

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การศึกษาตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนและตรวจสอบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึกเพื่อกราดับด้านความปลอดภัยในการสัญจร บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การวิเคราะห์และจัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการประจำปีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง
- ๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การวิเคราะห์การจราจรบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๗ และหมายเลข ๙

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ตุลาคม ๒๕๕๘ – ตุลาคม ๒๕๖๐
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ตุลาคม ๒๕๖๐ – กันยายน ๒๕๖๑
- ๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : ตุลาคม ๒๕๖๐ – กันยายน ๒๕๖๑

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๙๐%

รายละเอียดผลงาน ทบทวนการชนหรืออุบัติเหตุแต่ละกรณีที่เกิดขึ้นบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อช่วยให้สามารถเข้าใจในอุบัติเหตุเชิงลึกมากขึ้น วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อหาปัจจัย (ปัจจัยด้านคน ด้านยานพาหนะ ด้านถนนและสภาพแวดล้อม) และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ พร้อมจัดทำข้อเสนอในการแก้ไขปัญหาทั้งระยะสั้นและระยะยาว เพื่อเป็นแนวทางการวางแผนป้องกันและแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายธนศักดิ์ วงศ์ธนากิจเจริญ		๙๐%	พิจารณาและให้คำปรึกษา

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๑๐๐%

รายละเอียดผลงาน วิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกองค์กร เพื่อวิเคราะห์ สภาพแวดล้อมในด้านจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ที่สอดคล้องกับการกิจกรรมของกองทาง หลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน วิเคราะห์และจัดเก็บข้อมูลปริมาณจากรอบช่วงทางต่างระดับต่าง ๆ และบริเวณทางเข้า-ออกจากรอบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย ๗ และสาย ๙ ในปัจจุบันและคาดการณ์แนวโน้มของปริมาณจราจรในอนาคต เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางเข้า-ออก ไม่ให้ส่งผลกระทบต่อระบบการจราจรบนสายทางได้กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงานของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายอดิศร์ ทองกุม		๘๐%	พิจารณาและให้คำปรึกษา

(๔) ข้อเสนอแนะคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การศึกษาวิเคราะห์ จัดวาระระบบและการประเมินความเสี่ยงของเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางและกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง เพื่อกำหนดแผนการบริหารความเสี่ยงในด้านการบริหารสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุน บนเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและที่พักริมทางที่ดำเนินการในปัจจุบันและอนาคตตามแผนยุทธศาสตร์โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

(กรณีเลื่อนประจำวิชาการ ระดับชำนาญการพิเศษ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การศึกษาตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนและตรวจสอบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึกเพื่อยกระดับด้านความปลอดภัยในการสัญจร บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เป็นเส้นทางที่ให้บริการประชาชนที่จะเดินทางจากเมืองหนึ่งไปสู่เมืองหนึ่ง โดยมีมาตรฐานชั้นทางพิเศษ รองรับการเดินทางให้ไปสู่จุดหมายปลายทางอย่างรวดเร็วปลอดภัย เปิดให้บริการตลอด ๒๔ ชั่วโมง และมีการใช้ความเร็วที่สูงกว่าถนนสายอื่น ด้วยนโยบายที่ต้องการให้การบริการประชาชนนี้มีความปลอดภัย จึงมีการศึกษาเพื่อทำการทบทวนการชนหรืออุบัติเหตุแต่ละกรณีที่เกิดขึ้นบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อช่วยให้สามารถเข้าใจในอุบัติเหตุเชิงลึกมากขึ้น

โดยมีการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อหาปัจจัย (ปัจจัยด้านคน ด้านยานพาหนะ ด้านถนนและสภาพแวดล้อม) และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และจัดทำข้อเสนอในการแก้ไขปัญหาทั้งระยะสั้นและระยะยาว เพื่อเป็นแนวทางการวางแผนป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ขั้นตอนการวางแผนการดำเนินงานนี้เริ่มด้วยการวางแผนขอบเขตพื้นที่เส้นทางที่ต้องการจำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เพียงพอในการนำมาใช้วิเคราะห์ เครื่องมือในการเก็บข้อมูลแบบฟอร์มที่เหมาะสม เพียงพอสำหรับนำมาวิเคราะห์ต่อ ทำความเข้าใจกับผู้ปฏิบัติงานว่าจะมาดำเนินงานเก็บข้อมูลเพื่อวัตถุประสงค์ใดโดยไม่รบกวนการทำงานขณะพายามเคลื่อนย้ายอุบัติเหตุ โดยอาจแบ่งเป็นการเก็บข้อมูลหลังเกิดเหตุในทันที หรือพิจารณาเก็บภายหลังการเกิดเหตุ เพื่อหลีกเลี่ยงการเป็นอุปสรรคการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ขณะนั้น

