

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การวางแผนในการแก้ไขปัญหา กรณีจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๓ กับทางหลวงหมายเลข ๔๐๘ (แยกป่าชิง) เพื่อใช้ในการเสนอขอรับงบประมาณปี พ.ศ.๒๕๖๘

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การวางแผนเพื่อขอจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติม กรณีโครงการก่อสร้างปรับปรุงทางแยกทำയാงบนทางหลวงหมายเลข ๔

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ธันวาคม ๒๕๖๕ ถึง มีนาคม ๒๕๖๖

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : มีนาคม ๒๕๖๖ ถึง กรกฎาคม ๒๕๖๖

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน

จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๓ และทางหลวงหมายเลข ๔๐๘ (แยกป่าชิง) เป็นจุดตัดระหว่างโครงข่ายทางหลวงสายหลัก (ลำดับชั้นที่ ๑ ตัดกับลำดับชั้นที่ ๒) ซึ่งเป็นประตูหลักในการเดินทางจากกลุ่มจังหวัดในภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามันไปสู่พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ซึ่งปัจจุบันทางแยกดังกล่าวจัดการด้วยสัญญาณไฟจราจร แต่พบว่ามีข้อร้องเรียนและความต้องการจากประชาชนในพื้นที่ ทำให้แนวทางหลวงสงขลาที่ ๒ (นาหม่อม) เสนอแนวคิดที่จะพัฒนาทางแยกดังกล่าวให้เป็นทางแยกต่างระดับ โดยหน้าที่ของสำนักแผนงานหลังจากได้รับทราบปัญหาและความต้องการจากพื้นที่แล้ว จะต้องพิจารณาความเหมาะสมของทางแยกดังกล่าวว่ามีความจำเป็นจะต้องก่อสร้างเป็นทางแยกต่างระดับแล้วหรือไม่ ก่อนที่จะเสนอขอรับงบประมาณผูกพันเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการ

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นางสาวอภิษฎา สุขแก่น		๑๐ %	- ศึกษาข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม - วิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการ
นางสาวพริษา ปทุมวงษา		๑๐ %	- ให้คำปรึกษาแนะนำในการดำเนินงาน

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน

ทางหลวงหมายเลข ๔ สาย กรุงเทพมหานคร - จุดผ่านแดนถาวรสะเดา (เขตแดนไทย/มาเลเซีย) เป็นทางหลวงสายหลักที่ใช้ในการเดินทางสัญจรลงสู่ภาคใต้ ปัจจุบันพบว่าทางหลวงหมายเลข ๔ ช่วงที่ผ่านจังหวัดเพชรบุรี มีการเจริญเติบโตของเมืองเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง เกิดกิจกรรมในการคมนาคมและขนส่งของคนและสินค้าอย่างมาก ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดในโครงข่ายทางหลวงทั้งบนสายทางและบริเวณจุดตัด ซึ่งจุดหนึ่งที่เป็นปัญหาคือบริเวณทางแยกท่าแยง กรมทางหลวงจึงได้ดำเนินการเสนอขอรับงบประมาณปี ๒๕๖๔ เพื่อดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงทางแยกท่าแยงบนทางหลวงหมายเลข ๔ ที่ กม.๑๖๙+๑๐๗ โดยการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก แต่การก่อสร้างเพียงแค่ระยะที่ ๑ ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณแยกท่าแยงได้อย่างสมบูรณ์ จึงมีแผนที่จะดำเนินการก่อสร้างในระยะที่ ๒ เพื่อก่อสร้างวงเวียนสำหรับบริหารการจราจรได้สะพาน ซึ่งจะต้องดำเนินการเสนอขอออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณพื้นที่ที่จะเวนคืนเพิ่มเติม โดยสำนักงบประมาณจะพิจารณาความคุ้มค่าจากวงเงินที่รัฐจะต้องลงทุนเป็นหลักในการอนุมัติงบประมาณค่าจัดกรรมสิทธิ์และค่าก่อสร้างให้แก่กรมทางหลวง ดังนั้น สำนักแผนงานจึงต้องดำเนินการทบทวนความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรมเบื้องต้นโครงการก่อสร้างปรับปรุงทางแยกท่าแยงบนทางหลวงหมายเลข ๔ เพื่อตอบโจทยปัญหาที่สำนักงบประมาณต้องการทราบ และผลักดันแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางแยกท่าแยงให้เห็นเป็นรูปธรรม

