

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน

๑) ชื่อผลงาน

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การวิเคราะห์คำนวณดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่น
การจราจร
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การสำรวจความพึงพอใจผู้ใช้ทางในการยกระดับความปลอดภัย
บริเวณทางแยกที่ได้ปรับปรุงผิวจราจรเป็นคอนกรีต สามแยก
วิเชียรบุรี จังหวัดเพชรบูรณ์
- ๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การสำรวจความพึงพอใจผู้ใช้ทางในการยกระดับความปลอดภัย
งานป้ายจราจร จังหวัดเชียงใหม่

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : พฤษภาคม ๒๕๖๑
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : กรกฎาคม – สิงหาคม ๒๕๕๘
- ๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : สิงหาคม – กันยายน ๒๕๕๙

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ๓.๑) ตนเองปฏิบัติ
- ผลงานลำดับที่ ๑ : ๙๐%
 - ผลงานลำดับที่ ๒ : ๘๐%
 - ผลงานลำดับที่ ๓ : ๘๐%
- ๓.๒) ผู้ร่วมจัดทำผลงานปฏิบัติ
- ผลงานลำดับที่ ๑ : นางอารีวรรณ เมฆารัตน์ (๑๐%)
 - ผลงานลำดับที่ ๒ : น.ส.กรสุชา ปาลศิริ (๒๐%)
 - ผลงานลำดับที่ ๓ : น.ส.กรสุชา ปาลศิริ (๒๐%)

๔) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การวิเคราะห์ประเมินความคุ้มค่าของกิจกรรมอำนวยความสะดวก

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อ พัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การวิเคราะห์คำนวณดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ปัญหาการจราจรติดขัดในประเทศไทยเป็นปัญหาที่เรื้อรังมาอย่างยาวนาน ประชาชนส่วนใหญ่ยังคงใช้รถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งมีการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่เพิ่มขึ้นทุกปี ในขณะที่โครงข่ายถนนไม่ได้เพิ่มขึ้นทันต่อปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น ทำให้ทางหลวงมีความหนาแน่นของปริมาณจราจรเกือบเต็มขีดความสามารถในการรองรับ ปัญหาการจราจรติดขัดจึงเป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การจะแก้ไขปัญหาดังกล่าวจึงต้องมีการวิเคราะห์ข้อมูลอย่างถูกต้องและเหมาะสม เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการวางแผนปรับปรุงถนนให้มีความสะดวกปลอดภัย จึงได้ทำการวิเคราะห์คำนวณดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจรบนสายทางที่กรมทางหลวงรับผิดชอบ ๕๒,๐๐๐ กิโลเมตร เป็นทาง ๒ ช่องจราจร ๓๔,๐๐๐ กิโลเมตร ๔ ช่องจราจร ๑๓,๐๐๐ กิโลเมตร และทางมากกว่า ๔ ช่องจราจร ๓,๘๐๐ กิโลเมตร เฉพาะที่มีการสำรวจปริมาณจราจรทั้งสิ้น ๒,๐๘๖ สายทาง แล้วนำมาจัดกลุ่มข้อมูลตามระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) ซึ่งแบ่งออกเป็น ๖ ระดับ ดังนี้

- Level of Service A : การจราจรไหลอย่างอิสระ (Free Flow) ปริมาณจราจรต่ำ ความหนาแน่นต่ำ ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วตามต้องการได้อย่างอิสระ ไม่มีการติดขัดล่าช้า ค่า VC (Volume Capacity Ratio) อยู่ระหว่าง ๐.๐๐ – ๐.๖๐

- Level of Service B : สภาพอยู่ตัว (Stable Flow) การไหลเริ่มคงที่ สามารถเลือกใช้ความเร็วได้ตามสมควร แต่ความเร็วเริ่มมีข้อจำกัดตามสภาพการจราจร ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วตามต้องการได้อย่างอิสระ ค่า VC (Volume Capacity Ratio) อยู่ระหว่าง ๐.๖๑ – ๐.๗๐

- Level of Service C : การไหลคงที่ที่อยู่ในสภาพอยู่ตัว (Stable Flow) การใช้ความเร็วถูกจำกัดลงเนื่องจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น การแซง การเปลี่ยนช่องจราจรก็จำกัดอยู่ระดับพอสมควร ค่า VC (Volume Capacity Ratio) อยู่ระหว่าง ๐.๗๑ – ๐.๘๐

