



หลักเกณฑ์การประเมินผลสำหรับโครงการย่อย

- โครงการปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน
- โครงการยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

นายทรงยศสินทร์ ชนปทาธิป
นายประพันธ์ศักดิ์ แสงอรุณจรัส
กลุ่มงานประเมินผล สำนักแผนงาน

คำนำ

โครงการย่อยเป็นโครงการขนาดเล็กที่ดำเนินการภายในระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี เป็นลักษณะการก่อสร้างทางและสะพาน เพื่อแก้ไขปัญหาและพัฒนาทางหลวงให้รองรับความเจริญและการขยายตัวทางเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยว ตลอดจนเพิ่มความสะดวกรวดเร็วและความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง หลักเกณฑ์การประเมินผลสำหรับโครงการย่อยฉบับนี้ ประกอบด้วย กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชนและ กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

หลักเกณฑ์การประเมินผลสำหรับโครงการย่อยนี้ มุ่งหวังจะใช้เป็นแนวทางให้ผู้ปฏิบัติประเมินผลโครงการย่อยมีหลักเกณฑ์ที่แน่นอนชัดเจนและไปในทิศทางเดียวกัน มีระบบแบบแผนเป็นมาตรฐานสากลโดยการประยุกต์ใช้แนวทางการประเมินขององค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency : JICA) สามารถตอบตัวชี้วัดค่าเป้าหมายการใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีได้ รวมถึงสามารถยกระดับคุณภาพงานให้มีประสิทธิภาพและคุณภาพการประเมินได้ดียิ่งขึ้น ได้นำเอาผลการประเมินผลและข้อบกพร่องหรือข้อเสนอแนะต่างๆ นำไปวางแผนงานตลอดจนความเป็นไปได้ในการจัดทำโครงการ ให้ได้ตรงเป้าหมาย นำไปใช้ในการตัดสินใจเกี่ยวกับการกำหนดวางแผนโครงการย่อยครั้งต่อไป รวมถึงการดูแลรักษาทางหลวงให้สามารถใช้งานได้เป็นอย่างดีต่อไป

นายทรงยศสินทร์ ชนปทาธิป

นายประพันธ์ศักดิ์ แสงอรุณจรัส

เมษายน 2563

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	1
1. ความเป็นมา	1
2. วิวัฒนาการ	2
3. ประโยชน์ของการมีหลักเกณฑ์และการประเมินผลโครงการย่อย	3
บทที่ 2 หลักเกณฑ์การประเมินผลตามประเภทโครงการ	5
กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน	5
ประเด็นที่ 1 ความสอดคล้องกับที่มาและวัตถุประสงค์โครงการ	6
ประเด็นที่ 2 ประสิทธิภาพและผลกระทบ	8
ประเด็นที่ 3 ประสิทธิภาพ	12
ประเด็นที่ 4 ความยั่งยืน	14
กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	16
ประเด็นที่ 1 ความสอดคล้องกับที่มาและวัตถุประสงค์โครงการ	17
ประเด็นที่ 2 ประสิทธิภาพและผลกระทบ	19
ประเด็นที่ 3 ประสิทธิภาพ	23
ประเด็นที่ 4 ความยั่งยืน	24
แผนผังสรุปผลการประเมินผลโครงการย่อย	26
ภาคผนวก	27
แบบสำรวจความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างของกรมทางหลวง	28
หลักเกณฑ์การประเมินโครงการแล้วเสร็จโดยสายตา	30

บทที่ 1 บทนำ

1. ความเป็นมา

เดิมการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง มีการก่อสร้างเฉพาะโครงการขนาดใหญ่แบ่งออกเป็นทางสายประธาน ทางสายรองและทางแนวใหม่ โดยส่วนใหญ่เป็นโครงการเงินกู้จากต่างประเทศ ด้วยขณะนั้นประเทศมีงบประมาณจำกัดแต่ต้องพัฒนาประเทศในหลายด้าน เช่น ความมั่นคง สาธารณสุข การศึกษา สังคม ชีวิตความเป็นอยู่ เป็นต้น ประกอบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของประเทศยังไม่ได้มีขนาดใหญ่ การเก็บภาษีเพื่อมาพัฒนาประเทศและการใช้จ่ายงบประมาณจากแหล่งเงินภายในประเทศจึงมีมูลค่าไม่สูงมากนัก การกู้เงินจากต่างประเทศเป็นส่วนหนึ่งเพื่อนำพัฒนาการก่อสร้างทางหลวง การประเมินผลเป็นส่วนหนึ่งของเงื่อนไขที่เจ้าของแหล่งเงินกู้จากต่างประเทศต้องการจะติดตามผลการประเมินว่าได้ผลเป็นอย่างไร มีการพัฒนาต่อสังคมเศรษฐกิจมากน้อยเพียงไร

อย่างไรก็ตามการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ มีความซับซ้อนและยุ่งยากในหลายขั้นตอน เช่น ต้องมีการวางแผน การศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม การสำรวจและออกแบบ การจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน การประสานหน่วยงานราชการหรือรัฐวิสาหกิจเพื่อการรื้อย้ายสิ่งกีดขวางและสาธารณูปโภคต่างๆ ฯลฯ ทำให้การก่อสร้างทางใช้ระยะเวลายาวนานหลายปี และที่สำคัญโครงการขนาดใหญ่เหล่านี้แม้มีระยะทางยาวที่ตัดผ่านพื้นที่จำนวนมาก แต่อาจไม่ได้ครอบคลุมหรือแก้ไขปัญหาเร่งด่วนได้ในทุกหมู่บ้านหรือทุกกลุ่มชุมชนทั้งส่วนของตำบล อำเภอหรือจังหวัดตลอดจนภูมิภาค บางปัญหาอาจเป็นเพียงพื้นที่เล็กๆ ภายในชุมชนแต่ต้องได้รับการแก้ไขปัญหาเร่งด่วนให้ทันท่วงที ซึ่งไม่สามารถรอโครงการขนาดใหญ่ได้ทั้งหมดทั่วประเทศ เช่น น้ำท่วมขัง ความแออัดของการสัญจรภายในชุมชนหรือบริเวณหน้าโรงเรียนหรือตลาด ลักษณะกายภาพเป็นคอขวด การขนส่งผลผลิตจากแหล่งวัตถุดิบหรือแหล่งผลผลิตทางการเกษตร ความมั่นคงบริเวณแนวชายแดน การเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ฯลฯ กรมทางหลวงจึงได้ริเริ่มให้มีโครงการขนาดเล็ก ที่เรียกว่าโครงการย่อย ที่สามารถสนองต่อความต้องการ เพื่อแก้ไขปัญหาสังคม เศรษฐกิจหรือสิ่งแวดล้อมให้ได้ทันท่วงที ซึ่งโครงการขนาดใหญ่ไม่สามารถครอบคลุมหรือเข้าไม่ถึงและไม่สนองตอบได้ในเวลาฉับพลัน เป็นโครงการระยะสั้นบรรเทาและลดภาระของโครงการขนาดใหญ่ เกิดประโยชน์ต่อชุมชนหรือคนในท้องถิ่นเฉพาะพื้นที่ได้เป็นอย่างดี ปัจจุบันโครงการย่อยเป็นโครงการที่มีวงเงินงบประมาณจำกัดไม่เกิน 100 ล้านบาทและมีระยะเวลาดำเนินการไม่เกิน 1 ปี

2. วิวัฒนาการ

แรกเริ่มการประเมินโครงการย่อยหรือโครงการขนาดเล็ก ยังไม่ได้มีระบบหรือระเบียบแบบแผนหรือหลักเกณฑ์ที่แน่นอน ประกอบกับปัญหาความต้องการในช่วงแรกๆ จะมุ่งแก้ปัญหาในชุมชนลดความเดือดร้อนของชุมชนสองข้างทางซึ่งในขณะนั้นพื้นที่ส่วนใหญ่ยังเป็นผิวทางลูกรังหรือผิวทางดินจะมีฝุ่นละอองจำนวนมาก จึงมุ่งปรับปรุงให้เป็นทางลาดยางเฉพาะช่วงภายในชุมชนก่อน เพื่อบรรเทาปัญหาเฉพาะหน้าของประชาชนที่อาศัยภายในชุมชน ในระยะเวลาต่อมาได้พัฒนาการก่อสร้างโครงการย่อยให้ครอบคลุมในปัญหาต่างๆ มากยิ่งขึ้น จึงมีการดำเนินการแยกเป็นโครงการลาดยางทางหลวงออกมา เป็นการลาดยางจากลูกรังเป็นลาดยางหรือทางลาดยางเดิมมีมาตรฐานต่ำให้มีมาตรฐานสูงขึ้น เพื่อบรรเทาและแก้ปัญหามากมายที่มีอยู่หลากหลายรูปแบบ โดยมีวัตถุประสงค์หรือจุดมุ่งหมายต่าง ๆ กัน เช่น เพื่อการขนส่งผลิตทางการเกษตร เพื่อการท่องเที่ยว เพื่อความมั่นคงของประเทศ เพื่อการขนส่งวัตถุดิบ เพื่อเป็นทางเชื่อมกับเส้นทางหลัก เป็นต้น โดยอยู่ภายใต้ผลผลิตทางหลวงได้รับการพัฒนา ซึ่งไปตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำหรับปัจจุบันเมื่อโลกเปลี่ยนแปลงไป โครงการย่อยได้ปรับเปลี่ยนรูปแบบให้ทันสมัยตามยุคดิจิทัล ความต้องการเกิดหลากหลายกว่ายุคเดิมๆ โดยปรับปรุงทั้งรูปแบบและชื่อโครงการ สำหรับโครงการทางหลวงปรับปรุงผ่านย่านชุมชนยังคงอยู่เพื่อการพัฒนาในเขตชุมชนที่มีอยู่เป็นจำนวนมากในประเทศ แต่สำหรับโครงการลาดยางทางหลวง ได้เปลี่ยนเป็นโครงการยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง เป็นการยกระดับมาตรฐานทางเดิมให้มีมาตรฐานดียิ่งขึ้น ด้วยวัตถุประสงค์และความต้องการที่หลากหลาย เช่น ทางที่คับแคบเป็นคอขวด ทางไหล่ทางมีขนาดแคบเกินไป เพิ่มช่องจราจรเรื่อย แกะไขปัญหาสิ่งแวดล้อม เป็นต้น โดยก่อประโยชน์ต่อประสิทธิภาพการเดินทางให้ดียิ่งขึ้นในด้านต่างๆ เช่น การศึกษา อุตสาหกรรม การเกษตร สังคม สิ่งแวดล้อม เป็นต้น โดยจัดเป็นกิจกรรมหนึ่งภายใต้โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่ง

