

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)
๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : งานปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน ทางหลวงหมายเลข ๒๙๑ ตอน ทางเลี่ยงเมืองมหาสารคาม ระหว่าง กม.๒+๐๐๐ – กม.๓+๕๐๐(LT.) ทางหลวงหมายเลข ๒๐๘ ตอน หนองสระพัง – มหาสารคาม ระหว่าง กม.๕๔+๘๗๓ – กม.๕๔+๙๗๓(RT.)

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน ของแขวงทางหลวงยโสธร ทางหลวงหมายเลข ๒๑๕ ตอน สุวรรณภูมิ – สาทรัมย์ ระหว่าง กม.๖๐+๐๕๐ – กม.๖๑+๓๗๕

๒) ระยะเวลาดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ๒๑ มกราคม – ๑๙ มิถุนายน ๒๕๖๔

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ – ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๖๖

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%
- ศึกษารายละเอียดของแบบก่อสร้างสัญญา และเงื่อนไขที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน
- ควบคุมงานให้เป็นไปตามแผนงาน และเงื่อนไขต่างๆที่กำหนดไว้
- จัดบันทึกการทำงาน จัดทำรายงานประจำวัน ประจำสัปดาห์ ประจำเดือน เพื่อรายงานความก้าวหน้าของโครงการฯ
- ให้คำแนะนำในการปฏิบัติงานก่อสร้างให้มีคุณภาพ และถูกต้องตามหลักวิชาการ เพื่อลดโอกาสเกิดข้อผิดพลาดให้น้อยที่สุด
- คำนวณปริมาณงาน จัดทำรายงานถัวจ่ายค่างาน เพื่อให้สัมพันธ์กับการเบิกจ่ายเงินค่างาน
- ตรวจสอบรายการวัสดุที่ใช้ให้มีคุณภาพ และถูกต้องตามหลักวิชาการ
- ประสานงาน แก้ไขปัญหาความขัดแย้งที่เกิดขึ้นระหว่างผู้เกี่ยวข้องในโครงการก่อสร้าง โดยยึดตามหลักวิชาการ
- ติดตาม และตรวจสอบการทำงานของผู้รับจ้างว่าเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้หรือไม่ เพื่อให้ทราบความก้าวหน้า และความล่าช้าของโครงการก่อสร้าง
- ดูแลความปลอดภัยกับความสะดวกเพื่อป้องกันอันตราย และความเสียหายในบริเวณโครงการก่อสร้าง

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงานของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายสันต์ ไชยวงษา		๒๐%	- คิดคำนวณปริมาณงาน - คำนวณจัดทำค่า K

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%
 - ศึกษารายละเอียดของแบบก่อสร้างสัญญา และเงื่อนไขที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน
 - ควบคุมงานให้เป็นไปตามแผนงาน และเงื่อนไขต่างๆที่กำหนดไว้
 - จัดบันทึกการทำงาน จัดทำรายงานประจำวัน ประจำสัปดาห์ ประจำเดือน เพื่อรายงานความก้าวหน้าของโครงการฯ
 - ให้คำแนะนำในการปฏิบัติงานก่อสร้างให้มีคุณภาพ และถูกต้องตามหลักวิชาการ เพื่อลดโอกาสเกิดข้อผิดพลาดให้น้อยที่สุด
 - คำนวณปริมาณงาน จัดทำรายงานถัวจ่ายค่างาน เพื่อให้สัมพันธ์กับการเบิกจ่ายเงินค่างาน
 - ตรวจสอบรายการวัสดุที่ใช้ให้มีคุณภาพ และถูกต้องตามหลักวิชาการ
 - ประสานงาน แก้ไขปัญหาความขัดแย้งที่เกิดขึ้นระหว่างผู้เกี่ยวข้องในโครงการก่อสร้าง โดยยึดตามหลักวิชาการ
 - ติดตาม และตรวจสอบการทำงานของผู้รับจ้างว่าเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้หรือไม่ เพื่อให้ทราบความก้าวหน้า และความล่าช้าของโครงการก่อสร้าง
 - ดูแลความปลอดภัยกับความสะดวกเพื่อป้องกันอันตราย และความเสียหายในบริเวณโครงการก่อสร้าง

