

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน**๑) ชื่อผลงาน**

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ประเมินผลความคุ้มค่า ทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ ตอน อ.จอมทอง-อ.ฮอด กม.ที่ ๕๘+๕๕๐- กม.๘๘+๑๓๖

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ประเมินผลความคุ้มค่า ทางหลวงหมายเลข ๔ ทางเข้าเมืองชุมพร (แนวใหม่)ตอน๑ กม.ที่ ๐๐+๐๐๐ -กม.ที่ ๑๐+๖๐๐

๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ (เฉพาะระดับชำนาญการพิเศษ) : ประเมินผลโครงการตามการวิเคราะห์ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณ (PART) สำหรับโครงการปรับปรุงย่านชุมชนภาคกลาง ปีงบประมาณ ๒๕๖๐

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ธันวาคม ๒๕๕๙- กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : มีนาคม ๒๕๖๐ – กรกฎาคม ๒๕๖๐

๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ (เฉพาะระดับชำนาญการพิเศษ) กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐- สิงหาคม ๒๕๖๐

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน**๓.๑) ตนเองปฏิบัติ**

- ผลงานลำดับที่ ๑ : สัดส่วนในการดำเนินการร้อยละ ๘๐

- ผลงานลำดับที่ ๒ : สัดส่วนในการดำเนินการร้อยละ ๙๐

- ผลงานลำดับที่ ๓ (เฉพาะระดับชำนาญการพิเศษ) : สัดส่วนในการดำเนินการร้อยละ ๙๐

๓.๒) ผู้ร่วมจัดทำผลงานปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ นายชาญชัย จันทร์จำเนียร วิศวกรโยธาชำนาญการ
สัดส่วนในการดำเนินการ ร้อยละ ๒๐

- ผลงานลำดับที่ ๒ นายปรีชาพร สุวัฒน์นอม วิศวกรโยธาชำนาญการ
สัดส่วนในการดำเนินการ ร้อยละ ๑๐

- ผลงานลำดับที่ ๓ (เฉพาะระดับชำนาญการพิเศษ)

นายปรีชาพร สุวัฒน์นอม วิศวกรโยธาชำนาญการ
สัดส่วนในการดำเนินการ ร้อยละ ๑๐

๔) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
(จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การปรับปรุงแบบสอบถามด้านเศรษฐกิจและผลกระทบต่างๆให้สอดคล้องกับพื้นที่
เพื่อประเมินความคุ้มค่าของโครงการ

การเลือกแนวทางที่มีผลต่อผลผลิตที่ประเมินความคุ้มค่าของโครงการนี้

- ขยายภารกิจ
- ปรับปรุงภารกิจ
- คงสภาพภารกิจ
- ถ่ายโอนให้ราชการส่วนท้องถิ่น
- จ้างเหมาเอกชน
- สนับสนุนองค์กรพัฒนาเอกชน
- อื่นๆ

พร้อมระบุ เหตุผล

๓. สามารถนำไปวางแผนในอนาคตให้แก่หน่วยงานได้เป็นอย่างดี

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ ประเมินผลความคุ้มค่า ทางหลวงหมายเลข ๔ ทางเข้าเมืองชุมพร (แนวใหม่)
ตอน ๑ กม.ที่ ๐๐+๐๐๐ - กม.ที่ ๑๐+๖๐๐

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

เป็นงานประเมินผลโครงการเพื่อให้ทราบถึงความคุ้มค่า (Value For Momey) ของโครงการว่ามีมากน้อยเพียงไรเมื่อเทียบระหว่างเงินที่ลงทุนไป(Cost)กับผลประโยชน์ที่ได้รับ(Benefit) รวมถึงค่าเป้าหมายตัวชี้วัดต่างๆที่ได้ตั้งไว้ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายทางเข้าเมืองชุมพร (แนวใหม่) ตอน ๑ เป็นงานก่อสร้างทางแนวใหม่ แยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔ ซ้ายทางไปบรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๒๗ เป็นทางหลวงมาตรฐานชั้น ๑ ขนาด ๒ ช่องจราจร ช่องจราจรกว้าง ๓.๕๐ เมตร ไหลทางกว้างข้างละ ๒.๕๐ เมตร รวมคันทางกว้าง ๑๒.๐๐ เมตร ก่อสร้างคันทางใหม่ตลอดเส้นทาง ระหว่าง กม.ที่ ๐+๐๐๐ ถึง กม.ที่ ๑๐+๖๐๐ ระยะทางรวม ๑๐.๖๐๐ กิโลเมตร

