

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : งานออกแบบ และพิจารณาจัดทำแผนงาน กิจกรรมก่อสร้างทางหลวง พัฒนาพื้นที่ระดับภาค งานก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรระดับภาค ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ ทางหลวงหมายเลข ๒๓๘ ตอนควบคุม ๐๑๐๐ ตอน ทางเลี่ยงเมืองมุกดาหาร ระหว่าง กม.๑๐+๑๕๐ – กม.๑๒+๕๙๐

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : งานพิจารณาเสนอแผนงาน งานก่อสร้างทางหลวงผ่านย่านชุมชน ของแขวงทางหลวงมุกดาหาร ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘

๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : งานออกแบบ และพิจารณาจัดทำแผนงาน กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ ทางหลวงหมายเลข ๒๑๑๖ ตอนควบคุม ๐๔๐๒ ตอน เล็งนกทา – ดอนตาล ระหว่าง กม.๑๘๕+๙๐๐ – กม.๑๘๑+๗๐๐

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ๑ มิถุนายน ๒๕๖๗ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๗

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ – ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๖

๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๗ – ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๗

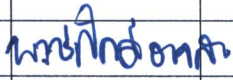
๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ สัดส่วน ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน

- ตรวจสอบความสำคัญของโครงข่ายทางหลวงในความรับผิดชอบ
- พิจารณาเหตุผลความจำเป็นในการดำเนินการโครงการ
- รวบรวมข้อมูลงานสำรวจ บัญชีสายทาง
- พิจารณาแนวทางออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design)
- ประสานเจ้าหน้าที่จากสำนักแผนงานและสำนักงานทางหลวง
- ออกแบบรูปตัดทางหลวง ที่กลับรถ งานอำนวยความสะดวกปลอดภัย ระบบระบายน้ำ
- คำนวณปริมาณงาน ประเมินราคาและตรวจสอบเล่มแผนงานรายประมาณการ

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้ที่มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน
นายพงษ์ศักดิ์ อางลา		๕ %	ให้คำปรึกษา
นายวุฒินันต์ ทศคร		๑๕ %	ออกแบบเรขาคณิต คิดปริมาณงาน เขียนแบบ

- ผลงานลำดับที่ ๒ : - ตนเองปฏิบัติ สัดส่วน ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน

- ศึกษาโครงข่ายทางหลวงในความรับผิดชอบเพื่อเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ต่างๆ
- ศึกษาคู่มือรายละเอียดรหัสงาน กรมทางหลวง
- จัดเก็บข้อมูลพื้นฐานต่างๆ การร้องเรียนในพื้นที่ ข้อมูลอุบัติเหตุ ประวัติงานบำรุง
- จัดทำ Conceptual ในการออกแบบเพื่อเสนอผู้เกี่ยวข้อง
- ประสาน เจ้าหน้าที่สำนักแผนงาน และ สำนักงานทางหลวง
- ประเมินงบประมาณเบื้องต้นเบื้องต้น
- พิจารณาจัดลำดับความสำคัญ

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

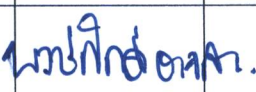
รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายวุฒินันต์ ทศคร		๒๐ %	ร่วมพิจารณา Conceptual Design

- ผลงานลำดับที่ ๓ : - ตนเองปฏิบัติ สัดส่วน ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน

- ตรวจสอบความสำคัญของโครงข่ายทางหลวงในความรับผิดชอบ
- พิจารณาเหตุผลความจำเป็นในการดำเนินการโครงการ
- รวบรวมข้อมูลงานสำรวจ บัญชีสายทาง
- พิจารณาแนวทางออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design)
- ประสานเจ้าหน้าที่จากสำนักแผนงานและสำนักงานทางหลวง
- จัดเก็บข้อมูลพื้นฐานต่างๆ เช่น ปริมาณการจราจร ประวัติการบำรุงทาง
- ออกแบบรูปตัดทางหลวง งานอำนวยความสะดวกปลอดภัย ระบบระบายน้ำ
- คำนวณปริมาณงาน ประเมินราคาและตรวจสอบเล่มแผนงานรายประมาณการ

