

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การปรับปรุงจุดเสียงจุดอันตรายบริเวณทางแยก ในทางหลวงหมายเลข ๒๒๓๑ ตอน โนนสวรรค์-ท่าไฮ ระหว่าง กม.๓+๔๐๐ ถึง กม.๔+๓๐๐ (รวมสี่แยก)

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การแก้ไขปัญหาภัยพิบัติงานฉุกละเอิบ ในทางหลวงหมายเลข ๒๓๕๐ ตอน หนองหาน-กุมภวาปี ที่ กม.๒๔+๖๕๐ (บ้านหนองแวงใหญ่)

๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การจัดการความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ที่ออกแบบและควบคุมโดยสัญญาณไฟจราจร ในทางหลวงหมายเลข ๒๓๒ ตอน ถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ด จำนวน ๑๐ ทางแยก

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่๑ : ตุลาคม ๒๕๖๓ - ตุลาคม ๒๕๖๕

๒.๒) ผลงานลำดับที่๒ : กันยายน ๒๕๖๔ - ตุลาคม ๒๕๖๔

๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓: พฤศจิกายน ๒๕๖๕ - ธันวาคม ๒๕๖๕

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

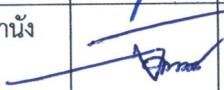
รายละเอียดผลงาน : การตรวจสอบกายภาพทางหลวง ร่วมวางแผนการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น พิจารณาหาวิธีการดำเนินการเพื่อแก้ไขและป้องกันปัญหาให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ทั้งการแก้ไขระยะเร่งด่วน แนวทางการแก้ไขปัญหาระยะยาว แนะนำแนวทางการแก้ไขปัญหาร่วมกับวิศวกรผู้ออกแบบ ประสานกับหน่วยงานในพื้นที่ จัดการการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อชี้แจงกระบวนการในขั้นตอนการก่อสร้าง, ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบ, ติดตาม ตรวจสอบ ให้การดำเนินโครงการก่อสร้างเป็นไปตามแผนการดำเนินการ กำกับการควบคุมการก่อสร้างเพื่อให้ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมและหลักวิชาการที่เกี่ยวข้อง

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้ที่มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน
นายสุภชัย จันทร์ธง		๑๐%	ร่วมวางอุปกรณ์ชั่วคราว ตรวจสอบการจัดทำ แผนงาน และควบคุมการก่อสร้างทาง
นายศราวุธ ศิริวงษ์		๕ %	สำรวจและออกแบบรายละเอียด จัดทำแบบ ก่อสร้างงานทาง
นายสมเกียรติ นาคเกตุ		๕ %	สำรวจกายภาพ ร่วมวางแผนการปฏิบัติงาน และจัดทำแผนงานเสนอส่วนกลาง

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน : การลงพื้นที่ตรวจสอบกายภาพทางหลวงและสิ่งแวดล้อมโดยรอบ
ทำการวิเคราะห์ปัญหาและสาเหตุของการเกิดปัญหาภัยพิบัติ กำหนดขอบเขตของวิเคราะห์
ความเสียหายหาแนวทางการดำเนินการป้องกันและแก้ไขความเสียหายร่วมอำนวยความสะดวกปฏิบัติงาน
โดยการลงไปปฏิบัติงานร่วมกับผู้ปฏิบัติงานอย่างใกล้ชิดจนการดำเนินการแล้วเสร็จและติดตาม
ตรวจสอบผลการดำเนินการหลังการดำเนินการแล้วเสร็จเพื่อประเมินผลการดำเนินการ
กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายสุภชัย จันทร์ธง		๑๐%	ร่วมตรวจสอบความเสียหาย ร่วมปฏิบัติงาน ควบคุมแนะนำการปฏิบัติงาน
นายจันทร์โท ปะโสทานัง		๑๐ %	ร่วมตรวจสอบความเสียหาย ร่วมปฏิบัติงาน ควบคุมแนะนำการปฏิบัติงาน

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน : ร่วมลงพื้นที่ตรวจสอบกายภาพทางหลวง ศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้ทาง
วิเคราะห์ปัญหาและสาเหตุของการเกิดปัญหาอุบัติเหตุบริเวณทางแยก กำหนดขอบเขตของปัญหา
เพื่อวางแผนการดำเนินการแก้ไขปรับปรุง ร่วมประชุมวิเคราะห์วางแผนการดำเนินการ ติดตาม
ตรวจสอบและให้คำแนะนำการปฏิบัติงานอย่างใกล้ชิด จนเสร็จสิ้นภารกิจการแก้ไข้ปัญหา ติดตาม
ประเมินผลหลังการดำเนินการแล้วเสร็จ

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายณัฐพล เยี่ยมชัยภูมิ		๑๐%	ร่วมดำเนินการปิดจุดทางลักข้าม ตลอด เส้นทางปรับกายภาพทางหลวงบริเวณ ทางแยก อำนวยความสะดวกปฏิบัติงานร่วมกับ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงร้อยเอ็ด
นายสำเร็จ ปางลิลาศ		๕ %	การปรับปรุงสัญญาณไฟจราจร รวม จำนวน ๑๐ ทางแยก
นายธวัช บุราสูงเนิน		๕ %	ดำเนินการการปรับปรุงป้ายจราจรและ เครื่องหมายจราจรตลอดเส้นทางรวมทางแยก

๔) ข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง เทคนิคการบริหารสัญญาจ้างของแขวงทางหลวง สำหรับโครงการก่อสร้าง
และบำรุงรักษาทางหลวงอย่างมีประสิทธิภาพ

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายมงคล แสนวงษา)

(วันที่ ๒๔ เดือน กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายสิทธิชัย วนานเวชพงศ์)

(วันที่ ๒๕ เดือน กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายจิระพงศ์ เทพพิทักษ์)

(วันที่ ๒๕ ก.ค. ๒๕๖๗ พ.ศ.)

หมายเหตุ คำรับรองจากผู้บังคับบัญชาอย่างน้อย ๒ ระดับ คือ ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล และผู้บังคับบัญชา ที่เหนือขึ้นไปอีก ๑ ระดับ เว้นแต่ในกรณีที่ผู้บังคับบัญชาดังกล่าวเป็นบุคคลคนเดียวกัน ก็ให้มี คำรับรอง ๑ ระดับ ได้

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิด

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ : การปรับปรุงจุดเสี่ยงจุดอันตรายบริเวณทางแยก

ในทางหลวงหมายเลข ๒๒๓๑ ตอน โนนสวรรค์ – ท่าไฮ ระหว่าง กม.๓+๔๐๐ – กม. ๔+๓๐๐ (รวมสี่แยก)

๑. สรุปสาระสำคัญ

สภาพทั่วไปและแนวความคิดในการดำเนินการ

ทางหลวงหมายเลข ๒๒๓๑ ตอน โนนสวรรค์-ท่าไฮ ระยะทางรวมประมาณ ๑๐ กิโลเมตร โดยเริ่มต้น กม.๐+๐๐๐ ที่บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๐๒๓ ตอน ภูมิภาปี-ศรีธาตุ ที่สามแยกบ้านโนนสวรรค์ แบ่งเป็นเขตควบคุมของแขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๒(หนองหาน) สำนักงานทางหลวงที่ ๗ ระหว่าง กม.๐+๐๐๐ถึงกม.๔+๓๐๐ (สะพานข้ามลำน้ำป่าว) จาก กม.๔+๓๐๐ ถึงจุดสิ้นสุดอยู่ในเขตควบคุมของแขวงทางหลวงกาฬสินธุ์ สำนักงานทางหลวงที่ ๘ ลักษณะเป็นทางหลวงขนาด ๒ ช่องจราจร มาตรฐานทางชั้น ๔ ความกว้างคันทาง ๘.๐๐ เมตร ลักษณะภูมิประเทศโดยรอบเป็นลักษณะลูกเนินขึ้นลงมีความลาดชันตลอดเส้นทาง สองข้างทางเป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีการเพาะปลูกมันสำปะหลัง มีโรงงานแป้งมันกระจายตัวอยู่ในเขตพื้นที่อำเภอภูมิภาปี และอำเภอศรีธาตุ จังหวัดอุดรธานี ทางหลวงหมายเลข ๒๒๓๑ เป็นเส้นทางลัดจาก อำเภอท่าคันโท จังหวัดกาฬสินธุ์ และอำเภอกระนวน จังหวัดขอนแก่น เดินทางเข้าสู่จังหวัดอุดรธานี และเป็นเส้นทางขนส่งหลักเพื่อบรรทุกผลิตผลทางการเกษตรเช่น มันสำปะหลังเข้าสู่โรงงานแป้งมันสำปะหลัง และมีการบรรทุกอ้อยสด จากพื้นที่อำเภอท่าคันโท จังหวัดกาฬสินธุ์ และอำเภอกระนวน จังหวัดขอนแก่น เพื่อขนส่งไปยังโรงงานน้ำตาลที่ อำเภอภูมิภาปี จังหวัดอุดรธานี โดยที่บริเวณกม.๓+๘๐๐ มีทางแยกอันตราย(สี่แยกท่าไฮ) ซึ่งเป็นจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข ๒๒๓๑ กับทางหลวงชนบทหมายเลข อด.๔๐๐๑ โดยทางหลวงหลวงชนบท เป็นเส้นทางลัดระหว่างอำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น ไปยังจังหวัดสกลนคร ผ่านอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี สู่อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

บริเวณทางแยกที่ กม.๓+๘๐๐ มีลักษณะเป็นจุดสูงสุดของลูกเนิน กลางชุมชนหมู่บ้านท่าไฮ มีการการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จึงได้รับการเรียกขานจากประชาชนในพื้นที่ว่า "สี่แยกร้อยศพ" โดยมีเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุใหญ่เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน พ.ศ.๒๕๖๓ มีรถบรรทุกส่วนบุคคลชนกับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีผู้เสียชีวิต ๒ ราย และเหตุการณ์ใหญ่ เมื่อวันที่ ๑๑ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๓ เกิดเหตุรถบรรทุกพ่วง๒๐ ล้อชนกับรถบรรทุกส่วนบุคคลสี่ประตู มีผู้เสียชีวิตจำนวน ๕ ราย ถือเป็นอุบัติเหตุใหญ่ของจังหวัดอุดรธานี แขวงทางหลวงอุดรธานีที่๒(หนองหาน) ได้เข้าดำเนินการแก้ไข ปัญหาเบื้องต้นโดยการติดตั้งอุปกรณ์ชั่วคราวเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ สามารถแก้ไขปัญหา โดยสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดระยะเวลา ๒ปี ด้วยวิธีการติดตั้ง วงเวียนชั่วคราวและติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเพิ่มความปลอดภัย ในระหว่างการแก้ไขชั่วคราวนั้น ได้ดำเนินการสำรวจออกแบบและจัดทำแผนงาน เสนอสำนักแผนงาน กรมทางหลวง เพื่อปรับปรุงกายภาพของทางหลวง ให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น สามารถแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุอย่างยั่งยืน ดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๖ เพื่อก่อสร้างเป็นวงเวียนถาวร(Roundabout) โดยการใช้รูปแบบการแก้ไขปัญหาจากวงเวียนชั่วคราวเป็นแนวทางในการออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหา

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) การเข้าสำรวจกายภาพทางหลวงบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ วิเคราะห์สาเหตุของการเกิดปัญหาอุบัติเหตุ