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นางสาวอภิชญา สุขแก่น		๑๐ %	- ศึกษาข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม - วิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการ
นางสาวพริษา ปทุมวงษา		๑๐ %	- ให้คำปรึกษาแนะนำในการดำเนินงาน

๔) ข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การพิจารณาปรับปรุงแผนงานการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางหลวงกับทางรถไฟเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายตันยณัฐ อ้าวร)

(วันที่) ๒๖ / กันยายน / ๒๕๖๗

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายปิยะ ชูตินันท์)

(วันที่) ๒๖ / กันยายน / ๒๕๖๗

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายสีบพงษ์ ไพศาลวัฒนา)

(วันที่) ๒๖ / กันยายน / ๒๕๖๗

หมายเหตุ คำรับรองจากผู้บังคับบัญชาอย่างน้อย ๒ ระดับ คือ ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล และผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไปอีก ๑ ระดับ เว้นแต่ในกรณีที่ผู้บังคับบัญชาดังกล่าวเป็นบุคคลคนเดียวก็ให้มีคำรับรอง ๑ ระดับได้

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิด

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การวางแผนในการแก้ไขปัญหา กรณีจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๓ กับทางหลวงหมายเลข ๔๐๘ (แยกป่าชิง) เพื่อใช้ในการเสนอขอรับงบประมาณปี พ.ศ.๒๕๖๘

๑. สรุปสาระสำคัญ

จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๓ และทางหลวงหมายเลข ๔๐๘ (แยกป่าชิง) เป็นจุดตัดระหว่างโครงข่ายทางหลวงสายหลัก (ลำดับชั้นที่ ๑ ตัดกับลำดับชั้นที่ ๒) ซึ่งเป็นประตูหลักในการเดินทางจากกลุ่มจังหวัดในภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามันไปสู่พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ซึ่งปัจจุบันทางแยกดังกล่าวจัดการด้วยสัญญาณไฟจราจร แต่พบว่ามีข้อร้องเรียนและความต้องการจากประชาชนในพื้นที่ ที่ต้องการให้กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างทางต่างระดับข้ามจุดตัดทางแยกและทางรถไฟ ทำให้แนวทางหลวงสงขลาที่ ๒ (นาหม่อม) เสนอแนวคิดที่จะพัฒนาทางแยกดังกล่าวให้เป็นทางแยกต่างระดับ โดยหน้าที่ของสำนักแผนงานหลังจากได้รับทราบปัญหาและความต้องการจากพื้นที่แล้ว จะต้องพิจารณาความเหมาะสมของทางแยกดังกล่าวว่ามีความจำเป็นจะต้องก่อสร้างเป็นทางแยกต่างระดับแล้วหรือไม่ ก่อนที่จะเสนอขอรับงบประมาณผูกพันเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการ

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) ดำเนินการโดยการรวบรวมข้อมูลหตุยภูมิที่จำเป็นต้องใช้ในการพัฒนาแบบจำลอง ได้แก่ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม ข้อมูลทางกายภาพบริเวณทางแยก สสำรวจปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยกและข้อมูลไฟสัญญาณจราจรที่ใช้ก่อนการก่อสร้าง

๒.๒) ดำเนินการพัฒนาแบบจำลองระดับจุลภาคในปฐฐาน ด้วยการใช้โปรแกรม VISSIM โดยการสร้างโครงข่ายและจุดตัดทางแยก

๒.๓) ดำเนินการตรวจสอบแบบจำลอง ด้วยวิธีการทางสถิติ เปรียบเทียบกันระหว่างผลลัพธ์ที่ได้จากการพัฒนาแบบจำลองกับผลลัพธ์จากการสำรวจในสนาม เพื่อให้ได้แบบจำลองที่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในสนามมากที่สุด

