

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การออกแบบทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ สาย อ.บ้านแพง - อ.ท่าอุเทน ตอน อ.บ้านแพง - บ.โนนสมบูรณ์ ตอน ๒ กม.๒๓๗+๐๐๐.๐๐๐ - กม.๒๔๒+๕๕๐.๐๐๐, กม.๒๔๗+๘๗๕.๐๐๐ - กม.๒๕๕+๐๐๐.๐๐๐ ระยะทาง ๑๒.๖๗๕ กิโลเมตร
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การออกแบบทางหลวงหมายเลข ๑๐๔ ตอน หอรบ - สวรรค์โลก (แม่น้ำยม) กม.๕๒+๙๐๐.๐๐๐ (ข้ามแม่น้ำยม)
- ๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑ อ.อินทร์บุรี - อ.สากเหล็ก ตอน ไถatal - เขาทราย ตอน ๒ จ.นครสวรรค์ กม.๕๒+๒๗๕.๐๐๐ - กม.๑๒๒+๒๗๕.๐๐๐ ระยะทาง ๒๐.๐๐๐ กิโลเมตร

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ - ธันวาคม ๒๕๖๒
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ - ธันวาคม ๒๕๖๔
- ๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : ธันวาคม ๒๕๖๒ - ตุลาคม ๒๕๖๓

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๙๐%

รายละเอียดผลงาน

- ศึกษาสภาพพื้นที่โครงการจากข้อมูลสำรวจและสภาพจริงในสนาม
- ออกแบบรูปตัดของถนนทั่วไป
- ออกแบบทางด้านเรขาคณิต (Geometric Design)
- ออกแบบทางแยก จุดกลับรถ และการจัดทิศทางการจราจร
- พิจารณาหลักเกณฑ์ในการออกแบบมาตรฐาน
- ออกแบบงานระบายน้ำ
- ออกแบบงานอำนวยความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวก
- คำนวณปริมาณงาน
- จัดทำแบบก่อสร้าง

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายวิชัย ขันติพร้อมผล	เกษยณ	๑๐%	ให้คำปรึกษาและคำแนะนำในการ ออกแบบโครงการ

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๙๐%

รายละเอียดผลงาน

- ศึกษาสภาพพื้นที่โครงการจากข้อมูลสำรวจและสภาพจริงในสนาม
- ออกแบบรูปตัดของถนนทั่วไป
- ออกแบบทางด้านเรขาคณิต (Geometric Design)
- ออกแบบทางแยก จุดกลับรถ และการจัดทิศทางการจราจร
- พิจารณาหลักเกณฑ์ในการออกแบบตามมาตรฐาน
- ออกแบบงานระบายน้ำ
- ออกแบบงานอำนวยความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวก
- คำนวณปริมาณงาน
- จัดทำแบบก่อสร้าง

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายชูเกียรติ โorthoริก		๑๐%	ให้คำปรึกษาและคำแนะนำในการออกแบบโครงการ

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ ๙๐%

รายละเอียดผลงาน

- ศึกษาสภาพพื้นที่โครงการจากข้อมูลสำรวจและสภาพจริงในสนาม
- ออกแบบรูปตัดของถนนทั่วไป
- ออกแบบทางด้านเรขาคณิต (Geometric Design)
- ออกแบบทางแยก จุดกลับรถ และการจัดทิศทางการจราจร
- พิจารณาหลักเกณฑ์ในการออกแบบตามมาตรฐาน
- ออกแบบงานระบายน้ำ
- ออกแบบงานอำนวยความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวก
- คำนวณปริมาณงาน
- จัดทำแบบก่อสร้าง

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายชูเกียรติ โorthoริก		๑๐%	ให้คำปรึกษาและคำแนะนำในการออกแบบโครงการ
นายศิริวัชร์ เอมโอช		๑๐%	ให้คำปรึกษาและคำแนะนำในการออกแบบโครงการ

๔) ข้อเสนอแนะคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การประยุกต์ใช้วัสดุ CONCRETE เพื่อแก้ไขปัญหาการบำรุงรักษาในทางหลวง
แบบกดร่อง (DEPRESSED MEDIAN)

