

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุและลดปัญหาการจราจรโดยโครงการพัฒนาบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาค พัฒนาทางหลวงหมายเลข ๓๒๔๙ ตอน เขาไร่ยา - แพร่งขาหยั่ง ตอน ๒ ระหว่าง กม.๗+๙๖๐ - กม.๑๐+๖๐๐

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การเพิ่มความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้าง งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค ทางหลวงหมายเลข ๓๐๙ ตอน อยุรยา - บางเสด็จ ระหว่าง กม.๓๖+๖๐๐ - กม.๓๗+๖๐๐ ระยะทาง ๑.๐ กิโลเมตร

๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การวางแผนและควบคุมการสำรวจและออกแบบเพื่อความปลอดภัยโครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน กิจกรรมพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชนทางหลวงหมายเลข ๓๑๔๕ ตอน บ้านเพ - ท่าเรือแกลง กม.๙+๔๗๐ - กม.๑๐+๔๗๐

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ - ตุลาคม ๒๕๖๓

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : มกราคม ๒๕๖๖ - กรกฎาคม ๒๕๖๖

๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : พฤษภาคม ๒๕๖๔ - สิงหาคม ๒๕๖๔


๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน

- ปฏิบัติงานในหน้าที่ผู้ควบคุมดูแลการสำรวจและออกแบบ
- ควบคุมการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ผู้ทำการสำรวจและออกแบบเพื่อเพิ่มความปลอดภัย
- ควบคุมการออกแบบให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ทั้งงานด้านความปลอดภัยงานทาง และงานระบบระบายน้ำ
- ศึกษาพื้นที่และประสานแขวงทางหลวงเจ้าของพื้นที่เพื่อร่วมกันตรวจสอบสภาพหน้างานเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้อง ชัดเจน ในการนำมาออกแบบแก้ปัญหาความปลอดภัยให้ตรงประเด็น และเป็นไปตามหลักวิศวกรรมและมาตรฐานของกรมทางหลวง
- ตรวจสอบปริมาณงาน เพื่อให้สามารถนำไปดำเนินการก่อสร้างได้บรรลุวัตถุประสงค์ของงาน และเกิดประสิทธิผลมากที่สุด

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน




รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้ที่มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน
นายศุภโชค มีอำพล		๒๐%	ผู้ร่วมควบคุมและตรวจสอบ

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๘๕%

รายละเอียดผลงาน

- ปฏิบัติงานในหน้าที่ผู้ควบคุมงาน เพื่อให้งานมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัย
- ควบคุมการปฏิบัติงานของผู้ช่วยผู้ควบคุมงาน
- ควบคุมงานให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ทั้งงานทาง และงานสะพาน
- วางแผนการดำเนินงานและประชุมร่วมกับผู้รับจ้างให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญา ระยะเวลา คุณภาพงานและวัตถุประสงค์ของงาน
- ศึกษารูปแบบและรายละเอียดประกอบแบบทั้งงานทาง งานสะพานและตามแบบคู่สัญญา
- รวบรวมข้อมูลและปัญหาเพื่อปรึกษาหารือกับผู้ออกแบบและคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ
- ประสานงานและดำเนินการแนะนำรูปแบบเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับโครงการ พร้อมทั้งตรวจสอบปริมาณงาน เพื่อแก้ไขแบบ และสัญญา เพื่อให้สามารถดำเนินการก่อสร้างได้บรรลุ วัตถุประสงค์ของงาน
- ควบคุมคุณภาพงานทางและงานสะพานให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง
- จัดทำเอกสารการควบคุมงาน เช่น บันทึกประจำวัน รูปเล่มรายงานผลงานแต่ละงวด
- จัดทำเอกสารเพื่อใช้ในการส่งมอบงานในแต่ละงวด
- จัดทำเอกสารค่า K ภายหลังจากส่งงานแล้วเสร็จ

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้ที่มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน
นายเมธี เสนิงค์ ณ ออยุธยา		๕%	ผู้ช่วยผู้ควบคุมงาน
นายกิตติวัฒน์ เนียมหอม		๕%	ผู้ช่วยผู้ควบคุมงาน
นายนพดล คงสมบูรณ์		๕%	ผู้ช่วยผู้ควบคุมงาน



- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน

- ปฏิบัติงานในหน้าที่ผู้ควบคุมดูแลการสำรวจและออกแบบเพื่อความปลอดภัย
- ควบคุมการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ผู้ทำการสำรวจและออกแบบ

