

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

เลขที่รับ 7166 วันที่ 3 ต.ค. 66 เวลา 15.33 น. 2-



ที่ กค ๐๘๑๗.๑/ มอธ๒

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
๓๑๐ อาคารธนาคารพัฒนาวิสาหกิจ
ขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย
ชั้น ๒ ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๖

เรื่อง ขอส่งบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๖
ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

เรียน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๖
ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จำนวน ๑ ฉบับ

ตามที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการ
คณะกรรมการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจได้จัดทำบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงาน
รัฐวิสาหกิจ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๖ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) นั้น

สคร. ขอส่งบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๖
ของ รฟม. ซึ่งทุกฝ่ายได้ลงนามแล้ว จำนวน ๑ ฉบับ มาเพื่อโปรดดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมาย
การดำเนินงานที่ได้กำหนดไว้ต่อไป รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย จะขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นางวชิรญา เพิ่มภูศรี)

รองผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
ปฏิบัติราชการแทนผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

กองพัฒนารัฐวิสาหกิจ ๑

ส่วนพัฒนารัฐวิสาหกิจสาขาขนส่ง

โทร. ๐ ๒๒๙๘ ๕๘๘๐-๗ ต่อ ๒๑๕๒

โทรสาร ๐ ๒๒๗๙ ๘๕๔๗

ได้รับเอกสาร	☒ ด่วน	☐ สำเนา	☒ By hand (In/Out)
	☐ ปณ.	☐ ลทพ.	☐ EMS
	☐ Fax	☐ E-mail	
☒ ครบถ้วน	☐ ไม่ครบถ้วน		
ลงชื่อ <u>เสนาจิต</u>	วันที่ <u>๕ / ๘ / ๖๖</u>		



บันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ
ประจำปีบัญชี ๒๕๖๖

ระหว่าง

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

กับ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



บันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานของ
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
ประจำปีบัญชี ๒๕๖๖

๑. คู่สัญญา

ข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานระหว่าง

- นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์

รองปลัดกระทรวงคมนาคม
หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง

- นางปานทิพย์ ศรีพิมล

ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

กับ

- นายสรารุท ทรงศิริไฉ

ประธานกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
ในนามคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

- นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ

ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
ในนามการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

๒. ข้อตกลงนี้สำหรับระยะเวลา ๑ ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ ซึ่งเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการพัฒนาการกำกับดูแลและบริหารรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๒๙ และมาตรา ๓๐ ประกอบกับมติคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เรื่อง กรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง
๓. วิสัยทัศน์ (Vision) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นดังนี้
ร่วมยกระดับเมืองด้วยโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและนวัตกรรม เพื่ออนาคตที่ยั่งยืน
๔. พันธกิจ (Missions) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นดังนี้
 - ๔.๑ ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกาหรือระหว่างจังหวัดดังกล่าว
 - ๔.๒ ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำโครงการและแผนงานเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าเพื่อปรับปรุงและพัฒนาให้ทันสมัย
 - ๔.๓ ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า
๕. เป้าหมายการดำเนินงาน (Performance Obligations) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งจะต้องบรรลุผลในระหว่างปีบัญชี ๒๕๖๖ เป็นไปตามตารางเป้าหมายเพื่อการประเมินผลการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสำหรับปีบัญชี ๒๕๖๖ ดังนี้

บันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ประจำปีบัญชี ๒๕๖๖

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงานในอดีต					ค่าเกณฑ์วัดปีบัญชี ๒๕๖๖					การปรับ ค่าเกณฑ์วัด
			๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๑	๒	๓	๔	๕	
๑. การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์		๑๕											
๑.๑ การดำเนินงานศึกษาโครงการรถไฟฟ้า ส่วนต่อขยายและสายใหม่และโครงการ พัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในเมืองหลักอื่นๆ	ระดับ	๕	-	๕	๕	๔	๔	๑	๒	๓	๔	๕	-/+ ๑
๑.๒ ความสามารถในการบริหารแผนลงทุน		๕											
๑.๒.๑ ร้อยละของภาพรวมการเบิกจ่าย ที่เกิดขึ้นจริง	ร้อยละ	๒.๕	๙๙.๙๙	๑๐๐	๙๙.๙๙	๙๙.๙๙	๑๐๐	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕	๑๐๐	-/+ ๕
๑.๒.๒ ร้อยละความสามารถ ในการเบิกจ่ายตามแผน	ร้อยละ	๒.๕	๙๙.๙๕	๙๙.๗๓	๙๙.๓๘	๘๙.๗๘	๗๒.๒๕	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕	๑๐๐	-/+ ๕
๑.๓ ระดับความสำเร็จในการดำเนินงาน เพื่อสร้างประสิทธิภาพเชิงนิเวศ เศรษฐกิจ หรือ Eco - Efficiency	ระดับ	๕	-	-	-	-	๕	๑	๒	๓	๔	๕	-/+ ๑
๒. ผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ		๔๕											
ตัวชี้วัดทางการเงิน		๘											
๒.๑ รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและ บริหารสินทรัพย์		๘											
๒.๑.๑ รายได้จากการพัฒนาธุรกิจ และบริหารสินทรัพย์รถไฟฟ้า มหานคร สายเฉลิมรัชมงคล	ล้านบาท	๔	๑๓๓.๔๕	๑๔๗.๒๓	๗๖.๖๓	๑๑๐.๕๕	๑๐๔.๙๐	๑๐๙.๑๕	๑๑๓.๓๒	๑๑๗.๔๙	๑๒๑.๖๖	๑๒๕.๘๓	-/+ ๔.๑๗

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงานในอดีต					ค่าเกณฑ์วัดปีบัญชี ๒๕๖๖					การปรับ ค่าเกณฑ์วัด
			๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๑	๒	๓	๔	๕	
๒.๑.๒ รายได้จากการพัฒนาธุรกิจ และบริหารสินทรัพย์รถไฟฟ้า มหานคร สายฉลองรัชธรรม	ล้านบาท	๔	๓๑.๑๘	๓๒.๕๗	๑๕.๘๓	๒๒.๘๘	๒๔.๕๓	๒๘.๒๙	๒๙.๑๒	๒๙.๙๕	๓๐.๗๘	๓๑.๖๑	-/+ ๐.๘๓
๒.๒ การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์	ร้อยละ	๓											
๒.๒.๑ การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล	ร้อยละ	๒											
๑) พื้นที่ศักยภาพดีมาก	ร้อยละ	๑	-	-	-	-	-	๑๒.๕๔	๑๒.๘๗	๑๓.๒๐	๑๓.๕๓	๑๓.๘๖	-/+ ๐.๓๓
๒) พื้นที่ศักยภาพดี	ร้อยละ	๑	-	-	-	-	-	๒๕.๓๒	๒๖.๗๒	๒๘.๑๓	๒๙.๕๔	๓๐.๙๔	- ๑.๔๐ - ๑.๔๑ / + ๑.๔๑ + ๑.๔๐
๒.๒.๒ การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	ร้อยละ	๑											
๑) พื้นที่ศักยภาพดีมาก	ร้อยละ	๐.๕	-	-	-	-	-	๐.๐๓	๑๐.๐๒	๒๐.๐๐	๒๑.๑๘	๒๒.๓๖	- ๙.๙๙ - ๙.๙๘ / + ๑.๑๘
๒) พื้นที่ศักยภาพดี	ร้อยละ	๐.๕	-	-	-	-	-	๐.๐๐	๕.๐๐	๑๐.๐๐	๑๑.๑๒	๑๒.๒๕	- ๕.๐๐ / + ๑.๑๒ + ๑.๑๓
๒.๓ การดำเนินการควบคุมค่าใช้จ่าย ของ รฟม. ตัวชี้วัดที่ไม่ใช่ทางการเงิน	ล้านบาท	๖	-	-	-	-	-	๑,๖๑๙.๘๒	๑,๕๑๒.๘๓	๑,๔๐๕.๘๔	๑,๔๐๓.๕๒	๑,๔๐๑.๒๐	+ ๑๐๖.๙๙ / - ๒.๓๒
๒.๔ จำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้า	คน	๑๐											
๒.๔.๑ จำนวนการใช้บริการ รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล	แสนคน- เที่ยว/วัน	๕	๓.๐๗	๓.๒๕	๓.๕๙	๑.๗๖	๒.๒๗	๓.๓๕	๓.๔๐	๓.๔๖	๓.๕๒	๓.๕๗	- ๐.๐๕ - ๐.๐๖ / + ๐.๐๖ + ๐.๐๕
๒.๔.๒ จำนวนการใช้บริการ รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	คน-เที่ยว/ วัน	๕	๔๖,๕๔๐	๕๓,๔๑๖	๕๓,๗๕๑	๓๒,๗๕๒	๓๘,๘๐๒	๕๕,๖๐๒	๕๕,๘๙๑	๕๖,๑๘๐	๕๖,๔๖๙	๕๖,๗๕๘	-/+ ๒๘๙

