

ผลการดำเนินงานติดตามผล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2548

กระทรวง/ส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวงชนบท

ยุทธศาสตร์/เป้าหมาย/แผน

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเครือข่ายคมนาคม ขนส่งและสื่อสารให้มีประสิทธิภาพสามารถเชื่อมโยงสู่ภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้าน ได้อย่างเป็นระบบเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

แผนงาน แผนงบประมาณเชิงบูรณาการเพื่อพัฒนากลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา

ผลผลิต/โครงการ

โครงการก่อสร้างถนนสาย พท 3037 บ้านไสกลิ่ง – บ้านหัวป่า จังหวัดพัทลุง

งบประมาณ

งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2546 งบกลาง รายการค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงโครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคม (16,600 ล้านบาท) ภายในวงเงิน 50,000,000 บาท

ความเป็นมา

โครงการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2545 เห็นชอบเกี่ยวกับการพัฒนากลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลาและให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นหน่วยงานหลักในการจัดทำแผนบูรณาการงบประมาณการพัฒนาพัฒนากลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา โดยอนุมัติให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทบพวณผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการออกแบบแปลนการก่อสร้างทาง พท 3037 บ้านไสกลิ่ง – บ้านหัวป่า อ.ควนขนุน จ.สงขลา, อ.ระโนด จ.สงขลา โดยเน้นให้ใช้เส้นทางเดิมที่ราษฎรสร้างไว้ให้มากที่สุด ซึ่งเป็นโครงการระยะเร่งด่วนเพื่อแก้ไขฟื้นฟูพัฒนากลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2546 เห็นชอบให้ดำเนินการก่อสร้างถนนสาย 3037 บ้านไสกลิ่ง-หัวป่า ระยะทาง 17.544 กม. โดยแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 3 ช่วง ได้แก่ ช่วงที่ 1 ถนนลาดยางจากบ้านไสกลิ่ง อ.ควนขนุน จ.พัทลุง ระยะทาง 5.900 กม. ช่วงที่ 2 ทางยกระดับผ่านป่าพรุ และทางน้ำหลาก ระยะทาง 5.450 กม. ช่วงที่ 3 ถนนลาดยางจนถึงบ้านหัวป่า อ.ระโนด จ.สงขลา ระยะทาง 6.194 กม. พร้อมก่อสร้างท่อระบายน้ำแบบเหลี่ยม (Box Culvert) ทุกระยะ 500 ม. 300 ม. 200 ม. ตามสภาพพื้นที่ กรณีมีลำน้ำให้ก่อสร้างสะพานเพื่อการไหลเวียนของน้ำตามธรรมชาติรวมทั้งมาตรการอื่น ๆ เพื่อให้เป็นไปตาม เป้าหมายการพัฒนาพัฒนากลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา โดยได้รับการจัดสรรงบประมาณภายในวงเงิน 700 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2547 - 2550

แต่ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2546 เห็นชอบแผนบูรณาการงบประมาณการพัฒนาลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา และกรอบวงเงินโครงการภายใต้แผนบูรณาการฯ โดยมีโครงการของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องในระยะแรกรวมทั้งสิ้น 44 โครงการ วงเงินงบประมาณ 4,205.50 ล้านบาท และมอบหมายให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรับไปประสานกับกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม ผู้รับผิดชอบโครงการให้ดำเนินการ ก่อสร้างเฉพาะในส่วนที่จำเป็นเร่งด่วนในปีงบประมาณ พ.ศ. 2546 ก่อน โดยให้ใช้งบประมาณจาก งบกลาง รายการค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงโครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคม (16,600 ล้านบาท) ภายในวงเงิน 50,000 ล้านบาท กรมทางหลวงจึงได้ดำเนินการในช่วงที่ 1 บางส่วนก่อนเป็นการก่อสร้างทางลาดยาง ระยะทาง 3.200 กม.

หลักการและเหตุผล

การพัฒนาลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลาเป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาล โดยมีเป้าหมายเพื่อฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมบริเวณลุ่มน้ำให้มีสภาพสมดุลด้านเศรษฐกิจ สังคมและระบบนิเวศ ตลอดจนเป็นการแก้ไขปัญหาที่ประชาชนได้รับความเดือดร้อน สำนักประเมินผลเห็นสมควรที่จะ ติดตามผลการดำเนินงานของโครงการก่อสร้างถนนสายบ้านไสกลิ่ง – บ้านหัวป่า อ.ควนขนุน จ. พัทลุง ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการตามแผนงบประมาณเชิงบูรณาการเพื่อการพัฒนาลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา เพื่อทราบความก้าวหน้าและปัญหาอุปสรรคของการดำเนินงาน และนำผลที่ได้จากการ

ศึกษาไปใช้ประกอบการพิจารณาจัดสรรงบประมาณปีต่อ ๆ ไป

วัตถุประสงค์การติดตามผล

เพื่อติดตามผลสำเร็จของโครงการในลักษณะ Quick Monitoring ตลอดจนสภาพปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน และเป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงานภายใต้ผลผลิตให้เหมาะสมต่อไป

ข้อค้นพบ

สำนักงบประมาณได้อนุมัติวงเงินงบประมาณให้กรมทางหลวงชนบทดำเนินการก่อสร้างรวมวงเงินทั้งสิ้น 50,000,000 บาท โดยโครงการดังกล่าวได้เซ็นสัญญาเลขที่ 183/2546 ลงวันที่ 30 กันยายน 2546 ภายในวงเงิน 32,236,000 บาท หรือร้อยละ 64.47 ของวงเงิน เพื่อดำเนินการก่อสร้างภายในระยะเวลา 360 วัน (30 กย. 2546-24 กย. 2547) แบ่งการเบิกจ่ายงวดงานและเงินรวม 35 งวด ปัจจุบันการก่อสร้างได้แล้วเสร็จตามสัญญาและส่งมอบให้กรมทาง

