

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : สัมฤทธิ์ผลในการแก้ไขจุดเสี่ยงเพื่อลดอุบัติเหตุ โดยการวิเคราะห์ปริมาณอุบัติเหตุหลังโครงการปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๐ ตอน แม่สอด - ห้วยน้ำริน ระหว่าง กม.๘+๓๐๐ - กม.๑๑+๘๒๕

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การวิเคราะห์และสรุปผลความคิดเห็นการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการงานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวง กรณีต้นไม้ติดขัดงานก่อสร้าง กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๐ ตอนควบคุม ๐๑๐๓ ตอน อุ่มผาง - กะแง๊ะ ระหว่าง กม.๑๕๔+๘๓๙ - กม.๑๖๑+๐๐๐

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ตุลาคม ๒๕๖๖ - ธันวาคม ๒๕๖๖

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ตุลาคม ๒๕๖๖ - พฤศจิกายน ๒๕๖๖

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ร้อยละ ๙๐

รายละเอียดผลงาน ผู้ขอรับประเมินเป็นผู้รับผิดชอบในการกำกับดูแลการบันทึกข้อมูลและตรวจสอบความถูกต้องของรายงานข้อมูลอุบัติเหตุและเอกสารหลักฐาน การวิเคราะห์และสรุปข้อมูลเชิงสถิติ กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นางณัฐวิณิ นิธิอมรพัชร		ร้อยละ ๕	กำกับดูแลและให้คำปรึกษาแนะนำ
นางสาวปราณี ขาโปร่ง		ร้อยละ ๕	บันทึกข้อมูลและจัดพิมพ์เอกสาร

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ร้อยละ ๙๐

รายละเอียดผลงาน ผู้ขอรับการประเมินเป็นผู้รับผิดชอบในการออกแบบและจัดทำแบบสอบถามจัดเก็บข้อมูล วิเคราะห์และสรุปผลความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมการประชุม

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมใน ผลงาน
นางณัฐวิณิ นิธิอมรพัชร		ร้อยละ ๕	กำกับดูแลและให้คำปรึกษาแนะนำ
นางสาวอุไรวรรณ พรหมดาษ		ร้อยละ ๕	จัดพิมพ์เอกสาร

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ) (ต่อ)

๔) ข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การประยุกต์ใช้ Chat bot Line ในการตั้งเตือนเจ้าหน้าที่ให้ดำเนินการติดตาม
ทวงถามผู้ละเมิดมาชดใช้ค่าเสียหายตามกำหนดเวลา

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ สมฤทธิ์ผลในการแก้ไขจุดเสี่ยงเพื่อลดอุบัติเหตุ โดยการวิเคราะห์ปริมาณอุบัติเหตุหลังโครงการปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๐ ตอน แม่สอด - ห้วยน้ำริน ระหว่าง กม.๘+๓๐๐ - กม.๑๑+๘๒๕

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

สถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงตากที่ ๒ (แม่สอด) จากระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (Highway Accident Information Management System (Haims)) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ พบว่า มีจำนวน ๒๖๒ ครั้ง และมีจุดเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมาก ทั้งจากปัจจัยสภาพถนนและสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ซึ่งต้องมีการแก้ไขตามสาเหตุอย่างเหมาะสมและเกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะบริเวณบ้านแม่กุ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เป็นเส้นทางที่มีปริมาณการจราจรค่อนข้างสูง จากสถิติในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๓ มีรถสัญจรโดยเฉลี่ย ๘,๒๕๕ คันต่อวันตลอดปี อ้างอิงจากข้อมูลสรุปปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (Annual Average Daily Traffic (AADT)) บนทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๐ กม. จุดสำรวจที่ กม.๑๗+๐๐๐ ในระบบสารสนเทศปริมาณจราจรบนทางหลวง (Traffic Information Management System (TIMS)) และเกิดอุบัติเหตุจำนวน ๖ ครั้ง อันเนื่องมาจากสภาพถนนช่วงดังกล่าวมีขนาด ๔ ช่องจราจร มีเกาะกลางเป็นแบบเกาะสี่เหลี่ยม จึงได้มีโครงการปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย บนทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๐ ตอน แม่สอด - ห้วยน้ำริน ระหว่าง กม.๘+๓๐๐ - กม.๑๑+๘๒๕ โดยทำการก่อสร้างเกาะกลางแบบแบรีเออร์คอนกรีต (Single Slope Barrier (SSB)) ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