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายพงษ์ศักดิ์ อาจลา		๑๐ %	ให้คำปรึกษา และออกแบบงานสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก
นายวุฒินันต์ ทศคร		๑๐ %	ออกแบบด้านโครงสร้างทางงานเขียนแบบ คิดปริมาณงาน

๔) ข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง จัดทำแบบฟอร์มงานสำรวจผิวทาง และแนวทางการเลือกใช้รหัสงาน งานบำรุงรักษาทางหลวงของแขวงทางหลวง ให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพภายใต้ระยะเวลาที่กำหนด

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายเดชา สายบุตร)

(วันที่.....๙..... เดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายประสันตา สุพร)

(วันที่.....๙..... เดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายเกรียงศักดิ์ ตันปิยะกุล)

(วันที่.....๙..... เดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)

หมายเหตุ คำรับรองจากผู้บังคับบัญชาน้อย ๒ ระดับ คือ ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล และผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไปอีก ๑ ระดับ เว้นแต่ในกรณีที่ผู้บังคับบัญชาดังกล่าวเป็นบุคคลคนเดียวกัน ก็ให้มีคำรับรอง ๑ ระดับได้

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิด

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ)

ผลงานลำดับที่ ๑ งานออกแบบ และพิจารณาจัดทำแผนงาน กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค งานก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรระดับภาค ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ ทางหลวงหมายเลข ๒๓๘ ตอนควบคุม ๐๑๐๐ ตอน ทางเลี่ยงเมืองมุกดาหาร ระหว่าง กม.๑๐+๑๕๐ – กม.๑๒+๕๕๐

๑. สรุปสาระสำคัญ

ทางหลวงหมายเลข ๒๓๘ ตอนควบคุม ๐๑๐๐ ตอนทางเลี่ยงเมืองมุกดาหาร มีระยะทางรวมประมาณ ๑๓ กิโลเมตร มาตรฐานชั้น ๑ ผิวทางกว้างรวม ๗.๐๐ เมตร ไหล่ทางข้างกว้างข้างละ ๒.๕๐ เมตร เป็นทางหลวงที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร ปัจจุบันมีปริมาณการจราจรสูง เป็นเส้นทางตามยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด เพื่อการสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ การค้าชายแดนระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งเศรษฐกิจในพื้นที่และการท่องเที่ยว ผู้รับการประเมิน พิจารณาแล้ว เห็นควรทำการปรับปรุงพัฒนาทางหลวงเส้นดังกล่าว เทียบเคียงได้กับงานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงของสำนักแผนงาน โดยการออกแบบก่อสร้างเป็นทางหลวงมาตรฐานทางชั้นพิเศษ ขนาด ๔ ช่องจราจรเพื่อรองรับปริมาณการจราจรความปลอดภัยของผู้ใช้ทางและสนับสนุนการพัฒนาในด้านต่างๆในพื้นที่

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

- ๒.๑) ศึกษาข้อมูลสายทาง เช่น มาตรฐานทางเดิม ทางร่วมทางแยก การระบายน้ำในพื้นที่ เป็นต้น
- ๒.๒) ตรวจสอบปริมาณการจราจร สัดส่วนรถบรรทุกหนัก การออกแบบเบื้องต้น
- ๒.๓) พิจารณาแนวทางการนำเสนอแผนงานเพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณ
- ๒.๔) ออกแบบรูปตัดโครงสร้างทาง ที่กลับรถ ระบบระบายน้ำ
- ๒.๕) คิดปริมาณงาน ประเมินราคาก่อสร้าง จัดทำเล่มแผนงาน

