

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : งานจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาคโดยการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ตอนควบคุม ๐๒๐๐ ตอน น้ำดิบ - คุยประดู่ ระหว่าง กม. ๒๒+๓๐๐ - กม. ๒๓+๙๐๐

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : งานจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงโดยการก่อสร้างเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ทางหลวงหมายเลข ๑๓๒๗ ตอนควบคุม ๐๑๐๐ ตอน บ้านด่านลานหอย - หุ่งเสลี่ยม ระหว่าง กม. ๒๘+๔๐๐ - กม. ๓๐+๔๐๐

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : เดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - เดือนสิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๖

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : เดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๖๖ - เดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๖

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน

- ดำเนินการสำรวจและเก็บข้อมูลเบื้องต้นทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ในความดูแลรับผิดชอบของแขวงทางหลวงตากที่ ๑ รวบรวมข้อมูลพื้นฐานของทางหลวง ได้แก่ ประวัติสายทาง ประวัติการซ่อมบำรุงรักษาและอายุบริการ และปริมาณจราจร เพื่อใช้สำหรับกำหนดช่วง กม.ที่จะดำเนินการทำแผนงาน
- เลือกรูปแบบการพัฒนาทางหลวงที่เป็นไปได้ร่วมกับส่วนสำรวจและออกแบบ (สทล.๔) กำหนดรหัสกิจกรรม รายการงานก่อสร้าง คำนวณปริมาณงาน และประเมินราคาคำนวณต่อหน่วยตามหลักเกณฑ์การคำนวณราคากลาง งานก่อสร้างทาง สะพาน และท่อเหลี่ยม
- พิจารณาจัดลำดับความสำคัญตามเกณฑ์ของแผนงานพัฒนาทางหลวง เพื่อเสนอขอจัดสรรงบประมาณ

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายดิเรก พรหมมี		๑๐%	ให้คำปรึกษาและกำกับดูแลในฐานะผู้บังคับบัญชา
นายวิศณุ นิช่างทอง		๑๐%	ให้คำปรึกษาและกำกับดูแลการจัดทำแผน

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน ต่อ (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน

- ดำเนินการสำรวจและเก็บข้อมูลเบื้องต้นทางหลวงหมายเลข ๑๓๒๗ ระหว่าง กม. ๒๘+๔๐๐ - กม. ๓๐+๔๐๐ รวบรวมข้อมูลพื้นฐานของทางหลวง ได้แก่ ประวัติสายทาง ประวัติการซ่อมบำรุงรักษาอายุบริการ ปริมาณจราจร ความเสียหายของผิวทาง เพื่อใช้สำหรับกำหนดช่วง กม.ที่จะดำเนินการทำแผนงาน
- เลือกรูปแบบการพัฒนาทางหลวงที่เป็นไปได้ร่วมกับส่วนสำรวจและออกแบบ (สทล.๔) กำหนดรหัสกิจกรรม รายการงานก่อสร้าง คำนวณปริมาณงาน และประเมินราคา ต้นทุนต่อหน่วยตามหลักเกณฑ์การคำนวณราคากลาง งานก่อสร้างทาง สะพาน และท่อเหลี่ยม
- พิจารณาจัดลำดับความสำคัญตามเกณฑ์ของแผนงานพัฒนาทางหลวง เพื่อเสนอ ขอจัดสรรงบประมาณ

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายดิเรก พรหมมี		๑๐%	ให้คำปรึกษาและกำกับดูแลในฐานะ ผู้บังคับบัญชา
นายวิศณุ นิช่างทอง		๑๐%	ให้คำปรึกษาและกำกับดูแลการจัดทำแผน

๔) ข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดทำแผนประจำปีงบประมาณโดยการสร้างระบบฐานข้อมูล (จัดเก็บข้อมูล เพิ่มข้อมูล แก้ไขข้อมูล และตรวจสอบข้อมูล) ผ่านระบบออนไลน์ สำหรับงานวางแผนของ แขวงทางหลวงตากที่ ๑