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

- ปัจจัยที่มีส่วนประกอบให้เกิดอุบัติเหตุนั้นมีความหลากหลายประกอบไปด้วย ปัจจัยด้านคน ด้านยานพาหนะ ด้านถนนและสภาพแวดล้อม ดังนั้นการหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุอาจมีการเกิดได้จากปัจจัยเดียว สองปัจจัย หรือหลายปัจจัยประกอบกันในคราวเดียว ทำให้จะต้องมีการทำวิเคราะห์หาสาเหตุที่มีความละเอียดอ่อน
- ปริมาณจราจรบนเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีจำนวนมาก เมื่อต้องการเก็บข้อมูลบนสายทาง ณ เวลาหลังเกิดเหตุ อาจจะมีความยุ่งยากกว่าการเก็บข้อมูลทั่วไป
- การเก็บข้อมูลที่มีความสมบูรณ์ และทันต่อเหตุการณ์อันเนื่องจากผู้ที่เก็บข้อมูลจะต้องลงพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุนั้น ๆ
- การสร้างความเข้าใจกับผู้ปฏิบัติงานภักดี ว่าต้องการเก็บข้อมูลอะไรหรือจะนำมาใช้ในการบำรุงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในอนาคตซึ่งจะเป็นประโยชน์ได้อย่างไรนั้น มีความสำคัญ

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

การศึกษาการชนหรืออุบัติเหตุแต่ละกรณีที่เกิดขึ้นบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อช่วยให้สามารถเข้าใจในอุบัติเหตุเชิงลึกมากขึ้น การเก็บรวบรวมข้อมูลนี้จะทำให้สามารถนำมาปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานในด้านบริการให้ประชาชนผู้ใช้ทางเดินทางได้อย่างปลอดภัย และปรับปรุงถนนให้มีรูปแบบทางกายภาพเหมาะสม กรณีที่พบเจ่าว่าจุดสถิติที่เกิดอุบัติเหตุบริเวณนั้น ๆ เกิดขึ้นบ่อยครั้ง

เมื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อหาปัจจัยให้ครบถ้วน มี เช่น ปัจจัยด้านคน ด้านยานพาหนะ ด้านถนนและสภาพแวดล้อม และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

สามารถดำเนินการจัดทำข้อเสนอในการแก้ไขปัญหาทั้งระยะสั้นและระยะยาว จะเป็นประโยชน์และเป็นแนวทางการวางแผนป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้เป็นอย่างดี ลดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้ทาง รวมถึงทรัพย์สินของหน่วยงานราชการอีกด้วย

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การวิเคราะห์และจัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการประจำปีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง

(๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

จากนโยบายของแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่มีการถ่ายทอดมาสู่ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมและยุทธศาสตร์กรมทางหลวง ที่ต้องการให้มีความสอดคล้องกัน เพื่อจะสามารถถ่ายทอดวิสัยทัศน์ เป้าหมาย พันธกิจ ที่จะนำไปสู่แผนปฏิบัติการที่เกิดขึ้นจริง ประสบความสำเร็จได้ตามที่ได้วางแผนไว้

กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกองค์กร เพื่อวิเคราะห์สภาพแวดล้อมในด้านจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ที่สอดคล้องกับการกิจหลักของกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง

เพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง ใน การขับเคลื่อนและกำหนดทิศทางการดำเนินงานของ กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง รวมไปถึงการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีของกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง ที่มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ฯ ซึ่งจะนำไปสู่ การปฏิบัติ

(๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

- การศึกษาจะต้องทำการบททวนและศึกษานโยบาย แผนยุทธศาสตร์จากหลายหน่วยงาน การรวบรวมเพื่อใช้ในการวิเคราะห์หาความเชื่อมโยงกันจึงมีความซับซ้อน ที่อาจขึ้นได้
- นโยบายและแผนยุทธศาสตร์อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามช่วงเวลา การอพเดทข้อมูลให้เป็นปัจจุบันทันความเปลี่ยนแปลงนั้นจึงสำคัญ
- การจัดเรียงความสำคัญของแผนยุทธศาสตร์มีความซับซ้อน ขึ้นอยู่กับวิสัยทัศน์การดำเนินงานของผู้บริหารว่าต้องการมุ่งไปสู่เป้าหมายใด
- แผนยุทธศาสตร์ในสมัยก่อน จะมีการให้ความสำคัญน้อย เนื่องจากมีความเข้าใจว่า จะทำให้การทำงานยุ่งยาก เป็นการเพิ่มภาระงานในการจัดทำ ซึ่งเป็นความเชื่อที่ยากจะเปลี่ยนแปลงความคิดได้
- การถ่ายทอดความเข้าใจสู่บุคลากรทั้งทั้งหน่วยงานเพื่อสร้างการขับเคลื่อนไปสู่เป้าหมายนั้น มีความยุ่งยาก ซับซ้อน ต้องนัดแต่ละหน่วยงาน รวมถึงสร้างความเข้าใจ และให้เกิดการยอมรับและพร้อมจะดำเนินงานตาม

(๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- การขับเคลื่อนการปฏิบัติงานและกำหนดทิศทางการดำเนินงานของกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง รวมไปถึงการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีของกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง ที่มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ซึ่งจะนำไปสู่การปฏิบัตินั้น
- สร้างความพร้อมเพียงของบุคลากรให้มีความเข้าใจ และมีเป้าหมายเดียวกันทั้งหน่วยงานเพื่อดำเนินงานอย่างเต็มประสิทธิภาพ

- ส่งผลให้เกิดประโยชน์ทั้งในการบริการประชาชนผู้ใช้ทางบันทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้ได้รับความสะดวก ปลอดภัยในการเดินทางอย่างรวดเร็วไปถึงที่หมายปลายทาง ที่ต้องการได้
- ส่งผลประโยชน์ในภาพรวมของประเทศไทยในการพัฒนาเศรษฐกิจ ความเป็นอยู่ของประชาชนที่ดีขึ้นอีกด้วยอย่างเด่นชัด

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การวิเคราะห์การจราจรบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ และหมายเลข ๙

(๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เป็นเส้นทางที่ให้บริการประชาชนรองรับการเดินทางให้ไปสู่จุดหมายปลายทางอย่างรวดเร็วปลอดภัย เป็นโครงข่ายหลักในด้านการขนส่งจากเมืองหนึ่งไปสู่อีกเมืองหนึ่ง ดังนั้นการวิเคราะห์และจัดเก็บข้อมูลปริมาณการจราจรบนช่วงทางต่างระดับต่าง ๆ บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ และสาย ๙ ในปัจจุบันและคาดการณ์แนวโน้มของปริมาณจราจรในอนาคตซึ่งมีความสำคัญ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาในการวางแผนจัดการจราจรตลอดจนการจัดสรรงบประมาณสำหรับการซ่อมบำรุงได้อย่างเหมาะสมจึงเป็นส่วนสำคัญที่กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวงควรให้ความสำคัญ

การกำหนดการติดตั้งเครื่องมือที่จะใช้เก็บข้อมูลจะต้องมีความสำคัญ เนื่องจากอาจมีผลสั่งกระทบให้มีความคลาดเคลื่อนต่อการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตได้ อีกทั้งผลการดำเนินงานนี้จะถูกนำไปใช้ในการวิเคราะห์งานอื่น ๆ ของกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง อีกมากมาย หากข้อมูลที่ได้มาันี้ไม่ถูกต้อง จะส่งผลกระทบเป็นจำนวนมาก

การเดินทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองนั้นเป็นทางเลือกให้แก่ประชาชนที่ต้องการเดินทางจากเมืองไปสู่อีกเมืองหนึ่งด้วยความรวดเร็วพิเศษกว่าถนนธรรมด้า ดังนั้นการมีข้อมูลที่ช่วยในการให้ประชาชนตัดสินใจเลือกใช้เส้นทาง จะสามารถแสดงผลออกมาในเชิงตัวเลขอย่างง่าย เข้าใจ เข้าถึงข้อมูลของกรมทางหลวงได้

