

## ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

### ๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การวิเคราะห์เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการจราจร และลดผลกระทบจากการก่อสร้างระบบคมนาคม กรณีศึกษาโครงการก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ถนนพระราม ๒)

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการออกแบบเบื้องต้น โครงการพัฒนาทางหลวงหมายเลข ๒๐๕๔ ลาดใหญ่ - ช่องสามหมู่

### ๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : เดือนสิงหาคม ๒๕๖๒ - เดือนมีนาคม ๒๕๖๕

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : เดือนธันวาคม ๒๕๖๔ - มีนาคม ๒๕๖๖

### ๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

๓.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ร้อยละ ๘๐

รายละเอียดผลงาน

- ศึกษาค้นคว้าทำความเข้าใจเกี่ยวกับพระราชบัญญัติ กฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานก่อสร้างบนถนนที่อยู่ในการกำกับของกรมทางหลวง และข้อมูลรายละเอียดของโครงการก่อสร้างบนถนนพระราม ๒

- รวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมทางหลวง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนักงานโยธาฯ และแผนกราชนส่งและจราจร สำหรับเตรียมการประชุมคณะกรรมการศึกษาสภาพปัญหาเพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการจราจร และลดผลกระทบจากการก่อสร้างระบบคมนาคม

- ประสานงานในการจัดการประชุมคณะกรรมการทำงานฯ โดยจัดเตรียมวาระการประชุม เอกสารประกอบการประชุม ประสานงานเพื่อกำหนดวัน เวลา และสถานที่สำหรับการประชุม และแจ้งคณะกรรมการทำงานฯ และผู้เกี่ยวข้องเพื่อเข้าร่วมประชุม

- ร่วมประชุมหารือและเสนอข้อคิดเห็นในการวิเคราะห์เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการจราจร และลดผลกระทบจากการก่อสร้างบนถนนพระราม ๒

- สรุปมาตราการหรือแนวทางแก้ไข/บรรเทาปัญหาใน ๓ ช่วงของการดำเนินงาน ได้แก่ ช่วงออกแบบ ช่วงจัดซื้อจัดจ้าง และช่วงก่อสร้าง

- ติดตามการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามมาตรการหรือแนวทางที่คณะกรรมการเสนอ และได้รับความเห็นชอบให้ดำเนินการจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแล้ว

- ร่วมจัดเตรียมความพร้อมในการตรวจราชการลงพื้นที่ติดตามความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างบนถนนพระราม ๒ ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมพร้อมคณะกรรมการผู้บริหารกระทรวงคมนาคม

#### กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงานของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายรายุ ประทีปเสน		๒๐%	เลขานุการคณะกรรมการ โดยกำกับการปฏิบัติงาน และให้ข้อเสนอแนะในการปฏิบัติงานแก่ผู้ขอรับการประเมิน

#### ๓.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ร้อยละ ๘๐

##### รายละเอียดผลงาน

- สำรวจลักษณะทางกายภาพในเบื้องต้นของโครงการ เช่น ความกว้างเขตทาง จำนวนช่องจราจร ตำแหน่งหลักกิโลเมตรที่มีชุมชนหรือจุดตัดทางแยกที่สำคัญ เป็นต้น
- รวบรวมข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม และแผนยุทธศาสตร์นโยบาย แผนแม่บท และแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง
  - รวบรวมข้อมูลด้านการจราจร และโครงข่ายถนนในพื้นที่
  - คาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต
  - วิเคราะห์ระดับการให้บริการของกรณีมีโครงการ และกรณีไม่มีโครงการ
  - ทำการออกแบบโครงสร้างทางในเบื้องต้น
  - ประมาณการค่าก่อสร้าง
  - สรุปผลการวิเคราะห์โครงการ และจัดทำแผนการดำเนินงานของโครงการ

#### กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงานของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นางสาวพนารัตน์ บุญกรان		๒๐%	<ul style="list-style-type: none"> <li>- วิเคราะห์โครงการในเชิงเศรษฐศาสตร์ เช่น มูลค่าปัจจุบันสุทธิ อัตราผลตอบแทน เป็นต้น</li> <li>- วิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ</li> </ul>

#### ๔) ข้อเสนอแนะคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพในการซึ่งเจ็บข้อซักถามของงานด้านวิศวกรรมโยธา กรมทางหลวง

# แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

(กรณีเลื่อนประจำวิชาการ ระดับชำนาญการ)

ข้อผลงานลำดับที่ ๑ การวิเคราะห์เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการจราจร และลดผลกระทบจากโครงการก่อสร้างระบบคมนาคม กรณีศึกษาโครงการก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ถนนพระราม ๒)

## ๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๕ หรือ ถนนพระราม ๒ เป็นทางหลวงสายสำคัญที่ใช้ในการเดินทางไปยังพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย โดยเชื่อมต่อเข้าทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔ (ถนนเพชรเกษม) ที่บริเวณต่าระดับวังมะนาว รอยต่อระหว่างจังหวัดราชบุรีและจังหวัดเพชรบุรี ถนนพระราม ๒ มีขนาด ๖-๑๐ ช่องจราจร รวมทางคู่ทั้งสองทิศทาง (ลักษณะทางกายภาพของถนน ช่วงบางชุมเทียน - สมุทรสาคร ณ ปี ๒๕๖๒) มีปริมาณจราจรมากกว่า ๒๐๐,๐๐๐ คันต่อวัน (ปริมาณการจราจรสูงสุด ณ ปี ๒๕๖๒ จำนวน ๒๔๒,๖๒๘ คันต่อวัน) ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางของถนนพระราม ๒ ตั้งแต่พื้นที่จังหวัดกรุงเทพมหานครไปจนถึงพื้นที่จังหวัดสมุทรสาครมีหมู่บ้านและโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก ส่งผลเกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงวันหยุดเป็นประจำบนทางหลวงสายนี้

จากปัญหาการจราจรติดขัดดังกล่าว กรมทางหลวงและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จึงได้มีโครงการก่อสร้างเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางผ่านถนนพระราม ๒ ไปยังจังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสงคราม และพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย จำนวน ๓ โครงการ ดังนี้

- โครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข ๓๕ ตอนทางแยกต่างระดับบางชุมเทียน - เอกชัย ของกรมทางหลวง เป็นงานก่อสร้างปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพของถนนเดิม

- โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ สายธนบุรี - ปากท่อ ตอนทางแยกต่างระดับบางชุมเทียน - เอกชัย ของกรมทางหลวง

- โครงการทางพิเศษ สายพระราม ๓ - ดาวคนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

โดยโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข ๓๕ ของกรมทางหลวง ได้กำหนดเริ่มต้นสัญญา เมื่อเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๑ อย่างไรก็ตามโครงการก่อสร้างได้อย่างล่าช้า เนื่องจากประสบปัญหา อุปสรรคในการรื้อย้ายสาธารณูปโภค เช่น ห่อประปา สายไฟฟ้า และสายสัญญาณสื่อสาร ตลอดจนปัญหา การปิดพื้นที่เพื่อดำเนินโครงการซึ่งส่งผลกระทบการจราจรติดขัดอย่างสาหัส ซึ่งส่งผลให้เกิดเป็นประเด็น วิพากษ์วิจารณ์ในช่องทางสื่อต่าง ๆ ถึงการปฏิบัติงานของกระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง และผู้รับจ้าง

กระทรวงคมนาคมจึงได้มีคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ ๒๓๐/๒๕๖๒ สั่ง ณ วันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๖๒ แต่งตั้งคณะกรรมการศึกษาสภาพปัญหาเพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการจราจร และลดผลกระทบจากโครงการก่อสร้างระบบคมนาคม โดยมุ่งเน้นโครงการนำร่องศึกษาจากโครงการก่อสร้างบนถนนพระราม ๒ ทั้ง ๓ โครงการ

