**คำรับรองการปฏิบัติราชการกรมทางหลวง**

**ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559**

**แผนปฏิบัติราชการกรมทางหลวง**

**วิสัยทัศน์**

* มุ่งสู่ความเป็นองค์กรชั้นนำด้านงานทาง เชื่อมโยงการขนส่ง อย่างยั่งยืน

**พันธกิจ**

* พัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวง และเชื่อมโยงระบบขนส่ง เพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ภาคการขนส่ง
* พัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวง และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
* กำกับ ดูแล ปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐานทางด้านการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง เพื่อให้เกิดระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพ
* กำกับ ดูแล และปรับปรุงทางหลวง ให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทาง
* พัฒนาระบบบริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้องค์กรสามารถตอบสนองต่อพลวัตของการเปลี่ยนแปลงในเชิงบูรณาการ ทั้งทางด้านเทคโนโลยี การบริการ สังคมและสิ่งแวดล้อม

**ประเด็นยุทธศาสตร์**

* การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ภาคการขนส่ง
* การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
* การดูแลรักษา ปรับปรุง และพัฒนาประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงให้กระจายทั่วทุกภูมิภาค
* การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้ได้ตามมาตรฐานความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง
* การพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์กร ตอบสนองสังคมและสิ่งแวดล้อมตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

**คำรับรองการปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง**

**ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559**

| **ประเด็นการประเมินผล****การปฏิบัติราชการ** | **กรอบการประเมินผล 2559** | **น้ำหนัก** **(%)** |
| --- | --- | --- |
| **มิติภายนอก** | **75** |
| **การประเมินประสิทธิผล (65)** | **1. ตัวชี้วัดภารกิจหลักของกระทรวงตามแนวทางการขับเคลื่อนประเทศ****แผนยุทธศาสตร์ของกรม/ตัวชี้วัดระหว่างกระทรวงที่มีเป้าหมายร่วมกัน** **(Joint KPIs) และตัวชี้วัดภารกิจหลักของกรม*** 1. อันดับผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน ทางถนน
	2. ระดับความสำเร็จของการพัฒนาโครงข่ายการขนส่ง : ทางถนน

1.2.1 การพัฒนาโครงข่าย เส้นทางเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษ และอาเซียน* + - 1. ทล.212 อ.โพนพิสัย - บึงกาฬ ตอน 1 ส่วนที่ 1 (7.5)

 1.2.1.2 ทล.212 อ.โพนพิสัย – บึงกาฬ ตอน 1 ส่วนที่ 2 (7.5)1.2.2 การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทางหลวงพิเศษเลข 7 สายกรุงเทพฯ – บ้านฉาง ช่วงพัทยา– มาบตาพุด 1.2.3 การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ( Public Private Partnership : PPP) 1.2.3.1 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน – นครราชสีมา (4) 1.2.3.2 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี (4)* 1. อุบัติภัยทางถนน
	2. ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความเรียบสากลของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด(IRI=3.5)
	3. ตัวชี้วัดจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุในโครงข่ายถนนของกรมทางหลวงต่อจำนวนเที่ยวเดินทาง (พันล้านคัน – กม.)
	4. ร้อยละของผู้ใช้ถนนที่มีต่อการบริหารเชิงประสบการณ์ (Customer Experience Management) ตั้งแต่ระดับ 4 คะแนนขึ้นไป
 | **(65)**(3)(15)(7)(8)(2)(10)(8)(12) |
| **การประเมินคุณภาพ (10)** | 1. **ความพึงพอใจของผู้รับบริการ**
 | **(10)** |
| **มิติภายใน** | **25** |
| **การประเมินประสิทธิภาพ (15)** | **3. การเบิกจ่ายเงินงบประมาณ** | **(5)** |
| 1. **4. การประหยัดพลังงาน**
 | **(2.5)** |
| 1. **5. การประหยัดน้ำ**
 | **(2.5)** |
| 1. **6. การพัฒนาประสิทธิภาพระบบสารสนเทศภาครัฐ**
 | **(5)** |
| **การพัฒนาองค์การ (10)** | 1. **7. การพัฒนาสมรรถนะองค์การ**
 | **(5)** |
| 1. **8. ระดับคุณธรรมและความโปร่งใสการดำเนินงานของหน่วยงาน**
 | **(5)** |
| **รวม** | **100** |