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ งานจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาคโดยการก่อสร้างเพิ่ม
ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ตอนควบคุม ๐๒๐๐ ตอน น้ำดิบ - คุยประดู่ ระหว่าง
กม. ๒๒+๓๐๐ - กม. ๒๓+๕๐๐

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ กำแพงเพชร ถึง จุดผ่านแดนถาวรห้วยโก๋น (เขตแดนไทย/ลาว) สายทาง
เริ่มต้น กม. ๐+๐๐๐ ถึง กม. ๕๐๕+๘๕๓ ระยะทาง ๔๘๘.๓๖๑ ช่วง กม. ในความดูแลรับผิดชอบของ
แขวงทางหลวงตากที่ ๑ ตั้งแต่ กม. ๑๖+๑๖๓ - กม. ๔๑+๔๕๑ ตอน น้ำดิบ - คุยประดู่ เป็นหนึ่งในสาย
ทางหลักที่เชื่อมระหว่างภาค จากกำแพงเพชรมุ่งสู่จังหวัดสุโขทัย เป็นเส้นทางขนส่ง และ ผ่านสถานที่
สำคัญต่างๆ โดยทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ มาตรฐานทางชั้น ๓ มีปริมาณจราจรเฉลี่ย ๖,๖๐๒ คันต่อวัน
สัดส่วนเปอร์เซ็นต์รถใหญ่ ร้อยละ ๒๑.๖๐ มีความจำเป็นในการวางแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้ได้
มาตรฐานความปลอดภัย ยกกระดานการให้บริการของทางหลวงให้สามารถอำนวยความสะดวกและ
ปลอดภัยในการเดินทางอย่างเต็มประสิทธิภาพโดยการเพิ่มช่องจราจรจาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔
ช่องจราจร จึงทำให้มีความเหมาะสมกับปริมาณจราจรและลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ แต่ด้วย
งบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด จึงต้องมีการสำรวจ รวบรวมข้อมูล ได้แก่ ทางร่วม จุดตัดทางแยกสะพาน
ทอลอด ไฟฟ้าแสงสว่าง ศาลาทางหลวง สภาพการใช้พื้นที่สองข้างทางเพื่อใช้ในการกำหนด กม.
ดำเนินการ

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑) งานจัดทำแผนจำเป็นต้องเลือกรูปแบบการพัฒนาทางหลวงที่เป็นไปได้ร่วมกับส่วนสำรวจและ
ออกแบบ (สทล.๔) ในการเพิ่มมาตรฐานทางหลวง งานก่อสร้างเพิ่มช่องระดับภาค ระหว่าง กม. ๒๒+๓๐๐
ถึง กม. ๒๓+๕๐๐ การกำหนดรูปแบบของเกาะกลาง โดยประเภทเกาะกลางแบ่งออกเป็น ๔ ประเภท
ได้แก่ ๑. เกาะกลางแบบเกาะสี (Flush and Painted Median)

๒. เกาะกลางแบบยก (Raised Median)

๓. เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depress Median)

๔. เกาะกลางแบบราวกันหรือกำแพงกัน (Barrier Median)

และการพิจารณาทางด้านเทคนิคในการเปิดเกาะกลางเพื่อกลับรถให้ผู้ขับขี่ทางได้รับความสะดวกในการ
เข้าถึงพื้นที่และปลอดภัยในการใช้ทาง

๒.๒) การจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน เพื่อให้โครงการหรือแผนงานที่มีความเหมาะสมมากที่สุด
ได้รับการเสนอ โดยการประยุกต์ใช้วิธีการวิเคราะห์เพื่อตัดสินใจแบบหลายหลักเกณฑ์ ร่วมกับเทคนิคการ
ให้คะแนนแบบถ่วงน้ำหนัก ซึ่งเป็นวิธีการที่เห็นว่ามีผลไม่ซับซ้อนจนเกินไป โดยใช้เกณฑ์หลัก ๓ ด้าน
คือ ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม และด้านวิศวกรรม มาประกอบการพิจารณา
ซึ่งเกณฑ์แต่ละด้านจะมีน้ำหนัก ความสำคัญต่อการพิจารณาต่างกัน โดยขึ้นอยู่กับสภาพข้อเท็จจริง
ข้อจำกัดของพื้นที่และเงื่อนไขของการจัดทำแผนงาน

