

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การแก้ปัญหาการณีได้รับข้อร้องเรียนเนื่องจากงานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ ๓

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การป้องกันงานในระหว่างก่อสร้างเสาเข็มเจาะขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง ๑.๕๐ เมตร พร้อมฐานรากและเสาช่วงข้ามคลองประปามหาสวัสดิ์ระหว่างตอม่อ P๘ – P๙ สะพานข้ามคลองประปามหาสวัสดิ์ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ ๓

๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การแก้ปัญหาทางานก่อสร้างถนน Service Road No.๐๔ ช่วงกิโลเมตร ๐+๔๐๐.๐๐๐ – กิโลเมตร ๐+๔๙๐.๒๕๕ ช่วงตัดผ่านคันคลองประปามหาสวัสดิ์ ที่ไม่มีสภาพเป็นทางสาธารณะ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ ๓

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : พฤษภาคม ๒๕๖๔ – มีนาคม ๒๕๖๕

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ตุลาคม ๒๕๖๔ – มิถุนายน ๒๕๖๕

๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : ธันวาคม ๒๕๖๔ – มีนาคม ๒๕๖๕

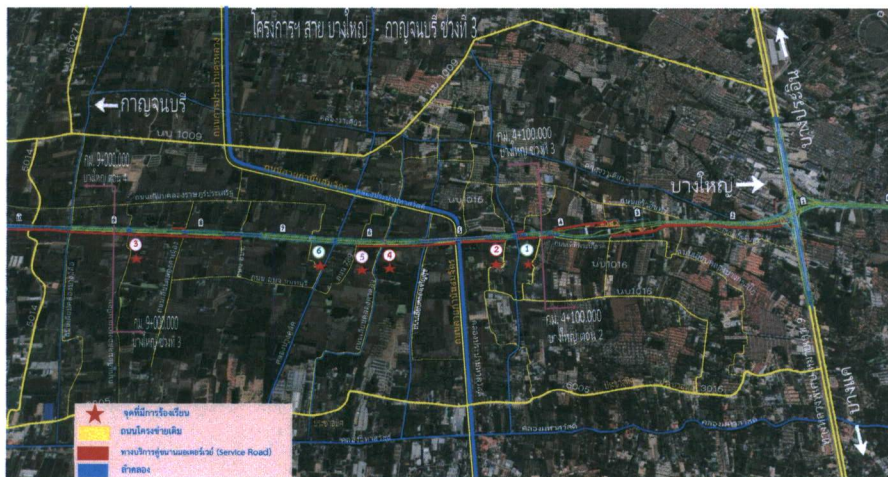
๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ สัดส่วน ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน

๑. ได้รับข้อร้องเรียนจากศูนย์ดำรงธรรม จังหวัดนนทบุรีเรื่องงานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบางใหญ่ – กาญจนบุรี ตัดขาดทางสาธารณะโดยสิ้นเชิงจำนวน ๓ เส้นทาง และ ข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ออกแบบไว้จำนวน ๓ เส้นทาง

๒. เข้าไปสำรวจสภาพพื้นที่หน้างาน เก็บรายละเอียดช่วง กิโลเมตร ที่มีข้อร้องเรียนและศึกษาโครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อกัน ดังแสดงตามรูปที่ ๑




รูปที่ ๑ แสดงโครงข่ายถนนและจุดที่มีการร้องเรียน

๓. วิเคราะห์หาแนวทางแก้ปัญหาและเข้าประชุมชี้แจงต่อคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดนนทบุรี เมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๖๔ ณ.ศาลากลางจังหวัดนนทบุรี โดยมี ผู้ว่าราชการจังหวัดนนทบุรี เป็นประธานการประชุม และประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๔ ณ.ห้องประชุมอำเภอบางใหญ่โดยมี รองผู้ว่าราชการจังหวัดนนทบุรี เป็นประธานการประชุม พร้อมไปตรวจสอบสถานที่ก่อสร้างจริง

๔. ได้เสนอขอความเห็นชอบรูปแบบก่อสร้างทางบริการ กม. ๔+๒๐๐ - กม. ๔+๕๐๐ เพื่อแก้ปัญหาซอยประชาร่วมใจ ๑ และถนนเทิดพระเกียรติ ทข.นบ.๓๑๐๑ ที่เส้นทางถูกตัดขาด โดยก่อสร้างทางบริการลอดใต้สะพานข้ามคลองบางไทร วนกลับไปเชื่อมต่อถนนเดิมที่ถูกตัดขาดทั้งสองฝั่ง พร้อมเสนอรูปแบบสะพานข้ามคลองบางไทรจากเดิมพื้นสะพานเป็นชนิด U - GIRDER พื้นหนา ๑.๒๐ เมตร เพื่อเป็นการแก้ปัญหาให้ระยะช่องลอดได้ตามต้องการและไม่ต้องยกระดับทางบริการต่ำกว่าดินเดิมมากนัก เป็นพื้นสะพานแบบ PLANK GIRDER พื้นหนา ๐.๓๕ เมตร พร้อมตรวจสอบความถูกต้องรูปแบบและรายละเอียดก่อสร้างสะพานข้ามคลองบางไทร จากสำนักสำรวจและออกแบบ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพหน้างานจริง ทั้งนี้ กรณีแก้ไขความสูงช่องลอดเป็น ๒.๕๐ เมตร อาจเกิดปัญหาน้ำท่วมในบางฤดู หากมีน้ำท่วมบริเวณดังกล่าว มติที่ประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดนนทบุรี ให้องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายเฉลย ยงเยี่ยมพันธ์ุ์		๒๐ %	ร่วมจัดทำประชาคมรูปแบบก่อสร้างที่เทศบาลเมืองบางแม่นาง

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ สัดส่วน ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน

๑. เสนอเรื่องขอใช้พื้นที่การประปานครหลวงในการก่อสร้างของโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ช่วงที่ ๓

๒. ชี้แจงและส่งเอกสารเพิ่มเติมประกอบการขออนุญาตก่อสร้างสะพานข้ามคลองประปานครหลวงท่าเสาหวัดดี ซึ่งมีข้อท้วงติงที่การประปานครหลวงให้พิจารณา คือเรื่อง ในระหว่างก่อสร้างและหลังก่อสร้างแล้วเสร็จสะพานและถนนจะต้องมีระบบป้องกันเศษวัสดุ สารเคมีปนเปื้อน และสารพิษลงสู่คลองประปานครหลวง


