

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน

๑) ชื่อผลงาน

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การกำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานโครงการก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทาง
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การกำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานโครงการเพื่อพื้นที่โครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัยเหตุการณ์พายุโอดุล และพายุคากิกิ (งบกลางครั้งที่ ๑ และ ครั้งที่ ๒)
- ๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การกำหนดแนวทางการคำนวณปริมาณงานและค่าดำเนินงาน สำหรับงานบำรุงปฏิ

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ม.ค. ๒๕๖๓ – พ.ค. ๒๕๖๓
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ก.ย. ๒๕๖๒ – มี.ค. ๒๕๖๓
- ๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : มิ.ย. ๒๕๖๓ – ก.ย. ๒๕๖๓

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

๓.๑) ตนเองปฏิบัติ

ผลงานลำดับที่ ๑ : สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน ๘๐ %

- ศึกษาเกณฑ์มาตรฐาน/ข้อกำหนดที่ใช้ของโครงการจุดจอดพักรถบรรทุก(Truck Rest Area)
- ร่วมพิจารณาวางแผนขั้นตอนและกำหนดหลักเกณฑ์ของพื้นที่ดำเนินการ ตามหลักวิศวกรรม
- เก็บรวบรวมข้อมูลเบื้องต้น พร้อมข้อมูลลักษณะทางกายภาพ ของสายทางที่จะดำเนินการ เพื่อจัดทำฐานข้อมูลของหน่วยงานภูมิภาค
- กลั่นกรอง ตรวจสอบ ข้อมูลของสายทางที่จะดำเนินการให้มีความเหมาะสมตามหลักเกณฑ์ มาตรฐาน และไม่มีความซ้ำซ้อนกับจุดจอดพักรถบรรทุก(Truck Rest Area)
- ร่วมพิจารณารูปแบบและข้อกำหนดในการออกแบบของโครงการฯ ตามหลักวิศวกรรม
- สรุปแนวทางการกำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐาน พร้อมรูปแบบและข้อกำหนดในการออกแบบ ของโครงการฯ

ผลงานลำดับที่ ๒ : สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน ๘๐ %

- ศึกษาหลักเกณฑ์ขั้นตอนการจัดทำคำขอของบประมาณรายจ่าย (งบกลาง)
- ร่วมกำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานในการพิจารณาโครงการเพื่อฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัย
- ประสาน ติดตาม รวบรวมข้อมูลความต้องการเบื้องต้นจากหน่วยงานส่วนภูมิภาค ตรวจสอบข้อมูลความเสียหาย
- กลั่นกรอง ตรวจสอบ ข้อมูลรายการที่จะเสนอของบประมาณให้มีความเหมาะสมตามหลักเกณฑ์มาตรฐาน และไม่มีความซ้ำซ้อนกับงานอื่นๆ
- ร่วมวิเคราะห์ความต้องการงบประมาณ พร้อมจัดลำดับความสำคัญของแผนงานตามลักษณะความเสียหายที่เกิดขึ้น ตามหลักการทางวิศวกรรม
- สรุปแนวทางการกำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐาน พร้อมรายการโครงการเพื่อฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัยกับสำนักงบประมาณ

ผลงานลำดับที่ ๓ : สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน ๘๐ %

- ทบทวนหลักการและหลักเกณฑ์การคิดค่าปริมาณงาน จากการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
- ร่วมพิจารณากำหนดแนวทางการเก็บข้อมูล การวิเคราะห์ การคำนวณปริมาณงาน และค่าดำเนินงาน
- จัดทำแบบฟอร์มฐานข้อมูล เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลที่เป็นปัจจัยสำคัญในการวิเคราะห์
- ประสานงานกับหน่วยงานภูมิภาค เพื่อรวบรวมข้อมูลสายทางงานและทรัพย์สินทางหลวง
- กลั่นกรอง ตรวจสอบ ข้อมูลรายละเอียดที่ใช้ในการวิเคราะห์
- วิเคราะห์ข้อมูล คำนวณปริมาณงานและค่าดำเนินงาน งานบำรุงปกติของหน่วยงานภูมิภาค เสนอต่อผู้บริหาร
- สรุปผลแนวทางการคำนวณปริมาณงานและค่าดำเนินงาน สำหรับงานบำรุงปกติ

๓.๒) ผู้ร่วมจัดทำผลงานปฏิบัติ

ผลงานลำดับที่ ๑ (๑) นายพงศกร จุลละโพธิ ผู้อำนวยการสำนักบริหารบำรุงทั่ว
กำหนดหลักการ เกณฑ์ในการวิเคราะห์ ให้คำปรึกษาและแนะนำ
สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน ๑๐ %

(๒) นางสาวภาริน ศรุติพันธ์ วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
กำหนดแนวทางการปฏิบัติงาน ให้คำปรึกษาและแนะนำ
สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน ๑๐ %

ผลงานลำดับที่ ๒ (๑) นายอลงกรณ์ ก้าวทะรุกล วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ
กำหนดหลักการ เกณฑ์ในการวิเคราะห์ ให้คำปรึกษาและแนะนำ
สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน ๑๐ %

(๒) นางสาวภาริน ศรุติพันธ์ วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
กำหนดแนวทางการปฏิบัติงาน ให้คำปรึกษาและแนะนำ
สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน ๑๐ %

ผลงานลำดับที่ ๓ (๑) นายพงศกร จุลละโพธิ ผู้อำนวยการสำนักบริหารบำรุงทั่ว
กำหนดหลักการ เกณฑ์ในการวิเคราะห์ ให้คำปรึกษาและแนะนำ
สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน ๑๐ %

(๒) นางสาวภาริน ศรุติพันธ์ วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
กำหนดแนวทางการปฏิบัติงาน ให้คำปรึกษาและแนะนำ
สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน ๑๐ %

๔) ข้อเสนอแนะความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง การปรับปรุงคุณภาพรายละเอียดรหัสงาน งานพัฒนาทางหลวง งานบำรุงรักษาทาง
และงานอำนวยความปลอดภัย เพื่อใช้ในการกำหนดแนวทางการปฏิบัติงานภาคสนาม

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนะความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การกำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานโครงการก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทาง

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

จากการขยายตัวในภาคเศรษฐกิจ ภาคอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว รวมไปถึงการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ส่งผลให้เกิดการเดินทางและขนส่งสินค้าในประเทศเพิ่มมากขึ้น ทั้งในมิติของปริมาณจราจรและระยะทางที่เดินทาง โดยเฉพาะในส่วนของรถบรรทุกขนส่งสินค้า รถโดยสารขนาดใหญ่ และรถที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ต่างๆ ของประเทศ และเพื่อให้รองรับกับข้อกำหนดตาม มาตรา ๑๐๓ ทวิ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ที่กำหนดให้ในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถแต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่า ครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน กรมทางหลวงจังหวัดจึงได้จัดให้มีการบริการที่พักริมทาง หรือจุดพักรถบรรทุก ซึ่งเป็นองค์ประกอบหนึ่งของทางหลวงตามมาตรา ๔ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. ๒๕๔๙ เพื่อประโยชน์ในการจราจรสาธารณะทางบก หรือประโยชน์แก่ผู้ใช้ทาง โครงการก่อสร้างจุดพักรถนี้ จะสนับสนุนการอำนวยความสะดวกและความสะดวกและปลอดภัย มีจุดบริการให้ผู้ขับขี่สามารถจอด หรือหยุดพัก ช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดจากความเมื่อยล้า และอ่อนเพลียของผู้ขับขี่ได้ โดยโครงการก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทางนี้ จะเป็นการก่อสร้างจุดพักรถขนาดกลางและขนาดเล็ก เพื่อเสริมจุดบริการเพิ่มเติมบนโครงข่ายจากจุดจอดพักรถบรรทุกขนาดใหญ่(Truck Rest Area) ที่ได้เริ่มก่อสร้างแล้วในปี พ.ศ. ๒๕๔๘ และจะแล้วเสร็จครบถ้วนในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ รวมทั่วประเทศ ๔๑ จุด โดยกำหนดให้กรุงเทพมหานครเป็นจุดศูนย์กลาง และมีจุดพักรถบรรทุก ก่อสร้างอยู่ตามแนวเส้นทางหลักทุกระยะประมาณ ๒๕๐ - ๕๐๐ กม.

ในปัจจุบันบริเวณข้างทางจะพบปัญหารถบรรทุกจอดพักชั่วคราวบริเวณแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ไม่มีปลดออกภัยเสียงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งต่อผู้จอดรถและผู้ใช้ทางหลวงที่สัญจรอยู่ โครงการก่อสร้างจุดพักรถขนาดกลางและขนาดเล็กที่เสนอนี้ จึงมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้บริการแก่กลุ่มเป้าหมายประเภทรถบรรทุก รถโดยสารขนาดใหญ่ รูปแบบของจุดจอดพักจำเป็นต้องมีการกำหนดตำแหน่งที่เหมาะสม มีการออกแบบทางเข้า-ออก ที่มีความกว้างเพียงพอสำหรับให้รถขนาดใหญ่เข้าออกได้อย่างปลอดภัย และมีการออกแบบช่องทางเดินรถเพื่อให้การจราจរภายในพื้นที่จุดพักรถบรรทุกมีความคล่องตัวและปลอดภัย ตลอดจนมีบริการพื้นฐานอื่นๆ ที่จำเป็นสำหรับการจอดพักรถ เช่น ระบบรักษาความปลอดภัยบริเวณจุดจอด ห้องน้ำสะอาด ที่นั่งพักผ่อน เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ทาง รวมทั้งอาคารสำนักงานสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำจุดพักรถ

การกำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานโครงการก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทางนี้ เป็นการกำหนดรายละเอียดมาตรฐานที่จะดำเนินการ เช่น ตำแหน่ง รูปแบบ และสิ่งอำนวยความสะดวก ความสะดวก เป็นต้น

ข้อผลงานลำดับที่ ๑ การกำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานโครงการก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทาง

(๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑ จากการจัดทำรายละเอียดประกอบการพิจารณาในการคัดเลือกจากฐานข้อมูลเบื้องต้น ที่เคยได้รับจากแขวงทางหลวงเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๙ เป็นข้อมูลเก่าที่รวบรวมมานานแล้ว จึงต้องนำไปให้แขวงทางหลวงพิจารณาใหม่ถึงสภาพพื้นที่ในปัจจุบันว่ามีความเหมาะสมสม มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพ หรือมีจุดดำเนินการอื่นที่เหมาะสมมากกว่า จึงให้ แขวงทางหลวงจัดทำรายละเอียดฐานข้อมูลใหม่มาประกอบการพิจารณาด้วย

๒.๒ การขาดการประสานงานและการสื่อสารให้ข้อมูลระหว่างสำนักงานควบคุมน้ำหนัก ยานพาหนะกับแขวงทางหลวง ทำให้การเสนอพื้นที่ที่จะการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก มีความช้าช้อนหรือไม่ได้กับจุดจอดพักรถบรรทุกขนาดใหญ่(Truck Rest Area) เนื่องจาก ไม่ทราบว่าจะได้รับงบประมาณหรือไม่ จึงต้องทำการตรวจสอบข้อมูลความช้าช้อน อีกครั้งโดยละเอียดและแจ้งให้แขวงทางหลวงรับทราบ

๒.๓ การกำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือก ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ที่ได้กรรมสิทธิ์ที่ดินชัดเจน ไม่อยู่ ในเขตห่วงห้ามตามกฎหมาย ไม่ขัดแย้งกับผังเมือง กฎหมายและข้อบังคับ เพื่อใช้ใน การพิจารณาขั้นตอนการคัดเลือกพื้นที่ที่จะดำเนินการเบื้องต้น ถึงแม้การคัดเลือกพื้นที่ ในการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุกของแขวงทางหลวงได้พิจารณาความเหมาะสม แต่บางพื้นที่ ก็ยังมีปัญหาเรื่องความพร้อมของพื้นที่ เช่นการรุก佔 ที่ ทำให้ไม่สามารถเข้าดำเนินการได้ ต้องใช้เวลาในการเจรจาขอพื้นที่คืน หรืออาจจะต้องมีการฟ้องร้องกันกิດขึ้นซึ่งใช้เวลานาน ด้วยแผนงานและงบประมาณที่เป็นงานปีเดียว อาจจะทำให้งบประมาณตกพับไป หรือเข้า พ.ร.บ.โอนได้ สำนักบริหารบำรุงทางจึงได้ทำการปรับแผนเปลี่ยนจุดดำเนินการ

