

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : โครงการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนักศรีสะเกษ พร้อมจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area)
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : งานก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนัก ชนิด Weigh in motion (WIM) ของโครงการก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) พร้อมปรับปรุงสถานีตรวจสอบน้ำหนัก บรรพตพิสัย (ขาเข้า) จ.นครสวรรค์

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ๔ สิงหาคม ๒๕๖๔ - ๒๙ ตุลาคม ๒๕๖๔
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๔ - ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ร้อยละ ๘๐

รายละเอียดผลงาน

- วางแผนดำเนินงาน ตรวจสอบแผนงาน ปริมาณงาน
- ศึกษาคู่มือการควบคุมงานก่อสร้างทางหลวง และข้อกำหนด
- ตรวจสอบให้มีการติดตั้งป้ายจราจร เครื่องหมาย และสัญญาณจราจรให้ถูกต้อง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและ ให้การจราจร ผ่านได้ สะดวกและปลอดภัยในระหว่างการก่อสร้าง
- ประสานงานกับส่วนราชการอื่น ๆ และเอกชนที่เกี่ยวข้อง

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

| รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน | ลายมือชื่อ | สัดส่วนผลงานของผู้มีส่วนร่วม | ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน |
|--------------------------------|---|------------------------------|---|
| นายพิทยา แก้วโพนยอ |  | ๒๐ | วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ (ผู้จัดการช่างโครงการฯ) ให้คำปรึกษาแนะนำ, ตรวจสอบ |


ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ร้อยละ ๘๐

รายละเอียดผลงาน

- ศึกษาคู่มือการควบคุมงานก่อสร้างทางหลวง
- ศึกษาพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐
- เสนอแนวทางการปฏิบัติ และแนวทางการพิจารณา

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

| รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน | ลายมือชื่อ | สัดส่วนผล งานของผู้มี ส่วนร่วม | ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมใน ผลงาน |
|------------------------------------|---|--------------------------------------|--|
| นายสรารุท เทศศิริ |  | ๒๐ | นายช่างโครงการฯ (รองผู้อำนวยการ สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ กรมทางหลวง) ให้คำปรึกษาแนะนำ, ตรวจสอบ |

๔) ข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การจัดทำแผนพื้นที่วิเคราะห์พฤติกรรมการเสี่ยงการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่า
กฎหมายกำหนดจากข้อมูลการร้องเรียนและการจับกุม

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ โครงการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนักศรีสะเกษ พร้อมจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area)

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

โครงการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนักศรีสะเกษพร้อมจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) ตั้งอยู่ ทางหลวงหมายเลข ๒๔ ตอน ชูขันธุ์ - กันทรลักษ์ (แยกโคกตาล - หัวช้าง) จ.ศรีสะเกษ ที่ กม. ๒๘๙+๒๘๓ - ๒๙๐+๒๙๓ (ขาเข้า) เริ่มดำเนินการก่อสร้างตั้งแต่ ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - พ.ศ. ๒๕๖๖ เปิดให้บริการตั้งแต่ พฤศจิกายน พ.ศ.๒๕๖๖ โดยมีระบบชั่งน้ำหนักเป็นแบบเครื่องชั่งน้ำหนักถนัดหยุดนิ่ง (Static Scale) รวมถึงอุปกรณ์ส่วนควบอื่นๆ ในงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะพร้อมจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) ที่มีการใช้งานในช่วงเวลาสั้นๆ เป็นพื้นที่หยุดพักรถบรรทุกเพื่อสร้างความปลอดภัยในการปฏิบัติการขนส่งแก่พนักงานขับรถบรรทุก โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่อการหยุดพักรถบรรทุก และสถานีตรวจสอบน้ำหนักรูปแบบหนึ่ง หรือ จะเรียกว่าระบบตรวจสอบน้ำหนักแบบเสมือนจริง (Virtual Weigh Station: VWS) ที่ติดตั้งระบบ WEIGH -IN-MOTION (WIM) ที่สามารถชั่งน้ำหนักยานพาหนะในขณะที่เคลื่อนที่ได้ และสามารถชั่งน้ำหนักแต่ละเพลลาและสามารถหาค่าน้ำหนักรวมทั้งคันได้ โดยติดตั้งอุปกรณ์สำหรับชั่งน้ำหนักนี้บนทางหลวงที่อยู่ฝั่งตรงข้ามกับสถานีตรวจสอบน้ำหนัก (Static) เมื่อรถบรรทุกที่มีแนวโน้มน้ำหนักเกินเดินผ่านอุปกรณ์ ระบบจะทำการบันทึกข้อมูล ทะเบียนรถ, ประเภทรถ และน้ำหนัก ส่งผ่านทางเครือข่ายสัญญาณแบบไร้สาย หรือ ระบบ internet ในรูป web base ส่งไปยังเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่ปฏิบัติงานที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักต่อไป

