

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : โครงการกิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ตอน แยกบ้านฝ้าย - ร้อยกวาง ระหว่าง กม.๒๕๕+๒๑๐ - กม.๒๕๘+๖๕๐ (เป็นช่วง ๆ)

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค ทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ตอน แยกบ้านฝ้าย - ร้อยกวาง ระหว่าง กม.๒๕๙+๐๖๐ - กม.๒๖๓+๘๐๐ (เป็นช่วง ๆ)

๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : โครงการกิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทางหลวงหมายเลข ๑๐๓๕ ตอน สำเภาทอง - สันติสุข ระหว่าง กม.๕๔+๕๖๐ - กม.๕๕+๕๐๐

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ธ.ค. ๒๕๕๗ - ก.พ. ๒๕๕๘

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ต.ค. ๒๕๕๙ - ก.พ. ๒๕๖๐

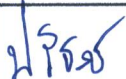
๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : พ.ค. ๒๕๖๓ - ต.ค. ๒๕๖๓

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน โดยผู้ขอรับการประเมินปฏิบัติหน้าที่ ผู้อำนวยการส่วนตรวจสอบและวิเคราะห์ทางวิศวกรรม ได้รับผิดชอบการแก้ไขปัญหาทางงบประมาณในการก่อสร้างที่มีจำนวนจำกัด และปัญหาการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของวัสดุ ระหว่างวัสดุที่ได้จากแหล่งวัสดุกับวัสดุที่ใช้งานในโครงการก่อสร้าง รวมถึงการควบคุมและแนะนำงานด้านวัสดุกำแพงกันดิน ทำการรวบรวมข้อมูล แก้ไขปัญหางบประมาณในการก่อสร้างที่มีจำนวนจำกัด และปัญหาการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของวัสดุ ระหว่างวัสดุที่ได้จากแหล่งวัสดุกับวัสดุที่ใช้งานในโครงการก่อสร้าง รวมถึงการควบคุมและแนะนำงานด้านวัสดุกำแพงกันดิน เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

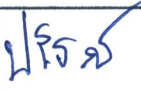
รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้ที่มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน
นายปรัชญ์ บุญนิษฐ		๒๐%	- เก็บตัวอย่างวัสดุ และจัดทำผลทดลอง - ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ) (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน โดยผู้ขอรับการประเมินปฏิบัติหน้าที่ ผู้อำนวยการส่วนตรวจสอบและวิเคราะห์ทางวิศวกรรม ได้รับผิดชอบการแก้ไขปัญหาการหาส่วนผสมที่เหมาะสมของปูนซีเมนต์และค่ากำลังอัด (Unconfined Compressive Strength) ที่ช่วงระยะเวลาอายุที่น้อยกว่า ๗ วัน ตามมาตรฐาน เมื่อต้องการทำงานชั้น Prime Coat อย่างต่อเนื่องตามข้อกำหนดทำการรวบรวมตรวจสอบวิเคราะห์ แก้ไขปัญหาค่ากำลังรับแรงอัด ที่ระยะเวลาก่อนอายุครบ ๗ วัน เพื่อที่จะสามารถเปิดการจราจรได้ก่อน โดยพิจารณาแนวโน้มค่ากำลังรับแรงอัดของวัสดุตัวอย่างที่อายุแตกต่างกัน ที่ช่วงระยะเวลาอายุ ๓ วัน, ๗ วัน, ๑๑ วัน เปรียบเทียบกัน

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

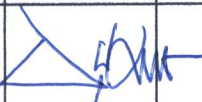
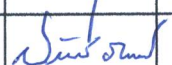
รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายปรัชญ์ บุญนิษฐ		๒๐%	- เก็บตัวอย่างวัสดุ และจัดทำผลทดลอง - ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ ๘๕%