- Level of Service D : การไหลเริ่มไม่คงที่ ใกล้สภาพไม่อยู่ตัว (Approach Unstable Flow) ความเร็วถูกควบคุมจากปริมาณจราจร ผู้ขับขี่จำเป็นต้องขับตามรถคันข้างหน้าด้วยความเร็วต่ำ มีความสะดวกต่ำ ทางหลวงในเมืองอาจยอมให้มีปริมาณจราจรสูงสุดได้ถึงระดับนี้เท่านั้น ค่า VC (Volume Capacity Ratio) อยู่ระหว่าง ๐.๘๑ – ๐.๙๐

- Level of Service E : การไหลไม่คงที่หรือสภาพไม่อยู่ตัว (Unstable Flow) ความเร็วต่ำ บางครั้งต้องหยุดชั่วขณะ ปริมาณจราจรสูงใกล้เคียงกับความจุถนน เริ่มมีการติดขัด การไหลของการจราจรไม่สม่ำเสมอ มีความสะดวกต่ำ ค่า VC (Volume Capacity Ratio) อยู่ระหว่าง ๐.๙๑ – ๐.๙๙

- Level of Service F : การไหลถูกบังคับ (Force Flow) ความเร็วต่ำลดลงจนเป็นศูนย์ มีการติดขัดเป็นแถวยาว การเคลื่อนตัวเป็นไปอย่างช้ามาก ค่า VC (Volume Capacity Ratio) มากกว่า ๑.๐๐

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

เนื่องจากสภาพการจราจรในเมืองและนอกเมืองมีปริมาณการจราจรที่แตกต่างกัน จึงต้องมีการศึกษาลักษณะการกระจายของข้อมูลปริมาณจราจรในช่วงโมงสูงสุดของในเมืองและนอกเมือง หา รูปแบบการพยากรณ์ที่เหมาะสม เพื่อนำไปสู่การคำนวณปริมาณจราจรในช่วงโมงคับคั่ง และค่าขีดความสามารถของทางหลวง ผลการวิเคราะห์ที่จะนำมาสรุปได้ต้องใช้ฐานข้อมูล ตัวแปร และขั้นตอน ในการคำนวณค่อนข้างมากและซับซ้อน เพื่อให้ผลการวิเคราะห์ถูกต้องมากที่สุด จึงต้องมีความละเอียด รอบคอบ ในการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล ต้องใช้คอมพิวเตอร์และโปรแกรมประยุกต์ เช่น โปรแกรม Microsoft Excel โปรแกรม SPSS for Windows เข้ามาช่วยในการวิเคราะห์ จึงต้องมีความรู้ ความเข้าใจ ในการใช้โปรแกรกดังกล่าว

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๑. เป็นข้อมูลเบื้องต้นในการพิจารณาศึกษาปัญหาการจราจรติดขัดเฉพาะบริเวณ
๒. เป็นข้อมูลในการวางแผนปรับปรุงขยายช่องจราจร
๓. เป็นข้อมูลในการออกแบบถนนในเมืองและนอกเมือง

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การสำรวจความพึงพอใจผู้ใช้ทางในการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยก ที่ได้ปรับปรุงผิวจราจรเป็นคอนกรีต สามแยกวิเชียรบุรี จังหวัดเพชรบูรณ์

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

จากการรวบรวมข้อมูลในระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Highway Safety Management System : HSMS) ปัจจุบันกรมทางหลวงมีทางแยกที่เป็นจุดตัดระหว่างทางหลวงกับทางหลวง และทางหลวงกับเส้นทางในความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่น จำนวน ๑๘,๔๖๕ ทางแยก และมีอัตราความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างสูง เนื่องจากปัญหาต่าง ๆ เช่น สภาพของผิวทางที่ไม่สม่ำเสมอ การมองเห็นบริเวณทางแยก ความสับสนของป้ายบอกจุดหมายปลายทาง รวมถึงปัญหาปริมาณจราจรที่เข้าสู่และออกจากทางแยก ความเร็วที่ใช้และการจัดการสัญญาณไฟจราจร ด้วยเหตุดังกล่าวเพื่อเป็นการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น สำนักอำนวยความปลอดภัยในฐานะที่เป็นหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่ในการดำเนินงานด้านอำนวยความปลอดภัยทางถนนจึงได้จัดสรรงบประมาณในการปรับปรุงผิวจราจรบริเวณสามแยกวิเชียรบุรี บนทางหลวงหมายเลข ๒๑ ตอน ศรีเทพ – ชับสมทอด ที่ กม.๑๒๕+๔๐๓ ตัดกับทางหลวงหมายเลข ๒๐๑๒ ตอน บ้านสามแยก – วิเชียรบุรี ที่ กม.๐+๐๐๐ ให้เป็นผิวคอนกรีตในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ในวงเงินงบประมาณ ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ซึ่งเป็นพื้นที่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ ๒ (บึงสามพัน)