นอกจากนี้การที่มีข้อมูลปริมาณจราจรไว้ แต่ไม่ได้นำมาใช้ในการแสดงผลให้ประชาชนได้ทราบด้วย จะเป็นการไม่ใช้ข้อมูลที่มีอยู่อย่างเต็มที่ ดังนั้นหากสามารถนำข้อมูลที่มีมาเผยแพร่ในรูปแบบที่เป็นประโยชน์ในการเดินทางให้ผู้ใช้ทางได้ทราบด้วยจะทำให้ทำงานได้อย่างมีประสิทธิผลสูงขึ้น

(๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

- การวิเคราะห์ปริมาณการจราจรจำนวนมากที่ติดขัดบริเวณทางเข้า-ออก ที่ทำให้มีผลกระทบต่อระบบการจราจรบนสายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองนั้นมีความจำเป็นต้องเลือกจุดในการเก็บข้อมูลที่เหมาะสมในการวิเคราะห์ดังกล่าว
- ระบบการจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางในบริเวณด่านที่มีการจราจรคับคั่ง มีผลต่อข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์หาระยะเวลาการเดินทางจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง
- การจราจรในช่วงระยะเวลาเร่งด่วน ทำให้อาจจะมีความบิดเบือนไปของการจัดเก็บข้อมูลที่ได้มาใช้วิเคราะห์ปริมาณจราจรในบางช่วงของเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- ประชาชนผู้ใช้ทางขาดข้อมูลการจราจรบนเส้นทาง ทำให้ไม่สามารถรู้ได้ว่าการเดินทางบนสายทางปกติกับเลือกใช้ทางพิเศษระหว่างเมือง เส้นไหนจะสามารถเดินทางได้รวดเร็วกว่า ไปถึงจุดหมายปลายทางได้เร็วกว่ากัน

(๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

ปริมาณจราจรที่ได้จากการวิเคราะห์และจัดเก็บข้อมูลปริมาณจราจร จากระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย ๗ และสาย ๙ ในปัจจุบันและคาดการณ์แนวโน้มของปริมาณจราจรในอนาคต เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางเข้า-ออก ไม่ให้ส่งผลกระทบต่อระบบการจราจรบนสายทางได้ และใช้ในการปรับปรุงการจัดการระบบการ

จัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น

นอกจากนี้สามารถนำผลการวิเคราะห์การจราจรบนสายทางแบบ Real time มาใช้ในการพิจารณาสำหรับการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาการจราจรในกรณีเร่งด่วนได้อย่างถูกต้อง เหมาะสมและนำเสนอข้อมูลให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้ทราบ เพื่อใช้ในการตัดสินใจเลือกเส้นทางได้อย่างเหมาะสม โดยผ่านการแสดงทางระบบป้าย Variable Message Sign (VMS) บนสายทางอีกด้วย

การเดินทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองนั้นเป็นทางเลือกให้แก่ประชาชนที่ต้องการเดินทางจากเมืองไปสู่อีกเมืองหนึ่งด้วยความรวดเร็วพิเศษกว่าถนนธรรมดา ดังนั้นการมีข้อมูลที่ช่วยในการให้ประชาชนตัดสินใจเลือกใช้เส้นทาง จะสามารถแสดงผลลัพธ์มาในเชิงตัวเลขอย่างง่าย เข้าใจ เข้าถึงข้อมูลของกรมทางหลวงได้

อิกทั้งยังเป็นการดำเนินงานสำคัญที่จะนำไปใช้ประโยชน์วิเคราะห์งานอื่น ๆ สำหรับรองรับการบริหารแผนงานเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง และงานของกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวงได้เป็นอย่างดี ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

ชื่อข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง การศึกษาวิเคราะห์ จัดวางระบบและการประเมินความเสี่ยงของเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางและกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง เพื่อกำหนดแผนการบริหารความเสี่ยงในด้านการบริหารสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุน บนเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและที่พักริมทางที่ดำเนินการในปัจจุบันและอนาคตตามแผนยุทธศาสตร์โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

