

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การเสนอคำขอของงบประมาณโครงการก่อสร้างทางลูกรังเป็น
ทางลาดยาง

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การจัดทำแผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืน
ให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ : พื้นที่ศึกษาภาคเหนือ

๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การสนับสนุนงานก่อสร้างดำเนินการเองด้วยงานจ้างเหมา
โครงการย่อย กรณีศึกษา ทางหลวงหมายเลข ๑๓๔๙
ตอน สะเมิง - วัดจันทร์

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : มกราคม - สิงหาคม ๒๕๕๙

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ธันวาคม ๒๕๕๙ - สิงหาคม ๒๕๖๐

๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : เมษายน - ธันวาคม ๒๕๕๙

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

๓.๑) ตนเองปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ๘๐ %

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ๘๐ %

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ๘๐ %

๓.๒) ผู้ร่วมจัดทำผลงานปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ นายเสริมศักดิ์ นัยนันท์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานวางแผนดำเนินงาน
ร่วมจัดทำผลงาน ๒๐ % โดยให้คำปรึกษา และแนะนำวิธีปฏิบัติงาน

- ผลงานลำดับที่ ๒ นายเสริมศักดิ์ นัยนันท์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานวางแผนดำเนินงาน
ร่วมจัดทำผลงาน ๑๐ % โดยให้คำปรึกษา และแนะนำวิธีปฏิบัติงาน

- ผลงานลำดับที่ ๓ นายเสริมศักดิ์ นัยนันท์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานวางแผนดำเนินงาน
ร่วมจัดทำผลงาน ๒๐ % โดยให้คำปรึกษา และแนะนำวิธีปฏิบัติงาน

๔) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
(จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การจัดลำดับความสำคัญเพื่อพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการ เพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ ...การเสนอค่าของงบประมาณโครงการก่อสร้างทางลูกรังเป็นทางลาดยาง...

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ตลอดเวลาที่ผ่านมา กรมทางหลวงมีการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงรวมระยะทาง ๕๑,๘๑๐ กิโลเมตร แต่ยังมีบางเส้นทางคงสภาพเป็นทางหลวงลูกรัง ส่งผลให้ผู้ใช้ทางหลวงไม่ได้รับความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทาง โดยเฉพาะช่วงฤดูฝน การสัญจรผ่านทางหลวงลูกรังจะมีความยากลำบากมากและเกิดความไม่ปลอดภัย เนื่องจากทางหลวงลูกรังที่มีอยู่ในสภาพภูมิประเทศเป็นภูเขาและมีความลาดชันสูง

ในการพัฒนาทางหลวงลูกรังมีข้อจำกัดด้านงบประมาณ เนื่องจากเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมลาดยางทางหลวง โดยกิจกรรมนี้มีลักษณะงานหลายด้าน เช่น ก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวง , ก่อสร้างไหล่ทางให้ได้มาตรฐาน , ซ่อมแซมและปรับปรุงทางลาดยางเดิม ฯลฯ เมื่อนำมาจัดลำดับความสำคัญรวมกัน งานพัฒนาทางหลวงลูกรังจะมีระดับความสำคัญน้อยกว่าลักษณะงานอื่น ๆ เพราะทางหลวงลูกรังเป็นเส้นทางในพื้นที่ตามแนวชายแดน ห่างไกลความเจริญ และมีปริมาณการจราจร (ADT) ไม่มาก แต่ประชาชนที่อาศัยในพื้นที่ที่ใช้ทางหลวงลูกรังในการเดินทางเข้าสู่เมือง เพื่อเข้ารับบริการด้านสาธารณสุข พยาบาล และการศึกษา ไม่ได้รับคุณภาพชีวิตที่ดีเกิดความไม่เท่าเทียมกันในสังคม เหตุผลข้างต้นทำให้การดำเนินการพัฒนาทางหลวงลูกรังให้แล้วเสร็จเป็นไปได้ยาก จึงมีความจำเป็นต้องเสนอแยกออกมาเป็นรูปแบบโครงการใหม่ จัดทำเป็นโครงการย่อยให้สามารถดำเนินการแล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๑ ปี

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑ จำเป็นต้องทำการสำรวจทางหลวงลูกรังทั่วประเทศ ในความดูแลของกรมทางหลวง

๒.๒ วิเคราะห์ทางหลวงลูกรังที่สามารถดำเนินการโครงการย่อยได้ ไม่ติดปัญหาของพื้นที่อุทยานแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า

