



# บทที่ 1

## ภาพรวมโครงการ

การวัดระดับความสำเร็จ

หลักการเงื่อนไขและขอบเขตการประเมินผล

นิยามความหมายของคำต่างๆ

ความเชื่อมโยงของแผนระดับต่างๆ

บทสรุป

ปัญหาและข้อเสนอแนะ



## บทที่ 1 ภาพรวมโครงการ

### การวัดระดับความสำเร็จ

สำนักงานงบประมาณได้จัดวางระบบการติดตามและประเมินผลเพื่อให้หน่วยรับงบประมาณใช้เป็นกรอบแนวทางในการติดตามและประเมินผลและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณ ซึ่งประกอบด้วย การติดตามประเมินผลก่อนการจัดสรรงบประมาณ ระหว่างการใช้จ่ายงบประมาณและภายหลังจากการใช้จ่ายงบประมาณ ซึ่งเป็นไปตามนัยพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2561 ประกอบกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 กำหนดให้หน่วยงานรับงบประมาณต้องดำเนินการทบทวนและปรับปรุง เป้าหมาย ผลผลิต/โครงการ กิจกรรม ตัววัดผลสำเร็จ ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่จะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณของหน่วยรับงบประมาณ ส่งสำนักงานงบประมาณ สำหรับการวิเคราะห์ระดับความสำเร็จในการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณ สำนักงานงบประมาณให้ทำการจัดส่งพร้อมกับคำของบประมาณรายจ่ายประจำปีในทุกๆปีของเดือนธันวาคม โดยเอกสารเล่มนี้ทำการติดตามและประเมินผลภายหลังจากการใช้งบประมาณแล้วเสร็จ ทั้งในด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตามนัยข้อ 3-1 ของแบบฟอร์มการดำเนินการตามระบบติดตามประเมินผลฯ ของสำนักงานงบประมาณ

การบริหารแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์ (Results Based Management : RBM) คือการบริหารเพื่อการจัดหาให้ได้ทรัพยากรการบริหารมาอย่างประหยัด (Economy) เน้นใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ (Efficiency) และการได้ผลงานที่บรรลุเป้าหมายขององค์กร (Effectiveness) (เลิศชาย ปานमुख : การบริหารแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์ Results Based Management : RBM)

การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ ( results based management ) คือ วิธีการบริหารที่มุ่งเน้นสัมฤทธิ์ผลขององค์กรเป็นหลัก การปฏิบัติงานขององค์กรมีผลสัมฤทธิ์เพียงใดพิจารณาได้จากการเปรียบเทียบผลผลิตและผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงกับเป้าหมายที่กำหนด (บทความ ISO จาก <https://www.isotoyou.com>)

การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ คือ วิธีการบริหารที่มุ่งเน้นสัมฤทธิ์ผลขององค์กรเป็นหลัก การปฏิบัติงานขององค์กรมีผลสัมฤทธิ์เพียงใดพิจารณาได้จากการเปรียบเทียบผลผลิตและผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงกับเป้าหมายที่กำหนด (สุภาพ ฉิ่ง เพ็ชรเรือนทอง : การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ <https://www.gotoknow.org>)

ผลสัมฤทธิ์/ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ หมายถึง ผลลัพธ์สุดท้าย (Final Outcome) ที่เกิดขึ้นจากการใช้จ่ายงบประมาณ และนำผลผลิต (Output) ไปใช้ประโยชน์กับกลุ่มเป้าหมาย ที่กำหนด โดยหน่วยรับงบประมาณกำหนดตัวชี้วัดและระบุค่าเป้าหมายที่ชัดเจนรวมทั้งสามารถ วัดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม (คู่มือการ



ทบทวนผลสัมฤทธิ์ เป้าหมาย แนวทางการดำเนินงานและตัวชี้วัดของแผนงานบูรณาการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 : กองประเมินผล 2 สำนักงบประมาณ)

สรุปโดยรวมอนุมานได้ว่า การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ของงาน เป็นการเน้นใช้ทรัพยากรอย่างประหยัด มีการเปรียบเทียบค่าเป้าหมายและตัวชี้วัดกำหนดกับผลลัพธ์สุดท้ายที่ได้ ทั้งด้านผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Final Outcome) โดยได้ผลงานที่บรรลุเป้าหมายตามเกณฑ์ของหน่วยงานไม่น้อยเพียงไร

สำหรับการ ประเมินผลโครงการแล้วเสร็จแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์ของงาน โดยวัดความสำเร็จในการ ปฏิบัติงานและการใช้จ่ายงบประมาณ ซึ่งเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ ยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจสังคมแห่งชาติ และนโยบายของรัฐบาล แผนปฏิบัติการของกระทรวง ตลอดจนถึงแผนปฏิบัติราชการ 5 ปีและแผนปฏิบัติการประจำปีของกรมทาง หลวง กลุ่มงานประเมินผล มีหน้าที่ติดตามการใช้งบประมาณตาม ทั้งด้านผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) ว่ามีผลสัมฤทธิ์ (Result)/ผลประโยชน์มากน้อยเพียงใด ตอบสนองต่อเป้าหมายให้บริการ หน่วยงานในระดับใด ผลการดำเนินงานเป็นอย่างไร ตามข้อคำถามทั้ง 10 ข้อ ที่กำหนดโดยสำนักงบประมาณ

#### 1. หลักการ เงื่อนไขและขอบเขตการประเมินผล

ภายใต้พระราชบัญญัติภายใต้พระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2561 หมวด 7 การประเมินผล และการรายงาน ส่วนการประเมินผล มาตรา 46 ได้กำหนดให้ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณจัดวางระบบการ ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณของหน่วยงานที่ ได้รับการจัดสรรงบประมาณ เพื่อการวัดผลสัมฤทธิ์หรือประโยชน์ที่จะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ โดยใน ระบบการติดตามและประเมินผลตามแผนการปฏิบัติงาน และแผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ปัจจุบัน สำนักงบประมาณได้วางระบบการติดตามประเมินผล โดยออกแบบฟอร์มรายงานการ วิเคราะห์ระดับความสำเร็จในการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณ สำหรับประกอบการจัดทำงบประมาณ รายจ่าย โดยให้จัดส่งสำนักงบประมาณพร้อมกับค่าของงบประมาณรายจ่ายประจำปี รายงานฉบับนี้เป็นส่วน หนึ่งในการประกอบการตอบ คำถามข้อ 3-2 สำหรับใช้เป็นเอกสารแนบ

การประเมินภารกิจหลักของกรมทางหลวง ซึ่งมีตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายที่ชัดเจน โดยมีภารกิจหลัก ตามการใช้จ่ายงบประมาณ 3 ภารกิจคือ งานก่อสร้างทางหลวง งานอำนวยความสะดวกความปลอดภัยและงานบำรุงรักษา ทางหลวง โดยมีหน่วยงานภายในกรมทางหลวงรับผิดชอบดังนี้

1. สำนักก่อสร้าง สำนักสะพาน ศูนย์สร้างทาง มีหน้าที่ก่อสร้างพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทาง หลวงให้มีโครงข่ายทางหลวงสมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านให้ประชาชนได้รับ ความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยในการเดินทาง โดยมีเส้นทางที่เกี่ยวข้อง 3 ประเภท ได้แก่ ทางหลวงพิเศษ



ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงสัมปทาน รวมถึงกฎหมายอื่นๆที่กำหนดให้เป็นหน้าที่ของรัฐมนตรีหรือ คณะรัฐมนตรีมอบหมาย ตามนัยแห่งกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 มีการก่อสร้างทาง ทางต่างระดับ สะพาน สะพานต่างระดับ อุโมงค์ อุโมงค์ข้ามทางแยก ท่อลอด และอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ทั้งในลักษณะการจ้างเหมาบริการและดำเนินการเอง โดยมี กลุ่มงานประเมินผล สำนักแผนงาน ได้ติดตามและประเมินผลงานในส่วนนี้

2. สำนักอำนวยการความปลอดภัย มีภารกิจหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับ การวางแผนสำรวจและวิเคราะห์ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง ศึกษา พัฒนา และจัดทำมาตรฐานเครื่องหมายและสัญญาณควบคุมการจราจรที่ใช้กับงานทาง และกำหนดหลักเกณฑ์ การดำเนินการใด ๆ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร การลดอุบัติเหตุ และเพิ่มความปลอดภัยในเขตทางหลวง ให้คำปรึกษาและเสนอแนะเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวก ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุน การปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย การประเมินผลงานอำนวยความสะดวกทางถนนอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักอำนวยความสะดวก

3. สำนักบริหารบำรุงทางหลวง มีภารกิจหน้าที่กำหนดกลยุทธ์ แผนงาน โครงการ งานบำรุงรักษาทางหลวง ศึกษา และพัฒนาการบริหารและบำรุงรักษาทางหลวง รวมทั้งประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลงานบำรุงทาง กำกับดูแล ติดตาม และประเมินผลการใช้จ่ายงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวง จัดทำแผนงาน มาตรการ และมาตรฐานเกี่ยวกับงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ ปฏิบัติงานร่วมกับ หรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย ประเมินผลงานบำรุงและรักษาทางหลวงเป็นหน้าที่รับผิดชอบของสำนักบริหารและบำรุงทาง

ในปัจจุบัน เพื่อให้งานกระชับและมีบูรณาการมากยิ่งขึ้น จึงจัดให้มีการบูรณาการงานประเมินผลการกิจหลักทั้งหมดเข้าด้วยกันและให้เป็นแนวทางเดียวกันโดยมีสำนักแผนงานเป็นเจ้าภาพหลัก เป็นการลดระยะเวลาและขั้นตอนต่างๆรวมทั้งความซ้ำซ้อน แต่ยังคงคุณภาพและประสิทธิผลได้เป็นอย่างดี

## 2 นิยามความหมายของคำต่างๆ

2.1 ผลผลิต (Output) หมายถึง คือ ผลที่เกิดขึ้นทันที ผลที่เกิดขึ้นโดยตรงจากการดำเนินโครงการ กิจกรรมเสร็จสิ้น <https://www.gotoknow.org/posts/320692%5D>

ผลผลิต (Output) หมายถึง สิ่งที่ได้ออกมาเป็นรูปธรรม หรือรับรู้ได้ (<https://www.gotoknow.org/posts/117687>)

Output คือ สิ่งที่ทำออกมาเป็นผลิตภัณฑ์ (Product) ซึ่งวัดได้เมื่อสิ้นสุดการกระทำ (<http://oknation.nationtv.tv/blog/print.php?id=805802>)



อนุมานได้ว่า ประสิทธิภาพหรือผลผลิต (Output) คือ สิ่งที่ได้ผลหลังจากกระทำหรือดำเนินโครงการ และสามารถวัดออกผลได้อย่างเป็นรูปธรรมมีหน่วยวัดชัดเจน

2.2 ผลลัพธ์ (Outcomes) หมายถึง ผลประโยชน์ที่ได้จากผลผลิต และผลกระทบที่มีต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง และสิ่งแวดล้อม จากการใช้ประโยชน์จากการจัดทำผลผลิตขึ้นมา (<https://www.gotoknow.org/posts/117687>)

Outcome คือ ผลประโยชน์ที่ได้จาก Product ซึ่งต้องทอระยะเวลาไว้ช่วงหนึ่ง (<http://oknation.nationtv.tv/blog/print.php?id=805802>)

ผลลัพธ์ (outcome) หมายถึง ผลระยะยาวซึ่งเกิดเป็นผลจุดหมายปลายทาง หรือผลต่อเนื่องจากผลกระทบ (<https://www.gotoknow.org/posts/320692>)

อนุมานได้ว่า ประสิทธิภาพหรือผลลัพธ์ (Outcomes) เกิดจากผลผลิต/ผลประโยชน์ ที่ได้ต่อเนื่องจากผลกระทบ มีการทอระยะเวลาไว้ช่วงหนึ่ง

2.3 ตัวชี้วัดผลสำเร็จ<sup>1/</sup> หมายถึงเครื่องมือใช้วัดผลการดำเนินงานหรือประเมินผลการดำเนินงานในด้านต่างๆ ขององค์กร ซึ่งสามารถแสดงผลของการวัดหรือการประเมินในรูปแบบเชิงรูปธรรมเพื่อสะท้อนประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปฏิบัติงานขององค์กรหรือหน่วยงานภายในองค์กร ลักษณะตัวชี้วัดที่ดีประกอบด้วย 5 คุณลักษณะ ได้แก่

- 2.3.1 มีความเฉพาะเจาะจง เข้าใจง่าย รวมถึงยอมรับของทุกฝ่าย
- 2.3.2 วัดออกมาเป็นรูปธรรม ระบุตัวเลขอย่างชัดเจนสะท้อนความสำเร็จและความก้าวหน้าได้
- 2.3.3 ควบคุมและบรรลุเป้าหมายได้ ไม่วัดในสิ่งที่ไม่มีความสำเร็จ
- 2.3.4 สะท้อนผลสำเร็จของงาน วัดเฉพาะงานที่สำคัญและไม่ควรมีตัวชี้วัดจำนวนมากเกินไป
- 2.3.5 รวบรวมข้อมูลที่น่าเชื่อถือทันต่อสถานการณ์ สามารถนำไปวางแผนได้ต่อไป

2.4 เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน<sup>2/</sup> หมายถึง ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานตามผลผลิต/โครงการ ของหน่วยงานระดับกรม ซึ่งจะส่งต่อขึ้นไปสู่ความสำเร็จของเป้าหมายการให้บริการกระทรวง การกำหนดเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์) ควรมืองค์ประกอบ ดังนี้

- 2.4.1 แสดงผลประโยชน์ที่มีต่อกลุ่มเป้าหมาย/ผู้รับบริการหรือพื้นที่เป้าหมาย
- 2.4.2 ต้องสอดคล้องและเชื่อมโยงกับเป้าหมายให้บริการในระดับกระทรวง
- 2.4.3 ต้องสัมพันธ์กับพันธกิจหรือภารกิจของส่วนราชการ
- 2.4.4 สามารถถ่ายทอดสู่กลยุทธ์หน่วยงาน ผลผลิต/โครงการ กิจกรรมหลักได้อย่างชัดเจน
- 2.4.5 มีตัวชี้วัดชัดเจนและเป็นรูปธรรมสามารถวัดผลได้ทั้งมิติเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ อยู่ในระดับ

