



วิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบ
การขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔”

กรมการขนส่งทางบก
Department of Land Transport

แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๐)

กองแผนงาน
สิงหาคม ๒๕๖๐



คำนิยามองค์กร
ONE DLT

เป้าหมายชัดเจน (Objective) มีบูรณาการ (Network) งานโดดเด่น (Eminence)
เน้นนวัตกรรม (Digital Economy) กำกับตามกฎหมาย (Legitimacy) โปร่งใส เป็นธรรม (Transparency)

กรมการขนส่งทางบก รับผิดชอบสังคมและสาธารณะ Everyday for Everyone ทุก ๆ วัน เพื่อทุกคน



งานราชการนั้น คืองานของแผ่นดิน มีผลเกี่ยวเนื่องโดยตรงถึงประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนทุกคน. ดังนั้น ข้าราชการผู้ปฏิบัติบริหารงานของแผ่นดิน จึงต้องทำความเข้าใจถึงความสำคัญในหน้าที่และความรับผิดชอบของตนให้ถ่องแท้ แล้วร่วมกันคิดร่วมกันทำ ด้วยความอุตสาหะ เสียสละ และด้วยความสุจริตจริงใจ โดยถือประโยชน์ที่จะเกิดจากงานเป็นหลักใหญ่. งานของแผ่นดินทุกส่วน จักได้ดำเนินก้าวหน้าไปพร้อมกัน และสำเร็จประโยชน์ที่พึงประสงค์ คือยังความเจริญมั่นคงให้เกิดแก่ประเทศชาติและประชาชนได้แท้จริงและยั่งยืนตลอดไป.

พระบรมราโชวาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร
เนื่องในวันข้าราชการพลเรือน ๑ เมษายน พ.ศ.๒๕๖๐

คำนำ

กรมการขนส่งทางบก ได้กำหนดทิศทางการพัฒนาหน่วยงานตามแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ และประกาศใช้แผนยุทธศาสตร์ฉบับดังกล่าวตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๘ มีการสื่อสารให้บุคลากรทุกระดับได้รับทราบพร้อมขับเคลื่อนแผนเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ “**เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย**” รวมถึงการแปลงแผนยุทธศาสตร์เป็นโครงการเร่งด่วนปี พ.ศ. ๒๕๕๙ จำนวน ๘ โครงการ โดยมีการดำเนินการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ซึ่งต่อมาได้ปรับเพิ่มเป็นโครงการเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ ต่อเนื่องปี พ.ศ. ๒๕๖๐ จำนวน ๑๓ โครงการ คือ ๑) โครงการจัดระบบ รถจัดระเบียบ ๒) โครงการปฏิรูประบบรถโดยสารกรุงเทพฯ/ปริมณฑล ๓) โครงการยกระดับมาตรฐานระบบการขนส่งทางบกเป็นศูนย์กลาง ASEAN ๔) โครงการมันใจทั่วไทย รถใช้ GPS ๕) โครงการ Sure Driving Smart Driver ๖) โครงการยกระดับมาตรฐานวิศวกรรมยานยนต์สู่สากล ๗) โครงการรถโดยสารประจำทางสู่มาตรฐานสากล ๘) โครงการ TAXI OK, TAXI VIP ๙) โครงการ DLT eForm (e-Form iFound) ๑๐) โครงการยกระดับคุณภาพการให้บริการก้าวทันการเปลี่ยนแปลง ๑๑) โครงการศูนย์ราชการสะดวก (GECC) ๑๒) โครงการเอกลักษณ์การให้บริการ และ ๑๓) โครงการธรรมาภิบาลเป็นข้าราชการที่ดีของประชาชน

ต่อมาในคราวที่คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ มีข้อสังเกตเสนอต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ให้กระทรวงและหน่วยงานต่าง ๆ จะต้องมีการพิจารณาทบทวนการกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมายและตัวชี้วัดการให้บริการของกระทรวงและหน่วยงาน ประกอบกับในช่วงที่ผ่านมารัฐบาลได้จัดทำยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) โดยมีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) รองรับ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้นำยุทธศาสตร์ชาติมาดำเนินการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ จึงเป็นที่มาของการทบทวนแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบกฉบับนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทที่มีการเปลี่ยนแปลงและสอดคล้องรองรับยุทธศาสตร์ระดับชาติและระดับกระทรวงต่อไป โดยกรมการขนส่งทางบก ได้แต่งตั้งคณะทำงานทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด แผนยุทธศาสตร์ กรมการขนส่งทางบก เป็นผู้ดำเนินการ และได้รับความอนุเคราะห์จากคณะอาจารย์ที่ปรึกษาจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมฯ ประกอบด้วย ศ.ดร.สกลนธ์ วรรณวิวัฒนา คณบดีคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นหัวหน้าคณะที่ปรึกษา และ รศ.ดร.สรวิศ นฤปิติ อาจารย์ประจำภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นผู้ให้คำปรึกษาและแนะนำในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการและการสรุปผลการทบทวนเป็นแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔ ฉบับนี้

ท้ายนี้ ขอขอบคุณผู้บริหารทุกท่าน คณะทำงานทบทวนวิสัยทัศน์ฯ และคณะทำงานย่อย ๖ คณะ รวมทั้งผู้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการ และคณะอาจารย์ที่ปรึกษา ที่ได้ร่วมกันดำเนินการทบทวนแผนยุทธศาสตร์กรมฯ การกำหนดรายละเอียดตัวชี้วัดวิสัยทัศน์และเป้าประสงค์ให้มีความชัดเจนเพื่อนำไปสู่การพัฒนากรมการขนส่งทางบก ให้บรรลุเป้าประสงค์ที่กำหนดไว้โดยความร่วมมือร่วมใจของบุคลากรทุกระดับในการขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติต่อไป

กรมการขนส่งทางบก

สิงหาคม ๒๕๖๐

สารบัญ

หน้า

คำนำ

สารบัญ

- | | | |
|----|--|----|
| ๑. | สรุปแผนยุทธศาสตร์กรรมการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๕๙ – ๒๕๖๔ ฉบับ
ทบทวนปี พ.ศ.๒๕๖๐ | ๑ |
| ๒. | แผนภาพการเชื่อมโยงเป้าหมายตัวชี้วัดยุทธศาสตร์ระดับชาติ ยุทธศาสตร์
ระดับกระทรวงกับยุทธศาสตร์กรรมการขนส่งทางบกและแผนปฏิบัติการ
ประจำปี ในส่วนที่เกี่ยวข้อง | ๑๗ |
| ๓. | แผนภาพสรุปทิศทางองค์กรกรรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๔
(ฉบับทบทวนปี พ.ศ.๒๕๖๐) | ๑๘ |
| ๔. | แผนปฏิบัติการรองรับแผนยุทธศาสตร์กรรมการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๕๙ –
๒๕๖๔ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ.๒๕๖๐) | ๑๙ |

ภาคผนวก

- ก. สารสำคัญ
- ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๗๙)
 - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๖๔)
 - ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๗๙)
 - แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๔
- ข. สรุปผลการดำเนินงานของคณะทำงานทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก และคณะทำงานย่อย ๖ คณะ
- ค. คำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก และคณะทำงานย่อย ๖ คณะ





สรุปแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔ ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๐

กรมการขนส่งทางบกได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ ใน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ตามเกณฑ์พัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ หมวด ๒ การวางแผนเชิง ยุทธศาสตร์ เพื่อกำหนดทิศทางการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกในอีกห้าปีข้างหน้า ต่อมา ใน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ กรมการขนส่งทางบกดำเนินการทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด แผนปฏิบัติการเพื่อรองรับแผนยุทธศาสตร์ โดยได้จัดทำโครงการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อทบทวน วิสัยทัศน์ พันธกิจ ศักยภาพผลลัพธ์ และผลการดำเนินงาน แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ และแต่งตั้งคณะทำงานทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด แผนยุทธศาสตร์กรมการ ขนส่งทางบก และคณะทำงานย่อย ๖ คณะตามเป้าประสงค์แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก สามารถ สรุปสาระสำคัญของแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๐) ได้ ดังนี้

แนวคิดและหลักการของแผนยุทธศาสตร์ฯ

เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่า การขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งหลักของประเทศมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ ๘๐ การขนส่งทางถนน จึงเป็นส่วนหนึ่งในการดำรงชีวิตประจำวันของคนไทยทุกคนในการดำเนิน กิจกรรมต่าง ๆ ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และอื่น ๆ เนื่องจากการขนส่งทางถนนมีจุดเด่นที่สามารถ เข้าถึงได้ทุกที่หรือที่เรียกว่า door-to-door และการลงทุนในการขนส่งใช้เงินลงทุนไม่มากนักเมื่อ เปรียบเทียบกับการขนส่งประเภทอื่น รวมถึงอุตสาหกรรมยานยนต์ได้มีการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตให้ ยานยนต์มีความสะดวกและมีประสิทธิภาพในการขับขี่ยังไม่หยุดยั้ง การขนส่งทางถนนจึงเป็นที่นิยม เนื่องจากมีความสะดวกสบาย แต่การขนส่งทางถนนที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมาทั้ง ปัญหาอุบัติเหตุ มลพิษจากการใช้รถ การใช้พลังงานในภาคการขนส่ง เป็นอย่างมากจึงอาจก่อให้เกิดความ ไม่มีประสิทธิภาพและส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้

ดังนั้น การทบทวนแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔) จึงยังมุ่งเน้น บทบาทของกรมการขนส่งทางบกในการเป็นหน่วยงาน **ควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนน** เพื่อให้เกิดการพัฒนา การขนส่งทางถนน ที่มีความสมดุล แต่ยังคงจุดแข็งในเรื่อง การบริการที่เป็นเลิศด้วยนวัตกรรมและธรรมาภิบาล โดยมีหลักการของแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่ง ทางบกฉบับใหม่ ดังนี้

๑) น้อมนำ ยุทธศาสตร์พระราชทาน “เข้าใจ เข้าถึง และพัฒนา ” และหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง “ความมีเหตุผล พอประมาณ การมีภูมิคุ้มกัน” มาใช้เป็นพื้นฐานในการปฏิบัติราชการ

๒) วิสัยทัศน์ประเทศไทยปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๓ “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”

๓) แนวทางการปฏิบัติงานของ นโยบายรัฐบาล “ทำก่อน ทำจริง ทำทันที เกิดผลสัมฤทธิ์ และ ยั่งยืน”

๔) ยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)



๕) นโยบายกระทรวงคมนาคมในการทำงานเป็นเครือข่าย Network Centric Base/ Operation และอยู่บนหลักธรรมาภิบาล (Good Governance) ชื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส และยึดผลประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก

๖) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔

๗) หลักการใช้ตัวชี้วัดเป็นเครื่องมือในการประเมินผลการปฏิบัติงานเพื่อการพัฒนา โดยให้มีการพัฒนาตัวชี้วัดผลการดำเนินงานที่สำคัญ (Key Performance Indicators) ให้ครอบคลุมทุกมิติของงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘) การขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติเป็นหัวใจสำคัญที่จะทำให้เป้าประสงค์ในอีก ๕ ปี บรรลุผล ซึ่งเป็นหน้าที่ของบุคลากรทุกคนในองค์กรในการร่วมมือร่วมใจในการปฏิบัติงานอย่างเป็นเครือข่ายในการร่วมมือกับหน่วยงานเจ้าภาพหลักในแต่ละเป้าประสงค์ขับเคลื่อนงานตามภารกิจหลักของกรมฯ

แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๐)

๑) วิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย พ.ศ.๒๕๕๙ - ๒๕๖๔”

โดยคำอธิบายวิสัยทัศน์ฯ มี ๓ องค์ประกอบ ดังนี้

องค์ประกอบที่ ๑ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ

องค์ประกอบที่ ๒ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย

องค์ประกอบที่ ๓ เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

แต่ละองค์ประกอบจะมีคำอธิบายและการเทียบเคียงเพื่อการพัฒนา รวมถึงการกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบสามารถสรุปได้ตามตาราง ดังนี้



องค์ประกอบ	การเทียบเคียงเพื่อการพัฒนา (ดัชนี/ตัวชี้วัดแผนฉบับที่ ๑๒/ตัวชี้วัด คค. ที่เกี่ยวข้อง)	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		หลัก	สนับสนุน
องค์ประกอบที่ ๑ ระบบการขนส่งทางถนนให้มี คุณภาพ จะพิจารณาประเมินผลลัพธ์จากการ ดำเนินงานในการควบคุม กำกับ ดูแล เพื่อ ยกระดับการพัฒนาการขนส่งทางถนน โดยสารด้วยรถสาธารณะ และการขนส่งสินค้า ทางถนน ทั้งนี้ จะยึดนโยบายมาตรฐานในการ เดินทางและการขนส่งสินค้า (Standard for Transport) ที่กระทรวงคมนาคมกำหนดใน ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน คมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ มี ๕ ข้อ ดังนี้ (๑) มาตรฐานระดับสากล (World Standard) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้ได้ มาตรฐานสากล รวมถึง สถานีขนส่ง (๒) มาตรฐานความปลอดภัย (Safety) ได้แก่ จัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ รถเมล์ รถ ตู้โดยสารสาธารณะ และรถจักรยานยนต์ รวมถึง การนำเทคโนโลยีมาบังคับใช้เพื่อดูแลความ ปลอดภัยให้กับประชาชน เช่น GPS, CCTV (๓) มาตรฐานการให้บริการที่ดี (Service) เร่งสร้างมาตรฐานการให้บริการที่ดีกับประชาชน ในระบบขนส่งสาธารณะให้มีความสะดวก (๔) มาตรฐานการประหยัดพลังงาน (Energy Saving) (๕) มาตรฐานความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	<u>ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถ สาธารณะ</u> * คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการ ขนส่งทางถนนโดยรวมในดัชนี ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ * ความสามารถในการแข่งขันด้าน ท่องเที่ยว (Tourism Competitive Index) * สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะใน การเดินทาง (ภายในเมือง และระหว่าง เมือง) (ตัวชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์ คค.) * สัดส่วนประชากรของประเทศที่ เข้าถึงสถานีรถโดยสารในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง (ตัวชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์ คค.)	สนส., กบส., สนภ., กตส.	สนว., สนภ., ศทส., ศปร., สขพ.๑-๕, สขจ.ทุก จังหวัด
องค์ประกอบที่ ๒ ระบบการขนส่งทางถนนให้มี ความปลอดภัย จะประเมินจากผลลัพธ์ของการ ดำเนินงานในการควบคุม กำกับ ดูแลยกระดับ การพัฒนาการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อมและการพัฒนาระดับคุณภาพการ ออกและต่อใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ	<u>ด้านความปลอดภัย</u> * อัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน <u>ด้านเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม</u> * การปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาค คมนาคมขนส่ง	สนค., สนภ.	สนว., สนภ., กตส., กผง., ศปร., สขพ. ๑-๕, สขจ. ทุกจังหวัด
องค์ประกอบที่ ๓ เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม จะ ประเมินระดับความสำเร็จของการพัฒนาองค์กร เข้าสู่ generation 4.0 โดยมุ่งเน้นความคิด สร้างสรรค์การพัฒนาระบบการทำงานหรือการ แก้ไขปัญหาในด้านการควบคุม กำกับ ดูแล การ ขนส่งทางถนนโดยสามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยี ที่มีอยู่ในปัจจุบันได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ การ กำหนดค่านิยมของ generation 1.0 - generation 4.0 เป็นนิยามที่กำหนดเป็นสากล	* อันดับประสิทธิภาพภาครัฐ * อันดับความยากง่ายในการประกอบ ธุรกิจ	กพร., ศทส., กจท., สนภ., ทุกหน่วยงาน	กตส., สขพ. ๑-๕, สขจ. ทุกจังหวัด



๒) ค่านิยม “ONE DLT” ประกอบด้วย

O (Objective)	เป้าหมายชัดเจน	การทำงานอย่างมีเป้าหมายชัดเจน มีมาตรฐาน อย่างมีอาชีพ (รู้จริง ประชาชนเป็นศูนย์กลาง และผลงานเกินความคาดหมาย)
N (Network)	มีบูรณาการ	โดยบูรณาการเป็นเครือข่ายทั้งหน่วยงานภายในและภายนอก
E (Eminence)	งานโดดเด่น	เพื่อควมมีชื่อเสียง ผลงานโดดเด่น และตรงกับความต้องการของประชาชน
D (Digital Economy)	เน้นนวัตกรรม	ด้วยการใช้นวัตกรรมอย่างเหมาะสมและปรับเปลี่ยนให้ทันสมัย รองรับเศรษฐกิจสร้างสรรค์
L (Legitimacy)	กำกับตามกฎหมาย	เพื่อให้เกิดการควบคุม กำกับ ดูแล ตามกฎหมายที่เข้มแข็ง
T (Transparency)	โปร่งใส เป็นธรรม	รวมถึงการปฏิบัติงานอย่างโปร่งใส และเป็นธรรม

๓) พันธกิจ มี ๔ ข้อ ดังนี้

๓.๑) พัฒนาระบบควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนน ให้ได้มาตรฐานและ มีความปลอดภัย รวมถึงเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น

๓.๒) พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนและบังคับใช้กฎหมาย

๓.๓) พัฒนา และส่งเสริมการให้บริการระบบ การขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและมีสำนึก รับผิดชอบ

๓.๔) บริหารจัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาล

๔) ประเด็นยุทธศาสตร์ มี ๔ ข้อ ดังนี้

๔.๑) พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้

๔.๒) พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๔.๓) พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ

๔.๔) เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล

๕) เป้าประสงค์ มี ๕ ข้อ ดังนี้

๕.๑) การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ

๕.๒) รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

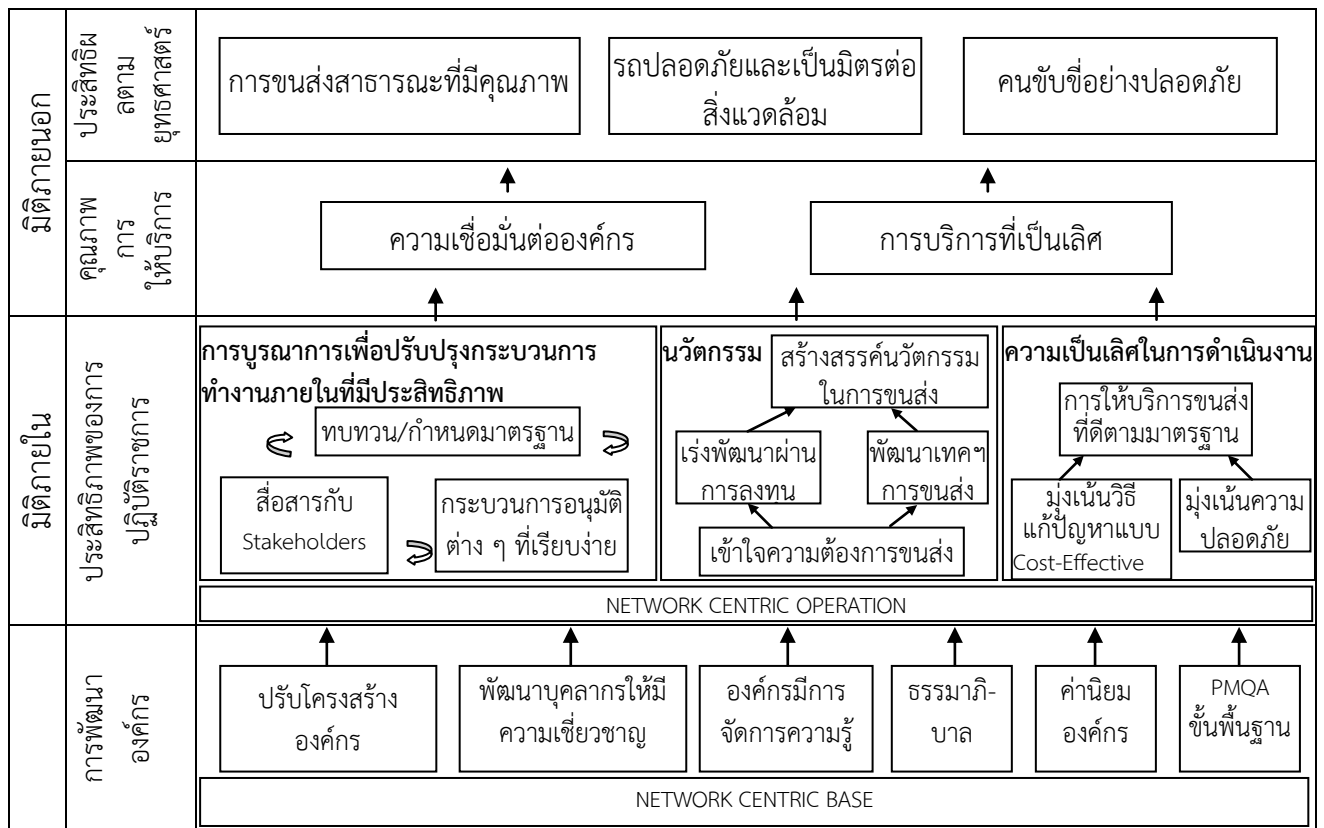
๕.๓) คนขับอย่างปลอดภัย

๕.๔) การให้บริการที่เป็นเลิศ

๕.๕) การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี



๖) แผนยุทธศาสตร์ (Strategy Map)



๗) ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
๑. พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้	๑. การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ตัวชี้วัด - ร้อยละของชุมชนที่ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ - เวลารอคอยรถสาธารณะ - สัดส่วนรายจ่ายการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน - ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ	ควบคุม ๑. ทบทวนและกำหนดมาตรฐานงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภท ทุกองค์ประกอบอย่างเป็นระบบและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน ๒. พัฒนาเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และเชื่อมโยงกับเครือข่ายการขนส่งมวลชนอื่นทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ๓. พัฒนาและส่งเสริมให้มีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภทให้มีมาตรฐาน อย่างทั่วถึง และเชื่อมต่อการ



ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
	- ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทาง เชื่อมต่อการ เดินทางทุกประเภทการขนส่ง - ร้อยละของพนักงานขับรถและรถที่ไม่มีความพร้อมตามมาตรการสแกนรถโดยสาร - ร้อยละของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ - ร้อยละความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ	ขนส่งรูปแบบอื่นอย่างมีประสิทธิภาพ <u>กำกับ</u> ๔. กำกับระบบการขนส่งคนด้วยรถสาธารณะให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ <u>ดูแล</u> ๕. พัฒนาและส่งเสริมการประกอบการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะให้มีศักยภาพตามมาตรฐานที่กำหนด มีความรับผิดชอบต่อสังคม และรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจตามนโยบายรัฐบาล ๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภทให้เป็นไปตามมาตรฐาน สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของประชาชนและป้องกันอุบัติเหตุ
	๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก <u>ตัวชี้วัด</u> - สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนน (บาท/ตัน/กม.) - ตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในส่วนที่กรมฯ รับผิดชอบ : สัดส่วนของรถบรรทุกสินค้าไม่เต็มคันที่ลดลงจากการใช้สถานีขนส่งสินค้า - จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น - ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำแผนและกำหนดมาตรการลดอุบัติเหตุจากรถบรรทุก	<u>ควบคุม</u> ๑. ทบทวน พัฒนาและกำหนดมาตรฐานการประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทาง และรถบรรทุกส่วนบุคคลเพื่อแก้ไขปัญหาการใช้รถผิดประเภท ๒. วางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งด้วยรถบรรทุกสาธารณะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกในการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมถึงพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น <u>กำกับ</u> ๓. กำกับการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ <u>ดูแล</u> ๔. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีมาตรฐานคุณภาพ ๕. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีความพร้อมสามารถขยายฐาน



ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
		การประกอบการขนส่งโดยสร้างพันธมิตรทางธุรกิจและขยายช่องทางการค้าอื่น ๆ ทั้งภายในและต่างประเทศโดยเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียน ๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งด้วยรถบรรทุก
๒. พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๒. รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตัวชี้วัด - จำนวนอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑๐๐ ล้านคัน-กิโลเมตร - จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง - ระดับความสำเร็จในการดำเนินโครงการมั่นใจทั่วไทยรถใช้ GPS - ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนน - ปริมาณมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนน	<u>ควบคุม</u> ๑. พัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยและมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมของรถทุกประเภทรวมถึงรถประกอบและรถดัดแปลงให้มีมาตรฐานที่เท่าเทียมกันและเป็นมาตรฐานสากล ๒. พัฒนาระบบการรับรองแบบยานยนต์และเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบ ๓. พัฒนาระบบการตรวจสอบ โดยให้เอกชนหน่วยงาน หรือสถาบัน เข้ามามีส่วนร่วม ๔. พัฒนาระบบการตรวจสอบสภาพรถทั้งภาครัฐและเอกชน ๕. กำหนดหลักเกณฑ์การบำรุงรักษาระหว่างการใช้งาน และมาตรฐานผู้ทำการซ่อมบำรุง <u>กำกับ</u> ๖. พัฒนาระบบการตรวจสอบรถบนท้องถนนและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย <u>ดูแล</u> ๗. พัฒนาและส่งเสริมผู้ผลิตและผู้ประกอบรถของไทยให้สามารถผลิตรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล (อบรมให้ความรู้ ฝึกทักษะฝีมือ) ๘. สื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้แก่ประชาชนในการให้ความสำคัญในการบำรุงรักษารถเพื่อลดสาเหตุอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถและการบำรุงรักษารถเพื่อให้เกิดการใช้รถเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
		๙. พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ด้านความปลอดภัยของรถ รวมทั้งระบบตรวจสอบสภาพรถ
	๓. คนขับชื้ออย่างปลอดภัย <u>ตัวชี้วัด</u> - จำนวนอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑๐๐ ล้านคัน-กิโลเมตร - จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับชื้อลดลง - ระดับความสำเร็จของการนำข้อมูลจาก GPS มาใช้ในการศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับชื้อ และพัฒนาแนวทางในการลดพฤติกรรมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ - ระดับความสำเร็จโครงการ Sure Driving Smart Driver และการนำไปสู่การปฏิบัติ	<u>ควบคุม</u> ๑. ทบทวนและพัฒนากระบวนการออกใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถให้มีมาตรฐาน ๒. พัฒนา ควบคุม กำกับ ดูแล มาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถเอกชน <u>กำกับ</u> ๓. พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล คนขับชื้ออย่างปลอดภัย <u>ดูแล</u> ๔. เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ๕. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ๖. ส่งเสริมศักยภาพและทักษะการขับรถ ๗. พัฒนาการวิเคราะห์อุบัติเหตุ และแสวงหาแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
๓. พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ	๔. การให้บริการที่เป็นเลิศ <u>ตัวชี้วัด</u> - ระดับความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรมทั่วทั้งองค์กร - ร้อยละความพึงพอใจ - ร้อยละความไม่พึงพอใจ	๑. ประเมิน ทบทวน พัฒนา รวมทั้งมีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และบริหารจัดการองค์ความรู้กระบวนการให้บริการทุกอย่างอย่างสม่ำเสมอเพื่อการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการให้บริการที่เป็นเลิศ ๒. พัฒนานวัตกรรมในการให้บริการในทุกด้านโดยคำนึงถึงความคุ้มค่าในการลงทุน ๓. มีองค์กรที่ทำหน้าที่ในการส่งเสริมและพัฒนานวัตกรรมของกรมฯ โดยเฉพาะด้านควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนน อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ
๔. เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล	๕. การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี <u>ตัวชี้วัด</u> - ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร - ร้อยละความสำเร็จของการ	๑. ปรับโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับภารกิจในการควบคุม กำกับ ดูแล ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (Enterprise Architecture) ๒. พัฒนาบุคลากรให้มีทักษะในการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนน



ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
	ดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-function) - ระดับความสำเร็จของการเตรียมความพร้อมในการรวมกฎหมายขนส่งและกฎหมายรถยนต์เป็นฉบับเดียว	๓. พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญในเรื่องนวัตกรรมและมีความใส่ใจในงานบริการ ๔. ส่งเสริมให้ทุกคนในองค์กรมีความตั้งใจในการดำเนินงานตามบทบาทหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย (Attention Organization) ๕. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อสนับสนุนการทำงานแบบ Network Centric Operation และการประเมินผลสัมฤทธิ์ยุทธศาสตร์องค์กร ๖. พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) ๗. การกำหนดให้มีมาตรฐานการดำเนินงาน (Code of Conduct)