๒.๒) กำหนดขอบเขตของการเกิดปัญหา พร้อมแนวทางการแก้ไขปัญหายังเป็นระบบภายใต้ข้อจำกัดด้านงบประมาณ วิธีงบประมาณ

๒.๓) แยกการดำเนินการเป็นขั้นตอนเร่งด่วนด้วยการแก้ไขปัญหามุ่งต้นโดยการติดอุปกรณ์ชั่วคราวเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาซ้ำซ้อน ตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของประชาชน กับขั้นตอนการแก้ไขปัญหายังยั่งยืนในระยะยาว

๒.๔) ในระหว่างการรอรับการแจ้งแหล่งงบประมาณในการแก้ไขปัญหายังยั่งยืนในระยะยาวทำการวิเคราะห์ประเมินผลการแก้ไขปัญหชั่วคราว การซ่อมบำรุงอุปกรณ์อำนวยความสะดวกและสอบถามความพึงพอใจของประชาชนเพื่อปรับปรุงให้มีความเหมาะสมและมีความพร้อมตลอดเวลา

๒.๕) เมื่อทราบแหล่งงบประมาณจากสำนักแผนงาน ทำการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โดยใช้รูปแบบวงเวียนชั่วคราวที่แก้ไขปัญหามีประสิทธิภาพเป็นตัวอย่างและแนวทางการแก้ไขปัญหาร่วมจัดทำแผนงานเพื่อ ขอความเห็นชอบมาดำเนินการ

๒.๖) เมื่อได้รับการอนุมัติแผนงานโครงการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างตามระเบียบที่เกี่ยวข้องจนถึงขั้นตอนการประกาศผู้ชนะในการเสนอราคา

๒.๗) ดำเนินการลงนามสัญญาจ้างและบริหารสัญญาจ้างจนเสร็จสิ้นโครงการ อย่างยั่งยืนในระยะยาว

๒.๘) การติดตามประเมินผลการดำเนินการ

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

การดำเนินการภายใต้แรงกดดันจากประชาชนในพื้นที่ และความคาดหวังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันปัญหาอุบัติเหตุในระดับจังหวัดอุดรธานี เนื่องจากปัญหาการเกิดอุบัติเหตุใหญ่ที่เกิดขึ้นในวันที่ ๒๓ กันยายน พ.ศ.๒๕๖๓ และวันที่ ๑๑ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๓ ห่างกันไม่ถึง ๒๐ วัน เมื่อย้อนกลับไปทบทวนข้อมูลย้อนหลังพบว่ามียางานการเกิดอุบัติเหตุจำนวนมากครั้ง แนวทางการตอบข้อร้องเรียนและรายงานจังหวัดอุดรธานีที่ผ่านมา คือ “อยู่ระหว่างการรอจัดสรรงบประมาณมาดำเนินการแก้ไขปรับปรุงเป็นสี่แยกไฟแดง” เมื่อผู้อำนวยการแขวงทางหลวงอุดรธานีที่๒(หนองหาน) ลงพื้นที่ตรวจสอบกายภาพทางหลวงและสภาพสิ่งแวดล้อมโดยรวม เพื่อกำหนดขอบเขตของปัญหาให้แคบลงมา พบว่าปัญหาเกิดจากการเชื่อมต่อระหว่างทางหลวงแผ่นดินกับทางหลวงชนบท และปัญหาเกี่ยวกับ Information ที่ช่วยให้ผู้ขับขี่ทราบว่าเส้นทางแยก รวมถึงปัญหาของการใช้ความเร็วเข้าสู่ทางแยก หากวิเคราะห์ด้วยแนวทางเดิม คงได้คำตอบเหมือนเดิม คือรอปรับปรุงเป็นสี่แยกไฟแดง เมื่อประเมินความเสี่ยงและความสูญเสียที่จะเกิดขึ้นพบว่าความเดือดร้อนของประชาชนไม่สามารถรอได้ ต้องมีการแก้ไขปัญหาชั่วคราวอย่างเป็นทางการให้ประชาชนเห็นว่า กรมทางหลวงได้ให้ความสนใจแก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนของประชาชน ตอบสนองความต้องการได้อย่างทันท่วงทีและรวดเร็ว เมื่อศึกษาขอบเขตของปัญหา นำปัจจัยและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุแต่ละข้อมาหาทางแก้ไขชั่วคราวอย่างเป็นทางการ ดำเนินการวันที่๑๔ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๓ (๓ วันหลังจากอุบัติเหตุใหญ่) เกิดวิธีการใหม่โดยการจัดวางวงเวียนชั่วคราวและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆเพื่อจัดระเบียบการเข้าสู่ทางแยก เป็น Information ให้ทราบว่าเส้นทางแยก ใช้อุปกรณ์เป็น Side Friction บีบให้ลดความเร็วเพื่อเข้าสู่ทางแยก

ในระหว่างการจัดวางอุปกรณ์นั้น มีกระแสต่อต้านจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ สถานีตำรวจภูธรศรีธาตุ และมีนักวิชาการด้านวิศวกรรมจราจรในพื้นที่ แสดงความเห็นคัดค้านการดำเนินการของ แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๒ (หนองหาน) เนื่องจากหากมองด้วยสายตาแล้ว การติดตั้งวงเวียน และจัดวางอุปกรณ์ดังกล่าวน่าจะอันตรายมากกว่าเดิม แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๒ (หนองหาน) ใช้เวลาทำความเข้าใจด้วยหลักวิศวกรรมจราจรและ Road Safety Audit และปล่อยระยะเวลา ให้อุปกรณ์อำนวยความสะดวกทำงานแก้ไขปัญหา โดยใช้เวลาประมาณ ๓ สัปดาห์ การดำเนินการติดตั้งวงเวียนและจัดวางอุปกรณ์ จึงเป็นที่ยอมรับจากประชาชนและผู้ที่เคยต่อต้าน เมื่อประเมินผลการปฏิบัติงานแก้ไขชั่วคราว พบว่าตลอดระยะเวลา ๒ ปีของการจัดวางอุปกรณ์ ไม่มีอุบัติเหตุใหญ่เกิดขึ้นที่สี่แยกท่าไฮเลย อุบัติเหตุใหญ่เป็นศูนย์สามารถลบชื่อเรียกขานเดิมว่า “สี่แยกร้อยศพ” ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในระยะเวลา ๒ ปีระหว่างรอจัดสรรงบประมาณ ผลพลอยได้คือประชาชนในพื้นที่ยอมรับการแก้ไขปัญหาด้วยการก่อสร้างเป็น “วงเวียน(Roundabout)” แทนชุดความคิดเดิมที่คิดว่า “สี่แยกไฟแดงปลอดภัยที่สุด” ส่วนขั้นตอนการออกแบบก่อสร้างวงเวียนตามมาตรฐานในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๖ ผ่านพ้นความยุ่งยากมาแล้วได้รับการตอบรับและการสนับสนุนจากประชาชนในพื้นที่และผู้เกี่ยวข้องเป็นอย่างดี

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณงานและเชิงคุณภาพ)

๔.๑) เชิงปริมาณงาน

สามารถป้องกันแก้ไขการเกิดปัญหาอุบัติเหตุบริเวณทางสี่แยกได้อย่างมีประสิทธิภาพ แม้การดำเนินการด้วยงบประมาณจำกัด โดยการติดตั้งวงเวียนชั่วคราวร่วมกับการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกและการปรับกายภาพทางหลวงโดยรอบ สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุใหญ่เป็น ๐ ได้

๔.๒) เชิงคุณภาพ

เป็นตัวแทนของกรมทางหลวง และเป็นภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กรกรมทางหลวง ในการแก้ไขปัญหา การตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน กระบวนการของการแก้ไขปัญหาลงมือได้ข้อจำกัด ด้านงบประมาณ โดยการนำเสนอวิธีการแก้ไขปัญหาด้วยวิธีการแบบใหม่ การปรับเปลี่ยนทัศนคติของประชาชนในพื้นที่ในการเปิดใจรับความคิดแก้ไขปัญหาวิธีใหม่แทนความคิดเดิมที่เชื่อว่า “สี่แยกไฟแดงดีที่สุด”

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) การดำเนินการด้วยการจัดวางวงเวียนชั่วคราวและติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ครั้งแรกนั้น ผ่านการลองผิดลองถูกปรับแก้กันจริงบริเวณหน้างานให้สอดคล้องการจราจรและพฤติกรรมการใช้ทาง สามารถสร้างความรู้ใหม่ เสนอทางเลือกใหม่ของการแก้ไขปัญหา

๕.๒) ช่วยทำให้ฝึกคิดเป็นระบบในการแก้ไขปัญหาด้วยวิธีการใหม่ๆ ผ่านขั้นตอนการกำหนดของเขตของปัญหา เพื่อตีกรอบของการแก้ไขปัญหาให้แคบลง สามารถทำการแก้ไขปัญหาลงมือได้ มองภาพกว้างกำหนดปัญหาให้เล็กและแคบลงจะเห็นหนทางในการแก้ไขปัญหา

๕.๓) การแก้ไขปัญหาก็ได้ผลสำเร็จจากการวางวงเวียนชั่วคราวและการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก สามารถแก้ไขปัญหาลงมือได้อย่างเป็นรูปธรรม ได้รับการยอมรับจากหน่วยงานป้องกันปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและจังหวัดอุดรธานี สามารถนำไปขยายผลดำเนินการในจุดอื่นทั่วจังหวัดภายใต้แนวคิด “ท่าไฮโมเดล”

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ : การแก้ไขปัญหากล้วยพิบัติงานฉุกเฉิน

ในทางหลวงหมายเลข ๒๓๕๐ ตอน หนองหาน - กุมภวาปี ที่ กม.๒๔+๖๕๐(บ้านหนองแวงใหญ่)

๑. สรุปสาระสำคัญ

ทางหลวงหมายเลข ๒๓๕๐ ตอน หนองหาน-กุมภวาปี จุดเริ่มต้น กม.๐+๐๐๐ ที่สี่แยกอำเภอหนองหาน จุดสิ้นสุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๐๒๓ ตอน กุมภวาปี-ศรีธาตุ (สามแยกบ้านนาแบก) ระยะทางรวมประมาณ ๓๕ กิโลเมตรเศษ ถือเป็นเส้นทางลัดและเส้นทางเลี่ยงที่สำคัญ ใช้สำหรับการเดินทางขึ้นสู่จังหวัดหนองคายตอนบน จังหวัดบึงกาฬและจังหวัดสกลนคร เป็นทางเลือกสำหรับหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรหนาแน่นในทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) ขาเข้าเมืองอุดรธานี และปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกในทางหลวงหมายเลข ๒๙๒ ทางเลี่ยงเมืองอุดรธานี แม้เป็นทางหลวงหมายเลขสี่ตัวแต่ถือเป็นทางสายหลักที่มีปริมาณการจราจรค่อนข้างสูง มีปริมาณรถบรรทุกขนส่งสินค้าและขนส่งน้ำมันใช้เดินทางเป็นจำนวนมากเส้นทางหนึ่ง รองจากทางหลวงหมายเลข ๒ ตอน กุมภวาปี-อุดรธานี และทางหลวงหมายเลข ๒๒ ตอน อุดรธานี-สกลนคร สภาพทั่วไปเป็นทางหลวงขนาด ๒ ช่องจราจร มาตรฐานทางชั้น ๔ มีความกว้างของคันทาง ๙.๐๐ เมตร มีการปรับปรุงขยายเป็น ๔ ช่องจราจรตามชุมชนเป็นช่วงๆประมาณ ๖ ชุมชน ลักษณะคันทางสูงเฉลี่ยจากระดับดินเดิมประมาณ ๑.๕๐ เมตร สภาพพื้นดินสองข้างทางมีลักษณะเป็นดินร่วนปนทราย