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๑. ต้องออกแบบแบบสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้ทาง ให้ได้ข้อมูลที่ครอบคลุมในการนำมาวิเคราะห์ประเมินประสิทธิภาพของบริเวณทางแยกที่ได้รับการปรับปรุงเป็นผิวคอนกรีต

๒. ต้องคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างให้หลากหลายทั้งเพศ อายุ อาชีพ และ การศึกษา โดยทำการสำรวจพื้นที่ในบริเวณที่ทำการศึกษเพื่อวางแผนคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง

๓. การสำรวจปริมาณจราจร ต้องวางแผนและตัดสินใจเลือกจุดที่จะดำเนินการติดตั้งเครื่องสำรวจปริมาณจราจรอัตโนมัติที่เหมาะสม เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เข้าสู่และออกจากทางแยกได้ครบถ้วนทุกทิศทางการจราจรและไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนกับผู้ใช้งานถนน อีกทั้งต้องให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุหรือจากการถูกลักขโมย

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๑. ใช้เป็นตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์ของงบประมาณที่ได้รับจัดสรร

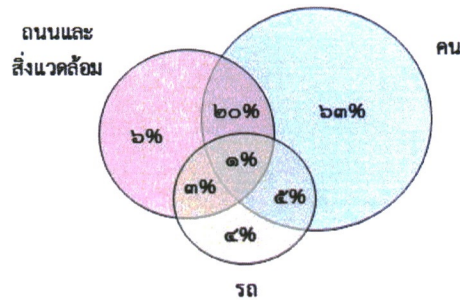
๒. เป็นข้อมูลในการปรับปรุงโครงการให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน
ผู้ใช้ทาง

๓. ขยายผลโดยนำวิธีการวิเคราะห์ไปปรับใช้กับบริเวณอื่น ๆ

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การสำรวจความพึงพอใจผู้ใช้ทางในการยกระดับความปลอดภัยงานป้ายจราจร จังหวัดเชียงใหม่

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ปัจจุบันประเทศไทยมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเกิดจากสาเหตุหลายปัจจัยทำให้เกิดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน และจากการศึกษาวิจัยอุบัติเหตุเชิงลึก โดยสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) พบว่าปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ มีดังนี้



จะเห็นได้ว่าถนนและสิ่งแวดล้อมเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุถึง 30% ด้วยเหตุดังกล่าว งานด้านอำนวยความสะดวกจึงเป็นภารกิจสำคัญในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้มีความสะดวกและปลอดภัย สำนักอำนวยความสะดวกเป็นหน่วยงานที่ดูแลงบประมาณในกิจกรรมอำนวยความสะดวกเพื่อป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน งานป้ายจราจร (Road Sign) เป็นหนึ่งในกิจกรรมดังกล่าวและมีความสำคัญต่อการเดินทางของประชาชน เป็นการบังคับให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจร เตือนให้ทราบถึงแนวทางหรืออุปสรรคข้างหน้า แนะนำให้ผู้ขับขี่เดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางได้สะดวกและรวดเร็ว ดังนั้น การพิจารณาจัดสรรงบประมาณให้ดำเนินการติดตั้งป้ายจราจรเพื่อให้เกิดประโยชน์และมีประสิทธิภาพมากขึ้น จึงต้องมีการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อใช้ประกอบการจัดสรรงบประมาณ สำนักอำนวยความสะดวกจึงได้จัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๕๙ ให้แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ดำเนินการติดตั้งป้ายบนทางหลวงหมายเลข ๑๓๔๙ ตอนควบคุม ๐๑๐๐ ตอนสะเมิง - วัดจันทร์ ระหว่าง กม. ๑๑+๐๐๐ - กม. ๑๗+๐๐๐ เป็นเงิน ๑,๗๙๗,๑๑๔ บาท และระหว่าง กม. ๑๗+๐๐๐ - กม. ๒๓+๐๐๐ เป็นเงิน ๑,๙๕๗,๑๓๑ บาท