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

ต้องอาศัยความรู้และความเข้าใจในการควบคุมงานก่อสร้างอาคารและการควบคุมงานทางเพื่อให้งานก่อสร้างเป็นไปตามมาตรฐานและความปลอดภัยในแก่ผู้ปฏิบัติงานและผู้ใช้ทางเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน ตลอดจนต้องรับผิดชอบในงานที่ดำเนินการ ตั้งแต่ การวางแผนดำเนินงานและกำหนดหน้าที่เจ้าหน้าที่ควบคุมงานพร้อมทั้งกำหนดหน้าที่รับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ประจำโครงการ ตรวจสอบแผนงาน ปริมาณงาน และเครื่องจักร คุณสมบัติผู้รับจ้างและการทำงานตามแผนที่วางไว้ และยังคงอาศัยความรู้ ความเข้าใจในระบบเครื่องชั่งน้ำหนักแบบเครื่องชั่งน้ำหนักถนัดหยุดนิ่ง (Static Scale) ที่ทำการติดตั้งแบบถาวรไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้นั้นโดยทั่วไปประกอบด้วย บ่อ (Pit), แท่นชั่งน้ำหนัก, เซนเซอร์ของระบบการชั่งน้ำหนัก, จอแสดงผล และเครื่องอ่านค่าน้ำหนัก เป็นต้น ซึ่งมีขั้นตอนและการเตรียมแผนการติดตั้งและระยะที่เพียงพอเพื่อให้สามารถตัดแยกรถบรรทุกได้และทำการตรวจสอบน้ำหนักได้ถูกต้องเป็นไปตามข้อกำหนด และ ระบบVirtual Weigh Station (VWS) ทำหน้าที่ตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกที่วิ่งฝั่งตรงข้ามสถานี เพื่อเป็นการป้องกันกั้นการบรรทุกน้ำหนักเกินและยังลดงบประมาณในสร้างสถานีอีกฝั่งด้วย และระบบ VWS จะรายงานผลผ่าน Web base ส่งมายังสถานีตรวจสอบน้ำหนักที่ฝั่งตรงข้ามเพื่อให้เจ้าหน้าที่ได้เตรียมพร้อมในการเข้าไปตรวจสอบรถบรรทุกคันดังกล่าว จึงต้องมีการกำหนดจุดติดตั้งระบบ VWS ที่เหมาะสมทั้งตำแหน่งติดตั้ง

กล้องอ่านป้ายทะเบียน ประเภทรถบรรทุก และระบบอ่านค่าน้ำหนักบรรทุก ที่เหมาะสมเพื่อให้เพียงพอต่อการเข้าตรวจสอบรถบรรทุกที่กระทำผิดกฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

ทำให้สามารถลดปัญหาจากการเกิดอุบัติเหตุและการเกิดโจรกรรม อันเนื่องมาจากการจอดพักรถริมทาง รวมทั้งยังสามารถตรวจสอบรถบรรทุกบนทางหลวงหมายเลข ๒๔ ไม่ให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเพื่อเป็นการยืดอายุการใช้ของทางหลวงไม่ให้เกิดการซ่อมบำรุงหรือซ่อมแซมเร็วกว่าที่กำหนดไว้ลงได้ นอกจากนี้สถานีตรวจสอบน้ำหนักชนิด Virtual Weigh Station (VWS) ยังสามารถเก็บข้อมูลทางสถิติเพื่อเป็นข้อมูลในการออกแบบทาง ทั้ง ปริมาณรถบรรทุก น้ำหนักลงเพลลา ESAL ความเร็ว ระยะห่างระหว่างเพลลา และข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานออกแบบทางหลวง พร้อมสามารถตรวจสอบรถบรรทุกที่มีแนวโน้มน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดให้เรียกกลับเข้ามาตรวจสอบยังสถานีได้อีกด้วย

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ งานก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนัก ชนิด Weigh in motion (WIM) ของโครงการก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) พร้อมปรับปรุง สถานีตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกพิสัย (ขาเข้า) จ.นครสวรรค์

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

โครงการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนัก ชนิด Weigh In Motion (WIM) เป็นสถานีตรวจสอบน้ำหนักที่ติดตั้งระบบ ชั่งน้ำหนักที่สามารถชั่งน้ำหนักรถขณะเคลื่อนที่ชนิด High-Speed-WIM ซึ่งประกอบด้วย ๒ ระบบหลัก คือ ระบบคัดแยกรถบรรทุก (WIM SORTING SYSTEM) ที่สามารถตรวจสอบในเบื้องต้นว่ารถบรรทุกอาจมีน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด เพื่อนำเข้าไปชั่งน้ำหนักที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักได้ รวมทั้งให้มีระบบตรวจสอบรถบรรทุกที่ไม่เข้าสถานีตรวจสอบน้ำหนักได้ด้วย และระบบจัดเก็บรวบรวมข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับรถที่วิ่งผ่าน (WIM DATA COLLECTION SYSTEM) เพื่อนำข้อมูลนั้นไปใช้ในการวิเคราะห์และออกแบบทางหลวงต่อไป

ปัจจุบันกรมทางหลวงมีการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนักบนทางสายหลักที่มีปริมาณรถบรรทุกที่สูง ทำให้การควบคุมน้ำหนักบนทางหลวงมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ลดการทำลายทางหลวงอันเนื่องมาจากรถบรรทุกบรรทุกเกินพิกัด และยังสามารถลดอุบัติเหตุบนทางหลวงได้อีกด้วย แต่ในสถานีตรวจสอบน้ำหนักบางแห่งมีปริมาณรถบรรทุกจำนวนมากทำให้รถบรรทุกต้องรอ เพื่อทำการตรวจสอบน้ำหนัก แต่อัตราการตรวจสอบน้ำหนักที่สถานีตรวจสอบน้ำหนัก (Service) ไม่ทันตามจำนวนรถที่จะเข้าชั่งน้ำหนัก (arrivals) ทำให้เกิดปัญหาจำนวนรถบรรทุกติดที่รอตรวจสอบน้ำหนักยาวไปจนถึงทางสายหลักส่งผลให้รถบรรทุกเสียเวลาในการรอคิวเข้าชั่งน้ำหนัก และส่งผลกระทบต่ออาการจราจรบนทางสายหลักทำให้ Level of service (LOS) ลดต่ำลงและยังทำให้เกิดเป็นจุดเสี่ยงที่อาจจะเกิดอันตรายขึ้นได้ (Black Spot) เพื่อเป็นการแก้ปัญหาสำหรับรถรอคิวเข้าชั่งน้ำหนักและส่งผลกระทบต่อทางสายหลักจึงจำเป็นต้องจัดตั้งสถานีตรวจสอบน้ำหนักชนิด Weight in Motion (WIM) เพื่อเป็นการคัดแยกรถบรรทุกที่มีแนวโน้มน้ำหนักเกินให้เข้าตรวจสอบที่สถานีตรวจสอบน้ำหนัก สำหรับรถที่ไม่มีแนวโน้มที่น้ำหนักจะเกินจะไม่ต้องเข้าตรวจสอบที่สถานีตรวจสอบน้ำหนัก ดังนั้นจึงเป็นการลด Queue Length ของรถบรรทุกที่จะรอคิวเข้าชั่งน้ำหนักได้ นอกจากนี้ในการติดตั้งระบบ Weigh In Motion ยังสามารถนำข้อมูลต่างๆที่ได้เก็บรวบรวมข้อมูลการจราจรจากระบบ WIM มาใช้ประโยชน์ทางวิศวกรรมงานทางได้

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

ต้องอาศัยความรู้และความเข้าใจในการควบคุมงานก่อสร้างอาคารและการควบคุมงานทาง เพื่อให้งานก่อสร้างเป็นไปตามมาตรฐานและความปลอดภัยในแก่ผู้ปฏิบัติงานและผู้ใช้งานเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน ตลอดจนต้องรับผิดชอบในงานที่ดำเนินการ ตั้งแต่การวางแผนดำเนินงานและกำหนดหน้าที่เจ้าหน้าที่ควบคุมงานพร้อมทั้งกำหนดหน้าที่รับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ประจำโครงการ ตรวจสอบแผนงาน ปริมาณงาน และเครื่องจักร คุณสมบัติผู้รับจ้าง และการทำงานตามแผนที่วางไว้ และยังคงอาศัยความรู้ความเข้าใจในระบบเครื่องชั่งน้ำหนักแบบเครื่องชั่งน้ำหนักขณะหยุดนิ่ง (Static Scale) ที่ทำการติดตั้งแบบถาวรไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้นั้นโดยทั่วไปประกอบด้วย บ่อ (Pit), แท่นชั่งน้ำหนัก, เซนเซอร์ของระบบการชั่งน้ำหนัก, จอแสดงผล และเครื่องอ่านค่าน้ำหนัก เป็นต้น ซึ่งมีขั้นตอนและการเตรียมแผนการติดตั้งและระยะที่เพียงพอเพื่อให้สามารถคัดแยกรถบรรทุกได้และทำการตรวจสอบน้ำหนักได้ถูกต้องเป็นไปตามข้อกำหนด และ WEIGH -IN-MOTION (WIM) มีหน้าที่สำหรับคัดกรองรถบรรทุกที่มีแนวโน้ม

น้ำหนักเกินให้เข้าไปตรวจสอบที่สถานี เพื่อป้องกันการจราจรติดขัดบริเวณสถานี เนื่องจากรถคิวเข้าชั่งน้ำหนัก ซึ่งจะต้องกำหนดจุดติดตั้งกล้องที่จะใช้ตรวจป้ายทะเบียน ประเภทรถบรรทุกที่เหมาะสมและระยะที่ทำการติดตั้งระบบ WIM ให้สามารถคัดแยกประเภทรถบรรทุกและวัดค่าน้ำหนักบรรทุกได้ถูกต้องแม่นยำ

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

สถานีตรวจสอบน้ำหนัก ชนิด Weigh in motion (WIM) ของโครงการก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) ทำให้การรอคิวของสถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะลดน้อยลง ทำให้รถบรรทุกที่รอคิวเข้าชั่งไม่ต้องเสียเวลาในการรอคิวเข้าชั่ง ทำให้ประหยัดเวลาทั้งรถบรรทุกและรถที่ใช้ถนนหลัก และลดค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น และยังสามารถช่วยลดอุบัติเหตุ เนื่องจากจำนวนการรอคิวเข้าชั่งของรถบรรทุกไม่ส่งผลกระทบต่อไปยังถนนสายหลัก ลดจุดเสี่ยงที่อาจเกิดอันตราย (Black Spot) อีกทั้งยังยืดอายุการใช้งานของอุปกรณ์และเครื่องชั่งน้ำหนักที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักให้ยาวนานขึ้น เนื่องจากจำนวนรถที่ต้องเข้าชั่งน้ำหนักลดลง

ชื่อข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน
เรื่อง การจัดทำแผนที่วิเคราะห์พฤติกรรมความเสี่ยงการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมาย
กำหนดจากข้อมูลการร้องเรียนและการจับกุม

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

ปัจจุบันสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ ได้ทำการรวบรวมสถิติ ๓ ปี ย้อนหลังของเรื่องร้องเรียนรถบรรทุก จากสายด่วนกรมทางหลวง ๑๕๘๖ กด ๕ ตั้งแต่ปี ๒๕๖๔, ๒๕๖๕ และ ๒๕๖๖ ที่ผ่านมามีจำนวนทั้งสิ้น ๑,๖๓๑ เรื่อง และได้ดำเนินให้สถานีตรวจสอบน้ำหนักในพื้นที่จุดร้องเรียนดังกล่าวเข้าตรวจสอบตามข้อร้องเรียน ซึ่งจับกุมผู้กระทำผิดได้จำนวนทั้งสิ้น ๙,๗๙๕ คัน ทั่วประเทศ โดยข้อมูลร้องเรียนที่ได้รับมาจะประกอบด้วย อำเภอ จังหวัด เส้นทางที่ทำการขนส่งสินค้า แล้วดำเนินการแจ้งทางสถานีตรวจสอบน้ำหนักในพื้นที่เข้าค้นหาและตรวจสอบ (หน่วย Spot Check) ตามข้อร้องเรียนดังกล่าว จึงมีแนวคิดที่จะนำข้อมูลดังกล่าวมากำหนดลงในแผนที่เพื่อหาว่าจังหวัดใดเป็นพื้นที่ที่ต้องเฝ้าระวังและสถานีตรวจสอบน้ำหนักที่อยู่ในพื้นที่ร้องดังกล่าวนั้นเข้มงวดกวดขันเป็นอย่างไร

ดังนั้นจึงมีแนวคิดที่จะนำข้อมูลดังกล่าวมาจัดทำเป็นแผนที่วิเคราะห์พฤติกรรมความเสี่ยงการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนดจากข้อมูลการร้องเรียนและการจับกุม (Heatmap) ด้วยการใช้ ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System : GIS) เข้ามาวิเคราะห์ข้อมูล และเพื่อเป็นประโยชน์ในการทำความเข้าใจปัญหา การวางกลยุทธ์และการนำเทคโนโลยีหรือทรัพยากรที่เกี่ยวข้องเข้ามาแก้ไขปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินในประเทศไทย ด้วยการผสานรวมข้อมูลร้องเรียน, แหล่งวัสดุ และการจับกุมลงในแผนที่เดียวกัน ทำให้สามารถสร้างข้อมูลภาพรวมที่ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพสำหรับการวิเคราะห์และการตัดสินใจ

