

## ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

### ๑) ชื่อผลงาน

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การแก้ไขปัญหาหน้าท่วม ทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ ตอน หมากปรก  
- เมืองภูเก็ต ระหว่าง กม.๓๔+๖๘๖ - กม.๓๕+๔๑๓
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การควบคุมโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๔๑๕๑ ตอน บ่อลื้อ  
- กุมแปะ ระหว่าง กม.๐+๐๐๐ - กม.๗+๐๐๐
- ๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การควบคุมโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ ตอน พนม  
- ช้องขาลี ระหว่าง กม.๗๓+๐๐๐ - กม.๗๖+๒๐๐

### ๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

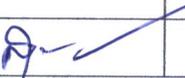
- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : พฤษภาคม ๒๕๖๖ – กันยายน ๒๕๖๖
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ตุลาคม ๒๕๖๔ – กันยายน ๒๕๖๕
- ๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : ตุลาคม ๒๕๖๓ – กันยายน ๒๕๖๔

### ๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ สัดส่วน ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน ได้แก่ จัดทำแผนการบริหารการจราจร สสำรวจระดับก่อสร้างจริงในสนามก่อนดำเนินการ จัดทำแบบรายละเอียดการก่อสร้าง (Shop Drawing) ทำแผนงานก่อสร้าง แผนค่าเช่าเครื่องจักรและน้ำมัน เชื้อเพลิง นำเสนอนายช่างโครงการ ศึกษาแบบรูปและรายการก่อสร้าง ควบคุม เร่งรัดและแนะนำขั้นตอน เทคนิควิธีการก่อสร้างแก่ผู้ร่วมงาน ตรวจสอบงานในสนาม ดำเนินการแก้ไขปัญหาอุปสรรค รายงานพร้อมข้อเสนอแนะต่อผู้บังคับบัญชา ตรวจสอบติดตาม วิเคราะห์ ประเมินผลสำเร็จของงาน และการแก้ไขปัญหา อุปสรรคที่ได้ดำเนินการไปแล้ว ทั้งงานดำเนินการเอง และงานจ้างเหมา

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายสุรพันธุ์ จันทรเชียว		๒๐ %	เป็นนายช่างโครงการ

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ สัดส่วน ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน ได้แก่ สสำรวจระดับก่อสร้างจริงในสนามก่อนดำเนินการ จัดทำแบบรายละเอียดการก่อสร้าง (Shop Drawing) ทำแผนงานก่อสร้าง แผนค่าเช่าเครื่องจักรและน้ำมันเชื้อเพลิง นำเสนอนายช่างโครงการ ศึกษาแบบรูปและรายการก่อสร้าง ควบคุม เร่งรัดและแนะนำขั้นตอน เทคนิควิธีการก่อสร้างแก่ผู้ร่วมงาน ตรวจสอบงานในสนาม ดำเนินการแก้ไขปัญหาอุปสรรค รายงานพร้อมข้อเสนอแนะต่อผู้บังคับบัญชา ตรวจสอบติดตาม วิเคราะห์ ประเมินผลสำเร็จของงาน และการแก้ไขปัญหา อุปสรรคที่ได้ดำเนินการไปแล้ว ทั้งงานดำเนินการเอง และงานจ้างเหมา

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้ที่มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน
นายชีพ สุวรรณมุสิก		๒๐ %	เป็นนายช่างโครงการ

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ สัดส่วน ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน ได้แก่ สำรวระดับก่อสร้างจริงในสนามก่อนดำเนินการ จัดทำแบบรายละเอียดการก่อสร้าง (Shop Drawing) ทำแผนงานก่อสร้าง แผนค่าเช่าเครื่องจักรและน้ำมันเชื้อเพลิง นำเสนอนายช่างโครงการ ศึกษาแบบรูปและรายการก่อสร้าง ควบคุม เร่งรัดและแนะนำขั้นตอนเทคนิควิธีการก่อสร้างแก่ผู้ร่วมงาน ตรวจสอบงานในสนาม ดำเนินการแก้ไขปัญหาอุปสรรค รายงานพร้อมข้อเสนอแนะต่อผู้บังคับบัญชา ตรวจสอบติดตาม วิเคราะห์ ประเมินผลสำเร็จของงาน และการแก้ไขปัญหา อุปสรรคที่ได้ดำเนินการไปแล้ว ทั้งงานดำเนินการเอง และงานจ้างเหมา

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้ที่มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน
นายชีพ สุวรรณมุสิก		๒๐ %	เป็นนายช่างโครงการ

๔) ข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การเพิ่มรายการก่อสร้างในงานดำเนินการเองเพื่อเพิ่มทักษะพนักงานขับในงานก่อสร้างจริงของศูนย์สร้างทาง (On-The-Job-Training)

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) .....  ..... (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายศิวะกร บุญศิริ)

(วันที่ ๑๕ เดือน สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) .....  ..... (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายชัยโรจน์ จันสุกสี)

(วันที่ ๑๔ เดือน สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)

(ลงชื่อ) .....  ..... (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายปรัชญา นารธน้ำพอง)

(วันที่ ๑๔ เดือน สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)

หมายเหตุ คำรับรองจากผู้บังคับบัญชาอย่างน้อย ๒ ระดับ คือ ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล และผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไปอีก ๑ ระดับ เว้นแต่ในกรณีที่ผู้บังคับบัญชาดังกล่าวเป็นบุคคลคนเดียวก็ให้มีคำรับรอง ๑ ระดับได้

# แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิด

ผลงานลำดับที่ ๑ การแก้ไขปัญหาน้ำท่วม ทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ ตอน หมากปรก - เมืองภูเก็ต  
ระหว่าง กม.๓๔+๖๘๖ - กม.๓๕+๔๑๓

## ๑. สรุปสาระสำคัญ

โครงการฟื้นฟูทางหลวง ทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ ตอน หมากปรก - เมืองภูเก็ต เป็นทางลาดยางแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด ๔ ช่องจราจรผิวจราจรกว้าง ๓.๕๐ ม. ไหล่ทางกว้าง ๒.๕๐ ม. และช่องทางจักรยาน ๑.๕๐ ม.รวม ๑๑.๐๐ ม. มีปริมาณ การจราจรสูง ถึง ๒๙,๓๘๖ คัน / วัน รถบรรทุก ๖ ล้อ ขึ้นไป ๖๘๗ คัน/วัน เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวเป็นสายหลักที่เชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งจากจังหวัดภูเก็ตไปยังสนามบินภูเก็ตและจังหวัดอื่นๆ อีกทั้งปัจจุบันสภาพสองข้างทางมีการใช้ประโยชน์ของที่ดิน เกิดชุมชนหนาแน่น ทำให้เกิดปัญหาการระบายน้ำเมื่อฝนตกหนัก น้ำไหลบ่ามาจากเทือกเขาพระแหวก ทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมเพราะไหลผ่านหมู่บ้านไม่ทัน เนื่องจากระบบระบายน้ำเดิมลอดใต้ทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ บริเวณหน้าหมู่บ้าน มีขนาดเล็กไม่สามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ เกิดปัญหาน้ำท่วมคันทางบ่อยครั้ง ทำให้เกิดความเดือดร้อนของประชาชนที่สัญจรผ่านและบริเวณใกล้เคียง ไม่ได้ได้รับความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทาง จึงเห็นควรเร่งรัดทำการก่อสร้างแก้ไขปัญหาน้ำท่วมที่เกิดขึ้นบริเวณดังกล่าว โดยทำการก่อสร้างระบบระบายน้ำถาวรลอดใต้คันทางให้มีขนาดใหญ่และเพียงพอในการระบายน้ำ เพื่อไม่ให้ผู้สัญจรผ่านและประชาชนบริเวณดังกล่าวได้รับผลกระทบต่อไป

## ๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

- ๒.๑) ศึกษาแบบก่อสร้าง ระดับก่อสร้าง รูปตัดโครงสร้างทาง และการระบายน้ำในย่านชุมชน
- ๒.๒) การวางแผนการก่อสร้างและการบริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้าง
- ๒.๓) ศึกษาปัญหา อุปสรรค ที่จะดำเนินการให้แล้วเสร็จ โดยพิจารณาจากขั้นตอนการก่อสร้าง
- ๒.๔) วิเคราะห์ปัญหาและการแก้ไข จากปัญหาอุปสรรคที่ได้ศึกษา อาทิ ปัญหาการจราจร ปัญหาขั้นตอนก่อสร้าง , จุดวิกฤติการก่อสร้าง
- ๒.๕) กำหนดแนวทางเลือกในการวางแผนการก่อสร้างให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนาม

## ๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

- ๓.๑) โครงการฯต้องก่อสร้างท่อเหลี่ยม แบบ Precast Box Culvert Size ๑.๕๐ x ๑.๒๐ M. ด้านขวาทางตลอดความยาว ๗๐๐ เมตร ซึ่งจะวางเข้ามาในผิวถนนเดิมประมาณ ๓ เมตร รวมถึงต้องวางท่อเหลี่ยมตัดถนนในช่วงกม.๓๔+๓๗๕ อีก ๑ จุด เพื่อเชื่อมต่อระบบระบายน้ำเดิมด้านซ้ายทาง จำเป็นต้องวางแผนการก่อสร้างเป็นขั้นตอน ควบคู่กับกับการบริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้าง โดยการกำหนดเวลาในการก่อสร้างในช่วงที่การจราจรไม่หนาแน่น ซึ่งมีทั้งช่วงเวลากลางวันและกลางคืน เพื่อลดผลกระทบกับประชาชนที่ใช้เส้นทาง
- ๓.๒) ในการก่อสร้างท่อเหลี่ยม ที่ต้องวางผ่านหน้าบ้านของประชาชน มีทั้งที่พักอาศัยและผู้ประกอบการ มีผลกระทบในการเข้าออก ในการก่อสร้างจำเป็นต้องวางท่อเหลี่ยมให้แล้วเสร็จเป็นช่วงๆ แล้วใช้ทรายถมให้เต็มพื้นที่บดอัดแน่นเพื่อให้ ประชาชนเข้าออกได้ในวันต่อวัน
- ๓.๓) ช่วงเวลาในการก่อสร้างเป็นช่วงฤดูฝน ในการก่อสร้างท่อเหลี่ยม จำเป็นต้องวางแผนการทำงานในการก่อสร้างเพื่อให้ในระหว่างการก่อสร้าง เมื่อเกิดฝนตกท่วมน้ำข้างสามารถให้น้ำระบายออกได้

#### ๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

##### ๔.๑ เชิงปริมาณ

- ก่อสร้างท่อเหลี่ยมแบบ Precast Box Culvert ความยาว ๗๐๐ เมตร แล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด

##### ๔.๒ เชิงคุณภาพ

- สามารถแก้ไขปัญหาน้ำท่วมที่สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนได้ในช่วงฤดูฝนที่ผ่านมา

#### ๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) สามารถใช้ประสบการณ์ ในการควบคุมงานก่อสร้าง การแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในสนามอย่างมีระบบไปใช้งานอื่นๆในลักษณะเดียวกันได้

๕.๒) สามารถวางแผนและควบคุมงานก่อสร้างที่มีการจรรยาบรรณแน่นได้มากขึ้น

๕.๓) ในระหว่างการก่อสร้าง สามารถลดผลกระทบในการในการเข้าออกของประชาชนและผู้ประกอบการได้

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การควบคุมโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๔๑๕๑ ตอน บ่อลื้อ - กุมแป  
ระหว่าง กม.๐+๐๐๐ - กม.๗+๐๐๐

### ๑. สรุปสาระสำคัญ

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๔๑๕๑ ตอน บ่อลื้อ - กุมแป สภาพทางเดิมเป็นทางลาดยางแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด ๒ ช่องจราจรผิวจราจรกว้าง ๓.๕๐ ม.ไหล่ทางข้างละ ๑.๐๐ ม. รวม ๙.๐๐ ม. สภาพทางเดิมอยู่ในเกณฑ์พอใช้ แต่ผ่านการใช้งานมานาน ประกอบกับเป็นโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยงระหว่างทางหลวงหมายเลข ๔๑ กับทางหลวงหมายเลข ๔๐๘ ที่มีปริมาณการจราจร ๕,๙๘๘ คัน / วัน โดยมีเปอร์เซ็นต์รถบรรทุกหนัก (HV) ประมาณ ๒๖.๐๒% จำเป็นต้องได้รับการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางเป็น ๔ ช่องจราจร ตลอดสายโดยเริ่มต้นที่ กม.๐+๐๐๐ - กม.๙+๘๘๐ รวมระยะทาง ๙.๘๘๐ กิโลเมตร ผู้ขอรับการประเมินได้ปฏิบัติงานโครงการก่อสร้างมาตั้งแต่ต้นโดยปฏิบัติหน้าที่ผู้ช่วยนายช่างโครงการฯ ปี พ.ศ.๒๕๖๕ ในการปฏิบัติงานก่อสร้างได้เล็งเห็นความสำคัญที่จะต้องกำหนดการก่อสร้างให้เป็นระบบ การบริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้าง อำนวยความสะดวกและปลอดภัย แก่ผู้ใช้ทางในระหว่างการก่อสร้าง ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุอันนำมาซึ่งการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน และไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ชุมชน ในการ เข้า - ออก เพื่อให้งานแล้วเสร็จตามเป้าหมาย ในแต่ละปีงบประมาณและเป้าหมายรวมทั้งโครงการ

### ๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

- ๒.๑) ศึกษาแบบก่อสร้าง ระดับก่อสร้าง รูปตัดโครงสร้างทาง และการระบายน้ำในย่านชุมชน
- ๒.๒) การมีส่วนร่วมกับประชาชน จากการศึกษาข้อมูลสภาพพื้นที่และปัญหา ได้รับทราบถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ในการแก้ไขปัญหา เพื่อดำเนินการมีส่วนร่วมกับประชาชนหาข้อยุติ เพื่อดำเนินการให้แล้วเสร็จ
- ๒.๓) การวางแผนการก่อสร้างและการบริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้างทั้งระบบ ตรงบริเวณทางแยก และงานก่อสร้างสะพาน ของศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ ๔
- ๒.๔) การบริหารโครงการ โดยมีลักษณะเป็นงานดำเนินการเอง จึงต้องควบคุมค่าใช้จ่าย อาทิ ค่าจ้าง ชั่วคราว ค่าตอบแทน ค่าเช่าเครื่องจักร ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

### ๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

- ๓.๑) การก่อสร้างบริเวณทางแยก การจราจรจากเดิมสองช่องทางเหลือช่องทางเดียว ทำให้ช่วงรอสัญญาณไฟรถติดยาวเป็นจำนวนมาก จำเป็นต้องปรับเวลาไฟเขียวเพิ่มมากขึ้นเพื่อระบายรถให้ได้มากที่สุด
- ๓.๒) การเชื่อมต่อระบบระบายน้ำเดิมตรงช่วงบริเวณทางแยกเชื่อมต่อกับระบบระบายน้ำที่ก่อสร้างใหม่ ให้สามารถไหลลงคลองสาธารณะได้
- ๓.๓) พื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่จะเป็นที่ลุ่มรับน้ำมีการขุดร่องคูน้ำด้านข้างบริเวณเขตทาง ในการก่อสร้างโครงสร้างชั้นทางมีการสไลด์ของดินด้านข้าง
- ๓.๔) วางแผนการก่อสร้างร่วมกับศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่๔ เพื่อให้การทำงานสอดคล้องกัน

## ๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

### ๔.๑ เชิงปริมาณ

- ขยายผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต จากเดิม ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร
- ก่อสร้างถึงงานชั้นผิวทางคอนกรีต จาก กม.๐+๐๐๐ ถึง กม.๐+๑๕๐ รวมระยะทาง ๐.๑๕๐

กิโลเมตร

- ก่อสร้างถึงงานชั้นผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต จาก กม.๐+๑๕๐ ถึง กม.๔+๖๐๐ รวมระยะทาง ๑.๖๐๐ กิโลเมตร รวมระยะทางตลอดโครงการ ๑.๙๕๐ กิโลเมตร แล้วเสร็จตามรูปแบบและระยะเวลาที่กำหนด

### ๔.๒ เชิงคุณภาพ

- การควบคุมการก่อสร้าง ตลอดจนการบริหารจราจรระหว่างก่อสร้าง ทำให้ประชาชนเดินทางปลอดภัยในช่วงการก่อสร้าง

## ๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๕.๑) สามารถบริหารจัดการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง ให้ประชาชนผู้ใช้ทางใช้บริการทางแยกได้อย่างปลอดภัยในระหว่างการก่อสร้าง จึงเป็นประสบการณ์ที่สามารถนำไปใช้ในการก่อสร้างงานโครงการอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน หรืองานที่มีความยุ่งยากซับซ้อน โดยเฉพาะงานในบริเวณย่านชุมชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๕.๒) สามารถบริหารงานก่อสร้างที่มีความจำเป็นต้องรอรระยะเวลาการก่อสร้าง งานโครงสร้างอื่นก่อน โดยการวางแผนเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับการบริหารงบประมาณของโครงการ ทำให้งานก่อสร้างแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนดไว้

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การควบคุมโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ ตอน พนม - ช่องชาลี  
ระหว่าง กม.๗๓+๐๐๐ - กม.๗๖+๒๐๐

### ๑. สรุปสาระสำคัญ

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ ตอนพนม - ช่องชาลี สภาพทางเดิมเป็นทางลาดยางแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด ๒ ช่องจราจรผิวจราจรกว้าง ๓.๕๐ ม. ไหล่ทางข้างละ ๑.๕๐ ม. รวม ๑๐.๐๐ ม. สภาพทางเดิมอยู่ในเกณฑ์พอใช้ แต่ผ่านการใช้งานมานาน ประกอบกับเป็นโครงข่ายทางหลวงสายสำคัญที่เชื่อมโยงฝั่งตะวันออกกับฝั่งตะวันตก (จ.สุราษฎร์ธานี - จ.ภูเก็ต) ที่มีปริมาณการจราจรสูงถึง ๑๒,๘๙๔ คัน / วัน โดยมีเปอร์เซ็นต์รถบรรทุกหนัก (HV) ประมาณ ๑๓.๑๘% จำเป็นต้องได้รับการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางเป็น ๔ ช่องจราจร ตลอดสายให้ต่อเนื่องกับส่วนที่ดำเนินการไปแล้วตามเป้าหมายเริ่มต้นที่ กม.๗๓+๐๐๐ - กม.๘๕+๖๐๐ รวมระยะทาง ๑๒.๖๐ กิโลเมตร (เว้นช่วงกม.๘๐+๐๕๐ - ๘๑+๑๐๐ ระยะทาง ๑.๐๕๐ กิโลเมตร ที่กรมทางหลวงจัดทำโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่) ผู้ขอรับการประเมินได้ปฏิบัติงานโครงการก่อสร้างมาตั้งแต่ต้นโดยปฏิบัติหน้าที่ผู้ช่วยนายช่างโครงการฯ ปี พ.ศ.๒๕๖๐ - พ.ศ.๒๕๖๔ ในการปฏิบัติงานก่อสร้างได้เล็งเห็นความสำคัญที่จะต้องกำหนด การก่อสร้างให้เป็นระบบ การบริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้างอำนวยความสะดวกและปลอดภัย แก่ผู้ใช้ทางในระหว่างการก่อสร้าง ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุอันนำมาซึ่งการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินและไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ชุมชนในการ เข้า - ออก เพื่อให้งานแล้วเสร็จตามเป้าหมาย ในแต่ละปีงบประมาณและเป้าหมายรวมทั้งโครงการ

### ๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

- ๒.๑) ศึกษาแบบก่อสร้าง ระดับก่อสร้าง รูปตัดโครงสร้างทาง และ การระบายน้ำในย่านชุมชน
- ๒.๒) การตรวจสอบปริมาณงาน ก่อนเข้าดำเนินงาน จะต้องสำรวจข้อมูล ประกอบการดำเนินงาน อาทิ งานดินถมคันทาง งานดินตัดคันทาง งานโครงสร้างทาง งานอาคารระบายน้ำ งานอำนวยความสะดวก ปลอดภัย ในการเบิกจ่ายค่างาน
- ๒.๓) การวางแผนการก่อสร้าง โดยที่การดำเนินงานของศูนย์สร้างทางเป็นลักษณะ งานดำเนินการเองควบคู่กับงานจ้างเหมาก่อสร้าง ที่ได้กำหนดรายการก่อสร้างในแผนงาน ต้องวางแผนการก่อสร้างให้เป็นไปตามลำดับขั้นตอน ในห้วงเวลาที่เหมาะสม เพื่อดำเนินการให้แล้วเสร็จในปีงบประมาณ
- ๒.๔) การบริหารโครงการ โดยมีลักษณะเป็นงานดำเนินการเอง จึงต้องควบคุมค่าใช้จ่าย อาทิ ค่าจ้าง ชั่วคราว ค่าตอบแทน ค่าเช่าเครื่องจักร ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

### ๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

- ๓.๑) การเบี่ยงการจราจรในช่วงรอยต่อระหว่างงานดำเนินการเองกับงานจ้างเหมาดำเนินการในช่วงการทำงานที่ต่างกัน
- ๓.๒) การก่อสร้างระบบระบายน้ำในย่านชุมชน ที่พื้นที่เดิมก่อนการก่อสร้างน้ำไหลผ่านที่ของชาวบ้านซึ่งเป็นจุดต่ำสุด จำเป็นต้องวางแผนระบบระบายน้ำใหม่ให้ไหลลงคลองสาธารณะ
- ๓.๓) ในการก่อสร้างโครงสร้างชั้นทาง บางช่วงมีน้ำใต้ดินไหลผ่าน ทำให้เกิดการทรุดตัว

#### ๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

##### ๔.๑ เชิงปริมาณ

- ขยายผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต จาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร
- ก่อสร้างถึงงานชั้นผิวทางคอนกรีต จาก กม.๗๓+๐๐๐ ถึง กม.๗๖+๒๐๐ ระยะทาง ๓.๒๐๐ กิโลเมตร แล้วเสร็จตามรูปแบบและระยะเวลาที่กำหนด

##### ๔.๒ เชิงคุณภาพ

- การควบคุมการก่อสร้าง การแก้ไขปัญหาระบบระบายน้ำในย่านชุมชน ตลอดจนการบริหารจราจรระหว่างก่อสร้าง ทำให้ประชาชนในย่านชุมชนพึงพอใจ และประชาชนผู้ใช้เส้นทางเดินทางสะดวกและปลอดภัย

#### ๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๕.๑) สามารถใช้เป็นประสบการณ์ ในการควบคุมงานก่อสร้าง การแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในสนามอย่างมีระบบ สามารถวางแผนและควบคุมงานก่อสร้างที่มีความยุ่งยากและสลับซับซ้อนได้มากขึ้น
- ๕.๒) ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกและมีความปลอดภัย ควบคู่ไปกับการดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จตามเป้าหมาย

## ข้อเสนอแนวคิด

เรื่อง การเพิ่มรายการก่อสร้างในงานดำเนินการเองเพื่อเพิ่มทักษะพนักงานขับในงานก่อสร้างจริงของ  
ศูนย์สร้างทาง (On-The-Job-Training)

### ๑. สรุปหลักการและเหตุผล

ศูนย์สร้างทางเป็นหน่วยงานหนึ่งสังกัดกรมทางหลวง มีภารกิจในการก่อสร้างทางหลวงตามที่ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการ ทั้งงานก่อสร้างทางแนวใหม่ งานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทาง ในลักษณะงานดำเนินการเอง โดยใช้บุคลากรและเครื่องจักรของภาครัฐในการดำเนินการ โดยได้รับการจัดสรรงบประมาณเป็นรายปี และต้องดำเนินการภายในกรอบเวลาให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ และ วางแผนการ ก่อสร้างอย่างต่อเนื่องให้งานรวมแล้วเสร็จทั้งโครงการ ที่โครงการจะต้องบริหารโครงการ ด้วย งบประมาณ ดำเนินการเอง อาทิ ค่าเช่าเครื่องจักร ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าจ้างชั่วคราว ค่าวัสดุก่อสร้าง ฯลฯ เป็นต้น ตามที่ได้รับจัดสรรงบประมาณตามแผนงานรายปีงบประมาณการ

ในการบริหารงานก่อสร้างโครงการดำเนินการเอง โครงการจำเป็นต้องมีพนักงานขับเครื่องจักรที่มีทักษะในการทำงานเพื่อให้งานแล้วเสร็จตามแผน และงบประมาณที่ได้รับการจัดสรร ปัญหาของโครงการที่ผ่านมาคือพนักงานขับเครื่องจักรที่มีทักษะในการทำงาน เมื่อเกษียณหรือลาออกไปทำให้ขาดแคลนพนักงานขับเครื่องจักรที่จะมาทดแทน ประกอบกับการฝึกอบรมพนักงานขับเครื่องจักรไม่ได้มีความต่อเนื่องในทุกๆ ปี ทำให้หาพนักงานขับเครื่องจักรที่มีทักษะในการทำงานจริง เพื่อมาทดแทนกันเป็นปัญหาอย่างมากสำหรับผู้ขอรับการประเมิน ในฐานะผู้ช่วยนายช่างโครงการทำหน้าที่ในการวางแผนควบคุมงานก่อสร้างในสนามและควบคุมพนักงานขับเครื่องจักรทำงานให้แล้วเสร็จ ตามแผนงานก่อสร้างที่กำหนดไว้ มีแนวคิดที่จะเพิ่ม ทักษะพนักงานขับเครื่องจักรให้สามารถทำงานจริงในงานก่อสร้างของศูนย์สร้างทาง เพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนพนักงานขับเครื่องจักรในอนาคต

### ๒. บทวิเคราะห์/แนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

#### ๒.๑ บทวิเคราะห์

การทำงานของศูนย์สร้างทางจะเป็นลักษณะของงานดำเนินการเอง โดยใช้บุคลากรและเครื่องจักรของภาครัฐในการดำเนินการ ในการก่อสร้างโครงสร้างชั้นทาง จะประกอบด้วยงานดินถม งานวัสดุคัดเลือก งานลูกรังรองพื้นทาง งานหินคลุกพื้นทาง เป็นต้น จะมีเครื่องจักรหลักๆในการทำงานคือ รถเกี่ย รถบดล้อยาง รถบดสันสะเทือน รถน้ำ รถบดล้อเหล็ก ซึ่งหัวใจสำคัญของชุดเครื่องจักรจะอยู่ที่รถเกี่ย เพราะต้องใช้ทักษะในการทำงานมากกว่ารถคันอื่น ซึ่งพนักงานขับรถเกี่ยที่มีประสบการณ์สูงสามารถ ทำงานให้กับศูนย์สร้างทางบรรลุเป้าหมายได้มีจำนวนจำกัด เมื่อถึงเวลาที่ต้องเกษียณหรือลาออกไปหรือเจ็บป่วยไม่สามารถทำงานได้ การจะหาคนมาทดแทนเป็นเรื่องที่ยากมาก ทำให้งานเกิดความล่าช้าและเสียหายแก่หน่วยงานได้ ผู้ขอรับการประเมิน จึงมีความคิดที่จะฝึกพนักงานขับให้มีทักษะในการทำงานจริง โดยการเพิ่มรายการก่อสร้างทาง (On The Job Training) ลงในแผนงานจริง ซึ่งจะมีค่างานปกติบวกกับค่า Training ที่มาจากค่าเช่า ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและอื่นๆที่ต้องใช้เพิ่มขึ้น แต่เมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่าย ที่ต้องส่งพนักงานไปฝึกอบรมแล้ว ถือว่าประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายได้มากกว่า อีกทั้งการทำงานในสนามจริง ก็จะช่วยให้อัปเดตใจในการทำงานมากขึ้น เนื่องจากไม่ยากให้เกิดความผิดพลาดตั้งแต่ขั้นตอนของการทำงาน นอกจากนี้ยัง ส่งเสริมให้พนักงานขับได้เรียนรู้ทักษะที่หลากหลายไปพร้อมๆกัน ไม่ว่าจะเป็น ทักษะเฉพาะทางในการทำงาน ทักษะการทำงานเป็นทีม ทักษะการทำงานร่วมกับคนอื่น ทักษะการสื่อสาร ทักษะการ แก้ปัญหา รวมถึงการรับมือกับความกดดันจากการทำงานในรูปแบบต่างๆ ซึ่งเหล่านี้จะช่วยฝึกให้พนักงานขับได้ตั้งแต่แรก

เมื่อสิ้นสุดการการทำงาน เขาก็จะสามารถปรับตัวและรับมือกับปัญหาได้อย่างคล่องแคล่วขึ้น และสามารถทดแทนพนักงานขับเครื่องจักรที่จะขาดแคลนในอนาคตได้

## ๒.๒ แนวความคิด

ปัญหาของศูนย์สร้างทางที่ผ่านมาคือ พนักงานขับเครื่องจักรที่ต้องใช้ทักษะในการทำงานสูง เช่น รถเกี่ย รถแบ็คโฮ เมื่อถึงเวลาที่ต้องเกษียณหรือลาออก แม้กระทั่งเจ็บป่วยไม่สามารถทำงานได้ จะหาคนมาทำงานแทนเป็นเรื่องที่ยาก ทำให้งานต้องหยุดชะงัก เกิดความเสียหายแก่โครงการฯ และศูนย์สร้างทางสงขลาเป็นอย่างมาก ผู้ขอรับการประเมินมีแนวคิดที่จะหาคนที่ทดแทนกันได้ตรงจุดนี้ เพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายแก่โครงการฯและศูนย์สร้างทางสงขลา โดยการฝึกพนักงานขับเครื่องจักรที่มีพื้นฐานมาพอสมควรให้เรียนรู้ไปพร้อมกับปฏิบัติงานจริง โดยผู้สอนจะเป็นนายช่างโครงการและพนักงานขับที่มีทักษะ และประสบการณ์ด้านนี้อยู่แล้ว มาสอนพนักงานขับใหม่ได้ทันที

## ๒.๓ ข้อเสนอ

เพิ่มรายการก่อสร้างทาง (On The Job Training) ลงในแผนงานจริง ซึ่งจะมีค่างานปกติ บวกกับ Training ที่มาจากค่าเช่า ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าอื่น ๆ ที่ต้องใช้เพิ่มขึ้น เพื่อฝึกการปฏิบัติงานให้กับ พนักงานขับเครื่องจักรได้ทดลองทำงานจริง โดยผู้สอนจะเป็นนายช่างโครงการและพนักงานขับที่มีทักษะ และประสบการณ์ด้านนี้อยู่แล้ว สำหรับการติดตามผลนั้น จะมีการทำอย่างสม่ำเสมอ และวางระบบการประเมินอย่างชัดเจน มีการกำหนดหลักเกณฑ์การประเมินที่เข้าใจตรงกันทุกฝ่าย เพื่อให้ผลลัพธ์ออกมาถูกต้องมากที่สุด

## ๒.๔ ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

ผู้ฝึกสอนที่ต้องทำงานประจำอยู่แล้วต้องสละเวลาในการสอน รวมทั้งพนักงานขับใหม่ก็มีงานอื่นประจำอยู่แล้วเช่นกันต้องสละเวลาในการเรียนรู้ แต่ทั้งคนสอนและคนเรียนรู้อยู่ในโครงการเดียวกัน สามารถปรับการทำงานของแต่ละคนเพื่อมาฝึกสอนและเรียนรู้งานตรงนี้ไปพร้อมๆกันได้

## ๓. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- ๓.๑) สามารถถ่ายทอดความรู้ให้แก่พนักงานขับได้ตั้งแต่ความรู้พื้นฐานไปจนถึงความรู้ใหม่ๆที่มีประโยชน์ต่อการพัฒนาศักยภาพของพนักงานขับ
- ๓.๒) พนักงานขับได้เรียนทักษะการทำงานจริงที่สามารถนำไปใช้ได้ทันที
- ๓.๓) ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการส่งพนักงานฝึกอบรม
- ๓.๔) เพิ่มศักยภาพขององค์กรให้สูงขึ้น

## ๔. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ๔.๑) มีพนักงานขับเพิ่มขึ้น สามารถแก้ปัญหาการขาดแคลนพนักงานขับที่เกษียณหรือลาออกได้ในอนาคต

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) .....  ..... (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายศิวะกร บุญศิริ)

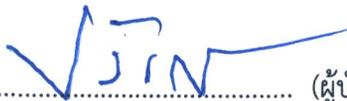
(วันที่ ๑๕ เดือน สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) .....  ..... (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายชัยโรจน์ จันสุกสี)

(วันที่ ๑๕ เดือน สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)

(ลงชื่อ) .....  ..... (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายปรัชญา นารธน้ำพอง)

(วันที่ ๑๕ เดือน สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)