



รายงานผลการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุง
ประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2564
รอบ 12 เดือน (ตุลาคม 63 - กันยายน 2564)



ตุลาคม 2564

สำนักงานพัฒนาระบบบริหาร กรมทางหลวง

สำนักงานพัฒนาระบบบริหาร
เลขที่รับ.....
วันที่ - 4 มี.ค. 2564
เวลา.....

สนก. เลขที่รับ 4905 วันที่ 3 มี.ค.
อปท. เลขที่รับ 164 วันที่ - 3 มี.ค. 2564
.....เลขที่รับ..... วันที่.....

กรมทางหลวง
เลขที่รับ ๒๘๔๗
วันที่ - ๒ มี.ค. ๒๕๖๔
เวลา ๑๕.๓๖ น.



ที่ นร ๑๒๐๔/๕๘

สำนักงาน ก.พ.ร.
ถนนพิษณุโลก กทม. ๑๐๓๐๐

๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

เรื่อง การประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการของส่วนราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

๑) เรียน อธิบดีกรมทางหลวง

อ้างถึง หนังสือกรมทางหลวง ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๑๔๕/๘๗๗๖ ลงวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๖๓

สิ่งที่ส่งมาด้วย เอกสารรายละเอียดตัวชี้วัดตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ของกรมทางหลวง

ตามหนังสือที่อ้างถึง ส่วนราชการได้เสนอร่างตัวชี้วัดตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ และส่งให้สำนักงาน ก.พ.ร. เพื่อให้คณะทำงานเพื่อพิจารณาตัวชี้วัดตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ได้พิจารณาตัวชี้วัดของส่วนราชการแล้ว นั้น

สำนักงาน ก.พ.ร. ขอส่งรายละเอียดตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย เกณฑ์การให้คะแนน และน้ำหนักที่คณะทำงานเพื่อพิจารณาตัวชี้วัดตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการได้พิจารณาเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๕ มกราคม ๒๕๖๔ รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย โดยสามารถดาวน์โหลดได้ตาม QR Code ท้ายหนังสือฉบับนี้ เพื่อให้ท่านใช้เป็นข้อมูลกำกับการปฏิบัติราชการของหน่วยงานของท่าน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ต่อไป

๒) ที่สมน นพ.พร
- ส่งพิจารณาจากคณะกรรมการ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

นายสรวิศ ทรงศิริโล
(นายสรวิศ ทรงศิริโล)
อธิบดีกรมทางหลวง
- ๓ มี.ค. ๒๕๖๔

(นางนันทนา ธรรมสโรช)
รองเลขาธิการ ก.พ.ร. ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการ ก.พ.ร.

กองพัฒนาระบบราชการ ๑
โทร. ๐ ๒๓๕๖ ๙๙๙๙ ต่อ ๘๙๗๗ หรือ ๐๖ ๒๑๙๖ ๒๙๙๑ (จุฬารัตน์)
โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๘๒๔๘
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ nr1200@opdc.go.th



<https://qr.go.page/link/7o3wj>
เอกสารรายละเอียดตัวชี้วัด
ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพ
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

๙/๒๕๖๔ ๒๕๖๔

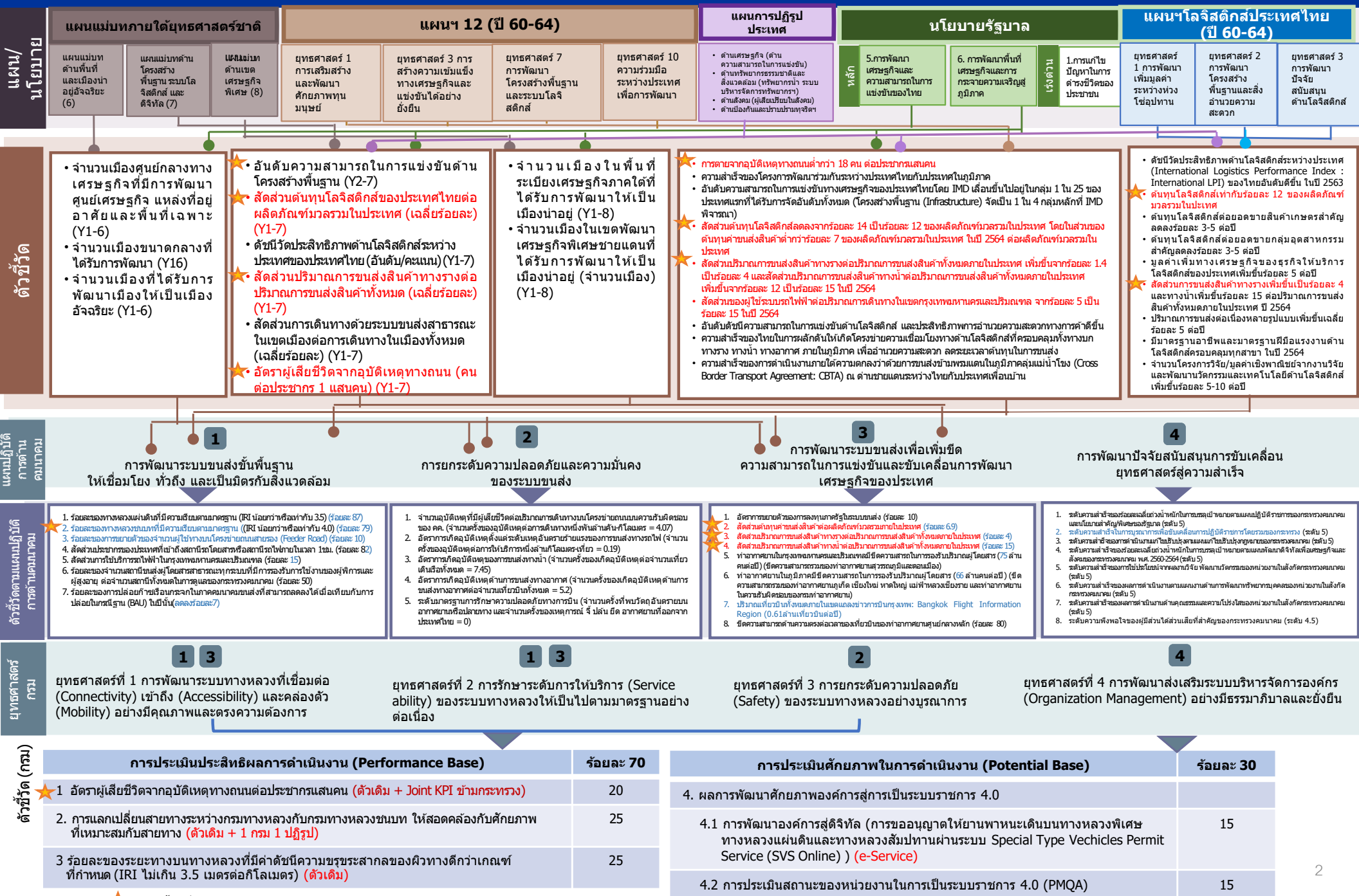
๙๙๙๙

ผสอ. ส่งทางระบบสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์
วันที่ ๒ มี.ค. ๒๕๖๔

**การประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพ
ในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564
ของกรมทางหลวง**



ตัวชี้วัดของกรมทางหลวง



หมายเหตุ ตัวชี้วัดที่สอดคล้องกับแผนแม่บทฯ / แผน 12

ตัวชี้วัดกรมทางหลวง

ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564



1. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน

ตัวชี้วัดเดิม ปี 2563

น้ำหนัก 20

- คำอธิบาย**
- 1. **อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน** เป็นตัวชี้วัดที่บูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงสาธารณสุข
 - 2. **ผู้เสียชีวิต** หมายถึง ผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน นับตั้งแต่เกิดเหตุถึง 30 วันหลังเกิดเหตุ รวมการเสียชีวิตที่จุดเกิดเหตุ ระหว่างนำส่งโรงพยาบาล ที่ห้องฉุกเฉิน ระหว่างส่งต่อ (Refer) กรณี Admitted เสียชีวิตในตึกผู้ป่วยภายใน 24 ชม. และเสียชีวิตในตึกผู้ป่วยหลัง 24 ชม. จนถึง 30 วันหลังเกิดเหตุ รวมถึงชอกลับไปตายที่บ้าน ทั้งนี้ ให้นับข้อมูลรวมทุกกลุ่มอายุ โดยใช้ข้อมูลจากการบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน (กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด)
 - 3. **อุบัติเหตุทางถนน** หมายถึง การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางบก ไม่รวมทางน้ำ และทางอากาศ รหัส ICD10 (V01-V89)
 - 4. **วิธีการดำเนินงาน** : จากการประชุมศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2563 ได้นำผลการประชุมระดับโลกว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 3 (3rd Global Ministerial Conference on Road Safety : Achieving Global Goals 2030, Stockholm, 19-20 February 2020 โดยในปฏิญญา Stockholm มีการกำหนด เป้าหมายในการลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลง ร้อยละ 50 ภายในปี 2573 เพื่อนำไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ศูนย์ (Vision Zero) ภายในปี 2593 จากปฏิญญาสตอกโฮล์ม ศปภ.ได้ให้ความสำคัญ มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ รวมทั้งให้มีการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน
 - ศปภ. นำเป้าหมายระดับโลก (12 Global Road Safety Performance Targets) มาเป็นกรอบในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน
 - ศปภ. มอบหมายให้คณะอนุกรรมการ 8 ชุดภายใต้คณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามเป้าหมาย (target) ที่เกี่ยวข้อง พร้อมกำหนดตัวชี้วัด(Indicator)
 - ศปภ. มอบหมายให้คณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการและการติดตามประเมินผล (คณะอนุชุดที่ 6) ทำการติดตามการดำเนินงาน รวมทั้งประเมินผลการดำเนินงานในภาพรวม และให้รายงานความคืบหน้าต่อศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนเป็นรายไตรมาส
 - 5. **สูตรการคำนวณ** : การประเมิน (12 เดือน)
$$= \frac{\text{จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (ตั้งแต่ 1 ก.ค. 63 – 30 มิ.ย.64)} \times 100,000}{\text{จำนวนประชากรกลางปี พ.ศ. 2563}}$$
 - 6. **วิธีการจัดเก็บข้อมูล** : กองป้องกันกบฏและในฐานคณะอนุกรรมการชุดที่ 6 ทำหน้าที่รวบรวมข้อมูลที่มีแหล่งข้อมูลมาจาก 3 หน่วยงาน ประกอบด้วย
 - 6.1) กระทรวงสาธารณสุข จากข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย ของกองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข
 - 6.2) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จากข้อมูลในระบบ Crime
 - 6.3) บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จากข้อมูล e-claimโดยแต่ละหน่วยงานจะจัดส่งข้อมูลเข้าระบบบูรณาการข้อมูล ทุก 3 เดือน ซึ่งข้อมูลที่ส่งเข้าระบบในแต่ละรอบจะทำการ update ข้อมูลที่ผ่านมา ตั้งแต่เดือนมกราคม จนถึงปัจจุบัน ระบบจะทำการประมวลผล และตัดข้อมูลที่ซ้ำซ้อนออก สามารถเข้าไปดูรายงานเป็นรายจังหวัดได้ใน website : <http://dip.ddc.moph.go.th>
หมายเหตุ : ข้อมูลจากการบูรณาการ 3 ฐาน สามารถรายงานได้หลังสิ้นสุดแต่ละไตรมาสล่าช้าออกไปประมาณ 2 เดือน เนื่องจากต้องใช้เวลาในการรวบรวม และ verify ข้อมูล

ข้อมูลพื้นฐาน (รอบปีงบประมาณปกติ)

ปีงบประมาณ	2560	2561	2562	2563
ผลการดำเนินงาน	33.11	31.48	31.99 (20,921/65,406,320)	N/A

ข้อมูลพื้นฐานปรับใหม่ (ตั้งแต่ 1 ก.ค. – 30 มิ.ย.)