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการพิเศษ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การออกแบบทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ สาย อ.บ้านแพง - อ.ท่าอุเทน
ตอน อ.บ้านแพง - บ.โนนสมบูรณ์ ตอน ๒ กม.๒๓๗+๐๐๐.๐๐๐
- กม.๒๔๒+๕๕๐.๐๐๐ , กม.๒๔๗+๘๗๕.๐๐๐ - กม.๒๕๕+๐๐๐.๐๐๐
ระยะทาง ๑๒.๖๗๕ กิโลเมตร

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ความเป็นมาทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ มีจุดเริ่มต้นที่จังหวัดหนองคาย (ใกล้กับสะพานข้ามแม่น้ำโขง จังหวัดหนองคาย) โดยแยกจากทางหลวงหมายเลข ๒ และผ่านจังหวัดต่อมาก็อีกจังหวัดบึงกาฬ จังหวัดนครพนม และไปสิ้นสุดที่จังหวัดมุกดาหาร (บริเวณสะพานข้ามแม่น้ำโขง จังหวัดมุกดาหาร) ในส่วนของโครงการนี้มีจุดเริ่มต้นการออกแบบ ที่กม.๒๓๗+๐๐๐.๐๐๐ - กม.๒๔๒+๕๕๐.๐๐๐ , กม.๒๔๗+๘๗๕.๐๐๐ - กม.๒๕๕+๐๐๐.๐๐๐ ระยะทาง ๑๒.๖๗๕ กิโลเมตร มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวัน (AADT) (๒๕๖๑) ๕,๓๙๗ คัน/วัน เปอร์เซ็นต์รถบรรทุกหนัก๑๗.๔๗% สภาพสายทางเดิม คันทางเดิมจำนวน ๒ ช่องจราจร ช่องจราจรกว้างซ่องละ ๓.๕๐ เมตร ให้ทางด้านกว้าง ๑.๐๐ เมตร ผิวทางเป็นผิวแอสฟัลต์คอนกรีต เกาะกลางแบบสี (PAINT MEDIAN) เขตทางหลวงกว้าง ๖๐ เมตร สภาพสายทางมีความเสียหาย ต้องมีการซ่อมบำรุง และยังจำเป็นต้องมีการพัฒนาแนวเส้นทางดังกล่าว

- วัตถุประสงค์ ปรับปรุงผิวจราจรเดิม เพิ่มความสะอาดรวดเร็ว เพิ่มความปลอดภัย ในการคมนาคมขนส่ง ลดอุบัติเหตุ พร้อมทั้งดำเนินการลดผลกระทบต่อชุมชน และพิจารณาลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในแนวทาง สนับสนุนการขนส่งภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อให้สามารถรองรับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างภูมิภาค ตามแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวงสายหลักและยังเป็นประโยชน์ต่อประเทศต่อไป

- การออกแบบเป็นมาตรฐานชั้นทางพิเศษ ๔ ช่องจราจร ระหว่างกม.๒๓๗+๐๐๐.๐๐๐ - กม.๒๔๒+๕๕๐.๐๐๐ , กม.๒๔๗+๘๗๕.๐๐๐ - กม.๒๕๕+๐๐๐.๐๐๐ ระยะทางรวมประมาณ ๑๒.๖๗๕ กิโลเมตร ความกว้างต่อหนึ่งช่องจราจรกว้าง ๓.๕๐ เมตร ให้ทางด้านนอกกว้าง ๒.๕๐ เมตร ผิวทางเป็นผิวแอสฟัลต์คอนกรีต โดยการซ้อนทับบนผิวเดิม

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑ การแก้ไขปัญหาการขึ้นคันทางตรงกลางต้องดำเนินการพัฒนาถนนดังกล่าวในอนาคต
๒.๒ การแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อระหว่างชุมชนทั้งสองข้างสายทาง โดยทำทางเชื่อมที่เหมาะสม และไม่ทำให้เกิดปัญหาการตัดกระแซงจราจรในการเชื่อมทาง
๒.๓ การแก้ปัญหาคันทางสูง โดยการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยที่เหมาะสม และลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ

๒.๔ การแก้ปัญหาเรื่องการระบายน้ำ ต้องพิจารณาเรื่องประวัติน้ำท่วมว่าระบบระบายน้ำที่วางไว้ก่อนหน้านี้สามารถรองรับได้หรือไม่ ถ้าไม่ก็ต้องดำเนินการแก้ไขให้สามารถรองรับได้ ไม่ทำให้เกิดการทำลาย แต่จะต้องดำเนินการแก้ไขให้สามารถรองรับได้ ไม่ทำให้เกิดการทำลาย