รายละเอียดผลงาน โดยผู้ขอรับการประเมินปฏิบัติหน้าที่ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงลำปางที่ ๒ และเป็นคณะกรรมการตรวจการจ้าง ได้รับผิดชอบการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงอันตรายบนทางหลวง เนื่องจาก ลักษณะทางกายภาพเป็นทางสามแยกของทางหลวงและมีทางเชื่อม ทางหลวงหมายเลข ๑๐๓๕ ตอน สำเภาทอง - สันติสุข ระหว่าง กม.๕๔+๕๖๐ - กม.๕๕+๕๐๐ รวมถึงตรวจสอบการก่อสร้างของโครงการและตรวจรับงานก่อสร้างที่แล้วเสร็จ

แนะนำแนวทางการแก้ไขปัญหา ร่วมกับผู้ออกแบบ จัดทำกรมีส่วนร่วมกับประชาชน กำกับควบคุม การก่อสร้างให้เป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญา ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม และเร่งรัดการดำเนินการของผู้รับจ้างให้แล้วเสร็จตามสัญญา

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมใน ผลงาน
นายอนุฤทธิ์ อุดมสม		๑๐%	- ออกแบบรายละเอียดและกำหนด รายการงาน
นายสวัสดิ์ รุ่งสุวรรณสกุล		๕%	- จัดทำแบบรูปรายการ และBOQ

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

๔) ข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง แนวทางการแจ้งเตือนไฟฟ้าแสงสว่างชำรุดบกพร่อง ด้วยการสร้างระบบสแกนคิวอาร์โค้ดแจ้งเตือน ในพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงลำปางที่ ๒

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ โครงการกิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทางหลวงหมายเลข ๑๐๑
ตอน แยกบ้านฝ้าย - ร่องกวาง ระหว่าง กม.๒๕๕+๒๑๐ - กม.๒๕๘+๖๕๐ (เป็นช่วง ๆ)

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

โครงการก่อสร้างสะพานกลับรถขนาดใหญ่ ซึ่งประกอบด้วยโครงสร้างสะพานจำนวน ๒ ช่วง
ต่อม่อสะพานจำนวน ๓ ต่อม่อ และทางลาดขึ้นลงโดยใช้โครงสร้างคันทางเสริมกำลังดินด้วยแผ่นใย
สังเคราะห์เสริมกำลังดิน (Reinforcing Geocomposite Geotextile) มาตรฐานทางเดิม ชั้นพิเศษ
ผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตกว้างข้างละ ๙.๕๐ ม. เกะกลางกว้าง ๔.๒๐ ม. เขตทางกว้างข้างละ
๔๐.๐๐ ม. ปริมาณจราจร ๑๓,๕๑๐ คัน/วัน ในทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ตอน แยกบ้านฝ้าย - ร่อง
กวาง ระหว่าง กม.๒๕๕+๒๑๐ - กม.๒๕๘+๖๕๐ ซึ่งเป็นทางแยกขนาดใหญ่ที่มีปัญหาอุบัติเหตุ
ซ้ำซาก เนื่องจากเป็นถนนขนาด ๔ ช่องจราจร ผ่านย่านชุมชนหนาแน่น ทำให้การสัญจรข้ามระหว่าง
ชุมชนสองข้างทาง การเข้าสู่ทางสายหลักและการกลับรถ ค่อนข้างอันตราย

ได้พิจารณาปัญหาและแนวทางการออกแบบแก้ไขอุบัติเหตุบริเวณทางแยกที่มีจุดร่วมจุดตัดจำนวน
มาก จึงแก้ปัญหาโดยการก่อสร้างสะพานกลับรถ ซึ่งประกอบด้วยโครงสร้างสะพานจำนวน ๒ ช่วง
ต่อม่อสะพานจำนวน ๓ ต่อม่อ ก่อสร้างทางลาดด้วยโครงสร้างกำแพงกันดิน โดยใช้วัสดุแผ่นใย
สังเคราะห์เสริมกำลังดิน (Reinforcing Geocomposite Geotextile) ชนิด PEC-100 และPEC-
150 เพิ่มเสถียรภาพทางลาดให้มีความมั่นคงแข็งแรงมากขึ้น ตามงบประมาณที่มีจำนวนจำกัด และ
การเลือกใช้วัสดุดินถมกำแพงกันดินเสริมกำลัง ให้ได้ตามมาตรฐานที่กำหนด โดยการเปรียบเทียบ
คุณสมบัติของวัสดุที่ได้จากแหล่งวัสดุกับวัสดุที่ใช้งานในโครงการก่อสร้าง