๓. ได้สั่งการให้บริษัทผู้รับจ้าง ติดตั้งแผ่นเหล็ก (SHEET PILE) ความยาว ๑๒.๐๐ เมตร และทำผนังกันน้ำชั่วคราวล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้างฐานตอม่อ เพื่อป้องกันดินโคลน และสารละลายป้องกันการพังทลายของดินในหลุมเจาะรั้วไหลลงคลองประปานครหลวงท่าเสาหวัดดี ตามข้อท้วงติงที่การประปานครหลวง ให้พิจารณา

๔. ระยะเวลาระหว่างเจาะเสาเข็มที่ความลึก ๕๔.๒๐ เมตร ได้ร่วมติดตามและตรวจสอบการเก็บตัวอย่างน้ำผิวดินในคลองประปามหาสวัสดิ์เพื่อไปวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ตามวิธีมาตรฐานของการวิเคราะห์น้ำและน้ำเสีย ครั้งละ ๓ จุด คือ จุดเหนือน้ำ จุดก่อสร้าง และจุดท้ายน้ำ เพื่อวิเคราะห์ว่าในระหว่างเจาะเสาเข็มสารละลาย ป้องกันการพังทลายของดินไม่ซึมเข้าไปปนเปื้อนในคลองประปามหาสวัสดิ์

๕. ควบคุมงานก่อสร้างฐานรากและเสาสะพานช่วงต่อม่อข้ามคลองประปามหาสวัสดิ์

๖. ควบคุมและกำกับการถอนแผ่นเหล็ก (SHEET PILE) หลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมคืนสภาพพื้นที่ข้างคลองประปามหาสวัสดิ์ให้เหมือนเดิม

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายเฉลย ยงเยี่ยมพันธุ์		๒๐ %	ร่วมตรวจสอบการเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน ควบคุมงานก่อสร้างให้เป็นไปตามแบบ คู่สัญญา

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ สัดส่วน ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน

๑. เสนอเรื่องขอใช้พื้นที่การประปานครหลวงในการก่อสร้างงานของโครงการฯ

๒. ชี้แจงและส่งเอกสารเพิ่มเติมประกอบการขออนุญาตก่อสร้างถนนข้างคลองประปามหาสวัสดิ์ ซึ่งการประปานครหลวง มีข้อให้พิจารณาเรื่อง การก่อสร้างถนน SERVICE ROAD No.๔ และสะพานข้ามคลองเกษตรเป็นเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับถนนและสะพานของการประปานครหลวง ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะมีสภาพเป็นทางสาธารณะ เห็นควรให้วิเคราะห์ความปลอดภัยของคันคลอง และยังมีท่อประปาดินขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง ๑,๕๐๐ มิลลิเมตร วางอยู่ในคันคลอง การก่อสร้างใดๆ ของโครงการฯ ควรมีระยะห่างจากผนังท่อประปาดินโดยรอบไม่น้อยกว่า ๑.๐๐ เมตร ทั้งนี้ยังมีฝาทึบอุปกรณ์ท่อประปาเดิมอยู่ในบริเวณนั้น การประปานครหลวงขอให้ กรมทางหลวงทบทวนแบบแปลนแนวก่อสร้างมาให้พิจารณาใหม่

๓. ประสานงานและเจรจากับนายภูวนัย ผึ้งผาย เจ้าของที่ดินโฉนดเลขที่ ๑๔๑๓๘๗ ระบาย ๕๐๓๖/๔๘๓๒ เลขที่ดิน ๒๗๘๖ เล่มที่ ๑๔๑๔ หน้า ๘๗ หน้าสำรวจ ๓๒๙๔๕ หมู่ ๔ ตำบลบางแม่นาง อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี ได้ยินดี แบ่งหักที่ดินเป็นที่สาธารณะประโยชน์ จำนวน ๕๐.๐๐ ตารางวา เพื่อให้ถนน SERVICE ROAD No.๔ สามารถเชื่อมต่อถนน โยธาธิการ สายก้านันสมจิตร - สะพานคลองประปา ได้โดย ไม่ต้องก่อสร้างสะพานข้ามคลองเกษตรและถนนข้างคลองประปามหาสวัสดิ์ โดยการเปลี่ยนแนวถนน SERVICE ROAD No.๔ แนวใหม่

๔. เสนอขอแก้ไขแบบแนวก่อสร้างทางบริการ ยกเลิกสะพานข้ามคลองเกษตร และแนบรายละเอียดแนวทาง SERVICE ROAD No.๔ แนวใหม่ที่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ ให้สำนักสำรวจและออกแบบพิจารณาเห็นชอบ

ผ่านคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ เพื่อให้สำนักสำรวจและออกแบบแก้ไขแบบก่อสร้างตามที่เสนอ และ
สำนักก่อสร้างทางที่ ๑ แก้ไขสัญญาเพิ่มเติมฉบับที่ ๓ แล้วเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๔

๔. ประสานงานขออนุญาตใช้พื้นที่ทางสาธารณะประโยชน์เพื่อก่อสร้างทางสาธารณะ กับเทศบาลเมือง
บางแม่นาง เพื่อดำเนินการก่อสร้างต่อไป

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายเฉลย ยงเยี่ยมพันธ์ุ		๒๐ %	ประสานงานและเจรจากับนายภูวนัย ผิงผาย เจ้าของที่ดิน เจ้าหน้าที่กรม ที่ดิน และเจ้าหน้าที่จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทางหลวง เพื่อแบ่งหักที่ดินเป็นที่สา- ธารณะประโยชน์

๔) ข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง แนวทางรูปแบบการเบี่ยงการจราจรแบบวงเวียนระหว่างก่อสร้างสะพานข้ามแยกขนาดใหญ่

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้ขอรับการประเมิน)
(.....)
(วันที่..... 12 เดือน..... ธันวาคม..... พ.ศ. ๒๕๖๙)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)
(.....)
(วันที่..... 12 เดือน..... ธันวาคม..... พ.ศ. ๒๕๖๙)

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)
(.....)
(วันที่..... 12 เดือน..... ธันวาคม..... พ.ศ. ๒๕๖๙)