โครงการก่อสร้างทางหลวง สายทางเข้าเมืองชุมพร(แนวใหม่) ตอน ๑ ได้มีการตัดผ่านเข้าสู่แหล่งชุมชน โดยผ่าน ๒ อำเภอ คือ อำเภอท่าแซะ และอำเภอเมืองชุมพร ซึ่งผ่านเขตตำบล ๓ ตำบล และตัดผ่าน ๙ หมู่บ้านโดยมีกรอบที่ประเมินตามกรอบของ สศ. ดังนี้

ด้านประสิทธิภาพ	เชิงปริมาณ ระยะทางจริงเมื่อเทียบกับแผน
	เชิงคุณภาพ คุณภาพได้ตามมาตรฐานที่กำหนด
	เชิงระยะเวลา ระยะเวลาเรื่องเทียบกับแผน
	เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายจริงเมื่อเทียบกับแผน
ด้านประสิทธิผล	เชิงปริมาณ ความเร็วของยานพาหนะเมื่อเทียบกับแผน
	เชิงคุณภาพ ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการเมื่อเทียบกับแผน
ผลกระทบต่างๆ	(ด้านประชาชน สังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม)
	ผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๑. การเก็บข้อมูลปฐมภูมิเดิมไม่มีเนื่องจากเป็นเส้นทางแนวใหม่ต้องใช้ข้อมูลจากการศึกษาความเหมาะสม
๒. เนื่องจากเส้นทางนี้เป็นเส้นทางตัดใหม่ การตัดเส้นทางใหม่กับเส้นทางเดิมซึ่งสภาพและลักษณะข้างทางอาจมีความแตกต่างกันบ้าง การสัมภาษณ์การเก็บข้อมูล จึงต้องสอบถามจากผู้ใช้งานเส้นทางเดิม รวมถึงการสื่อสารต้องชัดเจน ตรงประเด็น เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ตรงกับความต้องการและวัตถุประสงค์โครงการมากขึ้น

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๑. นำส่งข้อมูลให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามพันธสัญญา (สำนักงบประมาณ)
๒. สามารถอธิบายและชี้แจงหน่วยงานภายนอกโดยเฉพาะหน่วยตรวจสอบต่างๆ เช่น ปปช. สตง. เป็นต้น ว่า ผลผลิต/โครงการนั้นมีความคุ้มค่ามากน้อยเพียงไรมีเหตุผลเช่นไร โครงการเหล่านี้ในอนาคตควรมีสถานะเช่นไร

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ (เฉพาะกรณีระดับชำนาญการพิเศษ) ประเมินผลโครงการตามการวิเคราะห์ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณ(PART) สำหรับโครงการปรับปรุงผ่านย่านชุมชนภาคกลาง ปีงบประมาณ ๒๕๖๐

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

เป็นการประเมินผล ด้านประสิทธิผล(outcome) ตามตัวชี้วัดค่าเป้าหมายที่อยู่ในแผนยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการ ๔ ปีหรือแผนปฏิบัติการประจำปี ซึ่งมีผลผูกพันและสอดคล้องกับการจัดทำงบประมาณประจำปีของสำนักงานงบประมาณ ซึ่งต้องประเมินผลทั้งเชิงปริมาณ โดยการวัดความเร็ว (speed) มีหน่วยเป็นกม./ชม. และเชิงคุณภาพ โดยการวัดความพึงพอใจ มีหน่วยเป็นร้อยละ มีค่าเป้าหมายต่างๆตามที่ตกลงกันไว้หรือเห็นพ้องร่วมกันในแผนปฏิบัติการหรือแผนยุทธศาสตร์ที่ได้จัดทำไว้ แต่ในหัวข้อนี้ได้จำกัดเฉพาะเกี่ยวกับงานปรับปรุงย่านชุมชนที่สุ่มสำรวจในเขตภาคกลางในปีงบประมาณ ๒๕๖๐