ทั้งนี้ การกำหนดค่าเป้าหมายของแต่ละเป้าประสงค์ในแต่ละปีมี ดังนี้

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					หมายเหตุ/ หน่วยงาน รับผิดชอบ
		๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	
๑. การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ							● พิจารณาต่อยอดการใช้ประโยชน์จากข้อมูล GPS ● สนส., กบส., สขจ.ทุกจังหวัด
๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ	๑) ร้อยละของชุมชนที่ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ ๒) เวลารอคอยรถสาธารณะ ๓) สัดส่วนรายจ่ายการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน ๔) ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ	เป็นตัวชี้วัดที่ริเริ่มกำหนดในแผนยุทธศาสตร์ฉบับนี้ จึงเห็นควรให้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และควรปรับตัวชี้วัดให้เหมาะสม เพื่อประเมินประสิทธิภาพของการขนส่งคนโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพให้ครอบคลุมมิติคุณภาพพื้นฐานของการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ โดยจึงประเมินผลสำเร็จของเป้าประสงค์ในปีที่ ๓ ปีที่ ๕ และปีที่ ๖					
		๗๔%	๗๕%	๗๕%	๗๕%	๗๕%	สนส., กบส., สขจ.ทุกจังหวัด



เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					หมายเหตุ/ หน่วยงาน รับผิดชอบ
		๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	
๑. การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ (ต่อ)							
๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ (ต่อ)	๕) ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางทุกประเภทการขนส่ง	สำรวจข้อมูลและจัดทำแผนการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อฯ	ดำเนินการเพื่อพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางในทุกท่าอากาศยาน	วัดร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการเพื่อพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำและทางรถไฟ			● เป็นนโยบาย คค. ● สนส., สขจ. ทุกจังหวัด
	๖) ร้อยละของพนักงานขับรถและรถที่ไม่มีความพร้อมตามมาตรการสแกนรถโดยสาร	รถ ๒.๑๖% พขร. ๐.๐๙%	รถ ๒% พขร. ๐.๐๕%	รถ ๒% พขร. ๐.๐๕%	รถ ๑.๕% พขร. ๐.๐๒%	รถ ๑.๕% พขร. ๐.๐๒%	● เปรียบเทียบกับปีฐาน (ปี ๒๕๖๐) ● พิจารณาต่อ ยอดจากการใช้ประโยชน์ข้อมูล GPS ● สนส., สขพ. ๑-๕, สขจ.ทุก จังหวัด
	๗) ร้อยละของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ	สำรวจและจัดเก็บข้อมูล สด. เพื่อจัดทำแผน	จัดทำแผนพัฒนา สด. เพื่อรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ	วัดร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารเพื่อรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ			● ตัวชี้วัดของ คค. ที่มีนโยบาย ให้มีออกแบบโครงสร้างพื้นฐานรองรับคนทุกกลุ่ม (Universal Design) ● สนส., สขจ.ที่มี สด.ที่รับผิดชอบ
	๘) ร้อยละความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ	๘๕%	๘๕%	๘๕%	๘๕%	๘๕%	กตส., สขจ.ทุก จังหวัด



เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					หมายเหตุ/ หน่วยงาน รับผิดชอบ
		๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	
๑. การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ (ต่อ)							
๑.๒ ด้านการขนส่ง สินค้าด้วยรถ บรรทุก	๑) สัดส่วนต้นทุน การขนส่งสินค้า ทางถนน (บาท/ ตัน/กม.)	อยู่ ระหว่าง การศึกษา จัดทำเป็น โปรแกรม ให้ทุก จ. กรอก ข้อมูล		เป็นตัวชี้วัดแบบ monitoring เพื่อติดตามสถานการณ์			สนค., สขจ.ทุก จังหวัด
	๒) ตัวชี้วัด ประสิทธิภาพด้าน โลจิสติกส์ในส่วนที่ กรมฯ รับผิดชอบ - สัดส่วนของ รถบรรทุกสินค้าไม่ เต็มคันที่ลดลงจาก การใช้สถานีขนส่ง สินค้า	ริเริ่ม จัดทำ ระบบ ข้อมูล สค. สค.	จัดทำ ระบบ ข้อมูล สค. ๓ แห่ง	ลดลง ร้อยละ ๕ จากปี ฐาน	ลดลง ร้อยละ ๑๐ จาก ปีฐาน	ลดลง ร้อยละ ๑๕ จาก ปีฐาน	- ปี ๒๕๖๑ เป็น ปีฐาน - สนค.
	๓) จำนวน ผู้ประกอบการ ขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น	๓%	๙%	๑๑%	๑๓%	๑๕%	- เป็นค่า เป้าหมาย ผู้ประกอบการ ขนส่งขนาดกลาง ที่มีรถบรรทุก ๓๑ คันขึ้นไป - ปี ๒๕๕๙ เป็น ปีฐาน - สนค., สขจ.ทุก จังหวัด
	๔) ร้อยละ ความสำเร็จของ การจัดทำแผนและ กำหนดมาตรการ ลดอุบัติเหตุจาก รถบรรทุก	๑๐๐%	๑๐๐%	๑๐๐%	๑๐๐%	๑๐๐%	- เป็นตัวชี้วัด ริเริ่มเพื่อหา แนวทางในลด อุบัติเหตุจาก รถบรรทุก - พิจารณาต่อ ยอดจากข้อมูล GPS - สนภ., ศปร., สนค.



เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					หมายเหตุ/ หน่วยงาน รับผิดชอบ
		๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	
๒. รถปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๑) จำนวนอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑๐๐ ล้านคัน-กิโลเมตร	เป็นตัวชี้วัดที่ดีที่สุดในการวัดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้น โดยเปรียบเทียบกับปริมาณการใช้งานซึ่งจะต้องริเริ่มให้มีการจัดเก็บ โดยกรมมีแนวทางในการจัดเก็บข้อมูลปริมาณการเดินทางในส่วนของการเก็บเลขไมล์จากรถที่ตรวจ ตรอ. และข้อมูลการเดินทางรถที่ติด GPS แล้ว					ศบร., สนว., สนว.
	๒) จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลุดลง	สำนักวิศวกรรมยานยนต์ควรวางแนวทางในการศึกษาข้อมูลเพื่อวัดผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินงานโครงการยกระดับมาตรฐานวิศวกรรมยานยนต์สู่สากล					สนว.
	๓) ระดับความสำเร็จในการดำเนินโครงการมั่นใจทั่วไทยรถใช้ GPS	วัดผลสำเร็จของการติดตั้ง GPS ของรถประเภทต่าง ๆ ที่กำหนดใน timeline					ศบร., สนว., สขพ.๑-๕, สขจ. ทุกจังหวัด
	๔) ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนนลดลง	สนว. ได้ริเริ่มให้มีการจดเลขไมล์สำหรับรถที่ตรวจสภาพกับ ตรอ. โดยข้อมูลดังกล่าวจะจัดส่งให้ สนข. เพื่อนำไปคำนวณค่า CO ₂ ต่อไป และจะได้นำข้อมูลที่ได้จาก GPS ไปพัฒนาต่อยอดเพื่อคำนวณปริมาณการเดินทางของรถที่ได้ติดตั้ง GPS แล้วต่อไป					สนว.
	๕) ปริมาณมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนนลดลง	สนว. ควรจัดเก็บข้อมูลปริมาณมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งจากระบบตรวจสภาพรถเพื่อติดตามสถานการณ์การปล่อยมลพิษจากรถ					สนว.
๓. คนขับช้อย่างปลอดภัย	๑) จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับช้ลดลง	เป็นตัวชี้วัดที่ใช้ในการติดตามสถานการณ์เพื่อพิจารณาแนวทาง/มาตรการ/โครงการในการลดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับช้					สนภ.
	๒) ระดับความสำเร็จของการนำข้อมูลจาก GPS มาใช้ในการศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับช้และพัฒนาแนวทางในการลดพฤติกรรมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ	วัดผลสำเร็จของการพัฒนาที่จะมีการนำข้อมูล GPS มาใช้ในแต่ละปี					สนภ., ศบร.



เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					หมายเหตุ/ หน่วยงาน รับผิดชอบ
		๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	
๓. คนขับขี่อย่างปลอดภัย (ต่อ)	๓) ระดับความสำเร็จโครงการ Sure Driving Smart Driver และการนำไปสู่การปฏิบัติ	วัดผลสำเร็จของการดำเนินโครงการตามแผนที่กำหนดในแต่ละปี และติดตามผลการนำโครงการไปสู่การปฏิบัติ					สนภ., สขพ.๑-๕, สขจ.ทุกจังหวัด
๔. การให้บริการที่เป็นเลิศ	๑) ระดับความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรมทั่วทั้งองค์กร	จัดกิจกรรมถ่ายทอดความรู้ความเข้าใจด้านการพัฒนา นวัตกรรม ให้บุคลากร อย่างน้อย ๑ ครั้ง	จำนวน แนวคิด นวัตกรรม ในการ ปฏิบัติงาน/ การควบคุม กำกับดูแล ระบบการขนส่งทางถนนใน องค์กร อย่างน้อย หน่วยงาน ละ ๑ เรื่อง	จำนวน แนวคิด นวัตกรรม ในการ ปฏิบัติงาน/ การควบคุม กำกับดูแล ระบบการขนส่งทางถนนใน องค์กร อย่างน้อย หน่วยงาน ละ ๑ เรื่อง	จำนวน นวัตกรรม การควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนที่ดี สามารถ แก้ไข ปัญหาที่เกิดขึ้นได้ และ นำมาใช้ใน การ ปฏิบัติงาน อย่างน้อย ๑ เรื่อง	ประเมิน ผลลัพธ์ ที่เกิดจากการนำ นวัตกรรม การควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนมา ปฏิบัติเพื่อ นำผลไป พัฒนางาน ต่อไป	- กำหนดองค์ความรู้ และผู้รับผิดชอบ (กพร.) - ทุกหน่วยงานต้อง ดำเนินการเสนอ แนวคิดนวัตกรรม - คัดเลือกแนวคิด นวัตกรรมเพื่อนำมา ปฏิบัติและกำหนด หน่วยงานผู้รับผิดชอบ - สร้างแรงจูงใจใน การคิดนวัตกรรมเพื่อ สร้างบรรยากาศให้ เกิดนวัตกรรมใน องค์กร
๔. การให้บริการที่เป็นเลิศ (ต่อ)	๒) ร้อยละความพึงพอใจ	ไม่น้อยกว่า ๘๕%	ไม่น้อยกว่า ๘๕%	ไม่น้อยกว่า ๘๕%	ไม่น้อยกว่า ๘๕%	ไม่น้อยกว่า ๘๕%	- ปรับเกณฑ์ คะแนนตาม มาตรฐาน ก.พ.ร. - สขพ. ๑-๕, สขจ.ทุกจังหวัด และทุกหน่วยงาน ร่วมรับผิดชอบ



เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					หมายเหตุ/ หน่วยงาน รับผิดชอบ
		๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	
๔. การให้บริการที่เป็นเลิศ (ต่อ)	๓) ร้อยละความไม่พึงพอใจ	ศึกษาข้อมูลและเตรียมความพร้อมในการจัดเก็บข้อมูลความไม่พึงพอใจ	สำรวจข้อมูลความไม่พึงพอใจในงานบริการเพื่อจัดทำฐานข้อมูล	นำผลการสำรวจความไม่พึงพอใจมาพัฒนาการให้บริการโดยผลสำรวจความไม่พอใจรอบต่อไปจะมีค่าลดลง			สขพ. ๑-๕, สขจ. ทุกจังหวัด และทุกหน่วยงาน ร่วมรับผิดชอบ
๕. เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีประสิทธิภาพที่ดี	๑) ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร (วัดบุคลากรขององค์กร ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม)	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ทุกหน่วยงาน ร่วมกันรับผิดชอบ โดย กจท. รับผิดชอบการสำรวจในส่วนของบุคลากรภายในองค์กร และ กผง. รับผิดชอบสำรวจผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม
	๒) ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-function)	ศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการบริหารและการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๗๑		วัดความสำเร็จจากการดำเนินการตามแผนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ Multi-function ตามแผนแม่บทการบริหารและการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๗๑			- เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในปัจจุบันมีความรวดเร็วมาก จึงควรมีการเตรียมความพร้อมบุคลากรให้มีสมรรถนะที่จะทำงานได้อย่างหลากหลายและ การรักษาองค์ความรู้ภายในองค์กรให้หมุนเวียนส่งต่อได้อย่างเป็นระบบ - กจท. และทุกหน่วยงาน



เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					หมายเหตุ/ หน่วยงาน รับผิดชอบ
		๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	
๕. เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี (ต่อ)	๓) ระดับความสำเร็จของการเตรียมความพร้อมในการรวมกฎหมายขนส่งและกฎหมายรถยนต์เป็นฉบับเดียว	ดำเนินการปรับปรุงความคิดเห็นตามมาตรา ๗๗ แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ แล้วเสร็จ	ดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณาเตรียมการสำหรับการเสนอกฎหมายให้เป็นไปตามรัฐธรรมนูญฉบับใหม่และเตรียมการระบบสารสนเทศรองรับกฎหมายที่มีผลบังคับใช้	จัดทำแผนการยกร่างอนุบัญญัติและติดตามผลความคืบหน้าการรวมกฎหมาย ทั้งนี้ การยกร่างอนุบัญญัติจะแล้วเสร็จภายใน ๑ ปี หาก พ.ร.บ. ใหม่มีผลใช้บังคับ			- กรมได้นำเสนอให้มีการรวมกฎหมายให้มีความเหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการปรับปรุงความคิดเห็นตามมาตรา ๗๗ แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.๒๕๖๐ - สนก., คณะกรรมการและคณะทำงาน ๘ คณะ

โดยมีแผนปฏิบัติการเพื่อรองรับแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ.๒๕๖๐) ปรากฏตามเอกสารแนบท้าย

๘) การนำแผนไปสู่การปฏิบัติและการประเมินผล จะมีการติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการที่บรรจุในแผนปฏิบัติการทุกปีเพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการประเมินผลความสำเร็จตามตัวชี้วัดเป้าประสงค์ที่เป็นผลลัพธ์จะดำเนินการในปีที่สาม ปีที่ห้า และปีที่หก เพื่อทราบความก้าวหน้าและความสำเร็จของการบรรลุเป้าประสงค์ในระดับผลลัพธ์และเป็นข้อมูลสำหรับการปรับกลยุทธ์ในการดำเนินงานต่อไป





การเชื่อมโยงเป้าหมายตัวชี้วัดยุทธศาสตร์ระดับชาติ ยุทธศาสตร์ระดับกระทรวงกับยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก และแผนปฏิบัติการปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 ในส่วนที่เกี่ยวข้อง

ระดับชาติ		ระดับกระทรวง		ระดับกรม	
ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2560 - 2579)	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560 - 2564)	ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ.2560 - 2579)	แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2560 - 2564	แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559 - 2564	แผนปฏิบัติการราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560
วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง”	วิสัยทัศน์ ยึด “วิสัยทัศน์ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี” มาเป็นกรอบของวิสัยทัศน์ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 โดยถือคติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”	วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน”	วิสัยทัศน์ “พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกภาคส่วนและขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน” I-GETT คำนิยาม Inclusive Efficient โปร่งใส บริการเข้าถึง ประชาชนพึงพอใจ Green Technology รู้จักใช้เทคโนโลยี	วิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย พ.ศ. 2559 - 2564” โดยมีค่านิยมว่า กรมการขนส่งทางบกพร้อมกันเป็นหนึ่ง (ONE DLT) เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้บรรลุผลสำเร็จ โดยการสร้างวัฒนธรรมองค์กร ดังนี้ O เป้าหมายชัดเจน N มีบูรณาการ E งานโดดเด่น D เน้นนวัตกรรม L กำหนดตามกฎหมาย T โปร่งใส เป็นธรรม	
■ การสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประเทศไทยรายได้สูง 13,000 ดอลลาร์ สหรัฐ./ปี การขยายตัว GDP 5-6% อันดับความสามารถในการแข่งขัน <10	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ลดลงจาก 14% เป็น 12%ของ GDP ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่ำกว่า 7% ของGDP ปริมาณสินค้าผ่านเข้า-ออกด่านชายแดนที่สำคัญเพิ่มขึ้นเฉลี่ยไม่น้อยกว่า 5% ต่อปี อันดับดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์และประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าดีขึ้น	■ การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ■ การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาค สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง อันดับผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานโดยรวม (ถนน ราง ท่าเรือ สนามบิน) ของประเทศ จาก WEF	■ เศรษฐกิจของประเทศ คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งโดยรวมของประเทศ ในดัชนีความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งจัดทำโดย WEF สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งต่อ GDP ■ คุณภาพชีวิตของประชาชน สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในประเทศ สัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารหรือสถานีรถไฟภายในระยะเวลา 1 ชม. ร้อยละของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุต่อจำนวนสถานีทั้งหมดในการดูแลของกระทรวงคมนาคม	■ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ -การขนส่งคนโดยสาร -การขนส่งด้วยรถบรรทุก สัดส่วนผู้เดินทางโดยรถสาธารณะ/รถส่วนบุคคล ร้อยละของชุมชนที่เข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ เวลาารคอยรถสาธารณะ สัดส่วนรายจ่ายฯ ร้อยละความพึงพอใจฯ สัดส่วนปริมาณการบรรทุกทางถนนต่อการขนส่งสินค้าทั้งหมด ตัวชี้วัด ปสก.ด้านโลจิสติกส์ที่กรมรับผิดชอบ	■ ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งทางถนนที่มีคุณภาพ ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะไม่น้อยกว่า 74% ■ พัฒนาระบบการขนส่งทางถนนการบริหารจัดการสินค้าและบริการและศักยภาพ ๗ปท. ความก้าวหน้าของการดำเนินงานโครงการ (100%) ■ ประชาชนมีความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน จำนวนอุบัติเหตุทางถนนของรถโดยสารสาธารณะลดลงจากปีก่อน 2%
■ การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน คนทุกช่วงวัยมีสุขภาพที่ดี เรียนรู้ตลอดชีวิต	การตายจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 18 คน ต่อ ประชากรแสนคน	■ การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลง สัดส่วนการใช้พลังงานในภาคการขนส่ง/การใช้พลังงานทั้ง ปก. สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากระบบขนส่งสาธารณะ/ปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางในระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด	อัตราการใช้พลังงานต่อหน่วยผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ร้อยละของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งที่สามารถลดลงเมื่อเทียบกับเป้าหมายในกรอบ (BAU) ในปีนั้นๆ	■ รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนน ปริมาณมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนน ■ คนขับมืออาชีพปลอดภัย จำนวนอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ 100 ล้านคน-กม. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	■ ประชาชนมีความพึงพอใจต่อการให้บริการ ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการฯ ไม่น้อยกว่า85% ■ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร 82%
■ การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การปล่อยก๊าซเรือนกระจกลดลง 20-25%	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคพลังงานคมนาคมขนส่งลดลงภายในปี 2563 ไม่น้อยกว่า 7% ของการปล่อยในกรณีปกติ			■ การให้บริการที่เป็นเลิศ ระดับความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรมทั่วทั้งองค์กร ร้อยละความพึงพอใจ ร้อยละความไม่พึงพอใจ	
■ การปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ การให้บริการประชาชน Digital Service เต็มรูปแบบ อันดับคอร์รัปชันในอาเซียน 2 กฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับชัดเจนทันสมัย เป็นธรรม	อันดับประสิทธิภาพภาครัฐให้อยู่ในอันดับ 2 ของอาเซียนเมื่อสิ้นแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 อันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ (WB) ให้อยู่ในอันดับ2ของอาเซียนเมื่อสิ้นแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ระดับคะแนนของดัชนีการรับรู้การทุจริต (CPI) สูงกว่า 50%เมื่อสิ้นแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12		■ ตัวชี้วัดย่อยในยุทธศาสตร์ “ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ”	■ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร	

ยี่ดหลัก

ยุทธศาสตร์พระราชทาน
“เข้าใจ เข้าถึง และพัฒนา”

ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง
“ความมีเหตุมีผล พอประมาณ
การมีภูมิคุ้มกัน (ความรู้+คุณธรรม)”

วิสัยทัศน์ประเทศไทย
ปี 2560 - 2579
“มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”

แนวทางการปฏิบัติงานของรัฐบาล
ทำก่อน ทำจริง ทำทันที
เกิดผลสัมฤทธิ์ และยั่งยืน

ทิศทางองค์การกรมการขนส่งทางบก พ.ศ.2559 - 2564

ทบทวนปี พ.ศ. 2560

วิสัยทัศน์

"เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย พ.ศ.2559 - 2564"

ตัวชี้วัดความสำเร็จ

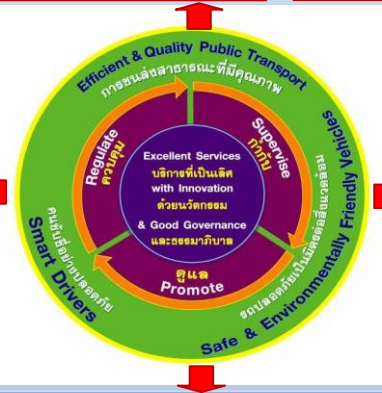
องค์ประกอบที่ 1
ระบบการขนส่งทางถนนมีคุณภาพ (① มาตรฐานระดับสากล ② มาตรฐานความปลอดภัย ③ มาตรฐานการให้บริการที่ดี ④ มาตรฐานการประหยัดพลังงาน ⑤ มาตรฐานความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม)

องค์ประกอบที่ 2
ระบบการขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย

องค์ประกอบที่ 3
เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

พันธกิจ

- ① พัฒนาระบบควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้ได้มาตรฐาน และมีความปลอดภัย รวมถึงเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น
- ② พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนและบังคับใช้กฎหมาย
- ③ พัฒนาและส่งเสริมการให้บริการระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ และมีสำนึก รับผิดชอบ
- ④ บริหารจัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาล



ค่านิยม "ONE DLT"

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

ประเด็นยุทธศาสตร์

เป้าประสงค์

ตัวชี้วัด

1. พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้

① การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ

ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ

- ร้อยละของชุมชนที่ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ
- เวลาการคอยรถสาธารณะ
- สัดส่วนรายจ่ายการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน
- ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเพิ่มขึ้น
- ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางทุกประเภทการขนส่ง
- ร้อยละของพนักงานขับรถและรถที่ไม่มีความพร้อมตามมาตรการสแกนรถโดยสาร
- ร้อยละของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ
- ร้อยละความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ

ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

- สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนน (บาท/ตัน/กม.)
- ตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในส่วนที่กรมฯ รับผิดชอบ
- สัดส่วนของรถบรรทุกสินค้าไม่เต็มคันที่ลดลงจากการใช้สถานีขนส่งสินค้า
- จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น
- ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำแผนและกำหนดมาตรการลดอุบัติเหตุจากรถบรรทุก

2. พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

② รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

③ คนขับอย่างปลอดภัย

- จำนวนอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ 100 ล้านคน-กิโลเมตร
- จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง
- ระดับความสำเร็จในการดำเนินโครงการมันใจทั่วไทยที่ใช้ GPS
- ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนน
- ปริมาณมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนน

- จำนวนอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ 100 ล้านคน-กิโลเมตร
- จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ลดลง
- ระดับความสำเร็จของการนำข้อมูลจาก GPS มาใช้ในการศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และพัฒนาแนวทางในการลดพฤติกรรมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ
- ระดับความสำเร็จโครงการ Sure Driving Smart Driver และการนำไปสู่การปฏิบัติ

3. พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ

④ การให้บริการที่เป็นเลิศ

- ระดับความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรมทั่วองค์กร
- ร้อยละความพึงพอใจ
- ร้อยละความไม่พึงพอใจ

4. เสริมสร้างองค์กรให้มีความสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล

⑤ พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ

- ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร
- ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-function)
- ระดับความสำเร็จของการเตรียมความพร้อมในการรวมกฎหมายขนส่งและกฎหมายรถยนต์เป็นฉบับเดียว

กรมการขนส่งทางบก รับผิดชอบต่อสังคมและสาธารณะ
Everyday for Everyone ทุก ๆ วัน เพื่อทุกคน

แผนปฏิบัติการรองรับแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๕๙ – ๒๕๖๔ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ.๒๕๖๐)

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้

เป้าประสงค์ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ (ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ)