**รายละเอียดตัวชี้วัดตามคำรับรองการปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง**

**มิติภายนอก : (ร้อยละ 75)**

**มิติภายนอก**: **การประเมินประสิทธิผล (ร้อยละ 65)**

**ตัวชี้วัดที่ 1: ตัวชี้วัดภารกิจหลักของกระทรวงตามแนวทางการขับเคลื่อนประเทศ/แผนยุทธศาสตร์กระทรวงและตัวชี้วัดระหว่างกระทรวงที่มีเป้าหมายร่วมกัน (Joint KPIs)(ร้อยละ 65)**

* 1. **อันดับผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (ถนน) (ร้อยละ 3)**

| **นโยบายกระทรวง/ประเด็นยุทธศาสตร์** | **จุดเน้น/Positioning** | **ตัวชี้วัด** | **น้ำหนัก****(ร้อยละ)** | **เป้าหมาย****ปี 2559** | **ข้อมูลพื้นฐาน** **(Baseline data)** | **เกณฑ์การให้คะแนน** | **ข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2556** | **2557** | **2558** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** |
| 1. การเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน  | 1. พัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ | 1.1 อันดับผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (ถนน) | 3 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1.1.1 ถนน (roads)  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| * อันดับ (Rank)
 | 1.8 |  | 42 | 50 | 51 | 55 | 53 | 51 | 49 | 47 | ปรับตามผลการเจรจา interval ± 2 |
| * ค่าคะแนน (Value)
 | 1.2 |  | 4.9 | 4.5 | 4.4 | 3.8 | 4.1 | 4.4 | 4.7 | 5.0 |  |
| **คำอธิบาย:** | ใช้ผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานโดย World Economic Forum (WEF), The Global Competitiveness Reportโดย WEF จัดเก็บข้อมูล 2 ประเภท คือ 1) Secondary data เป็นข้อมูลที่ได้จากองค์กรสากล เช่น (IMF, UNSCO, WHO etc.) และ 2) Executive Opinion Survey Data เป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจความคิดเห็นผ่านระบบออนไลน์และในรูปเอกสารโดยแบ่งตามสัดส่วนบริษัทตามอุตสาหกรรม ดังนี้ Agriculture, Industry: Non-manufacturing, Industry: Manufacturing, และ Services |
| **สูตรการคำนวณ :** | □ ขั้นตอน ( Milestone: M) □ช่วง: ผลการดำเนินงานยิ่งมากยิ่งดี (Range: R) □ช่วงและเทียบตามบัญญัติไตรยางศ์ (R – A) □ระดับ ( Level: L) □อันดับ: ผลการดำเนินงานยิ่งน้อยยิ่งดี (Rating: RT) ☑อันดับและเทียบตามบัญญัติไตรยางศ์ (RT – A) □ Hybrid ใช้สูตร.................................................................................................................□ โครงการ/แผนงาน |
| **เงื่อนไข:** | - |
| **รายละเอียดข้อมูลพื้นฐาน:****รายละเอียดข้อมูลพื้นฐาน:** | ข้อมูลอันดับผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้น**ฐาน**ของ WEF ตั้งแต่ปี 2553 – 2558

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ปีงบประมาณ** | **2553** | **2554** | **2555** | **2556** | **2557** | **2558** |
| **ภาพรวม (transport, energy , communications)** | **46**(139) | **47**(142) | **49**(144) | **61**(148) | **76**(144) | **71**(140) |
| ***Value (1-7)*** | ***4.9*** | ***4.7*** | ***4.9*** | ***4.5*** | ***4.1*** | ***4.0*** |
| **ถนน (roads)** | **36**(139) | **37**(142) | **39**(144) | **42**(148) | **50**(144) | **51**(140) |
| ***Value (1-7)*** | ***5.1*** | ***5.0*** | ***5.0*** | ***4.9*** | ***4.5*** | ***4.4*** |

