

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความถี่เด่นหรือความสำคัญ)
๑) ชื่อผลงาน

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ตอนควบคุม ๐๓๐๒ ตอน เมืองเก่า - สุโขทัย ที่ กม.๑๖๓+๖๕๔
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : งานแก้ไขปัญหาน้ำกัดเซาะบริเวณสะพาน บนทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ตอนควบคุม ๐๓๐๑ ตอน คุยประดู่ - คลองโพธิ์ ที่ กม.๗๖+๖๕๕
- ๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การอำนวยความสะดวกความปลอดภัยบนทางหลวงระหว่างการก่อสร้างของโครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ ทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ที่ กม. ๘๒+๔๕๐.๐๐๐ (แยกโตโยต้า)

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ


- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ม.ค. ๒๕๖๔ - ก.ค. ๒๕๖๔
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ม.ค. ๒๕๖๔ - พ.ค. ๒๕๖๔
- ๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : ม.ค. ๒๕๖๔ - ก.ค. ๒๕๖๔

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน ปรับปรุงบริเวณทางแยกยกระดับเป็นทางแยกขนาดใหญ่ ปรับระดับผิวจราจรจากผิว AC เป็นผิวคอนกรีต พร้อมจัดช่องจราจรเพื่อรองรับการจราจรและติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัยในบริเวณทางแยก

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน


| รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน | ลายมือชื่อ | สัดส่วนผลงานของผู้มีส่วนร่วม | ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน |
|--------------------------------|---|------------------------------|---------------------------------------|
| นายนเรศ อินประสิทธิ์ |  | ๒๐ % | ร่วมออกแบบ |

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน งานแก้ไขปัญหาน้ำกัดเซาะบริเวณสะพานบนทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ตอนควบคุม ๐๓๐๑ ตอน คุยประดู่ - คลองโพธิ์ ที่ กม.๗๖+๖๕๕ โดยทำการก่อสร้างต่อความยาวสะพานจาก ๓๐ ม. เป็น ๕๐ ม. ทำการเทคอนกรีตปรับระดับช่วงเข้าสู่คอสะพาน พร้อมปูผิวและตีเส้นจราจรพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกและปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทาง

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)


กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

| รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน | ลายมือชื่อ | สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม | ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน |
|------------------------------------|---|----------------------------------|---------------------------------------|
| นายนเรศ อินประสิทธิ์ |  | ๒๐ % | ร่วมออกแบบ |

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน ปรับปรุงบริเวณทางแยกยกระดับเป็นทางแยกขนาดใหญ่ ปรับระดับผิวจราจร
จากผิว AC เป็นผิวคอนกรีต พร้อมจัดช่องจราจรเพื่อรองรับการจราจรและติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวก
ความปลอดภัยในบริเวณทางแยก

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

| รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน | ลายมือชื่อ | สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม | ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน |
|------------------------------------|--|----------------------------------|---------------------------------------|
| นายนเรศ อินประสิทธิ์ |  | ๒๐ % | ผู้ควบคุมงานก่อสร้าง |

๔) ข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การวิเคราะห์และให้นำหนักปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน
บำรุงรักษาทางหลวงให้เหมาะสมกับพื้นที่จังหวัดสุโขทัย

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ ทางหลวง
หมายเลข ๑๒ ตอนควบคุม ๐๓๐๒ ตอน เมืองเก่า - สุโขทัย ที่ กม.๑๖๓+๖๕๔

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

สภาพทั่วไปและแนวความคิดในการดำเนินการ

ลักษณะทางกายภาพของทางหลวงหมายเลข ๑๒ ตอนควบคุม ๐๓๐๒ ตอน เมืองเก่า - สุโขทัย
ที่ กม.๑๖๓+๖๕๔ เป็นทางสามแยกที่บรรจบกันกับทางหลวงหมายเลข ๑๒๗๒ ตอนควบคุม ๐๑๐๐
ตอน คีรีมาศ - สามแยกแจกัน ที่ กม.๒๓+๓๘๖ เป็นเส้นทางเชื่อมโยงอุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย
และจังหวัดตาก มีลักษณะเป็นทางแยกรูปตัววาย ไม่มีสัญญาณไฟจราจร ควบคุม พื้นที่สองข้างทาง
เป็นย่านชุมชนเมืองที่อยู่อาศัยหนาแน่น ทางหลวงหมายเลข ๑๒ มีลักษณะเป็น ๔ ช่องจราจรโดยที่มี
เกาะกลางเป็นแบบเกาะสี่สี่เส้น และทางหลวงหมายเลข ๑๒๗๒ มีลักษณะเป็น ๔ ช่องจราจรโดยที่มี
เกาะกลางเป็นแบบเกาะยก ส่วนพื้นที่เกาะกลางบริเวณทางแยกเพื่อจัดทิศทางช่องจราจรเป็นแบบ
เกาะยก เนื่องด้วยบริเวณทางแยกนี้มีปริมาณจราจรและปริมาณรถบรรทุกเพิ่มมากขึ้น สถิติอุบัติเหตุ
สูงและบ่อยครั้งเนื่องจากทางแยกเป็นลักษณะการตัดกันของกระแสจราจร ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเข้าสู่
ทางแยกที่สูงประกอบกับทางแยกรูปตัววายทำให้ระยะการมองเห็นไม่เพียงพอ เห็นควรทำการ
ก่อสร้างปรับปรุงบริเวณทางแยก โดยการก่อสร้างวงเวียนพร้อมทั้งปรับปรุงผิวจราจรและติดตั้งไฟฟ้า
แสงสว่าง เพื่อความปลอดภัยของประชาชนและผู้ใช้เส้นทาง อำนวยความสะดวก และลดอัตราการ
เกิดอุบัติเหตุในบริเวณทางแยกนี้