- ควบคุมการออกแบบให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ทั้งงานด้านความปลอดภัย งานทาง และงานระบบระบายน้ำ
- ศึกษาพื้นที่และประสานแขวงทางหลวงเจ้าของพื้นที่เพื่อร่วมกันตรวจสอบสภาพหน้างานเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้อง ชัดเจน ในการนำมาออกแบบแก้ปัญหาความปลอดภัยให้ตรงประเด็นและเป็นไปตามหลักวิศวกรรมและมาตรฐานของกรมทางหลวง
- ตรวจสอบปริมาณงาน เพื่อให้สามารถนำไปดำเนินการก่อสร้างได้บรรลุวัตถุประสงค์ของงาน และเกิดประสิทธิผลมากที่สุด


กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายโสฬส กระแสสินธุ์		๑๐%	ผู้ร่วมออกแบบ
นายธวัฒน์ พรพรม		๑๐%	ผู้สำรวจและร่วมออกแบบ

๔) ข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การปรับปรุงรูปแบบและการจ่ายค่างานระบบระบายน้ำเพื่อความเป็นธรรม และลดปัญหาข้อขัดแย้ง

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นางสาวบรรณันท์ ทรงชน)

(วันที่ ๑๘ เดือน ๖.๕ พ.ศ. ๒๕๖๗)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายสมบุรณ์ ชารี)

(วันที่ ๑๘ เดือน ๖.๕ พ.ศ. ๒๕๖๗)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายศุภโชค มีอำพล)

(วันที่ ๒๓ เดือน ๖.๕ พ.ศ. ๒๕๖๗)

หมายเหตุ คำรับรองจากผู้บังคับบัญชาอย่างน้อย ๒ ระดับ คือ ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล และผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไปอีก ๑ ระดับ เว้นแต่ในกรณีที่ผู้บังคับบัญชาดังกล่าวเป็นบุคคลคนเดียวก็ให้มีคำรับรอง ๑ ระดับได้

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิด

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุและลดปัญหาการจราจรโดยโครงการแผนพัฒนาบูรณาการ พัฒนาพื้นที่ระดับภาค พัฒนาทางหลวงหมายเลข ๓๒๔๙ ตอน เขาไร่ยา - แพร่งขาหยั่ง ตอน ๒ ระหว่าง กม.๗+๙๖๐ - กม.๑๐+๖๐๐

๑. สรุปสาระสำคัญ

ผู้ขอรับการประเมินปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการสำรวจและออกแบบเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับโครงการ แผนพัฒนาบูรณาการ พัฒนาพื้นที่ระดับภาค พัฒนาทางหลวงหมายเลข ๓๒๔๙ ตอน เขาไร่ยา - แพร่งขาหยั่ง ตอน ระหว่าง กม.๗+๙๖๐ - กม.๑๐+๖๐๐ ระยะทางประมาณ ๒.๖๔ กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญ ต่อแหล่งท่องเที่ยวและการขนส่งภาคเกษตรกรรม แต่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากเป็นถนน ๒ ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ ๓.๕๐ เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ ๐.๕๐ เมตร ถนนมีความกว้างรวม ๙.๐๐ เมตร มีทางคดเคี้ยว ปริมาณจราจรสูง และแบ่งทิศทางการจราจรด้วยเส้นจราจรเท่านั้น สองข้างทางเป็นชุมชนประปราย ส่วนใหญ่เป็นสวนผลไม้ จากปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการชนประสานกันและปริมาณจราจรสูง จึงควรปรับปรุงให้มีความปลอดภัยเพิ่มขึ้น ด้วยการแบ่งแยกทิศทางการจราจรด้วยฉนวนที่ชัดเจน รวมทั้งเตรียมความพร้อมด้านการจราจรเพื่อรองรับการท่องเที่ยวและการขนส่งภาคเกษตรกรรมในอนาคตอันใกล้

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) ทำการสำรวจสภาพภูมิประเทศ สภาพถนนเดิมและปัญหาการเกิดอุบัติเหตุของสายทาง ที่จะดำเนินการออกแบบเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับทางหลวงหมายเลข ๓๒๔๙ ในช่วงดำเนินการ

๒.๒) ทำการออกแบบแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ปัญหาการจราจรคับคั่งของโครงการ