 |
| **แหล่งข้อมูล / วิธีการจัดเก็บข้อมูล:** | World Economic Forum (WEF), The Global Competitiveness Report |
| **หมายเหตุ:** | เกณฑ์ที่สำนักงาน ก.พ.ร. กำหนดค่า 3: ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา, ค่า 5: ผลการดำเนินงานที่ดีที่สุดภายใน 3 ปี (พ.ศ. 2556 – 2558) (กรณีที่ผลการดำเนินงานที่ดีที่สุดภายใน 3 ปี เป็นเลขที่หารไม่ลงตัว ค่า 5 จะถูกปรับเป็นตัวเลขที่หารลงตัวเพื่อให้สามารถกำหนด Interval ได้อย่างเหมาะสม)- ตัวชี้วัดที่ 1.1.1 ถนนเกณฑ์การให้คะแนนอันดับ (Rank) ปรับตามผลการเจรจาตัวชี้วัดจากเดิม (ค่า 3 = 51 Interval ± 4)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ด้าน** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** |
| **- อันดับ** (น้ำหนัก 1.8)  | 59 | 55 | 51 | 47 | 43 |
| **- ค่าคะแนน** (น้ำหนัก 1.2) | 3.8 | 4.1 | 4.4 | 4.7 | 5.0 |

 |

* 1. **ระดับความสำเร็จของการพัฒนาโครงข่ายการขนส่ง (น้ำหนัก 30)**

| **นโยบายกระทรวง/ประเด็นยุทธศาสตร์** | **จุดเน้น/Positioning** | **ตัวชี้วัด** | **น้ำหนัก****(ร้อยละ)** | **เป้าหมาย****ปี 2559** | **ข้อมูลพื้นฐาน** **(Baseline data)** | **เกณฑ์การให้คะแนน** | **ข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2556** | **2557** | **2558** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** |
| 1. การเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน  | 1. พัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ | 1.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ : ทางถนน* + 1. การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษและอาเซียน
 | 3015 |  | - | - | - | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 |  |
| * + 1. การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
 | 7 |  | - | - | - | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 |
| **คำอธิบาย:** | การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ : ทางถนน* วัดร้อยละเฉลี่ยความสำเร็จของการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษและอาเซียน และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยผลสำเร็จคำนวณจากผลการดำเนินงานในรูปร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของแต่ละโครงการที่เป็นองค์ประกอบในเกณฑ์การประเมินประเด็นการวัดผลสำเร็จ
* แผนงาน/โครงการ วัดประเมินผลสำเร็จจากการดำเนินงานบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **ประเด็นการประเมิน****ผลสำเร็จ** | **แผนงาน/โครงการ** | **เป้าหมาย2559(ร้อยละ)** | **น้ำหนักคะแนน****(ร้อยละ)** |
| 1.2.1 การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษและอาเซียน  | 1.2.1.1ทล. 212 อ.โพนพิสัย – บึงกาฬ ตอน 1 ส่วนที่ 1 (ระยะทาง 19.150 กม.วงเงิน 611 ลบ.) | 100 | 7.5 |
| 1.2.1.2 ทล. 212 อ.โพนพิสัย – บึงกาฬ ตอน 1 ส่วนที่ 2 (ระยะทาง 19.450 กม..วงเงิน 577 ลบ.) | 100 | 7.5 |
| 1.2.2 การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง | ทางหลวงพิเศษเลข 7 สายกรุงเทพฯ - บ้านฉาง ช่วงพัทยา – มาบตาพุด (ระยะทาง 37.955 กม.วงเงิน 14,200 ลบ.) | 100 | 7 |
| น้ำหนักคะแนนรวม |  | 22 |

 |
| **สูตรการคำนวณ :** | □ ขั้นตอน ( Milestone: M) □ช่วง: ผลการดำเนินงานยิ่งมากยิ่งดี (Range: R) □ช่วงและเทียบตามบัญญัติไตรยางศ์ (R – A) □ระดับ ( Level: L) □อันดับ: ผลการดำเนินงานยิ่งน้อยยิ่งดี (Rating: RT) □อันดับและเทียบตามบัญญัติไตรยางศ์ (RT – A) □ Hybrid ใช้สูตร.................................................................................................................☑ โครงการ/แผนงาน |
| **เงื่อนไข:** | - |
| **รายละเอียดข้อมูลพื้นฐาน:** | - |
| **แหล่งข้อมูล / วิธีการจัดเก็บข้อมูล:** | กรมทางหลวง |
| **หมายเหตุ:** | - |