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
ควบคุม																
กลยุทธ์ ๑ ทบทวนและกำหนดมาตรฐานงานที่เกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภท ทุกองค์ประกอบอย่างเป็นระบบและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนที่ใช้บริการ																
ตัวชี้วัด ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ																
๑	แผนการกำหนดหลักเกณฑ์การประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ - รถโดยสารประจำทาง - รถแท็กซี่มิเตอร์ กทม. - รถจักรยานยนต์สาธารณะ - รถโดยสารไม่ประจำทาง	ระดับความสำเร็จของการกำหนดหลักเกณฑ์รถหมวด ๑, หมวด ๔ กทม.	๑๐๐	๑๐๐					-	-					มีหลักเกณฑ์การประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางฯ ที่ปรับปรุงใหม่ที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนที่ใช้บริการ	สนส.
		ระดับความสำเร็จของการกำหนดหลักเกณฑ์รถหมวด ๒, หมวด ๓, หมวด ๑ , ๔ ภูมิภาค			๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐				-	-	-		มีหลักเกณฑ์การประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางฯ ที่ปรับปรุงใหม่ที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนที่ใช้บริการ	สนส.
		ระดับความสำเร็จของการกำหนดหลักเกณฑ์รถแท็กซี่มิเตอร์ กทม.			๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐				-	-	-		มีหลักเกณฑ์การประกอบการขนส่งรถแท็กซี่มิเตอร์ กทม. ที่ปรับปรุงใหม่ที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนที่ใช้บริการ	สนส.
๒	โครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามโครงการ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	.๑๒๐๐	.๑๒๐๐	.๒๓๗๐	.๒๓๗๐	.๒๓๗๐	.๒๓๗๐	มีข้อมูลความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้บริการระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ และมีฐานข้อมูลของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเพื่อนำมาใช้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งที่เน้นการพัฒนาคุณภาพบริการและความปลอดภัยมากขึ้น	สนส.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
กลยุทธ์ ๒ พัฒนาเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และเชื่อมโยงกับเครือข่ายการขนส่งมวลชนอื่นทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ																
ตัวชี้วัด ร้อยละของจำนวนเส้นทางที่กำหนด (ปรับปรุง) เส้นทาง/เงื่อนไขการเดินรถโดยสารประจำทั่วประเทศและให้มีโครงข่ายเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งมวลชนอื่นๆ อย่างครอบคลุมทุกพื้นที่																
๑	แผนการพัฒนา เส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทาง	-ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผน	ตั้งแต่ร้อยละ ๙๕ ขึ้นไป	ตั้งแต่ร้อยละ ๙๕ ขึ้นไป	ตั้งแต่ร้อยละ ๙๕ ขึ้นไป	ตั้งแต่ร้อยละ ๙๕ ขึ้นไป	ตั้งแต่ร้อยละ ๙๕ ขึ้นไป		-	-	.๘๗๕๔	.๘๗๕๔	.๙๔๐๗	.๙๔๐๗	เส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางที่ปรับปรุงใหม่และสอดคล้องกับการใช้บริการของประชาชน	สนส.
		ร้อยละของการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าอากาศยาน			๗๐%	๑๐๐%					-	-			จำนวนเส้นทางรถโดยสารที่เชื่อมต่อกับท่าอากาศยาน	สนส.
		ร้อยละของการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟชุมทาง													จำนวนเส้นทางรถโดยสารที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟชุมทาง	สนส.
		ร้อยละของการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อกับท่าเรือโดยสาร													จำนวนเส้นทางรถโดยสารที่เชื่อมต่อกับระบบการขนส่งทางน้ำ	สนส.
๒	แผนการจัดทำฐานข้อมูลปริมาณผู้โดยสาร	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผน	๑๐๐	๑๐๐					-	-					มีฐานข้อมูลจำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ	สนส.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
กลยุทธ์ ๓ พัฒนาและส่งเสริมให้มีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภทให้มีมาตรฐาน อย่างทั่วถึง และเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างมีประสิทธิภาพ																
ตัวชี้วัด ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสาร/ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง																
๑	แผนการจัดให้มี/จัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสาร	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามโครงการ		๗๕	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	มีจำนวนสถานีฯ เพิ่มขึ้น/ครอบคลุมมากขึ้น เชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ และเพิ่มการเข้าถึงสถานีและรองรับประชาชนที่ใช้บริการ	สนส./สขจ.
๒	โครงการตรวจติดตามและกำกับดูแลการดำเนินการสถานีขนส่งผู้โดยสาร (ส่วนภูมิภาค)	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามโครงการ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	จำนวนสถานีฯ ที่ได้รับการติดตามและกำกับดูแล	สนส./สขจ.
๓	แผนงานสำรวจและกำหนดสถานที่หยุดรถโดยสารประจำทาง	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผน	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-		-	-	-	-	มีจำนวนสถานที่หยุดรถโดยสารประจำทาง เพิ่มขึ้น/ครอบคลุมมากขึ้น และเพิ่มการรองรับประชาชนที่ใช้บริการ	สนส./สขจ.
๔	โครงการจ้างศึกษาและจัดทำแผนแม่บทในการดำเนินการและการพัฒนาสถานีขนส่งคนโดยสาร	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผน		๗๕	๑๐๐					๓๔.๙๐๓๘	-				การพัฒนาสถานีมีการบูรณาการแผนงานโครงการที่ครอบคลุม	สนส.
๕	โครงการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสาร	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐			.๒๐๐๐	.๒๐๐๐	.๒๐๐๐	.๒๐๐๐	ความพึงพอใจในการเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร	สนส./สขจ.
กำกับ																
กลยุทธ์ ๔ กำกับระบบการขนส่งคนด้วยรถสาธารณะให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้																
ตัวชี้วัด ร้อยละของจำนวนเส้นทางการเดินรถไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งต่อจำนวนเส้นทางการเดินรถโดยสารที่ได้รับการตรวจสอบ																
๑	๑. แผนการตรวจสอบการเดินรถโดยสารประจำทาง		๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	การกำกับ ดูแล เส้นทางการเดินรถอย่างทั่วถึง	สนส./สขพ. ๑-๕/สขจ.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
	- หมวด ๒ - หมวด ๓ (ภายใต้ภารกิจของ สนส. และการนำระบบ GPS เข้ามาตรวจสอบการเดินรถ)														การกำกับ ดูแล เส้นทาง การเดินรถอย่างทั่วถึง	สนส./สขพ. ๑-๕/สขจ.
		ร้อยละที่ลดลงของจำนวนเส้นทางที่เดินรถไม่ถูกต้องตามเงื่อนไข	๔.๕	๑๕	๑๕	๑๕	๑๕	๑๕	-	-	-	-	-	-	ผู้ประกอบการฯ จัดเดินรถตามเงื่อนไข ในเส้นทางที่ได้รับอนุญาต	สนส./สขพ. ๑-๕/สขจ.
๒	โครงการจัดระบบรถจัดระเบียบ	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามโครงการ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	รถสาธารณะมีระเบียบปลอดภัย และผู้ใช้บริการมีความมั่นใจ	กตส/สขพ. ๑-๕/สขจ.
๓	แผนการตรวจสอบปราบปรามและบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	ร้อยละความสำเร็จของการตรวจสอบและลงโทษรถที่กระทำความผิด	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๕	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	-	-	-	-	-	-	ป้องปรามการกระทำความผิดกฎหมาย	กตส/สขพ. ๑-๕/สขจ.
๔	โครงการรณปฏิบัติการณ์เคลื่อนที่ตรวจจับความเร็วเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (รถโมบาย)	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการประจำปี	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	ป้องปรามการฝ่าฝืนกฎหมาย (การใช้ความเร็วเกินกำหนด)	กตส/สขพ. ๑-๕/สขจ.
๕	โครงการดำเนินงานศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ (โทร. ๑๕๘๔)	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการประจำปี	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๕๒.๒๕๖๓	-	-	-	-	-	การกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่ง และผู้ใช้รถใช้ถนน และคุ้มครองผู้ใช้บริการการขนส่ง	กตส/สขพ. ๑-๕/สขจ.
ดูแล																
กลยุทธ์ ๕ พัฒนาและส่งเสริมการประกอบการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะให้มีศักยภาพตามมาตรฐานที่กำหนด มีความรับผิดชอบต่อสังคม และรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจตามนโยบายรัฐบาล																
ตัวชี้วัด ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามโครงการ																
๑	โครงการส่งเสริมคุณภาพผู้ประกอบการขนส่งรุ่นใหม่	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามโครงการ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐		.๑๐๐๐	.๑๐๐๐	.๒๐๙๔	.๒๐๙๔	.๒๐๙๔	.๒๐๙๔	ผู้ประกอบการขนส่งมีแนวคิดใหม่ๆ ในการพัฒนาบริการรถโดยสาร	สนส.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
															ประจำทางและการให้บริการรถโดยสารประจำทางมีคุณภาพที่ดียิ่งขึ้นอย่างต่อเนื่อง	
๒	โครงการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารในส่วนภูมิภาค	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามโครงการ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐		.๗๖๐๐	.๗๖๐๐	๑.๕๒๐๐	๑.๕๒๐๐	๑.๕๒๐๐	๑.๕๒๐๐	ผู้ประกอบการในส่วนภูมิภาคมีความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการและพัฒนาองค์กร รวมทั้งประชาชนที่ใช้บริการรถโดยสารได้รับบริการดีขึ้น	สนส., สขจ.
๓	โครงการแนะแนวแก้ไขปัญหาการประกอบการขนส่งประจำทางเชิงรุก	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐		.๓๐๐๐	.๓๐๐๐	.๕๐๐๐	.๕๐๐๐	.๕๐๐๐	.๕๐๐๐	เส้นทางเดินรถโดยสารได้รับการแก้ไขและเดินรถได้ถูกต้อง	สนส.
๔	การติดตามความก้าวหน้าด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	.๐๘๙๕	.๐๘๙๕	.๐๗๘๘๒	.๐๗๘๘๒	-	-	ยกระดับความร่วมมือด้านการขนส่งระหว่างประเทศ	กผง.
๕	โครงการพัฒนาเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	.๐๙๔๕	.๐๙๔๕	.๐๘๕๔๙	.๐๘๕๔๙	.๐๔๖๐๘	-	อำนวยความสะดวกในการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ	กผง.
๖	การส่งเสริมการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ ประจำปี	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-	-	.๐๓๙๗๕	.๐๓๙๗๕	-	-	พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศ	กผง.
กลยุทธ์ ๖ พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภทให้เป็นไปตามมาตรฐาน สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของประชาชน และป้องกันรถผิดกฎหมาย ตัวชี้วัด ระดับความสำเร็จของการควบคุมกำกับ ดูแล การขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ(การนำข้อมูลไปใช้)																

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
๑	โครงการมันใจทั่วไทย รถใช้ GPS (การนำข้อมูลไปใช้)	ร้อยละของเส้นทางฯ/จังหวัดที่มีระบบ GPS	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	การมีระบบ GPS เพื่อตรวจสอบเส้นทางการเดินรถ	สนส./สขจ.
				ศบร. ยังไม่มีฐานข้อมูลเพื่อใช้เปรียบเทียบ และระบบ GPS อยู่ระหว่างการพัฒนาในขั้นต่อไป												
๒	โครงการ TAXI OK	ระดับ/ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามโครงการ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	ยกระดับมาตรฐานการให้บริการรถ Taxi ให้มีความสะดวก ปลอดภัย และเป็นธรรมสำหรับผู้ใช้บริการ	สนส./สนก., กตส./ สนท./ สขพ.๑ - ๕
๓	โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการข้อมูลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการรายงานการขนส่ง		๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	การเข้าถึงข้อมูลมีความสะดวกรวดเร็ว และเป็นปัจจุบัน	สนส./สนค./ ศทส.

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการ	งปม. (ลบ.)	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ปีดำเนินการ				
				๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
๑.๒ พัฒนาบริการขนส่งสาธารณะ ขั้นพื้นฐานที่ครอบคลุมและเข้าถึงได้	- โครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร	๓๙	สนส.	-	๓๙	-	-	-
	- โครงการจัดซื้อจัดหาที่ดินและก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร	๑,๐๓๕.๘	สนส.	๑๒.๗	๒๔	๑๗๐	๑๒๐	๗๐๙.๑
	- โครงการซ่อมบำรุงและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีขนส่ง ผู้โดยสารที่มีอยู่ในปัจจุบัน	๒๐๐	สนส.		๕๐	๕๐	๕๐	๕๐
	- ปรับปรุงเส้นทางและข้อกำหนดการให้บริการรถโดยสารประจำทางระหว่าง เมือง	-	สนส.	-	-	-	-	-
	- การปรับปรุงเส้นทางและข้อกำหนดการให้บริการรถโดยสารประจำทางใน กรุงเทพฯ และปริมณฑล	-	สนส.	-	-	-	-	-
	- โครงการพัฒนาระเบียงและกระบวนการบังคับใช้ทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ ระบบติดตามและแสดงตำแหน่งรถโดยสารประจำทางสาธารณะ	๕๐	สนส.	-	๒๕	๒๕	-	-
	- โครงการพัฒนามาตรฐานบริการและความปลอดภัยของรถโดยสาร ไม่ประจำทาง (ยังไม่มีกำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการของ ขบ. ๒๕๕๙-๒๕๖๔)	๘๐	สนส.	-	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
๑.๔ พัฒนาระบบขนส่งเพื่อรองรับ ผู้สูงอายุ ผู้พิการและบริการเชิงสังคม	- โครงการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารเพื่อรองรับคนทั้งมวล (ยังไม่มีกำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการของ ขบ. ๒๕๕๙-๒๕๖๔)	-	สนส.	-	-	-	-	-
๓.๒ พัฒนาการเชื่อมโยงระหว่าง ประเทศและภูมิภาคด้วยระบบขนส่ง และโลจิสติกส์	- โครงการพัฒนาเส้นทางบริการรถโดยสารระหว่างประเทศ	๑๕	กผง.	-	๑๕	-	-	-
๓.๓ ปรับปรุงและพัฒนาระบบกำกับ และดูแลด้านเศรษฐกิจ	- การส่งเสริมระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งสาธารณะทางถนน (Q Mark)	-	สนส.	-	-	-	-	-

หมายเหตุ แผนงาน/โครงการ ตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ สามารถศึกษารายละเอียดแผนงาน/โครงการ ได้จาก “แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๖๔” ที่เว็บไซต์กองแผนงาน <http://apps.dlt.go.th/technplan/planningdivisionmainpage.html> หัวข้อข่าวประชาสัมพันธ์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้																	
เป้าประสงค์ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ (ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก)																	
ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ	
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔			รวม
ควบคุม																	
กลยุทธ์ที่ ๑ ทบทวน พัฒนา และกำหนดมาตรฐานการประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทางและรถบรรทุกส่วนบุคคลเพื่อแก้ไขปัญหาการใช้รถผิดประเภท																	
ตัวชี้วัด ๑) สัดส่วนการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้นกว่ารถขนส่งส่วนบุคคล																	
๒) ระดับความสำเร็จของการนำข้อบังคับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกมาเป็นเกณฑ์ในการขอใบอนุญาตประกอบการขนส่ง																	
๑	แผนงานทบทวนร่างปรับปรุงหลักเกณฑ์ในการอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล/ ไม่ประจำทางด้วยรถ ที่ใช้ในการขนส่งสัตว์ หรือสิ่งของ	ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำแผนงานปรับปรุงหลักเกณฑ์ในการอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล/ไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	มีหลักเกณฑ์ในการอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล / ไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ที่สอดคล้องและทันสมัย	สนค.
		ร้อยละความสำเร็จของการศึกษาและจัดเตรียมข้อมูลการออกและต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่ง	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		สนค.
		ร้อยละความสำเร็จของการนำผลการศึกษาโครงการยกระดับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย มาเพื่อเตรียมการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการขนส่งรับทราบ	-	-	๑๐๐				-	-	-	-	-	-	-		สนค.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)							ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	รวม		
		ร้อยละความสำเร็จของการนำข้อบังคับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกมาเป็นเกณฑ์ในการออกและต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่ง	-	-	-	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	-		สนค.
กลยุทธ์ที่ ๒ วางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งด้วยรถบรรทุกสาธารณะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกในการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมถึงพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น																	
ตัวชี้วัด ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าตามแผนปฏิบัติการ																	
๑	แผนพัฒนาปรับปรุงสถานีขนส่งสินค้าขานเมืองกรุงเทพมหานคร	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนฯ	๑๐๐	๑๐๐	-	-	-	-	๑๖๑.๑๘	๑๓๖.๕๖	-	-	-	-	๒๙๗.๖๔	ผู้ประกอบการรายย่อยขนาดเล็กและขนาดกลาง มีสถานที่สำหรับรวบรวมและกระจายสินค้าเพิ่มขึ้น ช่วยแก้ปัญหารถเที่ยวเปล่าและลดต้นทุนด้านการขนส่งสินค้าลงได้	สนค.
		ร้อยละของการเพิ่มศักยภาพและอัตราการใช้ประโยชน์ของสถานีขนส่งสินค้า	-	-	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐									
๒	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนฯ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-	-	๕๘๖.๙๙	๔๙๙.๕๔	๕๐๘.๖๒	๕๘๗.๔๘	-	-	๒,๑๘๒.๖๓	ผู้ประกอบการทั้งในประเทศและต่างประเทศมีศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าในพื้นที่เชียงของ จ.เชียงรายเป็นสถานที่ในการรวบรวม-กระจายสินค้า เปลี่ยนหัวลาก-หางลาก รถบรรทุก และบริการด้านการขนส่งสินค้า	สนค.
		ร้อยละของอัตราการใช้ประโยชน์ของศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย ระยะที่ ๑	-	-	-	-	๑๐๐	๑๐๐									

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)							ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	รวม		
																ระหว่างประเทศ เบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว	
๓	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินตามแผนฯ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-	๑๓.๘๕	๑๘.๕๒	๓๒๒.๖๘	๔๓๐.๕๓๓	๔๓๐.๕๓๓	-	๑,๒๑๖.๑๑๖	ผู้ประกอบการทั้งในประเทศและต่างประเทศมีศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนมสำหรับรวบรวมและกระจายสินค้าเปลี่ยนหัวลาก-ทางลากรถบรรทุกและบริการด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	สนค.
		ร้อยละของอัตราการใช้ประโยชน์ของศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม	-	-	-	-	-	๑๐๐									
๔	แผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนด้วยรถบรรทุก ๔.๑ สถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคชายแดน (เชียงราย,ตาก,หนองคาย,มุกดาหาร,สระแก้ว,ตราด,กาญจนบุรี,สงขลา,นราธิวาส)	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินตามแผนฯ สถานีขนส่งสินค้า	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๖๕.๐๒	๓๒.๐๐	๑๘๓.๘๕	๒,๙๒๘.๙๙	๗,๑๓๐.๗๘	๔,๕๐๒.๓๖	๑๔,๘๔๓	จำนวนสถานีขนส่งสินค้าในส่วนภูมิภาคจำนวน ๑๗ แห่ง	สนค.
		ร้อยละของอัตราการใช้ประโยชน์ของสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค	ตั้งค่าเป้าหมายในปีที่เริ่มให้เข้าใช้สถานีฯ														
										-	๑๖	๗๔.๓๖	๒,๘๖๒.๔๘	๓,๘๔๓.๕๕	๑,๒๘๑.๑๘		

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)							ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	รวม		
	๔.๒ สถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคเมืองหลัก (เชียงใหม่,นครสวรรค์, พิษณุโลก,ขอนแก่น, อุบลราชธานี, นครราชสีมา,ปราจีนบุรี, สุราษฎร์ธานี)								-	๑๖	๑๐๙.๔๘	๖๖.๕	๓,๒๘๗.๒๓	๓,๒๒๑.๑๘			
กลยุทธ์ที่ ๓ กำกับการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้																	
ตัวชี้วัด ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้กระทำความผิด																	
๑	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินตามแผนฯ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๓.๕๕	-	-	-	-	-	๓.๕๕	กตส.	
ตัวชี้วัด ตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในส่วนที่กรมฯ รับผิดชอบ : สัดส่วนของรถบรรทุกสินค้าไม่เต็มคันที่ลดลงจากการใช้																	
๑	โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการ การข้อมูลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพสถานีขนส่งสินค้า*	ร้อยละความสำเร็จในการจัดให้มีระบบการจัดเก็บข้อมูลรถ บรรทุกเข้า-ออก ในสถานีขนส่งสินค้า ๓ แห่ง	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-	-	-	๒๓.๘๒	๑๗.๖๔	๔๑.๑๖	-	-	-	๘๒.๖๒	สถานีขนส่งสินค้า ทั้ง ๓ แห่ง มีระบบบริหารจัดการข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ	สนค.
		ร้อยละที่ลดลงของรถบรรทุกสินค้าไม่เต็ม (จากปี ๖๑)	-	-	-	๕%	๑๐%	๑๕%	-	-	-	-	-	-	-		
ดูแล																	
กลยุทธ์ที่ ๔ พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีมาตรฐานคุณภาพ																	
ตัวชี้วัด ร้อยละผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)																	
๑	โครงการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก*	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินตามแผนฯ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๐.๔๐	๐.๕๐	๑.๒	๑.๒	๑.๒	๑.๒	๕.๗	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรอง	สนค.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)							ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	รวม		
		ร้อยละของผู้ประกอบการขนส่งฯ (ขนาดกลาง: จำนวนรถ ๓๑ คันขึ้นไป) ที่ได้รับการรับรองฯ (คำนวณโดยใช้ข้อมูล ปี ๒๕๕๙ เป็นปีฐาน)	๕%	๗%	๙%	๑๑%	๑๓%	๑๕%	-	-	-	-	-	-	-	คุณภาพมาตรฐานด้วยรถบรรทุก	
๒	โครงการยกระดับระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนฯ	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	๑๔.๗๘๘	-	-	-	๑๔.๗๘๘	ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนได้รับการยกระดับและพัฒนามาตรฐานคุณภาพการให้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก	สนค.
๓	โครงการพัฒนาและส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก*	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนฯ	-	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	๓.๐๐	-	-	-	๓.๐๐		
๔	โครงการพัฒนาศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อส่งเสริมการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีประสิทธิภาพปลอดภัยและได้มาตรฐาน	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนิน การตามโครงการฯ ประจำปี	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	๒๑.๗๙๙๕	-	-	-	๒๑.๗๙๙๕	มีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเพื่อใช้ในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และมีมาตรฐาน	สนค.
กลยุทธ์ที่ ๕ พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีความพร้อมสามารถขยายฐานการประกอบการขนส่งโดยสร้างพันธมิตรทางธุรกิจและขยายช่องทางการค้าอื่น ๆ ทั้งภายในและต่างประเทศโดยเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียน																	
ตัวชี้วัด จำนวนผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศที่สามารถขยายฐานการประกอบการขนส่งในต่างประเทศหรือสามารถสร้างพันธมิตรทางธุรกิจกับประเทศที่มีความตกลงแล้ว																	

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)							ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	รวม		
๑	โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ปี ๒๕๖๐*	ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนฯ	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	๒๕.๐๐	-	-	-	-	๒๕.๐๐	๔ ประเทศประชุม G TO G /เครือข่ายพันธมิตรคู่ค้าด้านการขนส่งสินค้า ในภูมิภาคอาเซียน/คู่มือ ผู้ประกอบการฯ	สนค.
		จำนวนผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น (ราย)	-	-	๑	๑	๑	๑	-	-	-	-	-	-	-		
กลยุทธ์ที่ ๖ พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งด้วยรถบรรทุก																	
ตัวชี้วัด ระดับความสำเร็จของการพัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแลการขนส่งด้วยรถบรรทุก																	
๑	โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและกระจายสินค้าเพื่อรองรับการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าทั่วประเทศ	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนฯ	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	๑๔.๔๙๐	-	-	-	-	๑๔.๔๙๐	รายงานการศึกษาต้นทุนการขนส่งและกระจายสินค้าเพื่อรองรับการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าทั่วประเทศ	สนค.

หมายเหตุ *เป็นแผนงาน/โครงการรองรับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ ด้วย

- แผนงาน/โครงการ ตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ สามารถศึกษารายละเอียดแผนงาน/โครงการ ได้จาก “แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๖๔” ที่เว็บไซต์กองแผนงาน <http://apps.dlt.go.th/technplan/planningdivisionmainpage.html> หัวข้อข่าวประชาสัมพันธ์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์ รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
ควบคุม																
กลยุทธ์ที่ ๑ . พัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยและมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมของตัวรถทุกประเภทรวมถึงรถประกอบและรถดัดแปลงให้มีมาตรฐานที่เท่าเทียมกันและเป็นมาตรฐานสากล																
ตัวชี้วัด ระดับความสำเร็จในการทบทวนกฎ ระเบียบ ด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมของตัวรถ																
๑	โครงการยกระดับมาตรฐานวิศวกรรมยานยนต์เทียบเท่าสากล ๑.๑ แผนการทบทวนกฎ ระเบียบ ด้านความปลอดภัยและสิ่ง แวด ล้อมจากตัวรถ (๑) ความแข็งแรงของโครงสร้าง ตัวถังรถโดยสาร (๒) ความแข็งแรงของที่นั่ง จุดยึด ที่ นั่งจุด ยึดเข็มขัดนิรภัย (๓) ระบบป้องกันการลื้อคของระบบ ห้ามล้อ (ABS) ของรถตามกฎหมาย ว่าด้วยการขนส่งทางบก (๔) การลามไฟขอวัสดุตกแต่งภายในของรถโดยสาร (๕) การพัฒนาและบังคับใช้ให้รถ โรงเรียนและรถรับจ้างรับ-ส่งนักเรียน มีมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุด (๖) จุดยึดเข็มขัดนิรภัยตามกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์ (๗) จุดยึดที่นั่งและพนักพิงศีรษะ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (๘) รถขนส่งวัตถุอันตรายให้ได้ มาตรฐาน ADR	ร้อยละความสำเร็จใน การดำเนินการตาม แผนการทบทวนกฎ ระเบียบด้านความ ปลอดภัยและสิ่ง แวด ล้อมจากตัวรถ	(๑) (๒) (๓) (๔) (๕) (๖) (๗) (๘) (๙) (๑๐) (๑๑)	- <												

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
	(๙) การติดตั้งแผ่นสะท้อนแสงรถบรรทุก (๑๐) อุปกรณ์ยึดตู้บรรทุกสินค้า (๑๑) อุปกรณ์ต่อพ่วงของรถลากจูงและรถพ่วง														และรถพ่วง	
๒	ปรับปรุงกฎกระทรวงเพื่อกำหนดเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล	ร้อยละความสำเร็จของการออกกฎกระทรวง	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	กฎกระทรวงเพื่อใช้บังคับ	สนว./สนก.
		ร้อยละความสำเร็จของการยกร่างอนุบัญญัติซึ่งออกตามกฎกระทรวง	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	ร่างอนุบัญญัติ	สนว./สนก.
กลยุทธ์ที่ ๒ พัฒนาระบบการรับรองแบบยานยนต์และเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบ																
ตัวชี้วัด ระดับความสำเร็จในการพัฒนาระบบการให้ความเห็นชอบและการรับรองแบบรถให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล																
๑	แผนพัฒนาระบบการให้ความเห็นชอบและการรับรองแบบ ๑) โครงการศึกษาเรื่องการประเมินและยกระดับประสิทธิภาพการห้ามล้อของ รถโดยสารดัดแปลง	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามโครงการ	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	รายงานการศึกษาเรื่องการประเมินและยกระดับประสิทธิภาพการห้ามล้อของรถโดยสารดัดแปลง	สนว.
		ร้อยละความสำเร็จของการบังคับใช้			๑๐๐				-	-	-	-	-	-		
	๒) โครงการศึกษาเรื่องการพัฒนามาตรฐานการสร้างประกอบการดัดแปลง และการตรวจสอบโครงสร้างระบบรองรับน้ำหนัก และระบบบังคับ เลี้ยวของรถโดยสารในประเทศไทย	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามโครงการ	-	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	รายงานการศึกษาเรื่องการพัฒนามาตรฐานการสร้างประกอบการดัดแปลง และการตรวจสอบโครงสร้างระบบรองรับน้ำหนัก และระบบบังคับเลี้ยวของรถโดยสารในประเทศไทย	สนว.
		ร้อยละความสำเร็จของการบังคับใช้	-	-	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-		
	๓) ออกประกาศกำหนด ให้มีการรับรองแบบรถ และส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถผ่านระบบ	ร้อยละความสำเร็จของการออกประกาศ มีการรับรองแบบรถ	-	-	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	การมีประกาศรับรองแบบส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถใช้บังคับ	สนว.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔			
	สารสนเทศ	และส่วนควและ เครื่องอุปกรณ์ของรถ															
ตัวชี้วัด ระดับความสำเร็จในการพัฒนาการผลิตรถให้ที่ประหยัดพลังงาน หรือใช้พลังงานทดแทน																	
๑	โครงการศึกษาการจัดทำร่าง ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของ ยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า ของประเทศไทย	ร้อยละความสำเร็จของ การดำเนินการตาม โครงการ	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	รายงานการศึกษาการจัดทำร่าง ข้อกำหนดด้านความปลอดภัย ของยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า	สนว.	
		ร้อยละความสำเร็จของ การบังคับใช้		๑๐๐					-	-	-	-	-	-			
กลยุทธ์ที่ ๓ พัฒนาระบบการตรวจสอบ โดยให้เอกชน หน่วยงาน หรือสถาบัน เข้ามามีส่วนร่วม																	
ตัวชี้วัด ระดับความสำเร็จในการพัฒนาระบบการตรวจทดสอบ โดยให้เอกชน หน่วยงาน หรือสถาบันเข้ามา มีส่วนร่วม																	
๑	แผนการพัฒนาระบบการขึ้น ทะเบียนหน่วยงานทดสอบ/ ตรวจสอบที่ได้รับแต่งตั้ง (รอรวม พ.ร.บ.)	ร้อยละความสำเร็จของ การจัดทำแผนฯ	-	-	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	จำนวนหน่วยงานทดสอบ/ ตรวจสอบที่ได้รับแต่งตั้ง	สนว.	
กลยุทธ์ที่ ๔ พัฒนาระบบการตรวจสภาพรถทั้งภาครัฐและเอกชน																	
ตัวชี้วัด ระดับความสำเร็จในการกำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานการเปรียบเทียบความเที่ยงตรง และการบำรุงรักษาเครื่องตรวจสภาพรถ																	
๑	แผนการพัฒนารับตั้งความ เที่ยงตรงและการบำรุงรักษา เครื่องตรวจสภาพรถให้ สขจ. และ สขช.ทั่วประเทศ	จำนวน สขจ. และ สขช.ทั่วประเทศที่ได้รับ การพัฒนาปรับตั้ง ความเที่ยง ตรงและ การบำรุงรักษาฯ	๕๐ แห่ง	๕๐ แห่ง	๕๐ แห่ง	๕๐ แห่ง	๕๐ แห่ง		๐.๓	๐.๓	๐.๓	๐.๓	๐.๓	๐.๓	-	เครื่องตรวจสภาพรถมีความ เที่ยงตรงตามมาตรฐานตลอด การใช้งาน	สนว.
กลยุทธ์ที่ ๕ กำหนดหลักเกณฑ์การบำรุงรักษาระหว่างการใช้งาน และมาตรฐานผู้ทำการซ่อมบำรุง																	
ตัวชี้วัด ระดับความสำเร็จของการกำหนดหลักเกณฑ์การบำรุงรักษาระหว่างการใช้งาน และมาตรฐานผู้ทำการซ่อมบำรุงรักษา																	
๑	การกำหนดหลักเกณฑ์การ บำรุงรักษาระหว่างการใช้งาน และมาตรฐานผู้ทำการซ่อม บำรุงรักษา	ร้อยละความสำเร็จ	-	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	มีหลักเกณฑ์การบำรุงรักษารถ ระหว่างการใช้งาน และ มาตรฐานผู้ทำการซ่อม บำรุงรักษา	สนว.
		ร้อยละความสำเร็จของ การบังคับใช้	-	-	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
กำกับ																	
กลยุทธ์ที่ ๖ พัฒนาระบบการตรวจ สอบรถบนท้องถนนและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย																	
ตัวชี้วัด ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายของผู้กระทำความผิด																	