ขั้นตอนการดำเนินการ

๑. ศึกษารายละเอียดจากข้อมูลในภาคสนามทางกายภาพด้านเรขาคณิตของทางแยก รูปตัด
ของทางแยกเดิม ข้อมูลปริมาณการจราจร ในเชิงปริมาณและทิศทาง รวมถึงสังเกต
พฤติกรรมของผู้ใช้ทาง และปัญหาที่เกิดขึ้น
๒. ทำการวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาโดยใช้หลักการทางวิศวกรรมจราจร
๓. พิจารณากำหนดแนวทางเลือกในการแก้ไขปรับปรุง รวมถึงงบประมาณที่ต้องใช้ดำเนินการ
๔. ทำการเปรียบเทียบข้อดีข้อเสียของแต่ละแนวทางเลือก
๕. ประสานงานส่วนสำรวจและออกแบบ สำนักงานทางหลวงที่ ๔ เพื่อทำการสำรวจและ
ออกแบบ
๖. จัดทำประมาณการงบประมาณที่ใช้ดำเนินการแนวทางเลือกที่เลือกตามปริมาณงานที่
คำนวณได้จากข้อมูลการสำรวจและออกแบบที่ออกแบบ
๗. จัดทำแผนรายละเอียดการเสนอสำนักอำนวยความปลอดภัย
๘. ควบคุมดูแลและกำกับการก่อสร้างให้ถูกต้องตามมาตรฐานของกรมทางหลวง และประสาน
ผู้เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดมาตรการในการลดผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้าง
๙. ประเมินผลการดำเนินการเมื่อโครงการแล้วเสร็จ

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

ในการดำเนินการโครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ตอนควบคุม ๐๓๐๒ ตอน เมืองเก่า - สุโขทัย ที่ กม.๑๖๓+๖๕๔ นั้น มีความยุ่งยากดังนี้

๑. การกำหนดพิจารณาก่อสร้างวงเวียนบริเวณทางแยก

ปัญหา เนื่องจากทางแยกบริเวณ กม.๑๖๓+๖๕๔ มีลักษณะเป็นสามแยกตัดกับถนนสายรองของกรมทางหลวง ทางหลวงหมายเลข ๑๒๗๒ เป็นเส้นทางเชื่อมโยงอุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัยและจังหวัดตาก มีลักษณะเป็นทางแยกรูปตัววาย ไม่มีสัญญาณไฟจราจรควบคุม พื้นที่สองข้างทางเป็นย่านชุมชนเมืองที่อยู่อาศัยหนาแน่น มีปริมาณจราจรและปริมาณรถบรรทุกเพิ่มมากขึ้น สถิติอุบัติเหตุสูงและบ่อยครั้งเนื่องจากทางแยกเป็นลักษณะการตัดกันของกระแสจราจร ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเข้าสู่ทางแยกที่สูงประกอบกับทางแยกรูปตัววายทำให้ระยะการมองเห็นไม่เพียงพอ จึงทำให้มีปัญหาในเรื่องของจำนวนช่องจราจรที่ไม่เหมาะสม การจัดการช่องจราจรไม่เพียงพอและไม่สอดคล้องกับการจราจรระหว่างถนนสายหลักกับสายรอง ซึ่งจะทำให้เกิดปัญหาการติดขัดและตัดกันของกระแสจราจรบริเวณทางแยกนี้ได้

การแก้ปัญหา ทำการกำหนดพิจารณาก่อสร้างวงเวียนบริเวณทางแยก เนื่องด้วยวงเวียนจัดเป็นรูปแบบทางกายภาพประเภทหนึ่งของลักษณะทางเรขาคณิตของทางแยก ซึ่งมีการจัดการจราจรแบบเดินรถทางเดียวในลักษณะวิ่งรอบตามเข็มนาฬิกา และให้ความสำคัญกับกระแสจราจรภายในวงรอบมากกว่า มีจำนวนช่องจราจรในวงรอบสองช่องจราจร เพิ่มความปลอดภัย โดยการลดจุดขัดแย้งของกระแสจราจรบริเวณทางแยก ช่วยลดความเร็วของกระแสจราจรที่เข้าสู่ทางแยก เพิ่มความจุของทางแยก ทำให้กระแสการไหลของจราจรคล่องตัวขึ้น สามารถหลีกเลี่ยงค่าใช้จ่ายในส่วนของการติดตั้งการควบคุมการทำงานและการดูแลรักษาสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก เพิ่มความชัดเจนในการมองเห็นบริเวณทางแยก โดยเฉพาะทางแยกที่มีมุมตัดแคบ หรือในบริเวณทางแยกที่ยากต่อการสังเกตเห็นของผู้ขับขี่ เป็นจุดเตือนผู้ขับขี่ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงประเภทถนน และการใช้ความเร็วในพื้นที่ ช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้แก่คนเดินเท้าขณะข้ามทางแยก เนื่องจากความเร็วที่ลดลงของยานพาหนะที่ผ่านทางแยกรูปแบบวงเวียน และการที่มีเกาะกลางแบ่งทิศทางจราจรขาเข้าและขาออกของวงเวียนซึ่งสามารถให้คนเดินเท้าใช้เกาะกลางนี้เป็นจุดพักรอขณะข้ามถนน ทำให้สามารถข้ามถนนได้ง่ายและปลอดภัยมากขึ้น วงเวียนมีราคาค่าก่อสร้างและค่าบำรุงดูแลรักษาค่อนข้างต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับทางแยกที่มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ที่มีราคาค่อนข้างสูงและต้องมีการซ่อมบำรุงเมื่อสัญญาณไฟจราจรเกิดขัดข้อง

