

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การแก้ไขรูปแบบโครงสร้างชั้นทางให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนามทางหลวงหมายเลข ๑๑ สาย อ.อินทร์บุรี - อ.สากเหล็ก ตอน ไตตาล - เขาทราย ตอน ๒ จ.นครสวรรค์

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การปรับแก้ระดับก่อสร้างให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนามทางหลวงหมายเลข ๑๑ สาย อ.อินทร์บุรี - อ.สากเหล็ก ตอน ไตตาล - เขาทราย ตอน ๑ จ.นครสวรรค์

๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การบริหารการจราจรระหว่างก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางหลวงสายทางเลี่ยงเมืองหนองคาย (ด้านตะวันออก) ตอน ๓ กรณีการก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข ๒๑๒

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ก.ค.๒๕๖๔ - มี.ค.๒๕๖๖

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ก.ค.๒๕๖๔ - ธ.ค.๒๕๖๕

๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : ก.ค.๒๕๖๓ - ส.ค.๒๕๖๕


๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน

- ปฏิบัติงานในตำแหน่งผู้อำนวยการ กลุ่มงานก่อสร้างและบูรณะทางโครงการพิเศษและงานเร่งด่วนฉุกเฉิน (Area Engineer)
- ศึกษาแบบก่อสร้างและตำแหน่งที่จะก่อสร้างจริงในสนามของโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑ สาย อ.อินทร์บุรี - อ.สากเหล็ก ตอน ไตตาล - เขาทราย ตอน ๒ จ.นครสวรรค์
- ตรวจสอบและวิเคราะห์ข้อมูลแบบก่อสร้าง แผนที่แนวทางและระดับ (Plan & Profile) รูปตัดโครงสร้างชั้นทาง (Typical Cross Section) และสภาพพื้นที่จริงในสนาม
- คำนวณปริมาณงานและค่างานทั้งโครงการ (ตามแบบก่อสร้าง) และสรุปเป็นบัญชีค่างานรวมทั้งโครงการ
- รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาวิเคราะห์หาแนวทางในการแก้ไขรูปแบบโครงสร้างชั้นทางให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนาม
- สรุปแนวทางการแก้ไขรูปแบบโครงสร้างชั้นทางให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนาม
- ดำเนินการตรวจสอบปริมาณงานและค่างานส่วนต่างระหว่างรูปแบบการก่อสร้าง (ตามแบบ) กับรูปแบบการก่อสร้าง (ตามที่แก้ไขรูปแบบโครงสร้างชั้นทาง) และสรุปปริมาณงานและค่างานรวมทั้งโครงการ (ตามรูปแบบโครงสร้างชั้นทางที่แก้ไข) เพื่อนำรูปแบบแนวทางการแก้ไขรูปแบบโครงสร้างชั้นทางให้กับผู้ออกแบบพิจารณาแก้ไขแบบ และแก้ไขสัญญาต่อไป

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน


รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายสุเจตน์ เจตน์พิสุทธิ์		๒๐%	ร่วมดำเนินการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาวิเคราะห์หาแนวทางในการแก้ไขรูปแบบโครงสร้างชั้นทางให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนาม

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน

- ปฏิบัติงานในตำแหน่งผู้อำนวยการ กลุ่มงานก่อสร้างและบูรณะทางโครงการพิเศษและงานเร่งด่วน ฉุกเฉิน (Area Engineer)
- ศึกษาแบบก่อสร้างและตำแหน่งที่จะก่อสร้างจริงในสนามของโครงการก่อสร้างทางหลวง หมายเลข ๑๑ สาย อ.อินทร์บุรี - อ.สากเหล็ก ตอน ไตตาล - เขาทราย ตอน ๑ จ.นครสวรรค์
- ตรวจสอบและวิเคราะห์ข้อมูลแบบก่อสร้าง แผนที่แนวทางและระดับ (Plan & Profile) รูปตัดโครงสร้างชั้นทาง (Typical Cross Section) และสภาพพื้นที่จริงในสนาม
- คำนวณปริมาณงานและค่างานทั้งโครงการ (ตามแบบก่อสร้าง) และสรุปเป็นบัญชีค่างานรวมทั้งโครงการ
- รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาวิเคราะห์หาแนวทางในการปรับแก้ระดับก่อสร้างให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนาม
- สรุปแนวทางการปรับแก้ระดับก่อสร้างให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนาม
- ดำเนินการตรวจสอบปริมาณงานและค่างานส่วนต่างระหว่างรูปแบบการก่อสร้าง (ตามแบบ) กับรูปแบบการก่อสร้าง (ตามที่ปรับแก้ระดับก่อสร้าง) และสรุปปริมาณงาน และค่างานรวมทั้งโครงการ (ตามที่ปรับแก้ระดับก่อสร้าง) เพื่อนำรูปแบบแนวทางการปรับแก้ระดับก่อสร้างให้กับผู้ออกแบบพิจารณาเห็นชอบต่อไป