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

การจัดทำแผนที่ (Heatmap) ด้วยระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System : GIS) ด้วย ArcMap มีประโยชน์หลายอย่าง

๑. ช่วยให้หน่วยงานสามารถกำหนดพื้นที่ที่ต้องการในการเพิ่มประสิทธิภาพ เช่น การเพิ่มการตรวจสอบหรือการเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงาน
๒. ช่วยให้หน่วยงานสามารถนำข้อมูลนี้มาใช้ในการวางแผนการปฏิบัติงานในการออกตรวจสอบในอนาคตและเป็นไปตามข้อมูลร้องเรียนที่ได้รับอย่างมีประสิทธิภาพ
๓. ช่วยให้เห็นถึงพื้นที่ที่มีปัญหาเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ทำให้สามารถวางแผนมาตรการป้องกันหรือลดความเสี่ยงได้

๔. ช่วยในการศึกษาปัญหาและพฤติกรรมของรถบรรทุกเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวิจัยและพัฒนาได้

๕. ช่วยในการสื่อสารกับประชาชนเกี่ยวกับพื้นที่ที่มีปัญหาการใช้รถบรรทุกน้ำหนักเกิน ทำให้ผู้คนตระหนักและลดการละเมิด

๖. ช่วยให้หน่วยงานสามารถนำแผนที่ (Heatmap) เป็นเครื่องมือในการประเมินสถานการณ์ปัจจุบันและวางแผนการกระจายเทคโนโลยีในการตรวจสอบผู้กระทำผิดตามนโยบายในอนาคตได้

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เข้าใจความสัมพันธ์ระหว่างแหล่งวัสดุกับการบรรทุกน้ำหนักเกิน และการจับกุม เช่น หากแหล่งวัสดุใกล้กับทางหลวงที่มีการร้องเรียนมาก อาจชี้ไปที่ความต้องการการขนส่งที่สูง

๒. ช่วยในการกำหนดได้ว่าจุดใดควรเพิ่มการตรวจสอบและการบังคับใช้กฎหมาย และจุดใดที่ควรเพิ่มความสามารถในการขนส่งหรือปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน

๓. รู้พฤติกรรมของผู้ขับขี่และหาวิธีป้องกันการบรรทุกเกินน้ำหนักได้ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีการจับกุมบ่อยครั้ง

๔. ใช้เป็นฐานข้อมูลในการพัฒนานโยบายและมาตรการควบคุมให้เหมาะสมกับสถานการณ์ท้องถิ่น

๕. ช่วยให้ประเมินผลกระทบที่การขนส่งน้ำหนักเกินอาจมีต่อสิ่งแวดล้อมได้ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีแหล่งวัสดุ

๖. ช่วยหน่วยงานรัฐในการตรวจสอบความถูกต้องของการบรรทุกและความรับผิดชอบของบริษัทขนส่ง

๗. ช่วยให้ภาคธุรกิจวางแผนการขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และสามารถเลือกใช้เส้นทางที่มีความเสี่ยงต่ำกว่าเพื่อลดความเสียหายต่อสินค้าและเพิ่มความปลอดภัย

๘. ช่วยในการวางแผนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน อาทิเช่น การสร้างทางหลวงเสริมหรือศูนย์กระจายสินค้า เพื่อช่วยกระจายการจราจรและลดความแออัด

๙. ช่วยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถติดตามและรายงานความคืบหน้าในการแก้ไขปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑๐. ช่วยให้ผู้สามารถลดอุบัติเหตุและความเสียหายต่อทางหลวง ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อคุณภาพชีวิตของผู้ใช้ถนนและชุมชนใกล้เคียง

๑๑. ช่วยเพิ่มความโปร่งใสและช่วยให้ประชาชนสามารถตรวจสอบการทำงานของหน่วยงานรัฐและบริษัทขนส่ง

๑๒. ช่วยในการประเมินความพร้อมและการวางแผนรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉิน เช่น หากเกิดอุบัติเหตุหรือภัยธรรมชาติ

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายเอกภัทร ชาตณรงค์)

(วันที่..... ๑๕ เดือน มี.ค. ๒๕๖๗ พ.ศ.)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายสรราช เทศศิริ)

(วันที่ ๑๕ เดือน มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๗ )