ผู้รับการประเมินได้ดำเนินการศึกษาข้อมูลและวิเคราะห์ปริมาณการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง หลังเสร็จสิ้นการก่อสร้างโครงการดังกล่าว เพื่อหาข้อสรุปว่าการปรับปรุงสภาพถนนเกิดสมฤทธิ์ผลทำให้ปริมาณอุบัติเหตุที่บริเวณจุดเสี่ยงลดลง โดยมีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

๑. การศึกษารวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๐ ตอน แม่สอด - ห้วยน้ำริน ระหว่าง กม.๘+๓๐๐ - กม.๑๑+๘๒๕ ก่อนและหลังเสร็จสิ้นการก่อสร้าง
๒. การเลือกสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ต้องพิจารณาความเหมาะสมของวิธีการตามวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ผลสรุปที่ต้องการทราบเกี่ยวกับผลสมฤทธิ์ในการแก้ไขจุดเสี่ยงเพื่อลดอุบัติเหตุ โดยพิจารณาการแจกแจงของข้อมูล หากมีการกระจายตัวแบบปกติเลือกใช้สถิติ t-test สำหรับเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของสองกลุ่มตัวอย่างสองกลุ่มที่เป็นคู่ทดสอบ หากมีการกระจายตัวไม่ปกติเลือกใช้สถิติ mann-whitney u test สำหรับเปรียบเทียบค่ามัธยฐานของทั้งก่อนและหลังการปรับปรุงจุดเสี่ยง
๓. การวิเคราะห์ข้อมูลและประมวลผล โดยใช้โปรแกรม SPSS
๔. การสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลและจัดทำรายงานผล

จากสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ปริมาณการเกิดอุบัติเหตุช่วงบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๐ ตอน แม่สอด - ห้วยน้ำริน ระหว่าง กม.๘+๓๐๐ - กม.๑๑+๘๒๕ ลดลงจริงหลังทำการปรับปรุงจุดเสี่ยงโดยการก่อสร้างเกาะกลางแบบแบรีเออร์คอนกรีต ตามโครงการปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ สัมฤทธิ์ผลในการแก้ไขจุดเสี่ยงเพื่อลดอุบัติเหตุ โดยการวิเคราะห์ปริมาณอุบัติเหตุหลังโครงการปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๐ ตอน แม่สอด - ห้วยน้ำริน ระหว่าง กม.๘+๓๐๐ - กม.๑๑+๘๒๕ (ต่อ)

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๑. การเลือกใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล ต้องพิจารณาความเหมาะสมของวิธีการตามวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ผลสรุปที่ต้องการทราบเกี่ยวกับผลสัมฤทธิ์ในการแก้ไขจุดเสี่ยงเพื่อลดอุบัติเหตุ โดยพิจารณาการแจกแจงของข้อมูล หากมีการกระจายตัวแบบปกติเลือกใช้ t-test สำหรับเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของสองกลุ่มตัวอย่างสองกลุ่มที่เป็นคู่ทดสอบ หากมีการกระจายตัวไม่ปกติเลือกใช้ mann-whitney u test สำหรับเปรียบเทียบค่ามัธยฐานของ ทั้งก่อนและหลังเสร็จสิ้นโครงการปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย

๒. การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อดูผลสัมฤทธิ์ในการแก้ไขจุดเสี่ยง ต้องวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างละเอียดจำนวนมาก ทั้งก่อนและหลังโครงการปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๒ จนถึง พ.ศ.๒๕๖๖ ได้แก่ ปริมาณการเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะอุบัติเหตุ และความรุนแรงที่เกิดขึ้น เพื่อศึกษาให้เห็นถึงข้อสรุปที่ชัดเจนว่าจำนวนอุบัติเหตุลดลงหลังจากการปรับปรุงจุดเสี่ยงโดยการก่อสร้างเกาะกลางแบบแบรีเออร์คอนกรีต

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๑. เกิดความเชื่อมั่นในการแก้ไขปัญหาดูจุดเสี่ยงด้วยวิธีการก่อสร้างเกาะกลางแบบแบรีเออร์คอนกรีต สามารถทำให้การเกิดอุบัติเหตุลดลง โดยนำไปใช้จัดทำแผนงานประจำปีของหน่วยงานในการวางแผนแก้ไขปรับปรุงปัญหาดูจุดเสี่ยงในเส้นทางอื่น ๆ ให้เกิดความคุ้มค่าต่อไป

๒. สามารถลดจุดอันตรายที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในพื้นที่ความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงตากที่ ๒ (แม่สอด) ทำให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ประชาชนเกิดความพึงพอใจ สร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับกรมทางหลวง

๓. สนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจหลักของกรมทางหลวงด้านความปลอดภัย ในการเพิ่มประสิทธิภาพและการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนทางหลวง

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การวิเคราะห์และสรุปผลความคิดเห็นการมีส่วนร่วมของประชาชน
ในโครงการงานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวง กรณีต้นไม้ติดขัดงานก่อสร้าง กิจกรรมก่อสร้าง
เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๐ ตอนควบคุม ๐๑๐๓ ตอน อุ่มผาง - กะแงคี
ระหว่าง กม.๑๕๔+๘๓๙ - กม.๑๖๑+๐๐๐

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๐ เป็นเส้นทางเดียวที่เชื่อมต่อระหว่างอำเภอแม่สอดและอำเภออุ้มผาง ซึ่งมีการคมนาคมขนส่งสินค้าและผลผลิตทางการเกษตร อีกทั้งเป็นเส้นทางสายหลักเพื่อไปยังสถานที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติหลายแห่ง เช่น น้ำตกพาเจริญ น้ำตกป่าหวาย น้ำตกทีลอซู น้ำตกทีลอเล น้ำตกปิตุโกร เป็นต้น ซึ่งเส้นทางสายนี้มีแนวโน้มปริมาณจราจรเพิ่มสูงขึ้น มีการเปลี่ยนแปลงของชุมชนสองข้างทางซึ่งขยายตัวใหญ่ขึ้น ดังนั้น แขวงทางหลวงตากที่ ๒ (แม่สอด) จึงมีแผนงานที่จะปรับปรุงและขยายผิวจราจรในเส้นทางสายนี้ เพื่อเพิ่มมาตรฐานทางหลวงในทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๐ ตอนควบคุม ๐๑๐๓ ตอน อุ่มผาง - กะแงคี ระหว่าง กม.๑๕๔+๘๓๙ - กม.๑๖๑+๐๐๐ ซึ่งก่อนเริ่มดำเนินงานโครงการดังกล่าว ต้องจัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนทราบ และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘ และนโยบายกรมทางหลวง จึงได้มีการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน สำหรับโครงการงานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวง กรณีต้นไม้ติดขัดงานก่อสร้าง กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๐ ตอนควบคุม ๐๑๐๓ ตอน อุ่มผาง - กะแงคี ระหว่าง กม.๑๕๔+๘๓๙ - กม.๑๖๑+๐๐๐ ขึ้นเมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ เพื่อชี้แจงรูปแบบและรายละเอียดโครงการให้ผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งเป็นประชาชนผู้เกี่ยวข้องและมีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ดังกล่าวได้รับทราบข้อมูล รวมทั้งเปิดโอกาสให้ร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวคิดและรูปแบบที่จะก่อสร้างให้สอดคล้องกับความต้องการของชุมชน รวมถึงประเด็นอุปสรรคกรณีต้นไม้ติดขัดงานก่อสร้าง และผลกระทบขณะก่อสร้าง ซึ่งผู้เข้าร่วมประชุมจะเป็นผู้นำข้อมูลที่ได้จากการประชุมไปเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ต่อให้ประชาชนในชุมชนได้รับทราบต่อไป

ผู้ขอรับการประเมินจึงต้องดำเนินการวิเคราะห์และสรุปผลความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม นำเสนอผู้บริหารรับทราบ เพื่อกำหนดทิศทางการดำเนินงานโครงการให้บรรลุเป้าหมายความสำเร็จ โดยดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

๑. การออกแบบและจัดทำเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

๒. การเลือกใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งทำการรวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลขั้นต้นหรือสถิติพรรณนา โดยนำเสนอในรูปแบบจำแนกประเภทแบบสองทาง (ตารางแจกแจงความถี่แบบสองทาง) การวัดแนวโน้มเข้าสู่ส่วนกลาง ได้แก่ การหาค่าเฉลี่ย และการวัดการกระจายของข้อมูล ได้แก่ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลที่ส่งผลต่อความคิดเห็นของประชาชน อันได้แก่ เพศ ระดับอายุ อาชีพ ระดับการศึกษา เป็นต้น

๓. การวิเคราะห์ข้อมูลและสรุปรายงานผล

ซึ่งผลสรุปพบว่า โครงการงานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวง กรณีต้นไม้ติดขัดงานก่อสร้าง กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๐ ตอนควบคุม ๐๑๐๓ ตอน อุ่มผาง - กะแงคี ระหว่าง กม.๑๕๔+๘๓๙ - กม.๑๖๑+๐๐๐ สามารถดำเนินการได้ตามแนวทางและรายละเอียดตามข้อมูลที่ได้นำเสนอที่ประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การวิเคราะห์และสรุปผลความคิดเห็นการมีส่วนร่วมของประชาชน
ในโครงการงานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวง กรณีต้นไม้ติดขัดงานก่อสร้าง กิจกรรมก่อสร้าง
เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๐ ตอนควบคุม ๐๑๐๓ ตอน อุ่มผาง - กะแงคี
ระหว่าง กม.๑๕๔+๘๓๙ - กม.๑๖๑+๐๐๐ (ต่อ)

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๑. การออกแบบเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยต้องจัดทำแบบสอบถามที่มีข้อความครอบคลุมวัตถุประสงค์ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งมีหลากหลายประเด็น ได้แก่ รูปแบบการก่อสร้าง สิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันแก้ไขปัญหาและผลกระทบจากโครงการ โดยเฉพาะประเด็นการตัดต้นไม้กรณีมีการก่อสร้าง โดยต้องมีการสัมภาษณ์แนวทางจากผู้อำนวยการแขวงทางหลวงตากที่ ๒ (แม่สอด) และศึกษาตัวอย่างกรณีการรับฟังความคิดเห็นการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการที่ผ่านมา

๒. การวิเคราะห์ข้อมูล โดยต้องดำเนินการศึกษาและกำหนดตัวแปรเพื่อบันทึกข้อมูลในโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ รวมทั้งเลือกใช้สถิติที่เหมาะสมในการวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งทำการรวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลขั้นต้นหรือสถิติพรรณนา โดยนำเสนอในรูปแบบจำแนกประเภทแบบสองทาง (ตารางแจกแจงความถี่แบบสองทาง) การวัดแนวโน้มเข้าสู่ส่วนกลาง ได้แก่ การหาค่าเฉลี่ย และการวัดการกระจายของข้อมูล ได้แก่ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลที่ส่งผลต่อความคิดเห็นของประชาชน อันได้แก่ เพศ ระดับอายุ อาชีพ ระดับการศึกษา เป็นต้น โดยพิจารณาการแจกแจงของข้อมูล หากมีการกระจายตัวแบบปกติเลือกใช้ t-test สำหรับเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของปัจจัยส่วนบุคคลที่มีสองกลุ่ม หากมีการกระจายตัวไม่ปกติเลือกใช้ mann-whitney u test สำหรับเปรียบเทียบค่ามัธยฐานของปัจจัยส่วนบุคคลที่มีสองกลุ่ม และเลือกใช้สถิติ Oneway anova สำหรับเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของปัจจัยส่วนบุคคลที่มีตั้งแต่สามกลุ่มขึ้นไป หากมีการแจกแจงปกติ และเลือกใช้สถิติ Kruskal-Wallis test สำหรับเปรียบเทียบค่ามัธยฐานของปัจจัยส่วนบุคคลที่มีตั้งแต่สามกลุ่มขึ้นไป หากมีการแจกแจงไม่เป็นปกติ

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๑. การดำเนินงานโครงการงานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวง กรณีต้นไม้ติดขัดงานก่อสร้าง กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๐ ตอนควบคุม ๐๑๐๓ ตอน อุ่มผาง - กะแงคี ระหว่าง กม.๑๕๔+๘๓๙ - กม.๑๖๑+๐๐๐ เป็นไปอย่างถูกต้องตามกฎหมายและระเบียบของทางราชการ รวมทั้งสอดคล้องกับแนวทางและความต้องการของประชาชนในพื้นที่

๒. ช่วยลดปัญหาอุปสรรคข้อขัดแย้งกับชุมชนต่อการดำเนินงานโครงการก่อสร้างในอนาคต เนื่องจากผู้แทนของชุมชนที่เข้าร่วมประชุมสามารถนำข้อมูลที่ถูกต้องไปเผยแพร่ให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบเกิดความเข้าใจ สร้างความพึงพอใจทำให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีกับกรมทางหลวง

๓. สนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจหลักของกรมทางหลวงในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการให้บรรลุเป้าหมายความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง

ชื่อข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง การประยุกต์ใช้ Chat bot Line ในการแจ้งเตือนเจ้าหน้าที่ให้ดำเนินการติดตามทวงถามผู้ละเมิด มาخذใช้ค่าเสียหายตามกำหนดเวลา

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

การดำเนินงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงที่ทำให้ทรัพย์สินของราชการเสียหาย แหวงทางหลวง มีหน้าที่ในการรายงานอุบัติเหตุและติดตามผู้ละเมิดหรือบริษัทประกันภัยมาชดใช้ค่าเสียหายต่อ กรมทางหลวง หรือซ่อมแซมทรัพย์สินให้คืนสู่สภาพเดิม การติดตามทวงถามโดยปกติจะดำเนินการ ๓ ครั้ง ซึ่งแต่ละครั้ง มีระยะเวลาในการดำเนินการนับจากวันที่ผู้ละเมิดหรือบริษัทประกันภัยได้รับ เอกสารตอบรับ ครั้งที่ ๑ ระยะเวลา ๓๐ วัน ครั้งที่ ๒ ระยะเวลา ๑๕ วัน และครั้งที่ ๓ ระยะเวลา ๗ วัน ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวต้องถือปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบทางราชการอย่างเคร่งครัด ดังนั้น ผู้รับผิดชอบจำเป็นต้องมีความละเอียดรอบคอบในการปฏิบัติหน้าที่ตามกระบวนการ และ ดำเนินการติดตามทวงถามผู้ละเมิดมาชดใช้ค่าเสียหายตามกำหนดเวลา เพื่อประโยชน์กับทางราชการ ที่ผ่านมาแหวงทางหลวงตากที่ ๒ (แม่สอด) มีกรณีการเกิดอุบัติเหตุที่ต้องชดใช้ค่าเสียหายจำนวนมาก ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน ๔๙ ราย ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ จำนวน ๗๕ ราย และ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ จำนวน ๙๒ ราย โดยมีแนวโน้มจำนวนสูงขึ้นทุกปี ในขณะที่มีผู้รับผิดชอบ ปฏิบัติหน้าที่ติดตามทวงถามผู้ละเมิดมีจำนวนเพียง ๓ คน ซึ่งทำให้มีภาระงานจำนวนมาก อาจทำให้ การดำเนินการล่าช้าหรือเกิดข้อผิดพลาดในงาน

ปัจจุบันได้มีการนำเทคโนโลยีมาใช้นับสนุนการปฏิบัติงานและพัฒนางานให้มีประสิทธิภาพ เกิดความสะดวกรวดเร็วขึ้น ตามนโยบายการปรับเปลี่ยนองค์กรภาครัฐสู่องค์กรดิจิทัล ซึ่งมีการ พัฒนาเทคโนโลยีการสื่อสารออนไลน์ผ่าน Application และ Social Media ต่าง ๆ มากมายสำหรับ ในประเทศไทย Line เป็น Application ที่ทุกคนใช้งานกันอย่างแพร่หลายในชีวิตประจำวัน ครอบคลุมในทุกกิจกรรม โดยในโหมดแชทได้มีการพัฒนา Chat Bot Line สำหรับการตอบคำถาม หรือการส่งข้อความอัตโนมัติใน group line โดยใช้ Line Messaging API สร้างรูปแบบในการส่ง ข้อความหาผู้ใช้งาน ซึ่งแบ่งออกเป็น ๒ แบบ คือ Reply Message การส่งข้อความตอบกลับอัตโนมัติ เมื่อมีผู้ใช้งานส่งข้อความเข้ามา และ Push Message (Broadcast) การส่งข้อความอัตโนมัติจากระบบเพื่อแจ้งเตือน ประชาสัมพันธ์ หรือแจ้งข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ให้ผู้ใช้งานใน Group Line ซึ่งทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วขึ้น

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

ผู้ขอรับการประเมินจึงมีแนวคิดในการนำ Chat Bot Line มาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มความสะดวก ในงานติดตามผู้ละเมิดหรือบริษัทประกันภัยมาชดใช้ค่าเสียหายให้กับกรมทางหลวง โดยดำเนินการ ดังนี้

๑. ให้ผู้ปฏิบัติงานที่รับผิดชอบในงานทุกคนสมัครเข้าใช้บริการ Line Official Account
๒. สร้าง Group Line ของผู้ปฏิบัติงานที่รับผิดชอบในงาน
๓. สร้าง Chat Bot Line โดยใช้ Line Messaging API รูปแบบ Push Message (Broadcast) เพื่อส่งข้อความอัตโนมัติแจ้งเตือนเมื่อถึงกำหนดเวลาที่ต้องส่งเอกสารติดตามทวงถามให้มา ชดใช้ค่าเสียหาย

ชื่อข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง การประยุกต์ใช้ Chat bot Line ในการตั้งเตือนเจ้าหน้าที่ให้ดำเนินการติดตามทวงถามผู้ละเมิด มาخذใช้ค่าเสียหายตามกำหนดเวลา (ต่อ)

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข (ต่อ)

ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้น

๑. การสร้าง Chat Bot Line ต้องใช้บุคลากรที่มีความรู้ทักษะทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ในการสร้างระบบฐานข้อมูล

แนวทางการแก้ไข : อาจต้องมีการจัดสรรงบประมาณในการจัดจ้างทำระบบหรือขอความร่วมมือมายังศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

๒. การนำข้อมูลลงในระบบต้องมีความถูกต้องและมีการปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันอยู่ตลอดเวลา

แนวทางการแก้ไข : มอบหมายผู้รับผิดชอบตรวจสอบความถูกต้องและกำหนดช่วงเวลาในการปรับปรุงข้อมูลอย่างชัดเจน

๓. การสร้าง Chat Bot Line ด้วย Line Messaging API ในรูปแบบ Push Message (Broadcast) หากมีการเตือนมากกว่า ๑,๐๐๐ ข้อความ จะมีค่าใช้จ่ายในการให้บริการ ซึ่งยังไม่มีระเบียบในการเบิกค่าใช้จ่ายกำหนดไว้อย่างชัดเจน

แนวทางการแก้ไข : จัดทำบันทึกหารือกรมบัญชีกลางในเรื่องการเบิกค่าใช้จ่ายที่เป็นค่าบริการของ Line Application ให้เป็นไปตามระเบียบ

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เพิ่มประสิทธิภาพในการติดตามทวงถามให้ผู้ละเมิดมาชดใช้ค่าเสียหายหรือซ่อมแซมทรัพย์สินให้คืนสู่สภาพเดิมตามกำหนดระยะเวลา เกิดความสะดวกรวดเร็ว ช่วยลดข้อบกพร่องที่เกิดจากภาระงานของผู้ปฏิบัติงาน

๒. กรมทางหลวงสามารถติดตามการชดใช้ค่าเสียหายได้อย่างครบถ้วนทุกกรณีตามกระบวนการ ภายใต้กรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้

๓. ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีมาช่วยในการทำงานและพัฒนางาน สนับสนุนกรมทางหลวงให้พัฒนาสู่องค์กรดิจิทัลตามนโยบายภาครัฐ

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นางสาวศรึนา ศรีสมบุญ)

(วันที่ ๒๖ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๗)

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นางณัฐวิณ นิธิอมรพัชร)

(วันที่ ๒๖ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๗)