๒.๔ เนื่องจากขนาดพื้นที่ที่จะดำเนินการแต่ละแห่งมีความแตกต่างกันมาก จึงต้องมี การประชุมร่วมกับหน่วยงานภูมิภาค เพื่อให้ได้ข้อสรุปแนวทางของรูปแบบการใช้พื้นที่ (Layout Plan) และรายการสิ่งก่อสร้างภายในของจุดพักรถบรรทุก สิ่งอำนวยความสะดวกที่ต้องมี การฟ้องร้องกันกิດขึ้นซึ่งใช้เวลานาน เช่น แบบศาลาที่พัก แบบห้องน้ำ ป้ายทางเวอร์ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ เป็นต้น เพื่อให้ออกมาเป็นมาตรฐานเดียวกัน

(๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๓.๑ ใช้เป็นข้อกำหนดและหลักเกณฑ์มาตรฐานสำหรับโครงการก่อสร้างจุดพักรถ เพื่อยกมาตรฐานงานทาง
- ๓.๒ สามารถใช้ในการพิจารณาคัดเลือก/จัดลำดับความสำคัญของโครงการก่อสร้าง จุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทาง
- ๓.๓ เป็นแนวทางให้หน่วยงานภูมิภาค ใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมเชิงพื้นที่ ของโครงการก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทาง

ข้อผลงานลำดับที่ ๒ การกำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานโครงการเพื่อพื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัยเหตุการณ์พายุโอดุล และพายุคากิจิ (งบกลางครั้งที่ ๑ และ ครั้งที่ ๒)

(๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

จากเหตุการณ์พายุโอดุล (ช่วงวันที่ ๒๘ ส.ค. ๖๒ – ๑ ก.ย. ๖๒) และพายุคากิจิ (ช่วงวันที่ ๒ ก.ย. ๖๒ – ๔ ก.ย. ๖๒) มีผลทำให้ทางหลวงแผ่นดินได้รับผลกระทบ เกิดความเสียหายในหลายจังหวัดของพื้นที่ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคใต้ ได้ สร้างความเดือดร้อนต่ำประชาชนผู้ใช้ทาง และส่งผลกระทบต่อการให้บริการด้านการคมนาคม ขนส่งในระบบโลจิสติกส์ ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า โดยใช้ งบประมาณกิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วนและงบบำรุงปกติ บรรเทาปัญหาการสัญจร และการคมนาคมให้ประชาชนได้ใช้ทางเป็นการชั่วคราว ตลอดจนเพื่อให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ ไปช่วยเหลือประชาชนเป็นไปได้อย่างรวดเร็วในเบื้องต้น เมื่อเหตุการณ์พายุได้ยุติและระดับน้ำ ได้ลดลง หน่วยงานภูมิภาคได้เริ่งทำการสำรวจ ตรวจสอบพื้นที่ที่ได้รับความเสียหายจาก อุทกภัย ที่มีความจำเป็นจะต้องทำการก่อสร้างพื้นฟูให้กลับคืนสู่สภาพ และปรับปรุง แก้ไข ระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น พร้อมทั้งดำเนินการจัดทำร่างแผนรายประมาณการ เสนอขอรับการสนับสนุนงบประมาณรายจ่ายประจำปี งบประมาณรายจ่าย (งบกลาง) เพื่อพื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัยเหตุการณ์พายุโอดุล และพายุคากิจิ (งบกลาง ครั้งที่ ๑ และ ครั้งที่ ๒)

เนื่องจากพื้นที่หลายแห่งมีความเสียหายเป็นจำนวนมาก บางพื้นที่ยังมีน้ำท่วมขังอยู่ ไม่สามารถเข้าไปสำรวจสภาพความเสียหายและประเมินวิธีการซ่อมแซมได้ แต่ เพราะ เหตุการณ์ความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องใช้งบประมาณในการซ่อมแซมพื้นที่เสียหายนั้น การขอรับสนับสนุนงบประมาณรายจ่าย (งบกลาง) ปี ๒๕๖๓ จึงแบ่งการเสนอของงบประมาณ ออกเป็น ๒ ครั้ง โดยใช้การกำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานเพื่อพิจารณาโครงการเพื่อพื้นฟู โครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัยที่เสนอต่อสำนักงบประมาณ และได้จัดทำ มาตรฐานขั้นตอนการขอรับงบประมาณรายจ่าย (งบกลาง) เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีความเข้าใจในระเบียบและลำดับขั้นตอนการเสนอขอรับงบประมาณรายจ่าย (งบกลาง)

จากเหตุการณ์พายุโอดุลและพายุคากิจิที่เกิดขึ้น พบร่วมมือทางหลวงจำนวนหลายเส้นทาง ได้รับความเสียหาย จึงได้ทำการรวบรวมข้อมูลความเสียหายมาทำการพิจารณาล้วนกรอง และ จัดลำดับความสำคัญของแผนงาน โดยแบ่งการขอรับงบประมาณออกเป็น ๓ ส่วน ดังต่อไปนี้

๑. โครงการพื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัย ครั้งที่ ๑ มีจุดประสงค์หลักในการแก้ไขปัญหาที่เร่งด่วน มีความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายต่อผู้ใช้ทาง เป็นอย่างมาก เช่น สะพานขาด โครงสร้างสะพานเสียหาย ทางขาด ดินสไลด์/คันทางสไลด์ อาคารระบายน้ำชำรุดเสียหาย เป็นต้น จึงเสนอขอรับการสนับสนุนงบประมาณรายจ่าย (งบกลาง) จำนวน ๑๗๕ รายการ วงเงิน ๑,๓๗๔.๖๐๐ ล้านบาท

๒. โครงการพื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัย ครั้งที่ ๒ เป็นการ ของงบประมาณในระยะถัดมา เน้นการซ่อมแซมพื้นฟูสภาพทางให้กลับมาสู่สภาพปกติพร้อม ใช้งาน และปรับปรุงระบบระบายน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาในระยะยาว เช่น การเปลี่ยนจากห่อกลม เป็น Box culvert ก่อสร้างระบายน้ำข้างทาง ซ่อมแซมผิวทางที่มีสภาพเสียหาย เป็นต้น จึงเสนอขอรับการสนับสนุนงบประมาณรายจ่าย (งบกลาง) จำนวน ๒๙ รายการ วงเงิน ๓๗๓.๗๐๐ ล้านบาท

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การกำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานโครงการเพื่อพื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัยเหตุการณ์พายุโอดุล และพายุคากิกิ (งบกลางครั้งที่ ๑ และ ครั้งที่ ๒)

