



รายงานการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕  
และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - กันยายน ๒๕๖๓)

**สรุปผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕  
และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - กันยายน ๒๕๖๓)**

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

ในการจัดทำแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการของ กทพ. ได้กำหนดกรอบแนวคิดและทิศทางในการดำเนินงานให้มีความสอดคล้องรองรับกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ รวมทั้งนโยบายหรือแผนยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตลอดจนสถานการณ์ต่าง ๆ ปัจจุบัน กทพ. ได้ปรับกรอบการจัดทำแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ เป็นแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) ที่ได้ขยายกรอบระยะเวลาจนถึง ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (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 เพื่อให้บริการที่ดีที่สุด 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 และกำหนดวิธีการวัด และประเมินผลไว้อย่างชัดเจน ประกอบด้วยตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร ตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ และแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ กทพ. ได้ปรับปรุงตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ให้สอดคล้องกับการดำเนินงาน ในปัจจุบันและผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ซึ่งได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการ กทพ. ในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๓ พร้อมทั้งได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมและสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจเพื่อทราบแล้วเมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓

สำหรับผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - กันยายน ๒๕๖๓) สรุปได้ดังนี้

**๑. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ (๔ ตัวชี้วัด)**

เป็นไปตามเป้าหมาย ๔ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๑๐๐) รายละเอียดดังตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ (๔ ตัวชี้วัด)

วิสัยทัศน์	ตัวชี้วัดวิสัยทัศน์	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๓	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๒ - ก.ย. ๖๓)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๒ - ก.ย. ๖๓)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
มุ่งมั่นพัฒนาทางพิเศษ เพื่อให้บริการที่ดี มีความคุ้มค่า สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย อย่างยั่งยืน	๑. ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ทางพิเศษต่อการให้บริการของ กทพ. ในภาพรวม (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ)	๙๒	๙๒	๙๓.๔๘๖๐	- เป็นไปตามเป้าหมาย	สพว.
	๒. จำนวนการเกิดอุบัติเหตุในทางพิเศษ (ไม่เกิน) (หน่วยวัด : ครั้ง) (พิจารณาจากจำนวนอุบัติเหตุในทางพิเศษ จำนวน ๗ สายทาง คือ เฉลิมมหานคร ศรีรัช ฉลองรัช บูรพาวิถี อุดรรัชยา กาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) รวมทางหลวงหมายเลข ๓๗ และศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)	๘๕๔ ไตรมาสที่ ๑ : ๘๕๔ ๒ : ๘๕๔ ๓ : ๘๕๔ ๔ : ๘๕๔	๘๕๔	๘๐๙	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝคจ.

วิสัยทัศน์	ตัวชี้วัดวิสัยทัศน์	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๓	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๒ - ก.ย. ๖๓)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๒ - ก.ย. ๖๓)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
	๓. กำไรสุทธิ (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ล้านบาท)	๔,๗๐๗.๒๐ ไตรมาสที่ ๑ : ๑,๓๙๒.๘๖ ๒ : ๒,๗๗๐.๕๘ ๓ : ๓,๒๒๕.๐๓ ๔ : ๔,๗๐๗.๒๐	๔,๗๐๗.๒๐	๖,๓๘๕.๖๑	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝกง.
	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	ดี ๓.๔๑ - ๔.๒๐	ดี ๓.๔๑	- เป็นไปตามเป้าหมาย	สผว.

**๒. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร (๗ ตัวชี้วัด)**

เป็นไปตามเป้าหมาย ๖ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๘๕.๗๑) และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๑๔.๒๙) รายละเอียดดังตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร (๗ ตัวชี้วัด)

เป้าประสงค์องค์กร	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๓	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๒ - ก.ย. ๖๓)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๒ - ก.ย. ๖๓)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
ผลประกอบการเติบโตอย่างมั่นคง	๑. กำไรสุทธิ (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ล้านบาท)	๔,๗๐๗.๒๐ ไตรมาสที่ ๑ : ๑,๓๙๒.๘๖ ๒ : ๒,๗๗๐.๕๘ ๓ : ๓,๒๒๕.๐๓ ๔ : ๔,๗๐๗.๒๐	๔,๗๐๗.๒๐	๖,๓๘๕.๖๑	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝกง.
การบริการอย่างมีคุณภาพที่รวดเร็วปลอดภัย	๒. ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษต่อการให้บริการของ กทพ. ในภาพรวม (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ)	๙๒	๙๒	๙๓.๔๘๖๐	- เป็นไปตามเป้าหมาย	สผว.
	๓. จำนวนการเกิดอุบัติเหตุในทางพิเศษ (ไม่เกิน) (หน่วยวัด : ครั้ง) (พิจารณาจากจำนวนอุบัติเหตุในทางพิเศษจำนวน ๗ สายทาง คือ เถลิงมหานคร ศรีรัช ฉลองรัช บูรพาวิถี อุดรรัชยา และกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) รวมทางหลวงหมายเลข ๓๗ และศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)	๘๕๔ ไตรมาสที่ ๑ : ๘๕๔ ๒ : ๘๕๔ ๓ : ๘๕๔ ๔ : ๘๕๔	๘๕๔	๘๐๙	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝคจ.