จากการคาดการณ์ว่าประเทศไทยในช่วง ๒๐ ปีข้างหน้าจะมีความต้องการในการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองที่เพิ่มสูงขึ้น การกระจายการเดินทางจากเมืองสู่เมือง จะช่วยลดปัญหาด้านการจราจรในเมือง และยังเป็นการรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจในอนาคต กรมทางหลวงจึงมีแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๘๐) จำนวน ๒๑ สายทาง ระยะทางรวม ๖,๖๑๒ กิโลเมตร จะทำให้การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองครอบคลุมพื้นที่และจังหวัดที่สำคัญในประเทศ สร้างความเชื่อมโยงพื้นที่การค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนท่าเรือ ท่าอากาศยานที่จะเชื่อมต่อไปยังประเทศต่าง ๆ ซึ่งช่วยกระจายการเดินทางไปสู่ภูมิภาคทั่วประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ๒๐ ปีก่อนนี้ ได้เปิดให้บริการทางหลวงพิเศษสาย ๗ และสาย ๙ โดยมีระยะทางรวม ๓๐๐ กิโลเมตร ในรูปแบบที่หน่วยงานภาครัฐโดยกรมทางหลวงก่อสร้างเอง บริหารจัดการและบำรุงรักษาเส้นทางเอง หากคิดว่าจะทำอย่างไรให้สามารถก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้บรรลุตามแผนแม่บทการพัฒนาฯ ในระยะ ๒๐ ปีได้นั้นจึงจะต้องมีการใช้วิธีการใหม่ กล่าวคือ การให้เอกชนมาร่วมลงทุน (PPP – Public Private Partnership) ในการปฏิบัติงานและการบำรุงรักษา (O&M - Operation and Maintenance) เนื่องด้วยมีความต้องการที่จะก้าวข้ามข้อจำกัดด้านงบลงทุนและบำรุงรักษา ด้านจำนวนคน ด้านเครื่องจักร และด้านนวัตกรรมใหม่ ๆ จึงนับว่าการดำเนินงานปฏิบัติงานของกรมทางหลวง ในด้านการปฏิบัติงานและการบำรุงรักษาบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จะเปลี่ยนบทบาทจากการดำเนินงานเอง (Operator) มาเป็นผู้ควบคุมให้เป็นไปตามระเบียบและสัญญา (Regulator)

การประเมินปัจจัยความเสี่ยงและป้องกันการเกิดผลกระทบจากเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ที่อาจเกิดจากการบริหารสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนฯ จึงมีความสำคัญมาก และเป็นเรื่องใหม่สำหรับ กรมทางหลวง จึงเป็นที่มาของการนำเสนอแนวคิดในการปรับปรุงงาน การบริหารความเสี่ยงที่เดิมที่ยังขาดการเก็บข้อมูล ทบทวน และวิเคราะห์เพื่อหาปัจจัยเสี่ยงในด้านนี้

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

๒.๑ ข้อเสนอแนวคิด

- การรวบรวมข้อมูล กระบวนการ และประสบการณ์ที่ผ่านมาของโครงการที่มีรูปแบบการบริหารโดยให้เอกชนมาร่วมลงทุนในการปฏิบัติงานและการบำรุงรักษาทาง หรืองานที่มีรูปแบบคล้ายคลึงกันที่ผ่านมาจากหน่วยงานอื่น ๆ
- ระบุปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงที่จะเป็นอุปสรรคในการทำงาน ที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายได้ โดยใช้หลักการวิเคราะห์หาจุดแข็ง (Strength) จุดอ่อน (Weakness)

- วิเคราะห์ทางภัยคุกคาม (Threat) และโอกาส (Opportunity) การดำเนินงานอุบัติ
- วางแผนการบริหารความเสี่ยงด้านการบริหารสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนฯ ด้วยกระบวนการที่ให้ผู้บริหารและบุคลากรร่วมทำความเสี่ยงที่อาจเกิดมาแปลงเป็นกลยุทธ์วางแผนงาน (COSO ERM) ของกรมทางหลวงในทุกรูปแบบ