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

- ๓.๑) การพิจารณานำเสนอแผนงาน ต้องศึกษารายละเอียดรถบรรทุกต่างๆ และพิจารณาให้ถูกต้องเหมาะสมตรงตามภารกิจที่สำนักต่างๆ รับผิดชอบ เพื่อโอกาสในการได้รับงบประมาณ
- ๓.๒) การออกแบบโครงสร้างทางมีหลายแนวทาง ต้องออกแบบให้ได้ความแข็งแรงตามมาตรฐาน และใช้งบประมาณอย่างคุ้มค่า รวมทั้งบริเวณโครงการดังกล่าว เป็นช่วงคอขวด (Gap) มีทางหลวงขนาด ๔ ช่องจราจรอยู่บริเวณหัว-ท้ายโครงการ
- ๓.๓) มีทางแยกขนาดค่อนข้างใหญ่ อยู่ในพื้นที่โครงการ และต้องพิจารณาการก่อสร้างจุดกลับรถ ไม่ให้เกิดเป็นทางร่วมทางแยก และสามารถบริการประชาชนได้อย่างปลอดภัยและสะดวก

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

ออกแบบงาน งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค ได้ ๑ สายทาง คือ ทางหลวงหมายเลข ๒๓๘ ระหว่าง ๑๐+๑๕๐ – กม.๑๒+๕๕๐ ระยะทาง ๒.๔๔๐ กิโลเมตร

๔.๒ เชิงคุณภาพ

ผลการออกแบบ มีความเหมาะสม ผู้บังคับบัญชาให้ความเห็นชอบ หน่วยงานสามารถนำไปใช้ในการจัดซื้อจัดจ้างได้

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๕.๑) หน่วยงานสามารถนำรูปแบบโครงสร้างทางไปใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาเส้นทางหลวงที่มีมาตรฐานคล้ายกันได้
- ๕.๒) เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ สามารถให้อำนวยความสะดวกและปลอดภัย ให้กับผู้ใช้ทาง สร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อหน่วยงานต่อไป
- ๕.๓) ทางหลวงในความรับผิดชอบได้รับการพัฒนาอย่างถูกต้องตรงตามความต้องการของพื้นที่ ช่วยส่งเสริมส่งเสริมยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด

ผลงานลำดับที่ ๒ งานพิจารณาเสนอแผนงาน งานก่อสร้างทางหลวงผ่านย่านชุมชน ของแขวงทางหลวง
มุกดาหาร ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๖๙

๑. สรุปสาระสำคัญ

แขวงทางหลวง เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่หลักในการบำรุงรักษาทางหลวง เพื่อให้ทางหลวง มีสภาพ
การใช้งานที่ดี มีความพร้อมในการให้บริการอยู่ตลอดเวลา โดยใช้งบประมาณปกติ ในการดำเนินการบำรุงรักษา
ทั้งนี้ เมื่อผ่านไปในช่วงเวลาหนึ่ง มีการเจริญเติบโตของชุมชน รวมทั้งปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น ทำให้
ทางหลวงในความรับผิดชอบของแขวง เกินระดับที่จะให้บริการได้ เกิดการติดขัดของการจราจร โดยเฉพาะ
ในเขตชุมชนที่มีลักษณะการใช้งานทางหลวง ที่ต่างกันระหว่างผู้ใช้ทางที่สัญจรผ่านชุมชน และ ผู้ใช้งาน
สัญจรในท้องถิ่น รวมทั้งมีการเข้าออก การเลี้ยว การกลับรถ การจอดข้างทาง การจอดรอรับส่งผู้โดยสาร
การเดินข้ามทาง เป็นต้น สิ่งต่างๆเหล่านี้ อาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ หรือความไม่สะดวกและ
ปลอดภัยต่อการใช้งานทางหลวง ซึ่งจำเป็นต้องใช้งบประมาณ ในการแก้ไขปัญหาต่างๆเหล่านี้ โดยผู้รับ
การประเมินเห็นว่าสามารถใช้ช่องทางในการจัดหางบประมาณได้หลายแหล่ง ทั้งนี้ งบประมาณโครงการ
ย่อย ของสำนักแผนงาน เป็นอีกช่องทางในการดำเนินการแก้ไขปัญหาให้ได้ ทั้งนี้ ต้องมีการรวบรวมข้อมูล
ต่างๆในพื้นที่ เช่น ข้อมูลชุมชนต่างๆ ข้อมูลการร้องเรียน/ร้องขอ ข้อมูลอุบัติเหตุ เป็นต้น เพื่อพิจารณา
นำเสนอข้อมูล รวมทั้งเหตุผลความจำเป็นต่างๆ เพื่อให้ได้รับงบประมาณมาดำเนินการต่อไป

