

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างบริเวณทางแยกบ้านปงสนุก เพื่อปรับลดความลาดชัน และเพิ่มระยะมองเห็น โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๑ สาย พะเยา - น่าน ตอน บ.สระ - บ.ไชยสถาน ช่วง กม.๖๘+๙๘๗.๕๐๐ - กม.๖๙+๔๐๐.๐๐๐

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างสะพาน โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๑ สาย พะเยา - น่าน ตอน บ.สระ - บ.ไชยสถาน ช่วง กม.๕๘+๙๕๐.๐๐๐ - กม.๕๙+๕๐๐.๐๐๐

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : กรกฎาคม ๒๕๖๖ - กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : มกราคม ๒๕๖๗ - พฤษภาคม ๒๕๖๘

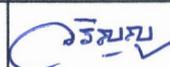
๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ร้อยละ ๘๐

รายละเอียดผลงาน

- ศึกษารายละเอียดการก่อสร้าง ข้อกำหนดต่าง ๆ การจัดการจราจร ตามมาตรฐานกรมทางหลวง
- ประชุมหารือแนวทางร่วมกับนายช่างโครงการ ผู้จัดการโครงการ ผู้แทนจากสำนักสำรวจและออกแบบ และผู้รับจ้าง
- กำหนดรูปแบบการก่อสร้าง ตารางการทำงาน ความเสี่ยง ผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับผู้ใช้ทาง ให้สอดคล้องกับคู่มือการบริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้าง และคู่มืออื่น ๆ ของกรมทางหลวง
- ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางในพื้นที่ และผู้ใช้ทางที่กำลังจะเดินทางผ่านบริเวณดังกล่าวได้ทราบ และเตรียมพร้อมสำหรับการเดินทาง
- ควบคุมงานก่อสร้างให้ถูกต้อง ให้เป็นไปตามมาตรฐานกรมทางหลวง
- ตรวจสอบการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง ดูแลงานกิจกรรมอำนวยความสะดวกระหว่างการก่อสร้างบริเวณดังกล่าวอย่างใกล้ชิด

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้ที่มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน
นายอนุรักษ์ ทับทิมทอง		ร้อยละ ๑๐	ให้คำปรึกษา แนะนำ กำกับดูแล ให้ความช่วยเหลือ และตรวจสอบ ความถูกต้องระหว่างการทำงาน
นายวีรณัฐ เครือสาร		ร้อยละ ๑๐	แนะนำงานก่อสร้าง และตรวจสอบ ความถูกต้องระหว่างการทำงาน

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ร้อยละ ๘๐

รายละเอียดผลงาน

- ศึกษารูปแบบ รายละเอียดการก่อสร้างสะพานของโครงการ
- กำหนดรูปแบบการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างสะพาน ตารางการทำงาน ความเสี่ยง ผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับผู้ใช้ทาง ให้สอดคล้องกับคู่มือการบริหารจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง และคู่มืออื่น ๆ ของกรมทางหลวง
- จัดการจราจรให้ถูกต้องตามรูปแบบที่ได้เลือกไว้เพื่อความสะดวก และปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง
- ควบคุมการจัดการจราจรขณะก่อสร้างสะพานอย่างใกล้ชิดให้เป็นไปตามรูปแบบ หลักวิชาการ และมาตรฐานของกรมทางหลวง
- ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางในพื้นที่ และผู้ใช้ทางที่กำลังจะเดินทางผ่านบริเวณดังกล่าวได้ทราบ และเตรียมพร้อมสำหรับการเดินทาง

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายอนุรักษ์ ทับทิมทอง		ร้อยละ ๑๐	ให้คำปรึกษา แนะนำ กำกับดูแล ให้ความช่วยเหลือ และตรวจสอบ ความถูกต้องระหว่างการทำงาน
นายวีรณัฐ เครือสาร		ร้อยละ ๑๐	แนะนำงานก่อสร้าง และตรวจสอบ ความถูกต้องระหว่างการทำงาน

