

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การจัดทำแผนงานพัฒนาปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง เพื่อขอรับจัดสรรงบประมาณจากจังหวัดตราด โครงการพัฒนาปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทางหลวงหมายเลข ๓๑๕๕ ตอน ตราด - แหลมศอก ตำบลหนองคันทรัง อำเภอเมืองตราด จังหวัดตราด

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์และปรับปรุงทางเชื่อม เข้า-ออก ศูนย์บริการรถยนต์ บนทางคู่ขนาน ในเขตทางหลวงหมายเลข ๓๔ ตอน บางวัว - บางปะกง ที่ กม.๓๘+๗๒๐ ทางขนาน ด้านขวาทาง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน สำหรับใช้ในการปรับปรุงและแก้ไขทางหลวงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง บนทางหลวงหมายเลข ๑๑ ตอน แยกภาคเหนือ - ขุนตาน ที่ กม.๔๗๕+๑๐๐ - กม.๔๗๖+๗๐๐ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : พฤษภาคม - ตุลาคม ๒๕๖๔

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : กุมภาพันธ์ - มีนาคม ๒๕๖๖

๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : เมษายน - พฤษภาคม ๒๕๖๖

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๙๐ %

รายละเอียดผลงาน เป็นการจัดทำแผนงานพัฒนาปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง โดยมีการจัดลำดับความสำคัญของโครงการต่างๆ ที่อยู่ในความควบคุมของแขวงทางหลวงตราดและภายในจังหวัดตราด โครงการดังกล่าวจะเป็นการดำเนินการขอรับจัดสรรงบประมาณจากจังหวัดตราด เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการพัฒนาของจังหวัด การดำเนินการครั้งนี้จะใช้เรื่องของการจัดลำดับความสำคัญของโครงการและคัดเลือกโครงการที่มีความเหมาะสม เสนอขอรับงบประมาณจากจังหวัดตราดต่อไป

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายธีรฉัตร คงศิริ	เกษียณอายุ ราชการ	๑๐%	ให้คำปรึกษาและแนะนำในการจัดทำแผนงาน

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๙๐ %

รายละเอียดผลงาน เป็นการพิจารณาตรวจสอบ วิเคราะห์ และปรับปรุงรูปแบบการอนุญาตทำทางเชื่อมกับทางหลวง โดยรูปแบบการก่อสร้างดังกล่าวเป็นการก่อสร้างทางเชื่อมเข้า - ออก ศูนย์บริการรถยนต์ บนทางขนาน ซึ่งรถยนต์ที่ใช้สำหรับเข้า - ออก จะเป็นรถยนต์ใหญ่ ทั้งนี้ตำแหน่งดังกล่าวเป็นทางขนานที่มีจำนวน ๒ ช่องจราจร และมีจุดทางเข้าจากทางหลัก (Entrance) อยู่บริเวณตำแหน่งใกล้กับทางเชื่อมด้วย ดังนั้นรูปแบบทางเชื่อมเข้า - ออก ต้องพิจารณาให้สอดคล้องกับทางขนาน เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อจราจรและความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางหลวง ทั้งนี้การดำเนินการจะใช้เรื่องการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) เข้ามาเป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายสมยศ อันทามา		๑๐%	เป็นผู้บังคับบัญชาให้คำปรึกษาและแนะนำ

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ ๙๐ %

รายละเอียดผลงาน เป็นการพิจารณาตรวจสอบ วิเคราะห์และปรับปรุงแก้ไขทางหลวงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยช่วงของทางหลวงดังกล่าวมีจุดตัดทางแยกและจุดกลับรถที่อยู่ใกล้กันจำนวน ๒ แห่ง เป็นรูปแบบจุดกลับรถที่มีการแบ่งช่องจราจรทำเป็นรูปแบบเกาะยกระดับบริเวณกึ่งกลางจุดกลับรถ โดยพฤติกรรมของผู้ขับขี่และกายภาพของถนน เป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางได้ โดยการดำเนินการครั้งนี้จะใช้เรื่อง การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) เข้ามาเป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน
กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้ที่มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน
นายสมยศ อินทามา		๑๐%	เป็นผู้บังคับบัญชาให้คำปรึกษาและแนะนำ

๔) ข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การประยุกต์ใช้โปรแกรม AUTODESK VEHICLE TRACKING เพื่อพิจารณาตรวจสอบการขออนุญาตก่อสร้างทางเชื่อมเข้า - ออก คลังสินค้า/โรงงานอุตสาหกรรม สำหรับใช้เป็นแนวทางในการตรวจสอบความปลอดภัย

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการพิเศษ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การจัดทำแผนงานพัฒนาปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง เพื่อ
ขอรับจัดสรรงบประมาณจากจังหวัดตราด โครงการพัฒนาปรับปรุงและ
เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทางหลวงหมายเลข ๓๑๕๕ ตอน ตราด -
แหลมศอก ตำบลหนองคันทรัง อำเภอเมืองตราด จังหวัดตราด

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ในปัจจุบันนี้ทางหลวงหมายเลข ๓๑๕๕ มีปริมาณการจราจรมากขึ้น เนื่องจากเป็น
เส้นทางหลักที่ใช้สัญจรไปยังแหล่งท่องเที่ยวและสถานที่สำคัญต่างๆ ภายในจังหวัดตราด เช่น
เกาะกูด หมู่เกาะต่างๆ และเป็นเส้นทางท่องเที่ยวเชิงเกษตรของจังหวัดตราดอีกด้วย จากเหตุผล
ดังกล่าวมาทำให้ทางหลวงหมายเลข ๓๑๕๕ ได้รับความสนใจจากจังหวัดตราดในการพัฒนา
เส้นทางให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งในเรื่องของการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงและการ
อำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ทางหลวง ด้วยเหตุนี้จึงได้มีการสำรวจและวางแผนโครงการ
พัฒนาทางหลวงหมายเลข ๓๑๕๕ และโครงการอื่นๆ ในความควบคุมของแขวงทางหลวงตราด
ด้วยวิธีการที่ถูกต้องเหมาะสมและเสนอขอรับงบประมาณสนับสนุนการพัฒนาทางหลวงจาก
จังหวัดตราด

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

ถนนหรือทางหลวงที่อยู่ในความควบคุมของแขวงทางหลวงตราดและอยู่ในพื้นที่ของ
จังหวัดตราดด้วยนั้นมีจำนวนหลายสายทาง ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักของจังหวัด และจากการ
ตรวจสอบพบว่า มีจุดตัดหรือทางแยกที่ยังไม่มีการพัฒนาปรับปรุงเป็นทางแยกที่สมบูรณ์จำนวน
หลายแห่ง โดยมีทั้งทางแยกที่เป็นทางหลวงของแขวงทางหลวงตราดตัดกันเองและทางหลวงของ
แขวงทางหลวงตราดตัดกับทางหลวงชนบทและทางหลวงท้องถิ่น บางทางแยกเป็นจุดตัดที่
อันตรายและมีผู้ใช้ทางใช้สัญจรจำนวนมาก อนึ่งด้วยงบประมาณการพัฒนาทางหลวงที่มีอยู่อย่าง
จำกัด จึงมีความจำเป็นต้องพิจารณาวางแผนการพัฒนาทางหลวง โดยการจัดลำดับความสำคัญ
ของโครงการ โดยใช้หลักเกณฑ์ที่กำหนดขึ้นมาร่วมกับการให้คะแนนและใช้วิธีการถ่วงน้ำหนัก
แบบง่าย (SAW) ในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ เพื่อคัดเลือกโครงการที่มีคะแนนสูงสุด
ซึ่งเป็นโครงการที่มีความเหมาะสมและเป็นโครงการที่จะเสนอขอรับงบประมาณการพัฒนา
ปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงจากจังหวัดตราดต่อไป

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑) สามารถนำหลักการ วิธีการ และแนวความคิด ไปประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์
การจัดลำดับความสำคัญของกิจกรรมหรือโครงการอื่นๆ ของแขวงทางหลวงตราดได้อย่างมี
ความถูกต้องและเหมาะสมต่อการเสนอขอรับงบประมาณ

๓.๒) แขวงทางหลวงตราดได้รับโครงการพัฒนาปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพ
ทางหลวง ซึ่งสามารถบริการประชาชนผู้ใช้ทางหลวงในพื้นที่จังหวัดตราดได้อย่างมีประสิทธิภาพ
และทำให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีต่อกรมทางหลวง

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์และปรับปรุงทางเชื่อม เข้า - ออก ศูนย์บริการรถยนต์ บนทางคู่ขนาน ในเขตทางหลวงหมายเลข ๓๔ ตอน บางวัว - บางปะกง ที่ กม.๓๘+๗๒๐ ทางขนานด้านขวาทาง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ในการขออนุญาตก่อสร้างทางเชื่อมเข้า - ออก กับทางหลวง สิ่งที่สำคัญคือต้องเป็นที่ดินที่ติดเขตทางหลวงเท่านั้น โดยผู้ขออนุญาตต้องได้รับอนุญาตจากกรมทางหลวงก่อน ถึงจะดำเนินการก่อสร้างทางเชื่อมได้ สำหรับกรณีตัวอย่างการก่อสร้างทางเชื่อมเข้า - ออก ศูนย์บริการรถยนต์ ซึ่งอยู่ในเขตทางหลวงหมายเลข ๓๔ ตอน บางวัว - บางปะกง ที่ กม.๓๘+๗๒๐ อยู่บริเวณทางขนานด้านขวาทาง มีขนาด ๒ ช่องจราจร บริเวณตำแหน่งทางเชื่อมเข้า - ออก มีจุดทางเข้า (Entrance) จากทางหลักออกมาสู่ทางขนานรวมอยู่ด้วย ในการพิจารณากำหนดรูปแบบทางเชื่อมต้องคำนึงถึงความเหมาะสมสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางหลวงเป็นสำคัญ ดังนั้นการพิจารณาอนุญาตให้ทำทางเชื่อมเข้า - ออก จำเป็นต้องมีการตรวจสอบทางด้านวิศวกรรมงานทาง วิศวกรรมจราจร และการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) เพื่อให้รูปแบบการเข้า - ออก ศูนย์บริการรถยนต์ มีความเหมาะสมปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางหลวงมากที่สุด โดยไม่ส่งผลกระทบต่อการจราจรบนทางหลวง

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

ศูนย์บริการรถยนต์ที่ขออนุญาตเชื่อมทาง เข้า-ออก มีตำแหน่งทางเชื่อมอยู่บริเวณทางขนานด้านขวาทาง มีขนาด ๒ ช่องจราจร และบริเวณตำแหน่งทางเชื่อมเข้า - ออก แห่งนี้มีจุดตัดทางเข้า (Entrance) จากทางหลักออกมาสู่ทางขนานรวมอยู่ด้วย ซึ่งบริเวณระหว่างทางหลักกับทางขนานจะมีกำแพงคอนกรีตเป็นเกาะแบ่งแยกกันอย่างชัดเจน สำหรับรถที่ใช้เข้า - ออก ศูนย์บริการรถยนต์ มีทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ที่ใช้สัญจร ด้วยปริมาณจราจรและเปอร์เซ็นต์รถบรรทุกที่ค่อนข้างสูงมาก ดังนั้นหากรถที่วิ่งในทางขนานมีระยะการมองเห็นไม่เพียงพอต่อการหยุดรถอย่างปลอดภัย หรือมีรูปแบบทางเชื่อมที่ไม่เหมาะสมและเพียงพอต่อความปลอดภัยแล้ว อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุตรงตำแหน่งทางเชื่อมเข้า - ออก กับทางขนานได้มากขึ้น ทั้งนี้จึงต้องมีการกำหนดรูปแบบทางเชื่อมที่เหมาะสมและมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางหลวงและทางเชื่อมเข้า - ออก โดยไม่ส่งผลกระทบต่อการจราจรบนทางขนาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางหลวงมากที่สุด

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑) สามารถนำหลักการ วิธีการ แนวความคิด ไปประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์และปรับปรุงแก้ไขรูปแบบทางเชื่อม เข้า - ออก ศูนย์บริการรถยนต์ หรือกิจการอื่นๆ ที่มีทั้งรถขนาดเล็กและขนาดใหญ่ เข้า - ออก ทางหลวง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางหลวงมากที่สุด

๓.๒) สามารถลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการจราจรบนทางหลวงสายหลักที่ใช้เป็นทางเชื่อมเข้า - ออก ได้

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน สำหรับใช้ในการปรับปรุงและแก้ไขทางหลวงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง บนทางหลวงหมายเลข ๑๑ ตอน แยกภาคเหนือ - ขุนตาน ที่ กม.๔๗๕+๑๐๐ - กม.๔๗๖+๗๐๐ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ตามที่สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดลำปาง แจ้งว่า ได้มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ณ บริเวณจุดกลับรถในเขตพื้นที่อำเภอห้างฉัตร จำนวน ๒ แห่ง คือ บริเวณจุดกลับหน้าวัดดอนมูลหรือบริเวณหน้าร้านเรือนไม้เก่า และบริเวณหน้าสถานีบริการน้ำมัน ปตท. สาขาห้างฉัตร ในเขตทางหลวงหมายเลข ๑๑ ตอน แยกภาคเหนือ - ขุนตาน ระหว่าง กม. ๔๗๕+๑๐๐ - กม.๔๗๖+๗๐๐ ด้านซ้ายทางและขวาทาง ซึ่งทำให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้เส้นทางเป็นประจำ เบื้องต้นได้วิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญ โดยมีปัจจัย ๒ ส่วนที่สำคัญ คือ พฤติกรรมของผู้ขับขี่และสภาพของถนน เช่น ผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็วและไม่คุ้นเคยเส้นทาง และจุดกลับรถมีระยะกระชั้นชิดใกล้กันมากเกินไป และบริเวณจุดกลับรถไม่มีสัญลักษณ์ที่ชัดเจน ประกอบกับแสงสว่างบริเวณดังกล่าวนั้นไม่เพียงพอ จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องใช้วิธีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) และใช้ความรู้ทางด้านวิศวกรรมจราจรและวิศวกรรมงานทางมาประกอบการตัดสินใจ เพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ซึ่งในการดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนจะมีส่วนช่วยให้มองเห็นถึงอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นบนทางหลวงและนำไปสู่การเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาให้กับพื้นที่ที่เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางมากที่สุด

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

ทางหลวงหมายเลข ๑๑ ตอน แยกภาคเหนือ - ขุนตาน ระหว่าง กม.๔๗๕+๑๐๐ - กม.๔๗๖+๗๐๐ ด้านซ้ายทางและขวาทาง ได้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ในช่วงระยะเวลา ๓ ปี มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุรวมทั้งหมด ๑๗ ครั้ง ซึ่งในช่วงของทางหลวงดังกล่าวได้มีจุดตัดทางแยกระหว่างทางหลวงหมายเลข ๑๑ กับทางหลวงหมายเลข ๑๐๓๔ และทางหลวงหมายเลข ๑๐๓๕ โดยจุดตัดทางแยกดังกล่าวนี้อาจได้มีการเชื่อมต่อเป็นรูปแบบสี่แยก แต่เป็นลักษณะของการออกแบบก่อสร้างจุดกลับรถจำนวน ๒ แห่ง บริเวณก่อนและหลังจุดตัดทางแยกแทน โดยจุดกลับรถทั้งสองแห่งนี้อยู่ใกล้กันมาก และด้วยทางหลวงที่มีการใช้งานมาเป็นเวลานานประกอบกับปริมาณจราจรค่อนข้างมาก อาจมีเส้นจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ไม่ชัดเจนและอาจมีอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยไม่เพียงพอ และมีโอกาสที่จะเกิดการตัดกระแสจราจรระหว่างหลักกับบริเวณทางแยกจนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นจึงได้ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน เพื่อวิเคราะห์สาเหตุ วิธีการและแนวทางการแก้ไขปัญหาเพื่อให้ทางหลวงเกิดความปลอดภัย พร้อมทั้งเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาให้กับแขวงทางหลวงเพื่อที่จะนำไปใช้ในการปฏิบัติงานและเสนอขอรับงบประมาณต่อไป

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน สำหรับใช้ในการปรับปรุงและแก้ไขทางหลวงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง บนทางหลวงหมายเลข ๑๑ ตอน แยกภาคเหนือ - ชุนตาน ที่ กม.๔๗๕+๑๐๐ - กม.๔๗๖+๗๐๐ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย (ต่อ)

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑) หน่วยงานสามารถนำวิธีการวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา การตรวจสอบไปประยุกต์ใช้กับงานตรวจสอบความปลอดภัยของถนนในตำแหน่งอื่นๆ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางหลวงมากที่สุด

๓.๒) สามารถลดปัญหาอุบัติเหตุและผลกระทบต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น จากการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๑๑ ในช่วงดังกล่าว

๓.๓) เป็นแนวทางในการแก้ปัญหาให้กับพื้นที่แขวงทางหลวงที่ชัดเจน ในการกำหนดรูปแบบการดำเนินงานในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

ชื่อข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง การประยุกต์ใช้โปรแกรม AUTODESK VEHICLE TRACKING เพื่อพิจารณาตรวจสอบ การขออนุญาตก่อสร้างทางเชื่อมเข้า-ออก คลังสินค้า/โรงงานอุตสาหกรรม สำหรับใช้เป็น แนวทางในการตรวจสอบความปลอดภัย

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

ในปัจจุบันการขออนุญาตก่อสร้างทางเชื่อมกับทางหลวงต้องปฏิบัติตาม พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕ มาตรา ๓๗ กล่าวคือ ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างทาง ถนน หรือสิ่ง อื่นใดในเขตทางหลวงเพื่อเป็นทางเข้าออกทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจาก ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ในการพิจารณา อนุญาตจะมีรูปแบบตามมาตรฐานทางหลวง โดยมีอยู่หลายประเภท ได้แก่ แบบขออนุญาตสร้าง ทางเชื่อมสำหรับ เข้า-ออก สำหรับที่พักอาศัย ที่ดินว่างเปล่า, แบบขออนุญาตสร้างทางเชื่อม สำหรับ เข้า-ออก สำหรับอาคารพาณิชย์ และแบบขออนุญาตสร้างทางเชื่อมสำหรับ เข้า-ออก สถานีบริการน้ำมัน โดยแต่ละรูปแบบจะกำหนดความกว้างทางเชื่อมที่เหมาะสมไว้แล้ว ซึ่งในบาง กรณีอาจมีผู้ขออนุญาตก่อสร้างทางเชื่อมเข้า-ออก ที่ไม่ได้เป็นไปตามแบบมาตรฐานทางหลวง เช่น ขออนุญาตก่อสร้างทางเชื่อมเข้า-ออก นิคมอุตสาหกรรม คลังสินค้า เป็นต้น ที่มีรถบรรทุก ขนาดใหญ่ เข้า-ออก สถานที่ดังกล่าว ซึ่งไม่ได้มีแนวทางปฏิบัติในการพิจารณาเรื่องความกว้าง ทางเชื่อมเข้า-ออก เนื่องจากเงื่อนไขและข้อกำหนดต่างๆ ตามแบบมาตรฐานไม่สามารถจะนำมา พิจารณาใช้ร่วมกันได้ ดังนั้นผู้จัดทำเห็นว่า เพื่อให้ทางหลวงมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ควรมีการ พิจารณากำหนดความกว้างทางเชื่อมที่เหมาะสมสำหรับเป็นทางเข้า-ออก สถานที่ที่ไม่เป็นไปตาม แบบมาตรฐานทางหลวง เช่น ทางเข้า-ออก คลังสินค้า/โรงงานอุตสาหกรรม โดยจะเป็นการ นำเอาโปรแกรม AUTODESK VEHICLE TRACKING มาประยุกต์ใช้งานพิจารณากำหนดความ กว้างทางเชื่อมที่เหมาะสมสำหรับกรณีมีรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้า-ออก ด้วยทางเชื่อมที่เป็น รูปแบบมีทางเท้า เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางหลวงมากยิ่งขึ้น และยังใช้เป็นแนวทาง สำหรับการพิจารณาตรวจสอบและออกแบบ ความกว้างทางเชื่อมที่เหมาะสมในเขตทางหลวงใน รูปแบบกิจกรรมอื่นๆ ได้

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

การประยุกต์โปรแกรม AUTODESK VEHICLE TRACKING มาใช้งานกำหนด ความกว้างทางเชื่อมที่เหมาะสมสำหรับทางเชื่อมเข้า-ออก คลังสินค้าหรือโรงงานอุตสาหกรรม เพื่อ เพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางหลวงมากยิ่งขึ้น โดยในการศึกษาครั้งนี้จะกำหนดรูปแบบ รถบรรทุกเป็น ๒ กรณีคือ รถบรรทุกรูปแบบ SU-๑๒ และรถบรรทุกรูปแบบ WB-๑๙ โดยอ้างอิง ตามมาตรฐาน AASHTO ๒๐๑๑ ร่วมกับรัศมีทางเชื่อมขนาดต่างๆ พร้อมกับแนวทางปฏิบัติการใช้ ช่องจราจรเพื่อทำการเลี้ยวเข้า-ออก กรณีต่างๆ เพื่อสรุปความกว้างทางเชื่อมเข้า-ออกที่เหมาะสม กับรูปแบบทางเลือกต่างๆ สำหรับรถบรรทุกเข้า-ออก กรณีทางเชื่อมที่เป็นรูปแบบมีทางเท้า ทั้งนี้ ข้อเสนอแนวความคิดดังกล่าวอาจสามารถนำไปใช้งานได้กับการออกแบบอื่นๆ ได้ เช่น การกำหนด ความกว้างทางเชื่อมที่เหมาะสมกรณีที่ไม่มีทางเท้าหรือการออกแบบที่จอดรถหรือวงเวียนได้ สำหรับข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นในเรื่องของความกว้างทางเชื่อมที่มีขนาดความกว้างมากเกินไป ควร ต้องมีการออกแบบรูปแบบอื่นๆ หรือบริหารจัดการทางด้านการจราจรให้เกิดความปลอดภัยที่ เพิ่มขึ้น

ชื่อข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง การประยุกต์ใช้โปรแกรม AUTODESK VEHICLE TRACKING เพื่อพิจารณาตรวจสอบ การขออนุญาตก่อสร้างทางเชื่อมเข้า-ออก คลังสินค้า/โรงงานอุตสาหกรรม สำหรับใช้เป็น แนวทางในการตรวจสอบความปลอดภัย (ต่อ)

๓) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑) กรมทางหลวงจะมีแนวทางเพิ่มเติมในการพิจารณาอนุญาตก่อสร้างทาง เชื่อม เข้า-ออก คลังสินค้า/โรงงานอุตสาหกรรม กำหนดความกว้างทางเชื่อมที่เหมาะสม ส่งผลให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางมากยิ่งขึ้น

๓.๒) สามารถใช้เป็นแนวทางให้ผู้ปฏิบัติงาน ตรวจสอบและออกแบบ ความกว้าง ทางเชื่อมที่เหมาะสมในเขตทางหลวงในรูปแบบกิจกรรมอื่นๆ ได้

๓.๓) สามารถนำไปประยุกต์ใช้งานทางด้านการออกแบบและการจำลอง ในงานที่ เกี่ยวข้องกับออกแบบที่จอดรถ วงเวียน ด้วยมาตรฐานอื่นๆ ได้

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายณัฏฐพงษ์ ชาติมนตรี)

(วันที่.....๑.....เดือน.....พฤษภาคม.....พ.ศ. ๒๕๖๗)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายณัฏฐพงษ์ ชาติมนตรี)

(วันที่.....๑.....เดือน.....พฤษภาคม.....พ.ศ. ๒๕๖๗)