ผลลัพธ์



2.5 เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน<sup>2/</sup> หมายถึง ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานตามผลผลิต/โครงการของหน่วยงานระดับกรม ซึ่งจะส่งต่อขึ้นไปสู่ความสำเร็จของเป้าหมายให้บริการระดับกระทรวง การกำหนดเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน(ผลลัพธ์) ควรมียอดประกอบ ดังนี้

- 2.5.1 แสดงผลประโยชน์ที่มีต่อกลุ่มเป้าหมายผู้รับบริการหรือพื้นที่เป้าหมายจากการผสมผลผลิต/โครงการของหน่วยรับงบประมาณที่รับผิดชอบ หรือความสำเร็จจากการดำเนินการตามผลผลิต/โครงการของหน่วยรับงบประมาณในสังกัดกระทรวง
- 2.5.2 ต้องสอดคล้องเชื่อมโยงกับเป้าหมายให้บริการกระทรวง
- 2.5.3 ต้องสัมพันธ์กับพันธกิจหรือภารกิจของส่วนราชการ
- 2.5.4 สามารถถ่ายทอดสู่กลยุทธ์หน่วยงาน ผลผลิต/โครงการ กิจกรรมหลักได้อย่างชัดเจน
- 2.5.5 ต้องมีความชัดเจนเป็นรูปธรรม สามารถวัดผลได้และมีความเข้าใจตรงกันระหว่างกระทรวง

2.6 ผลสัมฤทธิ์/ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ<sup>3/</sup> หมายถึง ผลลัพธ์สุดท้าย (Final Outcome) ที่เกิดขึ้นจากการใช้จ่ายงบประมาณ และนำผลผลิต (Output) ไปใช้ประโยชน์กับกลุ่มเป้าหมายที่กำหนด โดยหน่วยรับงบประมาณกำหนดตัวชี้วัดและระบุค่าเป้าหมายที่ชัดเจนรวมทั้งสามารถวัดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม

การกำหนดผลสัมฤทธิ์/ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ควรมียอดประกอบ ดังนี้

- 2.6.1 แสดงผลประโยชน์ที่มีต่อกลุ่มเป้าหมายที่หน่วยรับงบประมาณรับผิดชอบและต้องการให้เกิดขึ้นจากการให้บริการ
- 2.6.2 สอดคล้องและเชื่อมโยงกับเป้าหมายแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติหรือแผนย่อยของแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ
- 2.6.3 สามารถวัดผลได้ โดยอาจอยู่ในรูปแบบของตัวชี้วัดร่วม (joint KPIs) พร้อมค่าเป้าหมาย (Target) ที่ต้องแสดงถึงการบรรลุผลสัมฤทธิ์/ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้กลุ่มเป้าหมายจะได้รับที่กำหนดโดยตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์ควรสอดคล้องกับตัวชี้วัดของแผนระดับที่ 2 เช่นตัวชี้วัดแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติหรือตัวชี้วัดแผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

เพื่อให้ผลสัมฤทธิ์หรือผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ เป้าหมายให้บริการกระทรวง/หน่วยงานผลผลิต/โครงการ กิจกรรม ตัวชี้วัดผลสำเร็จ เป็นไปในทิศทางเดียวกัน สำนักงบประมาณ ได้มีหลักในการพิจารณา 6 ความ ดังนี้

- ความจำเป็น สอนนโยบายรัฐบาลแผนระดับชาติ และความต้องการของนโยบายรัฐและประชาชนในพื้นที่ มีการจัดลำดับความสำคัญ



- ความถูกต้อง เป็นภารกิจของหน่วยงานตามกฎหมาย ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ รวมถึงระเบียบอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

- ความเชื่อมโยง เป้าหมายของงาน (Goals) เชื่อมโยงกับเป้าหมายระดับสูงขึ้นไป

- ความสอดคล้อง ตัวชี้วัดสอดคล้องกับค่าเป้าหมาย (Target) ของตัวชี้วัดระดับสูงขึ้นไป

- ความครบถ้วน กำหนดโครงการ/กิจการที่ตอบสนองเป้าหมายในแต่ละระดับที่สูงขึ้นเชื่อมโยงเกี่ยวข้องได้ครบถ้วนสมบูรณ์

- ความเหมาะสม ดำเนินการได้จริงและวัดผลได้ในทางปฏิบัติ ทั้งมิติเชิงปริมาณมิติเชิงคุณภาพ มิติเชิงระยะเวลาและมิติเชิงต้นทุน มีความพร้อมในทุกมิติ มีความพร้อมในการดำเนินโครงการ เช่น มีใบเสนอราคา มีร่าง TOR มีเกณฑ์ต่างๆตามที่สำนักงบประมาณกำหนด

3 ความเชื่อมโยงของแผนระดับต่างๆ การปฏิบัติงานและการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่าย ที่เชื่อมโยงกับเป้าหมายให้บริการและแผนทั้งระดับที่ 1 แผนระดับที่ 2 และแผนระดับที่ 3 ดังนี้

3.1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี > ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

3.2 ประเด็นแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ > ประเด็น 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

3.3 เป้าหมายแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ > ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น

3.4 ตัวชี้วัดแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ > อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ค่าเป้าหมาย ปี2561-2565 : อันดับที่ 45)

3.5 แผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ > โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

3.6 เป้าหมายแผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ > ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

3.7 ตัวชี้วัดแผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ > สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) (ค่าเป้าหมาย ปี2561-2565 :น้อยกว่าร้อยละ 12)

3.8 แผนการปฏิรูปประเทศ > ด้านที่ 5 (ด้านเศรษฐกิจ)

3.9 กิจกรรมปฏิรูปฯ (Big Rock) > กิจกรรมปฏิรูปที่ 4 การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของประเทศไทยในภูมิภาค

3.10 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์



- 3.11 ยุทธศาสตร์การจั้ตสรรงบประมาณ > ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- 3.12 แผนงาน 1.แผนงานบุคลากรภาครัฐ 2.แผนงานพื้นฐานด้านความสามารถในการแข่งขัน
- 3.แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ 4. แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านที่ภาคตะวันออก
- 3.13 ผลสัมฤทธิ์กระทรวง > ผลสัมฤทธิ์ที่ 1 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ  
ลดลง > ผลสัมฤทธิ์ที่ 4 ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของไทยดีขึ้น
- 3.14 ตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์กระทรวง > ตัวชี้วัด 1.สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมใน  
ประเทศ(เฉลี่ยร้อยละ) (ค่าเป้าหมาย ปี2565 : ร้อยละ 6.9) >ตัวชี้วัด 4. ดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์  
ระหว่างประเทศของไทยดีขึ้น (ค่าเป้าหมาย ปี2565 : อันดับแรก 25)
- 3.15 ผลสัมฤทธิ์หน่วยงาน > โครงสร้างพื้นฐานทางด้านการคมนาคมได้รับการพัฒนา ให้เกิดความเชื่อมโยง  
และความคล่องตัวเพื่อให้ผู้ใช้บริการระบบทางหลวงได้รับความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ทำให้ประชาชน  
มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นนำไปสู่การขับเคลื่อนประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม
- 3.16 ตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์หน่วยงาน > 1.อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความ  
รับผิดชอบของกรมทางหลวง (ค่าเป้าหมาย ปี2565 : 1.94 ต่อหนึ่งแสนคน) 2.อัตราการเคลื่อนตัวของรถบน  
ระบบทางหลวงสายหลัก (ค่าเป้าหมาย ปี2565 : 78 กม./ชม.)
- 3.17 เป้าหมายการให้บริการกระทรวง > 1.การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการ  
แข่งขันของประเทศ 2.เพิ่มคุณภาพให้บริการสาธารณะและการเดินทางขนส่งและการจราจรที่ปลอดภัย
- 3.18 ตัวชี้วัดเป้าหมายการให้บริการกระทรวง 1. สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม  
ในประเทศ (ค่าเป้าหมาย ปี 2565 : ร้อยละ 6.9) 2. โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในเขตพัฒนาพิเศษภาค  
ตะวันออกเพิ่มขึ้น (ค่าเป้าหมาย ปี 2565 : ร้อยละ 40)
- 3.19 เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน > 1.การพัฒนา ระบบทางหลวงให้เชื่อมต่อ เข้าถึง และ  
คล่องตัว เพื่อระบบการเดินทางขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมดุลและสมบูรณ์ 2.การพัฒนาและบำรุงรักษาระดับ  
การให้บริการของระบบทางหลวง ที่รวดเร็ว ครอบคลุม และทันต่อสถานการณ์ 3.การควบคุมและพัฒนา  
มาตรฐานความปลอดภัยบนระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและลด  
การสูญเสียทางเศรษฐกิจ 4.การพัฒนา ระบบบริหารจัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง เพื่อ  
เชื่อมโยงความคลุทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม บนพื้นฐานแห่งความพอเพียง
- 3.20 ตัวชี้วัดเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน ตัวชี้วัด เป้าหมายการให้บริการที่ 1 1.1) อัตราการ  
เคลื่อนตัวของรถบนระบบทางหลวงสายหลัก (ค่าเป้าหมาย ปี 2565 : 78 กม./ชม.) 1.2)โครงข่ายทางหลวง  
ได้รับการเพิ่มมาตรฐานชั้นทาง (ค่าเป้าหมาย ปี 2565 : 581 กม.) 1.3) จำนวนคอขวดจุดตัดทางแยกขนาด  
ใหญ่ได้รับการแก้ไขปัญหา (ค่าเป้าหมาย ปี2565 : 5 แห่ง) 1.4)ระยะทางโครงข่ายทางเลี่ยงเมืองแนวใหม่ (ค่า





เป้าหมาย ปี 2565 : 56 กม.) 1.5) ความพึงพอใจต่อการพัฒนาทางหลวง (ค่าเป้าหมาย ปี 2565 : ร้อยละ 86) ตัวชี้วัด เป้าหมายการให้บริการที่ 2 2.1) ระยะทางของโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา (ค่าเป้าหมาย ปี 2565 : 73,890 กม.) 2.2) ระยะทางของทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางไม่เกิน 3.5 m/km (ค่าเป้าหมาย ปี 2565 : ร้อยละ 87) ตัวชี้วัด เป้าหมายการให้บริการที่ 3 3.1) อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง (ค่าเป้าหมาย ปี 2565 : 1.94 คนต่อประชากร 100,000 คน) 3.2) ร้อยละความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยบนทางหลวง (ค่าเป้าหมายปี 2565 : ร้อยละ 87) ตัวชี้วัด เป้าหมายการให้บริการที่ 4 (ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ปี 2565) - ไม่มี

3.21 ผลผลิต/โครงการ > (ปี 2564 กรมทางหลวงมี 42 ผลผลิต/โครงการ ซึ่งประกอบด้วย 3 ผลผลิตและ 39 โครงการ)

---

1/,2/,3/ คู่มือทบทวนผลสัมฤทธิ์/ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้จากการใช้จ่ายงบประมาณ เป้าหมายให้บริการ ผลผลิต/โครงการ และตัวชี้วัดผลสำเร็จของหน่วยรับงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 กองประเมินผล สำนักงบประมาณ



ความเชื่อมโยงงบประมาณเพื่อใช้ประกอบในการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565  
หน่วยรับงบประมาณ กรมทางหลวง

ยุทธศาสตร์ชาติ	ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
ประเด็นแผนแม่บทฯ	ประเด็น 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล
เป้าหมายแผนแม่บทฯ	ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น
ตัวชี้วัดแผนแม่บทฯ	ตัวชี้วัด อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ค่าเป้าหมาย ปี 2561-2565 : อันดับที่ 45)
แผนย่อยของแผนแม่บทฯ	โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
เป้าหมาย	ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง
แผนย่อยของแผนแม่บทฯ	ลดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) (ค่าเป้าหมายปี 2561 - 2565 : น้อยกว่าร้อยละ 12)
แผนการปฏิรูปประเทศ	ด้านที่ 5 (ด้านเศรษฐกิจ)
กิจกรรมปฏิรูปฯ (Big Rock)	กิจกรรมปฏิรูปที่ 4 การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12	ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์
ยุทธศาสตร์การจัดสรรฯ	ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
แผนงาน	1.แผนงานบุคลากรภาครัฐ 2.แผนงานพื้นฐานด้านความสามารถในการแข่งขัน 3.แผนงานบูรณาการพัฒนาคำถามและระบบโลจิสติกส์ 4.แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
ผลสัมฤทธิ์กระทรวง	ผลสัมฤทธิ์ที่ 1 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) (ค่าเป้าหมาย ปี 2565 : ร้อยละ 6.9) ผลสัมฤทธิ์ที่ 4 ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น
ตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์กระทรวง	ตัวชี้วัด ผลสัมฤทธิ์ที่ 1 ลดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) (ค่าเป้าหมาย ปี 2565 : ร้อยละ 6.9) ตัวชี้วัด ผลสัมฤทธิ์ที่ 4 ดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น (ค่าเป้าหมาย ปี 2565 : อันดับแรก : 25)
ผลสัมฤทธิ์หน่วยงาน	โครงสร้างพื้นฐานทางด้านถนน ได้รับการพัฒนา ให้เกิดความเชื่อมโยงและความสะดวกสบาย เพื่อให้บริการระบบทางหลวงได้รับความปลอดภัยที่ดีขึ้น นำไปสู่การขับเคลื่อนประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม
ตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์หน่วยงาน	อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความเร็วต่ำกว่า 100 กม./ชม. (ปี 2565 : 1.94 คนต่อหนึ่งแสนคน) อัตราการเคลื่อนตัวของระบบทางหลวงสายหลัก (ปี 2565 : 78 กม./ชม.)
เป้าหมายการให้บริการกระทรวง	3.เพิ่มคุณภาพการให้บริการสาธารณะและการเดินทางทางขนส่ง และการจราจรมีความปลอดภัย
ตัวชี้วัดเป้าหมายการให้บริการกระทรวง	ลดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ค่าเป้าหมาย ปี 2565 : ร้อยละ 6.9) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเพิ่มขึ้น (ค่าเป้าหมาย ปี 2565 : ร้อยละ 40)
เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน	1.การพัฒนาถนนทางหลวงให้เชื่อมต่อ เข้าถึง และคล่องตัว เพื่อระบบการเดินทางขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมดุลและสมบูรณ์ 2.การพัฒนาและบำรุงรักษาการให้บริการของระบบทางหลวง ที่รวดเร็ว ครอบคลุม และพึงพอใจ 3.การควบคุมและพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ 4.การพัฒนากระบวนการจัดการจราจรทางหลวงอย่างคล่องตัว เพื่อเชื่อมโยงความคล่องตัวด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม บนพื้นฐานแห่งความพอเพียง
ตัวชี้วัดเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน	ตัวชี้วัด เป้าหมายการให้บริการ พ 1.1) อัตราการเคลื่อนตัวของระบบทางหลวงสายหลัก (ค่าเป้าหมาย ปี 2565 : 78 กม./ชม.) 2.) ดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (ค่าเป้าหมาย ปี 2565 : 56 กม.) 3.) จำนวนจุดขาดจุดตัดทางแยกขนาดใหญ่ได้รับการแก้ไข (ค่าเป้าหมาย ปี 2565 : 5 แห่ง) 4.) ระยะทางโครงการขนส่งเมืองแบบใหม่ (ค่าเป้าหมาย ปี 2565 : 56 กม.) 5.) ความพึงพอใจต่อการพัฒนาทางหลวง (ค่าเป้าหมาย ปี 2565 : ร้อยละ 86)
ตัวชี้วัดเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน	ตัวชี้วัด เป้าหมายการให้บริการ พ 2.1.) ระยะทางของโครงการทางหลวงที่ได้รับการลงทุน (ค่าเป้าหมาย ปี 2565 : 73,890 กม.) 2.) ระยะทางของทางหลวง (RI) ของผิวทางไม่เกิน 3.5 m/km (ค่าเป้าหมาย ปี 2565 : ร้อยละ 87)
ผลผลิต/โครงการ	ตัวชี้วัด เป้าหมายการให้บริการ พ 3.1.) อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความเร็วต่ำกว่า 100,000 คน) 2.) ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้ทางด่วนความคล่องตัวของทางหลวง (ค่าเป้าหมายปี 2565 : ร้อยละ 87) ตัวชี้วัด เป้าหมายการให้บริการ พ 4. (ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ปี 2565) - ในปี ( 11 ผลผลิต/โครงการ = ประกอบด้วย 4 ผลผลิตและ 7 โครงการ)



