

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การบริหารการจราจรระหว่างก่อสร้างโดยใช้ DETOUR โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร(ด้านตะวันตก) ช่วงพระประแดง – บางแค ระหว่าง กม.๑๕+๒๑๗ - กม.๒๑+๘๐๓

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การบริหารโครงการและแก้ไขปัญหาในโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๖ สาย ต.ราชครูต - อ.หลังสวน ตอน บ.หาดยาย - บ.วังตะกอก ระหว่าง กม.๕๗+๕๐๐.๐๐๐ - กม.๖๓+๙๐๐.๐๐๐

๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การลดผลกระทบการเกิดอุทกภัยจากการระบายน้ำไม่ทันเมื่อมีปริมาณน้ำฝนที่มากเกินไปท่าระบายน้ำเดิมรองรับได้ ในทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๖ สาย ต.ราชครูต - อ.หลังสวน ตอน บ.หาดยาย - บ.วังตะกอก ระหว่าง กม.๕๗+๕๐๐.๐๐๐ - กม.๖๓+๙๐๐.๐๐๐

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : มกราคม ๒๕๖๕ – พฤษภาคม ๒๕๖๕

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : พฤษภาคม ๒๕๖๕ – ธันวาคม ๒๕๖๕

๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : พฤศจิกายน ๒๕๖๖ – เมษายน ๒๕๖๗

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ สัดส่วน ๘๐%

รายละเอียดผลงาน ควบคุมและตรวจสอบการใช้ช่องจราจร DETOUR ด้วยระบบ IWZ รายงานผลการปฏิบัติงาน ใช้ทางเบี่ยงลดปัญหาการจราจรติดขัด ตรวจสอบการทำงานก่อสร้างถนน DETOUR ให้มีคุณภาพตามข้อกำหนด และมาตรฐานของกรมทางหลวง
กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายโอภาส อินทสาธา		๒๐%	ให้คำปรึกษาแนะนำในการทำงาน และการบริหารจราจร

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ สัดส่วน ๘๐%

รายละเอียดผลงาน ตรวจสอบและเร่งแก้ไขปัญหาการทำงานที่ล่าช้าปรับแก้แผนงานและสำรวจปัญหาที่ติดขัดงานก่อสร้าง ในโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๖ สาย ต.ราชกรูด - อ.หลังสวน ตอน บ.หาดยาย - บ.วังตะกอก ระหว่าง กม.๕๗+๕๐๐.๐๐๐ - กม.๖๓+๕๐๐.๐๐๐

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายโอภาส อินทสาขา		๒๐%	ให้คำปรึกษาแนะนำในการ บริหารโครงการ

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ สัดส่วน ๘๐%

รายละเอียดผลงาน สำรวจและเขียนแบบจุดที่มีปัญหาเสนอให้นายช่างโครงการ วิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้น คำนวณพื้นที่หน้าตัดการรับน้ำและพื้นที่วางระบายน้ำสาธารณะ ตลอดจนพิจารณาปรับแนวและทิศทางการไหลของน้ำที่มีผลกระทบต่อประชาชนเพื่อลดความเสียหายจากการเกิดน้ำท่วมเพราะน้ำรอการระบาย

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายโอภาส อินทสาขา		๒๐%	ให้คำปรึกษาแนะนำในการ เลือกวิธีการแก้ไข้ปัญหา

๔) ข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การใช้ UNIT COST มาเป็นตัวชี้วัดประสิทธิภาพการทำงานให้มีความสอดคล้องกับค่างาน และใช้ปรับปรุงวิธีการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายแก้วธรรม์ คุณปาวัง...)

(วันที่ ๑๕ เดือน พ.ค. พ.ศ. ๒๕๖๕)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)
 (นายพณดี สุพรรณิภพ)

(วันที่ ๑๕ เดือน พ.ค. พ.ศ. ๒๕๖๕)

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายเอกพงศ์ เศรษฐมานพ)
 ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างทางที่ ๑

(วันที่ ๑๕ เดือน พ.ค. พ.ศ. ๒๕๖๕)

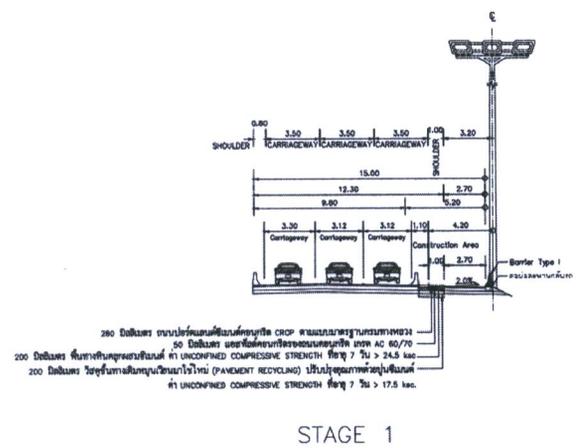
หมายเหตุ คำรับรองจากผู้บังคับบัญชาอย่างน้อย ๒ ระดับ คือ ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล และผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไปอีก ๑ ระดับ เว้นแต่ในกรณีที่ผู้บังคับบัญชาดังกล่าวเป็นบุคคลคนเดียวก็ให้มีคำรับรอง ๑ ระดับได้

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิด (กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการพิเศษ)

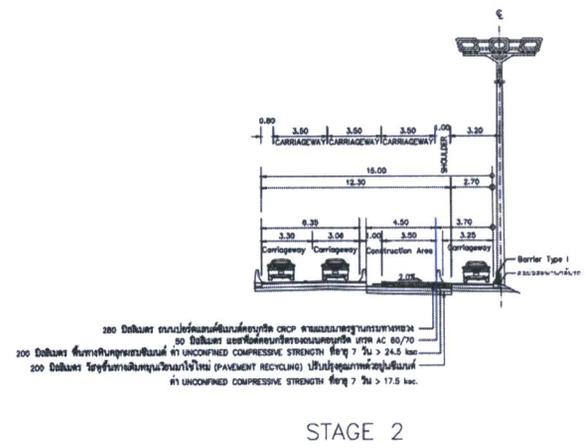
ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การบริหารการจราจรระหว่างก่อสร้างโดยใช้ DETOUR โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร(ด้านตะวันตก) ช่วงพระประแดง - บางแค ระหว่าง กม.๑๕+๒๑๗ - กม.๒๑+๘๐๓

๑. สรุปสาระสำคัญ

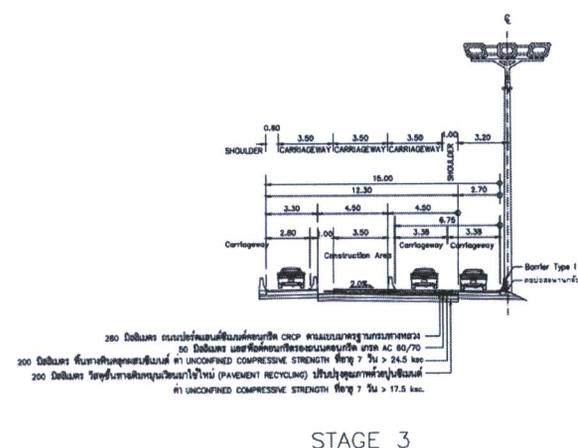
การทำงานในพื้นที่ที่มีการจราจรที่หนาแน่นและมีปริมาณการจราจรที่สูงมาก เฉลี่ยต่อเดือนประมาณเดือนละ ๒.๙ ล้านคันเป็นปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันอยู่ที่ ๙๖,๐๐๐ คัน โดยการใช้เครื่องตรวจนับจำนวน ๖ จุด ทั้งขาไปและขากลับ ด้วยปริมาณการจราจรที่มากนี้หากมีช่องจราจรหายไป ๑ ช่องจราจร อาจส่งผลกระทบต่อ การจราจรทั้งระบบ เนื่องจากการติดสะสมตั้งแต่ กม.๑๕+๒๑๗ - กม.๒๑+๘๐๓ ซึ่งเป็นทางลงจากทางด่วน จึงต้องใช้ช่องทางขยายเพิ่ม ก่อนทำการก่อสร้างที่ละ STAGE โดยแบ่งการทำงานเป็นแต่ละ STAGE เพื่อคงไว้ซึ่ง การระบายรถให้มีปริมาณเท่าเดิม