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

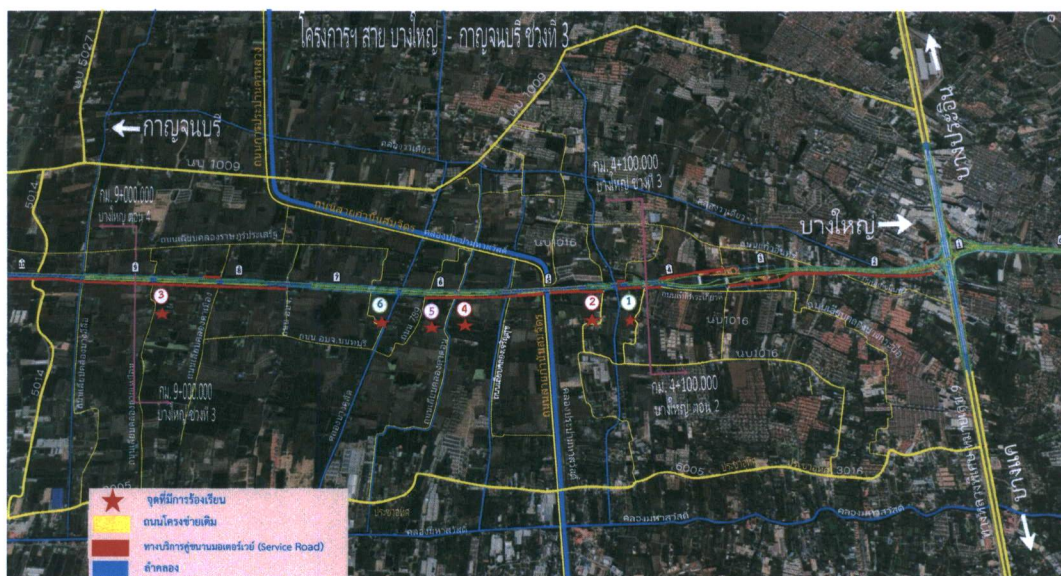
แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิด

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การแก้ปัญหากรณีได้รับข้อร้องเรียนเนื่องจากงานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ ๓

๑. สรุปสาระสำคัญ

โครงการฯ ได้รับข้อร้องเรียนจากศูนย์ดำรงธรรม จังหวัดนนทบุรี เรื่องงานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย บางใหญ่ – กาญจนบุรี ตัดขาดทางสาธารณะโดยสิ้นเชิงจำนวน ๓ เส้นทาง และข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ออกแบบไว้ จำนวน ๓ เส้นทาง ผู้เข้ารับการประเมินได้ไปสำรวจสภาพพื้นที่หน้างาน เก็บรายละเอียดช่วงกิโลเมตร ที่มีข้อร้องเรียนและศึกษาโครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อกัน ดังแสดงตามรูปที่ ๑



รูปที่ ๑ แสดงโครงข่ายถนนและจุดที่มีการร้องเรียนทั้ง ๖ จุด

ทั้งนี้ได้วิเคราะห์หาแนวทางแก้ปัญหาและเข้าประชุมชี้แจงต่อคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัดนนทบุรี เมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๖๔ ณ ศาลากลางจังหวัดนนทบุรี โดยมี ผู้ว่าราชการจังหวัดนนทบุรี เป็นประธานการประชุม และประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๔ ณ ห้องประชุมอำเภอบางใหญ่ โดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัดนนทบุรี เป็นประธานการประชุม พร้อมไปตรวจสอบสถานที่ก่อสร้างจริง ได้ข้อสรุปตามตารางที่ ๑

ลำดับ	เส้นทาง	ข้อร้องเรียน	แนวทางแก้ไขปัญหา
๑	ซอยประชาร่วมใจ ๑	เส้นทางถูกตัดขาด	ก่อสร้างทางบริการลอดใต้สะพาน ข้ามคลองบางไทร ความสูงช่องลอด ๑.๘๐ เมตร และ ๒.๕๐ เมตร
๒	ถนนเทิดพระเกียรติ ทช.นบ.๓๑๐๑	เส้นทางถูกตัดขาด	ก่อสร้างทางบริการลอดใต้สะพาน ข้ามคลองบางไทร ความสูงช่องลอด ๑.๘๐ เมตร และ ๒.๕๐ เมตร

ลำดับ	เส้นทาง	ข้อร้องเรียน	แนวทางแก้ไขปัญหา
๓	ถนนเลียบบคลองยาย เหมือน	เส้นทางถูกตัดขาด	แนะนำใช้ทางบริการลอดใต้สะพาน ข้ามคลองตาเมืองหรือสะพานข้าม คลองบางอีลื้อ
๔	ถนนเลียบบคลองตาด่อน	ตามแบบของโครงการฯ จะก่อสร้างทางลอด ความสูง ๑.๘๐ เมตร จึง ขอให้ปรับความสูงช่อง ลอดเป็น ๒.๕๐ เมตร	แก้ไขความสูงช่องลอดเป็น ๒.๕๐ เมตร
๕	ถนนซอย ๗,๘,๙ (ถนนเลียบบคลอง ประปา-สะพานข้าม คลองบางคูรัด)	เส้นทางถูกตัดขาด จึง ขอให้ก่อสร้างทางลอด	แนะนำใช้ทางบริการลอดใต้สะพาน ข้ามคลองตาด่อน
๖	สะพานข้ามคลองบางคู รัด-ถนนเลียบบคลอง ราษฎร์ประเสริฐ	ตามแบบของโครงการฯ จะก่อสร้าง Underpass Box ความสูง ๒.๔๐ เมตร จำนวน ๑ ช่องทาง จึงขอให้เพิ่มช่องจราจร เพิ่มเติมจากเดิม ๑ ช่องทาง เป็น ๒ ช่องทาง	แก้ไขแบบเป็น Underpass Box จำนวน ๒ ช่อง ความสูงช่องลอด ๒.๔๐ เมตร

ตารางที่ ๑ แสดงข้อร้องเรียนและแนวทางแก้ปัญหาทั้ง ๖ จุด

ผู้เข้ารับการประเมินได้เสนอขอความเห็นชอบรูปแบบก่อสร้างทางบริการช่วง กม. ๔+๒๐๐ - กม. ๔+๕๐๐ เพื่อแก้ปัญหาซอยประชาร่วมใจ ๑ และถนนเทิดพระเกียรติ ทช.นบ.๓๑๐๑ ที่เส้นทางถูกตัดขาด โดยก่อสร้างทางบริการลอดใต้สะพานข้ามคลองบางไทร วนกลับไปเชื่อมต่อถนนเดิมที่ถูกตัดขาดทั้งสองฝั่ง พร้อมเสนอรูปแบบสะพานข้ามคลองบางไทรจากเดิมพื้นสะพานเป็นชนิด U - GIRDER พื้นหนา ๑.๒๐ เมตร เพื่อเป็นการแก้ปัญหาให้ระยะช่องลอดได้ตามต้องการและไม่ต้องยกระดับทางบริการต่ำกว่าดินเดิมมากนัก เป็นพื้นสะพานแบบ PLANK GIRDER พื้นหนา ๐.๓๕ เมตร พร้อมตรวจสอบความถูกต้องรูปแบบและรายละเอียดก่อสร้างสะพานข้ามคลองบางไทร จากสำนักสำรวจและออกแบบ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพหน้างานจริง ทั้งนี้ กรณีแก้ไขความสูงช่องลอดเป็น ๒.๕๐ เมตร อาจเกิดปัญหาน้ำท่วมในบางฤดู หากมีน้ำท่วมบริเวณดังกล่าว มติที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดนนทบุรี ให้องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) รับข้อร้องเรียนจากศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดนนทบุรี เรื่องงานก่อสร้างทางหลวงพิเศษฯ ตัดขาดทางสาธารณะโดยสิ้นเชิง