| **นโยบายกระทรวง/ประเด็นยุทธศาสตร์** | **จุดเน้น/Positioning** | **ตัวชี้วัด** | **น้ำหนัก****(ร้อยละ)** | **เป้าหมาย****ปี 2559** | **ข้อมูลพื้นฐาน** **(Baseline data)** | **เกณฑ์การให้คะแนน** | **ข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2556** | **2557** | **2558** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** |  |
| 1. การเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน  | 1. พัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ | 1.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ : ทางถนน1.2.3 การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership : PPP) | 8 |  | - | - | - | 1 | - | 3 | - | 5 |  |
| โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง : การดำเนินงานและบำรุงรักษาเกณฑ์การให้คะแนนระดับ 1คณะกรรมการนโยบายฯเห็นชอบหลักการระดับ 2 -ระดับ 3 คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการและวงเงินงบประมาณระดับ 4 -ระดับ 5 คณะกรรมการคัดเลือกพิจารณาเห็นชอบเอกสารการคัดเลือกเอกชน |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **คำอธิบาย:** | การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public private Partnership : PPP) : โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง : การดำเนินงานและบำรุงรักษา* คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ได้ประชุมเดือน พ.ย. 58 อนุมัติคัดเลือกโครงการภายใต้มาตรการ PPP Fast Track ระยะแรกและกำหนดกรอบระยะเวลาในการดำเนินโครงการฯ ต่อมาในการประชุมเมื่อเดือน ธ.ค.58 ที่ประชุมเห็นชอบการปรับปรุงกรอบระยะเวลาการดำเนินงานโครงการ PPP Fast Track ตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม ดังนี้

|  |  |
| --- | --- |
| โครงการ | คาดการณ์กำหนดระยะเวลาตามมาตรการ PPP Fast Track |
| กระทรวงเจ้าสังกัดเห็นชอบ | คกก. นโยบายเห็นชอบ | คณะรัฐมนตรีเห็นชอบ | คกก. คัดเลือกพิจารณาเอกสารการคัดเลือกเอกชน |
| 1.2.3.1 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน – นครราชสีมา (น้ำหนัก 4) |
| การดำเนินงานและบำรุงรักษา | ภายใน เม.ย. 59 | ภายในมิ.ย. 59 | ภายใน ก.ค. 59 | ภายใน ก.ย. 59 |
| การบริหารจัดการที่พักริมทาง | ภายใน ต.ค. 59 | ภายใน ธ.ค. 59 | ภายใน ม.ค. 60 | ภายใน มี.ค. 60 |
| 1.2.3.2 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี (น้ำหนัก 4) |
| การดำเนินงานและบำรุงรักษา | ภายใน เม.ย. 59 | ภายในมิ.ย. 59 | ภายใน ก.ค. 59 | ภายใน ก.ย. 59 |
| การบริหารจัดการที่พักริมทาง | ภายใน ต.ค. 59 | ภายใน ธ.ค. 59 | ภายใน ม.ค. 60 | ภายใน มี.ค. 60 |

 |
| **สูตรการคำนวณ :** | ☑ ขั้นตอน ( Milestone: M) □ช่วง: ผลการดำเนินงานยิ่งมากยิ่งดี (Range: R) □ช่วงและเทียบตามบัญญัติไตรยางศ์ (R – A) □ระดับ ( Level: L) □อันดับ: ผลการดำเนินงานยิ่งน้อยยิ่งดี (Rating: RT) □อันดับและเทียบตามบัญญัติไตรยางศ์ (RT – A) □ Hybrid ใช้สูตร.................................................................................................................□ โครงการ/แผนงาน |
| **เงื่อนไข:** | - |
| **รายละเอียดข้อมูลพื้นฐาน:** | - |
| **แหล่งข้อมูล / วิธีการจัดเก็บข้อมูล:** | โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง : การดำเนินงานและบำรุงรักษา : (กรมทางหลวง) |
| **หมายเหตุ:** | - |