ปีงบประมาณ	2559	2560	2561	2562	2563
ผลการดำเนินงาน	32.67	33.25	31.74	30.57	27.14

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
≤ 31.18	≤ 30.24	≤ 29.62
ต่อประชากรแสนคน	ต่อประชากรแสนคน	ต่อประชากรแสนคน (เป้าหมายตามแผนปี 64)

แผนระยะยาว (Roadmap) ปี 2564-2568

ค่า baseline median 5 ปี (1 ก.ค. 57-30 มิ.ย.62))	2564	2565	2566	2567	2568
31.18	29.62	28.06	26.50	24.94	23.38

ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

- ประชาชนได้รับการป้องกันและลดอัตราการตาย บาดเจ็บ และพิการอุบัติเหตุทางถนน เพื่อการมีคุณภาพชีวิตในการเดินทางที่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ตัวชี้วัดกรมทางหลวง

ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564

2. การแลกเปลี่ยนสายทางระหว่าง กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบทให้สอดคล้องกับศักยภาพที่เหมาะสมกับสายทาง

ตัวชี้วัดเดิม ปี 63
(1 กรม 1 ปฏิรูป)

น้ำหนัก
25

คำอธิบาย

- การแลกเปลี่ยนสายทาง หมายถึง การแลกเปลี่ยนทางหลวงระหว่างหน่วยงานราชการ โดยคำนึงถึง ปริมาณงาน หรือ ระยะทางต่อ 2 ช่องจราจร หรืออย่างใดอย่างหนึ่ง ต้องเท่ากันหรือใกล้เคียงกันจึงจะสามารถแลกเปลี่ยนสายทางระหว่างหน่วยงานราชการได้
- การแลกเปลี่ยนสายทางระหว่าง กรมทางหลวง (ทล.) และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) หมายถึง การแลกเปลี่ยนทางหลวงระหว่างกรมทางหลวง (ทล.) และ กรมทางหลวงชนบท (ทช.) โดยคำนึงถึงระยะทางต่อ 2 ช่องจราจร ที่เท่ากันหรือใกล้เคียงกันในการแลกเปลี่ยนสายทางได้
- ขอบเขตการประเมิน : ได้มีการรวบรวมสายทางที่จะแลกเปลี่ยนสายทางระหว่าง กรมทางหลวง (ทล.) และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) และจัดทำแผนถ่ายโอนสายทางที่จะแลกเปลี่ยนทางหลวงระหว่างกรมทางหลวง (ทล.) และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 – พ.ศ. 2564 โดยปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 จะถ่ายโอนทางหลวงให้ กรมทางหลวงชนบท 36.74 % และ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 จะถ่ายโอนทางหลวงให้ กรมทางหลวงชนบท 63.26% ของระยะทาง
- สูตรคำนวณ :
 - ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 จะถ่ายโอนทางหลวงให้ กรมทางหลวงชนบท 36.74% = ระยะทางทั้งหมดที่ถ่ายโอนให้ ทช.
 - ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 จะถ่ายโอนทางหลวงให้ กรมทางหลวงชนบท 63.26% = ระยะทางทั้งหมดที่ถ่ายโอนให้ ทช.
- วิธีการเก็บข้อมูล :
 - ประสานข้อมูลสายทางและแผนที่แนวทางซึ่งจะถ่ายโอนแลกเปลี่ยนให้กับกรมทางหลวงชนบทกับหน่วยงานภูมิภาคของกรมทางหลวง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563
 - สรุปหรือข้อมูลสายทางและแผนที่แนวทางซึ่งจะถ่ายโอนแลกเปลี่ยนกับกรมทางหลวงชนบท ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563
 - จัดทำคู่มือและจัดทำแผนถ่ายโอนสายทางและแผนที่แนวทางซึ่งจะแลกเปลี่ยนทางหลวงระหว่าง กรมทางหลวง (ทล.) และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 – พ.ศ. 2564
- จำนวนระยะทางที่จะแลกทั้งหมด = 143.272
- แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ ประเด็นปฏิรูปที่ 9 Connectivity : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศ เพื่อขจัดอุปสรรคด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ และอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางรวมทั้งสร้างความสามารถในการแข่งขันด้านท่องเที่ยวสูงขึ้น

แผนระยะยาว / Roadmap (2563-2564)

ปีงบประมาณ	2563	2564
ค่าเป้าหมาย (นับสะสม)	52.639 กม. (ร้อยละ 36.74)	90.633 กม. (ร้อยละ 100)
	จำนวนระยะทางที่จะแลกเปลี่ยนทั้งหมด = 143.272 (ร้อยละ 100)	

ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

- สายทางที่ได้มีการแลกเปลี่ยนกันแล้วจะได้รับการพัฒนาดูแล / บำรุงรักษา ตามศักยภาพที่เหมาะสมทำให้ประชาชนสามารถใช้ทางในการเดินทางได้สะดวกรวดเร็วปลอดภัย เนื่องจากโครงข่ายทางหลวงของกรมทางหลวงสมบูรณ์มากขึ้น

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
67.973 กิโลเมตร (ร้อยละ 75 ตามแผนปี 64)	90.633 กิโลเมตร (ร้อยละ 100 ตามแผนปี 64)	เป้าหมายมาตรฐาน + รายงานสรุปผลการดำเนินการแลกเปลี่ยนสายทางระหว่างกรมทางหลวงกับกรมทางหลวงชนบท ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 – พ.ศ. 2564

ตัวชี้วัดกรมทางหลวง

ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564

3. ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (IRI ไม่เกิน 3.5 เมตรต่อกิโลเมตร)

ตัวชี้วัดเดิม ปี 63

หน้าหลัก
25

คำอธิบาย

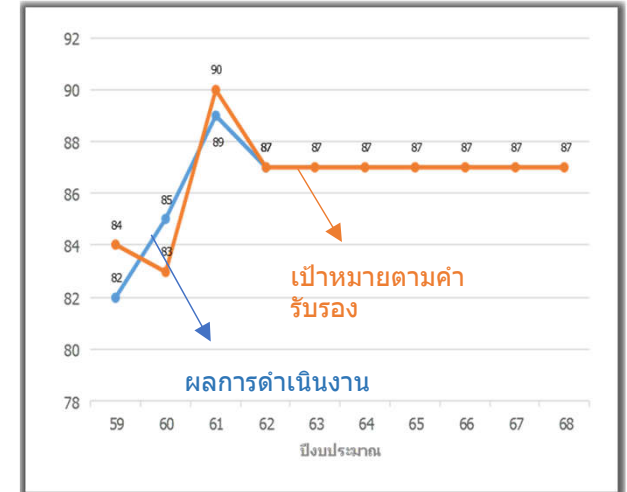
- ค่าดัชนีความเรียบสากลของผิวทาง (International Roughness Index : IRI) เป็นดัชนีที่ใช้ระบุระดับความเรียบของพื้นผิวทางที่ส่งผลให้ยานพาหนะมีการสั่นสะเทือนมากหรือน้อย
- ค่า IRI มีหน่วยเป็นเมตรต่อกิโลเมตร
- การวัดผล ใช้ระยะทางที่ดำเนินการสำรวจค่า IRI และนำมาประมวลผลในระดับระยะทุกๆ 1,000 เมตร
- ค่า IRI ที่มีค่าต่ำจะมีความเรียบของพื้นผิวทางดีกว่า ค่า IRI ที่มีค่าสูง
- สำหรับกรมทางหลวง พิจารณาประเมินผลสำเร็จจากระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความเรียบสากล (IRI) ของผิวทางดีกว่า 3.5
- สูตรคำนวณ : ร้อยละของระยะทางที่มีค่า IRI น้อยกว่า 3.5 = (ระยะทางที่มีค่า IRI น้อยกว่า 3.5 / ระยะทางรวมทั้งหมด) x 100
- วิธีการเก็บข้อมูล : สำรวจค่า IRI บนทางหลวงแต่ละสายด้วยเครื่องมือ Bump Integrator
- จัดเก็บข้อมูล : รวบรวมข้อมูลโดยสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ และ ประมวลผลข้อมูลโดย สำนักบริหารบำรุงทาง

ข้อมูลพื้นฐาน

ปีงบประมาณ	2559	2560	2561	2562	2563	2564
ผลการดำเนินงาน	82.00	85.00	89.00	87.00	15.01 **	
Growth (%)	+0	+3	+4	-2		
งบประมาณ บำรุงรักษาผิวทาง (ล้านบาท)	14,571	13,626	12,008	11,199	13,893	18,018

แผนระยะยาว / เป้าหมายตามเอกสารงบประมาณรายจ่าย ปีงบประมาณ 2564

ปีงบประมาณ	2564	2565	2566	2567	2568
ค่าเป้าหมาย	87.00	87.00	87.00	87.00	87.00



เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
ร้อยละ 87 (ค่าเฉลี่ยผลงานปี 60-62)	ร้อยละ 89 (เป้าหมายขั้นต้น+Growth เฉลี่ย 3 ปี = 2%)	ร้อยละ 91 (เป้าหมายขั้นมาตรฐาน+2%)

เงื่อนไข

การสำรวจค่า IRI จะดำเนินการสำรวจสายทางในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงทั่วประเทศเป็นประจำทุกปี ยกเว้น 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ได้แก่ ยะลา ปัตตานี และ นราธิวาส

ประโยชน์ที่คาดว่าจะประชาชนจะได้รับ

ค่าดัชนีความขรุขระสากล (International Roughness Index) หรือค่า IRI เป็นค่าดัชนีที่สะท้อนถึงสภาพความเรียบของผิวทางที่ส่งผลโดยตรงต่อความสะดวกสบายในการเดินทางของประชาชน ซึ่งหากตัวชี้วัดร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (IRI ไม่เกิน 3.5 เมตรต่อกิโลเมตร) มีร้อยละมากเท่าไร ก็หมายถึง ประชาชนได้ประโยชน์จากการเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงที่มีความสะดวกสบายในการเดินทางของประชาชนมากขึ้นเท่านั้น

****ปีงบประมาณ 63 ขอลดทรรพยาเล็กลงตัวชี้วัด เนื่องจาก**

- เนื่องจากสถานการณ์การระบาดของ Covid-19 และ พรม. โอนงบประมาณรายจ่าย พ.ศ. 2563 (งานบำรุงทาง) เพื่อนำไปจ่ายในการแก้ไขปัญหาช่วยเหลือเยียวยาและบรรเทาผลกระทบ
- มีการจำกัดการเข้าออกพื้นที่ของแต่ละจังหวัด หรือเมื่อเข้าพื้นที่สำรวจแล้วต้องดำเนินการกักตัวในพื้นที่อีก 14 วัน เพื่อความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานภาคสนาม จึงส่งผลกระทบให้การสำรวจของกรมทางหลวงไม่สามารถดำเนินการสำรวจได้ตามเป้าหมาย

ตัวชี้วัดกรมทางหลวง

ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564

4. ผลการพัฒนาศักยภาพองค์การสู่การเป็นระบบราชการ 4.0

4.1. การพัฒนาองค์การสู่ดิจิทัล (e-Service) : การขออนุญาตให้ยานพาหนะเดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานผ่านระบบ Special Type Vehicles Permit Service (SVS Online)

ตัวชี้วัดใหม่

น้ำหนัก
15

คำอธิบาย

- **e-Service** หมายถึง การให้บริการข้อมูลและการทำธุรกรรมของภาครัฐผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้รับบริการ โดยเกณฑ์ในการพิจารณาว่าระบบสารสนเทศของหน่วยงานจัดว่าเป็นระบบบริการอิเล็กทรอนิกส์ ต้องเป็นการให้บริการกับกลุ่มเป้าหมายที่เป็นบุคคลภายนอก โดยกลุ่มเป้าหมายดังกล่าวอาจเป็นได้ทั้งประชาชน หน่วยงานราชการ ภาคธุรกิจ และองค์กร รวมถึงระบบดังกล่าวมีการให้ข้อมูล สนับสนุน หรือให้บริการที่สอดคล้องกับภารกิจของหน่วยงาน
- นิยาม : SVS Online คือ Software ที่อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้รับบริการ(ผู้ประกอบการ)และเจ้าหน้าที่ของภาครัฐในกระบวนการยื่นขอรับใบอนุญาตเดินรถพิเศษบนทางหลวงโดยผ่านระบบออนไลน์
- ขอบเขตการประเมิน: ผู้ประกอบสามารถกรอกข้อมูลเพื่อยื่นขอรับใบอนุญาตเดินรถพิเศษผ่านระบบออนไลน์ได้
- แหล่งที่มาของข้อมูล: สำนักงานควบคุมยานพาหนะ กรมทางหลวง
- เป็นการยกระดับการขออนุญาตให้ยานพาหนะเดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานให้สามารถยื่นแบบคำขออนุญาตและได้รับใบอนุญาตผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (ยกระดับจาก L0 ไป L3)