เป้าประสงค์องค์กร	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๓	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๒ - ก.ย. ๖๓)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๒ - ก.ย. ๖๓)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
ทางพิเศษและ สินทรัพย์ถูกใช้เต็ม ประสิทธิภาพ	<p>๔. ร้อยละของปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันที่เพิ่มขึ้นของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติในปีปัจจุบันเทียบกับปีที่ผ่านมาในทุกสายทาง (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ) (วัดผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ ๔ ของปีงบประมาณ ๒๕๖๓ เทียบกับไตรมาสที่ ๔ ของปีงบประมาณ ๒๕๖๒</p> <p>- ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ไตรมาสที่ ๔ มีปริมาณจราจรของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ ๗๗๖,๓๒๔ เทียบ/วัน</p> <p>- เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ไตรมาสที่ ๔ ต้องมีปริมาณจราจรของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕.๖๑ จากปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ไตรมาสที่ ๔ ดังนั้น ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ไตรมาสที่ ๔ จะต้องมียปริมาณจราจรของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ ๘๑๒,๑๑๒ เทียบ/วัน คิดเป็นเพิ่มขึ้น ๓๕,๗๘๘ เทียบ/วัน)</p> <p>- เฉลิมมหานคร</p> <p>- ศรีรัช</p> <p>- ฉลองรัช</p> <p>- บูรพาวิถี</p> <p>- อุดรรัชยา</p> <p>- กาญจนภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)</p> <p>- ศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร</p>	<p>เพิ่มขึ้น</p> <p>๕.๖๑</p> <p>(๓๕,๗๘๘ เทียบ/วัน)</p>	<p>เพิ่มขึ้น</p> <p>๕.๖๑</p> <p>(๓๕,๗๘๘ เทียบ/วัน)</p>	<p>ลดลง</p> <p>๗.๕๗</p> <p>(-๕๘,๘๐๒ เทียบ/วัน)</p> <p>-๘.๖๕</p> <p>-๘.๕๔</p> <p>-๑.๖๗</p> <p>-๑๔.๓๓</p> <p>-๐.๘๘</p> <p>-๑๒.๘๓</p> <p>๑๐.๑๐</p>	<p>- ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย</p> <p><b>สาเหตุ/ปัญหา :</b></p> <p>- เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ส่งผลให้ปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษและปริมาณจราจรของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติลดลงกว่าที่คาดการณ์ไว้ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ช่วงเดือนกรกฎาคม - กันยายน ๒๕๖๓ กทพ. มีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติจำนวน ๗๑๗,๕๒๒ เทียบ/วัน และเมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ในช่วงเวลาเดียวกัน (๗๗๖,๓๒๔ เทียบ/วัน) พบว่า ลดลงจำนวน ๕๘,๘๐๒ เทียบ/วัน คิดเป็นลดลงร้อยละ ๗.๕๗</p> <p><b>แนวทางแก้ไข :</b></p> <p>- กทพ. ได้ดำเนินโครงการเพื่อส่งเสริมการใช้บัตร Easy Pass ในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ดังนี้</p> <p>๑) โครงการการให้ส่วนลดค่าผ่านทางสำหรับระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ ร้อยละ ๕ ต่อเที่ยวทุกด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษตลอด ๒๔ ชั่วโมง ตั้งแต่วันที่ ๔ มกราคม - ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ เป็นระยะเวลา ๓๐ วัน เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณหน้าด่าน</p>	ฝกค.

เป้าประสงค์องค์กร	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๓	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๒ - ก.ย. ๖๓)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๒ - ก.ย. ๖๓)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
					เก็บค่าผ่านทางพิเศษ และส่งเสริมให้ประชาชนใช้บัตร Easy Pass เพิ่มขึ้น รวมทั้งเป็นการช่วยลดภาระค่าครองชีพให้แก่ประชาชนตามนโยบายของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ๒) กทพ. จัดทำรายการส่งเสริมการใช้บัตร Easy Pass โดยการปรับลดการเติมเงินครั้งแรกในการสมัครใช้บัตร Easy Pass และการเติมเงินสำรองค่าผ่านทางพิเศษขั้นต่ำจากเดิม ๕๐๐ บาท เหลือเพียง ๓๐๐ บาท ตั้งแต่วันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๓ เป็นต้นไป	
	๕. จำนวนรายได้จากการจัดหาประโยชน์พื้นที่เขตทางพิเศษ (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ล้านบาท)	๑๙๗ ไตรมาสที่ ๑ : ๖๙ ๒ : ๑๓๘ ๓ : ๑๕๐ ๔ : ๑๙๗	๑๙๗	๑๙๙.๓๗	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝกส.
เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้พร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลง	๖. จำนวนผลงานวิจัยหรือผลงานทางวิชาการหรือมาตรฐานที่สามารถนำมาพัฒนางานของ กทพ. ได้อย่างเป็นรูปธรรม (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : เรื่อง)	๓	๓	๓	- เป็นไปตามเป้าหมาย	กทพ./ กบค.



เป้าประสงค์องค์กร	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๓	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๒ - ก.ย. ๖๓)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๒ - ก.ย. ๖๓)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
มีการบริหารงานตาม หลักธรรมาภิบาล	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	ดี ๓.๔๑ - ๔.๒๐	ดี ๓.๔๑	- เป็นไปตามเป้าหมาย	สพว.

#### สรุปผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวิสัยทัศน์และตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร

กทพ. ดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - กันยายน ๒๕๖๓) และมีผลการดำเนินงานที่ดีสามารถบรรลุผลลัพธ์ตามวิสัยทัศน์และเป้าประสงค์องค์กร กล่าวคือ กทพ. มีผลประกอบการเติบโตอย่างมั่นคง จากกำไรสุทธิ ๖,๓๘๕.๖๑ ล้านบาท สูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ กทพ. มีการบริการอย่างมีคุณภาพที่รวดเร็ว ปลอดภัย จากร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษต่อการให้บริการของ กทพ. คิดเป็นร้อยละ ๙๓.๔๘๖๐ และจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในทางพิเศษที่มีผลการดำเนินงาน ๘๐๙ ครั้ง ไม่เกินเป้าหมายที่กำหนดไว้ ในส่วนของการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้พร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงและการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลนั้น กทพ. มีผลการดำเนินงานที่ดี ดังจะเห็นได้จากการที่ กทพ. มีจำนวนผลงานวิจัยหรือผลงานทางวิชาการหรือมาตรฐานที่สามารถนำมาพัฒนางานของ กทพ. ได้อย่างเป็นรูปธรรม จำนวน ๓ เรื่อง และมีระดับคะแนนภาพลักษณ์ในด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. อยู่ในระดับดี เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม ในส่วนของทางพิเศษและสินทรัพย์ถูกใช้เต็มประสิทธิภาพนั้น แม้ว่า กทพ. จะมีรายได้การจัดหาประโยชน์พื้นที่เขตทางพิเศษ จำนวน ๑๙๙.๓๗ ล้านบาท เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ แต่ร้อยละของปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันที่เพิ่มขึ้นของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมาในทุกสายทางลดลงคิดเป็นร้อยละ ๗.๕๗ เนื่องจากได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) กทพ. จึงได้จัดรายการส่งเสริมการใช้บัตรอัตโนมัติ Easy Pass อย่างต่อเนื่อง เพื่อผลักดันให้ปริมาณจราจรที่ใช้ Easy Pass เพิ่มมากขึ้น และมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ต่อไป