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

- ๒.๑) ศึกษาหาสถานที่ กิจกรมโครงการต่างๆ ของกรมทางหลวง
- ๒.๒) ศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาของพื้นที่ และกรมทางหลวง
- ๒.๓) ตรวจสอบย่านชุมชนที่เห็นควรดำเนินการ
- ๒.๔) ศึกษาข้อมูลสายทาง เช่น มาตรฐานทางเดิม ทางร่วมทางแยก การระบายน้ำในพื้นที่ เป็นต้น
- ๒.๕) ตรวจสอบปริมาณการจราจร สัดส่วนรถบรรทุกหนัก ข้อมูลการร้องเรียน/ร้องขอ เป็นต้น
- ๒.๖) การออกแบบเบื้องต้น ทางกายภาพ รูปตัดโครงสร้างทาง ที่กลับรถ ระบบระบายน้ำ
- ๒.๗) ประมาณราคาก่อสร้างเบื้องต้น
- ๒.๘) พิจารณาจัดลำดับความสำคัญ
- ๒.๙) นำเสนอแผนงานต่อสำนักวางแผน และพิจารณาจัดทำนำเสนอต่อประชาคมท้องถิ่น

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

- ๓.๑) การพิจารณานำเสนอแผนงาน ต้องศึกษารายละเอียดโครงการต่างๆ และพิจารณาให้ถูกต้องเหมาะสม
ตรงตามภารกิจที่สำนักต่างๆ รับผิดชอบ เพื่อโอกาสในการได้รับงบประมาณ
- ๓.๒) ขนาดของชุมชนมีหลายขนาด ต้องพิจารณาความเหมาะสมในการแบ่งขนาดชุมชน
- ๓.๓) ต้องสำรวจข้อมูลเพิ่มเติมหลายอย่างเพื่อประกอบในการพิจารณา รวมทั้งต้องใช้บุคลากรและการ
ประสานงานกับผู้ร่วมออกแบบเบื้องต้น เพื่อร่วมพิจารณาตรวจสอบ
- ๓.๔) ต้องเป็นชุมชนที่สามารถดำเนินการโครงการให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ
- ๓.๕) ต้องพิจารณารูปแบบที่แตกต่างออกไปในแต่ละชุมชน
- ๓.๖) แนวทางการจัดลำดับความสำคัญ ที่ยังไม่มีรูปแบบที่ชัดเจน

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

ได้จำนวนย่านชุมชนในพื้นที่ความรับผิดชอบของแขวง พร้อมรูปแบบ การออกแบบเบื้องต้น จัดลำดับ ความสำคัญของงาน เพื่อของบประมาณจากกรมทางหลวง ในปี ๒๕๖๗ – ๒๕๖๙

๔.๒ เชิงคุณภาพ

- ผลการดำเนินการ มีความเหมาะสม ผู้บังคับบัญชาให้ความเห็นชอบ สำนักแผนงานอนุมัติให้ บประมาณที่นำเสนอ ในปีงบประมาณ 2567 – 2568 ปีละ 1 แผนงาน

- งานที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้รับความพึงพอใจจากประชาชนในพื้นที่ มีรูปแบบที่ตรงกับแนวทางการ ดำเนินการที่กรมให้แนวทางไว้

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) หน่วยงานสามารถนำรูปแบบก่อสร้าง ไปใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาเส้นทางหลวงที่มีขนาดชุมชน มาตรฐานขั้นทางคล้ายกันได้

๕.๒) เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ สามารถให้อำนวยความสะดวกและปลอดภัย ให้กับผู้ใช้ทาง รวมทั้งประชาชน ผู้ใช้เส้นทางในชุมชน สร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อหน่วยงานต่อไป