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายธงศักดิ์ เวียงสีมา		๑๐%	- คิดคำนวณปริมาณงาน - คำนวณจัดทำค่า K
นายเขมวัฒน์ สุระมัตย์		๑๐%	- คิดคำนวณปริมาณงาน - คำนวณจัดทำค่า K

๔) ข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

- เรื่อง การจัดการจราจรระหว่างงานก่อสร้างที่เหมาะสม โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ในเขตเมืองที่มีการจราจรหนาแน่น

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ งานปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน ทางหลวงหมายเลข ๒๙๑ ตอน ทางเลี้ยวเมือง
มหาสารคาม ระหว่าง กม.๒+๐๐๐ – กม.๓+๕๐๐(LT.) ทางหลวงหมายเลข ๒๐๘ ตอน หนองสระพัง –
มหาสารคาม ระหว่าง กม.๕๔+๘๗๓ – กม.๕๔+๙๗๓(RT.)

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

การประเมินผลโครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน
ทางหลวงหมายเลข ๒๙๑ ตอน ทางเลี้ยวเมืองมหาสารคาม ระหว่าง กม.๒+๐๐๐ – กม.๓+๕๐๐(LT.) ทาง
หลวงหมายเลข ๒๐๘ ตอน หนองสระพัง – มหาสารคาม ระหว่าง กม.๕๔+๘๗๓ – กม.๕๔+๙๗๓ เป็นการ
ก่อสร้างขยายผิวจราจรเพิ่มเป็นทางขนาน มีเกาะแบ่งระหว่างช่องจราจรหลัก วางท่อระบายน้ำพร้อมบ่อพักได้
ทางเดินเท้า ลักษณะผิวทางเป็นชนิดคอนกรีตเสริมเหล็กหนา ๐.๒๕ ม. ในช่วงระยะทางก่อนถึงทางแยกเพื่อ
รับน้ำหนักระเบิดจากรถบรรทุก และก่อสร้างผิวทางสองชั้นเป็น Asphaltic Concrete Binder หนา ๕
เซนติเมตร และ Asphaltic Concrete Wearing หนา ๕ เซนติเมตร เป็นโครงการที่มีบทบาทสำคัญต่อการ
คมนาคมขนส่งระหว่างจังหวัดที่อยู่ในภาคอีสาน สำหรับทางหลวงหมายเลข ๒๙๑ และทางหลวงหมายเลข
๒๐๘ นั้น เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดมหาสารคาม ไปจังหวัดขอนแก่น จังหวัดร้อยเอ็ด และ
จังหวัดกาฬสินธุ์ รวมถึงอำเภอต่างๆ

จากการประเมินและศึกษารายละเอียดโครงการจะเลือกโครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณ ๑-๒ ปี
ในการประเมินโครงการโดยรวบรวมข้อมูลต่างๆ และการสำรวจเก็บข้อมูลภาคสนามข้อมูลทั้งหมดนี้ได้
ถูกนำมาวิเคราะห์และประเมิน เพื่อวิเคราะห์ความคุ้มค่าที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการพัฒนาระบบ
โลจิสติกส์ตามเป้าหมายของกระทรวงคมนาคม ผลสรุปของการประเมินโครงการ ตามหัวข้อดังนี้

๑. โครงการนี้บรรลุตามวัตถุประสงค์ จากการทบทวนยุทธศาสตร์และแผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์ระดับชาติและสัดส่วนของกระทรวงคมนาคม รวมถึงการค้นคว้ารวบรวมข้อมูลอื่นๆ ที่
เกี่ยวข้อง พบว่า โครงการมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ในการพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์ของประเทศอย่างชัดเจนโดยมีส่วนช่วยสนับสนุนการพัฒนาเชื่อมโยงเครือข่ายการคมนาคม
ขนส่งสินค้า ทั้งทางบก ทางเรือ รวมถึงการคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal transport)
นอกจากนั้น โครงการยังก่อให้เกิดผลดีต่อการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบระหว่างศูนย์กลางการผลิตและการค้า
ต่างๆในจังหวัดของประเทศตลอดจนส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศ

ผลประเมินจากผู้ใช้งาน พบว่า การดำเนินโครงการ ก่อสร้างให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ใช้งานอย่างชัดเจนในแง่ของ
ความปลอดภัยและสะดวกมากยิ่งขึ้น สอดคล้องกับข้อมูลจากการสอบถามความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่างต่อ
การใช้เส้นทางนี้ พบว่า ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจมากในเรื่องของความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในการ
เดินทาง

๓. ผลประเมินด้านสังคม จากการสอบถามประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ พบว่า การก่อสร้างโครงการช่วย
ให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทางมากขึ้น และทำให้การเดินทางระหว่างสองฝั่งถนนต้องใช้ความระมัดระวัง
มากขึ้น เนื่องจากถนนมีความกว้างมากขึ้นและมีปัญหาเล็กน้อยเรื่องการข้ามถนน

๔. ผลการประเมินด้านเศรษฐกิจ จากการสอบถามผู้ประกอบการในพื้นที่ พบว่าผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นต่อผู้ประกอบการอย่างชัดเจนก็คือ การเดินทางสะดวกมากขึ้นและปลอดภัยเดินทางติดต่อธุรกิจ รวมถึงการช่วยให้พนักงานเดินทางทำงานสะดวกมากยิ่งขึ้น ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อเนื่องตามมาอย่างชัดเจน ทั้งในแง่ของการลดต้นทุนรวม การลดภาระค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บสินค้าและขนส่งต่อการขยายตลาดและการให้บริการ

๕. ผลประเมินด้านสิ่งแวดล้อม จากการตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่าปัจจัยสิ่งแวดล้อมส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ ส่วนผลกระทบที่เกิดขึ้นนั้นสามารถป้องกันได้โดยการดำเนินการติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพของมาตรการลดผลกระทบให้ได้้อยู่เสมอ ได้แก่ การบำรุงรักษาและควบคุมผิวทางให้มีคุณภาพดี และประสานงานกับตำรวจในพื้นที่เพื่อควบคุมความเร็วให้อยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนด

๖. ผลความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ จากการประเมินพบว่า การดำเนินการโครงการก่อสร้างขยายเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข ๒๙๑ ตอน ทางเลี้ยวเมืองมหาสารคาม ระหว่าง กม.๒+๐๐๐ - กม. ๓+๕๐๐(LT.) ทางหลวงหมายเลข ๒๐๘ ตอน หนองสระพัง - มหาสารคาม ระหว่าง กม.๕๔+๘๗๓ - กม. ๕๔+๙๗๓(RT.) มีความคุ้มค่าในเชิงประเมินเศรษฐศาสตร์

๗. ผลสรุปประเมินด้านวิศวกรรม ทางหลวง ๒๙๑ ตอน ทางเลี้ยวเมืองมหาสารคาม ระหว่าง กม.๒+๐๐๐ - กม.๓+๕๐๐(LT.) ทางหลวงหมายเลข ๒๐๘ ตอน หนองสระพัง - มหาสารคาม ระหว่าง กม.๕๔+๘๗๓ - กม.๕๔+๙๗๓(RT.) สรุปได้ดังนี้ การประเมินคุณภาพของถนน เช่น สภาพผิวทาง ความเรียบของผิวทาง ลักษณะไหล่ทาง ความชัดเจนของสีแบ่งเส้นจราจร ความกว้างของถนน ความกว้างช่องจราจร/ทิศทาง เกาะกลางถนน ทางเชื่อม สิ่งกีดขวางข้างทางไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ พบว่าสภาพของผิวทางหลวงหมายเลข ๒๙๑ ตอน ทางเลี้ยวเมืองมหาสารคาม ระหว่าง กม.๒+๐๐๐ - กม.๓+๕๐๐(LT.) ทางหลวงหมายเลข ๒๐๘ ตอน หนองสระพัง - มหาสารคาม ระหว่าง กม.๕๔+๘๗๓ - กม.๕๔+๙๗๓ มีการยุบตัวเป็นแอ่ง (Depression) โดยวิเคราะห์คู่มือตรวจสอบและประเมินสภาพความเสียหายของผิวทาง ซึ่งปัญหานี้มีสาเหตุมาจากการทรุดตัวของชั้นใต้ผิวทาง หรือจากชั้นตอนการก่อสร้างมีการบดอัดชั้นดินคันทางไม่เพียงพอ และยังพบว่ามีการแยกจากการขยายคันทาง พบรอยแตกตามขอบบริเวณไหล่ทางเล็กน้อย เส้นแบ่งจราจรทั้งเส้นแบ่งเลนสีขาว และสีเหลืองยังเห็นชัดเจนทั้งในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน

จากการประเมินผลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์รวมถึงการประเมินจากข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง พบว่า โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค ทางหลวงหมายเลข ๒๙๑ ตอน ทางเลี้ยวเมืองมหาสารคาม ระหว่าง กม.๒+๐๐๐ - กม.๓+๕๐๐(LT.) ทางหลวงหมายเลข ๒๐๘ ตอน หนองสระพัง - มหาสารคาม ระหว่าง กม.๕๔+๘๗๓ - กม.๕๔+๙๗๓(RT.) มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศอย่างชัดเจน โดยมีส่วนช่วยสนับสนุนการพัฒนาเชื่อมโยงเครือข่ายการคมนาคมขนส่งสินค้า ทั้งทางบก ทางเรือ รวมถึงการคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal transport) นอกจากนั้น โครงการยังก่อให้เกิดผลดีต่อการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบระหว่างศูนย์กลางการผลิตสินค้าต่างๆ ของประเทศตลอดจนส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศ

โดยสรุปผลประเมิน โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค ทางหลวงหมายเลข ๒๙๑ ตอน ทางเลี้ยวเมืองมหาสารคาม ระหว่าง กม.๒+๐๐๐ - กม. ๓+๕๐๐(LT.) ทางหลวงหมายเลข ๒๐๘ ตอน หนองสระพัง - มหาสารคาม ระหว่าง กม.๕๔+๘๗๓ - กม. ๕๔+๙๗๓(RT.) คุ้มค่ากับการใช้งบประมาณลงทุนของกรมทางหลวง

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑) บริเวณโครงการก่อสร้างเป็นจุดตัดสี่แยกของถนนสายหลัก ๒๐๘ ตัดกับถนนเลี้ยวเมืองมหาสารคาม ๒๙๑ ทำให้มีปริมาณการจราจรหนาแน่นการทำงานต้องทำด้วยความระมัดระวัง และดำเนินการได้ช้ากว่า

๒.๒) พื้นที่ล่องคูน้ำข้างทางเดิมมีลักษณะเป็นน้ำขังสูงและพื้นที่เป็นดินอ่อน และมีเศษต้นไม้วัชพืชปกคลุมจำนวนมากต้องใช้เวลาในการขุดขนทิ้งเป็นระยะเวลานานก่อนที่จะดำเนินการก่อสร้างขั้นตอนต่อไปได้

๒.๓) ความไม่ปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ในการเข้าติดตั้งเครื่องสำรวจปริมาณจราจรบนถนน เนื่องจากมีถนนกว้างขึ้นทำให้จำนวนยานพาหนะบนท้องถนนมีปริมาณเพิ่มขึ้นและวิ่งด้วยความเร็ว ต้องมีการวางแผนในการทำงาน และจัดเตรียมอุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยในการทำงาน

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑) ความพึงพอใจของประชาชนผู้ใช้งานในความสะดวก และปลอดภัยในการขับขี่ และการอยู่อาศัยข้างทาง

๓.๒) กรมทางหลวงเป็นองค์กรที่ช่วยในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ผ่านการดำเนินการให้ความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งสินค้า

๓.๓) กรมทางหลวงช่วยทำให้มีการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในประเทศให้ดีขึ้นส่งผลให้มีการพัฒนาประเทศแบบยั่งยืนต่อไป

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน ของแขวงทางหลวงยโสธร ทางหลวงหมายเลข ๒๑๕ ตอน สุวรรณภูมิ – สาทรัมย์ ระหว่าง กม.๖๐+๐๕๐ – กม.๖๑+๓๗๕

