

# แผนยุทธศาสตร์

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน  
ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน  
กรมการขนส่งทางบก  
กระทรวงคมนาคม

## สารบัญ

	หน้า
<b>บทที่ ๑ บทนำ</b> .....	๑
๑.๑ เหตุผลและความจำเป็น.....	๑
๑.๒ วัตถุประสงค์ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐).....	๔
<b>บทที่ ๒ การศึกษา วิเคราะห์ และสำรวจข้อมูลสภาพแวดล้อมภายในและภายนอกที่มีผลกระทบต่อกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</b> .....	๖
๒.๑ บริบทองค์กร (Organization Profile).....	๖
๒.๒ ทิศทาง นโยบาย และความท้าทายในการเสริมสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน...	๖
๒.๓ นโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน.....	๑๑
๒.๔ ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐).....	๑๑
๒.๕ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕.....	๑๗
๒.๖ ปฏิญญาสตอกโฮล์ม พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๗๓.....	๑๙
๒.๗ การประชุมระดับสูงของสมัชชาสหประชาชาติ ว่าด้วยการพัฒนาเพื่อความปลอดภัย ทางถนน.....	๒๒
๒.๘ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๗๐.....	๒๔
๒.๙ มติคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕.....	๒๕
๒.๑๐ การทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๔ ตามหลักวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach)....	๒๖
๒.๑๑ แผนปฏิบัติการ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก.....	๓๒
<b>บทที่ ๓ การวิเคราะห์และจัดทำแผนยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)</b> .....	๓๔
๓.๑ สถิติอุบัติเหตุทางถนน.....	๓๔
๓.๒ การเปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ และ ๒๕๖๕.....	๔๔
๓.๓ ชีตความสามารถและผลการดำเนินงานของกองทุน.....	๕๒
<b>บทที่ ๔ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis)</b> .....	๕๕
๔.๑ การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน.....	๕๕
๔.๒ การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก.....	๕๗
<b>บทที่ ๕ ภาพรวมแผนยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)</b> .....	๕๙

## สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า	
๑.๑	ระดับของแผนตามมติคณะรัฐมนตรี.....	๑
๒.๑	เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (The ๑๗ sustainable development goals : SDGs).....	๗
๒.๒	เป้าหมายแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๘๐).....	๑๐
๒.๓	ผังเส้นทางรถไฟฟ้า ๑๐ สายในเขตกรุงเทพมหานคร.....	๑๘
๒.๔	แผนผังแสดงความเชื่อมโยงระหว่างหลักการ แนวทาง ปฏิญญา ยุทธศาสตร์ และ แผนแม่บทที่เกี่ยวข้องกับแผนยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐).....	๓๓
๓.๑	สถิติผู้เสียชีวิตทางถนนระหว่างปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕.....	๓๔
๓.๒	สถิติผู้ได้รับบาดเจ็บจากการใช้รถใช้ถนน (ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕).....	๓๕
๓.๓	จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน (ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) จำแนกตามเพศ.....	๓๕
๓.๔	สถิติจำนวนผู้ประสบภัย (ปี ๒๕๖ - ๒๕๖๕) จำแนกตามช่วงอายุ.....	๓๖
๓.๕	สถิติจำนวนผู้ประสบภัย (ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) จำแนกตามประเภทรถ.....	๓๗
๓.๖	สถิติจำนวนผู้ประสบภัย (ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) จำแนกตามช่วงเวลา.....	๓๘
๓.๗	สถิติจำนวนผู้ประสบภัย (ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) จำแนกตามรายชั่วโมง.....	๓๙
๓.๘	ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก.....	๔๑
๓.๙	จำนวนจังหวัดที่มีการเกิดอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิต.....	๔๒
๓.๑๐	จังหวัดที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางบกที่เกิดโดยรถจักรยานยนต์.....	๔๒
๓.๑๑	สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก และจังหวัดที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์.....	๔๓
๓.๑๒	การเปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก ปี ๒๕๖๔ และ ๒๕๖๕.....	๔๔
๓.๑๓	เปรียบเทียบสถิติจำนวนอุบัติเหตุจากรถทางบกทั่วประเทศ (รายเดือน) ปีงบประมาณ ๒๕๖๕ (เดือนตุลาคม - พฤษภาคม).....	๔๕
๓.๑๔	สถิติจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก จำแนกตามประเภทรถ ปีงบประมาณ ๒๕๖๕ (ตุลาคม ๒๕๖๔ - พฤษภาคม ๒๕๖๕).....	๔๖
๓.๑๕	ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกมากที่สุด ๕ อันดับแรก.....	๔๗
๓.๑๖	สัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกทั่วประเทศ จำแนกตามลักษณะการชน ปีงบประมาณ ๒๕๖๕ (ตุลาคม ๒๕๖๔ - พฤษภาคม ๒๕๖๕).....	๔๗
๓.๑๗	สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก.....	๔๘
๓.๑๘	สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากบุคคล.....	๔๘
๓.๑๙	เปรียบเทียบสถิติจำนวนผู้บาดเจ็บเล็กน้อย ผู้บาดเจ็บสาหัส และผู้เสียชีวิต ที่เกิดจาก อุบัติเหตุจากรถทางบก.....	๔๙
๓.๒๐	สถิติจำนวนผู้ได้รับความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุจากรถทางบก.....	๔๙
๓.๒๑	เปรียบเทียบสถิติจำนวนผู้บาดเจ็บเล็กน้อย ผู้บาดเจ็บสาหัส และผู้เสียชีวิตที่เกิดจาก อุบัติเหตุจากรถทางบก.....	๔๙

## สารบัญญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
๓.๒๒	สัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางบกที่เกิดโดยรถจักรยานยนต์ จำแนกรายภาค.....	๕๐
๓.๒๓	เปรียบเทียบสถิติจำนวนรถประเภทบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก.....	๕๐
๓.๒๔	สัดส่วนรถประเภทบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก ปีงบประมาณ ๒๕๖๕.....	๕๑
๓.๒๕	เปรียบเทียบสถิติจำนวนรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ และ ๒๕๖๕.....	๕๑
๓.๒๖	สัดส่วนรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก ปีงบประมาณ ๒๕๖๕.....	๕๑
๕.๑	แผนยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐.....	๗๕

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
๑.๑ การพิจารณาผลคะแนนของทุนหมุนเวียนประจำปีบัญชี ๒๕๖๖ ตามระบบประเมินผล การดำเนินงานของทุนหมุนเวียนของกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง.....	๓
๒.๑ กรอบทางการดำเนินการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนปฎิญญาทางการเมือง ของการประชุม High-level Meeting on Improving Global Road Safety.....	๒๐
๓.๑ รายชื่อจังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุด ๕ อันดับแรก (ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕).....	๔๐
๓.๒ จังหวัดที่มีสถิติผู้บาดเจ็บสูงสุด ๕ อันดับแรก (ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕).....	๔๑
๓.๓ ผลการดำเนินงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔.....	๕๓

## บทที่ ๑ บทนำ

### ๑.๑ เหตุผลและความจำเป็น

ที่มาของการจัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการประจำปี มีดังนี้

๑) มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบการจำแนกแผนออกเป็น ๓ ระดับ ประกอบด้วย

- แผนระดับที่ ๑ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ หมายถึง ยุทธศาสตร์ชาติตามกฎหมายว่าด้วยการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกัน เพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว (รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ หมวด ๖ แนวนโยบายแห่งรัฐ มาตรา ๖๕)

- แผนระดับที่ ๒ ได้แก่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ และแผนความมั่นคง

- แผนระดับที่ ๓ หมายถึง แผนที่จัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับที่ ๑ และแผนระดับที่ ๒ ให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ หรือจัดทำขึ้นตามที่กฎหมายกำหนด หรือจัดทำขึ้นตามพันธกรณีหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ เช่น แผนของส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐต่าง ๆ แผนบูรณาการ รวมถึงแผนปฏิบัติการทุกระดับ

ภาพที่ ๑.๑ ระดับของแผนตามมติคณะรัฐมนตรี



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

๒) มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

(๑) ให้หน่วยงานของรัฐดำเนินการสนับสนุน พัฒนาและบูรณาการข้อมูลที่เกี่ยวข้องสำหรับการจัดทำตัวชี้วัดของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อประโยชน์ในการติดตาม ประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

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

**๓) พระราชกฤษฎีกา (พ.ร.ฎ.) ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒** ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนปฏิบัติการของส่วนราชการ ดังนี้

(๑) มาตรา ๔ กำหนดว่า ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งมาตรา ๑๖ แห่งพระราชกฤษฎีกา ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “ให้ส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการนั้น โดยจัดทำเป็นแผนห้าปี ซึ่งต้องสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของคณะรัฐมนตรีที่แถลงต่อรัฐสภา และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง”

(๒) มาตรา ๙ กำหนดว่า ในวาระเริ่มแรก การจัดทำแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการเป็นแผนห้าปีตามมาตรา ๑๖ แห่งพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกานี้ ให้จัดทำเป็นแผนสามปี โดยมีหัววงระยะเวลาตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ถึงปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕

**๔) กรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๕**

ตามกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลฯ ด้านที่ ๕ การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหาร ทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง ตัวชี้วัดที่ ๕.๑ บทบาทคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน กรมบัญชีกลาง กำหนดให้มีการวัดระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลของคณะกรรมการบริหาร ทุนหมุนเวียน โดยกำหนดเกณฑ์การประเมินผลจากประเด็นหลักที่สำคัญ ๖ ด้าน ได้แก่

(๑) การจัดทำให้มีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๖ (ร้อยละ ๓๐) พิจารณาจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนกำหนดให้มีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๖ ที่มีองค์ประกอบครบถ้วนมีคุณภาพ และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้ง รวมถึงพันธกิจของทุนหมุนเวียน

(๒) การติดตามระบบการบริหารจัดการที่สำคัญและผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียน (ร้อยละ ๒๕) พิจารณาจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนมีการติดตามผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียนอย่างครบถ้วนตามระบบการบริหารจัดการที่สำคัญ ได้แก่ ด้านการเงิน ด้านที่ไม่ใช่การเงิน ตามวัตถุประสงค์ และภารกิจของทุนหมุนเวียน ระบบบริหารความเสี่ยงระบบบริหารจัดการสารสนเทศ และระบบบริหารทรัพยากรบุคคลของทุนหมุนเวียนอย่างครบถ้วนเพียงพอและสม่ำเสมอทั้งปี

(๓) การจัดทำมีระบบประเมินผลผู้บริหารทุนหมุนเวียน (ร้อยละ ๒๕) พิจารณาจากการประเมินผลผู้บริหารทุนหมุนเวียนที่เป็นระบบ โดยมีหลักเกณฑ์ชัดเจน สอดคล้อง และเชื่อมโยงกับหลักเกณฑ์และเป้าหมายระดับองค์กร

(๔) การเปิดเผยข้อมูลข่าวสารแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (ร้อยละ ๑๐) พิจารณาจากการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศที่ครบถ้วน ถูกต้อง เชื่อถือได้ ทันกาล

(๕) ผลสำเร็จจากการกำกับดูแลทุนหมุนเวียนของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน (ร้อยละ ๑๐) พิจารณาจากผลคะแนนของทุนหมุนเวียนประจำปี ตามระบบประเมินผลการดำเนินงานของทุนหมุนเวียนของกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง โดยมีรายละเอียดเกณฑ์หนึ่งในการพิจารณา คือ การจัดทำให้มีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๖ โดยมีรายละเอียดดังนี้

**ตารางที่ ๑.๑** การพิจารณาผลคะแนนของทุนหมุนเวียนประจำปีบัญชี ๒๕๖๖ ตามระบบประเมินผล การดำเนินงานของทุนหมุนเวียนของกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา	น้ำหนัก (%)	ระดับคะแนน				
		๑	๒	๓	๔	๕
๑) การกำหนดทิศทาง ยุทธศาสตร์ และ เป้าประสงค์ที่ สอดคล้องกับ วัตถุประสงค์จัดตั้ง และพันธกิจของ ทุนหมุนเวียน	๑๕	คณะกรรมการ บริหาร ทุนหมุนเวียน ไม่มีกำหนด ทิศทางยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ ของ ทุนหมุนเวียน	-	คณะกรรมการ บริหาร ทุนหมุนเวียน รับทราบและ เห็นชอบทิศทาง ยุทธศาสตร์และ เป้าประสงค์ ที่ผู้บริหาร ทุนหมุนเวียน นำเสนอ	-	คณะกรรมการบริหาร ทุนหมุนเวียน พิจารณา ให้ความเห็นชอบ ทิศทางยุทธศาสตร์และ เป้าประสงค์ ที่ผู้บริหาร ทุนหมุนเวียนนำเสนอ โดยมีข้อสังเกตและ ข้อเสนอแนะ
๒) การจัดให้มีหรือ ทบทวนแผนปฏิบัติการ ระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๖ ที่มีคุณภาพและระบุ องค์ประกอบสำคัญ ครบถ้วน	๑๕	แผนปฏิบัติการ ระยะยาว (๓-๕ ปี) และ แผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๖ มีองค์ประกอบไม่ ครบถ้วนสมบูรณ์	แผนปฏิบัติการ ระยะยาว (๓-๕ ปี) หรือ แผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๖ มีองค์ประกอบ ครบถ้วน	แผนปฏิบัติการ ระยะยาว (๓-๕ ปี) และ แผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๖ มีองค์ประกอบ ครบถ้วน	แผนปฏิบัติการ ระยะยาว (๓ - ๕ ปี) หรือ แผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๖ มีคุณภาพและ สามารถนำไปใช้ได้ จริงในทางปฏิบัติ	แผนปฏิบัติการ ระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และ แผนปฏิบัติการประจำปี บัญชี ๒๕๖๖ มีคุณภาพและสามารถ นำไปใช้ได้จริงในทาง ปฏิบัติ

หมายเหตุ : ๑) ประเมินผลหัวข้อ ๔.๑ จากแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๖ ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนพร้อมข้อเสนอแนะ และเอกสารที่เกี่ยวข้องอื่น

- ๒) แผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) หรือแผนงานระยะยาวเพื่อใช้ในปีต่อไปประกอบด้วยเนื้อหาที่สำคัญ ได้แก่
๑. วิสัยทัศน์ ๒. พันธกิจ ๓. วัตถุประสงค์ นโยบาย/เป้าประสงค์ ๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) ๕. ยุทธศาสตร์ ๖. เป้าหมายหลัก และ ๗. รายละเอียดการวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่ครบถ้วนทั้ง ๔ ด้าน
  - ๓) แผนปฏิบัติการประจำปีหรือแผนการดำเนินงานระยะสั้นเพื่อใช้ในปีต่อไป ประกอบด้วยเนื้อหาที่สำคัญ ได้แก่
    ๑. วัตถุประสงค์ ๒. เป้าหมาย ๓. ขั้นตอน ๔. ระยะเวลา ๕. งบประมาณ ค่าใช้จ่าย หรือเงินลงทุน ๖. ผู้รับผิดชอบ และ ๗. ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผนงาน/โครงการ

**๕) ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)** รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ มาตรา ๖๕ กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตาม หลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกันเพื่อให้เกิดเป็นพลัง ผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว โดยให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎหมายว่าด้วยการจัดทำยุทธศาสตร์ ต่อมาเมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร มีพระราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ใช้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๕ ตอนที่ ๘๒ ก เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑



## ๑.๒ วัตถุประสงค์ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐)

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๔๖ ตามมาตรา ๑๐/๒ แห่ง พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.บ. รถยนต์ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๔๖ บัญญัติให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งในกรมการขนส่งทางบก เรียกว่า **“กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน”** โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสนับสนุนและส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน โดยให้มีคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประกอบด้วย ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้แทนกรมบัญชีกลาง ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และผู้ทรงคุณวุฒิที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจำนวนสองคน เป็นกรรมการ และอธิบดีกรมการขนส่งทางบกเป็นกรรมการและเลขานุการ เพื่อทำหน้าที่บริหารกองทุนให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุน รวมถึงใช้จ่ายเงินกองทุนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง และคณะกรรมการได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการจำนวน ๗ คณะ ได้แก่

- ๑) คณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- ๒) คณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- ๓) คณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ อันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน
- ๔) คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- ๕) คณะอนุกรรมการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- ๖) คณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด
- ๗) คณะอนุกรรมการพิจารณาตัวอักษรประจำหมวดที่ใช้กับแผ่นป้ายทะเบียนรถที่มีลักษณะพิเศษสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน

การใช้จ่ายเงินกองทุนต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการตามพันธกิจของกองทุน ดังนี้

- ๑) เป็นเงินช่วยเหลือ เงินอุดหนุน หรือค่าใช้จ่ายเพื่อการลดอุบัติเหตุตามโครงการหรือแผนงานของกรมการขนส่งทางบก
- ๒) เป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ อันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕
- ๓) เป็นค่าใช้จ่ายในการสนับสนุน และส่งเสริมการศึกษาวิจัย เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- ๔) เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดประมุขหมายเลขทะเบียนรถ ค่าใช้จ่ายการบริหารงานกองทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอื่นอันจำเป็นของกองทุน

จากพันธกิจของกองทุนดังกล่าว สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์และดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ กปถ. ฉบับที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๖) และฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔) และได้มีการทบทวนแผนยุทธศาสตร์ กปถ. พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ เพื่อให้เป็นไปตาม พ.ร.ฎ. ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.ฎ. ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งกำหนดให้ส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัติการของส่วนราชการนั้น โดยจัดทำเป็นแผนห้าปีซึ่งต้องสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของคณะรัฐมนตรีที่แถลงต่อรัฐสภา และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง ในวาระเริ่มแรกให้จัดทำเป็นแผนสามปีโดยมีห้วงระยะเวลาตั้งแต่ปีงบประมาณ

พ.ศ. ๒๕๖๓ ถึงปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ซึ่งกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้มีการวิเคราะห์ ทบทวนผลการปฏิบัติงานตลอดระยะเวลาของแผนยุทธศาสตร์ กภถ. พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕ ประกอบกับ พ.ร.บ. การบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘ บัญญัติให้กรมบัญชีกลางมีหน้าที่ประเมินผลการดำเนินงาน ทุนหมุนเวียนที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคลเป็นประจำทุกปี โดยกรมบัญชีกลางได้กำหนดกรอบหลักเกณฑ์ การประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๕ ต้องประเมินในด้านต่อไปนี้

- ๑) การเงิน
- ๒) การปฏิบัติภารกิจ
- ๓) การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- ๔) การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน
- ๕) การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง
- ๖) การดำเนินงานตามนโยบายรัฐ/กระทรวงการคลัง

ด้วยเหตุนี้สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและ ภาษีรถจึงจำเป็นต้องจัดทำแผนยุทธศาสตร์ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ แผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ เพื่อให้ เป็นไปตาม พ.ร.บ. การบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘ และ พ.ร.ฎ. ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการ บ้านเมืองที่ดี ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.ฎ. ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ ตลอดจนกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๕ โดยแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าวจะต้องสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ทั้งในระดับประเทศและระดับสากล รวมถึงต้องสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) หลักการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐ ปฏิญญา สตอกโฮล์ม (Stockholm Declaration) กรอบ ๑๒ เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ทางถนน (Global Road Safety Performance Target) นโยบายของรัฐบาล นโยบาย/ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม และนโยบาย/ยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีส่วนสำคัญในการกำหนดยุทธศาสตร์และทิศทาง ในการดำเนินการเพื่อสนับสนุนแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และพันธกิจกองทุน เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต่อไป จึงได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยใน การใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

## บทที่ ๒

### การศึกษา วิเคราะห์ และสำรวจข้อมูลสภาพแวดล้อมภายในและภายนอก ที่มีผลกระทบต่อกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้ดำเนินการวิเคราะห์สถานการณ์ทิศทางที่เกี่ยวข้อง รวมถึงความต้องการและความคาดหวังจากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม โดยสรุปเป็นปัจจัยภายนอกและภายใน รวมทั้งผลกระทบและผลลัพธ์จากการดำเนินงานกองทุนจากแผนยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ผลการศึกษา วิเคราะห์ และสำรวจข้อมูลสภาพแวดล้อมภายในและภายนอกที่มีผลกระทบต่อ กปถ. โดยมีรายละเอียด ดังนี้

#### ๒.๑ บริบทองค์กร (Organization Profile)

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) จัดตั้งขึ้นตามความในมาตรา ๑๐/๒ แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๔๖ และบัญญัติให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) นำหมายเลขทะเบียนรถ ซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมกำหนดในกฎกระทรวงออกเปิดประมูลเป็นการทั่วไป และให้ถือว่าราคาสูงสุดที่มีผู้เสนอเป็นอัตราค่าธรรมเนียมพิเศษสำหรับการใช้หมายเลขทะเบียนนั้น และให้นำเงินค่าธรรมเนียมพิเศษที่ได้จากการประมูลนำเข้า กปถ. โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นทุนสนับสนุนและส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน โดยการใช้จ่ายเงินกองทุนฯ ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารกองทุน และการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๔๗

#### ๒.๒ ทิศทาง นโยบาย และความท้าทายในการเสริมสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

การทบทวนนโยบายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนเพื่อสังเคราะห์ประเด็นสำคัญสำหรับการกำหนดทิศทางเป้าหมาย แผนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของสังคมโลกและประเทศไปพร้อม ๆ กัน ทั้งนี้ คณะที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนนโยบายและแผนแม่บทที่สำคัญ ดังนี้

- ๑) หลักการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals)
- ๒) ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)
- ๓) นโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
- ๔) ร่างกรอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
- ๕) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕
- ๖) ปฏิญญาสตอกโฮล์ม พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๗๓
- ๗) การประชุมระดับสูงของสมัชชาสหประชาชาติว่าด้วยการพัฒนาความปลอดภัยทางถนน
- ๘) แผนยุทธศาสตร์ ๒๐ ปี ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย
- ๙) แผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) กรมการขนส่งทางบก

### ๒.๒.๑ หลักการพัฒนายั่งยืน (Sustainable Development Goals)

หลักการพัฒนายั่งยืน หรือ Sustainable Development Goals (SDGs) เป็นกรอบทิศทางการพัฒนาของโลกภายหลังจาก พ.ศ. ๒๕๕๘ (ค.ศ. ๒๐๑๕) ที่องค์การสหประชาชาติ (United Nations: UN) กำหนดขึ้นเมื่อวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๕๘ และที่ประชุมสมัชชาสหประชาชาติสมัยสามัญ ครั้งที่ ๗๐ (The ๗๐th session of the United Nations General Assembly) เมื่อวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๕๘ ณ สำนักงานใหญ่สหประชาชาติ นครนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกาได้รับรองวาระการพัฒนายั่งยืน ค.ศ. ๒๐๓๐ (The 2030 Agenda for Sustainable Development) โดยกำหนดเป้าหมายของการพัฒนายั่งยืนรวม ๑๗ ประเด็น (The 17 sustainable development goals : SDGs)



ภาพที่ ๒.๑ เป้าหมายการพัฒนายั่งยืน (The ๑๗ sustainable development goals : SDGs)

เป้าหมายการพัฒนายั่งยืน (SDGs) ที่สอดคล้องกับการลดอุบัติเหตุทางถนนประกอบด้วย ๓ เป้าหมาย ได้แก่ ๑) เป้าหมายที่ ๓ สุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี ๒) เป้าหมายที่ ๙ โครงสร้างพื้นฐาน นวัตกรรม และอุตสาหกรรม และ ๓) เป้าหมายที่ ๑๑ เมืองและชุมชนที่ยั่งยืน โดยมีรายละเอียดดังนี้

**๑) เป้าหมายที่ ๓ สุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี** เป้าประสงค์ ๓.๖ ลดจำนวนการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก ได้ให้ข้อเสนอแนะแนวทางในการลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย<sup>๑</sup> ไว้ ๔ ประเด็น ดังนี้

๑.๑ การออกแบบการขนส่งสาธารณะและโครงสร้างพื้นฐานของการใช้ระบบขนส่งทุกรูปแบบ โดยหากเราต้องการลดอุบัติเหตุทางถนนภาครัฐควรมีการออกแบบการขนส่งสาธารณะและโครงสร้างพื้นฐานของการใช้ระบบขนส่งทุกรูปแบบที่มีความปลอดภัยและเท่าเทียมกันมากยิ่งขึ้น มีการปรับโครงสร้างการคมนาคมของประเทศให้เอื้อต่อระบบขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชนเป็นหลัก เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนหันมาให้ความสำคัญกับการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะและในระดับราคาที่ประชาชนเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง เมื่อระบบขนส่งมวลชนครอบคลุมในทุกพื้นที่และมีราคาที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ การใช้รถส่วนบุคคลก็จะลดลงตามลำดับ ทำให้มีจำนวนยานพาหนะบนท้องถนนลดน้อยลง เป็นการลดจำนวนการปะทะอันนำไปสู่

<sup>๑</sup> แหล่งข้อมูล: ศูนย์วิจัยและสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Centre for SDG Research and Support: SDG Move. [Online] <https://www.sdgmovement.com/๒๐๒๑/๐๕/๑๕/sdg-insights-road-safety-thailand/> สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๕

การลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อีกทั้งสามารถลดความรุนแรงหากมีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้จากการจำกัดความเร็วและช่องทางที่จัดสรรให้กับรถโดยสารสาธารณะที่เพียงพอและเหมาะสม รวมไปถึงการผสมผสานลักษณะด้านความปลอดภัยทางถนนและการเข้ากับการวางแผนการใช้ที่ดินและการวางแผนระบบขนส่งเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะ โดยการออกแบบถนนให้เอื้อต่อกลุ่มผู้เปราะบางทางถนน อันเป็นกลุ่มประชาชนที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายให้มีพื้นที่และการเข้าถึงการให้บริการทางถนน เช่น การออกแบบฟุตบาทสำหรับคนเดินเท้า หรือช่องทางสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยาน เป็นต้นให้มีจำนวนมากขึ้นและมีพื้นที่ที่กว้างขึ้น นอกจากนี้ รัฐบาลควรสร้างทางจักรยานที่เชื่อมต่อกันเป็นอย่างดีมากยิ่งขึ้น เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางด้วยรถสองล้อแทนที่จะเป็นสี่ล้อ เป็นการลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน อีกทั้งการเพิ่มเติมตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนเพื่อเป็นแนวทางการทำงานเชิงรุกซึ่งเน้นที่การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุด้วยการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงจากสภาพถนนก่อนที่จะมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ตัวอย่างเช่น ประเทศเยอรมันจะมีแผนงานที่ชัดเจนในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนบนถนนแต่ละสาย โดยเป็นงานที่เพิ่มเติมมาจากการตรวจสอบสภาพถนนตามปกติ ซึ่งจะมีการแก้ไขจุดเสี่ยง เช่น การนำสิ่งกีดขวางออกจากถนน การตัดต้นไม้กิ่งไม้ที่บังสัญญาณไฟจราจร การสร้างสะพานกลับรถ หรือการติดตั้งไม้กั้นทางรถไฟแบบอัตโนมัติ เป็นต้น

๑.๒ ความเข้มงวดและความต่อเนื่องในการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง เพื่อสร้างนิสัยของผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และผู้ใช้ถนน จนกลายเป็น “วัฒนธรรมการขับขี่ยานยนต์บนท้องถนนของประชาชน” ให้เป็นไปตามบัญญัติกฎหมายเป็นวัฒนธรรมของการใช้ถนนของคนไทย เพื่อเสริมสร้างการตระหนักรู้ในผลกระทบของการไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับ ไม่ว่าจะเป็นการตั้งด่านตรวจแอลกอฮอล์ การตรวจจับวัดความเร็ว หรือด่านตรวจอื่น ๆ และภาครัฐควรมีการให้คำแนะนำ ข้อจำกัดต่าง ๆ กับประชาชนเกี่ยวกับเขตการขับขี่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในใจกลางเมือง โดยให้ความเท่าเทียมกันในการปฏิบัติตามข้อบังคับทางกฎหมายกับประชากรทั้งหมด เพื่อสร้างความเท่าเทียมกันทางกฎหมาย โดยการบังคับใช้กฎหมายที่เที่ยงธรรมและตำรวจสามารถดำเนินหน้าที่ให้การดูแลคุ้มครองความเรียบร้อยและปลอดภัยบนท้องถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งควรมีการให้ความสำคัญกับการลดระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของเด็กในการโดยสารรถยนต์ โดยการออกข้อกำหนดเพื่อบังคับการใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับเด็กที่ไม่สามารถใช้เข็มขัดนิรภัยแบบผู้ใหญ่ได้ โดยบังคับให้มีการใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับเด็กในแต่ละช่วงวัย ส่วนสูงและน้ำหนักที่เหมาะสมของเด็กๆ นั้น ๆ ไม่ว่าจะเป็นการใช้นั่งหรือเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car Seat) หรือที่นั่งเสริมสำหรับเด็ก (Booster Seat) จนกว่าเด็กจะมีสัดส่วนที่เหมาะสมต่อการใช้เข็มขัดนิรภัยออกแบบมาโดยอุตสาหกรรมยานยนต์