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑) สายทางมีระดับการให้บริการที่ดีขึ้น

๓.๒) การเดินทางสัญจรสำหรับผู้สัญจรในพื้นที่และนอกพื้นที่ได้รับความสะดวกปลอดภัย

๓.๓) ชุมชนสองข้างทางมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น สามารถใช้สายทางเพื่อการขนส่งและการดำเนินชีวิต

๓.๔) สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ลดค่าใช้จ่ายจากการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้ทาง

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ งานจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงโดยการก่อสร้างเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข ๑๓๒๗ ตอนควบคุม ๐๑๐๐ ตอน บ้านด่านลานหอย - ทุ่งเสลี่ยม ระหว่าง กม. ๒๘+๔๐๐ - กม. ๓๐+๔๐๐

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางหลวงหมายเลข ๑๓๒๗ เป็นสายทางดูแลรับผิดชอบของแขวงทางหลวงตากที่ ๑ โดยโครงข่ายเชื่อมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒ กับสาย ๑๐๕๖ มุ่งสู่บ้านหัวฝาย อำเภอทุ่งเสลี่ยม จังหวัดสุโขทัย โดยเส้นทางแยกออกจาก ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ที่ กม. ๑๔๗+๐๗๕ เริ่มต้น ทล. ๑๓๒๗ กม. ๐+๐๐๐ ถึง กม. ๔๔+๗๓๐ สภาพปัจจุบัน ทางหลวงหมายเลข ๑๓๒๗ มีมาตรฐานทางชั้น ๔ ผิวทางแอสฟัลต์ความกว้าง ๗.๐๐ เมตร ไหล่ทางผิวแอสฟัลต์ ความกว้าง ๑.๐๐ เมตร เขตทางกว้างข้างละ ๑๕.๐๐ เมตร ปริมาณจราจรเฉลี่ย ๖,๑๔๗ คันต่อวัน สัดส่วนเปอร์เซ็นต์รถใหญ่ ร้อยละ ๕๒.๔๖ มีความจำเป็นในการวางแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ยกกระดานการให้บริการของทางหลวงให้สามารถอำนวยความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางอย่างเต็มประสิทธิภาพโดยการขยายความกว้างไหล่ทางเดิมขนาด ๑.๐ เมตรให้มีขนาดเป็น ๒.๕ เมตร จะทำให้มีความเหมาะสมกับปริมาณจราจรและลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ แต่ด้วยงบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด จึงต้องมีการสำรวจ รวบรวมข้อมูล ได้แก่ ทางร่วม จุดตัดทางแยก สะพาน ท่อลอด ไฟฟ้าแสงสว่าง ศาลาทางหลวง สภาพการใช้พื้นที่สองข้างทาง และระบบระบายน้ำที่อยู่ในเขตทาง เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดช่วง กม.ของสายทางให้มีความเหมาะสมสำหรับการจัดทำแผนเพื่อรับจัดสรรงบประมาณ