**1.3จำนวนที่เกิดอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะ (ทางถนน) (น้ำหนัก 2)**

| **นโยบายกระทรวง/ประเด็นยุทธศาสตร์** | **จุดเน้น/Positioning** | **ตัวชี้วัด** | **น้ำหนัก****(ร้อยละ)** | **เป้าหมาย****ปี 2559** | **ข้อมูลพื้นฐาน** **(Baseline data)** | **เกณฑ์การให้คะแนน** | **ข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2556** | **2557** | **2558** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** |
| 3.การพัฒนาระบบการขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม | 3. การเดินทางและขนส่งมีความปลอดภัย | 1.3 จำนวนที่เกิดอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะ | 2 |  |  | - |  |  |  |  |  |  | *รอการพิจารณาร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สตช.มท.สธ. และคค.* |
| อุบัติภัยทางถนน: อัตราการตายต่อประชากรแสนคน |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **คำอธิบาย:** | วัตถุประสงค์1. เพื่อควบคุมหรือจำกัดขอบเขตของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้งให้เกิดความสูญเสียน้อยที่สุดหรือไม่เกิดความสูญเสียกับเหตุการณ์นั้นๆ
2. นำสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งมาทำการวิเคราะห์ถึงปัญหาที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุ
3. จัดทำแผน/ มาตรการ/ แนวทาง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้น โดยกำหนดเป็นภารกิจหลักของหน่วยงานเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย

อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่อยู่นอกเหนือการควบคุม และไม่สามารถบังคับไม่ให้เกิดอุบัติเหตุได้ แต่สามารถควบคุมหรือกำหนดแนวทาง มาตรการในการป้องกันเมื่อเกิดเหตุทำให้เหตุนั้นมีความสูญเสียน้อยที่สุด หรือไม่เกิดสูญเสีย |
| **สูตรการคำนวณ :** | □ ขั้นตอน ( Milestone: M) □ช่วง: ผลการดำเนินงานยิ่งมากยิ่งดี (Range: R) □ช่วงและเทียบตามบัญญัติไตรยางค์ (R – A) □ระดับ ( Level: L) □อันดับ: ผลการดำเนินงานยิ่งน้อยยิ่งดี (Rating: RT) ☑อันดับและเทียบตามบัญญัติไตรยางค์ (RT – A) □ Hybrid ใช้สูตร.................................................................................................................□ โครงการ/แผนงาน |
| **เงื่อนไข:** | - |
| **รายละเอียดข้อมูลพื้นฐาน:** | อุบัติภัยทางถนน

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Year Report Publish** | **from report 2009** | **from report 2013** | **from report 2015** |
| Year of Population | 2007 (Population) | 2010 (Population) | 2013 (Population) |
| Population | 63,883,662 | 69,122,232 | 67,010,502 |
| WHO estimated rate per 100,000 population | 19.6 | 38.1 | 36.2 |
| Source | Source: Police Information System Center, Royal Thai Police | Source: Thai Police Information System. | Source: Bureau of Policy and Strategy, Office of Permanent Secretary, Ministry of Public Health. |
| Reported road traffic fatalities | 12,492 (78% males, 22% females)(Police data, defined as died at the crash scene (2007)) | 13,766(79%M, 21%F)(Combined sources. Defined as death caused by a road traffic crash (unlimited time period)(2010)) | 14,059(79% M, 21% F)(Bureau of Policy and Strategy, Office of Permanent Secretary, Ministry of Public Health (2012)) |
| Reported number of road traffic Deaths | 12,492(Global status report on road safety (2009)) | 13,365(Global status report on road safety (2013)) | 13,650(Global status report on road safety (2015)) |

 |
| **รายละเอียดข้อมูลพื้นฐาน:** | - |
| **แหล่งข้อมูล / วิธีการจัดเก็บข้อมูล:** | จำนวนอุบัติภัยทางถนน: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุขและกระทรวงคมนาคม  |
| **หมายเหตุ:** |  |

**1.4 ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความเรียบสากลของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (IRI=3.5) (ร้อยละ 10)**

| **นโยบายกระทรวง/ประเด็นยุทธศาสตร์** | **จุดเน้น/Positioning** | **ตัวชี้วัด** | **น้ำหนัก****(ร้อยละ)** | **เป้าหมาย****ปี 2559** | **ข้อมูลพื้นฐาน** **(Baseline data)** | **เกณฑ์การให้คะแนน** | **ข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2556** | **2557** | **2558** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** |
| 1. การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับระบบ

โลจิสติกส์ภาคการขนส่ง1. การพัฒนาโครงข่ายทางหลวง เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