๒.๕ การแก้ปัญหาเรื่องการกำหนดจุดกลับรถแล้วทำให้เกิดการตัดถนนเจ้าราช โดยการเปิดจุดกลับรถให้สะพานในพื้นที่ที่สามารถดำเนินการได้

๒.๖ เมื่อเราพัฒนาถนนเป็น ๔ ช่องจราจรทำให้เกิดผลกระทบเรื่องการใช้ความเร็วของรถซึ่งในส่วนของโครงการนี้ได้กำหนดให้ใช้เก้ากางกลางแบบกำแพงคอนกรีต (BARRIER MEDIAN) เพื่อป้องกันการข้ามของรถยนต์อย่างมีประสิทธิภาพ

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑ สามารถใช้เป็นเส้นทางสัญจรได้สะดวกขึ้น เนื่องจากได้เพิ่มมาตรฐานเป็นทางหลวง ๔ ช่องจราจรทำให้ปริมาณยานพาหนะลดลงตัวได้สะดวกและรวดเร็ว

๓.๒ เชื่อมโครงข่ายระหว่างสะพานข้ามแม่น้ำโขงจังหวัดหนองคาย และสะพานข้ามแม่น้ำโขง จังหวัดมุกดาหาร ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

๓.๓ การเดินทางสัญจรสำหรับผู้ใช้รถในพื้นที่และนอกพื้นที่ ได้รับความสะดวกในการเดินทาง

๓.๔ นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางจากจังหวัดบึงกาฬไปจังหวัดนครพนมได้สะดวกและปลอดภัยยิ่งขึ้น

๓.๕ บริเวณทางแยกได้รับความคล่องตัวและลดปัญหาและความรุนแรงของอุบัติเหตุให้น้อยลง

๓.๖ สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ลดค่าใช้จ่ายในการใช้ทางเนื่องจากมาตรฐานสูงขึ้น

๓.๗ พัฒนาชุมชนบริเวณสองข้างทางให้ดีขึ้น มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น สามารถใช้เป็นเส้นทางขนส่ง และการดำเนินธุรกิจ เช่น ธุรกิจการขายสินค้าพื้นเมือง ธุรกิจร้านอาหาร และธุรกิจท่องเที่ยว เป็นต้น

ชื่อผลงานสำคัญโดยย่อ
**๒) การออกแบบทางหลวงหมายเลข ๑๐๔๘ ตอน หอรับ - สวรรค์โลก
(แม่น้ำยม) กม.๙๙+๘๐๐.๐๐๐ (ข้ามแม่น้ำยม)**

(๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

- ความเป็นมาทางหลวงหมายเลข ๑๐๔๘ มีจุดเริ่มต้นที่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดลำพูน และไปสิ้นสุดที่จังหวัดสุโขทัย (ข้ามแม่น้ำยม และสิ้นสุดบริเวณศาลหลักเมืองสวรรค์โลกต่อ กับ ทางหลวงหมายเลข ๑๐๑) สภาพสายทางเดิม คันทางเดิมจำนวน ๒ ช่องจราจร ซึ่งจราจรกว้าง ช่องจราจรละ ๓.๕๐ เมตร ให้ทางด้านกว้าง ๑.๐๐ เมตร ผิวทางเป็นผิวแอสฟัลต์คอนกรีต เกาะกลางแบบสี (PAINT MEDIAN) เขตทางหลวงกว้าง ๔๐ เมตร สภาพสายทางมีความเสียหาย ต้องมีการซ่อมบำรุง และยังจำเป็นต้องมีการพัฒนาแนวเส้นทางดังกล่าว
- วัตถุประสงค์ ปรับปรุงผิวจราจรเดิม เพิ่มความสะอาดกรวดเร็ว เพิ่มความปลอดภัยในการ คมนาคมขนส่ง ลดอุบัติเหตุ พร้อมทั้งดำเนินการลดผลกระทบต่อชุมชน และพิจารณาลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อมในแนวสายทาง เพื่อสามารถรองรับปริมาณจราจรรวมถึงแหล่งท่องเที่ยวของพื้นที่รวมถึง ศาลหลักเมืองของอำเภอสวรรค์โลก ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นและลดปัญหาเรื่องการจอดรถของพื้นที่
- การออกแบบ เป็นมาตรฐานขั้นทางพิเศษ ๔ ช่องจราจร ความกว้างต่อหนึ่งช่องจราจรกว้าง ๓.๕๐ เมตร ให้ทางด้านนอกกว้าง ๒.๕๐ เมตร ผิวทางเป็นผิวแอสฟัลต์คอนกรีต ออกแบบสะพาน กว้าง ๑๒.๐๐ เมตรจำนวน ๒ สะพาน เพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคตสามารถปรับให้สะพานเป็น ๓ ช่องจราจรโดยไม่ต้องดำเนินการก่อสร้างใหม่ในอนาคต

(๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

- ๒.๑ การแก้ไขปัญหาการขึ้นคันทางตรงกลางต้องดำเนินการพัฒนาถนนดังกล่าวในอนาคต
- ๒.๒ การแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อระหว่างชุมชนทั้งสองข้างสายทาง รวมถึงชุมชนริมแม่น้ำยมต้อง สามารถเข้าออกได้อย่างสะดวกและปลอดภัย
- ๒.๓ การแก้ปัญหาเรื่องการระบายน้ำต้องดำเนินการร่องน้ำรวมถึงขอกำหนดของ กรมเจ้าท่าที่เป็นหน่วยงานที่ดูแลแม่น้ำยม (แม่น้ำที่เป็นสายหลักของประเทศไทย)
- ๒.๔ การแก้ปัญหาเรื่องการกำหนดจุดกลับรถแล้วทำให้เกิดการตัดกระแซจราจร
- ๒.๕ การแก้ปัญหาการอุบัติเหตุรุนแรงเนื่องจากการข้ามของรถยนต์ โดยการออกแบบเกาะกลาง เป็นแบบกำแพงคอนกรีต (BARRIER MEDIAN)

(๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๓.๑ สามารถใช้เป็นเส้นทางสัญจรได้สะดวกขึ้น เนื่องจากได้เพิ่มมาตรฐานเป็นทางหลวง ๔ ช่อง จราจรทำให้ปริมาณยวดยานเคลื่อนตัวได้สะดวกและรวดเร็ว
- ๓.๒ การเดินทางสัญจรสำหรับผู้ใช้รถในพื้นที่และนอกพื้นที่ ได้รับความสะดวกในการเดินทาง
- ๓.๓ บริเวณทางแยกได้รับความคล่องตัวและลดปัญหาและความรุนแรงของอุบัติเหตุให้น้อยลง
- ๓.๔ สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ลดค่าใช้จ่ายในการใช้ทางเนื่องจากมาตรฐานสูงขึ้น
- ๓.๕ พัฒนาชุมชนบริเวณสองข้างทางให้ดีขึ้น มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น สามารถใช้เป็นเส้นทางขนส่ง และการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น
- ๓.๖ แก้ปัญหาเรื่องการจอดรถข้างทางเพื่อสักการะศาลหลักเมืองสวรรค์โลก

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑

อ.อินทร์บุรี - อ.สากเหล็ก ตอน ไดตาล - เขาราษ ตอน ๒ จ.นครสวรรค์
กม.๙๒+๒๗๕.๐๐๐ - กม.๑๑๒+๒๗๕.๐๐๐ ระยะทาง ๒๐.๐๐๐ กิโลเมตร

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ความเป็นมาทางหลวงหมายเลข ๑๑ มีจุดเริ่มต้นที่จังหวัดสิงบุรี (แยกออกจากทางหลวงหมายเลข ๓๒ บริเวณแยกต่างระดับอินทร์บุรี) และผ่านจังหวัดต่อมาคือจังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดแพร่ จังหวัดลำปาง จังหวัดลำพูน และไปสิ้นสุดที่จังหวัดเชียงใหม่ (บริเวณแยกรินคำ จังหวัดเชียงใหม่) ในส่วนของโครงการนี้มีจุดเริ่มต้นการออกแบบที่กม.๙๒+๒๗๕.๐๐๐ - กม.๑๑๒+๒๗๕.๐๐๐ ระยะทาง ๒๐.๐๐๐ กิโลเมตรมีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวัน (AADT) (๒๕๖๕) ๖,๐๐๙ คัน/วัน เปอร์เซ็นต์รถบรรทุกหนัก ๓๕.๘๐% สภาพสายทางเดิมคันทางเดิมจำนวน ๒ ช่องจราจร ช่องจราจรกว้างซ่องละ ๓.๕๐ เมตร ให้ทางด้านกว้าง ๒.๕๐ เมตร ผิวทางเป็นผิวแอสฟัลต์คอนกรีต เกาะกลางแบบสี (PAINT MEDIAN) เขตทางหลวงกว้าง ๘๐ เมตร สภาพสายทางมีความเสียหาย ต้องมีการซ่อมบำรุง และยังจำเป็นต้องมีการพัฒนาแนวเส้นทางดังกล่าว

- วัตถุประสงค์ ปรับปรุงผิวจราจรเดิม เพิ่มความสะอาดกรวดเริwa เพิ่มความปลอดภัย ในการคมนาคมขนส่ง ลดอุบัติเหตุ พร้อมทั้งดำเนินการลดผลกระทบต่อชุมชน และพิจารณาลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในแนวสายทาง สนับสนุนการขนส่งภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อให้สามารถรองรับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างภูมิภาค ตามแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวงสายหลักและยังเป็นประโยชน์ต่อประเทศต่อไป

- การออกแบบ เป็นมาตรฐานชั้นทางพิเศษ ๔ ช่องจราจร ระหว่างกม. ๙๒+๒๗๕.๐๐๐ - กม.๑๑๒+๒๗๕.๐๐๐ ระยะทางรวมประมาณ ๒๐.๐๐๐ กิโลเมตร คันทางด้านซ้ายทางขึ้นคันทางใหม่ ความกว้างต่อหนึ่งซ่องจราจรกว้าง ๓.๕๐ เมตร ให้ทางด้านอกกว้าง ๒.๕๐ เมตร ให้ทางด้านในกว้าง ๑.๕๐ เมตร ผิวทางเป็นคอนกรีต คันทางด้านขวาทำการซ่อมบำรุงและปรับความลาดชันของคันทางให้เป็นทิศทางเดียวกันโดยการซ้อนทับบนผิวเดิม

๒) ความยุ่งยากขั้บช้อนของงาน

๒.๑ การแก้ไขรูปตัดคันทางเนื่องจากโครงการก่อนหน้านี้ก่อสร้างคันทางด้านขวาทางและไม่ได้วางไว้ในตำแหน่ง จึงต้องปรับแก้ไขและคัดเลือกรูปตัดที่เหมาะสมกับโครงการ

๒.๒ การแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อระหว่างชุมชนทั้งสองข้างสายทาง

๒.๓ การแก้ปัญหารือการระบายน้ำเนื่องจากมีปัญหารือน้ำท่วมบริเวณตลาด จึงต้องดำเนินการเพิ่มระบบระบายน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

๒.๔ การแก้ปัญหารือการกำหนดจุดกลับรถโดยใช้วิธีการออกแบบจุดกลับรถเป็นแบบกลับรถรูปแบบหยดน้ำ ซึ่งจะทำให้รถยกตัวกลับรถจากเลนในสู่เลนใน และเพิ่มระยะการเร่งเพื่อให้สามารถทำความเร็ว เพื่อเพิ่มความปลอดภัยเพิ่มขึ้น

๒.๕ การพิจารณาเพิ่มจุดจอดรถประจำทางที่เหมาะสมสำหรับโครงการ

๒.๖ เนื่องจากโครงการตัดกล่าวมีทางระบายน้ำตามแนวยาวตลอดโครงการทำให้โครงการบางช่วงต้องดำเนินการพิจารณาใส่กำแพงกันดินเพื่อป้องกันคันทางและทำให้ร่องน้ำสามารถใช้งานได้เหมือนปกติ

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๓.๑ สามารถใช้เป็นเส้นทางสัญจรได้สะดวกขึ้น เนื่องจากได้เพิ่มมาตราฐานเป็นทางหลวง
๔ ช่องจราจร ทำให้ปริมาณยานพาหนะเคลื่อนตัวได้สะดวกและรวดเร็ว
- ๓.๒ การเดินทางสัญจรสำหรับผู้ใช้รถในพื้นที่และนอกพื้นที่ ได้รับความสะดวกในการเดินทาง
- ๓.๓ การระบายน้ำช่วงที่มีปัญหาได้รับการแก้ไขและทำให้ไม่เกิดการท่วมขัง
- ๓.๔ สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ลดค่าใช้จ่ายในการใช้ทางเนื่องจากมาตรฐานสูงขึ้น
- ๓.๕ จุดกลับรถได้รับการออกแบบให้เหมาะสมสามารถแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการกลับรถ
- ๓.๖ พัฒนาชุมชนบริเวณสองข้างทางให้ดีขึ้น มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น สามารถใช้เป็นเส้นทางขนส่ง
และการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น

**ชื่อข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน
เรื่อง การประยุกต์ใช้วัสดุ CONCRETE เพื่อแก้ไขปัญหาการบำรุงรักษาในเกากลางแบบกดร่อง
(DEPRESSED MEDIAN)**

(๑) สรุปหลักการและเหตุผล

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานของรัฐ มีภารกิจหลักในการดำเนินการเกี่ยวกับการออกแบบทางหลวงและออกแบบโครงสร้างและสถาปัตยกรรมเพื่องานก่อสร้างและบำรุงทางหลวง การออกแบบทางหลวงนั้นจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งเพื่อให้เหมาะสมและคุ้มค่าที่สุด ต่องบประมาณที่ลงทุนไป

การดำเนินโครงการของหน่วยงานรัฐต้องดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.๒๕๔๘ ซึ่งมีใจความสำคัญว่า ก่อนเริ่มดำเนินการโครงการของรัฐ หน่วยงานของรัฐที่เป็นผู้รับผิดชอบโครงการต้องจัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนทราบ ถึงวิธีการรับฟังความคิดเห็น ระยะเวลา สถานที่ ตลอดจนรายละเอียดอื่นที่เพียงพอแก่การที่ประชาชนจะเข้าใจและสามารถแสดงความคิดเห็นได้ ดังนี้

(๑) เหตุผลและความจำเป็น และวัตถุประสงค์ของโครงการ

(๒) สาระสำคัญของโครงการ

(๓) ผู้ดำเนินการ

(๔) สถานที่ที่จะดำเนินการ

(๕) ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการ

(๖) ผลผลิตและผลลัพธ์ของโครงการ

(๗) ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนที่อยู่อาศัยหรือประกอบอาชีพอยู่ในสถานที่ที่จะดำเนินโครงการและพื้นที่ใกล้เคียง และประชาชนที่ไม่ได้ร่วมทั้งมาตรการป้องกัน แก้ไข หรือเยียวยาความเดือดร้อนหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากผลกระทบดังกล่าว

(๘) ประมาณการค่าใช้จ่าย

ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐจะเป็นผู้ดำเนินโครงการของรัฐเองให้ระบุที่มาของเงินที่จะนำมาใช้จ่ายในการดำเนินโครงการนั้นด้วย และจะรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโดยวิธีใดวิธีหนึ่งหรือหลายวิธีต่อไปนี้

(๑) การสำรวจความคิดเห็น

(๒) การประชุมปรึกษาหารือ

(๓) วิธีอื่นที่สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีกำหนด

ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน หน่วยงานของรัฐต้องมุ่งให้ประชาชนมีความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการของรัฐ และรวมความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการนั้น รวมตลอดทั้งความเดือดร้อนหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนด้วย

ก่อนการดำเนินโครงการทางสำนักสำรวจและออกแบบต้องเตรียมข้อมูลเพื่อเผยแพร่ให้ประชาชนทราบถึงรายละเอียดดังที่กล่าวมาแล้วนั้น ทางสำนักสำรวจและออกแบบจะมีรายละเอียดถนนอย่างคร่าวๆ เป็นแบบสองมิติและมีคำศัพท์เฉพาะทางเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งการนำเสนอให้ประชาชนท้าไปเข้าใจถึงข้อมูลที่มีอยู่นั้นต้องใช้เวลาในการอธิบายค่อนข้างมาก และบางครั้งประชาชนผู้รับฟังอาจไม่เข้าใจถึงภาพความเป็นจริงทำให้การสื่อสารระหว่างกรมทางหลวงและประชาชนผู้รับฟังมีประสิทธิภาพลดลงซึ่งอาจส่งผลต่อการแสดงความคิดเห็นต่อการสร้างถนนสายนั้นๆ จึงมีแนวคิดเพื่อให้การสื่อสารกับประชาชนมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการจัดทำแบบถนนให้เป็นสามมิติ

หากกลางแบบก่อร่อง (DEPRESSED MEDIAN) เหมาะกับถนนชานเมืองหรือถนนที่รถใช้ความเร็ว เขตทางกว้าง ไม่ค่อยมีการข้ามถนน มีความต้องการเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวหรือกลับรถให้ปลอดภัย พื้นที่กลางใช้สำหรับปลูกหญ้า หรือระบบระบายน้ำรูปแบบ DITCH LINNING แต่ไม่ได้ทำเต็มพื้นที่ของกลาง ไม่เหมาะสมใช้ต้นไม้

๒) ข้อเสนอแนะความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

ในส่วนของกลางแบบก่อร่อง (DEPRESSED MEDIAN) มักจะมีปัญหารื่องการดูแลรักษากลาง เนื่องจากการตัดแต่งหญ้าต้องใช้แรงงานคนเพื่อทำการปรับแต่งใหม่สวยงาม ดังนั้น จึงทำให้กรรมทางหลวงต้องเสียบประมาณค่อนข้างมากในการดูแลรักษา ไม่ใช่เพียงแต่เสียค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาเท่านั้น หากไม่ทำการดูแลจะส่งผลต่อการระบายน้ำตามแนวกลางถนน รวมถึงเรื่องของอุบัติเหตุต่อผู้ปฏิบัติงานทำให้เกิดการสูญเสียทรัพย์ ผู้เสนอแนะความคิดจึงเห็นว่า ถ้าเราสามารถปรับปรุงรูปแบบกลางให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น โดยการใช้คอนกรีต ทดแทนการปลูกหญ้าแล้วประเมินความคุ้มทุน (การสูญเสียจากการตัดแต่งหญ้าบริเวณกลาง การสูญเสียชีวิตจากการปฏิบัติงาน) จากการสูญเสียต่าง ๆ แล้วประเมินอุบัติเหตุว่ามีความเหมาะสมหรือไม่ แล้ว ต้องใช้งบประมาณเทียบระหว่างซ่อมสร้าง ซ่อมบำรุงรักษา จนถึงปีที่คาดว่าจะคุ้มทุน ทั้งนี้ในระยะเวลาที่ประเมินนั้นต้องคำนึงถึงเรื่องการซ่อมบำรุงของกลางรวมถึงการพัฒนาถนนซึ่งอาจจะเกิดในอนาคต

ทั้งนี้ข้อจำกัดของโครงการที่อาจจะเกิดขึ้นคือเนื่องจากโครงการพิจารณาจากวัสดุซึ่งมีราคาแพงกว่าการปลูกหญ้าจึงอาจจะเกิดประเด็นเรื่องปีที่คุ้มต่อการพิจารณาเปลี่ยนมาใช้ ทั้งนี้ผู้เสนอแนะความคิดต้องพิจารณาประเมินเรื่องอื่น ๆ มาประกอบให้ครบถ้วน ซึ่งถ้าการประเมินครั้งนี้ผลที่ได้จากการพิจารณาเกิน ๒๐ ปี การดำเนินการพิจารณาตัดกล่าวอาจจะไม่เหมาะสมกับการเปลี่ยนมาใช้วัสดุคอนกรีต (CONCRETE) แทนการปลูกหญ้าตามที่ผู้เสนอแนะความคิด

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ในการใช้วัสดุอื่น (CONCRETE) มาทดแทนการปลูกหญ้า ในกลางถนนแบบก่อร่อง (DEPRESSED MEDIAN) ผลที่คาดว่าจะได้รับมี ดังนี้

- ๓.๑ สามารถนำข้อมูลไปวิเคราะห์เพื่อช่วยในการออกแบบเพื่อให้สอดคล้องกับงบประมาณที่ได้รับ
- ๓.๒ เป็นข้อมูลในการออกแบบตามหลักวิศวกรรมและอย่างมีประสิทธิภาพ
- ๓.๓ แก้ไขปัญหาในการบำรุงรักษากลางของถนนในอนาคต
- ๓.๔ ประหยัดงบประมาณในการดำเนินงานบำรุงรักษา
- ๓.๕ เพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำตามแนวกลางของถนน
- ๓.๖ ลดปัญหาการสูญเสียชีวิตจากผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่(จากการตัดหญ้าบริเวณกลางถนน)

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) ชัยชนะ ลันนาวี (ผู้ขอรับการประเมิน)

(..... ชัยชนะ ลันนาวี

(วันที่ ๖ เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๖)

(ลงชื่อ) สุรัตน์ (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(..... สุรัตน์ ใจดี

(วันที่ ๗ เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๖)