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน


รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายธกร สมบัติสกุลกิจ		๒๐%	ร่วมดำเนินการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาวิเคราะห์หาแนวทางในการปรับแก้ระดับก่อสร้างให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนาม

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน

- ปฏิบัติงานในตำแหน่งผู้อำนวยการ กลุ่มงานก่อสร้างและบูรณะทางโครงการพิเศษและงานเร่งด่วนฉุกเฉิน (Area Engineer)
- ศึกษาแบบก่อสร้างและตำแหน่งที่จะก่อสร้างจริงในสนามของโครงการก่อสร้างทางหลวงสายทางเลียบเมืองหนองคาย (ด้านตะวันออก) ตอน ๓
- ตรวจสอบสภาพพื้นที่ ปริมาณจราจรทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ สำหรับใช้ในการบริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข ๒๑๒
- สำรวจปัญหาอุปสรรค และข้อร้องเรียนที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข ๒๑๒
- ประชุมหารือผู้เกี่ยวข้องในเรื่องการบริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข ๒๑๒
- ออกแบบรายละเอียดการติดตั้งป้ายจราจร และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกระหว่างก่อสร้าง และแผนผังการเบี่ยงการจราจร ในระหว่างการก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข ๒๑๒
- ร่วมติดตาม ควบคุม และตรวจสอบการติดตั้งป้ายจราจร และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกระหว่างก่อสร้าง และแผนผังการเบี่ยงการจราจร ในระหว่างการก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ ให้เป็นไปตามแบบที่ขออนุมัติ ตลอดจนแก้ไข ปรับปรุงให้เข้ากับสภาพการณ์ ข้อร้องเรียนตลอดช่วงการเบี่ยงจราจร จนกระทั่งดำเนินการก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ แล้วเสร็จ

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้ที่มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายวัฒนา แก้วนามชัย		๒๐%	ร่วมดำเนินการบริหารการจราจรระหว่างก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข ๒๑๒

๔) ข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การจัดทำแนวทางประเมินคุณภาพผลงานการก่อสร้างทางด้วยเทคโนโลยีการตรวจวัดอัตโนมัติ
ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ


(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายจตุรงค์ เสาวภาคย์ไพบุลย์)

(ตำแหน่ง) วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ

(วันที่ ๑๑ เดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายวิเชียร เกลี้ยงแก้ว)

(ตำแหน่ง) วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ

(วันที่ ๑๑ เดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายมานิตย์ สุกตศิรีอุดม)

(ตำแหน่ง) ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างทางที่ ๒

(วันที่ ๑๑ เดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)

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

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิด (กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การแก้ไขรูปแบบโครงสร้างชั้นทางให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนามทางหลวงหมายเลข ๑๑ สาย อ.อินทร์บุรี - อ.สากเหล็ก ตอน ไตตาล - เขาทราย ตอน ๒ จ.นครสวรรค์

๑. สรุปสาระสำคัญ

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑ สาย อ.อินทร์บุรี - อ.สากเหล็ก ตอน ไตตาล - เขาทราย ตอน ๒ ระหว่าง กม.๙๒+๒๗๕.๐๐๐ - กม.๑๑๒+๒๗๕.๐๐๐ ระยะทางยาวประมาณ ๒๐.๐๐๐ กิโลเมตร (รวมงานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลวง) เริ่มต้นสัญญาวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๔ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๗ รวมระยะเวลาทำการ ๑,๐๘๐ วัน ค่างานก่อสร้าง ๙๙๙,๓๙๙,๓๓๘.๐๐ บาท เป็นทางหลวงมาตรฐานชั้นทางพิเศษ ๔ ช่องจราจร ความกว้างเขตทาง ๘๐ เมตร ก่อสร้างโดยการขึ้นคันทางใหม่ฝั่งซ้ายทาง ๒ ช่องจราจร และบูรณะถนนเดิมฝั่งขวา เพื่อก่อสร้างใหม่ โดยจะเพิ่มช่องจราจรจาก ๒ ช่องจราจรไปเป็น ๔ ช่องจราจร ช่องจราจรละ ๓.๕ เมตร มีไหล่ทางด้านในกว้าง ๑.๕ เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง ๒.๕ เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดร่อง (Depressed Median) กว้าง ๙ เมตร มีผิวทางเป็น Joint Reinforced Concrete Pavement มีงานสะพาน Plank Girder ทั้งหมด ๑๕ แห่ง งาน Box Culvert ๑ แห่ง

จากการตรวจสอบและวิเคราะห์ข้อมูลแบบก่อสร้าง แผนที่แนวทางและระดับ (Plan & Profile) รูปตัดโครงสร้างชั้นทาง (Typical Cross Section) และสภาพพื้นที่จริงในสนามแล้วพบว่าปริมาณงานตามสภาพพื้นที่จริงในสนามมีมากกว่าปริมาณงานในแบบทำให้ค่างานก่อสร้างเกินวงเงินตามสัญญา ดังนั้นจึงมีการแก้ไขรูปแบบโครงสร้างชั้นทางให้สอดคล้องกับวงเงินตามสัญญาและสภาพจริงในสนามต่อไป