๒.๓) ทำการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและนำมาปรับปรุงรูปแบบให้สอดคล้อง กับความต้องการของประชาชนในพื้นที่

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) จากปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ต้องทำการวิเคราะห์ถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อแก้ไขได้ตรงประเด็น โดยสรุปได้ว่าเกิดจากการแบ่งทิศทางการจราจรด้วยสีตีเส้น จึงต้องทำการเลือกฉนวนในการแบ่งทิศทางการจราจร ที่เหมาะสมกับพื้นที่และวิถีชีวิตของชุมชน เพื่อให้สามารถดำเนินการโครงการให้บรรลุวัตถุประสงค์

๓.๒) การก่อสร้างจุดกลับรถเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้เส้นทาง เพื่อป้องกันการชนท้าย และความเหมาะสมของการทำ Storage Lane และ Taper

๓.๓) จากการเลือกฉนวนในการแบ่งทิศทางการจราจร และพื้นที่มีฝนตกชุก จึงทำให้ประสบปัญหา การระบายน้ำ ซึ่งต้องมีการเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจรด้วยการทำระบบระบายน้ำในบริเวณที่มีการยกโค้ง (Superelevation)

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑) เชิงปริมาณ

ออกแบบเพื่อเพิ่มความปลอดภัย และลดการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรง เพิ่มขีดความสามารถในการสัญจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๒๔๙ ในช่วงที่ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน ๑ ชุด และสามารถนำไปทำการจัดซื้อ จัดจ้าง พร้อมทั้งสามารถนำไปก่อสร้างจนแล้วเสร็จ

๔.๒ เชิงคุณภาพ

เมื่อทำการก่อสร้างแล้วเสร็จประชาชนได้รับความปลอดภัยและความสะดวกในการใช้เส้นทาง โดยลดการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงในช่วงดำเนินการได้ดี

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุโดยโครงการแผนพัฒนาบูรณาการพัฒนาศูนย์ที่ระดับภาค พัฒนาทางหลวง หมายเลข ๓๒๔๙ เนื่องจากมีการแบ่งทิศทางการจราจรที่ชัดเจน ทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรง ลดปัญหา การร้องเรียนเรื่องอุบัติเหตุได้ และส่งเสริมภาพลักษณ์ของกรมทางหลวงที่ห่วงใยประชาชนผ่านโครงการ ก่อสร้าง

๕.๒) ภายหลังจากออกแบบแล้วเสร็จ สามารถนำแบบมาประมูลทำการก่อสร้างเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ทางหลวง โดยเพิ่มความปลอดภัย และความสะดวกในการสัญจรของประชาชน

หมายเหตุ : ๑. ระดับชำนาญการ เขียนผลงาน ๒ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๒. ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ เขียนผลงาน ๓ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๓. ให้ผู้ขอรับการประเมินบุคคล อธิบายรายละเอียดเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงาน ไม่น้อยกว่า ๑ หน้ากระดาษ A4

และไม่เกิน ๓ หน้ากระดาษ A4 ต่อ ๑ ผลงาน

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การเพิ่มความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้าง งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค ทางหลวงหมายเลข ๓๐๙ ตอน อยุธยา - บางเสด็จ ระหว่าง กม.๓๖+๖๐๐ - กม.๓๗+๖๐๐ ระยะทาง ๑.๐ กิโลเมตร

๑. สรุปสาระสำคัญ

ผู้ขอรับการประเมินปฏิบัติหน้าที่ผู้ควบคุมงานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค ทางหลวงหมายเลข ๓๐๙ ตอน อยุธยา - บางเสด็จ ระหว่าง กม.๓๖+๖๐๐ - กม.๓๗+๖๐๐ ระยะทางประมาณ ๑.๐๐ กิโลเมตร รวมงานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลวง มาตรฐานทางชั้นพิเศษขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างด้านละ ๒.๕๐ เมตร เกาะกลางเป็นแบบยก (Raised Median) กว้าง ๔.๒๐ เมตร มีจุดกลับรถ ๒ จุด รวมงานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลวง

รายละเอียดโครงสร้างชั้นทาง

- Asphalt Concrete Wearing Course ๕ cm. Thick (AC ๔๐-๕๐)
- Asphalt Concrete Binder Course ๕ cm. Thick
- Cement Modified Crushed Rock Base ๒๐ cm. Thick
- Soil Aggregate Subbase ๒๐ cm. Thick
- Sand Embankment, Lab C.B.R. ๑๐% (MIN.)

