



รายงานการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕  
และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ไตรมาสที่ ๒ (ตุลาคม ๒๕๖๓ - มีนาคม ๒๕๖๔)

## สรุปผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ไตรมาสที่ ๒ (ตุลาคม ๒๕๖๓ - มีนาคม ๒๕๖๔)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้เริ่มจัดทำแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการประจำปีมาตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๒๘ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๒๗ สำหรับใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานของ กทพ. ให้สอดคล้องรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศ เพื่อให้การดำเนินงานของ กทพ. มุ่งไปในทิศทางเดียวกันกับแนวทางในการพัฒนาประเทศ ทั้งนี้ หลักการในการจัดทำแผนนั้น กทพ. กำหนดให้มีการทบทวน/ปรับปรุงแผนปฏิบัติการทุกปี (Rolling Plan) เพื่อให้มียุทธศาสตร์การดำเนินงานที่เหมาะสมสอดคล้องกับสภาวะการณ์ปัจจุบัน และที่คาดว่าจะเป็นไปได้ในอนาคต รวมทั้งสอดคล้องกับแนวทางการจัดทำงานงบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงาน

ในการจัดทำแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการของ กทพ. ได้กำหนดกรอบแนวคิดและทิศทางในการดำเนินงานให้มีความสอดคล้องรองรับกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ รวมทั้งนโยบายหรือแผนยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตลอดจนสถานการณ์ต่าง ๆ ปัจจุบัน กทพ. ได้ปรับกรอบการจัดทำแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ เป็นแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ที่ได้ขยายกรอบระยะเวลาจนถึง ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) โดยแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ มีการแสดงวัตถุประสงค์ตลอดจนความสำเร็จของการดำเนินงานและแนวทางการดำเนินงานใน ๔ มุมมอง ตามหลักการ Balanced Scorecard (BSC) ได้แก่ ด้านคุณค่าองค์กรและการเงิน ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้านกระบวนการทำงาน และด้านการเรียนรู้และพัฒนา ซึ่งเป็นกรอบการดำเนินงานเพื่อแปลงไปสู่การปฏิบัติในรูปแบบของแผนงาน/โครงการและงบประมาณที่นำไปสู่การบรรลุเป้าหมายการให้บริการของ กทพ. และเป้าประสงค์องค์กรในที่สุด

แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ กทพ. กำหนดทิศทางองค์กร ดังนี้

### วิสัยทัศน์ (Vision)

“มุ่งมั่นพัฒนาทางพิเศษ เพื่อให้บริการที่ดี มีความคุ้มค่า สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยอย่างยั่งยืน”

### ภารกิจ (Mission)

๑. จัดให้มี พัฒนา/ปรับปรุงทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐานและปลอดภัย
๒. บริการอย่างมีนวัตกรรมและคุณค่าเพิ่ม
๓. บริหารจัดการสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพการดำเนินธุรกิจทางพิเศษและประโยชน์ต่อสังคม
๔. พัฒนาระบบการบริหารจัดการและการลงทุนเพื่อเพิ่มมูลค่าองค์กร

### ค่านิยม (Core Value)

บริการที่ดี พัฒนาก้าวไกล ภาพลักษณ์ใสสะอาด

## เป้าประสงค์องค์กร (Corporate Goal)

๑. ผลประกอบการเติบโตอย่างมั่นคง
๒. การบริการอย่างมีคุณภาพที่รวดเร็ว ปลอดภัย
๓. ทางพิเศษและสินทรัพย์ถูกใช้เต็มประสิทธิภาพ
๔. เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ พร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลง
๕. มีการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาล

## ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน

- ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษ อย่างยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า
- ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม
- ยุทธศาสตร์ที่ ๔ สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต

## วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives)

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๑๑ ข้อ ครอบคลุมตามหลักการของ BSC ใน ๔ มุมมองสอดคล้องรองรับกับยุทธศาสตร์การดำเนินงานทั้ง ๔ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

มุมมองตามหลักการ BSC	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์
ด้านคุณค่าองค์กรและการเงิน	๑. เสริมสร้างขีดความสามารถด้านการแข่งขันในด้านคมนาคมของประเทศ ๒. บริหารทรัพยากรให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน	รองรับยุทธศาสตร์ที่ ๑ และ ๒
ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๑. การให้บริการโครงข่ายที่ทั่วถึง เพื่อบรรเทาปัญหาจราจร ๒. บริการมีคุณภาพ รวดเร็ว ปลอดภัย เป็นที่พึงพอใจของผู้ใช้บริการ ๓. ดำเนินกิจการโดยมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	รองรับยุทธศาสตร์ที่ ๑ และ ๓
ด้านกระบวนการทำงาน	๑. มีการพัฒนาเส้นทางใหม่ ๒. มีโครงสร้างและระบบงานที่เพิ่มประสิทธิภาพของการทำงาน	รองรับยุทธศาสตร์ที่ ๑ และ ๔
ด้านการเรียนรู้และพัฒนา	๑. มีการประยุกต์ใช้ระบบการบริหารทรัพยากรบุคคล เพื่อพัฒนาสมรรถนะและคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคลากร ๒. ผู้นำระดับสูงมีศักยภาพขับเคลื่อนนโยบายและเป้าหมายสู่การปฏิบัติได้จริง ๓. พัฒนา กทพ. สู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และประยุกต์ใช้ความรู้ให้เกิดนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง ๔. ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศมีความมั่นคง ปลอดภัย และเหมาะสมกับความต้องการใช้งาน	รองรับยุทธศาสตร์ที่ ๔

แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ มีการกำหนดตัวชี้วัดและเป้าหมายการดำเนินงาน เพื่อให้ทราบถึงเป้าหมายที่ กทพ. ต้องการบรรลุในแต่ละปีงบประมาณ ในช่วงระยะเวลาของแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ เพื่อมุ่งสู่การบรรลุเป้าหมายตามเป้าประสงค์และวิสัยทัศน์ขององค์กรในที่สุด และกำหนดวิธีการวัดและประเมินผลไว้อย่างชัดเจน โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ประกอบด้วยตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร ตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ และแผนงาน/โครงการ ตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔

สำหรับผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ไตรมาสที่ ๒ (ตุลาคม ๒๕๖๓ - มีนาคม ๒๕๖๔) สรุปได้ดังนี้

### ๑. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ (๔ ตัวชี้วัด)

เป็นไปตามเป้าหมาย ๒ ตัวชี้วัด และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๒ ตัวชี้วัด รายละเอียดดังตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ (๔ ตัวชี้วัด)

วิสัยทัศน์	ตัวชี้วัดวิสัยทัศน์	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๔	ผลการดำเนินงาน ๖ เดือน (ต.ค. ๖๓ - มี.ค. ๖๔)		ผลการประเมิน ๖ เดือน (ต.ค. ๖๓ - มี.ค. ๖๔)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
มุ่งมั่นพัฒนาทางพิเศษ เพื่อให้บริการที่ดี มีความคุ้มค่า สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย อย่างยั่งยืน	๑. ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษ ต่อการให้บริการของ กทพ. ในภาพรวม (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ)	๙๒.๑๐	-	-	- ประเมินผลสิ้นปีงบประมาณ โดยจ้างมหาวิทยาลัยรามคำแหงเป็นที่ปรึกษา เพื่อสำรวจความพึงพอใจฯ (เริ่มงานเมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ สิ้นสุดวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๖๔) คาดว่าจะได้รับผลการสำรวจ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๔	สผว.
	๒. จำนวนการเกิดอุบัติเหตุในทางพิเศษ (ไม่เกิน) (หน่วยวัด : ครั้ง) (พิจารณาจากจำนวนอุบัติเหตุในทางพิเศษ จำนวน ๗ สายทาง คือ เฉลิมมหานคร ศรีรัช ฉลองรัช บูรพาวิถี อุดรรัชยา กาญจนภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) รวมทางหลวงหมายเลข ๓๗ และศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยไม่นับ รวมอุบัติเหตุที่เกิดจากปัจจัยซึ่งไม่สามารถ ควบคุมได้ เช่น เบรกแตก เกิดไฟไหม้ ยางแตก เป็นต้น)	๘๐๙ ไตรมาสที่ ๑ : ๘๐๙ ๒ : ๘๐๙ ๓ : ๘๐๙ ๔ : ๘๐๙	๘๐๙	๓๕๓	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝคจ.
	๓. กำไรสุทธิ (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ล้านบาท)	๔,๕๕๙.๕๖ ไตรมาสที่ ๑ : ๑,๓๔๗.๑๒ ๒ : ๒,๐๓๐.๖๙ ๓ : ๓,๐๐๒.๘๒ ๔ : ๔,๕๕๙.๕๖	๒,๐๓๐.๖๙	๒,๘๔๘.๕๙	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝกง.

วิสัยทัศน์	ตัวชี้วัดวิสัยทัศน์	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๔	ผลการดำเนินงาน ๖ เดือน (ต.ค. ๖๓ - มี.ค. ๖๔)		ผลการประเมิน ๖ เดือน (ต.ค. ๖๓ - มี.ค. ๖๔)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
	๔. ระดับคะแนนภาพลักษณ์ ในด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ของ กทพ. (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ระดับ) ระดับคะแนนผลการสำรวจ แบ่งเป็น ๕ ระดับ คือ ระดับดีมาก ๔.๒๑ - ๕.๐๐ ระดับดี ๓.๔๑ - ๔.๒๐ ระดับปานกลาง ๒.๖๑ - ๓.๔๐ ระดับพอใช้ ๑.๘๑ - ๒.๖๐ ระดับควรปรับปรุง ๑.๐๐ - ๑.๘๐	ดี ๓.๔๑ - ๔.๒๐	-	-	- ประเมินผลสิ้นปีงบประมาณ โดยจ้างบริษัท อินโฟเสิร์ช จำกัด เป็นที่ปรึกษา เพื่อสำรวจภาพลักษณ์ฯ (เริ่มงานเมื่อวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๖๔ สิ้นสุดวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๔) คาดว่าจะได้รับผลการสำรวจ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๔	สผว.

## ๒. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร (๗ ตัวชี้วัด)

เป็นไปตามเป้าหมาย ๓ ตัวชี้วัด และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๔ ตัวชี้วัด รายละเอียดดังตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร (๗ ตัวชี้วัด)

เป้าประสงค์องค์กร	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๔	ผลการดำเนินงาน ๖ เดือน (ต.ค. ๖๓ - มี.ค. ๖๔)		ผลการประเมิน ๖ เดือน (ต.ค. ๖๓ - มี.ค. ๖๔)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
ผลประกอบการเติบโต อย่างมั่นคง	๑. กำไรสุทธิ (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ล้านบาท)	๔,๕๕๙.๕๖ ไตรมาสที่ ๑ : ๑,๓๔๗.๑๒ ๒ : ๒,๐๓๐.๖๙ ๓ : ๓,๐๐๒.๘๒ ๔ : ๔,๕๕๙.๕๖	๒,๐๓๐.๖๙	๒,๘๔๘.๕๙	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝง.
การบริการอย่างมี คุณภาพที่รวดเร็ว ปลอดภัย	๒. ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษ ต่อการให้บริการของ กทพ. ในภาพรวม (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ)	๙๒.๑๐	-	-	- ประเมินผลสิ้นปีงบประมาณ โดยจ้างมหาวิทยาลัยรามคำแหงเป็นที่ปรึกษา เพื่อสำรวจความพึงพอใจฯ (เริ่มงานเมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ สิ้นสุดวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๖๔) คาดว่าจะได้รับผลการสำรวจ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๔	สผว.