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงานในอดีต					ค่าเกณฑ์วัดปีบัญชี ๒๕๖๖					การปรับ ค่าเกณฑ์วัด
			๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๑	๒	๓	๔	๕	
๒.๕ การรักษาความปลอดภัยและการกักกัน		๕											
๒.๕.๑ จำนวนครั้งที่เกิดอาชญากรรม ต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล	ครั้ง	๒.๕	๒๑	๑๕	๒๔	๑๗	๑๖	๑๘	๑๗	๑๖	๑๕	๑๔	+/- ๑
๒.๕.๒ จำนวนครั้งที่เกิดอาชญากรรม ต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	ครั้ง	๒.๕	๖	๑๒	๘	๗	๖	๘	๗	๖	๕	๔	+/- ๑
๒.๖ การดำเนินโครงการรถไฟฟ้า ส่วนต่อขยายและสายใหม่	ระดับ	๑๐											
๒.๖.๑ การดำเนินโครงการรถไฟฟ้า สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	ระดับ	๑	-	-	-	-	-	๑	-	๓	๔	๕	- ๒ /+ ๑
๒.๖.๒ การดำเนินโครงการรถไฟฟ้า สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	ระดับ	๑	-	-	-	-	-	๑	-	๓	๔	๕	- ๒ /+ ๑
๒.๖.๓ การดำเนินโครงการรถไฟฟ้า สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม แห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	ระดับ	๔	-	-	-	-	-	๑	-	๓	-	๕	-/+ ๒
๒.๖.๔ การดำเนินโครงการรถไฟฟ้า สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวน กาญจนาภิเษก)	ระดับ	๔	-	-	-	-	-	๑	๒	๓	๔	๕	-/+ ๑

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงานในอดีต					ค่าเกณฑ์วัดปีบัญชี ๒๕๖๖					การปรับ ค่าเกณฑ์วัด
			๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๑	๒	๓	๔	๕	
๒.๗ ความพึงพอใจต่อมาตรการ ลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และจรรยาบรรณการก่อสร้างโครงการ รถไฟฟ้าประจำปีบัญชี ๒๕๖๖	ร้อยละ	๓	๘๔.๓๗	๘๗.๓๕	๘๖.๙๐	๘๗.๘๐	๘๘.๓๒	๘๐.๐๐	๘๒.๕๐	๘๕.๐๐	๘๗.๕๐	๙๐.๐๐	-/+ ๒.๕๐
๓. Core Business Enablers	ระดับ	๔๐	-	-	๔.๒๒๓๕	๓.๙๙๔๗	๓.๖๕๘๕	๑	๒	๓	๔	๕	-/+ ๑
๓.๑ การกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร	ระดับ	๕	-	-	๒.๔๐๒๕	๒.๗๑๗๕	๒.๘๕๗๘	๑	๒	๓	๔	๕	-/+ ๑
๓.๒ การวางแผนเชิงกลยุทธ์	ระดับ	๕	-	-	๒.๓๒๓๗	๒.๔๐๗๒	๒.๕๑๓๓	๑	๒	๓	๔	๕	-/+ ๑
๓.๓ การบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายใน	ระดับ	๕	-	-	๑.๕๕๐๐	๑.๗๙๐๐	๑.๗๙๐๐	๑	๒	๓	๔	๕	-/+ ๑
๓.๔ การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และลูกค้า	ระดับ	๕	-	-	๑.๕๒๔๒	๑.๙๑๖๗	๒.๘๐๖๙	๑	๒	๓	๔	๕	-/+ ๑
๓.๕ การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล	ระดับ	๕	-	-	๒.๔๖๕๖	๒.๙๖๗๑	๒.๔๘๖๗	๑	๒	๓	๔	๕	-/+ ๑
๓.๖ การบริหารทุนมนุษย์	ระดับ	๕	-	-	๒.๗๓๖๒	๒.๙๔๘๓	๓.๑๑๕๐	๑	๒	๓	๔	๕	-/+ ๑
๓.๗ การจัดการความรู้และนวัตกรรม	ระดับ	๕	-	-	๑.๔๕๒๓	๑.๗๔๔๕	๑.๙๕๖๐	๑	๒	๓	๔	๕	-/+ ๑
๓.๘ การตรวจสอบภายใน	ระดับ	๕	-	-	๒.๕๓๔๐	๒.๘๖๖๙	๓.๓๔๒๐	๑	๒	๓	๔	๕	-/+ ๑

หมายเหตุ : ๑. ผลการประเมินด้าน Core Business Enablers ปีบัญชี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ เป็นดังนี้

๑.๑ ปีบัญชี ๒๕๖๓ เป็นคะแนนรวม Handicap โดย Handicap = ๒.๐๙๙๙ (คำนวณจากคะแนนประเมินผลหมวดกระบวนการตามระบบการประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ/
คะแนนประเมินผลด้านการบริหารจัดการองค์กรของรัฐวิสาหกิจ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒ - คะแนนประเมิน Baseline) x ๐.๘ (ตัวคูณ)

๑.๒ ปีบัญชี ๒๕๖๔ เป็นคะแนนรวม Handicap โดยใช้ตัวคูณเท่ากับ ๐.๖

๑.๓ ปีบัญชี ๒๕๖๕ เป็นคะแนนรวม Handicap โดยใช้ตัวคูณเท่ากับ ๐.๔

๒. งบการเงินประจำปีบัญชี ๒๕๖๕ ผ่านการตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.)

๓. - หมายถึง ไม่มีข้อมูลการดำเนินงาน

คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ												
๑. การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ ๑.๑ การดำเนินงานศึกษาโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ และโครงการพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเมืองหลักอื่นๆ	▪ ประเมินจากผลลัพธ์การดำเนินงานศึกษาโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนตามที่ได้รับนโยบายจากคณะรัฐมนตรีและ/หรือตามที่ได้รับคำสั่งอย่างเป็นทางการจากกระทรวงเจ้าสังกัดและ/หรือกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ประจำปีบัญชี ๒๕๖๖ ซึ่งประกอบด้วย ๑. การดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) ๒. ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง ๓. ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี ๔. ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์ ▪ ประเมินผลจากความสำเร็จในการดำเนินงานตามที่กำหนด ดังนี้ <table border="1" data-bbox="860 727 1982 991"> <thead> <tr> <th>ค่าเกณฑ์วัด</th><th>ระดับคะแนน</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการไม่เป็นไปตามที่กำหนด</td><td>เทียบเท่าระดับ ๑</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๑ โครงการ</td><td>เทียบเท่าระดับ ๒</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๒ โครงการ</td><td>เทียบเท่าระดับ ๓</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๓ โครงการ</td><td>เทียบเท่าระดับ ๔</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๔ โครงการ</td><td>เทียบเท่าระดับ ๕</td></tr> </tbody> </table> ▪ โดยที่ผลลัพธ์ของแต่ละโครงการ ประกอบด้วย ๑. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) ๑.๑ งานศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ (พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ): จัดทำรายงานการวิเคราะห์การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (รายงาน PPP) + Market Sounding แล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๕ ๑.๒ นำเสนอคณะทำงานตามมาตรา ๒๖ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล (คทง. ม. ๒๖) / คณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (คกก. รฟม.) / กระทรวงคมนาคม (คค.) / สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) / คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (คกก. นโยบาย PPP) / คณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบรูปแบบการลงทุนแล้วเสร็จร้อยละ ๗๐ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ๒. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง ๒.๑ นำเสนอ คกก. ม. ๒๖ / คกก. รฟม. / คค. / สคร. / คกก. นโยบาย PPP / คค. / ครม. เห็นชอบรูปแบบการลงทุนแล้วเสร็จร้อยละ ๓๐ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖	ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน	ผลลัพธ์ของโครงการไม่เป็นไปตามที่กำหนด	เทียบเท่าระดับ ๑	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๑ โครงการ	เทียบเท่าระดับ ๒	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๒ โครงการ	เทียบเท่าระดับ ๓	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๓ โครงการ	เทียบเท่าระดับ ๔	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๔ โครงการ	เทียบเท่าระดับ ๕
ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน												
ผลลัพธ์ของโครงการไม่เป็นไปตามที่กำหนด	เทียบเท่าระดับ ๑												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๑ โครงการ	เทียบเท่าระดับ ๒												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๒ โครงการ	เทียบเท่าระดับ ๓												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๓ โครงการ	เทียบเท่าระดับ ๔												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๔ โครงการ	เทียบเท่าระดับ ๕												

