

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การควบคุมงานก่อสร้างเพื่อยกระดับความปลอดภัยและลดจุดเสี่ยงอันตรายบนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๖ กม.๑๖๔+๐๐๐ ถึง กม.๑๙๕+๙๔๓ เป็นช่วงๆ
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การควบคุมงานก่อสร้าง งานปรับปรุงเพื่อยกระดับความปลอดภัย บริเวณทางแยกต่างระดับแหลมฉบัง กม.๕+๗๐๐ ถึง ๘+๑๐๐ บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : มิถุนายน ๒๕๖๘ ถึง มกราคม ๒๕๖๙
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : กันยายน ๒๕๖๕ ถึง มกราคม ๒๕๖๖

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๙๐ %

รายละเอียดผลงาน

- ตรวจสอบแบบรายละเอียดและปริมาณงานในสัญญา
- ตรวจสอบพื้นที่ก่อสร้างและ เปรียบเทียบปริมาณงานในสัญญากับพื้นที่ก่อสร้างจริง
- วางแผนการเข้าทำงาน และเตรียมวิธีการรับมือกับปัญหาอุปสรรคที่จะเกิดขึ้น
- บริหารจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐาน
- ควบคุมการก่อสร้างติดตั้ง W-Beam Guardrail ตรวจสอบระยะความลึกของหลุมให้เป็นไปตามแบบ ก่อการเทคอนกรีต ตรวจสอบระดับการติดตั้งเสาและแผ่น Guardrail ให้ถูกต้องตามแบบ
- ควบคุมการก่อสร้างติดตั้งโครงป้ายจราจรแขวนสูง ตรวจสอบระยะความลึกการขุดหลุมเพื่อก่อสร้างฐานรากแผ่ ตรวจสอบการผูกเหล็กให้เป็นไปตามแบบ ตรวจสอบและเก็บตัวอย่างคอนกรีตฐานราก ตรวจสอบระดับการติดตั้งฐานของเสาให้มีระยะท้องของคานที่ถูกต้องตามแบบกำหนด บริหารจัดการจราจรในช่วงการยกติดตั้งโครงเหล็ก และแผ่นป้ายจราจรแขวนสูง
- ตรวจสอบปริมาณงานและความถูกต้องสมบูรณ์ของงานก่อสร้างก่อนการตรวจรับงาน

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายอดิษฐ์ ทองกุ่ม		๑๐ %	ให้คำปรึกษาและช่วยแก้ไขปัญห ในฐานะผู้บังคับบัญชา

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๙๐ %

รายละเอียดผลงาน

- ตรวจสอบแบบรายละเอียดและปริมาณงานในสัญญา
- ตรวจสอบพื้นที่ก่อสร้างและ เปรียบเทียบปริมาณงานในสัญญากับพื้นที่ก่อสร้างจริง
- วางแผนการทำงาน และเตรียมวิธีการรับมือกับปัญหาอุปสรรคที่จะเกิดขึ้น
- บริหารจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐาน
- ควบคุมการก่อสร้างโครงสร้างฐานป้ายจราจรแขวนสูง กำหนดตำแหน่งในการตอกเสาเข็ม ควบคุมการตอกเสาเข็มให้เป็นไปตามข้อกำหนด ควบคุมการสกัดหัวเสาเข็มด้วยเครื่องมือที่ถูกต้อง และตรวจสอบการผูกเหล็กฐานรากให้เป็นไปตามแบบ ตรวจสอบค่าระดับในการติดตั้งเสาและคานของโครงเหล็กให้ถูกต้องตามข้อกำหนด บริหารการจราจรในช่วงระหว่างการยกติดตั้งโครงป้ายและแผ่นป้ายควบคุมคุณภาพงานก่อสร้างให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกรมทางหลวง
- ตรวจสอบปริมาณงานและความถูกต้องสมบูรณ์ของงานก่อสร้างก่อนการตรวจรับงาน