๓. ในส่วนของทางหลวงที่มีความเสียหายแต่อยู่นอกพื้นที่ประกาศภัยพิบัติ ไม่อยู่ในหลักเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้กับสำนักงบประมาณ นั้น สำนักบริหารบำรุงทางได้จัดทำคำขอใน พ.ร.บ. งบประมาณรายจ่ายประจำปี ๒๕๖๔ จำนวน ๑๕ รายการ วงเงิน ๑๙๑,๐๐๐ ล้านบาท

จากความเสียในเหตุการณ์ครั้งนี้รวมทางหลวงที่ได้รับงบประมาณมาทำการฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัย ทั้งสิ้น ๑๖๙ รายการ วงเงิน ๑,๙๒๙.๓๐๐ ล้านบาท ดำเนินการแล้วเสร็จทั้งสิ้นภายในเดือนเมษายน ปี ๒๕๖๔

ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาลั่นกรอง/จัดลำดับความสำคัญโครงการเพื่อฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัย มีดังนี้

๑. ข้อมูลรายงานเหตุการณ์ทางหลวงที่มีความเสียหายในระบบบริหารงานภัยพิบัติ และสถานการณ์ฉุกเฉิน
๒. เอกสารที่ระบุอยู่ในพื้นที่ประกาศภัยพิบัติของจังหวัด
๓. รายละเอียดรูปภาพความเสียหาย
๔. รายละเอียดรูปแบบแนวทางแก้ไขพร้อมแผนรายประมาณการ
๕. ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง

(๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑ การรวบรวมข้อมูลทางหลวงที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัยเป็นไปด้วยความล่าช้า เนื่องจากพื้นที่ในภาคเหนือที่อยู่บนภูเขาซึ่งเกิดปัญหาดินสไลด์ สะพานขาด เป็นอุปสรรคสำคัญ ในการเข้าถึงพื้นที่ สำรวจหาสาเหตุของการชำรุดเสียหาย และความล่าช้าจากการทำแผนรายประมาณการบางส่วนมาจากปัญหาน้ำท่วมขัง ต้องรอให้ระดับน้ำลดลงสู่สภาวะปกติ ก่อนวางแผนในการรวบรวมข้อมูลจึงต้องเพื่อเวลาการสำรวจข้อมูล เพื่อที่จะประเมินความเสียหาย และวิธีการซ่อมแซม พร้อมทั้งจัดทำแผนรายการได้

๒.๒ สำนักบริหารบำรุงทางกำหนดแบบฟอร์มฐานข้อมูลที่ใช้ประกอบการพิจารณาขึ้น เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาลั่นกรองในหลากหลายมิติ ตามข้อ ๑. – ๕. เป็นไปในแนวทางเดียวกัน สามารถนำข้อมูลมาวิเคราะห์ และจัดลำดับความสำคัญของแผนงานได้อย่างรวดเร็ว

๒.๓ เนื่องจากความต้องการแผนงานทางหลวงที่มีความเสียหายมีจำนวนมาก จึงต้องมีการจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน แม้ว่าแขวงทางหลวงจะจัดลำดับความสำคัญในเบื้องต้น มาให้แล้ว แต่การจัดลำดับความสำคัญแผนงานในภาพรวมของทางหลวงที่มีความเสียหาย ทั้งหมดที่เสนอความต้องการเข้ามามีความซับซ้อน เนื่องจากหน่วยงานส่วนกลางต้องจัดลำดับความสำคัญและความจำเป็นเร่งด่วนของแผนงานที่มีความเสียหายเกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่ได้อย่างมีมาตรฐาน จึงได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความเหมาะสมและจัดลำดับความสำคัญ ของแผนงานในเบื้องต้น เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้สามารถช่วยในการพิจารณาลำดับความสำคัญ ความพร้อมของแผนงาน อย่างมีหลักเกณฑ์ และสามารถชี้แจง อธิบายอย่างมีเหตุมีผลต่อการขอรับการสนับสนุนงบประมาณได้ โดยหลักเกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญพิจารณาจากลักษณะความเสียหายโดยแบ่งออกเป็น ๕ ประเภท ดังต่อไปนี้

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การกำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานโครงการเพื่อพื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัยเหตุการณ์พายุโอดุล และพายุคากิก (งบกลางครั้งที่ ๑ และ ครั้งที่ ๒)

ประเภทที่ ๑ สะพานขาด/สะพานชำรุด (รวมถึงคอสะพานชำรุด/ตอนม่อทຽด)

ประเภทที่ ๒ ทางขาด

ประเภทที่ ๓ ดินสไลด์/คันทางสไลด์

ประเภทที่ ๔ อาคารระบายน้ำชำรุดเสียหาย (ท่อ, Box Culvert)

ประเภทที่ ๕ โครงสร้างทางชำรุดเสียหาย

๒.๔ บางพื้นที่ที่ยังมีน้ำท่วมขังอยู่ ไม่สามารถเข้าไปสำรวจสภาพความเสียหายและประเมินวิธีการซ่อมแซมได้ ทำให้ได้ข้อมูลไม่ครบถ้วนในการจัดทำเอกสารเพื่อใช้ประกอบการจัดทำคำของบประมาณ (งบกลาง) เนื่องจากมีเวลาที่จำกัด ในการเสนอขอรับการสนับสนุนงบประมาณ โดยในส่วนนี้จึงทำการประสานงานและชี้แจงถึงปัญหาที่เกิดขึ้นกับสำนักงบประมาณ เพื่อจัดทำคำของบประมาณ (งบกลาง) ครั้งที่ ๒ หลังจากปริมาณน้ำได้ลดลง และสามารถเข้าไปสำรวจสภาพความเสียหายได้

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑ สร้างฐานข้อมูล แบบฟอร์มข้อมูล การจัดทำคำของบประมาณรายจ่าย (งบกลาง)

๓.๒ เป็นข้อกำหนดและหลักเกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญ การขอรับงบประมาณรายจ่าย (งบกลาง) แผนงานพื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัย

๓.๓ มีมาตรฐานขั้นตอนการดำเนินงานการเสนอขอรับงบประมาณรายจ่าย (งบกลาง)

๓.๔ สามารถปรับใช้เป็นข้อกำหนดและหลักเกณฑ์ในการวิเคราะห์แผนงานพื้นฟูทางหลวงในงบประมาณประจำปี เป็นมาตรฐานเดียวกัน

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การกำหนดแนวทางการคำนวณปริมาณงานและค่าดำเนินงาน สำหรับงานบำรุงปกติ

(๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ปัจจุบันกรมทางหลวงรับผิดชอบดูแลบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวง ระยะทางรวม ๔๒,๐๒๕ กิโลเมตร หรือ คิดเป็นระยะทางต่อ ๒ ช่องจราจร เท่ากับ ๗๔,๗๗๓ กิโลเมตรต่อ ๒ ช่องจราจร โดยระยะทางของทางหลวงและจำนวนทรัพย์สินบนทางหลวงที่ต้องดูแลบำรุงรักษา นั้นจะเพิ่มขึ้นทุกๆปี ตามการเติบโตของภาคคมนาคมขนส่งของเมือง และการขยายตัวของเศรษฐกิจในภูมิภาคต่างๆ ซึ่งมีประชาชนผู้ใช้ทาง ผู้ประกอบการ ภาคคมนาคมขนส่งเพิ่มมากขึ้น อย่างต่อเนื่องตามไปด้วย

หน่วยงานหลัก ที่ทำหน้าที่ในการกำกับดูแล บำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงให้อยู่ในสภาพพร้อมให้บริการ รวมทั้งอำนวยความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทาง ได้แก่ หมวดทางหลวง ๕๘๑ แห่ง แขวงทางหลวง ๑๐๔ แห่ง และสำนักงานทางหลวง ๑๙ แห่ง ทั่วประเทศ โดยงบประมาณที่ใช้ดำเนินการภารกิจที่กล่าวมานี้ได้แก่ งบประมาณบำรุงปกติ

โดยนิยามของงานบำรุงปกติ (ROUTINE MAINTENANCE) หมายถึง งานกำกับดูแล และซ่อมแซมบำรุงรักษา ทำความสะอาด เสริมแต่งทางหลวงซึ่งเป็นกิจกรรมที่ต้องทำเป็นประจำ โดยมีปริมาณงานไม่มากนัก ทั้งนี้ ให้รวมถึงการแก้ไข ปรับปรุงเปลี่ยนแปลงหรือต่อเติมได้บ้าง ตามความเหมาะสม รวมถึงงานบริการสาธารณูปโภค เพื่อให้ทางหลวงคงสภาพใช้งานได้ดี อำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง

กรมทางหลวงได้ใช้วิธีการจัดสรรงบประมาณงานบำรุงปกติ ด้วยวิธีการคิดค่า Factor ตั้งแต่ ปี พ.ศ. ๒๕๑๙ ตามเอกสารทางวิชาการ คู่มือการคิดค่าปริมาณงาน และงานบำรุงปกติ โดยจะคำนวณปริมาณงานของสายทาง (Workload) แต่ละเส้นทาง ตามปัจจัยทางกายภาพและคุณสมบัติทางวิศวกรรมในส่วนของผิวทาง (ค่า X) และ ปัจจัยทางกายภาพที่สะท้อนถึงปริมาณของทรัพย์สินบนทางหลวง (ค่า Y) และจัดสรรงบประมาณบำรุงปกติของแต่ละแขวงทางหลวง ตามสัดส่วนของปริมาณงานที่แขวงทางหลวงดูแลบำรุงรักษา โดยที่มีสูตรการคำนวณ ดังนี้

$$\text{ค่าดำเนินงานบำรุงปกติ} = \text{Workload} \times \text{ค่าบำรุงมาตรฐาน} \times \text{ค่า k วัสดุ}$$

โดยที่

$$\text{Workload} = k \text{ สายทาง} \times \text{ระยะทางต่อ ๒ ช่องจราจร}$$

ผิวแอลฟ์ล็อต

$$\text{สูตรค่า K สายทาง} = ๑+๐.๕๐(X_๑+X_๒+X_๓+X_๔+X_๕+X_๖+Y_๑+Y_๒+Y_๓+Y_๔+Y_๕)$$

ผิวทางคอนกรีต

$$\text{สูตรค่า K สายทาง} = ๑+๐.๕๐ (Z_๑+Z_๒+Z_๓+Z_๔+Y_๑+Y_๒+Y_๓+Y_๔+Y_๕)$$

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การกำหนดแนวทางการคำนวณปริมาณงานและค่าดำเนินงาน สำหรับงานบำรุงปกติ

ผิวแอสฟัลต์

$$\text{สูตรค่า } K \text{ สายทาง} = ๑+๐.๕๐ (X_๑+X_๒+X_๓+X_๔+X_๕+X_๖+Y_๑+Y_๒+Y_๓+Y_๔+Y_๕+Y_๖)$$

$X_๑$ = Factor ประเภทผิวทางและพื้นทาง

$X_๒$ = Factor ลักษณะดินเดิม

$X_๓$ = Factor ปริมาณจราจร (ต่อ ๒ Lanes)

$X_๔$ = Factor อายุบริการ (หลังการก่อสร้างหรือบูรณะครั้งสุดท้าย)

$X_๕$ = Factor ความกว้างของผิวทาง (ต่อ ๒ Lanes)

$X_๖$ = Factor ลักษณะภูมิประเทศ

$Y_๑$ = Factor ความกว้างของเขตทาง

$Y_๒$ = Factor ความกว้างให้ทางและเกาะแบ่งถนน

$Y_๓$ = Factor งานจราจรสองคราที่

$Y_๔$ = Factor งานท่อระบายน้ำ

$Y_๕$ = Factor งานสะพาน

$Y_๖$ = Factor ความสะอาดทางระบายน้ำในเขตทาง

ผิวทางคอนกรีต

$$\text{สูตรค่า } K \text{ สายทาง} = ๑+๐.๕๐ (Z_๑+Z_๒+Z_๓+Z_๔+Y_๑+Y_๒+Y_๓+Y_๔+Y_๕+Y_๖)$$

$Z_๑$ = Factor สภาพผิวทาง

$Z_๒$ = Factor ลักษณะดินคั่นทาง

$Z_๓$ = Factor ปริมาณจราจร

$Z_๔$ = Factor ความกว้างของผิวทาง

$Y_๑$ = Factor ความกว้างเขตทาง

$Y_๒$ = Factor ความกว้างของให้ทาง ทางเขื่อม และเกาะแบ่งถนน

$Y_๓$ = Factor งานจราจรสองคราที่

$Y_๔$ = Factor งานท่อระบายน้ำ

$Y_๕$ = Factor งานสะพาน

$Y_๖$ = Factor การทำความสะอาดทางระบายน้ำในเขตทาง

จากการศึกษาคู่มือการคิดค่าปริมาณงาน และงานบำรุงปกติ พบร่วม ค่าตัวแปร (Factor) ต่างๆ ที่นำมาใช้ไม่สอดคล้องกับลักษณะกายภาพวิศวกรรมของถนนปัจจุบัน และวิธีการคำนวณ ไม่สะท้อนถึงข้อมูลความเป็นจริง เนื่องจากงานบำรุงปกติประกอบด้วยลักษณะงานต่างๆ ซึ่งอาจ ผันแปรตามสิ่งแวดล้อมที่แตกต่างกัน จึงอยกตัวอย่างของถนนที่มีผิวแอสฟัลต์ เพื่อเปรียบเทียบ ให้เห็นถึงความแตกต่างของค่า Factor ดังรูปที่ ๓-๑ และ รูปที่ ๓-๒