3. การดูแลรักษาปรับปรุงและพัฒนาประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงให้กระจายทั่วทุกภูมิภาค | 1. การดำเนินการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้
2. สามารถดำเนินการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศได้ตามแผนที่กำหนด
3. สามารถดำเนินการดูแล รักษา ปรับปรุงและพัฒนาประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงภูมิภาคได้ตามแผนงานที่กำหนด
 | * 1. ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความเรียบสากลของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (IRI=3.5)
 | 10 | 84 | 88.09 | 81.97 | 84.83 | 82 | 83 | 84 | 85 | 86 | interval ± 1 |
| **คำอธิบาย:** | พิจารณาประเมินผลสำเร็จจากระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความเรียบสากล (IRI) ของผิวทางดีกว่า 3.5 |
| **สูตรการคำนวณ :** | □ ขั้นตอน ( Milestone: M) □ช่วง: ผลการดำเนินงานยิ่งมากยิ่งดี (Range: R) 🗹ช่วงและเทียบตามบัญญัติไตรยางค์ (R – A) □ระดับ ( Level: L) □อันดับ: ผลการดำเนินงานยิ่งน้อยยิ่งดี (Rating: RT) □อันดับและเทียบตามบัญญัติไตรยางค์ (RT – A) □ Hybrid ใช้สูตร.................................................................................................................□ โครงการ/แผนงาน |
| **เงื่อนไข:** | - |
| **รายละเอียดข้อมูลพื้นฐาน:** |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ข้อมูลพื้นฐานประกอบตัวชี้วัด | หน่วยวัด | ผลการดำเนินงานในอดีต ปีงบประมาณ พ.ศ. |
| 2555 | 2556 | 2557 | 2558 |
| ร้อยละของระยะทางบนทางหลวง ที่มีค่าดัชนีความเรียบสากล ( IRI ) ของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด ( IRI = 3.5) | ระดับ | 85.43 | 88.09 | 81.97 | 84.83 |

 |
| **แหล่งข้อมูล / วิธีการจัดเก็บข้อมูล:** | สำนักบริหารบำรุงทางและสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบกรมทางหลวง เป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการ |
| **หมายเหตุ:** | \* ผลการดำเนินงานปี 2558 วางค่า 3 Interval +/- = 1 |

**1.5 จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุในโครงข่ายถนนของกรมทางหลวง ต่อจำนวนเที่ยวเดินทาง(พันล้านคัน-กม.) (ร้อยละ 8)**

| **นโยบายกระทรวง/ประเด็นยุทธศาสตร์** | **จุดเน้น/Positioning** | **ตัวชี้วัด** | **น้ำหนัก****(ร้อยละ)** | **เป้าหมาย****ปี 2559** | **ข้อมูลพื้นฐาน** **(Baseline data)** | **เกณฑ์การให้คะแนน** | **ข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2556** | **2557** | **2558** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** |
| การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง  | 1.โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย2.สามารถดำเนินการด้านความปลอดภัยของทางหลวงตามแผนที่กำหนด | * 1. จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุในโครงข่ายถนนของกรมทางหลวง ต่อจำนวนเที่ยวเดินทาง(พันล้านคัน-กม.)
 | 8 | 49.21 | 42.71 | 51.51 | 49.21 | 52.21 | 50.71 | 49.21 | 47.71 | 46.21 | ปรับตามผลการเจรจา interval ± 1.5 |
| **คำอธิบาย:** | เป็นการวัดประสิทธิภาพของการจัดการด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนนโครงข่ายของกรมทางหลวง |
| **สูตรการคำนวณ :** | □ ขั้นตอน ( Milestone: M) □ช่วง: ผลการดำเนินงานยิ่งมากยิ่งดี (Range: R) 🗹ช่วงและเทียบตามบัญญัติไตรยางค์ (R – A) □ระดับ ( Level: L) □อันดับ: ผลการดำเนินงานยิ่งน้อยยิ่งดี (Rating: RT) □อันดับและเทียบตามบัญญัติไตรยางค์ (RT – A) □ Hybrid ใช้สูตร.................................................................................................................□ โครงการ/แผนงานจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุในโครงข่ายของทางหลวง x 109 ปริมาณการเดินทางคัน – กม.ปริมาณการเดินทาง – กม. = ผลรวมปริมาณจราจร ณ จุดสำรวจ (คันต่อวัน) x 365 x ระยะทางที่เป็นตัวแทนปริมาณการจราจร ณ จุดนั้น ๆ (กม.) |
| **เงื่อนไข:** | - |
| **รายละเอียดข้อมูลพื้นฐาน:** |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **2554** | **2555** | **2556** | **2557** | **2558** |
| **จำนวนอุบัติเหตุ** | **เที่ยวเดินทาง** | **อัตราส่วน** | **จำนวนอุบัติเหตุ** | **เที่ยว****เดินทาง** | **อัตราส่วน** | **จำนวนอุบัติเหตุ** | **เที่ยวเดินทาง** | **อัตราส่วน** | **จำนวนอุบัติเหตุ** | **เที่ยว****เดินทาง** | **อัตราส่วน** | **จำนวนอุบัติเหตุ** | **เที่ยว****เดินทาง** | **อัตราส่วน** |
| 12,065 | 222,696.74 | 54.18 | 9,516 | 229,267.81 | 41.51 | 10,180 | 238,337.28 | 42.71 | 11,867 | 230,367.51 | 51.51 | 13,214 | 268,496.32 | 49.21 |