๒.๒) นำแบบก่อสร้างตามคู่สัญญาไปปรึกษาสำนักสำรวจและออกแบบ และบริษัทที่ปรึกษาของกรมทางหลวงได้ข้อสรุปว่า มี ๑ เส้นทางคือถนนประชาร่วมใจ ๑ ที่ถนนโครงการฯตัดผ่านแล้วชาวบ้านได้รับผลกระทบกลับรถไกลเกิน ๑.๐๐๐ กิโลเมตร ส่วนเส้นทางอื่นที่ร้องเรียนกรมทางหลวงได้กำหนดจุดกลับรถไว้ให้แล้ว ซึ่งระยะทางไม่เกิน ๑.๐๐๐ กิโลเมตร

๒.๓) การแก้ปัญหาเบื้องต้นจะก่อสร้างทางคู่ขนานลอดใต้สะพานคลองบางไทร วนกลับไปเชื่อมต่อถนนประชาร่วมใจ ๑ เหมือนเดิมระยะทางประมาณ ๓๒๐.๐๐๐ เมตร กว้าง ๕.๐๐๐ เมตร ระยะช่องลอด ๑.๘๐๐ เมตร ซึ่งต้องแก้ไขรูปแบบสะพานข้ามคลองบางไทรช่วงต่อม่อแรก ให้มีความหนาของโครงสร้างสะพานลดลง

๒.๔) เข้าประชุมชี้แจงต่อคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดนนทบุรี เมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๖๔ ณ ศาลากลางจังหวัดนนทบุรี เทศบาลเมืองบางแม่นางขอระยะช่องลอดอย่างน้อย ๒.๕๐๐ เมตร เพื่อให้รถพยาบาลฉุกเฉินวิ่งลอดผ่านได้ ซึ่งจะต้องลดระดับก่อสร้างถนนลงต่ำกว่าระดับน้ำสูงสุด ซึ่งมีโอกาสที่น้ำจะท่วมได้ในบางฤดู และร่วมประชุมชี้แจงคณะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียน โดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัดนนทบุรี เป็นประธานคณะทำงาน และได้ลงตรวจสอบพื้นที่ เมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๔ มีเจ้าหน้าที่จากสำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษาโครงการฯ ผู้เข้ารับการประเมิน ชี้แจงและตอบคำถาม ชาวบ้านที่อาศัยในพื้นที่ก่อสร้าง ตำบลบางแม่นาง และตำบลบ้านใหม่

๒.๕) นำแบบร่างก่อสร้างถนนประชาร่วมใจ ๑ โดยมีรูปแบบก่อสร้างบริเวณช่องลอด ๒ ช่องคือสำหรับรถเล็ก (ความสูง ๑.๘๐๐ เมตร) ผิวทางกว้าง ๕.๐๐๐ เมตร และทางลอดสำหรับรถพยาบาลฉุกเฉิน (ความสูง ๒.๕๐๐ เมตร) ผิวทางกว้าง ๓.๐๐๐ เมตร จัดทำประชาคมติเห็นชอบรูปแบบก่อสร้างดังกล่าว ณ เทศบาลเมืองบางแม่นาง

๒.๖) นำเสนอรูปแบบก่อสร้างที่ประชาชนลงประชามติเห็นชอบ เสนอพิจารณาแก้ไขรูปแบบก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามคลองบางไทร และแนวถนนลอดใต้สะพานข้ามคลองบางไทร เพื่อเชื่อมต่อซอยประชาร่วมใจ ๑ ให้สามารถสัญจรไป - มา ได้ ผ่านกรรมการตรวจการจ้าง เพื่อให้สำนักสำรวจและออกแบบแก้ไขแบบก่อสร้าง และสำนักก่อสร้างทางที่ ๑ แก้ไขสัญญาต่อไป

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) เนื่องจากพื้นที่ช่วงที่มีการร้องเรียน เป็นงานก่อสร้างในพื้นที่ชุมชนหนาแน่น เขตทางไม่เพียงพอสำหรับก่อสร้างทางบริการตามมาตรฐานแบบก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ออกแบบความเร็วที่ ๑๒๐ กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง เพื่อความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางจะออกแบบ SIDE SLOPE ๔ : ๑ เพื่อลดโอกาสรถพลิกคว่ำได้ กรณีเกิดอุบัติเหตุรถตกไหล่ทาง ส่งผลให้ TOE SLOPE อยู่เกือบชิดเขตทาง ทำให้ไม่มีพื้นที่ก่อสร้างทางคู่ขนาน ผู้เข้ารับการประเมินจึงเสนอปรับระยะ SIDE SLOPE ของถนนหลักให้เหลือ ๒ : ๑ เพื่อให้ระยะ TOE SLOPE ลดลง และติดตั้ง GUARD RAIL หรือ BARRIER TYPE I เพิ่มเติมบนถนนหลักช่วงที่เปลี่ยน SIDE SLOPE เป็น ๒ : ๑ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของผู้ใช้ทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้สำนักสำรวจและออกแบบพิจารณาเห็นชอบ ซึ่งถ้าต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มจะใช้เวลาาน ต้องทำประชาคมเพิ่มเติม และจ่ายเงินค่าชดเชย ไม่สามารถที่จะดำเนินการเสร็จทันระยะเวลาสิ้นสุดของโครงการฯ ได้

๓.๒) การก่อสร้างทางคู่ขนานช่วงที่คันทางสูงระยะ TOE SLOPE ของคันทางจะเกินเขตทางล้ำเข้าไปในที่ดินของชาวบ้าน ซึ่งผู้เข้ารับการประเมินได้ไปประชาสัมพันธ์ชี้แจง ขอความร่วมมือให้เจ้าของที่ดินรับทราบและ ยินดี ให้โครงการฯ ก่อสร้างคันทางโดยที่ระยะ SIDE SLOPE ล้ำเข้ามาในที่ดินของตนเองได้