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) ลงพื้นที่เพื่อรับฟังข้อมูล และตรวจสอบสภาพพื้นที่ในสนามร่วมกับโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลในการวิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางการแก้ไข

๒.๒) ศึกษาแบบก่อสร้าง แผนที่แนวทางและระดับ (Plan & Profile) และรูปตัดโครงสร้างชั้นทาง (Typical Cross Section) เพื่อตรวจสอบรูปแบบการก่อสร้างว่ามีความสอดคล้องหรือขัดแย้งกันหรือไม่ ตลอดจนตรวจสอบสภาพพื้นที่ก่อสร้าง ลักษณะภูมิประเทศในสนามว่ามีความสอดคล้องกับรูปแบบก่อสร้างหรือไม่

๒.๓) รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาวิเคราะห์หาแนวทางในการแก้ไขปัญหา

๒.๔) คำนวณปริมาณงานและค่างานทั้งโครงการ (ตามแบบก่อสร้าง) และสรุปเป็นบัญชีค่างานรวมทั้งโครงการ

๒.๕) สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหา และเลือกแนวทางการแก้ไขปัญหา เพื่อเสนอการแก้ไขตามขั้นตอนต่อไป

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) ลงพื้นที่เพื่อรับฟังข้อมูล และตรวจสอบสภาพพื้นที่ในสนามร่วมกับโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลในการวิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางการแก้ไข

๓.๒) ศึกษาแบบก่อสร้าง แผนที่แนวทางและระดับ (Plan & Profile) และรูปตัดโครงสร้างชั้นทาง (Typical Cross Section) เพื่อตรวจสอบรูปแบบการก่อสร้างว่ามีความสอดคล้องหรือขัดแย้งกันหรือไม่ ตลอดจนตรวจสอบสภาพพื้นที่ก่อสร้าง ลักษณะภูมิประเทศในสนามว่ามีความสอดคล้องกับรูปแบบก่อสร้างหรือไม่

๓.๓) รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ และคำนวณหาปริมาณงานตัดคั่นทาง (Roadway Excavation) และงานทรายถมคันทาง (Sand Embankment)

๓.๔) คำนวณปริมาณงานและค่างานทั้งโครงการ (ตามแบบก่อสร้าง) และสรุปเป็นบัญชีค่างานรวมทั้งโครงการ

๓.๕) สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหา และเลือกแนวทางการแก้ไขปัญหา เพื่อเสนอการแก้ไขตามขั้นตอนต่อไป ซึ่งการแก้ไขรูปแบบโครงสร้างชั้นทางให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนาม เป็นแนวทางที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาสำหรับโครงการนี้

๓.๖) ดำเนินการตรวจสอบปริมาณงานและค่างานส่วนต่างระหว่างรูปแบบการก่อสร้าง (ตามแบบ) กับรูปแบบการก่อสร้าง (ตามที่แก้ไขรูปแบบโครงสร้างชั้นทาง) และสรุปปริมาณงาน และค่างานรวมทั้งโครงการ (ตามรูปแบบที่แก้ไขรูปแบบโครงสร้างชั้นทาง)

๓.๗) ประสานผู้ออกแบบเพื่อนำรูปแบบแนวทางการแก้ไขดังกล่าวไปหารือ และชี้แจงรายละเอียดของปัญหา พร้อมเหตุผลประกอบข้างต้นให้กับผู้ออกแบบพิจารณาในเบื้องต้นก่อนที่จะเสนอเรื่องขอแก้ไขแบบต่อไป

๓.๘) เสนอเรื่องการแก้ไขรูปแบบการก่อสร้างผ่านคณะกรรมการตรวจรับพัสดุไปยังสำนักเจ้าของงาน เพื่อเสนอไปยังผู้ออกแบบพิจารณาแก้ไขแบบ และแก้ไขสัญญาต่อไป

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

- ๑) สามารถลดงบประมาณในการก่อสร้าง ทำให้ค่างานอยู่ในวงเงินตามสัญญาก่อสร้าง
- ๒) โครงการสามารถดำเนินการก่อสร้างได้อย่างรวดเร็วต่อเนื่องไม่ติดขัด ส่งผลให้การดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จตามสัญญา

๔.๒ เชิงคุณภาพ

- ๑) สามารถนำหลักการทางวิศวกรรมมาประยุกต์ใช้ในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในงานก่อสร้าง
- ๒) การบริหารโครงการก่อสร้างดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๕.๑) การแก้ไขรูปแบบโครงสร้างชั้นทางให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนามให้อยู่ภายในวงเงินตามสัญญาที่สำนักเจ้าของงานได้ทำสัญญากับผู้รับจ้าง
- ๕.๒) ช่วยประหยัดงบประมาณในการก่อสร้าง โดยไม่ทำให้ความแข็งแรงของโครงสร้างชั้นทางลดลง
- ๕.๓) การก่อสร้างเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้และมีแนวโน้มแล้วเสร็จภายในระยะเวลาตามสัญญาที่สำนักเจ้าของงานได้ทำสัญญากับผู้รับจ้าง
- ๕.๔) ผลการเบิกจ่ายของโครงการเป็นไปตามแผนที่เสนอให้สำนัก