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ
๑.๑ การดำเนินงานศึกษาโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ และโครงการพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเมืองหลักอื่นๆ (ต่อ)	๒.๒ งานคัดเลือกที่ปรึกษาศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสมและปรับปรุงแบบ : จัดจ้างที่ปรึกษา / ลงนามสัญญา แล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๕ ๒.๓ งานศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสมและปรับปรุงแบบ : ศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม / ปรับปรุงแบบแล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๖ และ คกก. รฟม. เห็นชอบผลการศึกษาตามแนวทางการดำเนินโครงการตามข้อสั่งการของ คค. ให้สอดคล้องกับการจัดงาน Specialised Expo ๒๐๒๘ / คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เพื่อทราบ (ในประเด็นเรื่องการออกแบบระบบราง Autonomous Rail Rapid Transit (ART) การขยายเส้นทางถึงสถานีท่าฉัตรไชย และการปรับโครงสร้างเป็นระดับดินตลอดทั้งโครงการ) ภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๖ ๓. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี ๓.๑ ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาคความเหมาะสมแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๕ ๓.๒ คกก. รฟม. รับทราบ / คค. พิจารณารูปแบบ / ปรับปรุงรูปแบบโครงการและรายงาน PPP แล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๖ ๓.๓ คกก. ม. ๒๖ / คกก. รฟม. เห็นชอบรายงาน PPP แล้วเสร็จร้อยละ ๗๕ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ๔. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนาวิสัย ๔.๑ ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาคความเหมาะสมแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๕ ๔.๒ คณะกรรมการ รฟม. รับทราบ / คค. พิจารณารูปแบบ / ปรับปรุงรูปแบบโครงการและรายงาน PPP แล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๖ ๔.๓ คกก. ม. ๒๖ / คกก. รฟม. เห็นชอบรายงาน PPP แล้วเสร็จร้อยละ ๗๕ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ■ เจื่อนไซ รฟม. ต้องรายงานผลการดำเนินงานศึกษาโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ และโครงการพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเมืองหลักอื่นๆ ตามกิจกรรมที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ (แผนปฏิบัติการฉบับที่คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติรับทราบเมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๕) หาก รฟม. ไม่สามารถดำเนินงานได้ตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ จะพิจารณาปรับลดคะแนนเท่ากับร้อยละของการดำเนินงานไม่สำเร็จตามแผน สูงสุดไม่เกิน ๐.๕๐๐๐ คะแนน
๑.๒ ความสามารถในการบริหารแผนลงทุน ๑.๒.๑ ร้อยละของภาพรวมการเบิกจ่ายที่เกิดขึ้นจริง ๑.๒.๒ ร้อยละความสามารถในการเบิกจ่ายตามแผน	■ ความสามารถในการบริหารแผนลงทุนประจำปีบัญชี ๒๕๖๖ เป็นการดำเนินการเบิกจ่ายตามงบลงทุนของ รฟม. ทั้งในส่วนของงบลงทุนเพื่อการดำเนินงานปกติและงบลงทุนตามโครงการพัฒนาต่างๆ ที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี คำนวณจากร้อยละของยอดสะสมการเบิกจ่ายที่เกิดขึ้นจริงในช่วงปีบัญชี ๒๕๖๖ เทียบกับวงเงินตามงบลงทุนโดยในปี ๒๕๖๖ ได้แบ่งการวัดแยกเป็น ๒ มุมมอง ได้แก่ ๑. ร้อยละของภาพรวมการเบิกจ่ายที่เกิดขึ้นจริง (น้ำหนักร้อยละ ๕๐) คำนวณจาก : $\frac{\text{ยอดเงินสะสมของการเบิกจ่ายงบลงทุนที่เกิดขึ้นจริงในช่วงปีบัญชี ๒๕๖๖} \times ๑๐๐}{\text{ยอดเงินตามงบลงทุนที่อนุมัติให้เบิกจ่ายได้ของปีบัญชี ๒๕๖๖}}$

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ
๑.๒ ความสามารถในการบริหารแผนลงทุน ๑.๒.๑ ร้อยละของภาพรวมการเบิกจ่ายที่เกิดขึ้นจริง ๑.๒.๒ ร้อยละความสามารถในการเบิกจ่ายตามแผน (ต่อ)	๒. ค่าเฉลี่ยของร้อยละการเบิกจ่ายงบลงทุนที่ทำได้ในแต่ละไตรมาส (น้ำหนักร้อยละ ๕๐) คำนวณจาก : $\left[\frac{\frac{X๑ * ๑๐๐}{Y๑} + \frac{X๒ * ๑๐๐}{Y๒} + \frac{X๓ * ๑๐๐}{Y๓} + \frac{X๔ * ๑๐๐}{Y๔} }{๔} \right]$ กำหนดให้ X๑ X๒ X๓ X๔ = ยอดเงินสะสมของการเบิกจ่ายงบลงทุนที่เกิดขึ้นจริง ในไตรมาส ๑ ๒ ๓ และ ๔ ตามลำดับ Y๑ Y๒ Y๓ Y๔ = วงเงินงบลงทุนตามแผนการใช้จ่ายเงินในปีบัญชี ในไตรมาส ๑ ๒ ๓ และ ๔ ตามลำดับ - ทั้งนี้ให้ใช้ตัวเลขการเบิกจ่ายงบลงทุนที่เกิดขึ้นจริงรายไตรมาสที่รัฐวิสาหกิจจัดส่งให้ สคร. - ส่วนยอดสรุปตัวเลขงบลงทุนที่อนุมัติให้เบิกจ่ายได้ในแต่ละไตรมาส ให้ใช้ยอดสรุปรายไตรมาสจากรัฐวิสาหกิจที่เห็นชอบ โดยคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ โดยจัดส่งให้ สคร. และที่ปรึกษาเพื่อสนับสนุนการประเมินผลการดำเนินงานตามการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (ที่ปรึกษาฯ) เป็นประจำภายในวันที่ ๑๕ ของเดือนแรกของทุกไตรมาส - ในกรณีที่รัฐวิสาหกิจไม่สามารถจัดส่งตัวเลขงบลงทุนที่อนุมัติให้เบิกจ่ายได้ในแต่ละไตรมาสได้ทันเวลาที่กำหนด หรือจัดส่งโดยไม่ได้ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ ให้ใช้ข้อมูลตัวเลขงบลงทุนที่อนุมัติให้เบิกจ่ายที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจที่เป็นข้อมูลล่าสุดในการพิจารณา - การปรับตัวเลขตามรายละเอียดต่างๆ ที่รัฐวิสาหกิจแสดงตัวเลขในรายงานสรุปการเบิกจ่ายงบลงทุนและความก้าวหน้าของโครงการลงทุน และให้เป็นไปตามการพิจารณาของคณะอนุกรรมการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (คณะอนุกรรมการฯ) ■ กรณีมีการปรับเปลี่ยนงบลงทุนจากการขออนุมัติผ่านสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติระหว่างปีบัญชี ให้ปรับยอดอนุมัติที่เบิกจ่ายได้เฉพาะของไตรมาสที่ปรับเปลี่ยนและไตรมาสที่เหลือของปีบัญชีเท่านั้น ■ เงื่อนไข ในกรณีที่รัฐวิสาหกิจปรับลดกรอบการลงทุนเกินกว่าร้อยละ ๕ ของกรอบการลงทุนสูงสุดที่ได้รับอนุมัติในปีนั้น จะถูกปรับลดคะแนน ๐.๑๒๕๐ คะแนน ของคะแนนประเมินภาพรวม