๑.๓ การให้ความรู้และสร้างความตระหนัก ซึ่งในระบบการศึกษาไทยยังไม่มี การให้ความรู้และการสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนให้กับนักเรียน ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางทำการใช้รถจักรยาน การใช้รถจักรยานยนต์ หรือพาหนะอื่น ๆ ที่สามารถทำได้ตั้งแต่วัยเด็ก เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการเดินทางและการใช้ถนนร่วมกันเกิดขึ้น และเป็นการปลูกฝังตั้งแต่ระดับปฐมวัย ในหลักสูตรการศึกษาขั้นพื้นฐานเป็นการปูพื้นฐานและสร้างการตระหนักรู้ที่ถูกต้องให้กับเยาวชนผู้ซึ่งจะเติบโตเป็นผู้ใหญ่ในวันข้างหน้า และการให้การศึกษาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายอันเป็นกุญแจสำคัญ ควรมีการให้ความรู้รวมไปตลอดจนประชาชนทั่วไปอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม

๑.๔ การวิจัยและการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมเกี่ยวกับการจราจรและการขับขี่ยานยนต์ ตลอดจนการติดตามและประเมินผลของการปรับใช้นวัตกรรมนั้น ๆ อย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการวิจัยเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน การออกแบบเส้นทางจราจร สัญญาณหรืออุปกรณ์ทุกประเภท

สำหรับการจราจรเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ การออกแบบยานยนต์โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นและการลดแรงกระแทกจากการเกิดอุบัติเหตุ การออกแบบเทคโนโลยีการติดตามและเฝ้าระวังพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะในตำแหน่งที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง หากมีการเพิ่มการประยุกต์ใช้นวัตกรรมเหล่านี้และมีติดตามผลและประเมินผลอย่างต่อเนื่องจะสามารถช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

อีกทั้งจะเห็นได้ว่าในภาคนโยบายรัฐยังไม่มีกรอบปัญหาความปลอดภัยทางถนนให้เป็นปัญหาเร่งด่วนในการปรับปรุงพัฒนาชาติ รัฐบาลมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการดำเนินการเพื่อยกความปลอดภัยทางถนนให้เป็นประเด็นที่ได้รับความสำคัญในลำดับต้นของการพัฒนาที่ยั่งยืน ประกันการมีส่วนร่วมจากหลายภาคส่วน อาทิ หน่วยงานการขนส่ง หน่วยงานตำรวจ หน่วยงานด้านสุขภาพ หน่วยงานด้านการศึกษา และการดำเนินการเกี่ยวกับความปลอดภัยของยานพาหนะและของผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น การทำงานร่วมกันของหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อกำหนดเขตพื้นที่และเวลาจำกัดความเร็วใกล้สถานศึกษา เป็นต้น

**๒) เป้าหมายที่ ๙ โครงสร้างพื้นฐาน นวัตกรรม และอุตสาหกรรม** เป้าประสงค์ ๙.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ ยั่งยืนและมีความทนทานซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐาน ภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งไปที่การเข้าถึงได้ในราคาที่สมารถจ่ายได้และเท่าเทียมสำหรับประชาชนทุกคน

**๓) เป้าหมายที่ ๑๑ เมืองและชุมชนที่ยั่งยืน** เป้าประสงค์ ๑๑.๒ จัดให้มีการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืนเข้าถึงได้ปลอดภัยในราคาที่สมารถจ่ายได้สำหรับทุกคน พัฒนาความปลอดภัยทางถนน โดยการขยายการขนส่งสาธารณะและคำนึงเป็นพิเศษถึงกลุ่มคนที่อยู่ในสถานการณ์ที่เปราะบาง ผู้หญิง เด็ก ผู้มีความบกพร่องทางร่างกายและผู้สูงอายุ

### ๒.๒.๒ ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

สำหรับแผนยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี ได้กำหนดวิสัยทัศน์ไว้ว่า "ประเทศมี ความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง" เพื่อนำไปสู่การพัฒนาให้คนไทยมีความสุขและตอบสนองต่อการบรรลุซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติในการที่จะพัฒนาคุณภาพชีวิต สร้างรายได้ระดับสูงเป็นประเทศพัฒนาแล้ว และสร้างความสุขของคนไทย สังคมมีความมั่นคง เสมอภาค และเป็นธรรม ประเทศสามารถแข่งขันได้ในระบบเศรษฐกิจ โดยประกอบด้วยยุทธศาสตร์ชาติ ๖ ด้าน คือ

๑) ด้านความมั่นคง ประกอบไปด้วย การเสริมสร้างความมั่นคงของสถาบันหลักของชาติ และการปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข การปฏิรูปกลไกการบริหารประเทศ การป้องกันและแก้ไขการก่อความไม่สงบในจังหวัดชายแดนภาคใต้ การบริหารจัดการความมั่นคงชายแดน และชายฝั่งทะเล การพัฒนาระบบ กลไก มาตรการและความร่วมมือระหว่างประเทศทุกระดับ การพัฒนาเสริมสร้างศักยภาพการผนึกกำลังป้องกันประเทศและกองทัพ การพัฒนาระบบการเตรียมความพร้อมแห่งชาติ การรักษาความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และการปกป้องผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล รวมทั้งเสริมสร้างความมั่นคงทางอาหาร พลังงาน และน้ำ และการปรับกระบวนการทำงานของกลไกที่เกี่ยวข้องจากแนวตั้งสู่แนวนานมากขึ้น

๒) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วยการพัฒนาใน ๖ ด้านสำคัญ คือ (๑) สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (๒) การพัฒนาภาคการผลิตและบริการ (๓) การพัฒนาผู้ประกอบการ/เศรษฐกิจชุมชน (๔) การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและเมือง (๕) การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และ (๖) การเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก

๓) ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน ประกอบด้วย ๔ ด้านสำคัญ คือ (๑) การพัฒนาศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิตให้สนับสนุนการเจริญเติบโตของประเทศ โดยพัฒนาเริ่มตั้งแต่ในครรภ์และต่อเนื่องไปตลอดช่วงชีวิต (๒) การยกระดับคุณภาพการศึกษาและการเรียนรู้ให้มีคุณภาพเท่าเทียมและทั่วถึง (๓) การสร้างเสริมให้คนมีสุขภาวะที่ดี และ (๔) การสร้างความอยู่ดีมีสุขของครอบครัวไทย

๔) ด้านการสร้างโอกาส ความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม ประกอบด้วย ๕ ด้านสำคัญ คือ (๑) การสร้างความมั่นคงและการลดความเหลื่อมล้ำทางด้านเศรษฐกิจและสังคม (๒) การพัฒนาระบบบริการและระบบบริหารจัดการสุขภาพ (๓) การสร้างสภาพแวดล้อมและนวัตกรรมที่เอื้อต่อการดำรงชีวิตในสังคมสูงวัย (๔) การสร้างความเข้มแข็งของสถาบันทางสังคม และทุนทางวัฒนธรรมและความเข้มแข็งของชุมชน และ (๕) การพัฒนาการสื่อสารมวลชนให้เป็นกลไกการสนับสนุนการพัฒนา

๕) ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ๖ ด้านสำคัญ คือ (๑) การจัดระบบอนุรักษ์ พื้นฟู และป้องกันการทำลายทรัพยากรธรรมชาติ (๒) การวางระบบบริหารจัดการน้ำให้มีประสิทธิภาพ (๓) การพัฒนาและใช้พลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (๔) การพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศและเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (๕) การร่วมลดปัญหาโลกร้อนและปรับตัวให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และ (๖) การใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์และนโยบาย การคลังเพื่อสิ่งแวดล้อม

๖) ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ประกอบด้วย ๗ ด้านสำคัญ คือ (๑) การปรับปรุง (๒) การบริหารจัดการรายได้และรายจ่ายของภาครัฐ (๓) การปรับปรุงบทบาท ภารกิจ และโครงสร้างของหน่วยงานภาครัฐ (๔) การวางระบบบริหารงานราชการแบบบูรณาการ (๕) การพัฒนาระบบบริหารจัดการกำลังคนและพัฒนาบุคลากรภาครัฐ (๖) การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ การพัฒนาระบบการให้บริการประชาชนของหน่วยงานภาครัฐ และ (๗) การปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย และระเบียบข้อบังคับที่ล้าสมัย



ภาพที่ ๒.๒ เป้าหมายแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

### ๒.๒.๓ นโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

คณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) ยังได้ร่วมกันพิจารณาหารือ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและแนวทางเสริมประสิทธิภาพการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งได้มอบหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเป็นแกนกลางการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม กระทรวงศึกษาธิการ จังหวัด องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาคีเครือข่าย มุ่งเน้นการสร้างจิตสำนึกและวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนที่เข้มข้นมากขึ้น มุ่งเน้นการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐ พร้อมกำหนดแผนการดำเนินการลดอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละปีให้ชัดเจนและมีความต่อเนื่อง สำหรับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ได้สั่งการให้ทุกหน่วยงานนำข้อมูลสถิติอุบัติเหตุและผลการถอดบทเรียนนำมากำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาเพื่อลดปัจจัยเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนนผ่านกลไกของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทุกระดับ โดยเฉพาะการบังคับใช้กฎหมายควบคู่กับการสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจังและต่อเนื่อง รวมถึงส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งนี้ เพื่อสร้างประเทศไทยให้มีการสัญจรปลอดภัย ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน นายบุญธรรม เลิศสุขีเกษม อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) ในฐานะกรรมการและผู้ช่วยเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติเปิดเผยว่า กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในฐานะผู้ช่วยเลขาธิการ นปถ. จะได้นำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากที่ประชุม นปถ. ไปปรับข้อเสนอเชิงนโยบายและแนวทางเสริมประสิทธิภาพการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ในทุกประเด็นเพื่อใช้กรอบแนวทางให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมายอย่างมีเอกภาพและนำไปสู่การสร้างมาตรฐานการสัญจรของประเทศไทยให้มีความปลอดภัยอย่างยั่งยืน

### ๒.๔ ร่างกรอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

ในการจัดทำร่างแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ ครั้งนี้ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้จัดทำบนพื้นฐานของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ซึ่งเป็นกลไกที่สำคัญในการแปลงยุทธศาสตร์ชาติไปสู่การปฏิบัติ และในการจัดทำแผนพัฒนาฯ เป็นช่วงเวลาที่ทั่วโลก รวมถึงประเทศไทยต้องเผชิญกับข้อจำกัดหลากหลายประการที่เป็นผลสืบเนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโควิด-19 ซึ่งไม่เพียงแต่ก่อให้เกิดการเจ็บป่วยและเสียชีวิตของประชากร แต่ยังส่งผลให้เกิดเงื่อนไขทางเศรษฐกิจและการดำเนินชีวิตของประชาชนทุกกลุ่ม และเป็นช่วงเวลาที่แนวโน้มจะเกิดการพัฒนาของเทคโนโลยีอย่างก้าวกระโดด การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่มีความรุนแรงเพิ่มขึ้น และการเป็นสังคมสูงวัยของประเทศไทยและหลายประเทศทั่วโลก การขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศท่ามกลางกระแสแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจึงต้องให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างความเข้มแข็งจากภายในให้สามารถเติบโตต่อไปได้อย่างมั่นคงท่ามกลางความผันแปรที่เกิดขึ้นรอบด้านให้ประเทศสามารถก้าวข้ามความท้าทายต่าง ๆ เพื่อให้ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ตามเจตนารมณ์ของยุทธศาสตร์ชาติ ได้อาศัยหลักการและแนวคิด ๔ ประการ ดังนี้

๑. หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง โดยสืบสาน รักษา ต่อยอดการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ผ่านการกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศอย่างมีเหตุผล ความพอประมาณ ภูมิคุ้มกัน บนฐานของความรู้ คุณธรรม และความเพียร โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับสถานการณ์และเงื่อนไข



ระดับประเทศและระดับโลกทั้งในปัจจุบันและอนาคตอันใกล้ และศักยภาพของทุนทางเศรษฐกิจ ทุนทางสังคม และทุนทางทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของประเทศ

**๒. การสร้างความสามารถในการ “ล้มแล้ว ลุกไว”** โดยมุ่งเน้นการพัฒนาใน ๓ ระดับ ประกอบด้วย (๑) การพร้อมรับ หรือ ระดับ “อยู่รอด” ในการแก้ไขข้อจำกัดหรือจุดอ่อนที่มีอยู่ (๒) การปรับตัว หรือ ระดับ “พอเพียง” ในการปรับเปลี่ยนปัจจัยที่จำเป็นเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม และ (๓) การเปลี่ยนแปลงเพื่อพร้อมเติบโตอย่างยั่งยืน หรือ ระดับ “ยั่งยืน” ในการผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างในมิติต่าง ๆ เพื่อเสริมสร้างความสามารถของบุคคลและสังคมในการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเพื่อสนับสนุนให้ประเทศสามารถเติบโตได้อย่างมีคุณภาพและยั่งยืน

**๓. เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ** โดยกำหนดทิศทางการพัฒนาที่อยู่บนพื้นฐานของแนวคิด “ไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง” มุ่งเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชนทุกกลุ่ม ทั้งในมิติของการมีปัจจัยที่จำเป็นสำหรับการดำรงชีวิตขั้นพื้นฐานที่เพียงพอ

**๔. การพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน เศรษฐกิจสีเขียว** โดยให้ความสำคัญกับการประยุกต์ใช้องค์ความรู้ทางด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีสมัยใหม่ และความคิดสร้างสรรค์ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ควบคู่กับการรักษาความสมดุลระหว่างการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์จากฐานทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายทางชีวภาพ

ในการถ่ายทอดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ไปสู่แผนพัฒนาการสหกรณ์ ฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) โดยการขับเคลื่อนที่ชัดเจนในลักษณะของวาระการพัฒนาที่เอื้อให้เกิดการทำงานร่วมกันของหลายหน่วยงานและหลายภาคส่วนในการผลักดันการพัฒนาในเรื่องใดเรื่องหนึ่งให้เกิดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม ดังนั้น แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ จึงได้กำหนดหมุดหมายการพัฒนา จำนวน ๑๓ หมุดหมาย ซึ่งเป็นการบ่งบอกถึงสิ่งที่ประเทศไทยปรารถนาจะ ‘เป็น’ หรือมุ่งหวังจะ ‘มี’ เพื่อสะท้อนประเด็นการพัฒนา ที่มีลำดับความสำคัญสูงต่อการพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” โดยหมุดหมายทั้ง ๑๓ ประการ แบ่งออกได้เป็น ๔ มิติ ดังนี้

**๑) มิติภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย**

หมุดหมายที่ ๑ ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง เนื่องจากความต้องการอาหารที่เพิ่มมากขึ้น การใช้ประโยชน์จากวัตถุดิบทางการเกษตรและของเหลือภาคเกษตรที่หลากหลายมากขึ้น และความตระหนักของผู้ผลิตและผู้บริโภคเกี่ยวกับการผลิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพิ่มมากขึ้น เป็นโอกาสให้ภาคการเกษตรไทยปรับเปลี่ยนรูปแบบการผลิตจาก “ผลิตมากแต่สร้างรายได้น้อย” ไปสู่การผลิตสินค้าคุณภาพสูงที่ “ผลิตน้อยแต่สร้างรายได้มาก” เพื่อให้ประเทศไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง

หมุดหมายที่ ๒ ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน ศักยภาพของการท่องเที่ยวไทยยังมีข้อได้เปรียบจากประเทศคู่แข่ง ด้วยทำเลที่ตั้งที่เป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาค ความหลากหลายของทรัพยากรธรรมชาติ และศิลปวัฒนธรรม และความมีอัธยาศัยไมตรีของคนไทย ดังนั้น การพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนจะต้องคำนึงปัจจัยเสี่ยงทั้งภายในและภายนอก ทั้งนี้ สถานการณ์และแนวโน้มการท่องเที่ยวและปัญหาที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยมีความท้าทายต่อการบรรลุเป้าหมายในหลายประเด็น สรุปได้ดังนี้ ๑) การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับการท่องเที่ยว เพื่อดึงดูดให้เกิดการใช้จ่ายใช้สอยของนักท่องเที่ยวมากขึ้น และส่งเสริมการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพมากกว่าปริมาณ ๒) การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการท่องเที่ยวไทย โดยเฉพาะในเมืองท่องเที่ยวรอง และผู้ประกอบการรายย่อยเพื่อดึงดูดการท่องเที่ยวภายในประเทศ และก่อให้เกิดการกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวอย่าง

มีประสิทธิภาพ ๓) การบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนทั้งในมิติของมาตรฐานความสะอาดและปลอดภัย สังคม ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม และ ๔) การพัฒนาปัจจัยเอื้อให้เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน โดยเฉพาะการพัฒนากำลังคนและธุรกิจให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง การปรับปรุงระเบียบและกฎหมายที่ล้าสมัยและเป็นอุปสรรค การใช้เทคโนโลยี และข้อมูลในการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ

หมุดหมายที่ ๓ ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก จากสถานการณ์และแนวนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศจึงได้กำหนดเป้าหมายการขับเคลื่อนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยในช่วงต่อไป เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายการพัฒนาตามที่คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติกำหนด และสามารถบรรลุผลกระทบบ้าง ๆ ในระยะเปลี่ยนผ่านได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๓ ประเด็น ได้แก่ ๑) สร้างอุปสงค์ของยานยนต์ไฟฟ้าประเภทต่าง ๆ เพื่อการใช้ในประเทศและส่งออก ๒) ส่งเสริมผู้ประกอบการเดิมสามารถปรับตัวไปสู่การผลิตยานยนต์ไฟฟ้า และสนับสนุนการลงทุนเทคโนโลยีที่สำคัญของยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ ๓) สร้างความพร้อมของปัจจัยสนับสนุนอย่างเป็นระบบ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากร การลงทุนโรงงานผลิตแบตเตอรี่ขนาดใหญ่และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ การเปลี่ยนผ่านไปสู่ยานยนต์ไฟฟ้าจะส่งผลกระทบต่อฐานการผลิตดั้งเดิม ตลอดจนแรงงานที่เกี่ยวข้องและการเปลี่ยนรูปแบบห่วงโซ่อุปทานใหม่ที่คำนึงถึงความยั่งยืนมากขึ้น

หมุดหมายที่ ๔ ไทยเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง การพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางทางการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง เนื่องจากที่ผ่านมาได้มีการให้บริการทางการแพทย์ชาวต่างชาติเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพของไทยมีมูลค่าการตลาดสูงเป็นอันดับ ๔ ของเอเชียแปซิฟิก แต่ยังมีปัญหาความเชื่อมั่นด้านคุณภาพมาตรฐานของสถานบริการ นอกจากนี้การสนับสนุนภาคเอกชนหรือผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ทั้งในด้านการวิจัยพัฒนาผลิตภัณฑ์ การส่งเสริมการใช้ในประเทศยังมีจำกัด ส่งผลให้ผู้ใช้เครื่องมือแพทย์นำเข้าจากต่างประเทศเพราะต้นทุนที่ถูกกว่าเช่นเดียวกับการผลิตยาและวัคซีน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการผลิตขึ้นปลายโดยนำเข้าวัตถุดิบเพื่อผลิตยาและวัคซีนสำเร็จรูป ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องมีการปรับโครงสร้าง ระบบ อุปกรณ์ และกำลังคนในการควบคุมและจัดการโรคระบาดให้ มีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่อาจเกิดต่อระบบสาธารณสุขและเศรษฐกิจของประเทศ

หมุดหมายที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ประเทศไทยมีข้อได้เปรียบทางภูมิศาสตร์และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทำให้มีศักยภาพ ที่จะพัฒนาเชื่อมเส้นทางขนส่งระหว่างมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิกและใช้ประโยชน์จากเส้นทางเชื่อมโลกของจีน และแผน “สร้างโลกที่ดีกว่าขึ้นมาใหม่” ที่สหรัฐอเมริกาสนับสนุนได้ รวมถึงสามารถเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงเพื่ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยงการค้าไปยังจีน ซึ่งปัจจุบันไทยมีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ จึงควรบูรณาการเพื่อใช้ประโยชน์ทางภูมิศาสตร์และโครงสร้างพื้นฐานจากเส้นทางเชื่อมต่อในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงกับจีนตอนใต้ให้เป็นหนึ่งเดียวกัน และเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อให้เกิดรูปธรรมในการผลักดันการเปลี่ยนแปลงภาคการผลิตและบริการไทยสู่ระดับนานาชาติ โดยมีกลยุทธ์ขับเคลื่อนความร่วมมือและกรอบความตกลงระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมการขนส่งและโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ที่มีคณะทำงานขับเคลื่อนโครงการลงทุนเพื่อเชื่อมโยงด้านคมนาคมกับประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและจีน และมีหน่วยงานรับผิดชอบภายใต้การกำกับของรองนายกรัฐมนตรี ทำหน้าที่ตัดสินใจเชิงยุทธศาสตร์ระดับสูงในการเจรจา และประสานงานให้มีการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กระทรวงคมนาคม

รับผิดชอบด้านการขนส่งสินค้า กรมศุลกากรรับผิดชอบระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว และพิจารณาลดภาษีนำเข้าวัสดุ เพื่อใช้ในการก่อสร้าง

หมวดหมู่ที่ ๖ ไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและอุตสาหกรรมดิจิทัลของอาเซียน อุตสาหกรรมดิจิทัลของประเทศไทย ส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าจากต่างประเทศโดยเฉพาะในส่วนของอุตสาหกรรมฮาร์ดแวร์ ซอฟต์แวร์ และดิจิทัลคอนเทนต์ อาทิ อุปกรณ์อัจฉริยะ เกมส์ และแอปพลิเคชัน โดยผู้ประกอบการไทยสามารถผลิตได้เองเพียงบางส่วน และผู้ใช้งานซอฟต์แวร์ของไทยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมที่มีกำลังซื้อค่อนข้างต่ำ และมีการส่งออกผลิตภัณฑ์ดิจิทัลไปยังกลุ่มประเทศกัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม ความล่าช้าในการพัฒนาด้านดิจิทัลในภาพรวมเป็นผลมาจากความพร้อมด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมและทักษะดิจิทัลขั้นสูงของประชากรไทยที่ยังอยู่ในระดับต่ำ รวมถึงกฎหมายและระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการดึงดูดการลงทุนจากผู้ประกอบการด้านเทคโนโลยีชั้นนำจากต่างประเทศ และการสนับสนุนสตาร์ทอัพอย่างจริงจัง ทำให้ประเทศไทยสูญเสียโอกาสในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีดิจิทัล โดยเฉพาะการใช้ประโยชน์จากข้อมูลขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นจากการทำธุรกรรมทางดิจิทัลของคนไทย เพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์หรือบริการที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการหรือพฤติกรรมของผู้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ประเทศไทยจำเป็นต้องเร่งสร้างความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมดิจิทัลของไทยให้สามารถแข่งขันได้ควบคู่ไปกับการยกระดับอุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศให้เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะที่สำคัญของโลก และการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมไทยให้เป็นดิจิทัลที่มีภูมิคุ้มกันอย่างเต็มรูปแบบ ตลอดจนพัฒนาระบบนิเวศที่เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและอุตสาหกรรมดิจิทัล ให้ประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ

#### ๒) มิติโอกาสและความเสมอภาคทางเศรษฐกิจและสังคม

หมวดหมู่ที่ ๗ ไทยมีวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่เข้มแข็ง มีศักยภาพสูง และสามารถแข่งขันได้ บริบทของโลกและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วและรุนแรงส่งผลให้วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมต้องเผชิญความท้าทายจากปัจจัยทั้งภายในและภายนอก และต้องเร่งปรับตัวให้เท่าทันเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจ โดยเฉพาะการเติบโตอย่างรวดเร็วไร้ขีดจำกัดของเทคโนโลยี กระตุ้นให้ผู้ประกอบการต้องเปลี่ยนผ่านโมเดลธุรกิจไปสู่ธุรกิจที่พึ่งพาเทคโนโลยีมากขึ้น การเข้าสู่สังคมสูงวัยส่งผลต่อการลดลงของจำนวนแรงงานและการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภคโดยหันไปใช้จ่ายเพื่อบริโภคสินค้าและบริการเกี่ยวกับสุขภาพเพิ่มมากขึ้น ในขณะที่การเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศอย่างฉับพลันทำให้ผลิตภัณฑ์จากธรรมชาติไม่สม่ำเสมอ ส่งผลให้ผู้บริโภคมีความตื่นตัวและบริโภคสินค้าและบริการที่ยั่งยืนเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ผลกระทบของโควิด-19 ยังเป็นปัจจัยผลักดันผู้ประกอบการให้เพิ่มความยืดหยุ่นในการทำธุรกิจและเปลี่ยนผ่านไปสู่การใช้เทคโนโลยีดิจิทัล เครื่องจักร และระบบอัตโนมัติ ผลงานวิจัยพัฒนาและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและผลิตภาพ เชื่อมโยงธุรกิจเข้ากับห่วงโซ่คุณค่าโลก และลดการพึ่งพาตลาดใดตลาดหนึ่งเป็นหลัก อันเป็นการเพิ่มโอกาสทางธุรกิจและกระจายความเสี่ยง ในขณะที่ภาครัฐต้องเร่งปรับปรุงและยกระดับประสิทธิภาพระบบการส่งเสริมและพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมให้มีลักษณะมุ่งเป้า ตอบโจทย์ผู้ประกอบการบนฐานความเข้าใจธุรกิจที่มีความหลากหลาย จึงให้ผู้ประกอบการเข้าระบบและรับการพัฒนาอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างเข้มแข็งจนถึงขยายขนาดธุรกิจ

หมุดหมายที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เด็บโตได้อย่างยั่งยืน ปัจจุบันการพัฒนาประเทศทุกระดับได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลกซบเซาก่อให้เกิดผลกระทบทั้งทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างรุนแรง จากการหยุดหรือชะลอการดำเนินกิจกรรมของสาขาการผลิตและบริการ โดยเฉพาะการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก มีผลต่อการลดและเลิกจ้างแรงงานจำนวนมาก ประชาชนมีรายได้ลดลงและบางส่วนขาดรายได้ การว่างงานเพิ่มขึ้น และแรงงานบางส่วนเคลื่อนย้ายกลับภูมิลำเนาเดิมเพื่อประกอบอาชีพด้านการเกษตร ดังนั้น การพัฒนาในระยะต่อไปการผลิตและบริการต้องปรับตัวโดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจฐานราก เน้นการผลิตและบริการเพื่อการบริโภคภายในประเทศ โดยเฉพาะความต้องการสินค้าประเภทสุขอนามัยมากขึ้นในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวของการลงทุน แต่บางกิจการยังได้รับความสนใจจากนักลงทุนและมีการลงทุนอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะกิจการเป้าหมายในพื้นที่ซึ่งจะกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในพื้นที่มากขึ้น และในพื้นที่เมืองประสบผลกระทบเช่นเดียวกับในระดับภาค โดยการค้าและบริการต้องปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินการให้สอดคล้องกับภาวะวิถีความเป็นปกติใหม่ ประชาชนต้องปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการบริโภคและการเดินทาง การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวอาจสร้างผลกระทบเชิงลบตามมา โดยเฉพาะต่อมิติสิ่งแวดล้อมและสังคมของเมือง ดังนั้น ในระยะต่อไปจึงจำเป็นต้องเร่งแก้ปัญหาดังกล่าว เพื่อให้การพัฒนาเมืองนำไปสู่ความยั่งยืน ความยืดหยุ่นพร้อมรับมือและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลง ตลอดจนประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการและมีคุณภาพชีวิตที่ดี

หมุดหมายที่ ๙ ไทยมีความยากจนข้ามรุ่นลดลง และคนไทยทุกคนมีความคุ้มครองทางสังคมที่เพียงพอ เหมาะสม ความยากจนข้ามรุ่นเป็นปัญหาเชิงโครงสร้างที่เรื้อรังมาตั้งแต่อดีต สืบเนื่องถึงปัจจุบัน และมีแนวโน้มทวีความรุนแรงขึ้นในอนาคต แม้ว่าสัดส่วนคนจนของไทยลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงมีคนจนจำนวนหนึ่งที่ติดอยู่ในกับดักความยากจนมาเป็นเวลานาน โดยขาดโอกาสที่จะได้รับผลประโยชน์จากการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และต้องส่งต่อความยากจนไปสู่ลูกหลาน การวิเคราะห์ลักษณะของครัวเรือนยากจนข้ามรุ่นพบว่า ครัวเรือนยากจนข้ามรุ่นส่วนใหญ่ไม่มีเงินออม การศึกษาต่ำ และอัตราการพึ่งพิงสูง โดยเฉพาะการขาดโอกาสในการเข้าถึงการศึกษาและการทักษะความรู้ที่จำเป็นต่อการประกอบอาชีพของเด็กจากครัวเรือนยากจนข้ามรุ่น ทำให้เด็กกลุ่มนี้ต้องเข้าสู่ตลาดแรงงานในฐานะแรงงานทักษะต่ำ หรือแรงงานกึ่งมีทักษะเท่านั้น ซึ่งนอกจากจะส่งผลกระทบต่อระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของเด็กในอนาคต ยังเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของประเทศแล้ว นอกจากนี้ประเทศไทยยังมี ความจำเป็นต้องพัฒนาเชิงระบบความคุ้มครองทางสังคมที่เพียงพอสำหรับกลุ่มคนในแต่ละช่วงวัย เช่น กลุ่มผู้สูงอายุยังขาดสวัสดิการทางสังคมที่จำเป็นต่อการมีคุณภาพชีวิตที่ดี เป็นต้น เพื่อให้สามารถรับมือกับการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างประชากรและปัจจัยการเปลี่ยนแปลงอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ระบบความคุ้มครองทางสังคมของไทยในปัจจุบันยังมีช่องว่างและระดับสิทธิประโยชน์ที่ได้รับยังไม่เพียงพอต่อความจำเป็นพื้นฐานในการดำรงชีวิต