ผลงานลำดับที่ ๓ งานออกแบบ และพิจารณาจัดทำแผนงาน กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง ปิงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ ทางหลวงหมายเลข ๒๑๑๖ ตอนควบคุม ๐๔๐๒ ตอน เล็งนกทา - ตอนตาล ระหว่าง กม. ๑๘๕+๙๐๐ - กม.๑๙๑+๗๐๐

๑. สรุปสาระสำคัญ

ทางหลวงหมายเลข ๒๑๑๖ ตอนควบคุม ๐๔๐๒ ตอนเล็งนกทา - ตอนตาล มีระยะทางรวมประมาณ ๕๐ กิโลเมตร ระยะทางส่วนมากเป็นทางหลวงมาตรฐานต่ำกว่าชั้น ๔ ซึ่งเป็นมาตรฐานที่กรมทางหลวงไม่แนะนำให้ใช้ ปัจจุบัน เป็นทางขนาด ๒ ช่องจราจร มีผิวทางกว้างรวม ๗.๐๐ เมตร ไหล่ทางข้างกว้างข้างละ ๐.๕๐ เมตร เป็นทางหลวงที่ก่อสร้างมานาน มีชุมชนอยู่สองข้างทางหลายแห่ง ปัจจุบันมีปริมาณการจราจรค่อนข้างสูง แต่ทางหลวงเส้นดังกล่าว ยังไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควรจะเป็น เนื่องจากการพัฒนาทางหลวงในช่วงที่ผ่านมา จะเน้นการขยายทางหลวงจาก ๒ ช่องจราจร เป็นทางมาตรฐานขนาด ๔ ช่องจราจรเป็นส่วนใหญ่ ทำให้ทางหลวงหลายสายไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณมาดำเนินการพัฒนา เนื่องจากได้รับการจัดลำดับความสำคัญที่ต่ำ ทำให้ทางหลวงสายรองขาดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ผู้รับการประเมิน พิจารณาแล้ว ควรทำการปรับปรุงพัฒนาทางหลวงเส้นดังกล่าว ให้มีความกว้างหรือมีมาตรฐานเพิ่มขึ้น และควรพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ทางหลวงต่อไป

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

- ๒.๑) ศึกษาข้อมูลสายทาง เช่น มาตรฐานทางเดิม ข้อมูลชุมชน สถิติอุบัติเหตุ เป็นต้น
- ๒.๒) ตรวจสอบปริมาณการจราจร สัดส่วนรถบรรทุกหนัก
- ๒.๓) พิจารณาการออกแบบเบื้องต้น มาตรฐานทางหลวงที่เหมาะสมจะดำเนินการ
- ๒.๔) พิจารณาแนวทางการนำเสนอแผนงานเพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณ
- ๒.๕) ออกแบบรูปตัดโครงสร้างทาง การออกแบบทางกายภาพ ระบบระบายน้ำในชุมชน
- ๒.๖) คิดปริมาณงาน ประเมินราคาก่อสร้าง จัดทำเล่มแผนงานฯ

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

- ๓.๑) การพิจารณานำเสนอแผนงาน ต้องศึกษารายละเอียดตรงที่ส่งงานต่างๆ และพิจารณาให้ถูกต้องเหมาะสมตรงตามภารกิจที่สำนักต่างๆ รับผิดชอบเพื่อโอกาสในการได้รับงบประมาณ
- ๓.๒) การออกแบบโครงสร้างทางมีหลายแนวทาง ต้องออกแบบให้ได้ความแข็งแรงตามมาตรฐาน และใช้งบประมาณอย่างคุ้มค่า
- ๓.๓) เขตทางมีความจำกัดและบางช่วงมีเขตทางไม่เท่ากัน รวมถึงมีชุมชนและทางแยกในพื้นที่ทำให้ต้องออกแบบการระบายน้ำในชุมชนแตกต่างกันไป

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

ออกแบบงาน กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง ได้ ๑ สายทาง ทางหลวงหมายเลข ๒๑๑๖ ตอนควบคุม ๐๔๐๒ ตอน เล็งนกทา - ตอนตาล ระหว่าง กม.๑๘๕+๙๐๐ - กม.๑๙๑+๗๐๐ ระยะทาง ๔.๘๐๐ กม.