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ												
๑.๓ ระดับความสำเร็จในการดำเนินงานเพื่อสร้างประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ หรือ Eco - Efficiency	▪ พิจารณาการดำเนินการเก็บข้อมูลตามแผนงานในการวัดและประเมิน Eco - Efficiency ขององค์กรได้ครบถ้วนจนสามารถคำนวณค่า Eco - Efficiency ขององค์กรได้ และนำผลที่ได้มาจัดทำแผนงานในการปรับปรุงผล เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ รพม. ให้ความเห็นชอบ ดังนี้ <table border="1" data-bbox="797 349 2000 1131"> <thead> <tr> <th>ค่าเกณฑ์วัด</th><th>ระดับคะแนน</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ทบทวนการวัดและประเมิน Eco - Efficiency ขององค์กรให้เป็นไปตามข้อสังเกตของ สคร. (ถ้ามี) โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ หรือคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจมอบหมาย ให้แล้วเสร็จภายในไตรมาส ๒</td><td>เทียบเท่าระดับ ๑</td></tr> <tr> <td>เก็บข้อมูลตามแผนงานในการวัดและประเมิน Eco - Efficiency ขององค์กรได้ครบถ้วน (Pro - Rata ตามร้อยละความสำเร็จในการเก็บข้อมูลตามแผนงานในการวัดและประเมิน Eco - Efficiency ขององค์กร)</td><td>เทียบเท่าระดับ ๒</td></tr> <tr> <td>สามารถคำนวณค่า Eco - Efficiency ขององค์กรได้ตามหลักเกณฑ์การคำนวณค่าตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงาน และตัวชี้วัดด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ สคร. กำหนด</td><td>เทียบเท่าระดับ ๓</td></tr> <tr> <td>วิเคราะห์และแปลผลการประเมินค่า Eco - Efficiency ขององค์กร โดยมีการเปรียบเทียบกับผลการประเมินในปีที่ผ่านมา (ระยะที่ ๑) และมีการกำหนดแผนงานในการปรับปรุงผล Eco - Efficiency โดยแผนงานในการปรับปรุงผล Eco - Efficiency ดังกล่าว จะต้องมีการละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานที่ชัดเจน มีเป้าหมายการปรับปรุงค่า Factor (ค่า Eco - Efficiency เทียบกับปีฐาน) ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และมีการนำเสนอค่า Factor เป้าหมายสำหรับปีถัดไป</td><td>เทียบเท่าระดับ ๔</td></tr> <tr> <td>แผนงานในการปรับปรุงผล Eco - Efficiency ขององค์กร (ตามระดับ ๔) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ หรือได้รับความเห็นชอบจากคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจมอบหมาย แล้วรายงานให้คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจทราบ</td><td>เทียบเท่าระดับ ๕</td></tr> </tbody> </table>	ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน	ทบทวนการวัดและประเมิน Eco - Efficiency ขององค์กรให้เป็นไปตามข้อสังเกตของ สคร. (ถ้ามี) โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ หรือคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจมอบหมาย ให้แล้วเสร็จภายในไตรมาส ๒	เทียบเท่าระดับ ๑	เก็บข้อมูลตามแผนงานในการวัดและประเมิน Eco - Efficiency ขององค์กรได้ครบถ้วน (Pro - Rata ตามร้อยละความสำเร็จในการเก็บข้อมูลตามแผนงานในการวัดและประเมิน Eco - Efficiency ขององค์กร)	เทียบเท่าระดับ ๒	สามารถคำนวณค่า Eco - Efficiency ขององค์กรได้ตามหลักเกณฑ์การคำนวณค่าตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงาน และตัวชี้วัดด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ สคร. กำหนด	เทียบเท่าระดับ ๓	วิเคราะห์และแปลผลการประเมินค่า Eco - Efficiency ขององค์กร โดยมีการเปรียบเทียบกับผลการประเมินในปีที่ผ่านมา (ระยะที่ ๑) และมีการกำหนดแผนงานในการปรับปรุงผล Eco - Efficiency โดยแผนงานในการปรับปรุงผล Eco - Efficiency ดังกล่าว จะต้องมีการละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานที่ชัดเจน มีเป้าหมายการปรับปรุงค่า Factor (ค่า Eco - Efficiency เทียบกับปีฐาน) ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และมีการนำเสนอค่า Factor เป้าหมายสำหรับปีถัดไป	เทียบเท่าระดับ ๔	แผนงานในการปรับปรุงผล Eco - Efficiency ขององค์กร (ตามระดับ ๔) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ หรือได้รับความเห็นชอบจากคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจมอบหมาย แล้วรายงานให้คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจทราบ	เทียบเท่าระดับ ๕
ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน												
ทบทวนการวัดและประเมิน Eco - Efficiency ขององค์กรให้เป็นไปตามข้อสังเกตของ สคร. (ถ้ามี) โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ หรือคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจมอบหมาย ให้แล้วเสร็จภายในไตรมาส ๒	เทียบเท่าระดับ ๑												
เก็บข้อมูลตามแผนงานในการวัดและประเมิน Eco - Efficiency ขององค์กรได้ครบถ้วน (Pro - Rata ตามร้อยละความสำเร็จในการเก็บข้อมูลตามแผนงานในการวัดและประเมิน Eco - Efficiency ขององค์กร)	เทียบเท่าระดับ ๒												
สามารถคำนวณค่า Eco - Efficiency ขององค์กรได้ตามหลักเกณฑ์การคำนวณค่าตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงาน และตัวชี้วัดด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ สคร. กำหนด	เทียบเท่าระดับ ๓												
วิเคราะห์และแปลผลการประเมินค่า Eco - Efficiency ขององค์กร โดยมีการเปรียบเทียบกับผลการประเมินในปีที่ผ่านมา (ระยะที่ ๑) และมีการกำหนดแผนงานในการปรับปรุงผล Eco - Efficiency โดยแผนงานในการปรับปรุงผล Eco - Efficiency ดังกล่าว จะต้องมีการละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานที่ชัดเจน มีเป้าหมายการปรับปรุงค่า Factor (ค่า Eco - Efficiency เทียบกับปีฐาน) ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และมีการนำเสนอค่า Factor เป้าหมายสำหรับปีถัดไป	เทียบเท่าระดับ ๔												
แผนงานในการปรับปรุงผล Eco - Efficiency ขององค์กร (ตามระดับ ๔) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ หรือได้รับความเห็นชอบจากคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจมอบหมาย แล้วรายงานให้คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจทราบ	เทียบเท่าระดับ ๕												
๒. ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ตัวชี้วัดทางการเงิน ๒.๑ รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์ ๒.๑.๑ รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล	▪ รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ คิดจากแหล่งรายได้ของอาคาร / ลานจอดรถ แผงค้าสถานีกำแพงเพชร การอนุญาตให้ใช้สิ่งสาธารณูปโภคอาคารและลานจอดรถ การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ตามแนวสายทาง การอนุญาตให้ใช้พื้นที่แนวสายทางเข้าออกศูนย์ซ่อมบำรุงห้วยขวาง (ช่วงศูนย์ซ่อมฯ - สถานี) การอนุญาตให้เชื่อมต่อสถานีและทางเดิน / ปรับภูมิทัศน์ / เปิดทางเข้า - ออก และการอนุญาตให้ใช้พื้นที่ชั่วคราว ▪ รายได้เชื่อมต่อสายทางคิดเฉพาะประเภท Commercial ไม่รวมรายได้เชื่อมต่อสายทางจากที่พักอาศัยหรือ Resident												