รายละเอียดงานสะพาน

มีงานขยายความกว้างสะพานเดิมจำนวน ๑ แห่ง ที่ กม.๓๗+๕๗๘.๕๐๐ ขนาด (๑x๗.๐๐)+(๑x๘.๐๐) + (๑x๗.๐๐) ขยายเพิ่มข้างละ ๕.๐๐ เมตร มีขอบทางกว้างข้างละ ๐.๕๐ เมตร งานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง

- Roadway Lighting ๙ m. (Mounting Height) กิ่งเดี่ยว จำนวน ๑๘ ต้น
- Roadway Lighting ๙ m. (Mounting Height) กิ่งคู่ จำนวน ๑๘ ต้น
- Relocated Roadway Lighting ๙ m. (Mounting Height) กิ่งเดี่ยว จำนวน ๑๑ ต้น

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) ศึกษารายละเอียดของแบบก่อสร้าง พร้อมทั้งข้อกำหนดและรายละเอียดต่าง ๆ

๒.๒) ทำการสำรวจและตรวจสอบพื้นที่ของโครงการ เพื่อดูปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ เพื่อให้โครงการสามารถก่อสร้างได้ตามรูปแบบ

๒.๓) ควบคุมการก่อสร้างให้เป็นไปตามแบบและมาตรฐานของกรมทางหลวง

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) ปัญหาความปลอดภัยบริเวณจุดกลับรถซึ่งเดิมแบบกำหนดไว้ให้มีจุดกลับรถขาเดียวที่ กม.๓๖+๗๑๐ และ กม.๓๗+๔๐๐ ซึ่งเป็นบริเวณต้นทาง ๑ จุด และปลายทางโครงการ ๑ จุด โดยไม่มีส่วนขยายเพื่อรองรับวงเลี้ยว ดังนั้นจึงได้มีการพิจารณาเพิ่มเติมรูปแบบส่วนขยายและระบบระบายน้ำในบริเวณจุดกลับรถด้วย และทำการปรับ กม.จุดกลับรถให้เป็นไปตาม กม.จริงหน้างาน คือ กม.๓๗+๔๖๐ รวมไปถึงเพิ่มรูปแบบของการป้องกัน ส่วนของลาดคั่นทางที่จะล้าออกไปนอกเขตทาง

๓.๒) ปัญหารูปแบบบริเวณปลายซึ่งต่อเชื่อมกับพื้นที่แขวงทางหลวงอ่างทองที่มีรูปแบบเป็นถนน ๔ ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ ๓.๕๐ เมตร เป็นเกาะสี่กว้าง ๒.๐๐ เมตร นั้น โครงการนี้เดิมได้กำหนดรูปแบบเป็นเกาะสี่และสิ้นสุดที่ กม.๓๗+๔๕๖ (ก่อนเข้าสะพาน) ซึ่งไม่สอดคล้องกับสภาพหน้างานจริง จึงต้องมีการปรับรูปแบบ โดยต้องทำหนังสือขอพื้นที่จากแขวงทางหลวงอ่างทองเพื่อดำเนินการก่อสร้าง

๓.๓) ปัญหาระบบระบายน้ำบริเวณเกาะกลางในช่วงทางโค้ง ซึ่งอาจเกิดความปลอดภัยในการสัญจรจากรูปแบบของการก่อสร้างเป็นรูปแบบเกาะยกกว้าง ๔.๒๐ เมตร มีโค้งที่ PI.STA. ๓๖+๙๙๒.๔๕๓ รัศมี ๙๕๔.๓๓ เมตร ซึ่งต้องยกโค้ง (Superelevation) แต่ไม่มีกำหนดระบบระบายน้ำไว้ให้ จึงต้องทำการหารือกับเจ้าของแบบและคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ เพื่อดำเนินการจัดหารูปแบบระบบระบายน้ำที่เหมาะสม รวมทั้งเพิ่มรายการก่อสร้างและปริมาณงานเพื่อเพิ่มความปลอดภัยและให้การก่อสร้างสมบูรณ์ตามมาตรฐานกรมทางหลวง

๓.๔) ปัญหาบริเวณคอสะพานทรุดในเส้นทางที่ติดกับโครงการ เนื่องจากเมื่อขยายเส้นทางเป็น ๔ ช่องจราจรแล้วเสร็จ ผู้ขับจะใช้ความเร็วในการขับที่เพิ่มขึ้น ดังนั้นหากมีงบประมาณเพียงพอและเป็นประโยชน์ ต่อประชาชน จึงต้องทำการประมาณการค่าใช้จ่ายในโครงการ และทำการหารือพร้อมทั้งขอเพิ่มระยะทางในการทำงาน เพื่อความปลอดภัยของประชาชนต่อไป

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

ภายหลังดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ได้ทางหลวงขนาด ๔ ช่องจราจร ที่มีจุดกลับรถที่ปลอดภัย เส้นทางเป็นไปตามมาตรฐานกรมทางหลวง

๔.๒ เชิงคุณภาพ

ประชาชนสามารถใช้เส้นทางได้อย่างปลอดภัย และสะดวกรวดเร็วมากขึ้น

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) มีภาพลักษณ์ของการควบคุมงานที่ปลอดภัยและเห็นภาพการเพิ่มเติมความปลอดภัยของเส้นทางให้กับประชาชน

๕.๒) ผู้ควบคุมงานได้ประสบการณ์ในการทำงานควบคุมงานทั้งงานทางและงานขยายสะพาน ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อตนเองและหน่วยงานในการปฏิบัติงานต่อไป

๕.๓) ได้ทราบวิธีการในการดำเนินการขอใช้พื้นที่ เพื่อดำเนินการจากหน่วยงานภายในของกรมทางหลวง

๕.๔) เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ กรมทางหลวงสามารถเปิดให้ประชาชนได้ใช้ประโยชน์จากเส้นทางนี้ได้โดยสะดวก สร้างความพึงพอใจให้กับประชาชน ซึ่งจะเป็นภาพลักษณ์ที่ดีให้กรมทางหลวงต่อไป

หมายเหตุ : ๑. ระดับชำนาญการ เขียนผลงาน ๒ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๒. ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ เขียนผลงาน ๓ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๓. ให้ผู้ขอรับการประเมินบุคคล อธิบายรายละเอียดเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงาน ไม่น้อยกว่า ๑ หน้ากระดาษ A4 และไม่เกิน ๓ หน้ากระดาษ A4 ต่อ ๑ ผลงาน

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การวางแผนและควบคุมการสำรวจและออกแบบเพื่อความปลอดภัย โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน กิจกรรมพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน ทางหลวงหมายเลข ๓๑๔๕ ตอน บ้านเพ - ท่าเรือแกลง กม.๙+๔๗๐ - กม.๑๐+๔๗๐

๑. สรุปสาระสำคัญ

ผู้ขอรับการประเมินปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการสำรวจและออกแบบโครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน กิจกรรมพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน ทางหลวงหมายเลข ๓๑๔๕ ตอน บ้านเพ - ท่าเรือแกลง กม.๙+๔๗๐ - กม.๑๐+๔๗๐ ระยะทางประมาณ ๑.๐๐ กิโลเมตร ช่องจราจรขนาด ๔ ช่องจราจร ไหล่ทางกว้างข้างละ ๓.๕๐ เมตร เกาะกลางเป็นเกาะยก (Raised Median) กว้าง ๒.๑๐ เมตร รวมงานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลวง

รายละเอียดโครงสร้างชั้นทาง

- Asphalt Concrete Wearing Course ๕ cm. Thick (AC ๖๐-๗๐)
- Asphalt Concrete Binder Course ๕ cm. Thick
- Crushed Rock Base ๒๐ cm. Thick
- Soil Aggregate Subbase ๑๕ cm. Thick
- Selected Material Lab C.B.R. ๑๐% (MIN.)
- Earth Embankment, Lab C.B.R. (๖% (MIN.)

งานระบบระบายน้ำ

- ต่อความยาว Box Culvert ที่ กม.๑๐+๔๓๐.๕๐๐ ขนาด ๒-[๑.๘๐x๑.๘๐] พร้อมก่อสร้าง Headwall แบบ Wing Wall

- ท่อกลม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง ๑.๒๐ เมตร
- ระบบระบายน้ำในเกาะกลาง

งานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง

- Roadway Lighting ๙ m. (Mounting Height) กิ่งคู่ จำนวน ๒๙ ต้น
- Relocated Roadway Lighting ๙ m. (Mounting Height) กิ่งเดี่ยว จำนวน ๘ ต้น

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) ทำการสำรวจสภาพภูมิประเทศ สภาพถนนเดิมและปัญหาของสายทางที่จะดำเนินการออกแบบ