ตารางที่ 1-1 แสดงผลผลิต (OUTPUT) รวม ปี 2565

ผลผลิต/โครงการและกิจกรรม	ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย															
	มิติเชิงปริมาณ				มิติเชิงคุณภาพ				มิติเชิงระยะเวลา				มิติเชิงต้นทุน			
	ก่อสร้าง-บำรุงรักษาได้ระยะทาง /จุดเสี่ยงจุดอันตรายได้รับการแก้ไข				ก่อสร้าง/บำรุง/ปลอดภัยได้ตามมาตรฐานที่กำหนด				ก่อสร้าง/บำรุง/ปลอดภัยเสร็จตามแผน				ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินที่ได้รับ			
	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละ ของความสำเร็จ	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละ ของความสำเร็จ	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละ	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละ ของความสำเร็จ
แผน		ผล	แผน			ผล	แผน			ผล	แผน			ผล		
<b>1. งานก่อสร้างทางหลวง</b>																
<b>1.1 แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์</b>																
<b>1.1.1 โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน</b>																
-กิจกรรมพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	แห่ง	63	33	52.38	ร้อยละ	100	100	100	แห่ง	33	8	24.24	ร้อยละ	100	100	100
-กิจกรรมงานยกระดับมาตรฐานทางและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	แห่ง	128	71	55.47	ร้อยละ	100	100	100	แห่ง	71	34	47.89	ร้อยละ	100	100	100
-กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	แห่ง	77	35	45.45	ร้อยละ	100	100	100	แห่ง	35	7	20.00	ร้อยละ	100	100	100
-กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	แห่ง	17	14	82.35	ร้อยละ	100	100	100	แห่ง	14	6	42.86	ร้อยละ	100	100	100
-กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	แห่ง	-	4	-	ร้อยละ	100	100	100	แห่ง	4	2	50.00	ร้อยละ	100	100	100
-กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	กม.	-	274.806	-	ร้อยละ	100	100	100	โครงการ	16	6	37.50	ร้อยละ	100	100	100
-กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร(ระยะที่2)	กม.	-	-	-	ร้อยละ	-	-	-	โครงการ	-	-	-	ร้อยละ	-	-	-
-กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง	กม.	-	13.750	-	ร้อยละ	100	100	100	โครงการ	2	2	100.00	ร้อยละ	100	100	100
-กิจกรรมแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ กทม.ปริมณฑลและเมืองหลัก	กม.	-	23.000	-	ร้อยละ	100	100	100	โครงการ	2	0	0	ร้อยละ	100	100	100
-กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	กม.	-	15.900	-	ร้อยละ	100	100	100	โครงการ	1	1	100.00	ร้อยละ	100	100	100
-กิจกรรมก่อสร้างทางรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ	กม.	-	118.366	-	ร้อยละ	100	100	100	โครงการ	6	3	50.00	ร้อยละ	100	100	100
<b>รวม/เฉลี่ย</b>	<b>กม.</b>	<b>480.282</b>	<b>445.822</b>	<b>-</b>	<b>ร้อยละ</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>โครงการ</b>	<b>184</b>	<b>69</b>	<b>37.50</b>	<b>ร้อยละ</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>1.1.2 โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง</b>																
-กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	กม.	43.750	37.200	85.03	ร้อยละ	100	100	100	โครงการ	6	1	16.67	ร้อยละ	100	100	100
<b>1.1.3 โครงการบูรณะโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างภาค</b>																
-กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทางหลวงสายหลัก	กม.	73.519	78.406	106.65	ร้อยละ	100	100	100	โครงการ	3	3	100.00	ร้อยละ	100	100	100
<b>1.2 แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก</b>																
<b>1.2.1 โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก</b>																
-กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	กม.	112.193	121.681	108.46	ร้อยละ	100	100	100	โครงการ	12	4	33.33	ร้อยละ	100	100	100



ผลผลิต/โครงการและกิจกรรม	ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย															
	มิติเชิงปริมาณ				มิติเชิงคุณภาพ				มิติเชิงระยะเวลา				มิติเชิงต้นทุน			
	ก่อสร้าง-บำรุงรักษาได้ระยะทาง/จุดเสี่ยงจุดอันตรายได้รับการแก้ไข				ก่อสร้าง/บำรุง/ปลอดภัยได้ตามมาตรฐานที่กำหนด				ก่อสร้าง/บำรุง/ปลอดภัยเสร็จตามแผน				ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ			
	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละของความสำเร็จ	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละของความสำเร็จ	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละของความสำเร็จ	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละของความสำเร็จ
แผน		ผล	แผน			ผล	แผน			ผล	แผน			ผล		
<b>2.งานบูรณะทางหลวง</b>																
2.1 แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน																
2.1.1 ผลผลิตโครงการขยายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา																
-กิจกรรม บำรุงรักษาทางหลวง (และอื่นๆที่เกี่ยวข้อง)	กม./2ช่องจราจร	73,890	69,344.52	93.85	ร้อยละ	100	100	100	ร้อยละ	100	100	100	ร้อยละ	100	100	100
2.2 แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์																
2.2.1 โครงการบูรณะโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างภาค																
-กิจกรรม บูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	แห่ง	195	187	95.90	ร้อยละ	100	100	100	ร้อยละ	100	100	100	ร้อยละ	100	100	100
<b>3. งานอำนวยความสะดวกความปลอดภัย</b>																
3.1 แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน																
3.1.1 โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย																
-กิจกรรม อำนวยความสะดวกปลอดภัยทางถนน (และอื่นๆที่เกี่ยวข้อง)	แห่ง	1,376	1,410	102.47	ร้อยละ	100	100	100	ร้อยละ	100	100	100	ร้อยละ	100	100	100
3.2 แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์																
3.2.1 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง																
-กิจกรรม ยกระดับความปลอดภัยข้างทาง,จุดกั๊กบรรทุก,แยกอันตราย ฯลฯ	แห่ง	284	284	100	ร้อยละ	100	100	100	ร้อยละ	100	100	100	ร้อยละ	100	100	100