#### ๓) มิติความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

หมุดหมายที่ ๑๐ ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ การสร้างการขยายตัวทางเศรษฐกิจตลอดช่วงที่ผ่านมา มีพึ่งพิงการใช้วัตถุดิบและสินค้าชั้นกลางในเกณฑ์สูง ในขณะที่ประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรในการผลิตสินค้าและบริการยังอยู่ในระดับต่ำ มีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่เกินขีดความสามารถของระบบนิเวศ ท่ามกลางข้อจำกัดด้านการบริหารจัดการทำให้ทรัพยากรธรรมชาติเสื่อมโทรมในขณะที่ปัญหาสิ่งแวดล้อมมีความรุนแรงมากขึ้น ปัญหาของเสียและมลพิษ เช่น ๑) ขยะ ๒) มลพิษทางอากาศ ๓) มลพิษทางน้ำ เป็นต้น อีกทั้งการปล่อยก๊าซเรือนกระจกยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่องท่ามกลาง

การแสดงเจตจำนงการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ภายในปี ๒๕๙๓ ของ ๑๗๓ ประเทศทั่วโลก เป็นความท้าทายในการขับเคลื่อนหมวดหมู่ที่สำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนที่สังคมไทยและประชาคมโลกให้ตระหนักและให้ความสำคัญมากขึ้น รวมทั้งเป็นปัจจัยกำหนดความสำเร็จที่สำคัญต่อการบรรลุวิสัยทัศน์ มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ของการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ที่ได้ให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนโมเดลการพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน เศรษฐกิจสีเขียว

หมวดหมู่ที่ ๑๑ ไทยสามารถลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยธรรมชาติและ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การเพิ่มขึ้นของประชากร การขยายถิ่นฐานที่อยู่ และการพัฒนาทางกายภาพได้ทำลายความสมดุลของสิ่งแวดล้อม รวมถึงการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ส่งผลให้เกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติทั่วโลกขึ้นบ่อยครั้ง สำหรับประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นภัยที่เกิดขึ้นซ้ำเป็นประจำตามฤดูกาล สามารถคาดการณ์ได้ในขณะเดียวกันการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอันเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณก๊าซเรือนกระจกในชั้นบรรยากาศ ทำให้อุณหภูมิโลกสูงขึ้นส่งผลให้ภัยธรรมชาติที่ประเทศไทยเผชิญอยู่ในปัจจุบันมีแนวโน้มที่จะมีระดับความรุนแรงและมีความถี่เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอุทกภัยและภัยแล้ง ดังนั้น การจัดการและป้องกันสาธารณภัยมีการวางแผนทางเพื่อบริหารจัดการหรือป้องกันภัยพิบัติทางธรรมชาติอย่างเป็นระบบ ตั้งแต่ก่อนเกิดเหตุ ระหว่างเกิดเหตุ และหลังจากเกิดเหตุจนครบกระบวนการ แต่การช่วยเหลือและแก้ไขปัญหาภัยพิบัติทางธรรมชาติของหน่วยงานต่าง ๆ ยังคงมีอุปสรรคและความท้าทายหลายมิติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งขีดความสามารถในการจัดการกับภัยพิบัติทางธรรมชาติที่มีความรุนแรงสูงยังคงค่อนข้างจำกัด และแม้ว่าภัยธรรมชาติที่เกิดขึ้นในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นภัยซึ่งคาดการณ์ล่วงหน้าได้ แต่หน่วยงานให้ความสำคัญกับมาตรการเชิงรับในการให้ความช่วยเหลือเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบและการฟื้นฟูตามบทบาทภารกิจภายใต้งบประมาณที่หน่วยงานได้รับ การจัดสรรงบประมาณของภาครัฐยังไม่ได้ให้ความสำคัญกับมาตรการในการจัดการเชิงรุกเพื่อลดและป้องกันผลกระทบจากภัยธรรมชาติและ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่จะเกิดขึ้นกับเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และความมั่นคงของประเทศ

#### ๔) มิติปัจจัยผลักดันการพลิกโฉมประเทศ

หมวดหมู่ที่ ๑๒ ไทยมีกำลังคนสมรรถนะสูง มุ่งเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง ตอบโจทย์การพัฒนาแห่งอนาคต การพัฒนากำลังคนของไทยเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างที่สำคัญ คือ การเป็นสังคมสูงวัย ส่งผลให้ประเทศจะขาดกำลังคนในเชิงปริมาณ ดังนั้น การเรียนรู้ตลอดชีวิตเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาคนในสังคมสูงวัยที่มีช่วงชีวิตที่หลากหลายมากขึ้น การพัฒนากำลังคนสมรรถนะสูงเพื่อพลิกโฉมประเทศไปสู่การขับเคลื่อนที่ใช้นวัตกรรมเป็นฐาน มีหลายปัจจัยที่สนับสนุน ทั้งความก้าวหน้าของเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่มีบทบาทในการเรียนรู้และเสริมสร้างสมรรถนะมากขึ้น มีสถาบันการศึกษาและแพลตฟอร์มฝึกอบรมจำนวนมาก รวมถึงคนไทยมีความคุ้นเคยกับการใช้เทคโนโลยีมากขึ้นที่สามารถฝึกอบรมทั้งการฝึกซ้ำและการฝึกยกระดับเพื่อเพิ่มสมรรถนะ รวมถึงระบบนิเวศควรเอื้อต่อการเรียนรู้ตลอดชีวิตให้กับประชากรทุกกลุ่มอย่างทั่วถึงและมีคุณภาพ ทั้งบนพื้นที่กายภาพและบนพื้นที่เสมือนจริง ขณะที่กลุ่มเข้าไม่ถึงจะต้องมีมาตรการกำจัดอุปสรรคต่าง ๆ ให้สามารถเข้ามาเรียนรู้และพัฒนาทักษะได้อย่างทั่วถึงมากขึ้น

หมวดหมู่ที่ ๑๓ ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน ภาครัฐไทยยังคงมีข้อจำกัดในหลายประเด็นที่เป็นอุปสรรคต่อการตอบโจทย์ประชาชนได้อย่างเต็มศักยภาพ โดยเฉพาะการที่โครงสร้างภาครัฐยังมีขนาดใหญ่ มีส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐจำนวนมากที่มีการทำงานซ้ำซ้อนกัน ขาดการบูรณาการการทำงานร่วมกัน ในขณะที่การมีส่วนร่วมของภาคีพัฒนาอื่น ๆ ในการบริการภาครัฐยังมีข้อจำกัด ส่งผลให้การทำงานและการให้บริการของภาครัฐมักเกิดปัญหาความล่าช้า ไม่ตอบโจทย์ความต้องการของประชาชน การให้บริการไม่ครอบคลุมพื้นที่อย่างทั่วถึง ซึ่งสะท้อนจากมิติด้าน

ความมีประสิทธิภาพของภาครัฐที่ขาดการมุ่งเน้นให้มีการประสานการดำเนินงานกับทุกภาคส่วนเพื่อให้บรรลุเป้าหมายร่วมกัน โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานและกระบวนการทำงานที่ยังไม่สนับสนุนการทำงานรัฐบาลดิจิทัลแบบครบวงจร รวมถึงข้อมูลทรัพยากรต่าง ๆ ของภาครัฐเพื่อการพัฒนาประเทศยังขาดการบูรณาการและการบริหารอย่างเป็นระบบ นอกจากนี้ กฎหมายไทยจำนวนมากมีความล้าสมัย ไม่เอื้อต่อการทำงานและการปรับตัวของภาครัฐให้สอดคล้องกับสถานการณ์ ขาดฐานข้อมูลด้านกฎหมายของประเทศ รวมถึงการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนและภาคเอกชน

## ๒.๕ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕

กระทรวงคมนาคมมีความเห็นว่าประเทศไทยจำเป็นต้องมียุทธศาสตร์ในการพัฒนาเพื่อเป็นแนวทางสำหรับการลงทุนอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปัจจุบันถึง พ.ศ. ๒๕๖๕ ทั้งนี้ ประเด็นท้าทายที่จะใช้ในการกำหนดยุทธศาสตร์<sup>๒</sup> ควรครอบคลุมถึง

๑) การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปใช้การขนส่งหลัก (Main Line) ที่เป็นรูปแบบที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า เช่น การขนส่งทางรถไฟ และการขนส่งทางน้ำ โดยให้การขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder) ให้แก่การขนส่งทางรางและทางน้ำ หรือผลักดันให้การขนส่งทางถนนเป็นทางเลือกของการเดินทางที่ต้องการใช้ความเร็วหรือการขนส่งสินค้าประเภทจากที่ถึงที่ (Door-to-Door)

๒) การเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของประตูการขนส่งที่มีศักยภาพ และการปรับปรุงโครงข่ายเชื่อมโยงรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนโดยเน้นการปรับปรุงเส้นทางขนส่งทั้งทางถนน ทางราง สู่ประตูการค้าหลักที่สำคัญและประตูการค้าชายแดน รวมทั้งปรับปรุงท่าอากาศยานในพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจ

๓) การยกระดับความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ นอกจากในการเตรียมรับความเติบโตของประเทศจากการเป็นประชาคมอาเซียน ประเทศยังมีความจำเป็นในการลงทุนอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดปัญหาคอขวด เชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปสู่เมืองศูนย์กลางของภาคต่าง ๆ ของประเทศ การเดินทางระหว่างเมืองศูนย์กลางต่าง ๆ และการเดินทางระหว่างเมืองศูนย์กลางกับจังหวัดโดยรอบเมืองศูนย์กลางนั้น เพื่อช่วยให้เกิดการกระจายความเจริญจากการกระจุกตัวอยู่ในภาคกลางและภาคตะวันออกไปยังภาคอื่น ๆ และลดระยะเวลาในการเดินทางหรือขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่สำคัญของประเทศดังกล่าว การลงทุนจึงควรครอบคลุมถึงการปรับปรุงเส้นทางหลวงระหว่างเมือง การก่อสร้างโครงข่ายเส้นทางใหม่ ๆ ในพื้นที่ที่มีกิจกรรมด้านการเกษตร การค้า การลงทุน หรือเป็นเส้นทาง สู่แหล่งท่องเที่ยวหลักให้เป็น ๔ ช่องจราจร การพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง การก่อสร้าง ทางเลี่ยงเมือง เป็นต้น

๔) ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับสาขาขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศเพื่อให้มีโครงสร้างการบริหารจัดการที่ชัดเจน โดยแยกบทบาทและภารกิจของหน่วยงานนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติ ทั้งนี้ ควรให้ความสำคัญกับการจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลระบบราง เพื่อทำหน้าที่กำหนดมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย โครงสร้างอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม การบริหารจัดการ การลงทุน และการบำรุงรักษา ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักของประเทศ นอกจากนี้ ควรพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาหนี้สินทางการเงินของรัฐวิสาหกิจในสาขาขนส่ง เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทยและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นต้น เพื่อให้สามารถให้บริการประชาชนได้ตามมาตรฐานที่กำหนดไว้

<sup>๒</sup> สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕ ประกอบด้วย ๕ แผนงาน ได้แก่ ๑) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง ๒) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะฯ ๓) แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงฯ ๔) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ และ ๕) แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ โดยมีแผนงานที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะฯ และแผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงฯ โดยแต่ละแผนงานมีรายละเอียด ดังนี้

๑) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยจะเร่งรัดขยายเส้นทางรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อให้บริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง เปลี่ยนรถโดยสารประจำทางให้ประชาชนได้ใช้รถที่ได้มาตรฐาน ลดมลพิษในเขตเมือง ปรับปรุงถนนและสะพาน เพื่อลดความแออัดของปริมาณจราจรในพื้นที่ต่างๆ รวมทั้งการพิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาถนนเลียบริมน้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร



ภาพที่ ๒.๓ ผังเส้นทางรถไฟฟ้า ๑๐ สายในเขตกรุงเทพมหานคร

ประโยชน์ที่จะได้รับการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เช่น

- ระบบรถไฟฟ้าสามารถรองรับการเดินทาง ๕-๘ ล้านคนเที่ยว/วัน
- มีโครงข่ายรถไฟฟ้า ๒๙๙ กิโลเมตร ในอีก ๕ ปีข้างหน้า
- คุณภาพรถประจำทางและอยู่จุดรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพดีขึ้น
- ลดการขาดทุนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจากการใช้เชื้อเพลิงที่ประหยัดและเป็นมิตร

ต่อสิ่งแวดล้อม

- สัดส่วนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะกับการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล เท่ากับร้อยละ ๖๐ ต่อร้อยละ ๔๐

- ลดปัญหาจราจร และโครงข่ายถนนในกรุงเทพมหานครชั้นในและปริมณฑลมีความคล่องตัวขึ้น

๒) แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยปรับปรุงถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงการปรับปรุงโครงข่ายถนนระหว่างเมืองหลักและเชื่อมเมืองหลักกับด่านพรมแดนให้เป็น ๔ ช่องจราจร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในเส้นทางที่มีความจำเป็นตลอดจนผลักดันการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เช่น จุดพักรถบรรทุก สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายระหว่างการขนส่งทางรางกับทางถนน เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสามารถรองรับการค้า การลงทุนที่จะสูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

ประโยชน์ที่จะได้รับการพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงพื้นที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น

- มาตรฐานขั้นต่ำของโครงข่ายถนนส่วนใหญ่ของประเทศเป็นถนนลาดยาง ตั้งแต่การเดินทางระดับหมู่บ้านจนถึงระหว่างประเทศระยะทาง ๔๖๑,๒๒๑ กิโลเมตร

- มีถนน ๔ ช่องจราจร ๑,๘๖๔ กิโลเมตร ในทางหลวงสายหลักทั่วประเทศ

- โครงข่ายทางหลวงอาเซียนทั้งหมดในไทยอย่างน้อยเป็นถนน ๔ ช่องจราจร

- มีมาตรฐานถนน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งที่ช่วยลดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากถนนและการขับขี

- การขนส่งทางถนนจะช่วยสนับสนุนให้การขนส่งทางน้ำ ทางรถไฟและทางอากาศสามารถให้บริการโดยสะดวกจากต้นทางถึงปลายทาง

- ดึงดูดการกระจายตัวของการตั้งถิ่นฐาน การใช้พื้นที่ของภาคต่างๆ เป็นฐานการผลิตของประเทศและของประชาคมอาเซียน

- ด่านศุลกากรที่เป็นประตูทางการค้าบริเวณชายแดนมีการเชื่อมโยงกับโครงข่ายถนน ราง ท่าเรือและท่าอากาศยานหลัก รวมทั้งมีความพร้อมและทันสมัย สามารถรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

## ๒.๖ ปฏิญญาสตอกโฮล์ม พ.ศ. ๒๕๖๔-๒๕๗๓

องค์การสหประชาชาติ ได้กำหนดให้มีการประชุมระดับสูงของสมัชชาสหประชาชาติว่าด้วยการพัฒนาความปลอดภัยทางถนน (High-level Meeting of the United Nations General Assembly on Improving Global Road Safety) ระหว่างวันที่ ๓๐ มิถุนายน – ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๕ เวลา ๑๐.๐๐ - ๑๘.๐๐ น. (เวลา นครนิวยอร์ก) ณ สำนักงานใหญ่สหประชาชาติ นครนิวยอร์ก สหรัฐอเมริกา ภายใต้หัวข้อ “เป้าหมายความปลอดภัยทางถนน ปี ๒๐๓๐ : การดำเนินการตามทศวรรษแห่งการปฏิบัติและการบรรลุผล (The 2030 horizon for road safety : securing a decade of action and delivery)” คณะรัฐมนตรีได้รับทราบองค์ประกอบคณะผู้แทนไทย โดยมีผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงมหาดไทย (พล.ต.ท. ธีรภัช สนิทวงศ์ ณ อยุธยา) เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทย พร้อมผู้แทนจากกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข และผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เข้าร่วมประชุมดังกล่าว

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๕ เห็นชอบให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย โดยมีผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงมหาดไทย (พล.ต.ท. ธีรภัช สนิทวงศ์ ณ อยุธยา) เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทย พร้อมด้วยผู้แทนกระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ



เป็นผู้แทนไทยในการเข้าร่วมประชุมและร่วมรับรองปฏิญญาทางการเมืองของการประชุม High – Level Meeting of the United Nations General Assembly on Improving Global Road Safety และให้ความเห็นชอบปฏิญญาทางการเมืองของการประชุม ทั้งนี้ หากมีข้อแก้ไขถ้อยคำหรือประเด็นที่มีสาระสำคัญและไม่ขัดต่อผลประโยชน์ของประเทศไทย ให้ผู้แทนไทยที่ได้รับมอบหมายร่วมรับรองปฏิญญาทางการเมืองเป็นผู้ใช้ดุลพินิจโดยไม่ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีอีก ซึ่งการประชุมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อ

๑) เน้นย้ำความมุ่งมั่นทางการเมืองและสนับสนุนความร่วมมือระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ในด้านความปลอดภัยทางถนน

๒) เพื่อให้ประเทศสมาชิกสามารถบรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนร้อยละ ๕๐ ภายในปี ค.ศ. ๒๐๓๐ (พ.ศ. ๒๕๗๓) โดยมีร่างปฏิญญาทางการเมืองของการประชุม High-level Meeting on Improving Global Road Safety เป็นเอกสารผลลัพธ์

แนวทางการดำเนินการและความมุ่งมั่นที่จำเป็นต่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

๑) การใช้แนวทาง whole-of-government/ whole-of society ในทุกระดับ เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

๒) การย้ำเป้าประสงค์ของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) เรื่องความปลอดภัยทางถนน

๓) การส่งเสริมแนวทาง Safe Systems

๔) การใช้เครื่องมือและกลไกต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน อาทิ การวางผังเมือง การใช้เทคโนโลยี การเสริมสร้างระบบสาธารณสุข การแก้และบังคับใช้กฎหมาย การจัดสรรงบประมาณ

ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงบริบทที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศ การประชุมดังกล่าวได้มีการเน้นย้ำความมุ่งมั่นทางการเมืองและสนับสนุนความร่วมมือระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ในด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ร้อยละ ๕๐ ภายในปี ค.ศ. ๒๐๓๐ (พ.ศ. ๒๕๗๓) และรับรองปฏิญญาทางการเมืองของการประชุม High – Level Meeting of the United Nations General Assembly on Improving Global Road Safety จำนวน ๑๘ ข้อ เป็นเอกสารผลลัพธ์เพื่อเป็นกรอบทางการดำเนินการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม โดยมีรายละเอียด ดังนี้

**ตารางที่ ๒.๑** กรอบทางการดำเนินการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ปฏิญญาทางการเมืองของการประชุม High-level Meeting on Improving Global Road Safety

ข้อ	ปฏิญญาทางการเมืองของการประชุม High-level Meeting on Improving Global Road Safety
๑	ขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนสากลสำหรับทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๔ – ๒๕๗๓ เพื่อลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างน้อยร้อยละ ๕๐ ภายในปี ๒๕๗๓
๒	กำหนดผู้ประสานงานระดับชาติด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่ออำนวยความสะดวกในการประสานงานกับองค์การอนามัยโลกในการติดตามความคืบหน้าในการดำเนินการตามทศวรรษที่สองของการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน
๓	ส่งเสริมการมีส่วนร่วมอย่างเป็นระบบกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง ทั้งด้านการขนส่ง สุขภาพ การเงิน สิ่งแวดล้อม และโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งส่งเสริมข้อกำหนดหรือข้อบังคับเพื่อความปลอดภัย

ข้อ	<p style="text-align: center;"><b>ปฏิญญาทางการเมืองของการประชุม</b> <b>High-level Meeting on Improving Global Road Safety</b></p>
๔	ส่งเสริมการออกแบบและวิศวกรรมโครงสร้างพื้นฐานทางถนนในเมืองและชนบทที่ปลอดภัย กำหนดขีดจำกัดความเร็วที่ปลอดภัยด้วยมาตรการจัดการความเร็วที่เหมาะสม โดยเน้นการขนส่งสาธารณะ การเดิน การปั่นจักรยาน ทางเท้าที่ปลอดภัยและทางข้ามยกระดับ
๕	ประยุกต์ใช้พยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เพื่อเป็นหลักปฏิบัติที่ดีในการจัดการกับปัจจัยเสี่ยงหลัก เช่น การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย สายรัดนิรภัยสำหรับเด็ก หมวกนิรภัย ยาที่ส่งผลกระทบต่อการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ทั้งเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ยาเสพติด สารที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ การขับรถด้วยความเร็ว การขับรถในสภาพทัศนวิสัยต่ำ รวมถึงความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่ เป็นต้น
๖	พัฒนาและลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของถนนตามแนวทางความปลอดภัยทางถนนแบบบูรณาการ โดยคำนึงถึงความเชื่อมโยงระหว่างความปลอดภัยทางถนนและการขจัดความยากจนในทุกมิติ รวมทั้งรับประกันมาตรฐานการปฏิบัติด้านความปลอดภัยขั้นต่ำสำหรับผู้ใช้งานทุกคน
๗	มีการประกันภัยที่เหมาะสมและสนับสนุนผู้ที่ตกเป็นเหยื่ออุบัติเหตุทางถนนและครอบครัว ทั้งการดูแล การเข้าโรงพยาบาลและการดูแลภายหลังเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งส่งเสริมให้ผู้ได้รับบาดเจ็บและทุพพลภาพได้เข้าถึงบริการที่เหมาะสม
๘	ปรับปรุงสภาพการทำงานของผู้ขับขี่ที่มีความเชี่ยวชาญ โดยเฉพาะรถเพื่อการพาณิชย์ ปฏิบัติตามมาตรฐานระดับสูงด้านความปลอดภัยและสุขภาพในที่ทำงาน ความปลอดภัยทางถนน สภาพถนน และยานพาหนะที่เพียงพอ และเชิญชวนประเทศสมาชิกให้นำกรอบคุณวุฒินักขับรถมืออาชีพสำหรับใช้ในการฝึกอบรม การรับรอง ใบอนุญาต สมรรถภาพทางร่างกาย และประเมินผลการขับขี่
๙	บูรณาการมุมมองของเพศสภาพในการกำหนดนโยบายและดำเนินนโยบายการขนส่งที่ปลอดภัย มั่นคง ครอบคลุม เข้าถึงได้ เชื่อถือได้ และยั่งยืน รวมถึงมีนโยบายรองรับผู้ใช้งานที่เป็นกลุ่มเปราะบาง โดยเฉพาะเด็ก เยาวชน ผู้สูงอายุ และผู้พิการ
๑๐	ส่งเสริมโครงการให้ความรู้และความตระหนัก ด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยในหมู่ผู้ใช้งานทุกคน รวมทั้งส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนให้เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม
๑๑	เสริมสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศด้านความปลอดภัยทางถนนผ่านการแลกเปลี่ยนแนวปฏิบัติที่ดี มีกลไกการดำเนินงานที่ประสบความสำเร็จและมีมาตรฐานทางวิชาการให้รถยนต์ทุกคันที่ผลิตและจำหน่ายในทุกตลาดภายในปี ๒๕๗๓ มีประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยที่เหมาะสม สนับสนุนการจัดหาข้อมูลผู้บริโภคเกี่ยวกับความปลอดภัยของถนนผ่านโครงการประเมินรถใหม่ที่ไม่ขึ้นกับผู้ผลิตรถยนต์และสนับสนุนให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลดังกล่าวกับองค์กรอนามัยโลกและประเทศอื่น ๆ
๑๒	สนับสนุนความต้องการเงินทุนในประเทศกำลังพัฒนาโดยใช้ประโยชน์จากกองทุนความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติ และกลไกเฉพาะอื่น ๆ เพื่อส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนที่ปลอดภัย รวมทั้งสนับสนุนกองทุนความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติและกลไกทั้งหมดตามความสมัครใจ
๑๓	เสริมสร้างศักยภาพ แลกเปลี่ยนความรู้ ถ่ายทอดเทคโนโลยี ริเริ่มข้อตกลงร่วมกันในด้านความปลอดภัยทางถนนโดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา และควรบูรณาการความคิดริเริ่มดังกล่าวเข้ากับโครงการความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนผ่านรูปแบบความร่วมมือเหนือ-ใต้ (ความร่วมมือระหว่างกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา) และความร่วมมือไตรภาคี

ข้อ	ปฏิญญาทางการเมืองของการประชุม High-level Meeting on Improving Global Road Safety
๑๔	ส่งเสริมการพัฒนา แลกเปลี่ยนความรู้ และใช้งานระบบอัตโนมัติของยานยนต์และเทคโนโลยีใหม่ในการจัดการจราจร โดยใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ เพื่อพัฒนาการเข้าถึงความปลอดภัยทางถนนทุกด้าน
๑๕	ส่งเสริมการวิจัย พัฒนา รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่ทำให้เกิดการเสียชีวิตและบาดเจ็บในระดับชาติและระดับระหว่างประเทศ เสริมสร้างศักยภาพข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งในประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลาง และพัฒนาคุณภาพการรวบรวมและเปรียบเทียบข้อมูลอย่างเป็นระบบ และเปรียบเทียบได้ในระดับสากล เพื่อกำหนดนโยบายและดำเนินการที่มีประสิทธิภาพ
๑๖	ใช้ประโยชน์จากศักยภาพของระบบพหุภาคีอย่างเต็มที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง องค์การอนามัยโลก สำนักงานผู้แทนพิเศษของเลขาธิการสหประชาชาติ ในด้านความปลอดภัยทางถนน คณะกรรมาธิการระดับภูมิภาคของสหประชาชาติ หุ้นส่วนความปลอดภัยทางถนน และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องขององค์การสหประชาชาติ เพื่อสนับสนุนประเทศสมาชิกด้วยความช่วยเหลือทางวิชาการ
๑๗	ขอให้เลขาธิการสหประชาชาติหรือกับองค์การอนามัยโลกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดทำรายงานความก้าวหน้าในช่วงการประชุมสมัชชาใหญ่สมัยที่ ๗๘ และสมัยที่ ๘๐ รวมทั้งข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการดำเนินการตามปฏิญญาทางการเมืองว่าด้วยการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนโลก ซึ่งจะเสนอในการประชุมระดับสูงที่จะจัดขึ้นในปี ๒๕๖๙
๑๘	จัดการประชุมระดับสูงเกี่ยวกับการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนทั่วโลกในปี ๒๕๖๙ ที่นครนิวยอร์ก สหรัฐอเมริกา เพื่อทบทวน การดำเนินการในระยะกลาง บรรลุผลสำเร็จของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนภายในปี ๒๕๗๓

โดยให้มีการติดตามประเมินผล ดังนี้

๑. ในปี ค.ศ. ๒๐๒๔ (พ.ศ. ๒๕๖๗) จะมีการจัดทำรายงานความคืบหน้าของการดำเนินการตามปฏิญญาทางการเมืองฯ และเสนอต่อการประชุม United Nations General Assembly: UNGA สมัยที่ ๗๘
๒. ในปี ค.ศ. ๒๐๒๖ (พ.ศ. ๒๕๖๙) สมัยที่ ๘๐ ซึ่งจะมีการจัดประชุม High – Level Meeting of the United Nations General Assembly on Improving Global Road Safety เพื่อติดตามผลการดำเนินการตามปฏิญญาทางการเมืองฯ และให้เป็น Mid-term review ของ Second Decade of Action for Road Safety ค.ศ. ๒๐๒๑ – ๒๐๓๐

## ๒.๗ การประชุมระดับสูงของสมัชชาสหประชาชาติ ว่าด้วยการพัฒนาความปลอดภัยทางถนน

จากการประชุมระดับสูงของสมัชชาสหประชาชาติ ว่าด้วยการพัฒนาความปลอดภัยทางถนน (High-level Meeting of the United Nations General Assembly on Improving Global Road Safety) ระหว่างวันที่ ๓๐ มิถุนายน - ๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ ณ สำนักงานใหญ่สหประชาชาติ นครนิวยอร์ก สหรัฐอเมริกา ภายใต้หัวข้อ "เป้าหมายความปลอดภัยทางถนนปี ๒๐๓๐ : การดำเนินการตามทศวรรษแห่งการปฏิบัติและการบรรลุผล (The ๒๐๓๐ horizon for road safety: securing a decade of action and delivery)" โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเน้นย้ำความมุ่งมั่นทางการเมืองและสนับสนุนความร่วมมือระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ในด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้ประเทศสามารถบรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนร้อยละ ๕๐ ภายในปี ค.ศ. ๒๐๓๐ (พ.ศ. ๒๕๗๓) โดยมีร่างปฏิญญาทางการเมืองของการประชุม High-level Meeting on Improving Global Road Safety เป็นเอกสาร

ผลลัพธ์ ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบร่างปฏิญญาทางการเมือง High-level Meeting on Improving Global Road Safety ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

๑) ที่มา ถ้อยคำส่วนใหญ่ zero draft มีพื้นฐานมาจากเอกสารด้านความปลอดภัยทางถนนต่าง ๆ อาทิ ข้อมติสมัชชาสหประชาชาติ (UNGA) เรื่อง Improving Global Road Safety เอกสารผลลัพธ์ของการประชุม Global Ministerial Conference on Road Safety ค.ศ. ๒๐๒๐ (Stockholm Declaration) และข้อมติ คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจและสังคมสำหรับเอเชียและแปซิฟิก (ESCAP) ด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึง ข้อมูลจากกิจกรรมสนับสนุนการประชุม High-level Meeting on Improving Global Road Safety เมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ และเมื่อวันที่ ๑๓ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๕

๒) ส่วนอารัมภบท (preambular part) กล่าวถึงสภาพปัญหาของความปลอดภัยทางถนน รวมถึง ปัจจัยเสี่ยงหลัก (major risk factors) ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