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๑. ศึกษา วางแผนการดำเนินงาน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ประเมินและประสานหน่วยงานภูมิภาคเพื่อดำเนินการ

๒. ออกแบบแบบสอบถามในการสำรวจให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และสมมติฐานในการทดสอบ

๓. ใช้เทคโนโลยีในการสร้างแบบสอบถามจากระบบออนไลน์ของ Google

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๑. เป็นตัวชี้วัดด้านประสิทธิภาพของอุปกรณ์อำนวยความสะดวก

๒. เป็นตัวชี้วัดด้านผลกระทบต่อตัวเอง สังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

๓. เป็นข้อมูลเพื่อใช้ในการกำหนดทิศทางการพัฒนางานอำนวยความสะดวกและหรือปรับปรุงอุปกรณ์อำนวยความสะดวกให้มีประสิทธิภาพและตอบสนองต่อผู้ใช้ทางมากที่สุด

๔. ขยายผลโดยนำวิธีการวิเคราะห์ไปปรับใช้กับโครงการอื่น ๆ

ข้อเสนอแนะความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง การวิเคราะห์ประเมินความคุ้มค่าของกิจกรรมอำนวยความสะดวก

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ หมวดที่ ๘ กำหนดให้ส่วนราชการต้องประเมินผลการปฏิบัติราชการเพื่อแสดงถึงผลสัมฤทธิ์ของภารกิจ คุณภาพการให้บริการ และความพึงพอใจของประชาชนผู้รับบริการ สำนักอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง ในฐานะที่เป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบดูแลงบประมาณในด้านการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ได้รับงบประมาณในกิจกรรมอำนวยความสะดวกแต่ละปีเป็นเงินงบประมาณกว่า ๓,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อจัดสรรให้หน่วยงานส่วนภูมิภาคดำเนินการในกิจกรรมอำนวยความสะดวก

ดังนั้น การวิเคราะห์ประเมินด้านความคุ้มค่าของกิจกรรมอำนวยความสะดวก จึงมีความจำเป็นต่อการประเมินผลสัมฤทธิ์ของงบประมาณที่ได้รับจัดสรร ว่ามีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ความคุ้มค่าและประโยชน์ที่ประชาชนได้รับ

๒) ข้อเสนอแนะความคิด/วิธีการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน

กิจกรรมอำนวยความสะดวก ประกอบไปด้วย

(๑) กิจกรรมอำนวยความสะดวกเพื่อป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน

- งานเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง
- งานป้ายจราจร
- งานเครื่องหมายนำทาง
- งานไฟฟ้าแสงสว่างและไฟสัญญาณจราจร
- งานราวกันอันตราย
- งานสะพานลอยคนเดินข้ามหรือทางลอด
- งานปรับปรุงทางหลวง

(๒) กิจกรรมปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวง

นอกเหนือจากการจัดสรรงบประมาณให้กับหน่วยงานต่าง ๆ ในส่วนภูมิภาคของกรมทางหลวงดำเนินการแล้ว สำนักอำนวยความสะดวกควรมีการติดตามและประเมินผลเงินงบประมาณที่ได้จัดสรรให้ไป เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จจะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของการใช้จ่ายเงินหรือไม่ โดยใช้หลักวิชาการเชิงสถิติมาวิเคราะห์ประเมินความคุ้มค่าของการลงทุนในกิจกรรมอำนวยความสะดวก โดยสามารถเก็บรวบรวมข้อมูลจากระบบงานต่าง ๆ ของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง ซึ่งมีความจำเป็นต่อการวิเคราะห์ดังกล่าว

โดยให้ความสำคัญกับการประเมินใน ๓ มิติ ได้แก่

๑. ด้านประสิทธิภาพ

เป็นการประเมินความเหมาะสมสอดคล้องของการใช้งบประมาณและกระบวนการทำงานเพื่อให้ได้มาซึ่งผลผลิตตามวัตถุประสงค์โดยพิจารณาจากผลผลิตเทียบกับต้นทุนโดยพิจารณา ๓ ประเด็น ดังนี้

- ปริมาณกิจกรรมที่ทำได้จริงเมื่อเทียบกับแผน

โดยการเปรียบเทียบอัตราส่วนผลต่างระหว่างปริมาณผลผลิตที่ทำได้จริงเทียบกับปริมาณผลผลิตตามแผน แล้วพิจารณาค่าอัตราส่วน กรณีผลลัพธ์ที่ได้มีค่าเท่ากับ ๐ ถือว่าผลผลิตเป็นไปตามแผน

- ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการจริงเทียบกับระยะเวลาที่กำหนด

โดยการเปรียบเทียบอัตราส่วนของระยะเวลาที่ใช้จริงเทียบกับระยะเวลาตามแผน แล้วพิจารณาค่าอัตราส่วน กรณีผลลัพธ์ที่ได้มีค่าเท่ากับ ๐ ถือว่า ระยะเวลาที่ดำเนินการเป็นไปตามแผน

- การประหยัดค่าใช้จ่าย

โดยการเปรียบเทียบอัตราส่วนของค่าใช้จ่ายที่ใช้จริงเทียบกับค่าใช้จ่ายตามแผน แล้วพิจารณาค่าอัตราส่วน กรณีผลลัพธ์ที่ได้มีค่าเท่ากับ ๐ แสดงว่าการปฏิบัติงานจริงมีการใช้จ่ายงบประมาณเท่ากับแผนที่ตั้งไว้

๒. ด้านประสิทธิผล

เป็นการประเมินการบรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของการปฏิบัติการกิจ โดยเปรียบเทียบผลที่ได้รับจากการปฏิบัติการกิจว่ามีความสอดคล้องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และผลที่คาดว่าจะได้รับที่กำหนดไว้ก่อนดำเนินการหรือไม่ โดยพิจารณาจากตัวชี้วัด ๓ ด้าน ได้แก่ การบรรลุวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติการกิจ ความพึงพอใจและคุณภาพการให้บริการ โดย

- วัดระดับความสำเร็จในการบรรลุวัตถุประสงค์/เป้าหมาย โดยคำนวณผลจากอัตราส่วนผลการปฏิบัติการกิจเทียบกับเป้าหมายที่ตั้งไว้

- วัดระดับความพึงพอใจของผู้รับบริการ โดยคำนวณผลจากอัตราส่วนผลการประเมินความพึงพอใจ (โดยการกำหนดค่าคะแนน) เทียบกับค่าเป้าหมายที่ตั้งไว้

๓. ด้านผลกระทบ

เป็นผลอันสืบเนื่องจากการปฏิบัติการกิจทั้งที่คาดหวังหรือตั้งใจ และไม่ได้คาดหวัง ทั้งที่เกิดขึ้นระหว่างและภายหลังการปฏิบัติการกิจ พิจารณาจากผลกระทบ ๔ มิติ คือ ผลกระทบต่อประชาชน ต่อสังคม ต่อเศรษฐกิจ และต่อสิ่งแวดล้อม โดย

- ใช้แบบสอบถามความคิดเห็นของผู้รับบริการต่อผลกระทบในด้านต่าง ๆ โดยคำนวณจากอัตราส่วนจำนวนผู้ที่พอใจในเชิงบวก (โดยการกำหนดค่าคะแนนจำนวนผู้ที่พอใจเชิงบวก) เทียบกับจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม จะต้องไม่น้อยกว่าค่าเป้าหมายที่ตั้งไว้

จากผลสรุปการวิเคราะห์ประเมินความคุ้มค่าของกิจกรรมอำนวยความสะดวกแก่ผู้ขอรับการประเมินจึงมีแนวคิดว่าควรพัฒนาการวิเคราะห์ประเมินความคุ้มค่าของกิจกรรมอำนวยความสะดวกเป็นระบบงานออนไลน์เพื่อเชื่อมโยงกับระบบงานอื่น ๆ ทำให้กรมทางหลวงมีการติดตามประเมินผลอย่างเป็นระบบ

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ใช้เป็นตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์ของเงินงบประมาณในกิจกรรมอำนวยความสะดวก
๒. ใช้เป็นเอกสารประกอบการขอของบประมาณ
๓. ใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนงาน/โครงการบริหารจัดการความปลอดภัยบนทางหลวง
๔. มีข้อมูลไว้เป็นแนวทางในการพัฒนา ปรับปรุงโครงข่ายทางหลวง
๕. ใช้เป็นเครื่องมือในการประเมินงานอื่น ๆ นอกเหนือจากกิจกรรมอำนวยความสะดวก

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้เข้ารับการคัดเลือก)

(น.ส.โสมสุดา ไกรสิงห์สม)

(วันที่ ๑๐ เดือน สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๖)

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นางอัมพาสินี เกษมพร)

(วันที่ ๑๐ เดือน สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๖)