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นางสาวเกวลิณ วังศิริไพศาล	เกวลิณ วังศิริไพศาล	๑๐ %	ให้คำปรึกษาและช่วยแก้ไขปัญหา ในฐานะผู้บังคับบัญชา

๔) ข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การเพิ่มทางบริการเชื่อมต่อจุดพักรถทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและทางเลือกในการเดินทาง

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายพรเฉลิม สุชาโต)

(วันที่ ๑๑ เดือน มิ.ย. พ.ศ. ๖๖)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายพัชรยุทธ์ จันทน์หอม)

(วันที่ ๑๑ เดือน มิ.ย. พ.ศ. ๖๖)

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายกฤษณะ เพ็ญสมบูรณ์)

(วันที่ ๑๑ เดือน มิ.ย. พ.ศ. ๖๖)

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

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิด (กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การควบคุมงานก่อสร้างเพื่อยกระดับความปลอดภัยและลดจุดเสี่ยงอันตรายบนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๖ กม.๑๖๔+๐๐๐ ถึง กม.๑๙๕+๙๔๓ เป็นช่วงๆ

๑. สรุปสาระสำคัญ

ทางหลวงพิเศษเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา เปิดทดลองให้บริการในช่วงระหว่างก่อสร้างเป็นระยะทางประมาณ ๗๗ กิโลเมตร ช่วงอำเภอปากช่อง ถึง ทางเลี้ยวเมืองนครราชสีมา (ทล.๒๐๔) เพื่อเป็นการแบ่งเบาการจราจรบนสายทางหลัก ถนนมิตรภาพ ช่วงลำตะคอง สีคิ้ว อำเภอเมืองนครราชสีมา โดยเปิดทดลองให้บริการต่อเนื่องตลอด ๗ วัน ๒๔ ชั่วโมง ตั้งแต่ช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๗ เป็นต้นมา เมื่อเปิดทดลองให้บริการแล้วพบว่าปริมาณการจราจรมากในแต่ละวันและผู้ขับขี่ใช้ความเร็วสูง ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง จึงมีการดำเนินการปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตรายบนสายทางที่เปิดให้บริการ อันได้แก่การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกจราจร เช่นราวกันอันตราย และปรับปรุงการแจ้งข้อมูลจุดหมายปลายทางบริเวณก่อนทางแยกจราจรให้ครบถ้วนเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวงเพื่อให้สามารถป้องกันความสับสนของผู้ขับขี่ในการใช้ทางออกและทางเข้าได้ เพื่อเป็นการลดการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑ ตรวจสอบแบบรายละเอียด ข้อกำหนดในการทดสอบวัสดุที่ใช้ในโครงการ

๒.๒ ตรวจสอบสถานที่ก่อสร้างจริง จุดติดตั้ง W-Beam Guardrail และ Overhead Gantry Structure สรุปประเด็นปัญหาและอุปสรรคที่จะกีดขวางในการทำงาน

๒.๓ วางแผน กำหนดตำแหน่งในการเริ่มกิจกรรมก่อสร้างเพื่อให้ส่งผลกระทบต่อการใช้งานของผู้ใช้ทางให้น้อยที่สุด

๒.๔ เตรียมการส่งทดสอบ และการควบคุมการผลิตวัสดุที่ใช้ในโครงการทั้งหมด ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในแบบมาตรฐาน และข้อกำหนดของกรมทางหลวง

๒.๕ ควบคุมการก่อสร้างติดตั้ง W-Beam Guardrail ตรวจสอบระยะความลึกของหลุมให้เป็นไปตามแบบก่อนการเทคอนกรีต ตรวจสอบระดับการติดตั้งเสาและแผ่น Guardrail ให้ถูกต้องตามแบบ

๒.๖ ควบคุมการก่อสร้างติดตั้งโครงป้ายจราจรแขวนสูง ตรวจสอบระยะความลึกการขุดหลุมเพื่อก่อสร้างฐานรากแผ่น ตรวจสอบการผูกเหล็กให้เป็นไปตามแบบ ตรวจสอบและเก็บตัวอย่างคอนกรีตฐานราก ตรวจสอบระดับการติดตั้งฐานของเสาให้มีระยะท้องของคานที่ถูกต้องตามแบบกำหนด บริหารจัดการจราจรในช่วงการยกติดตั้งโครงเหล็ก และแผ่นป้ายจราจรแขวนสูง

๒.๗ ตรวจสอบความครบถ้วน ถูกต้อง ของงานและผลการทดสอบวัสดุ ก่อนตรวจรับมอบงาน

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑ กิจกรรมการทำงานส่วนใหญ่เป็นงานติดตั้ง W-Beam Guardrail Type ๑ Class ๒ ตามแบบมาตรฐานกรมทางหลวง โดยเป็นการดำเนินงานในช่วงหน้าฝน ทำให้พบปัญหาอุปสรรคในขั้นตอนการขุดหลุมให้ได้ความลึกตามมาตรฐาน ซึ่งต้องมีการเตรียมพร้อมอุปกรณ์ในการสูบน้ำ อุปกรณ์เก็บวัสดุกันหลุม และการตรวจวัดความลึกความสมบูรณ์ของหลุมให้พร้อมในการติดตั้งเสาและเทคอนกรีตต่อไป

๓.๒ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างคือทางหลวงพิเศษหมายเลข ๖ ช่วงปากช่อง ถึง เมืองนครราชสีมา มีปริมาณการจราจรมากเป็นพิเศษในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ รวมถึงช่วงวันหยุดยาว ทำให้ต้องมีการวางแผนในการกำหนดพื้นที่ในการก่อสร้างติดตั้งอุปกรณ์เป็นลำดับก่อน-หลัง สลับการทำงานในทิศทางขาเข้า-ขาออก ให้สอดคล้องต่อการลดผลกระทบการจราจรต่อผู้ใช้ทาง

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

สามารถควบคุมการติดตั้ง W-Beam Guardrail ความยาวรวม ๗๗,๐๐๐ เมตร โครงข่าย Overhead Gantry พร้อมป้ายบอกทาง จำนวน ๔ ชุด และ Overhanging Sign จำนวน ๓ ชุด แล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด

๔.๒ เชิงคุณภาพ

๔.๒.๑ W-Beam Guardrail ที่ติดตั้งมีสภาพสมบูรณ์

๔.๒.๒ อุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ติดตั้งในโครงการ มีส่วนสำคัญในการช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงที่อาจเกิดขึ้น เช่นการขับรถเสียหลักตกข้างทางที่มีความสูงชัน หรือการขับรถเสียหลักพุ่งข้ามฝั่งสวนทิศทางจราจร

๔.๒.๓ งานปรับปรุงลดจุดเสี่ยงอันตรายช่วยในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้มีมาตรฐานความปลอดภัยที่สูงขึ้น

๔.๒.๔ การดำเนินงานเป็นไปตามแบบก่อสร้างและข้อกำหนดทางวิศวกรรมของกรมทางหลวง

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑ ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยบนโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

๕.๒ ลดอุบัติเหตุรุนแรงที่อาจเกิดขึ้น

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การควบคุมงานก่อสร้าง งานปรับปรุงเพื่อยกระดับความปลอดภัย บริเวณทางแยก
ต่างระดับแหลมฉบัง กม.๕+๗๐๐ ถึง ๘+๑๐๐ บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗

๑. สรุปสาระสำคัญ

ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ช่วงทางแยกต่างระดับแหลมฉบัง ช่วง กม.๕+๗๐๐ ถึง ๘+๑๐๐
ทิศทางขาออกมุ่งหน้าท่าเรือแหลมฉบัง บริเวณก่อนถึง และหลังทางแยกต่างระดับถนนสุขุมวิท มีอุบัติเหตุ
บ่อยครั้ง สถิติปี ๒๕๖๒ ถึง ๒๕๖๔ จำนวน ๑๘ ครั้ง โดยเป็นรถบรรทุกมากกว่า ๑๐ ล้อ และรถยนต์นั่งส่วน
บุคคล ที่ ๗๕% และเป็นอุบัติเหตุการชนท้ายมากถึง ๕๕ % เมื่อตรวจสอบถึงพฤติกรรมรถบรรทุกพบว่า มักจะมี
การเปลี่ยนช่องทางกะทันหันเพื่อใช้ทางออกทิศทางมุ่งหน้าพัทยา และทิศทางมุ่งหน้าชลบุรี ทั้งสองบริเวณ และ
เมื่อตรวจสอบถึงองค์ประกอบของอุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยจราจรพบว่า สามารถเพิ่มประสิทธิภาพความ
ปลอดภัยในบริเวณทางแยกทางออกทั้งสองบริเวณดังกล่าวนี้ได้ โดยเพิ่มป้ายจราจรแขวนสูงเพื่อแนะนำ
ทางออกล่วงหน้าจำนวนบริเวณละ ๑ ชุด จากเดิมที่มีป้ายแนะนำทางออกจำนวน ๑ ชุดก่อนถึงบริเวณทางแยก
Gore area เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการแนะนำทางออกล่วงหน้าให้แก่ผู้ใช้ทางได้
สามารถลดอุบัติเหตุอันเกิดจากการเปลี่ยนช่องทางกะทันหันเนื่องจากการรับรู้การแนะนำทางออกที่
ไม่เพียงพอได้

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑ ตรวจสอบแบบรายละเอียดและปริมาณงานในสัญญา

๒.๒ จัดเตรียมรายการส่งวัสดุทดสอบ การควบคุมการผลิต

๒.๓ ตรวจสอบสถานที่ก่อสร้างจริง สำรวจตำแหน่งที่อาจเป็นปัญหาอุปสรรคในการก่อสร้าง

๒.๔ วางแผนช่วงเวลาในการเข้าดำเนินการก่อสร้าง รวมทั้งเตรียมแผนบริหารจัดการจราจร

๒.๕ ควบคุมการก่อสร้างโครงสร้างฐานป้ายจราจรแขวนสูง กำหนดตำแหน่งในการตอกเสาเข็ม ควบคุม
การตอกเสาเข็มให้เป็นไปตามข้อกำหนด ควบคุมการสกัดหัวเสาเข็มด้วยเครื่องมือที่ถูกต้อง และตรวจสอบการ
ผูกเหล็กฐานรากให้เป็นไปตามแบบ

๒.๖ ตรวจสอบค่าระดับในการติดตั้งเสาและคานของโครงเหล็กให้ถูกต้องตามข้อกำหนดในแบบมาตรฐาน

๒.๗ ควบคุมและตรวจสอบการผลิตแผ่นป้ายจราจรแขวนสูง ให้ได้มาตรฐาน

๒.๘ บริหารจัดการจราจรในขั้นตอนการยกติดตั้งป้ายจราจรแขวนสูง ตรวจสอบความพร้อมของโครงเหล็ก
ก่อนการยกติดตั้ง

๒.๙ ตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของงาน ทดสอบคุณภาพของงาน จัดทำบันทึกและส่งมอบงานต่อไป

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑ สถานที่ก่อสร้างเป็นเส้นทางมุ่งหน้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้มีปริมาณการจราจรมาก โดยเฉพาะ
รถบรรทุกขนส่งสินค้า ทำให้การก่อสร้างต้องวางแผนเข้าดำเนินการในช่วงเวลากลางคืนที่ปริมาณการจราจร
น้อย และต้องมีการเตรียมอุปกรณ์อำนวยความสะดวกการจราจรให้เหมาะสมกับการปฏิบัติงานในช่วงเวลา
กลางคืน

๓.๒ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างมีแนวอุปกรณ์งานระบบ Fiber optic ทับซ้อนกับแนวก่อสร้างเสาเข็มตอกและฐานรากโครงข่าย Overhead ทำให้ต้องมีการประสานงานกับหน่วยงานผู้รับผิดชอบได้แก่ฝ่ายบำรุงรักษาทรัพย์สินกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ในการร่วมลงพื้นที่ตรวจสอบปัญหาการทับซ้อนดังกล่าว และร่วมกันแก้ไขปัญหาโดยมีแนวทางในการขยับแนวอุปกรณ์ Fiber optic ให้พ้นแนวการตอกเสาเข็มและก่อสร้างฐานรากต่อม่อ โดยการปฏิบัติงานตอกเสาเข็มและก่อสร้างฐานราก ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษเพื่อไม่ให้กระทบกับอุปกรณ์งานระบบข้างเคียงดังกล่าว

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

สามารถควบคุมงานได้สำเร็จครบถ้วนตามแผนงานอันได้แก่ โครงสร้างและป้ายจราจร Overhead sign board จำนวน ๒ ชุด อุปกรณ์กันชน Crash cushion รองรับแรงปะทะที่ ๑๑๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน ๒ ชุด งานติดตั้งวัสดุกันลื่นโลหะที่พื้นทาง Red anti-skid materials จำนวน ๑ พื้นที่

๔.๒ เชิงคุณภาพ

๔.๒.๑ ป้ายจราจรแขวนสูง Overhead signboard ที่ติดตั้งแล้วเสร็จ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการแนะนำทางออกให้แก่ผู้ใช้ทาง ทำให้ผู้ใช้ทางได้รับข้อมูลทางออกล่วงหน้าก่อนถึงทางแยก ทำให้มีเวลาในการตัดสินใจและเตรียมตัวเปลี่ยนช่องจราจรมากขึ้น ลดปัญหาการเปลี่ยนช่องทางกระทันหันเนื่องจากการแนะนำทางออกที่มีไม่เพียงพอ

๔.๒.๒ อุปกรณ์อำนวยความสะดวกจราจรที่ติดตั้งในโครงการช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงบนสายทาง ช่วยพัฒนาให้โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีมาตรฐานความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑ ระดับมาตรฐานความปลอดภัยบนโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีการพัฒนาที่ดีขึ้น ลดอุบัติเหตุรุนแรงที่อาจเกิดขึ้น

๕.๒ ประชาชนผู้ใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีความพึงพอใจและความมั่นใจในการใช้เส้นทางมากยิ่งขึ้น เนื่องจากอุปกรณ์อำนวยความสะดวกจราจรมีความพร้อมมากขึ้น และมีการแนะนำจุดหมายปลายทางที่ดีเหมาะสมมากขึ้น

ข้อเสนอแนะแนวคิด

เรื่อง การเพิ่มทางบริการเชื่อมต่อจุดพักรถบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและทางเลือกในการเดินทาง

๑. สรุปหลักการและเหตุผล

ปัจจุบันบนสายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน – นครราชสีมา มีพื้นที่ก่อสร้างจุดพักรถจำนวน ๑๕ แห่ง เป็นระยะๆ ห่างกันตามข้อกำหนดใน พรบ. ทางหลวง โดยแต่ละแห่งจะมีทางบริการ (Service Road) เชื่อมต่อระหว่างทางชุมชนด้านนอกเข้ากับด้านหลังของจุดพักรถ เพื่อใช้เป็นทางเข้าทางออก สำหรับเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในจุดพักรถ

แต่จากพื้นที่ปัจจุบัน พบว่ามีทางบริการด้านหลังจุดพักรถไม่ครบทุกแห่ง ทำให้ไม่สามารถเดินทางเข้าสู่พื้นที่ด้านหลังจุดพักรถได้ และขาดการเชื่อมต่อกันของโครงข่ายด้านนอกในบางแห่ง ผู้ขอรับการประเมินจึงมีแนวความคิดที่จะเพิ่มประสิทธิภาพของจุดพักรถบนโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ด้วยการเพิ่มเติมทางบริการเชื่อมโยงโครงข่ายภายนอกกับจุดพักรถให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ และพัฒนาต่อยอดเพิ่มประสิทธิภาพของการมีโครงข่ายที่เชื่อมโยงกันได้นี้ ให้มีขีดความสามารถในการให้บริการประชาชนได้อย่างหลากหลายมากขึ้น เช่น การพัฒนาจุดพักรถบนทางหลวงพิเศษให้เป็น จุดศูนย์รวมการเดินทาง เชื่อมโยงระหว่างโครงข่ายย่อยภายนอกสู่โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระดับภูมิภาค

การพัฒนาให้จุดพักรถบนโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้เป็นจุดศูนย์รวมการเดินทางสามารถทำได้โดยการเพิ่มทางบริการเชื่อมโยงโครงข่ายภายนอกเข้าสู่ภายในให้ครบถ้วนสมบูรณ์ และเพิ่มโหมดการเดินทางด้วยรถประจำทางจากจุดพักรถแห่งหนึ่ง เดินทางมุ่งหน้าสู่จุดพักรถอีกแห่งหนึ่งบนโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สามารถทำให้เกิดการส่งเสริมทางเศรษฐกิจในระดับตำบลหรืออำเภอได้

องค์ประกอบของแนวคิดในการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพจุดพักรถนั้นคือการ Controlled Access ที่ทางเข้าจากโครงข่ายด้านนอกด้วยการเดินเท้าเข้าเท่านั้น ไม่สามารถเดินทางเข้าสู่ระบบด้วยรถยนต์เพื่อไม่ให้กระทบต่อปริมาณการใช้งานของผู้ใช้บริการบนสายทางหลัก เพิ่มระบบการคัดกรองการเข้าใช้จุดพักรถด้วยระบบกล้อง Automatic Face Detection System เพื่อจัดเก็บข้อมูลการเข้าใช้งานของประชาชนจากโครงข่ายภายนอก อีกองค์ประกอบหนึ่งของแนวคิด คือการพัฒนาทำให้จุดพักรถนั้นสามารถเป็นจุดทางออกฉุกเฉินของโครงข่ายทางหลักได้ หากเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงที่ทำให้รถยนต์บนทางหลักไม่สามารถมุ่งหน้าต่อไปได้ สามารถเปิดจุดพักรถในบริเวณใกล้เคียงให้เป็นทางออกฉุกเฉินสู่โครงข่ายภายนอกได้ โดยองค์ประกอบที่จะทำให้การออกฉุกเฉินนั้นสมบูรณ์แบบได้ต้องมีการเพิ่มระบบจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางที่ทางออกฉุกเฉินบริเวณจุดพักรถนี้ด้วย การติดตั้งระบบ Automatic License Plate Recognition System ระบบตรวจจับเลขทะเบียนอัตโนมัติ เพื่อทำการระบุตัวตนของรถและคำนวณค่าผ่านทาง ณ จุดทางออกฉุกเฉิน ตามระยะทางที่ใช้งานจริง เพื่อให้สามารถจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางได้ และหน่วยงานไม่สูญเสียรายได้จากการเปิดใช้ทางออกฉุกเฉินที่บริเวณจุดพักรถเพื่อออกสู่โครงข่ายภายนอก

๒. บทวิเคราะห์/แนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

* ๒.๑ บทวิเคราะห์

พื้นที่บริเวณจุดพักรถบนโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จะมีทางบริการด้านหลังจุดพักรถเชื่อมต่อไปยังโครงข่ายท้องถิ่นด้านนอก เพื่อใช้ในการเข้าออกเฉพาะเจ้าหน้าที่ที่เข้ามาปฏิบัติงานบริเวณจุดพักรถ จากการสำรวจพื้นที่พบว่าจุดพักรถบางแห่งบนโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน – นครราชสีมา ไม่ได้มีการเวนคืนพื้นที่ไว้สำหรับการก่อสร้างทางบริการเพื่อเชื่อมโยงจุดพักรถสู่โครงข่ายท้องถิ่น

๒.๒ แนวความคิด

ผู้ขอรับการประเมินจึงมีแนวคิดในการเพิ่มทางบริการด้านหลังจุดพักรถเพื่อเชื่อมโยงสู่โครงข่ายท้องถิ่นให้ครบถ้วนสมบูรณ์ทุกแห่งและมีแนวคิดในการพัฒนาขีดความสามารถของจุดพักรถและทางบริการดังกล่าวให้สามารถเป็นจุดศูนย์กลางการเดินทางรูปแบบใหม่ ด้วยการให้ประชาชนภายนอกสามารถใช้ทางบริการเดินทางเข้าสู่จุดพักรถและเดินทางต่อด้วยจุดบริการรถประจำทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางในระดับท้องถิ่นสู่ระดับภูมิภาค นอกจากนี้ยังสามารถพัฒนาจุดพักรถให้เป็นทางออกฉุกเฉินในกรณีเกิดเหตุร้ายแรงได้อีกด้วย

๒.๓ ข้อเสนอ

ผู้ขอรับการประเมินเสนอแนวคิดเพิ่มทางบริการด้านหลังจุดพักรถให้ครบถ้วนสมบูรณ์ทุกแห่งและพัฒนาจุดพักรถแต่ละแห่งให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางเชื่อมโยงท้องถิ่นสู่ภูมิภาค โดยมีการใช้เทคโนโลยีในการควบคุมการเข้าออก และเสนอให้พัฒนาจุดพักรถให้สามารถเป็นทางออกฉุกเฉินในกรณีทางข้างหน้ามีอุบัติเหตุร้ายแรงที่ไม่สามารถเดินทางผ่านไปได้ต่อ โดยจัดให้มีองค์ประกอบในการคัดกรองและจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางที่ทางออกฉุกเฉินให้ครบถ้วน

๒.๔ ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

ข้อจำกัด ในการเตรียมพื้นที่เพื่อทำทางบริการให้ครบถ้วน อาจต้องมีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมจากเอกชนเพิ่มเติม หรืออาจต้องพิจารณาปรับลดขนาดจุดพักรถหรือขอบเขตของทางหลวงพิเศษ เพื่อให้สามารถเพิ่มทางบริการดังกล่าวได้

แนวทางแก้ไข สำรวจพื้นที่และงบประมาณในการดำเนินการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม ปรับลดแก้ไขสัญญาขอบเขตการดูแลทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่มีเอกชนร่วมลงทุนเป็นผู้รับผิดชอบดูแลสายทาง

๓. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑ สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายภายนอกให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

๓.๒ เกิดโหมดการเดินทางใหม่ระหว่างโครงข่ายภายนอก สู่โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

๓.๓ เพิ่มทางเลือกในการจัดการเหตุฉุกเฉินมากขึ้นในการมีทางออกฉุกเฉินที่จุดพักรถทุกแห่ง

๔. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

๔.๑ ประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สามารถลดระยะเวลาการเดินทางในการเดินทางข้ามจังหวัด ข้ามภูมิภาค ด้วยตัวเลือกการเดินทางแบบใหม่

๔.๒ ลดระยะเวลาการเดินทางในกรณีทางข้างหน้าเกิดเหตุฉุกเฉินกีดขวางทุกช่องทาง สามารถผันรถออกที่ทางออกฉุกเฉินของจุดพักรถทุกแห่ง

หมายเหตุ : ๑. ระดับขำนาญการ 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)

(นายพรเฉลิม สุชาโต)

(วันที่ ๑๑ เดือน มิ.ย. พ.ศ. ๒๕๖๕)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายพัชรยุทธ์ จันทน์หอม)

(วันที่ ๑๑ เดือน มิ.ย. พ.ศ. ๒๕๖๕)

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายฤกษ์ เพ็ญสมบุรณ์)

(วันที่ ๑๑ เดือน มิ.ย. พ.ศ. ๒๕๖๕)