ตารางที่ 1-2 แสดงผลผลลัพธ์ (OUTCOME) งานก่อสร้างทางหลวง

ผลผลิต/โครงการและกิจกรรม	ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย							
	มิติเชิงปริมาณ				มิติเชิงคุณภาพ			
	ตัวชี้วัด : อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนทางหลวง							
	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละ	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละ
แผน		ผล	แผน			ผล		
<b>1.งานก่อสร้างทางหลวง</b>								
<b>1.1 แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์</b>								
<b>1.1.1 โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน</b>								
-กิจกรรมพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	กม./ชม.	78.00	82.68	106.00	ร้อยละ	86.00	87.78	102.07
-กิจกรรมงานยกระดับมาตรฐานทางและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	กม./ชม.	78.00	78.91	101.17	ร้อยละ	86.00	87.88	102.86
-กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	กม./ชม.	78.00	91.11	116.81	ร้อยละ	86.00	87.54	101.79
-กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร(ระยะที่2)	กม./ชม.	78.00	90.75	116.35	ร้อยละ	86.00	88.00	102.33
-กิจกรรมงานบูรณาการพัฒนาด้านพื้นที่ระดับภาค ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	กม./ชม.	78.00	84.53	108.37	ร้อยละ	86.00	87.86	102.16
-กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	กม./ชม.	78.00	79.82	102.33	ร้อยละ	86.00	88.12	102.47
รวม/เฉลี่ย	กม./ชม.	78.00	82.58	108.51	ร้อยละ	86.00	87.86	102.16
<b>1.1.2 โครงการแผนบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก</b>								
-กิจกรรมโครงการพัฒนาด้านทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	กม./ชม.	78.00	82.37	105.60	ร้อยละ	86.00	87.41	101.64
<b>สรุปค่ารวมเฉลี่ยของการประเมินด้านประสิทธิผล (OUTCOME) งานก่อสร้างทางหลวง</b>	<b>กม./ชม</b>	<b>78.00</b>	<b>82.46</b>	<b>107.06</b>	<b>ร้อยละ</b>	<b>86.00</b>	<b>87.64</b>	<b>101.91</b>



ตารางที่ 1-3 แสดงผลผลลัพธ์ (OUTCOME) งานบำรุงรักษาทางหลวง

ผลผลิต/โครงการและกิจกรรม	ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย								
	มิติเชิงปริมาณ					มิติเชิงคุณภาพ			
	ความเร็วยานพาหนะ					ความพึงพอใจของผู้ใช้ทาง			
	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละ ของความสำเ็จ		หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละ ของความสำเ็จ
แผน		ผล	แผน				ผล		
<b>2 .งานบำรุงรักษาทางหลวง</b>									
<b>2.1 แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน</b>									
<b>2.1.1 ผลผลิตทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา</b>									
-กิจกรรม บำรุงรักษาทางหลวง (และอื่นๆที่เกี่ยวข้อง)	กม./ชม	78	78.03	100.04	ร้อยละ	86.00	88.04	102.37	
<b>2.2 แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์</b>									
<b>2.2.1 โครงการบูรณะโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างภาค</b>									
-กิจกรรม บูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	กม./ชม.	78	82.08	105.23	ร้อยละ	86.00	85.17	99.03	
<b>สรุปค่ารวมเฉลี่ยของการประเมินด้านประสิทธิผล (OUTCOME) งานบำรุงรักษาทางหลวง</b>									
	กม./ชม	78	80.06	102.64	ร้อยละ	86.00	86.61	100.70	



ตารางที่ 1-4 แสดงผลผลลัพธ์ (OUTCOME) งานอำนวยการความปลอดภัย

ผลผลิต/โครงการและกิจกรรม	ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย							
	มิติเชิงปริมาณ				มิติเชิงคุณภาพ			
	อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง				ความพึงพอใจของผู้ใช้ทาง			
	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละ ของความสำเร็จ	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละ ของความสำเร็จ
แผน		ผล	แผน			ผล		
<b>3. งานอำนวยการความปลอดภัย</b>								
<b>3.1 แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน</b>								
<b>3.1.1 ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย</b>								
-กิจกรรม อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง)	จำนวน/หนึ่งแสนประชากร	1.94	3.56*	-83.51	ร้อยละ	87	88.70	101.95
<b>3.2 แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์</b>								
<b>3.2.1 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง</b>								
-กิจกรรม ยกระดับความปลอดภัยข้างทาง, จุดกลับรถ, แยกอันตราย ฯลฯ	จำนวน/หนึ่งแสนประชากร	1.94	3.56*	-83.51	ร้อยละ	87	89.50	101.95

\* หมายเหตุ ปี 2565 จำนวนผู้เสียชีวิต นับตั้งแต่ 1 ม.ค. 65 ถึง 30 ก.ย. 65 เท่ากับ 2,356 ราย  
 การเก็บข้อมูลบนทางหลวง : แขวงทางหลวง กรมทางหลวง รายงานผลลงในระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (HAIMS)  
 การคิดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนทางหลวง เท่ากับ จำนวนผู้เสียชีวิตหารด้วยจำนวนประชากรในประเทศต่อ 1 แสนคน  
 เท่ากับ  $(2,356/66,111,805) \times 100,000$  เท่ากับ 3.56



ตารางที่ 1-5 แสดงแผน/ผล เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน

เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน ตัวชี้วัด	งบประมาณ /ค่าเป้าหมาย ปี 2565				
	หน่วยนับ	แผน	ผล	ร้อยละของความสำเร็จ	หมายเหตุ/คำอธิบาย
<b>1. การพัฒนาระบบทางหลวงให้เชื่อมต่อ เข้าถึงและคล่องตัวเพื่อระบบการเดินทางขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมดุลและสมบูรณ์</b>					
- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ระยะโครงข่ายที่ได้รับการเพิ่มมาตรฐานงานทาง	กม.	581	683.109	117.57	* ทางเลี่ยงเมืองเป็นถนนหรือกลุ่มถนนที่อ้อมเมือง เพื่อช่วยลดปริมาณจราจรในเมืองหรือความคับคั่งผ่านตัวเมือง ในที่นี้รวมถึงวงแหวนรอบเมืองด้วย **ทางหลวงสายหลัก หมายถึง 1) ทางหลวงมีหมายเลข 1 และ 2 หลัก 2) ทางหลวงมีหมายเลข 3 และ 4 หลักและมีปริมาณจราจรตั้งแต่ 8,000 คัน/วันขึ้นไป 3) ทางหลวงเอเชีย ( Asian Highway: AH) -เก็บรวบรวมข้อมูลโดย สำนักแผนงาน
- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนคอขวดจุดตัดทางแยกขนาดใหญ่ที่ได้รับการแก้ไขปัญหา	แห่ง	5	N/A	N/A	
- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ระยะโครงข่ายทางเลี่ยงเมืองแนวใหม่*	กม.	56	45.50	81.25	
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ความเร็วบนถนนสายหลัก**	กม./ชม.	78	82.36	105.60	
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ความพึงพอใจต่อการพัฒนาทางหลวง	ร้อยละ	86	87.80	102.10	
เงินงบประมาณ	ล้านบาท	<b>73,796.5991</b>			
<b>2.การพัฒนาและบำรุงรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง ที่รวดเร็ว ครอบคลุมและทันต่อเหตุการณ์</b>					
- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ระยะทางของโครงข่ายที่ได้รับการบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ	กม./2ช่องจราจร	73,890	69,344.52	93.85	- เก็บรวบรวมข้อมูลโดย สำนักบริหารบำรุงทาง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ร้อยละของทางหลวงที่มีดัชนีความขรุขระสากล(IRI) $\leq 3.5$ ม./กม.	ร้อยละ	87	87.73	100.84	
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ความพึงพอใจต่อสภาพทางหลวง	ร้อยละ	86	88.04	102.37	
เงินงบประมาณ	ล้านบาท	<b>24,209.0139</b>			
<b>3.การควบคุมและพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยบนระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ</b>					
- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไข	แห่ง	1,367	1,410	102.47	- เก็บรวบรวมข้อมูลโดย สำนักอำนวยความสะดวก
- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง	จำนวนต่อหนึ่งแสนคน	1.94	3.56		
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ร้อยละความพึงพอใจต่อความปลอดภัยบนทางหลวง	กม./ชม.	85	92.37	108.67	
เงินงบประมาณ	ล้านบาท	<b>10,416.4290</b>			





#### 4 บทสรุป

ปีงบประมาณปี 2565 นี้ การก่อสร้างทางหลวงก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งสิ้นจำนวน 205 โครงการ ได้ระยะทางทั้งหมด 683.109 กม.สามารถก่อสร้างแล้วเสร็จภายในกำหนดสัญญา 77 โครงการ หรือร้อยละ 37.56 นอกนั้นแม้แล้วเสร็จช้ากว่าสัญญาแต่อยู่ในปีงบประมาณ นอกจากนี้ยังก่อสร้างโครงการขนาดเล็กและสะพานต่างๆแล้วเสร็จอีกประมาณ 157 แห่ง สามารถแก้ไขจุดเสี่ยง จุดกัลบรถและแยกอันตรายต่างๆ อีก 1,694 แห่ง การบำรุงรักษาทางหลวงให้มีสภาพทางพร้อมใช้งานเป็นไปตามแผนที่กำหนด โดยเบิกจ่ายงบประมาณในส่วนนี้ไปได้ถึงร้อยละ 93.58 ทำให้ภาพรวมของกรมทางหลวงได้เบิกจ่ายงบประมาณไปทั้งสิ้น (เมื่อสิ้นปีงบประมาณ) จำนวน 102,772,175,195.58 บาท<sup>1/</sup> งบประมาณสามารถไหลเข้าระบบการเงินของประเทศเกิดการหมุนเวียนใช้สอย ส่งผลดีต่อด้านเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายกระทรวงคมนาคมและรัฐบาลที่เร่งรัดการเบิกจ่ายให้มากที่สุดและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับโครงการก่อสร้างบางส่วนยังมีความล่าช้าหรือติดขัดก่อสร้างไม่แล้วเสร็จตามสัญญา สาเหตุส่วนใหญ่มาจากการระบาดของโรคโควิด 19 ทำให้เกิดการขาดแคลนแรงงานรวมถึงความพร้อมของบุคลากร และวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้าง ส่งผลต่อความคืบหน้าของงานก่อสร้างทาง ซึ่งกรมทางหลวงได้ออกมาตรการต่างๆ เพื่อลดช่องว่างเหล่านี้และดำเนินการเร่งรัดให้เป็นไปตามแผนงานให้ได้มากที่สุด

สำหรับด้านการลดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตเมื่อเทียบค่าเป้าหมายยังเกินกว่าเกณฑ์กำหนดไว้ ถึงร้อยละ 83.51 หรือประมาณ 2,356 ราย<sup>2/</sup> เพราะจำนวนรถที่เพิ่มขึ้น การเดินทางที่มีจำนวนมากขึ้น การขาดจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขับรถโดยประมาทของผู้ขับขี่และเมาแล้วขับ

อย่างไรก็ดี การสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้เส้นทางและผู้อาศัยข้างทาง ในภารกิจหลักของกรมทางหลวง ได้แก่ งานก่อสร้างทางหลวง งานบำรุงรักษาทางหลวง และงานอำนวยความปลอดภัย ล้วนแต่อยู่ในเกณฑ์สูง คือมีความพึงพอใจ ร้อยละ 87.64 ร้อยละ 86.61 และร้อยละ 89.10 ตามลำดับ สำหรับความพอใจต่อผิวทาง และความสะดวกในการเดินทางอยู่ในเกณฑ์ดีและดีมาก มีเพียงส่วนน้อยไม่พอใจต่อองค์ประกอบถนนซึ่งมีข้อบกพร่องเล็กน้อยๆ เช่น ความล่าช้าในการแก้ไขปัญหาไฟฟ้าแสงสว่างดับ ความไม่เพียงพอของป้ายบอกเส้นทาง วัชพืชข้างทางที่ขึ้นรก เป็นต้น ซึ่งหากเส้นทางใดเมื่อพบปัญหาดังกล่าว ผู้ประเมินฯ ได้ดำเนินการแจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทำการแก้ไขต่อไป

<sup>1/</sup> ฝ่ายจัดสรรและติดตามงบประมาณ กองการเงินและบัญชี กรมทางหลวง

<sup>2/</sup> จำนวนผู้เสียชีวิต ตั้งแต่ 1 ม.ค. 65 – 30 ก.ย. 65 จากระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (Highway Accident Information Management System) : HAIMS สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง



## 5 ปัญหาและข้อเสนอแนะ

### 5.1 งานวางแผน

แผนปฏิบัติราชการประจำปีและแผนปฏิบัติราชการ 5 ปีของกรมทางหลวง ควรให้ทันเวลากับการใช้งาน อีกทั้งเนื้อหาตัวชี้วัดค่าเป้าหมายต่างๆที่เป็นตัวชี้วัดหลักของกรมฯต้องสอดคล้องกับเอกสารงบประมาณรายจ่ายประจำปีของสำนักงบประมาณ (ขาวคาดแดง) ซึ่งได้ยื่นของงบประมาณ นอกจากนี้ควรครอบคลุมทั้งตัวชี้วัดหลักและตัวชี้วัดสนับสนุน รวมถึงต้องเป็นสิ่งที่วัดได้จริง โดยเฉพาะตัวชี้วัดค่าเป้าหมายหลักจะต้องมีครบถ้วนจนถึงระดับผลผลิต/โครงการต่างๆที่ยื่นของงบประมาณ สิ่งเหล่านี้เมื่อมีการประเมินผลตามตัวชี้วัดที่ปรากฏอยู่ในแผนงาน/โครงการ จะบ่งบอกถึงความสำเร็จของการใช้จ่ายงบประมาณ ซึ่งสำนักงบประมาณจะสอบถามผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับหลังจากการใช้จ่ายงบประมาณของทุกๆปีตามผลผลิต/โครงการนั้นๆ นอกจากนี้การเขียนวัตถุประสงค์โครงการไม่ควรเป็นเชิงพรรณนาซึ่งไม่เป็นรูปธรรมจับต้องไม่ได้ ควรต้องวัดได้ สั้นกระชับและชัดเจน มีเหตุมีผล เช่น ตามแบบ SMART เป็นต้น เพื่อจะได้ทราบว่าโครงการนั้นได้บรรลุวัตถุประสงค์หรือไม่มากนักน้อยเพียงใด

อนึ่งโครงการที่ริเริ่มหรือมีความคิดสร้างสรรค์หรือเกิดขึ้นใหม่ๆ หรือโครงการเร่งด่วนตามนโยบายรัฐบาลระหว่างปีงบประมาณ สามารถเพิ่มเติมสอดคล้องกับแผนได้อย่างลงตัว โดยสามารถเพิ่มเติมลงในแผนได้ตลอดเวลา รวมถึงอาจมีการเปลี่ยนแปลงตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ให้สอดคล้องกับงบประมาณที่เปลี่ยนแปลงปรับลด หรืออื่นๆได้ตามสถานการณ์จริงได้อย่างเหมาะสม โดยจัดมีการทบทวน/ปรับปรุงแผน ให้เป็นปัจจุบันและเป็นจริงอยู่เสมอ ตามหลักเกณฑ์วิธีการและคู่มือของสำนักงบประมาณที่เป็นเอกสารเผยแพร่อยู่ในเว็บไซต์

สำหรับโครงการขนาดเล็ก (โครงการย่อย) ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาต่างๆภายในพื้นที่ขนาดเล็กๆของชุมชน การเสนอแผนเพื่อขอรับงบประมาณ ควรพิจารณาถึงความเหมาะสมของพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก เพื่อลดหรือบรรเทาปัญหาการกระทบกระทั่งกับชุมชนทำให้ต้องแก้ไขแบบในระหว่างก่อสร้าง อันเกิดการก่อสร้างที่ล่าช้า การแล้วเสร็จของโครงการ

### 5.2 งานบำรุงรักษาทางหลวง

การบำรุงรักษาทางหลวงในบางโครงการ ผิวทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ไฟฟ้าส่องสว่าง เครื่องหมาย และป้ายจราจรและส่วนประกอบอื่นๆ รวมถึงภูมิทัศน์ข้างทาง บางแห่งยังขาดการดูแลเอาใจใส่อย่างสม่ำเสมอ ถูกปล่อยละเลยจนเสียหายเกินกว่าบำรุงปกติได้ ต้องรื้อหรือก่อสร้างใหม่ การใช้งานได้ตามปกติต้องใช้จ่าย



งบประมาณมากกว่าเดิม ผิวทางและส่วนประกอบของทางทั้งหมด หากมันดูแลให้เป็นปกติให้พร้อมใช้งานจะยืดอายุการใช้งานและสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่ได้เป็นอย่างดี

### 5.3 งานก่อสร้าง

ก่อนก่อสร้างทั้งโครงการขนาดใหญ่และขนาดเล็ก ควรพยายามดำเนินการให้เป็นไปตามแผนให้ได้มากที่สุด โดยการวางแผนล่วงหน้าในการขจัดปัญหาเล็กๆน้อยๆ รวมถึงองค์ประกอบอื่นๆที่เป็นอุปสรรคก่อนทำการก่อสร้าง เช่น งานสาธารณูปโภค งานสิ่งแวดล้อม งานต้นไม้ งานจัดกรรมสิทธิ์ ฯลฯ อาจจะต้องตั้งหน่วยที่รับผิดชอบประสานราชการเพื่อจัดการโดยเฉพาะก่อนเข้าพื้นที่ รวมทั้งการตรวจสอบคุณภาพวัสดุต่างๆที่ใช้ในการก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง สำหรับระหว่างการก่อสร้างควรเข้มงวดด้านความปลอดภัยเป็นพิเศษทั้งด้านการติดตั้งอุปกรณ์ประกอบการก่อสร้างและอุปกรณ์เสริมอื่นๆ โดยเฉพาะการก่อสร้างในที่สูงที่ต้องใช้ความระมัดระวังความเสี่ยงต่อวัสดุร่วงหล่นหรืออุบัติเหตุไม่คาดฝันและการใช้เครื่องจักรหนัก ให้ความสำคัญกับการจัดระเบียบจราจรและป้าย/เครื่องหมายจราจร และสัญญาณต่างๆซึ่งต้องมีความชัดเจนและเข้าใจง่าย เพื่อให้ผู้ขับขี่เดินทางได้สะดวกปลอดภัยทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน รวมถึงการเข้มงวดด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมขณะทำการก่อสร้าง เช่น ฝุ่นละออง น้ำท่วมขัง เสียงดัง เป็นต้น สำหรับการเข้าออกพื้นที่ของผู้อาศัยข้างทาง หรือผู้ต้องใช้เส้นทางขณะมีการก่อสร้าง ต้องได้รับความสะดวกและมีผลกระทบต่อการเดินทางประจำวันให้น้อยที่สุด ควรมีป้ายหรือแผ่นพับ หรือบอร์ดโทรศัพท์ ซึ่งสามารถติดต่อผู้ที่เกี่ยวข้องได้ง่าย ที่จะช่วยแก้ไขปัญหาหรือตัดสินใจในเรื่องต่างๆได้ในทันที

### 5.4 ข้อคิดเห็นอื่นๆ (เพิ่มเติม)

โครงการริเริ่มสร้างสรรค์หรือนวัตกรรมใหม่ๆ ของกรมฯ เช่น โครงการทางจักรยานเพื่อความสะดวกและอำนวยความสะดวก โครงการปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน โครงการส่งเสริมการใช้อย่างพาราในภารกิจของกรมทางหลวง โครงการก่อสร้างเกาะสี่โดยเฉพาะช่วงทางโค้งหรือทางที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โครงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย เป็นต้น ควรมีการเก็บรวบรวมข้อมูลของโครงการเหล่านี้นำมาวิเคราะห์หรือประเมินถึงผลดีผลเสียต่างๆ รวมถึงผลประโยชน์ที่ได้รับและผลสัมฤทธิ์ของโครงการ และความคุ้มค่าที่เกิดขึ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม อาจทำการถอดบทเรียนต่างๆอย่างรอบด้านเพื่อไว้ศึกษาและพัฒนาโครงการเหล่านี้ที่จะดำเนินการในครั้งต่อไป หรือใช้เป็นแนวทางในการคิดริเริ่มโครงการใหม่ๆที่จะเกิดขึ้นในอนาคต