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

ปัญหางบประมาณในการก่อสร้างที่มีจำนวนจำกัด ซึ่งต้องการแก้ไขปัญหาให้เกิดประโยชน์สูงสุด
และคุ้มค่ากับงบประมาณที่ได้รับจัดสรร เพราะเป็นพื้นที่ทางแยกขนาดใหญ่ที่มีปัญหาอุบัติเหตุซ้ำซาก
เนื่องจากเป็นถนนขนาด ๔ ช่องจราจร ผ่านย่านชุมชนหนาแน่น ทำให้การสัญจรข้ามระหว่างชุมชน
สองข้างทาง การเข้าสู่ทางสายหลักและการกลับรถ ค่อนข้างอันตราย จึงทำให้เกิดความยุ่งยาก
ในการออกแบบเพื่อให้สอดคล้องกับงบประมาณ และปัญหาการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของวัสดุ
ระหว่างวัสดุที่ได้จากแหล่งวัสดุกับวัสดุที่ใช้งานในโครงการก่อสร้าง รวมถึงการควบคุมและแนะนำงาน
ด้านวัสดุกำแพงกันดิน โดยใช้วัสดุแผ่นใยสังเคราะห์เสริมกำลังดิน (Reinforcing Geocomposite
Geotextile) เพื่อเพิ่มเสถียรภาพของกำแพงกันดินระหว่างขั้นตอนการออกแบบและการก่อสร้าง
เพราะวัสดุต่าง ๆ ที่นำมาใช้ต้องผ่านการทดสอบคุณสมบัติตามมาตรฐานในห้องปฏิบัติการก่อน ว่า
สามารถนำมาใช้ได้โครงการก่อสร้าง ซึ่งต้องควบคุมและตรวจสอบวัสดุที่นำมาใช้จริงในโครงการ
ก่อสร้างให้ตรงกับวัสดุที่ผ่านการทดสอบในห้องปฏิบัติการ จึงทำให้เกิดความยุ่งยากในการตรวจสอบ
พอสมควร

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

โครงการนี้เมื่อทำการก่อสร้างแล้วเสร็จสามารถแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซากซึ่งสร้างความเสียหายแก่หน่วยงาน และลดข้อร้องเรียนต่อหน่วยงาน ยังอำนวยความสะดวกในบริเวณที่มีทางเข้าออกสลับซับซ้อน และจากการใช้วัสดุแผ่นใยสังเคราะห์เสริมกำลังดิน (Reinforcing Geocomposite Geotextile) ชนิด PEC-100 และ PEC-150 สามารถช่วยให้ความสูงของกำแพงกันดินไม่สูงเกินความจำเป็นและมีเสถียรภาพที่มั่นคงใช้งานได้ยาวนาน เป็นการประหยัดงบประมาณในการก่อสร้าง

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค ทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ตอน แยกบ้านฝ้าย - ร้อยกวาง ระหว่าง กม.๒๕๙+๐๖๐ - กม.๒๖๓+๘๐๐ (เป็นช่วง ๆ)

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

โครงการบูรณะปรับปรุงทางหลวงที่ชำรุดเสียหายถึงชั้นพื้นทาง โดยดำเนินการด้วยวิธีการปรับปรุงคุณภาพชั้นทางเดิมในที่ (Pavement In-Place Recycling) ตามวิธีการหมุนเวียนวัสดุชั้นทางเดิมมาใช้งานใหม่ (Pavement Recycling) มาตรฐาน ทล.-ม.๒๑๓/๒๕๔๓ รวมถึงมาตรฐานวิธีการทดลองต่าง ๆ ที่ใช้ในการออกแบบและตรวจสอบคุณสมบัติด้านวิศวกรรม มาตรฐานทางเดิม ชั้นพิเศษ ผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตกว้างข้างละ ๙.๕๐ ม. เกะกลางกว้าง ๔.๒๐ ม. เขตทางกว้างข้างละ ๔๐.๐๐ ม. ปริมาณจราจร ๑๓,๕๑๐ คัน/วัน