ซึ่งผู้ขอรับการประเมินได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการทำงาน โดยคณะกรรมการฯ ได้มีการประชุมติดตามร่วมกันกว่า ๑๕ ครั้ง ก่อนที่จะมีการสรุปข้อเสนอแนะสำหรับแนวทางการบริหาร จัดการจราจรในงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างในพื้นที่การจราจรหนาแน่น (มากกว่า ๔๐,๐๐๐ คันต่อวัน หรือมีผู้รับจ้างมากกว่า ๑ รายในพื้นที่เดียวกัน หรือการก่อสร้างอยู่ในพื้นที่เขตเมืองชั้นใน ซึ่งประกอบด้วย ๘ มิติ ได้แก่ มิติการออกแบบ มิติการประชาสัมพันธ์ มิติด้านสัญญาณ มิติการจัดการรื้อย้ายสาธารณูปโภค มิติการคัดเลือกผู้รับจ้าง มิติการบริหารงานจราจร มิติการเร่งรัดการก่อสร้าง และมิติการบริหารพื้นที่ร่วม

โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบแนวทางการบริหารจัดการทั้ง ๔ มิติดังกล่าว เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อให้มีผลบังคับใช้กับโครงการก่อสร้างบนถนนพระราม ๒ ทั้ง ๓ โครงการ และโครงการก่อสร้างด้านคมนาคมอื่น ๆ ในพื้นที่ที่มีปริมาณจราจรหนาแน่นอีกด้วย

## ๒) ความยุ่งยากชั้นของงาน

๒.๑) เนื่องจากถนนพระราม ๒ ช่วงตั้งแต่ ดาวคะนอง ถึง เอกชัย ลักษณะกายภาพเดิมมีถนนอยู่เต็มเขตทางเดิมแล้ว การขยายช่องจราจรเป็นการปรับพื้นที่ให้กว้าง และแก้กลางถนน จึงประสบปัญหาการมีพื้นที่ก่อสร้างที่จำกัด โดยต้องปิดช่องการจราจรบางช่วงทางเป็นการชั่วคราวเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการอย่างไรก็ตาม เนื่องจากถนนพระราม ๒ มีปริมาณการจราจรสูงกว่า ๒๐๐,๐๐๐ คันต่อวัน เมื่อก่อตัวโครงการจึงประสบปัญหาการจราจรติดขัดอย่างหนัก โครงการก่อสร้างจึงจำเป็นต้องปิดพื้นที่ก่อสร้างโดยลดขนาดพื้นที่ลงเพื่อให้เกิดการระบกวนการจราจรอย่างน้อยที่สุด ทำให้งานก่อสร้างดำเนินการได้ล่าช้ากว่าแผนงานเป็นอย่างมาก โดยคนทำงานได้รับรู้ถึงข้อจำกัดดังกล่าว และได้เสนอแนะให้โครงการก่อสร้างมีการประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ให้ประชาชนผู้ใช้เส้นทางหลักเลี่ยงการใช้เส้นทางถนนพระราม ๒ เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่คือชัด โดยเน้นการประชาสัมพันธ์ผ่านทุกช่องทางอาทิ สื่อสังคมออนไลน์ หนังสือพิมพ์ รายการวิทยุ รายการโทรทัศน์ ป้าย VMS และป้ายบอกทางที่มีทิศทางมุ่งหน้าสู่ถนนพระราม ๒ เป็นต้น

๒.๒) การดำเนินโครงการขาดการบูรณาการแผนงานร่วมกับหน่วยงานด้านสาธารณูปโภค (ไฟฟ้าและประปา) โดยเมื่อมีการดำเนินโครงการก่อสร้างไปแล้ว แต่หน่วยงานด้านสาธารณูปโภคไม่ได้มีการจัดเตรียมงบประมาณสำหรับการรื้อย้ายสาธารณูปโภคไว้ล่วงหน้า ทำให้การรื้อย้ายสาธารณูปโภคล่าช้า ซึ่งส่งผลให้โครงการก่อสร้างล่าช้าตามไปด้วย

## ๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

กรมทางหลวงสามารถนำแนวทางข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ ไปวางแผนการดำเนินงานสำหรับโครงการก่อสร้างที่อยู่บนถนนที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น เพื่อลดผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชนผู้ใช้เส้นทาง โดยแบ่งได้เป็น ๓ ระยะ คือ

๓.๑) ระยะเร่งด่วน นำแนวทางการบริหารจัดการจราจรในงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างในพื้นที่การจราจรหนาแน่น ไปใช้ในการปฏิบัติงานของโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข ๓๕ ที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น ณ ขณะนี้

๓.๒) ระยะสั้น นำแนวทางการบริหารจัดการจราจรในงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างในพื้นที่การจราจรหนาแน่น ไปใช้กับโครงการก่อสร้างก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ และโครงการทางพิเศษ สยามพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ซึ่งเป็นโครงการก่อสร้างบนถนนพระราม ๒ ที่อยู่ระหว่างการรองลงนามในสัญญา ณ ขณะนี้ โดยปัจจุบันโครงการทั้ง ๒ โครงการ สามารถดำเนินการตามแนวทางดังกล่าวได้อย่างต่อเนื่อง เกิดปัญหาการจราจรติดขัดที่เป็นผลมาจากการก่อสร้างน้อย

๓.๓) ระยะยาว กรมทางหลวงพิจารณานำแนวทางการบริหารจัดการจราจรในงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างในพื้นที่การจราจรหนาแน่น ไปใช้ในการดำเนินโครงการ ซึ่งจะช่วยแก้ปัญหาผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชนได้อย่างยั่งยืน

**ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการออกแบบ  
เบื้องต้น โครงการพัฒนาทางหลวงหมายเลข ๒๐๕๔ ลาดใหญ่ - ช่องสามหมู่**

**(๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ**

การพัฒนาโครงข่ายทางถนนเป็นหนึ่งในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาของประเทศ ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม การค้า และการลงทุน รวมถึงยังช่วยเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนจากความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทาง ที่มีมากขึ้น โดยการพัฒนาโครงข่ายทางถนนมีหลายรูปแบบ เช่น การปรับปรุงผิวจราจร การขยายให้ล่วง การเพิ่มช่องจราจร การเพิ่มประสิทธิภาพด้วยการยกระดับมาตรฐานชั้นทาง การเพิ่มอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ความปลอดภัย และการก่อสร้างทางแนวใหม่เพื่อกระจายความเร็วไปยังพื้นที่อื่น เป็นต้น

ทางหลวงหมายเลข ๒๐๕๔ เป็นทางหลวงในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ ติดกับบริเวณแนวเขตจังหวัด ขอนแก่น และจังหวัดนครราชสีมา เชื่อมต่อระหว่างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ กับทางหลวงหมายเลข ๒๐๒ โดยแนวเส้นทางวางตัวในแนวเหนือ - ใต้ ผ่านเข้าตัวเมืองอำเภอสวรรค์ จังหวัดชัยภูมิ จึงเป็นหนึ่งในเส้นทางสำคัญที่ใช้สัญจรระหว่างพื้นที่อำเภอสวรรค์กับพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ทางตะวันออกของจังหวัดชัยภูมิ ด้านตะวันตกของจังหวัดขอนแก่น และด้านเหนือของจังหวัดนครราชสีมา โดยมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข ๒๐๒ ที่ กม.๑๙+๘๕๐ ในพื้นที่ตำบลลาดใหญ่ อำเภอเมือง จังหวัดชัยภูมิ และมีจุดสิ้นสุดบนทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ที่ กม.๑๖๑+๘๐๐ ในพื้นที่ตำบลช่องสามหมู่ อำเภอสวรรค์ จังหวัดชัยภูมิ ระยะทางรวม ๓๓.๗๔๒ กิโลเมตร ปัจจุบันทางหลวงสายดังกล่าวมีขนาด ๒ ช่องจราจร มาตรฐานทางชั้น ๔ ช่องจราจรกว้างช่องละ ๓.๕ เมตร และมีไ佑ทางข้างละ ๐.๕ เมตร ปริมาณจราจรปี ๒๕๖๕ เฉลี่ย ๗,๗๐๐ คันต่อวัน และมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทุกปี ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพให้มีความเหมาะสมสมต่อปริมาณจราจรในปัจจุบันและสามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้นในอนาคต โดยมีแนวทางเลือกในการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ๒ ทางเลือก ประกอบด้วย