๔) ข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การประยุกต์ใช้โปรแกรม Google Earth เพื่อช่วยในการบริหารจัดการงานก่อสร้างทาง
แก่ผู้ควบคุมงาน และผู้ที่สนใจในงานก่อสร้าง

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

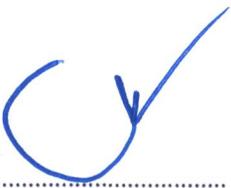
(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)
(นายณัฐชล โนโชติ)

(วันที่..... ๗ เดือน..... ๕.๑ พ.ศ. ๒๕๖๘)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)
(นายอนุรักษ์ ทับทิมทอง)

(วันที่..... ๗ เดือน..... ๕.๑ พ.ศ. ๒๕๖๘)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)
(นายเอกพงศ์ เศรษฐมานพ)

(วันที่..... ๘ เดือน..... ๕.๑ พ.ศ. ๒๕๖๘)

หมายเหตุ คำรับรองจากผู้บังคับบัญชาน้อย ๒ ระดับ คือ ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล และผู้บังคับบัญชา
ที่เหนือขึ้นไปอีก ๑ ระดับ เว้นแต่ในกรณีที่ผู้บังคับบัญชาดังกล่าวเป็นบุคคลคนเดียวก็ให้มี
คำรับรอง ๑ ระดับได้

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิด (กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างบริเวณทางแยกบ้านปงสนุก เพื่อปรับลดความลาดชัน และเพิ่มระยะมองเห็น โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๑ สาย พะเยา - น่าน ตอน บ.สระ - บ.ไชยสถาน ช่วง กม.๖๘+๙๘๗.๕๐๐ - กม.๖๙+๔๐๐.๐๐๐

๑. สรุปสาระสำคัญ

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๑ สาย พะเยา - น่าน ตอน บ.สระ - บ.ไชยสถาน ระหว่าง กม.๕๘+๘๐๐.๐๐๐ - กม.๗๒+๐๐๐.๐๐๐ ระยะทางยาวประมาณ ๑๓.๒๐๐ กิโลเมตร มาตรฐานทางชั้น ๑ เมื่อสำรวจตรวจสอบข้อมูลและรายละเอียดต่าง ๆ ของโครงการเรียบร้อยแล้ว พบว่าบริเวณช่วง กม.๖๘+๙๘๗.๕๐๐ - กม.๖๙+๔๐๐.๐๐๐ รูปแบบการก่อสร้างบริเวณดังกล่าวเป็นการขยายช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร และเกาะกลางเป็นแบบยก (Raised Median) บริเวณดังกล่าวมีลักษณะเป็นทางสามแยก (แยกบ้านปงสนุก) มีความชันเดิม ๘.๑๑% ซึ่งมีค่าเกินมาตรฐานทางชั้น ๑ ของกรมทางหลวงที่ ๖.๐๐% (ทางเนิน) และ ๘.๐๐% (ทางเขา) ซึ่งได้ทำการตรวจสอบและสอบถามไปยังชาวบ้านที่พักอาศัยในพื้นที่พบว่า ผู้ใช้ทางที่ขับรถมาจาก จ.น่าน มายัง จ.พะเยา มักจะมองไม่เห็นทางด้านหน้า ซึ่งเป็นบริเวณสามแยกไฟแดง (แยกบ้านปงสนุก) **ดังรูปที่ ๑** จึงทำให้ผู้ใช้ทางแต่ละเบรคหยุดรถไม่ทัน อีกทั้งบางครั้งยังได้เกิดอุบัติเหตุพุ่งผ่านทางแยก ข้ามไปยังที่พักอาศัยของชาวบ้านอีกด้วย นายช่างโครงการจึงให้ดำเนินการตรวจสอบ รวบรวมข้อมูลในเบื้องต้นเพื่อนำเสนอรูปแบบในการปรับปรุงบริเวณดังกล่าว ให้กับสำนักสำรวจและออกแบบเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบในการปรับแบบก่อสร้างทางด้านเรขาคณิตงานทาง ให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้ทาง และชาวบ้านบริเวณดังกล่าว



