

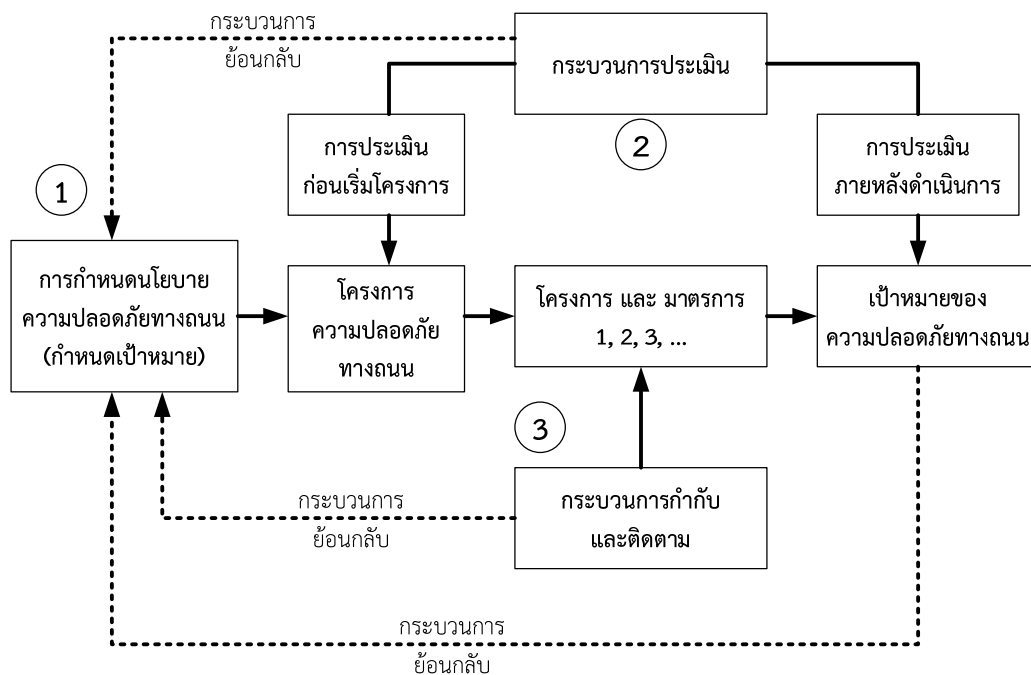
บทที่ 2

การติดตามและประเมินผล

การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม และแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม เป็นกระบวนการที่มีความซับซ้อนในทางปฏิบัติ เพราะมีความเกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วน และมีความสำคัญในการตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยสามารถแบ่งแนวทางการดำเนินงานหลักได้ดังนี้

2.1 กระบวนการติดตามและประเมินผล

กระบวนการติดตามและประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนน สามารถแบ่งเป็น 2 ส่วนสำคัญ ได้แก่ การกำกับและติดตามการดำเนินนโยบาย และการประเมินผลลัพธ์ของมาตรการ ทั้งในระดับผลลัพธ์ชั้นกลาง (มาตรการ) และในระดับผลลัพธ์ขั้นสุดท้าย (เป้าหมายโครงการ) โดยมีกรอบในการติดตามและประเมินผลสามารถแบ่งเป็นประเด็นสำคัญ 3 ประเด็น ประกอบด้วย (1) การกำหนดเป้าหมายทางนโยบายความปลอดภัยทางถนน (2) กระบวนการประเมินผลโครงการ และ (3) กระบวนการกำกับและติดตาม แสดงในรูปที่ 2.1-1 (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2558)



รูปที่ 2.1-1 กรอบแนวคิดกระบวนการกำกับและติดตามโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน

ที่มา: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2558)

2.1.1 การกำหนดเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนน

การกำหนดเป้าหมายมีหลักการสำคัญ เพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินงานที่สามารถทำได้ตามระยะเวลาที่กำหนด ทั้งนี้ การดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน จะต้องเริ่มจากการกำหนดเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งประกอบด้วย เป้าหมายขั้นสุดท้าย คือ การลดจำนวนอุบัติเหตุผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต และเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ คือ การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ 5 เสาหลักด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้ได้มาซึ่งนโยบายเพื่อบรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งจะอธิบายรายละเอียดในหัวข้อ 2.2

2.1.2 การกำกับและติดตามโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน

การกำกับและติดตามจะเป็นกระบวนการตรวจสอบความก้าวหน้าในการดำเนินนโยบายและมาตรการความปลอดภัยทางถนนของแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนและแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมเพื่อให้บรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนน ตั้งแต่ก่อนการดำเนินโครงการ ระหว่างดำเนินโครงการ และภายหลังโครงการแล้วเสร็จ เพื่อติดตามว่าโครงการเป็นไปตามแผนที่กำหนดหรือไม่ รวมถึงรายงานปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น โดยใช้วิธีส่งแบบสำรวจความก้าวหน้าโครงการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือรับผิดชอบปฏิบัติและดำเนินโครงการนั้นๆ โดยให้บันทึกความก้าวหน้าของโครงการที่รับผิดชอบลงในแบบฟอร์มที่กำหนด รวมถึงรวบรวมข้อมูลด้านอุบัติเหตุจากหน่วยงานต่างๆ เพื่อสร้างฐานข้อมูลกลางของกระทรวงดังแสดงในตารางที่ 2.1-1

ตารางที่ 2.1-1 กลไกการกำกับและติดตาม

การติดตาม/ประเมินผล	ระยะเวลา	ผู้ให้ข้อมูล	วิธีการ	กลไก
ติดตามการดำเนินงานตามเป้าหมายของแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนน	ทุก 3 เดือน	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง/ ผู้รับผิดชอบ	TSB ติดตามการปฏิบัติงานของแต่ละโครงการ	แต่ละหน่วยงานประชุมเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการเพื่อรายงานผลการปฏิบัติงานแก่ผู้ติดตาม
ติดตามแผนกิจกรรมของแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนน	ทุกเดือน	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง/ ผู้รับผิดชอบ	TSB ติดตามการปฏิบัติงานของแต่ละโครงการ	เก็บข้อมูลด้านอุบัติเหตุ รวมทั้งหาแนวทางปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงาน

ที่มา: ที่ปรึกษา (2560)

2.1.3 การประเมินโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน

การประเมินโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นกระบวนการในการวัดคุณค่า ความคุ้มค่า ความเหมาะสม และความสำเร็จของแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนและแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม ว่ามีการปฏิบัติจริง เป็นไปตามเป้าหมาย วัตถุประสงค์ หรือตามตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ โดยมีกลไกในการติดตามและประเมินผลดังตารางที่ 2.1-2

ตารางที่ 2.1-2 กลไกการประเมินผล

การติดตาม/ประเมินผล	ระยะเวลา	ผู้ให้ข้อมูล	วิธีการ	กลไก
ประเมินผลสัมฤทธิ์ของโครงการ	ทุกๆ 3 เดือน	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง/ ผู้รับผิดชอบ	TSB ใช้แบบสอบถาม สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ ระดับปฏิบัติการและ ระดับบริหารตาม	แต่ละหน่วยงาน ประชุมเจ้าหน้าที่ ระดับปฏิบัติการเพื่อ รายงานผลการ ปฏิบัติงานแก่ผู้ ประเมินผลแผนฯ
ประเมินประโยชน์ของแผน แม่บทและแผนปฏิบัติการ	หลังจาก เสร็จสิ้น โครงการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง/ ผู้รับผิดชอบ	วิเคราะห์ข้อมูลโดยอิง จากเป้าหมายของ มาตรการของแต่ละ หน่วยงาน	รวมทั้งหาแนวทาง ปรับปรุงแก้ไขการ ปฏิบัติงาน

ที่มา: ที่ปรึกษา (2560)

2.2 ขั้นตอนการติดตามและประเมินผล

ขั้นตอนการติดตามและประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม จะเป็นกระบวนการที่มีความซับซ้อนในทางปฏิบัติและมีความเกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วน ดังนั้น การสร้างระบบเพื่อใช้ในการตัดสินใจดำเนินมาตรการจึงมีความสำคัญ โดยที่ปรึกษาได้กำหนดขั้นตอนไว้ ดังแสดงในรูปที่ 2.2-1



(2) ขั้นตอนที่ 2 กำหนดพฤติกรรมการติดตามและประเมินผล แม้ว่าแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนน และแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม มีระยะเวลาในการปฏิบัติ 5 ปี และมีระยะเวลาในดำเนินการตามแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นเวลา 10 ปี แต่ในกระบวนการขั้นตอนการติดตามและประเมินต้องมีระยะเวลาที่กระชับและมีความต่อเนื่อง เพื่อหาแนวทางในการปรับปรุง แก้ไขปัญหา และนำไปปรับแผนการดำเนินงานในปีต่อๆ ไปได้

(3) ขั้นตอนที่ 3 กำหนดรูปแบบของแบบสอบถาม แบบสอบถามควรแสดงข้อมูลที่สำคัญ เช่น รายการแผนงาน/โครงการ รายละเอียดเบื้องต้น ขอบเขตงาน งบประมาณ และสถานภาพหรือความก้าวหน้าของโครงการ เป็นต้น ซึ่งจะสอดคล้องกับกรอบแนวคิดและตัวชี้วัดของแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนน ถ้าวัตถุประสงค์ของการติดตามผลต้องการข้อมูลเพิ่มเติมนอกเหนือไปจากความก้าวหน้าของโครงการ เพื่อที่จะนำข้อมูลส่วนอื่นๆ ไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นด้วย แบบฟอร์มที่จัดทำขึ้นจึงควรมีรายละเอียดเพิ่มเติมนอกเหนือจากความก้าวหน้าของโครงการที่ได้กล่าวมาแล้ว