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
ยื่นคำขอทางออนไลน์ ที่ประชาชนมีความปลอดภัย รักษาข้อมูลส่วนบุคคล และแบบ เอกสารประกอบการพิจารณาได้	ออกเอกสารเป็นเอกสาร อิเล็กทรอนิกส์(e-Licence/ e-Certificate / e-Document) ผ่านทาง Mobile หรือ เว็บไซต์	ออกเอกสารเป็นเอกสาร อิเล็กทรอนิกส์ (e-Licence / e-Certificate / e-Document ตามมาตรฐาน ETDA ผ่านทาง Mobile หรือ เว็บไซต์และผู้รับบริการสามารถ Print out เอกสารได้

ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

ผู้รับบริการได้รับความสะดวกในการขอรับใบอนุญาตให้ยานพาหนะเดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน

ขั้นตอนการดำเนินงานในปี 2564

- สร้างกล่องใส่ข้อมูล การจัดเก็บเอกสารที่ผู้ประกอบการต้องแนบไฟล์ในระบบ ออนไลน์ทดแทนการส่งเล่มแบบ Walk in (เอกสาร 18 ข้อ)
- ใส่ข้อมูลสะพาน ช่องลอดต่างๆลงในแผนที่ในระบบ Software
- สร้าง Flow การอนุมัติเอกสารต่างๆในระบบ Software
- ตั้งค่าสารบรรณเอกสารอัตโนมัติที่ออกจากระบบออนไลน์
- ออกใบอนุญาตอัตโนมัติผ่านระบบออนไลน์

ตัวชี้วัดกรมทางหลวง

ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564

4. ผลการพัฒนาศักยภาพองค์การสู่การเป็นระบบราชการ 4.0 4.2 การประเมินสถานะของหน่วยงานในการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0)

ตัวชี้วัดใหม่

หน้า
15

คำอธิบาย

- PMQA 4.0 คือ เครื่องมือการประเมินระบบการบริหารของส่วนราชการในเชิงบูรณาการ เพื่อเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ของส่วนราชการกับเป้าหมาย และทิศทางการพัฒนาของประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นแนวทางให้ส่วนราชการพัฒนาไปสู่ระบบราชการ 4.0
- เพื่อประเมินความสามารถในการบริหารจัดการภายในหน่วยงานและความพยายามของส่วนราชการในการขับเคลื่อนงานให้บรรลุเป้าหมายอย่างยั่งยืน
- พิจารณาจากความสามารถในการพัฒนาการดำเนินงานเพื่อยกระดับผลการประเมินสถานะการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0) โดยมีเป้าหมายให้ส่วนราชการมีคะแนนผลการประเมินในขั้นตอนที่ 1 ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 ดีขึ้นจากผลคะแนนในขั้นตอนที่ 1 ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563
- พิจารณาจากผลการประเมินสถานะการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0) ซึ่งเป็นคะแนนเฉลี่ยในภาพรวมทั้ง 7 หมวด ประกอบด้วย หมวด 1 การนำองค์กร หมวด 2 การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ หมวด 3 การให้ความสำคัญกับผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หมวด 4 การวัด การวิเคราะห์และการจัดการความรู้ หมวด 5 การมุ่งเน้นบุคลากร หมวด 6 การมุ่งเน้นระบบปฏิบัติการ และ หมวด 7 ผลลัพธ์การดำเนินการ

ข้อมูลพื้นฐาน

ปีงบประมาณ	2561	2562	2563
ผลการดำเนินงาน	339.52	372.86	337.87

แผนระยะยาว / Roadmap (2563-2566)

ปีงบประมาณ	2564	2565	2566
ค่าเป้าหมาย	300	350	400

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
240 (ค่าเฉลี่ยคะแนนกลุ่มที่ 1: 0-299 คะแนน)	-	350

ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

- เพิ่มศักยภาพของหน่วยงานในการเป็นระบบราชการ 4.0 เพื่อผลักดันการดำเนินงานในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์และแผนระดับประเทศ โดยมีเป้าหมายเพื่อประโยชน์สุขของประชาชน

ขั้นตอนการประเมินสถานะของหน่วยงานภาครัฐในการเป็นระบบราชการ 4.0

- ขั้นตอนที่ 1** การตรวจพิจารณาจากเอกสารการสมัครเบื้องต้น
(หากได้ 400 คะแนนขึ้นไป จะผ่านไปประเมินในขั้นตอนที่ 2)
- ขั้นตอนที่ 2** การตรวจเอกสารรายงานผลการดำเนินการพัฒนาองค์กรสู่ระบบราชการ 4.0 (Application Report)
(หากได้ 400 คะแนน จะผ่านไปประเมินในขั้นตอนที่ 3)
- ขั้นตอนที่ 3** การตรวจประเมินในพื้นที่ปฏิบัติงาน เพื่อยืนยันผลการตรวจ Application Report



พัฒนาระบบราชการ เพื่อชีวิตที่ดีขึ้นของประชาชน

GOOD GOVERNANCE FOR BETTER LIFE

รายงานผลการประเมินส่วนราชการ
ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ (รอบ ๑๒ เดือน)
ของ กรมทางหลวง

ผู้กำกับดูแลตัวชี้วัด : ผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาระบบบริหาร	ผู้จัดเก็บข้อมูล : น.ส.กรสุชา ปาลศิริ สำนักอำนวยการความปลอดภัย/อ ๒๓๕๔ ๖๗๕๘ ต่อ ๒๔๑๑๐ นางสมคิด มะลิพวง น.ส. อัมรินทร์ เอกพจน์
--	---

เกณฑ์การให้คะแนน :

เป้าหมายขั้นต้น (๕๐)	เป้าหมายมาตรฐาน (๗๕)	เป้าหมายขั้นสูง (๑๐๐)
≤ ๓๑.๑๘ ต่อประชากรแสนคน	≤ ๓๐.๒๔ ต่อประชากรแสนคน	≤ ๒๙.๖๒ ต่อประชากรแสนคน (เป้าหมายตามแผนปี ๖๔)

คำชี้แจงการปฏิบัติงาน/มาตรการที่ได้ดำเนินการ

กรมทางหลวงได้ดำเนินการแก้ไขและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุตามกิจกรรมอำนวยความสะดวก เพื่อป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน เช่น ไฟสัญญาณจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง รวกันอันตราย สะพานลอยคนเดินข้าม รวมถึงการปรับปรุงทางหลวงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายและโครงการยกระดับต่าง ๆ รวม ๒,๓๔๗ บริเวณ

อุปสรรคต่อการดำเนินงาน :

การเจริญเติบโตของชุมชนโดยเฉพาะบริเวณสองข้างทางหลวงและ การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ทำให้มาตรการที่กรมทางหลวงดำเนินงานไม่สามารถแก้ไขให้หมดไปได้ ประกอบกับมูลเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในความรับผิดชอบจากระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (HAIMS) ระหว่างเดือน ตุลาคม ๒๕๖๓ –กันยายน ๒๕๖๔ พบว่าเกิดจากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดถึงร้อยละ ๗ ๘ การตัดหน้า ระยะกระชั้นชิดร้อยละ ๘ ผู้ขับขี้อัฒในร้อยละ ๕ ซึ่งเป็นปัจจัยจากผู้ขับขี้อยู่ร้อยละ ๙๑

รายงานผลการประเมินส่วนราชการ ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ (รอบ ๑๒ เดือน) ของ กรมทางหลวง								
ตัวชี้วัดที่ ๒ : การแลกเปลี่ยนสายทางระหว่าง กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบทให้สอดคล้องกับศักยภาพ ที่เหมาะสมกับสายทาง								
ผู้กำกับดูแลตัวชี้วัด : ผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนา ระบบบริหาร	ผู้จัดเก็บข้อมูล : นายฐมศิลป์ ต้นศรีตรัง สำนักแผนงาน / ๐๘ ๖๓๒๙ ๓๑๗๖ นางสมคิด มะลิพวง น.ส. อันธิมา เอกพจน์							
โทรศัพท์ : ๐ ๒๓๕๔ ๖๗๕๘		โทรศัพท์ : ๐ ๒๓๕๔ ๖๖๘๘						
เกณฑ์การให้คะแนน :								
<table><tr><td>เป้าหมายขั้นต้น (๕๐)</td><td>เป้าหมายมาตรฐาน (๗๕)</td><td>เป้าหมายขั้นสูง (๑๐๐)</td></tr><tr><td>๖๗.๙๗๓ กิโลเมตร (ร้อยละ ๗๕ ตามแผนปี ๖๔)</td><td>๙๐.๖๓๓ กิโลเมตร (ร้อยละ ๑๐๐ ตามแผนปี ๖๔)</td><td>เป้าหมายมาตรฐาน + รายงานสรุปผล การแลกเปลี่ยนสายทางระหว่าง ทล. กับ ทช. ปีงบประมาณ ๖๓-๖๔</td></tr></table>			เป้าหมายขั้นต้น (๕๐)	เป้าหมายมาตรฐาน (๗๕)	เป้าหมายขั้นสูง (๑๐๐)	๖๗.๙๗๓ กิโลเมตร (ร้อยละ ๗๕ ตามแผนปี ๖๔)	๙๐.๖๓๓ กิโลเมตร (ร้อยละ ๑๐๐ ตามแผนปี ๖๔)	เป้าหมายมาตรฐาน + รายงานสรุปผล การแลกเปลี่ยนสายทางระหว่าง ทล. กับ ทช. ปีงบประมาณ ๖๓-๖๔
เป้าหมายขั้นต้น (๕๐)	เป้าหมายมาตรฐาน (๗๕)	เป้าหมายขั้นสูง (๑๐๐)						
๖๗.๙๗๓ กิโลเมตร (ร้อยละ ๗๕ ตามแผนปี ๖๔)	๙๐.๖๓๓ กิโลเมตร (ร้อยละ ๑๐๐ ตามแผนปี ๖๔)	เป้าหมายมาตรฐาน + รายงานสรุปผล การแลกเปลี่ยนสายทางระหว่าง ทล. กับ ทช. ปีงบประมาณ ๖๓-๖๔						
ข้อมูลผลการดำเนินงาน : ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ กรมทางหลวงได้ส่งมอบทางให้กรมทางหลวงชนบท จำนวน ๘ สายทาง (ทล. ๑๓๓๗ ทล. ๑๑๑๑ ทล. ๒๔๕๕ ทล. ๒๓๖๐ ทล.๒๑๖๑ ทล.๒๓๑๑ ทล.๓๖๔๔ และ ทล. ๔๒๖๐ รวมระยะทาง ๖๘.๙๔๑ กิโลเมตรคิดเป็น ๗๖.๐๗ เปอร์เซนต์ จากระยะทางทั้งหมด ๙๐.๖๓๓ กิโลเมตร (๑๐๐ เปอร์เซนต์) ต่อมาได้ ปรับแผนใหม่ เมื่อ ๑๗ กันยายน ๒๕๖๔ เป็นกรมทางหลวงส่งมอบทางให้กรมทางหลวงชนบท จำนวน ๘ สายทาง ระยะทาง ๖๘.๙๔๑ กิโลเมตร (๑๐๐ เปอร์เซนต์) เนื่องจากได้ยกเลิกการส่งมอบ ทล. ๑๐๒๒ และทล.๓๔๒๓ ดังนั้น กรมทางหลวงได้ส่งมอบทางให้กรมทางหลวงชนบท จำนวน ๘ สายทาง ระยะทาง ๖๘.๙๔๑ กิโลเมตร ตามแผนฯ คิด เป็น ๑๐๐ เปอร์เซนต์								
คำชี้แจงการปฏิบัติงาน/มาตรการที่ได้ดำเนินการ : ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ กรมทางหลวงจะส่งมอบทางให้กรมทางหลวงชนบท จำนวน ๑๐ สายทาง (ทล. ๑๓๓๗ ทล. ๑๑๑๑ ทล.๑๐๒๒ ทล. ๒๔๕๕ ทล. ๒๓๖๐ ทล.๒๑๖๑ ทล.๒๓๑๑ ทล.๓๔๒๓ ทล.๓๖๔๔ และทล. ๔๒๖๐) ระยะทาง ๙๐.๖๓๓ กิโลเมตร และได้ปรับแผนใหม่ เมื่อ ๑๗ กันยายน ๒๕๖๔ เป็นกรมทางหลวงส่งมอบทางให้ กรมทางหลวงชนบท จำนวน ๘ สายทาง ระยะทาง ๖๘.๙๔๑ กิโลเมตร เนื่องจากได้ยกเลิกการส่งมอบ ทล.๑๐๒๒ และ ทล.๓๔๒๓ เหตุผลที่ยกเลิก ทล.๑๐๒๒ : เนื่องจากติดปัญหาภัยพิบัติ ไม่สามารถก่อสร้างเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ และได้รับ งบประมาณก่อสร้างซ่อมแซม ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ จึงไม่สามารถส่งมอบสายทางดังกล่าวได้ตามแผนถ่ายโอนฯ ได้ในปี								