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

การประเมินงานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินของแขวงทางหลวงยโสธร ทางหลวงหมายเลข ๒๑๕ ตอน สุวรรณภูมิ – สาทรัมย์ ระหว่าง กม.๖๐+๐๕๐ – กม.๖๑+๓๗๕ ระยะทาง ๑.๓๒๕ กิโลเมตร รวมงานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลวง เป็นการก่อสร้างปรับปรุงจากสภาพทางเดิมที่เป็นถนนลาดยาง จาก ๒ ช่องจราจร เพิ่มเป็นมาตรฐานชั้นพิเศษ ๔ ช่องจราจร ไป-กลับ ข้างละ ๒ ช่องจราจร ความกว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร ไหล่ทาง ๒.๕ เมตร ใช้เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ผิวทางสองชั้นเป็น Asphaltic Concrete Binder หนา ๕ เซนติเมตร และ Asphaltic Concrete Wearing หนา ๕ เซนติเมตร เป็นโครงการที่มีบทบาทสำคัญต่อการคมนาคมขนส่งระหว่างจังหวัดที่อยู่ในภาคอีสาน สำหรับทางหลวงหมายเลข ๒๑๕ นั้น เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดร้อยเอ็ดและจังหวัดสุรินทร์ และอำเภอต่างๆในพื้นที่

จากการประเมินโครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ ในการประเมินโครงการโดยรวบรวมข้อมูลต่างๆ ทั้งหมดนี้ เพื่อวิเคราะห์ความคุ้มค่าที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการพัฒนาระบบ

โลจิสติกส์ตามเป้าหมายของกระทรวงคมนาคม ผลสรุปของการประเมินโครงการ ตามหัวข้อดังนี้

๑. โครงการนี้บรรลุตามวัตถุประสงค์ จากการทบทวนยุทธศาสตร์และแผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระดับชาติและสัดส่วนของกระทรวงคมนาคม พบว่า โครงการมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศอย่างชัดเจนโดยมีส่วนช่วยสนับสนุนการพัฒนาเชื่อมโยงเครือข่ายการคมนาคมขนส่งสินค้า ทั้งทางบก ทางเรือ รวมถึงการคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal transport) นอกจากนั้น โครงการยังก่อให้เกิดผลดีต่อการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบระหว่างศูนย์กลางการผลิตและการค้าต่างๆ ในจังหวัดของประเทศตลอดจนส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศ

๒. ผลประเมินจากผู้ใช้งาน พบว่า การดำเนินโครงการก่อสร้างให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ใช้งานอย่างชัดเจนในแง่ของความปลอดภัยและสะดวกมากยิ่งขึ้น สอดคล้องกับข้อมูลจากการสอบถามความพึงพอใจของผู้ใช้ทางต่อการใช้เส้นทางนี้ พบว่า ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจมากในเรื่องของความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในการเดินทาง

๓. ผลประเมินด้านสังคม จากการสอบถามประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ พบว่า การก่อสร้างโครงการช่วยให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทางขึ้น และทำให้การเดินทางระหว่างสองฝั่งถนนต้องใช้ความระมัดระวังมากขึ้น เนื่องจากถนนมีความกว้างมากขึ้นและมีปัญหาเล็กน้อยเรื่องการข้ามถนน

๔. ผลการประเมินด้านเศรษฐกิจ จากการสอบถามผู้ประกอบการในพื้นที่ พบว่าผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นต่อผู้ประกอบการอย่างชัดเจนก็คือ การเดินขนส่งที่สะดวกมากขึ้นและปลอดภัยเดินทางติดต่อธุรกิจ รวมถึงการช่วยให้พนักงานเดินทางทำงานสะดวกมากยิ่งขึ้น ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อเนื่องตามมาอย่างชัดเจน ทั้งในแง่ของการลดต้นทุนรวม การลดภาระค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บสินค้าและขนส่งต่อการขยายตลาดและการให้บริการ

๕. ผลประเมินด้านสิ่งแวดล้อม จากการตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่าปัจจัยสิ่งแวดล้อมส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ ส่วนผลกระทบที่เกิดขึ้นนั้นสามารถป้องกันได้โดยการดำเนินการติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพของมาตรการลดผลกระทบให้ได้ที่อยู่เสมอ ได้แก่ การบำรุงรักษาและควบคุมผิวทางให้มีคุณภาพดี และประสานงานกับตำรวจในพื้นที่เพื่อควบคุมความเร็วให้อยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนด

๖. ผลความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ จากการประเมินพบว่า การดำเนินการโครงการก่อสร้างขยายเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข ๒๑๕ ตอนควบคุม ๐๒๐๐ ตอน สุวรรณภูมิ - สาทราย ระหว่าง กม. ๖๐+๐๕๐ - กม.๖๑+๓๗๕ มีความคุ้มค่าในเชิงประเมินเศรษฐศาสตร์

๗. ผลสรุปประเมินด้านวิศวกรรม ทางหลวงหมายเลข ๒๑๕ ตอนควบคุม ๐๒๐๐ ตอน สุวรรณภูมิ - สาทราย ระหว่าง กม.๖๐+๐๕๐ - กม.๖๑+๓๗๕ สรุปได้ดังนี้ การประเมินคุณภาพของถนน เช่น สภาพผิวทาง ความเรียบของผิวทาง ลักษณะไหล่ทาง ความชัดเจนของสีแบ่งเส้นจราจร ความกว้างของถนน ความกว้างช่องจราจร/ทิศทาง เกาะกลางถนน ทางเชื่อม สิ่งกีดขวางข้างทางไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ พบว่าสภาพของผิวทางหลวงหมายเลข ๒๑๕ ตอนควบคุม ๐๒๐๐ ตอน สุวรรณภูมิ - สาทราย ระหว่าง กม.๖๐+๐๕๐ - กม. ๖๑+๓๗๕ มีการยุบตัวเป็นแอ่ง (Depression) โดยวิเคราะห์คู่มือตรวจสอบและประเมินสภาพความเสียหายของผิวทาง ซึ่งปัญหานี้มีสาเหตุมาจากการทรุดตัวของชั้นใต้ผิวทาง หรือจากชั้นตอนการก่อสร้างมีการบดอัดชั้นดินคันทางไม่เพียงพอ และยังพบว่ามีการแยกจากการขยายคันทาง พบรอยแตกตามขอบบริเวณไหล่ทางเล็กน้อย เส้นแบ่งจราจรทั้งเส้นแบ่งเลนสีขาวและสีเหลืองยังเห็นชัดเจนทั้งในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน

จากการประเมินผลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์รวมถึงการประเมินจากข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง พบว่า โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค ทางหลวงหมายเลข ๒๑๕ ตอนควบคุม ๐๒๐๐ ตอน สุวรรณภูมิ - สาทราย ระหว่าง กม.๖๐+๐๕๐ - กม.๖๑+๓๗๕ ระยะทาง ๑.๓๒๕ กิโลเมตร มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศอย่างชัดเจน โดยมีส่วนช่วยสนับสนุนการพัฒนาเชื่อมโยงเครือข่ายการคมนาคมขนส่งสินค้า ทั้งทางบก ทางเรือ รวมถึงการคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal transport) นอกจากนั้น โครงการยังก่อให้เกิดผลดีต่อการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบระหว่างศูนย์กลางการผลิตสินค้าต่างๆ ของประเทศตลอดจนส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศ

โดยสรุปผลประเมิน โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค ทางหลวงหมายเลข ๒๑๕ ตอนควบคุม ๐๒๐๐ ตอน สุวรรณภูมิ - สาทราย ระหว่าง กม.๖๐+๐๕๐ - กม.๖๑+๓๗๕ คุ้มค่ากับการใช้งบประมาณลงทุนของกรมทางหลวง

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑) บริเวณโครงการก่อสร้างเป็นพื้นที่น้ำขังสูงเป็นระยะเวลานานทำให้มีสภาพดินอ่อนเป็นชั้นหนามาก ต้องดำเนินการขุด ขนดินที่อ่อนทิ้งให้หมดก่อนดำเนินการก่อสร้างขั้นต่อไปได้

๒.๒) พื้นที่สองข้างทางเดิมมีลักษณะเป็นทุ่งนาที่ยังมีต้นข้าวของประชาชนยังไม่ได้ทำการเก็บเกี่ยว รวมทั้งยังมีน้ำขังสูง ทำให้ต้องรอการเก็บเกี่ยวข้าวออกก่อน จึงสามารถเข้าดำเนินการระบายน้ำออกจากพื้นที่ก่อสร้างได้