๒.๒) ทำการออกแบบแก้ไขปัญหาของโครงการ

๒.๓) ทำการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและนำมาปรับปรุงรูปแบบให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) ความยุ่งยากซับซ้อนในการกำหนดความกว้างของเกาะกลาง เนื่องจากได้ประชุมมีส่วนร่วมของประชาชน ประชาชนต้องการพื้นที่ผิวจราจรที่กว้างและลดความกว้างเกาะกลางลง ดังนั้นเพื่อให้โครงการสามารถดำเนินต่อไปได้โดยยังคงประสิทธิภาพและเป็นไปตามมาตรฐานกรมทางหลวง จึงกำหนดให้เกาะกลางกว้าง ๒.๑๐ เมตร เพื่อให้ใส่ระบบระบายน้ำในเกาะกลางตามบริเวณที่มีการยกโค้งได้

๓.๒) จากการที่กำหนดความกว้างเกาะกลาง ๒.๑๐ เมตร นั้น ทำให้มีระยะในการก่อสร้าง ช่องจอดรอเลี้ยวไม่เพียงพอ มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุชนท้ายขณะรถกลับรถหรือรอเลี้ยว จึงได้ทำการปรับปรุงการออกแบบโดยใช้พื้นที่ของไหล่ทางมาเป็นช่องจอดรอเลี้ยว ด้วยการใช้การค่อย ๆ เบี่ยงแนวและเพิ่มความปลอดภัยให้ผู้ขับขี่โดยการใช้ตีเส้นช่วยในการเบี่ยงแนว ทำให้เกิดประโยชน์และความปลอดภัยสูงสุดต่อประชาชน

๓.๓) เนื่องจากเกาะกลางที่ก่อสร้างมีขนาดเล็ก ก่อสร้างด้วย Concrete Curb and Gutter ถึงแม้จะมีไฟฟ้าแสงสว่างแล้ว แต่เพื่อเป็นการเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้สัญจรในบริเวณนั้น จึงได้ เพิ่มรายการก่อสร้าง Curb Marking เพื่อเพิ่มความปลอดภัยด้วย

๓.๔) ปัญหาการก่อสร้าง Headwall เดิมที่ กม.๑๐+๔๓๐.๕๐๐ มี Box Culvert ขนาด ๒-[๑.๘๐x๑.๘๐] เป็นบริเวณที่มีร่องน้ำธรรมชาติ และอยู่ในช่วงที่กำหนดให้ขยายเต็มเขตทางและมีทางเท้า จึงให้ทำการต่อความยาวของ Box Culvert และก่อสร้าง Headwall โดยให้ทับส่วนปีกของ Headwall ให้ขนานไปกับเขตทางเพื่อไม่ให้มีการก่อสร้างนอกเขตทาง

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

ออกแบบแล้วเสร็จจำนวน ๑ ชุด และสามารถนำแบบไปทำการจัดซื้อจัดจ้าง พร้อมทั้งสามารถนำไปก่อสร้างจนแล้วเสร็จ

๔.๒ เชิงคุณภาพ

เมื่อทำการก่อสร้างแล้วเสร็จประชาชนได้รับความสะดวกและปลอดภัยในการใช้เส้นทางดังกล่าว

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) ได้ประสานกับหน่วยงานท้องถิ่นในพื้นที่และชุมชนผ่านการมีส่วนร่วมของประชาชน ทำให้สามารถดำเนินการควบคุมการออกแบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๕.๒) ได้ทำความเข้าใจและลดผลกระทบที่จะเกิดกับชุมชนสองข้างทาง ซึ่งเป็นประโยชน์กับผู้ใช้ทางและชุมชนในบริเวณนั้น ทำให้ลดเรื่องร้องเรียนจากชุมชนต่อกรมทางหลวง

๕.๓) จากการมีส่วนร่วมของประชาชน สามารถอธิบายหรือชี้แจงรายละเอียดให้กับชุมชนหรือผู้มีส่วนได้เสียให้เข้าใจและทราบถึงงานที่ดำเนินการของกรมทางหลวง

๕.๔) งานก่อสร้างทางหลวงผ่านย่านชุมชน ได้เพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำ สามารถช่วยลดผลกระทบน้ำท่วมให้กับประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้เส้นทาง โดยเร่งระบายน้ำออกจากผิวจราจรโดยเร็ว เพื่อลดปัญหาการร้องเรียนในประสิทธิภาพการระบายน้ำบนทางหลวง