๓) ส่วนปฏิบัติการ (operative part) กล่าวถึงแนวทางการดำเนินการและความมุ่งมั่นที่จำเป็น ต่อการแก้ไขปัญหาที่ระบุไว้ในส่วนอารัมภบท อาทิ (๑) การใช้แนวทาง whole – of – government/ whole – of – society ในทุกระดับ เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (๒) การย้ายเป้าประสงค์ ข้อ ๓.๖ ของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) เรื่องความปลอดภัยทางถนน (๓) การส่งเสริมแนวทาง safe systems และ (๔) การใช้เครื่องมือและกลไกต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน อาทิ การวางผังเมือง การใช้เทคโนโลยี การเสริมสร้างระบบสาธารณสุข การแก้และบังคับใช้กฎหมาย การจัดสรรงบประมาณ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงบริบทที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศ

๔) การติดตามผลเสนอให้ (๑) เลขาธิการสหประชาชาติ (UN Secretary General: UNSG) จัดทำ รายงานความคืบหน้าของการดำเนินการตามปฏิญญาฯ และเสนอต่อการประชุม UNGA สมัยที่ ๗๘ ในปี ค.ศ. ๒๐๒๔ และสมัยที่ ๘๐ ในปี ค.ศ. ๒๐๒๖ และ (๒) จัดการประชุม High-level Meeting on Improving Global Road Safety ในปี ค.ศ. ๒๐๒๖ เพื่อติดตามผลการดำเนินการตามปฏิญญาฯ และให้เป็น mid-term review ของ Second Decade of Action for Road Safety ค.ศ. ๒๐๒๑ – ๒๐๓๐ (ประกาศ โดยข้อมติ UNGA ที่ A/RES/74/299) ตามเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals) อาทิ การจัดการความปลอดภัยทางท้องถนน การสร้างถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย การสร้างมิติ ความปลอดภัยให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบโครงข่ายถนน และยกระดับคุณภาพในการป้องกันหรือคุ้มครอง การบาดเจ็บและสูญเสีย สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะกลุ่มเปราะบางต่อการสูญเสียสูง เช่น คนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยาน และผู้ใช้รถจักรยานยนต์

ซึ่งมติในการประชุมดังกล่าว ในเดือนกันยายน ๒๕๖๓ สมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติได้ใช้มติ UNGA ที่ A/RES/๗๔/๒๙๙ เรื่องการยกระดับความปลอดภัยทางถนนสากล (Improving Global Road Safety) ประกาศทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. ๒๐๒๑ - ๒๐๓๐ ซึ่งได้จัดทำแผนพัฒนาสำหรับการดำเนินการดังกล่าว และเผยแพร่ในเดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ ตาม “ปฏิญญากรุงสต็อกโฮล์มว่าด้วยเรื่อง ความปลอดภัยบนท้องถนน” (Stockholm Declaration - Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals ๒๐๓๐) ซึ่งสนับสนุนให้ยกระดับเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน เป็นวาระการประชุมระดับสูงในการประชุมสมัชชาสหประชาชาติ (High - Level Meeting of the United Nations General Assembly) เพื่อให้ผู้นำและรัฐบาลของประเทศต่าง ๆ ให้ความสำคัญและลงทุน อย่างเพียงพอสำหรับการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจัง โดยการร่วมมือของทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน เพื่อลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสให้ได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้

## ๒.๘ แผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้นำกรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งระดับโลกและระดับชาติ ได้แก่ ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน หลักการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) กรอบ ๑๒ เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน (Global Road Safety Performance Target) ปฏิญญาสตอกโฮล์ม (Stockholm Declaration) ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ร่างกรอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และนโยบายของรัฐบาล มาศึกษา ทบทวน รวบรวม วิเคราะห์ สังเคราะห์ และประมวลข้อมูล มาเป็นข้อมูลพื้นฐานในการกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ และเป็นแนวทางการจัดทำแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน เพื่อกำหนดทิศทาง เป้าหมาย แนวทางปฏิบัติ รวมทั้งการติดตามประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน โดยแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนนฉบับปัจจุบัน คือ "แผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๔ (THAILAND ROAD SAFETY MASTER PLAN ๒๐๑๘ - ๒๐๒๑) โดยแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐ ประกอบด้วย ๓ ยุทธศาสตร์ ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชน กำหนดแนวทางการดำเนินการเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส จากกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชน ทั้งนี้ แนวทางการดำเนินงานในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชนประกอบด้วยประเด็นด้านที่ครอบคลุมทั้งการแก้ปัญหาความเสี่ยงที่สำคัญอย่างการจัดการความเร็ว ตลอดจนการให้ความสำคัญกับยานพาหนะปลอดภัย ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย รวมถึงการสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน เป็นการกำหนดแนวทางของเป้าประสงค์ กลยุทธ์ และตัวชี้วัดที่มุ่งเน้นการลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส จากยานพาหนะทุกประเภท รวมทั้งครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม โดยมีแนวทางการดำเนินงานเชิงมาตรการที่จะช่วยลดการเปิดรับต่อความเสี่ยงของปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วยประเด็นด้านการจัดการความเร็ว ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย ยานพาหนะปลอดภัย ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ และการสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน มุ่งเน้นการสร้างรากฐานที่แข็งแกร่งของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยต่อยอดจากความสำเร็จของการดำเนินงานในช่วงแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ผ่านมา ทั้งนี้ แนวทางการดำเนินงานในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับพัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงาน ประกอบด้วยประเด็นด้านการจัดการความเร็ว การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย ยานพาหนะปลอดภัย ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย การจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผล และการศึกษาวิจัย และการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะและการเข้าร่วมของชุมชน

## ๒.๙ มติคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕

คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) ได้มีมติในคราวประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๒๗ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๕ เห็นชอบมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากกรณีรถจักรยานยนต์ชนคนเดินข้ามถนนบริเวณทางข้าม เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุคนเดินข้ามถนน โดยมีสาระสำคัญ ข้อเท็จจริงดังนี้

### ๑. มาตรการด้านกฎหมาย

๑.๑ ให้หาแนวทางเพิ่มโทษกรณีผู้ขับขี่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ตามมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ให้สูงขึ้น และให้เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ ดำเนินคดีกับผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายให้ได้รับโทษสูงสุด เพื่อให้ผู้ขับขี่เคร่งครัดในการปฏิบัติตามกฎหมาย

๑.๒ ให้นำเทคโนโลยีมาสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ โดยติดตั้งกล้องวงจรปิด และกล้องตรวจจับความเร็วในบริเวณที่มีความเสี่ยง อาทิ บริเวณทางร่วมทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจร และ ทางข้ามสำหรับคนเดินข้ามถนน

๑.๓ ให้เร่งรัดการจัดให้มีข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เกี่ยวกับประวัติและการกระทำความผิดของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ข้อมูลทะเบียนรถ และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง

๑.๔ ให้เพิ่มฐานความผิดตามมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เป็นฐานความผิดที่ต้องบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ เพื่อตัดคะแนนความประพฤติเมื่อผู้ขับขี่ กระทำผิด

### ๒. มาตรการด้านถนน

๒.๑ ให้จัดทำมาตรฐานทางข้ามที่มีความปลอดภัย เพื่อเป็นแบบในการสร้างทางข้ามสำหรับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒.๒ ให้สำรวจมาตรฐานวิศวกรรมจราจรบริเวณทางข้ามทั่วประเทศ และนำมาวิเคราะห์เพื่อ หาแนวทาง มาตรการ การแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางข้าม

๒.๓ ให้ปรับปรุงวิศวกรรมจราจรบริเวณทางข้ามให้มีความปลอดภัย อาทิ การชะลอความเร็วของรถ ก่อนถึงทางข้าม การจัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นผิวทางข้ามให้มีความชัดเจนทั้งเส้นทางข้ามและข้อความ บนพื้นทาง จัดทำป้ายเตือนและป้ายสัญลักษณ์และติดตั้งในบริเวณเหมาะสมที่ทำให้ผู้ขับขี่และผู้ข้ามถนน มองเห็นได้ชัดเจน รวมทั้งติดตั้งสัญญาณไฟสำหรับคนข้ามถนน

### ๓. มาตรการด้านผู้ใช้รถใช้ถนน

๓.๑ ให้สร้างการรับรู้เกี่ยวกับการข้ามถนนที่ปลอดภัยให้กับประชาชนทุกกลุ่ม

๓.๒ พัฒนาหลักสูตรสถานศึกษาและสื่อการเรียนการสอน โดยเน้นการให้ความรู้และเสริมสร้าง ทักษะการเรียนรู้เกี่ยวกับการข้ามทางที่ปลอดภัยในทุกช่วงวัย ทั้งระดับการศึกษาขั้นพื้นฐาน การศึกษาเอกชน ระดับอาชีวศึกษา และหลักสูตรการศึกษานอกระบบ

๓.๓ ให้ความสำคัญในการสร้างการรับรู้การข้ามถนนที่ปลอดภัยให้กับนักเรียน นักศึกษา ควบคู่ ไปกับการปลูกฝังสร้างวัฒนธรรมที่ปลอดภัยให้กับนักเรียน นักศึกษา ควบคู่ ไปกับการปลูกฝังสร้างวัฒนธรรมที่ปลอดภัยผ่านกิจกรรมรณรงค์ ทั้งในรูปแบบการจัดทำสื่อสร้างสรรค์และรูปแบบ ออนไลน์

๔. ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมอบหมายคณะกรรมการด้านการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน เร่งดำเนินการสร้างกระแสการรับรู้และ ความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะผู้ขับขี่ให้มีสำนึกและตระหนักถึงความสูญเสีย ที่อาจจะเกิดขึ้นจากการขับรถที่ไม่มีวินัยและไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด

## ๒.๑๐ การทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๔ ตามหลักวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach)

ประเทศไทยได้แสดงความมุ่งมั่นในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการโลกสำหรับทศวรรษแห่งปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (Global Action Plan for the Decade of Action for Road Safety ๒๐๑๑ - ๒๐๒๐) มาอย่างต่อเนื่อง และพยายามมุ่งสู่การบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านถนนปลอดภัย ทั้งเป้าหมายที่ ๓.๖ และ ๑๑.๒ โดยในปัจจุบันการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยอยู่ในช่วงของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ ๔ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔ ซึ่งมีพัฒนาการด้านยุทธศาสตร์ ทั้งในระดับนโยบายและปฏิบัติการมาโดยตลอด อย่างไรก็ตามเนื่องด้วยแผนแม่บทความดังกล่าวจะสิ้นสุดลงในปี ๒๕๖๔ นี้ จึงจำเป็นต้องทบทวนผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทความดังกล่าวอย่างเป็นระบบ เพื่อนำข้อค้นพบและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายไปใช้ในการพัฒนากลยุทธ์สำหรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ ๕ ต่อไป ทั้งนี้ กรมควบคุมโรคในฐานะประธานคณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล (คณะอนุกรรมการฯ ๖) ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน โดยความร่วมมือและการสนับสนุนด้านวิชาการจากแผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน (WHO-RTG Country Cooperation Strategy Programme on Road Safety – CCS) และองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทยได้ทำหน้าที่เป็นคณะเลขานุการร่วมในการทบทวนผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับ ๔ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔) โดยการทบทวนเป็นไปตามกรอบแนวคิดใหม่ คือ วิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) และภายใต้บริบทความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย และตามเสาหลัก ๘ ด้าน ได้แก่

๑. การจัดการความปลอดภัยทางถนน (road safety management)
๒. โครงข่ายถนนปลอดภัย (safe road infrastructure)
๓. ยานพาหนะปลอดภัย (safe vehicle)
๔. ผู้ใช้ถนนปลอดภัย รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายการสร้างความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน และพฤติกรรมที่ปลอดภัย (safe road users including law enforcement, literacy, and safe behaviours)
๕. การดูแลหลังเกิดเหตุ (post - crash care)
๖. การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน (community engagement including public communication and community participation)
๗. การจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผลและการศึกษาวิจัย (data management, monitoring and evaluation, research)
๘. การสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางด้วยการเดินหรือจักรยาน (safe mobility and active travel)

โดยผลการทบทวนสรุปประเด็นสำคัญของการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔ ได้ ๔ ประเด็นหลัก ดังนี้

### ๑. จุดแข็งหรือความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔

#### ภาพรวม

- แผนงานภาพรวมมีตัวชี้วัดและเป้าหมาย
- การพัฒนาเครือข่ายและความร่วมมือของหน่วยงาน ทั้งภาครัฐภาคเอกชน และองค์กรไม่แสวงหากำไร เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔

- การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ในการส่งเสริมให้เกิดการดำเนินงานแบบบูรณาการ

- การปฏิรูประบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ทำให้มีความก้าวหน้าในการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุระดับชาติและระบบข้อมูลเชิงลึก เช่น ระบบบูรณาการข้อมูลการตาย ๓ ฐาน ระบบฐานข้อมูลของกระทรวงคมนาคม (กรมทางหลวงกรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย) ฯลฯ

- การพัฒนาด้านเทคโนโลยีเพื่อใช้ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในหลายมิติ เช่น การพัฒนาฐานข้อมูล การบังคับใช้กฎหมาย และการสื่อสารสาธารณะ ฯลฯ

- แนวโน้มของการพัฒนาศักยภาพหน่วยงานในระดับพื้นที่ที่มีมากขึ้น

ทั้งนี้ ประเด็นที่มีความแตกต่างเฉพาะในบางเสาหลักสามารถสรุปได้ดังนี้

เสาหลักที่ ๑ ความตื่นตัวและเตรียมความพร้อมเพื่อพัฒนากลไกขับเคลื่อนนโยบายที่สนับสนุนการบรรลุเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ด้านลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งประกอบด้วย การมีกฎหมายและข้อบังคับในการดำเนินมาตรการที่ชัดเจน (law) หน่วยงานที่รับผิดชอบนโยบายมีอำนาจเบ็ดเสร็จในการกำกับดูแล (authority) การขับเคลื่อนนโยบายด้วยองค์ความรู้ (knowledge) การสนับสนุนการดำเนินนโยบายด้วยเทคโนโลยี (technology) การมีระบบติดตามและประเมินผลการดำเนินมาตรการ (monitoring and evaluation) และการมีแหล่งงบประมาณในการดำเนินนโยบายที่ต่อเนื่อง (financing)

เสาหลักที่ ๒ และ ๓ หน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคม อันได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และกรมการขนส่งทางบก มีอำนาจเต็มในการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเอกเทศ และมีแหล่งงบประมาณที่แน่นอนทำให้การดำเนินนโยบายเกิดประสิทธิผล

เสาหลักที่ ๔ การมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนที่ครอบคลุมทุกมิติ

เสาหลักที่ ๕

- มีศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการการแพทย์ฉุกเฉินทุกจังหวัด
- มีการพัฒนาบริการด้าน post-crash care เช่น มีศูนย์อุบัติเหตุ, ER คุณภาพ, Trauma & Emergency Administration Unit (TEA Unit), มีทีมผู้ป่วยในแผนก trauma, Trauma ICU
- มีการพัฒนากำลังคนด้านแพทย์พยาบาลวิชาชีพเฉพาะทางการดูแลผู้บาดเจ็บ
- มีการพัฒนาสิทธิประโยชน์คุ้มครองและช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบภัยทางถนน

เสาหลักที่ ๖

- การมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ในการดำเนินงาน
- การมีส่วนร่วมของสื่อมวลชนในการสื่อสารในช่องทางที่เข้าถึงคนรุ่นใหม่ได้ดีขึ้น

เสาหลักที่ ๗

- การวางรากฐานทั้งด้านเทคโนโลยีและองค์ความรู้เพื่อการบูรณาการฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

- นโยบายการสนับสนุนการจัดทำฐานข้อมูลเปิดจากภาครัฐ

## ๒. ช่องว่างหรือความท้าทายในการดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๔

### ภาพรวม

- แผนงานภาพรวมยังขาดกลไกให้หน่วยงานส่วนใหญ่เข้าไปขับเคลื่อนงาน โดยเฉพาะนโยบายที่ต้องการการทำงานร่วมกัน



- ปัญหาเชิงโครงสร้างขององค์ประกอบการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุทางถนน ทั้งด้าน law, authority และ knowledge ซึ่งส่งผลกระทบต่อเกิดขึ้นของ technology, monitoring and evaluation และ financing
  - การบูรณาการระหว่างหน่วยงานยังไม่สัมฤทธิ์ผล ขาดความคล่องตัว และไม่มีความชัดเจนของผู้รับผิดชอบ
  - การกำหนดเป้าหมายยังขาดความเชื่อมโยงระหว่างเป้าหมายในระดับนโยบายกับหน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก
  - แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๔ ยังไม่ได้เน้นรูปแบบการเดินทางและกลุ่มผู้เดินทางที่เปราะบาง
  - องค์ความรู้ที่สำคัญยังไม่เพียงพอในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในหลายมิติ
  - การขาดระบบติดตามผลการดำเนินงานตามมาตรการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงขาดฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนสำหรับทำงานเฉพาะทางด้านถนนและปัญหาในพื้นที่ชุมชน
- ทั้งนี้ ประเด็นที่มีความแตกต่างเฉพาะในบางเสาหลักสามารถสรุปได้ดังนี้
- เสาหลักที่ ๒
- ขาดการสังเคราะห์องค์ความรู้เพื่อหาข้อสรุปในการดำเนินการต่อบางประเด็น เช่น การกำหนดความเร็วจำกัด (speed limit) ในแต่ละพื้นที่ การปรับใช้เทคโนโลยี การอำนวยความสะดวกแก่รถจักรยานยนต์และรถจักรยาน เป็นต้น
  - การกำหนดเป้าหมายในด้านกลไกการจัดการถนนและสัดส่วนของถนนที่สามารถปรับปรุงได้ เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกับเป้าหมายระดับสากลยังเป็นงานสำคัญที่จะต้องทำ และยังไม่มีการจัดทำข้อมูลพื้นฐาน (baseline data) สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อตัดสินใจทางนโยบาย
- เสาหลักที่ ๓
- การกำหนดมาตรฐานยานพาหนะจากความพร้อมของอุตสาหกรรมมากกว่าเป้าหมายการลดการตายและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุ
  - แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๔ ไม่ครอบคลุมหน่วยงานจากภาคอุตสาหกรรมที่มีบทบาทในการกำหนดมาตรฐานยานพาหนะ ดังนั้น กิจกรรมของหน่วยงานดังกล่าวจึงไม่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ เป้าหมายและตัวชี้วัด ของแผนแม่บทฯ
  - แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๔ ยังไม่สามารถสร้างการรับรู้ให้เกิดขึ้นกับผู้ประกอบการขนส่งที่ดำเนินงานโดยเอกชนชั้นนำเท่าที่ควร ทำให้เสียโอกาสในการสร้างการมีส่วนร่วมกับภาคเอกชนที่มีมาตรฐานด้านความปลอดภัยของการประกอบการ
  - การกำกับดูแลมาตรฐานยานพาหนะของการประกอบการบางรูปแบบยังไม่สามารถดำเนินการได้ เช่น การขนส่งของผู้ประกอบการรายย่อย การขนส่งผู้โดยสารในต่างจังหวัด การให้บริการรถรับจ้าง ฯลฯ โดยประเด็นสำคัญมักมาจากการกำกับดูแลที่ไม่สอดคล้องกับต้นทุนการให้บริการ และการขาดนโยบายระดับพื้นที่ในการสนับสนุนบริการขนส่งผู้โดยสารที่มีมาตรฐาน
- เสาหลักที่ ๕
- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นโดยเฉพาะที่มีขนาดใหญ่ยังมีปัญหาการพัฒนากระบวนการเข้าถึงบริการการดูแลผู้บาดเจ็บ
  - การขาดข้อมูลการวิเคราะห์ความต้องการกำลังคนด้านการแพทย์ฉุกเฉินที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่

### เสาหลักที่ ๖

- การขาดเจตจำนงทางการเมือง (political will) ในการสนับสนุนประเด็นความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระสำคัญที่ต้องเร่งดำเนินการให้เกิดผลและยั่งยืน
- การขาดองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในเครือข่ายการทำงาน เช่น การพัฒนาเอกชน ภาคเอกชน และสื่อมวลชน ฯลฯ
- การขาดฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่มีการรวบรวมอย่างเป็นระบบมีศูนย์กลาง โดยเฉพาะข้อมูลเกี่ยวกับประเด็นปัญหาในพื้นที่ของชุมชน ตลอดจนการเข้าถึงโดยชุมชน

### เสาหลักที่ ๗

- การขาดแคลนกำลังคนที่มีศักยภาพในการสร้างองค์ความรู้จากงานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนเชิงลึก
- มีความจำเป็นต้องพัฒนากำลังคนในทุกหน่วยงานที่เป็นเจ้าของฐานข้อมูลในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีข้อมูลสารสนเทศเพื่อใช้ประโยชน์จากฐานข้อมูลในเชิงนโยบาย

### เสาหลักที่ ๘

- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๔ ยังไม่ได้เน้นการกำหนดตัวชี้วัดของมาตรการที่นำไปสู่การลดการตายและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุ
- การจัดสรรงบประมาณยังไม่เพียงพอต่อการนำไปสู่การปฏิบัติกับทุกองค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

## ๓. แนวโน้มสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องและสถานการณ์ใหม่ที่เกิดขึ้น

### ภาพรวม

- สถานการณ์ COVID-19 ที่ส่งผลกระทบต่อนโยบายของภาครัฐ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทรัพยากรทั้งด้านกำลังคนและงบประมาณเนื่องจากหลายหน่วยงานภาครัฐ (ยกเว้นคมนาคม) ยังไม่มีการจัดสรรงบประมาณด้านอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะ
- สถานการณ์ COVID-19 ที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการเดินทางของประชาชน
- การเข้ามาของ Global Targets ทั้ง Global performance targets for road safety risk factors and service delivery mechanisms, SDGs, ปฏิญญาสตอกโฮล์ม อนุสัญญาเวียนนา ว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. ๑๙๖๘ ที่อาจช่วยเพิ่ม commitment ของรัฐบาลต่องานด้านความปลอดภัยทางถนน
- การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของหน่วยงานวิจัยระดับประเทศที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงยุทธศาสตร์การจัดสรรทุนวิจัย และการขับเคลื่อนให้เกิดหน่วยงานวิชาการเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนในระดับประเทศ

ทั้งนี้ ประเด็นที่มีความแตกต่างเฉพาะในบางเสาหลักสามารถสรุปได้ดังนี้

### เสาหลักที่ ๓

- การขับเคลื่อนนโยบายภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์แห่งชาติ ๒๐ ปี และยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมไทย ๔.๐ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) ที่ส่งเสริมให้เกิดโครงสร้างพื้นฐานด้านการทดสอบเพื่อสร้างนวัตกรรมตามมาตรฐานสากลและการยกระดับมาตรฐานต่าง ๆ ภายในประเทศ การพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ และการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อลดมลพิษ

### เสาหลักที่ ๔

- การพัฒนาทางเทคโนโลยีที่สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย

#### เสาหลักที่ ๕

- สหพันธ์สภากาชาดและสภาเสี้ยววงเดือนแดงระหว่างประเทศ (The International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies: IFRC) ให้ ความสำคัญในการต้องร่วมกันแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนนโดยขอความร่วมมือจากกาชาดประเทศต่าง ๆ
- คณะกรรมการบูรณาการกู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนน วุฒิสภา สามารถพิจารณา ศึกษา ประสานงาน และบูรณาการความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน และประชาชนให้เกิดข้อเสนอแนะ แนวทางการแก้ไขปัญหาและยกระดับมาตรฐานในการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บทางถนน
- การมีกฎหมายให้การบริการการแพทย์ฉุกเฉินเป็นหน้าที่ขององค์กรปกครองท้องถิ่น มีหลักเกณฑ์ในการดำเนินงานตามแผนกระจายอำนาจ รวมทั้งกำหนดให้องค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) ตั้งกองสาธารณสุขได้

#### เสาหลักที่ ๖

- การพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีที่ล้ำสมัย (cutting-edge technology) ซึ่งจะมีส่วนสนับสนุน การมีส่วนร่วมของพลเมือง

#### เสาหลักที่ ๗

- การพัฒนา พรบ. สถิติแห่งชาติและนโยบายการขับเคลื่อนนโยบายของรัฐบาลด้านข้อมูลเปิด
- การพัฒนาเทคโนโลยีและการวางโครงสร้างการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน
- การปรับรูปแบบการขอทุนสนับสนุนวิจัยโดยหน่วยงานสนับสนุนงานวิจัยในระดับประเทศ

#### เสาหลักที่ ๘

- การวางนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผน และแนวทางปฏิบัติเพื่อรองรับสังคมสูงวัย
- การวางนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผน และแนวทางปฏิบัติเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของนวัตกรรมและเทคโนโลยียานพาหนะ

### ๔. อุปสรรค - สิ่งท้าทาย ในการพัฒนาและดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐

#### ภาพรวม

- การกำหนดเป้าหมายการทำงานที่สามารถติดตามผลการดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง
- การออกแบบโครงสร้างการบริหารจัดการที่สนับสนุนให้เกิดความรับผิดชอบร่วมกันในการดำเนินนโยบาย ซึ่งต้องออกแบบให้เกิดการกำหนดความรับผิดชอบ (accountability) ที่ชัดเจนเพื่อให้เกิดการบูรณาการการทำงานอย่างเป็นรูปธรรม
- กลไกในการเชื่อมโยงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการอย่างสอดคล้องกับแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐ ที่สามารถติดตามและประเมินผลได้ รวมถึงมีการรายงานผลสู่สาธารณะ
- การผลักดันให้เกิดแนวคิด Vision Zero, Towards Zero หรือ Safe system ในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้ครอบคลุมทุกเสาหลัก

ทั้งนี้ ประเด็นที่มีความแตกต่างเฉพาะในบางเสาหลักสามารถสรุปได้ดังนี้

#### เสาหลักที่ ๒

- นโยบายระดับสูงในการกำหนดตัวชี้วัดระดับถนนปลอดภัยที่ชัดเจน เช่น star rating ฯลฯ

- การกำหนดแผนงานสนับสนุนการวิจัยเชิงประยุกต์ ที่ดำเนินงานร่วมกันระหว่างภาควิชาการและหน่วยงานด้านคมนาคมเพื่อพัฒนาองค์ความรู้และหาข้อสรุปในทางนโยบายและการดำเนินการ

- ใช้องค์ความรู้และประสบการณ์ของ WHO และ World Bank เช่น เรื่องประสิทธิภาพของเลนจักรยานยนต์ (Motorcycle lane) ในการลดการเสียชีวิต

เสาหลักที่ ๓

- การกำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการที่แบ่งบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของภาครัฐในการกำหนดมาตรฐานและกฎหมายเกี่ยวกับยานยนต์ ให้มีความชัดเจนและไม่เกิดความซ้ำซ้อน

- การรับฟังความเห็นของตัวแทนผู้ใช้รถใช้ถนน ภาควิชาการและองค์กรคุ้มครองผู้บริโภคในการกำหนดข้อกำหนดทางเทคนิคของยานพาหนะปลอดภัย

- สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนและสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยซึ่งมีบทบาทต่อการกำหนดมาตรฐานยานพาหนะในประเทศให้ความสำคัญกับการลดอุบัติเหตุจากพฤติกรรมผู้ขับขี่มากกว่าการยกระดับความสำคัญของยานพาหนะที่ปลอดภัย

เสาหลักที่ ๔

- ธรรมาภิบาลทางด้านความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Governance) เช่น สำเนียงรับผิดชอบของฝ่ายต่าง ๆ การบังคับใช้กฎหมาย การปฏิบัติตามกฎระเบียบ การเปิดเผยข้อมูลความโปร่งใสในการทำงาน ฯลฯ

- การปลูกฝังความสำคัญของการมีส่วนร่วมของบุคลากรภายในองค์กรจากผู้บริหารสูงสุดถึงผู้ปฏิบัติงาน

เสาหลักที่ ๕

- ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงขึ้นจากการพัฒนาถนนและยานพาหนะ

เสาหลักที่ ๖

- ค่านิยมของประชาชนที่เปลี่ยนแปลงไปมีความเป็นปัจเจก (individualism) มากขึ้น การรวมตัวกันทำกิจกรรมในบางพื้นที่จึงเป็นไปได้ยากขึ้น

- การขาดฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่มีการรวบรวมอย่างเป็นระบบมีศูนย์ข้อมูลกลาง โดยเฉพาะข้อมูลเกี่ยวกับประเด็นปัญหาในพื้นที่ของชุมชน ตลอดจนการเข้าถึงโดยชุมชน

- เจตจำนงทางการเมืองที่สนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชนเข้ามา มีบทบาทมากขึ้นในการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน

เสาหลักที่ ๗

- การขาดแคลนกำลังคนที่มีความรู้ด้านวิทยาศาสตร์ข้อมูลและเทคโนโลยี เพื่อขยายกรอบการดำเนินงานด้านฐานข้อมูลเพื่อกำกับติดตามการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

เสาหลักที่ ๘

- กลไกที่สนับสนุนความคล่องตัวของหน่วยงานทั้งในแง่ของความร่วมมือเชิงปฏิบัติและงบประมาณ

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

กรมการขนส่งทางบก ทำหน้าที่ในการควบคุม กำกับดูแล ระบบการขนส่งทางถนนของประเทศ ให้มีคุณภาพและปลอดภัย โดยได้ทบทวนแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก และจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) โดยยึดถือแผนระดับชาติที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ ร่างกรอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