๒.๓ จัดทำคำขอตังเป็นโครงการใหม่ ในโครงการก่อสร้างทางลูกรังเป็นทางลาดยางงบประมาณประจำปี พ.ศ.๒๕๖๐

๒.๔ ชี้แจง เหตุผลความจำเป็นในการเสนอขอตังงบประมาณโครงการ ในสถานิติบัญญัติ , กรรมการธิการ และอนุกรรมการธิการ

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑ กรมทางหลวงได้รับงบประมาณประจำปี พ.ศ.๒๕๖๐ เป็นจำนวนเงิน ๘๐๐.๐๐๐ ล้านบาท เพื่อปรับปรุง ก่อสร้างทางลูกรังเป็นทางลาดยาง

๓.๒ มีฐานข้อมูลที่วิเคราะห์ทางหลวงลูกรังทั่วประเทศ เพื่อใช้วางแผนการดำเนินงานของโครงการก่อสร้างทางลูกรังเป็นทางลาดยางได้

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒การจัดทำแผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับ
.....เศรษฐกิจภายในประเทศ : พื้นที่ศึกษาภาคเหนือ.....

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

โดยปกติการเสนอขอตั้งงบประมาณประจำปีมาดำเนินการก่อสร้างทางหลวง จะเสนอผ่านแผนงานบูรณาการการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์มีรายละเอียดของแต่ละรายการบรรจุอยู่ภายใต้กิจกรรมที่เป็นภารกิจงานประจำ (Routine) ของกรมทางหลวงทุกปี แต่การจัดทำแผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศเป็นมิติใหม่ในการพิจารณาแผนงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนาและปรับปรุงไปในทิศทางเดียวกัน แบ่งพื้นที่การบริหารแผนงานเป็น ๖ ภาค ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออก ภาคใต้ และภาคใต้ชายแดน

พื้นที่ภาคเหนือมีการจัดทำโครงการตามแนวทางพัฒนาหลัก ๕ ด้าน คือ

- แนวทางที่ ๑ เพิ่มศักยภาพภาคอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน
- แนวทางที่ ๒ เพิ่มศักยภาพด้านการเกษตร
- แนวทางที่ ๓ เพิ่มศักยภาพภาคการท่องเที่ยวและบริการ
- แนวทางที่ ๔ พัฒนาด้านสังคม ยกระดับคุณภาพชีวิต สิ่งแวดล้อม
- แนวทางที่ ๕ โครงการพัฒนาพิเศษขนาดใหญ่

งานก่อสร้างทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือจะมีความสอดคล้องกับแนวทางที่ ๑ และแนวทางที่ ๓ โดยในแนวทางที่ ๓ มีการแบ่งกลุ่มในการพัฒนาภาคการท่องเที่ยวและบริการออกเป็น ๓ กลุ่ม ดังนี้ ๑. พัฒนากลุ่มท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาและกลุ่มชาติพันธุ์

- ๒. พัฒนากลุ่มท่องเที่ยวมรดกโลก
- ๓. พัฒนากลุ่มท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ

เมื่อพิจารณาแผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศแล้ว เห็นว่าจะมีรายละเอียดค่อนข้างมาก เป็นการจัดทำแผนงานบูรณาการรูปแบบใหม่ และมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กรมทางหลวงต้องทำความเข้าใจ ศึกษาเกณฑ์การพิจารณางบประมาณ ขั้นตอนการดำเนินงาน และสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางถนน เพื่อให้แผนงานบูรณาการนี้บรรลุวัตถุประสงค์และเกิดประโยชน์กับประชาชนให้มากที่สุด

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑ แผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศเป็นการดำเนินการจัดทำแผนงานรูปแบบใหม่ จึงมีความจำเป็นต้องศึกษาโครงสร้างแผนงานทิศทางในการพัฒนาในแต่ละภูมิภาค ซึ่งมีเป้าหมายการพัฒนาที่แตกต่างกัน