๒.๔) ดำเนินการกำหนดสถานการณ์ (Scenario) ของพื้นที่ศึกษา สำหรับการศึกษานี้กำหนดให้เป็น ๓ สถานการณ์ ได้แก่ ๑) กรณีไม่มีการพัฒนาโครงการ (Without Project) กำหนดให้เป็นทางแยกระดับดินจัดการทางแยกด้วยไฟสัญญาณ และ ๒) กรณีที่มีการปรับปรุงสัญญาณไฟ (Signal Optimization) ให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรที่จะเข้ามาใช้ทางแยก และ ๓) กรณีก่อสร้างเป็นสะพานข้ามทางแยก

๒.๕) ดำเนินการตรวจสอบระดับการให้บริการของทางแยกจากการพัฒนาแบบจำลองระดับจุลภาค (Micro Simulation) ว่ารูปแบบนั้นสามารถรองรับปริมาณจราจรได้เพียงพอตลอดอายุให้บริการของโครงการ (กำหนดไว้ ๒๐ ปี)

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) สถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ทำให้ข้อมูลสถิติด้านเศรษฐกิจและสังคมที่ใช้เป็นฐานสำหรับการคาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจและสังคมรวมไปถึงปริมาณจราจรในอนาคตมีแนวโน้มที่ผิดแปลกไปจากข้อมูลในช่วงเวลาปกติ

๓.๒) ช่วงเวลาที่ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรในพื้นที่โครงการเนื่องจากการศึกษาโครงการนั้นอยู่ในช่วงระหว่างสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ มีการออกกฎหมายห้ามเดินทางข้ามจังหวัด ส่งผลให้ข้อมูลการเดินทางภายในพื้นที่ศึกษาอาจจะมีความคลาดเคลื่อนจากสภาพความเป็นจริง

๓.๓) ด้วยข้อจำกัดด้านงบประมาณและเวลา ทำให้การศึกษานี้จะมุ่งไปที่การวิเคราะห์เพียงข้อมูลของจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๓ ตัดทางหลวงหมายเลข ๔๐๘ (แยกป่าชิง) บริเวณ กม.๓๐+๓๕๐ เท่านั้น ซึ่งอาจเป็นการแก้ไขปัญหาเพียงจุดตัดเดียว ไม่ครอบคลุมถึงการแก้ไขปัญหาบริเวณเชิงพื้นที่ ซึ่งอาจจะต้องอาศัย

การสำรวจเพื่อเก็บข้อมูลโครงข่ายอื่นๆ และจุดตัดทางหลวงในบริเวณใกล้เคียงเพื่อนำมาใช้วิเคราะห์แก้ปัญหาจราจรในโครงข่ายให้สมบูรณ์ เช่น ทางหลวงหมายเลข ๔๓ ตัดทางหลวงหมายเลข ๔๐๘๖ (แยกจระเข้) บริเวณ กม.๓๔+๕๐๐ เป็นต้น

๓.๔) รูปแบบการพัฒนาที่กำหนดไว้สำหรับเปรียบเทียบระดับการให้บริการในแต่ละทางเลือก มีคุณลักษณะเฉพาะตัวที่แตกต่างกันในแต่ละสถานการณ์ (Scenario) เช่น ลักษณะทางกายภาพ จังหวะสัญญาณไฟ และจำนวนช่องจราจร เป็นต้น

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

- จากการศึกษา จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๓ กับทางหลวงหมายเลข ๔๐๘ (แยกป่าชิง) มีระดับการให้บริการ (Level of Service) ที่ดีขึ้น

๔.๒ เชิงคุณภาพ

ได้ผลการวิเคราะห์ไปใช้ประกอบการตัดสินใจ การวางแผนพัฒนาทางหลวงและขอรับการจัดสรรงบประมาณ

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) ผลการศึกษาทำให้ทราบถึงสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันรวมถึงแนวทางในการแก้ไขปัญหาบริเวณพื้นที่โครงการ

๕.๒) ผลการศึกษาสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาในการเสนอขอรับงบประมาณเพื่อดำเนินการก่อสร้าง

หมายเหตุ : ๑. ระดับชำนาญการ เขียนผลงาน ๒ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๒. ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ เขียนผลงาน ๓ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๓. ให้ผู้ขอรับการประเมินบุคคล อธิบายรายละเอียดเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงาน ไม่น้อยกว่า ๑ หน้ากระดาษ A4 และไม่เกิน ๓ หน้ากระดาษ A4 ต่อ ๑ ผลงาน