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
๑	โครงการตรวจสอบ ติดตามและกำกับดูแลการดำเนิน งานของสถานตรวจสภาพรถในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค	จำนวนสถานตรวจสภาพรถในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคที่ได้รับการตรวจสอบติดตามและกำกับดูแลการดำเนินงาน	๔๐๐ แห่ง	๔๐๐ แห่ง	๔๐๐ แห่ง	๔๐๐ แห่ง	๔๐๐ แห่ง	๔๐๐ แห่ง	๒.๐	๒.๐	๒.๐	๒.๐	๒.๐	๒.๐	สถานตรวจสภาพรถในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ได้รับการกำกับดูแล	สนว.
๒	โครงการรบบปฏิบัติการเคลื่อนที่ตรวจจับความเร็ว เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (รถโมบาย)	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการประจำปี	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-	-	-	-	-	-		กตส.
๓	โครงการดำเนินงานศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ (โทร. ๑๕๘๔)	ร้อยละความสำเร็จของการบริหารจัดการเรื่องร้องเรียนที่ได้รับผ่านศูนย์ ๑๕๘๔	๘๕	๘๕	๘๕	๘๕	๘๕	๘๕	-	-	-	-	-	-	การบริหารจัดการ/แก้ไขข้อร้องเรียน	กตส.
๔	การดำเนินการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้กระทำความผิด	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการประจำปี	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	การป้องปรามการฝ่าฝืนกฎหมาย	กตส.
๕	การดำเนินการสืบสวน สอบสวน และพิจารณาโทษผู้กระทำความผิดกฎหมาย	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการประจำปี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	การสืบสวน สอบสวน และลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมาย	กตส.
ดูแล																
กลยุทธ์ที่ ๗ พัฒนาและส่งเสริมผู้ผลิตและผู้ประกอบการของไทยให้สามารถผลิตรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล (อบรมให้ความรู้ ฝึกทักษะฝีมือ) ตัวชี้วัด ระดับความสำเร็จในการอบรมให้ความรู้ ฝึกทักษะฝีมือผู้ผลิตและผู้ประกอบการของไทยให้สามารถผลิตรถให้เป็นไปตามมาตรฐาน สากล																
๑	การอบรมให้ความรู้แก่ผู้ผลิตและผู้ประกอบการของไทย	จำนวนครั้งการอบรมให้ความรู้	๒ ครั้ง	๒ ครั้ง	๒ ครั้ง	๒ ครั้ง	๒ ครั้ง	๒ ครั้ง	๐.๒	๐.๒	๐.๒	๐.๒	๐.๒	๐.๒	เพิ่มความรู้และทักษะแก่ผู้ผลิตและผู้ประกอบการของไทย	สนว.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
กลยุทธ์ที่ ๘ สื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้แก่ประชาชนในการให้ความสำคัญในการบำรุง รักษา รถเพื่อลดสาเหตุอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถและการบำรุงรักษา รถเพื่อให้การใช้รถเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม																
ตัวชี้วัด จำนวนกิจกรรมการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร สาระให้แก่ประชาชนตระหนักถึงการตรวจสอบสภาพ และบำรุงรักษา รถ																
๒	กิจกรรมการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้แก่ประชาชนตระหนักถึงการตรวจสอบสภาพ และบำรุงรักษา รถ	จำนวนกิจกรรมการดำเนินการตามโครงการ	๒ กิจกรรม	๒ กิจกรรม	๒ กิจกรรม	๒ กิจกรรม	๒ กิจกรรม	๒ กิจกรรม	-	-	๐.๔	๐.๔	๐.๔	๐.๔	เพิ่มความรู้และทักษะด้านการบำรุง รักษา รถเพื่อลดสาเหตุอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถและการบำรุงรักษา รถเพื่อให้การใช้รถเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม แก่ประชาชน	สนว.
กลยุทธ์ที่ ๙ พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ด้านความปลอดภัยของรถ รวมทั้งระบบตรวจสอบสภาพรถ																
ตัวชี้วัด ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบตรวจสอบสภาพรถของสถานตรวจสอบสภาพรถด้วยระบบ On-line โดยไม่มีมือออกใบรับรองการตรวจสอบสภาพรถระดับความสำเร็จในการจัดทำระบบรายงานการตรวจ ทดสอบ และการติดตั้งระบบการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงแบบ On-line โดยไม่มีมือออกใบรับรองตรวจทดสอบและการติดตั้ง																
๑	โครงการจัดทำระบบรายงานผลการติดตั้ง การตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และระบบรายงานผลการตรวจสอบสภาพรถผ่านระบบสารสนเทศ	ร้อยละความ สำเร็จในการจัดทำโครงการพัฒนาระบบตรวจสอบสภาพรถของสถานตรวจสอบสภาพรถด้วยระบบ On-line	๑๐๐						-	-	-	-	-	-	มีระบบตรวจสอบสภาพรถของสถานตรวจสอบสภาพรถด้วยระบบ On-line	สนว.
		ร้อยละความสำเร็จของการออกประกาศรายงานผลการติดตั้ง การตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง		๑๐๐					-	-	-	-	-	-	การออกประกาศรายงานผลการติดตั้ง การตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง	สนว.
		ร้อยละความสำเร็จในการจัดทำระบบรายงานการตรวจ ทดสอบ และการติดตั้งระบบการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงแบบ On-line			๑๐๐				-	-	-	-	-	-	มีระบบรายงานการตรวจ ทดสอบ และการติดตั้งระบบการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงแบบ On-line	สนว.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
๒	โครงการมั่นใจทั่วไทย รถใช้ GPS	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามโครงการ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐				-	-	-				มีกฎระเบียบการกำหนดติดตั้ง GPS และเชื่อมโยงข้อมูล	สนภ./ สนส./ สนค./ สนก./ สขพ.๕/ สนท./ สนว./ กผง./ กตส./ ศทส.
๓	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการติดตั้ง GPS รถต่าง ประเทศ ที่เข้ามาในประเทศไทย	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามโครงการ			๑๐๐						-				มีรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ในการติดตั้ง GPS รถต่างประเทศที่เข้ามาในประเทศไทย	กผง.

หมายเหตุ แผนงาน/โครงการ ตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ สามารถศึกษารายละเอียดแผนงาน/โครงการ ได้จาก “แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๖๔” ที่เว็บไซต์กองแผนงาน <http://apps.dlt.go.th/technplan/planningdivisionmainpage.html> หัวข้อข่าวประชาสัมพันธ์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
เป้าประสงค์ที่ คนขับขี่ปลอดภัย

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
ควบคุม																
กลยุทธ์ที่ ๑ ทบทวนและพัฒนากระบวนการออกใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถให้มีมาตรฐาน																
ตัวชี้วัด ระดับความสำเร็จในการพัฒนากระบวนการออกใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถให้มีมาตรฐาน																
๑	โครงการ Sure Driving Smart Driver (การอบรม, การทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย, การทดสอบภาคทฤษฎี, การทดสอบภาคปฏิบัติ, มาตรการควบคุม กำกับ ดูแลเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ)	ร้อยละความสำเร็จในการปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการขอรับและต่ออายุใบอนุญาตขับรถ การขอรับและต่ออายุใบรับรองการขับรถของรถลักษณะต่าง และรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๑๐๐						-						มีหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการขอรับและต่ออายุใบอนุญาตขับรถ การขอรับและต่ออายุใบรับรองการขับรถของรถลักษณะต่าง ๆ และรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	สนก./สนก./สขพ. ๑-๕/ กผง/กตส./ ศทส./สขจ.
		ร้อยละความสำเร็จในการยกร่างกฎกระทรวงระเบียบ ประกาศ จนแล้วเสร็จ และประกาศใช้		๑๐๐						-					การออกกฎกระทรวง ระเบียบประกาศใช้บังคับ	
		ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ และติดตามประเมินผล			๑๐๐							-				

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
กลยุทธ์ที่ ๒ พัฒนา ควบคุม กำกับ ดูแล มาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถเอกชน																
ตัวชี้วัด (๑) ระดับความสำเร็จของการส่งเสริมให้มีโรงเรียนสอนขับรถที่ได้มาตรฐานเพื่อทำหน้าที่รองรับภารกิจด้านการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓																
(๒) ระดับความสำเร็จในการมอบหมายให้โรงเรียนสอนขับรถที่กรมฯ ให้การรับรองทำหน้าที่อบรมผู้ขอรับใบอนุญาตแทนกรมฯ																
	โครงการ Sure Driving Smart Driver (การพัฒนาโรงเรียนสอนขับรถ)	ร้อยละความสำเร็จของการกำหนดมาตรฐานสนามฝึกหัดขับรถ	๑๐๐						-						มีการกำหนดมาตรฐานของสนามฝึกหัดขับรถ	สนภ./ สนภ./ สขพ.๑-๕/ กผง./ กตส./ ศทส./ สขจ.
		ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาระบบงานโรงเรียนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถ		๑๐๐						-					มีระบบงานโรงเรียนเพื่อใช้ในการกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถ	
		ร้อยละความสำเร็จของการส่งเสริมให้มีการจัดตั้งโรงเรียนสอนขับรถทั่วประเทศ			-	-	-	-			-	-	-	-	มีการจัดตั้งโรงเรียนสอนขับรถครอบคลุมทั่วประเทศ	
		ร้อยละความสำเร็จของการสร้างและพัฒนาผู้ฝึกสอนขับรถให้มีมาตรฐาน			-	-	-	-			-	-	-	-	ผู้ฝึกสอนขับรถที่มีมาตรฐาน	
		ร้อยละความสำเร็จของการศึกษาแนวทางการยกระดับมาตรฐานคุณภาพโรงเรียนสอนขับรถเอกชน			-	-	-	-			-	-	-	-	มีรายงานการศึกษาแนวทางการยกระดับมาตรฐานคุณภาพโรงเรียนสอนขับรถเอกชน	
กำกับ																
กลยุทธ์ ๓ พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลคนขับอย่างปลอดภัย																
ตัวชี้วัด ร้อยละของพนักงานขับรถขนส่งที่ติดตั้งระบบ GPS ที่กระทำความผิดการใช้ความเร็วเกินเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนดลดลง																

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
	การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบันทึกข้อมูลการเดินทาง (โครงการมันใจทั่วไทย รถใช้ GPS)	ร้อยละที่ลดลงของการใช้ความเร็วเกินเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนดของผู้ใช้รถ (เทียบจากปี ๒๕๕๙)		๕	๘	๑๑	๑๔	-	-	-	-	-	-	-	ผู้ขับขี่รถใช้ความเร็วไม่เกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด	สนภ./ สนว./ สนส./ สนค./ สนท./ สนก./ กผง./ กตส./ ศทส.
ดูแล																
กลยุทธ์ที่ ๔ เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน																
ตัวชี้วัด จำนวนผู้เข้าร่วมโครงการที่เกิดอุบัติเหตุหลังผ่านการอบรม/สัมมนา/ร่วมกิจกรรม ลดลง																
๑	การส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้กับกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ	ร้อยละ ความสำเร็จของการจัดกิจกรรมให้แก่เด็กและเยาวชน ประจำปี (โครงการสนามจราจรฯ)	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	เด็กและเยาวชน พนักงานขับรถกลุ่มเสี่ยงและบุคลากรที่เกี่ยวข้องได้รับความรู้และมีทักษะเพิ่มขึ้น	สนภ.
		ร้อยละ ความสำเร็จของการจัดกิจกรรมให้แก่พนักงานขับรถกลุ่มเสี่ยงและบุคลากรที่เกี่ยวข้อง ประจำปี (โครงการร่วมใจสร้างความปลอดภัยให้รถโรงเรียน)	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-	-	-	-	-	-		
		ร้อยละที่ลดลงของผู้เข้าร่วมโครงการฯ ที่เกิดอุบัติเหตุ ภายหลังผ่านการอบรม	ไม่เกินร้อยละ๖	ไม่เกินร้อยละ๕	ไม่เกินร้อยละ๔	ไม่เกินร้อยละ๓	ไม่เกินร้อยละ๓	ไม่เกินร้อยละ๓	-	-	-	-	-	-		

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
ดูแล																
กลยุทธ์ ๕ ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ																
ตัวชี้วัด ร้อยละของจำนวนอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะที่มีสาเหตุจากพฤติกรรมการขับรถของพนักงานขับรถลดลงอย่างต่อเนื่อง																
๑	โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	ร้อยละ ความสำเร็จของการดำเนินการตามโครงการ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎระเบียบและมีความปลอดภัย	สนภ./สขจ.ทุกจังหวัด
		ร้อยละของจำนวนอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะที่มีสาเหตุจากพฤติกรรมการขับรถของพนักงานขับรถลดลงจากปีก่อน	ร้อยละ ๕	ร้อยละ ๕	ร้อยละ ๕	ร้อยละ ๕	ร้อยละ ๕	ร้อยละ ๕	-	-	-	-	-	-		
กลยุทธ์ ๖ ส่งเสริมศักยภาพและทักษะการขับรถ																
ตัวชี้วัด ระดับความสำเร็จในการพัฒนาคุณภาพการขับรถ																
๑	การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการฝึกหัดและการทดสอบขับรถ	ร้อยละ ความสำเร็จของการดำเนินการตามโครงการ	๑๐๐%	๑๐๐%	๑๐๐%				-	-	-				บุคลากรด้านการฝึกหัดและการทดสอบขับรถ	สนภ.
	การพัฒนาทักษะการขับรถขั้นพื้นฐานตามลักษณะรถ เช่น รถยนต์ รถบรรทุก รถโดยสาร	จำนวนผู้เข้าร่วมโครงการผ่านเกณฑ์การทดสอบทักษะการขับรถ	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐		-	-	-	-			ผู้ขับรถมีทักษะการขับรถที่ถูกต้อง ปลอดภัย		
	การพัฒนาทักษะการขับรถเชิงป้องกันอุบัติเหตุ															
กลยุทธ์ ๗ พัฒนาการวิเคราะห์อุบัติเหตุ และแสวงหาแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ																
ตัวชี้วัด ระดับความสำเร็จของโครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการ																
๑	๑) การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในภาพรวมของประเทศ ๒) การวิเคราะห์สาเหตุการ	ร้อยละความสำเร็จในการพัฒนาหลักสูตรหลักสูตร	๑๐๐						-						หลักสูตรการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก และการวิเคราะห์อุบัติเหตุเพื่อนำไปสู่การแสวงหาแนวทาง	สนภ.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
	เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง ๓) การเชื่อมโยงและ บูรณาการข้อมูลจาก หน่วยงานด้านความ ปลอดภัย ๔) ถอดบทเรียนจาก การดำเนินกิจกรรม ด้านความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน	การสืบสวนอุบัติเหตุ เชิงลึก และการวิเคราะห์ อุบัติเหตุ เพื่อนำไปสู่การ แสวงหาแนวทางในการ ป้องกันอุบัติเหตุร้อยละ ความสำเร็จในการจัด อบรมบุคลากรเรื่องการ สืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก/ ฝึกวิเคราะห์สาเหตุของ การเกิดอุบัติเหตุ		๑๐๐											ในการป้องกันอุบัติเหตุบุคลากร ผ่านการอบรมเรื่องการสืบสวน อุบัติเหตุเชิงลึก/ ฝึกวิเคราะห์ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ	สนภ.
		ร้อยละความสำเร็จใน การศึกษาหาแนวทาง การเชื่อม โยงและบูรณา การข้อมูลจากหน่วย งาน ด้านความปลอดภัย		๑๐๐						-						
		ร้อยละความสำเร็จของการ พัฒนาระบบรายงาน อุบัติเหตุรถโดยสารและ รถบรรทุกสาธารณะตาม พ.ร.บ.ขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๖๒			๕๐	๕๐	๑๐๐	๑๐๐			-	-	-	-	มีการเชื่อมโยงข้อมูลอุบัติเหตุของ รถโดยสารและรถบรรทุกสาธารณะ จากหน่วยงานส่วนกลางและ ภูมิภาคไว้ด้วยกัน และมีการ วิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้น เพื่อเป็นฐานข้อมูลในการพิจารณา และตัดสินใจในการนำมาวางแผน งาน/โครงการด้านความปลอดภัย	สนภ.
		ร้อยละความสำเร็จในการ รวบรวม ศึกษา วิเคราะห์ ข้อมูลอุบัติเหตุของรถ โดยสารและรถบรรทุก สาธารณะตาม พ.ร.บ. ขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๖๒		๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐		-	-	-	-	-	มีข้อมูลสถิติอุบัติเหตุรถโดยสาร และรถบรรทุกสาธารณะและ ข้อเสนอแนะเพื่อเป็นฐานข้อมูล ในการประกอบการพิจารณา ตัดสินใจในทางบริหาร	สนภ.

แผนงาน/โครงการ รองรับแผนปฏิบัติการภายใต้ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						วัตถุประสงค์	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
๑	โครงการลดอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์										๓๐.๐	๓๐.๐	๓๐.๐	๓๐.๐	(๑) ศึกษาถึงองค์ประกอบของ อุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการ ใช้รถจักรยานยนต์ (๒) ศึกษาเปรียบเทียบมาตรฐานใน การออกแบบและใช้งาน รถจักรยานยนต์ระหว่างประเทศ ไทย ประเทศในภูมิภาคอาเซียน และ ประเทศพัฒนาอื่นๆ (๓) เสนอแนะแนวทางในการ ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ ความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ (๔) พัฒนาแผนแม่บทในการแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ใน ระยะยาว พร้อมทั้งพัฒนาความ ร่วมมือร่วมระหว่างหน่วยงาน ทั้ง ภายในกระทรวงคมนาคม และ หน่วยงานนอกกระทรวงอื่นๆ (๕) พัฒนามาตรการในการแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่าง เป็นรูปธรรม (ทปช. เสนอ)	สนภ.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						วัตถุประสงค์	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
๒	โครงการผลิตสื่อเพื่อใช้ในการประชาสัมพันธ์ถ่ายทอดความรู้ ภูมิปัญญา วัฒนธรรม ด้านความปลอดภัย และการอยู่ร่วมกันบนท้องถนน										๕.๐	๕.๐	๕.๐	๕.๐	(๑) เพื่อผลิตสื่อเพื่อใช้ในการประชาสัมพันธ์ถ่ายทอดความรู้ ภูมิปัญญา วัฒนธรรมด้านความปลอดภัย และการอยู่ร่วมกันบนท้องถนน ที่มีคุณภาพ สำหรับนำไปเผยแพร่ในช่องทางสื่อสารสาธารณะรูปแบบต่างๆ (๒) เพื่อช่วยในการให้ความรู้และเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของคนไทยอย่างยั่งยืน	สนภ./สสภ./กปอ.
๓	โครงการถ่ายทอดสื่อประชาสัมพันธ์ถ่ายทอดความรู้ ภูมิปัญญา วัฒนธรรม ด้านความปลอดภัย และการอยู่ร่วมกันบนท้องถนน ผ่านช่องทางสื่อสารสาธารณะ และสื่อสังคมออนไลน์ต่างๆ										๒.๔	๒.๔	๒.๔	๒.๔	(๑) เพื่อจัดสรรงบประมาณในการเผยแพร่สื่อประชาสัมพันธ์ที่ได้รับการจัดทำขึ้น ผ่านช่องทางสื่อสารสาธารณะและสื่อสังคมออนไลน์ต่างๆ (๒) เพื่อจัดสรรบุคลากรที่จำเป็นจะต้องใช้ในการสนับสนุนกิจการการเผยแพร่สื่อประชาสัมพันธ์ที่ได้รับการจัดทำขึ้นผ่านช่องทางสื่อสารสาธารณะและสื่อสังคมออนไลน์ต่างๆ	สนภ./สสภ./กปอ.
๔	การศึกษาเพื่อส่งเสริมมาตรการด้านความปลอดภัยในระดับองค์กรตาม ISO๓๙๐๐๑										๒.๐	๒.๐	๒.๐	๒.๐		สนภ.

หมายเหตุ แผนงาน/โครงการ ตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ สามารถศึกษารายละเอียดแผนงาน/โครงการ ได้จาก “แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๖๔” ที่เว็บไซต์กองแผนงาน

<http://apps.dlt.go.th/technplan/planningdivisionmainpage.html> หัวข้อข่าวประชาสัมพันธ์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ (พัฒนาการทำงานให้เป็นรูปแบบอัจฉริยะ)

เป้าประสงค์ที่ การบริการที่เป็นเลิศ

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
กลยุทธ์ ๑ ประเมิน ทบทวน พัฒนา รวมทั้งมีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และบริหารจัดการองค์ความรู้กระบวนการให้บริการทุกเรื่องอย่างสม่ำเสมอ เพื่อการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการให้บริการที่เป็นเลิศ																
ตัวชี้วัด ระดับความสำเร็จของการดำเนินโครงการ																
๑	การทบทวนและพัฒนาปรับปรุง แก้ไขระเบียบ ประกาศ คำสั่ง หนังสือ ชักซ้อมความเข้าใจ แนวทางการปฏิบัติ การตอบข้อหารือที่เกี่ยวกับปัญหาข้อกฎหมายด้านทะเบียนและภาษีรถ ที่ใช้บังคับตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้มีความเหมาะสม	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการทบทวน/ปรับปรุง กฎระเบียบ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	มี ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง ที่ทันสมัยและสอดคล้องกัน สถานการณ์	สนท.
กลยุทธ์ ๒ พัฒนานวัตกรรมในการให้บริการในทุกด้านโดยคำนึงถึงความคุ้มค่าในการลงทุน																
ตัวชี้วัด จำนวนนวัตกรรมในการให้บริการ																
๑	แผนการพัฒนานวัตกรรม	ระดับความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรมทั่วทั้งองค์กร	-	๕	๕	๕	๕	๕	-	-	-	-	-	-	๑) มีกิจกรรมถ่ายทอดความรู้ด้านการพัฒนานวัตกรรมให้บุคลากรอย่างน้อย ๑ ครั้ง ในปี ๒๕๖๐ ๒) หน่วยงานมีแนวคิดนวัตกรรมในการปฏิบัติงาน/การควบคุม กำกับดูแล ระบบการขนส่งทางถนนในองค์กร อย่างน้อย ๑ เรื่อง ในปี ๒๕๖๑ ๓) หน่วยงานมีแนวคิดนวัตกรรมในการปฏิบัติงาน/การควบคุม กำกับดูแล ระบบการขนส่งทางถนนที่ดี สามารถแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่าง	กพร.และทุกหน่วยงาน

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
															น้อย ๑ เรื่อง ในปี ๒๕๖๒ ๔) มีนวัตกรรมการควบคุม กำกับดูแล ระบบการขนส่งทางถนนที่ดี สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ และนำมาใช้ในการปฏิบัติงาน อย่างน้อย ๑ เรื่อง ปี ๒๕๖๔ ๕) มีผลการประเมินการนำ นวัตกรรมการควบคุม กำกับดูแล ระบบการขนส่งทางถนนมา ปฏิบัติสำหรับการพัฒนาขั้นต่อไป ในปี ๒๕๖๔	
๒	โครงการศูนย์ราชการ สะดวก (GECC) (โครงการเร่งด่วนตาม นโยบาย อชบ.)	ร้อยละความสำเร็จของ การดำเนินการ	๑๐๐	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	เพิ่มคุณภาพการให้บริการ ประชาชนในทุกๆ ด้าน	สขพ.๑ - ๕/ สขจ.
	โครงการจัดทำระบบ สารสนเทศเพื่อ มาตรฐานด้านความ ปลอดภัยของศูนย์ ราชการสะดวก	ร้อยละความสำเร็จของ การดำเนินการตาม โครงการ	-	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	๔๙.๙๘๔๘	-	-	-	เพิ่มคุณภาพการให้บริการ ประชาชนในทุกๆ ด้าน	ศทส./ สขพ.๑ - ๕/ สขจ.
๓	โครงการเอกลักษณ์ การให้บริการ (โครงการเร่งด่วนฯ)	ร้อยละความสำเร็จของ การดำเนินการ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	สร้างและประชาสัมพันธ์ความ เป็นเอกลักษณ์ของ ขบ. ด้วย กิจกรรมรูปแบบต่าง ๆ	สลก./ สนภ.
๔	โครงการ eForm- iFound/ DLT eForm (โครงการเร่งด่วนฯ)	ร้อยละความสำเร็จของ การดำเนินการ	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	เพิ่มทางเลือกการเข้าถึงการ ให้บริการ ด้วยเทคโนโลยี นวัตกรรมที่ทันสมัย	สขพ.๕
๕	โครงการให้บริการรับ ข้าราชการประจำปี ด้วยระบบ อีเล็กทรอนิกส์	ร้อยละความสำเร็จของ การดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	เพิ่มทางเลือกการเข้าถึงการ ให้บริการ ด้วยเทคโนโลยี นวัตกรรมที่ทันสมัย	สขพ.๕
๖	โครงการพัฒนาระบบ การส่งและการรับรอง	ร้อยละความสำเร็จของ การดำเนินการ	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	พัฒนางานด้วยนวัตกรรม	สนท.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
	หลักฐานการส่งบัญชี รับและจำหน่ายรถ ด้วยระบบเทคโนโลยี สารสนเทศ															
กลยุทธ์ ๓ มีองค์กรที่ทำหน้าที่ในการส่งเสริมและพัฒนานวัตกรรมของกรมฯ โดยเฉพาะด้านควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนน ตัวชี้วัด ระดับความสำเร็จของการมีองค์กรที่ทำหน้าที่ในการส่งเสริมและพัฒนานวัตกรรมของกรมฯ โดยเฉพาะด้านควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนน																
	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล

เป้าประสงค์ที่ เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
กลยุทธ์ที่ ๑ ปรับโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับการกิจในการควบคุม กำกับ ดูแลได้อย่างมีประสิทธิภาพ (Enterprise Architecture)																
ตัวชี้วัด ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมการขนส่งทางบก (เฉลี่ยถ่วงน้ำหนักตามแผนงาน/โครงการที่สะท้อนกลยุทธ์)																
๑	การวิเคราะห์อัตราค่าจ้างบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงาน	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	-	-	-	-	-		๑) มีผลการวิเคราะห์อัตราค่าจ้างที่สอดคล้องกับความต้องการของหน่วยงาน	กจท.
๒	การปรับปรุงโครงสร้างและการแบ่งงานภายในของหน่วยงานภายในกรมฯ	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงาน	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	-	-	-	-	-		การมีโครงสร้างและการแบ่งงานภายในมีความเหมาะสม	กจท.
๓	การปรับปรุงการกำหนดตำแหน่งภายในกรมฯ	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงาน	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	-	-	-	-	-		มีการกำหนดตำแหน่งที่มีความเหมาะสม	กจท.
กลยุทธ์ที่ ๒ พัฒนาศักยภาพให้มีทักษะในการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนน																
ตัวชี้วัด ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมการขนส่งทางบก (เฉลี่ยถ่วงน้ำหนักตามแผนงาน/โครงการที่สะท้อนกลยุทธ์)																
๑	แผนพัฒนาศักยภาพกรมการขนส่งทางบก ประกอบด้วยโครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ - การฝึกอบรมเพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะในการปฏิบัติงาน - การฝึกอบรมเพื่อให้บุคลากรมีความพร้อมเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนประจำปี	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	-	-	-	-	-		๑) บุคลากรมีความรู้และทักษะในการปฏิบัติงาน	กจท.
		ร้อยละของบุคลากรที่ผ่านการอบรมและทดสอบตามหลักสูตรที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐								

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
	- การฝึกอบรมผู้บริหารระดับต่าง ๆ - การพัฒนาด้านคุณธรรมจริยธรรม - การอบรมเพื่อพัฒนาทัศนคติ และเสริมสร้างคุณภาพชีวิต															
กลยุทธ์ที่ ๓ พัฒนาศูนย์การเรียนรู้ ความเชี่ยวชาญในเรื่องนวัตกรรมและมีความใส่ใจในงานบริการ ตัวชี้วัด ๑) ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมการขนส่งทางบก(เฉลี่ยถ่วงน้ำหนักตามแผนงาน/โครงการที่สะท้อนกลยุทธ์) ๒) ร้อยละของบุคลากรที่ผ่านการอบรมและทดสอบตามหลักสูตรที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด																
๑	แผนพัฒนาศูนย์กรมการขนส่งทางบก ประกอบด้วยโครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้ - การพัฒนาทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ - การอบรมด้านการให้บริการ	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนประจำปี ร้อยละของบุคลากรที่ผ่านการอบรมและทดสอบตามหลักสูตรที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐	๕.๘๐๗๒	๕.๘๐๗๒	๗.๙๘๐๐	๗.๙๘๐๐	๗.๙๘๐๐	๗.๙๘๐๐	๑) บุคลากรมีทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และการให้บริการ ๒) มีบุคลากรที่สามารถปฏิบัติงานทางด้าน IT ได้อย่างมีประสิทธิภาพรองรับยุทธศาสตร์ฯ ๓) บุคลากรสามารถทำงานได้หลากหลายหน้าที่	กจท.
กลยุทธ์ที่ ๔ ส่งเสริมให้ทุกคนในองค์กรมีความตั้งใจในการดำเนินงานตามบทบาทหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย (Attention Organization) ตัวชี้วัด ๑) ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมการขนส่ง ทางบก (เฉลี่ยถ่วงน้ำหนักตามแผนงาน/โครงการที่สะท้อนกลยุทธ์)																
๑	การกำหนดตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์ของงานในแต่ละสายงานให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการประจำปี	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	-	-	-	-	-	-	มีตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์ของงานในแต่ละสายงานที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน	กจท.
๒	แผนเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพของบุคลากร (Career Path)	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนประจำปี	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	-	-	-	-	-	-	มีแผนเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพของบุคลากร (Career Path) ที่เหมาะสมและทันสมัย	กจท.
๓	แผนสร้างความต่อเนื่องในการปฏิบัติราชการ Succession plan)	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนประจำปี	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	-	-	-	-	-	-	มีแผนสร้างความต่อเนื่องในการปฏิบัติราชการ Succession plan) ที่ทันสมัย	กจท.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
ตัวชี้วัด ๒) ร้อยละของจำนวนข้าราชการที่ได้รับผลการประเมินการปฏิบัติราชการในระดับดีขึ้นไป (๗๐ คะแนนขึ้นไป)																
๑	แผนการจัดทำหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานและตำแหน่งข้าราชการในสังกัดกรมฯ	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนประจำปี	ร้อยละ ๘๐ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๐ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๐ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	-	-	-	-	-	-	มีแผนการจัดทำหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานและตำแหน่งข้าราชการในสังกัดกรมฯ ที่ทันสมัย	กจท.
กลยุทธ์ที่ ๕ พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization)																
ตัวชี้วัด ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมการขนส่งทางบก (เฉลี่ยถ่วงน้ำหนักตามแผนงาน/โครงการที่สะท้อนกลยุทธ์)																
๑	การจัดทำและพัฒนาระบบการจัดการความรู้ในองค์กร	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนประจำปี	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	-	-	-	-	-	-	มีระบบการจัดการความรู้ในองค์กร	กจท.
๒	โครงการประเมินผลการเรียนรู้ของบุคลากร	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนประจำปี	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	-	-	-	-	-	-	มีการประเมินผลการเรียนรู้ของบุคลากร	กจท.
กลยุทธ์ที่ ๖ การกำหนดให้มีมาตรฐานการดำเนินงาน (Code of Conduct) ควบคู่กับภารกิจงานที่ได้รับมอบหมาย																
ตัวชี้วัด ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมการขนส่งทางบก (เฉลี่ยถ่วงน้ำหนักตามแผนงาน/โครงการที่สะท้อนกลยุทธ์)																
๑	การพัฒนาและปรับปรุงหลักเกณฑ์การบริหารทรัพยากรบุคคลให้มีความโปร่งใสและเป็นธรรม	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนประจำปี	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	-	-	-	-	-	-	มีหลักเกณฑ์การบริหารทรัพยากรบุคคลให้มีความโปร่งใสและเป็นธรรมที่ทันสมัย	กจท.
๒	แผนปฏิบัติราชการภายใต้แผนยุทธศาสตร์การเสริมสร้างวินัยคุณธรรม จริยธรรม การป้องกันและปราบปรามการทุจริตของกรมฯ	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนประจำปี	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	ร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป	-	-	-	-	-	-	มีแผนปฏิบัติราชการภายใต้แผนยุทธศาสตร์การเสริมสร้างวินัยคุณธรรม จริยธรรม การป้องกันและปราบปรามการทุจริตของกรมฯ ที่ทันสมัย	กจท.
กลยุทธ์ที่ ๗ พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อสนับสนุนการทำงานแบบ Network Centric Operation และการประเมินผลสัมฤทธิ์ยุทธศาสตร์องค์กร																
ตัวชี้วัด ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบเทคโนโลยี สารสนเทศเพื่อสนับสนุนการทำงานแบบ Network Centric Operation และยุทธศาสตร์ขององค์กรให้มีประสิทธิภาพ																