พ.ศ.๒๕๖๔ สำหรับแผนถ่ายโอนสายทางที่กรมทางหลวงชนบท (ทช.) จะส่งมอบให้กับกรมทางหลวง (ทล.) ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ เหตุผลที่ยกเลิก ทล.๓๔๒๓ : เนื่องจากไม่สามารถส่งมอบทางหลวงหมายเลขดังกล่าวให้กรมทางหลวงชนบทได้ใน ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ เพราะกรมทางหลวงได้รับงบประมาณโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ได้มาตรฐาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
ปัจจัยสนับสนุนต่อการดำเนินงาน : ๑. คู่มือแผนการถ่ายโอนแลกเปลี่ยนสายทางระหว่าง กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔ ๒. คำสั่งกรมแต่งตั้งผู้อำนวยการแขวงทางหลวงดำเนินการส่งมอบ-รับมอบกับกรมทางหลวงชนบท ๓. แผนการถ่ายโอนแลกเปลี่ยนสายทางระหว่าง กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๔ (ปรับปรุง)
อุปสรรคต่อการดำเนินงาน : ๑. ปัญหาภัยพิบัติ ไม่สามารถก่อสร้างทางเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ และได้รับงบประมาณก่อสร้างซ่อมแซม ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ จึงไม่สามารถส่งมอบสายทางดังกล่าวได้ตามแผนถ่ายโอนฯ ได้ในปี พ.ศ.๒๕๖๔ ๒. ได้รับงบประมาณโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ได้มาตรฐาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ จึงไม่สามารถส่งมอบสายทางดังกล่าวได้ตามแผนถ่ายโอนฯ ได้ในปี พ.ศ.๒๕๖๔ ๓. ปัญหาการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ทำให้การรายงานผลการส่งมอบและรับมอบสายทางล่าช้า

เอกสารหลักฐานประกอบ
ตัวชี้วัดที่ 2

แผนถ่ายโอนสายทางที่กรมทางหลวงจะมอบให้กรมทางหลวงชนบท ในปีงบประมาณ พ.ศ.2563 และ พ.ศ.2564 (ปรับใหม่ เมื่อ 2 ก.ย. 63)

ลำดับ	ปี งบประมาณ พ.ศ.	สทล.ที่	สทช.ที่	หมายเลข ทางหลวง	ชื่อสายทาง	หน่วยงานของกรมทางหลวงที่รับผิดชอบ	ส่งมอบให้หน่วยงานของกรมทาง หลวงชนบท	ช่วง กม. ที่	จำนวนช่อง จราจร (ช่อง)	ระยะทาง (กม.)	คิดเป็น %
1	2563	13	1	3469	อยุธยา - บางปะอิน	แขวงทางหลวงอยุธยา	แขวงทางหลวงชนบทอยุธยา	7+978 - 17+103	2	9.125	6.37
2		12	1	3483	คลองบางแก้ว - บ้านขวาง	แขวงทางหลวงอ่างทอง	แขวงทางหลวงชนบทอ่างทอง	0+000 - 5+474	2	5.474	3.82
3		15	4	3080	ทางเข้าโพธาราม	แขวงทางหลวงราชบุรี	แขวงทางหลวงชนบทราชบุรี	0+850 - 1+480	2	0.630	0.44
4		15	4	3207	เขากรวัด - หนองแซง	แขวงทางหลวงราชบุรี	แขวงทางหลวงชนบทราชบุรี	0+000 - 11+300	2	11.300	7.89
5		15	4	3174	หนองผาล่าน - บ้านท่า	แขวงทางหลวงเพชรบุรี	แขวงทางหลวงชนบทเพชรบุรี	0+000 - 14+190	2	14.190	9.90
6		15	4	3175	ท้ายาง - เชื้อนเพชร	แขวงทางหลวงเพชรบุรี	แขวงทางหลวงชนบทเพชรบุรี	0+645 - 0+792	2	0.147	0.10
								1+477 - 7+150	2	5.673	3.96
7		16	11	4343	ควนกลิ้ง - ในปราบ	แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 3 (เวียงสระ)	แขวงทางหลวงชนบทสุราษฎร์ธานี	0+000 - 6+100	2	6.100	4.26
รวมทั้งสิ้น 7 สายทาง										52.639	36.74
1	2564	1	10	1337	ทางปอน - ประตุมือง	แขวงทางหลวงแม่ฮ่องสอน	แขวงทางหลวงชนบทแม่ฮ่องสอน	36+050 - 42+650	2	6.600	4.61
2		2	17	1022	แยกนาจักร - น้ำกาย	แขวงทางหลวงแพร่	แขวงทางหลวงชนบทแพร่	9+000 - 23+753	2	14.753	10.30
3		4	8	1111	ลานมะคร้อ - โป่งแดง	แขวงทางหลวงตากที่ 1	แขวงทางหลวงชนบทตาก	0+000 - 17+363	2	17.363	12.12
4		8	16	2459	แสนสุข - ดงมัน	แขวงทางหลวงกาฬสินธุ์	แขวงทางหลวงชนบทกาฬสินธุ์	0+000 - 6+720	2	6.720	4.69
5		9	7	2360	หนองบาง - น้ำเกลี้ยง	แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2	แขวงทางหลวงชนบทศรีสะเกษ	0+000 - 3+330	2	3.330	2.32
6		10	5	2311	หนองสองห้อง - หนองขวาง	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2	แขวงทางหลวงชนบทนครราชสีมา	0+000 - 10+212	2	10.212	7.13
7		10	5	2161	มอสูง - โสกแจ้ง	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2	แขวงทางหลวงชนบทนครราชสีมา	0+000 - 15+514	2	15.514	10.83
8		13	4	3423	สมุทรสาคร - โคกคาม	แขวงทางหลวงสมุทรสาคร	แขวงทางหลวงสมุทรสาคร	0+200 - 7+137	2	6.937	4.84
9		15	4	3644	ทางเข้าเจ็ดเสมียน	แขวงทางหลวงราชบุรี	แขวงทางหลวงชนบทราชบุรี	0+000 - 2+300	2	2.300	1.61
10		16	11	4260	ทุ่งโพธิ์ - คลองราง	แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 1 (พุนพิน)	แขวงทางหลวงชนบทสุราษฎร์ธานี	10+603 - 17+507	2	6.904	4.82
รวมทั้งสิ้น 10 สายทาง										90.633	63.26
แผนถ่ายโอนสายทางที่กรมทางหลวงจะมอบให้กรมทางหลวงชนบท ในปีงบประมาณ พ.ศ.2563 และ พ.ศ.2564 มีจำนวนทั้งสิ้น 17 สายทาง										143.272	100.00

เงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกสายทางที่กรมทางหลวงจะแลกเปลี่ยนและมอบให้กรมทางหลวงชนบท

- ๑.เป็นทางหลวงของกรมทางหลวงที่มีขนาด ๒ ช่องจราจร ที่เหมาะสมเป็นโครงข่ายทางหลวงชนบท ซึ่งไม่กระทบต่อโครงข่ายทางหลวงของกรมทางหลวงและไม่มีแผนพัฒนาเป็นโครงข่ายทางสายหลักในอนาคต
- ๒.เป็นทางหลวงของกรมทางหลวงที่เป็นทางตันและเชื่อมต่อกับทางหลวงชนบท

ปรับแผนถ่ายโอนสายทางที่กรมทางหลวงจะมอบให้กรมทางหลวงชนบท ในปีงบประมาณ พ.ศ.2563 จากจำนวน 8 สายทาง ระยะทาง 55.884 กิโลเมตร (38.75%) เป็น 7 สายทาง ระยะทาง 52.639 กิโลเมตร (36.74%)

ปรับแผนถ่ายโอนสายทางที่กรมทางหลวงจะมอบให้กรมทางหลวงชนบท ในปีงบประมาณ พ.ศ.2564 จากจำนวน 9 สายทาง ระยะทาง 88.329 กิโลเมตร (61.25%) เป็น 10 สายทาง ระยะทาง 90.633 กิโลเมตร (63.26%)

แผนถ่ายโอนสายทางที่กรมทางหลวงจะมอบให้กรมทางหลวงชนบท ในปีงบประมาณ พ.ศ.2564 (ปรับใหม่ เมื่อ 17 ก.ย. 64)

ลำดับ	ปีงบประมาณ พ.ศ.	สทล.ที่	สทช.ที่	หมายเลขทางหลวง	ชื่อสายทาง	หน่วยงานของกรมทางหลวงที่รับผิดชอบ	ส่งมอบให้หน่วยงานของกรมทางหลวงชนบท	ช่วง กม. ที่	จำนวนช่องจราจร (ช่อง)	ระยะทาง (กม.)	คิดเป็น %	หมายเหตุ
	เก่า											
1	2564	1	10	1337	ทางปอน - ประตุมือง	แขวงทางหลวงแม่ฮ่องสอน	แขวงทางหลวงชนบทแม่ฮ่องสอน	36+050 - 42+650	2	6.600	7.28	
2		2	17	1022	แยกนาจักร - น้ำกาย	แขวงทางหลวงแพร่	แขวงทางหลวงชนบทแพร่	9+000 - 23+753	2	14.753	16.28	ทล. ขอยกเลิก การถ่ายโอนฯ ให้ ทช.
3		4	8	1111	สามมะคร้อ - โป่งแดง	แขวงทางหลวงตากที่ 1	แขวงทางหลวงชนบทตาก	0+000 - 17+363	2	17.363	19.16	
4		8	16	2459	แสนสุข - ดงมัน	แขวงทางหลวงกาฬสินธุ์	แขวงทางหลวงชนบทกาฬสินธุ์	0+000 - 6+720	2	6.720	7.41	
5		9	7	2360	หนองบาง - น้ำเกลี้ยง	แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2	แขวงทางหลวงชนบทศรีสะเกษ	0+000 - 3+330	2	3.330	3.67	
6		10	5	2311	หนองสองห้อง - หนองขวาง	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2	แขวงทางหลวงชนบทนครราชสีมา	0+000 - 10+212	2	10.212	11.27	
7		10	5	2161	มอสูง - โสกแจ้ง	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2	แขวงทางหลวงชนบทนครราชสีมา	0+000 - 15+514	2	15.514	17.12	
8		13	4	3423	สมุทรสาคร - โคกคาม	แขวงทางหลวงสมุทรสาคร	แขวงทางหลวงสมุทรสาคร	0+200 - 7+137	2	6.937	7.65	ทล. ขอยกเลิก การถ่ายโอนฯ ให้ ทช.
9		15	4	3644	ทางเข้าเจ็ดเสมียน	แขวงทางหลวงราชบุรี	แขวงทางหลวงชนบทราชบุรี	0+000 - 2+300	2	2.300	2.54	
10		16	11	4260	ทุ่งโพธิ์ - คลองราง	แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 1 (ทุนดิน)	แขวงทางหลวงชนบทสุราษฎร์ธานี	10+603 - 17+507	2	6.904	7.62	
รวมทั้งสิ้น 10 สายทาง										90.633	100.00	
	ใหม่											
1	2564	1	10	1337	ทางปอน - ประตุมือง	แขวงทางหลวงแม่ฮ่องสอน	แขวงทางหลวงชนบทแม่ฮ่องสอน	36+050 - 42+650	2	6.600	9.57	
2		4	8	1111	สามมะคร้อ - โป่งแดง	แขวงทางหลวงตากที่ 1	แขวงทางหลวงชนบทตาก	0+000 - 17+363	2	17.363	25.19	
3		8	16	2459	แสนสุข - ดงมัน	แขวงทางหลวงกาฬสินธุ์	แขวงทางหลวงชนบทกาฬสินธุ์	0+015 - 5+370	2	5.355	7.77	
								5+430 6+690	2	1.260	1.83	
4		9	7	2360	หนองบาง - น้ำเกลี้ยง	แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2	แขวงทางหลวงชนบทศรีสะเกษ	0+000 - 3+330	2	3.330	4.83	
5		10	5	2311	หนองสองห้อง - หนองขวาง	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2	แขวงทางหลวงชนบทนครราชสีมา	0+000 - 10+212	2	10.212	14.81	
6		10	5	2161	มอสูง - โสกแจ้ง	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2	แขวงทางหลวงชนบทนครราชสีมา	0+000 - 15+514	2	15.514	22.50	
7		15	4	3644	ทางเข้าเจ็ดเสมียน	แขวงทางหลวงราชบุรี	แขวงทางหลวงชนบทราชบุรี	0+000 - 2+300	2	2.300	3.34	
8		16	11	4260	ทุ่งโพธิ์ - คลองราง	แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 1 (ทุนดิน)	แขวงทางหลวงชนบทสุราษฎร์ธานี	10+500 - 17+507	2	7.007	10.16	
รวมทั้งสิ้น 8 สายทาง										68.941	100.00	
แผนถ่ายโอนสายทางที่กรมทางหลวงจะมอบให้กรมทางหลวงชนบท ในปีงบประมาณ พ.ศ.2564 แก่ข.ใหม่ มีจำนวนทั้งสิ้น 8 สายทาง										68.941	100.00	

เงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกสายทางที่กรมทางหลวงจะแลกเปลี่ยนและมอบให้กรมทางหลวงชนบท

๑.เป็นทางหลวงของกรมทางหลวงที่มีขนาด ๒ ช่องจราจร ที่เหมาะสมเป็นโครงข่ายทางหลวงชนบท ซึ่งไม่กระทบต่อโครงข่ายทางหลวงของกรมทางหลวงและไม่มีแผนพัฒนาเป็นโครงข่ายทางสายหลักในอนาคต

๒.เป็นทางหลวงของกรมทางหลวงที่เป็นทางตันและเชื่อมต่อกับทางหลวงชนบท

หมายเหตุ 1. กรมทางหลวง ยกเลิก การโอนมอบทางให้กรมทางหลวงชนบทดังนี้

1.1 ทล.1022 เนื่องจากไม่สามารถส่งมอบสายทางดังกล่าวให้ ทช. ได้ตามแผนถ่ายโอนฯในปี พ.ศ.2564 เพราะมีปัญหาภัยพิบัติ ทำให้ถนนชำรุด แขวงฯแพร่ ได้รับงบประมาณซ่อมแซมปรับปรุงทางหลวงสายดังกล่าวในปี พ.ศ.2565 จึงไม่สามารถส่งมอบสายทางดังกล่าวให้ ทช. ได้ตามแผนถ่ายโอนฯในปี พ.ศ.2564 ดังกล่าวแล้ว

1.2 ทล.3423 เนื่องจากไม่สามารถส่งมอบสายทางดังกล่าวให้ ทช. ได้ตามแผนถ่ายโอนฯในปี พ.ศ.2564 เพราะไม่สามารถส่งมอบทางหลวงหมายเลขดังกล่าวให้กรมทางหลวงชนบทได้ในปีงบประมาณ 2564 เพราะกรมทางหลวงได้รับงบประมาณโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ได้มาตรฐาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565

2. กรมทางหลวง ยกเลิกการรับมอบทางหลวงชนบทหมายเลข รอ.3032 ทางสาย แยก ทล. 202 - บ้านโคกหม และอก.2001 ทางสาย แยก ทล. 11 - หนองกอก จากกรมทางหลวงชนบท เนื่องจากหลักฐานการได้มาของสายทางดังกล่าวไม่ชัดเจน บัญชีเขตทางหลวงไม่ตรงกับข้อเท็จจริง และสายทางที่รับมอบไม่มีความชัดเจนของเขตทางหลวงซึ่งหากรับมอบจะเป็นปัญหาเรื่องการลุกล้ำเขตทางกับประชาชนที่อาศัยสองข้างทางและเขตทางหลวงไม่เพียงพอต่อการพัฒนาโครงการขยายทางหลวงเนื่องจากเขตทางหลวงไม่ชัดเจน และแขวงทางหลวงร้อยเอ็ด และอุดรดิตต์ที่ 1 ได้ประสานงานกับแขวงทางหลวงชนบทดังกล่าว ตามมติที่ประชุม เมื่อ 29 ก.ค. 64 แล้ว ไม่มีสายทางที่จะรับมอบจากกรมทางหลวงชนบทได้ เนื่องจากไม่เข้าหลักเกณฑ์การแลกเปลี่ยนสายทางระหว่างกรมทางหลวงกับกรมทางหลวงชนบท

สรุปเมื่อยกเลิกการรับมอบและส่งมอบทางดังกล่าวระหว่าง ทล.กับ ทช. แล้ว ไม่กระทบต่อระยะทางทั้งหมดที่แลกเปลี่ยนระหว่าง ทล. กับ ทช. เดิม ทล.ให้ ทช. 143.272 กิโลเมตร ทช.ให้ ทล 113.411 กิโลเมตร แก้ไขใหม่ เป็น ทล.ให้ ทช. 121.580 กิโลเมตร และ ทช.ให้ ทล 83.631 กิโลเมตร



สรุปผลการดำเนินงานตามแผนการแลกเปลี่ยนสายทางระหว่าง ทล. กับ ทช. ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ และ ๒๕๖๔



ลำดับที่	เรื่อง	จำนวนสายทางตามแผนฯ	ระยะทาง(กม.)	จำนวนสายทางที่มอบ	ระยะทาง(กม.)	หมายเหตุ
๑	แผนการแลกเปลี่ยนสายทางระหว่าง ทล. กับ ทช. ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ และ ๒๕๖๔ (ทล. ให้ ทช. ปี ๖๓ และ ๖๔) ปรับเมื่อ ๑๗ ก.ย. ๖๔	๑๕	๑๒๑.๕๘๐	๑๕	๑๒๑.๕๘๐	ดำเนินการได้ ๑๐๐ %
	๑.๑ แผนการแลกเปลี่ยนสายทางระหว่าง ทล. กับ ทช. ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ (ทล. ให้ ทช. ปี ๖๓) ปรับเมื่อ ๒ ก.ย. ๖๓	๗	๕๒.๖๓๙	๗	๕๒.๖๓๙	ดำเนินการได้ ๑๐๐ %
	๑.๒ แผนการแลกเปลี่ยนสายทางระหว่าง ทล. กับ ทช. ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ (ทล. ให้ ทช. ปี ๖๔) ปรับเมื่อ ๑๗ ก.ย. ๖๔	๘	๖๘.๙๔๑	๘	๖๘.๙๔๑	ดำเนินการได้ ๑๐๐ %
๒	แผนการแลกเปลี่ยนสายทางระหว่าง ทล. กับ ทช. ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ และ ๒๕๖๔ (ทช. ให้ ทล. ปี ๖๓ และ ๖๔) ปรับเมื่อ ๑๗ ก.ย. ๖๔	๖	๘๓.๖๓๑	๖	๘๓.๖๓๑	ดำเนินการได้ ๑๐๐ %
	๒.๑ แผนการแลกเปลี่ยนสายทางระหว่าง ทล. กับ ทช. ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ (ทช. ให้ ทล. ปี ๖๓) ปรับเมื่อ ๒ ก.ย. ๖๓	๒	๔๓.๒๒๘	๒	๔๓.๒๒๘	ดำเนินการได้ ๑๐๐ %
	๒.๒ แผนการแลกเปลี่ยนสายทางระหว่าง ทล. กับ ทช. ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ (ทช. ให้ ทล. ปี ๖๔) ปรับเมื่อ ๑๗ ก.ย. ๖๔	๔	๔๐.๔๐๓	๔	๔๐.๔๐๓	ดำเนินการได้ ๑๐๐ %

รายงานผลการประเมินส่วนราชการ ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ (รอบ ๑๒ เดือน) ของ กรมทางหลวง								
ตัวชี้วัดที่ ๓ : ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (IRI ไม่เกิน ๓.๕ เมตรต่อกิโลเมตร)								
ผู้กำกับดูแลตัวชี้วัด : ผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนา ระบบบริหาร	ผู้จัดเก็บข้อมูล : นายวสันต์ พุกษางามชล สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ / ๐๘ ๙๑๒๓ ๒๕๒๙ นายราชศักดิ์ สุทธินิวล สำนักบริหารบำรุงทาง/ ๐ ๒๓๕๔ ๖๗๕๘ ต่อ ๒๓๕๒๕ นางสมคิด มะลิพวง น.ส. อ้นธิมา เอกพจน์							
โทรศัพท์ : ๐ ๒๓๕๔ ๖๗๕๘	โทรศัพท์ :							
เกณฑ์การให้คะแนน :								
<table><tr><td>เป้าหมายขั้นต้น (๕๐)</td><td>เป้าหมายมาตรฐาน (๗๕)</td><td>เป้าหมายขั้นสูง (๑๐๐)</td></tr><tr><td>ร้อยละ ๘๗ (เป้าหมายขั้นต้น)</td><td>ร้อยละ ๘๙ (เป้าหมายขั้นต้น+๒%)</td><td>ร้อยละ ๙๑ (เป้าหมายขั้นมาตรฐาน+๒%)</td></tr></table>			เป้าหมายขั้นต้น (๕๐)	เป้าหมายมาตรฐาน (๗๕)	เป้าหมายขั้นสูง (๑๐๐)	ร้อยละ ๘๗ (เป้าหมายขั้นต้น)	ร้อยละ ๘๙ (เป้าหมายขั้นต้น+๒%)	ร้อยละ ๙๑ (เป้าหมายขั้นมาตรฐาน+๒%)
เป้าหมายขั้นต้น (๕๐)	เป้าหมายมาตรฐาน (๗๕)	เป้าหมายขั้นสูง (๑๐๐)						
ร้อยละ ๘๗ (เป้าหมายขั้นต้น)	ร้อยละ ๘๙ (เป้าหมายขั้นต้น+๒%)	ร้อยละ ๙๑ (เป้าหมายขั้นมาตรฐาน+๒%)						
ข้อมูลผลการดำเนินงาน : ใช้ข้อมูลการสำรวจค่า IRI ของสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ระยะทางรวม ๒๘,๕๒๘ กม. จากระบบฐานข้อมูลงานวิเคราะห์และตรวจสอบสภาพทางหลวง (MIIS)								
คำชี้แจงการปฏิบัติงาน/มาตรการที่ได้ดำเนินการ นำค่า IRI เฉลี่ยต่อ ๑ กิโลเมตร มาคำนวณระยะทางทั้งหมดที่ IRI น้อยกว่า ๓.๕ ซึ่งจะได้ค่าระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความเรียบสากล (IRI) ของผิวทางน้อยกว่า ๓.๕ มีปริมาณร้อยละ ๘๒.๐๑								
ปัจจัยสนับสนุนต่อการดำเนินงาน : ข้อมูลการสำรวจจาก ระบบฐานข้อมูลงานวิเคราะห์และตรวจสอบสภาพทางหลวง (MIIS)ของสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ								
อุปสรรคต่อการดำเนินงาน : ระยะทางในการประมวลผล เพียง ๒๘,๕๒๘กม. ซึ่งอาจไม่ครอบคลุมระยะทางทั้งโครงข่ายของประเทศ ๖๐,๑๐๒ กม. (ข้อมูลเดือนกันยายน ๒๕๖๔)								