 |
| **แหล่งข้อมูล / วิธีการจัดเก็บข้อมูล:** | สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง รายงานสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตบนทางหลวง ให้สำนักงานพัฒนาระบบบริหารรวบรวมส่งกลุ่มพัฒนาระบบบริหาร กระทรวงคมนาคม |
| **หมายเหตุ:** | เกณฑ์ที่สำนักงาน ก.พ.ร. กำหนด ค่า 3 : ผลการดำเนินงานเฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง (ปี 2556 – 2558) ตัวชี้วัด 1.5จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุในโครงข่ายถนนของกรมทางหลวงต่อจำนวนเที่ยวเดินทาง(พันล้านคัน-กม.) เกณฑ์การให้คะแนนปรับตามผลการเจรจาตัวชี้วัดจากเดิม (ค่า 3 = 47.81 Interval ±1)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **เกณฑ์** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** |
| **ร้อยละ** | 49.81 | 48.81 | 47.81 | 46.81 | 45.81 |

 |

* 1. **ร้อยละของผู้ใช้ถนนที่มีต่อการบริหารเชิงประสบการณ์ (Customer Experience Management) ตั้งแต่ระดับ 4 คะแนนขึ้นไป (ร้อยละ 12)**

| **นโยบายกระทรวง/ประเด็นยุทธศาสตร์** | **จุดเน้น/Positioning** | **ตัวชี้วัด** | **น้ำหนัก****(ร้อยละ)** | **เป้าหมาย****ปี 2559** | **ข้อมูลพื้นฐาน** **(Baseline data)** | **เกณฑ์การให้คะแนน** | **ข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2556** | **2557** | **2558** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** |
| การดูแลรักษา ปรับปรุงและพัฒนาประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงให้กระจายทั่วภูมิภาค  | ผู้ใช้โครงข่ายทางหลวงได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง | 1.6ร้อยละของผู้ใช้ถนนที่มีต่อการบริหารเชิงประสบการณ์ (Customer Experience Management) ตั้งแต่ระดับ 4 คะแนนขึ้นไป | 12 | 75 | 85.51 | 81.75 | 82.93 | 65 | 70 | 75 | 80 | 85 |  |
| **คำอธิบาย:** | วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงตั้งแต่ระดับ 4 คะแนนขึ้นไปเพื่อสะท้อนผลการดำเนินงานในการปรับปรุงถนนในโครงข่ายความรับผิดชอบให้ผู้รับบริการเกิดความพึงพอใจสูงสุด โดยให้กรมทางหลวงจัดจ้างหน่วยงานอิสระภายนอกดำเนินการ  |
| **สูตรการคำนวณ :** | □ ขั้นตอน ( Milestone: M) □ช่วง: ผลการดำเนินงานยิ่งมากยิ่งดี (Range: R) 🗹ช่วงและเทียบตามบัญญัติไตรยางค์ (R – A) □ระดับ ( Level: L) □อันดับ: ผลการดำเนินงานยิ่งน้อยยิ่งดี (Rating: RT) □อันดับและเทียบตามบัญญัติไตรยางค์ (RT – A) □ Hybrid ใช้สูตร.................................................................................................................□ โครงการ/แผนงาน |
| **เงื่อนไข:** |  |
| **รายละเอียดข้อมูลพื้นฐาน:** |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ข้อมูลพื้นฐานประกอบตัวชี้วัด | หน่วยวัด | ผลการดำเนินงานในอดีต ปีงบประมาณ พ.ศ. |
| **2556** | **2557** | **2558** |
| ร้อยละของผู้ใช้ถนนที่มีต่อการบริหารเชิงประสบการณ์ (Customer Experience Management) ตั้งแต่ระดับ 4 คะแนนขึ้นไป | ร้อยละ | 85.51 | 81.75 | 82.93 |