๓. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (๒๗ ตัวชี้วัด)

แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ กำหนดตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๒๘ ตัวชี้วัด ยกเลิก ๑ ตัวชี้วัด ได้แก่ ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานแผนงานศึกษาความเหมาะสมของรูปแบบหน่วยธุรกิจใหม่เพื่อสนับสนุนธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับทางพิเศษ ทำให้ในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - กันยายน ๒๕๖๓) สามารถวัดผลการดำเนินงานได้ทั้งสิ้น ๒๗ ตัวชี้วัด เป็นไปตามเป้าหมาย ๒๒ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๘๑.๔๘) และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๕ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๑๘.๕๒) สรุปได้ดังตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (๑๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๒๗ ตัวชี้วัด)

ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	เป็นไปตามเป้าหมาย (ตัวชี้วัด)	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย (ตัวชี้วัด)	รวม (ตัวชี้วัด)
๑. ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน	๑) เสริมสร้างขีดความสามารถด้านการแข่งขันในด้านคมนาคมของประเทศ	๓	๑	๔
	๒) การให้บริการโครงข่ายที่ทั่วถึงเพื่อบรรเทาปัญหาจราจร ๓) มีการพัฒนาเส้นทางใหม่ ๔) บริการมีคุณภาพรวดเร็วปลอดภัยเป็นที่พึงพอใจของผู้ใช้บริการ	๔	-	๔
๒. ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า	๕) บริหารทรัพยากรให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน	๓	๒	๕
๓. สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	๖) ดำเนินกิจการโดยมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	๒	-	๒
๔. สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต	๗) มีโครงสร้างและระบบงานที่เพิ่มประสิทธิภาพของการทำงาน	๒	-	๒
	๘) มีการประยุกต์ใช้ระบบการบริหารทรัพยากรบุคคล เพื่อพัฒนาสมรรถนะและคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคลากร	๔	๑	๕
	๙) ผู้นำระดับสูงมีศักยภาพการขับเคลื่อนนโยบายและเป้าหมายสู่การปฏิบัติได้จริง	๑	-	๑
	๑๐) พัฒนา กทพ. สู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และประยุกต์ใช้ความรู้ให้เกิดนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง	๒	-	๒
	๑๑) ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศมีความมั่นคง ปลอดภัย และเหมาะสมกับความต้องการใช้งาน	๑	๑	๒
<b>รวม</b>		<b>๒๒</b> (ร้อยละ ๘๑.๔๘)	<b>๕</b> (ร้อยละ ๑๘.๕๒)	<b>๒๗</b>

### **สรุปผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (๑๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๒๗ ตัวชี้วัด)**

กทพ. ได้ดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การดำเนินงาน ๔ ยุทธศาสตร์ และมีผลการดำเนินงานในภาพรวมที่ดี เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยมีร้อยละความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ คิดเป็นร้อยละ ๘๑.๔๘ (เป็นไปตามเป้าหมาย ๒๒ ตัวชี้วัด และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๕ ตัวชี้วัด รวม ๒๗ ตัวชี้วัด) สรุปได้ดังนี้

#### **ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน**

ประกอบด้วย ๔ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๘ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๗ ตัวชี้วัด และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด โดยตัวชี้วัดที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

- จำนวนโครงการทางพิเศษสายใหม่ที่ดำเนินการได้แล้วเสร็จตามแผนงาน เป้าหมาย ๙ โครงการ ผลงาน ๖ โครงการ โดยมีโครงการที่มีผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๓ โครงการ ได้แก่

- ๑) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออกและส่วนทดแทน ตอน N1
- ๒) โครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
- ๓) โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี

#### **ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า**

ประกอบด้วย ๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๕ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๓ ตัวชี้วัด และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๒ ตัวชี้วัด โดยตัวชี้วัดที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. ร้อยละของปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันที่เพิ่มขึ้นของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติในปัจจุบันเทียบกับปีที่ผ่านมาในทุกสายทาง เพิ่มขึ้นร้อยละ ๔.๖๑ (๓๕,๗๘๘ เทียบ/วัน) ผลงาน ลดลงร้อยละ ๗.๕๗ (-๕๘,๘๐๒ เทียบ/วัน) โดยมีรายละเอียดดังที่กล่าวแล้วในตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร

๒. ร้อยละของการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน เป้าหมาย ร้อยละ ๙๕ (๗,๔๘๑.๙๕ ล้านบาท) ผลงาน ร้อยละ ๖๖.๘๑ (๕,๒๖๑.๔๓ ล้านบาท) โดยจากวงเงินเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน ๗,๘๗๕.๗๔ ล้านบาท เบิกจ่ายล่าช้า จำนวน ๒,๖๑๔.๓๑ ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยรายการสำคัญที่มีมูลค่าเกิน ๑๐ ล้านบาทขึ้นไป ดังนี้

งบประมาณลงทุนเพื่อการดำเนินงานปกติ ได้แก่

- ๑) ค่าก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. แผนเบิกจ่าย ๒,๐๗๑.๓๕ ล้านบาท ผลเบิกจ่าย ๑,๔๖๕.๑๙ ล้านบาท เบิกจ่ายล่าช้า ๖๐๖.๑๖ ล้านบาท
- ๒) อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. สัญญาที่ ๓ เครื่องใช้สำนักงาน แผนเบิกจ่าย ๑๘๗.๔๒ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๓) ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. แผนเบิกจ่าย ๓๕.๗๘ ล้านบาท ผลเบิกจ่าย ๑๗.๗๐ ล้านบาท เบิกจ่ายล่าช้า ๑๘.๐๘ ล้านบาท
- ๔) ระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษบูรพาวิถี แผนเบิกจ่าย ๓๖๐ ล้านบาท ผลเบิกจ่าย ๖๙.๑๕ ล้านบาท เบิกจ่ายล่าช้า ๒๙๐.๘๕ ล้านบาท
- ๕) ก่อสร้างฐานรากและเสาตอม่อ จำนวน ๘ ฐาน พร้อมทั้งโครงสร้างสะพานส่วนบน แผนเบิกจ่าย ๒๕๘.๖๘ ล้านบาท ผลเบิกจ่าย ๖๗.๘๒ ล้านบาท เบิกจ่ายล่าช้า ๑๙๐.๘๖ ล้านบาท