โครงการนี้มีปัญหาการปิดการจราจรเพื่อซ่อมแซมหรือบูรณะทางหลวงที่ใช้ระยะเวลานาน ทำให้เกิดปัญหาฝุ่นละอองและอุบัติเหตุในระหว่างการก่อสร้าง รวมถึงการสัญจรของประชาชนในพื้นที่ก่อสร้างขาดความคล่องตัว ได้หาวิธีแก้ไขโดยพิจารณาแนวโน้มค่ากำลังรับแรงอัดของวัสดุตัวอย่างที่อายุแตกต่างกัน ที่ช่วงระยะเวลาอายุ ๓ วัน, ๗ วัน, ๑๑ วัน เปรียบเทียบกัน เพื่อลดระยะเวลาการปิดการจราจรที่ใช้เวลานานพอสมควรได้

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

ปัญหาการหาส่วนผสมที่เหมาะสมของปูนซีเมนต์และค่ากำลังอัด (Unconfined Compressive Strength) ที่ช่วงระยะเวลาอายุที่น้อยกว่า ๗ วัน ตามมาตรฐาน เมื่อต้องการทำงานชั้น Prime Coat อย่างต่อเนื่องตามข้อกำหนด เพื่อป้องกันฝุ่นละอองและลดปัญหาอุบัติเหตุ จากการปิดการจราจรที่ใช้ระยะเวลานาน เพราะจะต้องทำการบ่มโครงสร้างพื้นทาง Pavement Recycling ด้วยการฉีดน้ำให้ทั่วถึงเป็นระยะ จนกว่าค่ากำลังรับแรงอัด อายุครบ ๗ วัน เพื่อให้ได้ค่ากำลังรับแรงอัดตามที่ได้ออกแบบไว้และระบุไว้ในแบบก่อสร้าง ซึ่งในการทดลองหาส่วนผสมที่เหมาะสมของปูนซีเมนต์ มีขั้นตอนการทดลองหลายอย่างที่จำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในการหาค่ากำลังอัด (Unconfined Compressive Strength) ของตัวอย่างทดลองนานพอสมควร ตามมาตรฐานการทดลอง ที่ต้องการช่วงระยะเวลาอายุ ๓ วัน, ๗ วัน, ๑๑ วัน ซึ่งมีความยุ่งยากพอสมควรในการค่าเพื่อมาเปรียบเทียบกับเมื่อทำการเปรียบเทียบผลการทดลองจะเห็นว่าค่ากำลังรับแรงอัดที่อายุการบ่มที่ ๓ วัน เทียบกับค่ามาตรฐานที่อายุการบ่มที่ ๗ วัน จึงสามารถทราบได้ว่าโครงสร้างทางที่ได้ทำการบูรณะแล้ว ได้ค่ากำลังรับแรงอัดเป็นไปตามมาตรฐานงาน Pavement Recycling ที่กำลังรับแรงอัด ๒๔.๕ Ksc. ซึ่งทำให้สามารถทำนายค่ากำลังรับแรงอัดของโครงสร้างในสนามและสามารถเปิดการจราจรก่อนระยะเวลาการบ่มที่อายุครบ ๗ วันได้

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

การก่อสร้างตามแนวทางการแก้ไข สามารถลดปัญหาอุบัติเหตุและฝุ่นละอองจากการปิดการจราจรที่ใช้ระยะเวลานาน และลดข้อร้องเรียนต่อหน่วยงาน สามารถอำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางได้อย่างเหมาะสม

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ โครงการกิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
ทางหลวงหมายเลข ๑๐๓๕ ตอน สำเภาทอง - สันติสุข ระหว่าง กม.๕๔+๕๖๐ - กม.๕๕+๕๐๐