รูปที่ ๑ แสดงบริเวณเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้าง ช่วง กม.๖๘+๙๘๗.๕๐๐ - กม.๖๙+๔๐๐.๐๐๐

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

- ๒.๑) ศึกษารูปแบบ รายละเอียดการก่อสร้าง สักรววงแนว เก็บค่าระดับในสนาม และข้อกำหนดต่าง ๆ
- ๒.๒) กำหนดรูปแบบการก่อสร้างที่จะแก้ไข ให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้ทาง และถูกต้องตามมาตรฐานกรมทางหลวง
- ๒.๓) พิจารณาตรวจสอบรูปแบบที่เหมาะสม และคิดคำนวณปริมาณงานตามรูปแบบก่อสร้าง
- ๒.๔) ประชุมหารือแนวทางแก้ไขปัญหาร่วมกับนายช่างโครงการ ผู้จัดการโครงการ ผู้แทนจากสำนักสำรวจและออกแบบ และผู้รับจ้าง
- ๒.๕) เสนอเปลี่ยนแปลงรูปแบบ ขออนุมัติทำการแก้ไขแบบและสัญญาตามลำดับขั้นตอน
- ๒.๖) ควบคุมงานก่อสร้างให้ถูกต้อง และตรวจสอบ ดูแล งานกิจกรรมอำนวยความสะดวกในสนาม

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

- ๓.๑) เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างช่วงดังกล่าวเป็นย่านชุมชน มีทางเข้า - ออกสาธารณะ และที่พักอาศัย ต้องทำความเข้าใจกับชุมชนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง พร้อมทั้งอำนวยความสะดวกในระหว่างการก่อสร้าง
- ๓.๒) การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมให้สอดคล้องกับสภาพหน้างานจริง
- ๓.๓) ในการเปลี่ยนแปลงรูปแบบบริเวณที่จะก่อสร้างนี้จะต้องจัดการจราจรตามมาตรฐานของกรมทางหลวง และประชาสัมพันธ์โครงการก่อสร้าง ให้ชุมชนในพื้นที่ และผู้ใช้ทางทราบก่อนเริ่มต้นการก่อสร้าง
- ๓.๔) การจัดการระบายน้ำในช่วงก่อนการก่อสร้างทาง ขณะก่อสร้างทาง และก่อสร้างทางแล้วเสร็จ

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑) เชิงปริมาณ

ได้ทำการปรับลดค่าความชันจากเดิม ๘.๑๑% คงเหลือ ๕.๗๒% ซึ่งทำให้ผู้ขับขี่สามารถมองเห็นทางและตัดสินใจในการหยุดรถก่อนถึงบริเวณทางแยก (บ้านปงสนุก) ได้ดียิ่งขึ้น อีกทั้งชาวบ้านบริเวณดังกล่าวมีความปลอดภัยในการข้ามถนน และใช้เส้นทางได้อย่างสะดวก ปลอดภัยมากยิ่งขึ้นด้วย

๔.๒) เชิงคุณภาพ

แก้ไขปัญหาผลกระทบจากการก่อสร้างที่เกิดขึ้นต่อประชาชนในบริเวณพื้นที่ได้อย่างถูกต้องเหมาะสม โดยการนำหลักทางวิศวกรรมมาใช้แก้ปัญหา ทำให้งานก่อสร้างแล้วเสร็จตามกำหนดเวลาสามารถเปิดใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยกับผู้ใช้ทาง