๓.๓) ระยะช่องลอดใต้สะพานคลองบางไทร จากแบบคู่สัญญา พื้นสะพานเป็นชนิด U – GIRDER หนา ๑.๒๐ เมตร ระยะห่างระหว่างช่วง ๒๐.๐๐ เมตร จะเหลือระยะช่องลอดประมาณ ๐.๙๕ เมตร เพื่อเป็นการแก้ปัญหาข้อร้องเรียน ผู้เข้ารับการประเมินได้เสนอให้ลดระยะห่างระหว่างช่วงสะพานลงเหลือ ๑๐.๐๐ เมตร และเปลี่ยนพื้นสะพานเป็นชนิด PLANK GIRDER หนา ๐.๓๕ เมตร สามารถเพิ่มระยะช่องลอดได้โดยไม่ต้องยกระดับทางคู่ขนานช่วงลอดใต้สะพานให้ต่ำมากนัก เสนอสำนักสำรวจและออกแบบพิจารณาเห็นชอบ

๓.๔) การออกแบบและการดำเนินการก่อสร้างทางคู่ขนานลอดใต้คลองบางไทร เป็นการออกแบบเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนและความต้องการของประชาชนในพื้นที่ ทำให้การก่อสร้างช่องลอดช่องที่ ๒ ที่ความสูง ๒.๕๐ เมตร มีโอกาสที่น้ำจะท่วมขังได้ในบางฤดู

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

๑) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ ๓ สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ขนานลอดใต้สะพานข้ามคลองบางไทร แก้ปัญหางานก่อสร้างของโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ ๓ ตัดขาดทางสาธารณะ เพื่อบรรเทาความเดือดร้อน และลดผลกระทบให้กับประชาชนในพื้นที่ได้ จำนวน ๒ เส้นทาง

๒) โครงการสามารถลดงบประมาณในการก่อสร้างจากการปรับชนิดของพื้นสะพาน เพื่อลดความหนา เพิ่มความสูงช่องลอด ทำให้มีค่างานสามารถนำไปถ่วงจ่ายในการก่อสร้างทางลอด ซึ่งอยู่ในวงเงินตามสัญญาลดการใช้งบประมาณ

๔.๒ เชิงคุณภาพ

- ๑) สามารถนำหลักการทางวิศวกรรมมาประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในงานก่อสร้าง
- ๒) ประชาชนผู้ใช้เส้นทางสามารถใช้เส้นทางสัญจรได้ตามปกติ ไม่กระทบต่อวิถีชีวิตดั้งเดิม (ยกเว้นรถที่มีความสูงเกิน ๒.๕๐ เมตร ต้องไปกลับรถตามจุดที่กำหนดไว้)

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) สามารถบรรเทาความเดือดร้อน และลดผลกระทบให้กับประชาชนในพื้นที่ได้

๕.๒) สร้างความพึงพอใจและภาพลักษณ์ ที่ดีของประชาชนต่อกรมทางหลวง

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การป้องกันงานในระหว่างก่อสร้างเสาเข็มเจาะขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง ๑.๕๐ เมตร พร้อมฐานรากและเสาช่วงข้ามคลองประปามหาสวัสดิ์ระหว่างตอม่อ P๘ – P๙ สะพานข้ามคลองประปามหาสวัสดิ์ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ ๓

๑. สรุปสาระสำคัญ

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ ๓ ได้เสนอเรื่องขอใช้พื้นที่การประปานครหลวงในการก่อสร้างงานของโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ ๓ และได้ชี้แจงส่งเอกสารเพิ่มเติมประกอบการขออนุญาตก่อสร้างสะพานข้ามคลองประปามหาสวัสดิ์ ซึ่งมีข้อกำหนดที่การประปานครหลวงให้พิจารณา คือเรื่องในระหว่างก่อสร้างและหลังก่อสร้างแล้วเสร็จสะพานและถนนจะต้องมีระบบป้องกันเศษวัสดุ สารเคมีปนเปื้อน และสารพิษลงสู่คลองประปามหาสวัสดิ์ ผู้เข้ารับการประเมินได้สั่งการให้บริษัทผู้รับจ้าง ติดตั้งแผ่นเหล็ก (SHEET PILE) ความยาว ๑๒.๐๐ เมตร และทำผนังกันน้ำชั่วคราวล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้างฐานตอม่อ เพื่อป้องกันดินโคลน และสารละลายป้องกันการพังทลายของดินในหลุมเจาะรั้วไหลลงคลองประปามหาสวัสดิ์ ตามข้อท้วงติงที่การประปานครหลวงให้พิจารณา และระยะเวลาระหว่างเจาะเสาเข็มที่ความลึก ๕๔.๒๐ เมตร ได้ร่วมติดตามและตรวจสอบการเก็บตัวอย่างน้ำผิวดินในคลองประปามหาสวัสดิ์ เพื่อไปวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ตามวิธีมาตรฐานของการวิเคราะห์น้ำและน้ำเสีย ครั้งละ ๓ จุด คือ จุดเหนือน้ำ จุดก่อสร้าง และจุดท้ายน้ำ เพื่อวิเคราะห์ว่าในระหว่างเจาะเสาเข็ม สารละลายป้องกันการพังทลายของดินไม่ซึมเข้าไปปนเปื้อนในคลองประปามหาสวัสดิ์ และได้ควบคุมงานก่อสร้างฐานรากและเสาสะพาน ช่วงตอม่อข้ามคลองประปามหาสวัสดิ์ พร้อมควบคุมและกำกับการถอนแผ่นเหล็ก (SHEET PILE) หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ คืนสภาพพื้นที่ข้างคลองประปามหาสวัสดิ์ ให้เหมือนเดิม

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) เสนอเรื่องขอใช้พื้นที่การประปานครหลวงในการก่อสร้างงานของโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ ๓

๒.๒) ชี้แจงและส่งเอกสารเพิ่มเติมประกอบการขออนุญาตก่อสร้างสะพานข้ามคลองประปามหาสวัสดิ์ ซึ่งมีข้อท้วงติงที่การประปานครหลวงให้พิจารณา คือเรื่องในระหว่างก่อสร้างและหลังก่อสร้างแล้วเสร็จสะพานและถนนจะต้องมีระบบป้องกันเศษวัสดุ สารเคมีปนเปื้อน และสารพิษลงสู่คลองประปามหาสวัสดิ์

