



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 ระยะเวลา 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 และสภาพแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานอย่างรอบด้าน 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 สำหรับการปฏิบัติงานที่มุ่งสู่เป้าหมายเดียวกันอย่างสอดคล้องประสาน 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 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกิจกรรมการขนส่งทางบก	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 ประมาณการวงเงินงบประมาณรวม (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๑๖๘
๔.๓.๑ ประมาณการวงเงินงบประมาณรวม	๑๖๘
๔.๓.๒ ประมาณการวงเงินงบประมาณตามแผนปฏิบัติราชการ	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 ความคิดเห็นของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการรอบแผนปฏิบัติการ
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 “ทิศทางองค์กร” 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 หมายเหตุเพื่อพลิกโฉมประเทศตาม (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติฉบับที่ ๑๓	๕๘
แผนภาพที่ ๒๒ แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	๖๑
แผนภาพที่ ๒๓ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ ๑๗ เป้าหมาย	๖๔
แผนภาพที่ ๒๔ ความสอดคล้องของแผนระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของ กรมการขนส่งทางบก	๖๗
แผนภาพที่ ๒๕ ทิศทางองค์กรกรมการขนส่งทางบก	๑๗๐
แผนภาพที่ ๒๖ วงจร PDCA	๑๗๒

ส่วนที่ ๓

ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ
ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภารกิจกรรมการขนส่งทางบก

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 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 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 มีความสอดคล้องหลักกับยุทธศาสตร์ชาติที่ ๒ การสร้างความสามารถในการแข่งขัน และมีความสอดคล้องรองกับยุทธศาสตร์ชาติที่ ๕ การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และยุทธศาสตร์ที่ ๖ การปรับสมดุลและพัฒนากระบวนการบริหารจัดการภาครัฐ ดังมีเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องสรุปได้ตามตารางที่ ๙ - ๑๐ ดังนี้

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

ยุทธศาสตร์ชาติ (หลัก)	เป้าหมาย
 ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างความสามารถในการแข่งขัน	เป้าหมาย : ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

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

ยุทธศาสตร์ชาติ (รอง)	เป้าหมาย
 ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	เป้าหมาย : ใช้ประโยชน์และสร้างการเติบโต บนฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้สมดุลภายในขีดความสามารถของระบบนิเวศ
 ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การปรับสมดุลและพัฒนากระบวนการบริหารจัดการภาครัฐ	เป้าหมายที่ ๑ : ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก 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 สรุปได้ตามตารางที่ ๑๑ - ๑๒ ดังนี้

ตารางที่ ๑๑ ความสอดคล้องหลักกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

แผนระดับที่ ๑	แผนระดับที่ ๒ (แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ)	
	ระดับประเด็น	ระดับแผนย่อย
 Z ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้าง ความสามารถ ในการแข่งขัน	 Y2 แผนแม่บท : ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล เป้าหมาย : ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	Y1 แผนแม่บทย่อย : ๗.๑ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ - เป้าหมาย : ๕ เป้าหมาย (๑) การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น (๒) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น (๓) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง (๔) การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น (๕) ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

ตารางที่ ๑๒ ความสอดคล้องรองกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

แผนระดับที่ ๑	แผนระดับที่ ๒ (แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ)	
	ระดับประเด็น	ระดับแผนย่อย
 Z ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้าง ความสามารถ ในการแข่งขัน	 Y2 แผนแม่บท : ประเด็นที่ ๕ การท่องเที่ยว เป้าหมาย : ความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยดีขึ้น	Y1 แผนแม่บทย่อย : ๕.๖ การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว เป้าหมาย : โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว มีคุณภาพและมาตรฐานดีขึ้น