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๕.๑) ก่อสร้างทางแล้วเสร็จ ได้ค่าความลาดชันที่เหมาะสมกับการก่อสร้างตามสภาพพื้นที่ การขับที่ปลอดภัยมากขึ้น และมีอุบัติเหตุลดลง
- ๕.๒) แก้ไขปัญหาได้ตรงตามความต้องการของผู้ใช้ทาง และชาวบ้านในพื้นที่
- ๕.๓) กรมทางหลวงได้รับความชื่นชมในการแก้ไขปัญหาบริเวณอันตราย ใส่ใจความปลอดภัยในการเดินทาง จากผู้ใช้ทางและคนในพื้นที่
- ๕.๔) สามารถนำทางเลือกและวิธีการแก้ไขปัญหาไปใช้กับโครงการอื่น ๆ ต่อไปได้

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างสะพาน โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๑ สาย พะเยา - น่าน ตอน บ.สระ - บ.ไชยสถาน ช่วง กม.๕๘+๙๕๐.๐๐๐ - กม.๕๙+๕๐๐.๐๐๐

๑. สรุปสาระสำคัญ

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๑ สาย พะเยา - น่าน ตอน บ.สระ - บ.ไชยสถาน ระหว่าง กม.๕๘+๘๐๐.๐๐๐ - กม.๗๒+๐๐๐.๐๐๐ ระยะทางยาวประมาณ ๑๓.๒๐๐ กิโลเมตร ตามสัญญา มีการก่อสร้างสะพานใหม่จำนวน ๑ แห่ง บริเวณ กม.๕๙+๒๕๐.๐๐๐ ข้ามแม่น้ำยม รวมความยาวทั้งหมด ๑๑๒.๔๐ เมตร ทางเท้ากว้าง ๑.๕๐ เมตร (ด้านนอก) ขอบทางข้างละ ๐.๕๐ เมตร (ด้านใน) เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กแบบ I-GIRDER TYPE จากเดิมเป็นสะพานคอนกรีต จำนวน ๒ ช่องจราจร เปลี่ยนเป็นสะพานข้ามแม่น้ำ ๔ ช่องจราจร แยกออกจากกัน (สะพานคู่) ดังรูปที่ ๒

ระหว่างก่อสร้างสะพานใหม่จะต้องมีการวางแผนการจัดการจราจรที่ดี เพื่อลดผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง ให้สามารถสัญจรได้อย่างสะดวกรวดเร็วที่สุด และก่อสร้างสะพานใหม่ให้แล้วเสร็จตามสัญญา ระหว่างดำเนินการก่อสร้างสะพานใหม่ สะพานเดิมที่ใช้สัญจรเกิดการทรุดตัว (จากอุทกภัย) ชาวบ้านไม่สามารถใช้สะพานเดิมสัญจรได้ จึงทำให้มีความยากลำบากมากขึ้นในการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง ทางผู้ขอรับการประเมินจึงได้ร่วมประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขอติดตั้งสะพานเบลีย์เพื่อเดินรถชั่วคราว และจัดการจราจรบริเวณสะพานเบลีย์ ดังรูปที่ ๓ ให้ชาวบ้านกลับมาใช้สะพานเดิมสัญจรได้อย่างสะดวก และรวดเร็ว



รูปที่ ๒ แสดงการก่อสร้างสะพานใหม่ บริเวณ กม.๕๙+๒๕๐.๐๐๐ ข้ามแม่น้ำยม ความยาว ๑๑๒.๔๐ เมตร



รูปที่ ๓ แสดงการจัดการจราจร สะพานเบสีย์เพื่อเดินรถชั่วคราว เนื่องจากสะพานเดิมไม่สามารถใช้สัญจรได้