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

โครงการกิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทางหลวงหมายเลข ๑๐๓๕ ตอน สำเภาทอง - สันติสุข ระหว่าง กม.๕๔+๕๖๐ ถึง กม.๕๕+๕๐๐ เป็นการก่อสร้างเพื่อแก้ไขจุดเสี่ยงอันตรายบนทางหลวงเนื่องจาก ลักษณะทางกายภาพเป็นทางสามแยกของทางหลวงและมีทางเชื่อม(ทางออกของโรงเรียนแจ่มวิद्याคม) อยู่ในจุดดังกล่าวด้วยจึงมีลักษณะเป็นทางแยก ที่มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานพาหนะที่แตกต่างกันในแต่ละขา

จากการตรวจสอบ และวิเคราะห์หาปัญหาพบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจาก ลักษณะทางกายภาพของทางสายหลักเป็นทางโค้งและมีทางสายรองเชื่อมต่อ และยังมีทางเข้าออก โรงเรียนอยู่ในบริเวณทางแยกดังกล่าวนี้อีกด้วย ซึ่งทำให้ผู้ใช้ทางทั้งสองสายเกิดความสับสน และผู้ใช้ทางมีพฤติกรรมที่ใช้ความเร็วในการสัญจรเกินกว่าที่กำหนด แม้ว่าจะมีมาตรการเพิ่มเติมด้านป้ายเตือนและป้ายจำกัดความเร็วแล้ว โดยอาจสืบเนื่องมาจากในปัจจุบันยานพาหนะได้มีการพัฒนาประสิทธิภาพเครื่องยนต์ และมีอัตราเร่งสูงขึ้น และการเปลี่ยนแปลงรูปแบบหรือการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพซึ่งมีผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้ทาง การดั่งนั้นจึงใช้หลักในการแก้ปัญหา ๒ ส่วนคือ การแก้ปัญหาด้านวิศวกรรม การแก้ปัญหาด้านชุมชน/พื้นที่

แนวทางการแก้ปัญหาด้านวิศวกรรม มีดังนี้

- ๑) หลักการลดและแยกจุดขัดแย้ง (Conflict Points)
- ๒) ลักษณะทางแยก (Type of Intersection)
- ๓) ปัจจัยในการเลือกรูปแบบทางแยก (Design Factors for At-grading Design)
- ๔) วงเวียน (Roundabout)
- ๕) องค์ประกอบของวงเวียน (Components of Roundabout)

แนวทางการแก้ปัญหาด้านชุมชน/พื้นที่ คือ จัดทำแบบสำรวจความคิดเห็นประชาชนชุมชนผู้ใช้ทางหรือประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่สองข้างทาง

โครงการก่อสร้างนี้ได้เลือกแก้ไขโดยรูปแบบวงเวียน เพราะง่ายในการจดจำและทำความเข้าใจในเส้นทาง และคนเดินข้ามถนนจะมีความปลอดภัยมากขึ้น และข้ามถนนได้ง่ายเนื่องจากผู้ขับขี่ยานพาหนะขับขี่ด้วยความเร็วต่ำ

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

การเลือกกำหนดรูปแบบวิธีการแก้ปัญหา และการก่อสร้างที่เหมาะสมบริเวณทางแยก เนื่องจากลักษณะของทางสายหลักเป็นทางโค้งและมีทางสายรองเชื่อมต่อ และยังมีทางเข้าออก โรงเรียนอยู่ในบริเวณทางแยกดังกล่าวนี้อีกด้วย ซึ่งทำให้ผู้ใช้ทางทั้งสองสายเกิดความสับสน และผู้ใช้ทางมีพฤติกรรมที่ใช้ความเร็วในการสัญจรเกินกว่าที่กำหนด แม้ว่าจะมีมาตรการเพิ่มเติมด้านป้ายเตือน และป้ายจำกัดความเร็วแล้ว โดยอาจสืบเนื่องมาจากในปัจจุบันยานพาหนะได้มีการพัฒนาประสิทธิภาพเครื่องยนต์ และมีอัตราเร่งสูงขึ้น และการเปลี่ยนแปลงรูปแบบหรือการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพซึ่งมีผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้ทาง ดั่งนั้นจึงใช้หลักในการแก้ปัญหา ๒ ส่วนคือ การแก้ปัญหาด้านวิศวกรรม และการแก้ปัญหาด้านชุมชนพื้นที่

การบริหารจราจรในระหว่างการก่อสร้าง การควบคุมงานและขั้นตอนการก่อสร้าง เนื่องจากเป็นย่านชุมชน มีโรงเรียนอยู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และยังเป็นเส้นทางที่ใช้เดินทางระหว่างอำเภอแจ้ห่ม จังหวัดลำปาง ไปอำเภอวังเหนือ จังหวัดลำปาง ทำให้เกิดความยุ่งยากพอสมควรในการบริหารจราจร ให้ไม่ติดขัดบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ประชาชนผู้ใช้เส้นทางได้รับความสะดวก ปลอดภัย

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ และลดการสูญเสียที่จะเกิดขึ้นทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนที่สัญจรผ่านบริเวณดังกล่าว ช่วยลดข้อร้องเรียนต่อหน่วยงาน ประหยัดงบประมาณในการแก้ไขความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นภายหลังของหน่วยงาน ประชาชนที่สัญจรผ่านทางหลวงหมายเลข ๑๐๓๕ มีความปลอดภัยในการใช้ทาง และได้รับความพึงพอใจจากประชาชนผู้ใช้ทาง

ชื่อข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง แนวทางการแจ้งเตือนไฟฟ้าแสงสว่างชำรุดบกพร่อง ด้วยการสร้างระบบสแกนคิวอาร์โค้ดแจ้งเตือน ในพื้นที่รับผิดชอบของแนวทางหลวงลำปางที่ ๒

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

ทางหลวงในความรับผิดชอบของแนวทางหลวงลำปางที่ ๒ มีจำนวนไฟฟ้าแสงสว่างเป็นจำนวนมากและมีพื้นที่ที่อยู่ไกลจากหน่วยงาน การออกตรวจเช็คความชำรุดเสียหายจึงดำเนินการได้ไม่ครอบคลุม การแจ้งเตือนจากพี่น้องประชาชนสองข้างทาง บางครั้งการแจ้งตำแหน่งหรือช่วงกม. ที่ชำรุดเสียหาย หรือไฟฟ้าแสงสว่างดับเป็นเวลาหลายวัน ค่อนข้างจะไม่ชัดเจน จึงทำให้แก้ไขปัญหาได้ไม่ตรงจุด และอาจเกิดข้อร้องเรียนต่อหน่วยงานได้

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

๑. จัดทำแอปพลิเคชันหรือโปรแกรมแจ้งเตือน โดยจัดทำคิวอาร์โค้ดติดที่เสาไฟฟ้าแสงสว่างแต่ละต้น และทำหมายเลขกำกับไว้ที่ต้น
๒. สามารถแสดงตำแหน่งไฟฟ้าแสงสว่างที่ชำรุดเสียหายได้ตรงตามที่มีการแจ้งเตือน
๓. สามารถดำเนินการซ่อมบำรุงได้ตรงตามตำแหน่ง อย่างรวดเร็ว
๔. จัดเก็บเป็นข้อมูลเพื่อจัดทำแผนงานแก้ไขปัญหในระยะยาว เพื่อป้องกันและลดความเสียหายที่อาจจะลุกลามได้

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ลดข้อร้องเรียนต่อหน่วยงาน และการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ นั้น เป็นการเพิ่มศักยภาพบุคลากรรวมถึงการบูรณาการ จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็วและตรงจุด ทำให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวก ปลอดภัยลดความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นได้

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายประเสริฐ อดิภัทรกุล)

(วันที่ ๑๓ เดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๖)

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายวรศักดิ์ วงษ์รอด)

(วันที่ ๑๓ เดือน มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖)