

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การจัดทำแผนงานเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง และวิเคราะห์ระดับการให้บริการทางหลวง (Level of Service) ทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๔ ตอน ไล่ไทย - สุสานหอย ๗๕ ล้านปี ระหว่าง กม.๕+๕๙๒ - กม.๘+๐๕๐ เพื่อพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การจัดทำแผนงานฟื้นฟูทางหลวง (งานเสริมเสถียรภาพทางหลวงเพื่อแก้ปัญหาการพังทลายเชิงลาด) ทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๒ ตอน ช้องพลี - หาดนพรัตน์ธารา ตอน ๒ ระหว่าง กม.๑+๑๖๔ - กม.๑+๕๙๐

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : เดือนพฤศจิกายน พ.ศ.๒๕๖๖ - เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.๒๕๖๗

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : เดือนตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๖ - เดือนมกราคม พ.ศ.๒๕๖๗

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน

- ทำการสำรวจ และเก็บข้อมูลทางกายภาพ (แนวทาง ข้อมูลคันทาง ค่าระดับ สาธารณูปโภคในพื้นที่) ในทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๔ ตอน ไล่ไทย - สุสานหอย ๗๕ ล้านปี ระหว่าง กม.๕+๕๙๒ - กม.๘+๐๕๐

- นำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจจัดทำรูปแบบเบื้องต้น

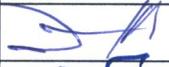
- นำแบบเบื้องต้นเข้าร่วมประชุมกับ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงกระบี่ รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงกระบี่ ฝ่ายวิศวกรรม ผู้อำนวยการส่วนแผนงาน และผู้อำนวยการส่วนสำรวจและออกแบบสำนักงานทางหลวงที่ ๑๗ เพื่อรับฟังข้อเสนอแนะ สรุปแนวทาง รูปแบบ วิธีการแก้ไขที่เหมาะสมและถูกต้องตามหลักวิชาการ

- จัดทำแผนรายประมาณการ โดยการคำนวณหาค่าปริมาณงานทั้งหมด เพื่อจัดทำแผนงานดำเนินการแผนงานเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ตามรูปแบบที่ได้รับการอนุมัติจากที่ประชุม

- คำนวณหา Unit Cost ของแต่ละรายการและยอดวงเงินงบประมาณรวม ของแผนงานรายประมาณการรวมทั้งคำนวณค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานก่อสร้าง หรือ Factor F ตามหลักเกณฑ์ การคำนวณราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพาน และท่อเหลี่ยม ของกรมบัญชีกลาง ปี ๒๕๖๐ และแนวทาง วิถีปฏิบัติ และรายละเอียดประกอบการถอดแบบคำนวณราคากลางงานก่อสร้าง ปี ๒๕๖๐ และหนังสือเวียนกระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๔๐๕.๓/ว ๔๔๕ ลงวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๐

- วิเคราะห์ระดับการให้บริการทางหลวง (Level of Service) ทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๔ ตอน ไล่ไทย - สุสานหอย ๗๕ ล้านปี ระหว่าง กม. ๕+๕๙๒ - กม.๘+๐๕๐

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายวีรวัฒน์ แพรกสงฆ์		๑๐%	ให้คำปรึกษาและแนะนำ
นายกฤษณะ ด้วงคต		๑๐%	ให้คำปรึกษาและแนะนำ

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน

- ทำการสำรวจ และเก็บข้อมูลทางกายภาพ (แนวทาง ข้อมูลคันทาง ค่าระดับ สาธารณูปโภค ในพื้นที่) ในทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๒ ตอน ช้องพลี - หาดนพรัตน์ธารา ตอน ๒ ระหว่าง กม.๑+๑๖๔ - กม.๑+๕๙๐

- นำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจจัดทำรูปแบบเบื้องต้น

- นำแบบเบื้องต้นเข้าร่วมประชุมกับ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงกระบี่ รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงกระบี่ ฝ่ายวิศวกรรม ผู้อำนวยการส่วนแผนงาน และผู้อำนวยการส่วนสำรวจและออกแบบ สำนักงานทางหลวงที่ ๑๗ เพื่อรับฟังข้อเสนอแนะ สรุปแนวทาง รูปแบบ วิธีการแก้ไขที่เหมาะสมและถูกต้อง ตามหลักวิชาการ

- จัดทำแผนรายประมาณการ โดยการคำนวณหาค่าปริมาณงานทั้งหมด เพื่อจัดทำแผนงาน ดำเนินการแผนงานเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงตามรูปแบบที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุม

- คำนวณหา Unit Cost ของแต่ละรายการ และยอดวงเงินงบประมาณรวม ของแผนงานราย ประมาณการรวมทั้งคำนวณค่าใช้จ่าย ในการดำเนินงานก่อสร้าง หรือ Factor F ตามหลักเกณฑ์การคำนวณ ราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพาน และท่อเหลี่ยม ของกรมบัญชีกลาง ปี ๒๕๖๐ และแนวทาง วิธีปฏิบัติและ รายละเอียดประกอบการถอดแบบคำนวณราคากลางงานก่อสร้าง ปี ๒๕๖๐ และหนังสือเวียน กระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๔๐๕.๓/ว ๔๔๕ ลงวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๐

- วิเคราะห์เสถียรภาพการพังทลายเชิงลาด ทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๒ ตอน ช้องพลี - หาดนพรัตน์ธารา ตอน ๒ ระหว่าง กม. ๑+๑๖๔ - กม.๑+๕๙๐

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายวีรวัฒน์ แพรกสงฆ์		๑๐%	ให้คำปรึกษาและแนะนำ
นายกฤษณะ ด้วงคต		๑๐%	ให้คำปรึกษาและแนะนำ

๔) ข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การประยุกต์ใช้ระบบ Line OA เพื่อบันทึกและรายงานข้อมูลการประกันผลงานก่อสร้างของ สายทางในความควบคุมของแขวงทางหลวงกระบี่ เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนการจัดทำแผนงาน

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายระพีพล อภิรัตน์วงศ์)

(วันที่ ๑๕ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๕)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายสุวัฒน์ชัย สิงห์พันธ์)

(วันที่ ๑๕ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๕)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายทรงฤทธิ์ ชยานันท์)

(วันที่ ๑๕ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๕)

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

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิด

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การจัดทำแผนงานเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง และวิเคราะห์ ระดับการให้บริการทางหลวง (Level of Service) ทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๔ ตอน ไล่ไทย - สุสานหอย ๗๕ ล้านปี ระหว่าง กม.๕+๕๙๒ - กม.๘+๐๕๐ เพื่อพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

๑. สรุปสาระสำคัญ

ประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยว เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ โดยกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล) เป็นพื้นที่ที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวสูงที่สุดรองจากกรุงเทพฯ และจากข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พบว่าปัจจุบันนักท่องเที่ยวมีรูปแบบพฤติกรรมการท่องเที่ยวเปลี่ยนไป โดยนิยมเดินทางท่องเที่ยวด้วยการขับรถ (Road Trip) มากขึ้น

ยุทธศาสตร์แห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ได้ให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยว โดยกำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประเด็นการสร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว โดยมีเป้าหมายให้สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อ GDP เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๓๐ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๘๐ ซึ่งได้กำหนดเป็นแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นการท่องเที่ยว โดยแผนย่อยที่ ๖ การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว ได้กล่าวถึงแนวทางการพัฒนาโดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อพัฒนาและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เช่นพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก เป็นต้น

ดังนั้น การส่งเสริมให้การท่องเที่ยวขยายตัวประการหนึ่ง คือ การส่งเสริมและพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวให้สะดวกยิ่งขึ้น และเป็นระบบที่สนับสนุนการเดินทางในเชิงการท่องเที่ยว และการอนุรักษ์ โครงการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกในพื้นที่ภายใต้เลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน จึงเป็นโครงการสำคัญในการพัฒนาเชิงพื้นที่ตลอดแนวเส้นทาง ซึ่งไม่ใช่เป็นเพียงการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น แต่ยังสามารถพัฒนาพื้นที่ให้เกิดแหล่งท่องเที่ยว และการเดินทางท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ เกิดอุปสงค์เหนี่ยวนำ (Induced Demand) ซึ่งจะส่งผลให้การท่องเที่ยว และเศรษฐกิจของประเทศขยายตัว

ทั้งนี้ ทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๔ ตอน ไล่ไทย - สุสานหอย ๗๕ ล้านปี ระหว่าง กม.๕+๕๙๒ - กม.๘+๐๕๐ เป็นเส้นทางสู่แหล่งท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน คือ สุสานหอย ๗๕ ล้านปี ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวอีกแห่งหนึ่งในหลายแห่งที่สำคัญของจังหวัดกระบี่ และกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล) จึงมีความเหมาะสมที่จะทำการปรับปรุงทางหลวงดังกล่าว ให้มีความสามารถในการรองรับการจราจร ให้ผู้ใช้ทางมีความสะดวก ปลอดภัย และเป็นส่งเสริม สนับสนุนการท่องเที่ยวที่เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์แห่งชาติ

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) ทำการสำรวจ และเก็บข้อมูลทางกายภาพ (แนวทาง ข้อมูลคันทาง ค่าระดับ สาธารณูปโภคในพื้นที่) ในทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๔ ตอน ไล่ไทย - สุสานหอย ๗๕ ล้านปี ระหว่าง กม.๕+๕๙๒ - กม.๘+๐๕๐

๒.๒) นำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจจัดทำรูปแบบเบื้องต้น

๒.๓) นำแบบเบื้องต้นเข้าร่วมประชุมกับ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงกระบี่ รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงกระบี่ ฝ่ายวิศวกรรม ผู้อำนวยการส่วนแผนงาน และผู้อำนวยการส่วนสำรวจและออกแบบ สำนักงานทางหลวงที่ ๑๗ เพื่อรับฟังข้อเสนอแนะ สรุป แนวทาง รูปแบบ วิธีการแก้ไขที่เหมาะสมและถูกต้องตามหลักวิชาการ

๒.๔) จัดทำแผนรายประมาณการ โดยการคำนวณหาค่าปริมาณงานทั้งหมด เพื่อจัดทำแผนงานดำเนินการแผนงานเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ตามรูปแบบที่ได้รับการอนุมัติจากที่ประชุม

๒.๕) คำนวณหา Unit Cost ของแต่ละรายการและยอดวงเงินงบประมาณรวม ของแผนงานรายประมาณการรวมทั้งคำนวณค่าใช้จ่ายในการ ดำเนินงานก่อสร้าง หรือ Factor F ตามหลักเกณฑ์การคำนวณราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพาน และท่อเหลี่ยม ของกรมบัญชีกลาง ปี ๒๕๖๐ และแนวทาง วิธีปฏิบัติ และรายละเอียดประกอบการถอดแบบคำนวณราคากลางงานก่อสร้าง ปี ๒๕๖๐ และหนังสือเวียนกระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๔๐๕.๓/ว ๔๔๕ ลงวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๐

๒.๖) วิเคราะห์ระดับการให้บริการทางหลวง (Level of Service) ทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๔ ตอน ไส้ไทย - สุสานหอย ๗๕ กิโลเมตร ระหว่าง กม.๕+๕๙๒ - กม.๘+๐๕๐

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) คับทางเดิมมีลักษณะเป็น ๒ ช่องจราจร ขนาดคับทาง กว้าง ๗/๙ เชื่อมต่อกับ คับทาง ๔ ช่องจราจร ทำให้มีข้อจำกัดในการรองรับการจราจรที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

๓.๒) เส้นทางดังกล่าวผ่านพื้นที่ชุมชน และโรงแรม - รีสอร์ท หลายแห่งตลอด ๒ ข้างทางการก่อสร้างอาจส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของประชาชน ๒ ข้างทาง

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

จากการวิเคราะห์ ทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๔ ตอน ไส้ไทย - สุสานหอย ๗๕ กิโลเมตร ระหว่าง กม.๕+๕๙๒ - กม.๘+๐๕๐ มีระดับการให้บริการทางหลวง (Level of Service) ในระดับ A (Quality = Free-flow Speed(kmph) \geq ๘๐ V/C = ๐.๖)

๔.๒ เชิงคุณภาพ

ลักษณะทางกายภาพของผิวทางดีขึ้น

- ๑) มีผิวทางกว้างและราบเรียบ
- ๒) มีไฟฟ้าแสงสว่างทำให้สว่างตลอดเส้นทาง
- ๓) มีเส้นจราจรชัดเจน
- ๔) ลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุ

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) พัฒนาประสิทธิภาพเส้นทางท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด ซึ่งสร้างรายได้ให้กับประเทศตามยุทธศาสตร์แห่งชาติ

๕.๒) เพิ่มความสามารถในการรองรับการจราจรที่เพิ่มขึ้น เพิ่มความปลอดภัย และลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น เมื่อมีการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงแล้ว

๕.๓) ทำให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีต่อกรมทางหลวง และประเทศไทยในสายตาของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ เพราะมีการพัฒนาทางหลวงให้ดีขึ้น

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การจัดทำแผนงานฟื้นฟูทางหลวง (งานเสริมเสถียรภาพทางหลวง เพื่อแก้ปัญหาการพังทลายเชิงลาด) ทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๒ ตอน ช่องพลี - หาดนพรัตน์ธารา ตอน ๒ ระหว่าง กม.๑+๑๖๔ - กม.๑+๕๙๐

๑. สรุปสาระสำคัญ

ทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๒ ตอน ช่องพลี - หาดนพรัตน์ธารา ระหว่าง กม.๑+๑๖๔ - กม.๑+๕๙๐ อยู่ในบริเวณพื้นที่อุทยานแห่งชาติ (Natural Park) เป็นเส้นทางสู่แหล่งท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหลายแห่ง อาทิเช่น หาดนพรัตน์ธารา หาดอ่าวนาง ทำเรืออ่าวน้ำเมา สุสานหอย ๗๕ ล้านปี และอื่นๆ อีกทั้งยังเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวในทะเลคือ เกาะแก่งต่างๆ อีกมากมาย ประกอบกับจังหวัดกระบี่เป็นพื้นที่ฝนตกชุก๑ มีปริมาณฝนที่ตกในพื้นที่ค่อนข้างมาก ทางหลวงดังกล่าวมีเส้นทางตัดผ่านเชิงเขาซึ่งมีลาดข้างทาง (Back Slope) สูงชัน เมื่อมีฝนตกทำให้เกิดการชะล้างพังทลาย และทำให้เกิดการเคลื่อนตัวของเชิงลาดข้างทางลงมากที่ผิวจราจรของทางหลวงดังกล่าว อธิบายลักษณะลาดข้างทาง ดินชนิดใน มิติขนาด สภาพขนาดที่เสียหาย โดยพิจารณาแก้ปัญหา การเคลื่อนตัวของลาดข้างทางด้วยการพ่น Shotcrete และ ใช้ Soil Nailing เสริมกำลังให้กับเชิงลาด และช่วยพยุงมวลดินเพื่อป้องกันการเคลื่อนตัว

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) ทำการสำรวจ และเก็บข้อมูลทางกายภาพ (แนวทาง ข้อมูลคันทาง ค่าระดับ สาธารณูปโภคในพื้นที่) ในทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๒ ตอน ช่องพลี - หาดนพรัตน์ธารา ตอน ๒ ระหว่างกม.๑+๑๖๔ - กม.๑+๕๙๐

๒.๒) นำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจจัดทำรูปแบบเบื้องต้น

๒.๓) นำแบบเบื้องต้นเข้าร่วมประชุมกับ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงกระบี่ รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงกระบี่ ฝ่ายวิศวกรรม ผู้อำนวยการส่วนแผนงาน และผู้อำนวยการส่วนสำรวจและออกแบบ สำนักงานทางหลวงที่ ๑๗ เพื่อรับฟังข้อเสนอแนะ สรุป แนวทาง รูปแบบ วิธีการแก้ไขที่เหมาะสมและถูกต้องตามหลักวิชาการ