ข้อพิจารณาบริเวณที่เหมาะสมในการก่อสร้างวงเวียนบริเวณทางแยกนั้น มีดังต่อไปนี้

- ๑) ทางแยกที่ควบคุมด้วยป้ายหยุดหรือป้ายให้ทาง โดยต้องพิจารณาสภาพความเหมาะสมของพื้นที่ปริมาณการจราจร โครงข่ายของทางแยกบริเวณใกล้เคียง และสิ่งแวดล้อมด้านอื่นๆ ด้วย
- ๒) ทางแยกที่ตัดกันเป็นรูปตัวที (T) หรือตัววาย (Y) ที่มีหรือคาดว่าจะมีอุบัติเหตุได้ง่าย
- ๓) ทางแยกที่จัดการจราจรแบบวงเวียนแล้วทำให้เกิดความล่าช้าน้อยกว่ารูปแบบทางแยกสัญญาณไฟจราจร
- ๔) ทางแยกที่มีมากกว่า ๔ ขาหรือทางแยกที่มีทิศทางของแต่ละขาไม่สมมาตรกัน
- ๕) ทางแยกที่มีหรือคาดว่าจะมีอุบัติเหตุซึ่งเกิดจากการตัดกันของยานพาหนะในอัตราสูง วงเวียนจะช่วยชะลอความเร็วและจัดระบบของรถไปในทิศทางต่างๆ

- ๖) ทางแยกที่ไม่สามารถออกแบบเรขาคณิตให้มีประสิทธิภาพด้วยวิธีอื่นๆ เนื่องจากพื้นที่ไม่เหมาะสม แต่เมื่อออกแบบเป็นวงเวียนแล้ว ช่วยลดปัญหาลงได้
- ๗) ทางแยกที่ต้องการออกแบบให้เกิดความล่าช้าต่อคัน เกิดขึ้นเท่าๆ กัน ทุกทิศทาง
- ๘) ทางแยกที่มีสัดส่วนของรถเลี้ยวขวาสูง

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

ปัจจุบันโครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ตอนควบคุม ๐๓๐๒ ตอน เมืองเก่า - สุโขทัย ที่ กม.๑๖๓+๖๕๔ นี้ ได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จสิ้นแล้ว ทำให้การเดินทางของทางหลวงหมายเลข ๑๒ และทางหลวงหมายเลข ๑๒๗๒ ที่เดินทางไปอุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย และจังหวัดตาก มีความสะดวกและปลอดภัยขึ้น ด้วยสาเหตุสำคัญดังต่อไปนี้

- สามารถลดความเร็วกระแสจราจรขณะขับผ่านทางแยก
 - การเดินทางสัญจรสำหรับผู้ใช้รถในพื้นที่และนอกพื้นที่ ได้รับความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทาง
 - สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ
- เนื่องจากการตัดกันของกระแสจราจร
- เป็นจุดศูนย์กลางของชุมชน เป็นสัญลักษณ์ของเมือง พัฒนาชุมชนบริเวณสองข้างทางให้ดีขึ้น มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น สามารถใช้เป็นเส้นทางขนส่งและการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ งานแก้ไขปัญหาน้ำกัดเซาะบริเวณสะพาน บนทางหลวงหมายเลข ๑๐๑
ตอนควบคุม ๐๓๐๑ ตอน คุยประตู่ - คลองโพธิ์ ที่ กม.๗๖+๖๕๕

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

สภาพทั่วไปและแนวความคิดในการดำเนินการ

สะพานที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติบริเวณคอสะพาน ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข ๑๐๑
ตอนควบคุม ๐๓๐๑ ตอน คุยประตู่ - คลองโพธิ์ ที่ กม.๗๖+๖๕๕ เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก
ขนาด (๓x๑๐.๐๐) = ๓๐.๐๐ ม. ทางรถกว้าง ๒๑.๐๐ ม. ทางเท้ากว้างข้างละ ๑.๕๐ ม. ทั้งสองข้าง
เนื่องด้วยเกิดฝนตกชุกหนักและตกติดต่อกันหลายวัน จากการสำรวจในสนามพบว่าปัญหาที่เกิดขึ้น
นั้นเป็นปัญหาของการที่มีน้ำหลาก โดยมีระดับความรุนแรงของการไหลค่อนข้างสูงและมีปริมาณของ
น้ำจำนวนมาก เกินความสามารถของคลองจนทำให้เกิดการกัดเซาะบริเวณคอสะพาน ประกอบกับ
ช่องเปิดของการระบายน้ำสะพานแคบเกินไป สายทางดังกล่าวเป็นทางหลวงที่เชื่อมโยงระหว่าง
จังหวัดกำแพงเพชร มายัง จังหวัดสุโขทัย จึงได้มีการพิจารณาปรับปรุงระบบอาคารระบายน้ำโดยทำ
การขยายความยาวสะพาน พร้อมทั้งติดตั้งระบบป้องกันการกัดเซาะ เพื่อให้การบริการแก่ประชาชน
ผู้ใช้รถใช้ถนน ได้รับความปลอดภัยและสะดวกสบายในการเดินทาง