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑) งานจัดทำแผนจำเป็นต้องกำหนดรูปแบบการพัฒนาทางหลวงที่เป็นไปได้ร่วมกับส่วนสำรวจและออกแบบ (สทล.๔) ในการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงจากมาตรฐานชั้น ๔ (๗/๙) ให้เหมาะสมกับปริมาณจราจรและลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ โดยลักษณะทางกายภาพของสายทางมีจุดตัดทางแยกบริเวณทางโค้ง จำเป็นต้องกำหนดรูปแบบเพื่อลดหรือแยกจุดขัดแย้ง โดยพิจารณาจากเงื่อนไข ได้แก่ ๑. เป็นรูปแบบที่อำนวยความสะดวกแก่ทิศทางการจราจรที่มีปริมาณมาก (Major Traffic) ๒. เป็นรูปแบบที่มีความต่อเนื่องของเส้นทางเดียวกัน (Route Continuity) ๓. เป็นรูปแบบที่มีความเรียบง่าย (Simplicity) และคล้ายคลึงต่อเนื่อง (Uniformity) ๔. มีการจัดช่องให้มีจำนวนและขนาดพอดีกับปริมาณรถที่เข้าทางแยกเพื่อให้เกิดความสมดุล (Lane Balance)

๕. ช่วงที่มีการแปรเปลี่ยนต่างๆ จะต้องมีความต่อเนื่อง (Transition) ที่ปลอดภัยและค่อยเป็นค่อยไป เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางมากที่สุด

๒.๒) การจัดลำดับความสำคัญของแผนงานให้โครงการหรือแผนงานที่มีความเหมาะสมมากที่สุดได้รับการเสนอ โดยการประยุกต์ใช้วิธีการวิเคราะห์เพื่อตัดสินใจแบบหลายหลักเกณฑ์ ร่วมกับเทคนิคการให้คะแนนแบบถ่วงน้ำหนัก ซึ่งเป็นวิธีการที่เห็นว่ามีค่าไม่ซับซ้อนจนเกินไป โดยใช้เกณฑ์หลักคือ ด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมมาประกอบการพิจารณา ซึ่งเกณฑ์แต่ละด้านจะมีน้ำหนัก ความสำคัญต่อการพิจารณาต่างกัน โดยขึ้นอยู่กับสภาพข้อเท็จจริงของพื้นที่ เพื่อให้สามารถทำการเปรียบเทียบให้เห็นถึงความแตกต่างของแผนงานในภาพรวมเพื่อจัดลำดับในการเสนอขอจัดสรรงบประมาณ

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๓.๑) สายทางมีระดับการให้บริการที่ดีขึ้น
- ๓.๒) การเดินทางสัญจรสำหรับผู้ใช้รถในพื้นที่และนอกพื้นที่ได้รับความสะดวกปลอดภัย
- ๓.๓) ชุมชนสองข้างทางมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น สามารถใช้สายทางเพื่อการขนส่งและการดำเนินชีวิต

ชื่อข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดทำแผนประจำปีงบประมาณโดยการสร้างระบบฐานข้อมูล (จัดเก็บข้อมูล เพิ่มข้อมูล แก้ไขข้อมูล และตรวจสอบข้อมูล) ผ่านระบบออนไลน์ สำหรับงานวางแผนของแขวงทางหลวงตากที่ ๑