เป้าประสงค์องค์กร	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๔	ผลการดำเนินงาน ๖ เดือน (ต.ค. ๖๓ - มี.ค. ๖๔)		ผลการประเมิน ๖ เดือน (ต.ค. ๖๓ - มี.ค. ๖๔)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
	๓. จำนวนการเกิดอุบัติเหตุในทางพิเศษ (ไม่เกิน) (หน่วยวัด : ครั้ง) (พิจารณาจากจำนวนอุบัติเหตุในทางพิเศษ จำนวน ๗ สายทาง คือ เฉลิมมหานคร ศรีรัช ฉลองรัช บูรพาวิถี อุดรรัถยา และกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) รวมทางหลวงหมายเลข ๓๗ และศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยไม่นับรวมอุบัติเหตุที่เกิดจากปัจจัยซึ่งไม่สามารถควบคุมได้ เช่น เบรกแตก เกิดไฟไหม้ ยางแตก เป็นต้น)	๘๐๙ ไตรมาสที่ ๑ : ๘๐๙ ๒ : ๘๐๙ ๓ : ๘๐๙ ๔ : ๘๐๙	๘๐๙	๓๕๓	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ผจค.
ทางพิเศษและ สินทรัพย์ถูกใช้เต็ม ประสิทธิภาพ	๔. ร้อยละของปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ที่เพิ่มขึ้นของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษ อัตโนมัติในปัจจุบันเทียบกับปีที่ผ่านมา ในทุกสายทาง (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ) (วัดผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ ๔ ของปีงบประมาณ ๒๕๖๔ เทียบกับ ไตรมาสที่ ๔ ของปีงบประมาณ ๒๕๖๓ - ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ไตรมาสที่ ๔ มีปริมาณจราจรของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ ๗๑๗,๕๒๒ เทียบ/วัน - เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ไตรมาสที่ ๔ ต้องมีปริมาณจราจรของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑๒ จากปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ไตรมาสที่ ๔ ดังนั้น ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ไตรมาสที่ ๔ จะต้องมีปริมาณจราจรของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ ๘๐๓,๖๒๔ เทียบ/วัน คิดเป็น เพิ่มขึ้น ๘๖,๑๐๒ เทียบ/วัน)	ก.ค. - ก.ย. ๖๔ เพิ่มขึ้น ๑๒ (๘๖,๑๐๒ เทียบ/วัน)	-	ม.ค. - มี.ค. ๖๔ ลดลง ๓.๕๒ (-๒๕,๕๘๘ เทียบ/วัน)	- ประเมินผลสิ้นปีงบประมาณ	ผจค.

เป้าประสงค์องค์กร	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๔	ผลการดำเนินงาน ๖ เดือน (ต.ค. ๖๓ - มี.ค. ๖๔)		ผลการประเมิน ๖ เดือน (ต.ค. ๖๓ - มี.ค. ๖๔)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เฉลิมมหานคร</li> <li>- ศรีรัช</li> <li>- ฉลองรัช</li> <li>- บุรพาวิถี</li> <li>- อุดรรัชยา</li> <li>- กาญจนภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)</li> <li>- ศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>-๕.๔๙</li> <li>-๓.๘๓</li> <li>-๑.๐๒</li> <li>-๘.๘๑</li> <li>-๑.๗๑</li> <li>๑.๔๕</li> <li>-๑.๐๐</li> </ul>		
	๕. จำนวนรายได้จากการจัดหาประโยชน์ พื้นที่เขตทางพิเศษ (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ล้านบาท)	๒๐๖.๓๕ ไตรมาสที่ ๑ : ๕๐ ๒ : ๑๐๒ ๓ : ๑๕๒ ๔ : ๒๐๖.๓๕	๑๐๒	๑๒๗.๑๒	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝกส.
เป็นองค์กรแห่ง การเรียนรู้พร้อมรองรับ การเปลี่ยนแปลง	๖. จำนวนผลงานวิจัยหรือผลงานทางวิชาการ หรือมาตรฐานที่สามารถนำมาพัฒนางาน ของ กทพ. ได้อย่างเป็นรูปธรรม (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : เรื่อง)	๓	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลสิ้นปีงบประมาณ โดยอยู่ระหว่างดำเนินงาน ๓ เรื่อง ได้แก่ ๑) การจัดทำแห่งช่องเก็บค่าผ่านทาง พิเศษเพื่อรองรับระบบเก็บค่าผ่านทาง พิเศษอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) ๒) การติดตั้งระบบบริหารจัดการช่องจราจร บนทางพิเศษแบบอัตโนมัติบนทาง พิเศษฉลองรัช ๓) การบูรณาการด้านการกำกับดูแล กิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และ การปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง (Governance Risk and Compliance : GRC) ของ กทพ.</li> </ul>	กทพ./ กบค.
มีการบริหารงาน ตามหลักธรรมาภิบาล	๗. ระดับคะแนนภาพลักษณ์ ในด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ของ กทพ. (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ระดับ) ระดับคะแนนผลการสำรวจ แบ่งเป็น ๕ ระดับ คือ ระดับดีมาก ๔.๒๑ - ๕.๐๐ ระดับดี ๓.๔๑ - ๔.๒๐ ระดับปานกลาง ๒.๖๑ - ๓.๔๐ ระดับพอใช้ ๑.๘๑ - ๒.๖๐ ระดับควรปรับปรุง ๑.๐๐ - ๑.๘๐	ดี ๓.๔๑ - ๔.๒๐	-	-	- ประเมินผลสิ้นปีงบประมาณ โดยจ้างบริษัท อินโฟเสิร์ช จำกัด เป็นที่ปรึกษา เพื่อสำรวจภาพลักษณ์ (เริ่มงานเมื่อวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๖๔ สิ้นสุดวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๔) คาดว่าจะได้รับผลการสำรวจ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๔	สผว.

### สรุปผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวิสัยทัศน์และตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร

กทพ. ดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ไตรมาสที่ ๒ (ตุลาคม ๒๕๖๓ - มีนาคม ๒๕๖๔) และมีผลการดำเนินงานที่ดีสามารถบรรลุผลลัพธ์ตามวิสัยทัศน์และเป้าประสงค์องค์กร กล่าวคือ ผลประกอบการเติบโตอย่างมั่นคง จากกำไรสุทธิ ๒,๘๔๘.๕๙ ล้านบาท สูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ การบริการอย่างมีคุณภาพที่รวดเร็ว ปลอดภัย จากจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในทางพิเศษที่มีผลการดำเนินงาน ๓๕๓ ครั้ง ไม่เกินเป้าหมายที่กำหนดไว้ และทางพิเศษและสินทรัพย์ถูกใช้เต็มประสิทธิภาพ จากจำนวนรายได้การจัดหาประโยชน์พื้นที่เขตทางพิเศษเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยมีผลการดำเนินงาน ๑๒๗.๑๒ ล้านบาท

#### ๓. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (๒๘ ตัวชี้วัด)

เป็นไปตามเป้าหมาย ๑๕ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๘๘.๒๔) ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๒ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๑๑.๗๖) และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๑๑ ตัวชี้วัด สรุปได้ดังตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (๑๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๒๘ ตัวชี้วัด)

ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงาน ๖ เดือน (ต.ค. ๖๓ - มี.ค. ๖๔)		ยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล (ตัวชี้วัด)	รวม (ตัวชี้วัด)
		เป็นไปตามเป้าหมาย (ตัวชี้วัด)	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย (ตัวชี้วัด)		
๑. ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน	๑) เสริมสร้างขีดความสามารถด้านการแข่งขันในด้านคมนาคมของประเทศ	๒	-	๒	๔
	๒) การให้บริการโครงข่ายที่ทั่วถึงเพื่อบรรเทาปัญหาจราจร				
	๓) มีการพัฒนาเส้นทางใหม่				
	๔) บริการมีคุณภาพรวดเร็วปลอดภัยเป็นที่พึงพอใจของผู้ใช้บริการ	๒	๑	๑	
๒. ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า	๕) บริหารทรัพยากรให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน	๔	-	๑	๕
๓. สร้างความยั่งยืนต่อสังคมชุมชน และสิ่งแวดล้อม	๖) ดำเนินกิจการโดยมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	๑	-	๑	๒
๔. สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต	๗) มีโครงสร้างและระบบงานที่เพิ่มประสิทธิภาพของการทำงาน	๒	-	๑	๓
	๘) มีการประยุกต์ใช้ระบบการบริหารทรัพยากรบุคคล เพื่อพัฒนาสมรรถนะและคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคลากร	๓	-	๒	
	๙) ผู้นำระดับสูงมีศักยภาพการขับเคลื่อนนโยบายและเป้าหมายสู่การปฏิบัติได้จริง	-	-	๑	
	๑๐) พัฒนา กทพ. สู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และประยุกต์ใช้ความรู้ให้เกิดนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง	-	-	๒	
	๑๑) ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศมีความมั่นคง ปลอดภัย และเหมาะสมกับความต้องการใช้งาน	๑	๑	-	
<b>รวม</b>		<b>๑๕</b> (ร้อยละ ๘๘.๒๔)	<b>๒</b> (ร้อยละ ๑๑.๗๖)	<b>๑๑</b>	<b>๒๘</b>



### **สรุปผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (๑๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๒๘ ตัวชี้วัด)**

กทพ. ได้ดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การดำเนินงาน ๔ ยุทธศาสตร์ และมีผลการดำเนินงานในภาพรวมที่ดี เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยมีร้อยละความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ คิดเป็นร้อยละ ๘๘.๒๔ (เป็นไปตามเป้าหมาย ๑๕ ตัวชี้วัด ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๒ ตัวชี้วัด และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๑๑ ตัวชี้วัด รวม ๒๘ ตัวชี้วัด) สรุปได้ดังนี้

#### **ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน**

ประกอบด้วย ๔ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๘ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๔ ตัวชี้วัด ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๓ ตัวชี้วัด โดยตัวชี้วัดที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