๔.๒ เชิงคุณภาพ

ผลการออกแบบมีความเหมาะสม ผู้บังคับบัญชาให้ความเห็นชอบ หน่วยงานสามารถนำไปใช้ในการจัดซื้อจัดจ้างได้

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) หน่วยงานสามารถนำรูปแบบโครงสร้างทางไปใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาเส้นทางหลวงที่มีมาตรฐานคล้ายกันได้

๕.๒) เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ สามารถให้อำนวยความสะดวกและปลอดภัย ให้กับผู้ใช้ทาง สร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อหน่วยงานต่อไป

ข้อเสนอแนะ

เรื่อง จัดทำแบบฟอร์มงานสำรวจผิวทาง และแนวทางการเลือกใช้วัสดุ งานบำรุงรักษาทางหลวง ของแขวงทางหลวง ให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพภายใต้ระยะเวลาที่กำหนด

๑. สรุปหลักการและเหตุผล

แขวงทางหลวง เป็นหน่วยงานสังกัดกรมทางหลวงที่มีที่ตั้งอยู่ในส่วนภูมิภาค มีหน้าที่บำรุงรักษาทางหลวงที่ได้รับมอบ ให้ทางหลวงมีสภาพความพร้อมในการใช้งานอยู่ตลอดเวลา โดยมีฝ่ายต่างๆ ในแขวงทางหลวงที่รับผิดชอบหน้าที่แตกต่างกันไป ปฏิบัติหน้าที่โดยใช้งบประมาณบำรุงปกติที่กรมได้จัดสรรมาให้ ทั้งนี้ นอกจากงานบำรุงปกติ ที่แขวงต้องดำเนินการเป็นประจำแล้ว การตรวจสอบสายทางที่มีความเสียหายเกินกว่าจะดำเนินการโดยงบบำรุงปกติ รวมทั้งงานอำนวยความสะดวก งานพัฒนาทางหลวงในรูปแบบโครงการย่อย เป็นภารกิจที่สำคัญมากของแขวงทางหลวง ที่ต้องพิจารณาเสนอแผนงานความต้องการเพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณมาดำเนินการแก้ไขปัญหาในพื้นที่

ฝ่ายวิศวกรรม เป็นหน่วยงานระดับฝ่ายของแขวงทางหลวง มีหน้าที่หลักในการบูรณาการแผนงานต่างๆ ในแขวงทางหลวง รวมถึงการตรวจสอบสภาพผิวทาง เพื่อจัดทำแผนงานบำรุงตามกำหนดเวลา แผนงานบำรุงพิเศษและบูรณะ งานพิจารณาจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน ที่ต้องทำการนำเสนอต่อสำนักงานทางหลวงและกรม ทั้งนี้ข้อมูลในการประกอบการดำเนินการ มีหลายองค์ประกอบ จำเป็นต้องใช้ความรู้ ประสบการณ์ คู่มือต่างๆ และการบริหารจัดการ เพื่อให้สามารถเสนอแผนงานบำรุงรักษาได้อย่างครอบคลุมพื้นที่ทางหลวงในความรับผิดชอบ

๒. บทวิเคราะห์/แนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

๒.๑ บทวิเคราะห์

- ผู้เข้ารับประเมิน ได้รับมอบหมายหน้าที่ให้รับผิดชอบงานในส่วนของการวางแผน ฝ่ายวิศวกรรม ซึ่งมีภารกิจมาก ไม่สามารถดำเนินการตามบทบาทหน้าที่ได้ผู้เดียว ต้องทำการบริหารจัดการทรัพยากรที่มี ให้แผนงานบำรุงรักษาทางผิวแอสฟัลต์ สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันตามกำหนดเวลาที่กรมสั่งการ