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒. การวางแผนเพื่อขอจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติม กรณีโครงการก่อสร้างปรับปรุงทางแยกท่ายางบนทางหลวงหมายเลข ๔

๑. สรุปสาระสำคัญ

ทางหลวงหมายเลข ๔ สาย กรุงเทพมหานคร - จุดผ่านแดนถาวรสะเดา (เขตแดนไทย/มาเลเซีย) เป็นทางหลวงสายหลักที่ใช้ในการเดินทางสัญจรลงสู่ภาคใต้ ปัจจุบันพบว่าทางหลวงหมายเลข ๔ ช่วงที่ผ่านจังหวัดเพชรบุรี มีการเจริญเติบโตของเมืองเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง เกิดกิจกรรมในการคมนาคมและขนส่งของคนและสินค้าอย่างมาก ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดในโครงข่ายทางหลวงทั้งบนสายทางและบริเวณจุดตัด ซึ่งจุดหนึ่งที่เป็นปัญหาคือบริเวณทางแยกท่ายาง กรมทางหลวงจึงได้ดำเนินการเสนอขอรับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เพื่อดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงทางแยกท่ายางบนทางหลวงหมายเลข ๔ ที่ กม.๑๖๙+๑๐๗ โดยการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก แต่การก่อสร้างเพียงแค่ระยะที่ ๑ ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหารถติดบริเวณทางแยกท่ายางได้อย่างสมบูรณ์ จึงมีแผนที่จะดำเนินการก่อสร้างในระยะที่ ๒ เพื่อก่อสร้างวงเวียนสำหรับบริหารการจราจรใต้สะพาน ซึ่งจะต้องดำเนินการเสนอขอออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณพื้นที่ที่จะเวนคืนเพิ่มเติม โดยสำนักงบประมาณจะพิจารณาความคุ้มค่าจากวงเงินที่รัฐจะต้องลงทุนเป็นหลักในการอนุมัติงบประมาณค่าจัดกรรมสิทธิ์และค่าก่อสร้างให้แก่กรมทางหลวง ดังนั้น สำนักแผนงานจึงต้องดำเนินการทบทวนความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรมเบื้องต้นโครงการก่อสร้างปรับปรุงทางแยกท่ายางบนทางหลวงหมายเลข ๔ เพื่อตอบโจทย์ปัญหาที่สำนักงบประมาณต้องการทราบ และผลักดันแก้ไขปัญหารถติดบริเวณทางแยกท่ายางให้เห็นเป็นรูปธรรม

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) ดำเนินการโดยการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิที่จำเป็นต้องใช้ในการพัฒนาแบบจำลอง ได้แก่ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม ข้อมูลทางกายภาพบริเวณทางแยก สำนักรวจปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยกและความยาวของแถวคอย และข้อมูลไฟสัญญาณจราจรที่ใช้ก่อนการก่อสร้าง

๒.๒) ดำเนินการพัฒนาแบบจำลองระดับจุลภาคในปีฐาน ด้วยการใช้โปรแกรม VISSIM โดยการสร้างโครงข่ายและจุดตัดทางแยก

๒.๓) ดำเนินการตรวจสอบแบบจำลอง ด้วยวิธีการทางสถิติ เปรียบเทียบกันระหว่างผลลัพธ์ที่ได้จากการพัฒนาแบบจำลองกับผลลัพธ์จากการสำรวจในสนาม เพื่อให้ได้แบบจำลองที่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในสนามมากที่สุด

๒.๔) ดำเนินการกำหนดสถานการณ์ (Scenario) ของพื้นที่ศึกษา สำหรับการศึกษานี้กำหนดให้เป็น ๒ สถานการณ์ ได้แก่ ๑) กรณีไม่มีการพัฒนาโครงการ (Without Project) กำหนดให้เป็นทางแยกระดับดินจัดการทางแยกด้วยไฟสัญญาณ และ ๒) กรณีที่มีการพัฒนาโครงการ (With Project) กำหนดให้เป็นสะพานยกระดับข้ามทางแยกพร้อมก่อสร้างวงเวียนใต้ทางแยก ตามแบบรายละเอียดที่สำนักสำรวจและออกแบบได้ดำเนินการเอาไว้