๒.๔) จัดทำแผนรายประมาณการ โดยการคำนวณหาค่าปริมาณงานทั้งหมด เพื่อจัดทำแผนงานดำเนินการแผนงานเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงตามรูปแบบที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุม

๒.๕) คำนวณหา Unit Cost ของแต่ละรายการ และยอดวงเงินงบประมาณรวม ของแผนงานรายประมาณการรวมทั้งคำนวณค่าใช้จ่าย ในการดำเนินงานก่อสร้าง หรือ Factor F ตามหลักเกณฑ์การคำนวณราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพาน และท่อเหลี่ยม ของกรมบัญชีกลาง ปี ๒๕๖๐ และแนวทาง วิธีปฏิบัติและรายละเอียดประกอบการถอดแบบคำนวณราคากลางงานก่อสร้าง ปี ๒๕๖๐ และหนังสือเวียนกระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๔๐๕.๓/ว ๔๔๕ ลงวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๐

๒.๖) วิเคราะห์เสถียรภาพการพังทลายเชิงลาด ทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๒ ตอน ช่องพลี - หาดนพรัตน์ธารา ตอน ๒ ระหว่าง กม.๑+๑๖๔ - กม.๑+๕๙๐

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) พื้นที่เสียหายอยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติ การดำเนินการใดๆ จะต้องขออนุญาตให้ถูกต้องตามพระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ

๓.๒) พื้นที่มีความสูงและลาดชันมาก

๓.๓) ต้องทำการวิเคราะห์เสถียรภาพของลาดข้างทางด้วย Program KU Slope

๓.๔) การออกแบบแก้ไข ปัญหาเชิงลาด ข้อกำหนด (Specification) ต่างๆ แบบแนะนำสำหรับการแก้ไขซ่อมแซมเชิงลาด การคำนวณปริมาณวัสดุที่ใช้แก้ไขซ่อมแซมเชิงลาดด้วยวิธีต่างๆ

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

จากการวิเคราะห์ ลาดข้างทาง (Back Slope) ของทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๒ ตอน ช่องพลี - หาดนพรัตน์ธารา ระหว่าง กม.๑+๑๖๔ - กม.๑+๕๙๐ โดยมีค่าอัตราส่วนความปลอดภัย (Min FS) ไม่น้อยกว่า ๑

No.	Section	หน้าตัดตามแบบก่อสร้าง	หน้าตัดมีการปรับปรุง
๑	Upper section	๑.๖๘๓	๑.๘๗๘
๒	Middle section	๑.๕๐๑	๑.๕๕๑
๓	Overall section	๑.๕๕๗	๑.๕๙๒

๔.๒ เชิงคุณภาพ

จัดทำแผนเพื่อแก้ไขปัญหาการเคลื่อนตัวของลาดข้างทาง (Back Slope)

- โดยกำหนดรูปแบบการแก้ไขการเคลื่อนตัวของลาดข้างทาง (Back Slope) ด้วยวิธีการที่มีประสิทธิภาพ คือ Shotcrete และ Soil Nailing ทำให้สามารถแก้ปัญหาการเคลื่อนตัวของลาดคั่นทางในกรณีนี้ได้

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) ป้องกันลาดข้างทาง (Back Slope) เคลื่อนตัวลงมาที่ผิวจราจรทำให้เกิด ความเสียหายแก่ชีวิต และทรัพย์สินกับผู้ใช้ทาง

๕.๒) ได้บททวน และพัฒนาองค์ความรู้ในการแก้ปัญหาการเคลื่อนตัวของลาดข้างทาง

ข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง การประยุกต์ใช้ระบบ Line OA เพื่อบันทึกและรายงานข้อมูลการประกันผลงานก่อสร้างของ
สายทางในความควบคุมของแขวงทางหลวงกระบี่ เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนการจัดทำแผนงาน

๑. สรุปหลักการและเหตุผล

ปัญหาของการจัดทำแผนงานก่อสร้างของแขวงทางหลวงกระบี่อีกประการหนึ่งคือ การตรวจสอบข้อมูลพื้นที่สายทางควบคุมของแขวงทางหลวงกระบี่ ที่ติดประกันผลงานก่อสร้าง เพื่อให้การจัดทำแผนงานไม่ซ้ำซ้อน ซึ่งเดิมการจัดเก็บข้อมูล บันทึกอยู่ในรูปแบบฟอร์มเอกสารในแฟ้มเอกสาร มีขนาดใหญ่ ทำให้การสืบค้นข้อมูล การแก้ไขปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน และการนำเสนอข้อมูล ไม่สะดวกรวดเร็ว จึงมีแนวคิดในการนำการจัดเก็บข้อมูลจากเดิมเปลี่ยนเป็นระบบไฟล์ข้อมูล ใน Google Sheet ซึ่งเป็นซอฟต์แวร์ด้านสเปรดชีตของทาง Google Workspace สามารถใช้งานแบบ Online บน Cloud และใช้งานได้ฟรี โดยสามารถใช้แอปพลิเคชัน Line OA ที่เป็นระบบสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) ที่ใช้งานกันอย่างแพร่หลาย ในปัจจุบันเรียกใช้งานข้อมูลเพื่อตรวจสอบการประกันผลงานก่อสร้างของสายทางในความควบคุมของแขวงทางหลวงกระบี่ผ่านคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์สื่อสารเคลื่อนที่ไร้สายอย่างสมาร์ตโฟน (Smart Phone) ทำให้การตรวจสอบข้อมูลเพื่อจัดทำแผนงานก่อสร้างของสายทางในความควบคุมของแขวงทางหลวงกระบี่ สะดวก รวดเร็ว และป้องกันการเกิดข้อผิดพลาดได้

๒. บทวิเคราะห์/แนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

๒.๑ บทวิเคราะห์

ข้อมูลการประกันผลงานก่อสร้างของสายทางในความควบคุมของแขวงทางหลวงกระบี่ เป็นฐานข้อมูลสำคัญที่ใช้ในการจัดทำแผนงานก่อสร้าง ที่อยู่ในสายทางความควบคุมของแขวงทางหลวงกระบี่ แต่เนื่องจากในปัจจุบันข้อมูลการประกันผลงานก่อสร้างของสายทางในความควบคุมของแขวงทางหลวงอยู่ในรูปแบบไฟล์เอกสาร ซึ่งมีข้อเสียคือ การจัดเก็บแต่ละรายการจะถูกแยกเก็บเป็นหลายไฟล์ข้อมูล ทำให้การค้นหาข้อมูลมีความล่าช้า และใช้เวลาการดำเนินงานมาก ดังนั้นจึงเป็นสาเหตุให้จัดทำข้อมูลการประกันผลงานก่อสร้างของสายทางในความควบคุมของแขวงทางหลวงกระบี่ผ่านระบบ (Line OA) เพื่อใช้กับอุปกรณ์อย่างโทรศัพท์มือถือที่เป็นสมาร์ตโฟน (Smart Phone) เพื่อให้ง่ายต่อการบันทึกข้อมูล การค้นหา และปรับปรุงข้อมูลการประกันผลงานก่อสร้างของสายทางในความควบคุมของแขวงทางหลวงกระบี่ ประหยัดพื้นที่ในการเก็บเอกสาร และลดระยะเวลาในการดำเนินงาน เนื่องจากในยุคปัจจุบันระบบคอมพิวเตอร์ได้ถูกผนวกรวมเข้าไปในอุปกรณ์ที่เรียกว่า สมาร์ตโฟน (Smart Phone) ซึ่งเป็นโทรศัพท์ที่สามารถติดตั้งระบบปฏิบัติการรวมถึงซอฟต์แวร์เพื่อทำงานต่างๆ ได้เช่นเดียวกับคอมพิวเตอร์ เพื่อตอบสนองความต้องการใช้งานที่มากขึ้น โดยอุปกรณ์สมาร์ตโฟน (Smart Phone) นั้น เป็นหนึ่งในอุปกรณ์จำพวกอุปกรณ์เคลื่อนที่ (Mobile Device) ที่ได้ถูกพัฒนาขึ้นมาเพื่อตอบสนองความต้องการใช้งานนอกสถานที่ เพราะมีจุดเด่น คือ มีน้ำหนักเบา ขนาดเล็ก จึงพกพาได้สะดวก

๒.๒ แนวความคิด

การจัดเก็บข้อมูลการประกันผลงานก่อสร้างของสายทางในความควบคุมของแขวงทางหลวงกระบี่ บันทึกลงอยู่ในรูปแบบฟอร์มเอกสารในแฟ้มเอกสาร มีขนาดใหญ่ ทำให้การสืบค้นข้อมูล การแก้ไขปรับปรุงข้อมูล ให้เป็นปัจจุบัน และการนำเสนอข้อมูล ไม่สะดวก รวดเร็ว จึงมีแนวคิดในการนำการจัดเก็บข้อมูลจากเดิม เปลี่ยนเป็นระบบไฟล์ข้อมูล ใน Google Sheet ซึ่งเป็นซอฟต์แวร์ด้านสเปรดชีตของทาง Google Workspace สามารถใช้งานแบบ Online บน Cloud และใช้งานได้ฟรี โดยสามารถใช้แอปพลิเคชัน (Line OA) ที่เป็นระบบ สื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) ที่ใช้งานกันอย่างแพร่หลายในปัจจุบัน

๒.๓ ข้อเสนอ

เพื่อให้การจัดทำแผนงานมีประสิทธิภาพ โดยใช้ ระบบ Line OA บันทึกลงและรายงานข้อมูลการประกัน ผลงานก่อสร้างของสายทางในความควบคุมของแขวงทางหลวงกระบี่ เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนการจัดทำ แผนงาน มีการดำเนินการดังนี้

- รวบรวมข้อมูลการประกันผลงานก่อสร้างของสายทางในความควบคุมของแขวงทางหลวงกระบี่
- ออกแบบตารางการจัดเก็บข้อมูลการประกันผลงานก่อสร้างของสายทางในความควบคุมของ แขวงทางหลวงกระบี่ ใน Google Sheet
- สร้างระบบ Line OA เพื่อรายงานข้อมูลการประกันผลงานก่อสร้างของสายทางในความควบคุมของ แขวงทางหลวงกระบี่
- ทดสอบระบบ Line OA

๒.๔ ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

อุปกรณ์ในการดำเนินการ อาทิ เช่น สมาร์ทโฟน (Smart Phone) ที่มีประสิทธิภาพ พร้อมคอมพิวเตอร์ และระบบอินเทอร์เน็ตที่มีความเร็วสูง

๓. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑) ทำให้ระบบตรวจสอบและรายงานข้อมูลการประกันผลงานก่อสร้างของสายทางในความควบคุมของ แขวงทางหลวงกระบี่ มีความสะดวก รวดเร็ว และป้องกันการเกิดข้อผิดพลาดได้

๓.๒) เป็นแนวทางในการพัฒนาระบบการทำงานอื่นๆ ของแขวงทางหลวงกระบี่ต่อไป

๔. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

๔.๑) ได้ระบบ Line OA เพื่อบันทึกและรายงานข้อมูลการประกันผลงานก่อสร้างของสายทางในความ ควบคุมของแขวงทางหลวงกระบี่ เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนการจัดทำแผนงาน

๔.๒) ทำให้การจัดทำแผนงานมีประสิทธิภาพรวดเร็วมากขึ้น จากข้อมูลที่จัดเก็บแบบเดิม

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายระพีพล อภิรัตน์วงศ์)

(วันที่ ๑๔ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๕)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายสุวิทย์ชัย สิงห์พันธ์)

(วันที่ ๑๔ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๕)

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายทรงฤทธิ์ ชยานันท์)

(วันที่ ๑๔ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๕)