แผนระดับที่ ๑	แผนระดับที่ ๒ (แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ)	
	ระดับประเด็น	ระดับแผนย่อย
 Z ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้าง ความสามารถ ในการแข่งขัน	 Y2 แผนแม่บทฯ : ประเด็นที่ ๙ เขตเศรษฐกิจพิเศษ เป้าหมาย : การลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น	Y1 แผนแม่บทย่อย : ๙.๓ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เป้าหมาย : (๑) การลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น
	 Y2 แผนแม่บทฯ : ประเด็นที่ ๑ ความมั่นคง เป้าหมาย : ประเทศชาติมีความมั่นคงในทุกมิติ และทุกระดับเพิ่มขึ้น	Y1 แผนแม่บทย่อย : ๑.๑ การรักษาความสงบภายในประเทศ เป้าหมาย : ประชาชนมีความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินเพิ่มขึ้น
 Z ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การสร้างการเติบโต บนคุณภาพชีวิตที่ เป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม	 Y2 แผนแม่บทฯ : ประเด็นที่ ๑๘ การเติบโตอย่างยั่งยืน เป้าหมาย : สภาพแวดล้อมของประเทศไทยมีคุณภาพดีขึ้นอย่างยั่งยืน	Y1 แผนแม่บทย่อย : ๑๘.๓ การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ ๑๘.๔ การจัดการมลพิษที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และสารเคมีในภาคเกษตรทั้งระบบให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล - เป้าหมาย : ๒ เป้าหมาย (๑) การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยลดลง (๒) คุณภาพอากาศ เสี่ยง และความสิ้นเปลืองอยู่ระดับมาตรฐานของประเทศไทย
 Z ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การปรับสมดุลและ พัฒนาระบบการ บริหารจัดการ ภาครัฐ	 Y2 แผนแม่บทฯ : ประเด็นที่ ๒๐ การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ - เป้าหมาย : ๒ เป้าหมาย (๑) บริการของรัฐมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ (๒) ภาครัฐมีการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพ ด้วยการนำนวัตกรรม เทคโนโลยี มาประยุกต์ใช้	Y1 แผนแม่บทย่อย : ๒๐.๑ บริการภาครัฐได้รับการปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น ๒๐.๓ การปรับสมดุลภาครัฐ - เป้าหมาย : ๒ เป้าหมาย (๑) งานบริการภาครัฐที่ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น (๒) เปิดโอกาสให้ภาคส่วนต่าง ๆ มีส่วนร่วมในการจัดบริการสาธารณะและกิจกรรมสาธารณะอย่างเหมาะสม

แผนระดับที่ ๑	แผนระดับที่ ๒ (แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ)	
	ระดับประเด็น	ระดับแผนย่อย
	 Y2 แผนแม่บทฯ : ประเด็นที่ ๒๒ กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม เป้าหมาย : กฎหมายเป็นเครื่องมือให้ทุกภาคส่วนได้ประโยชน์จากการพัฒนาประเทศอย่างเท่าเทียม และเป็นธรรม	Y1 แผนแม่บทย่อย : ๒๒.๑ การพัฒนากฎหมาย 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 สรุปได้ตามตารางที่ ๑๓ ดังนี้

ตารางที่ ๑๓ ความสอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศ

แผนการปฏิรูปประเทศ	กิจกรรมปฏิรูปฯ (Big Rock)	เป้าหมาย
 (๕) ด้านเศรษฐกิจ ด้านที่ ๑ : การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ๑.๒ การรวมกลุ่มในภูมิภาค พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศและภูมิภาค	- กิจกรรมปฏิรูปที่ ๔ การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค (Regional Trading/Investment Center) - ประเด็นที่ ๑ พัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity)	เป้าหมาย : ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนในภูมิภาค
 (๖) ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	กิจกรรมปฏิรูปที่ ๔ ปฏิรูประบบการบริหารจัดการเขตควบคุมมลพิษ กรณีเขตควบคุมมลพิษมาบตาพุด	- เป้าหมาย : ๒ เป้าหมาย - ควบคุม ลด และขจัดมลพิษที่เกินค่ามาตรฐาน - การยกเลิกประกาศเขตควบคุมมลพิษมาบตาพุด

แผนการปฏิรูปประเทศ	กิจกรรมปฏิรูปฯ (Big Rock)	เป้าหมาย
 (๓) ด้านกฎหมาย	กิจกรรมปฏิรูปที่ ๑ มีกลไกยกเลิกหรือแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่สร้างภาระหรือเป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพของประชาชน	●เป้าหมาย : กระบวนการที่เกี่ยวกับการอนุญาตและกฎหมายที่สร้างภาระหรือเป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพของประชาชนได้รับการปรับปรุง
	กิจกรรมปฏิรูปที่ ๓ จัดให้มีกลไกกำหนดให้ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐซึ่งมีหน้าที่ควบคุม 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 หมายเหตุ เพื่อพลิกโฉมประเทศ ดังรายละเอียดปรากฏตามแผนภาพที่ ๒๑

แผนภาพที่ ๒๑ หมายเหตุเพื่อพลิกโฉมประเทศตาม (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๓