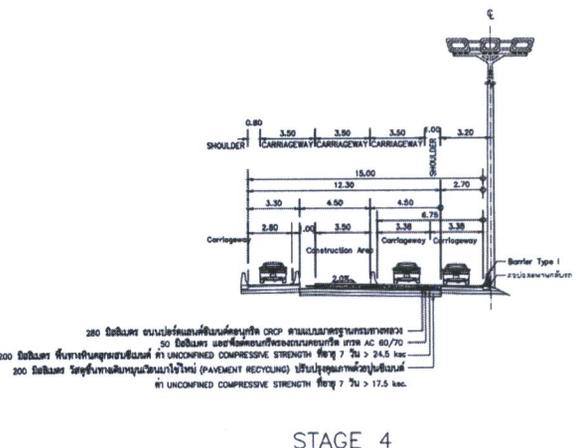
STAGE 1



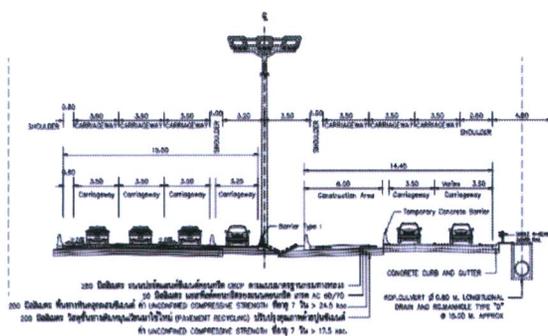
STAGE 2



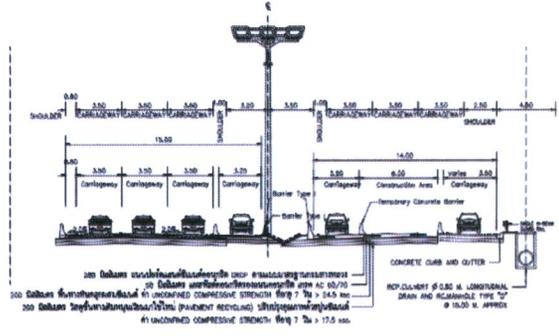
STAGE 3



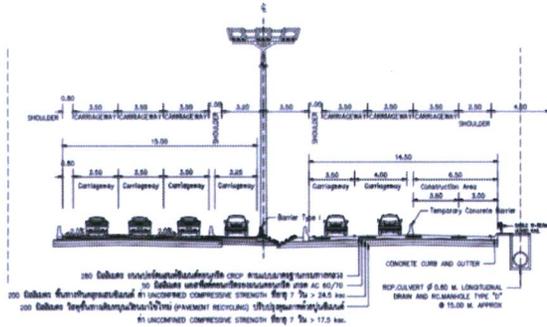
STAGE 4



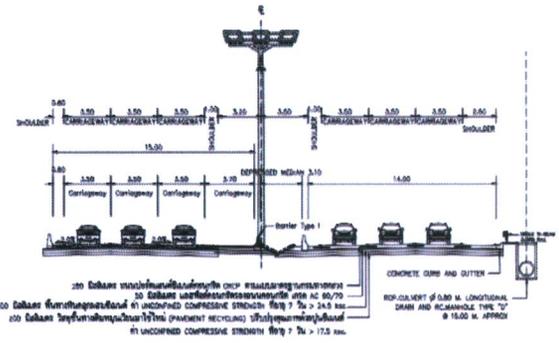
STAGE 5



STAGE 6

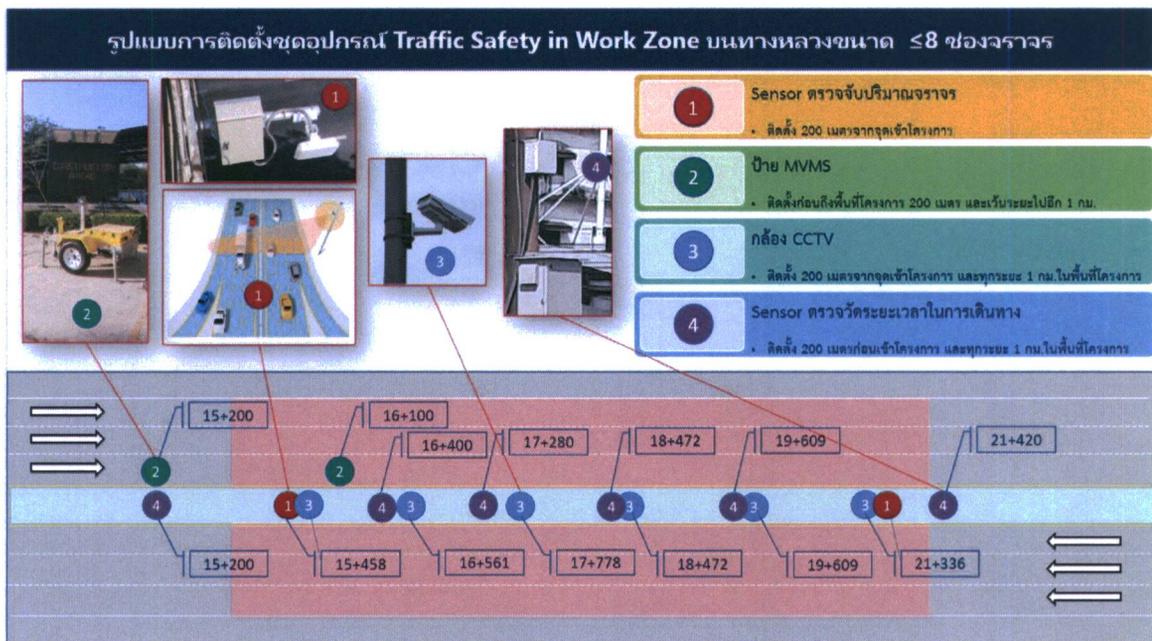


STAGE 7



เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จทุก STAGE

เมื่อทำงานแล้วเสร็จ DETOUR ช่วยเพิ่มช่องจราจรใช้ช่วงเวลาเร่งด่วน



รูปแบบการติดตั้งอุปกรณ์ในช่องทางหลัก

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

- ๒.๑) สำรวจพื้นที่ก่อสร้างเพื่อหาจุดที่เหมาะสมในการติดตั้งอุปกรณ์ตรวจนับรถ
- ๒.๒) ติดตั้งกล้องและตัวนับรถ
- ๒.๓) ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อกำหนดวันเวลาในการปิดเบี่ยงจราจร
- ๒.๔) แจ้งล่วงหน้าก่อนเข้าทำงานเพื่อให้ประชาชนเตรียมตัวในการหลบหลีกเส้นทางที่มีการปิดเบี่ยง
- ๒.๕) นำข้อมูลที่ได้มาสรุปผล