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
๑	พัฒนาฐานข้อมูลกลางที่มีมิติของการบูรณาการ ให้เป็นไปตามมาตรฐาน	ร้อยละความสำเร็จในการโอนย้ายข้อมูลจากระบบงานต่าง ๆ มายังระบบฐาน ข้อมูลกลาง เพื่อลดความซ้ำซ้อนและการกระจัดกระจายของข้อมูลที่มีอยู่ตามระบบ ต่างๆ	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑) มีฐานข้อมูลกลางเป็นที่เป็นที่ไป ตามมาตรฐาน <u>หมายเหตุ</u> ได้ดำเนินการแล้วตามโครงการ จัดหาและพัฒนาระบบฐานข้อมูล กลาง เพื่อบูรณาการข้อมูล สนับสนุนการให้บริการ ของ กรมการขนส่งทางบกคาดว่าจะ แล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๐	ศทส.
		ร้อยละความสำเร็จในการระบบสารสนเทศที่มีอยู่ สามารถใช้งานกับระบบ ฐานข้อมูลกลางที่ได้ พัฒนาใหม่ได้อย่างมี ประสิทธิภาพในมิติที่มี การบูรณาการ	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<u>หมายเหตุ</u> ได้ดำเนินการแล้วตามโครงการ จัดหาและพัฒนาระบบฐานข้อมูล กลาง เพื่อบูรณาการข้อมูล สนับสนุนการให้บริการ ของ กรมการขนส่งทางบก คาดว่าจะ แล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๐	ศทส.
๒	แผนพัฒนาระบบสารสนเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔	ร้อยละความสำเร็จในการจัดทำแผนการพัฒนา ระบบสาร สนเทศ ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ที่ สอดคล้องกับแผน ยุทธศาสตร์ของกรมฯ	๑๐๐	-	-	-	-	-	๔.๙๘๐๐	-	-	-	-	-	มีแผนพัฒนาระบบสารสนเทศที่ สอดคล้องกับสถานการณ์ <u>หมายเหตุ</u> ได้ดำเนินการแล้ว ตามโครงการจัด จ้างที่ปรึกษาด้านระบบเทคโนโลยี สารสนเทศและการสื่อสาร เสร็จ เรียบร้อยแล้ว	ศทส.
๓	แผนการดำเนินการตามหลักเกณฑ์และวิธีการในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๕๙	ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนงาน ประจำปี	-	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	นโยบายและแนวทางปฏิบัติให้ งานในสังกัดปฏิบัติตามกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องเป็น มาตรฐานเดียวกัน	ศทส.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
	๑) การกำหนดนโยบายและแนวทางปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศให้หน่วยงานในสังกัดปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องเป็นมาตรฐานเดียวกัน ๒) การกำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ให้หน่วยงานในสังกัดปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องเป็นมาตรฐานเดียวกัน															
๔	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อรองรับพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. (รวมกฎหมาย) ๑) ขอรับงบประมาณในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อรองรับพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก	ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินงาน	๑๐๐	-	-	-	-	-	-	๓๙.๕๐๐๐ (คืบหน้างบประมาณ)		๙๙.๖๐๗๐	-		๑.มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อรองรับพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. (รวมกฎหมาย) ๒.หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการดำเนินการเตรียมการรองรับในการแก้ไขกฎหมาย ๒ พ.ร.บ.	ศทส./สนก. หน่วยที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
	๒) การเตรียมความพร้อมในการรวมกฎหมายขนส่งและกฎหมายรถยนต์เป็นฉบับเดียว	ระดับความสำเร็จของการเตรียมความพร้อมในการรวมกฎหมายขนส่งและกฎหมายรถยนต์เป็นฉบับเดียว	-	๕	๕	๕	๕	๕		-	-	-	-	-	๑) การรับฟังความเห็นตาม ม.๗๗ แห่งรัฐธรรมนูญฯ (ปี ๒๕๖๐) ๒) มีขั้นตอน/ดำเนินการตามขั้นตอนเตรียมการเสนอกฎหมายให้เป็นไปตามรัฐธรรมนูญใหม่ และเตรียมการระบบสารสนเทศรองรับกฎหมายที่มีผลบังคับใช้ (ปี ๒๕๖๑) ๓) มีแผนยกร่างอนุบัญญัติและติดตามผลความคืบหน้าการรวมกฎหมาย ทั้งนี้ การยกร่างอนุบัญญัติจะแล้วเสร็จภายใน ๑ ปี หาก พ.ร.บ.ใหม่มีผลบังคับใช้ (ปี ๒๕๖๒-๒๕๖๕)	สนก., คณะกรรมการ และ คณะทำงาน ๘ คณะ
๕	โครงการจัดซื้อเครื่องคอมพิวเตอร์ทดแทนเครื่องคอมพิวเตอร์เครื่องเก่า พร้อมจัดทำ Group Policy และระบบ Antivirus	ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ	-	๑๐๐	๑๐๐	-	-	-	-	๔๗.๑๖๔ ๑,๔๒๐ เครื่อง	๔๖.๙๔๑ ๑,๔๒๐ เครื่อง	-	-	-	๑) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพงานบริการประชาชนของหน่วยงาน ๒) จัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์ ให้เพียงพอและเหมาะสมกับการปฏิบัติงานของหน่วยงาน	ศทส.
๖	โครงการจ้างทำระบบป้องกันไฟฟ้ากระชอก	ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	-	-	-	๒๐.๐๐ ๔๐แห่ง (ระยะ๓)	๒๐.๑๕ ๔๐แห่ง (ระยะ๔)	๒๕.๐๐ ๔๐แห่ง (ระยะ ๕)	-	-	-	เพื่อป้องกันอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ต่างๆ ที่ใช้ปฏิบัติงานของ สขจ. และ สขช. ไม่ให้ได้รับความเสียหายและยืดอายุการใช้งานอุปกรณ์จากการเกิดไฟฟ้ากระชอก ไฟเกิน ไฟขาด และเพื่อรองรับการขยายงานในอนาคต	ศทส.

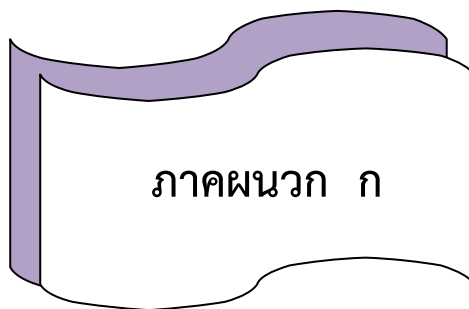
ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
๗	โครงการจัดทำห้องปฏิบัติการพัฒนาความรู้สารสนเทศ กรมการขนส่งทางบก	ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ	-	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	๒๑.๒๑	-	-	-	เพื่อกรมการขนส่งทางบกมีศูนย์พัฒนาความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ที่มีระบบอุปกรณ์พร้อมสำหรับพัฒนาบุคลากรด้านสารสนเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพและรองรับแผนการพัฒนาศูนย์ได้อย่างต่อเนื่องและกรมฯสามารถพัฒนาบุคลากรได้ในจำนวนมาก	ศทส.
๘	โครงการจัดหาอุปกรณ์เครือข่าย Switch ทดแทนและระบบบริหารจัดการเครือข่ายอินเทอร์เน็ต สำหรับกรมการขนส่งทางบก ส่วนกลาง และสำนักงานขนส่งส่วนภูมิภาคให้มีประสิทธิภาพ	ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ	-	-	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	๔๒.๐๘	-	-	๑) ได้อุปกรณ์เครือข่าย Switch ที่มีประสิทธิภาพรองรับการทำงานของกรมการขนส่งทางบกอย่างมีประสิทธิภาพ มีความเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น และสามารถรองรับเทคโนโลยีใหม่ๆ ของระบบเครือข่ายและการสื่อสารในปัจจุบันและอนาคตได้เป็นอย่างดี ๒) การใช้งานระบบต่างๆ ผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ตสามารถให้บริการได้อย่างรวดเร็ว ๓) สามารถตรวจสอบปัญหาระบบเครือข่าย และแก้ไขได้อย่างรวดเร็ว ๔) สามารถบริหารจัดการเกี่ยวกับระบบเครือข่ายของกรมฯ ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ๕) สามารถบริหารจัดการหมายเลขเครื่อง (IP Address) ได้อย่างเป็นระบบ ๖) สามารถรองรับการขยายเครื่องคอมพิวเตอร์	ศทส.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
๙	โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อการจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture)	ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ	-	-	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	๑๕.๐๐๐๐	-	-	มีสถาปัตยกรรมองค์กร ของกรมฯ ทั้งแบบที่เป็น AS-IS และ TO-BE มีบุคลากรที่สามารถดูแลและปรับปรุงสถาปัตยกรรมองค์กรได้	ศทส.
๑๐	โครงการจัดซื้อเครื่องพิมพ์ Passbook เพื่อสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการประชาชน ทางด้านงาน ประกอบการขนส่ง ตรวจสภาพรถ งานทะเบียนรถและงานใบอนุญาตขับรถ ของหน่วยงานส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค จำนวน ๙๕๑ เครื่อง	ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ	-	-	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	๕๒.๓๐๕๐	-	-	๑) มีเครื่องพิมพ์ Passbook เครื่องใหม่ที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ๒) เพิ่มความสามารถในการให้บริการประชาชน ๓) มีเครื่องพิมพ์รองรับแบบฟอร์มที่กระ다ษ มีความหนากว่าปกติ ๔) เพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน	ศทส.
๑๑	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบศูนย์ปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก (DOC)	ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ	-	-	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	๗.๙๐๐๐	-	-	๑) มีข้อมูลสารสนเทศเพื่อการบริหาร ที่สนับสนุนในเรื่องการวางแผนมาตรการต่างๆ ที่มีประสิทธิภาพ ครบถ้วน และถูกต้องมากยิ่งขึ้น ๒) ผู้บริหารระดับสูงของกรม และกระทรวงคมนาคม สามารถเข้าถึงข้อมูลสารสนเทศเพื่อการบริหารด้านความปลอดภัยได้อย่างรวดเร็ว และสะดวกมากยิ่งขึ้น ๓) หน่วยงานต่างๆ ภายในกรมฯ สามารถนำข้อมูลสารสนเทศไปช่วยในการตัดสินใจในการ	ศทส.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
															ดำเนินงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบได้มากยิ่งขึ้น	
๑๒	โครงการจัดหาอุปกรณ์ทดแทนและปรับปรุงระบบเคลื่อนล้อต่อภาษี (Drive Thru For Tax)	ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ	-	-	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	๓.๔๔๒๕	-	-	๑) หน่วยงานมีเครื่องคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์ไว้ใช้สนับสนุนการปฏิบัติงาน ๒) เพิ่มความสามารถในการให้บริการประชาชน ๓) เพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน	ศทส.
๑๓	โครงการจ้างที่ปรึกษาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ	-	-	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	๕.๐๐๐๐	-	-	มีผู้เชี่ยวชาญในการให้คำปรึกษาในการบริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศและจัดหาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	ศทส.
๑๔	โครงการจ้างที่ปรึกษาศึกษาและพัฒนาระบบนำร่องการให้บริการชำระภาษีรถยนต์ผ่าน PromptPay	ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ	-	-	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	๕.๐๐๐๐	-	-	๑) เพื่อเพิ่มช่องทาง หรืออำนวยความสะดวกในการรับ-จ่ายเงินที่เกิดจากการทำธุรกรรมของประชาชน ๒) เพื่อขยายช่องทางการให้บริการผ่านพร้อมเพย์	ศทส.
๑๕	โครงการจัดจ้างทำระบบไฟฟ้า สะพานไฟและตู้ Bypass พร้อมระบบกราวด์ และอุปกรณ์สำหรับเครื่องสำรองไฟ (UPS) ของสำนักงานขนส่งจังหวัด และสำนักงานขนส่งสาขาทั่วประเทศ	ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ	-	-	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	๑๗.๖๗๔๕	-	-	ผลผลิต ได้ระบบไฟของเครื่องสำรองไฟใหม่ มีตู้ bypass สำหรับเครื่องสำรองไฟ ประโยชน์ที่ได้รับ ช่วยให้ระบบไฟฟ้าของเครื่องสำรองไฟมีความเสถียร มีสะพานไฟใหม่ และ ตู้ bypass ของเครื่องสำรองไฟที่ใช้งานได้ สะดวกกรณีเครื่องสำรองไฟฟ้าเกิดปัญหา	ศทส.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						ผลผลิต/ประโยชน์ที่ได้รับ	หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
๑๖	โครงการจัดซื้อเครื่องคอมพิวเตอร์เพิ่มเติมเพื่อสนับสนุนงานบริการประชาชนของกรมการขนส่งทางบก จำนวน ๙๔๐ เครื่อง	ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ	-	-	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	๓๒.๖๑๘๐	-	-	๑) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพงานบริการประชาชนของหน่วยงาน ๒) จัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์ให้เพียงพอและเหมาะสมกับการปฏิบัติงานของหน่วยงาน	ศทส.
๑๗	โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบเชื่อมโยงระหว่าง National Single Window กับระบบสารสนเทศภายในกรมการขนส่งทางบก	ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ	-	-	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	๑๑.๗๑๖๐	-	-	๑) มีระบบเชื่อมโยงระหว่าง NSW กับระบบสารสนเทศภายในของกรมการขนส่งทางบกให้สามารถรองรับการรับ-ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับใบอนุญาตและใบรับรองนำเข้าและส่งออกสินค้าได้๒) ลดระยะเวลาและขั้นตอนการดำเนินการขอใบอนุญาตและใบรับรองการนำเข้า-ส่งออก การออกเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศ	ศทส.
๑๘	โครงการพัฒนาระบบแอปพลิเคชัน เพื่อให้บริการงานบริการกรมการขนส่งทางบกต่อประชาชน ผู้ประกอบการขนส่ง และการ	ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ	-	-	-	๑๐๐	-	-	-	-	-	๒๐.๐๐๐๐	-	-	มีระบบแอปพลิเคชันเพื่อให้บริการงานบริการกรมการขนส่งทางบกต่อประชาชน ประกอบการขนส่ง และ การเดินทาง ๒) สามารถให้บริการประชาชนผ่านระบบแอปพลิเคชันได้	ศทส.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัด	เป้าหมายผลผลิต						งบประมาณ (ลบ.)						วัตถุประสงค์	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
แผนงาน/โครงการ เพื่อสนับสนุนแผนปฏิบัติการตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔																
๑	การจัดทำแผนแม่บท การบริหารทรัพยากร บุคคลกรมการขนส่ง ทางบก ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๗๑									๕.๘๘ ลบ. (เงินนอก งบประมาณ)					๑) ทรัพยากรบุคคลด้านการ ขนส่งได้รับการพัฒนาให้มีขีด ความสามารถในการปฏิบัติงาน ตามภารกิจ ๒) งานวิจัยและนวัตกรรมด้าน การขนส่งได้รับการส่งเสริมและ พัฒนาให้สามารถตอบสนอง ความต้องการของผู้ใช้งาน	กจท.
๒	การศึกษาความ เป็นไปได้ในการจัดตั้ง สถาบันพัฒนา บุคลากรกรมการ ขนส่งทางบก										๗.๙๘					กจท.



สาระสำคัญ

- ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๗๙)
- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๖๔)
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี
(พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๗๙)
- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๔

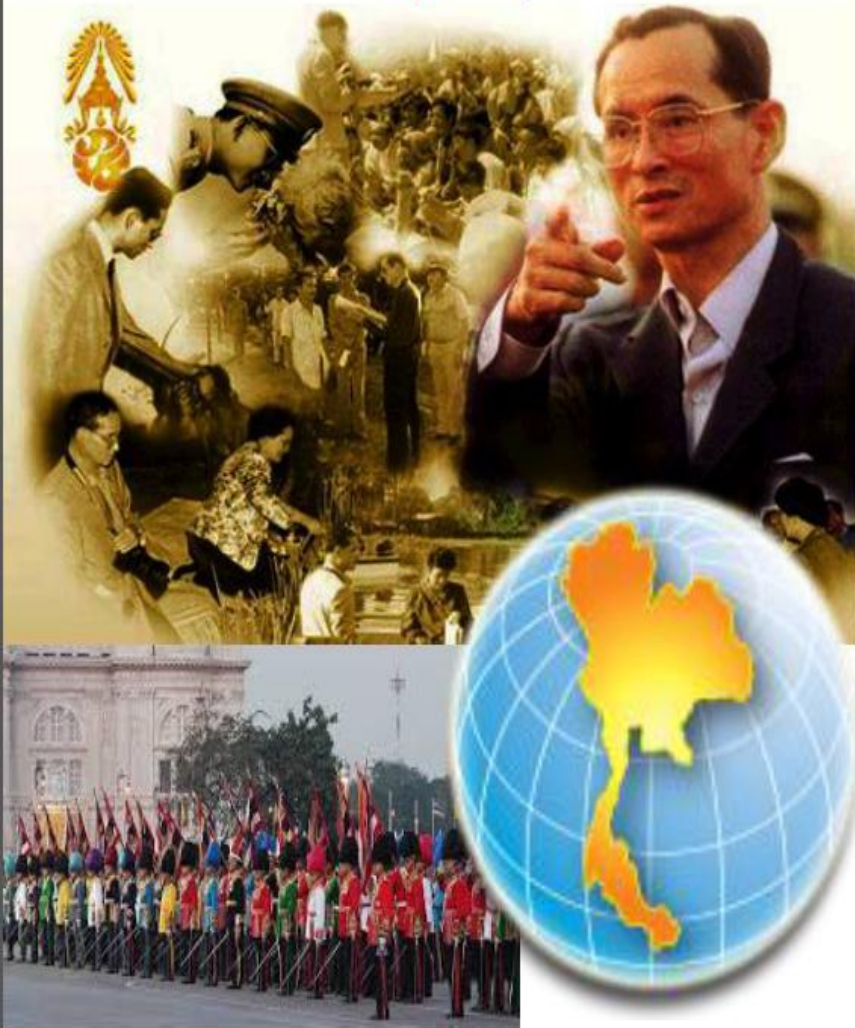
กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 – 2579)

เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์

“ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน
เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนา
ตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”
นำไปสู่การพัฒนาให้คนไทยมีความสุข
และตอบสนองต่อการบรรลุ
ซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติ ในการที่จะพัฒนา
คุณภาพชีวิต สร้างรายได้ระดับสูง
เป็นประเทศพัฒนาแล้ว และสร้างความสุขของ
คนไทย สังคมมีความมั่นคง เสมอภาคและ
เป็นธรรม ประเทศสามารถแข่งขันได้ในระบบ
เศรษฐกิจ



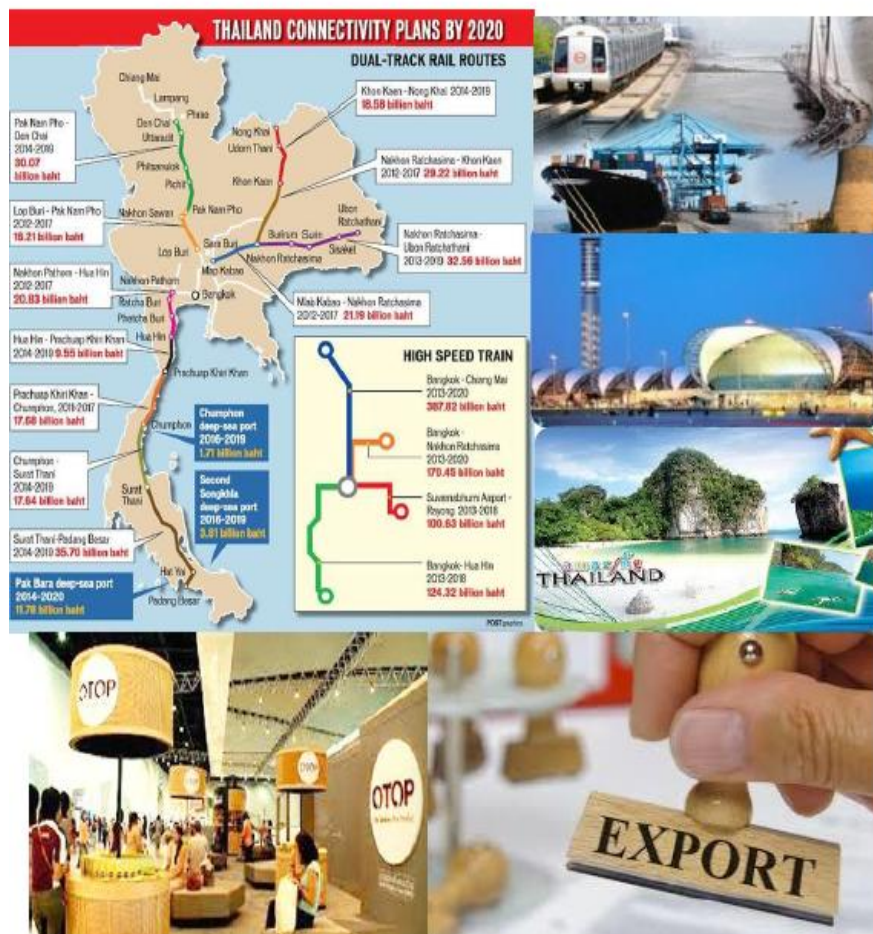
กรอบแนวทางที่สำคัญของยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี



1.ด้านความมั่นคง

- (1) เสริมสร้างความมั่นคงของสถาบันหลักและการปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข
- (2) ปฏิรูปกลไกการบริหารประเทศและพัฒนาความมั่นคงทางการเมือง จัดคอร์รัปชัน สร้างความเชื่อมั่นในกระบวนการยุติธรรม
- (3) การรักษาความมั่นคงภายในและความสงบเรียบร้อยภายใน ตลอดจนการบริหารจัดการความมั่นคงชายแดนและชายฝั่งทะเล
- (4) การพัฒนาระบบ กลไก มาตรการและความร่วมมือระหว่างประเทศทุกระดับ และรักษาคุณภาพความสัมพันธ์กับประเทศมหาอำนาจ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาคความมั่นคงรูปแบบใหม่
- (5) การพัฒนาเสริมสร้างศักยภาพการฉีกกำลังป้องกันประเทศ การรักษาความสงบเรียบร้อยภายในประเทศ สร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านและมิตรประเทศ
- (6) การพัฒนาระบบการเตรียมพร้อมแห่งชาติและระบบบริหารจัดการภัยพิบัติ รักษาความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม
- (7) การปรับกระบวนการทำงานของกลไกที่เกี่ยวข้องจากแนวตั้งสู่แนวนานมากขึ้น

กรอบแนวทางที่สำคัญของยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี



2.ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

- (1) การพัฒนาสมรรถนะทางเศรษฐกิจ ส่งเสริมการค้า การลงทุน พัฒนาสู่ชาติการค้า
- (2) การพัฒนาภาคการผลิตและบริการ เสริมสร้างฐานการผลิตเข้มแข็ง ยั่งยืน และส่งเสริมเกษตรกรรายย่อยสู่เกษตรยั่งยืนเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- (3) การพัฒนาผู้ประกอบการและเศรษฐกิจชุมชน พัฒนาทักษะผู้ประกอบการ ยกกระดับผลิตภาพแรงงานและพัฒนา SMEs สู่สากล
- (4) การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและเมือง พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และพัฒนาระบบเมืองศูนย์กลางความเจริญ
- (5) การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการขนส่ง ความมั่นคงและพลังงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการวิจัยและพัฒนา
- (6) การเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก สร้างความเป็นหุ้นส่วน การพัฒนากับนานาชาติ ส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานของการประกอบธุรกิจ ฯลฯ

กรอบแนวทางที่สำคัญของยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี



3.ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน

- (1) พัฒนาศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิต
- (2) การยกระดับการศึกษาและการเรียนรู้ให้มีคุณภาพเท่าเทียมและทั่วถึง
- (3) ปลุกฝังระเบียบวินัย คุณธรรม จริยธรรม ค่านิยมที่พึงประสงค์
- (4) การสร้างเสริมให้คนมีสุขภาวะที่ดี
- (5) การสร้างความอยู่ดีมีสุขของครอบครัวไทย

4.ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาค และเท่าเทียมกันทางสังคม

- (1) สร้างความมั่นคงและการลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคม
- (2) พัฒนาระบบบริการและระบบบริหารจัดการสุขภาพ
- (3) มีสภาพแวดล้อมและมาตรการที่เอื้อต่อการดำรงชีวิตในสังคมสูงวัย
- (4) มีสภาพแวดล้อมและมาตรการที่เอื้อต่อการดำรงชีวิตในสังคมสูงวัย
- (5) พัฒนาการสื่อสารมวลชนให้เป็นกลไกในการสนับสนุนการพัฒนา

http://www.thaihealth.or.th/data/content/24607/cms/e_abc_kqrtuv358.jpg

กรอบแนวทางที่สำคัญของยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี



5.ด้านการสร้างการเติบโตบน คุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

- (1) จัดระบบอนุรักษ์ พื้นฟูและป้องกันการทำลายทรัพยากรธรรมชาติ
- (2) วางระบบบริหารจัดการน้ำให้มีประสิทธิภาพทั้ง 25 ลุ่มน้ำ เน้นการปรับระบบการบริหารจัดการอุทกภัยอย่างบูรณาการ
- (3) การพัฒนาและใช้พลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- (4) การพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศและเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- (5) การร่วมลดปัญหาโลกร้อนและปรับตัวให้พร้อมกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
- (6) การใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์และนโยบายการคลังเพื่อสิ่งแวดล้อม

กรอบแนวทางที่สำคัญของยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี



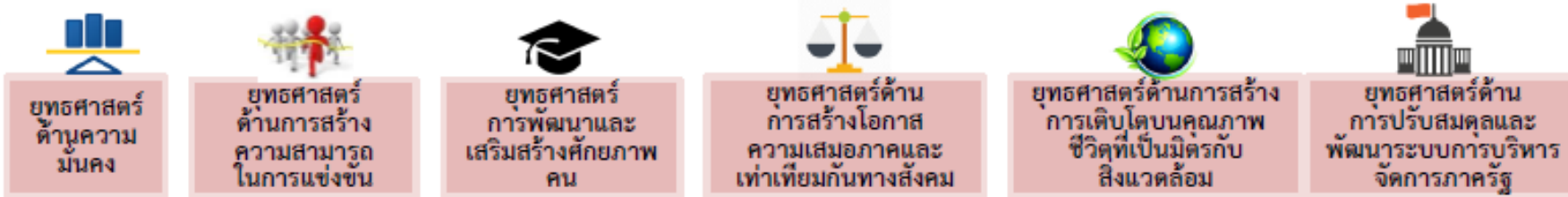
6.ด้านการปรับสมดุลและพัฒนา ระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

- (1) การปรับปรุงโครงสร้าง บทบาท ภารกิจของหน่วยงาน ภาครัฐ ให้มีขนาดที่เหมาะสม
- (2) การวางระบบบริหารราชการแบบบูรณาการ
- (3) การพัฒนาระบบบริหารจัดการกำลังคนและพัฒนา บุคลากรภาครัฐ
- (4) การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ
- (5) การปรับปรุงกฎหมายและระเบียบต่าง ๆ
- (6) ให้ทันสมัย เป็นธรรมและเป็นสากล
- (7) พัฒนาระบบการให้บริการประชาชนของหน่วยงานภาครัฐ
- (8) ปรับปรุงการบริหารจัดการรายได้และรายจ่ายของภาครัฐ

ความเชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี กับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12

กรม. มีมติเมื่อวันที่ 22 ธ.ค. 2558 เห็นชอบทิศทางและกรอบยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560 – 2564) ตามที่สำนักงานฯ เสนอ โดยมีความเห็นเพิ่มเติมว่าแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ต้องมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และมีการแปลงยุทธศาสตร์ชาติดังกล่าวเป็นแผนงาน/โครงการในช่วง 5 ปี โดยระบุแผนปฏิบัติการ และกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จที่เป็นรูปธรรม รวมทั้งให้มีการประเมินผลของการดำเนินงานในรอบ 1 ปี และ 5 ปี

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

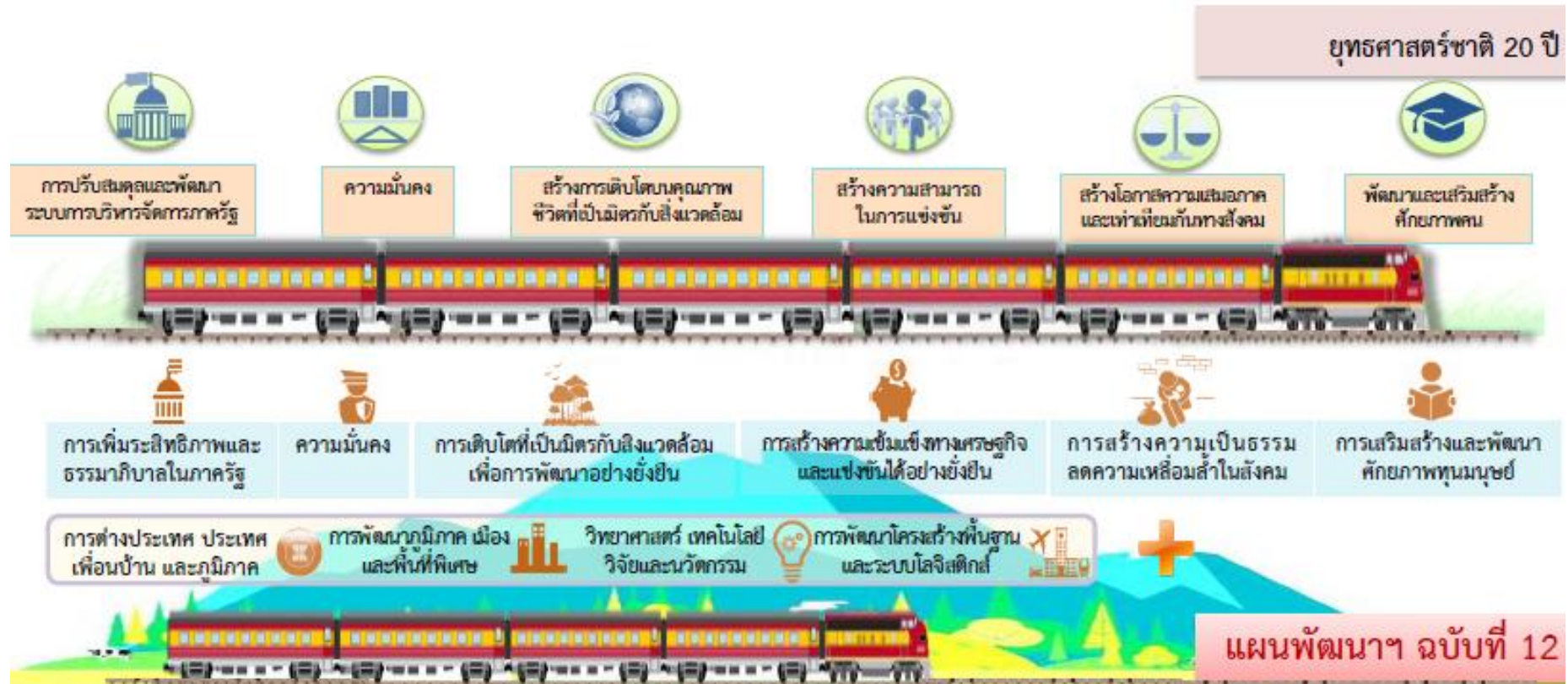


แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560 - 2564)

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 จะสอดคล้องกับกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะยาว 20 ปี ในลักษณะของการถ่ายทอดยุทธศาสตร์ระยะยาวลงสู่การปฏิบัติในช่วงเวลา 5 ปี



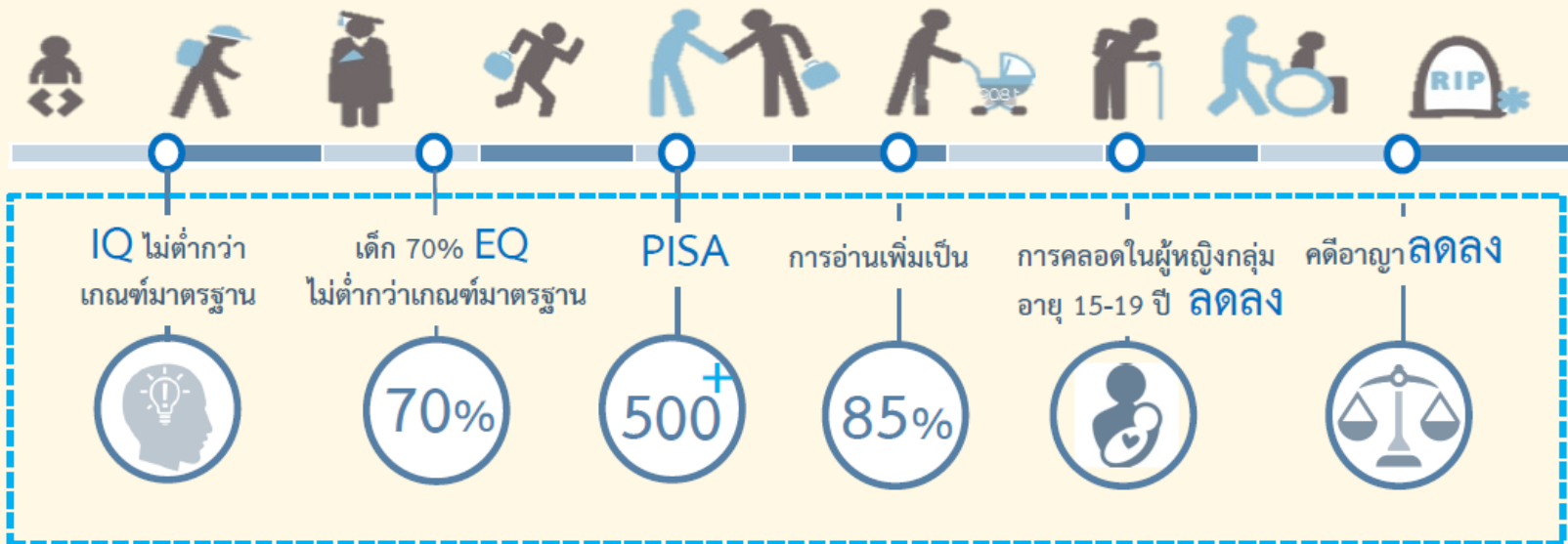
6-6-4 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี สู่ยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

10 ยุทธศาสตร์ แผนฯ 12

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์



- ส่งเสริมให้เด็กปฐมวัยมีการพัฒนาทักษะทางสมองและทักษะทางสังคมที่เหมาะสม
- พัฒนาทักษะการคิดวิเคราะห์ คิดสร้างสรรค์ ทักษะการทำงานและการใช้ชีวิตที่พร้อมเข้าสู่ตลาดงาน
- ลดปัจจัยเสี่ยงด้านสุขภาพและให้ทุกภาคส่วนคำนึงถึงผลกระทบต่อสุขภาพ
- ผลักดันให้สถาบันทางสังคมมีส่วนร่วมพัฒนาประเทศอย่างเข้มแข็ง

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความเป็นธรรมลดความเหลื่อมล้ำในสังคม

แนวทาง

เพิ่มโอกาสให้กับกลุ่มประชากรร้อยละ 40 ที่มีรายได้ต่ำสุดให้เข้าถึงบริการที่มีคุณภาพของรัฐ

40%

- การเข้าถึงการศึกษา
- ปรับปรุงระบบการจัดเก็บภาษี
- จัดบริการด้านสุขภาพ
- เพิ่มเบี้ยคนพิการและเบี้ยผู้สูงอายุ
- มีที่ดินทำกินของตนเอง



กระจายการให้บริการภาครัฐ ทั้งด้านการศึกษา สาธารณสุข และสวัสดิการที่มีคุณภาพให้ครอบคลุมและทั่วถึง



การเสริมสร้างชุมชนเข้มแข็งตาม

หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง

- สร้างและพัฒนาผู้นำชุมชน
- ชุมชนมีส่วนร่วมในการจัดสวัสดิการ
- ส่งเสริมให้เกิดชุมชนแห่งการเรียนรู้ บริการ และจัดการทรัพยากร



15⁺%

รายได้เฉลี่ยของประชากรที่จนที่สุด 40% เพิ่มขึ้นปีละ

90%

อัตราการเข้าเรียนในระดับการศึกษาขั้นพื้นฐานเท่ากับร้อยละ 90

เป้าหมาย



เพิ่มศักยภาพชุมชนและเศรษฐกิจฐานรากให้มีความเข้มแข็ง

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

แนวทางการพัฒนาที่มีความสำคัญสูง

- ☐ ยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรและอาหารเข้าสู่ระบบมาตรฐาน
- ☐ ต่อยอดความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ ปัจจุบันเพื่อยกระดับไปสู่อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง
- ☐ วางอนาคตรากฐานการพัฒนาอุตสาหกรรม
- ☐ เสริมสร้างขีดความสามารถการแข่งขันธุรกิจของภาคบริการ
- ☐ ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบเพื่อส่งเสริมการค้าที่เป็นธรรมและอำนวยความสะดวกการค้าการลงทุน
- ☐ เพิ่มประสิทธิภาพของระบบการเงินและสถาบันการเงินทั้งในตลาดเงินและตลาดทุนให้สามารถสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ลดต้นทุนในการให้บริการ

เศรษฐกิจขยายตัวอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน

เศรษฐกิจขยายตัวเฉลี่ย

5% ต่อปี

รายได้ต่อหัวเป็น

8,200 USD

ผลิตภาพการผลิตของ

ปัจจัยการผลิตโดยรวม

2.5% ต่อปี

กรอบอัตราเงินเฟ้อ

2.5 ± 1.5

การสร้างความเข้มแข็งให้เศรษฐกิจรายสาขา

ภาคเกษตร อุตสาหกรรมและบริการ

ขยายตัวเฉลี่ยไม่ต่ำกว่า

3%/4.5%/6%

เกษตรกรมีรายได้เงินสดสุทธิ

59,460 bath

ต่อครัวเรือน

พื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาสู่

เมืองอุตสาหกรรมนิเวศ

จำนวน 15 พื้นที่

รายได้จากการท่องเที่ยว

ไม่ต่ำกว่า 3 ล้านล้านบาท

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อพัฒนาอย่างยั่งยืน



พัฒนาหลักเกณฑ์การปรับปรุงแผนที่แนวเขตที่ดินของรัฐแบบบูรณาการ (One Map)



เพิ่มพื้นที่ป่าเศรษฐกิจเพื่อให้บรรลุเป้าหมายร้อยละ 15 ของพื้นที่ประเทศ โดยส่งเสริมการปลูกไม้มีค่าทางเศรษฐกิจระยะยาว



เร่งรัดให้มีการประกาศใช้ร่างพระราชบัญญัติทรัพยากรน้ำ พ.ศ. และแผนบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ



ผลักดันกฎหมายและกลไกเพื่อการคัดแยกขยะ สนับสนุนการแปรรูปเป็นพลังงาน



ปรับปรุงกฎหมายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเมืองเพื่อรองรับการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

พัฒนามาตรการและกลไกเพื่อสนับสนุนการลดก๊าซเรือนกระจกในทุกภาคส่วน

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคพลังงาน และคมนาคมขนส่งลดลง



พื้นที่ป่าไม้ 40% ของพื้นที่ประเทศ



เพิ่มพื้นที่ชลประทานปีละ 350,000 ไร่



ขยะมูลฝอยชุมชนได้รับการจัดการอย่างถูกต้อง 75% +



ยุทธศาสตร์ที่ 5 การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนา ประเทศ สู่ความมั่งคั่ง และยั่งยืน

แนวทาง

- ★ ประเทศไทยมีความสัมพันธ์และความร่วมมือด้านความมั่นคงในกลุ่มประเทศนานาประเทศ
- ★ ปกป้องและเชิดชูสถาบันพระมหากษัตริย์
- ★ สังคมมีความสมานฉันท์
- ★ ประชาชนในจังหวัดชายแดนภาคใต้มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
- ★ ประเทศไทยมีความพร้อมต่อการรับมือภัยคุกคามทางทหาร
- ★ อันดับความเสี่ยงจากการก่อการร้ายต่ำกว่าอันดับที่ 20 ของโลก
- ★ อันดับความเสี่ยงจากการโจมตีด้านไซเบอร์ในต่ำกว่าอันดับที่ 10 ของโลก



เสริมสร้างความปรองดองของคนในชาติและมี
กลไกในการตรวจสอบและพัฒนาภาคการเมือง



พัฒนาเสริมสร้างศักยภาพ
การป้องกันประเทศ



ส่งเสริมความร่วมมือกับ
ต่างประเทศด้านความมั่นคง

เป้าหมาย



สร้างจิตสำนึกของคนในชาติให้มีความหวงแหน
และธำรงรักษาสถาบันชาติ ศาสนาพระมหากษัตริย์

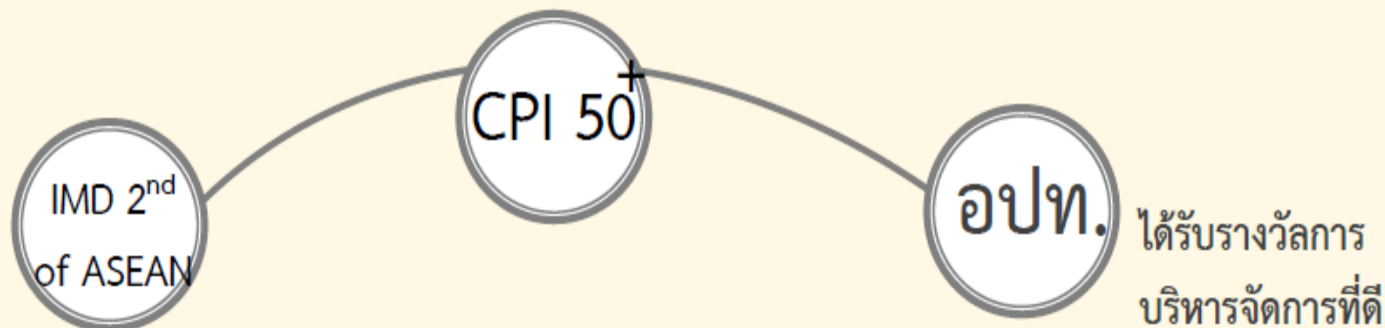


ป้องกันและแก้ไขปัญหาความ
ไม่สงบในจังหวัดชายแดน
ภาคใต้ โดยกระบวนการสันติ
สุข แนวทางสันติวิธี และ
กระบวนการมีส่วนร่วมของ
ประชาชนในพื้นที่บนพื้นฐาน
ความแตกต่างทางอัตลักษณ์
และชาติพันธุ์

22 กรกฎาคม 2559

www.nesdb.go.th

ยุทธศาสตร์ที่ 6 การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิ ชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย



ปรับปรุงโครงสร้าง
หน่วยงาน

บทบาท

ภารกิจ

คุณภาพบุคลากรภาครัฐ



ปรับปรุงกระบวนการ
งบประมาณ

สร้างกลไกในการติดตาม
ตรวจสอบการเงินการ
คลังภาครัฐ



ป้องกันและปราบปราม

การทุจริตและประพฤติมิชอบ



ปฏิรูปกฎหมาย

และกระบวนการยุติธรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์



ลดความเข้มการใช้
พลังงานอยู่ที่
12.83



ลดต้นทุนโลจิสติกส์เป็น
12 % ของ GDP



ปริมาณสินค้าเข้า-ออก
ณ ด่านขนถ่าย
ไม่น้อยกว่า 5%



ขยายโครงข่ายอินเทอร์เน็ตให้ได้
85%
ของหมู่บ้านทั่วประเทศ



ขยายกำลังการผลิตน้ำประปา
กระจายโครงข่ายน้ำประปา
เขตนครหลวง 100%

แนวทาง



22 กรกฎาคม 2559

www.nesdb.go.th

3

ยุทธศาสตร์ที่ 8 การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม



แนวทาง



เป้าหมาย



- ส่งเสริมการลงทุน R & D ผลักดันในเชิงพาณิชย์ และเชิงสังคม ลงทุนวิจัยและพัฒนาในกลุ่มเทคโนโลยี ที่ไทยมีศักยภาพ พัฒนาตลาดเทคโนโลยีและนวัตกรรม ไทย เสริมสร้างระบบการบริหารจัดการทรัพย์สินทางปัญญา
- พัฒนาให้เป็นผู้ประกอบการทางเทคโนโลยี ส่งเสริมการสร้างสรรค่นวัตกรรมด้านการออกแบบและการจัดการธุรกิจ
- พัฒนาสภาวะแวดล้อมของ วทน. ทั้งด้าน บุคลากร โครงสร้างพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และการบริหารจัดการ

<http://www.jdpools.com/images/about/thaimap.png>

เพิ่มอันดับความสามารถการแข่งขันโครงสร้างพื้นฐาน วทน. ให้อยู่ในลำดับไม่เกิน **30**

เพิ่มสัดส่วนค่าใช้จ่ายการลงทุน เพื่อการวิจัยและพัฒนาสู่ร้อยละ **1.5** ของ GDP

สัดส่วนการลงทุน R & D เอกชนต่อรัฐเป็น **70:30**

บุคลากรด้าน R & D = **25 คน : 10,000 คน**



22 กรกฎาคม 2559

www.nesdb.go.th

ยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ

ภาคเหนือ: เป็นฐานเศรษฐกิจมูลค่าสูง

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ:

หลุดพ้นจากความยากจน
สู่เป้าหมายการพึ่งตนเอง

ภาคกลาง เป็นศูนย์อุตสาหกรรมสีเขียว
ชั้นนำ ศูนย์กลางการผลิต

อาหารและสินค้าเกษตรปลอดภัยได้
มาตรฐานโลก และศูนย์รวมการ
ท่องเที่ยวของเอเชีย

เป็นฐานเศรษฐกิจสีเขียว ได้มาตรฐาน
สากลและแหล่ง
ท่องเที่ยวระดับโลก

ภาคใต้

เป้าหมาย

ลดช่องว่างรายได้ และมีการกระจาย รายได้ที่เป็นธรรม
เพิ่มจำนวนเมือง ศูนย์กลางของ จังหวัดเป็นเมือง น้อย
พื้นที่ฐาน เศรษฐกิจหลักมี ประสิทธิภาพสูง และเป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม
เพิ่มมูลค่าการ ลงทุนในพื้นที่ เศรษฐกิจใหม่ ชายแดนร้อยละ 20



พัฒนาสภาพแวดล้อมเมือง
ศูนย์กลางของจังหวัด

พัฒนาพื้นที่พื้นที่บริเวณ
ชายฝั่งทะเลตะวันออก

พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ
ใหม่บริเวณชายแดน

ให้เป็นเมืองน้อยๆ เอื้อต่อการ
ขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคม

เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลัก
ของประเทศที่ขยายตัวอย่างมีสมดุล

เป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับ
ประเทศเพื่อนบ้าน

ยุทธศาสตร์ที่ 10 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

แนวทาง

การพัฒนาความเชื่อมโยงในด้านต่างๆ



GMS



ACMECS



IMT-GT



BIMSTEC



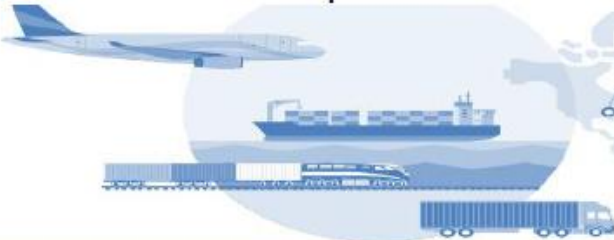
JDS และอาเซียน



ส่งเสริมให้ไทยเป็นฐาน
ของการประกอบธุรกิจ
การบริการ และการลงทุน

การส่งเสริมการลงทุน
ไทยในต่างประเทศ

การสร้างความเป็นหุ้นส่วนการ
พัฒนากับประเทศในอนุภูมิภาค
ภูมิภาค และนานาประเทศ



เป้าหมาย

การเชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ

ประเทศไทยเป็นหุ้นส่วนการพัฒนาที่
สำคัญทุกระดับ

ระบบห่วงโซ่มูลค่าในอนุภูมิภาคและ
ภูมิภาคอาเซียน

ประเทศไทยเป็นฐานเศรษฐกิจ การค้า
และการลงทุนที่สำคัญ

22 กรกฎาคม 2559

www.nesdb.go.th

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 : เพื่อคนไทยทุกคน

“มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”

ความยากจนลดลง

เมือง

โครงสร้างพื้นฐานทันสมัย
เศรษฐกิจเฟื่องฟู
น่าอยู่



ผู้ประกอบการ

เติบโตและแข่งขันได้ในตลาดยุคใหม่
ทำธุรกิจง่ายขึ้น
มีประสิทธิภาพสูง
มีโอกาสลงทุนใหม่ๆ
นวัตกรรม



เกษตรกร

ผลิตได้ขายเป็น
ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เป็น
มีกลุ่มธุรกิจเข้มแข็ง
มีคุณภาพชีวิตดีขึ้น

สังคม

เติบโตบนความคิดสร้างสรรค์
สมานฉันท์บนความแตกต่าง



เข้าถึงบริการทางสังคม
ที่เหมาะสม ทั้งถึง
และเป็นธรรม



แรงงาน

มีสมรรถนะสูง
มีสวัสดิการมั่นคง
ได้รับผลตอบแทนเป็นธรรม



แผนฯ 12

ข้าราชการ

สมรรถนะสูง
มีสมรรถนะในการทำงาน/ใช้ชีวิต
ระบบมีสมรรถนะโปร่งใส เป็นธรรม



มีทรัพยากรธรรมชาติ
และสภาพแวดล้อมยั่งยืน
ถึงรุ่นลูกรุ่นหลาน

ชุมชน

มีบริการพื้นฐานจำเป็นอย่างทั่วถึง
มีความสามารถในการจัดการและดูแลตนเอง
สภาพแวดล้อมสะอาดปลอดภัย



ผู้สูงอายุ

มีอาชีพ/รายได้ที่เหมาะสมกับศักยภาพ
พึ่งพาตนเองได้มากขึ้นจากนวัตกรรม
ได้รับการดูแลอย่างมีศักดิ์ศรี



เยาวชน

พัฒนาการสมวัย
สุขภาพแข็งแรง
EQ สูง
ฉลาด/รอบรู้/แก้ปัญหาเป็น



ครอบครัว

อบอุ่น
รากฐานของเยาวชนคุณภาพ



ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579)



ที่มา : ข้อมูลการนำเสนอของ นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

วิสัยทัศน์และเป้าประสงค์

“ มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน ”

เป้าประสงค์ภาคสังคม

เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
ในการขนส่งและการเดินทาง

เป้าประสงค์ภาคเศรษฐกิจ

เพื่อขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและ
เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ 1

การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- การบริหารจัดการให้เกิดประสิทธิภาพ

ตัวอย่าง

- การพัฒนาระบบรางเชื่อมต่อท่าอากาศยาน และท่าเรือ
- การบริหารจัดการเส้นทางเดินรถประจำทาง

ยุทธศาสตร์ที่ 2

การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)

- ความสะดวกในการขนส่งสินค้า
- ความสะดวกในการเดินทาง
- สิ่งอำนวยความสะดวก

ตัวอย่าง

- ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า/จุดพักรถบรรทุก/สถานีขนส่งผู้โดยสาร
- การปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายและ สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเท้า/การขึ้นจักรยาน

ยุทธศาสตร์ที่ 3

การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมายและปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution)

- การปรับโครงสร้างองค์กร
- การบังคับใช้กฎหมาย
- การให้เอกชนมีส่วนร่วม

ตัวอย่าง

- การจัดตั้งกรมวาง
- การปรับปรุงกฎหมายด้านการเดินอากาศ
- การแยกบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานนโยบาย และกำกับดูแล

ยุทธศาสตร์ที่ 4

การพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)

- การผลิตและพัฒนาบุคลากร
- การจัดตั้งสถาบันการพัฒนา/ฝึกอบรม

ตัวอย่าง

- การพัฒนาบุคลากรด้านการบิน/พาณิชย์นาวี
- การฝึกอบรมบุคลากรด้านขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ 5

การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation)

- การส่งเสริมวิจัยและพัฒนา
- การนำเทคโนโลยี นวัตกรรมประยุกต์ใช้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ตัวอย่าง

- การใช้ระบบ ITS/MIS/GIS
- การบริหารการจราจรทางอากาศ

ที่มา: ข้อมูลการนำเสนอของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)



แผนการพัฒนาในแต่ละระยะ

แผนงาน	ระยะ 1	ระยะ 2	ระยะ 3	ระยะ 4
1. แก้ไขปัญหาจราจร กทม./ปริมณฑล และเมืองหลักในภูมิภาค				
2. แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน/พัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนน				
3. พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และพื้นที่เฉพาะ				
4. พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ กทม./ปริมณฑล และเมืองหลักในภูมิภาค				
5. พัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อขนส่งสินค้า/ผู้โดยสาร				
6. พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า/รถไฟ				
7. พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม				
8. พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม				
9. พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพการให้บริการขนส่งทุกรูปแบบ				
10. พัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านการคมนาคมขนส่ง/ปฏิรูปปรับปรุง บทบาทองค์กร และกฎหมาย				

ที่มา : ข้อมูลการนำเสนอของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)



ตัวชี้วัดตามกรอบแนวคิด

Green & Safe Transport

- ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลง
ลดลง 20%
(ปี 2558 ปล่อย GHG 69.1 ล้านตัน CO₂)
- สัดส่วนการใช้พลังงานในภาคการขนส่งต่อการใช้พลังงานทั้งประเทศ
ลดลง 15%
(ปี 2558 ภาคการขนส่งใช้พลังงาน 36.6%)
- สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณที่เดินทางในระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด
ลดลงเป็น 2.7%
(ปี 2558 อยู่ที่ 8.48%)

Transport Efficiency

- ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP)
ลดลงเป็น 11.9%
(ปี 2556 อยู่ที่ 14.2%)
- ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ
ลดลงเป็น 6.7%
(ปี 2558 อยู่ที่ 7.4%)
- สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง
เพิ่มขึ้นเป็น 10.0%
(ปี 2558 อยู่ที่ 1.4%)
- สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ
เพิ่มเป็น 19.0%
(ปี 2558 11.4%)
- ความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยาน
ไม่น้อยกว่า 2.7 ล้านเที่ยวบิน/ปี
(ปี 2558 831,910 เที่ยวบิน/ปี)

Inclusivity

- สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล เพิ่มขึ้นเป็น 50.4%
(ปี 2558 31.3%)
- สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง
เพิ่มขึ้นเป็น 73.3%
(ปี 2558 50.3%)
- ร้อยละของยานพาหนะของระบบขนส่งสาธารณะที่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกรองรับผู้ใช้งานเฉพาะกลุ่ม*
- ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งเฉพาะกลุ่ม*
ไม่น้อยกว่า 80%

หมายเหตุ - *ยังไม่ได้การจัดเก็บข้อมูล

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 - 2564



ตัวชี้วัดความสำเร็จระดับวิสัยทัศน์



มิติจากการประเมินภายนอก

- คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งโดยรวมของประเทศไทย ในดัชนีความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจัดทำโดย World Economic Forum

WORLD
ECONOMIC
FORUM



มิติจากการประเมินภายใน

- สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทย
- อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

คุณภาพชีวิต
ของประชาชน



เศรษฐกิจ
ของประเทศ



- สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ



1

การประเมินผลตามตัวชี้วัด
กระทรวงคมนาคมประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560-2564