๒.๓) ความไม่ปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ในการเข้าติดตั้งเครื่องสำรวจปริมาณจราจรบนถนน เนื่องจากมีถนนกว้างขึ้นทำให้จำนวนยานพาหนะบนท้องถนนมีปริมาณเพิ่มขึ้นและวิ่งด้วยความเร็ว ต้องมีการวางแผนในการทำงาน และจัดเตรียมอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการทำงาน

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๓.๑) ได้ทราบถึงผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๑๕ ตอน สุวรรณภูมิ - สาทรัมย์ ระหว่าง กม.๖๐+๐๕๐ - กม.๖๑+๓๗๕ ระยะทาง ๑.๓๒๕ ตามเป้าหมายและตัวชี้วัดของกรมทางหลวง เช่น ผลกระทบต่างๆ หลังจากการเสร็จสิ้นของโครงการ ฯลฯ
- ๓.๒) สามารถจัดทำเป็นเอกสารงานทางวิชาการสำหรับเผยแพร่ให้กับสถาบันทางการศึกษาและประชาชนทั่วไปที่สนใจงานประเมินผลลัพธ์โครงการก่อสร้างทางหลวง
- ๓.๓) สามารถนำความคิดเห็นของประชาชน มาปรับใช้อย่างมีประสิทธิภาพและเหมาะสมมากขึ้น
- ๓.๔) เป็นการพัฒนาทักษะ และเพิ่มพูนประสบการณ์การทำงานด้านงานประเมินผลโครงการก่อสร้างให้กับเจ้าหน้าที่
- ๓.๕) ได้ทราบลักษณะการดำเนินงานและปัญหาที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติงาน เพื่อกำหนดแนวทางการทำงานในอนาคต รวมทั้งแก้ไขข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดที่เคยเกิดขึ้น
- ๓.๖) เพื่อเป็นเครื่องมือในการแก้ปัญหาจราจรในเรื่องของต้นทุน เรื่องของเวลา และความปลอดภัยในการเดินทาง
- ๓.๗) สามารถบริหารงบประมาณของกรมทางหลวงได้อย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ ตรงตามตัวชี้วัดและเป้าหมายที่กำหนดไว้

ชื่อข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง การจัดการจราจรระหว่างงานก่อสร้างที่เหมาะสม โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ในเขตเมืองที่มีการจราจรหนาแน่น

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

การก่อสร้างทางเป็นวาระที่สำคัญของการพัฒนาโครงการทางหลวง สำหรับการก่อสร้างจะมี การเคลื่อนที่ของเครื่องจักรกล รถบรรทุก และกองวัสดุต่าง ๆ ซึ่งเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เช่น อุบัติเหตุระหว่างเครื่องจักรก่อสร้างกับยานพาหนะที่สัญจรผ่านการก่อสร้างทาง อุบัติเหตุระหว่าง ยานพาหนะที่สัญจรผ่านอุปกรณ์ป้องกันการก่อสร้าง หรืออุบัติเหตุระหว่างสิ่งก่อสร้างกับผู้สัญจรผ่านพื้นที่ ก่อสร้าง เป็นต้น ดังนั้น การตรวจสอบความปลอดภัยงานทางสำหรับขั้นตอนการก่อสร้างจะช่วยเสริมสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้สัญจรผ่านบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและแก่ผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้าง เนื่องจากการตรวจสอบความปลอดภัยงานทางสำหรับการก่อสร้างจะช่วยให้อุบัติเหตุการควบคุมการก่อสร้างและวิศวกรจราจร ตรวจพบประเด็นปัญหา ความปลอดภัย ตำแหน่งและความเสี่ยงต่าง ๆ สำหรับการก่อสร้าง เพื่อแก้ไขปัญหาที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บได้

ปัญหาด้านอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งในพื้นที่สำหรับการก่อสร้างบนทางหลวง เนื่องจากการก่อสร้างทาง มีพื้นที่จำกัด มีเครื่องจักรงานทางทำงานตลอดเวลา มีรถบรรทุกที่ใช้ความเร็วต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับยานพาหนะที่สัญจรไปมาที่มีความเร็วสูงกว่า ประกอบกับการจัดการจราจรขณะทำการก่อสร้างทางมักขาดการพิจารณาที่รอบคอบในด้านความปลอดภัย ทั้งในส่วนของผู้รับจ้างและเจ้าของงาน ทำให้โอกาสในการเกิดอุบัติเหตุมีเพิ่มมากขึ้น