ร่างแผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก ประกอบด้วย ๓ ประเด็นพัฒนา ๘ เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ และ ๕ เป้าหมายระดับแนวทางการพัฒนา โดยมีรายละเอียดแนวทางการพัฒนา แนวทางการดำเนินงาน และตัวอย่างแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ในแต่ละประเด็น ดังต่อไปนี้

**แผนปฏิบัติการประเด็นที่ ๑ :** พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนมีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน ประกอบด้วย ๓ เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ และ ๒ เป้าหมายระดับแนวทางการพัฒนา ดังนี้

เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย (๑) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง และสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ดีขึ้น (๒) สัดส่วนการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องและเมืองหลักในภูมิภาคเพิ่มขึ้น และ (๓) สัดส่วนการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดเพิ่มขึ้น

เป้าหมายระดับแนวทางการพัฒนา ประกอบด้วย (๑) การขนส่งสินค้าสินค้าที่มีคุณภาพประสิทธิภาพ และแข่งขันได้ (๒) การขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ ที่มีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

**แผนปฏิบัติการประเด็นที่ ๒ :** พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ๓ เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ และ ๒ เป้าหมายระดับแนวทางการพัฒนา ดังนี้

เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย (๑) ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง (๒) การปล่อยก๊าซเรือนกระจกในสาขาคมนาคมขนส่งของประเทศไทยลดลง (๓) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน และฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน ๑๐ ไมครอนเป็นไปตามมาตรฐาน

เป้าหมายระดับแนวทางการพัฒนา ประกอบด้วย (๑) ระบบการขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย (๒) ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

**แผนปฏิบัติการประเด็นที่ ๓ :** พัฒนาการบริการประชาชนและเพิ่มประสิทธิภาพภาครัฐ ประกอบด้วย ๒ เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ และ ๑ เป้าหมายระดับแนวทางการพัฒนา ดังนี้

เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย (๑) งานบริการภาครัฐที่ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น (๒) บริการของภาครัฐมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ

เป้าหมายระดับแนวทางการพัฒนา ได้แก่ การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม



ภาพที่ ๒.๔ แผนผังแสดงความเชื่อมโยงระหว่างหลักการ แนวทาง ปฏิญญา ยุทธศาสตร์ และแผนแม่บทที่เกี่ยวข้องกับแผนยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

## บทที่ ๓

### การวิเคราะห์และจัดทำแผนยุทธศาสตร์

#### กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

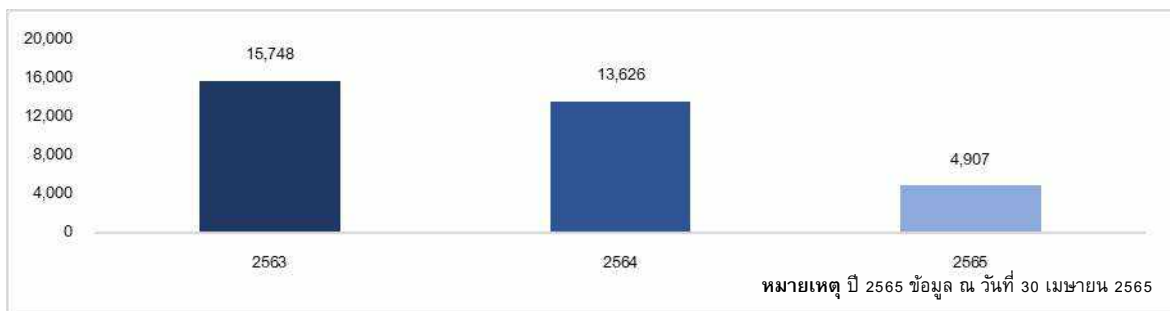
การจัดทำยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้สำรวจสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง เช่น สถิติและแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้งในระดับประเทศ และในระดับสากลที่สะท้อนต่อการดำเนินงานด้านการส่งเสริมความปลอดภัยทางการใช้รถใช้ถนน รวมถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการบริหารจัดการกองทุนฯ เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์และพันธกิจของกองทุนฯ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ๓.๑ สถิติอุบัติเหตุทางถนน
- ๓.๒ การเปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรางทางบก ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ และ ๒๕๖๕
- ๓.๓ ชีตความสามารถและผลการดำเนินงานของกองทุน
- ๓.๔ แผนยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
- ๓.๕ แผนปฏิบัติการภายใต้แผนยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

#### ๓.๑ สถิติอุบัติเหตุทางถนน

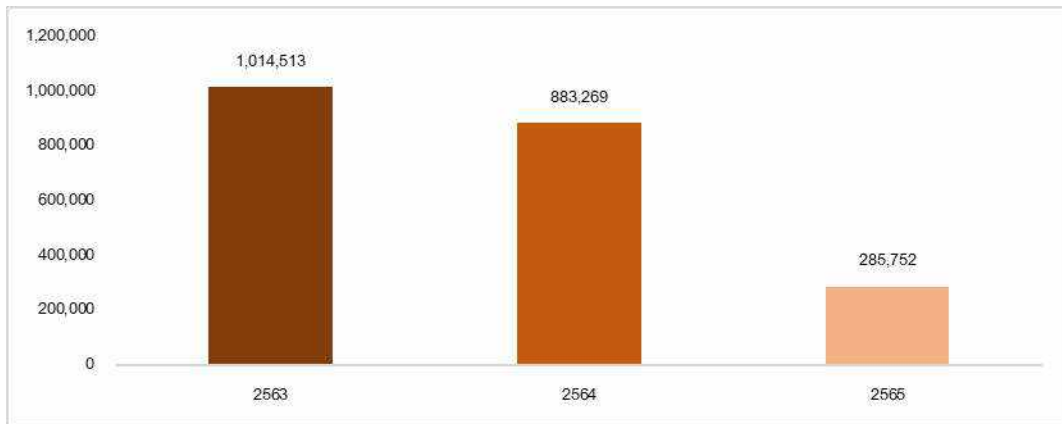
จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยจากเว็บไซต์ศูนย์อุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (<https://www.thairsc.com/>) มีการรายงานข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ไว้ดังนี้

๓.๑.๑ รายงานสถิติผู้เสียชีวิต พบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตปี ๒๕๖๓ มีจำนวนทั้งสิ้น ๑๕,๗๔๘ คน และจำนวนผู้เสียชีวิตปี ๒๕๖๔ มีจำนวนทั้งสิ้น ๑๓,๖๒๖ คน ซึ่งจากการเปรียบเทียบสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตระหว่างปี ๒๕๖๓ และปี ๒๕๖๔ พบว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงจากปี ๒๕๖๓ จำนวน ๒,๑๒๒ คน และในปี ๒๕๖๕ จำนวนผู้เสียชีวิตสะสม ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๕ มีจำนวน ๔,๙๐๗ คน



ภาพที่ ๓.๑ สถิติผู้เสียชีวิตทางถนนระหว่างปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕

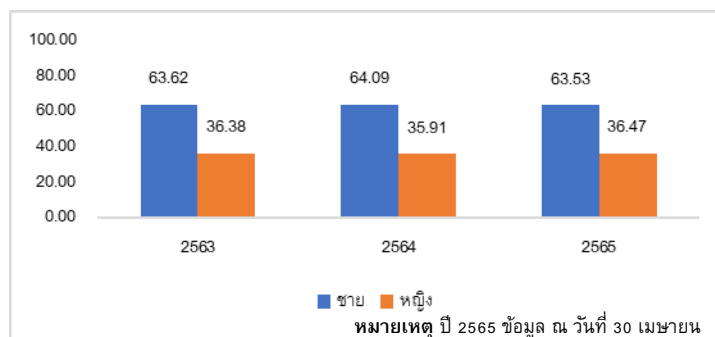
**๓.๑.๒ รายงานสถิติผู้บาดเจ็บ** พบว่า จำนวนผู้บาดเจ็บปี ๒๕๖๓ มีจำนวนทั้งสิ้น ๑,๐๑๔,๕๑๓ คน และจำนวนผู้บาดเจ็บปี ๒๕๖๔ มีจำนวนทั้งสิ้น ๘๘๓,๒๖๙ คน ซึ่งจากการเปรียบเทียบสถิติจำนวนผู้บาดเจ็บระหว่างปี ๒๕๖๓ และปี ๒๕๖๔ พบว่ามีจำนวนผู้บาดเจ็บลดลงจากปี ๒๕๖๓ จำนวน ๑๓๑,๒๔๔ คน และในปี ๒๕๖๕ จำนวนผู้บาดเจ็บสะสม ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๕ มีจำนวน ๒๘๕,๗๕๒ คน



หมายเหตุ ปี 2565 ข้อมูล ณ วันที่ 30 เมษายน 2565

ภาพที่ ๓.๒ สถิติผู้ได้รับบาดเจ็บจากการใช้รถใช้ถนน (ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

**๓.๑.๓ รายงานสถิติผู้ประสบภัยจำแนกตามเพศ** พบว่า จำนวนผู้ประสบภัยในปี ๒๕๖๓ เป็นเพศชายคิดเป็นร้อยละ ๖๓.๖๒ เพศหญิงคิดเป็นร้อยละ ๓๖.๓๘ และในปี ๒๕๖๔ เป็นเพศชายคิดเป็นร้อยละ ๖๔.๐๙ เพศหญิงคิดเป็นร้อยละ ๓๕.๙๑ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบระหว่างปี ๒๕๖๓ และ ๒๕๖๔ พบว่าผู้ประสบภัยส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าเพศชายโดยในปี ๒๕๖๔ ผู้ประสบภัยที่เป็นเพศชายมีปริมาณเพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๖๓ สำหรับผู้ประสบภัยที่เป็นเพศหญิงมีปริมาณลดลงจากปี ๒๕๖๓ และในปี ๒๕๖๕ จำนวนผู้ประสบภัยที่เป็นเพศชายก็ยังคงมีแนวโน้มสูงกว่าผู้ประสบภัยเพศหญิง โดยข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๕ มีผู้ประสบภัยเพศชายคิดเป็นร้อยละ ๖๓.๕๓ และเพศหญิงคิดเป็นร้อยละ ๓๖.๔๗



หมายเหตุ ปี 2565 ข้อมูล ณ วันที่ 30 เมษายน

ภาพที่ ๓.๓ จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน (ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) จำแนกตามเพศ



**๓.๑.๔ รายงานสถิติผู้ประสภภัยจำแนกตามช่วงอายุ** พบว่า จำนวนผู้ประสภภัยเมื่อจำแนกตามช่วงอายุโดยส่วนใหญ่ผู้ประสภภัยมากที่สุดจะอยู่ในช่วงอายุระหว่าง ๑ - ๑๔ ปี และช่วงอายุระหว่าง ๓๖ - ๖๐ ปี รองลงมา คือ ช่วงอายุระหว่าง ๒๕ - ๓๕ ปี ช่วงอายุระหว่าง ๑๙ - ๒๔ ปี และช่วงอายุระหว่าง ๑๕ - ๑๘ ปี ตามลำดับดังนี้

(๑) ผู้ประสภภัยช่วงอายุระหว่าง ๑ - ๑๔ ปี ในปี ๒๕๖๓ คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๗๙ และในปี ๒๕๖๔ คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๗๘ โดยจากการเปรียบเทียบมีผู้ประสภภัยในช่วงอายุดังกล่าวในปี ๒๕๖๔ ลดลงจากปี ๒๕๖๓ ร้อยละ ๓.๐๑

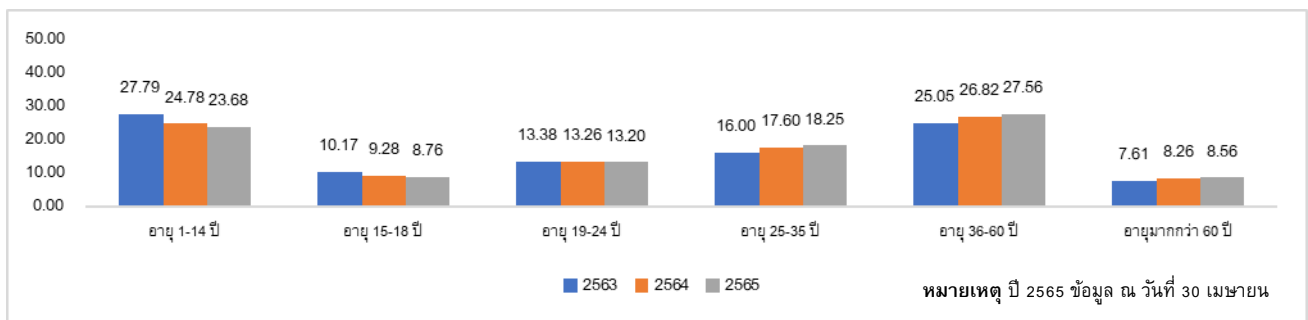
(๒) ผู้ประสภภัยช่วงอายุระหว่าง ๓๖ - ๖๐ ปี ในปี ๒๕๖๓ คิดเป็นร้อยละ ๒๕.๐๕ และในปี ๒๕๖๔ คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๘๒ โดยจากการเปรียบเทียบมีผู้ประสภภัยในช่วงอายุดังกล่าวในปี ๒๕๖๔ เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๖๓ ร้อยละ ๑.๗๗

(๓) ผู้ประสภภัยช่วงอายุระหว่าง ๒๕ - ๓๕ ปี ในปี ๒๕๖๓ คิดเป็นร้อยละ ๑๖.๐๐ และในปี ๒๕๖๔ คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๖๐ โดยจากการเปรียบเทียบมีผู้ประสภภัยในช่วงอายุดังกล่าวในปี ๒๕๖๔ เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๖๓ ร้อยละ ๑.๖๐

(๔) ผู้ประสภภัยช่วงอายุระหว่าง ๑๙ - ๒๔ ปี ในปี ๒๕๖๓ คิดเป็นร้อยละ ๑๓.๓๘ และในปี ๒๕๖๔ คิดเป็นร้อยละ ๑๓.๒๖ โดยจากการเปรียบเทียบมีผู้ประสภภัยในช่วงอายุดังกล่าวในปี ๒๕๖๔ ลดลงจากปี ๒๕๖๓ ร้อยละ ๐.๑๒

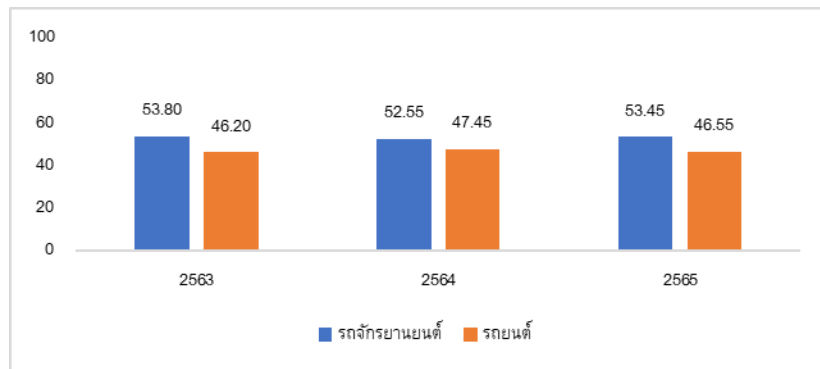
(๕) ผู้ประสภภัยช่วงอายุระหว่าง ๑๕ - ๑๘ ปี ในปี ๒๕๖๓ คิดเป็นร้อยละ ๑๐.๑๗ และในปี ๒๕๖๔ คิดเป็นร้อยละ ๙.๒๘ โดยจากการเปรียบเทียบมีผู้ประสภภัยในช่วงอายุดังกล่าวในปี ๒๕๖๔ ลดลงจากปี ๒๕๖๓ ร้อยละ ๐.๘๙

และจากรายงานสถิติในปี ๒๕๖๕ ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๕ แนวโน้มผู้ประสภภัยจำแนกตามช่วงอายุก็ยังคงเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับปีที่ผ่านมา



**ภาพที่ ๓.๔** สถิติจำนวนผู้ประสภภัย (ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) จำแนกตามช่วงอายุ

**๓.๑.๕ รายงานสถิติผู้ประสบภัยจำแนกตามประเภท** พบว่า จำนวนผู้ประสบภัยในปี ๒๕๖๓ มีผู้ประสบภัยจากรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ ๕๓.๘๐ ประสบภัยจากรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ ๔๖.๒๐ ในปี ๒๕๖๔ ผู้ประสบภัยจากรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ ๕๒.๕๕ ประสบภัยจากรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ ๔๗.๔๕ ซึ่งจากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่าโดยส่วนใหญ่ผู้ประสบภัยจากรถจักรยานยนต์มีปริมาณสูงกว่าผู้ประสบภัยจากรถยนต์ และจากข้อมูลในปี ๒๕๖๕ ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๕ ผู้ประสบภัยจากรถจักรยานยนต์ก็ยังคงมีแนวโน้มที่สูงกว่าผู้ประสบภัยจากรถยนต์



หมายเหตุ ปี 2565 ข้อมูล ณ วันที่ 30 เมษายน

ภาพที่ ๓.๕ สถิติจำนวนผู้ประสบภัย (ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) จำแนกตามประเภท

**๓.๑.๖ รายงานสถิติผู้ประสบภัยจำแนกตามช่วงเวลา** พบว่า จำนวนผู้ประสบภัยเมื่อจำแนกตามช่วงเวลาโดยส่วนใหญ่ช่วงเวลาที่ผู้ประสบภัยมากที่สุดจะอยู่ในช่วงเวลา ๑๘.๐๐ - ๒๑.๕๙ น. และ ๑๔.๐๐ - ๑๗.๕๙ น. รองลงมา คือ ช่วงเวลา ๑๐.๐๐ - ๑๓.๕๙ น. ช่วงเวลา ๐๖.๐๐ - ๐๙.๕๙ น. ช่วงเวลา ๒๒.๐๐ - ๐๑.๕๙ น. และช่วงเวลา ๐๒.๐๐ - ๐๕.๕๙ น. ตามลำดับดังนี้

(๑) ผู้ประสบภัยในช่วงเวลา ๑๘.๐๐ - ๒๑.๕๙ น. ในปี ๒๕๖๓ คิดเป็นร้อยละ ๒๕.๕๔ และในปี ๒๕๖๔ คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๔๕ โดยจากการเปรียบเทียบมีผู้ประสบภัยในช่วงเวลาดังกล่าวในปี ๒๕๖๔ สูงขึ้นกว่าปี ๒๕๖๓ ร้อยละ ๐.๙๑

(๒) ผู้ประสบภัยในช่วงเวลา ๑๔.๐๐ - ๑๗.๕๙ น. ในปี ๒๕๖๓ คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๑๐ และในปี ๒๕๖๔ คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๓๖ โดยจากการเปรียบเทียบมีผู้ประสบภัยในช่วงเวลาดังกล่าวในปี ๒๕๖๔ สูงขึ้นกว่าปี ๒๕๖๓ ร้อยละ ๐.๒๖

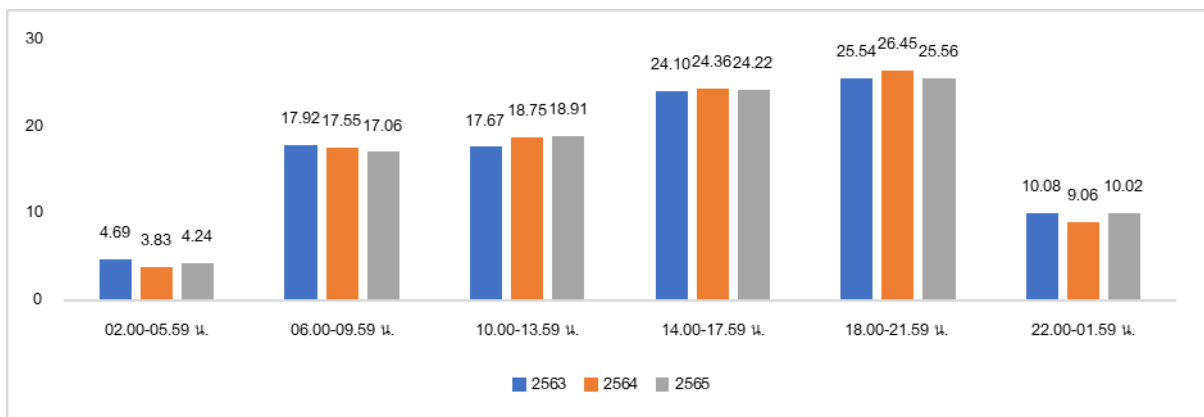
(๓) ผู้ประสบภัยในช่วงเวลา ๑๐.๐๐ - ๑๓.๕๙ น. ในปี ๒๕๖๓ คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๖๗ และในปี ๒๕๖๔ คิดเป็นร้อยละ ๑๘.๗๕ โดยจากการเปรียบเทียบมีผู้ประสบภัยในช่วงเวลาดังกล่าวในปี ๒๕๖๔ สูงขึ้นกว่าปี ๒๕๖๓ ร้อยละ ๑.๐๘

(๔) ผู้ประสบภัยในช่วงเวลา ๐๖.๐๐ - ๐๙.๕๙ น. ในปี ๒๕๖๓ คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๙๒ และในปี ๒๕๖๔ คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๕๕ โดยจากการเปรียบเทียบมีผู้ประสบภัยในช่วงเวลาดังกล่าวในปี ๒๕๖๔ ลดลงกว่าปี ๒๕๖๓ ร้อยละ ๐.๓๗

(๕) ผู้ประสบภัยในช่วงเวลา ๑๒.๐๐ - ๑๕.๕๙ น. ในปี ๒๕๖๓ คิดเป็นร้อยละ ๑๐.๐๘ และในปี ๒๕๖๔ คิดเป็นร้อยละ ๙.๐๖ โดยจากการเปรียบเทียบมีผู้ประสบภัยในช่วงเวลาดังกล่าวในปี ๒๕๖๔ ลดลงกว่าปี ๒๕๖๓ ร้อยละ ๑.๐๒

(๖) ผู้ประสบภัยในช่วงเวลา ๑๘.๐๐ - ๒๑.๕๙ น. ในปี ๒๕๖๓ คิดเป็นร้อยละ ๔.๖๙ และในปี ๒๕๖๔ คิดเป็นร้อยละ ๓.๘๓ โดยจากการเปรียบเทียบมีผู้ประสบภัยในช่วงเวลาดังกล่าวในปี ๒๕๖๔ ลดลงกว่าปี ๒๕๖๓ ร้อยละ ๐.๘๖

และจากรายงานสถิติในปี ๒๕๖๕ ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๕ แนวโน้มผู้ประสบภัยจำแนกตามช่วงเวลาก็ยังคงเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับปีที่ผ่านมา



หมายเหตุ ปี 2565 ข้อมูล ณ วันที่ 30 เมษายน

ภาพที่ ๓.๖ สถิติจำนวนผู้ประสบภัย (ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) จำแนกตามช่วงเวลา

๓.๑.๗ รายงานสถิติผู้ประสบภัยจำแนกตามรายชั่วโมง พบว่า จำนวนผู้ประสบภัยเมื่อจำแนกตามรายชั่วโมง โดยชั่วโมง ๓ อันดับสูงสุด คือ เวลา ๑๗.๐๐-๑๗.๕๙ น. เวลา ๑๘.๐๐ - ๑๘.๕๙ น. และเวลา ๑๙.๐๐ - ๑๙.๕๙ น. รายละเอียดดังนี้

(๑) ผู้ประสบภัยในเวลา ๑๗.๐๐ - ๑๗.๕๙ น. ในปี ๒๕๖๓ คิดเป็นร้อยละ ๘.๐๔ และในปี ๒๕๖๔ คิดเป็นร้อยละ ๘.๑๓ โดยจากการเปรียบเทียบมีผู้ประสบภัยในเวลาดังกล่าวในปี ๒๕๖๔ สูงกว่าปี ๒๕๖๓ ร้อยละ ๐.๐๙

(๒) ผู้ประสบภัยในเวลา ๑๘.๐๐ - ๑๘.๕๙ น. ในปี ๒๕๖๓ คิดเป็นร้อยละ ๗.๗๓ และในปี ๒๕๖๔ คิดเป็นร้อยละ ๘.๐๔ โดยจากการเปรียบเทียบมีผู้ประสบภัยในเวลาดังกล่าวในปี ๒๕๖๔ สูงกว่าปี ๒๕๖๓ ร้อยละ ๐.๓๑

(๓) ผู้ประสบภัยในเวลา ๑๙.๐๐ - ๑๙.๕๙ น. ในปี ๒๕๖๓ คิดเป็นร้อยละ ๗.๔๓ และในปี ๒๕๖๔ คิดเป็นร้อยละ ๗.๗๓ โดยจากการเปรียบเทียบมีผู้ประสบภัยในเวลาดังกล่าวในปี ๒๕๖๔ สูงกว่ากว่าปี ๒๕๖๓ ร้อยละ ๐.๓๐

และจากรายงานสถิติในปี ๒๕๖๕ ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๕ แนวโน้มผู้ประสบภัยจำแนกตามรายชั่วโมงยังคงเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับปี ๒๕๖๓ และ ๒๕๖๔



ภาพที่ ๓.๗ สถิติจำนวนผู้ประสบภัย (ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) จำแนกตามรายชั่วโมง

๓.๑.๘ รายงานสถิติผู้ประสบภัยจำแนกตามจังหวัดผู้เสียชีวิต พบว่า จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิต ๕ อันดับสูงสุดในปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นครราชสีมา ชลบุรี เชียงใหม่ และอุดรธานี และเมื่อเปรียบเทียบสถิติผู้เสียชีวิตระหว่างปี ๒๕๖๓ และ ๒๕๖๔ สถิติของผู้เสียชีวิตในแต่ละจังหวัดมีจำนวนที่ลดลง โดยรายละเอียดดังนี้

- ปี ๒๕๖๓ อันดับที่ ๑ ได้แก่ จังหวัดกรุงเทพมหานคร จำนวนผู้เสียชีวิต ๙๒๒ ราย
- อันดับที่ ๒ ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จำนวนผู้เสียชีวิต ๕๔๕ ราย
- อันดับที่ ๓ ได้แก่ จังหวัดชลบุรี จำนวนผู้เสียชีวิต ๕๓๘ ราย
- อันดับที่ ๔ ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จำนวนผู้เสียชีวิต ๔๘๗ ราย
- อันดับที่ ๕ ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี จำนวนผู้เสียชีวิต ๔๕๐ ราย
- ปี ๒๕๖๔ อันดับที่ ๑ ได้แก่ จังหวัดกรุงเทพมหานคร จำนวนผู้เสียชีวิต ๘๑๙ ราย
- อันดับที่ ๒ ได้แก่ จังหวัดชลบุรี จำนวนผู้เสียชีวิต ๕๑๙ ราย
- อันดับที่ ๓ ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จำนวนผู้เสียชีวิต ๔๙๑ ราย
- อันดับที่ ๔ ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จำนวนผู้เสียชีวิต ๓๙๕ ราย
- อันดับที่ ๕ ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี จำนวนผู้เสียชีวิต ๓๒๕ ราย

ปี ๒๕๖๕ (ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๕)

อันดับที่ ๑ ได้แก่ จังหวัดกรุงเทพมหานคร จำนวนผู้เสียชีวิต ๓๓๖ ราย

อันดับที่ ๒ ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จำนวนผู้เสียชีวิต ๑๘๑ ราย

อันดับที่ ๓ ได้แก่ จังหวัดชลบุรี จำนวนผู้เสียชีวิต ๑๗๙ ราย

อันดับที่ ๔ ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จำนวนผู้เสียชีวิต ๑๖๑ ราย

อันดับที่ ๕ ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี จำนวนผู้เสียชีวิต ๑๓๑ ราย

ตารางที่ ๓.๑ รายชื่อจังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุด ๕ อันดับแรก (ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

จังหวัดที่มีสถิติผู้เสียชีวิต สูงสุด ๕ อันดับ (ราย)						
ปี ๒๕๖๓		ปี ๒๕๖๔		ปี ๒๕๖๕ (ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๕)		
๑	กรุงเทพมหานคร	๙๒๒	๑ กรุงเทพมหานคร	๘๑๙	๑ กรุงเทพมหานคร	๓๓๖
๒	นครราชสีมา	๕๔๕	๒ ชลบุรี	๕๑๙	๒ นครราชสีมา	๑๘๑
๓	ชลบุรี	๕๓๘	๓ นครราชสีมา	๔๙๑	๓ ชลบุรี	๑๗๙
๔	เชียงใหม่	๔๘๗	๔ เชียงใหม่	๓๙๕	๔ เชียงใหม่	๑๖๑
๕	อุดรธานี	๔๕๐	๕ อุดรธานี	๓๒๕	๕ อุดรธานี	๑๓๑

๓.๑.๙ รายงานสถิติผู้ประสบภัยจำแนกตามจังหวัดผู้บาดเจ็บ พบว่า จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บ ๕ อันดับสูงสุดในปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ โดยรายละเอียดดังนี้

ปี ๒๕๖๓ อันดับที่ ๑ ได้แก่ จังหวัดลำปาง จำนวนผู้บาดเจ็บ ๑๒๐,๐๙๗ คน

อันดับที่ ๒ ได้แก่ จังหวัดกรุงเทพมหานคร จำนวนผู้บาดเจ็บ ๑๐๘,๗๗๖ คน

อันดับที่ ๓ ได้แก่ จังหวัดชลบุรี จำนวนผู้บาดเจ็บ ๔๗,๐๙๒ คน

อันดับที่ ๔ ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จำนวนผู้บาดเจ็บ ๔๓,๓๒๐ คน

อันดับที่ ๕ ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จำนวนผู้บาดเจ็บ ๓๘,๓๔๙ คน