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ
๒.๑.๒ รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	▪ รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ คิดจากแหล่งรายได้ของอาคาร / ลานจอดรถ แผงค้า การอนุญาตให้ใช้สิ่งสาธารณทรัพย์ประเภทอาคารอเนกประสงค์ / อาคารเชื่อมต่อ / อาคารสำนักงาน การอนุญาตให้ใช้สิ่งสาธารณทรัพย์ประเภทอาคารและลานจอดรถ การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ตามแนวสายทาง การอนุญาตให้ใช้พื้นที่แนวสายทางเข้าออกศูนย์ซ่อมบำรุง การอนุญาตให้เชื่อมต่อสถานีและทางเดิน / ปรับภูมิทัศน์ / เปิดทางเข้า - ออก และการอนุญาตให้ใช้พื้นที่ชั่วคราว ▪ รายได้เชื่อมต่อสายทางคิดเฉพาะประเภท Commercial ไม่รวมรายได้เชื่อมต่อสายทางจากที่พักอาศัยหรือ Resident
๒.๒ การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ๒.๒.๑ การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล	▪ ความสามารถในการบริหารจัดการพื้นที่ทั้งใน/รอบสถานีในพื้นที่ของ รฟม. เพื่อประโยชน์เชิงพาณิชย์ โดยวัดผลจากการดำเนินงานจากอัตราการเข้าพื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ตามที่ระบุไว้ในแผนแม่บทการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ / พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ที่สามารถดำเนินการได้ในปีงบประมาณ ๒๕๖๖ (แผนแม่บท) คำนวณจาก : $\frac{\text{อัตราการเข้าพื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (ร้อยละ)}}{\text{พื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลตามที่ระบุไว้ในแผนแม่บทที่สามารถดำเนินการได้ในปีงบประมาณ ๒๕๖๖ โดยเฉลี่ย (ตารางเมตร)}} = \frac{\text{พื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลตามที่ระบุไว้ในแผนแม่บทฯ ทั้งหมด (ตารางเมตร)}}{\text{พื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลตามที่ระบุไว้ในแผนแม่บทฯ ทั้งหมด (ตารางเมตร)}}$ ▪ โดยที่ ๑. พื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลตามที่ระบุไว้ในแผนแม่บทฯ ทั้งหมด จะเป็นพื้นที่ที่มีการเว้นระยะความปลอดภัยในการให้บริการรถไฟฟ้า อาทิเช่น บริเวณทางเข้า - ออกสถานี รวมถึงระยะร่นตามกฎหมายกำหนด ๒. การวัดผลการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ให้วัดจากการดำเนินการอนุญาตให้ใช้สิ่งสาธารณทรัพย์ทุกรูปแบบ ได้แก่ แผงค้า การอนุญาตให้ใช้สิ่งสาธารณทรัพย์ประเภทอาคารอเนกประสงค์ / อาคารเชื่อมต่อ / อาคารสำนักงาน การอนุญาตให้ใช้สิ่งสาธารณทรัพย์ประเภทอาคารและลานจอดรถ การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ตามแนวสายทาง การอนุญาตให้ใช้พื้นที่แนวสายทางเข้าออกศูนย์ซ่อมบำรุง การอนุญาตให้เชื่อมต่อสถานีและทางเดิน / ปรับภูมิทัศน์ / เปิดทางเข้า - ออก การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ชั่วคราว (การอนุญาตที่มีระยะเวลาการอนุญาตไม่ถึง ๑ ปี) ▪ เงื่อนไข รฟม. ขอสงวนสิทธิ์ในการขอเปลี่ยนแปลงขนาดพื้นที่ในกรณีที่ รฟม. มีการนำระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System : GIS) มาใช้ในการกำหนดพื้นที่บนแผนที่ในอนาคต

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ
๒.๒.๒ การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม	■ ความสามารถในการบริหารจัดการพื้นที่ทั้งใน/รอบสถานีในพื้นที่ของ รฟม. เพื่อประโยชน์เชิงพาณิชย์ โดยวัดผลจากการดำเนินงานจากอัตราการใช้พื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม ตามที่ระบุไว้ในแผนแม่บทการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์/พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ที่สามารถดำเนินการได้ในปีงบประมาณ ๒๕๖๖ คำนวณจาก : $\frac{\text{อัตราการใช้พื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (ร้อยละ)}}{\text{พื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรมตามที่ระบุไว้ในแผนแม่บทฯ ที่สามารถดำเนินการได้ในปีงบประมาณ ๒๕๖๖ โดยเฉลี่ย (ตารางเมตร)}} = \frac{\text{พื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรมตามที่ระบุไว้ในแผนแม่บทฯ ทั้งหมด (ตารางเมตร)}}{\text{พื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรมตามที่ระบุไว้ในแผนแม่บทฯ ทั้งหมด (ตารางเมตร)}}$ ■ โดยที่ - พื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรมตามที่ระบุไว้ในแผนแม่บทฯ ทั้งหมด จะเป็นพื้นที่ที่มีการเว้นระยะความปลอดภัยในการให้บริการรถไฟฟ้า อาทิเช่น บริเวณทางเข้า - ออกสถานี รวมถึงระยะรั้วตามกฎหมายกำหนด - การวัดผลการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ให้วัดจากการดำเนินการอนุญาตให้ใช้อสังหาริมทรัพย์ทุกรูปแบบ ได้แก่ แผงค้า การอนุญาตให้ใช้อสังหาริมทรัพย์ประเภทอาคารอเนกประสงค์/อาคารเชื่อมต่อ/อาคารสำนักงาน การอนุญาตให้ใช้อสังหาริมทรัพย์ประเภทอาคารและลานจอดรถ การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ตามแนวสายทาง การอนุญาตให้ใช้พื้นที่แนวสายทางเข้าออกศูนย์ซ่อมบำรุง การอนุญาตให้เชื่อมต่อสถานีและทางเดิน/ปรับภูมิทัศน์/ เปิดทางเข้า - ออก การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ชั่วคราว (การอนุญาตที่มีระยะเวลาการอนุญาตไม่ถึง ๑ ปี) ■ เงื่อนไข รฟม. ขอสงวนสิทธิ์ในการขอเปลี่ยนแปลงขนาดพื้นที่ในกรณีที่ รฟม. มีการนำระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System : GIS) มาใช้ในการกำหนดพื้นที่บนแผนที่ในอนาคต
๒.๓ การดำเนินการควบคุมค่าใช้จ่ายของ รฟม.	■ ประเมินผลลัพธ์ความสำเร็จจากรายการค่าใช้จ่ายในการบริหาร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ที่ผ่านการตรวจสอบจาก สตง. โดยค่าใช้จ่ายในการบริหาร ประกอบด้วย - ค่าใช้จ่ายบุคลากร (ไม่รวมโบนัสพนักงาน โบนัสคณะกรรมการ และค่าตอบแทนพิเศษของผู้ว่าการ รฟม.) - ค่าใช้จ่ายอื่น (ไม่รวมค่าสอบบัญชีและค่าภาษีต่างๆ) ■ เงื่อนไข สมมติฐานการคำนวณกำหนดเป้าหมายค่าใช้จ่ายบุคลากรเท่ากับ ๙๔๔.๕๑ ล้านบาท ซึ่งจะมีการปรับค่าเป้าหมายตามจริง ณ สิ้นปีบัญชี ๒๕๖๖ และจะปรับกรอบค่าเป้าหมายในแต่ละระดับตัวชี้วัดตามค่าใช้จ่ายบุคลากรที่เกิดขึ้นตามจริง