2

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทาง
ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม

3

การยกย่องเชิดชูเกียรติ
กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564

4

ความเชื่อมโยงระหว่าง
แผนยุทธศาสตร์



ค่านิยม (Values)

i-GETT

Inclusive
บริการทั่วถึง

i



Green
ใส่ใจสิ่งแวดล้อม

G



Efficient
มีประสิทธิภาพ

E



Technology
รู้จักใช้เทคโนโลยี

T



Transparent
มีความโปร่งใส

T



1

การประเมินผลยุทธศาสตร์
คณะกรรมการป้องกันและปราบปราม
การทุจริตแห่งชาติ

2

การวิเคราะห์ความเสี่ยงและ
ยุทธศาสตร์ของคณะกรรมการ
ป้องกันและปราบปรามการทุจริต
แห่งชาติ

3

การยกร่างแผนยุทธศาสตร์
กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564

4

ความเชื่อมโยงระหว่าง
แผนยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง 4 ด้าน



1

การประเมินนโยบายและ
ผลกระทบของแผนงาน

2

การวิเคราะห์ความต้องการ
และผลกระทบของแผนงาน

3

การทบทวนแผนยุทธศาสตร์
กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564

4

การประเมินผล
การดำเนินงาน

ยุทธศาสตร์ที่ 1

“ทั่วถึงและเป็นมิตรต่อ
สิ่งแวดล้อม”

การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์ 1.1 ปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน

กลยุทธ์ 1.2 พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้

กลยุทธ์ 1.3 เพิ่มความคล่องตัว และการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง

กลยุทธ์ 1.4 พัฒนาระบบขนส่งเพื่อรองรับผู้สูงอายุผู้พิการ และบริการเชิงสังคม

กลยุทธ์ 1.5 ส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งที่ลดการใช้พลังงาน พึ่งพิงพลังงานที่สะอาด
และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม



1

การประเมินแผนยุทธศาสตร์
กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564

2

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทาง
ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม

3

การทบทวนแผนยุทธศาสตร์
กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564

4

ความเชื่อมโยงระหว่าง
แผนยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 2
“ปลอดภัยและมั่นคง”

การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง

กลยุทธ์ 2.1 ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของการขนส่ง

กลยุทธ์ 2.2 ส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบขนส่ง

กลยุทธ์ 2.3 ปรับปรุงด้านความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง

กลยุทธ์ 2.4 ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความมั่นคงของการขนส่ง



1

การประเมินแผนยุทธศาสตร์
กระทรวงคมนาคมปีปัจจุบัน

2

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทาง
ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม

3

การกรำแบบยุทธศาสตร์
กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564

4

ความเชื่อมโยงระหว่าง
แผนยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 3
“ประสิทธิภาพ
และขีดความสามารถ”

การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการ แข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

กลยุทธ์ 3.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

กลยุทธ์ 3.2 พัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและภูมิภาคด้วยระบบขนส่งและโลจิสติกส์

กลยุทธ์ 3.3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบกำกับและดูแลด้านเศรษฐกิจ



1

การประเมินแผนยุทธศาสตร์
กระทรวงคมนาคมฉบับปัจจุบัน

2

การวิเคราะห์สถานการณ์และ
ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม

3

การยกย่องแบบยุทธศาสตร์
กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564

4

ความเชื่อมโยงระหว่าง
แผนยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 4
“ปัจจัยขับเคลื่อน
ยุทธศาสตร์”

การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ

กลยุทธ์ 4.1 ปรับปรุงและพัฒนาระบบกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนไป

กลยุทธ์ 4.2 ปรับปรุงและพัฒนาการบริหารองค์กรภาครัฐอย่างต่อเนื่อง

กลยุทธ์ 4.3 พัฒนาระบบการบริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการ

กลยุทธ์ 4.4 พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลด้านการขนส่ง

กลยุทธ์ 4.5 พัฒนาศักยภาพบุคคล งานวิจัยและนวัตกรรมด้านการขนส่ง

กลยุทธ์ 4.6 ส่งเสริมและพัฒนาระบบธรรมาภิบาลและความโปร่งใส



1

การประเมินยุทธศาสตร์
กระทรวงคมนาคมปีปัจจุบัน

2

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทาง
ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม

3

การทบทวนยุทธศาสตร์
กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564

4

ความเสี่ยงต่อระหว่าง
แผนยุทธศาสตร์



- สรุปผลการดำเนินงานของคณะทำงานทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก และคณะทำงานย่อย ๖ คณะ

สรุปผลการดำเนินงานของคณะกรรมการทบทวนวิสัยทัศน์ฯ และคณะทำงานย่อย

๑. การประชุมเชิงปฏิบัติการคณะกรรมการทบทวนวิสัยทัศน์ฯ พันธกิจ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก

คณะกรรมการทบทวนวิสัยทัศน์ฯ กำหนดจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ จำนวน ๓ ครั้ง เพื่อดำเนินการ ดังนี้

ครั้งที่	กำหนดการ/สถานที่	ผลการดำเนินงาน
๑	๒ มีนาคม ๒๕๖๐ เวลา ๙.๐๐ - ๑๓.๐๐ น. ห้องประชุม ๑	กำหนดกรอบแนวทางในการดำเนินงานและจัดให้มีคำสั่งคณะกรรมการทบทวนวิสัยทัศน์ฯ ที่ ๑/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๐ แต่งตั้งคณะทำงานย่อย ๖ คณะตามเป้าประสงค์แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก เพื่อพิจารณาความเหมาะสมของตัวชี้วัดในแต่ละเป้าประสงค์พร้อมกันได้วางแผนการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ คณะทำงาน และคณะทำงานย่อย
๒	๘ พฤษภาคม ๒๕๖๐ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น. ห้องประชุม ๑	พิจารณาและแสดงข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ ผลการทบทวนวิสัยทัศน์ของคณะทำงานย่อยฯ เป้าประสงค์ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ/ ด้านการขนส่งสินค้า/ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี/ การให้บริการที่เป็นเลิศ และกำหนดให้มีการประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงานย่อยเพิ่มเติมเพื่อให้ได้ข้อสรุปที่ชัดเจน อีก ๑ ครั้ง
๓	๗ มิถุนายน ๒๕๖๐ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๐๐ น. ห้องประชุม ๑	พิจารณาและให้ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ/ให้ความเห็นชอบเบื้องต้น สรุปผลการทบทวนวิสัยทัศน์ฯ พันธกิจ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก ที่ของคณะทำงานย่อยฯ ตามเป้าประสงค์ทุกด้าน และให้ความเห็นชอบเบื้องต้น

๒. การประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงานย่อย ๖ คณะ ตามเป้าประสงค์แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก

คณะทำงานย่อยฯ กำหนดจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ จำนวน ๖ คณะ มีผลดำเนินการ ดังนี้

คณะที่	กำหนดการ/สถานที่	ผลการดำเนินงาน
๖	๒๒ มีนาคม ๒๕๖๐ เวลา ๑๔.๐๐ - ๑๖.๐๐ น. ห้องประชุม ๑	คณะทำงานย่อยเป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี ได้มีการประชุมฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๐ เพื่อทบทวนวิสัยทัศน์ /เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด ในประเด็นที่เกี่ยวข้องตามเป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี
๕	๓๐ มีนาคม ๒๕๖๐ เวลา ๑๔.๐๐ - ๑๖.๐๐ น. ห้องประชุม ๑	คณะทำงานย่อยเป้าประสงค์ที่ ๔ การให้บริการที่เป็นเลิศ ได้มีการประชุมฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๐ เพื่อทบทวนวิสัยทัศน์ /เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด ในประเด็นที่เกี่ยวข้องตามเป้าประสงค์ที่ ๔ การให้บริการที่เป็นเลิศ

คณะที่	กำหนดการ/สถานที่	ผลการดำเนินงาน
๒	๑๒ เมษายน ๒๕๖๐ เวลา ๑๔.๐๐ - ๑๖.๐๐ น. ห้องประชุม ๑	คณะทำงานย่อยเป้าประสงค์ที่ ๑ ด้านการขนส่งสินค้า ได้มีการประชุมฯ เพื่อทบทวนวิสัยทัศน์ / เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด ในประเด็นที่เกี่ยวข้องตามเป้าประสงค์ที่ ๑ ด้านการขนส่งสินค้า
๑	๑๙ เมษายน ๒๕๖๐ เวลา ๑๔.๐๐ - ๑๖.๐๐ น. ห้องประชุมสำนักการขนส่งผู้โดยสาร	คณะทำงานย่อยเป้าประสงค์ที่ ๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ได้มีการประชุมฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๐ เพื่อทบทวนวิสัยทัศน์ / เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด ครั้งที่ ๑/๒๕๖๐ ในประเด็นที่เกี่ยวข้องตามเป้าประสงค์ที่ ๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ
๑,๒,๖,๕	๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๐ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๐๐ น. ห้องประชุม ๑	คณะทำงานย่อยเป้าประสงค์ที่ ๑,๒,๖,๕ ได้มีการประชุมฯ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เพื่อทบทวนเป้าประสงค์/ตัวชี้วัด/แผนงานโครงการ ที่เกี่ยวข้องตามเป้าประสงค์และสรุปผลการทบทวน
๒,๓	๒๔ พฤษภาคม ๒๕๖๐ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๖.๓๐ น. ห้องประชุม ๑ กองแผนงาน	คณะทำงานย่อยเป้าประสงค์ที่ ๒ รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และคณะทำงานย่อยเป้าประสงค์ที่ ๓ คนขับขี่อย่างปลอดภัย ได้มีการประชุมฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๐ เพื่อทบทวนวิสัยทัศน์ / เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด ในประเด็นที่เกี่ยวข้องตามเป้าประสงค์ที่ได้รับมอบหมาย และสรุปประเด็นผลการทบทวนฯ

สรุปประเด็นสำหรับการพิจารณาทบทวนวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ พันธกิจ และตัวชี้วัด ตามแผนยุทธศาสตร์กรมฯ

	เดิม	ส่วนที่จะขอปรับ/เพิ่มเติมเพื่อให้มีความชัดเจนมากขึ้น						
ระยะเวลาแผน		แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔						
วิสัยทัศน์กรมฯ	“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย”	คงเดิม						
คำอธิบายวิสัยทัศน์กรมฯ	เพื่อใช้ในการประเมินความสำเร็จประกอบด้วย ๓ องค์ประกอบ คือ <u>องค์ประกอบที่ ๑ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ</u> จะพิจารณาจากระดับความสำเร็จของการมีมาตรฐานในการเดินทางและการขนส่งสินค้า (Standard for Transport) ที่กำหนดในยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ มี ๕ ข้อ ดังนี้ (๑) มาตรฐานระดับสากล (World Standard) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้ได้มาตรฐานสากล รวมถึง สถานีขนส่ง (๒) มาตรฐานความปลอดภัย (Safety) ได้แก่ จัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ รถเมล์ รถตู้โดยสารสาธารณะ และรถจักรยานยนต์ รวมถึงการนำเทคโนโลยีมาบังคับใช้เพื่อดูแลความปลอดภัยให้กับประชาชน เช่น GPS, CCTV (๓) มาตรฐานการให้บริการที่ดี (Service) เร่งสร้างมาตรฐานการให้บริการที่ดีกับประชาชนในระบบขนส่งสาธารณะให้มีความสะดวก (๔) มาตรฐานการประหยัดพลังงาน (Energy Saving) (๕) มาตรฐานความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม <u>องค์ประกอบที่ ๒ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย</u> จะประเมินโดยเทียบเคียงกับอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ที่กำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ ๕๐ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ตามประกาศรับรองเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก กำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน <u>องค์ประกอบที่ ๓ เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม</u> จะประเมินระดับความสำเร็จของการพัฒนาองค์กรเข้าสู่ generation 3.0	เห็นควรให้มีคำอธิบายวิสัยทัศน์กรมฯ ๓ องค์ประกอบเนื่องจากเป็นคำสำคัญ (Keywords) ที่ประกอบขึ้นเป็นวิสัยทัศน์ โดยเห็นควรปรับคำอธิบายทั้ง ๓ องค์ประกอบให้เหมาะสมกับบริบทในปัจจุบัน ดังนี้ <table><tr><td><u>องค์ประกอบที่ ๑ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ</u> จะพิจารณาประเมินผลลัพธ์จากการดำเนินงานในการควบคุม กำกับ ดูแล เพื่อยกระดับการพัฒนาการขนส่งการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ และการขนส่งสินค้าทางถนน ทั้งนี้ จะยึดนโยบายมาตรฐานในการเดินทางและการขนส่งสินค้า (Standard for Transport) ที่กระทรวงคมนาคมกำหนดด้วย</td><td>เห็นควรให้มีการพิจารณาเทียบเคียงเป้าหมายการจัดอันดับที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นแนวทางในการทราบบสถานะการพัฒนาเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน</td></tr><tr><td><u>องค์ประกอบที่ ๒ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย</u> จะประเมินจากผลลัพธ์ของการดำเนินงานในการควบคุม กำกับ ดูแลยกระดับการพัฒนารถให้มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาระดับคุณภาพการออกและต่อไปอนุญาตขับรถและผู้ขับรถ</td><td>เห็นควรให้มีการเทียบเคียงกับเป้าหมายด้านความปลอดภัยและความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมที่กำหนดในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒</td></tr><tr><td><u>องค์ประกอบที่ 3 เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม</u> จะประเมินระดับความสำเร็จของการพัฒนาองค์กรเข้าสู่ generation 4.0 โดยมุ่งเน้นความคิดสร้างสรรค์การพัฒนากระบวนการทำงานหรือการแก้ไขปัญหาในด้านการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนนโดยสามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่มีอยู่ในปัจจุบันได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ การกำหนดคำนิยามของ generation 1.0 - generation 4.0 เป็นนิยามที่กำหนดเป็นสากล</td><td>เห็นควรให้มีการเทียบเคียงเป้าหมายการจัดอันดับในส่วนที่เกี่ยวข้องที่กำหนดในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ ๑๒</td></tr></table>	<u>องค์ประกอบที่ ๑ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ</u> จะพิจารณาประเมินผลลัพธ์จากการดำเนินงานในการควบคุม กำกับ ดูแล เพื่อยกระดับการพัฒนาการขนส่งการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ และการขนส่งสินค้าทางถนน ทั้งนี้ จะยึดนโยบายมาตรฐานในการเดินทางและการขนส่งสินค้า (Standard for Transport) ที่กระทรวงคมนาคมกำหนดด้วย	เห็นควรให้มีการพิจารณาเทียบเคียงเป้าหมายการจัดอันดับที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นแนวทางในการทราบบสถานะการพัฒนาเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน	<u>องค์ประกอบที่ ๒ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย</u> จะประเมินจากผลลัพธ์ของการดำเนินงานในการควบคุม กำกับ ดูแลยกระดับการพัฒนารถให้มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาระดับคุณภาพการออกและต่อไปอนุญาตขับรถและผู้ขับรถ	เห็นควรให้มีการเทียบเคียงกับเป้าหมายด้านความปลอดภัยและความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมที่กำหนดในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒	<u>องค์ประกอบที่ 3 เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม</u> จะประเมินระดับความสำเร็จของการพัฒนาองค์กรเข้าสู่ generation 4.0 โดยมุ่งเน้นความคิดสร้างสรรค์การพัฒนากระบวนการทำงานหรือการแก้ไขปัญหาในด้านการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนนโดยสามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่มีอยู่ในปัจจุบันได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ การกำหนดคำนิยามของ generation 1.0 - generation 4.0 เป็นนิยามที่กำหนดเป็นสากล	เห็นควรให้มีการเทียบเคียงเป้าหมายการจัดอันดับในส่วนที่เกี่ยวข้องที่กำหนดในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ ๑๒
<u>องค์ประกอบที่ ๑ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ</u> จะพิจารณาประเมินผลลัพธ์จากการดำเนินงานในการควบคุม กำกับ ดูแล เพื่อยกระดับการพัฒนาการขนส่งการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ และการขนส่งสินค้าทางถนน ทั้งนี้ จะยึดนโยบายมาตรฐานในการเดินทางและการขนส่งสินค้า (Standard for Transport) ที่กระทรวงคมนาคมกำหนดด้วย	เห็นควรให้มีการพิจารณาเทียบเคียงเป้าหมายการจัดอันดับที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นแนวทางในการทราบบสถานะการพัฒนาเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน							
<u>องค์ประกอบที่ ๒ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย</u> จะประเมินจากผลลัพธ์ของการดำเนินงานในการควบคุม กำกับ ดูแลยกระดับการพัฒนารถให้มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาระดับคุณภาพการออกและต่อไปอนุญาตขับรถและผู้ขับรถ	เห็นควรให้มีการเทียบเคียงกับเป้าหมายด้านความปลอดภัยและความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมที่กำหนดในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒							
<u>องค์ประกอบที่ 3 เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม</u> จะประเมินระดับความสำเร็จของการพัฒนาองค์กรเข้าสู่ generation 4.0 โดยมุ่งเน้นความคิดสร้างสรรค์การพัฒนากระบวนการทำงานหรือการแก้ไขปัญหาในด้านการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนนโดยสามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่มีอยู่ในปัจจุบันได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ การกำหนดคำนิยามของ generation 1.0 - generation 4.0 เป็นนิยามที่กำหนดเป็นสากล	เห็นควรให้มีการเทียบเคียงเป้าหมายการจัดอันดับในส่วนที่เกี่ยวข้องที่กำหนดในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ ๑๒							

	ส่วนที่จะขอปรับ/เพิ่มเติมเพื่อให้มีความชัดเจนมากขึ้น	การเทียบเคียงเพื่อการพัฒนา (ดัชนี/ตัวชี้วัดแผนฉบับที่ ๑๒/ตัวชี้วัด คค. ที่เกี่ยวข้อง)	หน่วยงานรับผิดชอบ	
			หลัก	สนับสนุน
คำอธิบาย วิสัยทัศน์กรมฯ (ต่อ)	<u>องค์ประกอบที่ ๑ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ</u> จะพิจารณาประเมินผลลัพธ์จากการดำเนินงานในการควบคุม กำกับ ดูแล เพื่อยกระดับการพัฒนาการขนส่งการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ และการขนส่งสินค้าทางถนน ทั้งนี้ จะยึดนโยบายมาตรฐานในการเดินทาง และการขนส่งสินค้า (Standard for Transport) ที่กระทรวงคมนาคม กำหนดในยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของ ไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ มี ๕ ข้อ ดังนี้ (๑) มาตรฐานระดับสากล (World Standard) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้ได้มาตรฐานสากล รวมถึง สถานีขนส่ง (๒) มาตรฐานความปลอดภัย (Safety) ได้แก่ จัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ รถเมล์ รถตู้โดยสารสาธารณะ และรถจักรยานยนต์ รวมถึงการนำเทคโนโลยีมาบังคับใช้เพื่อดูแลความปลอดภัยให้กับประชาชน เช่น GPS, CCTV (๓) มาตรฐานการให้บริการที่ดี (Service) เร่งสร้างมาตรฐานการให้บริการที่ดีกับประชาชนในระบบขนส่งสาธารณะให้มีความสะดวก (๔) มาตรฐานการประหยัดพลังงาน (Energy Saving) (๕) มาตรฐานความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	<u>ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ</u> * คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนโดยรวม ในดัชนีความสามารถในการแข่งขันของประเทศ * ความสามารถในการแข่งขันด้านท่องเที่ยว (Tourism Competitive Index) * สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทาง (ภายในเมือง และระหว่างเมือง) (ตัวชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์ คค.) * สัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง (ตัวชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์ คค.)	สนส., กอส., สนภ., กตส.	สนว., สนก., ศทส., ศปร., สขพ.๑-๕, สขจ.ทุกจังหวัด
		<u>ด้านการขนส่งด้วยรถบรรทุก</u> * คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนโดยรวม ในดัชนีความสามารถในการแข่งขันของประเทศ * อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์และประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Logistics Performance Index) * สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์	สนค., สนภ.	สนว., สนก., กตส., กผง., ศปร., สขพ.๑-๕, สขจ.ทุกจังหวัด
	<u>องค์ประกอบที่ ๒ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย</u> จะประเมินจากผลลัพธ์ของการดำเนินงานในการควบคุม กำกับ ดูแลยกระดับการพัฒนารถให้มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและการพัฒนายกระดับคุณภาพการออกและต่อใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ	<u>ด้านความปลอดภัย</u> * อัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน	สนภ., สนว., ศปร.	กตส., สขพ.๑-๕, สขจ.ทุกจังหวัด
		<u>ด้านเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม</u> * การปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง	สนว.	กตส., สขพ.๑-๕, สขจ.ทุกจังหวัด
	<u>องค์ประกอบที่ 3 เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม</u> จะประเมินระดับความสำเร็จของการพัฒนาองค์กรเข้าสู่ generation 4.0 โดยมุ่งเน้นความคิดสร้างสรรค์การพัฒนากระบวนการทำงานหรือการแก้ไขปัญหาในด้านการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนนโดยสามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่มีอยู่ในปัจจุบันได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ การกำหนดค่านิยามของ generation 1.0 - generation 4.0 เป็นนิยามที่กำหนดเป็นสากล	* อันดับประสิทธิภาพภาครัฐ * อันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ	ศทส., กพร., กทท., สนก., ทุกหน่วยงาน	

	เดิม					ส่วนที่จะขอปรับ/เพิ่มเติมเพื่อให้มีความชัดเจนมากขึ้น							
เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					หมายเหตุ/หน่วยงานที่รับผิดชอบ
		๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓		๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	
๑.๑ ด้านการขนส่ง คนโดยสารด้วยรถ สาธารณะ (ต่อ)							๕) ร้อยละ ความสำเร็จของ การพัฒนา เส้นทางเชื่อมต่อ ท่าอากาศยานฯ	สำรวจ ข้อมูลและ จัดทำแผน	วัด ความสำเร็จ ตามแผน				● เป็นนโยบาย คค.ให้ มีการเชื่อมต่อการ เดินทางในทุกท่า อากาศยานภูมิภาค ● สนส., สขจ.ที่มีท่า อากาศยานตั้งอยู่
							๖) ร้อยละของ พนักงานขับรถ และรถที่ไม่มี ความพร้อมตาม มาตรการสแกน รถโดยสาร	รถ ๒.๑๖% พขร. ๐.๐๙%	รถ ๒% พขร. ๐.๐๕%	รถ ๒% พขร. ๐.๐๕%	รถ ๑.๕% พขร. ๐.๐๒%	รถ ๑.๕% พขร. ๐.๐๒%	● เปรียบเทียบกับปี ฐาน (ปี ๒๕๖๐) ● พิจารณาต่อ ยอดจากการใช้ ประโยชน์ข้อมูล GPS ● สนส., สขพ.๑-๕, สขจ.ทุกจังหวัด
							๗) ร้อยละของ จำนวนสถานี ขนส่งผู้โดยสารที่ มีการรองรับการ ใช้งานของผู้ พิการและ ผู้สูงอายุ	สำรวจ และ จัดเก็บ ข้อมูล สด. เพื่อ จัดทำแผน	วัดความสำเร็จตามแผน				● ตัวชี้วัดของ คค. ที่มี นโยบายให้มีออกแบบ โครงสร้างพื้น ฐานรองรับคนทุกกลุ่ม (Universal Design) ● สนส., สขจ.ที่มี สด. ที่รับผิดชอบ
							๘) ร้อยละ ความสำเร็จของ การแก้ไขเรื่อง ร้องเรียน เกี่ยวกับรถ โดยสาร สาธารณะ	๘๕%	๘๕%	๘๕%	๘๕%	๘๕%	กตส., สขจ.ทุกจังหวัด

		เดิม					ส่วนที่จะขอปรับ/เพิ่มเติมเพื่อให้มีความชัดเจนมากขึ้น							
เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					หมายเหตุ/หน่วยงานรับผิดชอบ	
		๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓		๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
๑. การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ														
๑.๒ ด้านการขนส่งด้วยรถบรรทุก	๑) สัดส่วนปริมาณการบรรทุกทางถนนต่อการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ton-km of travel)	ตัวชี้วัดที่ ๑) - ๒) เป็นตัวชี้วัดที่ริเริ่มให้มีการจัดเก็บในแผนยุทธศาสตร์กรมฯ ฉบับนี้ เพื่อประเมินประสิทธิภาพของการขนส่งสินค้าที่มีคุณภาพให้ครอบคลุมมิติคุณภาพพื้นฐาน ดังนั้น ในปีที่ ๑ และปีที่ ๒ จะเป็นการประเมินความสำเร็จของการดำเนินงานในแต่ละปี แล้วจึงประเมินผลสำเร็จของเป้าประสงค์ในปีที่ ๓ และปีที่ ๕					ตัวชี้วัด ๑) และ ๒) ขอปรับเป็น ๑) สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนน (บาท/ตัน/กม.)	อยู่ระหว่างการศึกษาจัดทำเป็นโปรแกรมให้ทุก จ. กรอกข้อมูล	เป็นตัวชี้วัดแบบ monitoring เพื่อติดตามสถานการณ์					สนค., สขจ.ทุกจังหวัด
							๒) สัดส่วนค่าขนส่งสินค้าทางถนนเทียบกับค่าขนส่งโดยรูปแบบอื่นคิดเป็นสัดส่วน GDP	๒) ตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในส่วนที่กรมฯ รับผิดชอบ						
	๓) ตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในส่วนที่กรมฯ รับผิดชอบ	ในปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐ จัดให้มีระบบการจัดเก็บข้อมูลรถบรรทุกเข้า-ออกในสถานีขนส่งสินค้า ๓ แห่ง	ลดลงร้อยละ ๕ จากปี ๒๕๖๐	ลดลงร้อยละ ๑๐ จากปี ๒๕๖๐	ลดลงร้อยละ ๑๕ จากปี ๒๕๖๐	- สัดส่วนของรถบรรทุกสินค้าไม่เต็มคันที่ลดลงจากการใช้สถานีขนส่งสินค้า	ริเริ่มจัดทำระบบข้อมูล สค. ๓ แห่ง	จัดทำระบบข้อมูล สค. ๓ แห่ง	ลดลงร้อยละ ๕ จากปีฐาน	ลดลงร้อยละ ๑๐ จากปีฐาน	ลดลงร้อยละ ๑๕ จากปีฐาน	● ปี ๒๕๖๑ เป็นปีฐาน ● สนค.		
	- สัดส่วนของรถบรรทุกสินค้าไม่เต็มคันที่ลดลงจากการใช้สถานีขนส่งสินค้า					๓) จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น	๗%	๙%	๑๑%	๑๓%	๑๕%	● เป็นค่าเป้าหมาย ผบก.ขนาดกลาง โดยเทียบกับปีที่ผ่านมา ● สนค., สขจ.ทุกจังหวัด		
						๔) จำนวนอุบัติเหตุจากรถบรรทุกลดลง	ศึกษาและรวบรวมข้อมูล	วิเคราะห์ข้อมูล	กำหนดมาตรการเพื่อลดอุบัติเหตุจากรถบรรทุกและติดตามผล			● เป็นตัวชี้วัดริเริ่มเพื่อหาแนวทางในลดอุบัติเหตุจากรถบรรทุก ● พิจารณาต่อ ยอดจากข้อมูล GPS ● สนภ.,ศปร., สนค.		