๒.๒ การพิจารณาในแต่ละรายการมีความซับซ้อน เกี่ยวกับกระบวนการพิจารณางบประมาณ โดยทั่วไปหากรายการมีระดับความสำคัญสูงที่เสนอขอก่อสร้างทางหลวง ก็จะได้รับพิจารณาพิจารณางบประมาณ แต่ในแผนงานบูรณาการนี้ เกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญไม่เพียงพอต้องเป็นรายการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ ๓ ด้าน คือ ๑.ยุทธศาสตร์เฉพาะของรัฐบาล (Agenda) ๒.ยุทธศาสตร์กระทรวงและหน่วยงาน (Function) และ ๓.ยุทธศาสตร์พื้นที่หรือจังหวัด (Area) การพิจารณาได้รับงบประมาณต้องสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ทุกด้าน และมีความต้องการตรงกันที่จะดำเนินการ

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑ กรมทางหลวงได้รับการพิจารณางบประมาณ ภายใต้แผนงานบูรณาการเสริมสร้าง
ความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ ประจำปี พ.ศ.๒๕๖๑ พื้นที่ภาคเหนือเป็น
จำนวนเงิน ๑,๒๗๕.๙๐๐ ล้านบาท

๓.๒ มีความรู้เกี่ยวกับเกณฑ์การพิจารณางบประมาณ โครงสร้างแผนงาน และขั้นตอน
การดำเนินงาน

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ ...การสนับสนุนงานก่อสร้างดำเนินการเองด้วยงานจ้างเหมาโครงการย่อย
.....กรณีศึกษา ทางหลวงหมายเลข ๑๓๔๙ ตอน สะเมิง - วัดจันทร์.....

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางหลวงหมายเลข ๑๓๔๙ ตอน สะเมิง - วัดจันทร์ เป็นเส้นทางที่สำคัญมาก เนื่องจากเป็นโครงข่ายที่เชื่อมโยงระหว่าง อ.กัลยาณิวัฒนา (บ้านวัดจันทร์) กับ อ.สะเมิง จ.เชียงใหม่ เดิมทางหลวงหมายเลข ๑๓๔๙ อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท โครงการที่ ชม.๕๐๓๒ โอนมอบทางหลวงให้กรมทางหลวง เมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๕๐ โดยสภาพเส้นทางผ่าน ภูมิประเทศที่เป็นทางเนิน ภูเขา ผิวจราจรระหว่าง กม.๐+๐๐๐ - กม.๕๐+๑๒๕ , กม.๘๘+๔๒๕ - กม.๙๑+๖๓๓ เป็นแคพซีล (Cape Seal) และช่วงระหว่าง กม.๕๐+๑๒๕ - กม.๘๘+๔๒๕ เป็น ทางลูกรัง

และเมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๕๒ มีพระราชกฤษฎีกา ยกฐานะบ้านวัดจันทร์ เป็น อ.กัลยาณิวัฒนา แต่โครงข่ายนี้มีผิวจราจรเป็นทางหลวงลูกรัง กรมทางหลวงจึงมีแผนพัฒนา ปรับปรุงทางหลวงให้เป็นทางลาดยาง โดยมอบหมายให้ศูนย์สร้างทางลำปางเข้าดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๕๔ ถึงปี พ.ศ.๒๕๕๙ เป็นระยะเวลา ๖ ปีภารกิจของศูนย์ฯก็ยังไม่บรรลุเป้าหมาย เนื่องจากปัญหาด้านงบประมาณไม่เป็นไปตามที่วางแผน หากไม่ปรับวิธีการดำเนินงานจะส่งผลให้ใช้ เวลาก่อสร้างยาวนานกว่าจะแล้วเสร็จ จึงได้พิจารณานำงานจ้างเหมาโครงการย่อยเข้ามาช่วย สนับสนุนภารกิจของศูนย์ฯ ทำให้ทางหลวงหมายเลข ๑๓๔๙ ได้พัฒนาทางหลวงเป็นผิวลาดยาง ตลอดทั้งสายในปี ๒๕๖๐

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑ ต้องดำเนินการสำรวจและวางแผนการขอจัดสรรงบประมาณโครงการย่อยให้ สัมพันธ์กับงานดำเนินการเอง

๒.๒ บูรณาการแผนดำเนินงานระหว่างโครงการย่อยกับงานดำเนินการเอง

๒.๓ ติดตามผลดำเนินงานและปรับปรุงรูปแบบก่อสร้างให้เหมาะสม

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑ พัฒนาทางหลวงหมายเลข ๑๓๔๙ ตอน สะเมิง - วัดจันทร์ เป็นทางลาดยางได้ อย่างสมบูรณ์

๓.๒ โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา และเป็นเส้นทางเลือกให้นักท่องเที่ยวและ ประชาชนสามารถเดินทางไป อ.ปาย จ.แม่ฮ่องสอน อีกเส้นทางหนึ่ง นอกเหนือจากทางหลวง หมายเลข ๑๐๙๕

ชื่อข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง.....การจัดลำดับความสำคัญเพื่อพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน.....

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

เนื่องจากแผนความต้องการพัฒนาทางหลวงในแต่ละปีมีจำนวนมาก ภายใต้งบประมาณที่มีจำกัด จึงต้องมีการจัดลำดับความสำคัญของแผนงานในโครงการย่อย โดยโครงการย่อยมีลักษณะงานและวัตถุประสงค์ที่ดำเนินการแตกต่างกันมาก ได้แก่ กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง กิจกรรมก่อสร้าง ปรับปรุง สะพานและอาคารระบายน้ำ และกิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน ซึ่งปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญเดิม จะใช้เหมือนกันในทุกกิจกรรม ทำให้มีบางปัจจัยไม่สอดคล้องกับกิจกรรมนั้น โดยลักษณะของกิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชนมีปัจจัยที่เฉพาะกิจกรรม เป็นการแก้ไขปัญหาเชิงพื้นที่ หากนำปัจจัยเดิมมาพิจารณาอาจจะไม่สะท้อนความต้องการอย่างแท้จริง

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน

จากปัญหาการจัดลำดับความสำคัญรูปแบบเดิม จึงเสนอแนวความคิดให้พิจารณาปัจจัยที่เหมาะสมแตกต่างกันไปในแต่ละกิจกรรม กรณีศึกษากิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชนมีกระบวนการ ดังนี้


๒.๑ จำแนกย่านชุมชนบนทางหลวงเป็น ๓ กลุ่ม ได้แก่ ชุมชนเบาบางหรือขนาดเล็ก (S) ชุมชนหนาแน่นน้อยหรือขนาดกลาง (M) และชุมชนหนาแน่นมากหรือขนาดใหญ่ (L) เพื่อให้การจัดสรรงบประมาณได้ทั่วถึงทุกขนาดของชุมชน ตามแนวคิดที่ว่า หากนำทุกขนาดของชุมชนมาพิจารณาจัดสรรงบประมาณในเกณฑ์เดียวกัน เมื่อทำการเรียงลำดับความสำคัญ (Ranking) ก็จะมีเฉพาะชุมชนที่มีขนาดใหญ่ (L) ที่ได้รับงบประมาณ เนื่องจากปัจจัยที่นำมาพิจารณา เช่น จำนวนประชากร บ้านพักอาศัย สถานที่สำคัญ ปริมาณการจราจร โครงข่ายสายหลัก ฯลฯ ทำให้ชุมชนขนาดเล็ก (S) และชุมชนขนาดกลาง (M) ไม่ได้พัฒนาและปรับปรุงทางหลวงเท่าที่สมควร

๒.๒ กำหนดค่าน้ำหนัก (Weight) ของแต่ละปัจจัยที่เกี่ยวข้อง โดยมีกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชนให้ระดับความสำคัญของปัจจัย เช่น ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์จังหวัด ความเชื่อมโยงกับแผนบูรณาการและแผนพื้นฐาน การแก้ไขปัญหาเชิงพื้นที่ สภาพเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ ความจำเป็น ความเหมาะสม และความพร้อมของโครงการ นำคะแนนของผู้เชี่ยวชาญทุกท่านมาประมวลผล กำหนดเป็นเกณฑ์ค่าน้ำหนักของปัจจัย เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการจัดลำดับความสำคัญของกิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ


- ๓.๑ มีแนวทางการจัดลำดับความสำคัญของกิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน
- ๓.๒ สามารถจัดทำแผนปฏิบัติการตามระยะเวลาที่กำหนดได้ โดยนำแผนความต้องการมาพิจารณาเรียงลำดับความสำคัญ และทำการวางแผน ๕ ปี ๑๐ ปี ตามความเหมาะสม
- ๓.๒ นำแนวทางไปปรับปรุงใช้กับกิจกรรมอื่น ๆ ของกรมทางหลวง

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้เข้ารับการคัดเลือก)

(นายโสภณ วีระวัฒน์ยิ่งยง..)

(วันที่ ๒๙ เดือน มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๑..)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายเสริมศักดิ์ นัยนันท์..)

(วันที่ ๒๗ เดือน พ.ค. ๒๕๖๑)