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

- ๒.๑) ศึกษารูปแบบ และขั้นตอนการก่อสร้างสะพาน เพื่อออกแบบและพิจารณาแนวทางในการจัดการจราจรในแต่ละรูปแบบระหว่างการก่อสร้างสะพาน
- ๒.๒) ประชุมและพิจารณาตรวจสอบรูปแบบที่เหมาะสม แล้วนำเสนอนายช่างโครงการ ผู้จัดการโครงการ และแนะนำผู้รับจ้างให้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด
- ๒.๓) จัดการจราจรให้ถูกต้องตามรูปแบบที่ได้เลือกไว้เพื่อความสะดวก และปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง
- ๒.๔) ตรวจสอบการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างสะพานให้ถูกต้อง และสม่ำเสมอ

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

- ๓.๑) การทำความเข้าใจกับผู้ใช้ทาง และชุมชนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบโดยตรง พร้อมทั้งอำนวยความสะดวกในระหว่างการก่อสร้างสะพาน
- ๓.๒) รูปแบบการก่อสร้างสะพาน จะทำการสร้างสะพานใหม่ด้านข้างเพื่อเดินรถ แล้วรื้อถอนสะพานเดิมออกก่อน ถึงทำการก่อสร้างสะพานคู่ใหม่ประกบทั้งสองข้าง จึงต้องแยกรูปแบบการจัดการจราจรออกมาหลายรูปแบบ
- ๓.๓) ระหว่างการก่อสร้างสะพานใหม่ สะพานเดิมเกิดการทรุดตัวทำให้ไม่สามารถสัญจรผ่านสะพานไปได้ จึงต้องทำการแก้ปัญหาโดยการใช้สะพานเบสีย์เดินรถชั่วคราว และจัดการจราจรให้เดินรถได้อย่างปลอดภัย อีกทั้งแจ้งเตือนผู้ใช้ทาง และหาแนวทางเพิ่ม เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาแก่ผู้ใช้ทาง
- ๓.๔) มีการวางแผนการก่อสร้างสะพานที่ถูกต้อง ควบคู่กับการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างที่ดี ทำให้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จตามแผนที่กำหนดไว้

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑) เชิงปริมาณ

สามารถจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างสะพานช่วง กม.๕๘+๙๕๐.๐๐๐ - กม.๕๙+๕๐๐.๐๐๐ รวมระยะทาง ๔๕๐.๐๐ เมตร ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จนสามารถก่อสร้างสะพานใหม่ บริเวณ กม.๕๙+๒๔๐.๐๐๐ ข้ามแม่น้ำยม ความยาว ๑๑๒.๔๐ เมตร จำนวน ๔ ช่องจราจร แล้วเสร็จ ตรงตามสัญญา เป็นไปตามแบบคุณลักษณะเฉพาะ และข้อกำหนดตามมาตรฐานกรมทางหลวง

๔.๒) เชิงคุณภาพ

ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการคมนาคมขนส่งบนโครงข่ายทางหลวงที่สำคัญของประเทศให้มีความสะดวก รวดเร็วในการเดินทาง และมีความปลอดภัยในการใช้งาน รวมไปถึงส่งเสริมการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในพื้นที่โครงการ เช่น การเกษตร การบริการ การอุตสาหกรรม และการคมนาคมขนส่ง

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) สามารถดำเนินการก่อสร้างสะพาน ตามรูปแบบที่กำหนดไว้ และเป็นไปตามแผนงานที่วางไว้ได้

๕.๒) สามารถจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างสะพานจนแล้วเสร็จ ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้ทาง และชาวบ้านในพื้นที่ เนื่องจากเป็นทางสายหลักเข้า อ.เชียงม่วน จ.พะเยา

๕.๓) สามารถใช้สะพานเป็นเส้นทางสัญจรได้สะดวกมากขึ้น เนื่องจากได้ก่อสร้างสะพานเป็น ๔ ช่องจราจร ทำให้ผู้ขับขี่ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ลดระยะเวลาในการเดินทาง และเพิ่มระดับการให้บริการของทางหลวงดังกล่าวด้วย