ลักษณะเกิดปัญหากล้วยพิบัติในทางหลวงหมายเลข ๒๓๕๐ ตอน หนองหาน-กุมภวาปี ที่ กม.๒๔+๖๕๐(บ้านหนองแวงใหญ่) คือเกิดการชำรุดของท่อลอดด้านท้ายน้ำ ท่อ Cross Drain ขนาด ๑.๐๐ เมตร จำนวน ๓ แลว มีรายงานการเกิดกล้วยพิบัติครั้งแรก เมื่อวันที่ ๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๔ มีลักษณะความเสียหายของคันทาง เกิดการทรุดตัวเป็นหลุมขนาดเล็กบริเวณไหล่ทางและลาดคันทาง หมวดทางหลวงหนองหานได้ทำการแก้ไขเบื้องต้น โดยการใช้วัสดุดินถมกลับเพื่อปิดบริเวณเสียหายของลาดคันทาง เมื่อวันที่ ๙ กันยายน พ.ศ.๒๕๖๔ เกิดมีพายุฝนเข้าในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี ทำให้มีปริมาณน้ำด้านบนพื้นที่รับน้ำเป็นจำนวนมาก น้ำที่ไหลผ่านท่อ Cross Drain มีอัตราการไหลสูงชันทำให้ท่อลอดส่วนที่หักชำรุดนั้นเกิดความเสียหายมากขึ้น ความเสียหายที่ปรากฏในเช้าวันที่ ๑๐ กันยายน พ.ศ.๒๕๖๔ คือคันทางเกิดการทรุดตัวพังทลายลึกเข้ามาในผิวจราจรบริเวณใต้โครงสร้างทางเกิดเป็นโพรงขนาดใหญ่ น้ำที่กระจายออกจากท่อลอดที่หักชำรุดได้นำพาดินฐานรากใต้โครงสร้างชั้นทางให้หลุดหายไปกับกระแสการไหลของน้ำ ความเสียหายมีแนวโน้มที่จะเกิดความรุนแรงถึงขั้นชำรุดจนใช้การไม่ได้ต้องปิดการจราจรทางหลวงหมายเลข ๒๓๕๐ ตอน หนองหาน-กุมภวาปี

แนวทางหลวงอุดรธานีที่ ๒ (หนองหาน) ภายใต้การอำนวยการของผู้อำนวยการแนวทางหลวงอุดรธานีที่ ๒ (หนองหาน) ได้เข้าตรวจสอบบริเวณที่เกิดกล้วยพิบัติรวมถึงประเมินสภาพแวดล้อมรอบบริเวณที่เกิดกล้วยพิบัติโดยละเอียด วิเคราะห์ประมวผลผลทำให้ทราบถึงสาเหตุเบื้องต้นที่ทำให้เกิดความชำรุดของท่อโดยละเอียดที่เกิดเหตุเมื่อวันที่ ๑ กันยายน พ.ศ.๒๕๖๔ สาเหตุของความเสียหายเกิดจากการพัฒนาแหล่งน้ำขององค์การบริหารส่วนท้องถิ่น มีการจ้างเหมาขุดลอกลำห้วยบริเวณด้านท้าย ถึงแม้จะเป็นการดำเนินการในเขตลำห้วยในพื้นที่การบริหารอยู่นอกจากเขตทางหลวงห่างจากปลายท่อ Cross Drain แต่การดำเนินการนั้นมีการขุดลอกให้ระดับท้องของลำห้วยลึกต่ำกว่าระดับดินฐานรากบริเวณใต้ท้องท่อ Cross Drain มากเกินไป โดยมีความลึกมากกว่า ๑.๐๐ เมตรทำให้พื้นดินใต้ท่อขาดเสถียรภาพ เมื่อมีการไหลของน้ำฝนที่ระบายผ่านท่อ Cross Drain จำนวนมาก จึงเกิดการหมุนวนใต้ดินฐานรากโครงสร้างประกอบกับการที่พื้นดินบริเวณดังกล่าวเป็นดินร่วนปนทราย มีการพัดพามวลดินใต้ฐานรากจึงเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว

เร่งให้เกิดการชำระของท่อ Cross Drain มากขึ้น การตรวจสอบความเสียหายที่ปรากฏในวันที่ ๑ กันยายน พ.ศ.๒๕๖๔ ที่ทีมงานเจ้าหน้าที่หมวดทางหลวงหนองหานขาดความรอบคอบเกิดความผิดพลาดที่เจ้าหน้าที่ของหมวดทางหลวงหนองหานเอง ไม่ได้รายงานผลของการลงไปสำรวจใต้ท่อ Cross Drain โดยละเอียด จึงไม่พบว่ามีการรายงานว่าท่อ Cross Drain ส่วนหนึ่งเกิดความเสียหาย โดยมีรอยต่อระหว่างท่อนหักชำระออกจากกัน เมื่อมีฝนตกและการระบายน้ำตามท่อเกิดน้ำรั่วไหลออกจากท่อ Cross Drain พัดพาดินใต้ฐานรากท่อออกจากบริเวณโดยรอบ เมื่อเกิดพายุฝนเข้าพื้นที่จังหวัดอุดรธานี วันที่ ๙ กันยายน พ.ศ.๒๕๖๔ ความเสียหายจากการเกิดภัยพิบัติจึงเกิดขึ้นได้เร็ว และขยายขอบเขตของความเสียหายเข้าไปในโครงสร้างทาง ประเมินภาพรวมความเสียหายและวิเคราะห์ขอบเขตของปัญหาโดยละเอียดแล้วพบว่า หากไม่ดำเนินการแก้ไขปัญหาก็ภัยพิบัติโดยด่วน ภายในระยะเวลาไม่เกิน ๓ วันจะเกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางจนถึงขั้นต้องปิดการจราจร เพื่อไม่ให้มีการสัญจรไปมาผ่านหลวงหมายเลข ๒๓๕๐ ตอน หนองหาน-กุมภวาปี ต้องรอให้ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ ๒ เข้าดำเนินการทอดสะพาน Bailey Bridge เพื่อเปิดการจราจรชั่วคราวให้สัญจรไปมาได้สะดวกสำหรับรถยนต์ขนาดเล็ก รอการดำเนินการแก้ไขพื้นฟูทางหลวงต่อไป อาจจะมีผลกระทบโดยรวมจากการจำกัดน้ำหนักของรถบรรทุก ข้อกำหนดรถบรรทุกสามารถผ่านสะพาน Bailey Bridge ได้ น้ำหนักรวมไม่เกิน ๑๕ ตัน แนวทางการแก้ไขที่เหมาะสมคือการเร่งดำเนินการแก้ไขความเสียหายโดยเร็วและเร่งทำการถมกลับโครงสร้างทางคืนผิวจราจร สร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนผู้ใช้ทางโดยเร็วจึงได้สั่งการให้ปิดช่องจราจรชั่วคราวจำนวน ๑ ช่องจราจร เริ่มพรอยแตกของโครงสร้างทางและมีโพรงด้านใต้โครงสร้างทาง เปิดใช้การจราจรเพียง ๑ ช่องจราจร ติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและประชาสัมพันธ์การดำเนินการให้ประชาชนทั่วไปรับทราบ

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) การลงพื้นที่ตรวจสอบสภาพภาพทางหลวงบริเวณเกิดปัญหาภัยพิบัติ ประเมินสภาพแวดล้อมโดยรอบในมุมมองกว้าง และกำหนดขอบเขตของปัญหาให้แคบลงเพื่อวางแผนการแก้ไขปัญหาแต่ละสาเหตุและปัจจัยอย่างมีระบบ

๒.๒) กำหนดเป้าหมายในการวางแผนการแก้ไขปัญหา พร้อมประชุมผู้เกี่ยวข้อง เตรียมความพร้อมด้านวัสดุที่เกี่ยวข้อง เครื่องจักรเครื่องมือ ที่จำเป็นสำหรับการดำเนินการ ประสานส่วนเครื่องจักรกล สำนักงานทางหลวงที่ ๗ เพื่อวางแผนการเช่าเครื่องจักรงานเงินทุนหมุนเวียน เมื่อการเช่าเครื่องจักรจากงานเงินทุนหมุนเวียนได้ทันเวลา แสวงหาความร่วมมือจาก Out Source เพื่อให้การสนับสนุนเครื่องจักร ทำให้สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างรวดเร็วทันเหตุการณ์

๒.๓) ประสานงานกับสำนักบริหารบำรุงทาง เพื่อประเมินวงเงินงบประมาณในส่วนการแก้ไขภัยพิบัติงานฉุกเฉินที่มีงบประมาณจำกัดได้กรอบวงเงินไม่เกิน ๓๐๐,๐๐๐ บาท เพื่อให้สามารถดำเนินการก่อนหน้าผูกพันได้ก่อนอนุมัติงบประมาณ ทำการปรับรูปแบบการใช้จ่ายงบประมาณ จากงบบำรุงปกติประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๔ เข้ามาเสริมในส่วนที่เกิน ๓๐๐,๐๐๐ บาท

๒.๔) จัดเตรียมวัสดุอุปกรณ์เครื่องจักรเครื่องมือที่เกี่ยวข้องก่อนการดำเนินการโดยใช้เวลาเตรียมการ ๑ วัน

๒.๕) เริ่มดำเนินการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติอย่างเป็นระบบภายใต้ แนวคิดการกำหนดขอบเขตของความเสียหายให้ชัดเจน กำหนดปัจจัยและสาเหตุที่ถูกต้องเพื่อให้การแก้ไขปัญหาดตรงจุด โดยมีเป้าหมายดำเนินการให้แล้วเสร็จถึงขั้นขั้นการคืนผิวจราจรภายในระยะเวลา ๕ วัน

๒.๖) ลงพื้นที่อำนวยความสะดวกแนะนำการปฏิบัติงานอย่างใกล้ชิดตลอดระยะเวลา ๕ วัน เพื่อประเมินสถานการณ์ต่างๆที่เปลี่ยนแปลงไปตามสภาพหน้างานจริง แก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าอย่างมีประสิทธิภาพบริเวณหน้างานจริง เพื่อให้การดำเนินการต่อเนื่องไม่สะดุดระหว่างการดำเนินการ สนับสนุนผู้ปฏิบัติงานที่สนาม ในทุกมิติของการดำเนินการแก้ไข รวมถึงการอยู่ในพื้นที่ตลอด เพื่อสร้างขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานจนแล้วเสร็จในระยะเวลา ๕ วัน