ขั้นตอนการดำเนินการ

๑. ศึกษารายละเอียดจากข้อมูลสำรวจภาคสนาม พฤติกรรมการระบายน้ำในพื้นที่ทั้งในและ
นอกเขตทางหลวง ข้อมูลประวัติน้ำท่วมสายทาง ลักษณะกายภาพของทางหลวง ประเมิน
สภาพความเสียหายของทางหลวง รวมถึงปริมาณการจราจร เพื่อนำมาวิเคราะห์หาสาเหตุ
ของปัญหา
๒. กำหนดรูปแบบแนวทางเลือกในการแก้ไขปัญหามาปรับปรุง รวมถึงงบประมาณที่ต้องใช้
ดำเนินการ และเปรียบเทียบข้อดีข้อเสียของแต่ละแนวทางเลือก
๓. ประสานงานส่วนสำรวจและออกแบบ สำนักงานทางหลวงที่ ๔ เพื่อทำการสำรวจและ
ออกแบบ
๔. จัดทำประมาณการงบประมาณที่ใช้ ตามปริมาณงานที่ได้จากส่วนสำรวจและออกแบบที่
ออกแบบและปรับลดปริมาณงานตามงบประมาณที่ได้รับ
๕. จัดทำแผนรายประมาณการเสนอสำนักบริหารบำรุงทาง
๖. ควบคุมดูแลและกำกับก่อสร้างให้ถูกต้องตามมาตรฐานของกรมทางหลวง และประสาน
ผู้เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดมาตรการในการลดผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้าง
๗. ประเมินผลการดำเนินการเมื่อโครงการแล้วเสร็จ

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

ในการพิจารณาเพื่อแก้ไขปัญหการระบายน้ำนั้น มีปัญหาความยุ่งยาก ดังนี้

๑. การกำหนดพิจารณาก่อสร้างปรับปรุงขยายความยาวสะพาน

การกำหนดพิจารณาการระบายน้ำตรงจุดที่มีทางน้ำไหลผ่านต้องพิจารณานอกจากปริมาณ
น้ำหลากแล้ว ต้องพิจารณาระดับน้ำสูงสุดที่ควรเป็น ความเร็วของกระแสน้ำ ลักษณะทางเรขาคณิต
ของแนวทางน้ำที่ไหลเข้าบนทางหลวง ลักษณะการกัดเซาะ สิ่งที่ไหลลอยตามน้ำ มุมเฉียงที่เหมาะสม

เพื่อกำหนดความยาวของสะพานที่เหมาะสม รวมถึงการป้องกันการกัดเซาะที่คอสะพาน ลาดถมที่
 ประชิดคอสะพาน การป้องกันเสาตอม่อ แม้กระทั่งการปรับแต่งร่องน้ำ พร้อมทั้งพิจารณาในการ
 สืบหาข้อมูลสภาพพื้นที่รับน้ำ ความลาดชันของภูมิประเทศ สภาพการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ในพื้นที่
 ระบายน้ำ เพื่อใช้ในการประเมินค่าสัมประสิทธิ์น้ำท่าในการคำนวณหาอัตราการไหลของน้ำเข้าสู่
 คลอง คาบการเกิดซ้ำ ความเข้มของน้ำฝน เพื่อให้ได้อัตราการไหลสูงสุดและพิจารณานำข้อมูล
 ปริมาณการระบายน้ำของทางกรมชลประทาน เพื่อหาช่องเปิดการระบายน้ำที่เหมาะสม เพื่อนำไปใช้
 ในการปรับปรุงขยายความยาวสะพานให้เพิ่มมากขึ้นและเพียงพอในการระบายน้ำ

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

ปัจจุบันงานแก้ไขปัญหาน้ำกัดเซาะบริเวณสะพาน บนทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ตอนควบคุม
 ๐๓๐๑ ตอน คุยประคู่ - คลองโพธิ์ ที่ กม.๗๖+๖๕๕ ได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จสิ้นแล้ว ทำให้การ
 เดินทางระหว่าง จังหวัดกำแพงเพชร มายัง จังหวัดสุโขทัย มีความสะดวกและปลอดภัยขึ้น ด้วย
 สาเหตุสำคัญดังต่อไปนี้

- ลดค่าใช้จ่ายของกรมทางหลวงในการบำรุงรักษาทางหลวงที่ได้รับความเสียหาย และยังเป็น
 การเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง

- การดำเนินการได้มีการบูรณาการข้อมูลในพื้นที่ เพื่อชี้แจงถึงแนวคิดและรูปแบบที่จะ
 ดำเนินการ ทำให้เกิดความร่วมมือในการดำเนินการโครงการก่อสร้างและเกิดภาพลักษณ์ที่ดีของ
 หน่วยงานนำไปสู่ความร่วมมืออื่นๆ ในอนาคต

- นำไปประกอบแผนในการของบประมาณสำหรับการดำเนินการก่อสร้าง นอกจากนี้หลักการ
 พิจารณาระบบระบายน้ำโครงการดังกล่าวยังสามารถใช้เป็นแบบอย่างสำหรับการกำหนดรูปแบบ
 แก้ไขปัญหาอุทกภัยน้ำกัดเซาะบริเวณคอสะพานบริเวณใกล้เคียงที่มีลักษณะเดียวกัน