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 การปรับแก้ระดับก่อสร้างให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนามทางหลวงหมายเลข ๑๑ สาย อ.อินทร์บุรี - อ.สากเหล็ก ตอน ไตตาล - เขาทราย ตอน ๑ จ.นครสวรรค์

๑. สรุปสาระสำคัญ

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๑ สาย อ.อินทร์บุรี - อ.สากเหล็ก ตอน ไตตาล - เขาทราย ตอน ๑ ระหว่าง กม.๗๒+๒๗๕.๐๐๐ - กม.๙๒+๒๗๕.๐๐๐ ระยะทางยาวประมาณ ๒๐.๐๐๐ กิโลเมตร (รวมงานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลวง) เริ่มต้นสัญญาวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๖๔ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๗ รวมระยะเวลาทำการ ๑,๐๘๐ วัน ค่างานก่อสร้าง ๙๙๙,๓๙๙,๓๓๘.๐๐ บาท เป็นทางหลวงมาตรฐานชั้นทางพิเศษ ๔ ช่องจราจร ความกว้างเขตทาง ๘๐ เมตร ก่อสร้างโดยการขึ้นคันทางใหม่ฝั่งซ้ายทาง ๒ ช่องจราจร และบูรณะถนนเดิมฝั่งขวาเพื่อก่อสร้างใหม่ โดยจะเพิ่มช่องจราจรจาก ๒ ช่องจราจรไปเป็น ๔ ช่องจราจร ช่องจราจรละ ๓.๕ เมตร มีไหล่ทางด้านในกว้าง ๑.๕ เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง ๒.๕ เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดร่อง (Depressed Median) กว้าง ๙ เมตร มีผิวทางเป็น Joint Reinforced Concrete Pavement มีงานสะพาน Plank Girder ทั้งหมด ๑๐ แห่ง งาน Box Culvert ๑ แห่ง

จากการตรวจสอบและวิเคราะห์ข้อมูลแบบก่อสร้าง แผนที่แนวทางและระดับ (Plan & Profile) รูปตัดโครงสร้างชั้นทาง (Typical Cross Section) และสภาพพื้นที่จริงในสนามแล้วพบว่าปริมาณงานตามสภาพพื้นที่จริงในสนามมีมากกว่าปริมาณงานในแบบทำให้ค่างานก่อสร้างเกินวงเงินตามสัญญา ดังนั้นจึงมีการปรับแก้ระดับก่อสร้างให้สอดคล้องกับวงเงินตามสัญญา และสภาพจริงในสนามต่อไป

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) ลงพื้นที่เพื่อรับฟังข้อมูล และตรวจสอบสภาพพื้นที่ในสนามร่วมกับโครงการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางการแก้ไข

๒.๒) ศึกษาแบบก่อสร้าง แผนที่แนวทางและระดับ (Plan & Profile) และรูปตัดโครงสร้างชั้นทาง (Typical Cross Section) ร่วมกับโครงการ เพื่อตรวจสอบรูปแบบการก่อสร้างว่ามีความสอดคล้องหรือขัดแย้งกันหรือไม่ ตลอดจนตรวจสอบสภาพพื้นที่ก่อสร้าง ลักษณะภูมิประเทศในสนามว่ามีความสอดคล้องกับรูปแบบก่อสร้างหรือไม่

๒.๓) รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องร่วมกับโครงการ เพื่อนำมาวิเคราะห์หาแนวทางในการแก้ไขปัญหา และคำนวณหาปริมาณงานตัดคันทาง (Roadway Excavation) และงานทรายถมคันทาง (Sand Embankment)

๒.๔) คำนวณปริมาณงานและค่างานทั้งโครงการ (ตามแบบก่อสร้าง) และสรุปเป็นบัญชีค่างานรวมทั้งโครงการร่วมกับโครงการ

๒.๕) สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหา ตลอดจนคัดเลือกแนวทางการแก้ไขปัญหาให้กับโครงการ เพื่อเสนอการแก้ไขตามขั้นตอนต่อไป

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) ลงพื้นที่เพื่อรับฟังข้อมูล และตรวจสอบสภาพพื้นที่ในสนามร่วมกับโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลในการวิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางการแก้ไข

๓.๒) ศึกษาแบบก่อสร้าง แผนที่แนวทางและระดับ (Plan & Profile) และรูปตัดโครงสร้างชั้นทาง (Typical Cross Section) ร่วมกับโครงการ เพื่อตรวจสอบรูปแบบการก่อสร้างว่ามีความสอดคล้องหรือขัดแย้งกันหรือไม่ ตลอดจนตรวจสอบสภาพพื้นที่ก่อสร้าง ลักษณะภูมิประเทศในสนามว่ามีความสอดคล้องกับรูปแบบก่อสร้างหรือไม่