- ๖) ออกแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคา โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี แผนเบิกจ่าย ๘๐ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๗) ระบบตรวจสอบและเฝ้าติดตามพฤติกรรมของโครงสร้างสะพานพระราม ๙ (เครื่องจักรอุปกรณ์) แผนเบิกจ่าย ๕๐.๘๘ ล้านบาท ผลเบิกจ่าย ๔.๙๔ ล้านบาท เบิกจ่ายล่าช้า ๔๖.๐๔ ล้านบาท
- ๘) ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ทางพิเศษบูรพาวิถี แผนเบิกจ่าย ๔๘ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๙) ติดตั้งเครื่องจ่ายและรับบัตรอัตโนมัติทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) แผนเบิกจ่าย ๓๓.๔๙ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๑๐) ออกแบบรายละเอียดโครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี แผนเบิกจ่าย ๒๙.๕๓ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๑๑) ปรับปรุงผิวจราจรและรอยต่อบนทางด่วนเฉลิมมหานคร ทิศทางท่าเรือ - ดินแดง แผนเบิกจ่าย ๒๙ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๑๒) ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิดและเครื่องบันทึกภาพ (NVR) อาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) แผนเบิกจ่าย ๒๘ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๑๓) งานตรวจสอบสะพานพระราม ๙ รอบ ๓๕ ปี แผนเบิกจ่าย ๒๗ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๑๔) งานสำรวจและออกแบบรายละเอียดการเปลี่ยนแผ่นยางรองคานทางด่วนเฉลิมมหานคร แผนเบิกจ่าย ๒๕.๓๐ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๑๕) ระบบ Monitoring ไฟฟ้าส่องสว่างทางพิเศษฉลองรัช แผนเบิกจ่าย ๒๒.๕๐ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๑๖) เสริมกำลังฐานรากทางพิเศษบูรพาวิถี แผนเบิกจ่าย ๒๒.๐๗ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๑๗) ปรับปรุงผิวจราจรบนทางพิเศษฉลองรัชทิศทาง อัจฉรงค์ - रामอินทรา และทิศทาง रामอินทรา - อัจฉรงค์ แผนเบิกจ่าย ๒๙.๗๐ ล้านบาท ผลเบิกจ่าย ๑๐.๖๒ ล้านบาท เบิกจ่ายล่าช้า ๑๙.๐๘ ล้านบาท
- ๑๘) ปรับปรุงผิวจราจรบนทางด่วนเฉลิมมหานคร บริเวณทางราประดับดินทิศทาง ท่าเรือ - บางนา แผนเบิกจ่าย ๑๗.๕๐ ล้านบาท ผลเบิกจ่าย ๗.๓๕ ล้านบาท เบิกจ่ายล่าช้า ๑๐.๑๕ ล้านบาท
- ๑๙) ปรับปรุงระบบไฟฟ้าส่องสว่างทางพิเศษเฉลิมมหานคร แผนเบิกจ่าย ๑๓.๙๘ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๒๐) ปรับปรุงป้ายแนะนำจราจรบนทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) แผนเบิกจ่าย ๑๒ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๒๑) สำรวจและบูรณาการข้อมูลพื้นที่เพื่อพัฒนาระบบงานบริหารจัดการพื้นที่ทางพิเศษ แผนเบิกจ่าย ๑๐ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- งบลงทุนที่เป็นโครงการ โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ได้แก่
- ๑) ค่าก่อสร้าง แผนเบิกจ่าย ๓,๑๒๔.๘๐ ล้านบาท ผลเบิกจ่าย ๒,๐๒๗.๒๓ ล้านบาท เบิกจ่ายล่าช้า ๑,๐๙๗.๕๗ ล้านบาท
- ๒) ค่าควบคุมงาน แผนเบิกจ่าย ๑๑๔.๙๖ ล้านบาท ผลเบิกจ่าย ๒๒.๕๑ ล้านบาท เบิกจ่ายล่าช้า ๙๒.๔๕ ล้านบาท

**แนวทางแก้ไข :**

๑) กำกับ ติดตาม และเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณของ กทพ. โดยคณะกรรมการติดตามและเร่งรัดการใช้จ่ายเงินงบประมาณ และคณะอนุกรรมการกลั่นกรองและกำกับเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณประจำปีของ กทพ.

๒) ให้นำหน่วยงานที่ไม่สามารถเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนได้ทันตามแผนในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ พิจารณาปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข เพื่อนำไปปรับปรุงให้การเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ สามารถเบิกจ่ายได้ตามแผนที่กำหนดไว้

๓) ให้นำหน่วยงานที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณลงทุนในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ติดตาม และกำกับการดำเนินงานในขั้นตอนที่เกี่ยวข้องอย่างเร่งด่วน โดยเฉพาะรายการที่ยังจัดทำร่าง TOR ไม่แล้วเสร็จ และรายการที่ยังอยู่ในขั้นตอนของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง สำหรับรายการที่อยู่ระหว่างการดำเนินงานนั้น ให้นำหน่วยงานควบคุมติดตามงาน และกำกับบริษัทผู้รับจ้างให้ดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนอย่างเคร่งครัด รวมทั้งประสานงานกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องที่มีผลกระทบต่อการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนอย่างต่อเนื่อง

**ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม**

ประกอบด้วย ๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๒ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๒ ตัวชี้วัด

**ยุทธศาสตร์ที่ ๔ สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต**

ประกอบด้วย ๕ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๑๒ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๑๐ ตัวชี้วัด และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๒ ตัวชี้วัด โดยตัวชี้วัดที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. ร้อยละความสำเร็จของแผนงานการทบทวนเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพของพนักงาน เป้าหมาย ร้อยละ ๘๓.๕๐ ผลงาน ร้อยละ ๘๓.๒๕ โดย กทพ. ดำเนินการตามแผนงานการทบทวนเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพของพนักงานเรียบร้อยแล้ว โดยจัดทำเอกสารความรู้เส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพของพนักงานตามความเห็นของที่ปรึกษา และได้นำเสนอรายงานเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path) ของพนักงาน กทพ. ซึ่ง ผวก. ได้อนุมัติเมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๖๓ โดยผลการสำรวจความพึงพอใจในความก้าวหน้าในสายอาชีพของพนักงาน ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ เท่ากับ ร้อยละ ๘๓.๒๕ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ร้อยละ ๐.๒๕ แต่อย่างน้อยกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้เล็กน้อย

**แนวทางแก้ไข :** นำผลการสำรวจความพึงพอใจในเรื่องความก้าวหน้าในสายอาชีพของพนักงานปีงบประมาณ ๒๕๖๓ มาเป็นปัจจัยนำเข้าและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อหาแนวทางในการส่งเสริมให้พนักงานเกิดความพึงพอใจต่อปัจจัยด้านเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพของ กทพ. ต่อไป

๒. ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการพัฒนาดิจิทัล ประจำปีงบประมาณเทียบกับแผนพัฒนาดิจิทัล เพื่อระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของ กทพ. ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ (EXAT-ICT 4.0) เป้าหมาย ร้อยละ ๙๐ ผลงาน ร้อยละ ๕๗.๑๔ เนื่องจากมีโครงการที่มีผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑๒ โครงการ จากทั้งหมด ๒๘ โครงการ ดังนี้

- ๑) โครงการติดตั้งระบบ Monitoring ไฟฟ้าส่องสว่าง ทางพิเศษฉลองรัช
- ๒) โครงการงานซื้อระบบประมวลผลกลางระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ

- ๓) โครงการติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ทางพิเศษบูรพาวิถี
- ๔) โครงการติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิดและเครื่องบันทึกภาพ (NVR) อาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)
- ๕) โครงการติดตั้งระบบควบคุมระยะไกลเครื่องกำเนิดไฟฟ้าทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)
- ๖) โครงการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบอัตโนมัติ
- ๗) โครงการเพิ่มช่องทางหรือรูปแบบการเติมเงินสำหรับค่าผ่านทาง (ช่องทาง : Auto Top Up)
- ๘) โครงการปรับปรุงกระบวนการทำงานหลักในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริการลูกค้า (เพิ่มช่องทางการสมัครบัตร Easy Pass)
- ๙) โครงการระบบบันทึกเวลาปฏิบัติงาน
- ๑๐) โครงการปรับปรุงโครงสร้างศูนย์กลางด้านดิจิทัลของ กทพ.
- ๑๑) โครงการจัดทำศูนย์ควบคุมจราจรศูนย์ข้อมูล และห้อง Server อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ (สัญญาที่ ๒)
- ๑๒) โครงการติดตั้งระบบบริหารจัดการช่องจราจรบนทางพิเศษแบบอัตโนมัติ (Automatic Lane Control System)

แนวทางแก้ไข :

- ๑) กำกับ ติดตาม เร่งรัด และประเมินผลการดำเนินงานของโครงการตามแผนพัฒนาดิจิทัลฯ โดยคณะทำงานดิจิทัลของ กทพ. และคณะอนุกรรมการเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการให้บริการและการบริหารจัดการองค์กร
- ๒) หน่วยงานเจ้าของโครงการทบทวนปัญหา/สาเหตุที่ทำให้ดำเนินการล่าช้า เพื่อนำข้อมูลไปปรับปรุงการกำหนดแผนการดำเนินงานและแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริง และเร่งรัดดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมายในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ต่อไป

**๔. ผลการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ (๘๙ แผนงาน/โครงการ)**

แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ กำหนดแผนงาน/โครงการ ๙๑ แผนงาน/โครงการ เพิ่ม ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออกและส่วนทดแทนตอน N1 ยกเลิก ๓ แผนงาน/โครงการ ได้แก่ ๑) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ๒) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 และ ๓) แผนงานการจ้างลูกจ้าง/บุคคลภายนอก (Outsource) เก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษทดแทนการบรรจุแต่งตั้ง ทำให้ในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - กันยายน ๒๕๖๓) สามารถวัดผลการดำเนินงานได้ทั้งสิ้น ๘๙ แผนงาน/โครงการ เป็นไปตามเป้าหมาย ๗๕ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๘๔.๒๗) และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑๔ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๑๕.๗๓) สรุปได้ดังตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔ ผลการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ (๘๙ แผนงาน/โครงการ)

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๓		
		รวม	เป็นไปตามเป้าหมาย (แผนงาน/โครงการ)	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย (แผนงาน/โครงการ)
๑. ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน	๗ กลยุทธ์	๒๔ แผนงาน/โครงการ	๑๘ แผนงาน/โครงการ	๖ แผนงาน/โครงการ
๒. ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ อย่างคุ้มค่า	๕ กลยุทธ์	๑๑ แผนงาน/โครงการ	๘ แผนงาน/โครงการ	๓ แผนงาน/โครงการ
๓. สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	๓ กลยุทธ์	๑๐ แผนงาน/โครงการ	๙ แผนงาน/โครงการ	๑ แผนงาน/โครงการ
๔. สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต	๑๓ กลยุทธ์	๔๔ แผนงาน/โครงการ	๔๐ แผนงาน/โครงการ	๔ แผนงาน/โครงการ
<b>รวม</b>	<b>๒๘ กลยุทธ์</b>	<b>๘๙ แผนงาน/โครงการ</b>	<b>๗๕ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๘๔.๒๗)</b>	<b>๑๔ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๑๕.๗๓)</b>

**สรุปผลการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ (๘๙ แผนงาน/โครงการ)**

กทพ. ได้ดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ และมีผลการดำเนินงานในภาพรวมที่ดี เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยมีร้อยละความสำเร็จของแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ คิดเป็นร้อยละ ๘๔.๒๗ (เป็นไปตามเป้าหมาย ๗๕ แผนงาน/โครงการ และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑๔ แผนงาน/โครงการ รวม ๘๙ แผนงาน/โครงการ) สรุปได้ดังนี้

**ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน**

ประกอบด้วย ๗ กลยุทธ์ ๒๔ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๑๘ แผนงาน/โครงการ และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๖ แผนงาน/โครงการ โดยแผนงาน/โครงการที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออกและส่วนทดแทนตอน N1 พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานขั้นตอนการดำเนินการคัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด โครงการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ส่วนทดแทน ตอน N1 เป้าหมาย ร้อยละ ๖๐ ผลงาน ร้อยละ ๐ การดำเนินโครงการล่าช้าเนื่องจากผลการศึกษาโครงการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งได้ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) แล้วนั้น มีปัญหาเรื่องการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของทางราชการ สนข. และ กทพ. จึงได้พิจารณาแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสม โดยเป็นเส้นทางที่ผ่านหน้า

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และต้องใช้พื้นที่เขตทางในรั้วมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ประมาณ ๒ ไร่ ๑ งาน และได้นำเสนอกระทรวงคมนาคม (คค.) พิจารณา คค. จึงได้มีคำสั่ง ที่ ๓๘๕/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๓ แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ ๓ สายเหนือ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) เพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินการของทั้ง ๒ โครงการ ช่วงที่ผ่านมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ให้ได้ข้อยุติ ทั้งนี้ ได้มีการประชุมคณะทำงานฯ กลุ่มย่อยเพื่อหารือรายละเอียดทางเทคนิคร่วมกับมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๓ โดย กทพ. ได้นำเสนอรูปแบบโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ ๓ สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 ช่วงที่ผ่านหน้ามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และแนวทางการดำเนินโครงการให้ที่ประชุมพิจารณา ซึ่งมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์แจ้งว่าจะพิจารณารูปแบบโครงการตามที่ กทพ. เสนอ และจะมีหนังสือแจ้งความเห็น รวมทั้งประเด็นปัญหาต่าง ๆ เสนอคณะทำงานฯ เพื่อพิจารณาต่อไป

แนวทางแก้ไข : มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ได้แจ้งผลการพิจารณาเกี่ยวกับการขอใช้พื้นที่มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล และโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ ๓ สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 ว่าไม่เห็นด้วยกับการก่อสร้างทางพิเศษในบริเวณดังกล่าว ทั้งนี้ กทพ. จะเสนอ คค. และคณะทำงานฯ เพื่อพิจารณาต่อไป

๒. โครงการขั้วทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานการก่อสร้างโครงสร้างส่วนบนโครงการขั้วทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป้าหมายร้อยละ ๑.๑๕ ผลงาน ร้อยละ ๐ ดำเนินงานล่าช้าเนื่องจากไม่สามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างส่วนบนฯ ภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๓ ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดย กทพ. ได้ประกาศผู้ชนะการเสนอราคา ประกวตราค่าจ้างก่อสร้างโครงสร้างส่วนบนฯ ด้วยวิธีประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) เมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๓ ได้แก่ บริษัท อทาโส คอนสตรัคชั่น จำกัด และอยู่ระหว่างเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อทราบก่อนลงนามในสัญญา

แนวทางแก้ไข : เร่งดำเนินการตามขั้นตอน เพื่อให้สามารถเริ่มงานก่อสร้างโครงสร้างส่วนบนฯ โดยเร็วต่อไป

๓. โครงการขั้วทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา - อัจฉรินทร์ (S1) พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของงานออกแบบรายละเอียดโครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา - อัจฉรินทร์ (S1) เป้าหมาย ร้อยละ ๒๕ ผลงาน ร้อยละ ๐ ดำเนินงานล่าช้าเนื่องจากไม่สามารถเริ่มงานออกแบบรายละเอียดฯ ภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๓ ได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยคณะกรรมการดำเนินงานจ้างออกแบบรายละเอียดฯ ได้ดำเนินการพิจารณาให้คะแนนผู้ยื่นข้อเสนอแล้วเสร็จ โดยกลุ่มบริษัท เอพซิลอน จำกัด และบริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด มีคะแนนด้านคุณภาพผ่านเกณฑ์ตามที่ กทพ. กำหนด และอยู่ระหว่างรอมติเห็นชอบแนวสายทางจากคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย (คณะกรรมการ กทท.) เพื่อความชัดเจนของแนวสายทางก่อนเริ่มดำเนินการออกแบบรายละเอียดฯ

แนวทางแก้ไข : คณะกรรมการ กทท. ได้เห็นชอบแนวสายทางที่เหมาะสมของโครงการแล้วเมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๓ ปัจจุบัน กทพ. อยู่ระหว่างรอมติการประชุมคณะกรรมการ กทท. อย่างเป็นทางการจาก กทท. จึงจะสามารถดำเนินการลงนามในสัญญาจ้างออกแบบรายละเอียดโครงการและแจ้งให้ ที่ปรึกษาเริ่มงานได้ต่อไป



๔. โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของงานออกแบบรายละเอียดโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐ ผลงาน ร้อยละ ๐ ดำเนินงานล่าช้าเนื่องจากไม่สามารถเริ่มงานออกแบบรายละเอียดฯ ภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๓ ได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ เนื่องจากมีการแก้ไขร่างขอบเขตโดยละเอียดของงาน ซึ่งต้องกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอพร้อมเกณฑ์การให้คะแนน โดยแบ่งเกณฑ์การพิจารณาให้ชัดเจนตั้งแต่ขั้นตอนการจัดทำร่างขอบเขตโดยละเอียดของงานและต้องกำหนดไว้ในหนังสือเชิญชวนตามนัยระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อ จัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

แนวทางแก้ไข : กทพ. ได้ลงนามสัญญางานจ้างผู้ให้บริการออกแบบรายละเอียด โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี กับบริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอพซิลอน จำกัด เมื่อวันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๖๓ ทั้งนี้ จะแจ้งปรับแผนการดำเนินงาน ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ เมื่อได้รับ S-Curve การดำเนินงานจากบริษัทผู้รับจ้าง และประสานบริษัทผู้รับจ้างให้เร่งดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานต่อไป

๕. โครงการงานปรับปรุงระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษบูรพาวิถี พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานโครงการปรับปรุงระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษบูรพาวิถี เป้าหมาย ร้อยละ ๕๔.๔๓ ผลงาน ร้อยละ ๒๘.๗๒ ดำเนินงานล่าช้าเนื่องจากบริษัทผู้รับจ้างเปลี่ยนแปลงรูปแบบโดยนำระบบ License Plate Recognition (LPR) เป็นระบบหลัก และให้ Transit Card เป็นระบบรอง

แนวทางแก้ไข : ผวก. ได้อนุมัติการเพิ่ม - ลดปริมาณงานในการนำระบบ LPR มาใช้ในระบบเก็บค่าผ่านทางของงานปรับปรุงระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษบูรพาวิถี จำนวน ๑ ระบบแล้ว เมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๓ และอยู่ระหว่างเสนอคณะกรรมการ กทพ. เพื่อทราบ และ กทพ. จะประสานบริษัทผู้รับจ้างเพื่อเร่งรัดการดำเนินงานให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาของสัญญาต่อไป

๖. โครงการติดตั้งระบบบริหารจัดการช่องจราจรบนทางพิเศษแบบอัตโนมัติ (Automatic Lane Control System) พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนโครงการฯ ทางพิเศษฉลองรัช เป้าหมาย ร้อยละ ๕๕ ผลงาน ร้อยละ ๔๐ ดำเนินงานล่าช้าเนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ส่งผลกระทบต่อให้บริษัทผู้รับจ้างนำเข้าอุปกรณ์ได้ล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ และบริษัทผู้รับจ้างสำรวจพื้นที่แล้วพบปัญหาการจ่ายไฟฟ้าที่ไม่เพียงพอ บริษัทผู้รับจ้างจึงต้องดำเนินการขอติดตั้งเครื่องวัดหน่วยไฟฟ้าใหม่จากการไฟฟ้านครหลวง ทำให้ดำเนินงานล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้

แนวทางแก้ไข : กทพ. พิจารณาขยายสัญญาให้บริษัทผู้รับจ้างตามข้อเท็จจริงจากผลกระทบ COVID-19 และเร่งรัดการดำเนินงานของบริษัทผู้รับจ้างให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาของสัญญา และขอความอนุเคราะห์การไฟฟ้านครหลวง เขตนครหลวงฯ ดำเนินการติดตั้งเครื่องวัดหน่วยไฟฟ้า

## **ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า**

ประกอบด้วย ๕ กลยุทธ์ ๑๑ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๘ แผนงาน/โครงการ และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๓ แผนงาน/โครงการ โดยแผนงาน/โครงการที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. แผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบอัตโนมัติ (Easy Pass) (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนฯ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๙๕ ดำเนินงานล่าช้าเนื่องจากการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ กิจกรรม จาก ๒๐ กิจกรรม ได้แก่ การพัฒนาและเชื่อมต่อระบบชำระเงินอัตโนมัติ (Passpay) บริษัท โตโยต้า คอนเนคเต็ด เอเชีย แปซิฟิก จำกัด

แนวทางแก้ไข : กทพ. เร่งรัดการดำเนินงานเพื่อให้โครงการแล้วเสร็จต่อไป

๒. แผนงานการติดตามและเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน พิจารณาจากร้อยละของการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน เป้าหมาย ร้อยละ ๙๕ (๗,๔๘๑.๙๕ ล้านบาท) ผลงาน ร้อยละ ๖๖.๘๑ (๕,๒๖๑.๔๓ ล้านบาท) โดยมีรายละเอียดดังที่กล่าวมาแล้วในหัวข้อวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

๓. แผนงานพัฒนาพื้นที่เขตทางพิเศษ เพื่อแก้ปัญหาจราจรและสาธารณสุขประโยชน์ พิจารณาจากจำนวนพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นเพื่อแก้ปัญหาจราจรและสาธารณสุขประโยชน์เทียบกับปีก่อน เป้าหมาย ๓,๔๐๐ ตารางวา ผลงาน ๑,๗๒๖.๔๓ ตารางวา เนื่องจากในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ กทพ. ได้กำหนดแผนการดำเนินงานในพื้นที่จำนวน ๑๓ แห่ง เนื้อที่รวม ๓,๖๓๑.๔๓ ตารางวา โดยปัจจุบัน กทพ. ได้ประสานกับหน่วยงานภายนอกที่ขอใช้พื้นที่ดังกล่าวและดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน ๑๒ แห่ง คิดเป็นเนื้อที่ ๑,๙๑๓.๔๓ ตารางวา ส่วนอีก ๑ แห่งคือ มูลนิธิช่วยคนปัญญาอ่อนแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ ได้ขอยกเลิกการใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเฉลิมมหานคร เนื้อที่ ๑,๗๑๘ ตารางวา รวมทั้งการขอยกเลิกสัญญาใช้พื้นที่ของผู้ใช้พื้นที่รายเดิมคือ สถานีตำรวจนครบาลประชาชื่นขอยกเลิกใช้พื้นที่ เนื้อที่ ๓ ตารางวา และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรขอยกเลิกใช้พื้นที่ เนื้อที่ ๑๘๔ ตารางวา ทำให้ ณ เดือนกันยายน ๒๕๖๓ กทพ. มีพื้นที่ฯ เพิ่มขึ้นคิดเป็น ๑,๗๒๖.๔๓ ตารางวา

แนวทางแก้ไข : หากมีหน่วยงานภายนอกขอใช้พื้นที่ฯ เพิ่มเติม กทพ. จะเร่งดำเนินการตามขั้นตอนการขอใช้พื้นที่ฯ ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

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

ประกอบด้วย ๓ กลยุทธ์ ๑๐ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๙ แผนงาน/โครงการ และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ แผนงาน/โครงการ โดยแผนงาน/โครงการที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

- แผนงานจัดทำแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมระยะยาว ๓ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖) พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการจัดทำแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมระยะยาว ๓ ปี ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖ เป้าหมาย ร้อยละ ๘๐ ผลงาน ร้อยละ ๕๐ ดำเนินงานล่าช้าเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ส่งผลให้ขั้นตอนการลงนามในสัญญาเกิดความล่าช้า และต้องปรับเปลี่ยนขั้นตอนการดำเนินการให้สอดคล้องกับสถานการณ์ เนื่องจากต้องมีการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์และการประชุมเชิงปฏิบัติการ รวมทั้งที่ปรึกษาส่งงานล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนดไว้

แนวทางแก้ไข : กทพ. ประสานที่ปรึกษาเพื่อเร่งรัดการดำเนินงานให้แล้วเสร็จโดยเร็วต่อไป

#### ยุทธศาสตร์ที่ ๔ สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต

ประกอบด้วย ๑๓ กลยุทธ์ ๔๔ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๔๐ แผนงาน/โครงการ และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๔ แผนงาน/โครงการ โดยแผนงาน/โครงการที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

##### ๑. แผนงานก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. พิจารณาจาก

๑) ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานการก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. สัญญาที่ ๑ เป้าหมาย ร้อยละ ๙๕.๑๐ ผลงาน ร้อยละ ๙๒.๕๙ ดำเนินงานล่าช้าเนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ทำให้การดำเนินงานก่อสร้างในบางส่วนล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนดไว้ ผลกระทบจากการแก้ไขสัญญาเพิ่มเติม (Supplementary Agreement) และผลกระทบจากการปฏิบัติงานของบริษัทผู้รับจ้างในสัญญาอื่นที่เกิดความล่าช้า ทำให้กระทบกับงานที่เกี่ยวข้องกับสัญญาที่ ๑