- แผนงานบำรุงรักษาทางหลวงประจำปี ที่มีปฏิทินการนำเสนอก่อนเข้าปีงบประมาณ ประมาณ ๑ ปี ๖ เดือน (เช่น งบประมาณ ปี พ.ศ.๒๕๖๙ ในส่วนของแขวงทางหลวง กรมจะให้ทำการนำเสนอประมาณเดือนกรกฎาคม – ธันวาคม ๒๕๖๗) เป็นช่วงที่ต้องดำเนินการรวบรวมข้อมูล การออกแบบงานบำรุงทาง และเสนอแผนงานให้ครอบคลุมทุกเส้นทางที่รับผิดชอบ ซึ่งมีจำนวนมาก

- แผนงานจะได้รับความเห็นชอบเบื้องต้น ให้จัดทำแผนงาน ก่อนเข้าปีงบประมาณใหม่ จะต้องดำเนินการประสาน เจ้าหน้าที่สำนักงานทางหลวงเพื่อตรวจสอบแบบก่อสร้าง ปริมาณงานและความถูกต้องของแผนงาน เพื่อเสนอกรมฯ ให้ความเห็นชอบ ก่อนทำการจัดซื้อจัดจ้างต่อไป ซึ่งการจัดซื้อจัดจ้าง สามารถดำเนินการได้ตามระยะเวลาที่กำหนดในระเบียบอยู่แล้ว ปัญหาความล่าช้า จึงเกิดขึ้นในขั้นตอนของการสำรวจออกแบบ และจัดทำแผนงานฯ

- การดำเนินการตรวจสอบความเสียหาย บุคลากรในระดับแขวงฯ ส่วนมากเป็นลูกจ้างชั่วคราว ยังขาดความรู้ความชำนาญด้านการตรวจสอบความเสียหายของผิวทางด้วยสายตา Visual Inspection หากมีความรู้พื้นฐาน จะช่วยในการดำเนินการได้ดีขึ้น

- งานเขียนแบบ ประมาณราคางาน บุคลากรยังขาดความรู้พื้นฐาน และบุคลากรที่ดำเนินการได้มีจำนวนน้อย
- ภาระงานมีหลายสำนักฯ ต้องวางแผนจัดการให้เหมาะสม เพื่อให้ดำเนินการได้ทันกำหนดทุกกิจกรรม ตามบทบาทหน้าที่ของแต่ละสำนัก

๒.๒ แนวความคิด

ทำการบริหารจัดการ งานสำรวจและออกแบบงานบำรุงรักษาทางหลวง ให้มีความยั่งยืน ส่งเสริมให้บุคลากรมีความรู้พื้นฐาน ส่งเสริมการอบรมเพิ่มเติมความรู้ การใช้เครื่องมือที่มีให้เป็นประโยชน์ วางแผนการตรวจสอบสายทาง หารูปแบบแนวทางการปฏิบัติงานที่เหมาะสม เข้าใจง่าย ให้สามารถดำเนินการรวบรวมข้อมูล จัดลำดับความสำคัญของงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้ระยะเวลาที่กำหนด

๒.๓ ข้อเสนอ

- พิจารณาจัดทำแบบฟอร์มสรุป ลักษณะ และระดับความเสียหายของผิวทางแอสฟัลต์ ตามคู่มือของกรมทางหลวง
- พิจารณาจัดทำแบบฟอร์มการตรวจสอบ (CHECK LIST) ความเสียหายหน้างาน การวัดความเสียหาย การรายงาน
- พิจารณาจัดทำแนวทาง การออกแบบงานบำรุงรักษาทาง การพิจารณาเลือกใช้ห้สงานบำรุงตามลักษณะความเสียหาย และข้อมูลอื่นๆประกอบ
 - จัดทำแบบฟอร์มตรวจสอบสภาพพื้นที่ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องประกอบ
 - ใช้ทรัพยากรที่มีในแขวง เช่น โดรน มาช่วยในการเก็บข้อมูลสภาพผิวทาง
 - พิจารณาทำการฝึกอบรมหรือการสอนงาน (TRAINING) บุคลากร ทั้งด้านการพิจารณาข้อมูลความเสียหายจากระบบงานของกรมทางหลวง เช่น ระบบ ROADNET , ตรวจสอบลักษณะความเสียหายของผิวแอสฟัลต์ด้วยสายตา Visual Inspection การประเมินราคาเบื้องต้น เพื่อให้มีความรู้พื้นฐานให้สามารถช่วยดำเนินการเบื้องต้นได้
- แบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบ ในงานแต่ละสายทาง/โครงการ ให้ชัดเจน พร้อมจัดทำแบบฟอร์ม(CHECK LIST) การตรวจสอบความคืบหน้าให้ละเอียดทุกขั้นตอน เพื่อรายงานผู้บังคับบัญชา