	เดิม					ส่วนที่จะขอปรับ/เพิ่มเติมเพื่อให้มีความชัดเจนมากขึ้น							
เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					หมายเหตุ/หน่วยงานที่รับผิดชอบ
		๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓		๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	
๒. รลดลดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๑) จำนวนอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นหน่วย จำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑๐๐ ล้านคัน-กิโลเมตร	เป็นตัวชี้วัดที่ดีที่สุดในการวัดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้น โดยเปรียบเทียบกับปริมาณการใช้งานซึ่งจะต้องริเริ่มให้มีการจัดเก็บ					๑) จำนวนอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นหน่วย จำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑๐๐ ล้านคัน-กิโลเมตร	เห็นควรคงตัวชี้วัดที่ ๑) เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดที่ดีที่สุดในการวัดจำนวนอุบัติเหตุ สำหรับตัวชี้วัดที่ ๒) ได้ปรับเป็นตัวชี้วัดเทียบเคียงเพื่อการพัฒนา โดยการจัดเก็บตัวชี้วัดที่ ๑ กรมมีแนวทางในการจัดเก็บข้อมูลปริมาณการเดินทางในส่วนของการเก็บเลขไมล์จากรถที่ตรวจ ตรอ. และข้อมูลการเดินทางจากรถที่ติด GPS แล้ว					ศปร., สนว., สนภ.
	๒) จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	เป็นตัวชี้วัดที่เก็บจากฐานข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.)					๒) จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง	สำนักวิศวกรรมยานยนต์ควรหาแนวทางในการศึกษาข้อมูลเพื่อวัดผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินงานโครงการยกระดับมาตรฐานวิศวกรรมยานยนต์สู่สากล					สนว.
	๓) จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง	สำนักวิศวกรรมยานยนต์จะมีการศึกษาข้อมูลและจัดเก็บเพื่อนำข้อมูลไปวิเคราะห์และเปรียบเทียบเพื่อกำหนดค่าเป้าหมายในปีต่อไป					๓) ระดับความสำเร็จในการดำเนินโครงการมั่นใจทั่วไทยรถใช้ GPS	วัดผลสำเร็จของการติดตั้ง GPS ของรถประเภทต่าง ๆ ที่กำหนดใน timeline					สนว., ศปร., สขพ.๑-๕, สขจ. ทุกจังหวัด
	๔) ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนนลดลง	สำนักวิศวกรรมยานยนต์จะมีการศึกษาข้อมูลและจัดเก็บเพื่อนำข้อมูลไปวิเคราะห์และเปรียบเทียบเพื่อกำหนดค่าเป้าหมายในปีต่อไป					๔) ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนนลดลง	สนว. ได้ริเริ่มให้มีการจดเลขไมล์สำหรับรถที่ตรวจสภาพกับ ตรอ. โดยข้อมูลดังกล่าวจะจัดส่งให้ สนข. เพื่อนำไปคำนวณค่า CO ₂ ต่อไป และจะได้นำข้อมูลที่ได้จาก GPS ไปพัฒนาต่อยอดเพื่อคำนวณปริมาณการเดินทางของรถที่ได้ติดตั้ง GPS แล้วต่อไป					สนว.
	๕) ปริมาณมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนนลดลง	จัดทำระบบการจัดเก็บข้อมูล	จัดเก็บข้อมูลพื้นฐาน	๐.๑%	๐.๑%	๐.๑%	๕) ปริมาณมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนนลดลง	สนว. ควรจัดเก็บข้อมูลปริมาณมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งจากระบบตรวจสภาพรถเพื่อติดตามสถานการณ์การปล่อยมลพิษจากรถ					สนว.

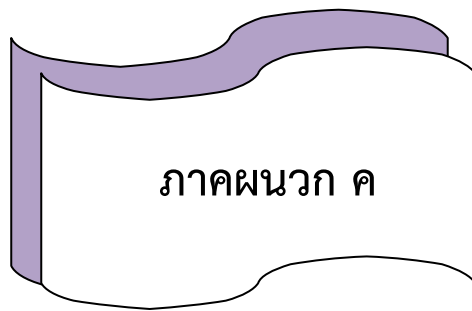
เป้าประสงค์	เดิม						ส่วนที่จะขอปรับ/เพิ่มเติมเพื่อให้มีความชัดเจนมากขึ้น						
	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					หมายเหตุ/หน่วยงานที่รับผิดชอบ
		๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓		๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	
๓. คนขับช้อย่างปลอดภัย	๑) จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ลดลง หมายเหตุ ข้อมูลจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากสตช. โดยลดลงจากปีฐาน (ปี ๒๕๕๖)	๑%	๒%	๓%	๔%	๕%	๑) จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ลดลง	เป็นตัวชี้วัดที่ใช้ในการติดตามสถานการณ์เพื่อพิจารณาแนวทาง/มาตรการ/โครงการในการลดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่					สนภ.
							๒) ระดับความสำเร็จของการนำข้อมูลจาก GPS มาใช้ในการศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และพัฒนาแนวทางในการลดพฤติกรรมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ	วัดผลสำเร็จของการพัฒนาที่จะมีการนำข้อมูล GPS มาใช้ในแต่ละปี					สนภ., ศบร.
							๓) ระดับความสำเร็จโครงการ Sure Driving Smart Driver และการนำไปสู่การปฏิบัติ	วัดผลสำเร็จของการดำเนินโครงการตามแผนที่กำหนดในแต่ละปี และติดตามผลการนำโครงการไปสู่การปฏิบัติ					สนภ., สขพ.๑-๕, สขจ.ทุกจังหวัด

	เดิม						ส่วนที่จะขอปรับ/เพิ่มเติมเพื่อให้มีความชัดเจนมากขึ้น							
เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					หมายเหตุ/หน่วยงานรับผิดชอบ	
		๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓		๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
๔. การให้บริการที่เป็นเลิศ	๑) ระดับความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรมทั่วทั้งองค์กร	กรมฯ จะวัดความสำเร็จของเป้าประสงค์นี้ที่สะท้อน Position Innovation และ Paradigm Innovation ในปีที่ ๓ และปีที่ ๕ (มิใช่วัดชิ้นงานของนวัตกรรมที่ได้รับรางวัล)					๑) ระดับความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรมทั่วทั้งองค์กร	กรมฯ จะวัดความสำเร็จของเป้าประสงค์นี้ที่สะท้อน Position Innovation และ Paradigm Innovation ในปีที่ ๓ ปีที่ ๕ และปีที่ ๖ โดยพิจารณาจากการขับเคลื่อนแผน DE ของกรมด้วย					ทุกหน่วยงานร่วมกันรับผิดชอบ	
							๒) ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผน Digital Economy ของกรมฯ	จัดทำแผนแล้วเสร็จ	วัดความสำเร็จของการดำเนินการตามแผน DE ของกรมฯ				ศทส.เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก และทุกหน่วยงานเป็นหน่วยงานร่วมรับผิดชอบดำเนินการ	
	๒) ร้อยละความพึงพอใจ	แผน	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	๓) ร้อยละความพึงพอใจ	ไม่น้อยกว่า ๘๕%	ไม่น้อยกว่า ๘๕%	ไม่น้อยกว่า ๘๕%	ไม่น้อยกว่า ๘๕%	ไม่น้อยกว่า ๘๕%	●ปรับเกณฑ์คะแนนตามมาตรฐาน ก.พ.ร. ● สขพ. ๑-๕, สขจ.ทุกจังหวัด และทุกหน่วยงาน ร่วมรับผิดชอบ
		ผล	๙๕.๐๑%											
	๓) ร้อยละความไม่พึงพอใจ	ไม่เกิน ๒๐%	ไม่เกิน ๒๐%	ไม่เกิน ๒๐%	ไม่เกิน ๒๐%	ไม่เกิน ๒๐%	๔) ร้อยละความไม่พึงพอใจ	ศึกษาข้อมูลและเตรียมความพร้อมในการจัดเก็บข้อมูลความไม่พึงพอใจ	สำรวจข้อมูลความไม่พึงพอใจในงานบริการเพื่อจัดทำฐานข้อมูล	นำผลการสำรวจความไม่พึงพอใจมาพัฒนาการให้บริการโดยผลสำรวจความไม่พอใจรอบต่อไปจะมีค่าลดลง				สขพ. ๑-๕, สขจ.ทุกจังหวัด และทุกหน่วยงาน ร่วมรับผิดชอบ

	เดิม						ส่วนที่จะขอปรับ/เพิ่มเติมเพื่อให้มีความชัดเจนมากขึ้น							
เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด		ค่าเป้าหมาย					ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					หมายเหตุ/หน่วยงานรับผิดชอบ
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓		๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	
๔. การให้บริการที่เป็นเลิศ	๑) ระดับความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรมทั่วทั้งองค์กร		กรมฯ จะวัดความสำเร็จของเป้าประสงค์นี้ที่สะท้อน Position Innovation และ Paradigm Innovation ในปีที่ ๓ และปีที่ ๕ (มิใช่วัดชิ้นงานของนวัตกรรมที่ได้รับรางวัล)					๑) ระดับความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรมทั่วทั้งองค์กร	เตรียมการสำรวจความพึงพอใจก่อนนำไปสู่การสร้างนวัตกรรมเพื่อประเมินคุณภาพนวัตกรรมปี ๒๕๖๑	มีนวัตกรรมการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนอย่างน้อยปีละ ๑ เรื่อง และสามารถแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้/ความพึงพอใจของประชาชนเพิ่มขึ้น				● หน่วยงานต้องดำเนินการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนก่อนพัฒนานวัตกรรมทุกปี เพื่อนำไปสู่การสร้างและประเมินคุณภาพของนวัตกรรมปีถัดไป ● กำหนดการพัฒนานวัตกรรมในแต่ละปีและหน่วยงานรับผิดชอบ
	๒) ร้อยละความพึงพอใจ	แผน	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	๒) ร้อยละความพึงพอใจ	ไม่น้อยกว่า ๘๕%	ไม่น้อยกว่า ๘๕%	ไม่น้อยกว่า ๘๕%	ไม่น้อยกว่า ๘๕%	ไม่น้อยกว่า ๘๕%	● ปรับเกณฑ์คะแนนตามมาตรฐาน ก.พ.ร. ● สขพ. ๑-๕, สขจ.ทุกจังหวัด และทุกหน่วยงาน ร่วมรับผิดชอบ
		ผล	๙๕.๐๑%											
	๓) ร้อยละความไม่พึงพอใจ		ไม่เกิน ๒๐%	ไม่เกิน ๒๐%	ไม่เกิน ๒๐%	ไม่เกิน ๒๐%	ไม่เกิน ๒๐%	๓) ร้อยละความไม่พึงพอใจ	ศึกษาข้อมูลและเตรียมความพร้อมในการจัดเก็บข้อมูลความไม่พึงพอใจ	สำรวจข้อมูลความไม่พึงพอใจในงานบริการเพื่อจัดทำฐานข้อมูล	นำผลการสำรวจความไม่พึงพอใจมาพัฒนาการให้บริการโดยผลสำรวจความไม่พอใจรอบต่อไปจะมีค่าลดลง			สขพ. ๑-๕, สขจ.ทุกจังหวัด และทุกหน่วยงาน ร่วมรับผิดชอบ

	เดิม						ส่วนที่จะขอปรับ/เพิ่มเติมเพื่อให้มีความชัดเจนมากขึ้น								
เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด		ค่าเป้าหมาย					ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					หมายเหตุ/หน่วยงานรับผิดชอบ	
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓		๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔		
๕. เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี	๑) ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร (วัดบุคลากรขององค์กร ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม)	แผน	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	๑) ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร (วัดบุคลากรขององค์กร ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม)	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ทุกหน่วยงานร่วมกันรับผิดชอบโดย กจท. รับผิดชอบการสำรวจในส่วนของบุคลากรภายในองค์กร และ กผง. รับผิดชอบสำรวจผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม	
								๒) ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-function)	ศึกษาและเตรียมการจัดทำแผนแม่บท HRM ระยะที่ ๑	จัดทำแผนแม่บท HRM ระยะที่ ๒	วัดความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนแม่บท HRM			● เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในปัจจุบันมีความรวดเร็วมาก จึงควรมีการเตรียมความพร้อมบุคลากรให้มีความสมรรถนะที่จะทำงานได้อย่างหลากหลายและการรักษาองค์ความรู้ภายในองค์กรให้หมุนเวียนส่งต่อได้อย่างเป็นระบบ ● กจท. และทุกหน่วยงาน	
								๓) ระดับความสำเร็จของการเตรียมความพร้อมในการรวมกฎหมายขนส่งและกฎหมายรถยนต์เป็นฉบับเดียว	จัดประชุมเตรียมการในส่วนของการแก้ไขกฎระเบียบที่มาจากกฎหมาย	จัดทำแผนในการแก้ไขระเบียบภายใน ๑ ปี หากพบใหม่มีผลใช้บังคับ	วัดความสำเร็จของการดำเนินการตามแผน				● กรมได้นำเสนอให้มีการรวมกฎหมายให้มีความเหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ● สนท., คณะกรรมการและคณะทำงาน ๘ คณะ

	เดิม	ส่วนที่จะขอปรับ/เพิ่มเติมเพื่อให้มีความชัดเจนมากขึ้น
พันธกิจ	๑) พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้ ๒) พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ๓) พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ ๔) เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล	คงเดิม
แผนปฏิบัติการ	- แผนปฏิบัติการ ๕ ปี รองรับแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ - แผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๕๙ ต่อเนื่องปี ๒๕๖๐ ตามโครงการเร่งด่วน - แผนปฏิบัติการ ๕ ปี รองรับแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ - ภารกิจหลักเพื่อรองรับแผนยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙)	- แผนปฏิบัติการ ๕ ปี รองรับยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔ (ให้รวมแผนงาน/โครงการเร่งด่วน โครงการรองรับแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ และภารกิจเพื่อรองรับแผนยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙)



- คำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด แผนยุทธศาสตร์กรรมการขนส่งทางบก และคณะทำงานย่อย ๖ คณะ



คำสั่งกรรมการขนส่งทางบก

ที่ ๒๔/๒๕๖๐

เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด แผนยุทธศาสตร์กรรมการขนส่งทางบก

ตามที่กรรมการขนส่งทางบกได้จัดทำและประกาศใช้แผนยุทธศาสตร์กรรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๓ ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๘ เพื่อขับเคลื่อนกรรมการขนส่งทางบกในทิศทางใหม่อีก ๕ ปี ต่อมาคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) มีข้อสังเกตเสนอต่อที่ประชุม สนช. พิจารณาให้กระทรวงและหน่วยงานต่าง ๆ จะต้องมีการพิจารณาทบทวนการกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมายและตัวชี้วัดการให้บริการของกระทรวงและหน่วยงาน รวมทั้งแผนงานบูรณาการ ให้สะท้อนถึงความสำเร็จของงานและเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) และนโยบายรัฐบาล เพื่อให้บรรลุผลสัมฤทธิ์ที่มีประโยชน์ต่อประชาชน และประเทศชาติอย่างแท้จริง นั้น

เพื่อให้การดำเนินการดังกล่าวเป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล บังเกิดผลดีต่อการบริหารราชการของกรรมการขนส่งทางบก จึงแต่งตั้งคณะทำงานทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด แผนยุทธศาสตร์กรรมการขนส่งขึ้น โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

องค์ประกอบ

- | | |
|--|-------------------|
| ๑. รองอธิบดีกรรมการขนส่งทางบก ฝ่ายปฏิบัติการ | ที่ปรึกษา |
| ๒. รองอธิบดีกรรมการขนส่งทางบก ฝ่ายบริหาร | ที่ปรึกษา |
| ๓. รองอธิบดีกรรมการขนส่งทางบก ฝ่ายวิชาการ | ประธานคณะทำงาน |
| ๔. หัวหน้าผู้ตรวจราชการกรม | รองประธานคณะทำงาน |
| ๕. ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งผู้โดยสาร | คณะทำงาน |
| ๖. ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งสินค้า | คณะทำงาน |
| ๗. ผู้อำนวยการสำนักวิศวกรรมยานยนต์ | คณะทำงาน |
| ๘. ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก | คณะทำงาน |
| ๙. ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ | คณะทำงาน |
| ๑๐. ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑ | คณะทำงาน |
| ๑๑. ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ | คณะทำงาน |
| ๑๒. ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๓ | คณะทำงาน |
| ๑๓. ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๔ | คณะทำงาน |
| ๑๔. ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕ | คณะทำงาน |
| ๑๕. ผู้อำนวยการสำนักบริหารการคลังและรายได้ | คณะทำงาน |
| ๑๖. ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย | คณะทำงาน |
| ๑๗. ผู้อำนวยการกองตรวจการขนส่งทางบก | คณะทำงาน |
| ๑๘. ผู้อำนวยการกองการเจ้าหน้าที่ | คณะทำงาน |
| ๑๙. เลขาธิการกรม | คณะทำงาน |

๒๐. ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ	คณะทำงาน
๒๑. ผู้อำนวยการกลุ่มตรวจสอบภายใน	คณะทำงาน
๒๒. ผู้อำนวยการกลุ่มพัฒนาระบบบริหาร	คณะทำงาน
๒๓. ขนส่งจังหวัดชลบุรี	คณะทำงาน
๒๔. ขนส่งจังหวัดนครปฐม	คณะทำงาน
๒๕. ขนส่งจังหวัดปทุมธานี	คณะทำงาน
๒๖. ขนส่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยา	คณะทำงาน
๒๗. ขนส่งจังหวัดสมุทรปราการ	คณะทำงาน
๒๘. ผู้อำนวยการกองแผนงาน	คณะทำงาน
๒๙. หัวหน้ากลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์ กองแผนงาน	คณะทำงานและเลขานุการ
๓๐. นางนงนุช พงศ์ธำมัน นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ
๓๑. นางสาวมาลี สาระอาภรณ์ นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ
๓๒. นางสาวอรุณี ศรีเทพย์ นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ
๓๓. นายธนาเดช อสีพงษ์ นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

๑. พิจารณากำหนดแนวทางในการทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ และตัวชี้วัด เพื่อให้รองรับและเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) นโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๔) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ และข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๒. พิจารณาทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ และตัวชี้วัด ตามแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ ให้ความทันสมัย และขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติในระยะ ๕ ปี ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) และยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมในระยะ ๕ ปี ตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ อันเป็นพื้นฐานสู่ยุทธศาสตร์ชาติและยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมระยะ ๒๐ ปี รวมถึงให้เป็นไปตามข้อสั่งเกิดของคณะกรรมการธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ สภานิติบัญญัติแห่งชาติด้วย

๓. แต่งตั้งคณะทำงานย่อยเพื่อรวบรวมข้อมูล ศึกษาและวิเคราะห์ในส่วนที่เกี่ยวข้อง หรือดำเนินการอื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๑๓ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๐



(นายสนธิ พรหมวงษ์)

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก



คำสั่งคณะกรรมการทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด

แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก

ที่ ๑/๒๕๖๐

เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานย่อย ๖ คณะ ตามเป้าประสงค์แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก

ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก ครั้งที่ ๑/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบแนวทางการกำหนดตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย โดยให้มีคณะทำงานย่อยเพื่อพิจารณากำหนดตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย จำนวน ๖ คณะตามเป้าประสงค์ในแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ ตามที่คณะทำงานฯ ได้พิจารณาความเหมาะสมของหน่วยงานหลักและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว นั้น

เพื่อให้การดำเนินการดังกล่าวเป็นไปด้วยความเรียบร้อย จึงเห็นควรแต่งตั้งคณะทำงานย่อย ทั้ง ๖ คณะขึ้น โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. คณะทำงานย่อยทบทวนเป้าประสงค์การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ประกอบด้วย

- | | |
|--|---------------------------------|
| ๑.๑ ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งผู้โดยสาร | หัวหน้าคณะทำงานย่อย |
| ๑.๒ ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการขนส่งผู้โดยสาร | คณะทำงานย่อย |
| ๑.๓ ผู้แทนกองบริหารรถโดยสารประจำทางพื้นที่กรุงเทพมหานคร คณะทำงานย่อย | |
| ๑.๔ ผู้แทนสำนักวิศวกรรมยานยนต์ | คณะทำงานย่อย |
| ๑.๕ ผู้แทนสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก | คณะทำงานย่อย |
| ๑.๖ ผู้แทนกองตรวจการขนส่งทางบก | คณะทำงานย่อย |
| ๑.๗ ผู้แทนศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS กรมการขนส่งทางบก | คณะทำงานย่อย |
| ๑.๘ หัวหน้ากลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์ กองแผนงาน | คณะทำงานย่อยและเลขานุการ |
| ๑.๙ นายธนาเดช อสีพงษ์ นักวิชาการขนส่งชำนาญการ กองแผนงาน | คณะทำงานย่อยและผู้ช่วยเลขานุการ |

โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑) รวบรวมข้อมูลสำหรับการทบทวนเป้าประสงค์การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะในระดับนโยบายตั้งแต่ระดับชาติและระดับกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ข้อเสนอของนายกรัฐมนตรี มติคณะรัฐมนตรี ผลการศึกษา แผนงาน/โครงการ และผลการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง

๒) พิจารณาความเหมาะสมของตัวชี้วัดเป้าประสงค์ดังกล่าวและการกำหนดค่าเป้าหมายที่เหมาะสมทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

๒. คณะทำงานย่อยทบทวนเป้าประสงค์การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพด้านการขนส่งสินค้าด้วย
รถบรรทุก ประกอบด้วย

๒.๑	ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งสินค้า	หัวหน้าคณะทำงานย่อย
๒.๒	ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการขนส่งสินค้า	คณะทำงานย่อย
๒.๓	ผู้แทนสำนักวิศวกรรมยานยนต์	คณะทำงานย่อย
๒.๔	ผู้แทนสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก	คณะทำงานย่อย
๒.๕	ผู้แทนกองตรวจการขนส่งทางบก	คณะทำงานย่อย
๒.๖	ผู้แทนสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕	คณะทำงานย่อย
๒.๗	ผู้แทนศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS กรมการขนส่งทางบก	คณะทำงานย่อย
๒.๘	หัวหน้ากลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์ กองแผนงาน	คณะทำงานย่อยและเลขานุการ
๒.๙	นางนงนุช พงศ์ธามัน นักวิชาการขนส่งชำนาญการ กองแผนงาน	คณะทำงานย่อยและผู้ช่วยเลขานุการ

โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑) รวบรวมข้อมูลสำหรับการทบทวนเป้าประสงค์การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพด้านการขนส่ง
สินค้าด้วยรถบรรทุกในระดับนโยบายตั้งแต่ระดับชาติและระดับกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ข้อเสนอของ
นายกรัฐมนตรี มติคณะรัฐมนตรี ผลการศึกษา แผนงาน/โครงการ และผลการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง

๒) พิจารณาความเหมาะสมของตัวชี้วัดเป้าประสงค์ดังกล่าวและการกำหนดค่าเป้าหมายที่
เหมาะสมทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

๓. คณะทำงานย่อยทบทวนเป้าประสงค์รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย

๓.๑	ผู้อำนวยการสำนักวิศวกรรมยานยนต์	หัวหน้าคณะทำงานย่อย
๓.๒	ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านวิศวกรรมยานยนต์	คณะทำงานย่อย
๓.๓	ผู้แทนสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก	คณะทำงานย่อย
๓.๔	ผู้แทนสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ	คณะทำงานย่อย
๓.๕	ผู้แทนสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕	คณะทำงานย่อย
๓.๖	หัวหน้ากลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์ กองแผนงาน	คณะทำงานย่อยและเลขานุการ
๓.๗	นางสาวอรุณี ศรีเทพย์ นักวิชาการขนส่งชำนาญการ กองแผนงาน	คณะทำงานย่อยและผู้ช่วยเลขานุการ

โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑) รวบรวมข้อมูลสำหรับการทบทวนเป้าประสงค์รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในระดับ
นโยบายตั้งแต่ระดับชาติและระดับกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ข้อเสนอของนายกรัฐมนตรี มติคณะรัฐมนตรี ผล
การศึกษา แผนงาน/โครงการ และผลการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง

๒) พิจารณาความเหมาะสมของตัวชี้วัดเป้าประสงค์ดังกล่าวและการกำหนดค่าเป้าหมายที่
เหมาะสมทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

๔. คณะทำงานย่อยทบทวนเป้าประสงค์คนขับขี่อย่างปลอดภัย ประกอบด้วย

๔.๑	ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก	หัวหน้าคณะทำงานย่อย
๔.๒	ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านความปลอดภัย	คณะทำงานย่อย
๔.๓	ผู้แทนสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕	คณะทำงานย่อย
๔.๔	ผู้แทนสำนักกฎหมาย	คณะทำงานย่อย
๔.๕	หัวหน้ากลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์ กองแผนงาน	คณะทำงานย่อยและเลขานุการ
๔.๖	นางสาวอรุณี ศรีเทพย์ นักวิชาการขนส่งชำนาญการ กองแผนงาน	คณะทำงานย่อยและผู้ช่วยเลขานุการ

โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑) รวบรวมข้อมูลสำหรับการทบทวนเป้าประสงค์คนขับขี่ปลอดภัยในระดับนโยบายตั้งแต่ระดับชาติและระดับกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ข้อเสนอของนายกรัฐมนตรี มติคณะรัฐมนตรี ผลการศึกษา แผนงาน/โครงการ และผลการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง

๒) พิจารณาความเหมาะสมของตัวชี้วัดเป้าประสงค์ดังกล่าวและการกำหนดค่าเป้าหมายที่เหมาะสมทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

๕. คณะทำงานย่อยทบทวนเป้าประสงค์การให้บริการที่เป็นเลิศ ประกอบด้วย

๕.๑	ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕	หัวหน้าคณะทำงานย่อย
๕.๒	ผู้อำนวยการกลุ่มพัฒนาระบบบริหารหรือผู้แทน	คณะทำงานย่อย
๕.๓	ผู้แทนสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑	คณะทำงานย่อย
๕.๔	ผู้แทนสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒	คณะทำงานย่อย
๕.๕	ผู้แทนสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๓	คณะทำงานย่อย
๕.๖	ผู้แทนสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๔	คณะทำงานย่อย
๕.๗	ผู้แทนสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ	คณะทำงานย่อย
๕.๘	ผู้แทนกองการเจ้าหน้าที่	คณะทำงานย่อย
๕.๙	ผู้แทนศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ	คณะทำงานย่อย
๕.๑๐	หัวหน้ากลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์ กองแผนงาน	คณะทำงานย่อยและเลขานุการ
๕.๑๑	นางสาวมาลี สารธารณ์ นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	คณะทำงานย่อยและผู้ช่วยเลขานุการ

โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑) รวบรวมข้อมูลสำหรับการทบทวนเป้าประสงค์การให้บริการที่เป็นเลิศในระดับนโยบายตั้งแต่ระดับชาติและระดับกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ข้อเสนอของนายกรัฐมนตรี มติคณะรัฐมนตรี ผลการศึกษา แผนงาน/โครงการ และผลการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง

๒) พิจารณาความเหมาะสมของตัวชี้วัดเป้าประสงค์ดังกล่าวและการกำหนดค่าเป้าหมายที่เหมาะสมทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

๖. คณะทำงานย่อยทบทวนเป้าประสงค์การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี ประกอบด้วย

๖.๑	ผู้อำนวยการกองการเจ้าหน้าที่	หัวหน้าคณะทำงานย่อย
๖.๒	ผู้อำนวยการกลุ่มพัฒนาระบบบริหารหรือผู้แทน	คณะทำงานย่อย
๖.๓	ผู้แทนสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕	คณะทำงานย่อย
๖.๔	ผู้แทนสำนักบริหารการคลังและรายได้	คณะทำงานย่อย
๖.๕	ผู้แทนศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ	คณะทำงานย่อย
๖.๖	ผู้แทนสำนักกฎหมาย	คณะทำงานย่อย
๖.๗	หัวหน้ากลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์ กองแผนงาน	คณะทำงานย่อยและเลขานุการ
๖.๘	นางสาวมาลี สาระอาภรณ์ นักวิชาการขนส่งชำนาญการ กองแผนงาน	คณะทำงานย่อยและผู้ช่วยเลขานุการ

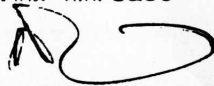
โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑) รวบรวมข้อมูลสำหรับการทบทวนเป้าประสงค์การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดีในระดับนโยบายตั้งแต่ระดับชาติและระดับกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ข้อเสนอของนายกรัฐมนตรี มติคณะรัฐมนตรี ผลการศึกษา แผนงาน/โครงการ และผลการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง

๒) พิจารณาความเหมาะสมของตัวชี้วัดเป้าประสงค์ดังกล่าวและการกำหนดค่าเป้าหมายที่เหมาะสมทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๑๗ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐



(นายกมล บูรณพงศ์)

รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบกฝ่ายวิชาการ
ประธานคณะทำงานทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ
เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก



วิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔”

กรมการขนส่งทางบก
Department of Land Transport



ค่านิยม “ONE DLT” ประกอบด้วย

O (Objective)	เป้าหมายชัดเจน	การทำงานอย่างมีเป้าหมายชัดเจน มีมาตรฐานอย่างมืออาชีพ (รู้จัก ประชาชนเป็นศูนย์กลาง และผลงานเกินความคาดหวัง)
N (Network)	มีบูรณาการ	โดยบูรณาการเป็นเครือข่ายทั้งหน่วยงานภายในและภายนอก
E (Eminence)	งานโดดเด่น	เพื่อความมีชื่อเสียง ผลงานโดดเด่น และตรงกับความต้องการของประชาชน
D (Digital Economy)	เน้นนวัตกรรม	ด้วยการใช้นวัตกรรมอย่างเหมาะสมและปรับเปลี่ยนให้ทันสมัย รองรับเศรษฐกิจสร้างสรรค์
L (Legitimacy)	กำกับตามกฎหมาย	เพื่อให้เกิดการควบคุม กำกับ ดูแล ตามกฎหมายที่เข้มแข็ง
T (Transparency)	โปร่งใส เป็นธรรม	รวมถึงการปฏิบัติงานอย่างโปร่งใส และเป็นธรรม

กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

๑๐๓๒ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

โทรศัพท์ ๐-๒๒๗๑-๘๔๐๑ โทรสาร ๐-๒๒๗๑-๘๔๔๓

www.dlt.go.th

Call Center ๑๕๘๔

แผนยุทธศาสตร์การส่งเสริมทางสุขภาพ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๐) - ๒๕๖๕ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