๒.๕) ดำเนินการตรวจสอบระดับการให้บริการของทางแยกจากการพัฒนาแบบจำลองระดับจุลภาค (Micro Simulation) ว่ารูปแบบนั้นสามารถรองรับปริมาณจราจรได้เพียงพอตลอดอายุให้บริการของโครงการ (กำหนดไว้ ๒๐ ปี)

๒.๖) ดำเนินการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการ โดยมูลค่าลงทุน ได้แก่ ค่าก่อสร้าง ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ค่าบำรุงรักษา และผลประโยชน์จากการประหยัดได้ของค่าใช้จ่ายผู้ใช้ทาง

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) สถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ทำให้ข้อมูลสถิติด้านเศรษฐกิจและสังคมที่ใช้เป็นฐานสำหรับการคาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจและสังคมรวมไปถึงปริมาณจราจรในอนาคตมีแนวโน้มที่ผิดแปลกไปจากข้อมูลในช่วงเวลาปกติ

๓.๒) เนื่องจากพื้นที่ศึกษาอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างในระยะที่ ๑ ทำให้การบริหารจัดการทางแยกตรงไม่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ก่อนที่จะมีการก่อสร้าง (เปิดทางแยกเป็น ๓ แยก) จึงไม่สามารถดำเนินการสำรวจและเก็บข้อมูลสภาพจราจรในสนามเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลในปีปัจจุบันได้ จึงต้องอาศัยข้อมูลสำรวจจากหมวดทางหลวงที่เคยได้ดำเนินการเก็บข้อมูลไว้ก่อนการก่อสร้างเป็นข้อมูลฐาน ทำให้ข้อมูลการเดินทางภายในพื้นที่ศึกษาอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสภาพความเป็นจริง

๓.๓) รูปแบบการพัฒนาที่กำหนดไว้สำหรับเปรียบเทียบระดับการให้บริการในแต่ละทางเลือก มีคุณลักษณะเฉพาะตัวที่แตกต่างกันในแต่ละสถานการณ์ (Scenario) เช่น ลักษณะทางกายภาพ จังหวะสัญญาณไฟ และจำนวนช่องจราจร เป็นต้น

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

- จากการศึกษา ทางแยกทำทางบนทางหลวงหมายเลข ๔ มีระดับการให้บริการ (Level of Service) ที่ดีขึ้น

- จากการศึกษา ได้ผลการวิเคราะห์เหมาะสมของโครงการทางแยกทำทางบนทางหลวงหมายเลข ๔

๔.๒ เชิงคุณภาพ

ได้ผลการวิเคราะห์ไปใช้ประกอบการตัดสินใจ การวางแผนพัฒนาทางหลวงและขอรับการจัดสรรงบประมาณ

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) ผลการศึกษาทำให้ทราบถึงสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันรวมถึงแนวทางในการแก้ไขปัญหาบริเวณพื้นที่โครงการ

๕.๒) ผลการศึกษาสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลเสนอสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อประกอบการขออนุญาตออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณพื้นที่ที่จะเวนคืนเพิ่มเติม

๕.๓) ผลการศึกษาสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาในการเสนอขอรับงบประมาณเพื่อดำเนินการก่อสร้างและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

หมายเหตุ : ๑. ระดับชำนาญการ เขียนผลงาน ๒ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๒. ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ เขียนผลงาน ๓ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๓. ให้ผู้ขอรับการประเมินบุคคล อธิบายรายละเอียดโครงเรื่องโดยสรุปของผลงาน ไม่น้อยกว่า ๑ หน้ากระดาษ A4 และไม่เกิน ๓ หน้ากระดาษ A4 ต่อ ๑ ผลงาน

ชื่อข้อเสนอแนวคิด

เรื่อง การพิจารณาปรับปรุงแผนงานการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางหลวงกับทางรถไฟเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