๒.๒ ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้น

- จากการให้เอกชนร่วมลงทุนบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของการปฏิบัติงาน (Operation) และการบำรุงรักษา (Maintenance) นั้นเป็นเรื่องใหม่สำหรับกรมทางหลวง เดิมที่เป็นรูปแบบที่กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการเอง
- บุคลากรยังติดกับการบริหารงานในรูปแบบเดิม ๆ ไม่สัมพันธ์กับรูปแบบงานลักษณะให้เอกชนร่วมลงทุนกับรัฐ
- มีหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องมากขึ้นกว่าการวางแผนงานแบบเดิม ๆ ที่กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวงดำเนินการเอง
- การบริหารงานของเอกชนกับการบริหารงานของหน่วยงานราชการมีความแตกต่างกัน เช่น เอกชนให้ความสำคัญกับกำไรมากกว่าการให้บริการประชาชนอย่างเต็มที่

๒.๓ แนวทางการแก้ไข

- ศึกษา ทำความเข้าใจในรูปแบบการลงทุน สัญญา ขั้นตอน ตลอดจนระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องของการบริหารงานเอกชนร่วมลงทุนกับภาครัฐที่มีรูปแบบคล้ายคลึงกัน หรือทบทวนประสบการณ์จากโครงการที่ผ่านมาแล้ว
- จะต้องมีการศึกษาและวิเคราะห์หาปัจจัยความเสี่ยงด้วยหลัก SWOT Analysis และใช้วางแผนงานบริหารความเสี่ยงที่มีลักษณะเชิงรุกเพื่อควบคุมการดำเนินงานของเอกชนให้สามารถบริการประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพตามที่ได้วางแผนไว้
- จะต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ปฏิบัติงานภายในกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวงรับรู้โดยทั่วถ้วน
- มีเป้าหมายความสำเร็จร่วมกันระหว่างรัฐและเอกชน จะช่วยลดความขัดแย้งในการทำงานและเพิ่มประสิทธิภาพได้

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การพัฒนาและปรับปรุงรูปแบบการวางแผนการบริหารความเสี่ยงของการบริหารเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง รวมทั้งงานของกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ให้มีความทันสมัยต่อการปฏิบัติราชการที่เปลี่ยนแปลงไป รองรับการบริหารจัดการงานบริหารสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุน Public Private Partnership หรือ PPP (ทั้งงาน PPP ที่มีหลากหลายรูปแบบ เช่น PPP Operation and Maintenance บนสายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และที่พักริมทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) เป็นการสร้างมาตรฐานระบบการบริหารความเสี่ยงรูปแบบใหม่ของกรมทางหลวง นับเป็นความท้าทายที่สามารถทำได้จริง ซึ่งเมื่อข้อเสนอันนี้นำไปดำเนินการในการเตรียมความพร้อมรองรับการบริหารจัดการงานบริหารสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุน จะทำให้กรมทางหลวงประหยัดค่าใช้จ่ายงบประมาณเป็นจำนวนมากที่อาจต้องนำมาใช้ด้วยให้เอกชนกรณีที่การบริหารงานไม่เป็นไปตามแผนงานได้

มีประโยชน์อย่างมากในการพัฒนาแผนการบริหารความเสี่ยงและปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เมื่อปฏิบัติแล้วจะให้ผลคุ้มค่า สามารถช่วยในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ รองรับภารกิจงานในปัจจุบันและอนาคตของกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และนโยบายของ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม หากได้มีการดำเนินการเตรียมความพร้อมตามแผนบริหารความเสี่ยงดังกล่าว จะมีคุณค่าและจะได้รับประโยชน์ในการบริการประชาชนให้สามารถเดินทางอย่างปลอดภัย บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตามวิสัยทัศน์และพันธกิจของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคมได้อย่างดียิ่ม อีกทั้งโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเมื่อมีการดำเนินการตามข้อเสนอแผนบริหารความเสี่ยงในด้านการบริหารสัญญาให้เอกชนร่วมลงทุนนี้ไปปฏิบัติแล้ว จะเป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจ ชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีในภาพรวมของประเทศไทย และการหนึ่งด้วย

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)เกวลิน วงศิริไพศาล (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นางสาวเกวลิน วงศิริไพศาล)

(วันที่ ๑๓ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๖)

(ลงชื่อ)๘ (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายตะวัน ศรีดามา)

(วันที่ ๑๓ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๖)