- ระยะเวลาในการแก้ไขปัญหาจราจรขัดข้องบนทางพิเศษ เป้าหมาย ๑๘ นาที ผลงาน ๑๘.๒๐ นาที เนื่องจากในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ เกิดเหตุรถขัดข้องบนทางพิเศษที่ต้องใช้เวลานานในการแก้ไข เช่น กรณีรถขัดข้องที่บรรทุกสิ่งของมาเป็นจำนวนมากอย่างแตก ต้องมีการถ่ายของเพื่อลดน้ำหนักก่อนทำการเปลี่ยนยาง จึงทำให้ระยะเวลาในการแก้ไขปัญหาจราจรขัดข้องเฉลี่ย ๖ เดือน เกินกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

แนวทางแก้ไข : รมรณรงค์ให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษตรวจสอบสภาพรถให้พร้อมก่อนใช้บริการทางพิเศษ เช่น ระบบเครื่องยนต์ ยาง และน้ำ เป็นต้น โดยประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS) พร้อมทั้งมีการจัดพนักงานจัดการจราจรประจำด่านซึ่งนำหนักตรวจสอบรถบรรทุกก่อนขึ้นทางพิเศษ ซึ่งคาดว่าจะมาตรการดังกล่าวจะสามารถป้องกันปัญหาได้ นอกจากนี้ กทพ. ยังมีการใช้กล้อง CCTV บันทึกรายละเอียดและตรวจสอบรถขัดข้องบนทางพิเศษ รวมถึงจัดเตรียมรถกู้ภัย รถยก ประจำจุดที่เหมาะสมในชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อสามารถให้ความช่วยเหลือได้โดยเร็วอีกด้วย

#### **ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า**

ประกอบด้วย ๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๕ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๔ ตัวชี้วัด และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๑ ตัวชี้วัด

#### **ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม**

ประกอบด้วย ๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๒ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๑ ตัวชี้วัด

#### **ยุทธศาสตร์ที่ ๔ สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต**

ประกอบด้วย ๕ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๑๓ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๖ ตัวชี้วัด ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๖ ตัวชี้วัด โดยตัวชี้วัดที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

- ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการพัฒนาดิจิทัล ประจำปีงบประมาณเทียบกับแผนพัฒนาดิจิทัล เพื่อระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ของ กทพ. ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ (EXAT-ICT 4.0) เป้าหมาย ร้อยละ ๙๐ ผลงาน ร้อยละ ๗๙.๓๑ เนื่องจากมีโครงการที่มีผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑๒ โครงการ จากทั้งหมด ๕๘ โครงการ ได้แก่

- ๑) โครงการติดตั้งระบบ Monitoring ไฟฟ้าส่องสว่าง ทางพิเศษฉลองรัช
- ๒) โครงการประมวลผลกลางระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ
- ๓) โครงการติดตั้งระบบเครือข่าย (Network) Traffic/Toll ทางพิเศษบูรพาวิถี
- ๔) โครงการติดตั้ง Lane Control Sign ทางลงเพลินจิต
- ๕) โครงการงานปรับปรุงระบบ ETC ที่ช่องทางของสายทางพิเศษเฉลิมมหานครและสายทางพิเศษฉลองรัช
- ๖) โครงการงานปรับปรุงระบบเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสดของทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) ให้เชื่อมต่อใช้งานระบบอ่านป้ายทะเบียน

รถยนต์ร่วมกับสายทางพิเศษบูรพาวิถี

- ๗) โครงการระบบตรวจจับรถวิ่งไหล่ทางซ้าย (ช่องทางฉุกเฉิน) บนทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษบูรพาวิถี
- ๘) โครงการระบบแจ้งเตือนความเร็ว และกล้องตรวจจับความเร็วบนทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) (Your Speed and Speed Camera)
- ๙) โครงการติดตั้งระบบบริหารจัดการช่องจราจรบนทางพิเศษแบบอัตโนมัติ (Automatic Lane Control System)
- ๑๐) โครงการงานซื้อระบบเชื่อมโยงศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลการจราจรอัจฉริยะ (Data Exchange Center)
- ๑๑) โครงการระบบชำระค่าส่วนกลาง (Central Clearing House : CCH)
- ๑๒) โครงการจัดทำศูนย์ควบคุมจราจร ศูนย์ข้อมูล และห้อง Server อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.

แนวทางแก้ไข :

- ๑) กำกับ ติดตาม เร่งรัด และประเมินผลการดำเนินงานของโครงการตามแผนพัฒนาดิจิทัลฯ โดยคณะกรรมการบริหารเทคโนโลยีดิจิทัลของ กทพ.
- ๒) หน่วยงานเจ้าของโครงการติดตามและกำกับในขั้นตอนที่เกี่ยวข้องอย่างเร่งด่วน เช่น ขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้าง และการประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอก รวมทั้งทบทวนปัญหา/สาเหตุที่ทำให้ดำเนินการล่าช้า เพื่อนำข้อมูลไปปรับปรุงการกำหนดแผนการดำเนินงาน และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริง และเร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด

**๔. ผลการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ (๗๘ แผนงาน/โครงการ)**

เป็นไปตามเป้าหมาย ๕๒ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๘๖.๖๗) ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๘ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๑๓.๓๓) และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๑๘ แผนงาน/โครงการ สรุปได้ดังตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔ ผลการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ (๗๘ แผนงาน/โครงการ)

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔			
		ผลการดำเนินงาน ๖ เดือน (ตุลาคม ๒๕๖๓ - มีนาคม ๒๕๖๔)		ยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล	รวม
		เป็นไปตามเป้าหมาย	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย		
๑. ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน	๗ กลยุทธ์	๑๕ แผนงาน/โครงการ	๓ แผนงาน/โครงการ	๔ แผนงาน/โครงการ	๒๒ แผนงาน/โครงการ
๒. ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า	๕ กลยุทธ์	๗ แผนงาน/โครงการ	๑ แผนงาน/โครงการ	๒ แผนงาน/โครงการ	๑๐ แผนงาน/โครงการ
๓. สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	๓ กลยุทธ์	๔ แผนงาน/โครงการ	๒ แผนงาน/โครงการ	๓ แผนงาน/โครงการ	๙ แผนงาน/โครงการ
๔. สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต	๑๓ กลยุทธ์	๒๖ แผนงาน/โครงการ	๒ แผนงาน/โครงการ	๙ แผนงาน/โครงการ	๓๗ แผนงาน/โครงการ
<b>รวม</b>	<b>๒๘ กลยุทธ์</b>	<b>๕๒</b> แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๘๖.๖๗)	<b>๘</b> แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๑๓.๓๓)	<b>๑๘</b> แผนงาน/โครงการ	<b>๗๘</b> แผนงาน/โครงการ

**สรุปผลการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ (๗๘ แผนงาน/โครงการ)**

แผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กำหนดแผนงาน/โครงการ ๗๘ แผนงาน/โครงการ โดยมีผลการดำเนินงานสิ้นสุดไตรมาสที่ ๒ (ตุลาคม ๒๕๖๓ - มีนาคม ๒๕๖๔) เป็นไปตามเป้าหมาย ๕๒ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๘๖.๖๗) ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๘ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๑๓.๓๓) และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๑๘ แผนงาน/โครงการ สรุปได้ดังนี้

## ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน

ประกอบด้วย ๗ กลยุทธ์ ๒๒ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๑๕ แผนงาน/โครงการ ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๓ แผนงาน/โครงการ และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๔ แผนงาน/โครงการ โดยแผนงาน/โครงการที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามขั้นตอนการขออนุมัติดำเนินโครงการฯ เป้าหมาย ร้อยละ ๕๐ ผลงาน ร้อยละ ๒๕ เนื่องจากต้องมีการจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมในรายละเอียดการจัดซื้อจัดจ้าง ร่วมกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ตามความเห็นของคณะกรรมการจัดการ (Management Committee : MC) ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๔ เพื่อให้มีข้อมูลประกอบการพิจารณาที่ละเอียดรอบคอบยิ่งขึ้น จึงทำให้ไม่สามารถนำเสนอคณะกรรมการ กทพ. อนุมัติโครงการภายในเดือน มีนาคม ๒๕๖๔ ตามแผนงานที่กำหนดไว้ได้

แนวทางแก้ไข : นำเสนอคณะกรรมการ กทพ. อนุมัติโครงการแล้วในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๔ และคาดว่าจะจัดทำบันทึกเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณา ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขออนุมัติดำเนินโครงการได้ในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๔

๒. โครงการงานปรับปรุงระบบเก็บค่าผ่านทางทางพิเศษบูรพาวิถี พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานโครงการฯ เป้าหมาย ร้อยละ ๖๘.๓๖ ผลงาน ร้อยละ ๖๓.๒๑ เนื่องจากบริษัทผู้รับจ้างเปลี่ยนแปลงรูปแบบ โดยนำระบบ License Plate Recognition (LPR) เป็นระบบหลัก และให้ Transit Card เป็นระบบรอง และสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ส่งผลให้บริษัทผู้รับจ้างนำเข้าอุปกรณ์ได้ล่าช้ากว่าแผนที่กำหนด

แนวทางแก้ไข : กทพ. ประสานบริษัทผู้รับจ้างเพื่อเร่งรัดการดำเนินงานให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาของสัญญาต่อไป

๓. โครงการติดตั้งระบบบริหารจัดการช่องจราจรบนทางพิเศษแบบอัตโนมัติ (Automatic Lane Control System) พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนโครงการติดตั้งระบบบริหารจัดการช่องจราจรบนทางพิเศษแบบอัตโนมัติ (Automatic Lane Control System) ทางพิเศษฉลองรัช เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๙๕.๐๔ เนื่องจากงานงวดที่ ๔/๕ การทดสอบความแม่นยำของอุปกรณ์ตรวจวัดสภาพจราจร (Microwave Radar Sensor) ยังไม่ผ่านเกณฑ์ตามที่กำหนดในรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะ (TOR) ซึ่งการดำเนินการปรับแต่งค่า Sensor จะต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ บริษัทผู้รับจ้างจึงเสนอให้เปลี่ยนอุปกรณ์ตรวจวัดสภาพจราจรใหม่

แนวทางแก้ไข : บริษัทผู้รับจ้างดำเนินการจัดหาอุปกรณ์ตรวจวัดสภาพจราจรใหม่ เพื่อให้สามารถทำงานได้ตามที่กำหนดใน TOR และอยู่ระหว่างนำเสนอ ผวก. เพื่อขออนุมัติการเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์ดังกล่าว ทั้งนี้ คาดว่าบริษัทผู้รับจ้างจะส่งมอบงานงวดที่ ๔/๕ ได้ในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๔ และส่งมอบงานงวดที่ ๕/๕ ได้ในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๔ (ทำสัญญาเมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ สัญญาสิ้นสุดวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ ขยายระยะเวลาถึงวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๖๓ และงดเว้นค่าปรับถึงวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔)

## ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า

ประกอบด้วย ๕ กลยุทธ์ ๑๐ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๗ แผนงาน/โครงการ ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ แผนงาน/โครงการ และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๒ แผนงาน/โครงการ โดยแผนงาน/โครงการที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

แผนงานพัฒนาพื้นที่เขตทางพิเศษเพื่อแก้ปัญหาจราจรและสาธารณประโยชน์ พิจารณาจากจำนวนพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นเพื่อแก้ปัญหาจราจรและสาธารณประโยชน์ เทียบกับปีก่อน เป้าหมาย เพิ่มขึ้น ๑,๗๐๐ ตารางวา ผลงาน เพิ่มขึ้น ๓๙ ตารางวา โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กทพ. มีพื้นที่ในเขตทางพิเศษถูกใช้เพื่อสนับสนุนการแก้ปัญหาจราจรและสาธารณประโยชน์เพิ่มขึ้น ๖๘๙ ตารางวา แต่เนื่องจากสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด (ป.ป.ส.) ยกเลิกสัญญาใช้พื้นที่ทางพิเศษศรีรัช ๖๕๐ ตารางวา จึงทำให้มีพื้นที่ฯ ณ เดือนมีนาคม ๒๕๖๔ คิดเป็น เพิ่มขึ้น ๓๙ ตารางวา ประกอบกับการอนุญาตให้หน่วยงานของรัฐใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษ เพื่อสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรและสาธารณประโยชน์มีหลักการโดย กทพ. จะเป็นเพียงผู้สนับสนุนพื้นที่ฯ ให้หน่วยงานของรัฐดำเนินการโดยใช้งบประมาณของแต่ละหน่วยงาน แต่เนื่องจากแต่ละหน่วยงานมีขั้นตอนการดำเนินงานที่แตกต่างกัน ซึ่งระยะเวลาของการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ เป็นปัจจัยภายนอกที่ กทพ. ไม่อาจควบคุมได้

แนวทางแก้ไข : ได้มีการประสานจากเทศบาลปากเกร็ดเพื่อขอใช้พื้นที่บริเวณถนนศรีสมาน (ใต้ทางพิเศษอุดรรัถยา) เพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์ จัดทำเรือนเพาะชำ ลานออกกำลังกาย และลานจอดรถดับเพลิง จำนวน ๖,๘๙๐.๒๕ ตารางวา ทั้งนี้ กทพ. ได้อนุมัติการใช้พื้นที่ดังกล่าวแล้วเมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๖๔

## ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

ประกอบด้วย ๓ กลยุทธ์ ๙ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๔ แผนงาน/โครงการ ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๒ แผนงาน/โครงการ และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๓ แผนงาน/โครงการ โดยแผนงาน/โครงการที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. แผนงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ประจำปีงบประมาณภายใต้แผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมระยะยาว ๕ ปี ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ และภายใต้แผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมระยะยาว ๓ ปี ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖ พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๙๐.๒๔ เนื่องจากมีผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ไตรมาสที่ ๒ ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๔ โครงการ/กิจกรรม จาก ๔๑ โครงการ/กิจกรรม ได้แก่ ๑) ระบบบริหารงานคุณภาพด้านบริการ ISO 9001 : 2015 ๒) โครงการ “ด้านสวยสดใส บริการฉับไวใส่ใจผู้ใช้ทาง” ๓) กิจกรรมบริหารคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001 : 2015 และ ๔) การติดตั้งระบบบริหารจัดการช่องจราจรบนทางพิเศษแบบอัตโนมัติ (Automatic Lane Control System)

แนวทางแก้ไข : กทพ. ได้กำกับ ติดตาม เร่งรัด และประเมินผลการดำเนินงานของโครงการตามแผนปฏิบัติการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. โดยคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี และหน่วยงานเจ้าของโครงการติดตามและเร่งรัดการดำเนินงาน ทั้งนี้ คาดว่าจะมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมาย ณ สิ้นปีงบประมาณ ๒๕๖๔

๒. แผนงานจัดทำแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมระยะยาว ๓ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖) พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการจัดทำแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ระยะยาว ๓ ปี ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๖๕ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ส่งผลให้ต้องปรับเปลี่ยนขั้นตอนการดำเนินการให้สอดคล้องกับสถานการณ์ เนื่องจากต้องมีการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์และการประชุมเชิงปฏิบัติการ รวมทั้งที่ปรึกษาส่งงานล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนดไว้

แนวทางแก้ไข : กทพ. ได้ประสานงานที่ปรึกษาเพื่อเร่งรัดการดำเนินงานและปรับแผนการดำเนินงานใหม่ โดยอยู่ระหว่างการตรวจสอบความครบถ้วนของรายงานการสำรวจความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทพ. คาดว่าที่ปรึกษาจะดำเนินการจัดทำแผนแม่บทฯ แล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๔

#### **ยุทธศาสตร์ที่ ๔ สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต**

ประกอบด้วย ๑๓ กลยุทธ์ ๓๗ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๒๖ แผนงาน/โครงการ ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๒ แผนงาน/โครงการ และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๙ แผนงาน/โครงการ โดยแผนงาน/โครงการที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

##### **๑. แผนงานก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. พิจารณาจาก**

๑) ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานการก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. (สัญญาที่ ๑) (งานก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.) เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๙๙.๗๑๒ เนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ทำให้การดำเนินงานก่อสร้างในบางส่วนล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนดไว้ ผลกระทบจากการแก้ไขสัญญาเพิ่มเติม (Supplementary Agreement) และผลกระทบจากการปฏิบัติงานของบริษัทผู้รับจ้างในสัญญาที่ ๒ และ ๓ ที่เกิดความล่าช้า ทำให้กระทบกับงานที่เกี่ยวข้องกันกับสัญญาที่ ๑

แนวทางแก้ไข : ดำเนินการประชุมหารือร่วมกับผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ไขปัญหาในระหว่างดำเนินการก่อสร้างร่วมกัน ประสานบริษัทผู้รับจ้างและผู้ควบคุมงาน เพื่อเร่งรัดการดำเนินงานและติดตามความก้าวหน้าของงานให้ได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้ ปัจจุบันบริษัทผู้รับจ้างได้ดำเนินการก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. เสร็จเรียบร้อยแล้ว และอยู่ระหว่างการแก้ไขงาน Defect และเก็บรายละเอียดงานสถาปัตยกรรมและสถาปัตยกรรมภายใน พร้อมทั้งทดสอบและแก้ไขระบบต่าง ๆ ให้พร้อมใช้งานอย่างครบถ้วนสมบูรณ์

๒) ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานการก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษกทพ. (สัญญาที่ ๓) (งานครุภัณฑ์จัดซื้อเครื่องใช้สำนักงาน) เป้าหมาย ร้อยละ ๙๗.๙๓ ผลงาน ร้อยละ ๘๗.๕๒ โดยได้รับผลกระทบต่อเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ส่งผลต่อด้านการขนส่งและการผลิตครุภัณฑ์ เพอร์เนเจอร์ทำให้เกิดความล่าช้า รวมถึงผลกระทบจากการแก้ไขสัญญาเพิ่มเติม (Supplementary Agreement)

แนวทางแก้ไข : เร่งรัดผู้รับจ้างทำการผลิตและติดตั้งครุภัณฑ์ เพอร์เนเจอร์ในชั้นที่สามารถดำเนินการได้ก่อน และชั้นที่จะมีผลกระทบต่อสัญญาอื่น พร้อมทั้งประสานบริษัทผู้รับจ้างและผู้ควบคุมงาน เพื่อเร่งรัดติดตามการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้

๓) ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานการก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. (สัญญาที่ ๔) (งานภายนอกอาคาร งานปรับปรุงภูมิทัศน์ฯ) เป้าหมาย ร้อยละ ๙๘.๗๒๐ ผลงาน ร้อยละ ๖๓.๗๗๕ โดยได้รับผลกระทบต่อเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ทำให้การดำเนินงานก่อสร้างล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนดไว้ รวมทั้งผลกระทบจากงานรื้อย้ายระบบไฟฟ้าและสื่อสารที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช (CCB2)

แนวทางแก้ไข : เร่งรัดดำเนินการรื้อย้ายระบบไฟฟ้าและสื่อสารที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช (CCB2) เรียบร้อยแล้ว และดำเนินการประชุมหารือร่วมกับผู้ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งประสานบริษัทผู้รับจ้างและผู้ควบคุมงาน เพื่อเร่งรัดติดตามการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้

๒. โครงการศูนย์ควบคุมจราจร ศูนย์ข้อมูล และห้อง Server อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ (สัญญาที่ ๒) เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๙๗.๖๓๗ เนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) จึงทำให้การดำเนินงานล่าช้า โดยได้มีการส่งอุปกรณ์และติดตั้งในเดือนกุมภาพันธ์แล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการเชื่อมต่อจากศูนย์ควบคุมทางพิเศษต่าง ๆ มาที่อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และทดสอบระบบโดยรวม ปัญหาการติดตั้งอุปกรณ์ระบบ Call Center และงานรื้อย้ายอุปกรณ์เครื่องคอมพิวเตอร์สำนักงานและเครื่องพิมพ์มาติดตั้งใช้งานที่อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. เนื่องจากได้รับผลกระทบจากสัญญาที่ ๑ และ ๓ ปัญหาระบบจอตรถอัจฉริยะยังไม่สามารถทดสอบการใช้งานอุปกรณ์ที่ช่องทางเข้าชั้น 3M ด้วยรถจริงและทดสอบทั้งระบบได้ เนื่องจากได้รับผลกระทบจากสัญญาที่ ๔ และปัญหาการย้ายสายสัญญาณ Fiber Optic จากศูนย์ควบคุมทางพิเศษฉลองรัช (CCB3) มาที่อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. เกิดความเสียหายจากการปฏิบัติงานของสัญญาที่ ๔

แนวทางแก้ไข : หลังจากติดตั้ง Server Gateway และตั้งค่าระบบ Single Command ที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษต่าง ๆ ครบถ้วนแล้วจะเร่งดำเนินการเชื่อมต่อข้อมูลเข้ามาที่อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. ดำเนินการปรับแผนงานและขั้นตอนการดำเนินการร่วมกับสัญญาที่ ๑ และ ๓ พร้อมดำเนินการเข้าสำรวจและจัดทำทะเบียนครุภัณฑ์ที่ต้องรื้อย้ายตามสัญญาฯ ดำเนินการปรับแผนงานและขั้นตอนการดำเนินการร่วมกับสัญญาที่ ๔ โดยให้สัญญาที่ ๒ ทดสอบอุปกรณ์ที่ช่องทางเข้าชั้น 3M แบบ Simulation เพื่อให้สามารถทดสอบระบบโดยรวมได้ และเร่งประสานงานกับสัญญาที่ ๔ เพื่อตรวจสอบความเสียหายของสายสัญญาณ Fiber Optic และหาวิธีแนวทางการซ่อมแซม