ข้อผลงานลำดับที่ ๓ การกำหนดแนวทางการคำนวณปริมาณงานและค่าดำเนินงาน สำหรับงานบำรุงปกติ



รูปที่ ๓-๑ ทางหลวงหมายเลข ๑๒๔ ตอน เมืองนิน - ต้นเกวัน
แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒



รูปที่ ๓-๒ ทางหลวงหมายเลข ๓๑ ตอน ดินแดง - งานวงศ์วาน
แขวงทางหลวงกรุงเทพ

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การกำหนดแนวทางการคำนวณปริมาณงานและค่าดำเนินงาน สำหรับงานบำรุงรักษา

ตารางที่ ๓-๑ เปรียบเทียบค่าตัวแปร (Factor) ผิวแอสฟัลต์

ผิวแอสฟัลต์	
ค่า Factor X _๓ ปริมาณจราจร ปัจจุบันค่าสูงสุด คือ ๕๗๐๑ คัน/วัน ขึ้นไป	ค่า Factor ของ AADT ไม่สอดคล้องกับปัจจุบัน ข.เชียงใหม่ที่ ๒ หล.๑๒๖๘ ตอน แม่ขัน - ตันเกวん มี AADT ๖,๒๑๕ คัน/วัน ได้ค่า Factor X _๓ = ๒.๖๕ ข.กรุงเทพ หล.๓๑ ตอน ดินแดง - งามวงศ์วาน มี AADT ๑๐,๑,๖๘๓ คัน/วัน ได้ค่า Factor X _๓ = ๒.๖๕
ค่า Factor Y _๓ งานจราจรลงเคราะห์ ใช้ลักษณะภูมิประเทศ	ไม่สอดคล้องกับแขวงที่มีอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยจำนวนมากแต่อยู่ในภูมิประเทศที่เป็นที่รับ เช่น ทางเข้า Gradient ๓% ขึ้นไป ได้ค่า Factor Y _๓ = ๐.๔๙ เป็นที่รับ Gradient ๐ - ๓% ได้ค่า Factor Y _๓ = ๐
ค่า Factor Y _๔ งานท่อระบายน้ำ ใช้ลักษณะภูมิประเทศ	ไม่สอดคล้องกับแขวงที่มีท่อระบายน้ำหลายแห่งแต่อยู่ในภูมิประเทศที่เป็นที่รับ เป็นทางเข้า Gradient ๗% ขึ้นไป ได้ค่า Factor Y _๔ = ๐.๔๙ เป็นที่รับ Gradient ๐ - ๗% ได้ค่า Factor Y _๔ = ๐
ค่า Factor Y _๖ ทำความสะอาดทางระบายน้ำในเขตทาง ใช้ลักษณะภูมิประเทศ	ไม่สอดคล้องกับแขวงที่ต้องทำความสะอาดทางระบายน้ำในเขตทางแต่อยู่ในภูมิประเทศที่เป็นที่รับ เป็นทางเข้า Gradient ๗% ขึ้นไป ได้ค่า Factor Y _๖ = ๐.๑๒ เป็นที่รับ Gradient ๐ - ๗% ได้ค่า Factor Y _๖ = ๐

จากการที่ ๓-๑ เป็นการเปรียบเทียบค่าตัวแปร (Factor) ผิวแอสฟัลต์ พบร่วมมีข้อมูล ที่ไม่สอดคล้องกับลักษณะภูมิประเทศของถนนปัจจุบัน เช่น ปริมาณจราจร อุปกรณ์ อำนวยความปลอดภัย ท่อระบายน้ำ เป็นต้น ในกรณีแทนค่าสูตร ทำให้ทางหลวงหมายเลข ๓๑ ตอน ดินแดง – งามวงศ์วาน แขวงทางหลวงกรุงเทพ ที่มีปริมาณการจราจรสูง มีอุปกรณ์ อำนวยความปลอดภัย หรือ ท่อระบายน้ำจำนวนมาก ได้รับการจัดสรรงบประมาณบำรุงรักษา น้อยกว่า ทางหลวงหมายเลข ๑๒๖๘ ตอน แม่ขัน - ตันเกว่น ของแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ ๒ ที่มีลักษณะภูมิประเทศเป็นภูเขา มีความลาดชันมากกว่า ๗% จึงเป็นที่มาของการกำหนด แนวทางการคำนวณปริมาณงานและค่าดำเนินงาน สำหรับงานบำรุงรักษา

ในการจัดสรรงบประมาณงานบำรุงรักษา ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ เนื่องจาก งานบำรุงรักษาประกอบด้วยลักษณะงานต่างๆ ซึ่งแปรผันตามสภาพของพื้นที่ภูมิประเทศ สภาพสิ่งแวดล้อมที่แตกต่างกัน การเก็บรวบรวมข้อมูลทางหลวงและทรัพย์สินทางหลวง ที่มีอยู่จริงในระบบฐานข้อมูลจึงมีความสำคัญ เมื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลคำนวณ ปริมาณงานและค่าดำเนินงาน งานบำรุงรักษาของหน่วยงานภูมิภาค

หลักเกณฑ์และปัจจัยที่ใช้ในการคำนวณปริมาณงานและค่าดำเนินงาน

๑. ระยะทางในตอนควบคุมของแขวงทางหลวง (ระยะทางต่อ ๒ ช่องจราจร) โดยใช้ ระยะทางจากฐานข้อมูลในระบบสารสนเทศโครงข่ายทางหลวง (Road Net)
๒. ระยะทางที่เข้าโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่
๓. ระยะทางที่ติดประกันผลงาน (เฉพาะงานทาง)
๔. ปริมาณการเดินทางของรถทุกประเภท (ข้อมูลสำนักอำนวยความปลอดภัย)
๕. ปริมาณการเดินทางรถขนาดใหญ่ (ข้อมูลสำนักอำนวยความปลอดภัย)
๖. พื้นที่ฝนตก
๗. พื้นที่เขตเมืองที่ทำงานยาก เช่น ข.กรุงเทพ ข.ธนบุรี เป็นต้น
๘. จำนวนทรัพย์สินในเขตทางหลวงบางรายการ เช่น ไฟฟ้าแสงสว่าง ไฟจราจร ท่อระบายน้ำ สะพานลอยคนเดินข้าม เป็นต้น