(4) ขั้นตอนที่ 4 ส่งแบบสอบถามให้หน่วยงานที่รับผิดชอบกรอกแบบสอบถาม/เก็บข้อมูล ซึ่งส่งแบบฟอร์มให้หน่วยงานปฏิบัติการที่รับผิดชอบ ทั้งฝ่ายแผนงานและฝ่ายปฏิบัติ ทั้งส่วนกลางและในระดับท้องถิ่น

(5) ขั้นตอนที่ 5 วิเคราะห์ข้อมูลจัดการทำรายงานสรุปข้อมูลผลการติดตามและประเมินผลแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ ในการบรรยายสรุปกลุ่มข้อมูลและสรุปผลการอ้างอิง ทั้งในรูปแบบตารางและกราฟ โดยใช้หลักการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวชี้วัดต่างๆ ตามกรอบของแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนน และวิเคราะห์โดยเครื่องมือในการประเมินประสิทธิภาพ (Efficiency Assessment Tools; EAT) ได้แก่ การวิเคราะห์ต้นทุนผลได้ (Cost Benefit Analysis; CBA) และการวิเคราะห์ต้นทุนประสิทธิผล (Cost Effectiveness Analysis; CEA)

(6) ขั้นตอนที่ 6 จัดทำรายงานการติดตามและประเมินผลแผนฯ และหาแนวทางการแก้ไขและปรับปรุง โดยต้องแสดงส่วนสำคัญ ได้แก่

- การติดตามผลการดำเนินงาน
 - ต้องสามารถติดตามว่าการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายของแผนหรือไม่
 - ต้องทราบปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินงาน และหาแนวทางแก้ไข
- การประเมินผลการดำเนินงาน
 - สามารถประเมินผลต่อการสร้างความปลอดภัยตามเป้าหมายที่กำหนดได้
 - สามารถพิจารณาความคุ้มค่าในการตัดสินใจดำเนินมาตรการ
 - สามารถประเมินผลความสำเร็จของแผนได้ ทั้งการยอมรับจากสาธารณชน และการนำไปต่อยอดสู่มาตรการความปลอดภัยอย่างยั่งยืน
 - สามารถประเมินเพื่อนำไปเป็นกระบวนการจัดทำแผนงานในปีต่อไป

(7) ขั้นตอนที่ 7 นำเสนอรายงานติดตามและประเมินผลแผนฯ ต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบส่วนกลางรับทราบหรือปรับแผนการดำเนินโครงการ หากพบอุปสรรค นอกจากนั้นผลการติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุดังกล่าว จะถูกนำไปปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานในปีต่อไป รวมถึงนำไปประเมินและแก้ไขแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้แผนงานดังกล่าวมีความเหมาะสมและเกิดประโยชน์อย่างแท้จริง

2.3 แนวทางการติดตามและประเมินผล

ในส่วนของการติดตามและประเมินผลจะนำเสนอแนวทางสำคัญ ได้แก่ เป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อจะใช้เป็นตัวชี้วัด ในการประเมินโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน และการกำกับและติดตามโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นสิ่งสำคัญในการชี้วัดประสิทธิผลของมาตรการและโครงการ รวมถึงเป็นแนวทางในการกำกับติดตามและประเมินผล ทั้งนี้ เป้าหมายในการดำเนินการด้านความปลอดภัยสามารถแบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่ เป้าหมายขั้นสุดท้าย และเป้าหมายปฏิบัติในเชิงมาตรการ โดยแบ่งตามยุทธศาสตร์ 5 เสาหลัก ซึ่งมีกระบวนการติดตามและประเมินผลที่แตกต่างกัน ดังต่อไปนี้

2.3.1 กระบวนการติดตามและประเมินผลของเป้าหมายขั้นสุดท้าย

เป้าหมายขั้นสุดท้ายของยุทธศาสตร์ทั้งหมด คือ การลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนน จากฐานข้อมูลกลางของกระทรวงคมนาคม ดังแสดงในรูปที่ 2.3-1 โดยการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตของหน่วยงานกลางของกระทรวงคมนาคม รวมถึงพัฒนาระบบฐานข้อมูลของกระทรวง เพื่อใช้เป็นตัวชี้วัดบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนและแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 2.3-1 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผลโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน

ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์	เป้าหมายขั้นสุดท้าย	การกำกับและติดตามโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัย
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการ ความปลอดภัยทางถนน	พัฒนาระบบการบริหาร จัดการของกระทรวง คมนาคม เพื่อลดการตาย จากอุบัติเหตุทางถนน	ลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนน จากฐานข้อมูลกลางของ กระทรวงคมนาคม	1. TSB พัฒนาระบบฐานข้อมูลของกระทรวง และ จัดเก็บจากหน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคมและ หน่วยงานภายนอก ได้แก่ - ข้อมูลอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทั้ง ประเทศ - ข้อมูลอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเฉพาะ ความดูแลของกระทรวงคมนาคม - จำแนกข้อมูลด้านอุบัติเหตุ ตามปัจจัยสำคัญ เช่น ประเภทยานพาหนะ ประเภทพฤติกรรมเสี่ยง การ เสียชีวิตจากการใช้ความเร็วสูงหรือความช่วยเหลือทางการแพทย์ ล่าช้า หรือการชดเชยเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจาก อุบัติเหตุ ฯลฯ 2. กำกับและติดตามมาตรการต่างๆของหน่วยงานว่า สามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้มากน้อยเพียงใด	ประเมินข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตจาก ฐานข้อมูลกลางของกระทรวงคมนาคม ทุกๆ 3 เดือน และประเมินและจัดทำ รายงานผลการลดจำนวนผู้เสียชีวิต เพื่อ หาแนวทางปรับปรุงและแก้ไขแผนงานใน ทุก 1 ปี
ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจร ที่ปลอดภัยขึ้น	พัฒนาถนนที่มีมาตรฐาน ความปลอดภัย เพื่อให้เกิด การสัญจรอย่างปลอดภัย	ลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนน ในความดูแลของหน่วยงาน ภายในกระทรวง		ประเมินข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนน ในความดูแลของหน่วยงานภายใน กระทรวงทุกๆ 3 เดือน และประเมินและ จัดทำรายงานผลการลดจำนวนผู้เสียชีวิต เพื่อหาแนวทางปรับปรุงและแก้ไข แผนงานในทุกๆ 1 ปี
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะที่ ปลอดภัยขึ้น	ส่งเสริมและพัฒนาให้ ยานพาหนะมีความ ปลอดภัยเทียบเท่า มาตรฐานสากล	ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากการ ขับที่และโดยสาร ยานพาหนะ ที่เป็นกลุ่มเสี่ยง (จักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะ รถ กระบะ)		ประเมินข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตจากการ ขับที่และโดยสาร ยานพาหนะที่เป็นกลุ่ม เสี่ยงทุกๆ 3 เดือน และประเมินและ จัดทำรายงานผลการลดจำนวนผู้เสียชีวิต เพื่อหาแนวทางปรับปรุงและแก้ไข

คู่มือการติดตามและประเมินผลการทำงานตามแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
ของกระทรวงคมนาคมและแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม

บทที่ 2 การติดตามและประเมินผล

ตารางที่ 2.3-1 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผลโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน (ต่อ)

ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์	เป้าหมายขั้นสุดท้าย	การกำกับและติดตามโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยทาง
ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ขับขี่ใช้ถนน ที่ปลอดภัยขึ้น	สร้างและพัฒนาผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีวัฒนธรรมความปลอดภัย และลดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	ลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่มีพฤติกรรมเสี่ยง (ความเร็วเกินกำหนด ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ขับรถในสภาพไม่พร้อม และใช้ยานพาหนะผิดประเภท)		ประเมินข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตที่มีพฤติกรรมเสี่ยงทุกๆ 3 เดือน และประเมินและจัดทำรายงานผลการลดจำนวนผู้เสียชีวิต เพื่อหาแนวทางปรับปรุงและแก้ไขแผนงานในทุก 1 ปี
ยุทธศาสตร์ที่ 5 การตอบสนองหลังเกิด อุบัติเหตุ	พัฒนาระบบการขนส่งทางบกเพื่อส่งเสริมให้ระบบการช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากการเกิดประสิทธิผล	<ul style="list-style-type: none"> ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ที่มาจากการอุปสรรคของระบบการแพทย์ฉุกเฉิน (เข้าไม่ถึงจุดเกิดเหตุ นำส่งไม่ทัน และเกิดอุบัติเหตุขณะนำส่ง) ลดจำนวนผู้เสียชีวิต เพราะไม่ได้รับการช่วยเหลือเยวียกที่เหมาะสม 		ประเมินข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตที่มีพฤติกรรมเสี่ยงทุกๆ 3 เดือน และประเมินและจัดทำรายงานผลการลดจำนวนผู้เสียชีวิต เพื่อหาแนวทางปรับปรุงและแก้ไขแผนงานในทุก 1 ปี