๒.๗) การประเมินผลการดำเนินการ โดยมีการประเมินผลการดำเนินการประจำวัน และเมื่อดำเนินการคืนผิวจราจรแล้วเสร็จติดตามประเมินความเสียหายที่เกิดขึ้นภายหลัง การปล่อยให้ท่อ Cross Drain ระบายน้ำเต็มพื้นที่หน้าตัดท่อ เมื่อปริมาณน้ำลดลงตรวจสอบความเสียหาย ความชำรุดด้านท้ายน้ำ เพื่อวางแผนการปรับปรุงจัดหาวัสดุหินใหญ่เติมในส่วนที่สูญเสียและเสียหาย จากการระบายน้ำด้านบนที่ท่วมขังท้องนา มีการประเมินความแข็งแรงของการดำเนินการภาพรวม ทำการวิเคราะห์แนวโน้มของการเกิดปัญหาภัยพิบัติในอนาคต ทำการเสริมความแข็งแรงในส่วนที่ยังไม่สมบูรณ์เพียงพอและเสริมอุปกรณ์อำนวยความสะดวกบริเวณคันทางสูง

๒.๘) ติดตามผลการดำเนินการ ภายหลังการดำเนินการแล้วเสร็จ จัดทำรายงานการดำเนินการอย่างละเอียด เพื่อเก็บไว้เป็นองค์ความรู้ของหน่วยงาน นำความรู้ไปขยายผลดำเนินการและต่อยอดความรู้ ให้เกิดวิธีการแก้ไขปัญหาใหม่ในอนาคต

๓. ความยั่งยืนและซับซ้อนในการดำเนินการ

ในการดำเนินการแก้ไขปัญหาระยะกึ่งพิบัติงานฉุกเฉิน ในทางหลวงหมายเลข ๒๓๕๐ ตอน หนองหาน-กุมภวาปี ที่ กม.๒๔+๖๕๐(บ้านหนองแวงใหญ่) มีความยั่งยืนขั้นต้นคือ การสร้างความรู้ความเข้าใจกับทีมงานแขวงทางหลวงอุดรธานีที่๒(หนองหาน) ให้เปลี่ยนจากชุดความคิดเดิมคือ ปล่อยให้ชำรุดแล้วมีการปิดการจราจรทอดสะพาน Bailey Bridge รอการสำรวจและออกแบบ จัดทำแผนงานงบบัฟเฟอทางหลวง มาเป็นชุดความคิดใหม่ที่ทำงานเชิงรุกคือการเร่งดำเนินการ แก้ไขปัญหาระยะกึ่งพิบัติโดยเร็ว ทำความเข้าใจผ่านการอธิบายหลักวิชาการเรื่อง “การมองอนาคต (Foresight)” วิเคราะห์และอธิบายเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้น และผลที่ตามมาของแต่ละเหตุการณ์ เพื่อป้องกันการเกิดเหตุการณ์ Worst Case ภายใต้ข้อจำกัดด้านงบประมาณในการดำเนินการ และกฎหมาย ฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการ ต้องใช้ภาวะผู้นำและสร้างความเข้าใจ ที่ถูกต้องต่อเจตนาของการดำเนินการโดยยึดผลประโยชน์ของประเทศและความเดือดร้อนของประชาชนเป็นหลัก สร้างความเชื่อมั่นกับทีมงานและผู้ปฏิบัติงานเรื่องเกราะป้องกันตัวในการดำเนินการ สร้างแนวคิดใหม่ในการทำงานเชิงรุก ความยั่งยืนต่อมาคือความกดดันของทีมงาน การดำเนินการภายใต้สิ่งแวดล้อมต่างๆโดยรอบ ทั้งที่เกิดจากความคาดหวังของประชาชน สภาพหน้างานที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาปัญหาปริมาณน้ำไหลที่เพิ่มมากขึ้นจากพายุฝน การปฏิบัติงาน ในขณะที่น้ำไหลเชี่ยวและเกิดการกัดเซาะตลอด ต้องวางแผนควบคุมขอบเขตของความเสียหายในวงจำกัด และต้องปฏิบัติงานในขณะที่น้ำยังไหลแรง ต้องมีการวางแผนการเพื่อปิดกั้นทางด้านบนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดอัตราการไหลให้สามารถปฏิบัติงานวางท่อ Cross Drain ได้ตามหลักวิชาการและตรงตามมาตรฐาน แรงกดดันจากชาวนาที่อยู่พื้นที่รับน้ำด้านบนที่จะต้องได้รับผลกระทบจากการดำเนินปิดกั้นทางน้ำ น้ำท่วมต้นข้าวได้ไม่เกิน ๕ วัน หลังจากนั้นจะเกิดความเสียหายต้นข้าวเน่าเสีย ความยั่งยืนซับซ้อนอันเกิดจากผู้ประกอบการนำส่งวัสดุหินใหญ่มีขนาดเล็กกว่าความต้องการ ทำให้การทำงานเกิดความล่าช้าจากการที่วัสดุหินใหญ่ถูกน้ำพัดพาไปทำให้เกิดความสูญเสียระหว่างปฏิบัติงานมากกว่า ๓๐ เปอร์เซ็นต์ ความยั่งยืนซับซ้อนที่สำคัญคือการวางแผนการทำงานผ่านการสนับสนุนเครื่องจักร คือรถชุด Backhoe จำนวน๒คันและรถบรรทุกเทท้าย จำนวน ๓ คัน ที่ปฏิบัติงานสนับสนุนตลอดเวลา ๕ วันที่ดำเนินการ แสวงหาหาวิธีดำเนินการที่ไม่ขัด

ต่อระเบียบการเบิกจ่ายงบประมาณจึงเป็นเรื่องยุ่งยากซับซ้อน

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณงานและเชิงคุณภาพ)

๔.๑) เชิงปริมาณงาน

ดำเนินการแก้ไขปัญหากลภัยพิบัติงานฉุกเฉินสำเร็จ สามารถคืนผิวจราจรภายในเวลาไม่เกิน ๕ วันได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีการใช้จ่ายงบประมาณในการดำเนินการจากหมวดการแก้ไขภัยพิบัติงานฉุกเฉินของสำนักบริหารบำรุงทางไม่เกินจำนวน ๓๐๐,๐๐๐ บาท และใช้ง่างบบำรุงปกติประจำปี พ.ศ.๒๕๖๔ อีกจำนวน ๘๐๐,๐๐๐ บาท เปรียบเทียบกับการปล่อยให้คันทางชำรุดเสียหายจนใช้การไม่ได้อาจต้องมีค่าใช้จ่ายจากการดำเนินการทอดสะพาน Bailey Bridge ส่วนการสำรวจออกแบบและจัดทำแผนงานงบประมาณฟื้นฟูทางหลวงที่เสียหายจากภัยพิบัติอีกไม่น้อยกว่า ๑๐ ล้านบาท

๔.๒) เชิงคุณภาพ

ดำเนินการแก้ไขปัญหากลภัยพิบัติงานฉุกเฉินเป็นผลสำเร็จตามแผนงานที่ตั้งไว้ ได้สร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กรกรมทางหลวง มีการตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉินได้ทันกับความเดือดร้อน เปลี่ยนแนวทางการดำเนินงานจากสถานการณ์ตั้งรับ ปรับมาเป็นการทำงานเชิงรุกเปิดมิติใหม่ การปฏิบัติงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์ นำเสนอทางเลือกของการทำงานมิติใหม่ ให้กับทีมงานแขวงทางหลวงอุดรธานีที่๒(หนองหาน) สร้างองค์ความรู้เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหากลภัยพิบัติอย่างเป็นระบบมากขึ้น มีแนวทางการปฏิบัติงานบนความท้าทาย สามารถลดความสูญเสียทั้งจากขอจัดตั้งงบประมาณฟื้นฟูทางหลวงที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติและความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่ประเมินมูลค่าไว้สูงมาก หากปล่อยให้โครงสร้างของคันทางชำรุดเสียหายจนถึงขั้นปิดการจราจร

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

การดำเนินการแก้ไขปัญหากลภัยพิบัติงานฉุกเฉิน ในทางหลวงหมายเลข ๒๓๕๐ ตอน หนองหาน-กุมภวาปี ที่กม.๒๔+๖๕๐(บ้านหนองแวงใหญ่) สามารถแก้ไขความเสียหาย ถมกลับวัสดุโครงสร้างทางคืนผิวจราจรเปิดการจราจรในวันที่ ๑๗ กันยายน พ.ศ.๒๕๖๔ ภายหลังจากมีการดำเนินการในส่วนประกอบอื่นเพิ่มเติมเพื่อความสมบูรณ์มากขึ้น เช่นการป้องกันแก้ไขความเสียหายของเชิงลาดหน้าท่อโดยการจัดเรียงวัสดุหินใหญ่เป็น Rip Rap เทคอนกรีตผสมเสร็จปิดทับด้านหน้าเพิ่มเสถียรภาพของเชิงลาด มีการนำวัสดุหินใหญ่มาเติมทดแทนบริเวณด้านท้ายน้ำที่เกิดการสูญเสียระหว่างการระบายน้ำเต็มที่ในช่วงฤดูฝน พร้อมเสริมความแข็งแรงป้องกันการนำพาวัสดุหินใหญ่โดยทำการเทคอนกรีตผสมเสร็จปิดทับบริเวณผิวหน้าด้านบนที่เสียหาย เพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางบริเวณพื้นที่ดำเนินการ โดยทำการติดตั้งราวกันอันตราย (Guardrail) ทุกชั้นตอนสามารถดำเนินการแล้วเสร็จในวันที่ ๒๐ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๔ ระยะเวลารวมงบประมาณไม่เกิน ๕๐ วัน ประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินการแก้ไขปัญหากลภัยพิบัติงานฉุกเฉินมีดังต่อไปนี้

๕.๑) สามารถแก้ไขปัญหากลภัยพิบัติฉุกเฉินได้ทันกับเหตุการณ์ ป้องกันและควบคุมความเสียหายไม่ให้ลุกลาม ทำการแก้ไขความเสียหายที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามหลักวิชาการที่เกี่ยวข้อง

๕.๒) เพิ่มความสะดวกและปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทาง สร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจผู้ใช้ทางและประชาชนในพื้นที่ สร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กรกรมทางหลวง

๕.๓) สร้างองค์ความรู้ใหม่ในการปฏิบัติงานแก้ไขปัญหากลภัยพิบัติงานฉุกเฉิน เปิดมุมมองแนวความคิดใหม่แก่ผู้ปฏิบัติงาน สามารถนำความรู้และวิธีการแก้ไขปัญหาที่ซับซ้อนไปต่อยอดเป็นองค์ความรู้ใหม่ สร้างค่านิยมการเรียนรู้จากการปฏิบัติงานให้พัฒนาขึ้นในองค์กร

๕.๔) นำข้อคิดเรื่องความยุ่งยาก ความซับซ้อนในการปฏิบัติงาน ข้อจำกัดด้านการเบิกจ่ายงบประมาณ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ให้สามารถปรับเปลี่ยนวิธีการทำงานได้สะดวกมากขึ้น

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การจัดการความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ ที่ออกแบบและควบคุมโดย สัญญาณไฟจราจร ในทางหลวงหมายเลข ๒๓๒ ตอน ถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ด จำนวน ๑๐ ทางแยก