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

เนื่องจากในปีงบประมาณ ๒๕๖๗ แขวงทางหลวงตากที่ ๑ ต้องดำเนินการจัดทำแผนเพื่อขอจัดสรรงบประมาณโครงการก่อสร้างประจำปีเป็นจำนวนหลายโครงการ เช่น โครงการของสำนักบริหารบำรุงทาง ได้แก่ กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง และโครงการของสำนักแผนงาน ได้แก่ โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การจราจรและขนส่ง ทำให้สายทางในการดูแลของแขวงทางหลวงตากที่ ๑ มีโครงการก่อสร้างอยู่เป็นช่วงๆ ตลอดทั้งสายทาง งานแผนดำเนินการทำแผนงาน ข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องถูกจัดเก็บในรูปแบบกระดาษ หากมีการใช้ข้อมูลจะต้องมายังห้องเก็บเอกสาร และข้อมูลของงานแผนงานมักเกิดข้อผิดพลาด เนื่องจากขาดการตรวจสอบย้อนหลัง และบันทึกให้เป็นปัจจุบัน ยกตัวอย่างเช่น กม. ดำเนินการในแผนปีงบประมาณที่จะจัดทำแผนปีงบประมาณในปีต่อไป กับ กม. ดำเนินโครงการที่ผ่านมาเกิดขึ้นจริงในสนามไม่สอดคล้องกัน ผลเนื่องมีการปรับเพิ่ม-ปรับลด กม. ดำเนินการของผู้ควบคุมงานเนื่องจากพื้นที่ดำเนินการตามแบบก่อสร้างไม่ครอบคลุมส่วนที่เสียหายเมื่อประมาณการค่างานแล้วสามารถดำเนินการได้โดยอยู่ในวงเงินของสัญญาจึงมีการปรับเพิ่ม กม.ภายหลัง ทำให้การจัดทำแผนปีงบประมาณประจำปีต่อไป เกิดความผิดพลาดหรือ กม. การดำเนินการมีซ้ำซ้อน เป็นต้น ที่ได้กล่าวมาเป็นจุดเริ่มต้นว่าในหน่วยงานแขวงทางหลวงจำเป็นต้องเริ่มต้นสร้างระบบฐานข้อมูล (จัดเก็บข้อมูล เพิ่มข้อมูล แก้ไขข้อมูล และตรวจสอบข้อมูล) ผ่านระบบออนไลน์ เพื่อให้เกิดการพัฒนาทางหลวง ให้มุ่งเข้าสู่การเป็นองค์กรดิจิทัลเต็มรูปแบบทั้งระบบและบุคลากรในองค์กรทุกระดับ ต่อไป

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

๒.๑) ข้อเสนอแนวความคิด

การจัดเก็บข้อมูลโดยใช้ระบบฐานข้อมูลออนไลน์เป็นเครื่องมือสำหรับ จัดเก็บข้อมูล เพิ่มข้อมูล แก้ไขข้อมูล และตรวจสอบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับงานแผนงาน ประกอบด้วย

๑. ประวัติโครงการก่อสร้างในเส้นทางความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงตากที่ ๑ ที่ระบุรายละเอียดโครงสร้างชั้นทาง ระบบระบายน้ำ และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก

๒. ประวัติการดำเนินการบำรุงรักษาสายทางโดยหมวดทางหลวงและโครงการก่อสร้างที่ดำเนินการแล้วเสร็จในอดีต

๓. ข้อมูลแผนงานที่ได้รับจัดสรรงบประมาณประจำปี (แสดงผลรายละเอียดความก้าวหน้าทุกขั้นตอนในการดำเนินการจนถึงแล้วเสร็จโครงการ)

๔. ข้อมูลแผนงานที่เสนอขอจัดสรรงบประมาณประจำปี (ตรวจสอบและแก้ไขข้อมูล)

๒.๒) ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

๑. การเปลี่ยนแปลงรูปแบบจัดเก็บข้อมูลในช่วงเริ่มต้นจากกระดาษเป็นดิจิทัลจำเป็นต้องใช้เวลามากในการเพิ่มข้อมูลในฐานข้อมูล จำเป็นต้องตรวจสอบความสอดคล้องและความถูกต้อง โดยใช้การตรวจสอบย้อนกลับภายในหน่วยงานโดยบุคลากรในแขวงทางหลวงตากที่ ๑

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑) แผนงานถูกต้อง ไม่ซ้ำซ้อน ข้อมูลมีความถูกต้องทั้งข้อมูลภาคสนามและข้อมูลอื่นๆ

๓.๒) เพื่อให้หน่วยงานแขวงทางหลวงตากที่ ๑ เริ่มต้นปรับเปลี่ยนให้มุ่งเข้าสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล

๓.๓) เพื่อให้แขวงทางหลวงตากที่ ๑ สามารถเข้าถึงข้อมูลได้ทุกที่ ทุกเวลา ผ่านระบบออนไลน์

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) สิรินธร จันทน์ (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นางสาวสินีนารถ ชาวสวน)

(วันที่ ๒๒ เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๗)

(ลงชื่อ) ด (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายดิเรก พรหมมี)

(วันที่ ๒๒ เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๗)