เอกสารหลักฐานประกอบ ตัวชี้วัด 3

การประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2564
ของ กรมทางหลวง

การถอดบทเรียนในการบริหารจัดการผลกระทบและการแก้ไขปัญหาในสภาวะวิกฤตโควิด(COVID-19)

1. ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)ต่อส่วนราชการ

คำอธิบาย

อธิบายผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อการดำเนินการกิจของส่วนราชการ โดยเปรียบเทียบกับผลกระทบที่เกิดขึ้นในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 ว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นเหมือนหรือแตกต่างกันอย่างไร ประกอบด้วย ข้อคำถามใน 2 ประเด็น (โปรดจัดทำรายงานรวมไม่เกิน 5 หน้า) หากมีเอกสารแนบเช่น คำสั่ง หรือระเบียบ หรือแผนเพิ่มเติม โปรดใส่เป็นภาคผนวก) ดังนี้

1.1 **ผลกระทบต่อวิธีการดำเนินงาน :** อธิบายให้เห็นว่าผลกระทบของการระบาดโรค COVID-19 ส่งผลต่อวิธีการดำเนินการของส่วนราชการอย่างไร ในมิติเหล่านี้

(1) **มิติด้านขั้นตอน กระบวนการ และวิธีการดำเนินการภายในองค์กร** หมายถึง กระบวนการ ขั้นตอนการดำเนินการของส่วนราชการที่ไม่สามารถดำเนินการดังเช่นภาวะปกติ อาทิการจัดประชุม การจัดกิจกรรมในลักษณะลงพื้นที่ หรือการบูรณาการกับหน่วยงานอื่น ๆ

(2) **มิติด้านการบริหารจัดการงบประมาณ** หมายถึง ผลกระทบของการระบาดของโรค COVID-19 ระลอกใหม่ส่งผลต่อการการบริหารจัดการงบประมาณขององค์กรอย่างไร และการบริหารจัดการงบประมาณดังกล่าว ส่งผลต่อการดำเนินการตามแผนงานหรือโครงการหรือไม่ อย่างไร

(3) **มิติด้านการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล** หมายถึง ผลกระทบของการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ส่งผลต่อการดำเนินการกิจของบุคลากรของหน่วยงานหรือไม่ เช่น บุคลากรไม่สามารถปฏิบัติงาน ณ สถานที่ตั้งได้ หรือหน่วยงานขาดแคลนบุคลากรที่จำเป็นต้องมีการจัดสรรเพิ่มเติมเพื่อปฏิบัติในบางภารกิจเป็นการเฉพาะ เป็นต้น

(4) **มิติด้านผู้รับบริการ** หมายถึง ผลกระทบของการระบาดของโรค COVID-19 ต่อผู้รับบริการภายนอกหน่วยงาน โดยเหตุของการระบาดฯ ทำให้ประชาชนผู้รับบริการไม่อาจเข้าถึงบริการของส่วนราชการได้ โดยให้ระบุสาเหตุและข้อจำกัด และเมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2564 สถานการณ์มีความเหมือนหรือแตกต่างกันอย่างไร (กรณีหน่วยงานที่ไม่มีการกิจด้านบริการประชาชนโดยตรง ไม่ต้องกรอกในส่วนนี้)

โปรดนำเข้าสู่ข้อมูลในส่วนนี้โดยครอบคลุมทั้ง 4 มิติ โดยหากมีมิติอื่น ๆ สามารถเพิ่มเติมได้ตามความเหมาะสม

(หากช่องว่างในการนำเข้าสู่ข้อมูลไม่เพียงพอโปรดเพิ่มเติมได้ตามความเหมาะสม)

1.2 ผลกระทบต่อการดำเนินงานตามตัวชี้วัดของส่วนราชการ: ส่วนราชการอธิบายให้เห็นว่าตัวชี้วัดในแต่ละตัวชี้วัดได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ทั้งทางบวกและทางลบ และสาเหตุของผลกระทบที่เกิดขึ้น

ตารางที่ 1 ตัวชี้วัดของส่วนราชการที่ได้รับผลกระทบ

ตัวชี้วัดที่ได้รับผลกระทบ	สาเหตุ
ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (IRI ไม่เกิน 3.5 เมตรต่อกิโลเมตร)	- ด้านมาตรการสาธารณสุขที่เข้มงวด ส่งผลต่อการเข้าพื้นที่เพื่อสำรวจค่าดัชนีความขรุขระสากล เช่น การกักตัว การยกเว้นการกักตัวกรณีได้รับวัคซีน 2 เข็ม หรือมีผลตรวจ COVID-19 ด้วยวิธี RT-PCR ไม่เกิน 7 วัน เกิดความล่าช้าในการปฏิบัติงานจากขั้นตอนที่เพิ่มขึ้น - ด้านความเสี่ยงของการติดเชื้อ Covid-19 ของผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ ที่มีการแพร่ระบาด

2. มาตรการการตอบสนองของส่วนราชการ

คำอธิบาย

นำเสนอมาตรการที่ส่วนราชการได้ดำเนินการ เพื่อตอบสนอง (Response) ต่อผลกระทบที่ได้รับในหัวข้อ 1.1 โดยอธิบายให้เห็นว่าส่วนราชการ ได้ดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาที่ได้รับไว้ในส่วนที่ 1 อย่างไร และอะไรเป็นผลลัพธ์ และปัญหาอุปสรรคของการดำเนินการดังกล่าว เช่น กฎระเบียบภายในหน่วยงาน กฎหมายการจัดซื้อจัดจ้าง การประสานระหว่างหน่วยงาน ทักษะบุคลากรที่ยังไม่เอื้อต่อการปรับรูปแบบการปฏิบัติงาน เป็นต้น โดยมีตัวอย่างคำถามนำทางตามด้านล่างนี้ทั้งนี้หากส่วนราชการมีประเด็นเพิ่มเติมนอกเหนือจากประเด็นชุดคำถามเหล่านี้ ส่วนราชการสามารถเพิ่มเติมได้ในตารางที่ 2

2.1 มิติด้านขั้นตอนกระบวนการ และวิธีการทำงานภายในองค์กร:

- หน่วยงานได้มีการปรับขั้นตอนการปฏิบัติงานให้สั้นลง หรือใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาเป็นส่วนสำคัญในการปฏิบัติงานภายใน หรือไม่อย่างไร

- หน่วยงานได้ดำเนินการปรับแนวทางการสั่งงาน การมอบหมายงาน และการติดตามงานเพื่อให้สอดคล้องกับการบริหารจัดการภายใต้สภาวะวิกฤต หรือไม่อย่างไร
- หน่วยงานได้ปรับปรุงกระบวนการขั้นตอนเกี่ยวกับการจัดทำแผนงานโครงการ การเบิกจ่ายงบประมาณ และการติดตามโครงการด้วยวิธีอื่นใด เพื่อให้การดำเนินงานตามภารกิจของหน่วยงานยังคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง
- หน่วยงานปรับรูปแบบวิธีการทำงานโดยกำหนดให้มีการทำงานจากที่บ้าน (Work from home) หรือไม่ และมีปัญหาอุปสรรคอย่างไร

2.2 มิติด้านงบประมาณ

- หน่วยงานได้ดำเนินการปรับแผนงานโครงการ การใช้งบประมาณให้สอดคล้องกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ระลอกใหม่ หรือไม่อย่างไร
- สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ทำให้มีข้อจำกัดด้านงบประมาณ หน่วยงานได้ปรับแผนและวิธีการทำงานอย่างไร ภายใต้งบประมาณที่จำกัด

2.3 มิติด้านการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล

- หน่วยงานมีการบริหารจัดการบุคลากรเพิ่มเติมเพื่อปฏิบัติงานในบางภารกิจเป็นการเฉพาะหรือไม่อย่างไร
- หน่วยงานมีการปรับรูปแบบการพัฒนาบุคลากร การอบรมให้ความรู้ภายในองค์กร แบบออนไลน์หรือไม่อย่างไร

2.4 มิติด้านผู้รับบริการ

- จากปัญหาที่ได้รับไปตามข้อ 1 ส่วนราชการได้ดำเนินการปรับเปลี่ยนแนวทางหรือวิธีการให้บริการ เพื่อให้ผู้รับบริการสามารถเข้าถึงงานบริการได้อย่างต่อเนื่องอย่างไร
- โปรดนำเข้าสู่ข้อมูลในตารางที่ 2 ท่านสามารถเพิ่มพื้นที่ในการนำเข้าสู่ข้อมูลได้ตามความเหมาะสม

ตารางที่ 2 การตอบสนองของส่วนราชการ

การตอบสนองของส่วนราชการ	ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น	ปัจจัยแห่งความสำเร็จและอุปสรรค
1. มิติด้านขั้นตอนกระบวนการ และวิธีการทำงานภายในองค์กร		
1.1 ปรับรูปแบบการวางแผนงานสำรวจค่าดัชนีความซุขระสากล โดยใช้ Platform Online เพื่อลดการแพร่ระบาดของ COVID-19 ระหว่างผู้บริหารกับผู้ปฏิบัติงาน	1.1 ผู้บริหารกับผู้ปฏิบัติงานปรับตัวในการใช้งาน Platform Online เพื่อวางแผนงานสำรวจค่าดัชนีความซุขระสากล เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้และสอดคล้องกับมาตรการทางสาธารณสุขของแต่ละพื้นที่	<u>ปัจจัยแห่งความสำเร็จ</u> ศึกษามาตรการทางสาธารณสุขของแต่ละพื้นที่ เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนเข้าพื้นที่เพื่อปฏิบัติงานสำรวจค่าดัชนีความซุขระสากล <u>อุปสรรค</u> มาตรการทางสาธารณสุขของแต่ละพื้นที่

การตอบสนองของส่วนราชการ	ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น	ปัจจัยแห่งความสำเร็จและอุปสรรค
	เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อภารกิจให้น้อยที่สุด	ละพื้นที่ เพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 จึงมีการเปลี่ยนแปลงคำสั่งการเข้า – ออก และมาตรการต่างๆอยู่บ่อยครั้ง
1.2 สร้างทัศนคติในการป้องกันการแพร่ระบาด COVID-19 ของผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานเป็นเรื่องใกล้ตัว เพื่อยกระดับการป้องกันอย่างเต็มความสามารถ	1.2 ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันตนเองจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 โดยการได้รับการฉีดวัคซีนขึ้นทุกคนและการใส่หน้ากาก ล้างมือบ่อยๆด้วยแอลกอฮอล์ จึงไม่มีใครติดเชื้อ COVID-19	<u>ปัจจัยแห่งความสำเร็จ</u> การส่งเสริมการสร้างทัศนคติในการป้องกันและทราบถึงวิธีการปฏิบัติตนเองที่ถูกต้อง เพื่อเอาตัวรอดจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 <u>อุปสรรค</u> มีค่าใช้จ่ายเพื่อซื้ออุปกรณ์กันการแพร่ระบาด COVID-19 เช่น หน้ากากอนามัย แอลกอฮอล์ ที่เพิ่มขึ้น
.....		
2. มิติด้านงบประมาณ		
2.1	2.1	<u>ปัจจัยแห่งความสำเร็จ</u> <u>อุปสรรค</u>
2.2	2.2	<u>ปัจจัยแห่งความสำเร็จ</u> <u>อุปสรรค</u>
.....		
3. มิติด้านการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล		
3.1	3.1	<u>ปัจจัยแห่งความสำเร็จ</u> <u>อุปสรรค</u>
3.2	3.2	<u>ปัจจัยแห่งความสำเร็จ</u> <u>อุปสรรค</u>
.....		

การตอบสนองของส่วนราชการ	ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น	ปัจจัยแห่งความสำเร็จและอุปสรรค
4. มิติด้านผู้รับบริการ		
4.1	4.1	ปัจจัยแห่งความสำเร็จ อุปสรรค
4.2	4.2	ปัจจัยแห่งความสำเร็จ อุปสรรค
.....		