๓.๓) รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องร่วมกับโครงการ และวิเคราะห์หาแนวทางในการแก้ไขปัญหให้กับโครงการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ และคำนวณหาปริมาณงานตัดคันทาง (Roadway Excavation) และงานทรายถมคันทาง (Sand Embankment) ตลอดจนให้คำแนะนำโครงการในการดำเนินการเก็บรายละเอียดต่างๆ ในพื้นที่การก่อสร้างเพื่อสำรวจว่ามีปัญหาอุปสรรคใดที่ติดขัดการก่อสร้างหรือไม่ เพื่อประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาลงต่อไป

๓.๔) คำนวณปริมาณงานและค่างานทั้งโครงการ (ตามแบบก่อสร้าง) และสรุปเป็นบัญชีค่างานรวมทั้งโครงการร่วมกับโครงการ

๓.๕) สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาลงไป ตลอดจนคัดเลือกแนวทางการแก้ไขปัญหให้กับโครงการ เพื่อเสนอการแก้ไขตามขั้นตอนต่อไป ซึ่งการปรับแก้ระดับก่อสร้างให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนาม เป็นแนวทางที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาลงไป

๓.๖) ดำเนินการตรวจสอบปริมาณงานและค่างานส่วนต่างระหว่างรูปแบบการก่อสร้าง (ตามแบบ) กับรูปแบบการก่อสร้าง (ตามที่ปรับแก้ระดับก่อสร้าง) และสรุปปริมาณงาน และค่างานรวมทั้งโครงการ (ตามที่ปรับแก้ระดับก่อสร้าง) ร่วมกับโครงการ

๓.๗) ประสานผู้ออกแบบร่วมกับโครงการ เพื่อนำรูปแบบแนวทางการปรับแก้ดังกล่าวไปหารือ และชี้แจงรายละเอียดของปัญหาพร้อมเหตุผลประกอบข้างต้นให้กับผู้ออกแบบพิจารณาในเบื้องต้นก่อนที่จะเสนอเรื่องขอความเห็นชอบระดับก่อสร้างที่ปรับแก้ต่อไป

๓.๘) เสนอเรื่องการปรับแก้ระดับก่อสร้างร่วมกับโครงการผ่านคณะกรรมการตรวจรับพัสดุไปยังสำนักเจ้าของงาน เพื่อเสนอไปยังผู้ออกแบบพิจารณาเห็นชอบระดับก่อสร้างที่ปรับแก้ต่อไป

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

- ๑) สามารถลดงบประมาณในการก่อสร้าง ทำให้ค่างานอยู่ในวงเงินตามสัญญาก่อสร้าง
- ๒) โครงการสามารถดำเนินการก่อสร้างได้อย่างรวดเร็วต่อเนื่องไม่ติดขัด ส่งผลให้การดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จตามสัญญา

๔.๒ เชิงคุณภาพ

- ๑) สามารถนำหลักการทางวิศวกรรมมาประยุกต์ใช้ในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในงานก่อสร้าง
- ๒) การบริหารโครงการก่อสร้างดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) การปรับแก้ระดับก่อสร้างให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนามให้อยู่ภายในวงเงินตามสัญญาที่สำนักเจ้าของงานได้ทำสัญญากับผู้รับจ้าง

๕.๒) การก่อสร้างเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้และมีแนวโน้มแล้วเสร็จภายในระยะเวลาตามสัญญาที่สำนักเจ้าของงานได้ทำสัญญากับผู้รับจ้าง

๕.๓) ผลการเบิกจ่ายของโครงการเป็นไปตามแผนที่เสนอให้สำนัก

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 การบริหารการจราจรระหว่างก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางหลวงสายทางเลี่ยงเมืองหนองคาย (ด้านตะวันออก) ตอน ๓ กรณีการก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข ๒๑๒

๑. สรุปสาระสำคัญ

ลักษณะของโครงการ เป็นโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองตัดแนวใหม่ เขตทางรวม ๘๐ เมตร มาตรฐานทางชั้นพิเศษ ขนาด ๔ ช่องจราจร ผิวจราจรกว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง ๑.๕๐ เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง ๒.๕๐ เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกด (DEPRESSED MEDIAN) กว้าง ๑๐.๐๐ เมตร ผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต เกรด AC ๔๐ - ๕๐หนา ๕ ซม. รองผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต เกรด ๔๐ - ๕๐ หนา ๕ ซม. งานก่อสร้างสะพานยกระดับ RAMP ๗ ความยาว ๕๒๑.๕๐ ม. และ RAMP ๘ ความยาว ๔๙๕.๐๐ ม. จำนวน ๒ แห่ง ความยาวรวม ๑,๐๑๖.๕๐ ม. พร้อมติดตั้งงานไฟฟ้าแสงสว่างและงานอำนวยความสะดวก