ปี ๒๕๖๔ อันดับที่ ๑ ได้แก่ จังหวัดกรุงเทพมหานคร จำนวนผู้บาดเจ็บ ๙๖,๕๓๑ คน

อันดับที่ ๒ ได้แก่ จังหวัดชลบุรี จำนวนผู้บาดเจ็บ ๔๑,๔๔๖ คน

อันดับที่ ๓ ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จำนวนผู้บาดเจ็บ ๓๖,๓๔๙ คน

อันดับที่ ๔ ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จำนวนผู้บาดเจ็บ ๓๑,๖๕๔ คน

อันดับที่ ๕ ได้แก่ จังหวัดสมุทรปราการ จำนวนผู้บาดเจ็บ ๒๙,๙๕๒ คน

ปี ๒๕๖๕ (ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๕)

อันดับที่ ๑ ได้แก่ จังหวัดกรุงเทพมหานคร จำนวนผู้บาดเจ็บ ๓๔,๓๕๗ คน

อันดับที่ ๒ ได้แก่ จังหวัดชลบุรี จำนวนผู้บาดเจ็บ ๑๓,๖๖๙ คน

อันดับที่ ๓ ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จำนวนผู้บาดเจ็บ ๑๑,๑๓๘ คน

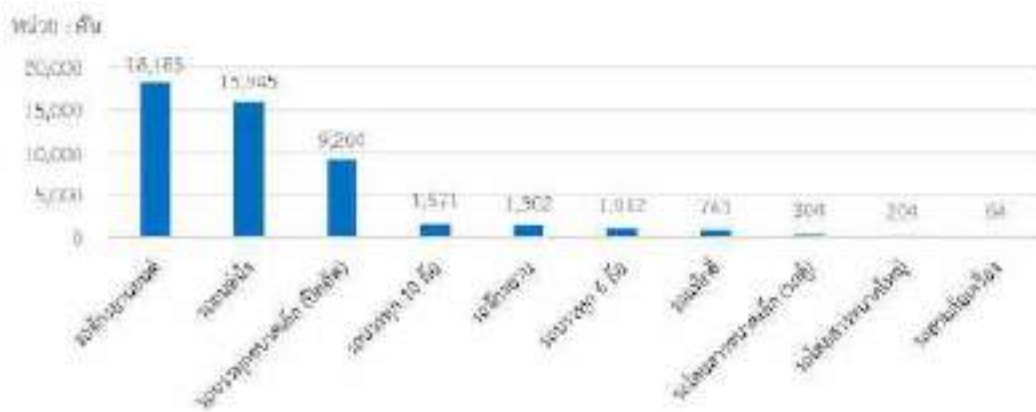
อันดับที่ ๔ ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จำนวนผู้บาดเจ็บ ๑๐,๖๘๐ คน

อันดับที่ ๕ ได้แก่ จังหวัดสมุทรปราการ จำนวนผู้บาดเจ็บ ๑๐,๑๒๘ คน

ตารางที่ ๓.๒ จังหวัดที่มีสถิติผู้บาดเจ็บสูงสุด ๕ อันดับแรก (ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

ตารางที่ ๒ จังหวัดที่มีสถิติผู้บาดเจ็บ สูงสุด ๕ อันดับ (คน)					
ปี ๒๕๖๓		ปี ๒๕๖๔		ปี ๒๕๖๕ (ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๕)	
๑ ลำปาง	๑๒๐,๐๙๗	๑ กรุงเทพมหานคร	๙๖,๕๓๑	๑ กรุงเทพมหานคร	๓๔,๓๕๗
๒ กรุงเทพมหานคร	๑๐๘,๗๗๖	๒ ชลบุรี	๔๑,๔๔๖	๒ ชลบุรี	๑๓,๖๖๙
๓ ชลบุรี	๔๗,๐๙๒	๓ นครราชสีมา	๓๖,๓๔๙	๓ นครราชสีมา	๑๑,๑๓๘
๔ นครราชสีมา	๔๓,๓๒๐	๔ เชียงใหม่	๓๑,๖๕๔	๔ เชียงใหม่	๑๐,๖๘๐
๕ เชียงใหม่	๓๘,๓๔๙	๕ สมุทรปราการ	๒๙,๙๕๒	๕ สมุทรปราการ	๑๐,๑๒๘

๓.๑.๑๐ รายงานประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก พบว่า ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดจากการวิเคราะห์ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกมากที่สุด ๑๐ อันดับแรก พบว่า รถจักรยานยนต์เป็นประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมากที่สุดเป็นอันดับที่ ๑ จำนวน ๑๘,๑๘๕ คัน อันดับที่ ๒ ได้แก่ รถยนต์นั่งจำนวน ๑๕,๙๔๕ คัน ลำดับที่ ๓ ได้แก่ รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) จำนวน ๙,๒๐๐ คัน และรถประเภทต่าง ๆ ตามลำดับดังภาพ ๓ - ๘



ภาพที่ ๓.๘ ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก



ภาพที่ ๓.๙ จำนวนจังหวัดที่มีการเกิดอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิต



ภาพที่ ๓.๑๐ จังหวัดที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดโดยรถจักรยานยนต์

จากรายงานการวิเคราะห์ พบว่า จังหวัดที่มีจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกมากที่สุด ๕ อันดับแรก ดังนี้

- อันดับที่ ๑ ได้แก่ จังหวัดกรุงเทพมหานคร จำนวน ๓๗,๑๗๗ คัน
- อันดับที่ ๒ ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จำนวน ๗,๔๗๘ คัน
- อันดับที่ ๓ ได้แก่ จังหวัดศรีสะเกษ จำนวน ๓,๘๒๕ คัน
- อันดับที่ ๔ ได้แก่ จังหวัดสงขลา จำนวน ๓,๕๗๕ คัน
- อันดับที่ ๕ ได้แก่ จังหวัดสุรินทร์ จำนวน ๒,๘๖๘ คัน

จังหวัดที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกมากที่สุด ๕ อันดับแรก ได้แก่

- อันดับที่ ๑ ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จำนวน ๑๙๕ ราย
- อันดับที่ ๒ ได้แก่ จังหวัดกรุงเทพมหานคร จำนวน ๑๒๒ ราย

อันดับที่ ๓ ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี จำนวน ๑๒๐ ราย

อันดับที่ ๔ ได้แก่ จังหวัดร้อยเอ็ด จำนวน ๑๐๓ ราย

อันดับที่ ๕ ได้แก่ จังหวัดเพชรบูรณ์ จำนวน ๑๐๒ ราย

และจังหวัดที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางบกที่เกิดโดยรถจักรยานยนต์มากที่สุด ๕ อันดับแรก ได้แก่

อันดับที่ ๑ ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จำนวน ๒๙ ราย

อันดับที่ ๒ ได้แก่ จังหวัดร้อยเอ็ด จำนวน ๑๘ ราย

อันดับที่ ๓ ได้แก่ จังหวัดกรุงเทพมหานคร จำนวน ๑๗ ราย

อันดับที่ ๔ ได้แก่ จังหวัดศรีสะเกษ และขอนแก่น จำนวน ๑๓ ราย

อันดับที่ ๕ ได้แก่ จังหวัดกำแพงเพชร และพิษณุโลก จำนวน ๑๑ ราย

โดยเมื่อพิจารณาต่อถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกที่เกิดขึ้นนั้น พบว่า ๔ อันดับแรกที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุดังกล่าว ได้แก่

๑. สาเหตุจากบุคคล จำนวน ๓๐,๗๔๓ ครั้ง
๒. สาเหตุจากสัญญาณไฟจราจร/ป้ายบอกทาง จำนวน ๑๓,๓๒๐ ครั้ง
๓. สาเหตุจากสภาพแวดล้อม ๖,๐๐๒ ครั้ง
๔. สาเหตุจากอุปกรณ์ จำนวน ๒,๔๖๙ ครั้ง

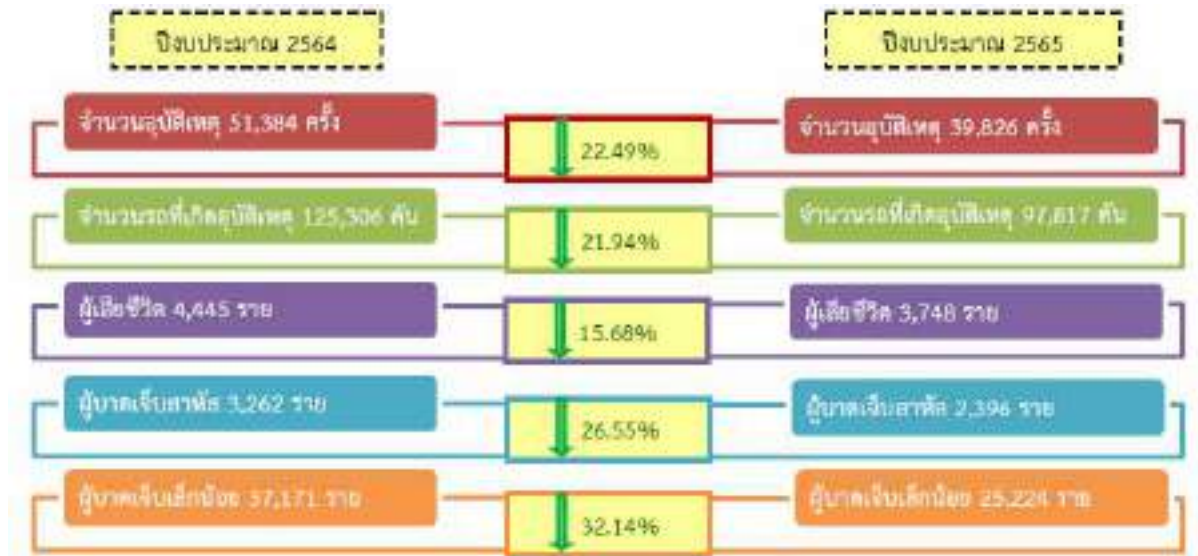


ภาพที่ ๓.๑๑ สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก และจังหวัดที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์



### ๓.๒ การเปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ และ ๒๕๖๕

จากการวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวกลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการนำข้อมูลที่ได้มาเปรียบเทียบระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๖๔ และปีงบประมาณ ๒๕๖๕ โดยผลการเปรียบเทียบข้อมูลในภาพรวมแสดงให้เห็นว่าจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต จำนวนผู้บาดเจ็บ มีแนวโน้มที่ลดลงอย่างเห็นได้ชัดในทุกประเด็น (ดังภาพที่ ๒-๑๒) โดยมีรายละเอียดดังนี้



ภาพที่ ๓.๑๒ การเปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ปี ๒๕๖๔ และ ๒๕๖๕

#### ๓.๒.๑ การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกทั่วประเทศ

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกทั่วประเทศ มีจำนวนทั้งสิ้น ๓๙,๘๒๖ ครั้ง หรือเฉลี่ย ๘ เดือน เดือนละ ๔,๙๗๘ ครั้ง มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ ๒๒.๔๙ เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีงบประมาณ ๒๕๖๔ (๕๑,๓๘๔ ครั้ง) โดยเดือนธันวาคม ๒๕๖๔ เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ๖,๐๗๓ ครั้ง ส่วนเดือนเมษายน ๒๕๖๕ เกิดอุบัติเหตุที่น้อยที่สุด ๔,๑๑๙ ครั้ง และลดลงร้อยละ ๓๘.๖๕ เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ดังภาพที่ ๓.๑๓

หน่วย : คัน

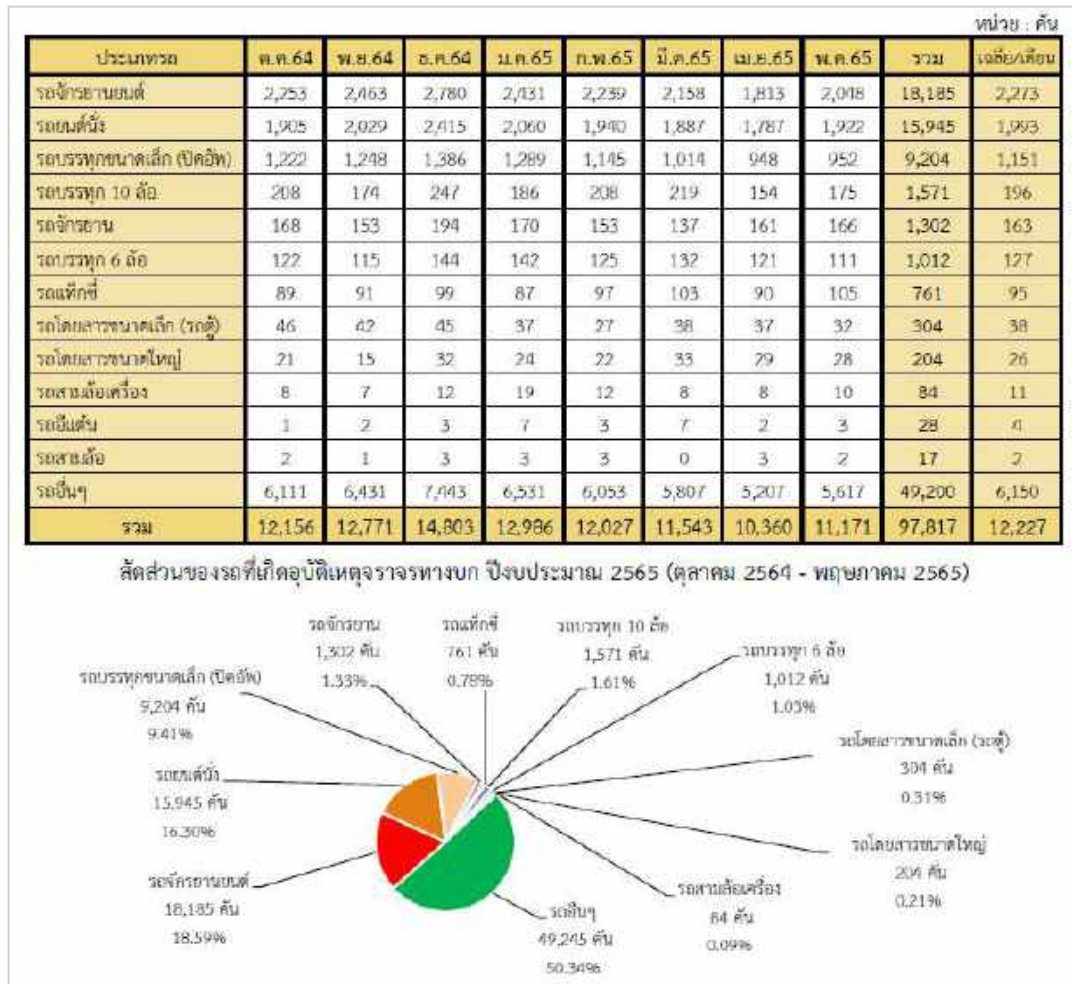
เดือน	ปีงบประมาณ 2564	ปีงบประมาณ 2565	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)
ตุลาคม	5,094	5,067	-0.53
พฤศจิกายน	5,540	5,266	-4.95
ธันวาคม	6,284	6,073	-3.36
มกราคม	5,672	5,435	-4.18
กุมภาพันธ์	8,051	8,831	+9.69
มีนาคม	8,553	8,488	-0.77
เมษายน	6,714	6,119	-8.88
พฤษภาคม	5,486	4,547	-17.12
รวม 8 เดือน	51,384	49,826	-2.85

ภาพที่ ๓.๑๓ เปรียบเทียบสถิติจำนวนอุบัติเหตุจราจรทางบกทั่วประเทศ (รายเดือน)  
ปีงบประมาณ ๒๕๖๕ (เดือนตุลาคม - พฤษภาคม)

### ๓.๒.๒ จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก มีทั้งสิ้น ๙๗,๘๑๗ คัน หรือเฉลี่ย ๘ เดือน เดือนละ ๑๒,๒๒๗ คัน ลดลงร้อยละ ๒๑.๙๔ เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีงบประมาณ ๒๕๖๔ (๑๒๕,๓๐๖ คัน) โดยเดือนธันวาคม ๒๕๖๔ มีจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุฯ มากที่สุด ๑๔,๘๐๓ คัน ส่วนเดือนเมษายน ๒๕๖๕ เกิดอุบัติเหตุฯ น้อยที่สุด ๑๐,๓๖๐ คัน ซึ่งลดลงร้อยละ ๓๓.๘๖ เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๖๔

ตั้งแต่เดือนตุลาคม ๒๕๖๔ เป็นต้นมา จำนวนครั้งและจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุฯ ลดลงอย่างต่อเนื่อง เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๖๔ โดยเดือนเมษายน ๒๕๖๕ มีจำนวนครั้งและจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุฯ น้อยที่สุดในรอบ ๘ เดือนของปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ซึ่งคาดว่าน่าจะเกิดจากทางภาครัฐขอความร่วมมือประชาชนและทุกภาคส่วนให้ทยอยเดินทางกลับภูมิลำเนาในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ๒๕๖๕ และประกอบกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ทำให้ประชาชนยังคงลดการเดินทางลง ส่งผลให้จำนวนครั้งและจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุฯ ลดลงเช่นเดียวกัน ดังภาพที่ ๓.๑๔



ภาพที่ ๓.๑๔ สถิติจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก จำแนกตามประเภทรถ ปีงบประมาณ ๒๕๖๕ (ตุลาคม ๒๕๖๔ - พฤษภาคม ๒๕๖๕)

### ๓.๒.๓ ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก

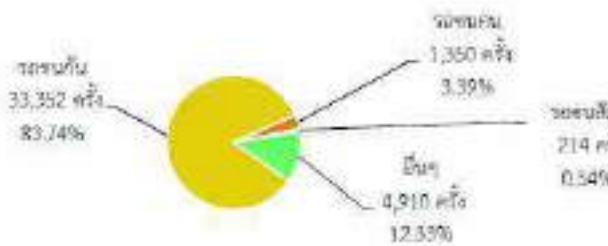
ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ ๑๘,๑๘๕ คัน (ร้อยละ ๑๘.๕๙) รองลงมา คือ รถยนต์นั่ง ๑๕,๙๔๕ คัน (ร้อยละ ๑๖.๓๐) และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) ๙,๒๐๔ คัน (ร้อยละ ๙.๔๑) เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีงบประมาณ ๒๕๖๔ พบว่า ทุกประเภทรถเกิดอุบัติเหตุลดลงโดยรถโดยสารขนาดใหญ่ลดลงมากที่สุดถึงร้อยละ ๓๓.๓๓ รองลงมา คือ รถสามล้อเครื่องลดลงร้อยละ ๓๐.๕๘ และรถจักรยานยนต์ลดลงร้อยละ ๒๖.๐๖ ตามลำดับ ดังภาพที่ ๓.๑๕



ภาพที่ ๓.๑๕ ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกมากที่สุด ๕ อันดับแรก

### ๓.๒.๔ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

จากจำนวนอุบัติเหตุ ๓๙,๘๒๖ ครั้ง เป็นอุบัติเหตุลักษณะรถชนกันมากที่สุด ๓๓,๓๕๒ ครั้ง (ร้อยละ ๘๓.๗๔) รองลงมาเป็นอุบัติเหตุลักษณะรถชนคน จำนวน ๑,๓๕๐ ครั้ง (ร้อยละ ๓.๓๙) และเป็นอุบัติเหตุลักษณะรถชนสัตว์ จำนวน ๒๑๔ ครั้ง (ร้อยละ ๐.๕๔) นอกนั้นเป็นการชนลักษณะอื่น ๆ จำนวน ๔,๙๑๐ ครั้ง (ร้อยละ ๑๒.๓๓) ดังภาพที่ ๓.๑๖



ภาพที่ ๓.๑๖ สัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกทั่วประเทศ จำแนกตามลักษณะการชน ปีงบประมาณ ๒๕๖๕ (ตุลาคม ๒๕๖๔ - พฤษภาคม ๒๕๖๕)

เมื่อจำแนกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุพบว่า อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากบุคคลมากที่สุด ๓๐,๗๔๓ ครั้ง (ร้อยละ ๕๘.๕๒) รองลงมา คือ สาเหตุจากสัญญาณไฟจราจรหรือป้ายบอกทาง ๑๓,๓๒๐ ครั้ง (ร้อยละ ๒๕.๓๖) สาเหตุจากสภาพแวดล้อม ๖,๐๐๒ ครั้ง (ร้อยละ ๑๑.๔๒) และสาเหตุจากอุปกรณ์ของรถ ๒,๔๖๙ ครั้ง (ร้อยละ ๔.๗๐) โดยเกือบทุกสาเหตุมีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีงบประมาณ ๒๕๖๔ มีเพียงสาเหตุจากสภาพแวดล้อมที่เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ ๒๙๔.๓๕ ดังภาพที่ ๓.๑๗



ภาพที่ ๓.๑๗ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

จากสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากบุคคลพบว่า การขับรถตัดหน้ากระชั้นชิดเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ๖,๐๒๗ ครั้ง รองลงมา คือ การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ๕,๔๕๖ ครั้ง การหลับในขณะขับรถ ๕๔๘ ครั้ง และการขับรถในขณะเมาสุรา ๔๘๔ ครั้ง โดยทุกสาเหตุมีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ซึ่งสาเหตุการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดลดลงมากที่สุด (ลดลงร้อยละ ๓๑.๐๑)



ภาพที่ ๓.๑๘ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากบุคคล

### ๓.๒.๕ จำนวนผู้ที่ได้รับความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรทางบก (เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส และบาดเจ็บเล็กน้อย)

ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุจราจรทางบกทั่วประเทศ มีทั้งสิ้น ๓๑,๓๖๘ ราย ลดลงร้อยละ ๓๐.๑๐ เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีงบประมาณ ๒๕๖๔ (๔๔,๘๗๘ ราย) แบ่งเป็นผู้บาดเจ็บเล็กน้อย ๒๕,๒๒๔ ราย (ร้อยละ ๘๐.๔๑) ผู้บาดเจ็บสาหัส ๒,๓๙๖ ราย (ร้อยละ ๗.๖๔) และผู้เสียชีวิต ๓,๗๔๘ ราย (ร้อยละ ๑๑.๙๕) โดยตั้งแต่เดือนตุลาคม ๒๕๖๔ เป็นต้นมา จำนวนผู้บาดเจ็บเล็กน้อย ผู้บาดเจ็บสาหัส และผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุฯ ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ทุกเดือน ดังภาพที่ ๓.๑๙ ถึง ๓.๒๑



ภาพที่ ๓.๑๙ เปรียบเทียบสถิติจำนวนผู้บาดเจ็บเล็กน้อย ผู้บาดเจ็บสาหัส และผู้เสียชีวิต ที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรทางบก

หน่วย : ราย

ความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุ	จำนวนผู้ได้รับความเสียหาย	เฉลี่ยต่อเดือน	อัตราความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 100 ครั้ง
บาดเจ็บเล็กน้อย	25,224	3,153	63%
บาดเจ็บสาหัส	2,396	300	6%
เสียชีวิต	3,748	469	9%
รวมทั้งสิ้น	31,368	3,921	79%

ภาพที่ ๓.๒๐ สถิติจำนวนผู้ได้รับความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรทางบก

หน่วย : ราย

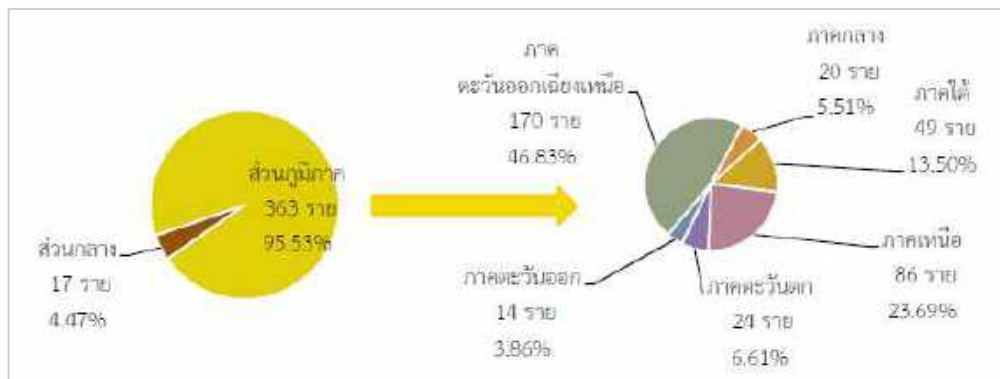
เดือน	ผู้บาดเจ็บเล็กน้อย			ผู้บาดเจ็บสาหัส			ผู้เสียชีวิต		
	ปีงบประมาณ 2564	ปีงบประมาณ 2565	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)	ปีงบประมาณ 2564	ปีงบประมาณ 2565	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)	ปีงบประมาณ 2564	ปีงบประมาณ 2565	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)
ตุลาคม	3,908	3,166	-18.99	511	298	-41.88	498	402	-19.28
พฤศจิกายน	4,235	3,309	-21.40	400	334	-16.50	596	512	-14.09
ธันวาคม	4,230	5,057	+18.99	493	326	-33.87	646	549	-15.02
มกราคม	4,182	3,542	-15.23	379	328	-13.96	577	517	-10.40
กุมภาพันธ์	5,197	3,096	-40.59	459	303	-34.04	588	451	-23.30
มีนาคม	6,209	2,945	-52.81	518	302	-41.70	653	486	-25.32
เมษายน	4,948	2,553	-48.40	337	231	-31.15	460	425	-7.61
พฤษภาคม	3,767	2,756	-26.74	335	274	-18.21	447	406	-9.17
รวม 6 เดือน	37,171	25,224	-32.14	3,262	2,396	-26.55	4,445	3,748	-15.68

ภาพที่ ๓.๒๑ เปรียบเทียบสถิติจำนวนผู้บาดเจ็บเล็กน้อย ผู้บาดเจ็บสาหัส และผู้เสียชีวิต ที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรทางบก

นอกจากประเด็นที่กล่าวมาข้างต้นกลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก ได้มีการวิเคราะห์และแสดงสถิติด้านอื่น ๆ ไว้อีกหลายประเด็นดังนี้

**๓.๒.๖ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางบกที่เกิดโดยรถจักรยานยนต์ ปีงบประมาณ ๒๕๖๕**

ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางบกที่เกิดโดยรถจักรยานยนต์ มีทั้งสิ้น ๓๘๐ ราย ลดลงร้อยละ ๗๙.๑๗ เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีงบประมาณ ๒๕๖๔ (๑,๘๒๔ ราย) เมื่อจำแนกเป็นรายภาค พบว่า ส่วนกลาง (กรุงเทพมหานคร) มีผู้เสียชีวิตจำนวน ๑๗ ราย (ร้อยละ ๔.๔๗) และส่วนภูมิภาคมีผู้เสียชีวิตจำนวน ๓๖๓ ราย (ร้อยละ ๙๕.๕๓) ซึ่งในส่วนภูมิภาค พบว่า ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีจำนวนผู้เสียชีวิตมากที่สุด ๑๗๐ ราย (ร้อยละ ๔๖.๘๓) รองลงมา คือ ภาคเหนือ จำนวน ๘๖ ราย (ร้อยละ ๒๓.๖๙) และภาคใต้ จำนวน ๔๙ ราย (ร้อยละ ๑๓.๕๐) ตามลำดับ ดังภาพที่ ๓.๒๒



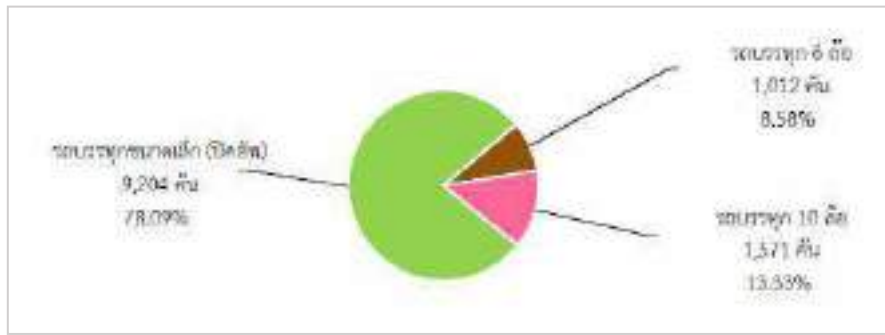
ภาพที่ ๓.๒๒ สัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางบกที่เกิดโดยรถจักรยานยนต์ จำแนกรายภาค

**๓.๒.๗ จำนวนรถประเภทบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก ปีงบประมาณ ๒๕๖๕**

รถประเภทบรรทุกเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น ๑๑,๗๘๗ คัน ลดลงร้อยละ ๒๒.๑๔ เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีงบประมาณ ๒๕๖๔ (๑๕,๑๓๙ คัน) มีรถบรรทุกขนาดเล็ก (รถปิคอัพ) เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ๙,๒๐๔ คัน (ร้อยละ ๗๘.๐๙) รองลงมา คือ รถบรรทุก ๑๐ ล้อ เกิดอุบัติเหตุ ๑,๕๗๑ คัน (ร้อยละ ๑๓.๓๓) และรถบรรทุก ๖ ล้อ เกิดอุบัติเหตุ ๑,๐๑๒ คัน (ร้อยละ ๘.๕๘) ดังภาพที่ ๓.๒๓

ประเภทรถ	ปีงบประมาณ 2564	ปีงบประมาณ 2565	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)
รถบรรทุก 6 ล้อ	1,034	1,033	-0.1%
รถบรรทุก 10 ล้อ	1,348	1,571	+16.5%
รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ)	12,766	9,204	-28.3%
รวมทั้งสิ้น	15,139	11,797	-22.1%

ภาพที่ ๓.๒๓ เปรียบเทียบสถิติจำนวนรถประเภทบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก



ภาพที่ ๓.๒๔ สัดส่วนรถประเภทบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุจากรางทางบก ปีงบประมาณ ๒๕๖๕

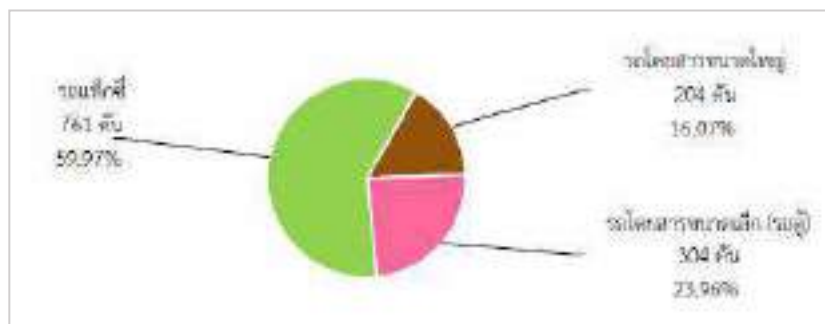
๓.๒.๘ จำนวนรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุจากรางทางบก ปีงบประมาณ ๒๕๖๕

รถโดยสารสาธารณะเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น ๑,๒๖๙ คัน ลดลงร้อยละ ๒๑.๑๘ เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีงบประมาณ ๒๕๖๔ (๑,๖๑๐ คัน) มีรถแท็กซี่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ๗๖๑ คัน (ร้อยละ ๕๙.๙๗) รองลงมา คือ รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้) เกิดอุบัติเหตุ ๓๐๔ คัน (ร้อยละ ๒๓.๙๖) และรถโดยสารขนาดใหญ่เกิดอุบัติเหตุ ๒๐๔ คัน (ร้อยละ ๑๖.๐๗) ดังภาพที่ ๓.๒๕ และ ๓.๒๖

หน่วย : คัน

ประเภทรถ	ปีงบประมาณ 2564	ปีงบประมาณ 2565	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)
รถโดยสารขนาดใหญ่	306	204	-33.33
รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้)	336	304	-9.52
รถแท็กซี่	968	761	-21.38
รวมทั้งสิ้น	1,610	1,269	-21.18

ภาพที่ ๓.๒๕ เปรียบเทียบสถิติจำนวนรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุจากรางทางบก ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ และ ๒๕๖๕



ภาพที่ ๓.๒๖ สัดส่วนรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุจากรางทางบก ปีงบประมาณ ๒๕๖๕



### ๓.๓ ซีดความสามารถและผลการดำเนินงานของกองทุน

เพื่อให้การจัดทำแผนยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปดอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด ที่ปรึกษาจึงได้ดำเนินการวิเคราะห์ผลการประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนฯ เพื่อประกอบการวิเคราะห์ขีดความสามารถขององค์กร โดยอาศัยการประเมินผลจากกระทรวงการคลัง ซึ่งในปี ๒๕๖๔ กองทุนมีผลการประเมินการดำเนินงานเฉลี่ยและคะแนนประเมินผลทุกด้าน เกินกว่าเกณฑ์มาตรฐาน (คะแนนตามเกณฑ์มาตรฐานตั้งแต่ระดับ ๓.๐๐๐๐ คะแนนขึ้นไป) ดังนั้น จึงมีผลการประเมิน "ปรับปรุง" โดยกองทุนฯ มีผลคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ ๓.๕๑๕๖ คะแนน โดยมีผลการดำเนินงานตั้งแต่ปี ๒๕๖๐ ดังตารางที่ ๓.๓



ตัวชี้วัด	๒๕๖๐		๒๕๖๑		๒๕๖๒		๒๕๖๓		๒๕๖๔		ผลการดำเนินงาน ปี ๒๕๖๓-๒๕๖๔
	ผลการดำเนินงาน	ผลการประเมิน	ผลการดำเนินงาน	ผลการประเมิน	ผลการดำเนินงาน	ผลการประเมิน	ผลการดำเนินงาน	ผลการประเมิน	ผลการดำเนินงาน	ผลการประเมิน	
๖.๑.๑ ร้อยละการเบิกจ่ายงบลงทุนที่เกิดขึ้นจริงเทียบกับแผนการเบิกจ่ายงบลงทุนประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔					๗.๐๖	๑.๐๐	๓.๘๘	๑.๐๐	๖.๑๕	๑.๐๐	↓
๖.๑.๒ ร้อยละการเบิกจ่ายภาพรวมที่เกิดขึ้นจริงเทียบกับแผนการเบิกจ่ายภาพรวมประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔					๗๘.๗๔	๑.๐๐	๗๒.๙๐	๑.๐๐	๘๑.๒๑	๑.๐๐	↑
๖.๒ การดำเนินการตามแผนพัฒนาระบบการจ่ายเงิน และการรับเงินของทุนหมุนเวียน ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์					๔.๔๑	๔.๔๑	๕.๐๐	๕.๐๐	๕.๐๐	๕.๐๐	=

จากผลการดำเนินงานนับตั้งแต่ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ พบว่า ผลการประเมินในทุกด้านมีแนวโน้มมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตามมีผลการประเมินในประเด็นย่อยในด้านระดับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณจากกองทุนฯ ยังคงมีโอกาสในการปรับปรุงในด้านการกำกับควบคุมแผนงานโครงการให้ประสบความสำเร็จ ด้านการบริหารจัดการสารสนเทศ ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล และด้านการดำเนินการเบิกจ่ายงบประมาณเทียบกับแผนงานที่ได้ตั้งไว้

## บทที่ ๔

### การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis)

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมในการเสริมสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งได้มีการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการในการวิเคราะห์บริบทแวดล้อมในการดำเนินงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยนำข้อมูลผลการดำเนินงานในปีที่ผ่านมาประกอบกับข้อมูล แผนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ ปี ๒๕๖๔-๒๕๗๓ แผนยุทธศาสตร์ประเทศไทย ๒๐ ปี กรอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ และสารสนเทศอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกที่มีผลกระทบต่อ กปถ. ดังนี้

#### ๔.๑ การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
<p>So๑ มีกฎหมายเฉพาะและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการกำหนดหลักเกณฑ์การบริหารจัดการและการใช้จ่ายเงิน ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์อย่างชัดเจนและสอดคล้องกับภารกิจของกองทุนฯ</p> <p>So๒ เป็นกองทุนฯ ที่สามารถจัดหารายได้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>So๓ สามารถบริหารจัดการและจ่ายเงินได้ตามที่กฎหมายกำหนด โดยไม่ต้องผ่านกระบวนการขั้นตอนตามวิธีการบริหารงบประมาณรายจ่ายประจำปี</p> <p>So๔ สามารถอนุมัติจัดสรรเงินได้ตลอดทั้งปี ทำให้สามารถดำเนินการตามนโยบายเร่งด่วนได้อย่างทันท่วงทีและทันต่อเหตุการณ์และสามารถใช้จ่ายโครงการข้ามปีงบประมาณได้</p> <p>So๕ เปิดโอกาสให้หน่วยงานภายนอกสามารถขอรับจัดสรรเงินเพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยที่มีการบูรณาการร่วมกับกรมการขนส่งทางบก หรือการจัดสรรเงินให้หน่วยงานภายนอกอื่น เพื่อดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัย</p> <p>So๖ มีการจัดสรรเงินเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการได้อย่างมีระบบมีมาตรฐานครอบคลุมทั่วถึงทุกจังหวัด โดยการร่วมมือกับกระทรวงสาธารณสุข</p>	<p>Wo๑ เป็นกองทุนภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบกและการจัดสรรเงินเป็นไปตามภารกิจของกรมฯ ทำให้โครงการมุ่งเน้นไปที่รถสาธารณะเป็นส่วนใหญ่ จึงไม่ยังไม่มุ่งเน้นการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคลเท่าที่ควร</p> <p>Wo๒ ยังไม่สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามกรอบทิศทาง รวมทั้งเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์ กปถ. ที่วางไว้ โดยการจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในแต่ละปี มีโครงการหลากหลาย และไม่ไปในทิศทางเดียวกัน</p> <p>Wo๓ การจัดสรรเงินงบประมาณในระหว่างปี โดยไม่มีกรอบเวลาในการอนุมัติจัดสรรที่ชัดเจน ทำให้ระยะเวลาดำเนินโครงการข้ามปีงบประมาณ ส่งผลให้มีโครงการไม่แล้วเสร็จทันในปีงบประมาณจำนวนมาก</p> <p>Wo๔ การจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนินแผนงานโครงการในส่วนภูมิภาคยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่</p> <p>Wo๕ ยังไม่มีการมอบอำนาจในการอนุมัติจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยให้กับส่วนภูมิภาคภายในเขตจังหวัดของตนเอง</p>

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
<p>So๗ มีระบบสารสนเทศในการจัดเก็บ รวบรวม ข้อมูล ควบคุม ติดตามและประเมินผล</p> <p>So๘ มีการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรที่เกี่ยวข้อง กับด้านความปลอดภัยอยู่เสมอ</p>	<p>Wo๖ ขาดการบูรณาการข้อมูลต่าง ๆ ของ หน่วยงานภายใน และภายนอกกรมฯ รวมถึง หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้ข้อมูลที่น่าไปใช้ ขาดความน่าเชื่อถือ</p> <p>Wo๗ หน่วยงานภายนอกที่ขอรับจัดสรรเงิน ยังขาดความเข้าใจในวัตถุประสงค์ ในการใช้จ่ายเงิน และมีการดำเนินโครงการ ที่ล่าช้าไม่เป็นไปตามกรอบระยะเวลา การกำกับดูแลกระทำได้ยาก การใช้จ่ายเงิน ยังไม่เต็มประสิทธิภาพตามวัตถุประสงค์</p> <p>Wo๘ ขาดการประเมินผลสำเร็จและผลกระทบของ โครงการ/งานวิจัย และการดำเนินงานของ กองทุน</p> <p>Wo๙ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ยังไม่มีประสิทธิภาพ ขาดการเชื่อมโยง กับแหล่งข้อมูลอื่น และยังไม่ครอบคลุม การปฏิบัติงานทั้งหมด</p> <p>Wo๑๐ สถานที่ทำการและสิ่งอำนวยความสะดวก ในการปฏิบัติงานยังไม่เหมาะสม</p> <p>Wo๑๑ การบริหารความสมดุลระหว่างรายได้ ที่มีเป็นจำนวนมากกับรายจ่ายยังไม่มี ประสิทธิภาพ เป็นผลให้ต้องนำส่งทุน ส่วนเกินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน</p>

๔.๒ การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก

โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threat)
<p>0๐๑ เป็นกองทุนฯ ที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคล และอยู่ภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก ทำให้มีหน่วยงานที่ช่วยปฏิบัติงานด้านการประมวลหมายเลขทะเบียนรถและการใช้เงินที่ได้รับจัดสรรจากกองทุนฯ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศ</p> <p>0๐๒ มีกฎหมาย นโยบาย และมาตรการด้าน ความปลอดภัยทางถนนที่เป็นวาระแห่งชาติ และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการสนับสนุนเงินกองทุนฯ ทำให้สามารถดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยได้อย่างต่อเนื่อง</p> <p>0๐๓ ภารกิจด้านความปลอดภัยทางถนน มีหลายหน่วยงานที่รับผิดชอบ ทำให้มีกลไกภาคีเครือข่ายทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค และมีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นได้</p> <p>0๐๔ กระทรวงคมนาคมมีนโยบายในการตั้งคณะกรรมการด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ ทำให้กองทุนฯ สามารถสนับสนุนเงินเพื่อดำเนินการตามมาตรการในการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ได้</p> <p>0๐๕ การนำหมายเลขทะเบียนรถเลขสวย ออกประมวลเป็นการทั่วไป สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ทำให้มีรายได้มาสู่กองทุนฯ อย่างต่อเนื่อง เพราะความต้องการในหมายเลขทะเบียนรถไม่ได้อ้างอิงสภาพเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว แต่ขึ้นอยู่กับความเชื่อและความนิยมชมชอบตัวเลขเป็นการส่วนตัวของแต่ละบุคคลที่มีต่อศาสตร์แห่งตัวเลข</p> <p>0๐๖ การเพิ่มช่องทางการหารายได้เข้ากองทุนฯ ด้วยการกำหนดให้มีการประมวลหมายเลขทะเบียนรถที่มีลักษณะพิเศษเพิ่มเติม</p> <p>0๐๗ มีความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในงานด้านการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อไม่ให้มีความซ้ำซ้อนและเกิดการใช้งบประมาณอย่างประสิทธิภาพมากขึ้น</p>	<p>T๐๑ วัตถุประสงค์การใช้จ่ายเงินของกองทุนฯ เพื่อเป็นทุนสนับสนุน และส่งเสริมด้านความปลอดภัยทางถนน ทำให้เกิดความคาดหวังจากภาครัฐ และภาคประชาชนที่ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนฯ ต้องสามารถทำให้อุบัติเหตุทางถนนลดลงได้</p> <p>T๐๒ วัตถุประสงค์การใช้จ่ายเงินกองทุนฯ ในการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน โดยเป็นการจ่ายเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ มีความคาดหวังจากภาครัฐและภาคประชาชนให้กองทุนฯ สามารถสนับสนุนเงินที่นอกเหนือจากค่าอุปกรณ์ฯ ที่ให้กับผู้พิการเท่านั้น โดยต้องการให้มีการจ่ายเงินช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบภัยทางถนน และครอบครัว ซึ่งไม่ควรจำกัดเฉพาะเป็นเงินค่าอุปกรณ์ฯ หรือไม่จำเป็นต้องช่วยเหลือผู้พิการฯ เท่านั้น</p> <p>T๐๓ มุมมองในการให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการขับขี่ โดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ควรมีใบอนุญาตขับรถทุกราย</p> <p>T๐๔ การเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะมีปริมาณที่ลดลงเนื่องจากมีความล่าช้าในการเดินทาง และอัตราค่าโดยสารมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นเรื่อย ๆ</p> <p>T๐๕ ฐานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุมาจากหลายหน่วยงาน และมีวิธีการจัดเก็บข้อมูลที่แตกต่างกันตามภารกิจของแต่ละหน่วยงาน ขาดการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูล ทำให้การนำข้อมูลไปใช้ขาดความน่าเชื่อถือ</p> <p>T๐๕ หน่วยงานภายนอกที่ได้รับจัดสรรเงินไม่สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด และการกำกับดูแล กระทำได้ยาก</p> <p>T๐๖ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการใช้จ่ายเงินมีข้อจำกัดในการดำเนินการ ทำให้</p>

โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threat)
<p>O๐๘ การทำความเข้าใจกับกรมบัญชีกลาง ส่งผลให้กองทุนฯ มีความมุ่งมั่นที่จะยกระดับผลการทำงานให้เป็นไปตามตัวชี้วัดตามบันทึกความตกลง และมีโอกาสได้รับรางวัลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับทุนหมุนเวียน</p>	<p>การสนับสนุนอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย กระจาทำได้ไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์</p>

## บทที่ ๕

### ภาพรวมแผนยุทธศาสตร์

#### กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม จึงได้นำมาวิเคราะห์และกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และเป้าหมายและตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้เป็น ๕ ยุทธศาสตร์ ๒๕ กลยุทธ์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์	เป้าหมายและตัวชี้วัดสำคัญ
<p><b>๑. การขับเคลื่อนแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์ เพื่อสนับสนุนการลดอัตราการเสียชีวิตตามเป้าหมายหลัก</b></p> <p>๑) ส่งเสริมการยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ ให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารมีความปลอดภัย</p> <p>๒) ส่งเสริมการยกระดับมาตรฐานด้านการขับขี่รถและการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และมีวินัยจราจร</p> <p>๓) ส่งเสริมการยกระดับมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนนอย่างปลอดภัย ที่นำไปสู่การลดอุบัติเหตุทางถนน</p> <p>๔) สนับสนุนการพัฒนากฎหมายและยกระดับการบังคับใช้กฎหมายที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ</p> <p>๕) ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง</p> <p>๖) ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพผู้ขับขี่รถและผู้ปฏิบัติงานให้มีความรู้และทักษะการขับขี่รถ อย่างถูกต้องและปลอดภัย</p> <p>๗) สนับสนุนการขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนใช้เชิงพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์</p>	<p>๑) ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามโครงการเสริมสร้างมาตรฐานด้านยานพาหนะปลอดภัย</p> <p>๒) ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามโครงการเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถอย่างปลอดภัย</p> <p>๓) ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามโครงการเสริมสร้างมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนนอย่างปลอดภัย</p> <p>๔) ร้อยละของอัตราที่ลดลงของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถ</p> <p>๕) ร้อยละความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรมด้านการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ความรู้แก่ประชาชน</p> <p>๖) ระดับความสำเร็จของโครงการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ความรู้แก่ประชาชน</p>
<p><b>๒. การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนน ให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี และสามารถอยู่ในสังคมได้อย่างมีความสุข</b></p> <p>๑) ยกระดับมาตรฐานการจัดหาอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ เพื่อให้มีคุณภาพและเหมาะสมกับสภาพความพิการของแต่ละบุคคล</p> <p>๒) สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ด้วยความเสมอภาค และโปร่งใส โดยร่วมบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างมีระบบ</p>	<p>๑) ร้อยละความสำเร็จของการจัดสรรงบประมาณช่วยเหลือค่าอุปกรณ์ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนน</p> <p>๒) ร้อยละความพึงพอใจของผู้พิการที่ได้รับการช่วยเหลือค่าอุปกรณ์ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนน</p> <p>๓) มีฐานข้อมูลและระบบเทคโนโลยีที่พร้อมสนับสนุนการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนน</p>



ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์	เป้าหมายและตัวชี้วัดสำคัญ
<p>๓) พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อสนับสนุนการจัดสรรเงินเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ อันเนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>๔) การติดตามและประเมินผล เพื่อให้เกิดการพัฒนากระบวนการจัดหาอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ</p>	
<p><b>๓. การส่งเสริมงานศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และนำไปสู่การประยุกต์ใช้อย่างเป็นรูปธรรม</b></p> <p>๑) สร้างระบบและกลไกสนับสนุนการศึกษาวิจัยเพื่อนำไปสู่การใช้ประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม</p> <p>๒) พัฒนาระบบเทคโนโลยีฐานข้อมูลการวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และการเชื่อมโยงข้อมูลงานวิจัยกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง</p> <p>๓) ส่งเสริมการศึกษาวิจัยและพัฒนานวัตกรรมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้จริง</p> <p>๔) ส่งเสริมการจัดทำแผนแม่บทงานศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่สอดคล้องกับภารกิจของกรมการขนส่งทางบก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p> <p>๕) สนับสนุนการประเมินผลการศึกษาวิจัยเพื่อนำไปใช้ในการบริหารจัดการให้เป็นตามยุทธศาสตร์</p>	<p>๑) ร้อยละความสำเร็จของการจัดสรรงบประมาณสนับสนุนการศึกษาวิจัยเพื่อนำไปสู่การใช้ประโยชน์</p> <p>๒) ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้ประโยชน์จากการวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p> <p>๓) มีฐานข้อมูลและระบบเทคโนโลยีฐานข้อมูลการวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p>
<p><b>๔. การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กรสมรรถนะสูง</b></p> <p>๑) การพัฒนาระบบบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้เป็นองค์กรที่มีระบบบริหารคุณภาพ</p> <p>๒) การพัฒนาศักยภาพบุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนการปฏิบัติงานของกองทุน</p> <p>๓) พัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการกองทุนฯ ตามพันธกิจของกองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>๔) การเสริมสร้างภาพลักษณ์ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p>	<p>๑) ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลของกรมบัญชีกลาง</p> <p>๒) ผลิตภาพการดำเนินงานกองทุน (รายได้ต่อผลการดำเนินการรวม)</p> <p>๓) ระดับความสำเร็จในการพัฒนาระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการข้อมูลและการปฏิบัติงาน</p> <p>๔) ร้อยละผลการดำเนินการของกระบวนการที่สำคัญตามมาตรฐานที่กองทุนฯ กำหนด (SLA)</p> <p>๕) ระดับความสำเร็จในการพัฒนาระบบบริหารคุณภาพ</p>

ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์	เป้าหมายและตัวชี้วัดสำคัญ
<p>๕) การพัฒนาสถานที่ สิ่งอำนวยความสะดวก และสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงานเพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของกองทุน และสามารถให้บริการผู้เข้าร่วมประมุขหมายเลขทะเบียนรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>	<p>๖) ร้อยละความพึงพอใจของผู้รับบริการตามวัตถุประสงค์ของกองทุน</p>
<p><b>๕. การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ</b></p> <p>๑) การบริหารจัดการประมุขอย่างโปร่งใสเป็นธรรม ตรวจสอบได้ เข้าถึงง่าย ด้วยกระบวนการและระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย</p> <p>๒) พัฒนาระบบและวิธีการการจัดเก็บรายได้จากการประมุขที่มีความหลากหลายและรวดเร็ว</p> <p>๓) การสื่อสารเพิ่มการรับรู้การจัดประมุขอย่างหลากหลาย ทัวถึง และมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มรายได้ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p> <p>๔) ปรับปรุงกฎระเบียบ ให้เกิดประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานและเป็นธรรมกับผู้มีส่วนได้เสีย</p>	<p>๑) จำนวนผู้เข้าร่วมการประมุขหมายเลขทะเบียนรถที่เพิ่มมากขึ้นจากปีที่ผ่านมา</p> <p>๒) อัตราส่วนหนี้ค้างชำระเดิมลดลง</p> <p>๓) อัตราส่วนการค้างชำระ/การยกเลิกหลังจากการประมุขหมายเลขลดลง</p> <p>๔) ระดับความพึงพอใจ/ไม่พึงพอใจของผู้เข้าร่วมประมุขหมายเลขทะเบียน มีผลที่ดีขึ้น</p>

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้ดำเนินการวิเคราะห์สถานการณ์ ทิศทางที่เกี่ยวข้อง รวมถึงความต้องการและความคาดหวังจากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม โดยสรุปเป็นปัจจัยภายนอกและภายใน รวมทั้งผลกระทบและผลลัพธ์จากการดำเนินงานกองทุนจากแผนยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) ประกอบคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ ได้อนุมัติแผนยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ดังนี้

## ๑. วิสัยทัศน์ พันธกิจ และค่านิยมองค์กร (Vision Mission Value: VMV)

### ๑.๑ วิสัยทัศน์ (Vision)

“เป็นองค์กรสมรรถนะสูงในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน อย่างมีส่วนร่วม”

### ๑.๒ พันธกิจ (Mission)

(๑) สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก

(๒) สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คຸ້ມครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

(๓) สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและเผยแพร่ องค์ความรู้ต่อสาธารณชน

(๔) สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมุขหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจ ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และการป้องกันให้มีสมรรถนะสูง

### ๑.๓ ค่านิยม (Value) : FUND

F : Fair บริหารจัดการกองทุนอย่างเป็นธรรม โปร่งใส

U : Unity บริหารจัดการด้วยความเป็นมิตรและเป็นหนึ่งเดียวกัน

N : Network สร้างและดำเนินงานร่วมกับภาคีเครือข่ายทั้งภายในภายนอกอย่างมีส่วนร่วม

D : Digital and Data Driven ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและข้อมูลที่เหมาะสมทันสมัย

### ๑.๔ เป้าหมายหลัก

ส่งเสริมเป้าหมายหลักของประเทศให้มีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนต่ำกว่า ๑๒ คนต่อประชากร ๑ แสนคน ในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ และสร้างวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

## ๒. ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ เป้าหมายและตัวชี้วัดสำคัญ

ยุทธศาสตร์ในการพัฒนา เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ในแต่ละยุทธศาสตร์ของกองทุน เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีดังนี้

### ๒.๑ ยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ประกอบด้วย ๕ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การขับเคลื่อนแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์ เพื่อสนับสนุนการลดอัตราการเสียชีวิตตามเป้าหมายหลัก

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับคุณภาพชีวิตผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี และสามารถอยู่ในสังคมได้อย่างมีความสุข

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การส่งเสริมงานศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และนำไปสู่ การประยุกต์ใช้อย่างเป็นรูปธรรม

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กรสมรรถนะสูง

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

### ๒.๒ เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategy Goal) ประกอบด้วย ๕ เป้าประสงค์ ได้แก่

เป้าประสงค์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

เป้าประสงค์ที่ ๒ ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

เป้าประสงค์ที่ ๓ ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน

เป้าประสงค์ที่ ๔ กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ

เป้าประสงค์ที่ ๕ การจัดเก็บรายได้จากการประมุขหมายเลขทะเบียนรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น

**๒.๓ รายละเอียดกลยุทธ์ ผลผลิต ผลลัพธ์ ผลกระทบ และตัวชี้วัดที่สำคัญ**

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การขับเคลื่อนแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้เกิดผลสัมฤทธิ์เพื่อสนับสนุนการลดอัตราการเสียชีวิตตามเป้าหมายหลัก		
วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ (Strategic Objective: SO)	กลยุทธ์	
SO๑.๑ การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สามารถบรรลุตามวิสัยทัศน์และพันธกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ	๑.๑) ส่งเสริมการยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ ให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารมีความปลอดภัย ๑.๒) ส่งเสริมการยกระดับมาตรฐานด้านการขับขี่รถและการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และมีวินัยจราจร ๑.๓) ส่งเสริมการยกระดับมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนนอย่างปลอดภัย ที่นำไปสู่การลดอุบัติเหตุทางถนน ๑.๔) สนับสนุนการพัฒนากฎหมายและยกระดับการบังคับใช้กฎหมายที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ	
SO๑.๒ อัตราการเกิดอุบัติเหตุและอัตราการเสียชีวิตทางอุบัติเหตุทางถนนลดลง	๑.๕) ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง ๑.๖) ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพผู้ขับขี่รถและผู้ปฏิบัติงานให้มีความรู้และทักษะการขับขี่รถอย่างถูกต้องและปลอดภัย ๑.๗) สนับสนุนการขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเชิงพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์	
เป้าหมายและตัวชี้วัดที่สำคัญ (KPI)		
๑) ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามโครงการเสริมสร้างมาตรฐานด้านยานพาหนะปลอดภัย ๒) ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามโครงการเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถอย่างปลอดภัย ๓) ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามโครงการเสริมสร้างมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนนอย่างปลอดภัย ๔) ร้อยละของอัตราที่ลดลงของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถ ๕) ร้อยละความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรมด้านการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ความรู้แก่ประชาชน ๖) ระดับความสำเร็จของโครงการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ความรู้แก่ประชาชน		
ผลผลิต	ผลลัพธ์	ผลกระทบ
๑. มีการจัดทำแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนตามกรอบงบประมาณ ๒. โครงการที่ดำเนินการได้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่ได้รับจัดสรร	๑. อุบัติเหตุทางถนนลดลงเมื่อเทียบกับต่อกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการ ๒. ผู้เสียชีวิตจากการใช้รถใช้ถนนลดลงจากปีที่ผ่านมา ๓. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการที่ได้รับการสนับสนุนมีความพึงพอใจในบริการที่ได้รับ	๑. ลดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินรวมถึงการสูญเสียเศรษฐกิจจากปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ๒. เพิ่มโอกาสในการใช้กำลังแรงงานของชาติ

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๑** ส่งเสริมการยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ ให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารมีความปลอดภัย

๑. แผนงานการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับยานพาหนะ
๒. แผนงานการกำกับ ดูแล และรักษามาตรฐานยานพาหนะให้มีความปลอดภัย
๓. แผนงานการเพิ่มศักยภาพบุคลากรในการกำกับดูแลยานพาหนะให้มีมาตรฐานความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
๔. แผนงานการประยุกต์ใช้อุปกรณ์และเทคโนโลยี ในการยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ
๕. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๒** ส่งเสริมการยกระดับมาตรฐานด้านการขับขี่รถและการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และมีวินัยจราจร

๑. แผนงานส่งเสริมให้ผู้ใช้ทางปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนน
๒. แผนงานการส่งเสริมพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถอย่างปลอดภัย
๓. แผนงานการสร้างการรับรู้ (Awareness) การฝึก (training) และการทดสอบ (examination) การขับขี่รถอย่างปลอดภัย
๔. แผนงานการสนับสนุนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะมีความรู้ ทักษะการขับขี่รถอย่างปลอดภัย และการมีใบอนุญาตขับรถ
๕. แผนงานการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการขับขี่รถอย่างปลอดภัย
๖. แผนงานการประยุกต์ใช้อุปกรณ์และเทคโนโลยีในยกระดับมาตรฐานด้านการขับขี่รถ และการเพิ่มประสิทธิภาพการออกใบอนุญาตขับรถ
๗. แผนงานการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานมาตรฐานใบอนุญาตศูนย์สอนขับรถของกรมการขนส่งทางบก และโรงเรียนสอนขับรถ
๘. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๓** ส่งเสริมการยกระดับมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนนอย่างปลอดภัย ที่นำไปสู่การลดอุบัติเหตุทางถนน

๑. แผนงานการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับการขนส่งทางถนน
๒. แผนงานส่งเสริมการเชื่อมโยงระบบการขนส่งทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย
๓. แผนงานส่งเสริมการตรวจประเมิน (Audit) และการตรวจสอบ (Inspection) มาตรฐานการขนส่งทางถนน
๔. แผนงานการพัฒนาขีดความสามารถ สำหรับผู้ปฏิบัติงาน ผู้ตรวจสอบ (Inspectors) และผู้จัดการด้านความปลอดภัยในระบบการขนส่ง (Transport safety Managers) หรืออื่นๆ ในลักษณะเดียวกัน
๕. แผนงานสนับสนุนการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน
๖. แผนงานการส่งเสริมการมีและใช้ระบบการขนส่งทางถนนเพื่อลดปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน
๗. แผนงานการประยุกต์ใช้อุปกรณ์และเทคโนโลยี เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนให้ปลอดภัย
๘. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๔** สนับสนุนการพัฒนากฎหมายและยกระดับการบังคับใช้กฎหมายที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ

๑. แผนงานบังคับใช้กฎหมายโดยผู้มีอำนาจหน้าที่ (ผู้ตรวจการ และเจ้าหน้าที่ตำรวจ) เพื่อให้เกิดพฤติกรรมกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย
๒. แผนงานส่งเสริมการตรวจประเมิน (Audit) และการตรวจสอบ (Inspection) เพื่อบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง
๓. แผนงานการพัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถ สำหรับผู้ปฏิบัติงานและผู้บังคับใช้กฎหมาย
๔. แผนงานสนับสนุนการพัฒนาระบบกฎหมายที่ทันสมัย
๕. แผนงานการประยุกต์ใช้อุปกรณ์และเทคโนโลยี เพื่อบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ
๖. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๕** ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง

๑. แผนงานประชาสัมพันธ์การยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ
๒. แผนงานประชาสัมพันธ์การยกระดับมาตรฐานด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย
๓. แผนงานประชาสัมพันธ์การยกระดับมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนนอย่างปลอดภัย
๔. แผนงานประชาสัมพันธ์การพัฒนากฎหมายและยกระดับการบังคับใช้กฎหมาย
๕. แผนงานประชาสัมพันธ์การพัฒนาศักยภาพผู้ขับขี่และผู้ปฏิบัติงาน
๖. แผนงานประชาสัมพันธ์การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่
๗. แผนงานประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในภาพรวม
๘. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๖** ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพผู้ขับขี่และผู้ปฏิบัติงานให้มีความรู้และทักษะการขับขี่อย่างถูกต้องและปลอดภัย

๑. แผนงานการพัฒนาศักยภาพผู้ขับขี่ ผู้ประกอบการ และผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
๒. แผนงานการพัฒนาศักยภาพทักษะผู้บริหารด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
๓. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๗** สนับสนุนการขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเชิงพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์

๑. แผนงานสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพผู้ขับขี่ ผู้ประกอบการ และผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะในพื้นที่
๒. แผนงานสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพผู้ขับขี่ ผู้ประกอบการ และผู้ปฏิบัติงานด้านการขับขี่อย่างปลอดภัยในพื้นที่
๓. แผนงานสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพผู้ขับขี่ ผู้ประกอบการ และผู้ปฏิบัติงานระบบการขนส่งทางถนนในพื้นที่
๔. แผนงานพัฒนาศักยภาพผู้ขับขี่ ผู้ประกอบการ และผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่
๕. แผนงานการประยุกต์ใช้อุปกรณ์และเทคโนโลยี เพื่อการขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่
๖. แผนงานการสนับสนุนการขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่
๗. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับคุณภาพชีวิตผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี และสามารถอยู่ในสังคมได้อย่างมีความสุข		
วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ (Strategic Objective: SO)	กลยุทธ์	
SO๒.๑ ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น	๒.๑) ยกระดับมาตรฐานการจัดหาอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ เพื่อให้มีคุณภาพและเหมาะสมกับสภาพความพิการของแต่ละบุคคล	
SO๒.๒ ผู้พิการได้รับการสนับสนุนช่วยเหลือจากภาคีของกองทุนด้วยความสะดวก รวดเร็ว ครอบคลุม และแม่นยำ ด้วยระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย	๒.๒) สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ด้วยความเสมอภาค และโปร่งใส โดยร่วมบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างมีระบบ	
	๒.๓) พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อสนับสนุนการจัดสรรเงินเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างมีประสิทธิภาพ	
	๒.๔) การติดตามและประเมินผล เพื่อให้เกิดการพัฒนากระบวนการจัดหาอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ	
เป้าหมายและตัวชี้วัดที่สำคัญ (KPI)		
๑) ร้อยละความสำเร็จของการจัดสรรงบประมาณช่วยเหลือค่าอุปกรณ์ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนน		
๒) ร้อยละความพึงพอใจของผู้พิการที่ได้รับการช่วยเหลือค่าอุปกรณ์ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนน		
๓) มีฐานข้อมูลและระบบเทคโนโลยีที่พร้อมสนับสนุนการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนน		
ผลผลิต	ผลลัพธ์	ผลกระทบ
๑. มีการใช้จ่ายในการช่วยเหลือค่าอุปกรณ์ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนตามกรอบงบประมาณ	๑. ผู้พิการมีความพึงพอใจด้านการนำอุปกรณ์ผู้พิการไปใช้ในการดำเนินชีวิตและมีส่วนร่วมในสังคมได้ดีขึ้น	๑. ลดภาระภาครัฐ ๒. เพิ่มโอกาสในการประกอบอาชีพในแต่ละภูมิภาค และกำลังแรงงานของพื้นที่
๒. ผู้พิการที่ได้รับความช่วยเหลือค่าอุปกรณ์เพิ่มขึ้น และทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ	๒. การกระจายความช่วยเหลือค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการที่ทั่วถึงมากขึ้น	๓. เพิ่มความเท่าเทียมกันในสังคม ๔. คุณภาพชีวิตดีขึ้น

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๑** ยกระดับมาตรฐานการจัดหาอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ เพื่อให้มีคุณภาพและเหมาะสมกับสภาพความพิการของแต่ละบุคคล

๑. แผนงานการยกระดับมาตรฐานการจัดหาอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ เพื่อให้มีคุณภาพและเหมาะสมกับสภาพความพิการของแต่ละบุคคล

๒. แผนงานการสำรวจความพึงพอใจ/ไม่พึงพอใจในการช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก/กปถ.

๓. แผนงานการประเมินประสิทธิภาพและจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายต่อการยกระดับคุณภาพชีวิตผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก/กปถ.

๔. แผนงานจัดทำและเชื่อมโยงฐานข้อมูลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก

๕. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๒** สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ด้วยความเสมอภาค และโปร่งใส โดยร่วมบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างมีระบบ

๑. แผนงานการสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน โดยร่วมบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างมีระบบ

๒. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๓** พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อสนับสนุนการจัดสรรเงินเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างมีประสิทธิภาพ

๑. แผนงานจัดทำระบบและเชื่อมโยงฐานข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกกับกระทรวงสาธารณสุข เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน

๒. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๔** การติดตามและประเมินผล เพื่อให้เกิดการพัฒนากระบวนการจัดหาอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ

๑. แผนงานการติดตามและประเมินผล เพื่อให้เกิดการพัฒนากระบวนการจัดหาอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการของกรมการขนส่งทางบกและกระทรวงสาธารณสุข

๒. แผนงานการสำรวจความพึงพอใจของผู้ส่วนได้ส่วนเสียในการช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก/กปถ.

๓. แผนงานการประเมินประสิทธิภาพและจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายต่อการยกระดับคุณภาพชีวิตผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก/กปถ.

๔. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์



ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การส่งเสริมงานศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และนำไปสู่ การประยุกต์ใช้อย่างเป็นรูปธรรม		
วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ (Strategic Objective: SO)	กลยุทธ์	
SO๓.๑ ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน SO๓.๒ ภาคีเครือข่าย/ประชาชน มีการนำผลศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนไปใช้ SO๓.๓ ผลงานวิจัยที่ได้รับการสนับสนุนจากกองทุนมีมาตรฐานและคุณภาพเชิงวิชาการและการบูรณาการสู่การใช้งานจริง	๓.๑) สร้างระบบและกลไกสนับสนุนการศึกษาวิจัยเพื่อนำไปสู่การใช้ประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม ๓.๒) พัฒนาระบบเทคโนโลยีฐานข้อมูลการวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และการเชื่อมโยงข้อมูลงานวิจัยกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ๓.๓) ส่งเสริมการศึกษาวิจัยและพัฒนานวัตกรรมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้จริง ๓.๔) ส่งเสริมการจัดทำแผนแม่บทงานศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่สอดคล้องกับภารกิจของกรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ๓.๕) สนับสนุนการประเมินผลการศึกษาวิจัย เพื่อนำไปใช้ในการบริหารจัดการให้เป็นตามยุทธศาสตร์	
เป้าหมายและตัวชี้วัดที่สำคัญ (KPI)		
๑) ร้อยละความสำเร็จของการจัดสรรงบประมาณสนับสนุนการศึกษาวิจัยเพื่อนำไปสู่การใช้ประโยชน์ ๒) ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้ประโยชน์จากการวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๓) มีฐานข้อมูลและระบบเทคโนโลยีฐานข้อมูลการวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน		
ผลผลิต	ผลลัพธ์	ผลกระทบ
๑. มีการจัดสรรโครงการวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนตามกรอบงบประมาณ ๒. โครงการที่ดำเนินการได้เป็นไปตามกรอบเวลาของแผนการดำเนินงานที่ได้รับการอนุมัติจัดสรร	๑. ผลงานวิจัยสามารถนำไปปรับใช้ในการแก้ปัญหา หรือต่อยอดงานด้านความปลอดภัยทางถนนได้ ๒. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการที่ได้รับการสนับสนุน มีความพึงพอใจในบริการที่ได้รับ	๑. ลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ๒. เพิ่มขีดความสามารถในการจัดการความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนน

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๑** สร้างระบบและกลไกสนับสนุนการศึกษาวิจัยเพื่อนำไปสู่การใช้ประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม

๑. แผนงานการพัฒนาเกณฑ์และกลไกในการพิจารณาการสนับสนุนการวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๒. แผนงานการยกระดับมาตรฐานและคุณภาพทางวิชาการของงานวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๓. แผนงานการสร้างความร่วมมือกับหน่วยงาน/ภาคีเครือข่ายด้านการวิจัยระดับชาติ และ/หรือนานาชาติ เพื่อเผยแพร่งานวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๔. แผนงานการงานประชุมเชิงวิชาการ/ตลาดนัดวิจัย ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๕. แผนงานการสำรวจความพึงพอใจ/ไม่พึงพอใจของนักวิจัย และผู้ใช้ประโยชน์จากการวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๖. แผนงานการติดตามและประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการสนับสนุนการวิจัยด้านความปลอดภัยการใช้รถใช้ถนน

๗. แผนงานการศึกษาผลกระทบทางการเงินและผลกระทบเชิงสังคมจากการนำการวิจัยไปใช้ประโยชน์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๘. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๒** พัฒนาระบบเทคโนโลยีฐานข้อมูลการวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และการเชื่อมโยงข้อมูลงานวิจัยกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

๑. แผนงานการพัฒนาฐานข้อมูลและระบบเทคโนโลยีฐานข้อมูลการวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๒. แผนงานการประสานความร่วมมือในและเปลี่ยนและบูรณาการผลการวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๓. แผนงานการพัฒนาาระบบเทคโนโลยีในการตรวจสอบและประเมินคุณภาพงานวิจัยจากการสนับสนุนทุนวิจัยจาก กปถ.

๔. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๓** ส่งเสริมการศึกษาวิจัยและพัฒนานวัตกรรมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้จริง

๑. แผนงานส่งเสริมการศึกษาวิจัยและพัฒนานวัตกรรมด้านยานพาหนะให้มีมาตรฐานความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๒. แผนงานส่งเสริมการศึกษาวิจัยและพัฒนานวัตกรรมเพื่อยกระดับมาตรฐานด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย

๓. แผนงานส่งเสริมการศึกษาวิจัยและพัฒนานวัตกรรมเพื่อยกระดับมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนนอย่างปลอดภัย ที่นำไปสู่การลดอุบัติเหตุทางถนน

๔. แผนงานส่งเสริมการศึกษาวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและยกระดับการบังคับใช้กฎหมายที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ

๕. แผนงานส่งเสริมการศึกษาวิจัยและพัฒนานวัตกรรมเพื่อให้ระบบขนส่งสาธารณะปลอดภัย

๖. แผนงานส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อการประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ

๗. แผนงานส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนาศักยภาพผู้ขับขี่และผู้ปฏิบัติงาน ให้มีความรู้และทักษะการขับขี่อย่างถูกต้องและปลอดภัย

๘. แผนงานส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนานวัตกรรมเพื่อการขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่

๙. แผนงานส่งเสริมการศึกษาวิจัยและพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๑๐. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๔** ส่งเสริมการจัดทำแผนแม่บทงานศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่สอดคล้องกับภารกิจของกรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๑. แผนงานการจัดทำแผนแม่บทงานวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๒. แผนงานการจัดทำแผนปฏิบัติการงานวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๓. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๕** สนับสนุนการประเมินผลการศึกษาวิจัย เพื่อนำไปใช้ในการบริหารจัดการให้เป็นตามยุทธศาสตร์

๑. แผนงานการประเมินผลการศึกษาวิจัยของกองทุน เพื่อนำไปใช้ในการบริหารจัดการให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์

๒. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

<b>ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กรสมรรถนะสูง</b>		
<b>วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ (Strategic Objective: SO)</b>	<b>กลยุทธ์</b>	
<p>SO๔.๑ กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ และมีระบบบริหารจัดการประสิทธิภาพสูง และมีโอกาสได้รับรางวัลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับทุนหมุนเวียน</p> <p>SO๔.๒ กองทุนมีการบริหารจัดการเชิงคุณภาพ และมีมาตรฐานที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล</p> <p>SO๔.๓ กองทุนมีโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัย</p>	<p>๔.๑) การพัฒนาระบบบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เป็นองค์กรที่มีระบบบริหารคุณภาพ</p> <p>๔.๒) การพัฒนาศักยภาพบุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนการปฏิบัติงานของกองทุน</p> <p>๔.๓) พัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการกองทุนฯ ตามพันธกิจของกองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>๔.๔) การเสริมสร้างภาพลักษณ์ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p> <p>๔.๕) การพัฒนาสถานที่ สิ่งอำนวยความสะดวก และสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงานเพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของกองทุน และสามารถให้บริการผู้เข้าร่วมประมุขหมายเลขทะเบียนรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>	
<b>เป้าหมายและตัวชี้วัดที่สำคัญ (KPI)</b>		
<p>๑) ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลของกรมบัญชีกลาง</p> <p>๒) ผลผลิตการดำเนินงานกองทุน (รายได้ต่อผลการดำเนินการรวม)</p> <p>๓) ระดับความสำเร็จในการพัฒนาระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการข้อมูลและการปฏิบัติงาน</p> <p>๔) ร้อยละผลการดำเนินการของกระบวนการที่สำคัญตามมาตรฐานที่กองทุนฯ กำหนด (SLA)</p> <p>๕) ระดับความสำเร็จในการพัฒนาระบบบริหารคุณภาพ</p> <p>๖) ร้อยละความพึงพอใจของผู้รับบริการตามวัตถุประสงค์ของกองทุน</p>		
<b>ผลผลิต</b>	<b>ผลลัพธ์</b>	<b>ผลกระทบ</b>
<p>๑. การใช้จ่ายเป็นไปตามกรอบงบประมาณของการบริหารตามพันธกิจ โดยมีผลผลิตในการดำเนินงานสูง</p> <p>๒. บุคลากรผ่านเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติราชการระดับบุคคล</p> <p>๓. มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาบริหารจัดการระบบงานทั่วทั้งองค์กร</p> <p>๔. มีโครงสร้างองค์กรและโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมต่อการขับเคลื่อน กปถ. สู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง</p>	<p>๑. บุคลากรสามารถใช้ศักยภาพของตนเองได้อย่างเต็มที่ด้วยการมีส่วนร่วมในการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการ</p> <p>๒. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความพึงพอใจในบริการที่ได้รับ</p> <p>๓. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มเชื่อมั่นพร้อมเข้ามามีส่วนร่วมในการเสริมสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p> <p>๔. บุคลากรมีความก้าวหน้าในสายอาชีพ</p> <p>๕. การบริหารจัดการกองทุนฯ มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้</p>	<p>๑. คุณภาพชีวิตของพนักงานดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง</p> <p>๒. องค์กรสามารถเติบโตได้อย่างรวดเร็วและมั่นคง</p> <p>๓. เพิ่มความสามารถในการปฏิบัติตามพันธกิจของกองทุนฯ</p> <p>๔. เพิ่มความช่วยเหลือค่าอุปกรณ์ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนน</p> <p>๕. เพิ่มการแสวงหาคำปรึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนด้วยผลงานการวิจัย</p> <p>๖. เงินรายได้กองทุนถูกใช้ตามวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย ไม่ถูกใช้ในด้านอื่น หากต้องส่งทุนส่วนเกินเป็นรายได้แผ่นดิน</p>

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๑** การพัฒนาระบบบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้เป็นองค์กรที่มีระบบบริหารคุณภาพ

๑. แผนงานการนำระบบบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยเข้าสู่ระบบการประเมินคุณภาพที่ได้รับการยอมรับระดับสากล

๒. แผนงานการนำระบบการบริหารจัดการมาตรฐานองค์กร เช่น ISO SHE เพื่อยกระดับระบบบริหารคุณภาพกองทุน

๓. แผนงานเกี่ยวกับการประเมินผลสัมฤทธิ์แผนงานโครงการที่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากกองทุน

๔. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๒** การพัฒนาศักยภาพบุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนการปฏิบัติงานของกองทุน

๑. แผนงานการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัยการใช้รถใช้ถนนให้เป็นผู้มืออาชีพ (กปถ. Academy)

๒. แผนงานการทบทวนโครงสร้างและรูปแบบการบริหารจัดการ กปถ. เพื่อให้มีความคล่องตัว

๓. แผนงานการจัดทำแผนบริหารขีดความสามารถและอัตรากำลังของ กปถ. เพื่อรองรับการดำเนินงานในอนาคต

๔. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๓** พัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการกองทุนฯ ตามพันธกิจของกองทุน อย่างมีประสิทธิภาพ

๑. แผนงานการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๒. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๔** การเสริมสร้างภาพลักษณ์ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๑. แผนงานการสื่อสารประชาสัมพันธ์ภาพลักษณ์ และสื่อสารองค์กร ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๒. แผนงานการบูรณาการด้านการประชาสัมพันธ์กับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน

๓. แผนงานการจัดให้มีศูนย์เรียนรู้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและแสดงประวัติความเป็นมาของกองทุน เพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ด้านการส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๔. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๕** การพัฒนาสถานที่ สิ่งอำนวยความสะดวก และสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงานเพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของกองทุน และสามารถให้บริการผู้เข้าร่วมประมุขหมายเลขาทะเบียนรถ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑. แผนงานการพัฒนาสถานที่ สิ่งอำนวยความสะดวก และสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงานของ กปถ.

๒. แผนงานการพัฒนาสถานที่ และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อให้เกิดการบูรณาการและเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยงานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก

๓. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ		
วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ (Strategic Objective: SO)	กลยุทธ์	
SO๕.๑ ยกระดับการจัดเก็บรายได้ และการบริหารจัดการรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น ด้วยฐานข้อมูลและระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย	๕.๑) การบริหารจัดการประมูลอย่างโปร่งใสเป็นธรรม ตรวจสอบได้ เข้าถึงง่าย ด้วยกระบวนการและระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย	
SO๕.๒ กองทุนมีการบริหารจัดการและการนำองค์กรอย่างมีธรรมาภิบาล (GRC) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มเชื่อมั่นในความโปร่งใส และพึงพอใจต่อการให้บริการในการประมูล	๕.๒) พัฒนาระบบและวิธีการการจัดเก็บรายได้จากการประมูลที่มีความหลากหลายและรวดเร็ว ๕.๓) การสื่อสารเพิ่มการรับรู้การจัดประมูลอย่างหลากหลายทั่วถึง และมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มรายได้ของกองทุน เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๕.๔) ปรับปรุงกฎระเบียบ ให้เกิดประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานและเป็นธรรมกับผู้มีส่วนได้เสีย	
เป้าหมายและตัวชี้วัดที่สำคัญ (KPI)		
๑) จำนวนผู้เข้าร่วมการประมูลหมายเลขทะเบียนรถที่เพิ่มมากขึ้นจากปีที่ผ่านมา		
๒) อัตราส่วนหนี้ค้างชำระเดิมนลดลง		
๓) อัตราส่วนการค้างชำระ/การยกเลิกหลังจากการประมูลหมายเลขลดลง		
๔) ระดับความพึงพอใจ/ไม่พึงพอใจของผู้เข้าร่วมประมูลหมายเลขทะเบียนมีผลที่ดีขึ้น		
ผลผลิต	ผลลัพธ์	ผลกระทบ
๑. รายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคเพิ่มสูงขึ้น ๒. มีผู้เข้าร่วมประมูลหมายเลขทะเบียนรถทั่วประเทศเพิ่มสูงขึ้น ๓. หนี้ค้างชำระหมายเลขทะเบียนรถลดลงอย่างต่อเนื่อง	๑. เกิดความคล่องตัว ลดภาระในการบริหารจัดการกองทุน ๒. ผู้เข้าร่วมประมูลหมายเลขทะเบียนรถมีความพึงพอใจในบริการที่ได้รับ	๑. สถานะทางการเงินของ กปถ. มีความมั่นคงขึ้น ๒. ความเป็นเจ้าของสิทธิในแผ่นป้ายทะเบียนรถที่ประมูลได้ ๓. ภาพลักษณ์ กปถ. เป็นที่รู้จักกันทั่วไป และมีความเชื่อมั่นในการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๑** การบริหารจัดการประมูลอย่างโปร่งใสเป็นธรรม ตรวจสอบได้ เข้าถึงง่าย ด้วยกระบวนการและระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย

๑. แผนงานการพัฒนากระบวนการเทคโนโลยีในการกำกับ ติดตามการบริหารจัดการกองทุน
๒. แผนงานการนำระบบเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้สร้างความเชื่อมั่นในหมายเลขทะเบียนรถที่ได้จากการประมูล
๓. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๒** พัฒนาระบบและวิธีการการจัดเก็บรายได้จากการประมูลที่มีความหลากหลายและรวดเร็ว

๑. แผนงานการยกระดับวิธีการการจัดเก็บรายได้จากการประมูล
๒. แผนงานการพัฒนากระบวนการเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อบริหารจัดการการประมูล/การจัดเก็บรายได้
๓. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๓** การสื่อสารเพิ่มการรับรู้การจัดประมุขอย่างหลากหลาย ทั่วถึง และมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มรายได้ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๑. แผนงานการยกระดับการสื่อสารการจัดประมุขด้วยสื่อและช่องทางที่หลากหลาย
๒. แผนงานการประเมินการรับรู้ผลิตภัณฑ์และบริการของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
๓. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์

**ลักษณะแผนงานภายใต้กลยุทธ์ที่ ๔** ปรับปรุงกฎระเบียบให้เกิดประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานและเป็นธรรมกับผู้มีส่วนได้เสีย

๑. แผนงานการทบทวนและปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานกองทุนให้สอดคล้องกับบริบทปัจจุบันและเป็นธรรมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในทุกมิติ
๒. แผนงานอื่น ๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมกลยุทธ์



“เป็นองค์กรสมรรถนะสูงในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน อย่างมีส่วนร่วม”

VISION

MISSION

- 1. สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านการความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก
- 2. สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทน ตาม พ.ร.บ. คู่่มือรองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
- 3. สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน
- 4. สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมวลผลหมายเลขเบรกรถและการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและการปรับปรุงองค์กรให้มีสมรรถนะสูง

STRATEGY

ยุทธศาสตร์ 1	ยุทธศาสตร์ 2	ยุทธศาสตร์ 3	ยุทธศาสตร์ 5
<p><b>การขับเคลื่อนแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</b></p> <p>SO1.1 การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสามารถบรรลุตามวิสัยทัศน์และพันธกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>SO1.2 อัตราการเกิดอุบัติเหตุและอัตราการเสียชีวิตทางอุบัติเหตุทางถนน</p>	<p><b>การยกระดับคุณภาพชีวิตผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี และสามารถอยู่ในสังคมได้อย่างมีความสุข</b></p> <p>SO2.1 ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น</p> <p>SO2.2 ผู้พิการได้รับการสนับสนุนช่วยเหลือจากภาคีของกองทุนด้วยความสะดวก รวดเร็ว ครอบคลุม และแม่นยำ ด้วยระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย</p>	<p><b>การส่งเสริมงานศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และนำไปสู่การประยุกต์ใช้อย่างเป็นรูปธรรม</b></p> <p>SO3.1 ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน</p> <p>SO3.2 ภาครัฐเครือข่าย/ประชาชนมีการนำผลศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนไปใช้</p> <p>SO3.3 ผลงานวิจัยที่ได้รับการสนับสนุนจากกองทุนมีมาตรฐานและคุณภาพเชิงวิชาการและการบูรณาการสู่การนำไปใช้งานจริง</p>	<p><b>การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ</b></p> <p>SO5.1 ยกระดับการจัดเก็บรายได้ และการบริหารจัดการรายได้จากการประมวลผลหมายเลขเบรกรถที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ด้วยฐานข้อมูลและระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย</p> <p>SO5.2 กองทุนมีการบริหารจัดการและนำองค์กรอย่างมีธรรมาภิบาล (GRC) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มเชื่อมั่นในความโปร่งใส และพึงพอใจต่อการให้บริการในการประมวลผล</p>
<p>1.1) ส่งเสริมการยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารมีความปลอดภัย</p> <p>1.2) ส่งเสริมการยกระดับมาตรฐานด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย</p> <p>1.3) ส่งเสริมการยกระดับมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนนอย่างปลอดภัยที่นำไปสู่การลดอุบัติเหตุทางถนน</p> <p>1.4) สนับสนุนการพัฒนากฎหมายและยกระดับการบังคับใช้กฎหมายที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ</p> <p>1.5) ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง</p> <p>1.6) ส่งเสริมการพัฒนาศึกษาวิจัยผู้ขับขี่และผู้ปฏิบัติงานให้มีความรู้และทักษะการขับขี่รถอย่างถูกต้องและปลอดภัย</p> <p>1.7) สนับสนุนการขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเชิงพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์</p>	<p>2.1) ยกระดับมาตรฐานการจัดหาอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ เพื่อให้มีคุณภาพและเหมาะสมกับสภาพความพิการของแต่ละบุคคล</p> <p>2.2) สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ด้วยความเสมอภาค และโปร่งใส โดยร่วมบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างมีระบบ</p> <p>2.3) พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อสนับสนุนการจัดสรรเงินเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>2.4) การติดตามและประเมินผล เพื่อให้เกิดการพัฒนาระบบบริหารจัดการอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ</p>	<p>3.1) สร้างระบบและกลไกสนับสนุนการศึกษาวิจัยเพื่อนำไปสู่การใช้ประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม</p> <p>3.2) พัฒนาระบบเทคโนโลยีฐานข้อมูลการวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และการเชื่อมโยงข้อมูลงานวิจัยกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง</p> <p>3.3) ส่งเสริมการศึกษาวิจัยและพัฒนานวัตกรรมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้จริง</p> <p>3.4) ส่งเสริมการจัดทำแผนแม่บทงานศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่สอดคล้องกับภารกิจของกรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p> <p>3.5) สนับสนุนการประเมินผลการศึกษาวิจัย เพื่อนำไปใช้ในการบริหารจัดการให้เป็นตามยุทธศาสตร์</p>	<p>5.1) การบริหารจัดการประมวลผลอย่างโปร่งใสเป็นธรรม ตรวจสอบได้ เข้าถึงง่าย ด้วยกระบวนการและระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย</p> <p>5.2) พัฒนาระบบและวิธีการการจัดเก็บรายได้จากการประมวลผลที่มีความหลากหลายและรวดเร็ว</p> <p>5.3) การสื่อสารเพิ่มการรับรู้การจัดประมวลผลอย่างหลากหลาย ทัวถึง และมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มรายได้ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p> <p>5.4) ปรับปรุงกฎระเบียบ ให้เกิดประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานและเป็นธรรมกับผู้มีส่วนได้เสีย</p>

ยุทธศาสตร์ 4

การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กรสมรรถนะสูง

- SO4.1 กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจและมีระบบบริหารจัดการประสิทธิภาพสูง และมีโอกาสได้รับรางวัลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับทุนหมุนเวียน
- SO4.2 กองทุนมีการบริหารจัดการเชิงคุณภาพ และมีมาตรฐานที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล
- SO4.3 กองทุนมีโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัย
- 4.1) การพัฒนาระบบบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้เป็นองค์กรที่มีระบบบริหารคุณภาพ
- 4.2) การพัฒนาศักยภาพบุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนการปฏิบัติงานของกองทุน
- 4.3) พัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการกองทุนฯ ตามพันธกิจของกองทุน อย่างมีประสิทธิภาพ
- 4.4) การเสริมสร้างภาพลักษณ์ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- 4.5) การพัฒนาสถานที่ สิ่งอำนวยความสะดวก และสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงานเพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของกองทุน และสามารถให้บริการแก่ผู้เข้าร่วมประมวลผลหมายเลขเบรกรถ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

VALUE

ค่านิยม : FUND

F : Fair บริหารจัดการกองทุนอย่างเป็นธรรม โปร่งใส U : Unity บริหารจัดการด้วยความเป็นมิตรและเป็นหนึ่งเดียวกัน N : Network สร้างและดำเนินงานร่วมกับภาคีเครือข่ายทั้งภายในและภายนอกอย่างมีส่วนร่วม D : Digital and Data Driven ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล

ภาพที่ ๕.๑ แผนยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