สำหรับการประเมินผลโครงการในระยะต้นเป็นเพียงการติดตามการใช้งบประมาณแบบแสดงรายการ (Line-Item Budgeting) มุ่งเน้นการใช้งบประมาณให้หมดไปตามรายการที่กำหนด ไม่ได้ให้ความสำคัญกับประสิทธิภาพการบริหารงานว่ามีความสำเร็จมากน้อยเพียงใด การวัดผลเกี่ยวกับโครงการต่างๆ เน้นการใช้จ่ายงบประมาณให้หมดไปภายในสิ้นปีงบประมาณเท่านั้น ปัจจุบันการประเมินผลได้วิวัฒนาการและเปลี่ยนรูปแบบ เน้นถึงความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐ ทั้งในระดับประเทศและระดับกระทรวง รวมถึงต้องตอบสนองความต้องการของคนในพื้นที่ที่มีการรับฟังความต้องการและความคิดเห็นของประชาชน มีตัวชี้วัดค่าเป้าหมายที่ชัดเจน ทั้งด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผล ความยั่งยืน รวมถึงผลกระทบต่างๆ โดยมุ่งผลสัมฤทธิ์ของงาน การประเมินผลแบ่งออกได้หลายช่วงเวลา ได้แก่

1. การประเมินผลก่อนการปฏิบัติงานหรือก่อนเริ่มโครงการ (Ex-Ante Evaluation) 2. การประเมินผลระหว่างดำเนินโครงการ (Midterm Evaluation) 3. การประเมินผลโครงการเมื่อโครงการแล้วเสร็จ (Terminal Evaluation) 4. การประเมินผลหลังดำเนินโครงการแล้วเสร็จ (Ex-post Evaluation)

สำหรับหลักเกณฑ์ที่ได้ทำไว้นี้ มุ่งเพื่อการประเมินผลหลังโครงการแล้วเสร็จ (Ex-post Evaluation) โดยการประเมินต้องมีการทอระยะเวลาการดำเนินการ เพื่อให้ได้พิจารณาถึงผลกระทบต่างๆได้ด้วย โดยมีหลักเกณฑ์การประเมินผลอยู่ 4 หัวข้อ ได้แก่

1. ความสอดคล้อง (Relevance) วัตถุประสงค์และความจำเป็นของโครงการมีความสอดคล้องกับโครงการหรือจุดมุ่งหมายของโครงการมากน้อยเพียงใด

2. การมีประสิทธิภาพ (Effectiveness) ระดับความสำเร็จของเป้าหมาย ผลลัพธ์ของโครงการมีอะไรบ้างและมีผลอย่างไรหรือประโยชน์อะไรต่อการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจหรือไม่อย่างไร

3. การมีประสิทธิภาพ (Efficiency) การดำเนินการก่อสร้างมีประสิทธิภาพอย่างไร มีการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าหรือไม่ เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนและเป้าหมายต่างๆ

4. ผลกระทบ (Impacts) มีปัจจัยอะไรบ้างผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนผู้รับบริการ ทั้งผลกระทบด้านสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม โดยอยู่ในระดับใดทั้งในทางบวกและลบ ปัจจัยเหล่านั้นได้รับการแก้ไขหรือไม่ อย่างไร

5. ความยั่งยืน (Sustainability) โครงการภายหลังแล้วเสร็จ มีความยั่งยืนหรือเกิดความต่อเนื่องเพื่อการใช้งาน สภาพของเส้นทาง/ถนนได้รับการบำรุงดูแล พร้อมให้บริการมากน้อยเพียงใด

3. ประโยชน์ของการมีหลักเกณฑ์และการประเมินผลโครงการย่อย

3.1 ทำให้การประเมินผลโครงการย่อยมีหลักเกณฑ์ที่แน่นอนชัดเจน เป็นไปอย่างมีระบบแบบแผน และไปในทิศทางเดียวกันเป็นมาตรฐานสากลโดยนำแนวทางการประเมินขององค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency : JICA) มาประยุกต์ใช้

3.2 การประเมินผลโครงการย่อยทำให้ทราบถึงปัญหาและความต้องการที่แท้จริงของชุมชนหรือของพื้นที่ สามารถจัดลำดับความสำคัญของปัญหาและบางส่วนสามารถแก้ไขปัญหาได้ทันทีไม่ต้องรอโครงการขนาดใหญ่

3.3 ยกระดับคุณภาพงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยนำเอาผลการประเมินผลและข้อบกพร่องหรือข้อเสนอแนะต่างๆ นำไปวางแผนงานตลอดจนความเป็นไปได้ในการจัดทำโครงการ ให้ได้ตรงเป้าหมาย แก้ไขปัญหาได้ถูกต้อง นำผลประเมินนี้เพื่อนำไปใช้ในการตัดสินใจเกี่ยวกับการกำหนดโครงการย่อยครั้งต่อไป

3.4 เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนางาน ทำให้ดำเนินการตามแผนงานที่ดำเนินการอยู่และครั้งต่อไปเป็นไปได้อย่างราบรื่น สามารถปรับปรุงแก้ไขปัญหาและอุปสรรคอย่างได้ผล หรือปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมและเป็นธรรมกระจายในพื้นที่ทุกภูมิภาคมากขึ้น

3.5 ทำให้ทราบผลการดำเนินงานตามแผนงานและโครงการอย่างชัดเจนว่ามีข้อดีข้อเสียอย่างไร อันจะเป็นข้อมูลไปสู่การตัดสินใจไปสู่สภาพปัจจุบันปัญหาความต้องการ เพื่อเกิดการใช้งบประมาณเกิดประโยชน์สูงสุด

3.6 ทำให้ทราบถึงปัญหาในปัจจุบันและปัญหาอันอาจเกิดขึ้นในอนาคต เป็นแนวทางให้ผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถดูแลรักษาสภาพทางให้พร้อมใช้งาน ได้อย่างยั่งยืนต่อไป

3.7 ช่วยสะท้อนประสิทธิภาพประสิทธิผลการใช้จ่ายงบประมาณของหน่วยงาน กล่าวคือ หน่วยงานราชการทุกแห่งมีหน้าที่ตามกฎหมายต้องจัดทำแผนปฏิบัติการและยื่นคำของบประมาณรายจ่ายประจำปีของหน่วยงานนั้นๆ โดยต้องประกอบด้วย ชื่อโครงการ วัตถุประสงค์ ประโยชน์ ตัวชี้วัดค่าเป้าหมาย เมื่อสิ้นปีงบประมาณตาม พ.ร.บ.วิธีการงบประมาณ พ.ศ.2561 ม.47 ให้มีระบบการติดตามและประเมินผล ดังนั้นหน่วยงานจึงมีหน้าที่ต้องยื่นผลการประเมินให้สำนักงบประมาณทราบ โดยเครื่องมือการประเมินผลของสำนักงบประมาณได้แก่ PART : Performance Assessment Rating Tool หรือ การวิเคราะห์ระดับความสำเร็จของการใช้จ่ายงบประมาณ เพื่อจะได้ทราบว่าค่าใช้จ่ายงบประมาณเป็นไปตามแผนและค่าเป้าหมายต่างๆตามที่ยื่นของงบประมาณมากน้อยเพียงไร

หลักเกณฑ์การประเมินผลสำหรับโครงการย่อย เป็นส่วนหนึ่งในการพิจารณาผลการประเมินได้เป็นอย่างดี

บทที่ 2 หลักเกณฑ์การประเมินผลตามประเภทโครงการ

กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน

1. หลักเกณฑ์การประเมินผลโครงการปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชนแบ่งหัวข้อพิจารณาออกเป็น 4 ประเด็น คือ

ประเด็นที่ 1 ความสอดคล้องกับที่มาและวัตถุประสงค์โครงการ (Relevance)

เป็นการประเมินผลโครงการ ผลลัพธ์ในด้านความสอดคล้องกับที่มาและวัตถุประสงค์ของโครงการ ความเหมาะสมของตำแหน่งที่ตั้งและระยะทางเริ่มต้น/สิ้นสุดโครงการ พร้อมทั้งความสามารถในการแก้ไขหรือป้องกันปัญหาการจราจร และเอื้อประโยชน์ต่อบริเวณชุมชนสองข้างทาง ตลอดจนความสอดคล้องของกิจกรรมที่ได้ดำเนินการกับเหตุผลและความจำเป็นที่ปรากฏอยู่ในแผนรายประมาณการ

ประเด็นที่ 2 ประสิทธิภาพ (Effectiveness) และผลกระทบ (Impacts)

เป็นการประเมินประสิทธิผลของโครงการในแง่ของการรองรับปริมาณจราจรรวมไปถึงผลกระทบของโครงการในด้านต่างๆ ได้แก่ ผลกระทบความปลอดภัยทางจราจร เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และความพึงพอใจต่อภาพรวมของโครงการ

ประเด็นที่ 3 ประสิทธิภาพ (Efficiency)

เป็นการเปรียบเทียบระยะเวลาดำเนินการที่ใช้จริงกับที่ได้ระบุไว้ตามสัญญาเพื่อประเมินความมีประสิทธิภาพในการดำเนินโครงการ

ประเด็นที่ 4 ความยั่งยืน (Sustainability)

เป็นการประเมินความยั่งยืนของโครงการ โดยพิจารณาในเรื่องของการดูแลและบำรุงรักษาทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้งาน รวมถึงการจัดการปัญหาการรुक้าพื้นที่เขตทาง

ประเด็นที่ 1 ความสอดคล้องกับที่มาและวัตถุประสงค์โครงการ

หัวข้อที่ 1.1 ความเหมาะสมของที่ตั้งโครงการในการรองรับย่านชุมชนข้างทาง

คะแนน

- 3 บริเวณที่ตั้งโครงการมีลักษณะเป็นย่านชุมชนข้างทางที่หนาแน่น/ค่อนข้างหนาแน่นและระยะทางที่ดำเนินก่อสร้างหรือปรับปรุงสอดคล้องและเหมาะสมกับพื้นที่ย่านชุมชน
- 2 บริเวณที่ตั้งโครงการมีลักษณะเป็นย่านชุมชนข้างทางที่ค่อนข้างหนาแน่นถึงปานกลาง แต่ระยะทางที่ดำเนินก่อสร้างหรือปรับปรุงไม่สอดคล้องและเหมาะสมกับพื้นที่ย่านชุมชน
- 1 ไม่ปรากฏว่าบริเวณที่ตั้งโครงการเป็นย่านชุมชนข้างทาง หรือ มีสิ่งปลูกสร้างอยู่เพียงประปรายมีความหนาแน่นน้อยไม่มีลักษณะเป็นชุมชน

หมายเหตุ คำว่า “ย่านชุมชนหนาแน่น” ในที่นี้หมายถึงมีการใช้ประโยชน์จากที่ดิน

บริเวณข้างทางหลวงโดยมีลักษณะเป็นสิ่งปลูกสร้างถาวรได้แก่ บ้านเรือนที่พักอาศัย ร้านค้า อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน ตลาด ห้างสรรพสินค้า สวนสาธารณะ สถานศึกษา วัดและศาสนสถาน สถานที่ราชการ หรือ สถานที่สำคัญอื่น ๆ เป็นจำนวนมาก

โดยเกณฑ์พิจารณา* ชุมชนขนาดเล็กคือ 21-50 หลังคาเรือน (หนาแน่นน้อย)

ชุมชนขนาดกลาง คือ 51-500 หลังคาเรือน(หนาแน่นปานกลางถึงค่อนข้างหนาแน่น)

ชุมชนขนาดใหญ่ คือ 501 หลังคาเรือนขึ้นไป (หนาแน่นมาก)

* ตามเกณฑ์ที่ปรึกษาจัดเก็บและสรุปผลโดย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ได้ศึกษาการพิจารณาเพื่อยื่นของบประมาณเกี่ยวกับการเป็นย่านชุมชนของกลุ่มงานวางแผนดำเนินงาน สำนักแผนงาน ทั้งทางด้านกฎหมาย (กฎหมายพัฒนาชุมชน กฎหมายผังเมือง กฎหมายอื่นๆว่าด้วยชุมชน) แนวความคิดเชิงทฤษฎี (แนวความคิดการพัฒนาชุมชน แนวความคิดเชิงสังคมวิทยา) แนวทางเชิงนโยบาย(นโยบายกองทุนหมู่บ้าน นโยบายความเข้มแข็งเศรษฐกิจฐานราก นโยบายฟื้นฟูท้องถิ่น) ความเห็นผู้เชี่ยวชาญ(กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม)

หัวข้อที่ 1.2 ความสอดคล้องกับเหตุผลและความจำเป็นของโครงการ

คะแนน

- 3 รูปแบบและกิจกรรมที่ดำเนินการตามเอกสารแผนรายประมาณการ มีความสอดคล้องกับเหตุผลและความจำเป็นของโครงการปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน สามารถช่วยแก้ไข/บรรเทาปัญหาการจราจรในโครงการบริเวณพื้นที่นั้นๆได้อย่างเหมาะสม รวมถึงหากมีการออกแบบและก่อสร้างส่วนต่างๆเพิ่มเติม เช่น ทางเท้า ท่อระบายน้ำ เป็นต้น สามารถเกิดประโยชน์ต่อการใช้สอยภายในชุมชนได้เป็นอย่างดี
- 2 รูปแบบและกิจกรรมที่ดำเนินการมีความสอดคล้องกับเหตุผลและความจำเป็นของโครงการที่ปรากฏตามเอกสารแผนรายประมาณการ และช่วยแก้ไข/บรรเทาปัญหาการจราจรได้เพียงบางส่วน รวมถึงหากมีการออกแบบและก่อสร้างส่วนต่างๆเพิ่มเติม เช่น ทางเท้า ท่อระบายน้ำ เป็นต้น ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการใช้สอยภายในชุมชนได้บ้างบางส่วน
- 1 รูปแบบและกิจกรรมที่ดำเนินการ ไม่มีความสอดคล้องกับเหตุผลและความจำเป็นของโครงการหรือไม่ได้ช่วยแก้ไข/บรรเทาปัญหาการจราจรได้แต่อย่างใด หรือในบางกรณีซึ่งมีการออกแบบและก่อสร้างเกินความจำเป็น เช่น การก่อสร้างทางเท้าและท่อระบายน้ำ แต่ขาดการใช้ประโยชน์ เป็นต้น ก็ให้ถือว่าเข้าข่ายเกณฑ์พิจารณาในข้อนี้เช่นกัน

การรวมคะแนนและจัดระดับ

พิจารณาคะแนนจากทั้งสองหัวข้อและนำมาจัดระดับความสอดคล้องกับที่มาและวัตถุประสงค์โครงการดังนี้

ระดับ

- A หากมีคะแนนรวม 6 คะแนน
- B หากมีคะแนนรวม 4 คะแนน ถึง 5 คะแนน โดยไม่มีหัวข้อใดได้คะแนน 1 คะแนน
- C หากมีคะแนนรวมน้อยกว่า 4 คะแนน หรือ มีคะแนนรวม 4 คะแนน แต่มีหัวข้อใดได้คะแนน 1 คะแนน

ประเด็นที่ 2 ประสิทธิภาพและผลกระทบ

หัวข้อที่ 2.1 มาตรฐานทางในการรองรับปริมาณจราจร

คะแนน

- 2 มาตรฐานชั้นทางที่ดำเนินการ (เช่น ช่องจราจร ไหล่ทาง เกาะกลาง) มีความเหมาะสม และสามารถรองรับปริมาณจราจร ณ ปัจจุบัน และสะดวกพร้อมใช้งานของผู้ใช้ทาง หรืออาจมีมาตรฐานชั้นทางที่สูงกว่าปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริงอยู่บ้าง แต่การก่อสร้างและปรับปรุงมีความจำเป็นในแง่ของการจัดการจราจรบริเวณชุมชนข้างทาง
- 1 นอกเหนือจากหลักเกณฑ์ข้างต้น แต่มาตรฐานทางยังอยู่ในเกณฑ์ของมาตรฐานชั้นทางสำหรับทางหลวง
- 0 มาตรฐานทางที่ปรับปรุงแล้วเสร็จยังคงต่ำกว่ามาตรฐานชั้นทางสำหรับทางหลวง

หัวข้อที่ 2.2 ความพึงพอใจต่อภาพรวมของโครงการ

เป็นการวัดประสิทธิภาพในเชิงคุณภาพของโครงการย่อยว่าประชาชนผู้อาศัยข้างทางตลอดจนผู้ใช้เส้นทาง มีความพึงพอใจในภาพรวมต่อการก่อสร้างหรือปรับปรุงครั้งนี้เพียงใดเมื่อเทียบกับแผนงาน/ค่าเป้าหมายที่ได้วางไว้

คะแนน

- 2 โครงการมีระดับความพึงพอใจเฉลี่ยของผู้ใช้เส้นทาง/อาศัยในพื้นที่โครงการในภาพรวมในระดับ 4 หรือ 5
- 1 โครงการมีระดับความพึงพอใจเฉลี่ยของผู้ใช้เส้นทาง/อาศัยในพื้นที่โครงการในภาพรวมในระดับต่ำกว่า 4

หมายเหตุ: การจัดระดับความพึงพอใจจะแบ่งออกเป็น 5 ระดับ จากมากไปหาน้อย ดังนี้
5 พอใจมากที่สุด 4 พอใจมาก 3 พอใจปานกลาง 2 พอใจน้อย และ 1 ไม่พอใจ ตามลำดับ

หัวข้อที่ 2.3 คุณภาพทาง ความเรียบและความเสียหายของผิวทาง**

คะแนน

- 3 คุณภาพความเรียบและความเสียหายของผิวทางรวมถึงลาดคันทางและหรือทางเท้า ได้คะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับ A
- 2 คุณภาพความเรียบและความเสียหายของผิวทางรวมถึงลาดคันทางและหรือทางเท้า ได้คะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับ B
- 1 คุณภาพความเรียบและความเสียหายของผิวทางรวมถึงลาดคันทางและหรือทางเท้า ได้คะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับ C
- 0 คุณภาพความเรียบและความเสียหายของผิวทางรวมถึงลาดคันทางและหรือทางเท้า ได้คะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับ D

** วิธีพิจารณาวัดคุณภาพทางและระดับคะแนน ให้ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก

หัวข้อที่ 2.4 อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะ

เป็นการวัดประสิทธิผลในเชิงปริมาณของโครงการย่อยผ่านย่านชุมชนว่าบรรลุเป้าหมาย มากน้อยเพียงไร เกิดความคล่องตัวหรือเกิดการสิ้นไหลของยานพาหนะบริเวณชุมชน เมื่อเทียบกับ ค่าเป้าหมาย/แผนงาน

คะแนน

- 1 อัตราเคลื่อนตัวของยานพาหนะ(ความเร็ว) มากกว่าหรือเท่ากับแผนหรือเป้าหมาย
- 0 อัตราเคลื่อนตัวของยานพาหนะ(ความเร็ว) ต่ำกว่าแผนหรือเป้าหมาย

หัวข้อที่ 2.5 ผลกระทบทางด้านความปลอดภัยทางจราจร

ผลกระทบด้านความปลอดภัย เช่น ความไม่เหมาะสมของรูปแบบทางเรขาคณิต การบดบังมองเห็น ปัญหาจุดกลับรถ ปัญหาบริเวณทางโค้ง ปัญหาจุดเชื่อมต่อทางเดิน ปัญหาการเข้าออกบริเวณทางเชื่อม ไฟฟ้าแสงสว่างไม่เพียงพอ สัญญาณไฟจราจร ปัญหาการข้ามถนน ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า เช่น ทางเท้า สะพานลอย ทางม้าลาย ฯลฯ

คะแนน

- 3 ไม่พบปัญหาด้านความปลอดภัยที่อาจนำไปสู่อุบัติเหตุจราจร
- 2 พบปัญหาด้านความปลอดภัยบางส่วน แต่อาจมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่สูง หรือไม่มีความรุนแรงเท่าใดนัก
- 1 พบปัญหาด้านความปลอดภัย ที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่สูงและรุนแรงอย่างชัดเจนหรือเป็นอุบัติเหตุร้ายใหญ่

หมายเหตุ : คำว่า 1. อุบัติเหตุจราจรรุนแรง/อุบัติเหตุร้ายใหญ่ มี 4 ลักษณะดังนี้ **

- a. มีผู้เสียชีวิตตั้งแต่ 2 รายขึ้นไป
 - b. ไม่มีผู้เสียชีวิตแต่มีผู้ได้รับบาดเจ็บตั้งแต่ 4 รายขึ้นไปและต้องมีบางรายนอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาล
 - c. มีผู้เสียชีวิตและมีผู้ได้รับบาดเจ็บ รวมกันตั้งแต่ 4 รายขึ้นไป เช่น มีผู้เสียชีวิต 1 รายและผู้บาดเจ็บ 3 ราย
 - d. กรณีการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของผู้มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักต่อสาธารณชนหรือผู้มีบทบาทในสังคม เช่น นักแสดง นักการเมือง ศิลปิน ข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ เป็นต้น หรือข่าว/เหตุการณ์เป็นที่สนใจต่อสังคมเป็นข่าวใหญ่
2. อุบัติเหตุปานกลางหรืออุบัติเหตุเล็กน้อย/ไม่รุนแรง ได้แก่อุบัติเหตุที่ไม่ใช่ 4 กรณีดังกล่าวข้างต้น

** ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

หัวข้อที่ 2.6 ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ

พิจารณาว่าการดำเนินโครงการมีส่วนสนับสนุน เอื้อประโยชน์หรือแก้ไข/ลดอุปสรรคในการ ทำกิจการต่างๆทางเศรษฐกิจในพื้นที่ เช่น การค้าขาย ธุรกิจ บริการ การขนส่งสินค้าและวัตถุดิบ การติดต่อธุรกิจมากขึ้นเพียงใด

คะแนน

- 3 โครงการที่ดำเนินการส่งผลกระทบในเชิงบวกทางด้านเศรษฐกิจอย่างชัดเจน
- 2 โครงการที่ดำเนินการส่งผลกระทบในเชิงบวกทางด้านเศรษฐกิจเพียงบางส่วน หรือ มีปริมาณผู้ใช้เส้นทางเพื่อดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ ที่ไม่สูงนักเนื่องจาก ส่วนใหญ่เป็นบ้านเรือนที่อยู่อาศัยมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจไม่มากนัก
- 1 โครงการที่ดำเนินการมีส่วนสนับสนุนหรือเอื้อประโยชน์ต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจ น้อยมาก

หัวข้อที่ 2.7 ผลกระทบทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบด้านสังคมสิ่งแวดล้อม เช่น การจราจรติดขัดวางการจราจร การก่อสร้างน้อยไป หรือมากเกินไปจนความจำเป็น ในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและปลอดภัยสำหรับการเดินเท้า (ทางเท้า และทางข้าม) การไปมาหาสู่ลำบาก แสงสว่างไม่เพียงพอในเวลากลางคืน ที่อาจก่อให้เกิด อาชญากรรม ปัญหามลพิษทางเสียง ปัญหาฝุ่นละออง ปัญหาน้ำท่วมขัง เป็นต้น

คะแนน

- 3 ไม่พบว่าโครงการส่งผลกระทบในเชิงลบต่อสภาพสังคมและสิ่งแวดล้อม บริเวณ พื้นที่โครงการแต่อย่างใด
- 2 พบว่าพื้นที่โครงการส่งผลกระทบในเชิงลบต่อสภาพสังคมและสิ่งแวดล้อมใน บริเวณพื้นที่โครงการเพียงบางส่วนหรือในระดับที่ไม่รุนแรง
- 1 พบว่าพื้นที่โครงการส่งผลกระทบในเชิงลบต่อสภาพสังคมและสิ่งแวดล้อมใน บริเวณพื้นที่โครงการอย่างรุนแรงและชัดเจน

การรวมคะแนนและจัดลำดับ

พิจารณาคะแนนจากทั้ง 5 หัวข้อและนำมาจัดระดับความมีประสิทธิภาพและผลกระทบของโครงการ ดังนี้

ระดับ

- A หากมีคะแนนรวม 16 คะแนน หรือสูงกว่า
- B หากมีคะแนนรวม 12 คะแนน ถึง 15 คะแนน
- C หากมีคะแนนรวม 11 คะแนน หรือต่ำกว่า

ประเด็นที่ 3 ประสิทธิภาพ

หัวข้อที่ 3.1 ระยะทางที่ก่อสร้างและงบประมาณค่าใช้จ่าย

ประสิทธิภาพเชิงปริมาณพิจารณาจากระยะทางที่ก่อสร้างและเชิงค่าใช้จ่ายพิจารณาจากการใช้จ่ายงบประมาณของโครงการเมื่อเปรียบเทียบกับแผนงาน/ค่าเป้าหมายหรือไม่อย่างไร

คะแนน

- 1 ระยะทางที่ก่อสร้างและค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างเป็นไปตามแผนงาน/เป้าหมายที่กำหนด
- 0 ระยะทางที่ก่อสร้างและค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างเป็นไปตามแผนงาน/เป้าหมายที่กำหนด

หมายเหตุ : -ระยะทางที่ก่อสร้างหมายถึง ก่อสร้างได้ระยะทางกี่ กม.หรือ กี่แห่งหรือกี่ตารางเมตรแล้วแต่ลักษณะงานหรือค่าเป้าหมายที่ได้ตั้งไว้

-งบประมาณค่าใช้จ่ายเป็นไปตามเป้าหมาย หมายถึงค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างไม่เกินกว่างบประมาณที่ได้รับการจัดสรร

หัวข้อที่ 3.2 ระยะเวลาดำเนินการ

คะแนน

- 3 ระยะเวลาดำเนินการเป็นไปตามสัญญา
- 2 มีความล่าช้าในการดำเนินโครงการ แต่ไม่เกินร้อยละ 20 ของระยะเวลาตามสัญญา
- 1 มีความล่าช้าในการดำเนินโครงการ เกินกว่าร้อยละ 20 ของระยะเวลาตามสัญญา

การรวมคะแนนและจัดระดับ

พิจารณาคะแนนจากหัวข้อ 3.1 และ 3.2 นำมาจัดระดับความมีประสิทธิภาพของโครงการ
ดังนี้

ระดับ

- A หากมีคะแนนรวม 4 คะแนน
- B หากมีคะแนนรวม 3 คะแนน
- C หากมีคะแนนรวม 1 คะแนน

ประเด็นที่ 4 ความยั่งยืนของโครงการ

หัวข้อที่ 4.1 การดูแลและบำรุงรักษา

คะแนน

- 3 ผิวทางและพื้นที่ในเขตทางรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยต่างๆ ได้รับการดูแลและบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานรวมทั้งมีความสะอาดและสวยงาม
- 2 ผิวทางและพื้นที่ในเขตทางรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยต่างๆ ได้รับการดูแลรักษาในสภาพปานกลาง มีสภาพชำรุดและเสียหายหรือไม่สะอาดอยู่บ้างบางส่วน โดยอยู่ในเกณฑ์พอใช้
- 1 ผิวทางและพื้นที่ในเขตทางรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยต่างๆ ไม่ได้ได้รับการดูแลรักษาและบำรุงรักษาเท่าที่ควร มีสภาพชำรุดและเสียหายหรือสกปรกและส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ทางเป็นอย่างมากสมควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

หัวข้อที่ 4.2 การรुक้าพื้นที่เขตทาง

คะแนน

- 2 ไม่พบว่ามีปัญหาการรุก้าเขตทาง
- 1 พบปัญหาการรุก้าเขตทางเล็กน้อย
- 0 พบปัญหาการรุก้าเขตทางโดยมีสิ่งปลูกสร้างถาวร



การรวมคะแนนและจัดระดับ

พิจารณาจากทั้งสองหัวข้อและนำมาจัดระดับความยั่งยืนของโครงการ ดังนี้

ระดับ

- A หากมีคะแนนรวม 6 คะแนน
- B หากมีคะแนนรวม 5 คะแนน
- C หากมีคะแนนรวม 4 คะแนน หรือน้อยกว่า

กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

1. หลักเกณฑ์การประเมินผลโครงการยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง แบ่งหัวข้อพิจารณาออกเป็น 4 ประเด็น คือ

ประเด็นที่ 1 ความสอดคล้องกับที่มาและวัตถุประสงค์โครงการ (Relevance)

เป็นการประเมินผลลัพธ์ของโครงการในด้านความเหมาะสมของความสอดคล้องกับประเภทและวัตถุประสงค์ของโครงการ รวมถึงเหตุผลความจำเป็นที่ปรากฏในแผนรายประมาณการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมให้เกิดการสิ้นไหลของการจราจร หรือแก้ไขปัญหาการเดินทางหรือการสัญจรบริเวณดังกล่าวให้ลุล่วงหรือขจัดหมดไปหรือบรรเทาผลกระทบต่างๆที่ส่งผลต่อการเดินทางชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในบริเวณนั้นๆ

ประเด็นที่ 2 ประสิทธิภาพ (Effectiveness) และผลกระทบ (Impacts)

เป็นการประเมินประสิทธิผลของโครงการในแง่ของการรองรับปริมาณจราจรรวมไปถึงผลกระทบของโครงการในด้านต่างๆ ได้แก่ ผลกระทบ ความปลอดภัยทางจราจร เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และความพึงพอใจต่อภาพรวมของโครงการ

ประเด็นที่ 3 ประสิทธิภาพ (Efficiency)

เป็นการเปรียบเทียบระยะเวลาดำเนินการที่ใช้จริงกับที่ได้ระบุไว้ตามสัญญาเพื่อประเมินความมีประสิทธิภาพในการดำเนินโครงการ

ประเด็นที่ 4 ความยั่งยืน (Sustainability)

เป็นการประเมินความยั่งยืนของโครงการ โดยพิจารณาในเรื่องของการดูแลและบำรุงรักษาทางและสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้งาน รวมถึงการจัดการปัญหาการรुक้าพื้นที่เขตทาง

ประเด็นที่ 1 ความสอดคล้องกับที่มาและวัตถุประสงค์โครงการ

หัวข้อที่ 1.1 เหตุผลและความจำเป็นของโครงการ มีความสอดคล้องกับงานก่อสร้างเพื่อการยกระดับมาตรฐานทางหลวงให้สูงขึ้น

คะแนน

- 2 รูปแบบการก่อสร้าง มีความสอดคล้องกับเหตุผลและความจำเป็นของโครงการ กล่าวคือ รูปแบบการก่อสร้างต้องมีการยกระดับมาตรฐานชั้นทางเพิ่มขึ้น เช่น มาตรฐานชั้น 1 ไปเป็นชั้นพิเศษ มาตรฐานชั้น 4 ไปเป็นมาตรฐานชั้น 2 เป็นต้น หรือ ยกระดับมาตรฐานทางคุณภาพทำให้ได้มาตรฐานที่สูงขึ้น ไม่ใช่เป็นการซ่อมผิวทาง หรือบูรณะทาง (คันทางเท่าเดิม) หรือบำรุงผิวทางเป็นแห่งๆเพียงอย่างเดียว
- 0 นอกเหนือจากเงื่อนไขข้างต้น

หัวข้อที่ 1.2 เหตุผลความจำเป็นของวัตถุประสงค์มีความเหมาะสมในการใช้จ่ายงบประมาณต้องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทำให้เกิดความคล่องตัวต่อการคมนาคมขนส่ง

คะแนน

- 2 เหตุผลความจำเป็นวัตถุประสงค์ของโครงการเป็นไปเพื่อให้เกิดความคล่องตัวหรือการจัดความติดขัดของการเดินทางขนส่งและมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้
- ก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงที่ต่ำกว่ามาตรฐานให้ได้มาตรฐาน เช่น ช่องจราจรแคบไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีไหล่ทางหรือคับแคบเกินไป ผิวทางเป็นชนิดมีคุณภาพต่ำ เป็นต้น
 - เพิ่มช่องจราจรเป็นการเฉพาะ เพื่อให้เป็นช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวบริเวณทางเชื่อมทางแยก ช่องจราจรทางลาดสำหรับรถบรรทุก ช่องจราจรสำหรับพื้นที่จอดรถในช่วงสั้นๆหรือช่องจราจรสำหรับพื้นที่ในการแข่งช่วงสั้นๆ

- ปรับปรุงบริเวณคอกขวิด ผิวทางแคบมีปัญหาก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อการสัญจรไม่สอดคล้องรถกับปริมาณการจราจรการจราจรติดขัดไม่สิ้นไหล
 - การขนส่งพืชผลทางการเกษตร การพัฒนาศักยภาพการเดินทางของประชาชนใน ชุมชนหรือหมู่บ้านเพื่อประสิทธิภาพการขนส่งมายังจุดรับซื้อหรือตลาดร้านค้า
 - แก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม เช่น น้ำท่วมขัง กีดขวางทางน้ำ หรือระบายได้ไม่ดี เป็นต้น
 - การก่อสร้างเพื่อแก้ไขหรือปรับปรุงอันก่อให้เกิดประโยชน์ในเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและเดินทางต่อการอุตสาหกรรม การศึกษา (บริเวณโรงเรียน) สังคม วัฒนธรรม และอื่นๆ ในลักษณะเดียวกันกับหัวข้อข้างต้น
- 1 ลักษณะโครงการนอกเหนือจากหลักเกณฑ์ข้างต้น

การรวมคะแนนและจัดระดับ

พิจารณาคะแนนจากทั้งสองหัวข้อและนำมาจัดระดับความสอดคล้องกับที่มาและวัตถุประสงค์โครงการดังนี้

ระดับ

- A หากมีคะแนนรวม 4 คะแนน
- B หากมีคะแนนรวม 3 คะแนน
- C หากมีคะแนนรวม 2 คะแนน

ประเด็นที่ 2 ประสิทธิภาพและผลกระทบ

หัวข้อที่ 2.1 มาตรฐานทางในการรองรับปริมาณจราจร

คะแนน

- 2 ยกระดับมาตรฐานชั้นทางที่ดำเนินการ เช่น ช่องจราจร ไหล่ทาง เกาะกลาง มีความเหมาะสมสามารถรองรับปริมาณจราจร ณ ปัจจุบัน และสะดวกพร้อมใช้งานส่งผลดีต่อผู้ใช้ทางเพื่อให้เกิดการสิ้นเปลืองของการจราจร หรืออาจมีมาตรฐานชั้นทางที่สูงกว่าปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริงอยู่บ้าง แต่การก่อสร้างและปรับปรุงมีความจำเป็นการจัดการปริมาณจราจร การสัญจร โดยบรรเทา หรือบางแห่งช่วยขจัดปัญหาและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
- 1 นอกเหนือจากหลักเกณฑ์ข้างต้น แต่มาตรฐานทางยังอยู่ในเกณฑ์ของมาตรฐานชั้นทางสำหรับทางหลวง
- 0 มาตรฐานทางที่ปรับปรุงแล้วเสร็จ ยังคงต่ำกว่ามาตรฐานชั้นทางสำหรับทางหลวง

หัวข้อที่ 2.2 อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะ

เป็นการวัดประสิทธิภาพในเชิงปริมาณของโครงการย่อยว่า บรรลุเป้าหมายมากน้อยเพียงไร เกิดความคล่องตัวหรือเกิดการสิ้นเปลืองของยานพาหนะหรือไม่ เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย/แผนงาน

คะแนน

- 1 อัตราเคลื่อนตัวของยานพาหนะ(ความเร็ว) มากกว่าหรือเท่ากับแผนหรือเป้าหมาย
- 0 อัตราเคลื่อนตัวของยานพาหนะ(ความเร็ว) ต่ำกว่าแผนหรือเป้าหมาย

หัวข้อที่ 2.3 คุณภาพทาง ความเรียบและความเสียหายของผิวทาง**

คะแนน

- 3 คุณภาพความเรียบและความเสียหายของผิวทางรวมถึงลาดคันทางและหรือทางเท้า ได้คะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับ A
- 2 คุณภาพความเรียบและความเสียหายของผิวทางรวมถึงลาดคันทางและหรือทางเท้า ได้คะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับ B
- 1 คุณภาพความเรียบและความเสียหายของผิวทางรวมถึงลาดคันทางและหรือทางเท้า ได้คะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับ C
- 0 คุณภาพความเรียบและความเสียหายของผิวทางรวมถึงลาดคันทางและหรือทางเท้า ได้คะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับ D

** วิธีพิจารณาวัดคุณภาพทางและระดับคะแนน ให้ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก

หัวข้อที่ 2.4 ความพึงพอใจต่อภาพรวมของโครงการ

เป็นการวัดประสิทธิผลในเชิงคุณภาพของโครงการย่อยว่าประชาชนผู้อาศัยข้างทางตลอดจนผู้ใช้เส้นทางมีความพึงพอใจในภาพรวมต่อการก่อสร้างหรือปรับปรุงครั้งนี้เพียงใดเมื่อเทียบกับแผนงาน/ค่าเป้าหมายที่ได้วางไว้

คะแนน

- 2 ประชาชนมีความพึงพอใจในการเพิ่มประสิทธิภาพทางและแก้ไขปัญหา โดยมีความพึงพอใจเฉลี่ยของผู้ใช้เส้นทาง/อาศัยในพื้นที่โครงการในภาพรวมในระดับ 4 หรือ 5
- 1 ประชาชนมีความพึงพอใจในการเพิ่มประสิทธิภาพทางและแก้ไขปัญหา โดยมีความพึงพอใจเฉลี่ยของผู้ใช้เส้นทาง/อาศัยในพื้นที่โครงการในภาพรวมในระดับต่ำกว่า 4

หมายเหตุ : การจัดระดับความพึงพอใจจะแบ่งออกเป็น 5 ระดับ จากมากไปหาน้อย คือ 5 พอใจมากที่สุด

4 พอใจมาก 3 พอใจปานกลาง 2 พอใจน้อย และ 1 ไม่พอใจ ตามลำดับ

หัวข้อที่ 2.5 ผลกระทบทางด้านความปลอดภัยทางจราจร

เดิมอาจมีความไม่เหมาะสมของรูปแบบทางเรขาคณิต การบดบังทัศนวิสัยในการมองเห็น ปัญหาจุดกลับรถ ปัญหาบริเวณทางโค้ง ปัญหาจุดเชื่อมต่อทางเดิม ปัญหาขอบของถนน ปัญหาการเข้าออกบริเวณทางเชื่อมต่อกับแคบ ไฟฟ้าแสงสว่างไม่เพียงพอ สัญญาณไฟจราจรปัญหาการข้ามถนน ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า เช่น ทางเท้า ฯลฯ เมื่อมีการก่อสร้างแล้วเสร็จ ปัญหาความปลอดภัยเหล่านี้ได้ถูกแก้ไขหรือยกระดับมาตรฐานให้ดีขึ้นและเพิ่มประสิทธิภาพการสัญจรให้ปลอดภัยมากขึ้นเพียงไร

คะแนน

- 3 ไม่พบปัญหาด้านความปลอดภัยที่อาจนำไปสู่อุบัติเหตุจราจร
- 2 พบปัญหาด้านความปลอดภัยบางส่วน แต่อาจมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่สูง หรือไม่มีความรุนแรงเท่าใดนัก
- 1 ยังคงพบว่าปัญหาด้านความปลอดภัยเช่นเดิม ที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่สูงและรุนแรงอย่างชัดเจน หรือยังขาดปัญหาเดิมไม่ได้ยังเป็นอุบัติเหตุร้ายใหญ่

หมายเหตุ : คำว่า 1. อุบัติเหตุจราจรรุนแรง/อุบัติเหตุร้ายใหญ่ มี 4 ลักษณะดังนี้ **

- a. มีผู้เสียชีวิตตั้งแต่ 2 รายขึ้นไป
 - b. ไม่มีผู้เสียชีวิตแต่มีผู้ได้รับบาดเจ็บตั้งแต่ 4 รายขึ้นไปและต้องมีบางรายนอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาล
 - c. มีผู้เสียชีวิตและมีผู้ได้รับบาดเจ็บ รวมกันตั้งแต่ 4 รายขึ้นไป เช่น มีผู้เสียชีวิต 1 รายและ ผู้บาดเจ็บ 3 ราย
 - d. กรณีการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของผู้มีชื่อเสียง ที่เป็นรู้จักของสาธารณชน หรือผู้มีบทบาทในสังคม เช่น นักแสดง นักการเมือง ศิลปิน ข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ เป็นต้น หรือเหตุการณ์/ข่าวเป็นที่สนใจของสังคม
2. อุบัติเหตุปานกลางหรืออุบัติเหตุเล็กน้อย/ ไม่รุนแรง ได้แก่อุบัติเหตุที่ไม่ใช่ 4 กรณีดังกล่าวข้างต้น

** ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

หัวข้อที่ 2.6 ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ

พิจารณาว่าการดำเนินโครงการนี้ มีส่วนสนับสนุน เอื้อประโยชน์หรือแก้ไข/ลดอุปสรรคในการทำกิจกรรมต่างๆทางเศรษฐกิจในพื้นที่ เช่น ช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบ การขนส่งพืชผลทางการเกษตรได้รับความสะดวกมากขึ้นและเป็นการสนับสนุนต่อยอดการค้าขายหรือธุรกิจบริการ ฯลฯ

คะแนน

- 3 โครงการที่ดำเนินการส่งผลกระทบในเชิงบวกทางด้านเศรษฐกิจอย่างชัดเจน
- 2 โครงการที่ดำเนินการส่งผลกระทบในเชิงบวกทางด้านเศรษฐกิจเพียงบางส่วน หรือมีปริมาณผู้ใช้เส้นทางเพื่อดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ ที่ไม่สูงมากนัก
- 1 โครงการที่ดำเนินการมีส่วนสนับสนุนหรือเอื้อประโยชน์ต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจค่อนข้างน้อย/น้อยมาก

หัวข้อที่ 2.7 ผลกระทบทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม เช่น การจ่อรถกีดขวางการจราจร การขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและปลอดภัยสำหรับเดินเท้า (ทางเท้าและทางข้าม) การไปมาหาสู่กันลำบาก แสงสว่างไม่เพียงพอในเวลากลางคืนที่อาจก่อให้เกิดอาชญากรรม ปัญหามลพิษทางเสียง ปัญหาฝุ่นละออง ปัญหาน้ำท่วมขัง เป็นต้น

คะแนน

- 3 ไม่พบว่าโครงการส่งผลกระทบในเชิงลบต่อสภาพสังคมและสิ่งแวดล้อม บริเวณพื้นที่โครงการแต่อย่างใด
- 2 พบว่าพื้นที่โครงการส่งผลกระทบในเชิงลบต่อสภาพสังคมและสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่โครงการเพียงบางส่วนหรือในระดับที่ไม่รุนแรง
- 1 พบว่าพื้นที่โครงการส่งผลกระทบในเชิงลบต่อสภาพสังคมและสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่โครงการอย่างรุนแรงและชัดเจน

การรวมคะแนนและจัดลำดับ

พิจารณาคะแนนจากทั้ง 5 หัวข้อและนำมาจัดระดับความมีประสิทธิภาพและผลกระทบของโครงการ ดังนี้

ระดับ

- A หากมีคะแนนรวม 16 คะแนน หรือสูงกว่า
- B หากมีคะแนนรวม 11 คะแนน ถึง 15 คะแนน
- C หากมีคะแนนรวม 10 คะแนน หรือต่ำกว่า

ประเด็นที่ 3 ประสิทธิภาพ

หัวข้อที่ 3.1 ระยะเวลาที่ก่อสร้างและงบประมาณค่าใช้จ่าย

ประสิทธิภาพเชิงปริมาณพิจารณาจากระยะเวลาที่ก่อสร้างและเชิงค่าใช้จ่ายพิจารณาจากการใช้จ่ายงบประมาณของโครงการเมื่อเปรียบเทียบกับแผนงาน/ค่าเป้าหมายหรือไม่อย่างไร

คะแนน

- 1 ระยะเวลาที่ก่อสร้างและค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างเป็นไปตามแผนงาน/เป้าหมายที่กำหนด
- 0 ระยะเวลาที่ก่อสร้างและค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างเป็นไปตามแผนงาน/เป้าหมายที่กำหนด

หมายเหตุ : -ระยะเวลาที่ก่อสร้างหมายถึง ก่อสร้างได้ระยะทางกี่ กม.หรือ กี่แห่งหรือกี่ตารางเมตรแล้วแต่ลักษณะงานหรือค่าเป้าหมายที่ได้ตั้งไว้
-งบประมาณค่าใช้จ่ายเป็นไปตามเป้าหมาย หมายถึงค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างไม่เกินกว่างบประมาณที่ได้รับการจัดสรร

หัวข้อที่ 3.2 ระยะเวลาดำเนินการ

คะแนน

- 3 ระยะเวลาดำเนินการเป็นไปตามสัญญา
- 2 มีความล่าช้าในการดำเนินโครงการ แต่ไม่เกินร้อยละ 20 ของระยะเวลาตามสัญญา
- 1 มีความล่าช้าในการดำเนินโครงการเกินร้อยละ 20 ของระยะเวลาตามสัญญา

การรวมคะแนนและจัดระดับ

ดังนี้

พิจารณาคะแนนจากหัวข้อ 3.1 และ 3.2 นำมาจัดระดับความมีประสิทธิภาพของโครงการ

ระดับ

- A หากมีคะแนนรวม 4 คะแนน
- B หากมีคะแนนรวม 3 คะแนน
- C หากมีคะแนนรวม 1 คะแนน

ประเด็นที่ 4 ความยั่งยืนของโครงการ

หัวข้อที่ 4.1 การดูแลและบำรุงรักษา

คะแนน

- 3 ผิวทางและพื้นที่ในเขตทางรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยต่างๆ ได้รับการดูแลและบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานรวมทั้งมีความสะอาดและสวยงาม
- 2 ผิวทางและพื้นที่ในเขตทางรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยต่างๆ ได้รับการดูแลรักษาในสภาพปานกลาง มีสภาพชำรุดและเสียหายหรือไม่สะอาดอยู่บ้างบางส่วน โดยอยู่ในเกณฑ์พอใช้

- 1 ผิวทางและพื้นที่ในเขตทางรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยต่างๆ ไม่ได้รับการดูแลรักษาและบำรุงรักษาเท่าที่ควร มีสภาพชำรุดและเสียหายหรือสกปรก และส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ทางเป็นอย่างมากสมควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

หัวข้อที่ 4.2 การรुक้าพื้นที่เขตทาง

คะแนน

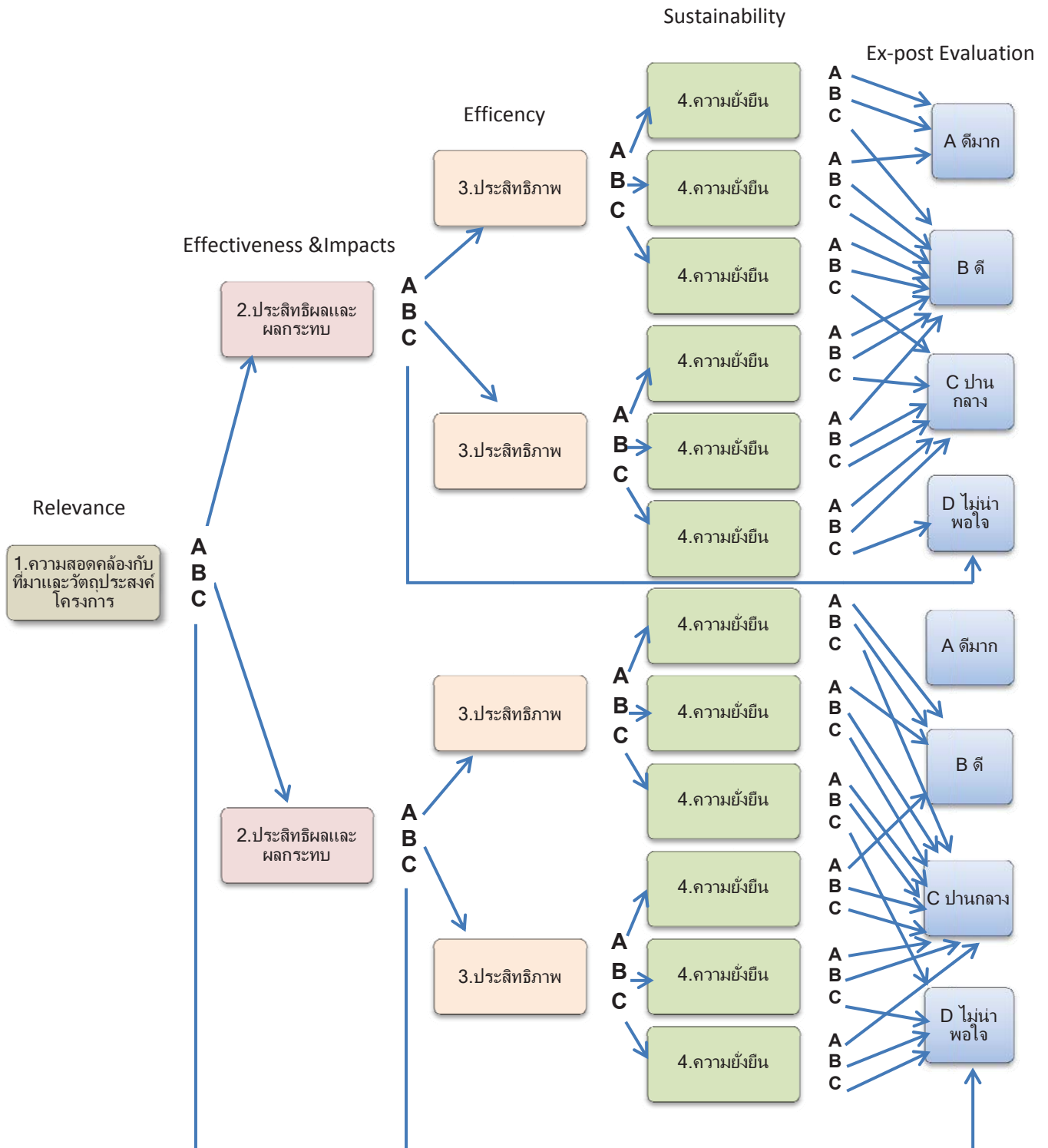
- 2 ไม่พบว่ามีปัญหารุก้าพื้นที่เขตทาง
- 1 พบปัญหาการรุก้าพื้นที่เขตทางเล็กน้อย
- 0 พบปัญหาการรุก้าเขตทางโดยมีสิ่งปลูกสร้างถาวร

การรวมคะแนนและจัดระดับ

พิจารณาจากทั้งสองหัวข้อและนำมาจัดระดับความยั่งยืนของโครงการ ดังนี้

ระดับ

- A หากมีคะแนนรวม 5 คะแนน
- B หากมีคะแนนรวม 4 คะแนน
- C หากมีคะแนนรวม 3 คะแนน หรือน้อยกว่า



แผนผังสรุปผลการประเมินผลโครงการย่อย



ภาคผนวก

แบบสำรวจความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างของกรมทางหลวง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป กรุณาทำเครื่องหมายกากบาท X ลงในช่อง () หน้าข้อความที่ตรงกับท่าน

1. เพศ (1) ชาย (2) หญิง
2. อายุ ปี
3. วุฒิการศึกษาสูงสุด (1) ประถมศึกษาหรือต่ำกว่า (2) มัธยมศึกษาตอนต้น (3) มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า (4) อนุปริญญาหรือเทียบเท่า (5) ปริญญาตรี (6) ปริญญาโทหรือสูงกว่า
4. สถานภาพการทำงาน (1) ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ (2) พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน (3) ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว (4) เกษตรกร (5) รับจ้างทั่วไป (6) นักเรียน/นักศึกษา (7) แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ (8)ว่างงาน (9) อื่นๆ
-
5. สถานภาพในการใช้เส้นทางของโครงการ (สามารถเลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)
 (1) ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนตัว (2) ผู้ขับขีรถโดยสาร (3) ผู้ขับขีรถมอเตอร์ไซด์
 (4) นั่งยานพาหนะส่วนตัว (ไม่ได้ขับเอง) (5) นั่งรถโดยสาร (6) นั่งซ้อนรถมอเตอร์ไซด์ (7) คนเดินเท้า
6. ที่พักอาศัยของท่าน (1) อยู่อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ (2) อยู่อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่โครงการ (3) อยู่อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน
7. โปรดระบุที่อยู่ของท่าน

ส่วนที่ 2 ความพึงพอใจต่อโครงการ กรุณาทำเครื่องหมายกากบาท X ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

หัวข้อพิจารณา	ระดับความพึงพอใจ					
	0	1	2	3	4	5
	ไม่มี ความเห็น	ไม่ พอใจ	ยังไม่ ค่อย พอใจ	ค่อนข้าง พอใจ	พอใจ	พอใจ มาก
		ไม่พอใจ		พอใจ		
1. ด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง						
1.1 ความกว้างของผิวถนนเหมาะสม						
1.2 สภาพผิวจราจรเรียบไม่มีหลุมบ่อและฝุ่น						
1.3 ไฟฟ้าแสงสว่างเพียงพอ						
1.4 ท่อระบายน้ำ/อาคารระบายน้ำเพียงพอ						
1.5 ราวกันอันตรายติดตั้งเพียงพอและเหมาะสม(ถ้ามี)						
1.6 ความเหมาะสมของจำนวนและการติดตั้งป้ายเตือน						
1.7 ความเหมาะสมของจำนวนและการติดตั้งป้ายบอกทาง						
1.8 ความชัดเจนของเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง (เส้นจราจร)						
1.9 ความเหมาะสมและความชัดเจนของสัญญาณไฟจราจร (ถ้ามี)						
1.10 จำนวนและตำแหน่งของจุดกลับรถ (ถ้ามี)						



1.11 ทางม้าลาย/สะพานคนเดินข้ามเพียงพอ (ถ้ามี)							
2. ด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ							
2.1 การเดินทางสะดวกสองตัวขึ้น และ ลดระยะเวลาในการเดินทาง							
2.2 ความประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เช่น สิ้นเปลืองค่าน้ำมันน้อยลง ความสึกหรอของยางและส่วนประกอบอื่นๆลดลง							
3. ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน							
3.1 การใช้เส้นทางโดยทั่วไปในเวลากลางวัน							
3.2 การใช้เส้นทางโดยทั่วไปในเวลากลางคืน							
3.3 การเดินข้ามถนน							
3.4 การสัญจรบริเวณจุดกลับรถ (ถ้ามี)							
3.5 การสัญจรบริเวณทางแยกหรือทางเชื่อมต่อ (ถ้ามี)							
3.6 การสัญจรบริเวณจุดขึ้นลงสะพานหรือทางแยกต่างระดับ (ถ้ามี)							
3.7 การสัญจรบริเวณจุดเข้าออกของทางคู่ขนาน (ถ้ามี)							
4. ผลกระทบด้านสังคม							
4.1 การไปมาหาสู่ การเดินทางเพื่อพบปะพูดคุย การเยี่ยมเยียน กิจกรรมต่างๆใน/ระหว่างหมู่บ้าน ฯลฯ							
5. ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ							
5.1 โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย ช่วยการขนส่งผลผลิต/เดินทางติดต่อด้านธุรกรรม การเพิ่มของราคาที่ดิน ฯลฯ							
6. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม							
6.1 ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ฯลฯ ลดลงหรือไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อน							
7. สรุป							
7.1 ในภาพรวม ท่านมีความพึงพอใจต่อโครงการนี้ในระดับใด							

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะ/สิ่งที่ควรปรับปรุง/ทิศทางที่ต้องการให้กรมทางหลวงเปลี่ยนแปลง

.....

.....

.....

หลักเกณฑ์การประเมินโครงการแล้วเสร็จด้วยสายตาหรือ Visual Survey Visual Inspection**

การประเมินสภาพถนนด้วยสายตาหรือ Visual Survey/ Visual Inspection เป็นการประเมินโดยใช้สายตาพิจารณาสภาพถนนประกอบด้วยประสบการณ์ส่วนบุคคลของผู้ประเมินซึ่งวิธีการนี้สามารถทำให้ทราบข้อมูลลักษณะทางกายภาพในเบื้องต้นของถนน เช่น คุณภาพการก่อสร้าง สภาพการใช้งาน การเสื่อมสภาพ และระดับความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยผลของการประเมินด้วยสายตาสามารถนำมากำหนดเป็นเกณฑ์การประเมินคุณภาพของถนนหรือผลงานของโครงการก่อสร้างทางได้อีกด้วย

สำหรับการกำหนดหลักเกณฑ์การประเมินผลงานการก่อสร้างด้วยวิธี Visual Survey/ Visual Inspection โดยระดับการประเมินจะแบ่งออกเป็น 4 ระดับ คือ

- ระดับ A หมายถึง ดี หรือ ดีมาก ซึ่งจะมีเกณฑ์การให้คะแนนของผลการประเมินเท่ากับ 3.50 – 4.00 คะแนน
- ระดับ B หมายถึง พอใช้ ซึ่งจะมีเกณฑ์การให้คะแนนของผลการประเมินเท่ากับ 2.50 – 3.49 คะแนน
- ระดับ C หมายถึง ควรปรับปรุง ซึ่งจะมีเกณฑ์การให้คะแนนของผลการประเมินเท่ากับ 1.50 – 2.49 คะแนน
- ระดับ D หมายถึง ควรปรับปรุงโดยเร่งด่วน ซึ่งจะมีเกณฑ์การให้คะแนนของผลการประเมินน้อยกว่า 1.50 คะแนน

ทั้งนี้เนื่องจากวัตถุประสงค์ของการสำรวจด้วยวิธี Visual Survey/ Visual Inspection เป็นการสำรวจเพื่อประเมินคุณภาพของสายทางเบื้องต้น โดยใช้เวลาในการสำรวจไม่นาน ดังนั้นในการประเมินผู้สำรวจสามารถสังเกตได้ในระหว่างการขับขี่ยานพาหนะหรือสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนหากยืนสำรวจบนผิวการจราจรปกติ

** คู่มือการประเมินคุณภาพทางหลวงท้องถิ่น ด้วยหลักคุณภาพ 4s โดยใช้สายตาของกรมทางหลวงชนบท ปรับปรุงโดยการร่างจ้างปรึกษาของสำนักมาตรฐานและประเมินผล กรมทางหลวง สำหรับโครงการประเมินผลการปฏิบัติงานก่อสร้างงานทาง ประจำปีงบประมาณ 2562 ปัจจุบันทำการปรับปรุงด้วยการนำกรอบแนวความคิดเพื่อประยุกต์ให้เหมาะสมใช้สำหรับโครงการย่อย กลุ่มงานประเมินผล สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

สำหรับแนวทางในการประเมินระดับคะแนนโดยการสำรวจด้วยวิธี VisualSurvey/ VisualInspection ของโครงการ ประเมินตามระดับคุณภาพของโครงการเป็นเกรด A B C หรือ D และการประเมินผลระดับการให้คะแนน ต้องพิจารณาตามหลักเกณฑ์การประเมินผลตามตารางที่ 1 แล้วนำผลการให้คะแนนแต่ละหัวข้อมารวมกัน จากนั้นนำคะแนนการประเมินแต่ละ กม. ตลอดแนวเส้นทางสำรวจมาคำนวณค่าเฉลี่ย ผลลัพธ์ที่ได้จะเป็นคะแนนผลการประเมินของทั้งโครงการ

ตารางที่ 1 หลักเกณฑ์แนวทางการประเมินผลสำหรับโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ

หัวข้อการประเมิน	เกณฑ์การประเมิน			
	A (4 คะแนน)	B (3 คะแนน)	C (2 คะแนน)	D (1 คะแนน)
สภาพความราบเรียบของผิวทาง	รู้สึกราบเรียบตลอดช่วง	รู้สึกราบเรียบ แต่มีสะดุดบ้างเล็กน้อย	รู้สึกความขรุขระเป็นระยะ	รู้สึกความขรุขระมากหรือตลอดช่วงทาง
ความเสียหายของผิวทาง	ไม่มีหลุมบ่อหรือมีการปะซ่อมผิวทาง	มีหลุมบ่อบ้าง หรือมีการปะซ่อมบางแห่ง	มีหลุมบ่อเป็นระยะและยังไม่ได้รับการซ่อม	มีหลุมบ่อมากและหลุมบ่อใหญ่ต้องขับหลบ
ป้ายจราจร ป้ายบอกทางและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก (เช่น หลักนำโค้ง หมุดสะท้อนแสง)	ป้ายจราจร ป้ายบอกทางและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ครบถ้วน และไม่ชำรุด	ป้ายจราจร ป้ายบอกทางและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ครบถ้วน หากแต่ชำรุดเล็กน้อยไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย	ป้ายจราจร ป้ายบอกทางและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ครบถ้วน หากแต่ชำรุดมากอย่างใดก็ตามยังพอที่จะสามารถสื่อความหมายได้	ป้ายจราจร ป้ายบอกทางและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ครบถ้วน ไม่ครบถ้วน ชำรุดมากไม่สามารถสื่อความหมายได้
ความสมบูรณ์ของสีเส้นจราจร และเครื่องหมายบนผิวทาง	สีเส้นจราจรและเครื่องหมายบนผิวทางเห็นชัดเจนมีความกว้างและความยาวของแนวเส้นสมบูรณ์ไม่ชำรุด	สีเส้นจราจรและเครื่องหมายบนผิวทางเห็นชัดเจน หากแต่มีการหลุดลอกเล็กน้อย ไม่ส่งผลกระทบต่อการสื่อความหมาย	สีเส้นจราจรและเครื่องหมายบนผิวทางจางลงหรือหลุดลอกอย่างชัดเจนเป็นช่วงไม่ต่อเนื่อง หากแต่ไม่ส่งผลกระทบต่อสื่อความหมาย	สีเส้นจราจรและเครื่องหมายบนผิวทางจางลง มองเห็นไม่ชัดเจนหรือหลุดลอกชัดเจนต่อเนื่องเป็นทางยาว ไม่สามารถสื่อความหมายได้
ไฟฟ้าแสงสว่าง	มีไฟฟ้าแสงสว่างครบถ้วนและอยู่ในสภาพดี ทำให้มองเห็นได้อย่างชัดเจน	มีไฟฟ้าแสงสว่างครบถ้วนหากแต่ชำรุดเล็กน้อย ไม่ส่งผลกระทบต่อการณ์มองเห็น	มีไฟฟ้าแสงสว่างครบถ้วน หากแต่ชำรุดจำนวนมาก ทำให้บางตำแหน่งไม่สามารถมองเห็นได้	มีไฟฟ้าแสงสว่างไม่ครบถ้วน ชำรุดจำนวนมากทำให้ไม่สามารถมองเห็นเป็นทางยาวต่อเนื่อง

หมายเหตุ ผิวทางรวมถึง ผิวทางหลังท่อลอดหรือลาดเชิงสะพานด้วย ถ้ามีการยุบตัวมากและชัดเจนจนต้องหลบหลีกหรือขับซีผ่านไปอย่างช้าๆ ก็จะอยู่ในระดับ D เช่นเดียวกัน

ตัวอย่าง ผลการประเมินผลโครงการแล้วเสร็จด้วยสายตา หรือ Visual Survey/ Visual Inspection การประเมินผลงานโครงการ มีการประเมินทั้งหมด 5 ประเด็น เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยในการประเมินทั้ง 5 ประเด็น พบว่ามีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.00 แสดงให้เห็นว่าผลการประเมินโครงการอยู่ในสภาพพอใช้ซึ่งผลการประเมินในแต่ละประเด็นแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ผลการประเมินโดยการทำให้ Visual Survey/ Visual Inspection โครงการก่อสร้างทางหลวง

ลำดับที่	ประเด็นที่พิจารณา	คะแนนการประเมิน
1	สภาพความราบเรียบของผิวทาง	3.50
2	ความเสียหายของผิวทาง	3.00
3	ป้ายจราจรและป้ายบอกทางและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ	3.00
4	ความสมบูรณ์ของสีเส้นจราจรและเครื่องหมายบนผิวทาง	2.75
5	ไฟฟ้าแสงสว่าง	2.75
	ค่าเฉลี่ยคะแนนการประเมิน	3.00
	ระดับคุณภาพของโครงการ	B

หมายเหตุ สำหรับโครงการใดที่ไม่มีในบางหัวข้อ เช่น ไม่มีไฟฟ้าแสงสว่าง ให้ข้ามหัวข้อนั้นไปและไม่ต้องนำมาพิจารณาคิดเกณฑ์เฉลี่ย เมื่อได้ระดับคุณภาพของโครงการแล้วไปเทียบหัวข้อหลักเกณฑ์การประเมินด้านคุณภาพทางว่าอยู่ในระดับใด ตัวอย่างจากตารางนี้คือ ระดับ B ซึ่งได้ 2 คะแนน

แบบฟอร์มการประเมินผลคุณภาพงานทางโครงการย่อย

ชื่อโครงการ...ปรับปรุงผ่านย่านชุมชน.....ทางหลวงหมายเลข 4 ตอน วิทยุราษฎร์ - วังยาว

ช่วง กม. สำรวจ.223±000.-.227±000.สำรวจวันที่.15 มีนาคม.2562 พื้นที่รับผิดชอบแนวทางหลวงประจวบคีรีขันธ์

ผู้สำรวจ..สายัณห์.....ทิวห้อง.

ช่วง กม. ที่ประเมิน	สภาพความราบเรียบของผิวทาง	ความเสียหายของผิวทาง	ป้ายจราจร ป้ายบอกทางและอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย (เช่น หลักนำโค้ง หมุดสะท้อนแสง)	ความสมบูรณ์ของสีเส้นจราจร และเครื่องหมายบนผิวทาง	ไฟฟ้าแสงสว่าง
223- 224	3	3	3	2	3
224 - 225	4	3	3	3	2
225 - 226	3	4	2	3	4
226 - 227	4	2	4	3	2
ค่าเฉลี่ยคะแนนการประเมิน	3.50	3.00	3.00	2.75	2.75