๑. สรุปสาระสำคัญ

สภาพทั่วไปของปัญหาและแนวความคิดในการดำเนินการ

ทางหลวงหมายเลข ๒๓๒ ตอน ถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ดเป็นทางหลวงตัดใหม่ที่ กรมทางหลวงดำเนินการเวนคืนที่ดิน เพื่อดำเนินการก่อสร้างให้เป็นทางเลี่ยงเมืองร้อยเอ็ด แก้ไข ปัญหาการจราจรในตัวเมืองร้อยเอ็ด มีการดำเนินการสำรวจออกแบบจ้างเหมาดำเนินการก่อสร้าง แล้วเสร็จครบวงของถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ด ระยะทาง ๒๖.๕๙๕ กิโลเมตร โดยมีจุดเริ่มต้น การก่อสร้างจากจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๓ ตอน มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด ที่บริเวณบ้านโนนเมือง (สี่แยก Robinson) (ทางแยกที่๑) ก่อสร้างขึ้นทางทิศเหนือของตัวเมืองร้อยเอ็ดตัดผ่านทางหลวง หมายเลข ๒๑๔ ตอน กาฬสินธุ์-ร้อยเอ็ดที่สี่แยกบ้านบัว(ทางแยกที่๒) ตัดผ่านเส้นทางของทางหลวง ชนบท สายร้อยเอ็ด-บ้านดินดำ ที่สี่แยกบ้านตลาด(ทางแยกที่๓) ตัดผ่านเส้นทางของทางหลวงชนบท สายร้อยเอ็ดอำเภอเชียงขวัญที่สี่แยกบ้านไผ่(ทางแยกที่๔) โค้งขวาไปทางทิศตะวันออกตัดผ่านทาง หลวงหมายเลข ๒๐๔๔ ตอน ร้อยเอ็ด-โพนทอง ที่บ้านดงบ้านนา(ทางแยกที่๕) ตัดผ่านทางหลวง หมายเลข ๒๓ ตอน ร้อยเอ็ด-เสลภูมิ ที่บ้านประตู่ชัย(ทางแยกที่๖) โค้งขวากลับไปทางทิศใต้ของตัว เมืองร้อยเอ็ดตัดผ่านทางหลวงหมายเลข ๒๐๔๓ ตอน ร้อยเอ็ด-อาจสามารถ แยกบ้านหนองหญ้าม้า (ทางแยกที่๗)ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข ๒๑๕ ตอน ร้อยเอ็ด-สุวรรณภูมิ ที่สี่แยกเรือนจำร้อยเอ็ด (ทางแยกที่๘) ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข ๒๑๔ ตอน ร้อยเอ็ด-เกษตรวิสัย ที่สี่แยกจตุรพักตรพิมาน (ทางแยกที่๙) อ้อมไปทางทิศตะวันตกตัดผ่านทางหลวงหมายเลข ๒๐๔๕ ตอน ร้อยเอ็ด-วาปีปทุม ที่ สี่แยกวาปีปทุม(ทางแยกที่๑๐)เลี้ยวมาบรรจบกับทางหลวงหมายเลข ๒๓ ที่สี่แยกบ้านโนนเมือง ภายหลังก่อสร้างแล้วเสร็จ ทางหลวงหมายเลข ๒๓๒ ตอน ถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ดเปิด ให้บริการสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในตัวเมืองร้อยเอ็ดได้เป็นอย่างดี เนื่องจากจังหวัด ร้อยเอ็ด ถือเป็นศูนย์กลางของการคมนาคม พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง มีโครงข่ายทาง หลวงเชื่อมแนวตะวันตก-ตะวันออกคือทางหลวงหมายเลข ๒๓ สาย บ้านไผ่-อุบลราชธานี และมีทาง หลวงเชื่อมโครงข่ายแนวทิศเหนือ-ทิศใต้คือทางหลวงหมายเลข ๒๑๔ สาย กาฬสินธุ์-สุรินทร์-ช่องเม็ก มีการก่อสร้างท่าอากาศยานจังหวัดร้อยเอ็ด เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการขนส่งและการเดินทาง

สภาพทั่วไปของทางหลวงหมายเลข ๒๓๒ ตอน ถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ด มีสภาพ มาตรฐานทางชั้นพิเศษ เป็นทางหลวงขนาด ๔ ช่องจราจร เกาะกลางแบบร่องกุด (Depress Median) เพื่อแยกทิศทางการจราจร มีปริมาณการจราจรหนาแน่นทั้งจากรถยนต์และรถบรรทุกหนัก มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบริเวณทางแยกทั้งจากการฝ่าฝืนป้ายจราจร การฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรและการ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ภายหลังจากผู้นำเสนอผลงานได้รับคำสั่งย้ายจากแขวงทางหลวงอุดรธานีที่ ๒(หนองหาน) สำนักงานทางหลวงที่ ๗ ให้มาปฏิบัติราชการที่แขวงทางหลวงร้อยเอ็ด สำนักงานทาง หลวงที่ ๘ เมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน พ.ศ.๒๕๖๕ มีรายงานการเกิดอุบัติเหตุเกิดการชนกันบริเวณสี่ แยกไฟแดง จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๐๔๕ สี่แยกวาปีปทุม (ทางแยกที่๑๐) เข้าวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน พ.ศ.๒๕๖๕ โดยเป็นเหตุการณ์ที่เกิดในเวลากลางคืน เกิดจากการฝ่าฝืนสัญญาณ ไฟจราจรของรถบรรทุกทำให้เกิดการชนกันบริเวณทางแยก เมื่อได้รับรายงาน ผู้อำนวยการ แขวงทางหลวงร้อยเอ็ด ลงพื้นที่สำรวจกายภาพทางหลวงโดยรอบ สังเกตพฤติกรรมการใช้ทางของ ประชาชน สอบถามข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุกับหัวหน้าหมวดทางหลวงร้อยเอ็ด พบว่าในแต่ละปี

มีการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางสี่แยกทั้ง ๑๐ ทางแยกจำนวนหลายครั้ง แต่ที่ผ่านมาผู้ที่เกี่ยวข้องให้ความสำคัญที่ปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุหลักจากพฤติกรรมของผู้ใช้ทาง จึงมิได้มีการลงพื้นที่สำรวจกายภาพ เพื่อพิจารณาดำเนินการศึกษาข้อมูลและตรวจสอบกายภาพทางหลวงเพื่อหาทางแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว ข้อมูลนี้สร้างแรงบันดาลใจให้ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงร้อยเอ็ด ต้องการการศึกษาเพื่อหาทางแก้ไขปัญหาย่างเป็นระบบ จึงได้ลงพื้นที่ทำการตรวจสอบกายภาพบริเวณทางแยกและสิ่งแวดล้อมโดยทั้งครบจำนวน ๑๐ ทางแยก พร้อมสั่งการให้งานวางแผนดำเนินการถ่ายภาพมุมสูงโดยการใช้อากาศยานไร้คนขับบินถ่ายภาพวิดีโอ เน้นชั่วโมงเร่งด่วนให้ครบจำนวน ๑๐ ทางแยก พร้อมนำข้อมูลที่ได้อาวิเคราะห์โดยละเอียด ใช้เวลาในการดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลรวมทั้งการสำรวจโดยการถ่ายภาพเคลื่อนที่มุมสูงจำนวน ๒ วัน เมื่อนำข้อมูลต่างๆเข้ามาสู่กระบวนการศึกษาภาพรวมครอบคลุมทุกด้าน มีการกำหนดขอบเขตของสาเหตุและปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุให้แคบลง เพื่อจะได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพตรงจุดมากขึ้นจากการวิเคราะห์พบว่าปัญหาการเกิดอุบัติเหตุมีปัจจัยขอบเขตดังนี้ กายภาพทางหลวงอ้อมต่อการฝ่าฝืนกฎจราจร และการจัดการจราจรบริเวณทางแยกไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมผู้ใช้ทาง การปรับรอบสัญญาณไฟจราจรแต่ละทางแยกทั้ง ๑๐ ทางแยกเป็นลักษณะหลากหลายรูปแบบ และสาเหตุส่วนหนึ่งเกิดจากพฤติกรรมการใช้ทางของผู้ขับขี่เอง เมื่อวิเคราะห์ด้วยการมองอนาคต (Foresight) พบว่าแขวงทางหลวงร้อยเอ็ดสามารถแก้ไขได้บางปัจจัยคือ แก้ที่กายภาพของทางหลวงทำการจัดการจราจรบริเวณทางแยกให้มีความสอดคล้อง ทำการปรับรอบของสัญญาณไฟจราจรให้เกิดความปลอดภัยที่สุด ส่วนเรื่องพฤติกรรมผู้ใช้ทางของคนไม่สามารถแก้ไขได้ ทำได้เพียงแต่ทำการปรับกายภาพของทางหลวง และส่วนประกอบอื่นให้เกิดการฝ่าฝืนกฎจราจร กระทำได้ยากมากขึ้นสามารถดำเนินการได้ทันที โดยทรัพยากรและงบประมาณที่แขวงทางหลวงร้อยเอ็ดมีอยู่

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) ลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบกายภาพทางหลวงให้ครบทั้ง ๑๐ ทางแยก ตลอดเส้นทางระยะทางรวมระยะทาง ๒๖.๕๕๕ กิโลเมตร พร้อมกับการสำรวจโดยการถ่ายภาพเคลื่อนที่มุมสูงโดยใช้อากาศยานไร้คนขับ ใช้เวลาดำเนินการ ๒ วัน

๒.๒) ศึกษาข้อมูลโดยละเอียด กำหนดเป้าหมายของการศึกษา มีการวางแผนการแก้ไขปัญหาย่างเป็นระบบเป็นขั้นตอนชัดเจน กำหนดขอบเขตของปัญหาให้แคบลงเพื่อให้สามารถดำเนินการได้สะดวกมากขึ้น

๒.๓) กำหนดปัจจัยและสาเหตุของการเกิดปัญหาที่วางขอบเขตไว้ชัดเจน วิเคราะห์หาสาเหตุหรือปัจจัยที่สามารถดำเนินการเองได้ทันที สามารถควบคุมการดำเนินการได้สะดวก ภายใต้ข้อจำกัดด้านเวลาดำเนินการ ข้อจำกัดงบประมาณและทรัพยากรที่แขวงทางหลวงร้อยเอ็ดมี

๒.๔) ประชุมวางแผนการดำเนินการกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องคือ ทีมงานหมวดทางหลวงร้อยเอ็ด ผู้รับผิดชอบเส้นทางพื้นที่ศึกษา ทีมงานของงานไฟฟ้าแขวงทางหลวงร้อยเอ็ด ผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับระบบสัญญาณไฟจราจร และงานอำนวยความสะดวกผู้รับผิดชอบอุปกรณ์อำนวยความสะดวกการปรับปรุงป้ายจราจรและการปรับปรุงเครื่องหมายจราจร มีการจัดเตรียมวัสดุอุปกรณ์เครื่องจักรเครื่องมือที่เกี่ยวข้องใช้เวลารวม ๑ วัน

๒.๕) ลงมือดำเนินการแก้ไขตามที่วางแผนไว้ ใช้เวลาสำหรับการปรับรอบสัญญาณไฟจราจร ๕ วัน ครอบคลุมทั้ง ๑๐ ทางแยก ใช้เวลา ๑๐ วันสำหรับการปรับปรุงกายภาพทางหลวง ติดตั้งป้ายจราจร ปรับปรุงเครื่องหมายจราจร ใช้เวลา ๓๐ วันสำหรับการดำเนินการติดตั้งราวกันอันตราย (Guardrail)