ทางเลือกที่ ๑ การยกระดับมาตรฐานชั้นทางหลวงเป็นมาตรฐานทางชั้น ๑ (๗/๑๒)

ทางเลือกที่ ๒ การขยายทางหลวงเดิมจาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร

**(๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน**

๒.(๑) การศึกษาและทบทวนยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง จะต้องทบทวนแผนยุทธศาสตร์ ระดับชาติ โดยการทบทวนจะต้องทบทวนข้อมูลที่เป็นปัจจุบันมากที่สุด โดยจะต้องวิเคราะห์ความเชื่อมโยง ของแต่ละแผน เพื่อนำมาประยุกต์ใช้กับการศึกษานี้ และจะต้องระบุให้ได้ว่า โครงการนี้สอดคล้อง และสนับสนุนยุทธศาสตร์เหล่านี้อย่างไร ด้วย ซึ่งความยุ่งยากส่วนนี้อยู่ที่การนำข้อมูลแผนต่าง ๆ มาใช้งาน ต้องมีการตรวจสอบและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีความชัดเจนว่า แผนงานหรือ ยุทธศาสตร์เหล่านั้นมีพิธีทางการดำเนินงานที่ชัดเจนอย่างไร และมีความเป็นไปได้ที่จะเกิดโครงการ มากน้อยแค่ไหน สืบเนื่องจากบางโครงการจะส่งผลต่อบริษัทจราจรที่อาจเพิ่มขึ้นหรือลดลง ดังนั้น แผนงานที่จะนำมาใช้งานต้องมีความชัดเจนมากที่สุด

๒.(๒) การคาดการณ์ปริมาณจราจรจากข้อมูลในอดีตอาจมีความคลาดเคลื่อน เนื่องจากข้อมูล ปริมาณจราจรช่วงระหว่างปี ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕ อาจต่ำกว่าแนวโน้มที่ควรจะเกิดขึ้นจริง เนื่องมาจาก การได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ที่มีการออกกฎหมาย และขอความร่วมมือการงดหรือลดการเดินทางข้ามจังหวัด ดังนั้นในการคำนวณแนวโน้มการเติบโต ของปริมาณจราจร จึงไม่สามารถคำนวณได้ %Growth ของปริมาณจราจรแต่ละปีมาคำนวณได้

๒.๓) การศึกษานี้เป็นเพียงการศึกษาทบทวนรูปแบบทางวิศวกรรมและออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) ของโครงการเท่านั้น ซึ่งรูปแบบที่วิเคราะห์และประมาณราคาก็จะไม่สะท้อนกับสภาพแวดล้อมและสภาพพื้นที่ในปัจจุบันและในอนาคตทั้งหมด โดยผลการทบทวนการศึกษาครั้งนี้จะเป็นการศึกษาเพื่อให้ทราบว่าถึงจุดที่โครงการมีความคุ้มค่าในการลงทุนแล้วหรือไม่ และควรดำเนินโครงการในลักษณะหรือรูปแบบใด หากมีความคุ้มค่าการลงทุนแล้ว การดำเนินโครงการยังจำเป็นต้องมีการศึกษาในรายละเอียดเพิ่มเติมอีกครั้ง เช่น การออกแบบรายละเอียด

### ๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๓.๑) กรมทางหลวงมีข้อมูลพื้นฐานเพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจในการวางแผนดำเนินโครงการ
- ๓.๒) สามารถนำผลบริมานจราจรที่ได้จากการศึกษาไปใช้ประกอบการออกแบบรายละเอียดก่อสร้างโครงการในอนาคตต่อไป
- ๓.๓) ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (Level of Service) เพื่อวิเคราะห์ความสามารถในการให้บริการของทางหลวงหมายเลข ๒๐๕๔ ทั้งในกรณีที่ไม่มีโครงการ และกรณีมีโครงการทำให้กรมทางหลวงสามารถรวมเป็นข้อมูลประกอบแนวทางการพัฒนาโครงการต่อไปในอนาคต
- ๓.๔) ทราบถึงความคุ้มค่าในการลงทุนของโครงการ ทำให้สามารถวางแผนการลงทุนในอนาคตตามงบประมาณที่ได้รับจัดสรรอย่างจำกัดของกรมทางหลวง

## ข้อเสนอแนะคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพในการขี้แจงข้อซักถามของงานด้านวิศวกรรมโยธา กรมทางหลวง

### (๑) สรุปหลักการและเหตุผล

กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีบทบาทสำคัญในการกำกับดูแลและพัฒนาโครงข่ายทางถนนของประเทศไทย โดยโครงข่ายทางถนนของกรมทางหลวงจะเน้นการเข้มโงะระหว่างพื้นที่สำคัญ เช่น การเชื่อมภาค การเชื่อมจังหวัด และการเชื่อมอำเภอที่สำคัญ ซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาเมืองและการเดินทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย ทำให้บ่อยครั้งที่จะมีการสอบ奄奄ประเด็นข้อสงสัย หรือติดตามความคืบหน้าโครงการ และการให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินโครงการ เพื่อให้กรมทางหลวงมีการพัฒนาการดำเนินงานหรือโครงการให้ดียิ่งขึ้น อีกทั้งเป็นการนำข้อมูลที่ได้จากการทางหลวงใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนพัฒนาด้านต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายถนนของกรมทางหลวง

โดยในการพิจารณาตอบประเด็นข้อสงสัย ข้อเสนอแนะ หรือแจ้งความคืบหน้าในการดำเนินโครงการนั้น จำเป็นต้องมีการบูรณาการด้านข้อมูลจากหลายหน่วยงานย่อยภายในการทางหลวง ทำให้จำเป็นต้องมีการสื่อสารจากผู้บริการกรมทางหลวงให้สำนักหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในการทางหลวงพิจารณาดำเนินการร่วมกัน โดยในการตอบประเด็นข้อสงสัย ข้อเสนอแนะ หรือแจ้งความคืบหน้าในการดำเนินโครงการ จะมีการกำหนดระยะเวลาในการตอบให้แล้วเสร็จ ตัวอย่างเช่น การกำหนดให้ตอบกลับภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่กรมทางหลวงหรือกระทรวงคมนาคมได้รับหนังสือเป็นต้น อย่างไรก็ตาม ในดำเนินการในขั้นตอนเสนอข้อมูลผ่านผู้บริหารตามลำดับชั้นในแต่ละหน่วยงานภายในการทางหลวง และการบูรณาการด้านข้อมูลระหว่างหน่วยงานภายในการทางหลวง เพื่อใช้ในการตอบประเด็นต่าง ๆ อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ จำเป็นต้องใช้เวลาในการดำเนินการ ส่งผลให้การดำเนินการในบางครั้งใช้เวลาเกินกว่าที่กำหนด และหน่วยงานที่ได้ส่งหนังสือสอบถามมาแล้วดำเนินการจัดส่งหนังสือสอบถามอย่างเป็นทางการมาอีกรอบ แนวทางกับกระบวนการจัดส่งหนังสือตอบประเด็นของกรมทางหลวงกลับไปยังหน่วยงานข้างต้น