ต.ย. ทางหลวงหมายเลข ๑ ตอนเกษตรชัย - ตาคลี ระหว่างกม.๒๕๒+๖๖๑- กม.๒๕๓+๓๑๑

สภาพทางเดิมเป็นมาตรฐานชั้น ๒ (๗/๑๒) ขนาด ๒ ช่องจราจร(ไป-กลับ)กว้างช่องละ ๓.๕๐ ม. (รวม ๗ม.)ไหล่ทางกว้างข้างละ ๒.๕๐ ม.โดยมีโครงสร้างชั้นทางประกอบไปด้วยดินถมคันทาง,วัสดุคัดเลือก “ข”หนา ๑๕ ซม.,วัสดุคัดเลือก “ก” หนา ๑๕ ซม.,รองพื้นทางวัสดุมวลรวมหนา ๑๕ ซม.,พื้นทางหินคลุกหนา ๒๐ ซม., ผิวทาง ASPHALT CONCRETE BINDER COURSE หนา ๕ ซม. และ ASPHALT CONCRETE WEARING COURSE หนา ๕ ซม.

ได้ทำการปรับปรุงคันทางเดิมและก่อสร้างเพิ่มเติมเพื่อให้ได้มาตรฐานชั้นทางพิเศษดังนี้

คันทางเดิม (กว้าง ๑๒ม.)ทำการปรับปรุงคุณภาพ ด้วยวิธี RECYCLING แบบ IN - PLACE RECYCLING ความลึก ๒๐ ซม. และ BENCHING ขยายคันทางใหม่ทั้งสองข้างออกไปอีกด้านละ ๓.๕๐ม.(รวมสองด้าน ๗ ม.)แล้วก่อสร้างตามชั้นโครงสร้างทางดังนี้ใช้ดินถมคันทางบดทับแน่นค่า C.B.R.ไม่น้อยกว่า ๓%,วัสดุคัดเลือก “ก” หนา ๔๐ ซม. ค่า C.B.R.ไม่น้อยกว่า ๑๐%,รองพื้นทางวัสดุมวลรวมหนา ๒๐ ซม.ค่า C.B.R.ไม่น้อยกว่า ๒๕%,พื้นทางหินคลุกผสมซีเมนต์หนา ๒๐ ซม., ชั้นผิวทางประกอบด้วย ASPHALT CONCRETE BINDER COURSE หนา ๕ ซม.และ ASPHALT CONCRETE WEARING COURSE หนา ๕ ซม. ตามมาตรฐานกรมทางหลวงทำให้การก่อสร้างใหม่นี้เป็นเส้นทางมาตรฐานชั้นทางพิเศษมีผิวจราจรขนาด ๔ ช่องจราจร(ไป- กลับ) กว้างช่องละ ๓.๕๐ ม. (รวม๑๔ ม.)ไหล่ทางกว้างข้างละ ๒.๕๐ ม. พร้อมตีเส้นแบ่งช่องจราจรและเส้นขอบทางด้วยสีเทอร์โมพลาสติกมีเขตทางกว้าง ๔๐ ม.