หลวงชนบทแล้ว โดยกรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการตรวจรับและได้อนุมัติการเบิกจ่ายงบประมาณตามวงเงินตามสัญญาแล้วในงวดสุดท้ายเมื่อ 20 ตุลาคม 2547

การก่อสร้างถนนลาดยาง Asphaltic Concrete พท. 3037 บ้านไสกลิ่ง-บ้านหัวป่า อ.ควนขนุน จ.พัทลุง (ตอนที่ 1) ระยะทาง 3.200 กิโลเมตร มีกิจกรรมหลัก ได้แก่ การก่อสร้างถนน ท่อลอดเหลี่ยม Barrier และทางเบี่ยง ประกอบด้วย

1. ก่อสร้างถนนลาดยาง Asphaltic Concrete ผิวจราจรกว้าง 7.00 ม. ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.0 ม. จาก กม.0+000 ถึง 3+000 และจาก กม.3+250 ถึง 3+450 รวมระยะทาง 3.200 กม.
2. ก่อสร้างท่อลอดเหลี่ยม คสล. จำนวน 15 แห่ง
 - 2.1 ขนาด 2-1.80 x 1.50-13.00 เมตร จำนวน 14 แห่ง
 - 2.2 ขนาด 2-3.00 x 3.00-13.00 เมตร จำนวน 1 แห่ง
3. ก่อสร้าง Barrier ความยาว 5,700 เมตร (รวม 2 ด้าน)
4. ก่อสร้างทางเบี่ยง ความยาว 300 เมตร

การดำเนินการดังกล่าวแล้วเสร็จตามกำหนดช่วยให้การก่อสร้างเส้นทางหลักในส่วนที่เหลือของถนนสาย พท 3037 โดยใช้งบประมาณปกติดำเนินการเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ทำให้ประชาชนระหว่างจังหวัดพัทลุง และจังหวัดสงขลาสามารถเดินทางระหว่างจังหวัดได้อย่างสะดวก การก่อสร้างดังกล่าวต้องผ่านป่าพรุซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการ EIA จะทำให้การพัฒนาเส้นทางจราจรเป็นไปอย่างอนุรักษ์ สภาพความสมดุลของระบบนิเวศ ช่วยให้การพัฒนาลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลาเป็นไปอย่างสมดุลและยั่งยืน

ข้อเสนอแนะ

— การวัดผลสำเร็จของโครงการกระทำได้ในมิติเชิงปริมาณเท่านั้น ในขณะที่มิติเชิงคุณภาพระดับผลผลิต ต้นทุนและเวลา ยังไม่มีการกำหนดอย่างชัดเจน การจัดทำโครงการควรมีตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับโครงการให้ครบถ้วนทั้ง 4 มิติ แต่อย่างไรก็ตามการวัดผลสำเร็จในระดับโครงการหรือผลผลิตอาจไม่สามารถสื่อให้ทราบถึงผลสำเร็จที่แท้จริง ควรพัฒนาการวัดผลสำเร็จโดยการจัดทำตัวชี้วัดที่มีความเชื่อมโยงของผลผลิต/โครงการในระดับผลลัพธ์ด้วยจึงจะสะท้อนให้เห็นผลสำเร็จที่แท้จริงได้

- โครงการดังกล่าวได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จและส่งมอบให้กรมทางหลวงชนบทแล้ว

โดยกรมทางหลวงชนบทได้ตรวจรับงานพร้อมอนุมัติการเบิกจ่ายเงินงวดสุดท้ายตามสัญญาแล้ว จึงควรมีการประเมินโครงการในระดับผลลัพธ์เพื่อวัดผลสำเร็จในเชิงเศรษฐกิจและสังคมต่อไป แต่ทั้งนี้เพื่อให้ทราบผลกระทบของโครงการในภาพรวมควรดำเนินการร่วมไปกับการติดตามโครงการก่อสร้างทาง พท 3037 บ้านไสกลิ่ง – บ้านหัวป่า อ.ควนขนุน จ.พัทลุง อ.ระโนด จ.สงขลา ที่ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินก่อสร้างส่วนของสายทางที่เหลือพร้อมกันไปด้วย โดยโครงการดังกล่าวได้ใช้งบประมาณประจำปี 2547 และผูกพันงบประมาณถึงปี 2550 ในวงเงิน 549,000,000 บาท

— สายทาง พท 3037 บ้านไสกลิ่ง – บ้านหัวป่า อ.ควนขนุน จ.พัทลุง อ.ระโนด จ.สงขลา บริเวณส่วนต้นถนนและปลายถนน เป็นสายทางขนาดกว้าง 6 เมตร ไหล่ทาง 2 ด้าน กว้าง 1.50 เมตร สภาพผิวทางเป็นแบบเคปซิล หากต่อไปมีปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น ควรมีการปรับปรุง Overlay ให้มีความกว้างเท่ากับสาย พท 3037 รวมทั้ง ปรับพื้นผิวถนนให้เป็น Asphaltic Concrete เช่นเดียวกัน ซึ่งจะเป็นการพัฒนาสายทางให้เชื่อมต่อในลักษณะเครือข่ายกับสายทางของกรมทางหลวงที่ 4047 และ 4048 และทำให้สภาพการจราจรมีความคล่องตัวมากขึ้น

ผู้รายงาน นินา ทองอำไพ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ 6 ว ส่วนประเมินผลด้านเศรษฐกิจ 3
สำนักประเมินผล สำนักงบประมาณ
ข้อมูล ณ 31 พฤษภาคม 2548