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การอำนวยความสะดวกภัยบนทางหลวงระหว่างการก่อสร้างของโครงการยกระดับ
ความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ ทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ที่ กม.๘๒+๔๕๐.๐๐๐ (แยกโตโยต้า)

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ ทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ที่ กม. ๘๒+๔๕๐.๐๐๐ (แยกโตโยต้า) เป็นทางแยกระดับเดียวกัน (At grade intersection) ที่มีทางหลวง
แผ่นดิน ๓ สายที่มาบรรจบกันและตัดข้ามกัน ระหว่างทางหลวงหมายเลข ๑๒๙๓ และ ทางหลวง
หมายเลข ๑๔๑๓ ตัดผ่านกับทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ที่ กม.๘๒+๔๕๐.๐๐๐ เป็นทางสี่แยกขนาดใหญ่
(Four-leg intersections) เป็นทางแยกมีปริมาณการจราจรค่อนข้างสูง เนื่องจากอยู่ในบริเวณพื้นที่ซึ่ง
เป็นศูนย์รวมของแหล่งงาน กิจการธุรกิจ และกิจกรรมทางสังคมต่างๆของเมืองสุโขทัย มีปริมาณ
การจราจร จำนวน ๑๑,๔๘๖ คันต่อวัน มีรถบรรทุกหนัก ๑๓.๗๖ %

ในการปฏิบัติงานก่อสร้างโครงการในเขตเมือง หรือเขตชุมชนหนาแน่น มักมีปัจจัยความยุ่งยาก
ซับซ้อนของงานที่เข้ามามีผลกระทบเพิ่มขึ้นมากกว่าโครงการก่อสร้างถนนทั่วไปนอกเขตเมือง ทั้งที่อยู่
นอกเหนือความคาดหมาย หรือสามารถคาดหมายได้ล่วงหน้า ซึ่งมีผลกระทบต่อความก้าวหน้าของ
โครงการ และอาจส่งผลให้เกิดความล่าช้าไม่เป็นไปตามนโยบายและแผน ในการเร่งรัดและติดตามการเบิก
จ่ายเงินงบประมาณประจำปีที่ผู้บริหารหน่วยงานได้วางแผนไว้ สาเหตุปัจจัยที่กล่าวถึงนี้ การอำนวยความสะดวก
ความปลอดภัยบนทางหลวงระหว่างการก่อสร้างของโครงการฯ จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องทำควบคู่ไปกับการ
บริหารโครงการก่อสร้างที่ให้โครงการแล้วเสร็จตามวัตถุประสงค์ของโครงการ เพื่อให้การควบคุมโครงการ
ดำเนินการต่อเนื่องได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ลักษณะของโครงการ เป็นการก่อสร้างเพื่อยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยก ซึ่งใช้ทางแยก
ลักษณะแบบแบ่งช่องทาง (Channelized intersections) เพื่อกำหนดทิศทางการเดินรถบังคับให้รถที่วิ่ง
เข้าทางแยกอยู่ในช่องทางจราจรที่กำหนด เพื่อตรงไปหรือเลี้ยว โดยมีเส้นหรือเครื่องหมายกำหนดให้บาง
ช่องทางต้องหยุดให้ทางให้รถทางอื่นไปก่อน ทำให้เพิ่มขีดความสามารถของถนนและเพิ่มความปลอดภัย
ให้กับผู้ใช้ทางเพื่อป้องกันการสับสน รวมทั้งติดตั้งสัญญาณไฟจราจร (Signalized Intersection) เพื่อให้
ปลอดภัยมากขึ้น และผิวทางบริเวณทางแยกเปลี่ยนแปลงจากผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต เป็นผิวทางปอร์ต
แลนด์ซีเมนต์คอนกรีต หนา ๒๕ เซนติเมตร ความกว้างข้างละ ๙.๕๐ - ๑๓.๐๐ เมตร เกาะกลางแบบยก
(Raised Medians) กว้าง ๔.๒๐ เมตร ไหล่ทางปอร์ตแลนด์ซีเมนต์คอนกรีตกว้างข้างละ ๒.๕๐ เมตร เพื่อ
รองรับปริมาณการจราจรต่อวันและปริมาณรถบรรทุกหนักที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ ตามแนวโน้มอัตราการเพิ่มขึ้น
ของปริมาณจราจรซึ่งสอดคล้องกับการเติบโตของเมืองสุโขทัยที่มีอัตราเพิ่มสูงขึ้น

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑ โครงการก่อสร้างเนื่องจากเป็นทางแยกขนาดใหญ่ จึงจำเป็นต้องมี “มาตรการอำนวยความสะดวก
ปลอดภัยบนทางหลวง” รวมไปถึงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนระหว่างระหว่างการก่อสร้างที่มี
ประสิทธิภาพ เพื่อเป็นการป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยกำหนดรูปแบบและ
แนวทางปฏิบัติให้เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบโครงการใช้ในการตรวจสอบพื้นที่ก่อสร้างให้เกิดความปลอดภัยต่อ
ผู้ใช้ทาง โดยรวมทั้งชุมชนสองข้างทางด้วย

๒.๒ ด้วยข้อจำกัดของพื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณในเขตเมืองหรือเขตชุมชนหนาแน่น ทำให้ต้องมีกร
ควบคุม และจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างบริเวณทางแยก โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน เพื่อให้ปริมาณ