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

- ๓.๑) ในพื้นที่ที่มีการทำงานที่ยุ่งยากเนื่องจากต้องใช้ไฟจากแผงโซลาร์เซลล์ ต้องคอยตรวจสอบสัญญาณ
- ๓.๒) ด้วยปริมาณการจราจรที่มากการเข้าออกพื้นที่ทำได้อย่างจำกัด ทำได้เฉพาะกลางคืน
- ๓.๓) การวิเคราะห์ทำได้ยากเนื่องจากมีการจราจรที่ติดขัด ทำให้การนับรถอาจเกิดความผิดพลาดได้ เนื่องจากเป็นการนับรถโดยใช้การตรวจจับด้วย radar ถ้ารถหยุดนิ่งหรือเคลื่อนตัวช้า
- ๓.๔) มีระบบสาธารณูปโภคและท่อส่งก๊าซในพื้นที่ ซึ่งต้องแจ้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมาตรวจสอบก่อนการทำงาน

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

สามารถเบี่ยงการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากการจราจรในทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ นั้น ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันอยู่ที่ ๙๖,๐๐๐ คัน และปริมาณการจราจรต่อช่องจราจรอยู่ที่มากที่สุด อยู่ที่ เฉลี่ย ๑,๕๐๐ คันต่อชั่วโมง ในชั่วโมงเร่งด่วน คือช่วงเวลา ๗.๓๐ น. – ๘.๑๕ น. ถ้าความยาวรถ เฉลี่ย คันละ ๔ เมตร ทำให้ช่องจราจรช่องนี้มีการติดสะสม ๑ ชั่วโมง อยู่ที่ ๖.๐๐๐ กิโลเมตร ถ้าไม่มีการทำเบี่ยงจราจรที่เหมาะสมทำให้เกิดผลกระทบกับประชาชนอย่างเลี่ยงไม่ได้ การใช้ DETOUR ช่วยลดผลกระทบเพราะไม่ทำให้ช่องจราจรลดลง เลือกช่วงปิดการจราจรในช่วงที่มีการจราจรน้อยที่สุดคือช่วงเวลา ระหว่าง ๒๒:๐๐ น. – ๐๓:๐๐ น. มีปริมาณจราจรมากที่สุดอยู่ที่ ๒๕ คันต่อชั่วโมง การใช้ระบบนับรถในงานก่อสร้างช่วยการวิเคราะห์ปัญหาและลดผลกระทบได้

๔.๒ เชิงคุณภาพ

ในการวิเคราะห์ผลที่รวดเร็วนั้นสามารถนำไปใช้แก้ไขปัญหการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากเรามีการติดตั้งป้ายเตือนและบอกปริมาณการจราจรไว้ก่อนเข้าพื้นที่ ทำให้ผู้ใช้ถนน สามารถนำข้อมูลไปใช้ก่อนการเข้าพื้นที่และหลีกเลี่ยงพื้นที่การจราจรที่หนาแน่น

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๕.๑) ทำให้การบริหารการจราจรในพื้นที่การจราจรหนาแน่นทำได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
- ๕.๒) ใช้ในการต่อยอดการบริหารจราจรระหว่างก่อสร้างที่มีพื้นที่ต่อเนื่องกันและมีการประสานงานกันเพื่อแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนเรื่องการจราจรติดขัดเนื่องจากมีการก่อสร้าง
- ๕.๓) เป็นแรงกระตุ้นให้มีผู้คิดค้นโปรแกรมการทำงานที่มีความฉลาดมากขึ้นและช่วยการบริหารการจราจรในยุค DIGITAL ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การบริหารโครงการและแก้ไขปัญหาในโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๖ สาย ต.ราชกรูด - อ.หลังสวน ตอน บ.หาดยาย - บ.วังตะกอก ระหว่าง กม.๕๗+๕๐๐.๐๐๐ - กม. ๖๓+๕๐๐.๐๐๐

๑. สรุปสาระสำคัญ

การบริหารโครงการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๖ สาย ต.ราชกรูด - อ.หลังสวน ตอน บ.หาดยาย - บ.วังตะกอก ระหว่าง กม.๕๗+๕๐๐.๐๐๐ - กม.๖๓+๕๐๐.๐๐๐ ประสบปัญหาการทำงานที่ล่าช้า เนื่องจากปัญหาการเกิดอุทกภัยและปัญหาการร้องเรียนของประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่อาศัยอยู่ริม ๒ ข้างทาง ทำให้การทำงานเป็นไปด้วยความยากลำบาก มีการทำหนังสือเร่งรัดการทำงานต่อผู้รับจ้างเมื่อมีการทำงานที่ล่าช้า ต้องปรับแผนการทำงานอยู่เสมอในกรณีที่มีการทำงานและติดขัดกับระบบสาธารณูปโภคและติดขัดข้อร้องเรียนของประชาชน เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชน งานแล้วเสร็จตามกำหนดเวลา

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) สำรวจพื้นที่ ที่เกิดปัญหา และจัดเก็บข้อมูล

๒.๒) จัดทำแผนงานที่สอดคล้องกับการทำงานในพื้นที่ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาที่อาจส่งผลให้การทำงานล่าช้า เนื่องจากมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุทกภัยและน้ำท่วมฉับพลัน

๒.๓) ประสานงานกับหน่วยงานจังหวัดและท้องถิ่นอยู่เสมอเพื่อเป็นการสื่อสารกับประชาชนให้เข้าใจการทำงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ ลดผลกระทบต่อประชาชน

๒.๔) ปรับแผนการดำเนินการให้สอดคล้องกับการทำงานจริงอยู่เสมอ เพื่อความต่อเนื่องในการทำงานและการสร้างผลงานได้อย่างต่อเนื่องเป็นการเร่งการทำงานให้มีประสิทธิภาพ

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) เกิดปัญหาอุทกภัยในพื้นที่อยู่เสมอเมื่อเข้าฤดูฝน เนื่องจากเป็นพื้นที่ฝนตกชุก

๓.๒) มีปัญหาเรื่องผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ ที่มีส่วนได้ส่วนเสียกับโครงการก่อสร้างฯ ต้องมีการสื่อสารกับผู้ใหญ่บ้านและผู้นำท้องถิ่นอีกหลายภาคส่วน

๓.๓) ต้องมีการปรับแผนการทำงานอยู่เสมอเนื่องจากการทำงานจริง มีปัญหาที่ติดขัดในส่วนต่างๆ เช่น ระบบไฟฟ้า ระบบประปาหมู่บ้าน การก่อสร้างที่ขีดแนวเขตทาง ต้องมีการออกแบบป้องกันการพังทลายของหน้าดินเพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนสองข้างทางหลวง

๓.๔) ปัญหาการขาดแคลนแรงงานเนื่องจากคนงานติดไวรัสโควิด -๑๙ ต้องมีการสั่งหยุดงานและคัดแยกคนงาน ส่งผลให้การทำงานล่าช้า

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

ในการทำงานก่อสร้างคันทางซึ่งเป็นส่วนสำคัญของโครงสร้างขั้นตานั้น ต้องมีการวางแผนการทำงานให้สอดคล้องกับการจัดชุดเครื่องจักรและการทำงานส่วนโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก เนื่องจากมีงานต่อเนื่องจากงานสะพานและงานถมคอสะพาน เมื่อทำงานโครงสร้างสะพานเสร็จแล้วจึงสามารถทำการถมคอสะพานได้ เมื่อเข้ามารับงานตรวจสอบตามสัญญาพบว่า สัญญาเริ่มต้นวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๓ สิ้นสุดสัญญา วันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ผลงานประจำเดือน กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ได้เพียง ๑.๒๘๗ % ผลงานรวมประจำเดือน กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ผลงานได้ ๑๔.๔๔๑ % ซ้ำกว่าแผน -๘๕.๕๕๙ % ทำให้เห็นได้ว่าผลงานมีความล่าช้ามาก ต้องมีการบริหารจัดการใหม่ ต้องปรับรูปแบบการก่อสร้างตลอดจนต้องแก้แบบและแก้ไขสัญญาเพื่อให้เหมาะสมกับพื้นที่และลดผลกระทบต่อประชาชน

โครงการฯ ได้มีหนังสือเร่งรัดการทำงานและประชุมกับผู้รับจ้าง อย่างต่อเนื่อง และได้ปรับแผนการทำงานเพื่อเร่งงานให้แล้วเสร็จตามสัญญาแก้ไขใหม่ โดยให้คำแนะนำที่เหมาะสม

๔.๒ เชิงคุณภาพ

เพื่อการทำงานมีรัดกุมยิ่งขึ้นเมื่อมีการวางแผนการทำงานและมีการตรวจสอบเพื่อให้ได้งานที่มีมาตรฐาน การทำงานชั้นคันทางที่เป็นงาน EARTH EMBANKMENT ได้ใช้ทรายถมแทนเพื่อความรวดเร็ว ได้ทำตามมาตรฐานดินถมคันทาง ทล.-ม.๑๐๒/๒๕๓๒ มีการทดสอบความแน่น ตามมาตรฐาน ทล.-ท.๖๐๓/๒๕๑๗ วิธีการทดสอบหาความแน่นของวัสดุในสนามโดยใช้ทราย ตลอดจนเร่งการงานให้ถึงชั้น BASE COURSE ตามมาตรฐานพื้นทางหินคลุก ทล.-ม.๒๐๑/๒๕๔๔ เป็นช่วงๆ ตามสภาพพื้นที่ และเร่งปูผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตเพื่อลดผลกระทบเรื่องฝุ่นละออง ฝ่ายตรวจสอบและวิเคราะห์ของโครงการฯ มีการติดตามและให้คำแนะนำการใช้วัสดุและการบดอัด ในช่วงฝนตกก็มีการบริหารจัดการให้งานที่สามารถทำได้ในช่วงหน้าฝน เช่น การผูกเหล็กและเข้าแบบงานคอนกรีตเสริมเหล็ก และงานกองเก็บวัสดุ เมื่อฝนหยุดตกสามารถทำงานต่อเนื่องได้ทันที

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) งานแล้วเสร็จตามกำหนดเวลา

๕.๒) ประชาชนและผู้ใช้ทางที่ได้รับผลกระทบได้รับการแก้ไขปัญหาดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเรื่องฝุ่นละออง

๕.๓) เพื่อเป็นแนวทางในการทำงานช่วงวิกฤตที่ขาดแคลนแรงงาน และเกิดโรคระบาด ซึ่งต้องมีการคัดแยกและคัดกรองผู้ป่วยตลอดเวลา

๕.๔) การสร้างกระบวนการทำงานที่มีการตรวจสอบ การทำงานด้วยตัวเองในโครงการ มีการเร่งและแก้ไขในจุดที่มีการทำงานล่าช้า หาสาเหตุและแก้ไขปัญหาด้วยความรวดเร็ว

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การลดผลกระทบการเกิดอุทกภัยจากการระบายน้ำไม่ทันเมื่อมีปริมาณน้ำฝนที่มากเกินไปกว่าที่ระบายน้ำเดิมรองรับได้ ในทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๖ สาย ต.ราชกรูด - อ.หลังสวน ตอน บ.หาดยาย - บ.วังตะกอก ระหว่าง กม.๕๗+๕๐๐.๐๐๐ - กม.๖๓+๙๐๐.๐๐๐

๑. สรุปสาระสำคัญ

ในช่วงวันที่ ๒๗ - ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ.๒๕๖๖ ได้มีฝนตกต่อเนื่องและมีปริมาณน้ำฝนที่ค่อนข้างมาก ทำให้ที่ระบายน้ำที่ก่อสร้างแล้วเสร็จตามแบบนั้นรองรับน้ำไม่เพียงพอส่งผลกระทบต่อให้มีน้ำเอ่อล้นข้ามถนน ในช่วง กม.๕๘+๑๗๐ - กม.๕๘+๒๒๕ ดานชายทาง และท่วมขึ้นมาบนผิวจราจร ช่างควบคุมงานได้สำรวจความเสียหายและทำเรื่องเสนอต่อนายช่างโครงการต่อปัญหาที่เกิดขึ้นเพื่อหาแนวทางแก้ไขในระยะยาวต่อไป เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชน



๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

- ๒.๑) สำรวจพื้นที่ที่เกิดปัญหาอุทกภัยจัดทำรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ
- ๒.๒) สำรวจความเสียหายของทรัพย์สินของทางราชการและตรวจสอบความแข็งแรงของคันทางที่ได้รับผลกระทบจากการเกิดน้ำท่วมข้ามทาง
- ๒.๓) นำข้อมูลที่ได้มาเขียนแบบและสรุปข้อมูลให้ผู้บังคับบัญชาพิจารณาดำเนินการต่อไป

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) ในการทำงานในพื้นที่ที่มีปริมาณน้ำฝนที่มาก มีความเสี่ยงที่จะเกิดน้ำป่าไหลหลาก ในพื้นที่อำเภอลี้สวนเป็นเขตพื้นที่ฝนตกชุก ในการวางระบบระบายน้ำที่ออกแบบไว้ใช้ได้ในช่วงที่น้ำฝนปกติแต่อาจเกิดปัญหาในกรณีที่มีน้ำฝนในปริมาณมาก

๓.๒) พื้นที่การทำงานจำกัดด้วยเขตทาง และคันทางค่อนข้างสูง ทำให้การวางท่อระบายน้ำมีข้อจำกัด และต้องเร่งรีบในการทำงานเพื่อลดผลกระทบต่อประชาชน

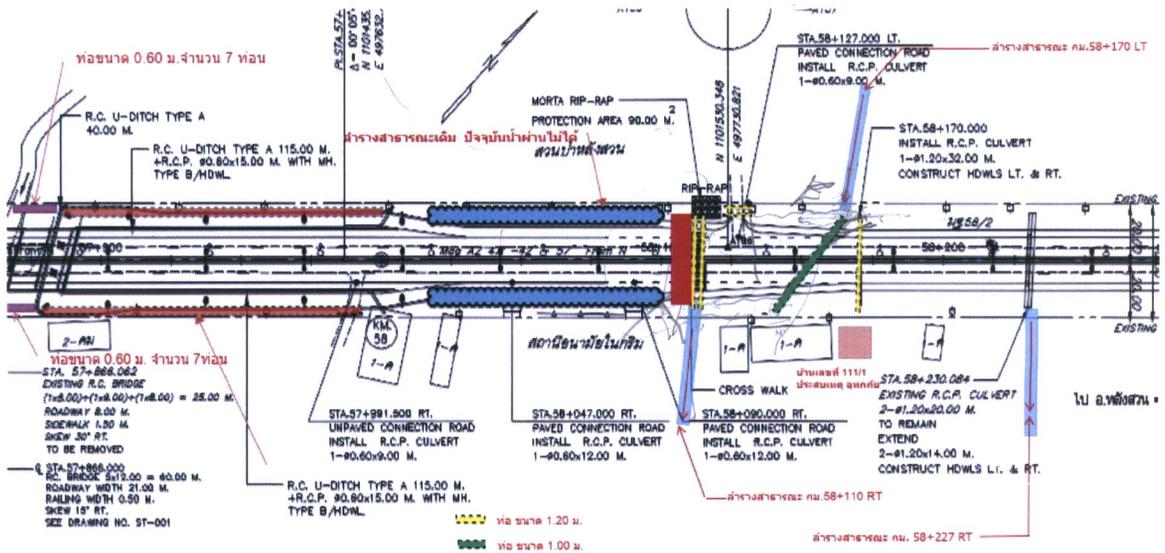
๓.๓) ประสานกับผู้ได้รับผลกระทบจากปัญหาน้ำท่วม และประสานกับหน่วยงานท้องถิ่นร่วมกันรับทราบปัญหาและชี้แจงข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น เพื่อแก้ไขปัญหาในระยะยาว

๓.๔)

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

สามารถระบายน้ำได้มากกว่าเดิมเนื่องจากเพิ่มพื้นที่หน้าตัดการรับน้ำ ทำให้มีอัตราการไหลลงสู่ลำรางสาธารณะได้ดีขึ้น ลดการค้างสะสมของน้ำฝนที่ผ่านท่อระบายน้ำเดิมที่เป็นเพียง \varnothing ๑.๒๐ จำนวน ๒ แแถว



๔.๒ เชิงคุณภาพ

การเพิ่มหน้าตัดรับน้ำ จากท่อ ขนาด \varnothing ๑.๒๐ จำนวน ๒ แแถว และเพิ่ม BOX CULVERT ขนาด ๑ แแถว ๒.๔๐x ๒.๔๐ และเปลี่ยนรางสาธารณะเดิมเป็น คอนกรีต ทำให้หน้าตัดการไหลของน้ำมีเพิ่มขึ้น และเพิ่มปริมาตรน้ำเข้าสู่ BOX CULVERT ได้มากขึ้นสามารถลดผลกระทบเพิ่มและการระบายน้ำได้ดีขึ้นในช่วงฤดูฝน

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) ลดการสะสมของน้ำฝนในพื้นที่รับน้ำสองข้างทาง

๕.๒) เพิ่มการระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

๕.๓) แก้ไขปัญหาการเกิดน้ำท่วมขังทางที่เกิดจากระบบระบายน้ำไม่ทัน และมีพื้นที่หน้าตัดการรับน้ำที่เปลี่ยนไป

ข้อเสนอแนะ

เรื่อง การใช้ UNIT COST มาเป็นตัวชี้วัดประสิทธิภาพการทำงานให้มีความสอดคล้องกับค่างาน และใช้ปรับปรุงวิธีการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

๑. สรุปหลักการและเหตุผล

ในการทำงานก่อสร้างการบริหารโครงการฯ กำไร-ขาดทุนส่วนหนึ่งเกิดจากการบริหารจัดการทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๖ สาย ต.ราชกรูด - อ.หลังสวน ตอน บ.หาดยาย - บ.วังตะกอก ระหว่าง กม.๕๗+๕๐๐.๐๐๐ - กม.๖๓+๙๐๐.๐๐๐ นั้น ประสบปัญหาการทำงานที่ล่าช้า มาจากผลกระทบการเกิดวิกฤติโรคโควิด - ๑๙ ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากความผันผวนของราคาน้ำมันในตลาดโลก รวมถึงค่าดำเนินการและค่าเสื่อมของเครื่องจักร การบริหารโครงการฯ ที่ประสบปัญหาดังกล่าวมีความเสี่ยงที่จะไม่สามารถทำงานให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลาได้ การทำงานเป็นระบบจึงได้มีส่วนในการจัดการปัญหาดังกล่าว ส่งผลให้มีการควบคุมต้นทุน และเกิดการหมุนเวียนเครื่องจักรในการทำงานขึ้น ผู้รับจ้างได้มีการจัดการทรัพยากรที่ดีทั้งคนและเครื่องจักรในการทำงานเพื่อลดต้นทุนการทำงานจากวิธีการทำงาน และการปรับแผนการทำงาน ทำให้การบริหารจัดการ ได้ดีขึ้น ส่งผลให้งานมีประสิทธิภาพมากขึ้น และผลการทำงานได้รวดเร็วขึ้น

๒. บทวิเคราะห์/แนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

๒.๑ บทวิเคราะห์

การใช้หลักการ UNIT COST นั้นอ้างอิงมาจากการค่าเช่าเครื่องจักรของสำนักเครื่องกลกรรมทางหลวง และการบริหารงานแบบดำเนินการเอง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการคำนวณต้นทุนเปรียบเทียบ และการ ทำให้การทำงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อปรับปรุงการกระบวนการทำงานที่สามารถลดต้นทุนของงานดำเนินการเอง ในส่วนงานโครงสร้างชั้นทาง

๒.๒ แนวความคิด

วิธีการทำ UNIT COST นั้นต้องนำค่าเสื่อม ค่าซ่อมบำรุงและการจัดซื้ออะไหล่ทั้งระบบมาคิดด้วยอยู่ในส่วนของผู้รับจ้างที่ต้องบริหารจัดการ ในเบื้องต้นเราจำลองการใช้หลักการ UNIT COST จากค่าเช่าของกรรมทางหลวง โดยใช้แค่เพียง ๓ ส่วนประกอบ คือ อัตราการทำงานต่อชิ้นงานต่อชุดเครื่องจักร ๑ ชุด ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปัจจุบันและค่าแรงจากแรงงานจังหวัด เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารเครื่องจักร เป็นกรอบในการบริหารในส่วนของการทำงานทางหลวงหมายเลข ๔๐๐๖ เพื่อเป็นตัวชี้วัดผลสำเร็จในการทำงาน ในแต่ละวัน ซึ่งต้องทำรายงานการทำงานและแสดงผลงานในแต่ละวัน สามารถใส่ในสูตร excel และรวมผลงานเป็นรายเดือน เพื่อปรับแก้ในส่วนที่มีการทำงานไม่ตรงตามเป้า

๒.๓ ข้อเสนอ

การทำงานที่มีการวางแผนอย่างดี อาจเกิดปัญหาที่คาดไม่ถึงที่มีผลกระทบต่อโครงการฯ ในการทำต้นทุนราคาต่อหน่วย หรือ UNIT COST นั้นเป็นส่วนที่ช่วยทำให้เราตระหนักถึงการทำงานที่มีประสิทธิภาพ จากการเก็บข้อมูล และนำข้อมูลมาประมวลผล เพื่อประเมินการทำงาน ให้มีการทำงานที่ดีขึ้น

๒.๔ ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

ข้อจำกัดที่เกิดขึ้นเกิดขึ้นเนื่องจากในแต่ละโครงการฯ มีการประเมินราคาที่แตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ ดังนั้นในการทำงานควรใช้ราคาและค่าแรงงานในแต่ละพื้นที่เป็นตัวกำหนด เพื่อ ใช้ในแต่ละพื้นที่ในแต่ละจังหวัด โดยมีสมมติฐานการคิดที่เป็นฐานเดียวกัน

๓. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- ๓.๑) ในการทำงานที่มีตัวชี้วัด โดยเฉพาะสามารถแปลงเป็นตัวเงินได้ ทำให้เห็นผลงานที่วัดค่าได้
- ๓.๒) การนำผลที่มาจากงานมีทั้งข้อดีและข้อเสีย ควรพิจารณานำมาปรับใช้ให้เหมาะสมกับสภาพเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น เช่นในช่วงวิกฤตโรคระบาดนี้อาจมีเกิดขึ้นอีกในรูปแบบอื่นๆ เราสามารถนำวิธีการและการคำนวณนี้ ไปปรับใช้ให้เหมาะกับการทำงานในแต่ละพื้นที่ได้

๔. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

๔.๑) สามารถประเมินภาพรวมโครงการโดยรวมเบื้องต้นเพื่อนำมาปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานและคำนวณค่าใช้จ่าย

๔.๒) เมื่อผลการทำงานที่ล่าช้า ทำให้เราสามารถประเมินการทำงานและแก้ไขได้ตรงจุด โดยใช้อัตราการการทำงานต่อเงินที่จ่ายเพื่อให้เห็นภาพโดยรวม และสามารถบอกปัญหาที่เกิดขึ้นตลอดจนเลือกวิธีแก้ปัญหาได้ถูกต้อง

๔.๓) การเลือกใช้วิธีถูกต้องและตรงเป้าที่วางแผนไว้ เพื่อขจัดปัญหาการทำงานที่ซ้ำซ้อนและการทำงานที่ล่าช้าจากการขาดแคลนแรงงานที่มีผลทำให้ขาดการต่อเนื่องในการทำงาน

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)

(นายเอกพรชัย คุณปาริธ)

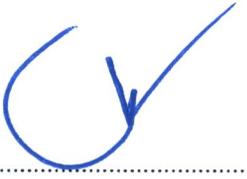
(วันที่ ๑๕ เดือน พ.ค. พ.ศ. ๒๕๖๕)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายเอกพรชัย คุณปาริธ)

(วันที่ ๑๕ เดือน พ.ค. พ.ศ. ๒๕๖๕)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายเอกพงศ์ เศรษฐมานพ)

(ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างทางที่ ๑)
(วันที่ ๑๕ เดือน พ.ค. พ.ศ. ๒๕๖๕)