13 หมายเหตุ เพื่อพลิกโฉมประเทศ

แบ่งตาม 4 มิติการพัฒนา



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

โดยกรมการขนส่งทางบกมีภารกิจที่มีความสอดคล้องใน ๖ หมายเหตุ ได้แก่ หมายเหตุที่ ๓ ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก หมายเหตุที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค หมายเหตุที่ ๖ ไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและอุตสาหกรรมดิจิทัลของอาเซียน หมายเหตุที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน หมายเหตุที่ ๑๐ ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ และหมายเหตุที่ ๑๓ ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน สรุปได้ตามตารางที่ ๑๔ ดังนี้

ตารางที่ ๑๔ ความสอดคล้องกับ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓

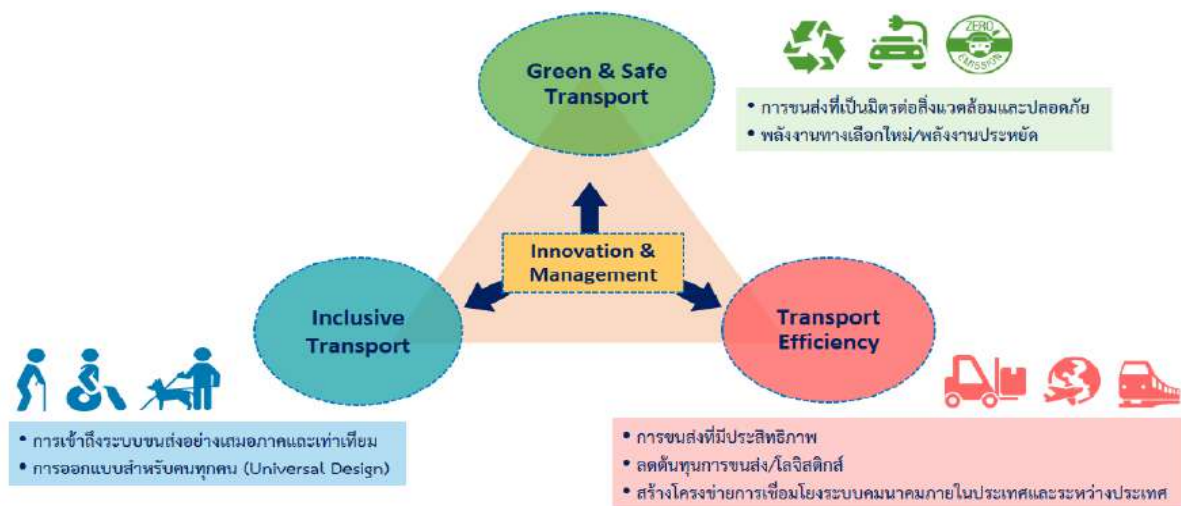
มิติ / หมายเหตุ	เป้าหมาย / ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย	กลยุทธ์
๑. มิติภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย		
 หมายเหตุที่ ๓ ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก	เป้าหมายที่ ๑ การสร้างอุปสงค์ของรถยนต์ไฟฟ้าประเภทต่าง ๆ เพื่อการใช้ในประเทศและส่งออก ตัวชี้วัดที่ ๑.๑ ปริมาณการใชยานยนต์ไฟฟ้า (ยานยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์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

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

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

แผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก มีความสอดคล้องกับแผนระดับที่ ๓ คือ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ซึ่งเป็นแผนที่กระทรวงคมนาคมจัดทำขึ้น เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคต โดยมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทางของผู้คนและรูปแบบในการทำธุรกิจ และความต้องการในการเดินทางอันเป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์ การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคมากขึ้น และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ มีความทันสมัย และรองรับการเจริญเติบโตในอนาคตตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน สรุปรได้ตามแผนภาพที่ 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
๑. การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) 	๑.๑ ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบการขนส่ง โดยมุ่งเน้นการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยได้มาตรฐาน การบังคับใช้กฎหมายจราจรและขนส่ง เช่น การกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งในทุกรูปแบบให้เป็นไปตามกฎและระเบียบที่กำหนดไว้ การปลูกฝังวินัยจราจร โดยเฉพาะการใช้รถใช้ถนนซึ่งมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง	เป้าหมาย : ๓ เป้าหมาย (๑) ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลง (๒) สัดส่วนการใช้พลังงานในภาคการขนส่งต่อการใช้พลังงานทั้งประเทศ (๓) สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางในระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด

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

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

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
 - ♦ การแก้ไขปัญหาหมอกควันและฝุ่น 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

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

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

ดังมีรายละเอียดแผนที่เกี่ยวข้องปรากฏตามภาคผนวก ข. และสามารถสรุปความสอดคล้องของแผน ๓ ระดับได้ตามแผนภาพที่ ๒๔ ดังนี้

ความสอดคล้องของแผนระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการกิจของกรมการขนส่งทางบก

แผนระดับที่ 1	แผนระดับที่ 2			แผนระดับที่ 3
ยุทธศาสตร์ชาติ	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	แผนการปฏิรูปประเทศ	(ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13	ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)
 ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน	 ประเด็นที่ 7 : โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล  ประเด็นที่ 5 : การท่องเที่ยว  ประเด็นที่ 9 : เขตเศรษฐกิจพิเศษ  ประเด็นที่ 1 : ความมั่นคง	 ด้าน เศรษฐกิจ (5) ด้านเศรษฐกิจ	 8 หมายเหตุที่ 8 : ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น้อยอยู่ ปอดคีย์ เพื่อดึงดูดต่างชาติ	 Transport Efficiency การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)  เป้าหมายที่ 9 : สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรระบบที่รอบคอบและยั่งยืน และส่งเสริมวัฒนธรรม  11 หมายเหตุที่ 11 : ทำได้เมืองและภาคตะวันออกของประเทศไทยมีความครอบคลุม ปอดคีย์ วัตถุประสงค์การเปลี่ยนแปลงและยั่งยืน  8 หมายเหตุที่ 8 : ส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่เป็นทิศทาง และการมีงานที่มีคุณภาพและยั่งยืน  3 หมายเหตุที่ 3 : สร้างหลักประกันการมีสุขภาพที่ดี และส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคนในทุกช่วงวัย
 ยุทธศาสตร์ที่ 5 : การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	 ประเด็นที่ 18 : การเติบโตอย่างยั่งยืน	 ด้านทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม (6) ด้านทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	 10 หมายเหตุที่ 10 : ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ	 Green & Safe Transport การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)  13 หมายเหตุที่ 13 : ปฏิบัติการอย่างมีส่วนร่วมเพื่ออยู่กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและลดระดับที่ต่ำ  7 หมายเหตุที่ 7 : สร้างหลักประกันว่าทุกคนสามารถเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ในราคาที่จ่าย得起และยั่งยืน
 ยุทธศาสตร์ที่ 6 : การปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ	 ประเด็นที่ 20 : การบริการประชาชน และประสิทธิภาพภาครัฐ  ประเด็นที่ 22 : กฎหมาย และกระบวนการยุติธรรม	 ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน (2) ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน  ด้านกฎหมาย (3) ด้านกฎหมาย	 6 หมายเหตุที่ 6 : ไทยมีศูนย์กลางอุตสาหกรรมดิจิทัลของอาเซียนและอุตสาหกรรมดิจิทัลของอาเซียน  13 หมายเหตุที่ 13 : ไทยมีภาคธุรกิจที่มีแนวโน้มประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน	 Inclusive Transport ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)  12 หมายเหตุที่ 12 : สร้างหลักประกันที่มั่นคงและยั่งยืน  16 หมายเหตุที่ 16 : ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ได้ทุกแห่งและมีความยุติธรรมและสร้างการเป็นประชาธิปไตย ธรรมาภิบาล และครอบคลุมในทุกระดับ  17 หมายเหตุที่ 17 : เสริมสร้างความเข้มแข็งให้สังคมโลก การดำเนินงานและฟื้นฟูส่วนร่วมของประชาชนและภาคีการพัฒนาที่ยั่งยืน

ทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งทางบก



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

คำนิยาม : 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

“สาบต่อความสำเร็จ”

เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้

เป้าหมายที่ 2

ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้

แผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ 3

“เติบโตทุกด้าน ทุกพื้นที่อย่างมีส่วนร่วม”

เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย

เป้าหมายที่ 3

ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย

แผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ 4

“สร้างมาตรฐานใหม่ตามสากล”

เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าหมายที่ 4

ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

แผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ 5

“ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น”

เพื่อการให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

เป้าหมายที่ 5

การให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม



Department of Land Transport
กรมการขนส่งทางบก

คำนิยาม : 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