

**ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)**

**๑) ชื่อผลงาน**

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : งานปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตราย บนทางหลวงหมายเลข ๓๕ ตอน สะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนฝั่งตะวันตก - นาโคก กม.๔๓+๕๗๐ (บริเวณจุดกัลบรถเกตุม)

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : งานซ่อมแซมสะพานมิตรภาพ ไทย - พม่า แห่งที่ ๑ ในโครงการก่อสร้างทางสาย เชียงตอง-น่านศรี - กอกะเร็ก พร้อมปรับปรุงทางเดิมสาย เมียวดี - เชียงตอง-น่านศรี

๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : งานก่อสร้างกำแพงกันดินเสริมแรง (Mechanically Stabilized Earth, MSE Wall) ในโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑ สาย อุตรดิตถ์ - เด่นชัย ตอน ๒ (ส่วนที่ ๒)

**๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ**

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : พ.ค. ๒๕๖๓ - ต.ค. ๒๕๖๓

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ม.ค. ๒๕๕๕ - ก.ค. ๒๕๕๘

๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : ต.ค. ๒๕๕๓ - ธ.ค. ๒๕๕๔



**๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน**

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน

- ทำการก่อสร้างปรับปรุงจุดกัลบรถเดิมที่ กม. ๔๓+๗๕๐ ซึ่งเป็นจุดเสี่ยงอันตราย มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง เป็นจุดกัลบรถที่ปลอดภัย มีวงเลี้ยวกว้าง และไม่มีการตัดกระแสจราจร
- ก่อสร้างทางคู่ขนานเพื่อขยายช่องทางจราจร ช่วง กม.๔๓+๐๐๐ - กม.๔๔+๓๐๐ ทั้งด้าน LT. และ RT. เพื่อความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ข้างทาง
- มีการปรับแบบเพื่อให้มีความเหมาะสมกับสภาพหน้างานและสอดคล้องกับงบประมาณที่ได้รับ

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงานของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายองอาจ ขำสุวรรณ		๑๐ %	ผู้ควบคุมงานก่อสร้าง
นายชุตินันต์ จิระบุญพิทักษ์		๑๐ %	จัดทำแผนรายประมาณการและราคาากลาง


ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน

- ทำการซ่อมแซมสะพานมิตรภาพ ไทย - พม่า แห่งที่ ๑ ที่ได้รับความเสียหาย ให้กลับมาใช้งานได้ตามปกติ
- ทำการปรับปรุงฐานรากสะพานด้วยวิธี Cement Jet Grouting
- ทำการซ่อมแซมตอม่อสะพาน และยกปรับระดับสะพาน

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน


รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วน ผลงานของผู้ มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมใน ผลงาน
นายสุกิจ อภิญญาlinger		๒๐ %	ควบคุมการก่อสร้าง

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน

- งานก่อสร้างกำแพงกันดินเสริมแรง (Mechanically Stabilized Earth, MSE Wall) ในโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑ สาย อุตรดิตถ์ - เด่นชัย ตอน ๒ (ส่วนที่ ๒)
  - ก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานชั้นทาง จากเดิมมาตรฐานทางชั้น ๓ (๖/๑๐) เป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษ ๔ ช่องจราจร
  - มีวิเคราะห์เสถียรภาพของคันทางในระหว่างการก่อสร้าง เพื่อให้มีความปลอดภัยจากปัญหาการสไลด์ของคันทางในระหว่างการก่อสร้าง

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วน ผลงานของผู้ มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมใน ผลงาน
นายสุกิจ อภิญญาlinger		๒๐ %	ควบคุมการก่อสร้าง

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

๔) ข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง การนำระบบบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะมาใช้ในระหว่างการก่อสร้าง

(Implementation of Intelligent Traffic Management System in Construction Area)

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนา  
หรือปรับปรุงงาน  
(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ งานปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตราย บนทางหลวงหมายเลข ๓๕  
ตอน สะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนฝั่งตะวันตก - นาโคก กม.๔๓+๕๗๐ (บริเวณจุดกัลป์รถเกตุม)

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ถนนพระราม ๒) เป็นถนนที่สำคัญที่เปรียบเสมือนเส้นเลือดใหญ่สู่ภาคใต้ มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยประมาณ ๘๐,๐๐๐ - ๑๐๐,๐๐๐ คันต่อวัน โดยกรมทางหลวงได้สร้างสะพานกลับรถสำหรับบริการประชาชนเป็นระยะๆ ตั้งแต่ต้นทางถึง กม.๓๔+๐๐๐ แต่หลังจาก กม.๓๔+๐๐๐ เป็นต้นไปนั้นจุดกลับรถจะเป็นแบบเปิดเกาะกลางหรือจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง ซึ่งจุดกลับรถแบบเปิดเกาะกลางนั้นจะมีข้อเสียในกรณีที่อยู่บนถนนที่มีปริมาณการจราจรสูง จึงมักจะทำให้เกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดกลับรถอยู่บ่อยครั้ง

แขวงทางหลวงสมุทรสาคร ได้รับงบประมาณปี ๒๕๖๓ ให้ทำการก่อสร้างปรับปรุงจุดกลับรถที่ กม.๔๓+๕๗๐ เป็นเงิน ๔๘,๕๐๕,๐๐๐ บาท โดยจะก่อสร้างปรับปรุงจุดกลับรถที่ปลอดภัย มีวงเลี้ยวกว้าง และไม่มีกีดขวางจราจร พร้อมก่อสร้างทางขนานช่วง กม.๔๓+๐๐๐ - กม.๔๔+๓๐๐ ทั้งด้าน LT. และ RT. เพื่อแก้ปัญหาจุดเสี่ยงอันตรายบริเวณจุดกลับรถ กม.๔๓+๕๗๐

หลังจากเริ่มทำงานมีการสำรวจปริมาณงานในสนามพบว่า ค่างานไม่เพียงพอที่จะก่อสร้างได้ตามรูปแบบในสัญญาอันเนื่องมาจากหลายสาเหตุที่คาดไม่ถึง ทำให้มีความจำเป็นที่จะต้องปรับแบบก่อสร้าง แต่ยังคงให้มีฟังก์ชันการใช้งานที่สะดวกและปลอดภัย และมีผลผลิตตามเป้าหมายของงบประมาณคงเดิม

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

- ๒.๑) การปรับแบบก่อสร้างเพื่อให้อยู่ในวงเงินงบประมาณ โดยใช้หลักการทางวิศวกรรมมาร่วมวิเคราะห์ปรับรูปแบบโครงสร้างทางและปรับวิธีการก่อสร้างให้ถูกต้องเหมาะสมตามหลักวิศวกรรม
- ๒.๒) การบริหารงานการจราจรระหว่างการก่อสร้างเนื่องจากก่อสร้างบนเส้นทางสายหลัก และบริหารงานก่อสร้างให้ส่งผลกระทบต่อจราจร
- ๒.๓) จากเหตุการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโคโรนาไวรัส-๑๙ ระลอกที่ ๒ ในพื้นที่จังหวัดสมุทรสาครส่งผลให้การทำงานล่าช้ากว่าแผน ต้องมีการปรับแผนการทำงานเพื่อให้สอดคล้องสถานการณ์
- ๒.๔) การประชาสัมพันธ์กับผู้ใช้เส้นทางที่เกิดความไม่สะดวก และสื่อสารกับชาวบ้านสองข้างทางที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๓.๑) แก้ปัญหาจุดเสี่ยงในสายทางได้อย่างเบ็ดเสร็จ ทำให้ไม่มีปัญหาอุบัติเหตุเกิดขึ้นอีก
- ๓.๒) แก้ปัญหาการจราจรติดขัดจากทางแฉกที่รถกลับรถยาวด้าน Storage Lane
- ๓.๓) ใช้งบประมาณในการแก้ปัญหาจุดกลับรถน้อยกว่าการก่อสร้างสะพานกลับรถ แต่ได้รับประสิทธิผลที่ใกล้เคียงกัน

**ชื่อผลงานลำดับที่ ๒** งานซ่อมแซมสะพานมิตรภาพ ไทย - พม่า แห่งที่ ๑ ในโครงการก่อสร้างทางสาย เชียงเขาคะนาวศรี - กอกะเร็ก พร้อมปรับปรุงทางเดิมสาย เมียวดี - เชียงเขาคะนาวศรี

**๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ**

โครงการก่อสร้างทางหลวง สาย เชียงเขาคะนาวศรี - กอกะเร็ก พร้อมปรับปรุงทางเดิมสาย เมียวดี - เชียงเขาคะนาวศรี เป็นโครงการที่รัฐบาลไทยให้ความช่วยเหลือแก่รัฐบาลสหภาพเมียนมาร์แบบให้เปล่าโดยจะทำการก่อสร้างทางสาย เชียงเขาคะนาวศรี - กอกะเร็ก ระยะทางประมาณ ๒๘ กิโลเมตร พร้อมปรับปรุงเส้นทางเดิม สาย เมียวดี - เชียงเขาคะนาวศรี ระยะทางประมาณ ๑๗.๓๕ กิโลเมตร

งานก่อสร้างถนนขนาด ๒ ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร ๓.๕๐ ม. ไหล่ทางกว้างข้างละ ๑.๕๐ ม. รวมผิวทางกว้าง ๑๐.๐๐ ม. จุดเริ่มต้นโครงการฯ กม.๐+๐๐๐.๐๐๐ (เชิงสะพานมิตรภาพ ไทย-พม่า) จุดสิ้นสุดโครงการฯ กม.๔๕+๔๔๖.๓๗๙ (จ.กอกะเร็ก) มีระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ ๔๕.๔๔ กิโลเมตร ระยะเวลาก่อสร้าง ๑,๒๙๖ วัน ค่างาน ๑,๑๔๑,๓๔๓,๓๕๐ บาท งานในโครงการจะประกอบไปด้วยงานหลัก ๓ ส่วนคือ

๑. งานซ่อมแซมสะพานมิตรภาพ ไทย - พม่า แห่งที่ ๑
๒. งานปรับปรุงทางเดิม สาย เมียวดี - เชียงเขาคะนาวศรี ระยะทาง ๑๗.๒๔ กิโลเมตร
๓. งานก่อสร้างทางใหม่ สาย เชียงเขาคะนาวศรี - กอกะเร็ก ระยะทางประมาณ ๒๘.๒๐ กิโลเมตร

**๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน**

- ๒.๑) เรื่องกฎหมายและข้อตกลงระหว่างประเทศเรื่องเขตพรมแดน ทำให้ไม่สามารถนำเครื่องจักรขนาดใหญ่เข้าไปในพื้นที่ได้ ต้องมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบและวิธีการก่อสร้างเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพปัญหา
- ๒.๒) หลังจากเข้าตรวจสอบพบว่าการเคลื่อนตัวและความเสียหายของสะพานมากขึ้นจากปี ๒๕๔๙ ทำให้ต้องมีการขอแก้ไขแบบและวิธีการก่อสร้างเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพความเสียหาย
- ๒.๓) ในการซ่อมแซมจะไม่สามารถปิดการจราจรได้ ทำให้ต้องมีการปรับเปลี่ยนขั้นตอนและวิธีการทำงาน

**๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ**

- ๓.๑) ช่วยส่งเสริมการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ ทำให้สามารถส่งออกสินค้าออกไปยังประเทศสหภาพเมียนมาร์ได้อย่างสะดวก ไม่มีข้อจำกัดเรื่องน้ำหนักบรรทุกเนื่องจากสะพานชำรุด
- ๓.๒) ลดความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นในระหว่างก่อสร้างซ่อมแซม
- ๓.๓) ใช้เป็นตัวอย่างแนวทางการก่อสร้างในพื้นที่ที่มีข้อจำกัดในเรื่องกฎหมายระหว่างประเทศ

**ชื่อผลงานลำดับที่ ๓** งานก่อสร้างกำแพงกันดินเสริมแรง (Mechanically Stabilized Earth, MSE Wall) ในโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑ สาย อุดรดิตต์ - เด่นชัย ตอน ๒ (ส่วนที่ ๒)

**๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ**

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑ สาย อุดรดิตต์ - เด่นชัย ลักษณะโครงการเป็นงานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานชั้นทาง จากเดิมมาตรฐานทางชั้น ๓ (๖/๑๐) เป็นมาตรฐานชั้นทางพิเศษ ๔ ช่องจราจร ไป-กลับ ข้างละ ๒ ช่องจราจร ก่อสร้างจาก จ.อุดรดิตต์ ถึง อ.เด่นชัย จ.แพร่

ด้วยข้อจำกัดทางด้านสภาพภูมิประเทศดังกล่าวโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑ สาย อุดรดิตต์ - เด่นชัย ตอน ๒ วิศวกรผู้ออกแบบมีแนวคิดใช้โครงสร้างกำแพงกันดินเสริมแรง (Mechanically Stabilized Earth Wall, MSE Wall) เพื่อแก้ไขปัญหาการก่อสร้างขยายผิวจราจรในบริเวณที่ลาดคั่นทางมีความสูงชัน

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑ สาย อุดรดิตต์ - เด่นชัย ตอน ๒ (ส่วนที่ ๒) ระหว่าง กม. ๑๓๘+๐๐๐ ถึง กม.๑๔๔+๐๐๐ ระยะทาง ๖.๐๐๐ กิโลเมตร อยู่ในพื้นที่ จ.แพร่ ลักษณะโครงการเป็นการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานชั้นทาง จากเดิมมาตรฐานทางชั้น ๓ (๖/๑๐) เป็นมาตรฐานชั้นทางพิเศษ ๔ ช่องจราจร ไป - กลับ ข้างละ ๒ ช่องจราจร มูลค่างานก่อสร้าง ๑๙๖,๗๒๐,๐๐๐ บาท

**๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน**

๒.๒) จากการตรวจสอบแบบพบว่า ยังขาดการกำหนดตำแหน่งและรูปแบบของการขุดตัดลาดคั่นทางใหม่ (Cut Slope) ที่ชัดเจน โดยในแบบกำหนดเพียงเป็นช่วงระหว่าง ๔๕-๘๐ องศา ซึ่งอ้างอิงมาจากแบบมาตรฐานของกรมทางหลวง อีกทั้งยังไม่มีกำหนดขั้นตอนการก่อสร้าง ผลการเจาะสำรวจดิน และไม่มีการวิเคราะห์เสถียรภาพของคั่นทางระหว่างการก่อสร้างอีกด้วย จึงต้องทำการเจาะสำรวจดินและทดสอบเพื่อหาคุณสมบัติของดิน เพื่อมาใช้ในการวิเคราะห์เสถียรภาพของคั่นทาง ทั้งก่อนดำเนินการก่อสร้าง หลังดำเนินการก่อสร้าง และระหว่างดำเนินการก่อสร้าง และทำการวิเคราะห์หามุมของการขุดตัดลาดคั่นทางใหม่ที่เหมาะสมและปลอดภัยในระหว่างการก่อสร้าง

**๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ**

๓.๑) การแก้ไขปัญหาตามแนวทางในโครงการฯ นี้ สามารถใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการก่อสร้างกำแพงกันดินเสริมแรง (Mechanically Stabilized Earth Wall, MSE Wall)

๓.๒) ได้รับประสบการณ์ในการวิเคราะห์เสถียรภาพของการขุดตัดคั่นทาง (Cut Slope) และหาอัตราส่วนความปลอดภัยในแต่ละขั้นตอนการก่อสร้าง มีประโยชน์กับผู้ควบคุมงานในการเตรียมการรับมือกับสถานการณ์ต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นในระหว่างก่อสร้าง

## ชื่อข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

การนำระบบบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะมาใช้ในระหว่างการก่อสร้าง (Implementation of Intelligent Traffic Management System in Construction Area)

### ๑) สรุปหลักการและเหตุผล

ปัจจุบันปัญหาการจราจรติดขัดในประเทศไทยเป็นปัญหาที่มีความรุนแรงขึ้นทุกปี เป็นปัญหาหลักที่ต้องการการแก้ไขอย่างเร่งด่วน ปัญหาเหล่านี้ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งทางด้านมลภาวะ สิ่งแวดล้อม สุขภาพจิต ซึ่งส่งผลกระทบต่อถึงความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจและสังคม เนื่องจากต้องใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ รวมไปถึงความตึงเครียดของผู้ใช้รถยนต์บนถนน

การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการจราจรเป็นอีกทางแก้ปัญหานี้ที่นำมาใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายหน่วยงานเพื่อช่วยแสดงปริมาณการจราจร แจ้งเตือนอุบัติเหตุ ตลอดจนแนะนำทางเลือกให้ผู้ขับขี่ทางหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการจราจรติดขัด

ข้อเสนอแนวคิด การนำระบบบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะมาใช้ในระหว่างการก่อสร้าง จะใช้เพื่อพัฒนาระบบงานการบริหารจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างให้มีความสอดคล้องกับแผนงานก่อสร้าง เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยด้านการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง พร้อมทั้งปฏิบัติงานสนับสนุนการจัดการจราจร การวิเคราะห์ประสิทธิภาพจราจร การตรวจจับเหตุการณ์ การเผยแพร่ข้อมูลการจราจร การประมาณระยะเวลา การเดินทางบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง การตรวจสอบคุณภาพอากาศบริเวณก่อสร้าง รวมถึงการศึกษาและออกแบบการปฏิบัติงานสนับสนุนงานศูนย์ควบคุมจราจรกลางเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด รวมถึงช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง หรือพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง

### ๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

การดำเนินงานสำคัญ แบ่งออกเป็น ๓ ส่วน ประกอบด้วย

- การติดตั้งอุปกรณ์ตรวจสอบและวิเคราะห์สภาพจราจร อุปกรณ์ตรวจวัดระยะเวลาการเดินทาง อุปกรณ์ตรวจจับเหตุการณ์ อุปกรณ์ตรวจสอบคุณภาพอากาศ เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบติดตามสภาพการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงการประสานงานร่วมกับเจ้าหน้าที่โครงการเพื่อให้ทราบถึงแผนงานก่อสร้างในแต่ละช่วงเวลา สำหรับเป็นข้อมูลในการประมวลผลกระทบทางด้านจราจร

- ระบบซอฟต์แวร์ประมวลผล ทำหน้าที่ประมวลผลสภาพการจราจร ระยะเวลาการเดินทาง แจ้งเตือนเหตุการณ์ต่างๆ และ ข้อมูลคุณภาพอากาศที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง

- ส่วนแสดงผลข้อมูลด้านจราจรไปสู่เจ้าหน้าที่ภาคสนาม และ ผู้ใช้ทาง ทำหน้าที่เผยแพร่ข้อมูลด้านการจราจรให้แก่ผู้ใช้ทางบริเวณพื้นที่ก่อสร้างได้รับทราบ และใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางในการเดินทางที่เหมาะสม

**ชื่อข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (ต่อ)**

การนำระบบบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะมาใช้ในระหว่างการก่อสร้าง (Implementation of Intelligent Traffic Management System in Construction Area)

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑) มีการแจ้งเตือนผ่านทางเครื่องมือต่างๆ ให้ผู้ใช้ถนนทราบล่วงหน้า ลดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ก่อสร้าง

๓.๒) มีการแจ้งเหตุต่างๆ ที่เกิดในพื้นที่เช่น อุบัติเหตุ รถเสีย ไปยังเจ้าหน้าที่สนาม สามารถเข้าดำเนินการได้ทันที

๓.๓) สามารถเชื่อมต่อข้อมูลไปยัง server ส่วนกลาง หรือหน่วยบริหารจราจรกลาง ใช้เก็บเป็นข้อมูล Big Data เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ในเชิงต่างๆ ที่ต้องการต่อไปในอนาคตได้

๓.๔) เมื่อสามารถบริหารจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างได้ดี ย่อมส่งผลให้การก่อสร้างเป็นไปอย่างราบรื่น

๓.๕) เสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กรมทางหลวง มีความใส่ใจปัญหาการจราจรในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะในพื้นที่ในกรุงเทพและปริมณฑล ที่มีปริมาณการจราจรสูง

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

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

(นายประลองยุทธ์ กสิวงศ์)

(วันที่ ๒๕ เดือน พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๖)

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

(นายศุภโชค มีอำพล)

(วันที่ ๒๕ เดือน พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๖)