

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ควบคุมงานก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน (งานดำเนินการเอง)
ทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน โนนหัน-ผานกเค้า-หลักร้อยหกสิบ
ระหว่าง กม.๒๔๐+๐๐๐-กม.๒๔๓+๐๐๐
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ควบคุมงานก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน (งานดำเนินการเอง)
ทางหลวงหมายเลข ๒๒๕๖ ตอน ถนนโค้ง-หนองน้ำใส-ปางโก
ระหว่าง กม.๗+๘๐๐-กม.๙+๘๐๐ และ กม.๓๒+๑๕๐-กม.๓๔+๑๕๐
- ๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : กำกับ ควบคุม ติดตามการดำเนินการงานฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐาน
ของทางหลวงที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัย
ทางหลวงหมายเลข ๒๑๕๙ ตอน ชัยภูมิ-ห้วยยางดำ ตอน ๔
ระหว่าง กม.๒๗+๗๐๐-กม.๒๗+๘๕๐

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : เมษายน ๒๕๖๓ - กันยายน ๒๕๖๔
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ตุลาคม ๒๕๖๔ - กันยายน ๒๕๖๕
- ๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : ตุลาคม ๒๕๖๕ - กันยายน ๒๕๖๖


๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน

- ปฏิบัติงานในตำแหน่ง นายช่างโครงการ (Project Engineer) งานดำเนินการเอง
ก่อสร้างขยายทางหลวงขนาด ๒ ช่องจราจร เป็นขนาด ๔ ช่องจราจร (ชั้นทางพิเศษ) ผิวทาง
แอสฟัลต์คอนกรีต แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median)
- ก่อสร้างปรับปรุงจุดเสี่ยง เพิ่มงานอำนวยความสะดวกภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของ
ทางหลวงให้สะดวก และปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายพงษ์พัฒน์ คำียง		๒๐%	นายช่างควบคุมงาน

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%


รายละเอียดผลงาน

-ปฏิบัติงานในตำแหน่ง นายช่างโครงการ (Project Engineer) งานดำเนินการเอง ก่อสร้างขยายทางหลวงขนาด ๒ ช่องจราจร เป็นขนาด ๔ ช่องจราจร (ชั้นทางพิเศษ) ผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต และผิวทางคอนกรีต แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median)

-ก่อสร้างปรับปรุงบริเวณทางแยกย่านชุมชน และบริเวณจุดเสียงและไม่ปลอดภัย เพื่อแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ เพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง

-ปรับปรุงทางหลวงให้เป็นขนาด ๔ ช่องจราจร เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น เนื่องด้วยเป็นเส้นทางสายหลักที่เชื่อมระหว่างภาคกลางไปสู่ตะวันออกเฉียงเหนือ

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน


รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายทศพล เปี้ยศิริมงคล		๒๐%	ผู้ช่วยนายช่างโครงการ

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน

-ปฏิบัติงานในตำแหน่ง รองผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางหล่มสัก และผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมก่อสร้างทาง กำกับ ควบคุม ติดตาม เร่งรัดการดำเนินการโครงการฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานของทางหลวงที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัย ทางหลวงหมายเลข ๒๑๕๙ ตอน ชัยภูมิ-ห้วยยางดำ ตอน ๔ ฟื้นฟูทางหลวงมาตรฐานทางชั้น ๕ ๗/๘ ชนิดผิวทาง AC ความกว้าง ๗.๐๐ ม. ไหล่ทาง AC

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายสมพร ลีคงบัว		๒๐%	นายช่างโครงการ

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

๔) ข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การก่อสร้างแปลงทดสอบภาคสนามเพื่อฝึกอบรมพนักงานขับเครื่องจักรหนักงานทาง

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ ควบคุมงานก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน (งานดำเนินการเอง)

ทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน โนนหัน-ผานกเค้า-หลักร้อยหกสิบ

ระหว่าง กม.๒๔๐+๐๐๐-กม.๒๔๓+๐๐๐

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

งานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานชั้นทางจากชั้นทางเดิมขนาด ๒ ช่องจราจร มาตรฐานทางชั้น ๒ (๗/๑๑) มาเป็นทางหลวงมาตรฐานทางชั้นพิเศษ ๔ ช่องจราจร โดยมีผิวจราจรเป็น ASPHALT CONCRETE กว้างช่องละ ๓.๕๐ ม. ไหล่ทางกว้าง ๒.๕๐ ม. เนื่องจากเป็นทางสายหลักเชื่อมต่อไปจังหวัดเลย และจังหวัดขอนแก่น ซึ่งในบริเวณที่ดำเนินการก่อสร้างเป็นช่วง Fill Gap ของสายทางนี้ จึงมีความจำเป็นต้องเพิ่มมาตรฐานชั้นทางให้สามารถรองรับปริมาณจราจรที่มีอยู่ ๑๔,๓๓๕ คัน/วัน โดยคันทางเดิมขนาด ๒ ช่องจราจรไม่สามารถรองรับได้ จึงเป็นปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุ และความไม่สะดวกในการเดินทางของประชาชน ตลอดจนมีความเสี่ยงเรื่องความปลอดภัยในขณะเดินทางของผู้ใช้ทาง ประกอบกับช่วงบริเวณที่ดำเนินการก่อสร้างเป็นช่วงย่านชุมชนทั้ง ๒ ด้าน จึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงย่านชุมชน ก่อสร้างงานอำนวยความสะดวก ก่อสร้างงานระบบระบายน้ำ เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นของชุมชน และเพิ่มประสิทธิภาพของทางหลวงให้สามารถรองรับกับการใช้งานในอนาคตต่อไป

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑) ช่วยงานก่อสร้างที่ดำเนินการ สภาพพื้นที่คันทางเดิมมีระดับต่ำ และมีการถมเติมด้านข้างชุมชน จึงมีความจำเป็นต้องยกระดับคันทาง และปรับปรุงทางเชื่อมต่อออกของชุมชนใหม่ ตลอดช่วงก่อสร้าง ปรับปรุงระบบระบายน้ำด้านข้างทาง ซึ่งเป็นการก่อสร้างเพิ่มเติมจากรายการก่อสร้าง ภายใต้งบประมาณที่จำกัด

๒.๒) ปัญหาของต้นไม้ข้างทาง การล้อมย้ายต้นไม้ การตัดไม้ที่ได้รับการขออนุญาตกระทบต่อระยะเวลาของการก่อสร้าง เนื่องด้วยเป็นโครงการก่อสร้างที่แล้วเสร็จภายใน ๑ ปีงบประมาณ อีกทั้ง บริเวณที่ก่อสร้างนั้นอยู่ใกล้เขตอุทยาน จึงจำเป็นต้องลดผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อชุมชนในการดำเนินงาน

๒.๓) ช่วงดำเนินการก่อสร้างเป็นช่วงคอขวด Fill Gap ปริมาณการจราจรหนาแน่น มีผลกระทบต่องานก่อสร้างแบบดำเนินการเอง การเพิ่มมาตรการความปลอดภัยในระหว่างก่อสร้างเพิ่มขึ้นจากเดิม เพื่อความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างก่อสร้างลง ภายใต้กรอบเวลาที่ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จใน ๑ ปีงบประมาณ

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑) เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงให้สามารถรองรับกับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากเป็นโครงข่ายทางหลวงสายหลัก

๓.๒) ลดผลกระทบต่อชุมชนด้านข้างจากสาเหตุการระบายน้ำ น้ำท่วมขัง และการเข้า-ออกของชุมชนทั้ง ๒ ข้างทาง อีกทั้งเพิ่มคุณภาพชีวิตให้กับผู้อาศัยในชุมชนมีความพึงพอใจต่อผู้ใช้ทาง

๓.๓) ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทางเพิ่มขึ้น

๓.๔) ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ และรูปแบบการดำเนินการก่อสร้างสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับงานเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงที่มีลักษณะปัญหาแบบเดียวกัน

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ ควบคุมงานก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน (งานดำเนินการเอง)
 ทางหลวงหมายเลข ๒๒๕๖ ตอน ถนนโค้ง-หนองน้ำใส-ปางโก
 ระหว่าง กม.๗+๘๐๐-กม.๙+๘๐๐ และ กม.๓๒+๑๕๐-กม.๓๔+๑๕๐

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ช่วงบริเวณที่ดำเนินการก่อสร้าง เส้นทางดังกล่าวเป็นสายรองที่เชื่อมกับทางหลวงสายหลัก ใช้เลี้ยงการคมนาคมสัญจรจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เส้นทางเดิมแคบไม่ได้มาตรฐาน บางช่วงผิวทางชำรุด มีบางช่วงได้รับการปรับปรุงให้ได้มาตรฐานประกอบกับเป็นเส้นทางที่มีรถบรรทุกสัญจรเป็นประจำ อีกทั้งยังเป็นเส้นทางผ่านแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ จึงมีปริมาณการจราจรสูง ๑๖,๐๔๔ คัน/วัน จึงมีความจำเป็นต้องก่อสร้างปรับปรุงให้ได้มาตรฐานขั้นทาง เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง และชุมชนที่อาศัยอยู่สองข้างทาง

รูปแบบงานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานขั้นทางจากทางหลวงขนาด ๒ ช่องจราจร มาเป็นทางหลวงมาตรฐานขั้นทางพิเศษ ๔ ช่องจราจร โดยมีผิวจราจรเป็น ASPHALT CONCRETE และผิวทางเป็นแบบผิวคอนกรีต ช่วงบริเวณช่องเลนไต่ลาด เพื่อรองรับปริมาณจราจรของรถบรรทุกหนัก ก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงบริเวณทางแยก ทางร่วม งานอำนวยความสะดวก และระบบระบายน้ำของทางหลวง แก้ปัญหาทางหลวงสายสำคัญที่มีโครงข่ายเชื่อมกับทางสายหลัก ให้ผู้ใช้ทางสะดวก ปลอดภัย ตลอดจนลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางหลวง

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑) จากสภาพเขตทางเดิมที่กว้างข้างละ ๒๐.๐๐ ม. รูปแบบการก่อสร้างเป็นทางหลวงขนาด ๔ ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะยกกว้าง ๕.๐๐ ม. มีผลกระทบต่อกรยกยกระดับก่อสร้างของคันทางในบางช่วงที่ลาดคันทาง (SIDE SLOPE) จะพ่นพื้นที่ก่อสร้างในเขตทางหลวง เป็นปัญหาต่อพื้นที่การทำงานของเครื่องจักรที่มีข้อจำกัด

๒.๒) บริเวณการก่อสร้างเป็นชุมชนและพื้นที่ทางการเกษตรมีการรुकกล้าถมจุดระบายน้ำลำรางสาธารณะ เป็นปัญหาในการก่อสร้างระบบระบายน้ำผ่านคันทาง ด้านข้างทางเป็นย่านชุมชนมีการถมพื้นที่เต็ม การระบายผ่านพื้นที่การเกษตร เป็นปัญหาอุปสรรคที่ต้องประชุมทำความเข้าใจกับชุมชน เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น

๒.๓) การก่อสร้างปรับปรุงบริเวณทางแยก มีข้อจำกัดเรื่องการกันพื้นที่เขตทางบริเวณทางแยก (SIDE DISTANCE) ไม่เพียงพอในการก่อสร้าง จึงมีข้อจำกัดในการปรับปรุงทางแยกในช่องรถเลี้ยวของยานพาหนะ ซึ่งแก้ไขโดยติดตั้งงานอำนวยความสะดวกเพิ่มเติม เช่น ป้ายจราจรและสัญญาณไฟเตือน เพื่อลดปัญหาจุดเสี่ยงและไม่ปลอดภัยบริเวณทางแยก

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑) เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงให้สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น และเป็นโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมต่อระหว่างภาคได้อย่างต่อเนื่อง

๓.๒) เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ ลดค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทาง ผู้ใช้เส้นทางได้รับความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยในการเดินทาง

๓.๓) แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ลดความเสี่ยงไม่ปลอดภัยบริเวณทางแยก ทางร่วม และย่านชุมชน เพิ่มคุณภาพชีวิตให้ผู้อยู่อาศัยในชุมชน

๓.๔) แก้ไขปัญหาการระบายน้ำในทางหลวงที่จะกระทบต่อความเสียหายของคันทาง และรูปแบบของงานก่อสร้างสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในสภาพพื้นที่ที่มีปัญหาลักษณะเดียวกันได้

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ กำกับ ควบคุม ติดตามการดำเนินการงานฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐาน
ของทางหลวงที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัย
ทางหลวงหมายเลข ๒๑๕๙ ตอน ชัยภูมิ-ห้วยยางดำ ตอน ๔
ระหว่าง กม.๒๗+๗๐๐-กม.๒๗+๘๕๐

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

เนื่องจากทางหลวงหมายเลข ๒๑๕๙ เป็นเส้นทางสู่แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดชัยภูมิ มีปริมาณจราจร ๓,๓๐๒ คัน/วัน รถบรรทุกตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป ๓๘๗ คัน/วัน ลักษณะทางกายภาพเดิมเป็นทางหลวง ๒ ช่องจราจร ภูมิประเทศเป็นทางหลวงผ่านภูเขาชันทางสูงและคดเคี้ยว ซึ่งช่วงที่ดำเนินการก่อสร้างดังกล่าวได้เกิดดินสไลด์เนื่องจากเกิดพายุฝนต่อเนื่อง ความเสียหายจากการสไลด์ของภูเขาจนถึงผิวจราจร เกิดการกัดเซาะลาดคันทาง (Side Slope) และเชิงลาดเหนือคันทาง (Back Slope) สไลด์ทั้งสองด้าน จึงมีความจำเป็นต้องเร่งรัดดำเนินการซ่อมแซมลาดคันทางและเชิงลาดเหนือคันทาง โดยรูปแบบการก่อสร้างเป็นแบบ Soil Nail และงาน Geo Grids พร้อมทำระบบระบายน้ำเพื่อป้องกันการกัดเซาะ และเป็นการฟื้นฟูทางหลวงให้กลับคืนสู่สภาพเดิม ให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกและปลอดภัยในการใช้เส้นทางต่อไป

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑) เงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรรเป็นเงินของปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๕ ได้รับจัดสรรเมื่อเดือนกันยายน ๒๕๖๕ ซึ่งเป็นช่วงใกล้สิ้นปีงบประมาณและการดำเนินการก่อสร้างของศูนย์สร้างทางหล่มสักเป็นลักษณะงานดำเนินการเอง (จ้างเหมาบางรายการ) ทำให้ไม่สามารถเบิกจ่ายได้ทันภายในปีงบประมาณ จึงมีการกันเงินไว้เบิกเหลือมปีเพื่อดำเนินการก่อสร้างในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๖ โดยต้องเร่งรัดดำเนินการก่อสร้างและเบิกจ่ายเงินงบประมาณให้เป็นไปตามระเบียบการเบิกจ่ายเงินกัน

๒.๒) งานฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัย เป็นงานที่เข้าหลักเกณฑ์งานลักษณะพิเศษ สายทางตัดผ่านพื้นที่ของอุทยานแห่งชาติภูแลนคา ก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้างต้องเร่งรัดประสานขออนุญาตเข้าดำเนินการก่อสร้างในพื้นที่ของอุทยานแห่งชาติ ซึ่งใช้ระยะเวลาในการประสานขออนุญาตจนกระทั่งได้รับอนุญาตให้เข้าดำเนินการใช้ระยะเวลา ๒ เดือน

๒.๓) วัสดุบางประเภทที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นวัสดุเฉพาะ ที่ต้องส่งผ่านสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบเพื่อส่งไปทำการทดสอบคุณภาพที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา ทำให้ต้องประสานและติดตามอย่างต่อเนื่อง การเร่งรัดการออกผลทดลองมีข้อจำกัด เนื่องจากเป็นไปตามขั้นตอนของมหาวิทยาลัยซึ่งเป็นหน่วยงานภายนอก

๒.๔) จากเหตุผลในข้อ ๒.๑-๒.๓ ทำให้การกำกับ ควบคุม ติดตามการดำเนินงานฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานของทางหลวงที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัยของทางหลวงหมายเลข ๒๑๕๙ ต้องกำกับ ติดตามอย่างใกล้ชิด เพื่อให้งานแล้วเสร็จตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่าย และเป็นไปตามนโยบายของกรมทางหลวง

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๓.๑) เพื่อป้องกันการกัดเซาะ และเป็นการฟื้นฟูทางหลวงให้กลับคืนสู่สภาพเดิม
- ๓.๒) ผู้ใช้เส้นทางได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง
- ๓.๓) ส่งเสริมการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจในภูมิภาค
- ๓.๔) รูปแบบในการก่อสร้างสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในงานก่อสร้างอื่นที่มีลักษณะการแก้ไขปัญหาลักษณะเดียวกัน

ชื่อข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง การก่อสร้างแปลงทดสอบภาคสนามเพื่อฝึกอบรมพนักงานขับเครื่องจักรหนักงานทาง

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

ปัจจุบันงานก่อสร้างโดยวิธีการดำเนินการเองของศูนย์สร้างทาง จำเป็นจะต้องใช้บุคลากรพนักงานขับ และเครื่องจักรในงานทางเป็นหลักในการก่อสร้าง เช่น เครื่องจักรขนาดหนัก ประเภทรถเกี่ย รถแบกโฮ และรถแทรกเตอร์ เป็นต้น ปัญหาในเรื่องพนักงานขับเครื่องจักรหนักขาดแคลนจากการเกษียณอายุราชการ และปัญหาสุขภาพของพนักงานขับเดิมที่มีอายุมากขึ้น ประสิทธิภาพของการทำงานในบางส่วนที่ลดลง ประกอบกับโครงการก่อสร้างของศูนย์สร้างทางยังคงต้องดำเนินการตามงบประมาณที่ได้รับมาอย่างต่อเนื่องทุกปี ปัญหาดังกล่าวจึงมีผลกระทบต่อการทำงานก่อสร้าง เนื่องด้วยขาดแคลนพนักงานขับเครื่องจักรหนัก การหมุนเวียนพนักงานขับเครื่องจักรของแต่ละโครงการไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องด้วยระยะเวลาการทำงานเริ่มต้นและสิ้นสุดพร้อมกัน

ข้อเสนอแนวคิด ในการก่อสร้างแปลงทดสอบภาคสนาม เพื่อใช้ในการฝึกอบรมพนักงานขับเครื่องจักรขนาดหนัก จึงเป็นแนวทางหนึ่งที่จะคัดเลือกลูกจ้างชั่วคราวที่ทำหน้าที่เป็นพนักงานในหน่วยงานมาอบรมทางทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ทดสอบข้อจริงในแปลงทดสอบเสมือนการทำงานจริง โดยมีผู้สอนงานแบ่งเป็น ๒ ประเภท ภาคทฤษฎี มีวิศวกรเครื่องกลและนายช่างเครื่องกล เป็นผู้สอนงาน ด้านความรู้ประเภทเครื่องจักรงานทาง นายช่างโยธา นายช่างโครงการ ฝึกอบรมทฤษฎีของงานก่อสร้าง รูปแบบงานก่อสร้างแต่ละประเภท ภาคปฏิบัติ ทดสอบภาคสนามในแปลงทดสอบโดยนายช่างโครงการและลูกจ้างประจำที่ผ่านงาน เป็นผู้สอนงานภาคสนาม โดยจำลองแปลงทดสอบเสมือนงานก่อสร้างจริงในสนาม ในการฝึกอบรมพนักงานขับมีการประเมินผลการฝึกอบรมของผู้เข้ารับการฝึก เพื่อคัดเลือกเป็นพนักงานราชการทดแทน พนักงานที่เกษียณอายุราชการ ลดผลกระทบต่อขาดแคลนพนักงานขับเครื่องจักรภายในศูนย์สร้างทาง อีกทั้ง การฝึกอบรมที่สามารถที่จะฝึกอบรมพนักงานขับเครื่องจักรของแขวงทางหลวงและสำนักทางหลวงในพื้นที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาบุคลากรของกรมทางหลวง อันจะส่งผลให้เกิดการพัฒนาของกรมทางหลวงในภาพรวมได้ในอนาคตต่อไป

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

การดำเนินงานของแนวความคิดการพัฒนา แบ่งเป็น ๓ ส่วน ประกอบด้วย

๒.๑) ด้านงบประมาณฝึกอบรมที่ต้องจัดสรรให้กับหน่วยงานในการฝึกอบรมแต่ละรุ่น และแต่ละประเภทของเครื่องจักรที่ขาดแคลนพนักงานขับ ซึ่งไม่มีเงินงบประมาณเฉพาะ ต้องดำเนินการจัดทำแผนฝึกอบรมเสนอกรมเพื่อพิจารณาจัดหาเงินงบประมาณ จึงไม่มีความชัดเจนที่จะได้รับจัดสรรเงินงบประมาณ จึงมีผลกระทบและข้อจำกัดในการก่อสร้างแปลงทดสอบตามไปด้วย

๒.๒) ช่วงเวลาที่จะดำเนินการฝึกอบรมพนักงานขับ ต้องวางแผนมิให้กระทบกับงานก่อสร้างประจำของโครงการ เนื่องจากผู้สอนงานและผู้ฝึกอบรมต้องปฏิบัติงานในส่วนของการดำเนินการเองซึ่งเป็นงานประจำหลักของโครงการ เพื่อเร่งรัดงานให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ

๒.๓) ปัญหาการขาดแคลนพนักงานขับ ลูกจ้างชั่วคราวที่ปฏิบัติงานได้จริงแล้วลาออกไป ปฏิบัติงานกับบริษัทเอกชน เนื่องจากกรอบอัตราตำแหน่งพนักงานราชการไม่เพียงพอ สวัสดิการเงินเดือนที่ได้รับ เป็นสาเหตุที่จะคัดเลือกคนที่จะมาทดแทน แนวทางแก้ปัญหา คือ การสร้างแรงจูงใจในการปฏิบัติงานกับองค์กร โดยการบริหารค่าตอบแทน ค่าล่วงเวลาให้แก่ลูกจ้างชั่วคราว การเพิ่มกรอบอัตราตำแหน่งพนักงานราชการเพื่อความก้าวหน้าในสายงานต่อไปในอนาคต

ชื่อข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง การก่อสร้างแปลงทดสอบภาคสนามเพื่อฝึกอบรมพนักงานขับเครื่องจักรหนักงานทาง (ต่อ)

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑) พัฒนาบุคลากรภายในหน่วยงานเพื่อให้สามารถรองรับภารกิจของงานดำเนินการเองได้อย่างมีประสิทธิภาพ รองรับงานก่อสร้างของศูนย์สร้างทางได้ในอนาคต

๓.๒) การบริหารงบประมาณค่าเช่าเครื่องจักรให้เป็นไปตามเป้าหมายของการใช้งบประมาณของสำนักเครื่องกลและสื่อสาร ให้มีพนักงานขับประจำแต่ละเครื่องจักร ลดค่าบำรุงรักษาซ่อมแซมเครื่องจักรจากพนักงานขับที่ประจำเครื่องจักร สามารถดูแล รักษาเครื่องจักรประจำของตนเองที่ได้รับมอบหมาย

๓.๓) แนวคิดการพัฒนาและปรับปรุงงาน พนักงานขับผ่านการอบรมกลับไปปฏิบัติงานจริงในแต่ละโครงการ มีประสบการณ์ทำงาน สามารถเป็นผู้สอนงานให้กับรุ่นต่อไป เพื่อลดปัญหาการขาดแคลนพนักงานขับเครื่องจักรในอนาคต

๓.๔) แปลงทดสอบภาคสนามยังสามารถใช้ฝึกอบรมงานสำรวจทางภาคสนามได้ ในกรณีอบรมหลักสูตรงานสำรวจทางเพื่อออกแบบและก่อสร้างในภาคปฏิบัติ

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายสมหวัง อนุสรณ์)

(วันที่..... เดือน..... พ.ศ.) - ๙ ต.ค. ๒๕๖๖

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายอานันต์ ประทานทรัพย์)

(วันที่..... เดือน..... พ.ศ.) - ๙ ต.ค. ๒๕๖๖