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การกำหนดแนวทางการคำนวณปริมาณงานและค่าดำเนินงาน สำหรับงานบำรุงรักษา

(๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑ แขวงทางหลวงมีมิติที่แตกต่างหลากหลาย ทางกายภาพ วิศวกรรม ภูมิประเทศ ภูมิอากาศ ความหนาแน่นของชุมชน การใช้ประโยชน์พื้นที่ จึงทำให้มีภาระงาน ที่ต้องการใช้งบประมาณ ที่ต่างกันไปตามข้อเท็จจริงของแต่ละพื้นที่ ทำให้การคิดค่าปริมาณแบบเดิมไม่สามารถสะท้อนการทำงานที่แท้จริง

๒.๒ เจ้าหน้าที่ส่วนภูมิภาคบางแขวงทางหลวง ยังไม่เข้าใจการกรอกข้อมูลของงานบำรุงรักษา เช่น ข้อมูลทรัพย์สินทางหลวงที่ใช้งานรายการ แผนงานทางหลวงที่ติดประกันผลงาน จึงต้องจัดทำแบบฟอร์มข้อมูล พร้อมตัวอย่างและคำอธิบาย ใน การกรอกข้อมูล แต่ยังคงพบว่าข้อมูลไม่ครบถ้วน บิดเบือน มีความยุ่งยากในการตรวจสอบ ส่งผลให้ใช้เวลาในการตรวจสอบและแก้ไขข้อมูลเป็นเวลานาน

๒.๓ งานโครงสร้างขนาดใหญ่ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ บางรายการยังดำเนินการออกแบบไม่แล้วเสร็จทำให้ไม่ทราบระยะทางจุดดำเนินการที่แน่นอน เนื่องจากเมื่อแขวงทางหลวงได้ส่งมอบพื้นที่โครงการก่อสร้างให้กับผู้รับจ้างแล้ว งบบำรุงรักษาที่ใช้ในการดูแลพื้นที่ส่วนนี้จะถูกตัดออกไป ต้องใช้การประมาณการในการพิจารณาพื้นที่เข้าโครงการก่อสร้าง แต่สอบถามข้อมูลสำนักแผนงาน สำนักสำรวจและออกแบบ และดูข้อมูลจากระบบสารสนเทศโครงข่ายทางหลวง (Road Net) ประกอบกัน ๓ แหล่ง ใช้เวลานานในการประมาณปัจจุบัน และตรวจสอบข้อมูล

๒.๔ เนื่องจากต้องใช้หั้งข้อมูลระยะทางจริง ในการจัดสรรงบประมาณส่วนที่ต้องบำรุงรักษาพื้นที่นอกผิวทาง และข้อมูลระยะทางกิโลเมตรต่อ ๒ ช่องจราจรของงานผิวทางที่ติดประกันผลงาน ซึ่งงานบำรุงรักษาทางมีการเลือกช่วงเป็นบางช่วง บางตอน การคิดทางติดประกันต้องดูรายละเอียดแผนงาน เช่น งานเสริมผิวทางหลวงที่มี กม. ดำเนินการเป็นช่วงๆ หรือ เป็นตอนๆ จึงต้องส่งรายการแผนงานที่ได้รับงบประมาณให้แขวงทางหลวงกรอกข้อมูลระยะที่ดำเนินการ

๒.๕ ข้อมูลระยะทางที่ใช้มาจากระบบสารสนเทศโครงข่ายทางหลวง (Road Net) พบว่า บางแขวงทางหลวงไม่มีการปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน ส่งผลให้เมื่อนำข้อมูลออกจากระบบระยะทางในตอนควบคุมของแขวงทางหลวงนั้นน้อยกว่าความเป็นจริง ในส่วนนี้ได้ดำเนินการโดยการนำข้อมูลออกจากระบบ และทำหนังสือพร้อมเอกสารแนบแจ้งให้ทุกแขวงทางหลวง ตรวจสอบและเข้าไปแก้ไขข้อมูลในระบบให้ถูกต้อง และได้จัดการอบรมถ่ายทอดความรู้ กับหน่วยงานภูมิภาค เพื่อนำเสนอบนแนวทางวิธีการคำนวณปริมาณงานและค่าดำเนินงาน การนำข้อมูลต่างๆ จากระบบทองหน่วยงานส่วนกลางไปใช้งาน เพื่อให้หน่วยงานภูมิภาคมีความรู้ ความเข้าใจและให้ความสำคัญกับการกรอกข้อมูลให้ถูกต้องและเป็นปัจจุบันอยู่เสมอ

(๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑ เป็นแนวทางการพิจารณาที่เหมาะสมในการจัดสรรงบประมาณงานบำรุงรักษา โดยใช้ฐานข้อมูลระยะทางหลวง ทรัพย์สินทางหลวง ปริมาณจราจร ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ที่เป็นปัจจุบัน ซึ่งแตกต่างจากวิธีเดิมที่นำค่าเฉลี่ยของสายทางมาเป็นตัวแปร (Factor) ในการคำนวณปริมาณงาน (Workload) ไม่สอดคล้องกับรายละเอียดและสภาพข้อเท็จจริงของสายทาง

๓.๒ ฐานข้อมูลระบบสารสนเทศของแต่ละหน่วยงาน ได้รับการปรับปรุงให้มีความถูกต้อง เป็นปัจจุบัน เป็นประโยชน์ต่อการวางแผนการทำงานงบประมาณ

**ชื่อข้อเสนอแนะความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง การปรับปรุงคุณภาพรายละเอียดรหัสงาน งานพัฒนาทางหลวง งานบำรุงรักษาทาง และ^๑
งานอำนวยความปลอดภัย เพื่อใช้ในการกำหนดแนวทางการปฏิบัติงานภาคสนาม**

(๑) สรุปหลักการและเหตุผล

ในปัจจุบันการกิจของหน่วยงานภูมิภาค ได้ปรับเปลี่ยนไปตามสภาพปัจจัยทั้งทางด้านการบริหารงบประมาณ และด้านการพัฒนามาตรฐานงานทางที่นำเทคโนโลยีทันสมัยมาใช้กับงานทาง ทำให้มีวิธีการเกี่ยวกับมาตรฐานงานทางใหม่ๆเกิดขึ้น เอกสารคู่มือ “รายละเอียดรหัสงาน งานพัฒนาทางหลวง งานบำรุงรักษาทาง และงานอำนวยความปลอดภัย” จัดทำขึ้น เพื่อให้รหัสงานและลักษณะงาน มีความครอบคลุม สอดคล้อง กับภารกิจต่างๆ ที่กรมทางหลวงจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการโดยในรายละเอียดรหัสงาน งานพัฒนาทางหลวง งานบำรุงรักษาทาง และงานอำนวยความปลอดภัย ได้เริ่มใช้เป็นคู่มืองานบำรุงทาง มาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๙ ได้ปรับปรุงครั้งที่ ๑ เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๔ และได้ปรับปรุงครั้งที่ ๒ เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๖

จากการได้รับจัดสรรงบประมาณในปัจจุบัน พบว่ามีกิจกรรม โครงการ แผนงาน และลักษณะงานใหม่ๆเกิดขึ้น เช่น งานเสริมผิวแสฟล็อตแบบบาง งานปรับปรุงผิวทาง แสฟล็อตคอนกรีตเดิมนำกลับมาใช้ใหม่ งานก่อสร้างจุดพักรถ งานยกระดับความปลอดภัย บริเวณทางแยกขนาดใหญ่ งานยกระดับความปลอดภัยจุดกลับรถในระดับเดียวกัน เป็นต้น

โครงการมีลักษณะงานที่ซ้ำซ้อนกันระหว่างหน่วยงานส่วนกลาง ทำให้เป็นประเด็นที่ต้องซึ่งกับสำนักงบประมาณถึงความแตกต่างของลักษณะงานที่ทำ เช่น งานขยายทางระบายน้ำสำนักบริหารบำรุงทาง กับ กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไอล์ทางของสำนักแผนงาน

หรือ งานปลูกต้นไม้และปรับปรุงภูมิทัศน์ งานภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรมทางหลวง มอบหมายให้สำนักสำรวจและออกแบบเป็นผู้ดำเนินการขอตั้งงบประมาณและติดตามผลการดำเนินงาน

ดังนั้นจึงควรมีการปรับปรุงคุณภาพรายละเอียดรหัสงาน เพื่อให้ได้รหัสงานและลักษณะงาน ที่ไม่มีความซ้ำซ้อนกัน มีความครอบคลุม สอดคล้อง กับแผนงาน/โครงการ/ยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวง และกระทรวงคมนาคม ภารกิจต่างๆ ที่หน่วยงานส่วนกลาง/ภูมิภาค ต้องเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ การปรับปรุงครั้งนี้จะเป็นประโยชน์กับการปฏิบัติงานทั้งในหน่วยงานส่วนกลาง และหน่วยงานส่วนภูมิภาค รวมทั้งเป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์กำหนดกลยุทธ์ในการวางแผน การพัฒนาการบริหารงบประมาณให้มีประสิทธิภาพสูงสุดต่อไป

(๒) ข้อเสนอแนะความคิด/วิธีการการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน

วิธีการดำเนินงานตามข้อเสนอแนะความคิดสามารถแบ่งออกได้เป็น ๕ ขั้นตอน โดยมีรายละเอียดเบื้องต้นดังนี้

ขั้นตอนที่ ๑ ศึกษาและทบทวนคุณภาพรายละเอียดรหัสงาน งานพัฒนาทางหลวง งานบำรุงรักษาทาง และงานอำนวยความปลอดภัย ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันว่าสอดคล้องกับวิธีการทำงาน ลักษณะงานในปัจจุบันหรือไม่ เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน

**จ่อข้อเสนอแนะความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง การปรับปรุงคู่มือรายละเอียดรหัสงาน งานพัฒนาทางหลวง งานบำรุงรักษาทาง และ^๑
งานอำนวยความปลอดภัย เพื่อใช้ในการกำหนดแนวทางการปฏิบัติงานภาคสนาม**

**ขั้นตอนที่ ๒ ศึกษาแผนงาน/โครงการ/แผนยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวง ปรับปรุง
เนื้อหาให้สอดคล้องกับลักษณะงานในทุกด้าน ลดความซ้ำซ้อน พร้อมทั้งเพิ่มเติมวิธีการ
ทำงาน วิธีการก่อสร้าง หรือเทคโนโลยีใหม่ๆ ครอบคลุมเนื้อหา**

**ขั้นตอนที่ ๓ จัดประชุมร่วมกับหน่วยงานส่วนกลาง/ภูมิภาค เพื่อหารือข้อแลกเปลี่ยน
เสนอแนวทาง วิธีการ ลักษณะงาน ร่วมถึงความต้องการของผู้ที่ปฏิบัติงานในภาคสนาม**

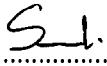
**ขั้นตอนที่ ๔ แก้ไข ปรับปรุง ตรวจสอบ ตามข้อหารือต่างๆ ของทุกหน่วยงานที่
รับผิดชอบ เพื่อสังเคราะห์รายละเอียดเนื้อหา รูปแบบการนำเสนอ ให้ผู้ใช้งานมีความเข้าใจ**

**ขั้นตอนที่ ๕ จัดการอบรมถ่ายทอดความรู้กับหน่วยงานส่วนกลาง/ภูมิภาค และ^๒
ผู้ปฏิบัติงานภาคสนาม เพื่อทำความเข้าใจในรายละเอียดลักษณะงาน และวิธีการดำเนินงาน
เป็นการเสริมสร้างศักยภาพแก่บุคลากร**

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๓.๑ เกิดการพัฒนามาตรฐานงานทางมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สอดคล้องกับ
สภาพการณ์ในปัจจุบัน
- ๓.๒ เป็นประโยชน์ในการกำหนดแนวทางการปฏิบัติงานภาคสนามสำหรับหน่วยงานส่วนกลาง
และการบริหารจัดการงบประมาณสำหรับหน่วยงานส่วนกลาง

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้เข้ารับการคัดเลือก)
(นายศิริชัย โรจน์อัศวชาตย์)
(วันที่ ๕ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๔)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)
(นายศรัณย์ จันทร์ประเสริฐ)
(วันที่ ๕ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๔)