๕.๕) ภายหลังจากการออกแบบแล้วเสร็จ สามารถนำแบบมาประมูลทำการก่อสร้างเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง โดยเพิ่มความปลอดภัยและความสะดวกในการสัญจรของประชาชน

หมายเหตุ : ๑. ระดับชำนาญการ เขียนผลงาน ๒ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๒. ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ เขียนผลงาน ๓ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๓. ให้ผู้ขอรับการประเมินบุคคล อธิบายรายละเอียดเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงาน ไม่น้อยกว่า ๑ หน้ากระดาษ A4 และไม่เกิน ๓ หน้ากระดาษ A4 ต่อ ๑ ผลงาน

ชื่อข้อเสนอแนวคิด

เรื่อง การปรับปรุงรูปแบบและการจ่ายค่างานระบบระบายน้ำเพื่อความเป็นธรรม และลดปัญหาข้อขัดแย้ง

๑. สรุปหลักการและเหตุผล

ระบบระบายน้ำบนถนนในปัจจุบันนั้นเป็นการรวบรวมน้ำที่ขังอยู่บริเวณรางต้นที่ริมผิวจราจร (Gutter) ระบายลงสู่ช่องระบายน้ำ (Steel Grating) ผ่านท่อเหลี่ยม (Rectangular Drainage Pipe) ลงสู่บ่อพัก (Manhole) และไหลไปตามท่อระบายน้ำลงสู่ระบบระบายน้ำของถนนหรือแหล่งธรรมชาติ ซึ่งช่องระบาย (Steel Grating) ท่อเหลี่ยม (Rectangular Drainage Pipe) และบ่อพัก (Manhole) จะติดตั้งเป็นจุด ๆ ทุก ระยะ ๑๕.๐๐ เมตรโดยประมาณ ซึ่งการจ่ายเงินให้ผู้รับจ้างในโครงการก่อสร้างของกรมทางหลวงในปัจจุบัน เป็นการจ่ายค่าจ้างต่อหน่วยของงานแต่ละรายการที่ได้ทำสำเร็จจริงตามราคาต่อหน่วยที่กำหนดไว้ในใบแจ้ง ปริมาณงานและราคา (BOQ) โดยในโครงการก่อสร้างที่มีระบบระบายน้ำ จะมีรายการก่อสร้าง ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบระบายน้ำ คือ Concrete Curb and Gutter มีหน่วยเป็น เมตร (M.) Rectangular Drainage Pipe from Curb Inlet มีหน่วยเป็นเมตร (M.) และบ่อพัก (Manhole) มีหน่วยเป็นแห่ง (EACH) ซึ่งการคิดราคากลางตามหลักของกรมบัญชีกลางนั้น รายการก่อสร้าง Manhole จะรวมงานของ Steel Grating ไว้ด้วย

สำหรับการคิดปริมาณงานเพื่อจ่ายค่าจ้างต่อหน่วยของงานแต่ละรายการในโครงการก่อสร้างของ กรมทางหลวงที่เกี่ยวข้องกับระบบระบายน้ำอ้างอิงตามหลักเกณฑ์ของกรมบัญชีกลาง คือคิดราคาในส่วน ของงาน Steel Grating รวมกับงานบ่อพัก (Manhole) โดยช่องระบายน้ำ (Steel Grating) จะแทรกอยู่ระหว่าง Concrete Curb and Gutter ทุกๆระยะ ๑๕.๐๐ เมตร เพื่อระบายน้ำจากรางต้นที่ ริมผิวจราจร (Gutter) ลงสู่บ่อพัก (Manhole) โดยในปัจจุบันไม่ว่าจะเป็นโครงการใหญ่หรือโครงการของเขตแขวงนั้น มีการจ่ายค่า งาน Concrete curb and gutter ใน ๒ ลักษณะ คือ การจ่ายเป็นเมตร ตามระยะทางรวมความยาวของ Steel Grating ไปด้วย ซึ่งทำให้มีส่วนของเนื้อคอนกรีตที่ไม่ได้ก่อสร้างถูกจ่ายไปด้วย ทำให้เกิดการจ่ายค่างานที่ ไม่ถูกต้อง กับอีกลักษณะคือการตัดระยะความยาวในช่วงของ Steel Grating ในการจ่ายออก ซึ่งไม่เป็นธรรม ต่อผู้รับจ้าง เนื่องจากในช่วงของ Steel Grating ที่หักออกก็มีงานคอนกรีตที่ถูกหักออกไปด้วย (รายการ ก่อสร้าง Manhole จะรวมงานของ Steel Grating ไว้เฉพาะตะแกรงเหล็ก)

๒. บทวิเคราะห์/แนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

๒.๑ บทวิเคราะห์

จากการเป็นกรรมการตรวจรับพัสดุที่ผ่านมา ได้พบปัญหาในการจ่ายค่างานของรายการ Concrete Curb and Gutter ซึ่งไม่สามารถจ่ายได้ตรงตามสภาพความเป็นจริงตามหน้างาน เนื่องจากไม่มีรายการก่อสร้าง ที่ตรงตามข้อเท็จจริง และอาจไม่เป็นธรรมต่อผู้รับจ้าง ดังนั้นเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและลดข้อขัดแย้ง ระหว่างกรรมการตรวจรับพัสดุ จึงเห็นควรสร้างรายการก่อสร้างใหม่เพื่อให้สามารถจ่ายค่างานได้อย่างถูกต้อง และลดปัญหาการร้องเรียนได้ในอนาคต

๒.๒ แนวความคิด

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่าการจ่ายค่างานของ Concrete Curb and Gutter และ Steel Grating ไม่เป็นไปตามข้อเท็จจริง จึงมีแนวคิดสร้างรายการก่อสร้างเพื่อให้สามารถจ่ายค่างานได้ตรงตามรูปแบบที่ ก่อสร้าง และเป็นธรรม

๒.๓ ข้อเสนอ

ให้จัดทำรูปแบบและรายการก่อสร้างให้เป็นมาตรฐาน โดยวิธีการในการดำเนินการนั้น ควรจัดประชุมเพื่อหารือกับผู้ที่เกี่ยวข้อง เช่น วิศวกร กรรมการตรวจรับพัสดุ เพื่อหาข้อสรุป และจัดทำแบบเพื่อเสนอลงนามและนำไปใช้ให้เป็นรูปธรรม

๒.๔ ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

ไม่มีรายการก่อสร้างที่เป็นมาตรฐานของกรมทางหลวงและรายการของกรมบัญชีกลาง มีแนวทางแก้ไขโดยการประสานงานกับสำนักสำรวจและออกแบบเพื่อดำเนินการสร้างรูปแบบและเพิ่มรายการก่อสร้างในส่วนการคิดราคานั้น อาจต้องดำเนินการคิดปริมาณของวัสดุที่ใช้ในก่อสร้างและคิดราคาค่าวัสดุและค่าแรงในแต่ละงาน

๓. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑) ลดข้อขัดแย้งในการจ่ายค่างานระหว่างกรรมการตรวจรับพัสดุด้วยกัน และระหว่างกรรมการตรวจรับพัสดุกับผู้รับจ้าง

๓.๒) สามารถจ่ายค่างานของรายการก่อสร้าง Concrete Curb and Gutter เป็นไปอย่างเป็นธรรม สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง

๔. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

๔.๑) การตรวจรับงานไม่มีข้อขัดแย้งระหว่างคณะกรรมการตรวจรับพัสดุเอง และไม่มีข้อขัดแย้งระหว่างคณะกรรมการตรวจรับพัสดุและผู้รับจ้าง

๔.๒) ไม่มีข้อร้องเรียนเรื่องการจ่ายค่างานสำหรับ Item นี้ หรือหากมีก็สามารถชี้แจงหน่วยที่ตรวจสอบได้อย่างชัดเจนและถูกต้อง


หมายเหตุ : ๑. ระดับชำนาญการ เขียนผลงาน ๒ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๒. ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ เขียนผลงาน ๓ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๓. ให้ผู้ขอรับการประเมินบุคคล อธิบายรายละเอียดเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงาน ไม่น้อยกว่า ๑ หน้ากระดาษ A4

และไม่เกิน ๓ หน้ากระดาษ A4 ต่อ ๑ ผลงาน

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นางสาววรรณันท์ ทรงชน)

(วันที่ ๑๘ เดือน ๕.๓ พ.ศ. ๒๕๖๗)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายสมบูรณ์ ชารี)

(วันที่ ๑๘ เดือน ๕.๓ พ.ศ. ๒๕๖๗)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายสุภโชค มีอำพล)

(วันที่ ๑๓ เดือน ๕.๓ พ.ศ. ๒๕๖๗)