กรมทางหลวงได้ดำเนินการปรับปรุงผิวทางบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ เพื่อเป็นการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกนั้นๆ โดยเป็นการเปลี่ยนแปลงผิวทางเดิมที่เป็นผิวแอสฟัลต์เป็นผิวทางคอนกรีตเสริมเหล็กความหนา ๐.๒๕ ม. ซึ่งขั้นตอนในการก่อสร้างมีหลายต้องทำการขุดหรือผิวทางและชั้นรองพื้นทางเดิมออกไปก่อน จึงทำการเทคอนกรีตเสริมเหล็กของชั้นผิวทางใหม่แทน โดยระดับผิวทางใหม่ยังคงเป็นระดับเดิม ทำให้ต้องใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างเป็นระยะเวลานาน ซึ่งทำให้มีการปิดช่องจราจรเพื่อทำการก่อสร้าง เป็นเหตุให้เกิดการจราจรติดขัดในชั่วโมงเร่งด่วน เพราะในพื้นที่เมืองใหญ่มีการเข้า-ออก ระหว่างในเมืองกับอำเภอ ตำบลใกล้เคียงในพื้นที่ รวมถึงการเดินทางขนส่งสินค้าระหว่างภาค และระหว่างจังหวัดของรถบรรทุก

ดังนั้น จากเหตุผลต่างๆ ที่กล่าวมาเพื่อให้เป็นการกระทบการจราจรที่ไม่สะดวกให้น้อยที่สุด จึงมีแนวคิด และการแก้ปัญหาดังกล่าว จึงมีการวางแผนการจัดการจราจรในบริเวณก่อสร้างตามโครงการที่ได้กล่าวมาข้างต้นดังนี้

๑. ประชุมร่วมกับทางจังหวัดเพื่อเสนอแผนผังและเส้นทางเลี่ยงบริเวณก่อสร้าง

๒. จัดทำป้ายแนะนำ ทิศทางลูกศรการเดินรถ ข้อความ แสดงเส้นทางการจราจรที่หลีกเลี่ยงบริเวณก่อสร้าง

๓. จัดทำผังการปิดกั้นพื้นที่ทำงานก่อสร้าง และผังการเดินรถ พร้อมกำหนดระยะเวลาของการปิดกั้นพื้นที่ในแต่ละช่วงเวลาให้ชัดเจน เพื่อความไม่สับสนของผู้ใช้ทาง

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

๒.๑) ควรเลือกใช้คอนกรีตชนิดให้กำลังสูงเร็วเพื่อลดระยะเวลาของการปิดกั้นช่องจราจรที่ทำการก่อสร้าง

๒.๒) ควรกำหนดรูปแบบการก่อสร้างให้เป็นการเทผิวคอนกรีตใหม่บนผิวทางแอสฟัลต์ของผิวทางเดิมเพื่อลดระยะเวลาของการปิดช่องจราจรที่ทำการก่อสร้าง

๒.๓) ควรประสานให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจมาช่วยระบายนการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน เพราะคนใช้รถขาดวินัยการจราจร ทำให้เกิดการติดขัดและกีดขวางการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑) เพิ่มความปลอดภัยให้กับบุคลากรของกรมทางหลวงในพื้นที่ก่อสร้างทาง

๓.๒) เป็นหน่วยงานที่มุ่งเน้นให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง ควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่ดีมีมาตรฐานในมุมมองของประชาชน

๓.๓) ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยบนทางหลวงให้สูงขึ้น เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีของกรมทางหลวงให้เป็นที่ประจักษ์ต่อสาธารณชนทั่วไป

๓.๔) เป็นตัวอย่างของการจัดการจราจรที่มีการก่อสร้างทางในพื้นที่จราจรหนาแน่นให้กับหน่วยงานอื่นๆ

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ).....  (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายชินกร คำมี)

(วันที่ ๒๒ เดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๖)

(ลงชื่อ).....  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายสถาพร ภาโนมัย)

(ตำแหน่ง) วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ

(วันที่ ๒๒ เดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๖)