๑. สรุปหลักการและเหตุผล

ปัจจุบันกรมทางหลวงมีทางหลวงอยู่ในความดูแลทั้งสิ้น ๕๒,๒๒๕ กิโลเมตร ซึ่งพื้นที่รับผิดชอบของกรมทางหลวง นั้น รวมไปถึงพื้นที่จุดตัดระหว่างทางหลวงและทางรถไฟด้วย กระทรวงคมนาคมจึงจัดทำแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานระยะเร่งด่วนของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ และมีมติ ครม. เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ ให้ความเห็นชอบแผนงานดังกล่าว ซึ่งภายในแผนงานจะประกอบไปด้วยการดำเนินงานแก้ไขปัญหาคัดตัดทางหลวงและทางรถไฟที่มีค่า T.M. มากกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คัน-เที่ยว/วัน จำนวน ๘๓ แห่ง โดยมีวัตถุประสงค์การแก้ไขปัญหาคัดตัดและความล่าช้าบริเวณจุดตัดทางหลวงกับทางรถไฟให้สามารถเดินทางได้สะดวกรวดเร็วและรองรับการขยายทางรถไฟรางคู่ทั่วประเทศเป็นการส่งเสริมศักยภาพการขนส่งทางถนนและทางรถไฟของประเทศ จึงเกิดความร่วมมือและจัดทำข้อตกลงระหว่างกรมทางหลวง (ทล.) และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เกี่ยวกับการดำเนินการแก้ไขปัญหาคัดตัดระหว่างเส้นทางรถไฟและทางหลวง

๒. บทวิเคราะห์/แนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

๒.๑ บทวิเคราะห์

ที่ผ่านมากรมทางหลวงได้มีการพิจารณาและหารือแนวทางแก้ไขปัญหาร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทยในการแบ่งความรับผิดชอบในการก่อสร้างปรับปรุงจุดตัดจำนวน ๘๓ แห่งให้มีความปลอดภัย โดยแนวทางปฏิบัติที่ผ่านมาของสำนักแผนงานในการเสนอขอรับงบประมาณโครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางหลวงกับทางรถไฟ จะดำเนินการจัดลำดับความสำคัญให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ค่า Traffic Moment (T.M.) และให้ความสำคัญกับทางหลวงสายหลัก ซึ่งจะพิจารณาดำเนินการในจังหวัดหัวเมืองใหญ่ในแต่ละภูมิภาคก่อน แล้วจึงดำเนินการในจังหวัดรองลงมาเป็นลำดับต่อไป จากแผนพัฒนานี้ในปี พ.ศ.๒๕๕๖ สำนักสำรวจและออกแบบจึงได้มีการเตรียมความพร้อมด้านแบบรายละเอียด โดยการจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการออกแบบรายละเอียดจุดตัดทางหลวงกับทางรถไฟพร้อมการประเมินค่าก่อสร้าง รวมถึงการดำเนินการมีส่วนร่วมกับประชาชนแล้วเสร็จ โดยสถานะแผนงานก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ ๘๓ จุดปี ๒๕๖๕ นั้น แผนพัฒนาจำนวนทั้งสิ้น ๘๓ จุด กรมทางหลวงได้มีการก่อสร้างสะพานลอยข้ามทางรถไฟแล้วเสร็จทั้งสิ้น ๒๒ จุด อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างและ/หรือรอลงนามในสัญญาจำนวนทั้งสิ้น ๑๐ โครงการ คงเหลือแผนดำเนินการในอนาคตทั้งสิ้น ๕๑ โครงการ ซึ่งกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการจำนวน ๑๙ โครงการ และเสนอให้ยกรถไฟทางคู่จำนวน ๒๐ โครงการ และประชาชนคัดค้านจำนวน ๑๒ โครงการ โดยโครงการที่มีการคัดค้านจากประชาชนกรมทางหลวงจำเป็นต้องชะลอโครงการเอาไว้ก่อน เนื่องจากรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดตามหลักวิศวกรรมเกิดการต่อต้านจากประชาชน ซึ่งเคยมีกรณีที่กรมทางหลวงเสนอและได้รับงบประมาณเพื่อดำเนินการก่อสร้างจากสำนักงบประมาณแล้ว แต่ถูกประชาชนคัดค้านอย่างรุนแรงทำให้ไม่สามารถผลักดันโครงการให้ไปต่อได้ และท้ายที่สุดกรมทางหลวงจำเป็นต้องคืนงบประมาณก่อนนั้น ส่งผลให้เกิดความเสียหายโอกาสต่อกรมทางหลวงและประเทศชาติ จึงอาจจะต้องปรับรูปแบบเชิงหลักการ (Conceptual Design) ที่มีความเหมาะสมน้อยกว่าทางเลือกแรกแต่สอดคล้องกับวิถีชีวิตของชุมชน และนำไปจัดการมีส่วนร่วมกับประชาชนอีกครั้ง