2.3.2 กระบวนการติดตามและประเมินผลของเป้าหมายเชิงกลยุทธ์

ในการติดตามและประเมินผลระดับยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน ตามแนวทาง 5 เสาหลักความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น และยุทธศาสตร์ที่ 5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ โดยหน้าที่หลักของ TSB ในการติดตามและประเมินผลของเป้าหมายเชิงกลยุทธ์มีดังต่อไปนี้

1) TSB จะทำหน้าที่ในการกำกับและติดตามการดำเนินงานของทุกหน่วยงานในกระทรวง รวมถึงรวบรวมข้อมูลด้านอุบัติเหตุจากทุกหน่วยงาน เพื่อจัดเก็บฐานข้อมูลกลางของกระทรวงคมนาคม

2) TSB จะทำหน้าที่ (1) ประเมินภาพรวมของโครงการ โดยพิจารณาจากผลของมาตรการในระดับประเทศ เช่น การลดจำนวนผู้เสียชีวิต และการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในกระทรวง (2) ประเมินหน่วยงานในระดับภูมิภาค โดยพิจารณาจากผลของมาตรการในระดับพื้นที่และการทำงานของหน่วยงานท้องถิ่น

ทั้งนี้ สามารถจำแนกรายละเอียดการกำกับและติดตามโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงการประเมินโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน ดังแสดงในตารางที่ 2.3-2 ถึงตารางที่ 2.3-6

ตารางที่ 2.3-2 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผล ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

กลยุทธ์สำคัญ	เป้าหมายของกลยุทธ์	แนวทางการกำหนดแผนปฏิบัติการ ภายในระยะเวลา 3 ปี	การกำกับและติดตามโครงการและ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน
1. จัดตั้งหน่วยงาน กลาง เพื่อดูแลงาน ความปลอดภัยทาง ถนนของประเทศ	มีหน่วยงานกลางของ คค. ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบ/ ประสานงานความ ปลอดภัยทางถนนอย่าง ชัดเจน	<ul style="list-style-type: none"> จัดตั้งหน่วยงานกลาง ที่กำหนดโครงสร้าง องค์กรที่ชัดเจน กำหนดแผนการจัดสรรบุคลากร งบประมาณ และทรัพยากรที่ชัดเจน กำหนดแนวทางการประสานงานระหว่าง หน่วยงาน ทั้งส่วนกลางและภูมิภาค 	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงคมนาคมจัดตั้งให้มีหน่วยงานกลางที่ดูแลด้านความปลอดภัยของ กระทรวง โดยมีหน้าที่หลัก ได้แก่ จัดตั้งองค์กรในการบริหารจัดการงานด้าน ความปลอดภัย หรือ Transport Safety Board (TSB) เพื่อเป็นหน่วยงานกลาง ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวง โดยมีหน้าที่หลัก ได้แก่ 1) การเสนอนโยบายและยุทธศาสตร์ 2) กำหนดมาตรฐานความปลอดภัย 3) จัดเก็บข้อมูล วิเคราะห์อุบัติเหตุเชิงลึก และทำวิจัยและพัฒนา 4) เป็นหน่วยงาน การในการประสานงานแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตราย 5) ติดตามและประเมินผล โดยมีอำนาจในการกำกับดูแลหน่วยงานภายในกระทรวง ประสานงานและ ให้คำแนะนำหน่วยงานภายนอก ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ 	
2. จัดทำแผนหลัก แห่งชาติและ แผนปฏิบัติการ	มีแผนแม่บทและ แผนปฏิบัติงานของ คค. ที่นำไปใช้จริงทุก หน่วยงาน โดยกำหนด งบประมาณสนับสนุน ที่ชัดเจน	<ul style="list-style-type: none"> พิจารณาและอนุมัติแผนแม่บทและ แผนปฏิบัติการ ให้ทุกหน่วยงานกำหนดการดำเนินงานตาม แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการ 	<ul style="list-style-type: none"> ติดตามการดำเนินงานของทุกหน่วยงาน ให้เป็นไปตามแผนแม่บทและแผนปฏิบัติ งานทุกๆ เดือน 	<ul style="list-style-type: none"> หน่วยงานกลางจะเป็นหนึ่งใน หน่วยงานที่พิจารณาและอนุมัติ แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการ โดย กำหนดงบประมาณในการสนับสนุน ที่ชัดเจน ประเมินการทำงานของทุกหน่วยงาน ว่าเป็นไปตามแผนแม่บทและ แผนปฏิบัติการทุกๆ 3 เดือน

ตารางที่ 2.3-2 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผล ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (ต่อ)

กลยุทธ์สำคัญ	เป้าหมายของกลยุทธ์	แนวทางการกำหนดแผนปฏิบัติการ ภายในระยะเวลา 3 ปี	การกำกับและติดตามโครงการและ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน
3. ปรับปรุงระบบ ฐานข้อมูลด้าน อุบัติเหตุทางถนน ให้ได้มาตรฐาน สากล	มีฐานข้อมูลกลางในการรวบรวมข้อมูล การเสียชีวิตและบาดเจ็บ จากอุบัติเหตุทางถนน และการดำเนินมาตรการ ของแต่ละหน่วยงาน	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ทุกหน่วยงานต้องมีการจัดทำ ฐานข้อมูลที่ได้มาตรฐาน และกำหนดนิยาม ให้เข้าใจตรงกัน กำหนดแนวทางในการบูรณาการข้อมูลจาก แต่ละหน่วยงาน ทั้งส่วนกลางและภูมิภาค มีฐานข้อมูลกลางในการรวบรวมข้อมูล การเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ทางถนน ของทุกถนนในกำกับของ คค. ภายในระยะเวลา 3 ปี มีฐานข้อมูลกลางในการรวบรวมข้อมูล ที่เกี่ยวกับการดำเนินมาตรการด้าน ความปลอดภัยทางถนนของ คค. ภายใน ระยะเวลา 3 ปี มีการนำข้อมูลไปใช้ในการวิเคราะห์ ความเสี่ยง กำหนดปัญหา ตั้งเป้าหมายใน การทำงาน และออกแบบแนวทางแก้ไข ทั้งส่วนกลางและภูมิภาค 	<ul style="list-style-type: none"> สร้างมาตรฐานหลักในการจัดเก็บ ข้อมูลกลาง เพื่อให้แต่ละหน่วยงาน นำไปปฏิบัติในการจัดเก็บข้อมูล ติดตามการดำเนินการจัดเก็บข้อมูล ของหน่วยงานในกระทรวง สร้างฐานข้อมูลกลาง โดยรวบรวม ข้อมูลจากหน่วยงานในกระทรวงและ หน่วยงานภายนอก 	<ul style="list-style-type: none"> ประเมินมาตรฐานข้อมูลของหน่วยงาน ภายในกระทรวงทั้งในส่วนกลางและ ส่วนภูมิภาคทุกๆ เดือน นำข้อมูลไปใช้ในการวิเคราะห์จุดเสี่ยงและ จุดอันตราย และกำหนดให้หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องนำไปดำเนินการแก้ไขทั้งส่วนกลาง และส่วนภูมิภาคทุกเดือน ประเมินฐานข้อมูลกลางในการรวบรวมข้อมูล การเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ทางถนน ของทุกถนนในกำกับของ คค. ทุกปี

ตารางที่ 2.3-2 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผล ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (ต่อ)

กลยุทธ์สำคัญ	เป้าหมายของกลยุทธ์	แนวทางการกำหนดแผนปฏิบัติการ ภายในระยะเวลา 3 ปี	การกำกับและติดตามโครงการและ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน
4. ส่งเสริมการสืบค้น อุบัติเหตุเชิงลึก	มีระบบการสืบสวนอุบัติเหตุ เชิงลึก เพื่อการดำเนิน นโยบายด้านความปลอดภัย ทางถนนของประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> จัดตั้งคณะทำงานเพื่อนำผลการสืบค้น อุบัติเหตุเชิงลึกไปใช้ในการกำหนด แนวทางการแก้ไขปัญหาย่างเป็น รูปธรรม จัดหางบประมาณและบุคลากรที่มี ความเหมาะสม ให้กับหน่วยงานที่มี หน้าที่รับผิดชอบด้านการสืบสวน อุบัติเหตุเชิงลึก 	<ul style="list-style-type: none"> ติดตามการทำงานของคณะทำงาน สืบค้นอุบัติเหตุเชิงลึกทุกเดือน 	<ul style="list-style-type: none"> จัดตั้งคณะทำงานเพื่อนำผลการสืบค้น อุบัติเหตุเชิงลึกไปใช้ในการกำหนด แนวทางการแก้ไขปัญหาย่างเป็น รูปธรรม พร้อมทั้งจัดหางบประมาณและ บุคลากรให้มีความเหมาะสม ประเมินการทำงานของคณะทำงาน สืบค้นอุบัติเหตุเชิงลึก
5. ปรับปรุงกฎหมาย และข้อกำหนด	ผลักดันกฎหมายและ ข้อกำหนดด้านความ ปลอดภัยทางถนนให้ เทียบเท่าสากล อย่างมี เสถียรภาพ	<ul style="list-style-type: none"> ทบทวนกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่ต้องปรับปรุงให้เทียบเท่าสากล พิจารณาแนวทางกำหนดกฎหมายและ ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยทางถนน ของประเทศให้มีเสถียรภาพ มีความ ชัดเจนของระดับการบังคับใช้ 	<ul style="list-style-type: none"> หน่วยงานกลางของกระทรวง คมนาคมเป็นผู้กำกับและติดตาม ติดตามการทำงานด้านการทบทวน และพิจารณาแนวทางการกำหนด กฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่ต้อง ปรับปรุงทุก 3 เดือน 	<ul style="list-style-type: none"> หน่วยงานกลางของกระทรวงคมนาคม เป็นผู้ประเมินการทำงาน ประเมินการทำงานด้านการทบทวนและ พิจารณาแนวทางการกำหนดกฎหมาย และข้อกำหนดต่างๆ ที่ต้องปรับปรุงทุกปี