๒.๔ ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

- แบบฟอร์มหรือแนวทางการทำงานแต่ละรูปแบบ มีรูปแบบแตกต่างกัน เจ้าหน้าที่อาจเข้าใจยาก แก้ไขโดยให้บุคลากรที่มี ได้มีส่วนร่วมในการดำเนินการจัดทำแบบฟอร์ม
- บุคลากรมีจำกัด ในกรณีมีบุคลากรที่ไม่พร้อมปฏิบัติงาน ต้องแก้ไขโดยการสอนงานให้แต่ละคนสามารถปฏิบัติหน้าที่ทดแทนกันได้
- แผนงานที่มีการแบ่งหน้าที่การจัดทำในแต่ละสายทาง/โครงการ เมื่อมีการพิจารณาอนุมัติงบประมาณ จะได้รับการพิจารณาบางส่วนเท่านั้น ทำให้เกิดปัญหาภาระงานไม่เท่ากัน แก้ไขโดยทำการประชุมพิจารณาแบ่งงานใหม่ ให้บุคลากรได้มีส่วนร่วมในการพิจารณา
- อากาศยานไร้คนขับ หรือโดรนของแขวงฯ ใช้งานได้จำกัด ออกแบบมาเพื่อใช้งานด้านการถ่ายภาพประชาสัมพันธ์ หรือรายงานการจราจรเท่านั้น รวมทั้งเครื่องคอมพิวเตอร์ ที่ยังไม่เพียงพอต่อการใช้งานต้องพิจารณาเสนอผู้บังคับบัญชาเพื่ออบรมบุคลากรที่มีและจัดหาอุปกรณ์เพิ่มเติม

๓. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- ๓.๑) มีบุคลากรที่มีความรู้ความเข้าใจ ในการช่วยดำเนินงานตามภาระหน้าที่ของฝ่ายเพิ่มขึ้น
- ๓.๒) นำเสนอแผนงานบำรุงรักษาทางหลวงได้ครอบคลุมเส้นทางที่รับผิดชอบ
- ๓.๓) มีแนวทางและแบบฟอร์มที่ชัดเจน เข้าใจง่าย
- ๓.๔) แผนงาน มีความถูกต้อง ลดการแก้ไข ดำเนินการได้ระยะเวลาที่กำหนด
- ๓.๕) จัดซื้อจัดจ้างได้ตามกรมกำหนด
- ๓.๖) ลดการแก้ไขแบบ สามารถเบิกจ่ายได้ตามแผนการเบิกจ่าย
- ๓.๗) ลดการร้องเรียนจากประชาชนผู้ใช้ทาง

๔. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ๔.๑) ลดระยะเวลา ในการทำงาน
- ๔.๒) ลดความผิดพลาดด้านปริมาณงาน
- ๔.๓) มีจำนวนบุคลากรช่วยดำเนินการเพิ่มขึ้น
- ๔.๔) มีบุคลากรที่ปฏิบัติงานได้หลากหลายเพิ่มขึ้น
- ๔.๕) ลดเรื่องร้องเรียน
- ๔.๖) ค่าดัชนีความเรียบของผิวทางอยู่ในเกณฑ์ที่รับได้

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายเดชา สายบุตร)

(วันที่.....๙..... เดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายประสันตา สุพร)

(วันที่.....๙..... เดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายเกรียงศักดิ์ ตันปิยะกุล)

(วันที่.....๙..... เดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)