เนื่องจากการก่อสร้างสะพานยกระดับ RAMP ๗ และ RAMP ๘ ข้ามทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ จำเป็นต้องมีการศึกษาแบบก่อสร้าง การสำรวจสภาพพื้นที่ก่อสร้าง ปริมาณการจราจร และเหตุปัจจัยของพื้นที่ที่มีผลต่อการบริหารการจราจรระหว่างก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการบริหารจัดการ การจราจรระหว่างก่อสร้าง จนกระทั่งก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ แล้วเสร็จ

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) ศึกษาแบบก่อสร้าง สำหรับการบริหารการจราจรระหว่างก่อสร้าง

๒.๒) การสำรวจสภาพพื้นที่ที่จะก่อสร้างปริมาณการจราจร และเหตุปัจจัยของพื้นที่จะมีผลต่อการบริหารการจราจรระหว่างก่อสร้าง

๒.๓) วางแผนขั้นตอนปฏิบัติงานก่อสร้างสะพานยกระดับช่วงข้ามทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ กม.๑๐+๒๕๑.๕๐๓ ร่วมกับผู้รับจ้าง

๒.๔) ร่วมประชุมหารือผู้เกี่ยวข้อง ในการวางแผนการเบี่ยงจราจร เพื่อให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติงาน รวมทั้งการแก้ไขปัญหาการติดขัดสาธารณูปโภค และข้อร้องเรียนของชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง

๒.๕) ออกแบบรายละเอียดการติดตั้งป้าย อุปกรณ์อำนวยความสะดวก และผังการเบี่ยงจราจร

๒.๖) ควบคุม/ตรวจสอบ การติดตั้งให้เป็นไปตามแบบแผนที่ขออนุมัติ และแก้ไขปรับปรุงให้เข้ากับสภาพการณ์ ข้อร้องเรียนตลอดช่วงการเบี่ยงการจราจร

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) ศึกษาแบบก่อสร้างและตำแหน่งที่จะก่อสร้างจริงในสนามของโครงการก่อสร้างทางหลวงสายทางเลี่ยงเมืองหนองคาย (ด้านตะวันออก) ตอน ๓ โดยเฉพาะช่วงก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข ๒๑๒

๓.๒) สำรวจสภาพพื้นที่ ปริมาณจราจรทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ สำหรับใช้ในการบริหารการจราจรระหว่างก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข ๒๑๒

๓.๓) สำรวจปัญหาอุปสรรค และข้อร้องเรียนที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข ๒๑๒

๓.๔) ประชุมหารือผู้เกี่ยวข้องในเรื่องการบริหารการจราจรระหว่างก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข ๒๑๒

๓.๕) ออกแบบรายละเอียดการติดตั้งป้ายจราจร และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกระหว่างก่อสร้าง และแผนผังการเบี่ยงการจราจร ในระหว่างการก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข ๒๑๒

๓.๖) ควบคุม/ตรวจสอบ การติดตั้งป้ายจราจร และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกระหว่างก่อสร้าง และแผนผังการเบี่ยงการจราจรให้เป็นไปตามแบบแผนที่ขออนุมัติ และแก้ไขปรับปรุงให้เข้ากับสภาพการณ์ ข้อร้องเรียนตลอดช่วงการเบี่ยงการจราจร

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

๑) รูปแบบ ผังการทางเบี่ยงจราจร สำหรับงานก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ ที่ขออนุมัติเบี่ยงการจราจรจากแขวงทางหลวง รongรับแผนการปฏิบัติงาน และขั้นตอนการก่อสร้างสะพาน

๒) การก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ ช่วง กม.๑๐+๒๕๑.๕๐๓ ของงานโครงสร้างสะพาน Ramp ๗ จำนวน ๒ Span และ Ramp๘ จำนวน ๒ Span แล้วเสร็จเป็นไปตามแผนปฏิบัติงานที่วางไว้

๔.๒ เชิงคุณภาพ

๑) จากการบริหารการจราจรในระหว่างก่อสร้างที่ดี ทำให้ผลงานความก้าวหน้าในแต่ละเดือน เป็นบวก ผลการเบิกจ่ายเป็นไปตามนโยบายกรม และงานสัญญาฯแล้วเสร็จภายในระยะเวลาตามสัญญา ไม่เป็นเหตุให้ผู้รับจ้างต่อสัญญาในเรื่องการติดขัดสาธารณูปโภค

๒) ผู้อาศัยสองข้างทาง และผู้ที่สัญจรผ่านเขตพื้นที่ก่อสร้าง ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างน้อยที่สุด มีความปลอดภัย โดยในโครงการนี้ไม่เกิดอุบัติเหตุในช่วงก่อสร้าง ส่งผลให้เกิดความพึงพอใจของประชาชน กับหน่วยงานของกรมทางหลวง

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) การก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ แล้วเสร็จเป็นไปตามแผนปฏิบัติงานที่วางไว้