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ
ตัวชี้วัดที่ไม่ใช่ทางการเงิน ๒.๔ จำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้า ๒.๔.๑ จำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล	■ คำนวณจาก : $\frac{\text{ผลรวมของจำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลในปีบัญชี ๒๕๖๖}}{\text{จำนวนวันที่ให้บริการในปีบัญชี ๒๕๖๖}}$ ■ เงื่อนไข ๑. รฟม. ต้องกำกับความตรงต่อเวลาของขบวนรถ (Punctuality) ให้อยู่ในระดับที่ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๙.๐๐ (+/- ๕ นาที) หากค่าความตรงต่อเวลาของขบวนรถต่ำกว่าที่กำหนด ให้คะแนนประเมินผลสูงสุดไม่เกิน ๓.๐๐๐๐ ๒. ในการคำนวณจะไม่นับรวมวันที่เกิดอุบัติเหตุการก่อการร้ายหรือเหตุการณ์อื่นใดที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของ รฟม.
๒.๔.๒ จำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม	■ คำนวณจาก $\frac{\text{ผลรวมของจำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรมในปีบัญชี ๒๕๖๖}}{\text{จำนวนวันที่ให้บริการในปีบัญชี ๒๕๖๖}}$ ■ เงื่อนไข ๑. รฟม. ต้องกำกับความตรงต่อเวลาของขบวนรถ (Punctuality) ให้อยู่ในระดับที่ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๘.๕๐ (+/- ๕ นาที) หากค่าความตรงต่อเวลาของขบวนรถต่ำกว่าที่กำหนด ให้คะแนนประเมินผลสูงสุดไม่เกิน ๓.๐๐๐๐ ๒. ในการคำนวณจะไม่นับรวมวันที่เกิดอุบัติเหตุการก่อการร้ายหรือเหตุการณ์อื่นใดที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของ รฟม.
๒.๕ การรักษาความปลอดภัยและการกู้ภัย ๒.๕.๑ จำนวนครั้งที่เกิดอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล	■ พิจารณาจากจำนวนครั้งที่เกิดปัญหาอาชญากรรมในระบบรถไฟฟ้า สถานี ตลอดจนบริเวณห้องสุขา อาคารและลานจอดรถ ต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล โดยประเภทของการเกิดอาชญากรรม ได้แก่ ๑. ความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายอาญา ๒. ความผิดเกี่ยวกับชีวิตร่างกายตามประมวลกฎหมายอาญา ๓. การทะเลาะวิวาทในเขตระบบรถไฟฟ้า ๔. ทรัพย์สินที่อยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบของ รฟม. เสียหาย ๕. การกระทำอนาจาร ■ เงื่อนไข ๑. อัตราส่วนการแก้ไขปัญหอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๙๐ หากไม่สามารถดำเนินการได้ตามที่กำหนด จะถูกปรับลดคะแนน ๐.๕๐๐๐ คะแนน อัตราส่วนการแก้ไขปัญหอาชญากรรม คำนวณจาก : $\frac{\text{จำนวนครั้งที่สามารถแก้ไขปัญหได้} \times ๑๐๐}{\text{จำนวนครั้งที่เกิดปัญหอาชญากรรมในระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด}}$

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ
๒.๕ การรักษาความปลอดภัยและการกู้ภัย ๒.๕.๑ จำนวนครั้งที่เกิดอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (ต่อ)	๒. ความก้าวหน้าการดำเนินงานตามโครงการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัยโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๙๐ หากไม่สามารถดำเนินการได้ตามที่กำหนด จะถูกปรับลดคะแนน ๐.๕๐๐๐ คะแนน ๓. รฟม. ต้องดำเนินการรวบรวมข้อมูลระยะเวลาในการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เพื่อเป็นฐานข้อมูลและนำมาประกอบการจัดทำแผนการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมต่อผู้โดยสารในอนาคต ๔. รฟม. ต้องดำเนินการจัดทำแผนการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ทั้งกรณีเหตุความผิดที่เกิดขึ้นซึ่งหน้าและความผิดที่เกิดไม่ซึ่งหน้า ทั้งนี้ รายละเอียดของแผนจะต้องมีการกำหนดข้อตกลงระดับการให้บริการ (Service Level Agreement : SLA) ที่ชัดเจน
๒.๕.๒ จำนวนครั้งที่เกิดอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	▪ พิจารณาจากจำนวนครั้งที่เกิดปัญหาอาชญากรรมในระบบรถไฟฟ้า สถานี ตลอดจนบริเวณห้องสุขา อาคารและลานจอดรถ ต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม โดยประเภทของการเกิดอาชญากรรม ได้แก่ ๑. ความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายอาญา ๒. ความผิดเกี่ยวกับชีวิตร่างกายตามประมวลกฎหมายอาญา ๓. การทะเลาะวิวาทในเขตระบบรถไฟฟ้า ๔. ทรัพย์สินที่อยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบของ รฟม. เสียหาย ๕. การกระทำอนาจาร ▪ เงื่อนไข ๑. อัตราส่วนการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๙๐ หากไม่สามารถดำเนินการได้ตามที่กำหนด จะถูกปรับลดคะแนน ๐.๕๐๐๐ คะแนน อัตราส่วนการแก้ไขปัญหาอาชญากรรม คำนวณจาก : $\frac{\text{จำนวนครั้งที่สามารถแก้ไขปัญหาได้} \times ๑๐๐}{\text{จำนวนครั้งที่เกิดปัญหาอาชญากรรมในระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด}}$ ๒. ความก้าวหน้าการดำเนินงานตามโครงการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัยโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๙๐ หากไม่สามารถดำเนินการได้ตามที่กำหนด จะถูกปรับลดคะแนน ๐.๕๐๐๐ คะแนน ๓. รฟม. ต้องดำเนินการรวบรวมข้อมูลระยะเวลาในการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เพื่อเป็นฐานข้อมูลและนำมาประกอบการจัดทำแผนการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมต่อผู้โดยสารในอนาคต ๔. รฟม. ต้องดำเนินการจัดทำแผนการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ทั้งกรณีเหตุความผิดที่เกิดขึ้นซึ่งหน้าและความผิดที่เกิดไม่ซึ่งหน้า ทั้งนี้ รายละเอียดของแผนจะต้องมีการกำหนดข้อตกลงระดับการให้บริการ (Service Level Agreement : SLA) ที่ชัดเจน

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ												
๒.๖ การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ ๒.๖.๑ การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	▪ การดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนตามที่ได้รับนโยบายจากคณะรัฐมนตรีและ/หรือตามที่ได้รับคำสั่งอย่างเป็นทางการจากกระทรวงเจ้าสังกัดและ/หรือกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ประจำปีบัญชี ๒๕๖๖ ▪ ประเมินผลจากความสำเร็จในการดำเนินงานตามที่กำหนด ดังนี้ <table border="1" data-bbox="900 384 1939 632"> <thead> <tr> <th>ค่าเกณฑ์วัด</th><th>ระดับคะแนน</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๑ กิจกรรม</td><td>เทียบเท่าระดับ ๑</td></tr> <tr> <td>-</td><td>-</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๒ กิจกรรม</td><td>เทียบเท่าระดับ ๓</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการ ๒ กิจกรรม เร็วกว่าที่กำหนด ๑๕ วัน</td><td>เทียบเท่าระดับ ๔</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการ ๒ กิจกรรม เร็วกว่าที่กำหนด ๓๐ วัน</td><td>เทียบเท่าระดับ ๕</td></tr> </tbody> </table> ▪ โดยที่ผลลัพธ์ของโครงการ ประกอบด้วย เทียบเท่าระดับ ๓ ๑. งานโยธาแล้วเสร็จร้อยละ ๙๕.๙๕ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ๒. งานระบบรถไฟฟ้าแล้วเสร็จร้อยละ ๙๖.๖๐ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ (อ้างอิงผลลัพธ์ตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ ฉบับที่คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติรับทราบเมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๕) เทียบเท่าระดับ ๔ ๑. งานโยธาแล้วเสร็จร้อยละ ๙๕.๙๗ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ๒. งานระบบรถไฟฟ้าแล้วเสร็จร้อยละ ๙๖.๖๒ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ เทียบเท่าระดับ ๕ ๑. งานโยธาแล้วเสร็จร้อยละ ๙๖.๐๒ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ๒. งานระบบรถไฟฟ้าแล้วเสร็จร้อยละ ๙๖.๖๖ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ▪ เงื่อนไข ๑. การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ทุกโครงการจะมีการจัดทำแผนการกำกับและตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยในการก่อสร้าง (Safety Audit Plan) และความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าทุก ๘,๐๐๐,๐๐๐ ชั่วโมงการทำงาน (Man Hours) แต่ละโครงการจะต้องไม่เกิดอุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง หากโครงการใดเกิดอุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง กิจกรรมของโครงการนั้นจะถูกปรับลดคะแนนการดำเนินงานจากจำนวนครั้งที่เกิดครั้งละ ๐.๒๕๐๐ คะแนน โดยปรับลดสูงสุดไม่เกิน ๑.๐๐๐๐ คะแนน ทั้งนี้ อุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้างหมายถึง อุบัติเหตุที่ส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บรุนแรงของบุคคลที่สามอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ๒. รฟม. ต้องรายงานผลการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ตามกิจกรรมที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ (ฉบับที่คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติรับทราบเมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๕) หาก รฟม. ไม่สามารถดำเนินงานได้ตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ จะพิจารณาปรับลดคะแนนเท่ากับร้อยละของการดำเนินงานไม่สำเร็จตามแผนสูงสุดไม่เกิน ๐.๕๐๐๐ คะแนน	ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๑ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๑	-	-	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๒ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๓	ผลลัพธ์ของโครงการ ๒ กิจกรรม เร็วกว่าที่กำหนด ๑๕ วัน	เทียบเท่าระดับ ๔	ผลลัพธ์ของโครงการ ๒ กิจกรรม เร็วกว่าที่กำหนด ๓๐ วัน	เทียบเท่าระดับ ๕
ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๑ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๑												
-	-												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๒ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๓												
ผลลัพธ์ของโครงการ ๒ กิจกรรม เร็วกว่าที่กำหนด ๑๕ วัน	เทียบเท่าระดับ ๔												
ผลลัพธ์ของโครงการ ๒ กิจกรรม เร็วกว่าที่กำหนด ๓๐ วัน	เทียบเท่าระดับ ๕												