ตารางที่ 2.3-2 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผล ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (ต่อ)

กลยุทธ์สำคัญ	เป้าหมายของกลยุทธ์	แนวทางการกำหนดแผนปฏิบัติการ ภายในระยะเวลา 3 ปี	การกำกับและติดตามโครงการและ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน
6. มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง	กำหนดแนวทางการบังคับใช้ที่สามารถลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	<ul style="list-style-type: none"> พิจารณาวิธีการบังคับใช้กฎหมายทางอ้อมเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพสังคมและเศรษฐกิจของไทย เช่น การลดหย่อนภาษีในการซื้อรถที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย พิจารณาหาพันธมิตรในการร่วมผลักดันให้การบังคับใช้กฎหมายเกิดประสิทธิผล เช่น การร่วมมือกับผู้ผลิตรถในการลดหรือเลิกการผลิตรถที่ไม่ได้มาตรฐาน ซึ่งมักมีราคาถูกงูใจผู้ซื้อ เป็นต้น นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการทำงานเพื่อบังคับใช้กฎหมาย จัดทำฐานข้อมูลเพื่อใช้ในการออกแบบวิธีการดำเนินงาน การติดตาม และประเมินผลของวิธีในการบังคับใช้อยู่เสมอ 	<ul style="list-style-type: none"> หน่วยงานที่เกี่ยวข้องส่งแบบฟอร์มความก้าวหน้าในการดำเนินงานด้านกฎหมายให้แก่หน่วยงานกลางทุก 3 เดือน 	<ul style="list-style-type: none"> จัดทำฐานข้อมูลเพื่อใช้ในการออกแบบวิธีการดำเนินงาน การติดตาม และประเมินผลของวิธีในการบังคับใช้อยู่เสมอ

ตารางที่ 2.3-3 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผล ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น

กลยุทธ์สำคัญ	เป้าหมายของกลยุทธ์	แนวทางการกำหนดแผนปฏิบัติการภายในระยะเวลา 3 ปี	การกำกับและติดตามโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน
1. จัดการแบ่งลำดับชั้นของถนนในโครงข่ายถนนให้ชัดเจน	มุ่งสร้างมาตรฐานการใช้ถนนของประเทศ และให้ความรู้ความเข้าใจถึงหลักการและความสำคัญในการใช้ถนนแต่ละประเภท เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดลำดับชั้นของถนน และแนวทางการใช้งาน หาแนวทางในการกำหนดการใช้งานถนนแต่ละประเภท และการบังคับใช้ที่สอดคล้องกับความเป็นจริง ทั้งลักษณะรถและพฤติกรรมการใช้ความเร็วของแต่ละพื้นที่ ตลอดจนสามารถเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงได้ กำหนดแนวทางการบริหารจัดการเพื่อเชื่อมต่อถนนเข้ากับทางหลวง 	<ul style="list-style-type: none"> กำกับและติดตามหน่วยงานภายในกระทรวง ได้แก่ ทล. ทช. รวมถึงประสานงานกับหน่วยงานภายนอกที่รับผิดชอบด้านถนน เพื่อเสนอแนวทางในการใช้งานแต่ละประเภท และการบังคับใช้ให้สอดคล้องกับสภาพที่เป็นจริงทุก 3 เดือน 	<ul style="list-style-type: none"> ประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกปี จัดแบ่งลำดับชั้นของถนนจากข้อมูลทั้งภายในกระทรวงและภายนอกกระทรวง

ตารางที่ 2.3-3 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผล ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น (ต่อ)

กลยุทธ์สำคัญ	เป้าหมายของกลยุทธ์	แนวทางการกำหนดแผนปฏิบัติการภายในระยะเวลา 3 ปี	การกำกับและติดตามโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน
2. บริหารจัดการความเร็วบนโครงข่ายให้เหมาะสม	มุ่งให้ความเร็วเฉลี่ยของทางหลวงแต่ละเส้นทางทั่วประเทศ และถนนในเขตเมือง อยู่ในระดับที่สามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ หรือลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุได้	<ul style="list-style-type: none"> มีข้อกำหนดและการบังคับใช้กฎหมายชัดเจนลดความเร็วทั่วประเทศ ภายใน 10 ปี ทบทวนช่องว่างทางกฎหมายในการควบคุมความเร็วกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กำหนดระบบการบริหารจัดการจราจรของถนนที่ผ่านหรือใช้งานในชุมชน ให้ความรู้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนเกี่ยวกับการใช้ความเร็วในแต่ละประเภทถนน พิจารณานำเทคโนโลยีหรือสร้างนวัตกรรมมาใช้ในการชะลอความเร็วบนถนน โดยเฉพาะในจุดเสี่ยง พิจารณาการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการตรวจจับความเร็ว ทั้งด้านการบริหารจัดการและงบประมาณ 	<ul style="list-style-type: none"> สร้างมาตรฐานความเร็วบนถนนที่ใช้เป็นแบบอย่างให้กับทุกหน่วยงานภายในกระทรวง และอ้างอิงกับหน่วยงานนอกกระทรวง กำกับติดตามการดำเนินงานในการจัดการความเร็วทั้งในทางกฎหมาย การบริหาร การใช้เทคโนโลยี และการให้ความรู้แก่ประชาชนของการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในกระทรวง ทุกๆ 3 เดือน 	<ul style="list-style-type: none"> ประเมินการดำเนินงานในการจัดการความเร็วทั้งในทางกฎหมาย การบริหาร การใช้เทคโนโลยี และการให้ความรู้แก่ประชาชนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในกระทรวงทุกปี ประเมินและกำหนดมาตรฐานความเร็วบนถนนทั่วประเทศภายใน 10 ปี

ตารางที่ 2.3-3 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผล ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น (ต่อ)

กลยุทธ์สำคัญ	เป้าหมายของกลยุทธ์	แนวทางการกำหนดแผนปฏิบัติการ ภายในระยะเวลา 3 ปี	การกำกับและติดตามโครงการและ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน
3. ยกระดับมาตรฐาน การออกแบบและ ก่อสร้างถนนให้ ปลอดภัยขึ้นตาม มาตรฐานสากล	มีการออกแบบหรือก่อสร้าง ถนน และอุปกรณ์อำนวย ความปลอดภัย ให้สามารถคำนึงถึงผู้ใช้ทุก ประเภทในแต่ละถนน ลด การใช้ความเร็วในจุดเสี่ยง และลดความรุนแรงของ การเกิดอุบัติเหตุ	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดมาตรฐานที่คำนึงถึง ความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน จัดทำแผนงานเพื่อติดตั้งอุปกรณ์ อำนวยความปลอดภัย เพื่อป้องกันและ บรรเทาความรุนแรงของอุบัติเหตุ โดยเฉพาะพื้นที่เสี่ยง พิจารณาการออกแบบช่องทางสำหรับ จักรยานยนต์และจักรยานที่ได้ มาตรฐาน พิจารณาการออกแบบและบริหาร จัดการทางเท้า ที่คำนึงถึงความ ปลอดภัยของคนเดินเท้า มีระบบตรวจสอบความปลอดภัยในทุก ขั้นตอนของการสร้างและบำรุงรักษา ถนน มีการประเมินความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ (Cost-Benefit Analysis) ในการ ลงทุนอยู่เสมอ 	<ul style="list-style-type: none"> กำกับติดตามการดำเนินงานใน การจัดการมาตรฐานการออกแบบและ ก่อสร้างถนนให้ปลอดภัยของหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องภายในกระทรวงทุกๆ 3 เดือน 	<ul style="list-style-type: none"> ประเมินการดำเนินงานในการจัดการ มาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างถนน ให้ปลอดภัยของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภายในกระทรวงทุกปี

ตารางที่ 2.3-3 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผล ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น (ต่อ)

กลยุทธ์สำคัญ	เป้าหมายของกลยุทธ์	แนวทางการกำหนดแผนปฏิบัติการภายในระยะเวลา 3 ปี	การกำกับและติดตามโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน
4. ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตรายอย่างเป็นระบบ	มุ่งลดความเสี่ยงบนถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน	<ul style="list-style-type: none"> ให้ความสำคัญกับระบบข้อมูลในการบ่งชี้ปัญหาและกำหนดแนวทางการแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตราย กำหนดเป้าหมายในการแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตรายของทุกหน่วยงานในสังกัด โดยมีกำหนดเวลาที่ชัดเจน นำเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาใช้ในการแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตราย 	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดเป้าหมายในการแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตรายของทุกหน่วยงานในสังกัดจากฐานข้อมูลกลางของกระทรวง กำกับติดตามการดำเนินงานในการจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตรายอย่างเป็นระบบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในกระทรวงทุกเดือน 	<ul style="list-style-type: none"> ประเมินการดำเนินงานในการจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตรายอย่างเป็นระบบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในกระทรวงทุก 3 เดือน

ตารางที่ 2.3-3 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผล ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น (ต่อ)

กลยุทธ์สำคัญ	เป้าหมายของกลยุทธ์	แนวทางการกำหนดแผนปฏิบัติการภายในระยะเวลา 3 ปี	การกำกับและติดตามโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน
5. กำหนดแนวทางการบริหารจัดการอุบัติเหตุข้างทางที่เป็นระบบ	มุ่งออกแบบและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ นอกจากถนน และกำกับการใช้งาน เพื่อให้เกิดการจัดระเบียบการจราจร การหยุดรถ และการควบคุมชั่วโมงการขับรถ ไม่ให้นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดจุดจอดและจุดพักรถในเส้นทางสำคัญที่มีการใช้งานของรถโดยสารประจำทางและไม่ประจำทาง รวมถึงรถบรรทุก โดยคำนึงถึงหลักการด้านวิศวกรรมความปลอดภัย ควบคู่ไปกับการเหมาะสมของสภาพพื้นที่และการใช้งานได้จริง มีข้อกำหนดและหาแนวทางในการบังคับใช้ที่จุดจอดและจุดพักรถดังกล่าว สนับสนุนให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนด้านจุดจอดและจุดพักรถที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> กำกับติดตามการดำเนินงานในการบริหารจัดการอุบัติเหตุข้างทางที่เป็นระบบ โดยออกแบบและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ และกำกับการใช้งานถนน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในกระทรวงทุกเดือน 	<ul style="list-style-type: none"> ประเมินการดำเนินงานในการบริหารจัดการอุบัติเหตุข้างทางที่เป็นระบบ โดยออกแบบและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ และกำกับการใช้งานถนน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในกระทรวงทุก 3 เดือน
	จัดการปัจจัยแวดล้อมข้างถนนอื่นๆ ที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ	<ul style="list-style-type: none"> พิจารณาความเหมาะสมของที่ต้งป้ายบอกทาง เสาไฟฟ้า ต้นไม้ และสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 	<ul style="list-style-type: none"> กำกับติดตามการดำเนินงานในการจัดการปัจจัยแวดล้อมข้างถนนอื่นๆ ที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในกระทรวงทุกเดือน 	<ul style="list-style-type: none"> ประเมินการดำเนินงานในการจัดการปัจจัยแวดล้อมข้างถนนอื่นๆ ที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในกระทรวงทุก 3 เดือน

ตารางที่ 2.3-4 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผล ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น

กลยุทธ์สำคัญ	เป้าหมายของกลยุทธ์	แนวทางการกำหนดแผนปฏิบัติการ ภายในระยะเวลา 3 ปี	การกำกับและติดตามโครงการและ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน
1. สร้างมาตรฐาน ความปลอดภัย ให้กับ ยานพาหนะใหม่ ที่จะเข้าสู่ระบบ	มุ่งสร้างระบบที่สนับสนุน การผลิตยานพาหนะที่มีความ ปลอดภัยให้กับโครงข่ายถนน ของประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> พัฒนามาตรฐานการออกแบบ โครงสร้างเสถียรภาพของยานพาหนะ โดยเฉพาะรถบรรทุก รถพ่วง รถตู้ รถ โดยสารสาธารณะ และรถจักรยานยนต์ ผลักดันให้ยานพาหนะใหม่มีเทคโนโลยี เพื่อความปลอดภัยที่ได้มาตรฐานสากล เช่น ระบบป้องกันการชนด้านหน้าและ ด้านข้าง ระบบป้องกันคนเดินเท้า ระบบควบคุมเสถียรภาพการทรงตัว ระบบป้องกันเบรกล็อก และระบบเบรก ฉุกเฉินอัตโนมัติ เป็นต้น ผลักดันให้ยานพาหนะใหม่มีอุปกรณ์ เพื่อความปลอดภัยที่ได้มาตรฐาน เช่น เข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง และที่นั่งสำหรับเด็ก เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> กำกับติดตามการดำเนินการสร้าง มาตรฐานความปลอดภัยให้กับ ยานพาหนะใหม่ที่จะเข้าสู่ระบบของ หน่วยงานในกระทรวง ได้แก่ ขบ. ทุก 3 เดือน 	<ul style="list-style-type: none"> ประเมินการดำเนินการสร้างมาตรฐาน ความปลอดภัยให้กับยานพาหนะใหม่ที่จะเข้า สู่ระบบของหน่วยงานในกระทรวง ได้แก่ ขบ. ทุก 6 เดือน ประเมินหลักเกณฑ์การสร้างมาตรฐานความ ปลอดภัยให้กับยานพาหนะใหม่ที่จะเข้าสู่ ระบบของหน่วยงานในกระทรวง ได้แก่ ขบ. และหน่วยงานภายนอกกระทรวงที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงอุตสาหกรรม ฯลฯ ทุกปี เพื่อสร้างมาตรฐานหลักในการผลิต ยานพาหนะที่มีความปลอดภัยใน ระดับประเทศ

ตารางที่ 2.3-4 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผล ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น (ต่อ)

กลยุทธ์สำคัญ	เป้าหมายของกลยุทธ์	แนวทางการกำหนดแผนปฏิบัติการ ภายในระยะเวลา 3 ปี	การกำกับและติดตามโครงการและ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน
		<ul style="list-style-type: none"> สร้างมาตรฐานให้กับระบบการจดทะเบียนรถของประเทศ พิจารณาประเด็นเรื่องการกำกับขนาดของเครื่องยนต์ที่เหมาะสม 		
2. ตรวจสอบและ คัดกรอง ยานพาหนะ ปัจจุบันในระบบ ให้สามารถใช้ งานได้ ตาม มาตรฐานความ ปลอดภัย	มุ่งสร้างมาตรฐานให้กับระบบ ตรวจสภาพยานพาหนะ การ ทดสอบความปลอดภัยของรถ โดยสาร และการต่อทะเบียน ให้สามารถคัดกรอง ยานพาหนะปัจจุบันที่มีความ ปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> สร้างมาตรฐานให้กับระบบตรวจสภาพยานพาหนะของประเทศ ทั้ง ตรอ. และที่อยู่ภายใต้กำกับ ขบ. มีการสุ่มตรวจที่เป็นระบบบนถนนสายหลักและสายรอง พัฒนามาตรฐานในการทดสอบความปลอดภัยรถโดยสาร ส่งเสริมให้เกิดการบูรณาการด้านข้อมูลในการจดทะเบียนกับหน่วยงานประกันภัย เพื่อผลักดันให้เกิดการตรวจสอบประวัติของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ 	<ul style="list-style-type: none"> กำกับติดตามการตรวจสอบและคัดกรองยานพาหนะปัจจุบันของหน่วยงานในกระทรวง ได้แก่ ขบ. และหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ตรอ. ทุก 3 เดือน 	<ul style="list-style-type: none"> จัดตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างมาตรฐานของระบบการตรวจสภาพยานพาหนะของทั่วประเทศ ที่ทุกหน่วยงานใช้เป็นมาตรฐานในการตรวจสอบพาหนะทั่วประเทศ ประเมินการตรวจสอบและคัดกรองยานพาหนะปัจจุบันของหน่วยงานในกระทรวง ได้แก่ ขบ. และหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ตรอ. ทุก 6 เดือน

ตารางที่ 2.3-4 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผล ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น (ต่อ)

กลยุทธ์สำคัญ	เป้าหมายของกลยุทธ์	แนวทางการกำหนดแผนปฏิบัติการ ภายในระยะเวลา 3 ปี	การกำกับและติดตามโครงการและ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน
3. ส่งเสริมให้เกิด การใช้งาน ยานพาหนะและ อุปกรณ์ความ ปลอดภัยที่ เหมาะสม	มุ่งสร้างความรู้ความเข้าใจ และส่งเสริมให้ใช้ยานพาหนะ และอุปกรณ์ความปลอดภัย ให้ถูกต้องเหมาะสม	<ul style="list-style-type: none"> • ให้ความรู้ความเข้าใจต่อสาธารณะถึง วัตถุประสงค์ของการใช้งานยานพาหนะ แต่ละประเภท และอันตรายของการใช้ งานผิด เช่น การนั่งท้ายรถกระบะ การบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง การบรรทุกของด้วยขนาดรถที่ไม่ เหมาะสม ฯลฯ • ให้ความรู้ความเข้าใจต่อสาธารณะถึง การใช้งานยานพาหนะที่เหมาะสมกับ ถนนแต่ละประเภท • พิจารณาการปรับเปลี่ยนยานพาหนะ ของการประกอบการรถโดยสารให้มี ความเหมาะสม 	<ul style="list-style-type: none"> • กำกับติดตามการดำเนินงานส่งเสริม ให้เกิดการใช้งานยานพาหนะและ อุปกรณ์ความปลอดภัยของหน่วยงาน ในกระทรวงทุก 3 เดือน 	<ul style="list-style-type: none"> • ประเมินการดำเนินงานส่งเสริมให้เกิดการ ใช้งานยานพาหนะและอุปกรณ์ความ ปลอดภัยของหน่วยงานในกระทรวง ทุก 6 เดือน

ตารางที่ 2.3-4 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผล ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น (ต่อ)

กลยุทธ์สำคัญ	เป้าหมายของกลยุทธ์	แนวทางการกำหนดแผนปฏิบัติการ ภายในระยะเวลา 3 ปี	การกำกับและติดตามโครงการและ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน
4. พัฒนาระบบการ ให้ใบอนุญาตฯ ประกอบการ ขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า ให้มี คุณภาพ และ ความปลอดภัย	มุ่งพัฒนา กลไก การให้ ใบอนุญาตฯ และการกำกับ ดูแลการประกอบการภายใต้ เงื่อนไขใบอนุญาตฯ ให้เกิด ความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร	<ul style="list-style-type: none"> สนับสนุนให้การประกอบการอยู่ในรูป นิติบุคคล ปรับระบบการให้และต่อใบอนุญาตฯ ให้เข้มงวด ผลักดันให้ผู้ประกอบการให้ความสำคัญ กับความปลอดภัยของยานพาหนะ ความปลอดภัยในการขับขี่ของผู้ขับ รวมถึงการกำกับให้ผู้โดยสารต้องใช้ อุปกรณ์ความปลอดภัยและปฏิบัติตาม กฎข้อบังคับ ผ่านการกำกับดูแลภายใต้ เงื่อนไขใบอนุญาตฯ พัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อใช้ในการ กำกับ ติดตามและประเมินผลการ ประกอบการ ให้มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมมาตรการ Q-mark 	<ul style="list-style-type: none"> กำกับติดตามการพัฒนาระบบ การให้ใบอนุญาตฯ ประกอบการ ขนส่งผู้โดยสารและสินค้าของ หน่วยงานในกระทรวง ได้แก่ ขบ. ทุก 3 เดือน 	<ul style="list-style-type: none"> จัดตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง เพื่อให้ใบอนุญาตฯ ประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าของ ทั่วประเทศ ที่ทุกหน่วยงานใช้เป็นมาตรฐาน หลัก กำกับติดตามการพัฒนาระบบการให้ ใบอนุญาตฯ ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าของหน่วยงานในกระทรวง ได้แก่ ขบ. ทุก 6 เดือน

ตารางที่ 2.3-4 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผล ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น (ต่อ)

กลยุทธ์สำคัญ	เป้าหมายของกลยุทธ์	แนวทางการกำหนดแผนปฏิบัติการ ภายในระยะเวลา 3 ปี	การกำกับและติดตามโครงการและ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน
5. ส่งเสริมให้ ยานพาหนะทุก คันต้องอยู่ ภายใต้ระบบ การกำกับดูแลฯ	มุ่งกำจัดยานพาหนะที่ไม่ผ่าน การจดทะเบียนหรือต่อ ทะเบียน	<ul style="list-style-type: none"> นำเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมเข้ามาใช้ในการตรวจจับรถที่ไม่มีทะเบียนหรือไม่ได้ต่อทะเบียน ให้ความสำคัญในการกำกับดูแลต่อยานพาหนะดัดแปลง ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีแนวโน้มจะไม่ต่อทะเบียนในอนาคต 	<ul style="list-style-type: none"> กำกับติดตามการส่งเสริมให้ยานพาหนะทุกคันต้องอยู่ภายใต้ระบบการกำกับดูแลฯของหน่วยงานในกระทรวงทุก 6 เดือน 	<ul style="list-style-type: none"> ประเมินการส่งเสริมให้ยานพาหนะทุกคันต้องอยู่ภายใต้ระบบการกำกับดูแลฯของหน่วยงานในกระทรวง ทุกปี

ตารางที่ 2.3-5 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผล ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น

กลยุทธ์สำคัญ	เป้าหมายของกลยุทธ์	แนวทางการกำหนดแผนปฏิบัติการ ภายในระยะเวลา 3 ปี	การกำกับและติดตามโครงการและ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน
1. สร้างมาตรฐาน ของระบบการให้ ใบอนุญาตขับขี่	มุ่งผลิตผู้ขับขี่ที่มีทักษะในการ ขับขี่ที่ เหมาะสม และ ตระหนักถึงความปลอดภัยอยู่ เสมอ	<ul style="list-style-type: none"> พัฒนารูปแบบการสอบใบอนุญาตขับขี่ ให้สามารถผลิตผู้ขับขี่ที่มีทักษะใน การขับขี่ที่เหมาะสม และตระหนักถึง ความปลอดภัย รวมถึงมีมาตรฐาน การทดสอบใกล้เคียงกับสากล เพิ่มความเข้มงวดในการสอบกับกลุ่ม เสี่ยง ได้แก่ ผู้ขับขี่หน้าใหม่ ผู้สูงอายุ ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ผู้ขับรถคอป ผู้ขับ รถโดยสารสาธารณะ และผู้ขับ รถบรรทุก พิจารณาการกำกับดูแลเป็นพิเศษกับ กลุ่มผู้มีใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ ผลักดันให้มีการต่อใบอนุญาตขับขี่ที่มี การเชื่อมโยงกับบันทึกการกระทำผิดกฎ จราจรของผู้ขับขี่ 	<ul style="list-style-type: none"> กำกับติดตามการสร้างมาตรฐานของ ระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่ของ หน่วยงานในกระทรวง ได้แก่ ขบ. ทุก 3 เดือน 	<ul style="list-style-type: none"> จัดตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง เพื่อให้ใบอนุญาตขับขี่ทั้ง ประเทศ ที่ทุกหน่วยงานใช้เป็นมาตรฐานหลัก กำกับติดตามการพัฒนาระบบการให้ ใบอนุญาตใบขับขี่ของหน่วยงานในกระทรวง ได้แก่ ขบ. ทุก 6 เดือน

ตารางที่ 2.3-5 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผล ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น (ต่อ)

กลยุทธ์สำคัญ	เป้าหมายของกลยุทธ์	แนวทางการกำหนดแผนปฏิบัติการ ภายในระยะเวลา 3 ปี	การกำกับและติดตามโครงการและ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน
2. ส่งเสริมการให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ใช้รถใช้รถให้ปลอดภัยกับผู้ใช้รถใช้รถและผู้โดยสารและผู้ใช้ถนนประเภทอื่นๆ	มุ่งสร้างความเข้าใจกับผู้ใช้รถใช้ถนนเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงต่ออุบัติเหตุต่างๆ และความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎจราจร รวมถึงการขับอย่างปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> ให้ความรู้ความเข้าใจต่อสาธารณะถึงการขับอย่างปลอดภัย การใช้งานอุปกรณ์ความปลอดภัย และกฎจราจรผ่านหลักสูตรการศึกษา รร.สอนขับรถ และสื่อสาธารณะต่างๆ โดยเฉพาะโซเชียลมีเดีย โดยมีการติดตามและประเมินผลควบคู่ไปด้วย ให้ความรู้ความเข้าใจผู้ขับขี่รถทุกประเภท เกี่ยวกับอันตรายของการจอดข้างทางที่ไม่เหมาะสม และส่งเสริมให้เกิดการจอดที่จุดพักรถที่มีมาตรฐานความปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> กำกับติดตามการดำเนินงานส่งเสริมการให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ขับขี่ของหน่วยงานในกระทรวงทุก 3 เดือน 	<ul style="list-style-type: none"> ประเมินการดำเนินงานส่งเสริมการให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ขับขี่ของหน่วยงานในกระทรวงทุก 6 เดือน จัดตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประเมินหลักสูตรการขับขี่และการให้ใบอนุญาตในการเป็นผู้สอบขับขี่รถแต่ละประเภทที่ได้มาตรฐานของทั้งประเทศที่ทุกหน่วยงานใช้เป็นมาตรฐานหลัก

ตารางที่ 2.3-5 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผล ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น (ต่อ)

กลยุทธ์สำคัญ	เป้าหมายของกลยุทธ์	แนวทางการกำหนดแผนปฏิบัติการ ภายในระยะเวลา 3 ปี	การกำกับและติดตามโครงการและ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน
		<ul style="list-style-type: none"> พัฒนาหลักสูตรการขับขี่ที่ได้มาตรฐาน โดยเฉพาะการสอนภาคปฏิบัติ ทั้งผู้ขับรถส่วนบุคคล รวมถึงผู้ขับรถของกิจการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า พัฒนาการให้การรับรองหรือใบอนุญาตในการเป็นผู้สอบขับขี่รถแต่ละประเภทที่ได้มาตรฐาน 	<ul style="list-style-type: none"> กำกับติดตามการดำเนินงานส่งเสริมการให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ขับขี่ของหน่วยงานในกระทรวงทุก 3 เดือน 	<ul style="list-style-type: none"> ประเมินการดำเนินงานส่งเสริมการให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ขับขี่ของหน่วยงานในกระทรวงทุก 6 เดือน จัดตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประเมินหลักสูตรการขับขี่และการให้ใบอนุญาตในการเป็นผู้สอบขับขี่รถแต่ละประเภทที่ได้มาตรฐานของทั้งประเทศ ที่ทุกหน่วยงานใช้เป็นมาตรฐานหลัก
3. บังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงอย่างเป็นระบบ	มุ่งให้ผู้ใช้รถใช้ถนนลดพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่เพื่อลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ	<ul style="list-style-type: none"> ส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยง ที่เข้มงวดและจริงจัง 	<ul style="list-style-type: none"> หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ตร. ทล. ทช. ฯลฯ ส่งแบบฟอร์มความก้าวหน้าในการดำเนินงานด้านกฎหมายให้แก่หน่วยงานกลางทุก 3 เดือน 	<ul style="list-style-type: none"> จัดทำฐานข้อมูลเพื่อใช้ในการออกแบบวิธีการดำเนินงาน การติดตามและประเมินผลเพื่อกำหนดแนวทางในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงอย่างเป็นระบบของทั้งประเทศ

ตารางที่ 2.3-5 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผล ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น (ต่อ)

กลยุทธ์สำคัญ	เป้าหมายของกลยุทธ์	แนวทางการกำหนดแผนปฏิบัติการ ภายในระยะเวลา 3 ปี	การกำกับและติดตามโครงการและ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน
		<ul style="list-style-type: none"> กำหนดแนวทางในการบังคับใช้กฎหมาย การดำเนินมาตรการการติดตามและประเมินผล ด้วยการวิเคราะห์ข้อมูล จากฐานข้อมูลของหน่วยงาน ที่มีมาตรฐานการกำหนดนิยามในการเก็บข้อมูลที่ได้ตกลงร่วมกันภายใน คค. ส่งเสริมการตั้งด่านอย่างเป็นระบบและครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ เพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยง โดยเฉพาะให้ท้องถิ่นร่วมขับเคลื่อนงานการตั้งด่านชุมชน ส่งเสริมให้เกิดด่านบูรณาการ (ด่านตรวจสภาพรถ คน ขับ และการประกอบการ) โดยเจ้าหน้าที่จาก ขบ. และตำรวจ อย่างเหมาะสมต่อพื้นที่และช่วงเวลา 	<ul style="list-style-type: none"> ติดตามการทำงานด้านการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกระทรวงคมนาคมทุก 3 เดือน 	<ul style="list-style-type: none"> ประเมินการทำงานด้านการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกระทรวงคมนาคมทุก 6 เดือน

ตารางที่ 2.3-5 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผล ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น (ต่อ)

กลยุทธ์สำคัญ	เป้าหมายของกลยุทธ์	แนวทางการกำหนดแผนปฏิบัติการ ภายในระยะเวลา 3 ปี	การกำกับและติดตามโครงการและ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน
		<ul style="list-style-type: none"> นำเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมที่เหมาะสมเข้ามาช่วยในการบังคับใช้กฎหมาย เช่น การมีระบบฐานข้อมูลที่สามารถตรวจสอบประวัติการขับขี่ได้ โดยเฉพาะผู้ขับรถในกิจการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> 	
4. ส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	มุ่งให้การกำกับดูแลผู้ขับขี่รถในกิจการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ให้ไม่มีพฤติกรรมเสี่ยง	<ul style="list-style-type: none"> พัฒนาระบบการกำกับดูแลตามเงื่อนไขใบอนุญาตฯ ให้มีประสิทธิภาพในการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าควบคุมดูแลความปลอดภัยในการขับขี่อย่างเคร่งครัด สนับสนุนให้มีเจ้าหน้าที่ด้านความปลอดภัยประจำกลุ่มรถของกิจการ พิจารณาแก้ไขการขาดแคลนคนขับรถที่มีศักยภาพในกิจการขนส่ง 	<ul style="list-style-type: none"> กำกับติดตามส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าของหน่วยงานในกระทรวงทุก 6 เดือน ประสานงานกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ไขปัญหาการขาดแคลนคนขับรถที่มีศักยภาพในกิจการขนส่ง เช่น กระทรวงแรงงาน เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> ประเมินการดำเนินงานส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าของหน่วยงานในกระทรวงทุกปี

ตารางที่ 2.3-6 แนวทางการกำกับติดตามและประเมินผล ยุทธศาสตร์ที่ 5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

กลยุทธ์สำคัญ	เป้าหมายของกลยุทธ์	แนวทางการกำหนดแผนปฏิบัติการ ภายในระยะเวลา 3 ปี	การกำกับและติดตามโครงการและ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	การประเมินโครงการและมาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน
1. พัฒนาการเข้าถึงจุด เกิดเหตุของระบบ แพทย์ฉุกเฉิน	ลดอุปสรรคในการเข้า ช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ ทางถนน	<ul style="list-style-type: none"> พัฒนาระบบบูรณาการภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง หลังการเกิดอุบัติเหตุเพื่ออำนวยความสะดวก สะดวกในการเข้าสู่จุดเกิดเหตุและส่งต่อไป ยังสถานพยาบาล ใช้เทคโนโลยี ITS ในการอำนวยความสะดวก สะดวกในการขนส่งและเข้าถึงผู้บาดเจ็บ จัดระบบการจราจรและความปลอดภัย ณ จุดเกิดเหตุ อย่างรวดเร็ว และปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> กำกับติดตามแนวทางการลดอุปสรรค ในการเข้าช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ ทางถนนของหน่วยงานทางถนนของ กระทรวง เช่น ทล. ทช. ทุก 3 เดือน ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น แพทย์ฉุกเฉิน มูลนิธิต่างๆ ใน การทำงานร่วมกัน 	<ul style="list-style-type: none"> ประเมินแนวทางการลดอุปสรรคในการ เข้าช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนของ หน่วยงานทางถนนของกระทรวง เช่น ทล. ทช. ทุก 3 เดือน สร้างแนวทางในการจัดระบบการจราจรเพื่อ ช่วยเหลือผู้บาดเจ็บที่สามารถอ้างอิงได้ทั่ว ประเทศ
2. ให้ความสำคัญกับ ความปลอดภัยของ รถพยาบาลและรถ ของหน่วยกู้ภัย	ลดความเสี่ยงให้กับทีมแพทย์ ฉุกเฉินในการปฏิบัติหน้าที่ ช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ ทางถนน	<ul style="list-style-type: none"> กำกับดูแลมาตรฐานรถและผู้ขับ ทั้ง รถพยาบาลและรถของหน่วยกู้ภัย อย่าง เข้มงวด ส่งเสริมเทคโนโลยีความปลอดภัยของ รถพยาบาลและรถของหน่วยกู้ภัย 	<ul style="list-style-type: none"> กำกับติดตามมาตรฐานรถและผู้ขับ ทั้งรถพยาบาลและรถของหน่วยกู้ภัย อย่างเข้มงวดทุก 3 เดือน โดยขบ. ร่วมกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง 	<ul style="list-style-type: none"> ประเมินมาตรฐานรถและผู้ขับ ทั้งรถพยาบาล และรถของหน่วยกู้ภัย อย่างเข้มงวดทุก 6 เดือน
3. สนับสนุนให้รถทุก คันทำประกันภัยร ถภาคบังคับ	มุ่งให้กลไกประกันภัยมีส่วน สำคัญในการสร้างความ ปลอดภัยทางถนนได้อย่างมี ประสิทธิภาพ	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ผู้ขับขี่จะต้องใบอนุญาตขับขี่ได้ ต้องมีประกันภัยรถภาคบังคับเท่านั้น ให้ความรู้แก่ประชาชนในการทำประกันภัย 	<ul style="list-style-type: none"> กำกับติดตามแนวทางการสนับสนุน ให้รถทุกคันทำประกันภัยรถภาค บังคับของขบ. ทุก 6 เดือน 	<ul style="list-style-type: none"> ประเมินผลลัพธ์จากการสนับสนุนให้รถ ทุกคันทำประกันภัยรถภาคบังคับของขบ. ทุกปี

2.4 คู่มือการติดตามและประเมินผล

เนื่องจากในการติดตามและประเมินผลแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนและแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม มีมาตรการหลายมาตรการที่จะถูกนำมาปฏิบัติ ที่ปรึกษาจึงใช้แนวทางการติดตามและประเมินผลมาตรการย่อย เพื่อนำมาวิเคราะห์และประเมินผลภาพรวมของโครงการ โดยมีตัวอย่างแบบติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนและแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนน ดังต่อไปนี้

แบบติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนน และแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนน กระทรวงคมนาคม

1. ชื่อมาตรการ _____
2. ประเภทของ
 มาตรการ _____

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- (1) มาตรการดังกล่าวจะสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างไร

- (2) สามารถระบุแหล่งข้อมูลสนับสนุนความคิดเห็นนี้ได้ดังนี้

- ☐ ฐานข้อมูล ☐ การเก็บข้อมูลเฉพาะของหน่วยงาน ☐ งานวิจัยรองรับ ☐ ดุลพินิจของผู้ดำเนินมาตรการ
☐ อื่นๆ _____

4. ผลสำเร็จของโครงการ

- (1) มาตรการดังกล่าวได้มีการประเมินผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นก่อนการดำเนินการโดยผลที่คาดว่าจะได้รับ
 คือ _____

- (2) สามารถระบุแหล่งข้อมูลสนับสนุนความคิดเห็นนี้ได้ดังนี้

- ☐ ฐานข้อมูล ☐ การเก็บข้อมูลเฉพาะของหน่วยงาน ☐ งานวิจัยรองรับ ☐ ดุลพินิจของผู้ดำเนิน
 มาตรการ
☐ อื่นๆ _____

- (3) มาตรการดังกล่าวได้มีการประเมินผลของมาตรการภายหลังจากการดำเนินงาน

- ☐ มีการประเมินผลการเปลี่ยนแปลงของการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียจากอุบัติเหตุดังนี้

- ☐ การเปลี่ยนแปลงของจำนวนอุบัติเหตุทางถนนเท่ากับ

- ☐ การเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้เสียชีวิตเท่ากับ

- ☐ การเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสเท่ากับ

(บาดเจ็บสาหัส เช่น สมองกระทบกระเทือน ทุพพลภาพหรือสูญเสียอวัยวะ)

- ☐ มีการประเมินผลการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้
- ☐ พฤติกรรมการขับขี่ที่มีความปลอดภัยมากขึ้น โดยมีผลจากตัวชี้วัด
คือ _____
- ☐ ยานพาหนะมีความปลอดภัยมากขึ้น โดยมีผลจากตัวชี้วัด
คือ _____
- ☐ ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอื่นๆ ที่ลดลง โดยมีผลจากตัวชี้วัด
คือ _____
- ☐ มีการประเมินผลกระทบข้างเคียงของมาตรการ ดังนี้
- ☐ มีการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดย

- ☐ มีการประเมินผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน โดย

- ☐ มีการประเมินผลข้างเคียงด้านอื่นๆ โดย

- ☐ แหล่งข้อมูลที่ใช้ในการประเมินผลของมาตรการ ได้แก่
- ☐ ฐานข้อมูล ☐ การเก็บข้อมูลเฉพาะของหน่วยงาน ☐ งานวิจัยรองรับ ☐ ตามดุลพินิจของผู้ดำเนิน
มาตรการ
- ☐ อื่นๆ _____

5. ความคุ้มค่า

- (1) ต้นทุนในการดำเนินมาตรการดังกล่าวในช่วงปี 2554 – 2557 มีอะไรบ้าง
- ☐ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนด้านอุปกรณ์ เครื่องมือ ฯลฯ ซึ่งคิดเป็นมูลค่า _____ บาท/ปี
โดยหน่วยงานที่รับภาระต้นทุนด้านนี้ คือ _____
- ☐ ค่าบำรุงรักษา ซึ่งคิดเป็นมูลค่า _____ บาท/ปี โดยผู้ที่รับภาระต้นทุนด้านนี้
คือ _____
- ☐ ค่าใช้จ่ายเพื่อการบังคับใช้มาตรการ ซึ่งคิดเป็นมูลค่า _____ บาท/ปี โดยผู้ที่
รับภาระต้นทุนด้านนี้ คือ _____
- ☐ สวัสดิการและค่าตอบแทนการทำงานของบุคลากร ซึ่งคิดเป็นมูลค่า _____ บาท/ปี
โดยผู้ที่รับภาระต้นทุนด้านนี้ คือ _____
- ☐ ค่าบริหารจัดการ ซึ่งคิดเป็นมูลค่า _____ บาท/ปี โดยผู้ที่รับภาระต้นทุนด้านนี้
คือ _____
- ☐ ค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนอื่นๆ _____ ซึ่งคิดเป็นมูลค่า _____ บาท/ปี

โดยผู้ที่รับภาระต้นทุนด้านนี้ คือ _____

- ☐ การดำเนินมาตรการดังกล่าวมีต้นทุนต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม คือ

- (2) ประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินมาตรการดังกล่าวมีอะไรบ้าง

- ☐ ประโยชน์จากการลดความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุ โดยสามารถประเมินมูลค่าได้ดังนี้

- ☐ ประโยชน์จากการลดมูลค่าความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุ โดยสามารถประเมินมูลค่าได้ดังนี้

- ☐ ประโยชน์จากการลดต้นทุนค่ารักษาพยาบาลผู้ป่วยจากอุบัติเหตุทางถนน โดยสามารถประเมินมูลค่าได้ดังนี้

- ☐ ประโยชน์อื่นๆ ได้แก่

โดยสามารถประเมินมูลค่าได้ดังนี้

- ☐ ยังไม่สามารถประเมินประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินมาตรการดังกล่าวได้

- (3) ในการตัดสินใจเลือกดำเนินมาตรการนี้ ได้มีการเปรียบเทียบความคุ้มค่าในการลงทุนดำเนินการ
ด้วยการเปรียบเทียบต้นทุน-ประโยชน์ที่ได้รับ ตามวิธี Cost-Benefit Analysis (CBA)

โปรดประเมินความเหมาะสมของการดำเนินการมาตรการด้วยการทำเครื่องหมาย ☒ ในการให้คะแนน 5 - 1

(เรียงจากมากไปน้อย โดย c/a หมายถึงกรณีที่ไม่สามารถประเมินความเหมาะสมของการดำเนินการได้)

การประเมินความเหมาะสม/ความคุ้มค่าในการ ดำเนินการมาตรการ	5	4	3	2	1	c/a
ประโยชน์โดยรวมที่ได้รับเมื่อเทียบกับต้นทุนทั้งหมดในการ ดำเนินการมาตรการ	☐	☐	☐	☐	☐	☐
ต้นทุนทั้งหมดในการดำเนินการ เทียบกับจำนวนอุบัติเหตุ/ การเสียชีวิตที่ลดลง 1%	☐	☐	☐	☐	☐	☐
ต้นทุนทั้งหมดในการดำเนินการ เทียบกับมูลค่าความ เสียหายที่ลดลง 1%	☐	☐	☐	☐	☐	☐
ต้นทุนทั้งหมดในการดำเนินการเทียบกับ ประโยชน์ อื่นๆ ที่เพิ่มขึ้น 1% (ระบุ _____)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการเทียบกับจำนวน อุบัติเหตุ/การเสียชีวิตที่ลดลง 1%	☐	☐	☐	☐	☐	☐
ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการเทียบกับมูลค่าความ เสียหายที่ลดลง 1%	☐	☐	☐	☐	☐	☐
ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการเทียบกับ ประโยชน์ อื่นๆ ที่เพิ่มขึ้น 1% (ระบุ _____)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
เงินลงทุนและค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์เทียบกับจำนวนอุบัติเหตุ/ การเสียชีวิตที่ลดลง 1%	☐	☐	☐	☐	☐	☐
เงินลงทุนและค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์เทียบกับมูลค่าความ เสียหายที่ลดลง 1%	☐	☐	☐	☐	☐	☐
เงินลงทุนและค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์เทียบกับ ประโยชน์อื่นๆ ที่เพิ่มขึ้น 1% (ระบุ _____)	☐	☐	☐	☐	☐	☐

6. การได้รับการยอมรับจากภาคส่วนต่างๆ

- (1) โปรดประเมินความยอมรับต่อมาตรการ ด้วยการทำเครื่องหมาย ☒ ในการให้คะแนน 5 - 1
 (เรียงจากมากไปน้อย)

ประเภทของการยอมรับต่อมาตรการ		5	4	3	2	1
การยอมรับต่อมาตรการ ของประชาชน	เริ่มดำเนินการ	☐	☐	☐	☐	☐
	ปัจจุบัน	☐	☐	☐	☐	☐
การยอมรับต่อมาตรการ ของผู้ใช้รถใช้ถนน	เริ่มดำเนินการ	☐	☐	☐	☐	☐
	ปัจจุบัน	☐	☐	☐	☐	☐
การยอมรับต่อมาตรการ ของภาคเอกชน	เริ่มดำเนินการ	☐	☐	☐	☐	☐
	ปัจจุบัน	☐	☐	☐	☐	☐
การยอมรับต่อมาตรการ ของหน่วยงานกำหนด	เริ่มดำเนินการ	☐	☐	☐	☐	☐
	ปัจจุบัน	☐	☐	☐	☐	☐
การยอมรับต่อมาตรการ ของผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ คือ _____	เริ่มดำเนินการ	☐	☐	☐	☐	☐
	ปัจจุบัน	☐	☐	☐	☐	☐

- (2) ในการตัดสินใจดำเนินการ ได้มีการพิจารณาประเด็นด้านการยอมรับต่อมาตรการข้างต้นด้วยหรือไม่

☐ นำมาพิจารณาด้วย ☐ ไม่ได้นำมาพิจารณา ☐ อื่นๆ

- (3) การยอมรับต่อมาตรการแต่ละประเภท เปลี่ยนแปลงไปอย่างไร

☐ การยอมรับต่อมาตรการของประชาชนมีการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

☐ ผู้ใช้รถใช้ถนนเปลี่ยนการยอมรับต่อมาตรการโดย

☐ ภาคเอกชนเปลี่ยนการยอมรับต่อมาตรการโดย

☐ ผู้กำหนดนโยบายเปลี่ยนการยอมรับต่อมาตรการโดย

☐ ผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ คือ _____ เปลี่ยนการยอมรับต่อมาตรการโดย

7. ความยั่งยืน

โปรดประเมินศักยภาพของมาตรการ ในด้านของความยั่งยืนของมาตรการด้วยการทำเครื่องหมาย ☒ ในการให้คะแนน 5-1 (เรียงจากมากไปน้อย)

☐ 5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1

8. การถ่ายทอดความรู้

โปรดประเมินศักยภาพของมาตรการ ในด้านของความสามารถที่จะประยุกต์การดำเนินการมาตรการไปใช้ต่างพื้นที่ ด้วยการทำเครื่องหมาย ☒ ในการให้คะแนน 5-1 (เรียงจากมากไปน้อย)

ความสามารถในการ

นำไปประยุกต์ใช้ทั่วประเทศ ☐ 5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1

พื้นที่ในจังหวัด

ความสามารถในการ

นำไปประยุกต์ใช้ใน ☐ 5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1

จังหวัดที่อยู่ติดกัน

ความสามารถในการ

นำไปประยุกต์ใช้ในภาค ☐ 5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1

เดียวกัน

ความสามารถในการ

นำไปประยุกต์ใช้ใน ☐ 5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1

ระดับประเทศ