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

ชื่อข้อเสนอแนวคิด

เรื่อง การประยุกต์ใช้โปรแกรม Google Earth เพื่อช่วยในการบริหารจัดการงานก่อสร้างทางแก่ผู้ควบคุมงาน และผู้สนใจในงานก่อสร้าง

๑. สรุปหลักการและเหตุผล

การประยุกต์ใช้โปรแกรม Google Earth นี้เป็นการประยุกต์ใช้โปรแกรมเบื้องต้นที่สามารถกำหนดแนวทาง จุดอ้างอิงต่าง ๆ หรือค่าต่าง ๆ ที่จำเป็นที่ช่วยในการทำงานของช่างผู้ควบคุมงานให้ทำงานได้ง่ายขึ้น โดยการกำหนดจุดอ้างอิงเข้าไปในตัวโปรแกรม เช่น ค่าพิกัด ตำแหน่งจุดอ้างอิงต่าง ๆ ในสนาม แนวเส้นทาง หมุดพยาน หมุดหลักฐาน และแบบก่อสร้างทางของงานต่าง ๆ แต่ละตำแหน่งในการก่อสร้างจริง เช่น ตำแหน่งท่อลอด Box Culvert สะพาน และรูปแบบ Cross Section ของถนนต่าง ๆ ที่ระบุในแบบก่อสร้างจริงในสนาม

ทั้งยังสามารถส่งต่อโปรแกรมไปยังช่างผู้ควบคุมงาน คนงานอื่น ๆ ในโครงการก่อสร้าง หน่วยงาน หรือประชาชนทั่วไป ให้สามารถทราบถึงรูปแบบการก่อสร้างในบริเวณนั้น ๆ เพื่อรับฟังความคิดเห็นต่าง ๆ แล้วนำมาวิเคราะห์ปรับปรุง แก้ไข ให้การทำงานโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้ทาง และประชาชนในพื้นที่

๒. บทวิเคราะห์/แนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

๒.๑ บทวิเคราะห์

งานโครงการก่อสร้างทางหลวงในปัจจุบัน แบบคู่สัญญาที่ได้รับจากสำนักสำรวจและออกแบบจะมีแบบต่าง ๆ ระบุตำแหน่งไว้เป็นระบบค่าพิกัดฉากเพื่อการก่อสร้างถนน โดยระบุพิกัดจุดเริ่มต้นโครงการ จุดสิ้นสุดโครงการ หมุดพิกัด GPS หมุดหลักฐาน และแนวเขตทางหลวง เพื่อเป็นจุดอ้างอิงในการทำงาน ในการวางแนวศูนย์กลางถนนจะต้องหาค่าพิกัดของแต่ละจุดในแบบ เริ่มตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการและจุดต่อไป โดยกำหนดระยะทาง ๒๕.๐๐ เมตร เมื่อได้ข้อมูลครบแล้ว จึงทำการรวบรวมข้อมูลนำเข้าในโปรแกรม Google Earth เพื่อเป็นโปรแกรมที่คอยเป็นตัวช่วยในการทำงานต่อไป

๒.๒ แนวความคิด

โปรแกรม Google Earth ถือเป็นโปรแกรมที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย และใช้กันอย่างแพร่หลาย มีความหลากหลายในการใช้งาน อีกทั้งยังสามารถใช้งานได้ง่ายใน Application มือถือต่าง ๆ ซึ่งง่ายต่อการเข้าถึง และง่ายสำหรับการค้นหาทางหรือเอกสารที่จำเป็นต้องใช้ในการบริหารงานโครงการ อย่างรวดเร็ว ทางผู้ขอรับการประเมินจึงเสนอแนวความคิดการนำโปรแกรม Google Earth เป็นเครื่องมือในการช่วยทำงานภาคสนาม ลดการใช้เอกสาร สามารถชี้แจงและทำความเข้าใจกับชาวบ้านได้โดยง่าย เห็นสภาพพื้นที่จริง ทำให้ได้งานก่อสร้างที่ถูกต้องตามรูปแบบ และวัตถุประสงค์ของโครงการก่อสร้าง

๒.๓ ข้อเสนอ

ผู้ขอรับการประเมินจึงมีข้อเสนอในการประยุกต์ใช้โปรแกรม Google Earth มาเป็นตัวช่วยในการทำงาน ของโครงการก่อสร้าง ซึ่งตัวโปรแกรมนี้จะสามารถส่งต่อถึงคนงานในโครงการ ชาวบ้านหรือ

หน่วยงานที่สนใจในโครงการที่จะก่อสร้างในพื้นที่ของตนเอง ให้เกิดความรู้ และแนะนำแก้ไขโครงการให้แล้วเสร็จอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

๒.๔ ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

ในการนำโปรแกรม Google Earth มาประยุกต์ใช้ในโครงการอาจมีความคลาดเคลื่อนเล็กน้อยในระบบพิกัดจากโปรแกรม อีกทั้งภาพถ่ายทางอากาศที่ปรากฏอยู่ในตัวโปรแกรมเองเป็นภาพถ่ายเดิมเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และเป็นภาพมุมสูง ซึ่งอาจพิจารณาได้ยากและคลาดเคลื่อนกับบริเวณโครงการ ณ เวลาปัจจุบัน

จากข้อจำกัดที่มี ผู้ขอรับการประเมินจึงได้ทำการเพิ่มรูปถ่ายปัจจุบันในแต่ละตำแหน่งเข้าไปในตัวโปรแกรม เพื่อให้ง่ายต่อการทำงาน และการพิจารณาโปรแกรมในการบริหารงานโครงการ

๓. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- ๓.๑) สามารถประยุกต์ใช้โปรแกรม Google Earth เป็นตัวช่วยการทำงานในโครงการ ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ไม่ซับซ้อน
- ๓.๒) สามารถประยุกต์โปรแกรม Google Earth ส่งต่อถึงคนงานในโครงการ ชาวบ้านหรือหน่วยงานที่สนใจในโครงการที่จะก่อสร้างใกล้พื้นที่ของตนเอง ให้เกิดความรู้ และสามารถแนะนำ แก้ไขให้โครงการแล้วเสร็จอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- ๓.๓) โครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ ผู้ใช้ทางและประชาชนในพื้นที่ที่มีส่วนร่วมในการบริหารโครงการไปพร้อม ๆ กัน จะทำให้ได้งานโครงการที่สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๔. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ๔.๑) สามารถวางแผนในการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ง่ายต่อการจัดเก็บหรือค้นหาเอกสารที่นำมาใช้งานบริเวณหน้างาน และสามารถรู้ตำแหน่งจุดอ้างอิงต่าง ๆ ของโครงการ จึงทำให้การทำงานมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ๑๐๐%
- ๔.๒) สามารถทำงานโครงการให้แล้วเสร็จ ได้รวดเร็วยิ่งขึ้นเนื่องจากลดการต่อต้านหรือคัดค้านให้หยุดการทำงานที่ขัดแย้งกับความคิดเห็นของชุมชนในพื้นที่
- ๔.๓) ผู้ใช้ทาง และชุมชนในพื้นที่ที่มีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการอย่างมีประสิทธิภาพ

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

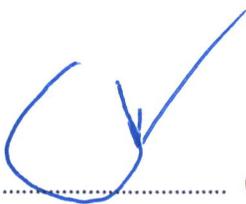
(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)
(นายณัฐชล โนโชติ)

(วันที่ ๗ เดือน ๕.๑ พ.ศ. ๒๕๖๘.)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)
(นายอนุรักษ ทับทิมทอง)

(วันที่ ๗ เดือน ๕.๑ พ.ศ. ๒๕๖๘.)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)
(นายเอกพงศ์ เศรษฐมานพ)

(วันที่ ๘ เดือน ๕.๑ พ.ศ. ๒๕๖๘.)