3. การบริหารจัดการที่ดีของหน่วยงานในสภาวะวิกฤตโควิดฯ และควรขยายผล

คำอธิบาย

ระบุกรณีตัวอย่างการบริหารจัดการของหน่วยงานที่เห็นว่าสามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาช่วงวิกฤตได้ดี ทำให้สามารถปฏิบัติภารกิจของหน่วยงานได้อย่างต่อเนื่อง และไม่กระทบต่อผลการปฏิบัติงานแม้ในช่วงการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 และเห็นว่าสามารถเป็นแนวทางหรือตัวอย่างที่ดีให้ส่วนราชการอื่น ๆ นำไปประยุกต์ใช้ได้

- (1) มิติด้านขั้นตอน กระบวนการ และวิธีการทำงานภายในองค์กร
- (2) มิติด้านงบประมาณ
- (3) มิติด้านการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล
- (4) มิติด้านผู้รับบริการ (หากเป็นหน่วยงานที่ไม่มีภารกิจด้านบริการประชาชนโดยตรงไม่ต้องกรอกส่วนนี้)

โปรดนำเข้าสู่ข้อมูลในส่วนนี้โดยครอบคลุมทั้ง 4 มิติ โดยหากมีมิติอื่น ๆ สามารถเพิ่มเติมได้ตามความเหมาะสม

.....

.....

.....

.....

(หากช่องว่างในการนำเข้าสู่ข้อมูลไม่เพียงพอโปรดเพิ่มเติมได้ตามความเหมาะสม)

4. ข้อเสนอแนะ

คำอธิบาย

4.1 ข้อเสนอแนะในเชิงนโยบาย: ประเด็นที่เห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาสั่งการเพื่อปรับปรุงแก้ไขปัญหที่สามารถทำให้การบริหารจัดการ และการปฏิบัติภารกิจของหน่วยงานภาครัฐในภาพรวมสามารถดำเนินการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ การออกแนวทางปฏิบัติ การปรับรูปแบบการทำงานของภาครัฐ เป็นต้น

4.2 ข้อเสนอแนะในเชิงปฏิบัติ :ประเด็นที่หน่วยงานของท่าน หรือส่วนราชการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการเพื่อให้การปฏิบัติงานของหน่วยงานท่านสามารถตอบสนองต่อการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ได้ดียิ่งขึ้น

โปรดนำเข้าสู่ข้อมูลในส่วนนี้โดยครอบคลุมทั้ง 4 มิติ โดยหากมีมิติอื่น ๆ สามารถเพิ่มเติมได้ตามความเหมาะสม

.....

.....

.....

.....

(หากช่องว่างในการนำเข้าสู่ข้อมูลไม่เพียงพอโปรดเพิ่มเติมได้ตามความเหมาะสม)

รายงานผลการประเมินส่วนราชการ ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ (รอบ ๑๒ เดือน) ของ กรมทางหลวง		
ชื่อตัวชี้วัดที่ ๔ : ผลการพัฒนาการศักยภาพองค์การสู่การเป็นระบบราชการ ๔.๐ ตัวชี้วัดที่ ๔.๑: การขออนุญาตให้ยานพาหนะเดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน ผ่านระบบ Special Type Vehicles Permit Service (SVS Online)		
ผู้กำกับดูแลตัวชี้วัด : ผู้อำนวยการสำนักงาน พัฒนาระบบบริหาร	ผู้จัดเก็บข้อมูล : นายศิริพงษ์ เย็นใจ สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ นางสมคิด มะลิพวง น.ส. อันธิมา เอกพจน์	
โทรศัพท์ : ๐ ๒๓๕๔ ๖๗๕๘	โทรศัพท์ : ๐๖ ๔๑๔๒ ๔๒๒๒	
เกณฑ์การให้คะแนน :		
เป้าหมายขั้นต้น (๕๐)	เป้าหมายมาตรฐาน (๗๕)	เป้าหมายขั้นสูง (๑๐๐)
ยื่นคำขอทางออนไลน์ที่ประชาชน มีความปลอดภัย รักษาข้อมูลส่วนบุคคล และแนบเอกสารประกอบการพิจารณาได้	ออกเอกสารเป็นเอกสาร อิเล็กทรอนิกส์(e-Licence/ e-Certificate / e-Document) ผ่านทาง Mobile หรือ เว็บไซต์	ออกเอกสารเป็นเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Licence / e-Certificate / e-Document) ตามมาตรฐาน ETDA ผ่านทาง Mobile หรือ เว็บไซต์และผู้ใช้บริการสามารถ Print out เอกสารได้
ข้อมูลผลการดำเนินงาน : ศูนย์บริการอนุญาตเดินรถพิเศษบนทางหลวง สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์การใช้ระบบ Special Type Vehicles Permit Service (SVS Online) และจัดทำ คู่มือการใช้ระบบให้แก่ผู้ขออนุญาตฯ รวมถึงเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงที่ทำการตรวจสอบข้อมูลการขออนุญาตฯ		
คำชี้แจงการปฏิบัติงาน/มาตรการที่ได้ดำเนินการ : มีการประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมือกับผู้ขออนุญาตฯ ทุกสาย ให้ยื่นขออนุญาตฯ ผ่านระบบออนไลน์ เพื่อ ลดการเดินทาง ลดระยะเวลา และอำนวยความสะดวกให้กับผู้ขออนุญาตฯ ในการจัดเก็บข้อมูลและเรียกดูข้อมูล ได้ง่ายขึ้น		
ปัจจัยสนับสนุนต่อการดำเนินงาน : ปัจจุบันมีทีมด้านเทคโนโลยีเกี่ยวกับระบบคอยสนับสนุนและช่วยเหลือในการให้ข้อมูลและแก้ไขระบบเพื่อ รับฟังปัญหาและอำนวยความสะดวกให้ผู้ขออนุญาตฯ		

อุปสรรคต่อการดำเนินงาน :

ในการดำเนินการขออนุญาตให้ยานพาหนะเดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานผ่านระบบ Special Type Vehicles Permit Service (SVS Online) ให้เป็นเป้าหมายระดับสูง ยังต้องศึกษาเพิ่มเติมดังนี้

๑. ในส่วนของกฎหมายว่ารองรับการลงนามในเอกสารออนไลน์ ได้หรือไม่
๒. ด้านวิศวกรรม เกี่ยวกับระบบการคำนวณโครงสร้างสะพาน งานทาง และชั้นทาง ของกรมทางหลวงว่าสามารถปรับให้เป็นระบบคำนวณอัตโนมัติได้หรือไม่
๓. ระบบเส้นทางและแผนที่จากระบบ ยังต้องปรับให้ทันสมัยมากขึ้น
๔. ศึกษาเพิ่มเติมในส่วน of ระบบทั้งหมดให้สามารถใช้งานได้ง่ายขึ้น เพื่อให้ผู้ใช้บริการเข้าถึงง่ายและปลอดภัย

เอกสารหลักฐานประกอบ ตัวชี้วัดที่ 4.1

การประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๔
ของ กรมทางหลวง

การถอดบทเรียนในการบริหารจัดการผลกระทบและการแก้ไขปัญหาในสภาวะวิกฤตโควิด(COVID-๑๙)

1. ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)ต่อส่วนราชการ

คำอธิบาย

อธิบายผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อการดำเนินการกิจของส่วนราชการ โดยเปรียบเทียบกับผลกระทบที่เกิดขึ้นในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 ว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นเหมือนหรือแตกต่างกันอย่างไร ประกอบด้วย ข้อคำถามใน 2 ประเด็น (โปรดจัดทำรายงานรวมไม่เกิน 5 หน้า) หากมีเอกสารแนบ เช่น คำสั่ง หรือระเบียบ หรือแผนเพิ่มเติม โปรดใส่เป็นภาคผนวก) ดังนี้

1.1 ผลกระทบต่อวิธีการดำเนินงาน : อธิบายให้เห็นว่าผลกระทบของการระบาดโรค COVID-19 ส่งผลต่อวิธีการดำเนินการของส่วนราชการอย่างไร ในมิติเหล่านี้

(1) มิติด้านขั้นตอน กระบวนการ และวิธีการดำเนินการภายในองค์กร หมายถึง กระบวนการขั้นตอนการดำเนินการของส่วนราชการที่ไม่สามารถดำเนินการดังเช่นภาวะปกติ อาทิการจัดประชุม การจัดกิจกรรมในลักษณะลงพื้นที่ หรือการบูรณาการกับหน่วยงานอื่น ๆ

(2) มิติด้านการบริหารจัดการงบประมาณ หมายถึง ผลกระทบของการระบาดของโรค COVID-19ระลอกใหม่ส่งผลต่อการบริหารจัดการงบประมาณขององค์กรอย่างไร และการบริหารจัดการงบประมาณดังกล่าว ส่งผลต่อการดำเนินการตามแผนงานหรือโครงการหรือไม่ อย่างไร

(3) มิติด้านการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล หมายถึง ผลกระทบของการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ส่งผลต่อการดำเนินการกิจของบุคลากรของหน่วยงานหรือไม่ เช่น บุคลากรไม่สามารถปฏิบัติงาน สถานที่ตั้งได้ หรือหน่วยงานขาดแคลนบุคลากรที่จำเป็นต้องมีการจัดสรรเพิ่มเติมเพื่อปฏิบัติในบางภารกิจ เป็นการเฉพาะ เป็นต้น

(4) มิติด้านผู้รับบริการ หมายถึง ผลกระทบของการระบาดของโรค COVID-19 ต่อผู้รับบริการภายนอกหน่วยงาน โดยเหตุของการระบาดฯ ทำให้ประชาชนผู้รับบริการไม่อาจเข้าถึงบริการของส่วนราชการได้ โดยให้ระบุสาเหตุและข้อจำกัด และเมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2564 สถานการณ์มีความเหมือนหรือแตกต่างอย่างไร (กรณีหน่วยงานที่ไม่มีภารกิจด้านบริการประชาชนโดยตรง ไม่ต้องกรอกในส่วนนี้)
โปรดนำเข้าสู่ข้อมูลในส่วนนี้โดยครอบคลุมทั้ง 4 มิติ โดยหากมีมิติอื่น ๆ สามารถเพิ่มเติมได้ตามความเหมาะสม

(1) มิติด้านขั้นตอน กระบวนการ และวิธีการดำเนินการภายในองค์กร

การขออนุญาตเดินรถพิเศษบนทางหลวง กรมทางหลวง มีขั้นตอนการขออนุญาตฯ ที่ไม่สามารถดำเนินการได้ตามปกติ ในส่วนของการจัดประชุมกำหนดพิกัดน้ำหนักร สำหรับคณะกรรมการกำหนดพิกัดน้ำหนักรถบรรทุกของกรมทางหลวง ซึ่งตามปกติจะต้องมีการเชิญคณะกรรมการฯ หรือผู้ แทนคณะกรรมการจากสำนักต่างๆ รวมถึงตัวแทนจากแขวงทางหลวงฯ ตามเส้นทางการควบคุมของแขวงทางหลวงนั้นๆ เข้าร่วมประชุมพิจารณาพิกัดน้ำหนักรถบรรทุก เพื่อพิจารณาเห็นชอบก่อนการออกหนังสืออนุญาตฯ ซึ่งการประชุมนี้ถือเป็นส่วนหนึ่งของการออกอนุญาตเดินรถพิเศษบนทางหลวง

จากสถานการณ์ COVID-19 ทำให้ไม่สามารถจัดประชุมได้ ทางคณะกรรมการจึงมีความเห็นให้ปรับเปลี่ยนขั้นตอนการจัดประชุมกำหนดพิกัดน้ำหนักร เป็นการเวียนวาระการประชุมเป็นเอกสารข้อมูล การขออนุญาตฯ ของผู้ขออนุญาตทั้งหมด ส่งให้คณะกรรมการทางระบบสารบรรณกรมฯ และส่งข้อมูลผ่านไลน์อีกหนึ่งช่องทาง เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการให้บริการ

(2) มิติด้านการบริหารจัดการงบประมาณ

-

(3) มิติด้านการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล

สถานการณ์ COVID-19ต้องมีการปรับรูปแบบการ ปฏิบัติงาน ณ สถานที่ตั้ง และปฏิบัติงานที่บ้านตามประกาศมาตรการนโยบายของคณะรัฐบาล เพื่อความปลอดภัยและสุขอนามัยของพนักงาน เจ้าหน้าที่ในการทำงาน โดยมีการจัดตารางงาน Work From home การแบ่งจัดสรรบุคลากร ให้มีการทำงานที่กรมฯ และที่บ้าน

(4) มิติด้านผู้รับบริการ

สถานการณ์ COVID-19 ทำให้ผู้ประกอบการที่มีความประสงค์ยื่นขออนุญาตฯ หรือผู้ประกอบการที่ยื่นขออนุญาตฯ เข้ามาแล้ว มีการปรับเปลี่ยนในขั้นตอนการการนำเสนอเส้นทางการขออนุญาตฯ ต่อคณะกรรมการฯ ผ่านทางศูนย์บริการอนุญาตเดินรถพิเศษบนทางหลวง โดยใช้โปรแกรม Zoom และนำไฟล์นำเสนอเส้นทางการขออนุญาตฯ ที่ผ่านการกลั่นกรองจากศูนย์ฯ แนบท้ายเอกสารวาระการประชุมกำหนดพิกัดน้ำหนักร เป็นไฟล์นำเสนอเส้นทางการขออนุญาตฯ ทำให้คณะกรรมการได้ทราบข้อมูลทั้งหมดของผู้ขออนุญาตฯ

1.2 ผลกระทบต่อการดำเนินงานตามตัวชี้วัดของส่วนราชการ: ส่วนราชการอธิบายให้เห็นว่าตัวชี้วัดในแต่ละตัวชี้วัดได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ทั้งทางบวกและทางลบ และสาเหตุของผลกระทบที่เกิดขึ้น

ตารางที่ ๑ ตัวชี้วัดของส่วนราชการที่ได้รับผลกระทบ

ตัวชี้วัดที่ได้รับผลกระทบ	สาเหตุ

2. มาตรการการตอบสนองของส่วนราชการ

คำอธิบาย

นำเสนอมาตรการที่ส่วนราชการได้ดำเนินการ เพื่อตอบสนอง (Response) ต่อผลกระทบที่ได้รับในหัวข้อ 1.1 โดยอธิบายให้เห็นว่าส่วนราชการ ได้ดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาที่ได้รับไว้ในส่วนที่ 1 อย่างไร และอะไรเป็นผลลัพธ์ และปัญหาอุปสรรคของการดำเนินการดังกล่าว เช่น กฎระเบียบภายในหน่วยงาน กฎหมาย การจัดซื้อจัดจ้าง การประสานระหว่างหน่วยงาน ทักษะบุคลากรที่ยังไม่เอื้อต่อการปรับปรุงแบบการปฏิบัติงาน เป็นต้น โดยมี **ตัวอย่าง** คำถามนำทางตามด้านล่างนี้ทั้งนี้หากส่วนราชการมีประเด็นเพิ่มเติมนอกเหนือจากประเด็นชุดคำถามเหล่านี้ ส่วนราชการสามารถเพิ่มเติมได้ในตารางที่ 2

การตอบสนองของส่วนราชการ	ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น	ปัจจัยแห่งความสำเร็จและอุปสรรค
1. มิติด้านขั้นตอนกระบวนการ และวิธีการทำงานภายในองค์กร		
1.1 มีการแก้ไขโดยการส่งเป็นเอกสารข้อมูลแทนการจัดประชุม และให้คณะกรรมการตอบกลับเป็นเอกสารแทน	1.1 สามารถทดแทนการจัดประชุมได้ โดยคณะกรรมการตอบกลับเป็นเอกสารแทนการเข้าร่วมประชุมได้รวดเร็วขึ้น	ปัจจัยแห่งความสำเร็จ อุปสรรค-----
2. มิติด้านงบประมาณ		
2.1 -----	2.1-----	ปัจจัยแห่งความสำเร็จ/อุปสรรค-----
2.2	2.2	ปัจจัยแห่งความสำเร็จ/อุปสรรค
3. มิติด้านการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล		
3.1 จัดตารางการทำงาน เพื่อลดการเดินทาง และไม่ให้มีการรวมตัวให้มากที่สุด และใช้โปรแกรม Teamviewer เพื่อเข้าทำงานจากที่บ้าน เข้าเซิร์ฟเวอร์ได้	3.1สามารถทำได้โดยให้พนักงานทุกคนจัดเวรเข้ามาทำงานให้ส่วนที่ตนเองรับผิดชอบ และลดการรวมตัวเพื่อลดการแพร่กระจายของเชื้อไวรัสCOVID-19	ปัจจัยแห่งความสำเร็จ อุปสรรค-----
4. มิติด้านผู้รับบริการ		
4.1 ส่งเอกสารโดยการจ้างพนักงานส่งเอกสารมายังกรมทางหลวงเพื่อลดการเดินทาง	4.1สามารถทำได้โดยมีเจ้าหน้าที่ศูนย์ที่มาทำงาน และเข้าเวรตอนกลางคืน รอรับเอกสารตลอด 24 ชั่วโมง	ปัจจัยแห่งความสำเร็จ อุปสรรค
4.2 การนำเสนอเส้นทางใช้การนำเสนอผ่านโปรแกรม ZOOM เพื่อลดการเดินทาง	4.2 สามารถทำได้ การนำเสนอเส้นทางผ่าน ZOOM	ปัจจัยแห่งความสำเร็จ อุปสรรค

ตารางที่ 2 การตอบสนองของส่วนราชการ

3. การบริหารจัดการที่ดีของหน่วยงานในสภาวะวิกฤตโควิดฯ และควรขยายผล

คำอธิบาย

ระบุกรณีตัวอย่างการบริหารจัดการของหน่วยงานที่เห็นว่าสามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาช่วงวิกฤต ได้ดี ทำให้สามารถปฏิบัติการกิจของหน่วยงานได้อย่างต่อเนื่อง และไม่กระทบต่อผลการปฏิบัติงานแม้ในช่วงการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 และเห็นว่าสามารถเป็นแนวทางหรือตัวอย่างที่ดีให้ส่วนราชการอื่น ๆ นำไปประยุกต์ใช้ได้

- (1) มิติด้านขั้นตอน กระบวนการ และวิธีการทำงานภายในองค์กร
- (2) มิติด้านงบประมาณ
- (3) มิติด้านการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล
- (4) มิติด้านผู้รับบริการ

(หากเป็นหน่วยงานที่ไม่มีภารกิจด้านบริการประชาชนโดยตรงไม่ต้องกรอกส่วนนี้)

โปรดนำเข้าสู่ข้อมูลในส่วนนี้โดยครอบคลุมทั้ง 4 มิติ โดยหากมีมิติอื่น ๆ สามารถเพิ่มเติมได้ตามความเหมาะสม

- (1) มิติด้านขั้นตอน กระบวนการ และวิธีการดำเนินการภายในองค์กร

การประชุมโดยต้องจัดประชุม สามารถใช้เป็นการตอบผ่านเอกสาร หรือประชุมผ่าน ZOOM เพื่อความรวดเร็วและประหยัดเวลาการเดินทาง และความปลอดภัยต่อพลานามัยของพนักงาน เจ้าหน้าที่ได้

- (2) มิติด้านการบริหารจัดการงบประมาณ

-

- (3) มิติด้านการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล

ตามตารางงาน Work Form Home ไม่มีผลกระทบต่องาน

- (4) มิติด้านผู้รับบริการ

การนำเสนอเส้นทางใช้การนำเสนอผ่านโปรแกรม ZOOM เพื่อลดการเดินทาง เพื่อความรวดเร็วและประหยัดเวลาการเดินทาง

4. ข้อเสนอแนะ

คำอธิบาย

4.1 ข้อเสนอแนะในเชิงนโยบาย: ประเด็นที่เห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาสั่งการเพื่อปรับปรุงแก้ไขปัญหที่สามารถทำให้การบริหารจัดการ และการปฏิบัติการกิจของหน่วยงานภาครัฐในภาพรวมสามารถดำเนินการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ การออกแนวทางปฏิบัติ การปรับรูปแบบการทำงานของภาครัฐ เป็นต้น

4.2 ข้อเสนอแนะในเชิงปฏิบัติ :ประเด็นที่หน่วยงานของท่าน หรือส่วนราชการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการเพื่อให้การปฏิบัติงานของหน่วยงานท่านสามารถตอบสนองต่อการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ได้ดียิ่งขึ้น

โปรดนำเข้าสู่ข้อมูลในส่วนนี้โดยครอบคลุมทั้ง 4 มิติ โดยหากมีมิติอื่น ๆ สามารถเพิ่มเติมได้ตามความเหมาะสม

.....

.....

.....

.....

(หากช่องว่างในการนำเข้าสู่ข้อมูลไม่เพียงพอโปรดเพิ่มเติมได้ตามความเหมาะสม)

รายงานผลการประเมินส่วนราชการ
ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ (รอบ ๑๒ เดือน)
ของ กรมทางหลวง

ชื่อตัวชี้วัดที่ ๔ : ผลการพัฒนาศักยภาพองค์การสู่การเป็นระบบราชการ ๔.๐

ตัวชี้วัดที่ ๔.๒ การประเมินสถานะของหน่วยงานในการเป็นระบบราชการ ๔.๐ (PMQA ๔.๐)

ผู้กำกับดูแลตัวชี้วัด : ผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนา
ระบบบริหาร

ผู้จัดเก็บข้อมูล : นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญ
การพิเศษ-ปฏิบัติการ (สพร.)

โทรศัพท์ : ๐ ๒๓๕๔ ๖๗๕๘

โทรศัพท์ : ๐๒๓๕๔ ๖๗๕๘

เกณฑ์การให้คะแนน :

เป้าหมายขั้นต้น (๕๐)	เป้าหมายมาตรฐาน (๗๕)	เป้าหมายขั้นสูง (๑๐๐)
๒๔๐ (ค่าเฉลี่ยคะแนนกลุ่มที่ ๑ : ๐-๒๙๙)	-	๓๕๐

ข้อมูลผลการดำเนินงาน :

ผลจากการตรวจพิจารณาจากเอกสารสมัครเบื้องต้นได้คะแนนในภาพรวม ๔๐๕.๒๓ คะแนน จากคะแนนรวม ๕๐๐ คะแนน

คำชี้แจงการปฏิบัติงาน/มาตรการที่ได้ดำเนินการ

มีการประชุมคณะทำงานการประเมินสถานะของหน่วยงานภาครัฐในการประเมินเป็นระบบราชการ ๔.๐ (PMQA ๔.๐) ในหมวดลักษณะสำคัญขององค์การ และหมวด ๑ - หมวด ๖ เพื่อระดมความคิดเห็นและหาข้อสรุปจนได้ข้อยุติ

ปัจจัยสนับสนุนต่อการดำเนินงาน :

ได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหารเป็นอย่างดี

อุปสรรคต่อการดำเนินงาน :

- ไม่มี -

เอกสารหลักฐานประกอบ ตัวชี้วัดที่ 4.2

คะแนน PMQA 4.0 (*100)

หมวด	ผลการประเมินตนเอง จากหน่วยงาน	ผลการประเมิน จากผู้ตรวจ	ค่าเฉลี่ย ของหน่วยงานที่ประเมิน ทั้งหมด
หมวด 1 การนำองค์การ	500	437.5	132.72
หมวด 2 การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์	500	447.92	135.51
หมวด 3 การให้ความสำคัญกับผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย	500	390.63	129.72
หมวด 4 การวัด วิเคราะห์ และจัดการความรู้	500	447.92	133.44
หมวด 5 การมุ่งเน้นบุคลากร	500	401.04	128.42
หมวด 6 การมุ่งเน้นระบบปฏิบัติการ	500	414.93	132.23
หมวด 7 การบรรลุผลลัพธ์การดำเนินการ	296.67	296.67	296.23
คะแนนรวม (500) คะแนน	470.95	405.23	155.47
กรมทางหลวง เป็นระบบราชการ	3.77	3.24	1.24

สำนักงานพัฒนาระบบบริหาร

โทรศัพท์. 02-3546668 ต่อ 26204 และ 26207 โทรสาร 02-3546756