๒.๒ แนวความคิด

แต่เนื่องจากแผนงานดังกล่าวถูกเสนอเข้ามาเป็นเวลานานมากกว่า ๑๐ ปี ทำให้ข้อมูลค่อนข้างล้าสมัยขาดการทบทวนให้เหมาะสมสอดคล้องกับสถานะที่เป็นอยู่จริงในปัจจุบันและแผนงานในอนาคต เช่น พบว่า

บางจุดตัดมีปริมาณจราจรเพิ่มมากขึ้นทำให้ค่า T.M. มากกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คัน-ขบวน ต่อวัน บางพื้นที่มีแผนงานในอนาคตจะมีการพัฒนาบางพื้นที่ให้เป็นลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) หรือสถานีบรรจุและแยกสินค้า (Inland Container Depot) บางพื้นที่มีแผนงานจะก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่สายใหม่ เป็นต้น ซึ่งการคมนาคมทางรางอาจเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

๒.๓ ข้อเสนอ

เพื่อให้แนวคิดสัมฤทธิ์ผล จึงเสนอแนวทางในการทบทวนแผนงานก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ โดยมีขั้นตอนที่จะดำเนินการศึกษาดังนี้

- รวบรวมข้อมูลทุกมิติที่จำเป็น
- การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง
- ปรับปรุงหลักเกณฑ์ในการจัดแผนก่อสร้าง
- ขั้นตอนการเตรียมความพร้อมก่อนดำเนินการมีส่วนร่วม
- การมีส่วนร่วมของประชาชน
- การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
- การจัดทำแผนดำเนินงาน

๒.๔ ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

แนวคิดดังกล่าวจำเป็นจะต้องอาศัยการประสานความร่วมมือจากหน่วยงานหลายภาคส่วน รวมถึงจะต้องดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงอาจจะต้องอาศัยองค์กรภายนอก (Third Party) ในการดำเนินการ โดยแนวทางแก้ไขจะต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่รับรู้ถึงปัญหาและวิธีดำเนินการเพื่อแก้ไข

๓. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑) รายละเอียดข้อมูลจุดตัดระหว่างทางหลวงและทางรถไฟแต่ละจุดที่ใช้สำหรับรายงานต่อผู้บริหารหรือชี้แจงข้อมูลหน่วยงานภายนอก เช่น สำนักงบประมาณ

๓.๒) หลักเกณฑ์สำหรับใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาจุดตัดทางหลวงกับทางรถไฟในอนาคต

๓.๓) แผนดำเนินการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงกับทางรถไฟที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

๔. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

๔.๑) ข้อมูลเป็นข้อเท็จจริงในปัจจุบันสามารถตรวจสอบได้ด้วยหลักเกณฑ์เดียวกันทั้งหน่วยงานกรมทางหลวงและผู้ร้องเรียน ซึ่งสามารถอ้างอิงและเข้าถึงข้อมูลได้ระดับเดียวกัน

๔.๒) ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปตรวจสอบข้อมูล หรือสำรวจข้อมูลเบื้องต้น

๔.๓) ประหยัดเวลาในการดำเนินการสามารถเก็บข้อมูลตามช่วงเวลาที่ต้องการได้ เช่น ชั่วโมงเร่งด่วน

หมายเหตุ : ๑. ระดับชำนาญการ เขียนผลงาน ๒ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๒. ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ เขียนผลงาน ๓ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๓. ให้ผู้ขอรับการประเมินบุคคล อธิบายรายละเอียดเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงาน ไม่น้อยกว่า ๑ หน้ากระดาษ A4 และไม่เกิน ๓ หน้ากระดาษ A4 ต่อ ๑ ผลงาน

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายदनัยณัฐ ถาวร)

(วันที่ ๒๖ เดือน กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๗)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายปิยะ ชูตินันท์)

(วันที่ ๒๖ เดือน กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๗)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายสืบพงษ์ ไพศาลวัฒนา)

(วันที่ ๒๖ เดือน กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๗)