เริ่มต้นโครงการ กม. ๒๕๒+๖๖๑



กม. ๒๕๓+๐๐๐



๒๕๓+๑๕๐



สิ้นสุดโครงการ กม. ๒๕๓+๓๑๑

แสดงภาพถ่ายของโครงการบริเวณ กม.ต่าง ๆ

▶ ลักษณะทั่วไป

โครงการเป็นการปรับปรุงเส้นทางถนนพหลโยธินเดิม ช่วงสั้นๆบริเวณห้างสรรพสินค้าเกิดใหม่ ของ อ.ตาคลี โดยมีจุดเริ่มต้นบริเวณบ.อ้งเส็งพีชผล จก.โดยก่อนหน้าโครงการและหลังจากโครงการ นี้ไปก็ได้ปรับปรุงเป็น ๔ ช่องจราจรระยะสั้นๆไว้บ้างแล้ว เพื่รองรับการเจริญเติบโตของเมืองตาคลี สภาพทั่วไปสองข้างทางโครงการประกอบไปด้วย ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ (บิ๊กซี และโลตัส) นอกจากนี้มี สถานีบริการน้ำมันอีก ๒-๓ แห่ง ที่โดดเด่นอีกอย่างหนึ่งบริเวณนี้คือ โรงเรียนขนาดใหญ่ ของอำเภอ ๒ แห่ง ทั้งระดับมัธยมและระดับประถมศึกษาได้ตั้งอยู่ในบริเวณโครงการ (โรงเรียนตาคลี ประชาสรรค์ และโรงเรียนตากฟ้าวิชาประสิทธิ์) นอกนั้นมีอาคารพาณิชย์เดิมและอาคารพาณิชย์ หมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ เป็นจำนวนมาก มีการประกอบอาชีพด้านพาณิชย์กรรมที่หลากหลาย อาทิ ร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ ร้านขายยา ร้านขายวัสดุก่อสร้าง ร้านอาหารตามสั่ง ร้านขายของชำ ฯลฯ บริเวณนี้จัดเป็นแหล่งที่เจริญที่สุดทดแทนเมืองตาคลีเดิมในตลาด เนื่องจากมีห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่สองแห่งเป็นแหล่งจูงใจสำหรับประชาชนแถบนี้และบริเวณใกล้เคียง ประกอบกับมีสถานศึกษา อีก ๒ แห่ง การขยายช่องจราจรจึงมีความจำเป็นค่อนข้างสูงและสอดคล้องการใช้ประโยชน์จากชุมชน

▶ ผลการเปลี่ยนแปลง

การปรับปรุงเส้นทางช่วยให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วกว่าเดิมเป็นอย่างดี จำนวน ประชากรของอำเภอตาคลีได้มาจับจ่ายซื้อสินค้าและพักผ่อนหย่อนใจบริเวณนี้ทำให้แถบนี้ ตลอดทั้ง วันมีปริมาณจราจรค่อนข้างสูง นอกจากนี้ยังมีโรงเรียนประจำอำเภอสองแห่งตั้งอยู่ด้วย ทำให้ช่วงเช้า และเย็นของวันราชการมีรถจำนวนมากคั่งค้างเพื่อรับส่งนักเรียน นอกจากนี้ยังมีรถประเภท Through traffic ที่วิ่งระหว่าง อ.ตาคฟ้า อ.ตาคลีไปยังทางหลวงสายเอเชีย(ทางหลวงหมายเลข ๓๒) อีกเป็น จำนวนมาก ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างชัดเจนคือการใช้ที่ดิน เดิมบริเวณแถบนี้เป็นไร่ข้าวโพดหรือไร่อ้อย แต่ปัจจุบันราคาที่ดินแถบนี้เปลี่ยนแปลงไปหลายสิบเท่าตัวทำให้เจ้าของที่ดินเดิมได้ขายให้แก่ ผู้ประกอบการธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ปัจจุบันแถบนี้จึงมีลักษณะเป็นเมืองอย่างชัดเจน มีตึกแถว ร้านค้า อาคารพาณิชย์ หมู่บ้านจัดสรร เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก อาชีพเกษตรกรที่มีสัดส่วนสูง ปัจจุบัน ได้มีสัดส่วนใกล้เคียงกับอาชีพการค้าขายและรับจ้าง การก่อสร้างปรับปรุงเส้นทางจึงมีผลต่อการ เปลี่ยนแปลงเหล่านี้รวมถึงช่วยให้การเดินทางทั้งมาเรียนหนังสือและการมาจับจ่ายซื้อหาสินค้า อุปโภคบริโภค ได้เป็นอย่างดี

สภาพผิวทางช่องจราจรด้านซ้ายเริ่มมีรอยร่องล้อ(RUTTING)เล็กๆ สำหรับภาพรวมส่วนใหญ่คันทางยังมีสภาพดี ประมาณ ร้อยละ ๘๐ เส้นเครื่องหมายจราจรชัดเจนดี การบำรุงรักษากำจัดวัชพืชข้างทางอยู่ในเกณฑ์ดีไม่มีวัชพืชรกรุงรังดูสวยงามเรียบร้อย(ส่วนใหญ่กลายเป็นตึกที่อยู่อาศัย) ทางเท้าบางช่วงอาจยังขาดการใช้ประโยชน์ไปบ้าง(มีหญ้าขึ้นปกคลุมเล็กน้อย) หลักระยะทางชัดเจน เริ่มมีการรुक้าเขตทางโดยเฉพาะบริเวณตึกแถวหน้าร้านค้าและห้างสรรพสินค้า ควรเพิ่มป้ายแนะนำทาง และป้ายเตือน ไฟฟ้าแสงสว่างอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

▶ วัดด้านประสิทธิผล (OUTCOME)

ประกอบด้วยตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ดังนี้

๑. **เชิงปริมาณ** : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้งานทางหลวงของโครงการนี้
ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า ๗๕.๕๐ กม./ชม

ความเร็วเฉลี่ยที่วัดได้ : ๗๕.๕๕ กม./ชม.

ผล (สูง/ต่ำกว่าแผน) : $\frac{\text{อัตราการเคลื่อนตัวของรถจริง} - \text{อัตราการเคลื่อนตัวของรถตามแผน} \times 100}{\text{อัตราการเคลื่อนตัวของรถตามแผน}} = 0.05$

ผล : สูงกว่าแผน ร้อยละ ๐.๐๕ (ผ่าน)

๒. **เชิงคุณภาพ** : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จของโครงการในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๗๙

เก็บตัวอย่างข้อมูล ประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน ๑๔ ตัวอย่าง มีผลดังนี้

พอใจ		ไม่พอใจ		ไม่มีความเห็น	
ราย	ร้อยละ	ราย	ร้อยละ	ราย	ร้อยละ
๑๓	๗๖.๔๗	๓	๑๗.๖๕	๑	๕.๘๘

เมื่อยกเว้นผู้ที่ “ไม่มีความคิดเห็น” ในการคำนวณ (เนื่องจากไม่ทราบว่าพอใจหรือไม่พอใจ)คงเหลือผู้ที่แสดงความคิดเห็น จำนวน ๑๖ ราย และคิดเป็นร้อยละได้ดังนี้

พอใจ		ไม่พอใจ	
ราย	ร้อยละ	ราย	ร้อยละ
๑๓	๘๑.๒๕	๓	๑๘.๗๕

สรุปผล พพอใจ ร้อยละ ๘๑.๒๕ ไม่พอใจ ร้อยละ ๑๘.๗๕ (ผ่าน) แผนเมื่อเทียบกับ
ผล (สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ : ๒.๒๕)

เมื่อสอบถามเชิงลึก : สิ่งที่ประชาชนพอใจมากที่สุด

- ความกว้างของช่องจราจร
- สะดวก รวดเร็ว
- มีที่จอดรถเพิ่มขึ้นสำหรับโรงเรียนและร้านค้า

สิ่งที่ประชาชนพอใจน้อยที่สุด

- ผิวถนนเสียหายเร็วกว่าปกติ
- เพิ่มป้ายเตือน ก่อนถึงสถานศึกษา
- การเดินข้ามถนนลำบาก

▶ บทสรุป

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย (แผน)	ผล
เชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถ	กม./ชม.	๗๕.๕๐	๗๕.๕๕
เชิงคุณภาพ: ความพึงพอใจ	ร้อยละ	๗๙.๐๐	๘๑.๒๕

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

การสัมภาษณ์ บางครั้งบริเวณดังกล่าวอาจมีชุมชนเบาบางหรือค่อนข้างน้อยทำให้ใช้เวลาในการเก็บข้อมูลทำได้ยากมากขึ้นหรือโครงการมีระยะทางไม่มาก อาจต้องมีการระดมผู้ตอบแบบสอบถามผ่านกำนัน ผู้ใหญ่บ้านหรือผู้นำชุมชน รวมถึงการวัดความเร็วอาจต้องเลือก เวลา สถานที่ที่เหมาะสม เพื่อจะได้ความเร็วที่ถูกต้องเป็นตัวแทนของโครงการได้เป็นอย่างดี

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๑. นำส่งข้อมูลให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามพันธสัญญา (สำนักงบประมาณ)
๒. สามารถวัดถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของหน่วยงานได้เมื่อเปรียบเทียบกับหน่วยงานอื่นๆเพื่อมาปรับปรุงผลงานภายในหน่วยงาน

ชื่อข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เรื่อง การปรับปรุงแบบสอบถามด้านเศรษฐกิจและผลกระทบต่างๆให้สอดคล้องกับพื้นที่ เพื่อการประเมินความคุ้มค่าของโครงการ

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

การปรับปรุงแบบสอบถามที่ใช้ในภาคสนามด้านสังคม เศรษฐกิจและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมต่างๆ ซึ่งต้องทันสมัยและทันกับสถานการณ์ในปัจจุบัน รวมถึงบางเส้นทางเป็นเส้นทางที่มีลักษณะเฉพาะ การใช้แบบสอบถามที่ขาดความยืดหยุ่นและยืดเยื้อ ใช้ภาษาที่เรียบง่ายกระชับและสื่อสารได้เข้าใจตรงกัน โดยยังคงหัวข้อและหลักการตามที่ สศช. กำหนดไว้ทุกประการ

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน

เนื่องจากระยะเวลาและงบประมาณที่ออกปฏิบัติหน้าที่มีจำกัด แต่ข้อมูลและจำนวนตัวอย่างที่จะต้องนำมาวิเคราะห์ ต้องได้จำนวนเพียงพอ และสามารถนำวิเคราะห์ทางด้านสังคม เศรษฐกิจและผลกระทบต่างๆได้ ดังนั้นการมีแบบสอบถามที่สั้นกระชับตรงประเด็น เข้าใจง่าย ไม่ยืดเยื้อ แต่มีลักษณะยืดหยุ่นมากขึ้น แต่ยังคงหลักการและสาระสำคัญไว้ ทำให้งานเดินไปข้างหน้าได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามสามารถตอบคำถามได้ตรงประเด็น และเป็นประโยชน์ต่อการประเมินความคุ้มค่าของโครงการ โดยบางครั้งแบบสอบถามที่ใช้อาจไม่ได้ตรงหรือเหมาะสมกับสภาพพื้นที่นั้นๆแบบสอบถามในบางเรื่องต้องให้สอดคล้องกับงานภาคสนาม อีกทั้งบางครั้งมีโครงการเป็นงานเจาะจงเฉพาะ การปรับปรุงแบบสอบถามจึงจะต้องมีข้อความเพิ่มเติมให้เหมาะสมกับโครงการนั้นๆอีกด้วย

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ทำให้ลดภาระค่าใช้จ่ายและลดระยะเวลาการสอบถามได้เป็นอย่างดี
๒. ทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว คล่องตัว สื่อสารกันกับการสัมภาษณ์ได้ง่ายยิ่งขึ้น
๓. ประสิทธิภาพของการใช้งานและประสิทธิผลไม่แตกต่างกัน กล่าวคือยังคงหลักการและหัวข้อที่หน่วยงานกำหนดไว้เช่นเดิม

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) [Signature] (ผู้เข้ารับการคัดเลือก)
(นายปิ่นพงษ์ เกตุสาร)

(วันที่ ๒๗ เดือน สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๑)

(ลงชื่อ) [Signature] (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)
(นายสมศักดิ์ บุญประทานพร)
(วิศวกรในวิชาชีพ)

(วันที่ ๒๗ เดือน สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๑)