เพื่อทำการปิดทางลักขำมทุกจุดที่เกิดเป็นจุด Black Spot ตลอดเส้นทางรวมบริเวณใกล้ทางแยก ให้สมบูรณ์มากขึ้น สรุประยะดำเนินการรวมคือ ๓๐ วัน (งานติดตั้งป้ายจราจรและติดตั้งราวกันอันตรายคือ Critical Path)

๒.๖) การติดตามประเมินผลการดำเนินการ วิเคราะห์การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้ทาง และปรับปรุงเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

ความยุ่งยากประการแรกของการดำเนินการจัดการความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่คือการเปลี่ยนแนวความคิดแบบเดิมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จากความคิดเดิมที่มองว่าการออกแบบก่อสร้างและการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรที่ผ่านมาของกรมทางหลวง มีความสมบูรณ์เพียงพอและดำเนินการถูกต้องตามหลักวิชาการและถูกต้องตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้องแล้ว อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากขาดความมีวินัยจราจรของผู้ใช้ทางและพฤติกรรมการใช้ทางของคนในพื้นที่จึงไม่จำเป็นต้องมีการปรับปรุงใดๆเกิดขึ้น

ความยุ่งยากลำดับถัดมาคือ การเปลี่ยนแนวความคิดเชิงลบต่อกรมทางหลวงและกระแสด้านจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองร้อยเอ็ด ผู้ซึ่งรับผิดชอบอำนวยความสะดวกบริเวณทางสี่แยก มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรหลายนายที่มีประสบการณ์เกี่ยวกับการควบคุมสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกด้วยระบบ Manual ภายในเขตเมืองจนเข้าใจว่า รู้เรื่องและเชี่ยวชาญการปรับเปลี่ยนสัญญาณไฟจราจรเป็นอย่างดี ทั้งที่จริงแล้วรูปแบบการจัดการมีความแตกต่าง จากการปรับเปลี่ยนสัญญาณไฟจราจรทางสี่แยกขนาดใหญ่ที่อยู่ภายนอกเมืองมาก

สุดท้ายความยุ่งยากที่สุดของทุกขั้นตอนคือ การใช้ความรู้ความสามารถและประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องร่วมกับการใช้หลักการบริหาร ร่วมกับการบูรณาการวิชาการที่เกี่ยวข้อง ใช้การมองอนาคต (Foresight) เข้ามาช่วยให้การศึกษาวิเคราะห์เป็นระบบเป็นเหตุเป็นผล สามารถอธิบายได้สร้างความเข้าใจกับผู้ปฏิบัติงาน สิ่งที่สำคัญคือการเป็นผู้นำที่ดีสามารถลงพื้นที่ติดตามการปฏิบัติงาน อำนาจการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ สร้างแรงจูงใจสำหรับการดำเนินการ สนับสนุนให้การดำเนินการสำเร็จตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่วางไว้

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณงานและเชิงคุณภาพ)

๔.๑) เชิงปริมาณงาน

การจัดการความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ที่ออกแบบควบคุมโดยสัญญาณไฟจราจรในทางหลวงหมายเลข ๒๙๒ ตอน ถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ด ระหว่าง กม.๐+๐๐๐ ถึง กม. ๒๖+๕๕๕ ระยะทางรวม ๒๖.๕๕๕ กิโลเมตร ทางแยกขนาดใหญ่จำนวน ๑๐ ทางแยก สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยกลงได้อย่างชัดเจนเชิงเปรียบเทียบ ก่อนดำเนินการและหลังดำเนินการ ผลสำเร็จด้านการใช้งบประมาณดำเนินการโดยใช้งบประมาณจากงบบำรุงปกติไม่เกิน ๑,๐๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท(หนึ่งล้านบาท) เมื่อเทียบกับการจัดทำแผนงานปรับปรุงตามแนวความคิดแบบเดิมอาจจะใช้งบประมาณมากกว่า ๑๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท(สิบล้านบาท) ซึ่งอาจจะไม่ประสบความสำเร็จเท่ากับการแก้ไขโดยวิธีการที่แขวงทางหลวงร้อยเอ็ดดำเนินการก็เป็นได้ หากไม่สามารถปลดล๊อคทางความคิดยึดติดกับความจำแบบเดิม

๔.๒) เชิงคุณภาพ

การแก้ไขปัญหา ด้วยการจัดการความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ที่ออกแบบควบคุมโดยสัญญาณไฟจราจรนี้สร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กรกรมทางหลวง ในการตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉินได้ทันท่วงที จากสถานการณ์ตั้งรับปรับเป็นการทำงานเชิงรุกเปิดมิติใหม่การปฏิบัติงาน นำเสนอวิธีการปฏิบัติงานแบบใหม่แก่เจ้าหน้าที่หมวดทางหลวง เจ้าหน้าที่งานไฟฟ้า และเจ้าหน้าที่งานอำนวย

ความปลอดภัย ความรู้จากการปฏิบัติหากนำมาพร้อมกับหลักการวิเคราะห์สังเคราะห์อย่างเป็นระบบ เป็นแบบแผนที่ดี จะสามารถสร้างนักแก้ไขปัญหและนักปฏิบัติให้กับกรมทางหลวงได้เป็นอย่างดี เป็นจำนวนมากในอนาคต

ชื่อข้อเสนอแนวคิด

เรื่อง เทคนิคการบริหารสัญญาจ้างของแขวงทางหลวง สำหรับโครงการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงอย่างมีประสิทธิภาพ

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

ในแต่ละปีงบประมาณนั้น แขวงทางหลวงทำหน้าที่เป็นคู่สัญญาของงานสัญญาจ้างสำหรับงานก่อสร้างโครงการย่อยและบำรุงรักษาทางหลวง ซึ่งเป็นลักษณะงานโครงการเป็นงานปีเดียว ไม่มีความซับซ้อนและไม่มีความซับซ้อนในการดำเนินการยุ่งยาก บริหารงานของแขวงทางหลวงผู้เป็นคู่สัญญา การเร่งรัดการดำเนินการเบิกจ่ายงบประมาณโครงการของแขวงทางหลวง ที่ดำเนินการภายในหนึ่งปีงบประมาณ (งานปีเดียว) ถือเป็นดัชนีชี้วัดที่สำคัญของกรมทางหลวง จากการตรวจสอบรายงานผลการเบิกจ่ายงบประมาณ ผ่านห้องไลน์ผู้บริหารกรมทางหลวง ผลการติดตามการเบิกจ่ายงบประมาณ (งบลงทุน) ของหน่วยเบิกจ่ายตามส่วนภูมิภาค โดยเฉพาะผลการเบิกจ่ายงบประมาณแขวงทางหลวงจำนวน ๑๐๔ แขวงทางหลวงทั่วประเทศนั้น พบว่ามีบางแขวงทางหลวง ที่มีรายงานผลการเบิกจ่ายงบประมาณไม่เป็นไปตามเป้าหมายผลการเบิกจ่ายที่ตั้งไว้ ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเกิดจากประสิทธิภาพการบริหารสัญญาของแขวงทางหลวง ผู้รับผิดชอบสัญญาจ้างเอง รายละเอียดข้อย่อของสภาพปัญหาของการบริหารสัญญาแนวความคิดนี้ จะเน้นไปที่ขอบเขตของการบริหารสัญญาที่แขวงทางหลวงและสำนักงานทางหลวง ซึ่งกำกับดูแลแขวงทางหลวงสามารถแก้ไขปัญหาได้โดยการบริหารจัดการภายในองค์กรสำนักงานทางหลวงเอง ปัญหาที่พบจากประสบการณ์การปฏิบัติงานในตำแหน่งผู้อำนวยการแขวงทางหลวง ๑๑ ปีและก่อนหน้ามีประสบการณ์ในงานสำรวจและออกแบบเคยปฏิบัติงานในตำแหน่ง วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ ส่วนสำรวจและออกแบบ สำนักทางหลวงที่ ๗ (อุบลราชธานี) มาก่อน มีกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๘ สามารถสรุปได้ดังนี้

๑.๑) ปัญหาด้านงานเอกสารและงานธุรการ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารสัญญา ผู้เกี่ยวข้องคืองานสารบรรณ และงานพัสดุและสัญญา

๑.๒) ปัญหาด้านการควบคุมงานและงานด้านคุณภาพวัสดุ การรับรองผลการทดลองคุณภาพวัสดุ

๑.๓) ปัญหาด้านอุปสรรคการดำเนินการ อุปสรรคในการปฏิบัติงาน เช่น ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่จากติดขัดไม่หวงห้ามและการติดขัดด้านสาธารณูปโภค

๑.๔) ปัญหาผลกระทบต่อชุมชน การเกิดการต่อต้าน

๑.๕) ปัญหาการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบ

จากปัญหาอุปสรรคทั้ง ๕ รูปแบบ ส่งผลให้การดำเนินโครงการตามสัญญาจ้าง ประสบปัญหาบางโครงการต้องมีการกันเงินเบิกจ่ายเหลือมปี เพื่อให้การดำเนินการแล้วเสร็จและเบิกจ่ายค่างานได้ บางโครงการอาจจะประสบกับปัญหาการเบิกจ่ายเหลือมปีก็ยังไม่ดำเนินการได้ ส่งผลให้เกิดเหตุการณ์เงินงบประมาณพับตกไป สร้างภาระให้กับกรมทางหลวงต้องตั้งงบประมาณในปีต่อมาสำหรับการเบิกจ่ายค่างานให้กับผู้รับจ้างภายหลังการดำเนินการแล้วเสร็จ (หลังเงินพับตกไป)

ปัจจุบันปัญหาอุปสรรคข้อที่ ๑.๑) และข้อที่ ๑.๒) เป็นปัญหาข้อขัดข้องภายในของหน่วยงานแขวงทางหลวงและเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมงานของกรมทางหลวง สามารถวางแผนแนวทางในการแก้ไขปัญหาได้ ในระดับที่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