 |
| **แหล่งข้อมูล / วิธีการจัดเก็บข้อมูล:-** | สพร.ดำเนินการจัดจ้างหน่วยงานอิสระภายนอกดำเนินการ |
| **หมายเหตุ:** | การดำเนินการประเมินตัวชี้วัดดังกล่าวให้กรมทางหลวง และสำนักงาน ก.พ.ร. ร่วมกันกำหนดแนวทางฯ |

**มิติภายนอก**: **การประเมินคุณภาพ (ร้อยละ 10)**

| **นโยบายกระทรวง/ประเด็นยุทธศาสตร์** | **Positioning/จุดเน้น** | **ตัวชี้วัด** | **น้ำหนัก****(ร้อยละ)** | **เป้าหมาย****ปี 2559** | **ข้อมูลพื้นฐาน** **(Baseline data)** | **เกณฑ์การให้คะแนน** | **หมายเหตุ** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2556** | **2557** | **2558** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** |
|  |  | ตัวชี้วัดที่ 2: ความพึงพอใจของผู้รับบริการสำนักงาน ก.พ.ร. คัดเลือกกระบวนงานการขออนุญาตก่อสร้างทางเชื่อมกับทางหลวง เข้าสู่ที่ดินว่างเปล่า บ้านพักอาศัย อาคารพาณิชย์ สถานีบริการน้ำมัน สถานีบริการก๊าซ หรือ สถานีบริการเชื้อเพลิงอื่นใดที่อยู่ในหลักเกณฑ์หรือรูปแบบที่เป็นมาตรฐานของกรมทางหลวง (มาตรา 37) ในการวัดความพึงพอใจของผู้รับบริการ | 10 |  |  |  |  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |  |

**มิติภายใน**: **การประเมินประสิทธิภาพ (ร้อยละ 15)**

| **นโยบายกระทรวง/ประเด็นยุทธศาสตร์** | **Positioning/จุดเน้น** | **ตัวชี้วัด** | **น้ำหนัก****(ร้อยละ)** | **เป้าหมาย****ปี 2559** | **ข้อมูลพื้นฐาน** **(Baseline data)** | **เกณฑ์การให้คะแนน** | **หมายเหตุ** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2556** | **2557** | **2558** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** |
|  |  | ตัวชี้วัดที่ 3:การเบิกจ่ายเงินงบประมาณ | 5 |  |  |  |  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |  |
|  |  | ตัวชี้วัดที่ 4:การประหยัดพลังงาน | 2.5 |  |  |  |  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |  |
|  |  | ตัวชี้วัดที่ 5:การประหยัดน้ำ | 2.5 |  |  |  |  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |  |
|  |  | ตัวชี้วัดที่ 6:การพัฒนาประสิทธิภาพระบบสารสนเทศภาครัฐ | 5 |  |  |  |  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |  |

**มิติภายใน**: **การพัฒนาองค์การ (ร้อยละ 10)**

| **นโยบายกระทรวง/ประเด็นยุทธศาสตร์** | **Positioning/จุดเน้น** | **ตัวชี้วัด** | **น้ำหนัก****(ร้อยละ)** | **เป้าหมาย****ปี 2559** | **ข้อมูลพื้นฐาน** **(Baseline data)** | **เกณฑ์การให้คะแนน** | **หมายเหตุ** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2556** | **2557** | **2558** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** |
|  |  | ตัวชี้วัดที่ 7:การพัฒนาสมรรถนะองค์การ | 5 |  |  |  |  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |  |
|  |  | ตัวชี้วัดที่ 8:ระดับคุณธรรมและความโปร่งใสการดำเนินงานของหน่วยงาน | 5 |  |  |  |  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |  |