แนวทางแก้ไข : หลังจากที่ได้รับการผ่อนคลายมาตรการควบคุมและป้องกันการแพร่ระบาดของของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) กทพ. ประสานบริษัทผู้รับจ้างเพื่อเร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ พร้อมทั้งปฏิบัติตามหนังสือกรมบัญชีกลางที่ กค (กวจ) ๐๔๐๕.๒/ว ๔๒๓ ลงวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๓ เรื่อง แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการพิจารณาดหรือลดค่าปรับให้แก่คู่สัญญาหรือการขยายระยะเวลาทำการตามสัญญาหรือข้อตกลงที่ได้รับผลกระทบจากกรณี COVID-19 รวมทั้งดำเนินการประชุมหารือร่วมกันในส่วนของผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการแก้ไขงานที่ได้รับผลกระทบจากสัญญาอื่น ๆ

๒) ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานการก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. สัญญาที่ ๓ เป้าหมาย ร้อยละ ๔๔ ผลงาน ร้อยละ ๐ ดำเนินงานล่าช้าเนื่องจากในขั้นตอนของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างมีการยกเลิกการจัดซื้อจัดจ้างครั้งที่ ๑ เพราะได้มีผู้ยื่นอุทธรณ์

แนวทางแก้ไข : เร่งรัดการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างครั้งที่ ๒ โดย กทพ. ได้ลงนามในสัญญาซื้อขายเครื่องใช้สำนักงาน (งานครุภัณฑ์จัดซื้อ) โครงการอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. สัญญาที่ ๓ กับ บริษัท เพอร์เฟ็คท์ ออฟฟิส เฟอร์นิเจอร์ จำกัด เมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๖๓ (เริ่มดำเนินงานวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๖๓) สัญญาสิ้นสุดวันที่ ๖ เมษายน ๒๕๖๔ ระยะเวลาดำเนินงาน ๑๘๐ วัน) ทั้งนี้ จะแจ้งปรับแผนการดำเนินงาน ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ เมื่อได้รับ S-Curve การดำเนินงานจากบริษัทผู้รับจ้าง และประสานบริษัทผู้รับจ้างให้เร่งดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานต่อไป

๓) ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานการก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. สัญญาที่ ๔ เป้าหมาย ร้อยละ ๓๑.๓๔๙ ผลงาน ร้อยละ ๒๖.๔๔๑ ดำเนินงานล่าช้าเนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ประกอบกับสภาพอากาศในช่วงที่มีฝนตกหนัก ทำให้การดำเนินงานในบางส่วนล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนดไว้

แนวทางแก้ไข : กทพ. ประสานบริษัทผู้รับจ้างเพื่อเร่งรัดการดำเนินงานให้แล้วเสร็จโดยเร็วต่อไป

๒. แผนงานการบริหารความเสี่ยง พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๙๖ โดย กทพ. บริหารความเสี่ยงทั้งหมด ๒๕ ตัวชี้วัด ประกอบด้วย ตัวชี้วัดความเสี่ยงระดับองค์กร ๘ ตัวชี้วัด และระดับแผนงาน ๑๗ ตัวชี้วัด โดยมีผลการบริหารความเสี่ยงส่วนใหญ่อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ แต่มีตัวชี้วัดที่มีผลการบริหารความเสี่ยงที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด คือ ร้อยละของปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันที่เพิ่มขึ้นของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติในปีปัจจุบันเทียบกับปีที่ผ่านมา ดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมายเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ส่งผลต่อสถานะเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศยังคงชะลอตัวอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ปริมาณจราจรเริ่มลดลงตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ - เมษายน ๒๕๖๓ ซึ่งแม้ว่าตั้งแต่เดือนพฤษภาคม ๒๕๖๓ ปริมาณจราจรจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ผลการดำเนินงานยังคงไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

แนวทางแก้ไข : กทพ. นำตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมายไปบริหารความเสี่ยงต่อเนื่องในปีงบประมาณ ๒๕๖๔

๓. แผนงานการควบคุมภายใน พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการควบคุมภายในให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๙๙.๘๓ เนื่องจากมีตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมายในกลุ่มการควบคุมภายในเชิงเฝ้าระวังและเตือนภัย จำนวน ๓ ตัวชี้วัด ได้แก่ การบริหารงบประมาณลงทุน การก่อสร้างโครงการก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ และการก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

๔. โครงการศูนย์ควบคุมจราจร ศูนย์ข้อมูล และห้อง Server อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ เป้าหมาย ร้อยละ ๙๔.๕๖๐ ผลงาน ร้อยละ ๗๔.๒๕๓ เนื่องจากผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ทำให้เกิดผลกระทบต่อการผลิตอุปกรณ์ และการขนส่ง โดยเฉพาะการสั่งซื้ออุปกรณ์ที่มีการผลิตขึ้นส่วน และต้องนำเข้าจากต่างประเทศ การรอกการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างสัญญาที่ ๓ เพื่อนำอุปกรณ์สำนักงานไปติดตั้งที่อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. การรอกการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างสัญญาที่ ๑ ที่ต้องมีการลากสายระบบไฟฟ้าและสาย LAN ในอุปกรณ์สำนักงานของสัญญาที่ ๓ และมีความล่าช้าในงานสถาปัตยกรรม ชั้นที่ ๒๒ - ๒๓

แนวทางแก้ไข : หลังจากที่มีการผ่อนคลายมาตรการควบคุมและป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 ผู้รับจ้างได้ประสานผู้ผลิตหรือตัวแทนจำหน่าย เพื่อเร่งรัดการผลิตและนำส่งอุปกรณ์มาติดตั้งโดยเร็ว รวมทั้ง ดำเนินการปรับแผนงานและขั้นตอนการดำเนินงาน โดยเพิ่มทีมงานและคนทำงาน เพิ่มการทำงานล่วงเวลา และเพิ่มประสิทธิภาพในการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถดำเนินการก่อสร้างในส่วนงานโยธาและสถาปัตยกรรม พร้อมกับการติดตั้งอุปกรณ์และระบบต่าง ๆ แบบคู่ขนาน