ส่วนปัญหาข้อที่ ๑.๓) กรมทางหลวง วางนโยบายการปฏิบัติงานไว้ชัดเจนว่า งานปีเดียวที่แขวงทางหลวงเสนอแผนงาน ก่อนจะเสนอแผนงานโครงการ ให้แขวงทางหลวงดำเนินการแก้ไขปัญหาอุปสรรคเรื่องป่าไม้และการย้ายสาธารณูปโภคให้แล้วเสร็จ ปัญหาที่ได้รับการแก้ไขในระดับที่สามารถดำเนินการได้อย่างสะดวก ปัญหาข้อที่ ๑.๔) จะเกี่ยวเนื่องกับปัญหา ข้อที่ ๑.๕) เนื่องจากต้องมีการจัดทำ การมีส่วนร่วมของประชาชน ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.๒๕๔๘ รายละเอียดบางโครงการ อาจจะมีการกำหนดให้มีการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี เช่น งานของสำนักแผนงาน แต่ละปีมีการจัดสรรงบประมาณการมีส่วนร่วมของประชาชน สำหรับโครงการย่อยเช่นโครงการปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง แต่บางโครงการของสำนักอำนวยการความปลอดภัย เช่น โครงการปรับปรุงจุดเสี่ยงจุดอันตรายในทางหลวง โครงการปรับปรุงทางหลวงด้านเรขาคณิตนั้น สำนักอำนวยการความปลอดภัยไม่ได้วางแผนให้มีการจัดสรรงบประมาณสำหรับการจัดการการมีส่วนร่วมของประชาชน อาจจะเป็นภาระของแขวงทางหลวง ต้องดำเนินการจัดการการมีส่วนร่วมของประชาชนตามระเบียบ ซึ่งอาจจะมีบางแขวงทางหลวงไม่ได้ดำเนินการ เพราะติดขัดด้านงบประมาณในการดำเนินการ และถึงแม้ก่อนเสนอแผนงานโครงการ จะมีการจัดการมีส่วนร่วมของประชาชนไปก่อนแล้ว แต่ในระหว่างการดำเนินการโครงการขั้นตอนการบริหารสัญญาอาจจะมีข้อร้องเรียนจากประชาชนในพื้นที่ กระแสต่อต้านเรื่องรูปแบบการก่อสร้างจากประชาชนในพื้นที่ จากหน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและผู้นำชุมชนได้ ประชาชนส่วนใหญ่ไม่ได้มีความรู้ความเข้าใจกับรูปแบบก่อสร้าง ที่วิศวกรผู้ออกแบบนำเสนอในการประชุม การนำเสนอเบื้องต้นอาจจะทำให้การประชุมผ่านไก่อน เมื่อมีการดำเนินการไปจนถึงระยะที่ประชาชนสามารถมองเห็นภาพการดำเนินการบริเวณหน้างานจริง หากประชาชนมองเห็นรูปแบบการก่อสร้างส่งผลกระทบกับวิถีชีวิตกระทบกับสิทธิก็อาจจะมีการต่อต้านรูปแบบก่อสร้างขึ้นมาขึ้นอีก เมื่อศึกษาทำความเข้าใจระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.๒๕๔๘ โดยละเอียด จะพบว่าการจัดการให้มีมีส่วนร่วมของประชาชน สามารถจัดการประชุมร่วมอีกได้หลายครั้ง ไม่ได้หมายถึงก่อนดำเนินการอย่างเดียว ในระหว่างการดำเนินการหากมีผลกระทบต่อชุมชนเกิดขึ้น หากการประชุมการมีส่วนร่วมส่งผลกระทบ มีข้อเสนอให้มีขออนุมัติการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบขึ้นได้ เพื่อเป็นการ ลดข้อขัดแย้ง หากดำเนินการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบตามหลักวิชาการดำเนินการเสร็จสิ้นโดยเร็ว ไม่ก่อให้เกิดเกิดสิทธิเรียกร้องเรื่องการขยายอายุสัญญาการงด/ลดค่าปรับจากผู้รับจ้าง ย่อมไม่มีข้อขัดแย้งตามมา แต่ในบางบางสัญญาจ้างใช้ระยะเวลาในดำเนินการขออนุมัติการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบการอนุมัติในส่วนที่เกี่ยวข้องนาน จนทำให้ผู้รับจ้างเกิดสิทธิในการขอขยายสัญญาการของด/ลดค่าปรับตามสัญญา ส่งผลให้การเบิกจ่ายงบประมาณเกิดความล่าช้าไปอีก การบริหารสัญญาจ้างของแขวงทางหลวง สำหรับงานก่อสร้างและงานบำรุงรักษาทางหลวง จึงเป็นศาสตร์และศิลปะที่สำคัญในการบริหารองค์กร เนื่องจากการประเมินผลการปฏิบัติงานของแขวงทางหลวง ผลการเบิกจ่ายงบประมาณของแขวงทางหลวงถือเป็นดัชนีชี้วัดที่สำคัญ

แนวความคิดการปรับปรุงวิธีการทำงานเรื่อง: เทคนิคการบริหารสัญญาจ้างของแขวงทางหลวงสำหรับโครงการก่อสร้างและบำรุงรักษาอย่างมีประสิทธิภาพ ครั้งนี้จะมุ่งเน้นการวิเคราะห์ไปที่ปัจจัยที่ยังเป็นปัญหาไม่สามารถแก้ไขได้อย่างมีประสิทธิภาพในปัจจุบันคือ การจัดการการมีส่วนร่วมของประชาชนร่วมการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบในระหว่างการบริหารสัญญาเป็นหลัก

หากนำปัญหาของการบริหารสัญญามาวិเคราะห์ด้วยกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องคือ พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารงานพัสดุภาครัฐ พ.ศ.๒๕๖๐ และ

ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารงานพัสดุภาครัฐ พ.ศ.๒๕๖๐ จะเห็นว่าขั้นตอนในการบริหารสัญญาจ้างนั้น กระบวนการขั้นตอนสุดท้ายในจำนวนขั้นตอนหลักๆ ของการบริหารงานพัสดุ ซึ่งสามารถสรุปขั้นตอนหลักดังนี้

ขั้นตอนที่ ๑) ขั้นตอนการสำรวจและออกแบบจัดทำแผนงาน ตรวจสอบแผนงานและอนุมัติแผนงาน

ขั้นตอนที่ ๒) ขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้าง การประกวดราคาและการหาตัวผู้รับจ้าง

ขั้นตอนที่ ๓) คือขั้นตอนการบริหารสัญญาจ้าง การดำเนินการโครงการจนแล้วเสร็จ ถือเป็นขั้นตอนและหัวใจหลักในการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารงานพัสดุ การดำเนินการเริ่มจ้าง การลงนามในสัญญาจ้างตั้งแต่ต้น จนแล้วเสร็จสิ้นสุดการดำเนินการมีเบิกจ่ายงบประมาณได้ผลผลิตตรงตามวัตถุประสงค์ตามหลักวิธีการงบประมาณ หากขั้นตอนสุดท้ายเกิดสะดุดไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ การเบิกจ่ายงบประมาณล่าช้า มีการกักเงินเบิกเหลื่อมปี หรือเกิดสถานการณ์ที่มีกรณีเงินกันเหลื่อมปีพับตกไป โดยมีสาเหตุมาจากการบริหารสัญญาที่ล้มเหลว การดำเนินการที่ผ่านมาตั้งแต่ขั้นตอนที่หนึ่งและขั้นตอนที่สอง แม้จะดำเนินการมาได้ดีมีประสิทธิภาพขนาดไหน หากขั้นตอนการบริหารสัญญาประสบความล้มเหลว ผลกระทบตามมาจากการบริหารสัญญาที่ผิดพลาด อาจจะมีการเกิดข้อพิพาทระหว่างคู่สัญญา ข้อพิพาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทำให้เกิดเป็นคดีความฟ้องร้องกันเกิดขึ้นได้ในอนาคต แนวคิดการปรับปรุงการทำงานนี้ จึงเป็นการเสนอแนวทางที่มีความเป็นไปได้และมีประสิทธิภาพสำหรับการบริหารสัญญาที่มีการอ้างอิงกฎหมายระเบียบไว้รองรับแนวความคิด

๒. บทวิเคราะห์/แนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

๒.๑) บทวิเคราะห์

เมื่อศึกษากฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่กฎหมายเการะเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ.๒๕๓๕ และกฎหมายใหม่พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารงานพัสดุภาครัฐ พ.ศ.๒๕๖๐ และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารงานพัสดุภาครัฐ พ.ศ.๒๕๖๐ โดยละเอียด พบว่าขั้นตอนการบริหารสัญญาจ้างมีผู้เกี่ยวข้องตามกฎหมาย และมีสภาพบังคับตามกฎหมาย ดังนี้

“ผู้มีอำนาจสั่งซื้อสั่งจ้าง”

“กรรมการตรวจรับพัสดุ”

“ผู้ควบคุมงาน”

“พนักงานเจ้าหน้าที่พัสดุ”

อ้างอิงตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ.๒๕๓๕ ข้อที่ ๗๒ คณะกรรมการตรวจการจ้าง และข้อที่ ๗๓ ผู้ควบคุมงาน และกฎหมายปรับปรุงใหม่ คือระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารงานพัสดุภาครัฐ พ.ศ.๒๕๖๐ ข้อที่ ๑๗๖ กรรมการตรวจรับพัสดุก่อนสร้าง และข้อที่ ๑๗๘ ผู้ควบคุมงาน โดยในระเบียบดังกล่าว ได้ให้อำนาจคณะกรรมการตรวจการจ้าง(เดิม) หรือคณะกรรมการตรวจรับพัสดุก่อนสร้าง ตามระเบียบใหม่ มีอำนาจสั่งการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบได้ตามหลักวิชาช่างเพื่อความแข็งแรงเพื่อความเหมาะสมตามหลักวิชาการ บางอย่างจำเป็นต้องขอความเห็นชอบจากผู้มีอำนาจสั่งซื้อสั่งจ้างก็ดำเนินการตามระเบียบต่อไป

๒.๒) แนวความคิด

แนวความคิดนี้เป็นการเสนอทางออกที่เป็นไปได้ ในการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบในขั้นตอนการบริหารสัญญาจ้าง โดยให้อ้างอิงระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องเป็นหลัก เพราะขั้นการบริหารสัญญาจ้างคือขั้นตอนสุดท้ายของกระบวนการ ผู้มีความเกี่ยวข้องทั้งหมดมีผลกระทบจากการปฏิบัติงาน และอาจจะต้องมีความรับผิดชอบทางอาญาตามประมวลกฎหมายอาญาในมาตราที่เกี่ยวข้อง และอาจจะต้องมีความรับผิดชอบทางละเมิด จะประกอบด้วยผู้เกี่ยวข้องในขั้นตอนการบริหารสัญญาทั้งหมด

แนวปฏิบัติที่ผ่านมา “ผู้มีอำนาจสั่งซื้อสั่งจ้าง” ตามกฎหมายนี้ในส่วนภูมิภาคคือ “ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง” สำหรับงานที่แนวทางหลวงเป็นคู่สัญญาจ้างและบริหารสัญญา การขออนุมัติเปลี่ยนแปลงรูปแบบจะให้ความสำคัญกับวิศวกรของส่วนสำรวจและออกแบบสำนักงานทางหลวง ในการพิจารณาให้ความเห็นหรือการจัดทำแบบแก้ไข เกิดเหตุการณ์หลายครั้งที่กระบวนการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบนั้นเกิดความล่าช้า ใช้เวลาในการแก้ไขเปลี่ยนแปลงมากจนเกิดข้อขัดแย้งตามมา หรืออาจจะมีการณีที่วิศวกรผู้ออกแบบของส่วนสำรวจและออกแบบมีความเห็นขัดแย้งกับความเห็นของกรรมการตรวจรับพัสดุ การดำเนินการดังกล่าวหลายโครงการได้สร้างเงื่อนไขให้ผู้รับจ้างเกิดสิทธิในการขอยุ่อายุสัญญาการของด/ลดค่าปรับ บางโครงการส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการเบิกจ่ายงบประมาณ

๒.๓) ข้อเสนอ

เพื่อให้หน่วยงานบริหารสัญญาจ้างของแขวงทางหลวง สำหรับงานก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง (งานโครงการปีเดียว) สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุตามวัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการและเป็นไปตามหลักการบริหารงบประมาณ ดำเนินการแล้วเสร็จถูกต้องตามรูปแบบและข้อกำหนดตามสัญญา สามารถดำเนินการเบิกจ่ายงบประมาณได้ตามเป้าหมายของกรมทางหลวง และตามเป้าหมายของรัฐบาล เห็นควรมีการปรับปรุงกระบวนการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบใหม่ ให้สามารถดำเนินการได้สะดวกและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น หากย้อนดูตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง คือระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารงานพัสดุภาครัฐ พ.ศ.๒๕๖๐ ข้อที่ ๑๗๖ กรรมการตรวจรับพัสดุนอกก่อสร้าง ข้อย่อย (๓) อำนาจการสั่งการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบเป็นอำนาจของกรรมการตรวจรับพัสดุ การเปลี่ยนแปลงแก้ไขบางประการจะต้องขอความเห็นชอบจากผู้มีอำนาจสั่งซื้อสั่งจ้างจะเห็นว่า “การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบ” สามารถกระทำได้ และมีกฎหมายและกฎระเบียบรองรับ หากวิเคราะห์รูปแบบสัญญาจ้างของกรมทางหลวงส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นราคาต่อหน่วย(Unit Cost) การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบสามารถงานสัญญาจ้างของกรมทางหลวงสามารถทำได้สะดวกมากยิ่งขึ้น เทียบกับงานของส่วนราชการอื่นที่มีลักษณะเป็นราคาแบบเหมารวม ดังนั้นไม่ควรความกังวลใดๆว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงแก้ไขรูปแบบนั้นจะเกิดข้อโต้แย้งหรือเสียเปรียบระหว่างรัฐกับเอกชน หรือทำให้รัฐเสียหาย

๒.๔) ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

เมื่อทำการวิเคราะห์ภาพรวมของกระบวนการที่เกี่ยวข้อง ที่เป็นขั้นตอนหลักในการดำเนินการโครงการแต่ละโครงการของแขวงทางหลวง ไล่เรียงลำดับตั้งแต่

ขั้นตอนที่ ๑) คือขั้นตอนการสำรวจและออกแบบ โดยขั้นตอนนี้เป็นไปตามอำนาจและหน้าที่ ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๘ และคำสั่งกรมทางหลวงเกี่ยวกับการมอบหมายอำนาจให้ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง ลงนามปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง อนุมัติเรื่องต่าง กล่าวคือ ขั้นตอนการสำรวจและออกแบบ การอนุมัติรูปแบบ จัดทำแผนงานและเห็นชอบแผนงาน อำนาจตามกฎหมายของการออกแบบ อยู่ที่ส่วนสำรวจและออกแบบ และมีผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงเป็นผู้เห็นชอบแบบก่อสร้าง

ขั้นตอนที่ ๒) คือ ขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างการประกวดราคา ตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องแล้ว อำนาจอยู่กับกรรมการกำหนดราคากลาง อำนาจอยู่กับคณะกรรมการพิจารณาผลการประกวดราคา และผ่านความเห็นชอบ ลงนามของผู้มีอำนาจสั่งซื้อสั่งจ้าง

ขั้นตอนที่ ๓) คือ ขั้นตอนบริหารสัญญาจ้าง ตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องแล้ว ควรจะมีอำนาจอยู่ที่ “คณะกรรมการตรวจรับพัสดุ” และผ่านความเห็นชอบของ “ผู้มีอำนาจสั่งซื้อสั่งจ้าง” หากพิจารณาลงรายละเอียดของงานสัญญาของแขวงทางหลวงในปัจจุบัน ที่มีค่างานเกิน ๑๐ ล้านบาท การแต่งตั้งกรรมการตรวจรับพัสดุที่ ผู้มีอำนาจสั่งซื้อสั่งจ้างคือ “ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง”

โดยผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง จะลงนามเป็นคำสั่งแต่งตั้งกรรมการตรวจรับพัสดุในงาน
จ้างภายในอำนาจที่ได้รับมอบหมายจากอธิบดีกรมทางหลวง ส่วนใหญ่ดังนี้

“ประธานกรรมการตรวจรับพัสดุ” จะแต่งตั้งจาก ผู้เชี่ยวชาญวิชาชีพเฉพาะด้าน
(วิศวกรรมโยธา) หรือ รองผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง

“กรรมการตรวจรับพัสดุ” จะแต่งตั้งจาก ผู้อำนวยการระดับต้น(วิศวกรรมโยธา) หรือ
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวง

“ประธานกรรมการตรวจรับพัสดุ” และ “กรรมการตรวจรับพัสดุ” ย่อมเป็นผู้ที่มีความรู้มี
ความเชี่ยวชาญในงานวิศวกรรม มีประสบการณ์ที่เกี่ยวข้อง และมีความสามารถเพียงพอใน
ระดับที่สามารถรับรู้ถึงปัญหาในงานจ้างและสามารถตัดสินใจสั่งการให้มีการเปลี่ยนแปลง
แก้ไขตามหลักวิศวกรรม โดยคำนึงถึงความเหมาะสมของการเปลี่ยนแปลงแก้ไขรูปแบบ
สามารถปรับเปลี่ยนให้สมบูรณ์ตามหลักวิชาช่างและเป็นไปในทางที่ไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย
ต่อผลประโยชน์ของรัฐ หากตรวจสอบกับระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและ
การบริหารงานพัสดุภาครัฐ พ.ศ.๒๕๖๐ ข้อที่ ๑๗๖ กรรมการตรวจรับพัสดุก่อนก่อสร้าง พบว่า
ระเบียบบัญญัติ เกี่ยวกับการตรวจการจ้างนั้น ให้มีการแต่งตั้งตัวแทนของกรรมการตรวจรับพัสดุ
เข้าตรวจสอบแนะนำการปฏิบัติงานในสัญญาจ้างอย่างใกล้ชิด แล้วให้ตัวแทนของกรรมการตรวจรับ
พัสดุรายงานกรรมการตรวจรับพัสดุทราบถึงความก้าวหน้าของผลงาน ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น
กรรมการตรวจรับพัสดุจึงเป็นผู้ที่มีความใกล้ชิด สามารถรับรู้สภาพของปัญหาในบริเวณพื้นที่จริง
วิเคราะห์แนวทางการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบมากกว่า ผู้ที่ไม่ได้เข้าไปตรวจสอบงานจ้าง

เมื่อทำวิเคราะห์การดำเนินการที่ผ่านมา การขออนุมัติเปลี่ยนแปลงแก้ไขรูปแบบ โดยการ
เสนอขอความเห็นจากวิศวกรของส่วนสำรวจและออกแบบ สำนักงานทางหลวง ก่อนนำเสนอ
ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง หรือ “ผู้มีอำนาจสั่งซื้อสั่งจ้าง” ลงนามเห็นชอบหรืออนุมัติ
หากวิศวกรของส่วนสำรวจและออกแบบมีความเห็นสอดคล้องกัน กับความเห็นขอเสนอของ
กรรมการตรวจรับพัสดุ จะทำให้การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบนั้นมีความสมบูรณ์แบบมี
ความรัดกุมและมีข้อมูลทางวิศวกรรมที่เกี่ยวข้องรองรับ แต่หากพบว่าความเห็นของวิศวกร
จากส่วนสำรวจและออกแบบมีการเสนอขัดแย้งกับความเห็นของคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ
ท้ายที่สุดอำนาจการตัดสินใจจะอยู่กับ “ผู้มีอำนาจสั่งซื้อสั่งจ้าง” เป็นผู้วินิจฉัยตามระเบียบ
และกฎหมายกำหนด ในอนาคตหากการบริหารสัญญานั้นเกิดข้อขัดแย้งภายหลังมีการเกิด
คดีความฟ้องร้องกันเกิดขึ้น อาจจะทำให้เกิดความขัดแย้งทางความเห็นนั้นกลับกลายเป็น
จุดอ่อนในการนำเสนอเป็นพยานเอกสารได้ การทำความเข้าใจอีกประการคือ ส่วนงานของ
สำนักงานทางหลวง มีหน้าที่สนับสนุนภารกิจของสำนักงานทางหลวง ให้มีความเหมาะสมมี
ความรอบคอบรัดกุมเป็นไปตามหลักวิชาการ สอดคล้องกับหลักของกฎหมาย กฎกระทรวง
แบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๘ หากมีการดำเนินการที่มี
ความขัดแย้งเกิดความเสียหายความรับผิดชอบทางอาญาความรับผิดชอบทางละเมิด จะเกิดขึ้นเฉพาะ
ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องตามกฎหมายเท่านั้น ส่วนงานอื่นในสำนักงานทางหลวงไม่มีความผิดตาม
กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานพัสดุ เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติไว้ในกฎหมาย

๓) ผลที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑) เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหา ที่เกิดขึ้นในการบริหารสัญญาจ้าง ขั้นตอนกระบวนการ แก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบ อันอาจจะเกิดจากการออกตรวจสอบการปฏิบัติงานในงานจ้างของกรรมการตรวจรับพัสดุเอง หรืออาจจะเกิดจากการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เห็นควรให้มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขรูปแบบ

๓.๒) การให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงอำนาจหน้าที่ตามกฎระเบียบ เพื่อให้การดำเนินการบริหารสัญญามีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ภายใต้การยอมรับของผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งคณะกรรมการตรวจรับพัสดุและส่วนสำรวจและออกแบบเอง

๓.๓) หากผู้เกี่ยวข้องในสำนักงานทางหลวง ทั้งส่วนสำรวจและออกแบบ แขวงทางหลวงเจ้าของสัญญา กรรมการตรวจรับพัสดุ และผู้ควบคุมงาน เข้าใจหลักการของการบริหารสัญญาอย่างมีประสิทธิภาพจะส่งผลถึงขั้นต้นตั้งแต่ การสำรวจและออกแบบ อย่างมีประสิทธิภาพ หากคำนึงถึงการบริหารสัญญาจ้างได้สะดวกมากยิ่งขึ้น ข้อกำหนดต่างๆในรูปแบบก่อสร้างควรเปิดโอกาสให้เกิดการแก้ไขเปลี่ยนแปลงได้สะดวกมากยิ่งขึ้น

๓.๔) สร้างความรับรู้และรับผิดชอบร่วมกัน เพื่อป้องกันการเกิดข้อขัดแย้งและข้อพิพาทในอนาคต

๔) ตัวชี้วัดความสำเร็จ

๔.๑) สามารถลดขั้นตอนการและกระบวนการ การขออนุมัติแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบในระหว่างการบริหารสัญญาลงได้อย่างมีนัยยะ

๔.๒) สามารถลดการเกิดสิทธิเรียกร้องของผู้รับจ้างในระหว่างดำเนินการได้เช่น สิทธิขยายอายุสัญญา สิทธิการขอลด/ลดค่าปรับ ที่มีสาเหตุจากการขออนุมัติแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบลงได้

๔.๓) การบริหารสัญญาที่มีประสิทธิภาพ ทำให้การดำเนินการโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในอายุสัญญา บรรลุตามวัตถุประสงค์โครงการสามารถเบิกจ่ายงบประมาณได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔.๔) ลดปัญหาการการเบิกจ่ายงบประมาณล่าช้า ปัญหาการขออนุมัติกันเงินงบประมาณเพื่อเบิกจ่ายเหลือมปีจากงานโครงการปีเดียวลง ป้องกันปัญหาเงินงบประมาณพักตกจากการไม่สามารถเบิกจ่ายเงินกันเหลือมปีได้ตามระยะเวลาที่กำหนด

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายมงคล แสนวงษา)

(วันที่ ๒๕ เดือน กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายสิทธิชัย วนานเวชพงศ์)

(วันที่ ๒๕ เดือน กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายจิระพงศ์ เทพพิทักษ์)

(วันที่ ๒๕ เดือน ก.ค. ๒๕๖๗ พ.ศ.)