จรรยาบรรณมีความคล่องตัว ลดปัญหาการจราจรติดขัด ไม่เกิดการตัดกระแสจราจร ลดความสับสนของผู้ใช้ทาง จึงต้องมี “การวางแผนและรูปแบบการบริหารจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างบริเวณทางแยก” ให้สอดคล้องกับแผนการก่อสร้างผิวจราจรแบบผิวทางพอร์ตแลนด์ซีเมนต์คอนกรีต เนื่องจากต้องใช้ระยะเวลาในการปิดการจราจรบริเวณทางแยกเป็นเวลานาน จนกว่าคอนกรีตจะสามารถรับกำลังอัดได้ตามที่รูปแบบกำหนดและเป็นไปตามหลักวิศวกรรม จึงจะสามารถทำการเปิดการจราจรได้ตามปกติ

๒.๓ การก่อสร้างทางในเขตเมืองมักพบกับปัญหาการร้องเรียนมาก เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่มีแหล่งชุมชนอยู่ตลอดสองข้างทาง ประกอบกับมีผู้สัญจรไปมาอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นในระหว่างทำการก่อสร้างจึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โครงการและผู้ใช้ทาง ฉะนั้นเพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นกับประชาชน จึงจำเป็นต้องมีการประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรในพื้นที่ดังกล่าว และเป็นการให้ทราบถึงความไม่สะดวกในระหว่างการก่อสร้าง แต่ประชาชนจะได้รับประโยชน์เมื่อโครงการแล้วเสร็จ โดยใช้ “กลยุทธ์การประชาสัมพันธ์ภายใต้กระแส Social Network” เพราะในปัจจุบัน การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ มีบทบาท ความสำคัญ และอิทธิพลอย่างยิ่งต่อหน่วยงานหรือองค์กรทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน รวมถึงประชาชนทั่วไป โดยการนำเสนอข้อมูลต่างๆของโครงการผ่านทางแพลตฟอร์มโซเชียลมีเดีย เฟซบุ๊ก (Facebook) เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับรู้และเข้าใจในสิ่งที่องค์กรได้ดำเนินการโครงการฯเพื่อสังคม การประชาสัมพันธ์แบบออนไลน์ (Online) จะช่วยเสริมสื่อประชาสัมพันธ์แบบออฟไลน์ (Offline) ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ด้วยคุณสมบัติอันโดดเด่นในเรื่องของการลดต้นทุน ช่วยลดค่าใช้จ่าย สามารถทำการสื่อสารได้ทุกที่ทุกเวลา รับข้อมูลข่าวสารได้อย่างฉับไวและรวดเร็ว

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑ ผลกระทบด้านอุบัติเหตุและปัญหาการจราจรระหว่างการก่อสร้าง เป็นปัญหาหลักของการควบคุมงานก่อสร้างทาง การอำนวยความสะดวกปลอดภัยบนทางหลวงระหว่างการก่อสร้างของโครงการที่มีประสิทธิภาพ จะช่วยให้มีความปลอดภัย ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างได้อีกทั้งยังช่วยให้ไม่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซากทั้งบริเวณก่อนเข้าพื้นที่ก่อสร้าง ภายในพื้นที่ก่อสร้าง และก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ลดผลกระทบจากข้อร้องเรียนของประชาชนในพื้นที่ได้

๓.๒ การวางแผนและมีรูปแบบการบริหารจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างบริเวณทางแยกให้สอดคล้องกับแผนการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ จะส่งผลให้ปริมาณการจราจรมีความคล่องตัว ไม่เกิดความสับสนของผู้ใช้ทาง มีความปลอดภัย สะดวก ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ความล่าช้า และค่าเสียเวลา ฯลฯ รวมทั้งยังช่วยให้งานมีกระบวนการทำงานที่ถูกต้องตามขั้นตอนการก่อสร้างและหลักวิศวกรรม ลดปัญหาหรืออุปสรรคในการทำงานของโครงการ ผลงานออกมามีคุณภาพตามมาตรฐานกรมทางหลวง และสามารถติดตามความก้าวหน้าของงาน เพื่อผลักดันให้งานแล้วเสร็จตามสัญญาและวัตถุประสงค์ของโครงการ

๓.๓ ด้วยพฤติกรรมการสื่อสารผ่าน “เครือข่ายสังคม” (Social Network) ซึ่งกำลังมีการขยายตัวและส่งผลกระทบต่อกลไกการรับรู้ข่าวสาร การกระตุ้นเชิงพฤติกรรม การบริโภค การมีส่วนร่วม และการสร้างความผูกพันระหว่างหน่วยงานหรือองค์กรทั้งภาครัฐ กับประชาชนทั่วไป การประชาสัมพันธ์แบบออนไลน์ (Online) โดยแพลตฟอร์มโซเชียลมีเดีย เฟซบุ๊ก (Facebook) ที่นิยมและใช้กันแพร่หลายในประเทศ เป็นเครื่องมือในการสื่อสาร ให้ข้อมูล ความเคลื่อนไหวและตลอดจนความก้าวหน้าของโครงการ ทำให้ผู้รับสารหรือผู้ที่มีปฏิสัมพันธ์ร่วมกันได้เกิดการรับรู้ การยอมรับ เป็นที่รู้จัก เกิดความเชื่อมั่น ไว้วางใจ การสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อโครงการก่อสร้าง ตลอดจนนำไปสู่สร้างการมีส่วนร่วมระหว่างกัน

ชื่อข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน
เรื่อง การวิเคราะห์และให้น้ำหนักปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของแผนงานบำรุงรักษาทาง
หลวงให้เหมาะสมกับพื้นที่จังหวัดสุโขทัย

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

ทางหลวงในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงสุโขทัย มี ๓๒ สายทาง ๔๗ ตอนควบคุม พื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในที่ราบ ทางตรงยาว ในการรองรับปริมาณเพื่อบำรุงรักษาและบูรณะนั้นประกอบด้วยงานบำรุงตามกำหนดเวลา งานบำรุงพิเศษ และงานบูรณะ ในแต่ละสายทางมีรหัสงานไม่มาก จำเป็นต้องมีการจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน โดยได้ประยุกต์ทฤษฎีการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น (Analytic Hierarchy Process: AHP) มาใช้ในการจัดลำดับความสำคัญ ทำการกำหนดปัจจัยหลักและปัจจัยย่อย เกณฑ์ในการให้คะแนนความสำคัญ เพื่อใช้ในกระบวนการวิเคราะห์ให้สอดคล้องกับพื้นที่จังหวัดสุโขทัยมากที่สุด

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

ในการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น (Analytic Hierarchy Process: AHP) เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจในการจัดลำดับความสำคัญของแผนงานบำรุงรักษาทางหลวงนั้น โดยกำหนดเกณฑ์ ปัจจัยหลักและปัจจัยย่อย เพื่อเก็บข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล จัดทำแบบประเมินโดยคัดเลือกผู้ประเมินแบบสอบถามจำนวน ๑๐ คน ประกอบด้วย ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสุโขทัย รองผู้อำนวยการ และหัวหน้าหมวดทางหลวงในสังกัดแขวงทางหลวงสุโขทัย โดยทำการกำหนดปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยดังนี้

ปัจจัยหลักและปัจจัยย่อย

๑. ด้านวิศวกรรม

- ๑.๑ สภาพความเสียหาย
- ๑.๒ อายุการใช้งาน
- ๑.๓ ความขรุขระ (IRI)
- ๑.๔ ความสึกร่อนล้อ (Rutting)

๒. ด้านสังคมและเศรษฐกิจ

- ๒.๑ ปริมาณจราจร
- ๒.๒ ปริมาณรถบรรทุก
- ๒.๓ เรื่องร้องเรียน
- ๒.๔ ประชากรในชุมชน

๓. ด้านนโยบายความจำเป็นเร่งด่วน

ในด้านนโยบายประกอบด้วย นโยบายที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัด นโยบายด้านโลจิสติกส์ นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงมรดกโลก เป็นต้น

จากการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น (Analytic Hierarchy Process: AHP) ในแต่ละปัจจัยจากผู้ประเมินทั้ง ๑๐ คน สามารถสรุปได้ดังตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ ตารางค่าน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ในการจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน
บำรุงรักษาทางหลวง

| ปัจจัยหลัก | ค่าน้ำหนัก ปัจจัยหลัก | ปัจจัยย่อย | ค่าน้ำหนัก ปัจจัยย่อย | ค่าน้ำหนัก ความสำคัญ |
|--------------------------------------|--------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|
| ด้านวิศวกรรม | ๐.๕๗๐ | สภาพความเสียหาย | ๐.๔๓๗ | ๐.๒๔๙ |
| | | อายุการใช้งาน | ๐.๒๙๒ | ๐.๑๖๖ |
| | | ความขรุขระ (IRI) | ๐.๑๕๐ | ๐.๐๘๖ |
| | | ความสึกร่องล้อ(Rutting) | ๐.๑๒๑ | ๐.๐๖๙ |
| ด้านสังคมและ เศรษฐกิจ | ๐.๒๓๗ | ปริมาณจราจร | ๐.๑๙๗ | ๐.๐๔๗ |
| | | ปริมาณรถบรรทุก | ๐.๔๑๔ | ๐.๐๙๘ |
| | | เรื่องร้องเรียน | ๐.๑๗๙ | ๐.๐๔๒ |
| | | ประชากรในชุมชน | ๐.๒๑๐ | ๐.๐๕๐ |
| ด้านนโยบาย ความจำเป็น เร่งด่วน | ๐.๑๙๓ | | | ๐.๑๙๘ |
| รวม | ๑.๐๐๐ | | | ๑.๐๐๐ |

ในการวิเคราะห์ลำดับความสำคัญ ทำโดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนในแต่ละปัจจัยซึ่งส่งผลต่อการ
จัดลำดับความสำคัญของแผนงาน แสดงดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ ๒ เกณฑ์การให้คะแนนตามสภาพความเสียหาย

| สภาพความเสียหาย | คะแนน |
|------------------------------|-------|
| มากกว่า ๕๐ % ของพื้นที่ | ๑๐ |
| ระหว่าง ๓๐ - ๔๙ % ของพื้นที่ | ๘ |
| ระหว่าง ๒๐ - ๒๙ % ของพื้นที่ | ๖ |
| ระหว่าง ๑๐ - ๑๙ % ของพื้นที่ | ๔ |
| น้อยกว่า ๑๐ % ของพื้นที่ | ๒ |

ตารางที่ ๓ เกณฑ์การให้คะแนนตามอายุการใช้งาน

| อายุการใช้งาน | คะแนน |
|------------------|-------|
| มากกว่า ๗ ปี | ๑๐ |
| ระหว่าง ๓ - ๗ ปี | ๗ |
| น้อยกว่า ๓ ปี | ๕ |

ตารางที่ ๔ เกณฑ์การให้คะแนนตามความขรุขระ (IRI)

| ความขรุขระ (IRI) | คะแนน |
|----------------------------|-------|
| มากกว่า ๕.๕ เสียหายหนักมาก | ๑๐ |
| ๔.๗๖ - ๕.๕๐ เสียหายหนัก | ๘ |
| ๓.๗๖ - ๔.๗๕ พอใช้ | ๖ |
| ๓.๐๑ - ๓.๗๕ ดี | ๔ |
| น้อยกว่า ๓.๐๐ ดีมาก | ๒ |

ตารางที่ ๕ เกณฑ์การให้คะแนนตามค่าความลึกร่องล้อ (Rutting)

| ความลึกร่องล้อ (Rutting) | คะแนน |
|--------------------------|-------|
| ระหว่าง ๒๕ มม. ขึ้นไป | ๑๐ |
| ระหว่าง ๑๒ - ๒๕ มม. | ๗ |
| ระหว่าง ๖ - ๑๒ มม. | ๕ |

ตารางที่ ๖ เกณฑ์การให้คะแนนตามปริมาณจรรยา

| สภาพความเสียหาย | คะแนน |
|-----------------------------------|-------|
| มากกว่า ๑๕,๐๐๐ คันต่อวัน | ๑๐ |
| ระหว่าง ๑๐,๐๐๑ - ๑๕,๐๐๐ คันต่อวัน | ๘ |
| ระหว่าง ๕,๐๐๑ - ๑๐,๐๐๐ คันต่อวัน | ๖ |
| ระหว่าง ๒,๐๐๐ - ๕,๐๐๐ คันต่อวัน | ๔ |
| น้อยกว่า ๒,๐๐๐ คันต่อวัน | ๒ |

ตารางที่ ๗ เกณฑ์การให้คะแนนตามปริมาณรถบรรทุก

| ปริมาณรถบรรทุก | คะแนน |
|-----------------------------|-------|
| มากกว่า ๘๐๐ คันต่อวัน | ๑๐ |
| ระหว่าง ๖๐๑ - ๘๐๐ คันต่อวัน | ๘ |
| ระหว่าง ๔๐๑ - ๖๐๐ คันต่อวัน | ๖ |
| ระหว่าง ๒๐๐ - ๔๐๐ คันต่อวัน | ๔ |
| น้อยกว่า ๒๐๐ คันต่อวัน | ๒ |

ตารางที่ ๘ เกณฑ์การให้คะแนนตามเรื่องร้องเรียน

| เรื่องร้องเรียน | คะแนน |
|-----------------------------|-------|
| เรื่องด่วนที่สุด / สำคัญมาก | ๑๐ |
| เรื่องเร่งด่วนมาก | ๗ |
| เรื่องด่วน | ๕ |

ตารางที่ ๙ เกณฑ์การให้คะแนนตามประชากร

| ปริมาณรถบรรทุก | คะแนน |
|------------------------------------|-------|
| ประชากรมากกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คน | ๑๐ |
| ประชากรมากกว่า ๗๕,๐๐๑ - ๑๐๐,๐๐๐ คน | ๘ |
| ประชากรมากกว่า ๕๐,๐๐๑ - ๗๕,๐๐๐ คน | ๖ |
| ประชากรมากกว่า ๒๕,๐๐๐ - ๕๐,๐๐๐ คน | ๔ |
| ประชากรน้อยกว่า ๒๕,๐๐๐ คน | ๒ |

ตารางที่ ๑๐ เกณฑ์การให้คะแนนด้านนโยบายความจำเป็นเร่งด่วน

| นโยบาย | คะแนน |
|--------------------|-------|
| นโยบายระดับประเทศ | ๑๐ |
| นโยบายระดับกรม | ๘ |
| นโยบายระดับภูมิภาค | ๖ |
| นโยบายระดับจังหวัด | ๔ |
| นโยบายระดับพื้นที่ | ๒ |

ในการจัดลำดับความสำคัญของแผนงานบำรุงรักษาทางหลวงให้เหมาะสมกับพื้นที่จังหวัดสุโขทัย ทำโดยนำค่าน้ำหนักความสำคัญจากการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น (Analytic Hierarchy Process: AHP) คูณกับเกณฑ์การให้คะแนนในแต่ละปัจจัยตามแผนความต้องการที่เสนอขอรับงบประมาณ และจัดลำดับโดยเรียงจากสายทางที่มีคะแนนมากที่สุดไปถึงสายทางที่มีคะแนนน้อยที่สุด


๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- สามารถนำค่าน้ำหนักความสำคัญไปใช้ในงานวางแผนเพื่อขอรับงบประมาณ ทำให้ใช้งบประมาณได้คุ้มค่าและครอบคลุมพื้นที่จังหวัดสุโขทัย
- สามารถวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญของแผนงานในการขอรับงบประมาณงานบำรุงรักษาทางหลวง
- สามารถนำไปต่อยอดกับงานบำรุงปกติในการแบ่งสัดส่วนความสำคัญในแต่ละรหัสงานของหมวดทางหลวงได้

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นางสาวพิทยะ ศรีเนตร)

(วันที่..... เดือน..... พ.ศ.) 

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายสิทธิโชค ลีมิ่งสวัสดิ์)

(วันที่..... เดือน..... พ.ศ.) 