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ												
๒.๖.๒ การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	■ ประเมินผลจากความสำเร็จในการดำเนินงานตามที่กำหนด ดังนี้ <table data-bbox="900 308 1939 564"> <tr> <th>ค่าเกณฑ์วัด</th><th>ระดับคะแนน</th></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๑ กิจกรรม</td><td>เทียบเท่าระดับ ๑</td></tr> <tr> <td>-</td><td>-</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๒ กิจกรรม</td><td>เทียบเท่าระดับ ๓</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการ ๒ กิจกรรม เร็วกว่าที่กำหนด ๑๕ วัน</td><td>เทียบเท่าระดับ ๔</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการ ๒ กิจกรรม เร็วกว่าที่กำหนด ๓๐ วัน</td><td>เทียบเท่าระดับ ๕</td></tr> </table> ■ โดยที่ผลลัพธ์ของโครงการ ประกอบด้วย เทียบเท่าระดับ ๓ ๑. งานโยธาแล้วเสร็จร้อยละ ๙๙.๐๐ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ๒. งานระบบรถไฟฟ้าแล้วเสร็จร้อยละ ๙๙.๘๑ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ (อ้างอิงผลลัพธ์ตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ ฉบับที่คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติรับทราบเมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๕) เทียบเท่าระดับ ๔ ๑. งานโยธาแล้วเสร็จร้อยละ ๙๙.๐๕ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ๒. งานระบบรถไฟฟ้าแล้วเสร็จร้อยละ ๙๙.๘๒ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ เทียบเท่าระดับ ๕ ๑. งานโยธาแล้วเสร็จร้อยละ ๙๙.๑๔ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ๒. งานระบบรถไฟฟ้าแล้วเสร็จร้อยละ ๙๙.๘๔ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ■ เงื่อนไข ๑. การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ทุกโครงการจะมีการจัดทำแผนการกำกับและตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยในการก่อสร้าง (Safety Audit Plan) และความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าทุก ๘,๐๐๐,๐๐๐ ชั่วโมงการทำงาน (Man Hours) แต่ละโครงการจะต้องไม่เกิดอุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง หากโครงการใดเกิดอุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง กิจกรรมของโครงการนั้นจะถูกปรับลดคะแนนการดำเนินงานจากจำนวนครั้งที่เกิดครั้งละ ๐.๒๕๐๐ คะแนน โดยปรับลดสูงสุดไม่เกิน ๑.๐๐๐๐ คะแนน ทั้งนี้ อุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้างหมายถึง อุบัติเหตุที่ส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บรุนแรงของบุคคลที่สามอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ๒. รฟม. ต้องรายงานผลการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ตามกิจกรรมที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ (ฉบับที่คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติรับทราบเมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๕) หาก รฟม. ไม่สามารถดำเนินงานได้ตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ จะพิจารณาปรับลดคะแนนเท่ากับร้อยละของการดำเนินงานไม่สำเร็จตามแผนสูงสุดไม่เกิน ๐.๕๐๐๐ คะแนน	ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๑ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๑	-	-	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๒ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๓	ผลลัพธ์ของโครงการ ๒ กิจกรรม เร็วกว่าที่กำหนด ๑๕ วัน	เทียบเท่าระดับ ๔	ผลลัพธ์ของโครงการ ๒ กิจกรรม เร็วกว่าที่กำหนด ๓๐ วัน	เทียบเท่าระดับ ๕
ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๑ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๑												
-	-												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๒ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๓												
ผลลัพธ์ของโครงการ ๒ กิจกรรม เร็วกว่าที่กำหนด ๑๕ วัน	เทียบเท่าระดับ ๔												
ผลลัพธ์ของโครงการ ๒ กิจกรรม เร็วกว่าที่กำหนด ๓๐ วัน	เทียบเท่าระดับ ๕												

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ												
๒.๖.๓ การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี	■ ประเมินผลจากความสำเร็จในการดำเนินงานตามที่กำหนด ดังนี้ <table data-bbox="898 312 1937 577"> <tr> <th>ค่าเกณฑ์วัด</th><th>ระดับคะแนน</th></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๑ กิจกรรม</td><td>เทียบเท่าระดับ ๑</td></tr> <tr> <td>-</td><td>-</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๒ กิจกรรม</td><td>เทียบเท่าระดับ ๓</td></tr> <tr> <td>-</td><td>-</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๓ กิจกรรม</td><td>เทียบเท่าระดับ ๕</td></tr> </table> ■ โดยที่ผลลัพธ์ของโครงการ ประกอบด้วย - งานที่ปรึกษาโครงการ : การดำเนินงานของที่ปรึกษา โดยที่ปรึกษากำกับการดำเนินงานโครงการ (PIC) แล้วเสร็จร้อยละ ๙๔.๑๘ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖/ ที่ปรึกษารับทราบโครงการและควบคุมการก่อสร้าง (PMSC๑) แล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๕/ ที่ปรึกษารับทราบโครงการและควบคุมการก่อสร้าง (PMSC๒) แล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๕ - งานก่อสร้างงานโยธา : งานก่อสร้างงานโยธา สัญญาที่ ๑ - ๓ และ ๕ แล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๕ สัญญาที่ ๔ แล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๖ สัญญาที่ ๖ แล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๖ - งานผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าและงานเดินรถ : งานคัดเลือกเอกชน โดยส่งร่างสัญญาให้อัยการสูงสุดตรวจพิจารณาแล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๕ ■ เงื่อนไข - การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ทุกโครงการจะมีการจัดทำแผนการกำกับและตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยในการก่อสร้าง (Safety Audit Plan) และความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าทุก ๘,๐๐๐,๐๐๐ ชั่วโมงการทำงาน (Man Hours) แต่ละโครงการจะต้องไม่เกิดอุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง หากโครงการใดเกิดอุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง กิจกรรมของโครงการนั้นจะถูกปรับลดคะแนนการดำเนินงานจากจำนวนครั้งที่เกิดครั้งละ ๐.๒๕๐๐ คะแนน โดยปรับลดสูงสุดไม่เกิน ๑.๐๐๐๐ คะแนน ทั้งนี้ อุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้างหมายถึง อุบัติเหตุที่ส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บรุนแรงของบุคคลที่สามอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า - รฟม. ต้องรายงานผลการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ตามกิจกรรมที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ (แผนปฏิบัติการฉบับที่คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติรับทราบเมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๕) หาก รฟม. ไม่สามารถดำเนินงานได้ตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ จะพิจารณาปรับลดคะแนนเท่ากับร้อยละของการดำเนินงานไม่สำเร็จตามแผน สูงสุดไม่เกิน ๐.๕๐๐๐ คะแนน ทั้งนี้ ไม่รวมถึงผลลัพธ์ของโครงการที่ไม่ได้กำหนดไว้ในบันทึกข้อตกลง	ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๑ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๑	-	-	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๒ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๓	-	-	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๓ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๕
ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๑ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๑												
-	-												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๒ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๓												
-	-												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๓ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๕												

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ												
๒.๖.๔ การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	■ ประเมินผลจากความสำเร็จในการดำเนินงานตามที่กำหนด ดังนี้ <table data-bbox="898 309 1939 576"> <tr> <th>ค่าเกณฑ์วัด</th><th>ระดับคะแนน</th></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๑ กิจกรรม</td><td>เทียบเท่าระดับ ๑</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๒ กิจกรรม</td><td>เทียบเท่าระดับ ๒</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๓ กิจกรรม</td><td>เทียบเท่าระดับ ๓</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๔ กิจกรรม</td><td>เทียบเท่าระดับ ๔</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๕ กิจกรรม</td><td>เทียบเท่าระดับ ๕</td></tr> </table> ■ โดยที่ผลลัพธ์ของโครงการ ประกอบด้วย ๑. นำเสนอ คกก. รฟม. / คค. / สคร. / คกก. นโยบาย PPP / คค. / ครม. เห็นชอบรูปแบบการลงทุนงานระบบรถไฟฟ้า : โดยปรับปรุง/จัดทำรายงาน PPP แล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๖ และนำเสนอ คทง. ม. ๒๖ / คกก. รฟม. / คค. / สคร. / คกก. นโยบาย PPP/ คค./ ครม. เห็นชอบรูปแบบการลงทุนแล้วเสร็จร้อยละ ๘๗ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ๒. งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้วเสร็จร้อยละ ๗๒.๔๓ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ๓. งานที่ปรึกษาบริหารและควบคุมโครงการ : การดำเนินงานของที่ปรึกษาแล้วเสร็จร้อยละ ๑๘.๕๘ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ๔. งานก่อสร้างงานโยธา : การดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จร้อยละ ๑๐.๒๕ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ๕. งานผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า และงานเดินรถ : จัดทำร่างประกาศเชิญชวน / ร่างข้อเสนอ Request for Proposal (RFP) / ร่างสัญญาร่วมลงทุน / รับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชน แล้วเสร็จร้อยละ ๓๐.๐๐ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ■ เงื่อนไข ๑. การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ทุกโครงการจะมีการจัดทำแผนการกำกับและตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยในการก่อสร้าง (Safety Audit Plan) และความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าทุก ๘,๐๐๐,๐๐๐ ชั่วโมงการทำงาน (Man Hours) แต่ละโครงการจะต้องไม่เกิดอุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง หากโครงการใดเกิดอุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง กิจกรรมของโครงการนั้นจะถูกปรับลดคะแนนการดำเนินงานจากจำนวนครั้งที่เกิดครั้งละ ๐.๒๕๐๐ คะแนน โดยปรับลดสูงสุดไม่เกิน ๑.๐๐๐๐ คะแนน ทั้งนี้ อุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้างหมายถึง อุบัติเหตุที่ส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บรุนแรงของบุคคลที่สามอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ๒. รฟม. ต้องรายงานผลการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ตามกิจกรรมที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ (แผนปฏิบัติการฉบับที่คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติรับทราบเมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๕) หาก รฟม. ไม่สามารถดำเนินงานได้ตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ จะพิจารณาปรับลดคะแนนเท่ากับร้อยละของการดำเนินงานไม่สำเร็จตามแผน สูงสุดไม่เกิน ๐.๕๐๐๐ คะแนน	ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๑ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๑	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๒ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๒	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๓ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๓	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๔ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๔	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๕ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๕
ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๑ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๑												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๒ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๒												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๓ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๓												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๔ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๔												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด ๕ กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ ๕												

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ
๒.๗ ความพึงพอใจต่อมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและจราจรจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าประจำปีบัญชี ๒๕๖๖	■ ร้อยละของความพึงพอใจของประชาชนต่อมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและจราจรที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าประจำปีบัญชี ๒๕๖๖ ดังนี้ ๑. โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (น้ำหนักร้อยละ ๔๐) ๒. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (น้ำหนักร้อยละ ๒๐) ๓. โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี (น้ำหนักร้อยละ ๒๐) ๔. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) (น้ำหนักร้อยละ ๒๐) โดยวัดจากร้อยละของจำนวนผู้ตอบพอใจมากที่สุด (คะแนน ๕) และพอใจมาก (คะแนน ๔) และนำระดับคะแนน ของทั้ง ๔ โครงการ มาหาค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักตามที่ได้ระบุไว้ $\frac{(\text{จำนวนผู้ตอบพอใจมากที่สุด} + \text{จำนวนผู้ตอบพอใจมาก}) \times ๑๐๐}{\text{จำนวนผู้ตอบทั้งหมด}}$ ■ เงื่อนไข ๑. ในการเก็บข้อมูลจะใช้แบบสอบถามหรือแบบสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลเพื่อให้ทราบถึงความพึงพอใจและความคิดเห็นเชิงลึกที่เกี่ยวกับมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากกลุ่มตัวอย่างคือ ประชาชนที่ทราบมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) โดยกำหนดให้หน่วยงานภายนอกเป็นผู้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจ ๒. แนวทางการสำรวจ แบบสอบถามและรูปแบบการประมวลผลต้องได้รับการหารือและพิจารณาร่วมกับบริษัทที่ปรึกษาฯ ก่อนดำเนินการสำรวจ
๓. Core Business Enablers	■ Core Business Enablers ประกอบด้วย การประเมินผล ๘ ด้าน ได้แก่ ๑. การกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร ๒. การวางแผนเชิงกลยุทธ์ ๓. การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ๔. การมุ่งเน้นลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ๕. การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ๖. การบริหารทุนมนุษย์ ๗. การจัดการความรู้และนวัตกรรม ๘. การตรวจสอบภายใน

๖. ข้อกำหนดอื่นๆ

- ๖.๑ การประเมินผลการดำเนินงานจะดำเนินการเมื่อสิ้นปีบัญชีของรัฐวิสาหกิจหลังจากที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือผู้สอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นชอบได้ตรวจสอบและเสนอความเห็นประกอบรายงานการเงินประจำปี และการประเมินผลการดำเนินงานจะดำเนินการโดยคณะกรรมการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ซึ่งจะคำนึงถึงเหตุผลวิสัย มติคณะรัฐมนตรี และ/หรือนโยบายของรัฐที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ
- ๖.๒ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยควรทำข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานกับหัวหน้าส่วนงานต่างๆ ภายในหน่วยงาน
- ๖.๓ ระบบแรงจูงใจและค่าตอบแทน (Incentive System) ให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๗๓๗๑ ลงวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๕๖ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

ข้อตกลงนี้จัดทำขึ้น ๓ ฉบับ มีข้อความถูกต้องตรงกัน แต่ละฝ่ายได้อ่านและเข้าใจข้อความโดยละเอียดตลอดแล้ว จึงได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นสำคัญ ซึ่งแต่ละฝ่ายต่างยึดถือไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ



(นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวาทิน)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านทางหลวง

รักษาราชการแทน รองปลัดกระทรวงคมนาคม
หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง



(นายสรารัฐ ทรงศิริไล)

ประธานกรรมการการรถไฟฟ้า

ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ในนามคณะกรรมการการรถไฟฟ้า

ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



(นางปานทิพย์ ศรีพิมล)

ผู้อำนวยการ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ



(นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)

ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ในนามการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย