

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การประเมินผลลัพธ์ความคุ้มค่างานก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ งานบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ สายแยกทางหลวงหมายเลข ๗ (น.เนินผาสุข) - บรจบนทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ (มานเอียง) ตอน ๒ ระหว่าง กม.๕๑+๒๐๐-กม.๕๕+๕๗๐

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การประเมินผลลัพธ์และวิเคราะห์ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานจากการใช้จำแนกประมาณของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงและโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ (Performance Assessment Rating Tool - PART) ในโครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรขนส่ง กิจกรรมปรับปรุงย่านชุมชน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ :ตุลาคม ๒๕๖๐ - กันยายน ๒๕๖๑.....

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ :ตุลาคม ๒๕๖๑ - กันยายน ๒๕๖๒.....

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

๓.๑) - ผลงานลำดับที่ ๑๘๐%.....

- ผลงานลำดับที่ ๒๘๐%.....

๓.๒ ผู้ร่วมจัดทำผลงานปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑นายสายัณห์ ท่าทอง.....๒๐%

- ผลงานลำดับที่ ๒นายสายัณห์ ท่าทอง.....๒๐%

๔) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การปรับปรุงหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินผลหลังโครงการแล้วเสร็จ (Ex-Post Evaluation)

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการ
เพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ : การประเมินผลลัพธ์ความคุ้มค่างานก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ งานบูรณะ
โครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ สาย แยก
ทางหลวงหมายเลข ๗ (บ.เนินผาสุข) – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ (มาบเียง) ตอน ๒
ระหว่าง กม.๕๑+๒๐๐- กม. ๕๕+๕๗๐

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

เป็นการประเมินโครงการทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ สายแยกทางหลวงหมายเลข ๗ (บ.เนินผาสุข)
- บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ (มาบเียง) ก่อสร้างเป็นทางมาตรฐานชั้นพิเศษขนาด ๔ ช่อง
จราจร ผิวทางคอนกรีต หนา ๐.๒๔ เมตร กว้างช่องจราจรละ ๓.๕๐ เมตร แบ่งทิศทางการจราจรไป
- กลับ ข้างละ ๒ ช่องจราจร ไหลในกว้าง ๑.๕๐ เมตร ไหลนอกกว้าง ๒.๕๐ เมตร โดยมี Depress
Median เป็นตัวแบ่งทิศทางการจราจร โดยจากเดิมกำหนดรูปแบบการก่อสร้างเป็นการบูรณะ
ปรับปรุงทางเดิม พร้อมขยายช่องจราจรเพิ่มอีก ๒ ช่องจราจร เป็น ๖ ช่องจราจรเป็นเส้นเชื่อม
ระหว่างทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ เดิม (สายสัดหีบ - พนมสารคาม) ซึ่งเป็นเส้นทางจากภาค
ตะวันออกไปสู่ภาคอีสาน ที่ กม. ๔๙ แยกไปสู่ท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ผ่านทางหลวงหมายเลข ๗
(มอเตอร์เวย์สายกรุงเทพ - พัทธยา) ที่ กม. ๑๐๐ ระยะทาง ๑๕.๖๑๐ กิโลเมตร เป็นเส้นทางกา
รขนส่งสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังไปสู่ภูมิภาคต่างๆ โดยผ่านทางหลวงหมายเลข ๗ และหมายเลข
๓๓๑ เดิม ซึ่งโครงการนี้ยังตัดผ่านนิคมอุตสาหกรรมจำนวน ๔ แห่ง และลานกองตู้คอนเทนเนอร์
จำนวนมาก เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่งที่จะเพิ่มขึ้น รวมทั้ง
สนับสนุนการขนส่งภาคเกษตรและอุตสาหกรรมบริเวณนิคมอุตสาหกรรม และส่งเสริมการท่องเที่ยว
บริเวณภาคตะวันออก ตลอดจนเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและบริการ เพื่อรองรับการเข้า
สู่ประชาคมอาเซียน

จากการประเมินและศึกษารายละเอียดโครงการ คัดเลือกโครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณ ๒
ปีในการประเมินโครงการโดยการรวบรวมข้อมูลต่างๆ และการสำรวจเก็บข้อมูลภาคสนาม ข้อมูล
ทั้งหมดนี้ได้ถูกนำมาวิเคราะห์และประเมินความคุ้มค่าที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ผลสรุปของ
การประเมินโครงการ ตามหัวข้อดังนี้

๑. โครงการนี้บรรลุตามวัตถุประสงค์ จากการทบทวนยุทธศาสตร์และแผนงานที่เกี่ยวข้อง
กับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระดับชาติและส่วนของกระทรวงคมนาคม รวมถึงการค้นคว้าข้อมูล
อื่นๆที่เกี่ยวข้อง พบว่า โครงการมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ใน
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศอย่างชัดเจนโดยมีส่วนช่วยสนับสนุนการพัฒนาเชื่อมโยง
เครือข่ายการคมนาคมขนส่งสินค้า ทั้งทางบก ทางเรือ รวมถึงการคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลาย
รูปแบบนอกจากนั้นโครงการยังก่อให้เกิดผลดีต่อการขนส่งสินค้าและส่งเสริมการท่องเที่ยวของ
ประเทศ

๒. ผลประเมินจากผู้ใช้งาน พบว่า การดำเนินโครงการก่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ใช้งานอย่าง
ชัดเจนในแง่ของการประหยัดเวลา ช่วยรองรับปริมาณรถในอนาคต ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด
เดินทางและขนส่งสะดวกรวดเร็วขึ้น ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ความปลอดภัยในการเดินทางดี
ขึ้น และช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ

๓. ผลประเมินด้านสังคมจากการสอบถามประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่พบว่า การก่อสร้างโครงการช่วยให้การเดินทางพบปะญาติพี่น้องสะดวกขึ้น ทำให้จำนวนคนในพื้นที่มากขึ้น ช่วยให้ชีวิตและสภาพแวดล้อมดีขึ้น มีการเปลี่ยนแปลงในการใช้ที่ดินในพื้นที่มากขึ้น มีความสะดวกสบายในการข้ามถนนดีขึ้น ทำให้ได้รับบริการในการดูแลรักษาสุขภาพดีขึ้น

๔. ผลประเมินด้านเศรษฐกิจจากการสอบถามผู้ประกอบการในบริเวณพื้นที่พบว่า ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นต่อผู้ประกอบการอย่างชัดเจนคือ ทำให้รายได้เพิ่มขึ้น มีร้านค้า / โรงงานในพื้นที่เพิ่มขึ้น ทำให้ที่ดินมีมูลค่าสูงขึ้น ส่งเสริมการค้าและการขนส่ง ช่วยลดต้นทุนราคาสินค้าของผู้ประกอบการ มีทางเลือกในการประกอบอาชีพมากขึ้น ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางและมีการจ้างงานเพิ่มขึ้น

๕. ผลประเมินสิ่งแวดล้อม จากการตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า การระดมทุนน้ำดีขึ้น ลดปัญหาการจราจรติดขัด ลดปัญหาน้ำท่วม ปัญหาความสิ้นเปลืองทางรถยนต์ลดลง ปัญหาด้านเสียงที่ทำให้ก่อเกิดความรำคาญน้อยลง และปัญหาฝุ่น/เขม่าลดลง

๖. ผลการประเมินความหนาแน่นของปริมาณจราจร (Volume Capacity Ratio) ของโครงการ คือ ๐.๒๔ ดังนั้น ระดับการให้บริการ (Level of service) ของโครงการ อยู่ในระดับ A

๗. ผลความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ จากการประเมินโครงการก่อสร้างบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค ทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ สาย แยกทางหลวงหมายเลข ๗ (น.เนินผาสุข) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ (มาบฉีเยง) ตอน ๒ ระหว่าง กม.๕๑+๒๐๐-กม.๕๕+๕๗๐ มีความคุ้มค่าในเชิงเศรษฐศาสตร์ โดยมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (IRR) เท่ากับ ๑๕.๓๙ % อัตราส่วนระหว่างมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (B/C Ratio) เท่ากับ ๑.๕๘๗ และมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ ๙๐,๙๖๖,๔๙๔ บาท

โดยสรุปผลประเมิน งานก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ สาย แยกทางหลวงหมายเลข ๗ (น.เนินผาสุข) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ (มาบฉีเยง) ตอน ๒ ระหว่าง กม.๕๑+๒๐๐-กม.๕๕+๕๗๐ คุ้มค่ากับการใช้งบประมาณลงทุนของกรมทางหลวง

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๑. การประเมินผลลัพธ์ความคุ้มค่าของโครงการต้องใช้ความรู้ทั้งด้านเศรษฐศาสตร์ ในการวิเคราะห์ผลประโยชน์ตอบแทนของโครงการ (IRR) สำหรับข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์เป็นลักษณะข้อมูลแบบ Time Series ต้องเก็บเก็บย้อนหลังจากปีที่ก่อสร้างแล้วเสร็จอย่างน้อย ๕ ปีขึ้นไป ได้แก่ ข้อมูล GDP, ข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันทั้งปี AADT เพื่อทำไปคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตและใช้ในการประเมินระดับการให้บริการต่อไป นอกจากนี้ยังมีข้อมูลค่าก่อสร้างค่าบำรุงรักษารายปี ความเร็วของรถประเภทต่างๆ ฯลฯ เพื่อนำข้อมูลเหล่านี้ไปเปลี่ยนแปลงเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ต่อไป

๒. ขอบเขตข้อมูลที่ต้องการนำมาวิเคราะห์และประเมินผลลัพธ์โครงการ จำเป็นต้องอาศัยข้อมูลภาคสนาม อาทิเช่น ประเด็นข้อมูลผลกระทบด้านต่างๆ แหล่งข้อมูลที่ใช้ประเมินผลลัพธ์ เช่น ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวง, ข้อมูลการสอบถามข้อมูลและความคิดเห็นผู้ใช้ทางทุกกลุ่มได้แก่ผู้ประกอบการที่อยู่ในพื้นที่โครงการ ประชาชนที่พักอาศัยภายในโครงการ และประชาชนทั่วไป ประเด็นความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ แหล่งข้อมูลที่ใช้ประเมินผลลัพธ์ เช่น ข้อมูลสถิติปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันทั้งปี, ข้อมูลการสำรวจระยะเวลาและความเร็วในการเดินทาง

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ได้ทราบผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๓๓๑ ตอน แยกทางหลวงหมายเลข ๗ (บ.เนินผาสุก) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ (มาบเจียง) ตอน ๒ ระหว่าง กม.๕๑+๒๐๐- กม. ๕๕+๕๗๐ ตามเป้าหมายและตัวชี้วัดของกรมทางหลวง เช่นผลกระทบต่างๆที่เกิดขึ้นหลังจากการเสร็จสิ้นโครงการ
- ...นำผลลัพธ์จากการประเมินโครงการไปใช้เพื่อประกอบการตัดสินใจสำหรับการวางแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการก่อสร้างถนนในอนาคต
- ได้ทราบปัญหาการจัดทำโครงการในลักษณะงานแบบนี้ เพื่อกำหนดแนวทางในการทำงานในอนาคตรวมทั้งแก้ไขข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดที่เคยเกิดขึ้น
- ใช้เป็นเอกสารงานทางวิชาการสำหรับเผยแพร่ให้สถาบันศึกษาและประชาชนทั่วไปที่สนใจงานประเมินผลลัพธ์
- ...เป็นการฝึกทักษะ เรียนรู้และเพิ่มพูนประสบการณ์การทำงานด้านงานประเมินผลโครงการที่แล้วเสร็จให้กับเจ้าหน้าที่กลุ่มงานประเมินผล

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ : การประเมินผลลัพธ์และวิเคราะห์ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงและโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ (Performance Assessment Rating Tool - PART) ในโครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรขนส่ง กิจกรรมปรับปรุงย่านชุมชน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

การประเมินผลตามการวิเคราะห์ระดับความสำเร็จจากการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณของผลผลิตโครงข่ายทางหลวง และโครงการที่แล้วเสร็จ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ เป็นการประเมินการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณที่สำนักงานปริมาณน้ำมากับดูแลในระบบงบประมาณที่มุ่งเน้นผลงาน และให้กรมทางหลวงมีการประเมินตนเองเพื่อควบคุมการบริหารงบประมาณให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ รวมทั้งการวางแผนกลยุทธ์ ความเชื่อมโยงงบประมาณ และการบริหารจัดการ และการประเมิน ผลผลิต ผลลัพธ์ ให้เป็นไปตามหลักการของระบบงบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงานตลอดจนตอบสนองการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี การประเมินภารกิจหลักของกรมทางหลวง เงื่อนไขและขอบเขตของการประเมินที่มีตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายที่ชัดเจนตามเงื่อนไขในแผนปฏิบัติราชการ ๔ ปี ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับแผนดังกล่าวมีผลที่ได้เช่นไร สำหรับขอบเขตของกลุ่มงานประเมินผล สำนักแผนงาน กรมทางหลวง จะประเมินเฉพาะของงานก่อสร้างเท่านั้น และในการประเมินครั้งนี้จะคัดเลือกเฉพาะโครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรขนส่ง ในกิจกรรมปรับปรุงย่านชุมชนเท่านั้น

การประเมินผลโครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรขนส่งในกิจกรรมปรับปรุงย่านชุมชนจะมีการประเมิน ๒ ส่วน คือ

๑. ประเมินโดยการวัดผลสัมฤทธิ์ของงานด้านผลผลิต (Output)

๒. การประเมินโดยการวัดผลสัมฤทธิ์ของงานด้านผลลัพธ์ (Outcome)

การประเมินโดยการวัดผลสัมฤทธิ์ของงานด้านผลผลิต (Output) ต้องประเมินผลทันทีที่ใช้งบประมาณเสร็จสิ้นในปีนั้นๆ มีการประเมินผลด้านประสิทธิภาพ (Efficiency) ๔ มิติ ได้แก่

- มิติเชิงปริมาณ การวัดความสามารถในการสร้างผลผลิตเทียบกับแผนงานที่วางไว้ โดยในที่นี้จะเทียบระหว่างระยะทางตามแผนและผลที่ได้จากการก่อสร้าง

- มิติเชิงคุณภาพ ว่าได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด โดยมีเงื่อนไขเป็นหนังสือรับรอง/ส่งมอบงาน/ใบรับรองผลการปฏิบัติงาน ซึ่งมีคณะกรรมการรับรองว่าถูกต้องเรียบร้อยแล้ว มาตรฐานที่กำหนด

- มิติเชิงระยะเวลา โดยเปรียบเทียบระยะเวลาตามแผนที่วางไว้กับการดำเนินการจริงว่าแล้วเสร็จตามสัญญาหรือไม่ รวมทั้งมีหนังสือขอขยายสัญญาที่ต้องชัดเจน

- มิติเชิงต้นทุน โดยเปรียบเทียบงบประมาณที่ใช้ในการดำเนินงานว่าตามแผนที่วางไว้หรือไม่

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ มีโครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรขนส่ง ในกิจกรรมปรับปรุงย่านชุมชนทั้งสิ้น ๕๑ โครงการ ในมิติเชิงปริมาณ คุณภาพ และต้นทุน ผ่านเกณฑ์ทุกโครงการ ส่วนมิติของระยะเวลานั้น ผ่านเกณฑ์ ๓๔ โครงการ ไม่ผ่านเกณฑ์ ๑๗ โครงการ

การประเมินโดยการวัดผลสัมฤทธิ์ของงานด้านผลลัพธ์ (Outcome) โดยคัดเลือกโครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๐ มีการประเมินผลด้านประสิทธิผล (Effectiveness) ๒ มิติคือ

- ประเมินมิติเชิงปริมาณ เป็นการวัดอัตราการเคลื่อนตัว (ความเร็ว) ของรถ โดยมีค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า ๗๖.๕ กม/ชม. และการประเมินความหนาแน่นของปริมาณจราจร (Volume Capacity Ratio) เพื่อนำไปวัดระดับการให้บริการ (level of service) ของโครงการ

- ประเมินมิติเชิงคุณภาพ สํารวจข้อมูลความพึงพอใจจากการเก็บข้อมูลความพึงพอใจของผู้ทางทั้งประชาชนทั่วไป ผู้ที่อยู่อาศัยในโครงการและร้านค้า ๒ ข้างทาง โดยมีค่าเป้าหมายความพึงพอใจไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๘๒

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ มีโครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรขนส่ง ในกิจกรรมปรับปรุงย่านชุมชนที่ประเมินผลทั้งสิ้น ๒๙ โครงการ อัตราการเคลื่อนตัวของรถ (ความเร็ว) โดยเฉลี่ยของทุกโครงการ คือ ๘๐.๒๐ กม./ชม. ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมาย, ระดับการให้บริการ อยู่ที่ระดับ A.๒๕ โครงการ ระดับ B.๑ โครงการ และระดับ C.๓ โครงการ, ความพึงพอใจด้านความปลอดภัยโดยเฉลี่ยของทุกโครงการ คือร้อยละ ๙๐.๕๖, ความพึงพอใจด้านความสะดวกสบายโดยเฉลี่ยของทุกโครงการ คือร้อยละ ๙๓.๒๐ และความพึงพอใจด้านสิ่งแวดล้อมโดยเฉลี่ยของทุกโครงการ คือร้อยละ ๙๐.๒๑ ดังนั้นความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการ คือ ร้อยละ ๙๑.๒๕ ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมาย

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

- การประเมินผลลัพธ์ตามตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมายที่สำนักงานประมาณกำหนดในมิติต่างๆ เนื่องจากมีเวลาและงบประมาณจำกัดในการออกเก็บข้อมูลเพื่อประเมินผลจึงไม่สามารถประเมินได้หมดทุกโครงการดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการสุ่มตัวอย่างเพื่อเป็นตัวแทนของกิจกรรมโดยคัดเลือกสวาททางให้ครอบคลุมทุกภูมิภาคโดยให้ความสำคัญเฉลี่ยเท่าๆ กันหรือใกล้เคียงกัน

- ข้อมูลทุติยภูมิเกี่ยวกับสถิติ ข้อนั้นที่กต่างๆ ซึ่งเป็นข้อมูลในกวรวัดมิติด้านผลผลิตหน่วยงานที่รับผิดชอบกรอกข้อมูลไปในระบบล่าช้า ไม่เป็นปัจจุบัน ทำให้การนำข้อมูลมาวิเคราะห์และนำมาใช้ประโยชน์ด้านวิชาการล่าช้า ไม่ทันกับระยะเวลาที่สำนักงานประมาณกำหนด

- การประเมินต้องใช้ข้อมูลหลายด้าน ซึ่งข้อมูลบางอย่างต้องเก็บข้อมูลภาคสนาม จำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่ที่มีประสบการณ์และความชำนาญในการปฏิบัติงาน เช่น การหาอัตราเคลื่อนตัวของรถ และเอกสารที่ใช้ประเมินผลลัพธ์ในแต่ละปีงบประมาณมีจำนวนมากซึ่งต้องใช้เวลาในการติดตามเอกสารจากทาง สำนักก่อสร้าง ศูนย์สร้างทาง และแขวงทางหลวง

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- สามารถนำมาประเมินทั้งระดับผลผลิตและผลลัพธ์โดยรวมของโครงการโครงข่ายทางหลวง และโครงการก่อสร้างทางหลวงแล้วเสร็จ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ในโครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรขนส่ง กิจกรรมปรับปรุงย่านชุมชน ทั้งหมดว่าเป็นอย่างไร ตรงตามแผน และเป้าหมายที่ตั้งไว้ เมื่อเปรียบเทียบกับผลหลังจากโครงการแล้วเสร็จ มีผลการประเมินอย่างไร

- รายงานการประเมินเป็นตัวชี้วัดระดับกระทรวงสำหรับประกอบคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ สำหรับเสนอต่อสำนักงาน ก.พ.ร.

- เป็นการฝึกทักษะ เรียนรู้และเพิ่มพูนประสบการณ์การทำงานด้านงานประเมินผลโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จให้กับเจ้าหน้าที่กลุ่มงานประเมินผล

- สรุปงานประเมินผลลัพธ์และวิเคราะห์ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานจากการใช้จํานวนประมาณ ของผลผลิตโครงข่ายทางหลวง และ โครงการก่อสร้างทางหลวงแล้วเสร็จ ประจำปี ๒๕๖๒ สรุปได้ว่ากรมทางหลวงสามารถบริหารงบประมาณได้อย่างคุ้มค่า ตามหลักการ และมีประสิทธิภาพตรงตามตัวชี้วัดและเป้าหมายที่กำหนด

ชื่อข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง การปรับปรุงหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินผลหลังโครงการแล้วเสร็จ (Ex-Post Evaluation)

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

การประเมินผลโครงการหลังโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ ๒ – ๕ ปี (Ex-Post Evaluation) เป็นหนึ่งในภารกิจของสำนักแผนงาน เพื่อให้ทราบถึงผลลัพธ์และความคุ้มค่าที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการตาม ตัวชี้วัดว่าแผนงานหรือโครงการที่ได้ดำเนินการไปแล้วนั้นได้ผลอย่างไร เป็นไปตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่วางไว้มากน้อยเพียงใด ตลอดจนข้อปัญหาต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายหลังโครงการแล้วเสร็จและควรได้รับการพิจารณาปรับปรุงแก้ไข รวมถึงข้อมูลอื่นๆ ที่อาจเป็นประโยชน์ และสามารถนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจสำหรับการวางแผนในอนาคต

ในปัจจุบัน สำนักแผนงาน ได้มีการประเมินผลหลังโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ (Ex-Post Evaluation) โดยกลุ่มงานประเมินผล ข้อมูลที่จะนำมาวิเคราะห์ทั้งด้านวิศวกรรมและเศรษฐศาสตร์ การดำเนินงานเจ้าหน้าที่ในกลุ่มงานประเมินผลจึงมีทั้งวิศวกรและเศรษฐกรในการเก็บข้อมูลจึงจำเป็นต้องมีหลักเกณฑ์หรือข้อกำหนดเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานและเก็บข้อมูลที่ใช้ในการประเมินผลโครงการ เพื่อให้การทำงานบรรลุเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน

แนวคิดหรือต้นแบบในการประเมินผลหลังโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ (Ex-Post Evaluation) ในครั้งนี้ได้นำหลักเกณฑ์การประเมินผลโครงการขององค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency: JICA) ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์การประเมินผลตามมาตรฐานสากล โดยมีหลักเกณฑ์การประเมินผลโครงการ ดังนี้

๑. ความสอดคล้อง (Relevance) : เป็นการพิจารณาถึงความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ของโครงการกับนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาประเทศ
๒. ประสิทธิภาพ (Effectiveness) : เป็นการวัดผลลัพธ์ความสำเร็จของโครงการที่คาดหวังไว้ เป็นการวัดระดับความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของโครงการ โดยเปรียบเทียบระหว่างแผนที่วางไว้กับสิ่งที่เกิดขึ้นจริง
๓. ประสิทธิภาพ (Efficiency) : เป็นการวัดความสามารถในการสร้างผลผลิตเทียบกับแผนงานและงบประมาณ
๔. ผลกระทบ (Impact) : เป็นการวัดผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมที่ได้รับจากการดำเนินโครงการทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม
๕. ความยั่งยืน (Sustainability) : เป็นการวัดความสามารถในการดำเนินงาน รวมทั้งการบำรุงรักษาให้โครงการดำเนินไปได้อย่างยั่งยืน

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เพื่อให้สามารถประเมินผลหลังโครงการแล้วเสร็จ (Ex-Post Evaluation) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นมาตรฐาน สามารถลดปัญหาที่จะเกิดขึ้นหน้างาน ป้องกันการเก็บข้อมูลที่อาจจะเกิดความผิดพลาดและไม่ครอบคลุม เพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและการทำรายงานผลการประเมินที่เข้าใจง่าย สามารถตอบข้อซักถามเกี่ยวกับโครงการได้มากขึ้น ใช้เป็นเอกสารงานทางวิชาการสำหรับเผยแพร่ให้กับหน่วยงาน รวมทั้งได้ผลการประเมินที่เป็นมาตรฐาน อาจเป็นประโยชน์และสามารถนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจสำหรับการวางแผนในอนาคต

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้เข้ารับการคัดเลือก)

(..... ลักเบณา จิรวังวงศ์ชัย)

๒๔ มี.ค. ๒๕๖๓
(วันที่..... เดือน..... พ.ศ.)

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)
(นายทรงยศินทร์ ชนปทาธิ์)

ร.ก.วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ
ผู้อำนวยการกลุ่มงานประเมินผล

๒๔ มี.ค. ๒๕๖๓
(วันที่..... เดือน..... พ.ศ.)