๕.๒) ผู้อาศัยสองข้างทาง และผู้ที่สัญจรผ่านเขตพื้นที่ก่อสร้างช่วงก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางหลวง หมายเลข ๒๑๒ ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างน้อยที่สุด มีความปลอดภัย และไม่เกิดอุบัติเหตุ

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 การจัดทำแนวทางประเมินคุณภาพผลงานการก่อสร้างทางด้วยเทคโนโลยีการตรวจวัดอัตโนมัติ

๑. สรุปหลักการและเหตุผล

ตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ได้กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาคุณสมบัติของผู้ที่จะเข้ายื่นข้อเสนอหรือเข้าทำสัญญากับหน่วยงานภาครัฐ ทำให้มีความจำเป็นต้องทำการประเมินผลงานก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง อันได้แก่ งานก่อสร้างทางให้ชัดเจน ครบถ้วน และสอดคล้องตามหลักวิชาการ รวมถึงต้องใช้อุปกรณ์ หรือเครื่องมือ ในการตรวจวัดที่เที่ยงตรงและมีระดับความน่าเชื่อถือสูง เพื่อให้การประเมินผลงานก่อสร้างของกรมทางหลวงเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ ซึ่งจะเป็นการยกระดับมาตรฐานผลงานของการก่อสร้างทาง หรือเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของผู้รับจ้างประกอบพร้อมกัน

ดังนั้นเพื่อเป็นการสนองต่อนโยบายของกรมทางหลวง ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ จำเป็นต้องจัดทำแนวทางประเมินคุณภาพผลงานการก่อสร้างทางด้วยเทคโนโลยีตรวจวัดอัตโนมัติ เพื่อใช้ในการดำเนินการประเมินคุณภาพผลงานของการก่อสร้างทาง (Product Evaluation) ซึ่งควรนำแนวทางประเมินคุณภาพผลงานการก่อสร้างทางด้วยเทคโนโลยีตรวจวัดอัตโนมัติก่อนการตรวจรับพัสดุงวดสุดท้าย

๒. บทวิเคราะห์/แนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

๒.๑) บทวิเคราะห์

การประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาคุณสมบัติของผู้ที่จะเข้ายื่นข้อเสนอหรือเข้าทำสัญญากับหน่วยงานภาครัฐ มีความจำเป็นต้องทำการประเมินคุณภาพผลงานก่อสร้างทางให้ชัดเจน ครบถ้วน และสอดคล้องตามหลักวิชาการ รวมถึงต้องใช้อุปกรณ์ หรือเครื่องมือ ในการตรวจวัดที่เที่ยงตรง และมีระดับความน่าเชื่อถือสูง จึงเป็นที่มาของการนำเทคโนโลยีตรวจวัดอัตโนมัติมาใช้ในการประเมินคุณภาพผลงานก่อสร้างทางเพื่อตรวจวัดคุณภาพผลงานการก่อสร้างทางจากดัชนีทางด้านวิศวกรรมงานทาง ซึ่งจะเป็นการตรวจสอบว่าคุณภาพผลงานการก่อสร้างทางอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานหรือไม่ ตลอดจนเป็นการยกระดับมาตรฐานผลงานของการก่อสร้างทาง และเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของผู้รับจ้างประกอบพร้อมกัน

๒.๒) แนวความคิด

การจัดทำแนวทางประเมินคุณภาพผลงานการก่อสร้างทาง จำเป็นต้องจัดทำแบบประเมินคุณภาพผลงานการก่อสร้างทางจากข้อมูลดัชนีทางด้านวิศวกรรมงานทาง โดยใช้เทคโนโลยีการตรวจสอบอัตโนมัติ โดยจะนำผลจากการศึกษาทบทวน แนวทางและวิธีการประเมินผลงานการก่อสร้างทาง ที่เกี่ยวข้องกับดัชนีทางด้านวิศวกรรมงานทาง มาทำการวิเคราะห์ร่วมกับทฤษฎีและหลักการทางวิชาการในด้านการประเมินคุณภาพ เพื่อนำเสนอแบบประเมินคุณภาพผลงานการก่อสร้างทางที่เหมาะสมในการประเมินคุณภาพผลงานการก่อสร้างงานทางด้วยเทคโนโลยีการตรวจวัดอัตโนมัติ

สำหรับรายละเอียดของขั้นตอนการวิเคราะห์แบบประเมินคุณภาพผลงานการก่อสร้างทาง จากข้อมูลดัชนีทางด้านวิศวกรรมงานทาง โดยใช้เทคโนโลยีการตรวจสอบอัตโนมัติ ซึ่งมีขั้นตอนดังนี้

- ๑) การกำหนดจำนวนระดับชั้นในแบบประเมินคุณภาพผลงานการก่อสร้างทาง
- ๒) การกำหนดช่วงข้อมูลสำหรับแต่ละระดับชั้นคุณภาพในการประเมินคุณภาพผลงานการก่อสร้างทางจากดัชนีทางด้านวิศวกรรมงานทาง ซึ่งประกอบด้วย ๑) ค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทาง (IRI) ๒) ค่าการสะท้อนแสงของสีตีเส้นจราจร (Pavement Marking Retroreflectivity) ๓) ค่าการสะท้อนแสงของป้ายจราจร ๔) ค่าการสะท้อนแสงของหมุดสะท้อนแสงและเป้าสะท้อนแสง และ ๕) ค่าความเข้มของแสงสว่าง

๓) การกำหนดค่าถ่วงน้ำหนักการประเมินคุณภาพผลงานการก่อสร้างทางสำหรับดัชนีทางด้านวิศวกรรมงานทางที่ใช้เทคโนโลยีการตรวจสอบอัตโนมัติ

หลังจากดำเนินการสรุปผลการประเมินค่าถ่วงน้ำหนักด้วยวิธี AHP สำหรับดัชนีทางด้านวิศวกรรมงานทางที่ใช้เทคโนโลยีการตรวจสอบอัตโนมัติแล้ว ก็จะมีการกำหนดแนวทางการประเมินคุณภาพผลงานการก่อสร้างทางด้วยเทคโนโลยีการตรวจวัดอัตโนมัติต่อไป

๒.๓) ข้อเสนอ

ผู้นำเสนอผลงานได้จัดทำแนวทางประเมินคุณภาพผลงานการก่อสร้างทางด้วยเทคโนโลยีการตรวจวัดอัตโนมัติเพื่อใช้ในการตรวจวัดค่าดัชนีทางด้านวิศวกรรมงานทาง โดยแบ่งออกเป็น ๖ ประเภท คือ

- ๑) การประเมินคุณภาพดัชนีความขรุขระสากล
- ๒) การประเมินค่าการสะท้อนแสงของสีตีเส้นจราจร
- ๓) การประเมินค่าการสะท้อนแสงของป้ายจราจร
- ๔) การประเมินค่าการสะท้อนแสงของสีตีเส้นจราจร
- ๕) การประเมินค่าความเข้มของไฟฟ้าแสงสว่าง
- ๖) สรุปผลการประเมินค่าดัชนีทางด้านวิศวกรรมงานทาง

๒.๔) ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

แนวทางการประเมินคุณภาพผลงานการก่อสร้างทางด้วยเทคโนโลยีการตรวจวัดอัตโนมัตินี้ สามารถดัดแปลงหรือประยุกต์หรือพัฒนาให้มีความเหมาะสมกับงานอื่น ๆ ตามการพัฒนาเทคโนโลยีตรวจวัดอัตโนมัติสำหรับใช้ในการสำรวจ และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการประเมินคุณภาพผลงานการก่อสร้างสะพานได้อีกด้วย

๓. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑) แบบประเมินคุณภาพผลงานการก่อสร้างทางด้วยเทคโนโลยีการตรวจวัดอัตโนมัติ

๓.๒) มีการประเมินที่มีมาตรฐาน และทันสมัยในการประเมินคุณภาพผลงานการก่อสร้างทางด้วยเทคโนโลยีการตรวจวัดอัตโนมัติ

๓.๓) กรมทางหลวงได้ทราบถึงประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Performance Evaluation) ของผู้รับจ้าง

๓.๔) ค่าดัชนีทางด้านวิศวกรรมดียิ่งขึ้น

๓.๕) คุณภาพผลงานก่อสร้างทางดียิ่งขึ้น

๓.๖) ผู้ขับขี่มีความปลอดภัย และสะดวกสบายในการขับขี่มากยิ่งขึ้น

๔. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

๔.๑) การประเมินคุณภาพผลงานการก่อสร้างทางมีความเที่ยงตรง และมีระดับความน่าเชื่อถือสูงขึ้นไป

๔.๒) คุณภาพผลงานก่อสร้างทางดียิ่งขึ้น

๔.๓) ผู้ขับขี่มีความปลอดภัย และสะดวกสบายในการขับขี่มากยิ่งขึ้น

๔.๔) ผู้รับจ้างมีศักยภาพการก่อสร้างทางเพิ่มขึ้น

หมายเหตุ : ๑. ระดับขำนาญการ เขียนผลงาน ๒ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๒. ระดับขำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ เขียนผลงาน ๓ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

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

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) *ศจทพ* (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายจตุรงค์ เสาวภาคย์ไพบุลย์)

(ตำแหน่ง) วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ

(วันที่ *๑๑* เดือน *ธันวาคม* พ.ศ. *๒๕๖๗*)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) *วิเชียร* (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายวิเชียร เกลี้ยงแก้ว)

(ตำแหน่ง) วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ

(วันที่ *๑๑* เดือน *ธันวาคม* พ.ศ. *๒๕๖๗*)

(ลงชื่อ) *มานิตย์* (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายมานิตย์ สุกตศิรีอุดม)

(ตำแหน่ง) ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างทางที่ ๒

(วันที่ *๑๑* เดือน *ธันวาคม* พ.ศ. *๒๕๖๗*)