### (๒) ข้อเสนอแนะความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

การตอบข้อร้องเรียนหรือข้อซักถาม โดยส่วนใหญ่จะเป็นการตอบในภาพรวมตามข้อเท็จจริงในปัจจุบัน ไม่มีการลงรายละเอียด และไม่สร้างข้อผูกมัดในการดำเนินงานในอนาคตของกรมทางหลวง ดังนั้น อาจพิจารณาปรับปรุงขั้นตอนการบูรณาการข้อมูลของหน่วยงานภายในการทางหลวง โดยพิจารณาอบรมบุคลากรเป็นตัวแทนของแต่ละหน่วยงานภายในการทางหลวงทำหน้าที่เฉพาะกิจ ในการการนำเสนอข้อมูลให้ผู้บริหารแต่ละหน่วยงานอย่างผ่านช่องทางไลน์หรืออีเมล เพื่อพิจารณาในเบื้องต้นอย่างไม่เป็นทางการทดสอบการนำเสนอผ่านเอกสารอย่างเป็นทางการ ซึ่งจะช่วยเพิ่มความรวดเร็วในการรับส่งข้อมูลในการพิจารณา ก่อนบุคลากรคนดังกล่าวได้รับมอบหมายทำหน้าที่เฉพาะกิจ จัดส่งข้อมูลรวมไปที่หน่วยงานที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบในการบูรณาการข้อมูล เพื่อจัดทำหนังสือตอบอย่างเป็นทางการ ซึ่งจะช่วยลดขั้นตอนการปฏิบัติงานของการตอบประเด็นข้อซักถามนี้ได้โดยหากพิจารณาในเบื้องต้นจะพบว่า กระบวนการตอบข้อซักถามที่ต้องมีการบูรณาการข้อมูลจากหลายหน่วยงานภายในการทางหลวงในปัจจุบันใช้ระยะเวลาประมาณ ๙ – ๒๙ วัน โดยหากปรับเปลี่ยนกระบวนการจะเหลือระยะเวลาในการตอบข้อซักถามประมาณ ๙ - ๒๗ วัน หรือลดลงจากเดิม ๖ วัน

ทั้งนี้ แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการทำงานที่เสนอปรับเปลี่ยนดังกล่าว มีข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้น คือ กรณีที่ไม่มีความคืบหน้าการดำเนินงานในขั้นตอนการรวบรวมข้อมูล อาจไม่มีข้อมูลหลักฐานที่จะใช้ในการกำกับติดตาม เนื่องจากไม่มีการสั่งการเป็นลายลักษณ์อักษร ตามระบบสารบรรณ โดยอาจพิจารณากำหนดวิธีการป้องกัน คือ การจัดทำระบบกำกับติดตามของ

หน่วยงานกลางที่ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้บูรณาการข้อมูล โดยติดตามความคืบหน้าการจัดส่งข้อมูล ทุก ๆ ๓ วันนับแต่วันที่ได้มีการแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมจัดส่งข้อมูลให้หน่วยงานกลาง

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๓.๑) การตอบประดิษฐ์ข้อสงสัย ข้อเสนอแนะของหน่วยงานภายนอก มีความครบถ้วนสมบูรณ์
- ๓.๒) การแจ้งประดิษฐ์คำตอบกลับไปยังหน่วยงานที่มีข้อความเป็นไปตามกำหนดเวลา
- ๓.๓) ลดความซ้ำซ้อนในการดำเนินงานภายในกรมทางหลวง
- ๓.๔) ลดปริมาณเอกสารซ้ำซ้อนที่ต้องเสนอผู้บริหารกระทรวงคมนาคมและกรมทางหลวง จากการส่งหนังสือทวงถามของหน่วยงานภายนอก many ผู้บริหารกระทรวงคมนาคมและกรมทางหลวง

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) ..... นาย กิตติวงศ์สิงห์ ..... (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายณัทธ พิตติวงศ์สิงห์)

(วันที่ ๒๐ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๒)

(ลงชื่อ) ..... ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล ..... (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายปิยะ พุฒินันท์)

(วันที่ ๒๐ เดือน ม.ค. พ.ศ. ๒๕๖๒)