕๖๖ -๒๕๖๘ รวม ๖๖๐,๓๘๐,๐๐๐ บาท

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๒ : “สานต่อความสำเร็จ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้								
เป้าหมายที่ ๒ : ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้								
๑.๕ เตรียมความพร้อมเพื่อรองรับและสนับสนุนการใช้พลังงานสะอาดและมีประสิทธิภาพ	จ้างที่ปรึกษาสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการร่วมลงทุนโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม (สนค.)	-	๓,๖๐๐,๐๐๐	-	-	-	งบประมาณ	
	จ้างที่ปรึกษาสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการร่วมลงทุนโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย (สนค.)	-	๓,๖๐๐,๐๐๐	-	-	-	งบประมาณ	
	โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี	-	-	๒๙๕,๒๖๘,๐๐๐	-	-	งบประมาณ	

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๒ : “สานต่อความสำเร็จ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้								
เป้าหมายที่ ๒ : ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้								
	(กิจกรรม : จ่ายค่า ทดแทนอสังหาริมทรัพย์) (สนค./สขจ.)							
	โครงการสถานีขนส่ง สินค้าจังหวัดสุราษฎร์ ธานี (กิจกรรม : ก่อสร้างและค่าควบคุม งานก่อสร้างสถานี ขนส่งสินค้าจังหวัดสุ ราษฎร์ธานี) (สนค./ สขจ.)	-	-	-	๔๔๐,๕๕๐,๐๐๐	๔๔๐,๕๕๐,๐๐๐	งบประมาณ	โครงการผูกพัน งบประมาณ ปี ๒๕๖๙-๒๕๗๑
	จ้างที่ปรึกษาจัดทำร่าง ประกาศเชิญชวนร่าง เอกสารสำหรับการ คัดเลือกเอกชนและร่าง สัญญาาร่วมลงทุน โครงการสถานีขนส่ง สินค้าจังหวัด สุราษฎร์ธานี (สนค./ สขจ.)	-	-	-	-	๗,๐๐๐,๐๐๐	งบประมาณ	

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ	
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐			
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๒ : “สานต่อความสำเร็จ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้									
เป้าหมายที่ ๒ : ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้									
แนวทางการพัฒนาที่ ๒. พัฒนาการ กำกับดูแล ระบบการขนส่งสินค้า ๒.๑ พัฒนาการกำกับดูแล ระบบการ ขนส่งสินค้า เพื่อรองรับรูปแบบดั้งเดิม และรูปแบบใหม่ให้สอดคล้องกับบริบท ของประเทศ ๒.๒ พัฒนาการกำกับดูแล ประกอบการ ขนส่งวัตถุอันตราย ๒.๓ พัฒนามาตรการ และสร้างกลไก การกำกับดูแลการขนส่งสินค้าด้วยยาน ยนต์ขนาดเล็ก ให้เป็นไปตามกฎหมายที่ เกี่ยวข้อง มีคุณภาพในการให้บริการ และมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ถนน	โครงการพัฒนาศักยภาพ การขนส่งสินค้าอันตราย ทางถนนให้ มี ประสิทธิภาพ และความ ปลอดภัยตาม มาตรฐานสากล (สนค.)	๑๓,๘๘๑,๑๐๐	-	-	-	-	งบประมาณ		
	โครงการพัฒนาและ ยกระดับคุณภาพ มาตรฐานการขนส่ง สินค้าทางถนนของ ประเทศไทยอย่างมี ประสิทธิภาพ ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และเป็นที่ ยอมรับ ระดับสากล (สนค.)	-	๒๐,๐๐๐,๐๐๐	-	-	-	-	งบประมาณ	
	โครงการพัฒนาการ กำกับดูแลการขนส่ง สินค้าในเมืองด้วยยาน ยนต์ขนาดเล็ก (Urban Freight Transport) (สนค.)	-	-	๒๕,๐๐๐,๐๐๐	-	-	-	งบประมาณ	

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๒ : “สานต่อความสำเร็จ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้								
เป้าหมายที่ ๒ : ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้								
	โครงการยกระดับการ ควบคุมกำกับดูแลด้าน ความปลอดภัยของการ ขนส่งสินค้าอันตรายทาง ถนน (Phase ๓) (สนค.)	-	-	๓๐,๐๐๐,๐๐๐	-	-	งบประมาณ	
แนวทางการพัฒนาที่ ๓. พัฒนาศักยภาพ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ๓.๑ ขยายผลมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง ด้วยรถบรรทุก (Q Mark) และมาตรฐาน คุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร ด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) ๓.๒ ปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้าง สิทธิประโยชน์ อำนวยความสะดวก และลด ขั้นตอนการติดต่อราชการให้ผู้ประกอบการที่ ได้รับ Q Mark / Q Cold Chain ๓.๓ ส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการ ใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยจัดการระบบการขนส่ง สินค้าให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และเป็น มิตรต่อสิ่งแวดล้อม	โครงการรับรองมาตรฐาน คุณภาพบริการขนส่ง ด้วยรถบรรทุก (Q Mark/ Q Cold Chain) (สนค.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
	โครงการพัฒนาและ ยกระดับมาตรฐาน ผู้ประกอบการขนส่ง สินค้าควบคุมอุณหภูมิ เพื่อรองรับการ ขยายตัวของ อุตสาหกรรม โลจิสติกส์ห่วงโซ่ ความเย็น (Cold Chain Logistics) (สนค.)	-	๒๕,๐๐๐,๐๐๐	-	-	-	งบประมาณ	เป็นโครงการ สำคัญปี ๒๕๖๗

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๒ : “สานต่อความสำเร็จ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้								
เป้าหมายที่ ๒ : ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้								
	โครงการพัฒนา เครือข่าย โลจิสติกส์ห่วงโซ่ความ เย็น (Cold Chain Logistics) เพื่อสร้างขีด ความสามารถในการ แข่งขันด้านการขนส่ง ของประเทศไทย (สนค.)	-	-	๒๐,๐๐๐,๐๐๐	-	-	งบประมาณ	
	โครงการพัฒนา ศักยภาพ และ เครือข่ายการขนส่ง สินค้าทางถนน ระหว่างประเทศใน ภูมิภาคอาเซียน เพื่อ สร้างขีดความ สามารถ ในการแข่งขันด้าน โลจิสติกส์ของประเทศไทย (สนค.)	-	-	๓๐,๐๐๐,๐๐๐	-	-	งบประมาณ	
แนวทางการพัฒนาที่ ๔. พัฒนา เทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนการขนส่ง สินค้าทางถนนของประเทศ	โครงการพัฒนาและ ปรับปรุงศูนย์รวม ข้อมูลการขนส่งด้วย รถบรรทุกเพื่อส่งเสริม	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๒ : “สานต่อความสำเร็จ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้								
เป้าหมายที่ ๒ : ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้								
๔.๑ พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบเทคโนโลยี เช่น ระบบศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก (TDSC) เป็นต้น ๔.๒ พัฒนาระบบวิเคราะห์ข้อมูลการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศ	การขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีประสิทธิภาพปลอดภัยและได้มาตรฐาน (TDSC) (สนค.)							
	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการควบคุมกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน (Phase ๒) (สนค.)	-	๓๐,๐๐๐,๐๐๐	-	-	-	งบประมาณ	เป็นโครงการสำคัญปี ๒๕๖๗
	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อช่วยสนับสนุนและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย (สนค.)	-	๖๗,๐๐๐,๐๐๐	-	-	-	งบประมาณ	เป็นโครงการสำคัญปี ๒๕๖๗

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๒ : “สานต่อความสำเร็จ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้								
เป้าหมายที่ ๒ : ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้								
	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการประกอบการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารแบบควบคุมอุณหภูมิ (สนค.)	-	-	๓๐,๐๐๐,๐๐๐	-	-	งบประมาณ	
	โครงการพัฒนาและปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนนสำหรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้า (สนค.)	-	-	-	๑๕,๐๐๐,๐๐๐	๑๕,๐๐๐,๐๐๐	งบประมาณ	
แนวทางการพัฒนาที่ ๕. พัฒนาองค์ความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางถนน ๕.๑ ศึกษาองค์ความรู้ด้านการขนส่งสินค้าให้สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์โลกเพื่อเป็นแนวทางประกอบการกำหนดนโยบายและการดำเนินงานในอนาคต	โครงการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้ารองรับวิถีปกติถัดไป (Next Normal) และจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งสินค้าทางถนน (สนค.)	๑๐,๘๕๐,๘๐๐	-	-	-	-	งบประมาณ	

หมายเหตุ ชื่อโครงการ/วงเงินงบประมาณ อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามที่ได้รับอนุมัติจัดสรร

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๓ :	“เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย
----------------------------------	--

เป้าหมายที่ ๓ :	ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย
-----------------	------------------------------

แนวทางการพัฒนา	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>๑. สร้างวัฒนธรรมการเดินทางที่ปลอดภัย</p> <p>๑.๑ จัดทำแผนและรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในการใช้รถใช้ถนนให้สอดคล้องและครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายในแต่ละพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนน</p> <p>๑.๒ เสริมทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย โดยเน้นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง</p> <p>๑.๓ ส่งเสริมมาตรการรณรงค์และแสวงหาความร่วมมือในการสร้างเครือข่ายการเป็นองค์กรแห่งความปลอดภัยทางถนน สนับสนุนการขับเคลื่อนภายในองค์กร</p> <p>๑.๔ ส่งเสริมความปลอดภัยในชุมชนหรือพื้นที่ โดยศึกษาสภาพปัญหา และบูรณาการความร่วมมือให้เกิดผลในเชิงรูปธรรม</p> <p>๑.๕ ส่งเสริมมาตรการความปลอดภัยของโรงเรียน และของนักเรียน ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p>	สนภ., สนว., สลก.
<p>๒. ยกระดับมาตรฐานใบอนุญาตขับรถเพื่อพัฒนาคุณภาพผู้ขับขี่</p> <p>๒.๑ ยกระดับมาตรฐานใบอนุญาตขับรถเพื่อพัฒนาคุณภาพผู้ขับขี่</p> <p>๒.๒ พัฒนา ยกระดับ ผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถขนส่งทางบกให้เป็นมืออาชีพ</p>	สนภ., สนว. สขพ.๑-๕, สนท., สนส., สนค.
<p>๓. พัฒนามาตรฐานยานพาหนะปลอดภัย</p> <p>๓.๑ พัฒนามาตรฐานขั้นต่ำของยานพาหนะให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล</p> <p>๓.๒ ทหารีร่วมกับผู้ผลิตและผู้ประกอบการยานยนต์เพื่อกำหนดแนวทางเปลี่ยนผ่านสู่มาตรฐานสากล</p> <p>๓.๓ พัฒนาปรับปรุงมาตรฐานการตรวจสภาพรถสำหรับรถที่อยู่ระหว่างการใช้งานให้มีความปลอดภัย</p>	สนว.
<p>๔. ยกระดับการกำกับดูแลความปลอดภัยของผู้ประกอบการขนส่งและการขนส่งเชิงพาณิชย์</p> <p>๔.๑ พัฒนาระบบควบคุม กำกับ ดูแลการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนดและมีความปลอดภัย</p> <p>๔.๒ จัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (Transport Safety Manager : TSM)</p> <p>๔.๓ ดำเนินการตรวจประเมินคุณภาพ (Audit) ผู้ประกอบการขนส่ง</p> <p>๔.๔ นำผลการดำเนินการด้านความปลอดภัยเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาการขอต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่ง</p> <p>๔.๕ จัดทำคู่มือความปลอดภัยของผู้ประกอบการขนส่ง</p>	สนส., สนค., สนภ.

แนวทางการพัฒนา	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>๕. บังคับใช้กฎหมายเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p> <p>๕.๑ บูรณาการกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติในการกำกับ ดูแล ผลักดันให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องมีใบอนุญาตขับรถ</p> <p>๕.๒ บูรณาการการทำงานร่วมกับภาคีเครือข่าย และประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p> <p>๕.๓ บริหารจัดการเรื่องร้องเรียน และส่งเสริมให้ภาคประชาชนในการมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลผู้กระทำผิด</p> <p>๕.๔ เพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนตามมาตรฐาน</p> <p>๕.๕ จัดทำคู่มือการบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยให้ผู้ปฏิบัติงานมีความเข้าใจ และเป็นไปในแนวทางเดียวกัน</p>	<p>สนภ., สนว., กตส., สขพ.๑-๕, สขจ.</p>
<p>๖. พัฒนาเทคโนโลยีสนับสนุนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p> <p>๖.๑ พัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในกระบวนการด้านความปลอดภัย และบังคับใช้กฎหมาย โดยบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p> <p>๖.๒ พัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (ฐานข้อมูลรถ ผู้ขับขี่และผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อติดตามประวัติ พฤติกรรม การกระทำผิด และการเกิดอุบัติเหตุ) และบูรณาการร่วมกับข้อมูลอื่น เพื่อวิเคราะห์และประมวลผลอุบัติเหตุ</p> <p>๖.๓ พัฒนาเครื่องมืออุปกรณ์ในการตรวจสอบเพื่อรองรับเทคโนโลยียานยนต์สมัยใหม่</p>	<p>สนภ., สนว., กตส., ศทส., สนภ.</p>
<p>๗. พัฒนาองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p> <p>๗.๑ พัฒนาล้างข้อมูลความปลอดภัยทางถนนที่เข้าถึงได้ง่าย เพื่อนำไปสู่การต่อยอดองค์ความรู้ และการจัดการความรู้อย่างเป็นระบบ</p> <p>๗.๒ พัฒนาองค์ความรู้ของครูฝึกสอนขับรถของกรมการขนส่งทางบก และโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง</p> <p>๗.๓ พัฒนาการวิเคราะห์อุบัติเหตุและแสวงหาแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>๗.๔ ศึกษาแนวทางการควบคุม กำกับ ดูแล เทคโนโลยียานยนต์สมัยใหม่ให้เกิดความปลอดภัย</p>	<p>สนภ., สนว., สนส., สนค., กตส., สนท., ศทส.</p>

ทั้งนี้ การพัฒนาตามแผนปฏิบัติการเรื่องดังกล่าว จะมีตัวชี้วัดที่ชี้วัดผลการดำเนินงาน ดังนี้

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.				
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
๑. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	<p>เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI)</p> <p>ตามเป้าหมายแผนแม่บทย่อย ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง</p> <p>ตัวชี้วัด อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน</p> <p>จำนวน ๑๒ คน ต่อประชากร ๑ แสนคน</p>				

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.				
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
๒. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง	ลดลง ร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๕ ปีย้อนหลัง	ลดลง ร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๕ ปีย้อนหลัง	ลดลง ร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๕ ปีย้อนหลัง	ลดลง ร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๕ ปีย้อนหลัง	ลดลง ร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๕ ปีย้อนหลัง
๓. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถบรรทุกลดลง	ลดลง ร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	ลดลง ร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	ลดลง ร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	ลดลง ร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	ลดลง ร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง
๔. สัดส่วนอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดจากรถบรรทุกที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)	เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI)				
๕. สัดส่วนอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark หรือ Q Bus	เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI)				
๖. ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการยกระดับคุณภาพการออกใบอนุญาตขับรถ	ดำเนินการได้ตามแผน ร้อยละ ๑๐๐	ดำเนินการได้ตามแผน ร้อยละ ๑๐๐	ดำเนินการได้ตามแผน ร้อยละ ๑๐๐	ดำเนินการได้ตามแผน ร้อยละ ๑๐๐	ดำเนินการได้ตามแผน ร้อยละ ๑๐๐
๗. จำนวนบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (Transport Safety Manager : TSM) ที่ได้รับการขึ้นทะเบียน	๕,๐๐๐ ราย	๕,๐๐๐ ราย	๕,๐๐๐ ราย	๕,๐๐๐ ราย	๕,๐๐๐ ราย
๘. ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเสนอร่างข้อกำหนดพัฒนามาตรฐานยานพาหนะปลอดภัย	ร้อยละ ๖๐	ร้อยละ ๖๕	ร้อยละ ๗๐	ร้อยละ ๗๕	ร้อยละ ๘๐
๙. ร้อยละความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๕
๑๐. ร้อยละของจำนวนรถที่ผ่านการตรวจสอบถูกต้องตามกฎหมายกำหนด	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐
๑๑. ร้อยละของการออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๕

แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๓ : “เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนน มีความปลอดภัย				
เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย				
ตัวชี้วัดที่ ๑ : อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง				
คำอธิบายตัวชี้วัด : มีวัตถุประสงค์เพื่อติดตามอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ ซึ่งถือเป็นวาระแห่งชาติของประเทศไทย โดยเฉพาะกรมการขนส่งทางบกในฐานะหน่วยงานควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนให้ปลอดภัยในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน				
ค่าเป้าหมาย :				
ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI) ตามเป้าหมายแผนแม่บทย่อย ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง ตัวชี้วัด อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน ๑๒ คน ต่อประชากร ๑ แสนคน				
ข้อมูลพื้นฐาน :				
ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	คนต่อประชากร ๑ แสนคน	๒๗.๐๗	๒๖.๘๖	๒๐.๑๘
แหล่งที่มาของข้อมูล : ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (๓ ฐาน)				
หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล : กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข				

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๓ : “เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม”
เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนน มีความปลอดภัย

เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย

ตัวชี้วัดที่ ๒ : ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง

คำอธิบายตัวชี้วัด :

มีวัตถุประสงค์เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ โดยกำหนดค่านิยาม ดังนี้

- อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดกับรถโดยสารประจำทางทุกประเภทการขนส่ง (หมวด ๑ - ๔) และรถโดยสารไม่ประจำทางตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ทั้งที่เป็นต้นเหตุและคู่กรณี
- จำนวนผู้เสียชีวิต หมายถึง จำนวนผู้เสียชีวิตในวันเกิดเหตุ ไม่รวมถึงผู้เสียชีวิตในภายหลัง
- ข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิต หมายถึง ข้อมูลที่ได้มาจาก สขพ.๑-๕ และ สขจ.ทุกจังหวัดทั่วประเทศ จัดส่งผ่านทาง Application Line ตามแบบฟอร์มที่กำหนด และบันทึกลงในระบบรายงานอุบัติเหตุ (Bus and Truck Accident Information Management System : B-TAIMS) ซึ่งได้รับรายงานจาก สขพ.๑ - ๕ และ สขจ.ทุกจังหวัดทั่วประเทศ โดยสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก เป็นผู้รวบรวมจัดทำสถิติ

สูตรการคำนวณ :

ค่าเป้าหมาย = จำนวนผู้เสียชีวิต (เฉลี่ย ๕ ปีย้อนหลัง) - (จำนวนผู้เสียชีวิต (เฉลี่ย ๕ ปีย้อนหลัง) x ๐.๐๒)

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
ลดลงร้อยละ ๒ จาก ค่าเฉลี่ย ๕ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จาก ค่าเฉลี่ย ๕ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จาก ค่าเฉลี่ย ๕ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จาก ค่าเฉลี่ย ๕ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จาก ค่าเฉลี่ย ๕ ปี ย้อนหลัง

ข้อมูลพื้นฐาน :

ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วย วัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๕ ปี				
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ รถโดยสารสาธารณะ	คน	๒๓๐	๑๘๐	๙๙	๖๒	๕๗*

หมายเหตุ *ข้อมูล ณ สิงหาคม ๒๕๖๕

แหล่งที่มาของข้อมูล :

ข้อมูลที่ได้มาจาก สขพ.๑-๕ และ สขจ.ทุกจังหวัดทั่วประเทศจัดส่งผ่านทาง Application Line ตามแบบฟอร์มที่กำหนด และบันทึกลงในระบบรายงานอุบัติเหตุ (Bus and Truck Accident Information Management System : B-TAIMS) ซึ่งได้รับรายงานจาก สขพ.๑-๕ และ สขจ.ทุกจังหวัดทั่วประเทศ

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๓ : “เดินทางทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม”

เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนน มีความปลอดภัย

เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย

ตัวชี้วัดที่ ๓ : ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถบรรทุกลดลง

คำอธิบายตัวชี้วัด :

มีวัตถุประสงค์เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถบรรทุก โดยกำหนดค่านิยาม ดังนี้

๑. อุบัติเหตุรถบรรทุก หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุกส่วนบุคคลและรถบรรทุกไม่ประจำทาง ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ทั้งที่เป็นต้นเหตุและคู่กรณี

๒. จำนวนผู้เสียชีวิต หมายถึง จำนวนผู้เสียชีวิตในวันเกิดเหตุ ไม่รวมถึงผู้เสียชีวิตในภายหลัง

๓. ข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิต หมายถึง ข้อมูลที่ได้มาจาก สขพ.๑ - ๕ และ สขจ.ทุกจังหวัดทั่วประเทศ จัดส่งผ่านทาง Application Line ตามแบบฟอร์มที่กำหนด และบันทึกลงในระบบรายงานอุบัติเหตุ (Bus and Truck Accident Information Management System : B-TAIMS) ซึ่งได้รับรายงานจาก สขพ.๑ - ๕ และ สขจ.ทุกจังหวัดทั่วประเทศ โดยสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก เป็นผู้รวบรวมจัดทำสถิติ

สูตรการคำนวณ :

ค่าเป้าหมาย = จำนวนผู้เสียชีวิต (เฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง) – (จำนวนผู้เสียชีวิต (เฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง) x ๐.๐๒)

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
ลดลงร้อยละ ๒ จาก ค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จาก ค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จาก ค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จาก ค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จาก ค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง

ข้อมูลพื้นฐาน :

ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วย วัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถบรรทุก	คน	๓๕๕	๓๖๗	๓๔๐*

หมายเหตุ * ข้อมูล ณ สิงหาคม ๒๕๖๕

แหล่งที่มาของข้อมูล :

ข้อมูลที่ได้มาจาก สขพ.๑-๕ และ สขจ.ทุกจังหวัดทั่วประเทศจัดส่งผ่านทาง Application Line ตามแบบฟอร์มที่กำหนดและบันทึกลงในระบบรายงานอุบัติเหตุ (Bus and Truck Accident Information Management System : B-TAIMS) ซึ่งได้รับรายงานจาก สขพ.๑-๕ และ สขจ.ทุกจังหวัดทั่วประเทศ

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๓ : “เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนน มีความปลอดภัย				
เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย				
ตัวชี้วัดที่ ๔ : สัดส่วนอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดจากรถบรรทุกที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)				
<p>คำอธิบายตัวชี้วัด :</p> <p>มีวัตถุประสงค์เพื่อติดตามสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงที่มีสาเหตุจากรถบรรทุกที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ของกรมการขนส่งทางบก</p> <p>นิยามโดยอ้างอิงจากคู่มือการสอบสวนทางถนนร้ายแรงของกรมการขนส่งทางบก :</p> <p>อุบัติเหตุร้ายแรง หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะหรือรถบรรทุกตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ที่มีผู้เสียชีวิตตั้งแต่ ๒ คนขึ้นไป หรือบาดเจ็บสาหัส ๔ คนขึ้นไป หรือเป็นที่สนใจของสังคม</p>				
<p>สูตรการคำนวณ :</p> $\frac{\text{จำนวนอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดจากรถบรรทุกที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark}}{\text{จำนวนรถบรรทุกที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark ทั้งหมด}}$				
ค่าเป้าหมาย :				
ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI) ไม่มีการกำหนดค่าเป้าหมาย				
<p>แหล่งที่มาของข้อมูล :</p> <p>๑. รายละเอียดและสถิติของอุบัติเหตุร้ายแรง จากสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก ซึ่งจัดส่งให้สำนักงานขนส่งสินค้าเป็นรายเดือน เพื่อทำการสรุปและวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป</p> <p>๒. รายละเอียดผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)</p>				
<p>หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :</p> <p>สำนักงานขนส่งสินค้า และสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก</p>				

แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๓ : “เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม”
 เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนน มีความปลอดภัย

เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย

ตัวชี้วัดที่ ๕ : สัดส่วนอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark หรือ Q Bus

คำอธิบายตัวชี้วัด :
 มีวัตถุประสงค์เพื่อติดตามสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงที่มีสาเหตุจากรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการรถโดยสารประจำทาง (Q Mark) หรือ มาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q Bus) ของกรมการขนส่งทางบก
 นิยามโดยอ้างอิงจากคู่มือการสอบสวนทางถนนร้ายแรงของกรมการขนส่งทางบก :
อุบัติเหตุร้ายแรง หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะหรือรถบรรทุกตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ที่มีผู้เสียชีวิตตั้งแต่ ๒ คนขึ้นไป หรือบาดเจ็บสาหัส ๔ คนขึ้นไป หรือเป็นที่สนใจของสังคม

สูตรการคำนวณ :

$$\frac{\text{จำนวนอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark หรือ Q Bus}}{\text{จำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark หรือ Q Bus ทั้งหมด}}$$

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI) ไม่มีการกำหนดค่าเป้าหมาย				

แหล่งที่มาของข้อมูล :

๑. รายละเอียดและสถิติของอุบัติเหตุร้ายแรง จากสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก ซึ่งจัดส่งให้สำนักงานขนส่งผู้โดยสารเป็นรายเดือน เพื่อทำการสรุปและวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป
๒. รายละเอียดผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการรถโดยสารประจำทาง (Q - Mark)
๓. รายละเอียดผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus)

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :
 สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร และสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๓ : “เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม”

เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนน มีความปลอดภัย

เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย

ตัวชี้วัดที่ ๖ : ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการยกระดับคุณภาพการออกใบอนุญาตขับรถ

คำอธิบายตัวชี้วัด

เป็นการยกระดับคุณภาพการออกใบอนุญาตขับรถใน ๗ มิติ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถมีความรู้ ทักษะ ความสามารถ และความพร้อมในทุกด้าน สามารถขับขี่รถบนท้องถนนได้อย่างปลอดภัย โดยมีแนวทางการดำเนินการในมิติต่าง ๆ ดังนี้

มิติที่ ๑ การกำหนดสภาวะโรค เป็นการกำหนดสภาวะของโรคที่มีผลต่อการขับรถอย่างปลอดภัย และพัฒนาใบรับรองแพทย์อิเล็กทรอนิกส์ โดยมีการพิจารณาร่วมกับกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข และแพทยสภา เพื่อกำหนดสภาวะของโรคที่มีผลต่อการขับรถ และกำหนดเป็นข้อห้ามในการขอรับใบอนุญาตขับรถ

มิติที่ ๒ การประเมินสมรรถภาพทางร่างกาย เป็นการพัฒนาหลักเกณฑ์ วิธีการและแนวทางในการประเมินสมรรถภาพทางร่างกายของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ โดยนำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาใช้ มีรูปแบบ วิธีการและแนวทางให้สอดคล้องกับสภาพสังคมฐานวิถีชีวิตใหม่ (New normal)

มิติที่ ๓ การอบรม ภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติสำหรับผู้ขอรับและขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ เป็นการพัฒนาเนื้อหาหลักสูตรการอบรมภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติสำหรับการขอรับและขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ


มิติที่ ๔ การทดสอบความรู้ภาคทฤษฎีและการทดสอบความสามารถในการขับรถภาคปฏิบัติ เป็นการปรับปรุงรูปแบบและเนื้อหาของข้อสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติสำหรับการขอรับใบอนุญาตขับรถ

มิติที่ ๕ การปรับปรุงโครงสร้างและการบริหารจัดการอบรมและทดสอบด้านใบอนุญาตขับรถ เป็นการพัฒนาศักยภาพศูนย์สอนขับรถ โดยการจัดตั้งสถาบันฝึกอบรมและทดสอบ (Academy) และการพัฒนาระบบฝึกหัดขับรถอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเตรียมความพร้อมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

มิติที่ ๖ การปรับปรุงรูปแบบของใบอนุญาตขับรถ เป็นการปรับปรุงรูปแบบและสาระสำคัญของใบอนุญาตขับรถให้สอดคล้องกับอนุสัญญาเวียนนาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ.๑๙๖๘

มิติที่ ๗ การควบคุมพฤติกรรม เป็นการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และแนวทางในการตัดแต้มตามข้อหาความผิดและคืนแต้มสำหรับผู้กระทำความผิด โดยร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อเพิ่มมาตรการในการควบคุมพฤติกรรมในการขับขี่ของผู้ขับรถ

โดยมีแผนการดำเนินการ/กิจกรรม ดังนี้

การดำเนินการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ พ.ศ.					หมายเหตุ
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
๑. ใบรับรองแพทย์อิเล็กทรอนิกส์ - ลงนาม MOU กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - จัดทำระบบงานเพื่อการเชื่อมโยงข้อมูลกับกระทรวงสาธารณสุข - บริหารข้อมูล						- อยู่ระหว่างเตรียมการลงนาม และออกแบบระบบงาน

การดำเนินการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ พ.ศ.					หมายเหตุ
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
๒. ปรับปรุงเนื้อหาการอบรมโดยเพิ่มเรื่องการรับรู้ความเสี่ยงในสื่อและคลังข้อสอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ - สำรวจ ศึกษาการตัดสินใจและพฤติกรรมของผู้ขับรถ เพื่อนำมาออกแบบหลักสูตรการรับรู้ความเสี่ยง ข้อสอบ และสื่อการอบรม - พัฒนาออกแบบโครงสร้างหลักสูตร เนื้อหาหลักสูตร ข้อสอบ และสื่อการอบรม - จัดทำสื่อการเรียนรู้และสื่อกรณีตัวอย่างการรับรู้ความเสี่ยงของรถยนต์และรถจักรยานยนต์	↔					- อยู่ระหว่างดำเนินการ
๓. ปรับปรุงหลักสูตรรถขนส่ง - ศึกษาทบทวนหลักสูตรปัจจุบัน หลักสูตรของต่างประเทศ - พัฒนาออกแบบโครงสร้างหลักสูตร เนื้อหาหลักสูตร และข้อสอบ		↔				- จัดทำโครงการศึกษา
๔. จัดทำสื่ออบรมรถขนส่ง - จัดทำสื่อการอบรมเพื่อเป็นสื่ออบรมกลางให้สำนักงานขนส่งทั่วประเทศได้ใช้		↔				- จัดทำโครงการทำสื่ออบรม
๕. ปรับปรุงคลังข้อสอบ หลักสูตรรถขนส่ง - กำหนดสัดส่วนการเลือกข้อสอบแต่ละหมวดตามเนื้อหาที่ปรับปรุงใหม่ - นำข้อสอบใส่ระบบและเริ่มใช้			↔			
๖. ศึกษาการจัดตั้งสถาบันฝึกอบรมและทดสอบ (Academy) - ศึกษาทบทวนการจัดตั้งสถาบันฝึกอบรมที่มีทั้งในประเทศและต่างประเทศ - นำเสนอการจัดตั้งและบริหารสถาบันฝึกอบรมและทดสอบรูปแบบต่างๆ			↔			- จัดทำโครงการศึกษา
๗. ประกาศใช้รูปแบบใบอนุญาตขับรถให้สอดคล้องกับอนุสัญญาเวียนนาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. ๑๙๖๘ - นำใบอนุญาตขับรถของไทยที่มีอยู่ทุกประเภท/ชนิด มาจัดให้สอดคล้องกับประเภทยานพาหนะตามอนุสัญญา ๑๙๖๘ - กำหนดข้อมูลเพิ่มเติมหรือข้อจำกัดสำหรับแต่ละประเภท (ประเภทย่อย) ของยานพาหนะในรูปแบบรหัสด้านหลังบัตร	↔					

การดำเนินการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ พ.ศ.					หมายเหตุ
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
<ul style="list-style-type: none"> - ปรับปรุงระบบออกใบอนุญาตให้สอดคล้องกับรูปแบบใหม่ - ประกาศใช้ใบอนุญาตรูปแบบใหม่ที่สอดคล้องกับอนุสัญญาเวียนนาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ.๑๙๖๘ 						
๘. พัฒนาระบบฝึกหัดขับรถอิเล็กทรอนิกส์โดยการจัดทำสนามต้นแบบ <ul style="list-style-type: none"> - ศึกษารูปแบบสนามฝึกหัดขับรถ ทำฝึกหัดขับรถ หลักเกณฑ์ วิธีการทดสอบ และการวัดผลแต่ละท่า - ศึกษาเทคโนโลยีที่รูปแบบต่างๆ สามารถนำมาใช้กับสนามได้ - ออกแบบสนามต้นแบบ 						- จัดทำโครงการศึกษา
คำเป้าหมาย :						
คำเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.						
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
ดำเนินการ ได้ตามแผน ร้อยละ ๑๐๐	ดำเนินการ ได้ตามแผน ร้อยละ ๑๐๐	ดำเนินการ ได้ตามแผน ร้อยละ ๑๐๐	ดำเนินการ ได้ตามแผน ร้อยละ ๑๐๐	ดำเนินการ ได้ตามแผน ร้อยละ ๑๐๐		
ข้อมูลพื้นฐาน :						
ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี				
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕		
ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการยกระดับคุณภาพการออกใบอนุญาตขับรถ	ร้อยละ	-	-	-		
แหล่งที่มาของข้อมูล :						
กลุ่มมาตรฐานใบอนุญาตและโรงเรียนสอนขับรถ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก						
หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :						
กลุ่มมาตรฐานใบอนุญาตและโรงเรียนสอนขับรถ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก						

แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๓ : “เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม”

เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนน มีความปลอดภัย

เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย

ตัวชี้วัดที่ ๗ : จำนวนบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (Transport Safety Manager : TSM) ที่ได้รับการขึ้นทะเบียน

คำอธิบายตัวชี้วัด :

การจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (Transport Safety Manager: TSM) เพื่อทำหน้าที่วางแผน ควบคุม กำกับดูแล และบริหารจัดการกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทั้งสินค้าและผู้โดยสาร เพื่อให้มีความปลอดภัยสูงสุด ซึ่งเป็นบุคลากรที่กำหนดให้มีขึ้นตามกฎหมายกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยกำหนดว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง และจะต้องมีคุณสมบัติและผ่านการฝึกอบรมตามหลักสูตร ระยะเวลาตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

โดยที่ตัวชี้วัดนี้จะประเมินผลจากจำนวนของบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (Transport Safety Manager: TSM) ที่ได้รับการขึ้นทะเบียนจากกรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณสมบัติ หลักสูตร ระยะเวลาการฝึกอบรมและหน้าที่ของบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๖๔ ประกาศ ณ วันที่ ๒๓ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๔ ข้อ ๑๐ กำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่งตามเงื่อนไขและเงื่อนไขที่กำหนด แล้วแต่กรณี ซึ่งบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง ๑ คน อาจรับผิดชอบจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่งให้กับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้หลายรายหรือหลายประเภทการขนส่ง แต่เมื่อรวมเส้นทางและผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งที่รับผิดชอบแล้ว ต้องไม่เกิน ๕ เส้นทาง หรือ ๕ ราย ดังนี้

- ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งในประเภทการขนส่งประจำทางเพียงอย่างเดียว ให้รับผิดชอบได้ไม่เกิน ๕ เส้นทาง
- ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งในประเภทการขนส่งไม่ประจำทางและการขนส่งส่วนบุคคล ให้รับผิดชอบได้ไม่เกิน ๕ ราย
- ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งในประเภทการขนส่งประจำทางร่วมกับการขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งส่วนบุคคล ให้รับผิดชอบได้ไม่เกิน ๕ เส้นทางและรายนับรวมกัน

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
๕,๐๐๐ ราย	๕,๐๐๐ ราย	๕,๐๐๐ ราย	๕,๐๐๐ ราย	๕,๐๐๐ ราย

แหล่งที่มาของข้อมูล :

ข้อมูลผู้ขึ้นทะเบียนบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (Transport Safety Manager: TSM) จากกรมการขนส่งทางบก

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๓ : “เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม”

เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนน มีความปลอดภัย

เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย

ตัวชี้วัดที่ ๘ : ร้อยละค่าเฉลี่ยความสำเร็จของการดำเนินงานเสนอร่างข้อกำหนดพัฒนามาตรฐานยานพาหนะปลอดภัย

คำอธิบายตัวชี้วัด :

เป็นการวัดความสำเร็จของการพัฒนาข้อกำหนดทางเทคนิคด้านยานยนต์ตามแผนพัฒนามาตรฐานยานพาหนะปลอดภัยของคณะกรรมการด้านยานพาหนะปลอดภัย (ภายใต้คณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (ศปถ.)) โดยในการพัฒนาข้อกำหนดทางเทคนิคด้านยานยนต์ดังกล่าว เป็นการจัดทำ พัฒนา และปรับปรุงกฎระเบียบหรือข้อกำหนดทางเทคนิคด้านยานยนต์ เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านยานยนต์ของประเทศให้เทียบเท่ามาตรฐานสากล ส่งเสริมให้บรรลุผลตามเป้าหมายทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety 2021-2030) ตามปฏิญญาสตอกโฮล์ม โดยมีเป้าหมายลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ ๕๐ ภายในปี ค.ศ. ๒๐๓๐ (พ.ศ. ๒๕๗๓) บรรลุผลตามเป้าหมายที่ ๕ (ภายในปี ๒๕๗๓ ยานพาหนะใหม่และยานพาหนะที่ใช้แล้วทุกคันต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพสูง เช่น UN Regulation, Global Technical Regulation) ของ ๑๒ เป้าหมายความปลอดภัยทางถนนของโลก (12 Global Road Safety Performance Targets) ซึ่งเป็นการขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมภายใต้กรอบการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)

ในการพัฒนาข้อกำหนดทางเทคนิคด้านยานยนต์ ได้กำหนดขอบข่ายในการดำเนินการกับรถตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ (รถยนต์และรถจักรยานยนต์) และรถตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (รถบรรทุก และรถโดยสาร) และได้มีเป้าหมายที่จะพัฒนาข้อกำหนดจำนวน ๓ ข้อกำหนด/ปี โดยมีร่างแผนการบังคับใช้ข้อกำหนดทางเทคนิค ในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ดังนี้

๑. พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

๑.๑ รถยนต์ ได้แก่ UNR100 (แบตเตอรี่รถไฟฟ้า) UNR 13H (ระบบห้ามล้อ+ABS) UNR 48.06 (การติดตั้งคอมไฟ) UNR 46.04 (อุปกรณ์มองภาพ) UNR 94, UNR 95 (ป้องกันการชนด้านหน้าและด้านหลัง) UNR 140 (ESC) UNR 127 (Pedestrian Safety) UNR 10 (คลิ่นแม่เหล็กไฟฟ้า)

๑.๒ รถจักรยานยนต์ ได้แก่ UNR 136 (Motorcycle) UNR 78.04 (ABS for 125 cc. ขึ้นไป, ABS/CBS for ต่ำกว่า 125 cc.) UNR 53.01 (การติดตั้งคอมไฟ) UNR 39.01 (มาตรวัดความเร็ว) EU 44/2014 (ถังน้ำมันเชื้อเพลิง) UNR 60 (เครื่องหมาย Tell tale) EU 44/2014 (อุปกรณ์จับยึด/ที่พักเท้า) EU 44/2014 (ขาตั้ง) EU 44/2014 (การติดตั้งแผ่นป้ายทะเบียน) UNR 10 (คลิ่นแม่เหล็กไฟฟ้า)

๒. พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (รถบรรทุก รถโดยสาร) ได้แก่ UNR 46.04 (อุปกรณ์มองภาพ) UNR 13 (ABS/Endurance) UNR 58, UNR 73 (RUPD, LP) UNR 66 (ความแข็งแรงของโครงสร้างตัวถัง) UNR 105 (การขนส่งวัตถุอันตราย) UNR 70 (ป้ายรถพ่วง) ISO 3779/ISO 3780 (WMI / VIN) UNR 34 (ถังน้ำมันเชื้อเพลิง) UNR 100 (แบตเตอรี่ไฟฟ้า) UNR 3 (อุปกรณ์สะท้อนแสง) UNR 13 (ESC) UNR 48 (การติดตั้งคอมไฟ) UNR 36 (มาตรฐานการสร้างรถโดยสารขนาดใหญ่) UNR 52 (มาตรฐานการสร้างรถโดยสารขนาดเล็ก) UNR 107 (มาตรฐานการสร้างรถโดยสาร) UNR 11 (ทดสอบการทรงตัว)

ทั้งนี้ ร่างแผนการบังคับใช้ข้อกำหนดทางเทคนิค จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการด้านยานพาหนะปลอดภัยด้วย

สูตรการคำนวณ :

คำนวณร้อยละค่าเฉลี่ยความสำเร็จในการดำเนินงานเสนอร่างข้อกำหนดในการพัฒนามาตรฐานยานพาหนะปลอดภัย โดยนำคะแนนที่ในแต่ละข้อกำหนดทางเทคนิคด้านยานยนต์ตามเกณฑ์การให้คะแนนที่ดำเนินการได้ในแต่ละปีมารวมกัน (ไม่น้อยกว่าจำนวน ๓ ข้อกำหนด) $X1+X2+X3$ คูณด้วย ๑๐๐ และนำมาหารคะแนนเต็ม (๕ คะแนน) รวมทั้งหมดของจำนวนข้อกำหนดที่ดำเนินการได้ (Xs) ดังนี้ โดยการคิดคะแนนในแต่ละข้อกำหนดมีเกณฑ์ตามระดับความสำเร็จ ดังนี้

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนนของแต่ละข้อกำหนดทางเทคนิคด้านยานยนต์
๑ คะแนน	ศึกษาและรวบรวมข้อมูลสำหรับใช้ในการร่างข้อกำหนด
๒ คะแนน	ยกร่างข้อกำหนดแล้วเสร็จ
๓ คะแนน	จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง
๔ คะแนน	ปรับปรุงร่างข้อกำหนด
๕ คะแนน	เสนอร่างข้อกำหนด

$$\text{ร้อยละค่าเฉลี่ยของความสำเร็จ} = \frac{(X1+X2+X3) \times 100}{\text{คะแนนเต็มทุกข้อกำหนด (Xs)}}$$

ตัวอย่างเช่น ปี ๒๕๖๖ มี ๓ ข้อกำหนด ได้คะแนนแต่ละระดับตามเกณฑ์ทุกข้อกำหนดในระดับ ๓ คะแนน

$$\text{คำนวณร้อยละค่าเฉลี่ย} = \frac{๓+๓+๓ \times 100}{15 \text{ (คะแนนเต็มรวม ๓ ข้อกำหนด)}} = \text{ได้ร้อยละ } ๖๐$$

ทั้งนี้ หากแต่ละข้อกำหนด สามารถดำเนินงานได้ตามระดับคะแนนที่ได้รับจริง จะทำให้ $X1+X2+X3$ เปลี่ยนไป โดยตัวหารผลรวมจะเท่าเดิม

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
ร้อยละ ๖๐	ร้อยละ ๖๕	ร้อยละ ๗๐	ร้อยละ ๗๕	ร้อยละ ๘๐

แหล่งที่มาของข้อมูล :

กลุ่มมาตรฐานยานยนต์ สำนักวิศวกรรมยานยนต์

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

กลุ่มมาตรฐานยานยนต์ สำนักวิศวกรรมยานยนต์

แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๓ : “เดินทางทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม”
เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนน มีความปลอดภัย

เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย

ตัวชี้วัดที่ ๙ : ร้อยละความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ

คำอธิบายตัวชี้วัด :

ประเมินผลจากความสำเร็จในการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ

ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ หมายถึง หน่วยงานภายในกองตรวจการขนส่งทางบก และสำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด ทำหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนจากประชาชนทั่วไปที่ได้รับความเดือดร้อนจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ และส่งเรื่องร้องเรียนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไข หรือตอบปัญหาข้อสงสัยในการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก โดยให้บริการ ๒๔ ชั่วโมง

เรื่องร้องเรียน หมายถึง ข้อมูลการร้องเรียนที่ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะได้รับจากผู้ได้รับความเดือดร้อนจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

ความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียน หมายถึง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะจากศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ แล้วดำเนินการทำหนังสือเรียกให้ผู้ถูกร้องเรียนมารายงานตัว เพื่อชี้แจงข้อเท็จจริงต่อเจ้าหน้าที่ โดยให้ดำเนินการดังนี้

๑. กรณีผู้ถูกร้องเรียนมารายงานตัวตามหนังสือเรียกให้สอบสวนข้อเท็จจริง หากพบว่ากระทำความผิดตามข้อร้องเรียนจริงให้ดำเนินการลงโทษตามกฎหมาย หรือพบว่ามิได้กระทำความผิดตามข้อร้องเรียนให้ยุติเรื่อง และแจ้งผู้ร้องเรียนเป็นหนังสือ หรือโทรศัพท์ หรือข้อความสั้น (SMS)

๒. กรณีผู้ถูกร้องเรียนไม่มารายงานตัวตามหนังสือเรียก ให้ดำเนินการมาตรการจตแจ้งการกระทำความผิดลงในระบบงานตรวจการขนส่งทางบก

สูตรการคำนวณ : $\frac{\text{จำนวนเรื่องร้องเรียนรถโดยสารสาธารณะที่ดำเนินการแก้ไขแล้วเสร็จ}}{\text{จำนวนเรื่องร้องเรียนรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับทั้งหมด}} \times 100$

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๕

ข้อมูลพื้นฐาน :

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔
ร้อยละความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะได้แล้วเสร็จ	ร้อยละ	๙๑.๘๖	๙๖.๙๖	๙๖.๑๕

แหล่งที่มาของข้อมูล :

ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ ทั้งส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค (สำนักงานขนส่งจังหวัด)

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ กองตรวจการขนส่งทางบก และกลุ่มวิชาการขนส่ง สำนักงานขนส่งจังหวัด

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๓ : “เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม”
เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนน มีความปลอดภัย

เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย

ตัวชี้วัดที่ ๑๐ : ร้อยละของจำนวนรถที่ผ่านการตรวจสอบถูกต้องตามกฎหมายกำหนด

คำอธิบายตัวชี้วัด :

ประเมินผลจากการตรวจสอบปราบปรามบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้กระทำการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๖๒ และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.๒๕๖๒ โดยการตั้งจุดตรวจสอบรถบนถนนสายหลักและสายรอง สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีที่หยุดรถและจอดรถ สถานีที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถของผู้ประกอบการขนส่ง หรือสถานที่อื่นตามความเหมาะสมเพื่อดำเนินการตรวจสอบความพร้อมของรถ ผู้ขับรถ ผู้ประจำรถ และตรวจวัดควันดำรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก ตามแผนปฏิบัติการตรวจการขนส่งประจำปีงบประมาณ

สูตรการคำนวณ :

$$\frac{\text{จำนวนรถที่ผ่านการตรวจสอบถูกต้องตามกฎหมายกำหนด}}{\text{จำนวนรถที่ตรวจสอบทั้งหมด}} \times 100$$

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐

ข้อมูลพื้นฐาน :

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
ร้อยละของจำนวนรถที่ผ่านการตรวจสอบถูกต้องตามกฎหมายกำหนด	ร้อยละ	-	-	-

แหล่งที่มาของข้อมูล :

กองตรวจการขนส่งทางบก (ฝ่ายตรวจการขนส่ง และฝ่ายสืบสวน) และสำนักงานขนส่งจังหวัด จัดเก็บข้อมูลรายงานการตั้งจุดตรวจสอบปราบปรามการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้กระทำการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๖๒ และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๖๒ ดังนี้

๑. จำนวนรถที่ตรวจสอบทั้งหมด
๒. จำนวนรถที่ผ่านการตรวจสอบถูกต้องตามกฎหมายกำหนด
๓. จำนวนรถที่ตรวจพบการกระทำความผิด

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

กลุ่มพัฒนาระบบงานตรวจการขนส่ง กองตรวจการขนส่งทางบก

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๓ : “เดินทางทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม”
เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนน มีความปลอดภัย

เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย

ตัวชี้วัดที่ ๑๑ : ร้อยละของการออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS

คำอธิบายตัวชี้วัด

การบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS หมายถึง การจัดทำหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิด (ทั้งรถโดยสารทุกประเภทและรถบรรทุก) ซึ่งเป็นความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย และสร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน และผู้ใช้บริการรถสาธารณะ

การออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS หมายถึง การออกหนังสือเรียกตัวผู้ขับรถในกรณีที่ใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด ที่ตรวจพบจากระบบ GPS ตามเขตจังหวัด ซึ่งออกโดยเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่รับผิดชอบเขตพื้นที่ต่าง ๆ ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ได้แก่ กองตรวจการขนส่งทางบก (ส่วนกลาง) และสำนักงานขนส่งจังหวัด (ส่วนภูมิภาค) และจัดทำสรุปรายงานผลการออกหนังสือเรียกตัวจากจำนวนที่ได้รับแจ้ง จัดส่งให้กับศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ผ่านทางระบบออนไลน์

หมายเหตุ การออกหนังสือเรียกตัว จะต้องเป็นกรณีที่หน่วยงานที่ได้รับแจ้ง ดำเนินการตรวจสอบแล้ว พบว่า การกระทำความผิดที่ตรวจพบของรถคันดังกล่าว มีข้อมูลถูกต้อง ครบถ้วน สมบูรณ์ ที่สามารถดำเนินการออกหนังสือเรียกตัวได้ ทั้งนี้ ข้อมูลจำนวนรถที่ตรวจพบการกระทำความผิดที่จะนำมาใช้เป็นตัวฐานสำหรับการคำนวณ จะมีการตัดข้อมูลที่มีข้อผิดพลาด (error) ออกไปด้วยแล้ว

สูตรการคำนวณ

$$\frac{\text{จำนวนการออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS}}{\text{จำนวนรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบการกระทำความผิดจากระบบ GPS}} \times 100$$

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕

ข้อมูลพื้นฐาน

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ.)		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
ร้อยละของการออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS	ร้อยละ	๒๘.๒๓	๕๘.๑๒	๗๔.๑๑*

หมายเหตุ * ผลการดำเนินงาน ณ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๕

แหล่งที่มาของข้อมูล :

กองตรวจการขนส่งทางบก และสำนักงานขนส่งจังหวัดเป็นหน่วยงานดำเนินการออกหนังสือเรียกตัวจากระบบ GPS และรายงานผลการดำเนินงาน

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ เก็บรวบรวมข้อมูลจากระบบ GPS ในภาพรวม

แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

แผนปฏิบัติการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๓ : “เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย								
เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย								
แนวทางการพัฒนาที่ ๑. สร้างวัฒนธรรม การเดินทางที่ปลอดภัย ๑.๑ จัดทำแผน และ วรรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ในการใช้รถใช้ถนนให้สอดคล้องและครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายในแต่ละพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนน ๑.๒ เสริมทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย โดยเน้นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง ๑.๓ ส่งเสริมมาตรการองค์กรและแสวงหาความร่วมมือในการสร้างเครือข่ายการเป็นองค์กรแห่งความปลอดภัยทางถนน สนับสนุนการขับเคลื่อนภายในองค์กร ๑.๔ ส่งเสริมความปลอดภัยในชุมชนหรือพื้นที่ โดยศึกษาสภาพปัญหาและบูรณาการความร่วมมือให้เกิดผลในเชิงรูปธรรม	โครงการผลิตสื่อและนิทรรศการให้ความรู้เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (สนภ.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
	โครงการผลิตสื่อสิ่งพิมพ์เพื่อส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (สนภ.)	๓,๖๐๐,๐๐๐	๓,๖๐๐,๐๐๐	๓,๖๐๐,๐๐๐	๓,๖๐๐,๐๐๐	๓,๖๐๐,๐๐๐	งบประมาณ / งบ กปถ.	
	โครงการผลิตสื่อและประชาสัมพันธ์เชิงรุก “รณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย เพื่อลดอุบัติเหตุ การจราจร” พร้อมเผยแพร่บนแพลตฟอร์มดิจิทัลในช่องทางออนไลน์ (สกก.)	๔,๙๕๐,๐๐๐	-	-	-	-	งบ กปถ.	

แผนปฏิบัติการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๓ : “เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย								
เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย								
๑.๕ ส่งเสริมมาตรการความปลอดภัย ของโรงเรียน และของนักเรียน ร่วมกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	โครงการส่งเสริม ความรู้การใช้ถนน อย่างปลอดภัยผ่าน สถานีวิทยุ (สนภ.)	๑๓,๑๙๙,๖๐๐	๑๓,๑๙๙,๖๐๐	๑๓,๑๙๙,๖๐๐	๑๓,๑๙๙,๖๐๐	๑๓,๑๙๙,๖๐๐	งบประมาณ / งบ กปถ.	
	โครงการกิจกรรม รณรงค์ป้องกันและ ลดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาลสำคัญ (สนภ.)	๑๒๒,๐๖๒,๐๒๐	๑๒๒,๐๖๒,๐๒๐	๑๒๒,๐๖๒,๐๒๐	๑๒๒,๐๖๒,๐๒๐	๑๒๒,๐๖๒,๐๒๐	งบประมาณ / งบ กปถ.	
	โครงการสารคดีสั้น ทางวิทยุ “๑ นาที กับ กปถ .” เสริมสร้าง ความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนน (สลก.)	๔,๐๐๐,๐๐๐	๔,๐๐๐,๐๐๐	๔,๐๐๐,๐๐๐	๔,๐๐๐,๐๐๐	๔,๐๐๐,๐๐๐	งบประมาณ / งบ กปถ.	
	โครงการ ประชาสัมพันธ์ ส่งเสริมความ ปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนน ผ่านสื่อ โทรทัศน์ และสื่อ ออนไลน์ (สลก.)	๔,๘๐๐,๐๐๐	-	-	-	-	งบ กปถ.	

แผนปฏิบัติการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๓ : “เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย								
เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย								
แนวทางการพัฒนาที่ ๒. ยกระดับ มาตรฐานใบอนุญาตขับรถเพื่อ พัฒนาคุณภาพผู้ขับขี่ ๒.๑ ยกระดับมาตรฐานใบอนุญาตขับ รถเพื่อพัฒนาคุณภาพผู้ขับขี่ ๒.๒ พัฒนา ยกระดับ ผู้ขับรถตาม กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกให้ เป็นมืออาชีพ	โครงการเพิ่ม ประสิทธิภาพ การสอนขับรถ ศูนย์ สอนขับรถบรรทุก ขนาดใหญ่ (ลำลูกกา) (สนว.)	๑,๓๒๐,๐๐๐	๑,๓๒๐,๐๐๐	๑,๓๒๐,๐๐๐	๑,๓๒๐,๐๐๐	๑,๓๒๐,๐๐๐	งบประมาณ / งบ กปถ.	
	โครงการพัฒนาระบบ เชื่อมโยงข้อมูล ใบรับรองแพทย์ อิเล็กทรอนิกส์ ร่วมกับ GBDI (สนภ.)	๕,๐๐๐,๐๐๐	-	-	-	-	-	งบประมาณ / งบ กปถ.
แนวทางการพัฒนาที่ ๓. พัฒนามาตรฐาน ยานพาหนะปลอดภัย ๓.๑ พัฒนามาตรฐานขั้นต่ำของยานพาหนะ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ๓.๒ ทหารีร่วมกับผู้ผลิต และ ผู้ประกอบการยานยนต์เพื่อกำหนด แนวทางเปลี่ยนผ่านสู่มาตรฐาน สากล ๓.๓ พัฒนาปรับปรุงมาตรฐานการตรวจ สภาพรถสำหรับรถที่อยู่ระหว่างการใ้ งานให้มีความปลอดภัย	โครงการดำเนินงาน ทดสอบการทรงตัวรถ โดยสาร (สนว.)	๒,๐๓๒,๒๐๐	๒,๐๓๒,๒๐๐	๒,๐๓๒,๒๐๐	๒,๐๓๒,๒๐๐	๒,๐๓๒,๒๐๐	งบประมาณ / งบ กปถ.	
	แผนพัฒนาข้อกำหนด ทางเทคนิคด้านยาน ยนต์ให้เป็นไปตาม มาตรฐานสากล (สนว.)	-	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)

แผนปฏิบัติการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๓ : “เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย								
เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย								
<p>แนวทางการพัฒนาที่ ๔. ยกระดับการกำกับดูแลความปลอดภัยของผู้ประกอบการขนส่งและการขนส่งเชิงพาณิชย์</p> <p>๔.๑ พัฒนาระบบควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนดและมีความปลอดภัย</p> <p>๔.๒ จัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (Transport Safety Manager : TSM)</p> <p>๔.๓ ดำเนินการตรวจประเมินคุณภาพ (Audit) ผู้ประกอบการขนส่ง</p> <p>๔.๔ นำผลการดำเนินการด้านความปลอดภัยเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาการขอต่ออายุประกอบการขนส่ง</p> <p>๔.๕ จัดทำคู่มือความปลอดภัยของผู้ประกอบการขนส่ง</p>	แผนการจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (สนภ.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	

แผนปฏิบัติการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๓ : “เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย								
เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย								
แนวทางการพัฒนาที่ ๕. บังคับใช้กฎหมายเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	โครงการตรวจจับความเร็วรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกด้วยกล้องเลเซอร์เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค (กตส.)	๓๒,๐๑๖,๔๘๐	๓๒,๐๑๖,๔๘๐	๓๒,๐๑๖,๔๘๐	๓๒,๐๑๖,๔๘๐	๓๒,๐๑๖,๔๘๐	งบประมาณ / งบ กปถ.	
๕.๑ บูรณาการกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติในการกำกับ ดูแล ผลักดันให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถ								
๕.๒ บูรณาการการทำงานร่วมกับภาคีเครือข่าย และประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	โครงการการดำเนินงานศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ (โทร.๑๕๘๔) ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค (กตส.)	๔๘,๔๗๑,๐๘๐	๔๘,๔๗๑,๐๘๐	๔๘,๔๗๑,๐๘๐	๔๘,๔๗๑,๐๘๐	๔๘,๔๗๑,๐๘๐	งบประมาณ / งบ กปถ.	
๕.๓ บริหารจัดการเรื่องร้องเรียนและส่งเสริมให้ภาคประชาชนในการมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลผู้กระทำผิด								

แผนปฏิบัติการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๓ : “เดินทางทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย								
เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย								
๕.๔ เพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนน ตามมาตรฐาน ๕.๕ จัดทำคู่มือการบังคับใช้กฎหมาย ด้านความปลอดภัยให้ผู้ปฏิบัติงานมี ความเข้าใจ และเป็นไป ในแนวทาง เดียวกัน	โครงการดำเนินงาน ศูนย์บริหารจัดการ เดินรถระบบ GPS ใน ส่วนกลางและส่วน ภูมิภาค เพื่อยกระดับ ความปลอดภัยทาง ถนน (ศทส.)	๕๒,๙๓๓,๔๐๐	๕๒,๙๓๓,๔๐๐	๕๒,๙๓๓,๔๐๐	๕๒,๙๓๓,๔๐๐	๕๒,๙๓๓,๔๐๐	งบประมาณ / งบ กปถ.	
	โครงการกำกับดูแล ผู้ตรวจและทดสอบ เครื่องอุปกรณ์และ ส่วนควบของรถใช้ก๊าซ เป็นเชื้อเพลิง (สนว.)	๒๕๐,๐๐๐	๒๕๐,๐๐๐	๒๕๐,๐๐๐	๒๕๐,๐๐๐	๒๕๐,๐๐๐	งบประมาณ	
	โครงการหน่วย เคลื่อนที่ เพื่อ ตรวจสอบความ เที่ยงตรง และติดตาม การซ่อมบำรุงระบบ ตรวจสอบสภาพรถทั่ว ประเทศ (สนว.)	๔๑๐,๐๐๐	๔๑๐,๐๐๐	๔๑๐,๐๐๐	๔๑๐,๐๐๐	๔๑๐,๐๐๐	งบประมาณ / งบ กปถ.	

แผนปฏิบัติราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ ๓ : “เดินทางทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย								
เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย								
แนวทางการพัฒนาที่ ๖. พัฒนาเทคโนโลยีสนับสนุนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	โครงการจัดทำสมุดประจำรถแบบอิเล็กทรอนิกส์ (ศทส.)	๕,๑๗๙,๘๗๐	-	-	-	-	กองทุน ค่าใช้จ่ายฯ	ผูกพันงบประมาณ ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖
๖.๑ พัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในกระบวนการด้านความปลอดภัย และบังคับใช้กฎหมาย โดยบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	โครงการปรับปรุงระบบเครือข่ายไร้สายเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของสำนักงานขนส่งทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค (ตรวจสภาพรถ) (ศทส.)	๑๖,๕๘๗,๓๐๐	-	-	-	-	งบประมาณ	
๖.๒ พัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (ฐานข้อมูลรถ ผู้ขับขี่และผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อติดตามประวัติ พฤติกรรม การกระทำความผิด และการเกิดอุบัติเหตุ) และบูรณาการร่วมกับข้อมูลอื่น เพื่อวิเคราะห์และประมวลผลอุบัติเหตุ	โครงการติดตั้งทดแทนเพิ่มประสิทธิภาพระบบ DLT Smart Safety Service (D๔S) อัจฉริยะบริการเพื่อมาตรฐานด้านความปลอดภัย (ศทส.)	๒๘,๖๒๘,๕๐๐	-	-	-	-	งบประมาณ	
๖.๓ พัฒนาเครื่องมืออุปกรณ์ในการตรวจสอบเพื่อรองรับเทคโนโลยียานยนต์สมัยใหม่								

แผนปฏิบัติการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๓ : “เดินทางทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย								
เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย								
	พัฒนาระบบการจัด การ กำกับ ดูแล สถานตรวจสภาพรถ และผู้ตรวจและทดสอบรถใช้ก๊าซ เป็นเชื้อเพลิง ระยะที่ ๓ โดยใช้เทคโนโลยี AI เข้ามาช่วย (สนว.)	-	-	-	๔๐,๐๐๐,๐๐๐	-	งบประมาณ / งบ กปถ.	
แนวทางการพัฒนาที่ ๗. พัฒนาการ ความรู้ด้านความปลอดภัยในการ ใช้รถใช้ถนน	โครงการติดตาม และประเมินผล โครงการด้านความ ปลอดภัยทางถนน (สนภ.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
	โครงการประชุม ผู้เชี่ยวชาญแห่ง เอเชีย (สนว.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
๗.๑ พัฒนาค้นคว้าข้อมูลความปลอดภัย ทางถนนที่เข้าถึงได้ง่าย เพื่อนำไปสู่การ ต่อยอดองค์ความรู้ และการจัดการ ความรู้อย่างเป็นระบบ								
๗.๒ พัฒนาการความรู้ของครูฝึกสอบ ขับรถของกรมการขนส่งทางบก และ โรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่ง ทางบกให้การรับรอง								

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๓ : “เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย								
เป้าหมายที่ ๓ : ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย								
๗.๓ พัฒนาการวิเคราะห์อุบัติเหตุและ แสวงหาแนวทางในการป้องกันการเกิด อุบัติเหตุ ๗.๔ ศึกษาแนวทางการควบคุม กำกับ ดูแล เทคโนโลยียานยนต์สมัยใหม่ให้เกิด ความปลอดภัย	แผนการตรวจสอบ ข้อเท็จจริง กรณี เกิดอุบัติเหตุ ร้ายแรงทางถนน (สนภ.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
	โครงการตรวจสอบ ข้อเท็จจริงกรณี เกิดเหตุร้ายแรง ทางถนน (สนภ.)	๒๙๓,๘๔๐	๒๙๓,๘๔๐	๒๙๓,๘๔๐	๒๙๓,๘๔๐	๒๙๓,๘๔๐	งบประมาณ / งบ กปถ.	
	โครงการพัฒนา หลักสูตรการ สืบสวนอุบัติเหตุ เชิงลึกและการ พัฒนาบุคลากร ด้านความปลอดภัย (สนภ.)	-	๒,๕๐๐,๐๐๐	-	-	-	งบประมาณ / งบ กปถ.	

หมายเหตุ ชื่อโครงการ/วงเงินงบประมาณ อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามที่ได้รับอนุมัติจัดสรร

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๔ :	“สร้างมาตรฐานใหม่ตามสากล” เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
----------------------------------	---

เป้าหมายที่ ๔ :	ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
-----------------	--

แนวทางการพัฒนา	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. พัฒนามาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมของรถทุกประเภท ๑.๑ กำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้าของรถทุกประเภท ๑.๒ กำหนดหลักเกณฑ์มลพิษของยานพาหนะให้เป็นไปตามค่าเกณฑ์มาตรฐานที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมประกาศกำหนด	สนว.
๒. กำกับ ติดตาม ดูแล เพื่อลดการปล่อยมลพิษจากภาคการขนส่งทางถนน ๒.๑ กำกับ ดูแล ตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงของรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ๒.๒ แสวงหาและบูรณาการความร่วมมือดำเนินการตรวจสอบมลพิษจากภาคการขนส่งทางถนน	สนว., กตส.
๓. ส่งเสริมการเปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้า ๓.๑ ส่งเสริมการใช้อยานยนต์ไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ และราชการ ๓.๒ ส่งเสริมการใช้อยานยนต์ไฟฟ้าในรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	สนว., สนท., สลก.
๔. พัฒนาองค์ความรู้ด้านการขนส่งทางถนนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ๔.๑. ศึกษาองค์ความรู้ด้านการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ให้สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลง เพื่อเป็นแนวทางประกอบการกำหนดนโยบายและการดำเนินงานในอนาคต ๔.๒. พัฒนาเครื่องมือและยกระดับองค์ความรู้ของบุคลากรกรมการขนส่งทางบกและบุคลากรที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	สนว.

ทั้งนี้ การพัฒนาตามแผนปฏิบัติการเรื่องดังกล่าว จะมีตัวชี้วัดที่วัดผลการดำเนินงาน ดังนี้

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.				
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
๑. มลพิษทางอากาศ (ฝุ่นละอองที่มีขนาดเล็กกว่า ๒.๕ ไมครอน)	เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI)				
๒. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่ง	เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI)				
๓. จำนวนการจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้า	เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI)				
๔. จำนวนการจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลง	เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI)				

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๔ : “สร้างมาตรฐานใหม่ตามสากล”
เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าหมายที่ ๔ : ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัดที่ ๑ : มลพิษทางอากาศ (ฝุ่นละอองที่มีขนาดเล็กกว่า ๒.๕ ไมครอน)

คำอธิบายตัวชี้วัด :

มีวัตถุประสงค์เพื่อติดตามค่าฝุ่นละอองที่มีขนาดเล็กกว่า ๒.๕ ไมครอน (PM 2.5) ซึ่งจากรายงานการศึกษา สัดส่วนแหล่งกำเนิดและองค์ประกอบของฝุ่นละอองที่มีขนาดไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM 2.5) ในกรุงเทพมหานคร พบว่า สัดส่วนหลักของแหล่งกำเนิดคือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเผาไหม้และการระบายมลพิษจากการเผาไหม้เชื้อเพลิง จากการจราจรขนส่ง

ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบกได้รับมอบหมายจากกระทรวงคมนาคมให้เป็นเจ้าภาพหลักในการดำเนินการเพื่อ แก้ไขปัญหาร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และในทางปฏิบัติการได้มีการตั้งจุดตรวจสอบควันดำ การออก ตรวจสอบมลพิษ ทางอากาศและเสียงรบกวน และการได้มีแผนปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี รวมถึงการจัดทำ แผนปฏิบัติงานบูรณาการร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร และกรมควบคุมมลพิษ

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI) ไม่มีการกำหนดค่าเป้าหมาย				

ข้อมูลพื้นฐาน :

ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
ฝุ่นละอองที่มีขนาดเล็กกว่า ๒.๕ ไมครอนเฉลี่ย รายปี (ค่ามาตรฐานรายปีเท่ากับ ๒๕.๐ ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร)	ไมโครกรัม ต่อลูกบาศก์ เมตร (มคก./ลบ.ม.)	๒๓	๒๑	อยู่ระหว่าง ประมวลผล

แหล่งที่มาของข้อมูล :

- รายงานสถานการณ์และการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงของประเทศไทย จากกรมควบคุมมลพิษ
- รายงานการตรวจมลพิษทางอากาศและเสียงของรถราชการทั่วประเทศ

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

- กรมควบคุมมลพิษ
- สำนักวิศวกรรมยานยนต์ และสำนักงานขนส่งจังหวัด

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๔ : “สร้างมาตรฐานใหม่ตามสากล” เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม				
เป้าหมายที่ ๔ : ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม				
ตัวชี้วัดที่ ๒ : ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่ง				
คำอธิบายตัวชี้วัด : มีวัตถุประสงค์เพื่อติดตามปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่ง ตามยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และใช้เป็นข้อมูลสนับสนุนการพัฒนางาน ด้านการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของกรมการขนส่งทางบกต่อไป ทั้งนี้ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ ได้มีการจัดส่งข้อมูล ที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร อย่างน้อย ปีละ ๑ ครั้ง				
ค่าเป้าหมาย :				
ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI) ไม่มีการกำหนดค่าเป้าหมาย				
ข้อมูลพื้นฐาน :				
ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙
ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งทางถนน	ล้านตัน	๖๓.๖๙๘	๖๙.๓๔๐	๖๙.๙๑๔
ที่มา : https://data.go.th/dataset/transportghg				
แหล่งที่มาของข้อมูล : จำนวนรถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก โดยสำนักวิศวกรรมยานยนต์จัดส่งข้อมูลให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร				
หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล : ๑. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคม ๒. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร				

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๔ : “สร้างมาตรฐานใหม่ตามสากล”

เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าหมายที่ ๔ : ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัดที่ ๓ : จำนวนการจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้า

คำอธิบายตัวชี้วัด :

มีวัตถุประสงค์เพื่อติดตามปริมาณการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้กำหนดค่าเป้าหมายในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ ตามที่สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) ได้ประมาณการการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ คิดเป็น ร้อยละ ๒๖ ของจำนวนยานยนต์ที่ผลิตและนำเข้าทั้งหมด หรือ คิดเป็น จำนวน ๒๘๒,๒๔๐ คัน โดยมี **ค่านิยาม** ดังนี้

ยานยนต์ คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน (รถเก๋ง/รย.๑) และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน ๗ คน (รถกระบะ/รย.๒)

ยานยนต์ไฟฟ้า คือ รถยนต์ที่ปลดปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ โดยใช้พลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ เรียกว่า รถยนต์ BEV (Battery Electric Vehicle) และ ใช้พลังงานไฟฟ้าจากเซลล์เชื้อเพลิงไฮโดรเจน เรียกว่า รถยนต์ FCEV (Fuel Cell Electric Vehicle)

ประเภท	รถยนต์ BEV	รถยนต์ FCEV
เครื่องยนต์และมอเตอร์	มอเตอร์ไฟฟ้าและแบตเตอรี่	มอเตอร์ไฟฟ้า และแบตเตอรี่
เชื้อเพลิงที่ใช้	พลังงานไฟฟ้าจากการชาร์จ และมอเตอร์ภายใน	ไฮโดรเจน
รองรับการชาร์จไฟจากภายนอก	รองรับ	ไม่รองรับ

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI) ไม่มีการกำหนดค่าเป้าหมาย				

ข้อมูลพื้นฐาน :

ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
จำนวนจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้า (ใหม่) (รย.๑+รย.๒)	คัน	๑,๒๖๘	๑,๙๔๓	๓,๐๐๖*
จำนวนจดทะเบียนยานยนต์ทั้งหมด (ใหม่) (รย.๑+รย.๒)	คัน	๕๘๘,๕๑๕	๕๕๔,๔๖๗	๓๕๔,๔๕๙*
จำนวนรถที่นำเข้าและผลิต (รถเก๋ง+รถกระบะ) (สศอ.)	คัน	๗๘๕,๙๕๒	๑,๐๐๔,๒๒๐**	๑,๐๑๔,๒๖๒**

หมายเหตุ * ข้อมูลกรมการขนส่งทางบก ณ เดือนกรกฎาคม ๒๕๖๕

** ข้อมูลสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) ประมาณการตัวเลข

แหล่งที่มาของข้อมูล :

ข้อมูลจำนวนจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้า ประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน ๗ คน ทั่วประเทศ จากระบบฐานข้อมูลกลางเพื่อการบูรณาการข้อมูลสนับสนุนให้บริการของกรมการขนส่งทางบก (Master Data Management : MDM)

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน ร่วมกับสำนักวิศวกรรมยานยนต์

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๔ : “สร้างมาตรฐานใหม่ตามสากล”
เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าหมายที่ ๔ : ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัดที่ ๔ : จำนวนการจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลง

คำอธิบายตัวชี้วัด :

มีวัตถุประสงค์เพื่อติดตามปริมาณรถยนต์ที่ได้ปรับเปลี่ยนเป็นยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลง โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้กำหนดค่าเป้าหมายในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ ตามที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ได้ประมาณการจากตัวเลขยานยนต์ของผู้ผลิตที่ได้มีการดัดแปลงในปี ๒๕๖๔-๒๕๖๕ และที่คาดการณ์ว่าจะมีการดัดแปลงในปี ๒๕๖๖-๒๕๗๐ นำมากำหนดเป็นค่าเป้าหมายว่าจะมีปริมาณรถยนต์ที่มีการดัดแปลงเป็นยานยนต์ไฟฟ้าภายในปี ๒๕๗๐ เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า ๔๐,๐๐๐ คัน โดยมีค่านิยามที่มาของข้อมูล “ยานยนต์” ที่นำมาประมาณการ ประกอบด้วย รถกระบะ (Pick up / รย.๒), รถตู้ (Van / รย.๓), รถโดยสาร (Bus), รถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่) (Passenger Car / รย.๖) และยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลง คือ รถยนต์ในกลุ่มดังกล่าว ที่ได้มีการดัดแปลงเครื่องยนต์จากใช้น้ำมันเชื้อเพลิง มาเป็นยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า

1.3 ปริมาณรถยนต์ที่ได้ปรับเปลี่ยนเป็นยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลง (EV Conversion) เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 40,000 คัน ภายในปี 2570	ปริมาณรถยนต์ที่ได้ปรับเปลี่ยนเป็นยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลงสะสม (Accumulated Converted Vehicle)							
	ประเภทยานยนต์ (คัน)	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570
	Pick UP	80	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
	Van	0	0	500	500	500	500	500
	Bus	0	0	500	500	500	500	500
	Passenger Car	-	-	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
	รวม	80	5,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000
	สะสม	80	5,080	12,080	19,080	26,080	33,080	40,080

ที่มา: ข้อมูลปี 2564 - 2566 จาก สกพอ. และข้อมูลปี 2567 - 2570 สศช. (คาดการณ์)

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI) ไม่มีการกำหนดค่าเป้าหมาย				

ข้อมูลพื้นฐาน :

ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
การจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลง	คัน	๖	๗	๑๒

แหล่งที่มาของข้อมูล :

ข้อมูลจำนวนจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลง จากกระบวนข้อมูลกลางเพื่อการบูรณาการข้อมูลสนับสนุนให้บริการของกรมการขนส่งทางบก (Master Data Management : MDM)

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ร่วมกับสำนักวิศวกรรมยานยนต์

แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๔ : “สร้างมาตรฐานใหม่ตามสากล” เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม								
เป้าหมายที่ ๔ : ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม								
แนวทางการพัฒนาที่ ๑. พัฒนามาตรฐาน ด้านสิ่งแวดล้อมของรถทุกประเภท ๑.๑ กำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐาน ยานยนต์ไฟฟ้าของรถทุกประเภท ๑.๒ กำหนดหลักเกณฑ์มลพิษของ ยานพาหนะให้เป็นไปตามค่าเกณฑ์ มาตรฐานที่ กระทรวงทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมประกาศ กำหนด	การเตรียมความพร้อม รองรับที่จะ ปรับเปลี่ยนโหมดเป็น ยานยนต์ไฟฟ้า โดยมี การออกข้อกำหนด ตามมาตรฐานต่างๆ ที่ จะประกาศใช้ในปี ๒๕๖๖ โดยมี แผน บังคับใช้ตามมาตรฐาน สากล UN R๑๐๐ และ UN R๑๓๖ เรื่องความ ปลอดภัยของ แบตเตอรี่รถยนต์และ รถจักรยานยนต์ (สนว.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
	กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การวินิจฉัยผลการ ตรวจสอบและตรวจ	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๔ : “สร้างมาตรฐานใหม่ตามสากล” เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม								
เป้าหมายที่ ๔ : ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม								
	สภาพยานยนต์ไฟฟ้า ทุกประเภท และยาน ยนต์ไฟฟ้าดัดแปลง เพื่อความปลอดภัย ของยานยนต์ไฟฟ้า (สนว.)							
	ติดตามมาตรฐาน ของกระทรวง ทรัพยากร ธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม และ พร้อมปรับปรุง หลักเกณฑ์ และ วิธีการให้เป็นไปตาม มาตรฐานที่ประกาศ กำหนด (สนว.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๔ : “สร้างมาตรฐานใหม่ตามสากล” เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม								
เป้าหมายที่ ๔ : ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม								
แนวทางการพัฒนาที่ ๒. กำกับ ติดตาม ดูแล เพื่อลดการปล่อยมลพิษจากภาค การขนส่งทางถนน	การตรวจสอบมลพิษ ทางอากาศและเสียง รถราชการ (สนว.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
๒.๑ กำกับ ดูแล ตรวจสอบมลพิษทาง อากาศและเสียงของรถตามกฎหมาย ว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์	โครงการบังคับใช้ กฎหมายเพื่อแก้ไข ปัญหาฝุ่นละออง PM 2.5 (กตส.)	๓,๒๓๐,๙๙๔	๓,๒๓๐,๙๙๔	๓,๒๓๐,๙๙๔	๓,๒๓๐,๙๙๔	๓,๒๓๐,๙๙๔	งบประมาณ / งบ กปถ.	
๒.๒ แสวงหาและบูรณาการความร่วมมือ ดำเนินการตรวจสอบมลพิษจากภาค การขนส่งทางถนน								
แนวทางการพัฒนาที่ ๓. ส่งเสริมการ เปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้า	โครงการศึกษา แนวทางการกำหนด มาตรการด้านภาษี ประจำปีสำหรับรถ เพื่อสนับสนุน ยานยนต์ที่มีความ ปลอดภัยและ เป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม (สนท.)	๔,๘๐๐,๐๐๐	-	-	-	-	งบ กปถ.	โครงการประจำปี ๒๕๖๕ ดำเนินการ ต่อเนื่องปี ๒๕๖๖
๓.๑ ส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าใน ระบบขนส่งสาธารณะ และราชการ								
๓.๒ ส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าใน รถยนต์นั่งส่วนบุคคล								

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		2566	2567	2568	2569	2570		
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ 4 : “สร้างมาตรฐานใหม่ตามสากล” เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม								
เป้าหมายที่ 4 : ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม								
	ร่างพระราชกฤษฎีกา ลดภาษีประจำปีสำหรับ รถที่ขับเคลื่อนด้วย พลังงานไฟฟ้าเพียง อย่างเดียวตามกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. (สนก./สนท.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	ครม. เห็นชอบใน หลักการเมื่อวันที่ ๒๖ ก.ค. ๒๕๖๕ อยู่ระหว่าง สคก. พิจารณาร่างฯ
แนวทางการพัฒนาที่ ๔. พัฒนาองค์ ความรู้ด้านการขนส่งทางถนนที่เป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม ๔.๑ ศึกษาองค์ความรู้ด้านการขนส่งที่เป็น มิตรต่อสิ่งแวดล้อม ให้สอดคล้องกับบริบท การเปลี่ยนแปลง เพื่อเป็นแนวทาง ประกอบการกำหนดนโยบายและการ ดำเนินงานในอนาคต ๔.๒ พัฒนาเครื่องมือและยกระดับองค์ ความรู้ของบุคลากรกรมการขนส่งทางบก และบุคลากรที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่งที่ เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	โครงการศึกษาความ เหมาะสมในการจัดการ ของเสียจากซากรถยนต์ อย่าง เป็น มิ ตร กับ สิ่งแวดล้อม (สนว.)	๔,๑๘๒,๔๙๖	-	-	-	-	งบ กปถ.	โครงการ งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ ดำเนินการต่อเนื่อง ปี ๒๕๖๖
	โครงการจัดทำบทเรียน อิเล็กทรอนิกส์ Courseware) ด้านยาน ยนต์ไฟฟ้า ผ่านระบบ e- Learning ส ำ ห ร ้ บ บุคลากรด้านการตรวจ สภาพรถภาครัฐและ ภาคเอกชน (สนว.)	-	๑๐,๐๐๐,๐๐๐	-	-	-	-	งบประมาณ / งบ กปถ.

หมายเหตุ ชื่อโครงการ/วงเงินงบประมาณ อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามที่ได้รับอนุมัติจัดสรร

แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๕ :	“ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อการให้บริการที่เป็นเลิศ และ การมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม
----------------------------	--

เป้าหมายที่ ๕ :	การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม
-----------------	---

แนวทางการพัฒนา	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>๑. ยกระดับคุณภาพการให้บริการประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล</p> <p>๑.๑ ทบทวนกระบวนการทำงานควบคู่กับพัฒนาการบริการภาครัฐในรูปแบบดิจิทัลแบบเบ็ดเสร็จ</p> <p>๑.๒ สื่อสารประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อเปลี่ยนพฤติกรรมประชาชนสู่การใช้ระบบดิจิทัล</p>	ทุกหน่วยงาน
<p>๒. พัฒนาและปรับปรุงระบบงานภายในด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล</p> <p>๒.๑ ขับเคลื่อนแผนสถาปัตยกรรมองค์กร และแผนปฏิบัติการดิจิทัล ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก</p> <p>๒.๒ จัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานและระบบงานด้านดิจิทัลที่เพียงพอ เชื่อมต่อกับหน่วยงานอื่นและสอดคล้องกับปริมาณให้บริการ</p> <p>๒.๓ พัฒนาการปฏิบัติงานด้วยการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับ ดูแล และสนับสนุนการปฏิบัติงาน เพื่อลดภาระงานของเจ้าหน้าที่</p>	คทส. และ ทุกหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง
<p>๓. สร้างความโปร่งใสและธรรมาภิบาลภาครัฐ</p> <p>๓.๑ เปิดเผยข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลและนำไปใช้ประโยชน์ได้</p> <p>๓.๒ ขับเคลื่อนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒ (Personal Data Protection Act : PDPA)</p> <p>๓.๓ จัดทำมาตรฐานการดำเนินงานควบคู่กับภารกิจงาน</p> <p>๓.๔ เสริมสร้างการรับรู้และขับเคลื่อนให้เป็นไปตามแนวทางการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใส</p>	ทุกหน่วยงาน
<p>๔. ทบทวนโครงสร้างองค์กรและการบริหารอัตรากำลังให้สอดคล้องกับภารกิจ</p> <p>๔.๑ ปรับปรุงโครงสร้างองค์กร และปรับเปลี่ยนบทบาทสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม</p> <p>๔.๒ บริหารกรอบอัตรากำลังและมาตรฐานตำแหน่งของบุคลากรให้สอดคล้องกับภารกิจและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง</p>	กพร., กจท.

แนวทางการพัฒนา	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>๕. พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม</p> <p>๕.๑ สรรหาและรักษาผู้มีความรู้ในสาขาที่ขาดแคลนให้มาปฏิบัติงาน เพื่อขับเคลื่อนไปสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม</p> <p>๕.๒ พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ และทักษะด้านดิจิทัล นวัตกรรม การให้บริการ และอื่น ๆ ตามภารกิจ</p> <p>๕.๓ สร้างแรงจูงใจบุคลากร เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพของตนเอง</p> <p>๕.๔ สร้างโอกาสในเส้นทางความก้าวหน้าในสายงาน โดยให้มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้งานด้านวิชาการอื่นโดยสมัครใจ และสับเปลี่ยนโยกย้ายงานด้านบริการหรืองานทั่วไป เพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ใหม่ๆ ให้มีความหลากหลาย</p> <p>๕.๕ จัดทำแผนและจัดการความรู้ (Knowledge Management : KM) เพื่อส่งเสริมให้เกิดเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้</p>	<p>กจท.</p>
<p>๖. พัฒนาและปรับปรุงกฎหมาย</p> <p>๖.๑ ทบทวน พัฒนา และปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย ติดตามและประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย</p> <p>๖.๒ ทบทวน ปรับปรุง แก้ไข หรือนำเสนอกฎหมาย เพื่อเอื้อต่อการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะให้มีคุณภาพ ปลอดภัย และเพื่อคนทั้งมวล</p>	<p>สนก.</p>
<p>๗. พัฒนาปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง</p> <p>๗.๑ ทบทวน ประเมิน จัดทำ หรือขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ หรือแผนอื่นที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานในสังกัดกรมการขนส่งทางบก เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ</p> <p>๗.๒ พัฒนา ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการบริการประชาชนและการบริหารงาน</p>	<p>ทุกหน่วยงาน</p>

ทั้งนี้ การพัฒนาตามแผนปฏิบัติราชการเรื่องดังกล่าว จะมีตัวชี้วัดที่ใช้วัดผลการดำเนินงาน ดังนี้

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.				
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
๑. ร้อยละความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐
๒. ร้อยละความไม่พึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ ๑	ร้อยละ ๑	ร้อยละ ๑	ร้อยละ ๑	ร้อยละ ๑
๓. ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๗	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๗	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๗	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๗	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๗
๔. กระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัล	ร้อยละ ๒๐	ร้อยละ ๓๐	ร้อยละ ๔๐	ร้อยละ ๕๐	ร้อยละ ๖๐
๕. จำนวนผู้ชำระภาษีรถประจำปีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ผ่านระบบออนไลน์	เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI)				
๖. ร้อยละของผู้ใช้งานระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก	ร้อยละ ๖๐	ร้อยละ ๗๐	ร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๙๐	ร้อยละ ๑๐๐
๗. จำนวนการได้รับรางวัลจากหน่วยงานภายนอก	๑ รางวัล	๑ รางวัล	๑ รางวัล	๑ รางวัล	๑ รางวัล
๘. จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย	๑๐ เรื่อง	๑๐ เรื่อง	๑๐ เรื่อง	๑๑ เรื่อง	๑๑ เรื่อง
๙. ร้อยละของการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒ ของกรมการขนส่งทางบก	ดำเนินการได้ตามแผน ร้อยละ ๑๐๐	ดำเนินการได้ตามแผน ร้อยละ ๑๐๐	ดำเนินการได้ตามแผน ร้อยละ ๑๐๐	ดำเนินการได้ตามแผน ร้อยละ ๑๐๐	ดำเนินการได้ตามแผน ร้อยละ ๑๐๐
๑๐. จำนวนการพัฒนานวัตกรรมหรือบริการอัจฉริยะทั่วทั้งองค์กรเพิ่มขึ้นหรือต่อยอดจากเดิม	๑ เรื่อง	๑ เรื่อง	๑ เรื่อง	๑ เรื่อง	๑ เรื่อง
๑๑. ระดับผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA)	ไม่น้อยกว่า ๙๐ คะแนน	ไม่น้อยกว่า ๙๐ คะแนน	ไม่น้อยกว่า ๙๐ คะแนน	ไม่น้อยกว่า ๙๐ คะแนน	ไม่น้อยกว่า ๙๐ คะแนน

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น”
 เพื่อการให้บริการที่เป็นเลิศ และการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

ตัวชี้วัดที่ ๑ : ร้อยละความพึงพอใจของผู้รับบริการ

คำอธิบายตัวชี้วัด :
 มีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงถึงความพึงพอใจของประชาชนผู้มาติดต่อราชการกับกรมการขนส่งทางบก โดยเก็บข้อมูลจากการวัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการด้านทะเบียนและภาษีรถ และผู้รับบริการด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถในแต่ละปี ซึ่งสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑ – ๕ สำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด และทุกหน่วยงานร่วมกันรับผิดชอบในการวัดความพึงพอใจของประชาชนผู้ให้บริการ

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐

ข้อมูลพื้นฐาน :

ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
ร้อยละความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	๙๔.๒๐	๙๕.๒๐	อยู่ระหว่างประมวลผล

แหล่งที่มาของข้อมูล :

- จัดเก็บข้อมูลแบบสำรวจความพึงพอใจจากผู้ให้บริการด้านทะเบียนและภาษีรถ ตามรูปแบบที่กำหนดตามเกณฑ์มาตรฐานศูนย์ราชการสะดวก (GECC) จำนวนไม่น้อยกว่า ๔๐๐ ชุด ต่อรอบการประเมิน
- สำนักงานขนส่งจังหวัดที่มีสำนักงานขนส่งสาขา ให้กระจายการจัดเก็บข้อมูลตามความเหมาะสม โดยรวมกันไม่น้อยกว่า ๔๐๐ ชุด
- สำนักงานขนส่งจังหวัดรวบรวมผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสำรวจ โดยใช้เกณฑ์ตามแบบ GECC และจัดส่งให้สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕ (สขพ.๕) ทุก ๖ เดือนภายในวันที่ ๓๑ มีนาคม และ วันที่ ๓๐ กันยายนของทุกปี เพื่อใช้ในการประเมินผลภาพรวมของขนส่งจังหวัด
- ในรอบการประเมินที่ ๒ ให้รายงานผลการปรับปรุงพัฒนาหรือแก้ไขปัญหาการให้บริการให้สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕ (สขพ.๕) ทราบด้วย ตามแบบฟอร์มการรายงานผลการปฏิบัติการฯ ตาม QR Code แบบทำยตัวชี้วัด โดยสามารถบันทึกข้อมูลลงในแบบฟอร์มดังกล่าว หากไม่สามารถบันทึกข้อมูลได้ ให้ดาวน์โหลด google sheets

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑ – ๕ สำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด และกลุ่มวิชาการขนส่ง สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕

แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น”
 เพื่อให้บริการที่เป็นเลิศ และการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

ตัวชี้วัดที่ ๒ : ร้อยละความไม่พึงพอใจของผู้รับบริการ

คำอธิบายตัวชี้วัด :

เป็นการวัดระดับการสำรวจความไม่พึงพอใจ โดยสอบถามจากประชาชนผู้มารับบริการกับหน่วยงานของกรมการขนส่งทางบก ทั่วประเทศ ด้านทะเบียนและภาษีรถ ด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน และปรับปรุงการทำงานของกรมการขนส่งทางบก ให้มีประสิทธิภาพต่อไป ซึ่งสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑ - ๕ และสำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด ร่วมกันรับผิดชอบในการวัดความไม่พึงพอใจของประชาชน ที่มีต่องานบริการของกรมการขนส่งทางบก

สูตรการคำนวณ :

$$\frac{\text{จำนวนประชาชนผู้มารับบริการมีความไม่พึงพอใจในการใช้บริการ} \times 100}{\text{จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด}}$$

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
ร้อยละ ๑	ร้อยละ ๑	ร้อยละ ๑	ร้อยละ ๑	ร้อยละ ๑

ข้อมูลพื้นฐาน :

ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
ร้อยละความไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	๐.๙๘	๐.๗๐	อยู่ระหว่าง ประมวลผล

แหล่งที่มาของข้อมูล :

รายงานผลการสำรวจความไม่พึงพอใจของประชาชนที่มีต่องานบริการของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑ - ๕ สำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัดดำเนินการสำรวจข้อมูล โดยใช้แบบสอบถามความไม่พึงพอใจของประชาชนที่มีต่องานบริการของกรมการขนส่งทางบก และกองแผนงานนำข้อมูลการสำรวจมาประมวลผลและสรุปผลการสำรวจความไม่พึงพอใจของประชาชนที่มีต่องานบริการของกรมการขนส่งทางบก

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑ - ๕ สำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด และกองแผนงาน

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น”
 เพื่อให้บริการที่เป็นเลิศ และการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

ตัวชี้วัดที่ ๓ : ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร

คำอธิบายตัวชี้วัด :

เป็นการวัดระดับการสำรวจความเชื่อมั่นต่อองค์กร โดยดำเนินการสำรวจความคิดเห็นจากกลุ่มผู้รับบริการที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก และกลุ่มความเชื่อมั่นของบุคลากรกรมการขนส่งทางบกที่มีต่อองค์กร

กลุ่มที่ ๑ การสำรวจความเชื่อมั่นจากกลุ่มผู้รับบริการกับกรมการขนส่งทางบก ได้แก่ ประชาชนผู้มารับบริการกับหน่วยงานของกรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศ ด้านทะเบียนและภาษีรถ ด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ ด้านการตรวจสภาพรถ ด้านการประกอบการขนส่ง สถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) โรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก และผู้ให้บริการระบบติดตามรถ

กลุ่มที่ ๒ การสำรวจความเชื่อมั่นของบุคลากรกรมการขนส่งทางบกที่มีต่อองค์กร โดยสอบถามจากบุคลากรในสังกัดกรมการขนส่งทางบก ทั้งส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค ซึ่งประกอบไปด้วย ข้าราชการ พนักงานราชการ ลูกจ้างประจำ และลูกจ้างอื่น ๆ

สูตรการคำนวณ :
$$\frac{\text{ร้อยละความเชื่อมั่นของผู้รับบริการ} + \text{ร้อยละความเชื่อมั่นของบุคลากร}}{2}$$

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๗	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๗	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๗	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๗	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๗

ข้อมูลพื้นฐาน :

ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร	ร้อยละ	๘๘.๒๐	๘๙.๕๐	๙๐.๓๐

แหล่งที่มาของข้อมูล :

- ข้อมูลผลสำรวจผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Survey) สอบถามความคิดเห็นจากกลุ่มผู้รับบริการจากกรมการขนส่งทางบก และกลุ่มผู้ประกอบการขนส่ง โดยขอความร่วมมือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการสำรวจในพื้นที่ทุกจังหวัดทั่วประเทศ
- ข้อมูลผลสำรวจความเชื่อมั่นของบุคลากรภายในสังกัดกรมการขนส่งทางบก

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

- สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑ - ๕, สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร, สำนักงานขนส่งสินค้า, สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก, สำนักวิศวกรรมยานยนต์, สำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด, กองแผนงาน และกองการเจ้าหน้าที่ ดำเนินการสำรวจ
- กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน (จัดเก็บข้อมูลและประมวลผล)

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น”
เพื่อให้บริการที่เป็นเลิศ และการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

ตัวชี้วัดที่ ๔ : กระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัล

คำอธิบายตัวชี้วัด :

ประเมินผลการพัฒนาปรับเปลี่ยนรูปแบบกระบวนการบริการตามคู่มือสำหรับประชาชนของกรมการขนส่งทางบก เป็นดิจิทัล เพื่ออำนวยความสะดวกประชาชนให้ได้รับบริการอย่างรวดเร็ว โปร่งใส ลดการเดินทางและการติดต่อราชการ โดยกำหนดค่านิยาม ดังนี้

กระบวนการ หมายถึง กระบวนการบริการทั้งหมดตามคู่มือสำหรับประชาชนของกรมการขนส่งทางบกที่สามารถนำมาพัฒนาปรับเปลี่ยนรูปแบบการปฏิบัติงานเป็นดิจิทัลได้

รูปแบบดิจิทัล หมายถึง การที่ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการหรือติดต่อราชการผ่านเครื่องมือ อุปกรณ์ และเทคโนโลยีดิจิทัล โดยมีเป้าหมายการพัฒนาเป็น ๓ ระดับ ได้แก่ (๑) ระดับขั้นต้น : การยื่นคำขอและเอกสารผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (๒) ระดับก้าวหน้า : การยื่นคำขอและชำระค่าธรรมเนียมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์/ช่องทางอื่นๆ และมีการออกใบเสร็จรับเงินทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ (๓) ระดับขั้นสูง (Fully Digital) : การยื่นคำขอ การชำระค่าธรรมเนียม และการออกใบอนุญาต หรือเอกสารทางราชการได้ทางอิเล็กทรอนิกส์

สูตรการคำนวณ :
$$\frac{\text{จำนวนกระบวนการที่ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัล} \times 100}{\text{จำนวนกระบวนการทั้งหมดที่ต้องปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัล}}$$

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
ร้อยละ ๒๐	ร้อยละ ๓๐	ร้อยละ ๔๐	ร้อยละ ๕๐	ร้อยละ ๖๐

ข้อมูลพื้นฐาน :

ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
		กระบวนการบริการตามคู่มือสำหรับประชาชนที่ได้รับการปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัล	ร้อยละ	๑๓.๑๓

แหล่งที่มาของข้อมูล :

ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย สำนักการขนส่งผู้โดยสาร, สำนักการขนส่งสินค้า, สำนักกฎหมาย, สำนักวิศวกรรมยานยนต์, สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก, สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ, สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑ - ๕, สำนักบริหารการคลังและรายได้, กองแผนงาน, ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ และกลุ่มพัฒนาระบบบริหาร เพื่อร่วมกันออกแบบ/พัฒนากระบวนการบริการตามคู่มือสำหรับประชาชนเป็นดิจิทัล

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

- กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร รับผิดชอบประสานงานและรวบรวมข้อมูลกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปรับเปลี่ยนกระบวนการบริการตามคู่มือสำหรับประชาชนเป็นดิจิทัล
- ทุกหน่วยงานที่มีกระบวนการบริการตามคู่มือสำหรับประชาชนสรุปผลการดำเนินงานการปรับเปลี่ยนกระบวนการบริการตามคู่มือสำหรับประชาชนเป็นดิจิทัลของตนเอง

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น”
 เพื่อให้บริการที่เป็นเลิศ และการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

ตัวชี้วัดที่ ๕ : จำนวนผู้ชำระภาษีรถประจำปีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ผ่านระบบออนไลน์

คำอธิบายตัวชี้วัด :

มีวัตถุประสงค์เพื่อติดตามจำนวนผู้ชำระภาษีรถประจำปีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ผ่านช่องทางระบบออนไลน์ หรือระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Service) ของกรมการขนส่งทางบก เช่น

- เว็บไซต์ <http://eservice.dlt.go.th>
- เคาน์เตอร์เซอร์วิส
- แอปพลิเคชัน DLT Vehicle Tax
- ตู้รับชำระภาษีรถประจำปีอัตโนมัติ (Kiosk) เป็นต้น

หมายเหตุ กรมการขนส่งทางบก เปิดให้บริการชำระภาษีรถประจำปีผ่านเว็บไซต์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๑ จนถึงปัจจุบัน โดยได้มีการพัฒนาช่องทางการรับชำระภาษีรถประจำปีผ่านระบบออนไลน์อย่างต่อเนื่อง

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring KPI) ไม่มีการกำหนดค่าเป้าหมาย				

ข้อมูลพื้นฐาน :

ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ.)		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
จำนวนผู้ชำระภาษีรถประจำปีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ผ่านระบบออนไลน์	ราย	๒๘๑,๗๓๙	๔๙๙,๘๖๒	๖๖๓,๙๖๒*

หมายเหตุ *ข้อมูล ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๕

แหล่งที่มาของข้อมูล :

ข้อมูลผู้ชำระภาษีรถประจำปีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ผ่านระบบออนไลน์ทั่วประเทศจากระบบฐานข้อมูลกลางเพื่อการบูรณาการข้อมูลสนับสนุนให้บริการของกรมการขนส่งทางบก (Master Data Management : MDM)

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

๑. สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕ จัดเก็บข้อมูลในภาพรวม
๒. ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ประมวลผล/จำแนกข้อมูลการชำระภาษีอินเทอร์เน็ต จากระบบ MDM
๓. กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน นำข้อมูลจากสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕ มารายงานสรุปผลเป็นรายไตรมาส

แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น”
 เพื่อให้บริการที่เป็นเลิศ และการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

ตัวชี้วัดที่ ๖ : ร้อยละของผู้ใช้งานระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

คำอธิบายตัวชี้วัด :

ประเมินผลการดำเนินงานเพื่อยกระดับระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก (DLT e-Transport License) ให้สามารถให้บริการประชาชนแบบออนไลน์เต็มรูปแบบ (Fully Digital) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบงานด้านการประกอบการขนส่งสินค้า และยกระดับการบริการประชาชนโดยนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาช่วยขับเคลื่อนการดำเนินงานในส่วนกลาง

กระบวนการที่พัฒนาเป็นระบบออนไลน์เต็มรูปแบบ (Fully Digital) เพื่อออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ได้แก่ กระบวนการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุกตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกระบวนการต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุกโดยประเมินผลเฉพาะส่วนกลาง

สูตรการคำนวณ :
$$\frac{\text{ผู้ใช้งานผ่านระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก} \times 100}{\text{ผู้ใช้บริการทั้งหมด}}$$

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
ร้อยละ ๖๐	ร้อยละ ๗๐	ร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๙๐	ร้อยละ ๑๐๐

ข้อมูลพื้นฐาน :

ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
ร้อยละของผู้ใช้งานระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก	ร้อยละ	-	-	๕๒.๖๘*

หมายเหตุ *ผลการดำเนินงาน ณ สิงหาคม ๒๕๖๕

แหล่งที่มาของข้อมูล :
ข้อมูลจากระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก (DLT e-Transport License)

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :
ส่วนประกอบการขนส่งสินค้า สำนักงานขนส่งสินค้า

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น”
 เพื่อให้บริการที่เป็นเลิศ และการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

ตัวชี้วัดที่ ๗ : จำนวนการได้รับรางวัลจากหน่วยงานภายนอก

คำอธิบายตัวชี้วัด :
 มีวัตถุประสงค์เพื่อสะท้อนถึงความสำเร็จของกรมการขนส่งทางบกที่มุ่งมั่นปฏิบัติการจนประสบความสำเร็จและการเป็นองค์กรที่มีผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพของกรมการขนส่งทางบก โดยไม่จำกัดรางวัลที่ได้รับว่าจะเป็นรางวัลประเภทใด ซึ่งทุกหน่วยงานที่ได้รับรางวัลจากหน่วยงานภายนอกสามารถรายงานผลการได้รับรางวัลต่าง ๆ ได้

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐
๑ รางวัล	๑ รางวัล	๑ รางวัล	๑ รางวัล	๑ รางวัล

ข้อมูลพื้นฐาน :

ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
		จำนวนการได้รับรางวัลจากหน่วยงานภายนอก	รางวัล	๕*

หมายเหตุ
 * ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้รับรางวัลจำนวน ๕ รางวัล ได้แก่ รางวัล DG Award ๒๐๒๐, รางวัลบริการภาครัฐ และรางวัลเลิศรัฐ จำนวน ๓ รางวัล
 ** ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ได้รับรางวัลเลิศรัฐ จำนวน ๑ รางวัล
 *** ณ สิงหาคม ๒๕๖๕ ได้รับรางวัลจำนวน ๕ รางวัล ได้แก่ รางวัลคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ, รางวัลการบริหารราชการแบบมีส่วนร่วม และรางวัลบริการภาครัฐ จำนวน ๓ รางวัล

แหล่งที่มาของข้อมูล :

ทุกหน่วยงานในสังกัดกรมการขนส่งทางบก

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

กลุ่มติดตามและประเมินผล กองแผนงาน

แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อให้บริการที่เป็นเลิศ และการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม				
เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม				
ตัวชี้วัดที่ ๘ : จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย				
คำอธิบายตัวชี้วัด : จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒				
ค่าเป้าหมาย :				
ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
๑๐ เรื่อง	๑๐ เรื่อง	๑๐ เรื่อง	๑๑ เรื่อง	๑๑ เรื่อง
ข้อมูลพื้นฐาน :				
ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย	เรื่อง	๘	๗	อยู่ระหว่าง ประมวลผล
แหล่งที่มาของข้อมูล : สำนักกฎหมาย				
หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล : สำนักกฎหมาย				

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น”
 เพื่อให้การให้บริการที่เป็นเลิศ และการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

ตัวชี้วัดที่ ๙ : ร้อยละของการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒ ของกรมการขนส่งทางบก

คำอธิบายตัวชี้วัด :


เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.๒๕๖๒ ทุกหน่วยงานในสังกัด กรมการขนส่งทางบก จะต้องดำเนินกิจกรรมให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลดังกล่าว ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒ กรมการขนส่งทางบกได้ จึงกำหนดกิจกรรมหลักที่ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลดังกล่าว โดยมี กิจกรรมที่ดำเนินการไปแล้ว ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ดังนี้

๑. จัดตั้งส่วนงานภายในศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อควบคุม กำกับ ดูแลเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคล โดยเฉพาะ ตามคำสั่งศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ที่ ๒/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

๒. การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ ตามหนังสือกองการเจ้าหน้าที่ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๔๐๕.๕/ว.๑๖๐ ลงวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๖๕ เรื่อง แจ้งรายชื่อผู้ได้รับอนุมัติเข้าร่วมโครงการฝึกอบรมตามแผนพัฒนาบุคลากรกรมการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ หลักสูตรเตรียมความพร้อม เรียนรู้ และเข้าใจพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒ ในวันที่ ๒๘ เมษายน ๒๕๖๕ ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting

๓. การสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย ให้คำแนะนำและความรู้แก่เจ้าหน้าที่ GPS, กองตรวจการขนส่งทางบก (๑๕๘๔, ฝ่ายเปรียบเทียบ) และศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น

และมีแผนการดำเนินการ/กิจกรรม ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒ (Action Plan) ของกรมการขนส่งทางบก ดังนี้

การดำเนินการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ พ.ศ.					หมายเหตุ
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
๑. การแต่งตั้งเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของ ขบ. - ระยะแรก แต่งตั้งผู้แทนจาก ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) จำนวน ๒ - ๓ คน เนื่องจากข้อมูลส่วนบุคคลส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปแบบ ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และผู้แทนจาก สำนักกฎหมาย จำนวน ๑ - ๒ คน เพื่อ ตรวจสอบและให้คำแนะนำด้านกฎหมาย - เมื่อกรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเฉพาะด้านข้อมูลส่วนบุคคลแล้ว ก็เห็นควรแต่งตั้งที่ปรึกษา เป็นเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของกรมการขนส่งทางบกต่อไป						- เมื่อมีประกาศจาก สำนักงาน คณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจะต้อง ดำเนินการปรับปรุง แก้ไขให้เป็นไปตาม ประกาศ

การดำเนินการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ พ.ศ.					หมายเหตุ
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
๒. การออกนโยบายความเป็นส่วนตัว เพื่อแจ้งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล - ทบทวนประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง นโยบายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒ ให้เป็นปัจจุบัน		↔				
๓. การออกประกาศนโยบายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล - ทบทวนประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง แนวปฏิบัติในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒ ให้เป็นปัจจุบัน	↔					
๔. การจัดทำวิธีการปฏิบัติในการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่รับข้อมูลส่วนบุคคล และการดำเนินการเพื่อป้องกันมิให้ผู้หนึ่งใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลโดยปราศจากอำนาจหรือโดยมิชอบ	↔					- ดู แนวทางของ กรมการปกครอง
๕. หน่วยงานที่มีข้อมูลส่วนบุคคลของกรมการขนส่งทางบกต้องดำเนินการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒						
๕.๑ การจัดทำบันทึกการถ่ายโอนข้อมูลส่วนบุคคล	↔	<div style="border: 1px solid green; padding: 5px; display: inline-block;"> ในกรณีที่มีระบบเกิดขึ้นใหม่ </div>				
๕.๒ การจัดทำระบบการตรวจสอบเพื่อดำเนินการลบหรือทำลายข้อมูลส่วนบุคคล	↔	<div style="border: 1px solid green; padding: 5px; display: inline-block;"> ในกรณีที่มีระบบเกิดขึ้นใหม่ </div>				- เป็นการดำเนินการที่ต่อเนื่องจากข้อ ๕.๑
๕.๓ การจัดทำให้มีมาตรการเกี่ยวกับการขอใช้สิทธิของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล	↔					- เป็นการดำเนินการที่ต่อเนื่องจากข้อ ๕.๑
๕.๔ การจัดการกรณีข้อมูลส่วนบุคคลรั่วไหล (Data Breach Management)	↔					- เป็นการดำเนินการที่ต่อเนื่องจากข้อ ๕.๑
๕.๕ การประเมินผลกระทบด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล และจัดทำคู่มือวิธีการประเมินผลกระทบและการประเมินความเสี่ยงด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล	↔	<div style="border: 1px solid green; padding: 5px; display: inline-block;"> ในกรณีที่มีระบบเกิดขึ้นใหม่ </div>				- เป็นการดำเนินการที่ต่อเนื่องจากข้อ ๕.๑
๕.๖ การตรวจสอบการส่งข้อมูลส่วนบุคคลไปต่างประเทศ	↔					

การดำเนินการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ พ.ศ.					หมายเหตุ
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
๕.๗ การจัดทำมีมาตรการรักษาความมั่นคงปลอดภัยและมาตรการควบคุมการเข้าถึงข้อมูลส่วนบุคคล ดำเนินการบางส่วนแล้ว คือ มาตรการเชิงองค์กร โดยการออกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง นโยบายและแนวปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ พ.ศ. ๒๕๖๕ เพื่อกำหนดมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการรักษาความมั่นคงปลอดภัยและมาตรการควบคุมการเข้าถึงการเข้าถึงข้อมูลส่วนบุคคลของเจ้าหน้าที่	←	←	←	←	←	- ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรการเป็นประจำทุกปี
		ในกรณีที่มีระบบเกิดขึ้นใหม่				
๕.๘ การตรวจสอบการเก็บ รวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลโดยไม่มีฐานอำนาจตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒ หรือกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และการขอความยินยอม	←	→				- เมื่อมีประกาศจากสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามประกาศ
๕.๙ การดำเนินการตามบทเฉพาะกาลสำหรับข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมไว้ตั้งแต่วันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๒ และการขอความยินยอม	←	→				- เมื่อมีประกาศจากสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามประกาศ
๕.๑๐ การจัดทำข้อตกลงการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล (DPA) และการรักษาความลับ (NDA) - สำนักกฎหมายพิจารณาเอกสารต้นแบบ - ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกับหน่วยงานเจ้าของระบบ เริ่มดำเนินการตั้งแต่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๕ เป็นต้นไป	←				→	- ต้องทำกับผู้ว่าจ้างทุกโครงการที่มีข้อมูลส่วนบุคคล

การดำเนินการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ พ.ศ.					หมายเหตุ
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
๕.๑๑ การจ้างดำเนินการด้านระบบสารสนเทศ (Tooling) ด้านกฎหมายและด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง - อยู่ระหว่างการตรวจสอบการดำเนินการที่กรมการขนส่งทางบกไม่สามารถดำเนินการเองได้ (Assessment)			←————→			- จัดทำโครงการปรับปรุงเทคโนโลยีสารสนเทศ

หลังจากดำเนินการตามแผนข้างต้นแล้ว หน่วยงานจำเป็นต้องมีการตรวจสอบ ทบทวน กฎหมายและระเบียบ และการดำเนินการที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอในทุกปี ซึ่งการดำเนินการที่เกี่ยวข้องประกอบไปด้วย

๑. การทบทวนประกาศ นโยบาย แนวปฏิบัติ และเอกสารที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการปรับปรุงให้สอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบ และเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงให้มีความเป็นปัจจุบันและทันสมัย
๒. การจัดอบรมให้ความรู้และทบทวนความรู้เจ้าหน้าที่ภายในหน่วยงาน ให้มีความรู้ ความเข้าใจในการดำเนินการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลตามอำนาจหน้าที่ และประกาศ นโยบาย แนวปฏิบัติ และเอกสารที่มีการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างสอดคล้อง ถูกต้อง และเหมาะสมกับการดำเนินการในปัจจุบัน
๓. การปรับปรุงหรือพัฒนาระบบคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลให้มีความสอดคล้องกับประกาศ นโยบาย แนวปฏิบัติ และเอกสารของหน่วยงานที่มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง และให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒

คำเป้าหมาย :

คำเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
ดำเนินการได้ตามแผนร้อยละ ๑๐๐	ดำเนินการได้ตามแผนร้อยละ ๑๐๐	ดำเนินการได้ตามแผนร้อยละ ๑๐๐	ดำเนินการได้ตามแผนร้อยละ ๑๐๐	ดำเนินการได้ตามแผนร้อยละ ๑๐๐

ข้อมูลพื้นฐาน :

ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ.)		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
ร้อยละของการดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒ ของกรมการขนส่งทางบก	ร้อยละ	-	-	-

แหล่งที่มาของข้อมูล :

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ สำนักกฎหมาย และทุกหน่วยงานในสังกัดกรมการขนส่งทางบก

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ และสำนักกฎหมาย

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น”
 เพื่อให้บริการที่เป็นเลิศ และการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

ตัวชี้วัดที่ ๑๐ : จำนวนการพัฒนานวัตกรรมหรือบริการอัจฉริยะทั่วทั้งองค์กร เพิ่มขึ้นหรือต่อยอดจากเดิม

คำอธิบายตัวชี้วัด :
 เป็นการพัฒนานวัตกรรมหรือบริการอัจฉริยะจากการนำแนวคิด องค์กรความรู้ ทักษะ ประสบการณ์ และ เทคโนโลยีดิจิทัล มาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาผลงานหรือรูปแบบการปฏิบัติราชการใหม่ หรือเป็นการพัฒนาต่อยอดจาก ผลงานหรือรูปแบบการปฏิบัติราชการเดิม เพื่อให้เกิดการปฏิบัติงานที่ดีขึ้นและครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
๑ เรื่อง	๑ เรื่อง	๑ เรื่อง	๑ เรื่อง	๑ เรื่อง

ข้อมูลพื้นฐาน :

ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ.)		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
จำนวนการพัฒนาวัตกรรมหรือบริการอัจฉริยะทั่วทั้งองค์กร เพิ่มขึ้นหรือต่อยอดจากเดิม	ร้อยละ	-	-	-

แหล่งที่มาของข้อมูล :

๑. กลุ่มพัฒนาระบบบริหารรับผิดชอบประสานงานและรวบรวมข้อมูลกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานวัตกรรมหรือบริการอัจฉริยะ
๒. ทุกหน่วยงานสรุปผลการดำเนินงานการพัฒนานวัตกรรมหรือบริการอัจฉริยะของตนเอง

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

๑. กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร
๒. ทุกหน่วยงานในสังกัดกรมการขนส่งทางบก

แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น”
เพื่อการให้บริการที่เป็นเลิศ และการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

ตัวชี้วัดที่ ๑๑ : ระดับผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA)

คำอธิบายตัวชี้วัด :

การประเมิน ITA เป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนนโยบายของรัฐ และเป็นกลไกในการสร้างความตระหนักให้หน่วยงานภาครัฐมีการดำเนินงานอย่างโปร่งใสและมีคุณธรรม ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ประเด็นการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๖๕ เห็นชอบให้หน่วยงานภาครัฐให้ความร่วมมือและเข้าร่วมการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๗๐ โดยกำหนดกลุ่มเป้าหมายหน่วยงานภาครัฐที่เข้าร่วมการประเมินฯ แนวทางการประเมินฯ และเครื่องมือการประเมินฯ ให้เป็นไปตามที่สำนักงาน ป.ป.ช. กำหนด (อ้างอิงจากเกณฑ์การประเมิน ITA ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕)

นโยบายการประเมิน ITA

๑. การสร้างความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงาน
๒. การส่งเสริมความพร้อมในการปฏิบัติงานตามหน้าที่
๓. การปลอดจากการทุจริตในการปฏิบัติงาน
๔. การสร้างวัฒนธรรมคุณธรรมในหน่วยงาน
๕. การส่งเสริมคุณธรรมการทำงานในหน่วยงาน

โดยสำนักงาน ป.ป.ช. ได้กำหนดกรอบแนวคิดและแนวทางในการประเมิน ITA โดยมีการเก็บข้อมูล จาก ๓ ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ ๑ การเก็บข้อมูลจากบุคลากรในหน่วยงานภาครัฐ (Internal Integrity and Transparency Assessment : IIT) ทุกระดับที่ทำงานให้กับหน่วยงานมาเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า ๑ ปี โดยเปิดโอกาสให้บุคลากรในสังกัดได้มีโอกาสสะท้อนและแสดงความคิดเห็นต่อคุณธรรมและความโปร่งใสของหน่วยงานตนเอง ประเด็นที่ใช้ในการสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริการและการปฏิบัติงานภายในองค์กรครอบคลุมทุกมิติใน ๕ ดัชนีตัวชี้วัด ได้แก่

- ตัวชี้วัดที่ ๑ การปฏิบัติหน้าที่
- ตัวชี้วัดที่ ๒ การใช้งบประมาณ
- ตัวชี้วัดที่ ๓ การใช้อำนาจ
- ตัวชี้วัดที่ ๔ การใช้ทรัพย์สินของราชการ
- ตัวชี้วัดที่ ๕ การแก้ไขปัญหาการทุจริต

ส่วนที่ ๒ การเก็บข้อมูลจากผู้รับบริการหรือผู้ติดต่อหน่วยงานภาครัฐ (External Integrity and Transparency Assessment : EIT) โดยเปิดโอกาสให้ประชาชน บุคคล นิติบุคคล บริษัทเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐอื่นที่เคยมารับบริการหรือมาติดต่อตามภารกิจของหน่วยงานภาครัฐ ได้มีโอกาสสะท้อนและแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ สำหรับประเด็นที่สอบถามความคิดเห็นจากประชาชนจะมีทั้งหมด ๑๕ ข้อ ครอบคลุมมิติของการดำเนินงาน การให้บริการ และการพัฒนาองค์กร รวม ๓ ดัชนีตัวชี้วัด ได้แก่

- ตัวชี้วัดที่ ๖ คุณภาพการดำเนินงาน
- ตัวชี้วัดที่ ๗ ประสิทธิภาพการสื่อสาร
- ตัวชี้วัดที่ ๘ การปรับปรุงระบบการทำงาน

ส่วนที่ ๓ การเปิดเผยข้อมูลทางเว็บไซต์ของหน่วยงาน (Open Data Integrity and Transparency Assessment : OIT) โดยมีสถาบันวิจัยที่ได้รับมอบหมายจากสำนักงาน ป.ป.ช. ดำเนินการตรวจสอบข้อมูลและให้คะแนนการเปิดเผยข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐที่เผยแพร่ไว้ทางเว็บไซต์หลักของหน่วยงาน พร้อมข้อเสนอแนะตามหลักเกณฑ์การประเมินที่กำหนด โดยมีการกำหนดหลักเกณฑ์ให้หน่วยงานภาครัฐเปิดเผยข้อมูลเพื่อให้ประชาชนสามารถนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้ในการเข้ารับบริการจากหน่วยงานภาครัฐ การตรวจสอบการเปิดเผยข้อมูลสาธารณะจะสะท้อนให้เห็นถึงความโปร่งใสในการดำเนินงานและการพยายามในการต่อต้านการทุจริต แบ่งออกเป็น ๒ ดัชนี ตัวชี้วัด

ตัวชี้วัดที่ ๙ การเปิดเผยข้อมูล

ตัวชี้วัดที่ ๑๐ การป้องกันการทุจริต

เกณฑ์การให้คะแนน

(๑) การประมวลผลคะแนน

คะแนน	แบบ IIT	แบบ EIT	แบบ OIT
คะแนนข้อคำถาม	คะแนนเฉลี่ยของข้อคำถามจากผู้ตอบทุกคน	คะแนนเฉลี่ยของข้อคำถามจากผู้ตอบทุกคน	คะแนนของข้อคำถาม
คะแนนตัวชี้วัดย่อย	-	-	คะแนนเฉลี่ยของทุกข้อคำถามในตัวชี้วัดย่อย
คะแนนตัวชี้วัด	คะแนนเฉลี่ยของทุกข้อคำถามในตัวชี้วัด	คะแนนเฉลี่ยของทุกข้อคำถามในตัวชี้วัด	คะแนนเฉลี่ยของทุกตัวชี้วัดย่อยในตัวชี้วัด
คะแนนแบบสำรวจ	คะแนนเฉลี่ยของทุกตัวชี้วัดในแบบสำรวจ	คะแนนเฉลี่ยของทุกตัวชี้วัดในแบบสำรวจ	คะแนนเฉลี่ยของทุกตัวชี้วัดในแบบสำรวจ
ค่าน้ำหนักแบบสำรวจ	ร้อยละ ๓๐	ร้อยละ ๓๐	ร้อยละ ๔๐
คะแนนรวม	ผลรวมของคะแนนแบบสำรวจที่ถ่วงน้ำหนัก		

(๒) คะแนนและระดับผลการประเมิน

ผลการประเมินมี ๒ ลักษณะ คือ ค่าคะแนน โดยมีคะแนนเต็ม ๑๐๐ คะแนน และระดับผลการประเมิน (Rating Score) โดยจำแนกออกเป็น ๗ ระดับ ดังนี้

คะแนน	ระดับ
๙๕.๐๐ - ๑๐๐	AA
๘๕.๐๐ - ๙๔.๙๙	A
๗๕.๐๐ - ๘๔.๙๙	B
๖๕.๐๐ - ๗๔.๙๙	C
๕๕.๐๐ - ๖๔.๙๙	D
๕๐.๐๐ - ๕๔.๙๙	E
๐ - ๔๙.๙๙	F

ค่าเป้าหมาย :

ค่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ พ.ศ.				
๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
ไม่น้อยกว่า ๙๐ คะแนน	ไม่น้อยกว่า ๙๐ คะแนน	ไม่น้อยกว่า ๙๐ คะแนน	ไม่น้อยกว่า ๙๐ คะแนน	ไม่น้อยกว่า ๙๐ คะแนน

ข้อมูลพื้นฐาน :

ข้อมูลพื้นฐาน	หน่วยวัด	ข้อมูลพื้นฐาน ๓ ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ.)		
		ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
ระดับผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA)	คะแนน	๘๔.๑๔	๘๘.๘๔	๘๙.๑๗
	ระดับ	B	A	A

แหล่งที่มาของข้อมูล :

- จัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานจากหน่วยงานภายในสังกัดทั่วประเทศ ดังนี้
 - เจ้าหน้าที่ส่วนกลาง (ทุกหน่วยงาน) ดำเนินการตามแนวทางการประเมินที่สำนักงาน ป.ป.ช. กำหนด และร่วมตอบแบบวัดการรับรู้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน (IIT) พร้อมทั้งเผยแพร่ข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่มีการประเมิน (OIT) ทางเว็บไซต์กรมการขนส่งทางบก และสนับสนุนข้อมูลในการประเมินองค์กร
 - เจ้าหน้าที่ส่วนภูมิภาค ประชาสัมพันธ์เผยแพร่เชิญชวนประชาชนผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ร่วมตอบแบบวัดการรับรู้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก (EIT) และดำเนินการพัฒนาหน่วยงาน (สขจ./สขช.) ตามกรอบแนวทางการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใส
- ข้อมูลรายงานผลการประเมิน ITA ปีที่ผ่านมา และข้อเสนอแนะจากเว็บไซต์ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศรองรับการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ โดยสำนักงาน ป.ป.ช. www.itas.nacc.go.th

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :

กลุ่มวินัยและเสริมสร้างคุณธรรม กองการเจ้าหน้าที่

แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อการให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
แนวทางการพัฒนาที่ ๑. ยกระดับคุณภาพ การให้บริการประชาชนด้วยเทคโนโลยี ดิจิทัล ๑.๑ ทบทวนกระบวนการทำงานควบคู่ กับพัฒนาการบริการภาครัฐในรูปแบบ ดิจิทัลแบบเบ็ดเสร็จ ๑.๒ สื่อสารประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อเปลี่ยนพฤติกรรมประชาชนสู่การใช้ ระบบดิจิทัล	โครงการพัฒนางานบริการ ตามคู่มือสำหรับประชาชน ของกรมการขนส่งทางบกสู่ ดิจิทัล (กพร.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
	แผนการดำเนินการ เสนอขอรับรางวัลของ กรมการขนส่งทางบก (กพร.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
	โครงการพัฒนาระบบการ รับรองแบบออนไลน์ (สนว.)	-	-	-	๔๐,๐๐๐,๐๐๐	-	งบประมาณ / งบ กปถ.	
แนวทางการพัฒนาที่ ๒. พัฒนาและ ปรับปรุงระบบงานภายในด้วยเทคโนโลยี ดิจิทัล ๒.๑ ขับเคลื่อนแผนสถาปัตยกรรม องค์กร และแผนปฏิบัติการดิจิทัล ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของ กรมการขนส่งทางบก ๒.๒ จัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานและ ระบบงานด้านดิจิทัลที่เพียงพอ เชื่อมต่อ	โครงการดำเนินการจัดทำ สถาปัตยกรรมองค์กร และ แผนปฏิบัติการดิจิทัล ระยะ ๖ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่ง ทางบก (ศทส.)	๑๑,๖๖๐,๐๐๐	-	-	-	-	กองทุน ค่าใช้จ่ายฯ	โครงการผูกพัน งบประมาณปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖
	โครงการจัดหาระบบ ป้องกันไฟฟ้ากระชอก ทดแทนของเดิมที่	๑๓,๙๓๐,๐๐๐	-	-	-	-	งบประมาณ	

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
กับหน่วยงานอื่นและสอดคล้องกับ ปริมาณให้บริการ ๒.๓ พัฒนาการปฏิบัติงานด้วยการนำ เทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เป็นเครื่องมือใน การควบคุม กำกับ ดูแล และสนับสนุน การปฏิบัติงาน เพื่อลดภาระงานของ เจ้าหน้าที่	เสื่อมสภาพของสำนักงาน ขนส่ง ระยะที่ ๒ จำนวน ๓๕ แห่ง (ศทส.)							
	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพ ระบบเครื่องแม่ข่ายเสมือน (Server Virtualization) เพื่อรองรับการให้บริการ ประชาชนในสภาวะปกติ ใหม่ (New Normal) (ศทส.)	๒๓,๕๒๒,๐๐๐	-	-	-	-	งบประมาณ	
	โครงการจัดซื้อครุภัณฑ์ คอมพิวเตอร์ทดแทนและ เพิ่มเติมเพื่อเพิ่มประสิทธิ ภาพในการให้บริการ หน่วยงานในส่วนกลางและ ส่วนภูมิภาคของกรมการ ขนส่งทางบก (ศทส.)	๓๒,๑๗๗,๐๐๐	-	-	-	-	งบประมาณ	
	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพ ระบบสำรองข้อมูลที่ติดตั้ง ณ อาคารระบบข้อมูลกลาง และสำรองข้อมูล (ศทส.)	-	๑๙,๗๐๐,๐๐	-	-	-	งบประมาณ	

แผนปฏิบัติการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
	โครงการทดแทนและเพิ่มประสิทธิภาพระบบสื่อสารผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต (Video Conference) สำนักงานขนส่งจังหวัดสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑-๔ และศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ (ศทส.)	๓๖,๗๙๘,๐๐๐	-	-	-	-	งบประมาณ	
	โครงการจัดการระบบป้องกันไฟฟ้ากระชอกทดแทนของเดิมที่เสื่อมสภาพของสำนักงานขนส่ง ระยะที่ ๓ จำนวน ๓๙ แห่ง (ศทส.)	-	๑๕,๕๒๒,๐๐๐	-	-	-	งบประมาณ	
	โครงการจัดซื้อครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์ทดแทนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการหน่วยงานในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค	-	๔๗,๙๙๖,๐๐๐	-	-	-	งบประมาณ	

แผนปฏิบัติการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
	ของกรมการขนส่งทางบก (ศทส.)							
	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพ และปรับปรุงระบบ ฐานข้อมูลสำรองสำหรับ ระบบฐานข้อมูลกลางเพื่อ บูรณาการสนับสนุนการ ให้บริการกรมการขนส่ง ทางบก (ศทส.)	-	๔๗,๙๙๖,๐๐๐	-	-	-	งบประมาณ	

แผนปฏิบัติการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
แนวทางการพัฒนาที่ ๓. สร้างความ โปร่งใสและธรรมาภิบาลภาครัฐ ๓.๑ เปิดเผยข้อมูลของกรมการขนส่ง ทางบก เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึง ข้อมูลและนำไปใช้ประโยชน์ได้ ๓.๒ ขับเคลื่อนการดำเนินงานให้ สอดคล้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครอง ข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒ (Personal Data Protection Act : PDPA) ๓.๓ จัดทำมาตรฐานการดำเนินงาน ควบคู่กับภารกิจงาน ๓.๔ เสริมสร้างการรับรู้และขับเคลื่อนให้ เป็นไปตามแนวทาง การประเมินคุณธรรม และความโปร่งใส	การเปิดรับฟังความ คิดเห็นต่อร่างกฎหมาย ผ่านทางเว็บไซต์สำนัก กฎหมาย กรมการขนส่ง ทางบก (สนก.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	ดำเนินการตาม พรบ.หลักเกณฑ์ การจัดทำร่าง กฎหมายและการ ประเมินผลสัมฤทธิ์ ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒
	การเพิ่มประสิทธิภาพใน การปฏิบัติงานตามแนว ทางการประเมิน คุณธรรมและความ โปร่งใสของหน่วยงาน ภาครัฐ (ITA) (กจท.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อการให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
แนวทางการพัฒนาที่ ๔. ทบทวน โครงสร้างองค์กรและการบริหาร อัตรากำลังให้สอดคล้องกับภารกิจ ๔.๑ ปรับปรุงโครงสร้างองค์กร และ ปรับเปลี่ยนบทบาทสู่การเป็นองค์กร แห่งนวัตกรรม ๔.๒ บริหารกรอบอัตรากำลังและ มาตรฐานตำแหน่งของบุคลากรให้ สอดคล้องกับภารกิจและแนวโน้มการ เปลี่ยนแปลง	การปรับปรุงโครงสร้างโดย จัดตั้งสถาบันนวัตกรรม เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการ ขนส่งทางถนนและระบบ GPS (กพร., กจท.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
	การกำหนดกรอบอัตรากำลัง และมาตรฐานกำหนด ตำแหน่งใหม่เพิ่มขึ้นเพื่อ รองรับงานด้านการพัฒนา มาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้า และเทคโนโลยียานยนต์ สมัยใหม่หรือยานยนต์ไร้ คนขับ (กจท.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
	การกำหนดกรอบ อัตรากำลังและมาตรฐาน กำหนดตำแหน่งสำหรับผู้ที่ จะมาปฏิบัติหน้าที่ที่สถาบัน นวัตกรรมฯ เพื่อให้สอดคล้อง กับโครงสร้างที่จัดตั้งขึ้นใหม่ (กจท.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อการให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
<p>แนวทางการพัฒนาที่ ๕. พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม</p> <p>๕.๑ สรรหาและรักษาผู้มีศักยภาพในสาขาที่ขาดแคลนให้มาปฏิบัติงาน เพื่อขับเคลื่อนไปสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม</p> <p>๕.๒ พัฒนาคณาจารย์ให้มีความรู้ และทักษะด้านดิจิทัล นวัตกรรม การให้บริการ และอื่น ๆ ตามภารกิจ</p> <p>๕.๓ สร้างแรงจูงใจบุคลากร เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพของตนเอง</p> <p>๕.๔ สร้างโอกาสในเส้นทางความก้าวหน้าในสายงาน โดยให้มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ งานด้านวิชาการอื่นโดยสมัครใจ และปรับเปลี่ยนโยกย้ายงานด้านบริการหรืองานทั่วไป เพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ใหม่ ๆ ให้มีความหลากหลาย</p> <p>๕.๕ จัดทำแผนและจัดการความรู้ (Knowledge Management : KM) เพื่อส่งเสริมให้เกิดเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้</p>	<p>โครงการฝึกอบรมตามแผนพัฒนาบุคลากรกรมการขนส่งทางบก (กจท.)</p>	๑๒,๐๐๐,๐๐๐	๑๒,๕๐๐,๐๐๐	๑๓,๐๐๐,๐๐๐	๑๓,๕๐๐,๐๐๐	๑๔,๐๐๐,๐๐๐	งบประมาณ / งบ กปถ.	

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อการให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
แนวทางการพัฒนาที่ ๖. พัฒนาและ ปรับปรุงกฎหมาย ๖.๑ ทบทวน พัฒนา และปรับปรุง กฎหมายให้ทันสมัย ติดตามและ ประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย ๖.๒ ทบทวน ปรับปรุง แก้ไข หรือ นำเสนอกฎหมาย เพื่อเอื้อต่อการ พัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะให้มี คุณภาพ ปลอดภัย และเพื่อคนทั้งมวล	ทบทวนกฎหมาย เพื่อการ อนุญาตให้ผู้พิการทาง สายตาสามารถนำสุนัขนำ ทางเข้าไปในยานพาหนะ หรือ อ ส ถ า น ที่ ต่าง ๆ ได้ (สนก.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	ดำเนินการตาม พรบ.หลักเกณฑ์ การจัดทำร่าง กฎหมายและการ ประเมินผล สัมฤทธิ์ของ กฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒
	ทบทวนกฎหมาย กฎระเบียบ และแนวปฏิบัติ ให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒ (สนก.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	ศึกษา พ.ร.บ. คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒ และกฎหมายลำดับ รองที่จะมีออกมา เพิ่มเติมในอนาคต ประกอบการ ทบทวนกฎหมาย ของ ขบ.
	จัดทำร่างกฎหมายและการ ประเมินผลสัมฤทธิ์ ทาง กฎหมายของกรมการขนส่ง ทางบก (สนก.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	ดำเนินการตาม พรบ.หลักเกณฑ์ การจัดทำร่าง กฎหมายและการ ประเมินผล สัมฤทธิ์ของ กฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒

แผนปฏิบัติการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
แนวทางการพัฒนาที่ ๗. พัฒนาปัจจัย ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ๗.๑ ทบทวน ประเมิน จัดทำ หรือ ขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ หรือแผน อื่นที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานในสังกัด กรมการขนส่งทางบก เพื่อขับเคลื่อนการ ดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายตาม ยุทธศาสตร์ชาติ ๗.๒ พัฒนา ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับการบริการประชาชนและ การบริหารงาน	การตรวจสอบบัญชี ทางการเงินและทรัพย์สิน การบริหารและการ ดำเนินงานตามกฎหมาย ระเบียบกำหนดที่เกี่ยวข้อง (กภน.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
	การอบรมให้ความรู้ เกี่ยวกับการตรวจสอบ ภายใน และการสรุปข้อ ตรวจพบและข้อเสนอแนะ ใน รายงาน ผล การ ตรวจสอบภายใน (กภน.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
	อาคารสำนักงานขนส่ง จังหวัดฉะเชิงเทรา แห่งที่ ๒ พร้อมสิ่งก่อสร้าง ประกอบ (สสก./สขจ.)	๕๐,๐๒๒,๙๐๐	-	-	-	-	งบประมาณ	

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
	ขยายสำนักงานขนส่ง จังหวัดขอนแก่น แห่งที่ ๒ (สลก./สขจ.)	๖,๘๘๑,๕๐๐	-	-	-	-	งบประมาณ	
	อาคารสำนักงานขนส่ง จังหวัดนครพนม พร้อม สิ่งก่อสร้างประกอบ (สลก./สขจ.)	๑๔,๑๑๑,๐๐๐	-	-	-	-	งบประมาณ	
	อาคารสำนักงานขนส่ง จังหวัดตาก พร้อมสิ่งก่อสร้าง ประกอบ (ทดแทน) (สลก./สขจ.)	๑๔,๗๕๔,๕๐๐	-	-	-	-	งบประมาณ	
	ปรับปรุงพื้นที่สำนักงาน ขนส่งจังหวัดสระบุรี (สลก.)	๓,๕๘๐,๓๐๐	-	-	-	-	งบประมาณ	
	ปรับปรุงสำนักงาน เลขานุการกรม อาคาร ๑ กรมการขนส่งทางบก (สลก.)	๑๑,๕๐๐,๐๐๐	-	-	-	-	งบประมาณ	
	ปรับปรุงห้องประชุม อาคาร ๖ ชั้น ๗ กรมการ ขนส่งทางบก (สลก.)	๒๖,๐๐๐,๐๐๐	-	-	-	-	งบประมาณ	

แผนปฏิบัติการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
	ปรับปรุงอาคารที่พักอาศัย และสิ่งก่อสร้างประกอบ ๘ แห่ง (สกก./สขจ.)	๓๙,๔๓๕,๘๐๐	-	-	-	-	งบประมาณ	
	ปรับปรุงอาคารที่ทำการ และสิ่งก่อสร้างประกอบ ๒๔ แห่ง (สกก./สขจ.)	๕๗,๑๐๐,๒๐๐	-	-	-	-	งบประมาณ	
	อาคารสำนักงานขนส่ง จังหวัดลพบุรี แห่งที่ ๒ พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ (สกก./ สขจ.)	๙๖,๒๑๘,๑๐๐	-	-	-	-	งบประมาณ	
	ปรับปรุงห้องทำงานฝ่าย ทะเบียนรถ ชั้น ๓ - ๔ สำนักงานขนส่ง กรุงเทพมหานคร พื้นที่ ๔ (สขพ.๔)	-	๘,๕๐๓,๓๗๖.๕๓	-	-	-	งบประมาณ	
	แผนงานพัฒนาปรับปรุงการ อำนวยความสะดวกให้กับ ประชาชนของกรมการ ขนส่งทางบกตาม พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวก ในการ	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
	พิจารณาอนุญาตของทาง ราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ (กพร.)							
	แผนงานพัฒนาระบบ ราชการตามมาตรการ ปรับปรุงประสิทธิภาพใน การปฏิบัติราชการของ กรมการขนส่งทางบก (กพร.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
	แผนงานพัฒนาคุณภาพการ บริหารจัดการภาครัฐ (PMQA) ของกรมการขนส่ง ทางบก (กพร.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
	โครงการติดตาม ความก้าวหน้า ด้านการ ขนส่งทางถนนระหว่าง ประเทศ (กผง.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	
	โครงการพัฒนาและส่งเสริม การขนส่งทางถนนระหว่าง ประเทศ (กผง.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	

แผนปฏิบัติการราชการเรื่อง / เป้าหมาย/ แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ (หน่วยงาน)	วงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.					แหล่งเงิน	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
แผนปฏิบัติการราชการเรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อการให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
เป้าหมายที่ ๕ : การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม								
	โครงการประเมินผลสัมฤทธิ์ตามแผนปฏิบัติการราชการ และทบทวนแผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ (กผง.)	-	-	-	-	-	งบประมาณ (งบประจำ)	

หมายเหตุ ชื่อโครงการ/วงเงินงบประมาณ อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามที่ได้รับอนุมัติจัดสรร

๔.๓ ประมาณการวงเงินงบประมาณรวม (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

๔.๓.๑ ประมาณการวงเงินงบประมาณทั้งหมด 5,081,333,206.53 บาท

หน่วย : จำนวนเงิน (บาท)

แผนปฏิบัติการ เรื่องที่	แหล่งเงิน		ประมาณการวงเงินงบประมาณ ที่จะขอรับจัดสรร	รวมทั้งสิ้น
	เงินงบประมาณ	เงินนอกงบประมาณ		
1	8,554,400.00	-	126,194,894.00	134,749,294.00
2	1,212,775,700.00	-	1,497,568,000.00	2,710,343,700.00
3	45,215,800.00	1,430,968,270.00	42,500,000.00	1,518,684,070.00
4	-	25,137,466.00	10,000,000.00	35,137,466.00
5	426,041,300.00	76,660,000.00	179,717,376.53	682,418,676.53
รวม	1,692,587,200.00	1,532,765,736.00	1,855,980,270.53	5,081,333,206.53

หมายเหตุ วงเงินงบประมาณ อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามที่ได้รับอนุมัติจัดสรร

๔.๓.๒ ประมาณการวงเงินงบประมาณตามแผนปฏิบัติการ

แผนปฏิบัติการเรื่องที่	ปีงบประมาณ พ.ศ.					รวม
	2566	2567	2568	2569	2570	
1	97,949,294.00	16,800,000.00	20,000,000.00	-	-	134,749,294.00
เงินงบประมาณ	8,554,400.00	-	-	-	-	8,554,400.00
เงินนอกงบประมาณ	-	-	-	-	-	-
วงเงินที่จะขอรับจัดสรร	89,394,894.00	16,800,000.00	20,000,000.00	-	-	126,194,894.00
2	366,404,900.00	16,800,000.00	20,000,000.00	-	-	134,749,294.00
เงินงบประมาณ	366,404,900.00	582,218,800.00	264,152,000.00	-	-	1,212,775,700.00
เงินนอกงบประมาณ	-	-	-	-	-	-
วงเงินที่จะขอรับจัดสรร	-	149,200,000.00	430,268,000.00	455,550,000.00	462,550,000.00	1,497,568,000.00
3	354,829,590.00	282,838,620.00	280,338,620.00	320,338,620.00	280,338,620.00	1,518,684,070.00
เงินงบประมาณ	45,215,800.00	-	-	-	-	45,215,800.00
เงินนอกงบประมาณ	309,613,790.00	280,338,620.00	280,338,620.00	280,338,620.00	280,338,620.00	1,430,968,270.00
วงเงินที่จะขอรับจัดสรร	-	2,500,000.00	-	40,000,000.00	-	42,500,000.00
4	12,213,490.00	13,230,994.00	3,230,994.00	3,230,994.00	3,230,994.00	35,137,466.00
เงินงบประมาณ	-	-	-	-	-	-
เงินนอกงบประมาณ	12,213,490.00	3,230,994.00	3,230,994.00	3,230,994.00	3,230,994.00	25,137,466.00
วงเงินที่จะขอรับจัดสรร	-	10,000,000.00	-	-	-	10,000,000.00
5	449,701,300.00	152,217,376.53	13,000,000.00	53,500,000.00	14,000,000.00	682,418,676.53
เงินงบประมาณ	426,041,300.00	-	-	-	-	426,041,300.00
เงินนอกงบประมาณ	23,660,000.00	12,500,000.00	13,000,000.00	13,500,000.00	14,000,000.00	76,660,000.00
วงเงินที่จะขอรับจัดสรร	-	139,717,376.53	-	40,000,000.00	-	179,717,376.53
รวม 1+2+3+4+5	1,281,098,574.00	1,196,505,790.53	1,010,989,614.00	832,619,614.00	760,119,614.00	5,081,333,206.53

หมายเหตุ วงเงินงบประมาณ อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามที่ได้รับอนุมัติจัดสรร

ทิศทางองค์การกรมการขนส่งทางบก



แผนปฏิบัติราชการ ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 – 2570) ของกรมการขนส่งทางบก

Department of Land Transport

วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก

“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย”

พันธกิจ

- 1) พัฒนาระบบการขนส่งทางถนนให้ได้มาตรฐาน มีคุณภาพ รองรับคนทั้งมวล และเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งภายในและระหว่างประเทศ
- 2) พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนและการใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- 3) พัฒนานวัตกรรมและนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน และบังคับใช้กฎหมาย
- 4) พัฒนาการบริการและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารงาน ให้เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล อย่างมีบูรณาการ และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล

คำนิยม : ONE DLT

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

แผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ 1

“ปฏิรูปทั้งระบบ”

เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

เป้าหมายที่ 1

ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

แผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ 2

“สานต่อความสำเร็จ”

เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้

เป้าหมายที่ 2

ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้

แผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ 3

“เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่อย่างมีส่วนร่วม”

เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย

เป้าหมายที่ 3

ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย

แผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ 4

“สร้างมาตรฐานใหม่ตามสากล”

เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าหมายที่ 4

ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

แผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ 5

“ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น”

เพื่อการให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

เป้าหมายที่ 5

การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

ส่วนที่ ๕

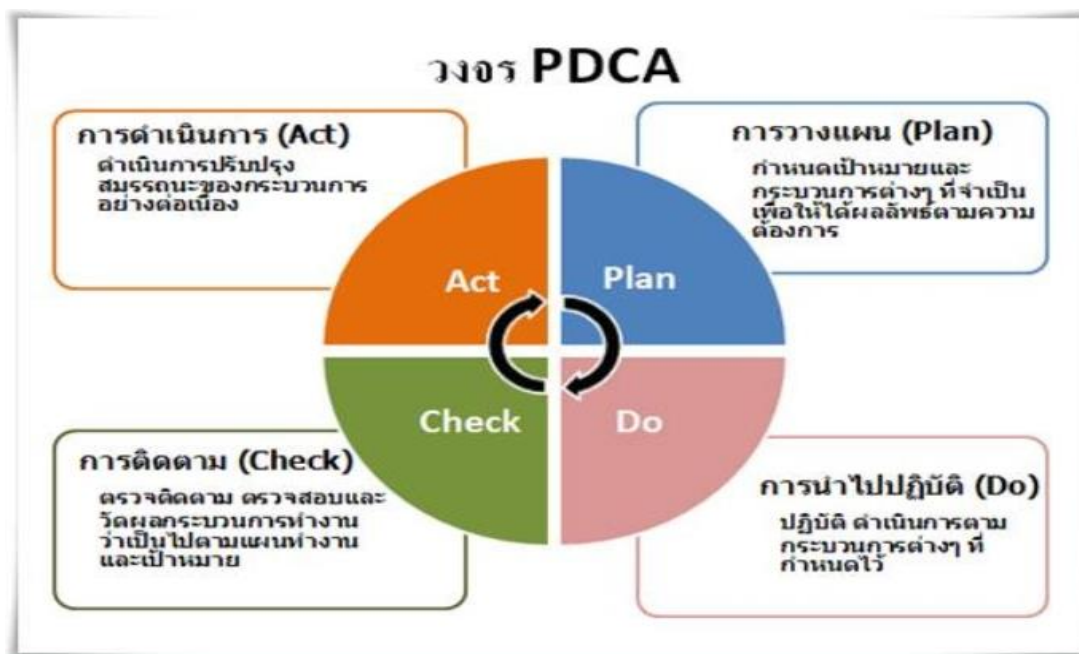
การขับเคลื่อนนำแผนไปสู่การปฏิบัติ
และการติดตามประเมินผล

การบรรลุเป้าหมายของแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ต้องอาศัยการดำเนินงานจากทุกหน่วยงานที่สอดประสานกันอย่างมีบูรณาการ ตั้งแต่กระบวนการถ่ายทอด เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติราชการเรื่องต่าง ๆ สู่การดำเนินงานในระดับแผนงาน โครงการ และกิจกรรม อันจะส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายได้อย่างแท้จริง รวมถึงต้องมีการบูรณาการการทำงานร่วมกับ หน่วยงานอื่น ๆ ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และภาควิชาการ ที่เป็นภาคีเครือข่าย เพื่อ ผนึกกำลังมุ่งสู่การขับเคลื่อนการพัฒนาให้เกิดผลสัมฤทธิ์ ในขณะเดียวกัน ต้องจัดให้มีการติดตามประเมินผล ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงแผนงาน โครงการ และกิจกรรมดำเนินงาน ให้สามารถตอบสนองต่อเป้าหมายได้มากยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยให้การขับเคลื่อนแผนสู่การ ปฏิบัติบรรลุผลสำเร็จ และสนับสนุนการพัฒนาให้บรรลุตามวิสัยทัศน์ของกรมการขนส่งทางบกในการ “**เป็น องค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย**” ต่อไป

๕.๑ หลักการขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติ

๕.๑.๑ การใช้วงจรการบริหารงานคุณภาพ (PDCA) เป็นกรอบดำเนินงาน เพื่อให้เกิดกระบวนการทำงาน ที่เป็นระบบและมีการพัฒนาปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง โดยครอบคลุมการดำเนินงาน ๔ ขั้นตอนที่มีความเชื่อมโยงกัน ได้แก่ การวางแผน (Plan : P) ปฏิบัติตามแผน (Do : D) การติดตาม ตรวจสอบ ประเมินผลการดำเนินงาน (C : Check) และการปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงานตามผลการตรวจสอบ (Act : A) ดังรายละเอียดปรากฏตาม แผนภาพที่ ๒๖

แผนภาพที่ ๒๖ วงจร PDCA



ที่มา : จากเว็บไซต์ <https://sites.google.com/site/klumtalung/khorngrang>

๕.๑.๒ การมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ โดยให้ความสำคัญกับการวัดผลสำเร็จของการดำเนินงานด้วยเป้าหมาย และตัวชี้วัด ทั้งในระดับภาพรวม และระดับแผนปฏิบัติการเรื่อง ในทุกระบวนการของวงจรการบริหารงานคุณภาพ เพื่อส่งผลสำเร็จต่อการขับเคลื่อนเป้าหมายในระดับกระทรวง และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

๕.๑.๓ การจัดลำดับความสำคัญการดำเนินงานในหลากมิติ ไม่ว่าจะ เป็นในระดับแผนปฏิบัติการที่จะเป็นกุญแจสำคัญเร่งด่วนที่นำไปสู่เป้าหมายระดับตามภารกิจ ที่เป็นการดำเนินงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบตามกฎหมายและความเชี่ยวชาญของหน่วยงาน และกลไกในเชิงพื้นที่ ที่เป็นการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติผ่านการมองภาพเชิงองค์รวมในระดับภาคและจังหวัด โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับสภาพภูมิสังคมของพื้นที่

๕.๑.๔ การบูรณาการความร่วมมือกับภาคีเครือข่าย ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และภาควิชาการ เพื่อสร้างการยอมรับและลดข้อจำกัดที่เกิดจากการดำเนินงานโดยหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง โดยให้ความสำคัญกับการดำเนินงานที่เชื่อมประสานกันและมีเป้าหมายร่วมกัน

๕.๒ แนวทางการขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติ

๕.๒.๑ การถ่ายทอดแผนสู่การปฏิบัติ โดยที่ผู้บริหารกรมการขนส่งทางบก ร่วมขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ ระยะเวลา ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก สู่การปฏิบัติ ผ่านการสื่อสารแก่บุคลากรทุกระดับ ให้มีความเข้าใจ การมีส่วนร่วมและการสนับสนุนอย่างกว้างขวาง รวมถึงจะต้องมีการสื่อสารประชาสัมพันธ์ให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่เกี่ยวข้องได้รับทราบทิศทางการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก

๕.๒.๒ แผนงาน โครงการ และกิจกรรม โดยที่ทุกหน่วยงานภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบกจะต้องจัดทำ แผนงาน โครงการ และกิจกรรม ให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการ ระยะเวลา ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก และวางแผนการดำเนินงานในแต่ละปี ภายใต้วงจรการบริหารงานคุณภาพ (PDCA) เพื่อผลักดันให้การดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกเป็นไปในทิศทางที่มุ่งสนับสนุน การขับเคลื่อนให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนด โดยที่อาจจะเป็นการดำเนินแผนงาน โครงการ และกิจกรรม ที่ใช้ งบประมาณที่เป็นงบลงทุน งบรายจ่ายอื่น งบดำเนินงาน หรือที่เป็นรายจ่ายประจำ หรือเงินนอกงบประมาณก็ได้

๕.๒.๓ การส่งเสริมการดำเนินงานของหน่วยงานส่วนภูมิภาค โดยที่กองแผนงาน ในฐานะหน่วยงาน สนับสนุนการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ ระยะเวลา ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก จะมุ่งเน้นการสร้างเสริมบทบาทให้หน่วยงานส่วนภูมิภาคเข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนให้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดมากยิ่งขึ้น นำไปสู่การแก้ไขปัญหา และยกระดับการพัฒนาให้ตรงตามศักยภาพและความต้องการของพื้นที่

๕.๒.๔ การส่งเสริมการดำเนินงานของภาคีการพัฒนาต่าง ๆ โดยสนับสนุนให้ภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และภาควิชาการ เข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ ระยะเวลา ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ผ่านกระบวนการต่าง ๆ ในส่วนที่เป็นภารกิจหลักของสำนัก/กอง/ศูนย์ เช่น การรับฟังความคิดเห็น นำไปสู่การปรับวิธีดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก และการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมการพัฒนาที่มีความเชี่ยวชาญ ภายใต้การกำหนดมาตรฐานและการกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางบก เป็นต้น

สำหรับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติบนฐานข้อมูลเชิงประจักษ์ ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๒ และเมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๔ จะกำหนดให้ทุกหน่วยงานของรัฐนำเข้าข้อมูลแผนระดับที่ ๓ ทั้งในส่วนของแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี และแผนปฏิบัติราชการรายปี ผ่านระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (eMENSOCR) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ที่ผ่านการส่งอนุมัติข้อมูลแผนระดับที่ ๓ (M๓) ด้วย

๕.๓ การติดตามและประเมินผล

การติดตามและประเมินผลการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ครอบคลุมทั้งการติดตามประเมินผลในระดับของแผนงาน โครงการ และกิจกรรม โดยเฉพาะแผนงาน โครงการ และกิจกรรม ที่มีความสำคัญสูงต่อการบรรลุเป้าหมาย เพื่อส่งข้อมูลย้อนกลับให้แก่หน่วยงานนำไปทบทวนและปรับปรุงวิธีการดำเนินงานให้เป็นไปตามเป้าหมาย รวมถึงการวัดผลสัมฤทธิ์ของการพัฒนาในภาพรวม และในเป้าหมายหลักของแผนปฏิบัติราชการเรื่องต่าง ๆ ตามตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ โดยมีคณะทำงานและคณะกรรมการชุดต่าง ๆ เป็นกลไกในการติดตามผลการดำเนินงาน มีรายละเอียด ดังนี้

๕.๓.๑ การติดตามความก้าวหน้า การติดตามความก้าวหน้า เป็นการติดตามประเมินผลในระหว่างที่แผนงาน โครงการ และกิจกรรมอยู่ระหว่างการดำเนินการ เพื่อตรวจติดตามว่าเป็นไปตามวัตถุประสงค์ เป้าหมาย กรอบระยะเวลา และมีปัญหาอุปสรรคที่อาจส่งผลให้การดำเนินการล่าช้า และไม่สามารถบรรลุผลสัมฤทธิ์ตามที่กำหนด โดยกำหนดให้หน่วยงานรับผิดชอบแผนงาน โครงการ และกิจกรรมรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ผ่านระบบรายงานผลการดำเนินงาน (DLT-PRMIS) ของกองแผนงานกลุ่มติดตามและประเมินผล และรายงานผลเป็นรายไตรมาส ผ่านระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (eMENSOCR) ตามรายการและกรอบระยะเวลาที่กำหนด

๕.๓.๒ การประเมินผลสัมฤทธิ์ เป็นการประเมินผลว่าการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก เป็นรายปี ในภาพรวมว่าสามารถบรรลุเป้าหมาย ตามที่กำหนดไว้มากน้อยเพียงใด รวมถึงการประเมินความสำเร็จตามตัวชี้วัดในละเป้าหมายหลักของแผนปฏิบัติราชการเรื่องต่าง ๆ หลังจากสิ้นสุดแผนปฏิบัติราชการแล้ว

นอกจากนี้ ยังมีการจัดทำรายงานผลสัมฤทธิ์ตามแผนปฏิบัติราชการรายปี เมื่อสิ้นปีงบประมาณ เพื่อให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และแนวทางการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติไปสู่การปฏิบัติ ตามที่คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติมีมติเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๔ และต้องจัดทำรายงานผลสัมฤทธิ์และนำเข้ารายงานผลสัมฤทธิ์ในระบบ eMENSOCR ภายในไตรมาสแรก ของปีงบประมาณถัดไป สำหรับแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาของแผนฯ หน่วยงานของรัฐต้องจัดทำรายงานผลสัมฤทธิ์และนำเข้าข้อมูลในระบบ eMENSOCR ภายในไตรมาสแรก ของปีงบประมาณถัดไป ให้แล้วเสร็จตามรายการและกรอบเวลาที่กำหนดด้วย ทั้งนี้ รายงานผลสัมฤทธิ์ตามแบบฟอร์ม จะต้องมียุทธศาสตร์ประกอบของแผนฯ อย่างน้อยตามที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) กำหนด

๕.๓.๓ กลไกการติดตามและประเมินผล โดยที่กรรมการขนส่งทางบก มอบหมายคณะกรรมการและคณะทำงานชุดต่าง ๆ ให้ดำเนินการ ดังนี้

(๑) คณะทำงานจัดทำ ทบทวน ติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก มีหน้าที่ติดตามแผนงาน โครงการ และกิจกรรม ของหน่วยงานในสังกัด และรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ

(๒) คณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ มีหน้าที่กำกับ ติดตาม เร่งรัดการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัดให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ โดยกำหนดแนวทาง วิธีการติดตามและประเมินผลการดำเนินการของกรมการขนส่งทางบก รวมทั้งกำกับให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก หรือแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง และแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก หรือแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

(๓) คณะทำงานขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ยุทธศาสตร์ชาติ และการสร้างความสามัคคีปรองดอง (คณะทำงาน ป.ย.ป.) กรมการขนส่งทางบก มีหน้าที่กำกับ ติดตาม สนับสนุนการดำเนินการของกรมการขนส่งทางบกให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ


(๔) คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของกรมการขนส่งทางบก มีหน้าที่กำหนดนโยบาย และจัดทำแผนบริหารจัดการความเสี่ยง เพื่อบรรลุเป้าหมายตามภารกิจหลัก และเพื่อดำเนินการแก้ไข ลด หรือป้องกัน ความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

ภาคผนวก

รายละเอียดเพิ่มเติมของ
แผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
ของกรมการขนส่งทางบก

ภาคผนวก

รายละเอียดเพิ่มเติมของ แผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
ของกรมการขนส่งทางบก

ภาคผนวก	รายการ	Link / QR Code
ก	อภิธานศัพท์	<p>ดาวน์โหลด ภาคผนวก ก - ข ได้ที่ Link : https://qr.page/g/3Pm5KLnSP4N หรือสแกน QR Code</p> 
ข	ประเมินผลการดำเนินงานตามหลัก Logic Model ของกรมการขนส่งทางบก	
ค	รายงานประเมินผลตัวชี้วัดตามแผนปฏิบัติ ราชการ ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ของกรมการขนส่งทางบก ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๓ (ประเมินผล ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔)	
ง	ข้อมูลสถิติของกรมการขนส่งทางบก	
จ	การวิเคราะห์ SWOT ภาวะปัจจุบัน และ PESTEL Analysis ของกรมการขนส่งทางบก	
ฉ	ความคิดเห็นของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อ กรอบแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก	
ช	รายละเอียดความสอดคล้องกับแผนระดับ ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมการ ขนส่งทางบก	
ซ	ภาพกิจกรรมการประชุมจัดทำแผนปฏิบัติ ราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก	



Department of Land Transport
กรมการขนส่งทางบก

ค่านิยม : ONE DLT

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



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



กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก



โทร. 0 2271 8401 ภายใน 4504-5 โทรสาร 0 2271 8443



Line : กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์



E-mail : sp.dlt4505@gmail.com