๒.๓) ควบคุมและตรวจสอบการติดตั้งแผ่นเหล็ก(SHEET PILE) ความยาว ๑๒.๐๐ เมตร และทำผนังกันน้ำชั่วคราวล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้างฐานตอม่อ เพื่อป้องกันดินโคลน และสารละลายป้องกันการพังทลายของดินในหลุมเจาะรั้วไหลลงคลองประปามหาสวัสดิ์

๒.๔) ช่วงเวลาระหว่างเจาะเสาเข็มที่ความลึก ๕๔.๒๐ เมตร ได้ร่วมติดตามและตรวจสอบการเก็บตัวอย่างน้ำผิวดินในคลองประปามหาสวัสดิ์ เพื่อไปวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ตามวิธีมาตรฐานของการวิเคราะห์น้ำและน้ำเสีย ครั้งละ ๓ จุด คือ จุดเหนือน้ำ จุดก่อสร้าง และจุดท้ายน้ำ เพื่อวิเคราะห์ว่าในระหว่างเจาะเสาเข็ม สารละลายป้องกันการพังทลายของดินไม่ซึมเข้าไปปนเปื้อนในคลองประปามหาสวัสดิ์

๒.๕) ควบคุมงานก่อสร้างฐานรากและเสาสะพานช่วงตอม่อข้ามคลองประปามหาสวัสดิ์

๒.๖) ควบคุมและกำกับการถอนแผ่นเหล็ก (SHEET PILE) หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมคืนสภาพพื้นที่ข้างคลองประปามหาสวัสดิ์ ให้เหมือนเดิม

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) การก่อสร้างงาน ช่วงที่อยู่ในพื้นที่ ในความดูแลของการประปานครหลวง ของโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ ๓ นั้น เป็นการก่อสร้างที่กรมทางหลวง

ขออนุญาตใช้พื้นที่ก่อสร้างงาน ก่อการประปานครหลวง ซึ่ง โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ ๓ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดในการอนุญาตของการประปานครหลวง อย่างเคร่งครัด ซึ่งหากผู้ได้รับอนุญาตกระทำผิดเงื่อนไขการอนุญาตข้อใดข้อหนึ่ง หรือหลายข้อ และ/หรือทำให้การประปานครหลวง เกิดความเสียหาย ผู้รับอนุญาตต้องชดใช้ค่าเสียหายทั้งหมด และการประปานครหลวงขอสงวนสิทธิ์ยกเลิกการอนุญาตได้ โดยผู้รับอนุญาตไม่มีสิทธิ์เรียกร้องค่าเสียหายใดๆ จากการประปานครหลวง

๓.๒) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ ๓ ได้ให้มีการตรวจสอบเก็บตัวอย่างวัดค่าคุณภาพน้ำดิบในคลองประปานครหลวงระหว่างก่อสร้างครั้งละ ๓ จุด คือ จุดเหนือหน้า จุดก่อสร้าง และจุดท้ายน้ำ ทั้งหมด ๔ ครั้ง ดำเนินการโดยบริษัท ยูนิเท็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่าทุกดัชนีตรวจวัดของทุกสถานีและทุกช่วงเวลาตรวจวัด มีค่าอยู่ในมาตรฐานที่กำหนด เพื่อรับรองว่าระหว่างก่อสร้างเสาเข็มเจาะ สารละลายป้องกันดินพังทลายไม่ได้ซึมหรือรั่วไหลลงสู่คลองประปานครหลวง

๓.๓) งานก่อสร้างฐานราก และ เสาสะพาน ดับ P๙ ซึ่งอยู่ใกล้ถนนเลียบบคลองประปานครหลวง ตำแหน่งฐานราก อยู่ขานคลองชั้นแรกของคลองประปานครหลวง ส่งผลให้ ระดับท้องฐานรากอยู่ต่ำกว่าถนนเลียบบคลองประปานครหลวง ประมาณ ๔.๒๐ เมตร ผู้เข้ารับการประเมิน ได้สั่งการให้ผู้รับจ้าง ติดตั้งแผ่นเหล็ก (SHEET PILE) เพิ่มเพื่อป้องกันคันทางด้านติดถนนเลียบบคลองประปานครหลวง พังเสียหาย กรณีที่คันทางเดิมสภาพเสียหายมาก หรือ ตัดลาดเอียงของหลุมที่ขุดทำฐานรากไม่ให้ชันเกินไปเพื่อป้องกันการพังทลายของคันทาง ในกรณีที่คันทางเดิมสภาพดีหรือเสียหายน้อย

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

๑) ก่อสร้างงานเสาเข็มเจาะ ฐานราก และเสาสะพาน แล้วเสร็จ ภายใต้เงื่อนไขและข้อกำหนดในการอนุญาตของการประปานครหลวง จำนวน ๒ จุด

๒) สามารถป้องกันดินโคลน และสารละลายป้องกันการพังทลายของดินในหลุมเจาะรั่วไหลลงคลองประปานครหลวง

๔.๒ เชิงคุณภาพ

๑) สร้างความสัมพันธ์ และภาคีลักษณะที่ดีของกรมทางหลวง ต่อหน่วยงานอื่น ๆ ที่มีการประสานและทำงานร่วมกัน

๒) การบริหารโครงการก่อสร้างดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) ก่อสร้างงานเสาเข็มเจาะ ฐานราก และเสาสะพาน แล้วเสร็จ ภายใต้เงื่อนไขและข้อกำหนดในการอนุญาตของการประปานครหลวง

๕.๒) สร้างความสัมพันธ์และภาพลักษณ์ที่ดีของกรมทางหลวงต่อหน่วยงานอื่น เรื่องการบริหารจัดการงานก่อสร้างภายใต้ข้อกำหนดของหน่วยงานนั้นๆ ที่กรมทางหลวงขอใช้พื้นที่เพื่องานก่อสร้างฯ

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การแก้ปัญหาทางานก่อสร้างถนน Service Road No.๐๔ ช่วงกิโลเมตร ๐+๔๐๐.๐๐๐ – กิโลเมตร ๐+๔๙๐.๒๕๕ ช่วงตัดผ่านคันคลองประปามหาสวัสดิ์ ที่ไม่มีสภาพเป็นทางสาธารณะ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ ๓

๑. สรุปสาระสำคัญ

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ ๓ ได้เสนอเรื่องขอใช้พื้นที่การประปานครหลวง ในการก่อสร้าง ผู้เข้ารับการประเมิน ได้ชี้แจงและส่งเอกสารเพิ่มเติมประกอบการขออนุญาตก่อสร้างถนนข้างคลองประปามหาสวัสดิ์ ซึ่งการประปานครหลวง มีข้อให้พิจารณาเรื่อง การก่อสร้างถนน SERVICE ROAD No.๔ และสะพานข้ามคลองเกษตรเป็นเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับถนนและสะพานของการประปานครหลวง ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะมีสภาพเป็นทางสาธารณะ เห็นควรให้วิเคราะห์ความปลอดภัยของคันคลอง และยังมีท่อประปานครขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง ๑,๕๐๐ มิลลิเมตร วางอยู่ในคันคลอง การก่อสร้างใดๆ ควรมีระยะห่างจากผนังท่อประปานครโดยรอบไม่น้อยกว่า ๑.๐๐ เมตร ทั้งนี้ยังมีฝาทึบอุปกรณ์ท่อประปาเดิมอยู่ในบริเวณนั้น การประปานครหลวงขอให้กรมทางหลวงทบทวนแบบแปลนแนวก่อสร้างมาให้พิจารณาใหม่ ผู้เข้ารับการประเมินได้ประสานงานและเจรจากับนายภูวนัย ผึ้งผาย เจ้าของที่ดินโฉนดเลขที่ ๑๔๑๓๘๗ ระบุว่า ๕๐๓๖|๔๘๓๒ เลขที่ดิน ๒๗๘๖ เล่มที่ ๑๔๑๔ หน้า ๘๗ หน้าสำรวจ ๓๒๙๔๕ หมู่ ๔ ตำบลบางแม่นาง อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี ได้ยินดีแบ่งหักที่ดินเป็นที่สาธารณะประโยชน์ จำนวน ๕๐.๐๐ ตารางวา เพื่อให้ถนน SERVICE ROAD No.๔ สามารถเชื่อมต่อถนน โยธาธิการ สายก้านันสมจิตร – สะพานคลองประปา ได้โดย ไม่ต้องก่อสร้างสะพานข้ามคลองเกษตรและถนนข้างคลองประปามหาสวัสดิ์ โดยการเปลี่ยนแนวถนน SERVICE ROAD No.๔ แนวใหม่ ผู้เข้ารับการประเมินได้เสนอขอแก้ไขแบบแนวก่อสร้างทางบริการ ยกเลิกสะพานข้ามคลองเกษตร และแนบรายละเอียดแนวทาง SERVICE ROAD No.๔ แนวใหม่ที่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ให้ สำนักสำรวจและออกแบบพิจารณาเห็นชอบ ผ่านกรรมการตรวจการจ้าง เพื่อให้สำนักสำรวจและออกแบบแก้ไขแบบก่อสร้างตามที่เสนอ และ สำนักก่อสร้างทางที่ ๑ แก้ไขสัญญาเพิ่มเติมฉบับที่ ๓ แล้วเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๔ ทั้งนี้ได้ประสานงานขออนุญาตใช้พื้นที่ทางสาธารณะประโยชน์เพื่อก่อสร้างทางสาธารณะ กับเทศบาลเมืองบางแม่นาง เพื่อดำเนินการก่อสร้างต่อไป

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) เสนอเรื่องขอใช้พื้นที่การประปานครหลวงในการก่อสร้าง

๒.๒) ชี้แจงและส่งเอกสารเพิ่มเติมประกอบการขออนุญาตก่อสร้างถนนข้างคลองประปามหาสวัสดิ์ ซึ่งการประปานครหลวงมีข้อให้พิจารณาเรื่อง การก่อสร้างถนน SERVICE ROAD และสะพานข้ามคลองเกษตรเป็นเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับถนนและสะพานของการประปานครหลวง ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะมีสภาพเป็นทางสัญจรสาธารณะ เห็นควรให้วิเคราะห์ความปลอดภัยของคันคลองและมีท่อประปานครที่วางอยู่ในคันคลอง จึงขอให้กรมทางหลวงทบทวนแบบแปลนก่อสร้างมาให้พิจารณาใหม่

๒.๓) ประสานงานและเจรจากับนายภูวนัย ผึ้งผาย กับพวก เจ้าของที่ดินโฉนดเลขที่ ๑๔๑๓๘๗ ระบุว่า ๕๐๓๖|๔๘๓๒ เลขที่ดิน ๒๗๘๖ เล่มที่ ๑๔๑๔ หน้า ๘๗ หน้าสำรวจ ๓๒๙๔๕ หมู่ ๔ ตำบลบางแม่นาง อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี ได้ยินดี แบ่งหักที่ดินเป็นที่สาธารณะประโยชน์ จำนวน ๕๐.๐๐๐ ตารางวา เพื่อให้ถนน SERVICE ROAD สามารถเชื่อมต่อถนน โยธาธิการ สายก้านันสมจิตร – สะพานคลองประปา ได้ โดย ไม่ต้องก่อสร้างสะพานข้ามคลองเกษตรและถนนข้างคลองประปามหาสวัสดิ์ โดยการเปลี่ยนแนวถนน SERVICE ROAD No.๐๔ แนวใหม่

๒.๔) เสนอขอแก้ไขแบบแนวก่อสร้างทางบริการ ยกเลิกสะพานข้ามคลองเกษตร และแนบรายละเอียดแนวทาง SERVICE ROAD No.๐๔ แนวใหม่ ที่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ให้สำนักสำรวจและออกแบบ

พิจารณาเห็นชอบ ผ่านกรรมการตรวจการจ้าง เพื่อให้สำนักสำรวจและออกแบบแก้ไขแบบก่อสร้าง และสำนักก่อสร้างทางที่ ๑ แก้ไขสัญญาเพิ่มเติมฉบับที่ ๓ แล้วเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๔

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) การก่อสร้างคันทาง SERVICE ROAD No.๔ ช่วง ข้างคลองประปามหาสวัสดิ์ การประปานครหลวงให้ กรมทางหลวง ทบทวนแบบแปลนแนวก่อสร้างมาให้พิจารณาใหม่ เนื่องจาก ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำดิบ ผลกระทบจากเครื่องจักร ขนาดใหญ่ ขณะก่อสร้างต่อท่อส่งน้ำใต้ดิน และทรัพย์สินอื่นๆ เช่น บ่อพักคอนกรีต ผาหีบและอุปกรณ์ ซึ่งต้องมีการปรับปรุงแก้ไขตามมาตรฐานของการประปานครหลวง ผู้เข้ารับการประเมิน ได้ เข้าไปสำรวจแนวทาง ที่มีความเป็นไปได้ โดยการเปลี่ยนแนวทาง SERVICE ROAD No.๔ ใหม่ ให้ไปบรรจบ ถนน โยธาธิการ สายก้านันสมจิตร – สะพานคลองประปา บริเวณก่อนถึงคลองเกษตร แต่ติดขัดที่จุดเชื่อมต่อกับ ถนน โยธาธิการ สายก้านันสมจิตร – สะพานคลองประปา ประมาณ ๓๐.๐๐ เมตร เป็นที่ดินของเอกชน กรมทางหลวงไม่ได้เวนคืนที่ดินไว้ ถ้าจะดำเนินการก่อสร้างตามแนวทางนี้ กรมทางหลวง ต้องเวนคืนที่ดินเพิ่ม ทำประชาคมเพิ่มเติม และจ่ายเงินค่าชดเชย คงไม่สามารถที่จะดำเนินการเสร็จทันระยะเวลาสิ้นสุดของ โครงการฯ ได้ ผู้เข้ารับการประเมิน ได้เข้าไปเจรจาและประสานงานกับเจ้าของที่ดินแปลงดังกล่าว อธิบายถึง ข้อดี ในการอุทิศที่ดินให้กับกรมทางหลวง เพื่อก่อสร้างทางแนวใหม่ ส่งผลให้ที่ดิน ติด ถนนสาธารณะ ๒ ด้าน สามารถพัฒนาที่ดินแปลงที่เหลือได้ในอนาคตข้างหน้า ทำให้ นายภูวนัย พึ่งพาย กับพวกยินดีแบ่งหักที่ดิน ประมาณ ๕๐.๐๐ ตารางวา เป็นทางสาธารณะ สามารถก่อสร้าง SERVICE ROAD No.๔ เชื่อมต่อ กับ ถนน โยธาธิการ สายก้านันสมจิตร – สะพานคลองประปา ได้ โดยไม่ต้องก่อสร้างสะพานข้ามคลองเกษตร และถนนข้างคลองประปามหาสวัสดิ์ ตามที่การประปานครหลวงให้โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ ๓ ทบทวนแนวก่อสร้างมาให้พิจารณาใหม่

๓.๒) ขั้นตอนในการแบ่งแยกโฉนด เจ้าของที่ดินกับพวก ได้ทำหนังสืออุทิศให้แก่กรมทางหลวงเพื่อเป็น สาธารณะสมบัติของแผ่นดิน จำนวน ๕๐.๐๐ ตารางวา แต่เวลาสลักหลังโฉนด กรมที่ดิน สลักไว้ว่า แบ่งหักเป็นที่ สาธารณะ ไม่มีข้อความว่ายกให้กรมทางหลวง ตามหนังสืออุทิศ ทำให้ ตามกฎหมาย การดูแลรักษาที่ สาธารณะประโยชน์ กรมการปกครอง ท้องถิ่นในพื้นที่นั้น รับผิดชอบกำกับดูแล ซึ่งที่ดินแปลงดังกล่าวอยู่ใน พื้นที่ของเทศบาลเมืองบางแม่นาง โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ ๓ ได้ทำหนังสือขอใช้พื้นที่เพื่อก่อสร้างทางสาธารณะ และเทศบาลเมืองบางแม่นางได้อนุญาตตามขอ ผู้เข้ารับการประเมินได้เสนอแนวทางและค่าระดับก่อสร้างถนน SERVICE ROAD No.๔ แนวใหม่ ให้สำนักสำรวจและออกแบบพิจารณาเห็นชอบ เพื่อแก้ไขแบบก่อสร้าง และสำนักก่อสร้างทางที่ ๑ แก้ไขสัญญา เพิ่มเติมฉบับที่ ๓ แล้ว เมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๔

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

๑) สามารถประหยัดงบประมาณในการเวนคืนที่ดิน และระยะเวลาก่อสร้างแล้วเสร็จทันตามสัญญา จำนวน ๑ จุด

๒) สามารถดำเนินการก่อสร้างได้อย่างรวดเร็วต่อเนื่องไม่ติดขัด ส่งผลให้การดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จตามสัญญา จำนวน ๑ จุด

๔.๒ เชิงคุณภาพ

๑) สามารถดำเนินการก่อสร้างถนน SERVICE ROAD No.๐๔ แล้วเสร็จอยู่ภายใต้เงื่อนไขและข้อกำหนดของการประปานครหลวง

๒) สามารถนำหลักการทางวิศวกรรมมาประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในงานก่อสร้าง

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) ก่อสร้างงานแล้วเสร็จตามสัญญา และ ตามที่การประปานครหลวง ให้โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ ๓ ทบพวนแนวก่อสร้างมาให้พิจารณาใหม่

๕.๒) กรมทางหลวงไม่ได้เสียค่าเวนคืนที่ดินบริเวณจุดเชื่อมต่อกับ ถนน โยธาธิการ สายก้านันสมจิตร – สะพานคลองประปา ซึ่งเป็นถนน SERVICE ROAD No.๔ แนวใหม่ โดยยกเลิกก่อสร้างสะพานข้ามคลองเกษตร และถนนข้างคลองประปามหาสวัสดิ์

๕.๓) แนวถนน SERVICE ROAD No.๔ แนวใหม่มีความปลอดภัยมากขึ้น เพราะแนวก่อสร้างแนวใหม่มีพื้นที่ในการวางแนวโค้งตามหลักวิศวกรรมมากกว่าแนวเดิมที่เป็นโค้งหักศอก ๙๐ องศา (พื้นที่ก่อสร้างโค้งมีน้อย)

ชื่อข้อเสนอแนวคิด

เรื่อง แนวทางรูปแบบการเบี่ยงการจราจรแบบวงเวียนระหว่างก่อสร้างสะพานข้ามแยกขนาดใหญ่

๑. สรุปหลักการและเหตุผล

การก่อสร้างสะพานข้ามแยกขนาดใหญ่ มุ่งเน้นไปที่การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ลดความแออัดบริเวณทางแยก โดยการแยกการจราจรในแนวราบและแนวสูงออกจากกัน ทำให้รถยนต์สามารถสัญจรได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยก เนื่องจากลดการตัดกันของเส้นทางจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพการสัญจร โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชน และโครงสร้างสะพานรวมถึงการบำรุงรักษาในระยะยาว

ในระหว่างการก่อสร้างสะพานข้ามแยกขนาดใหญ่ จะต้องมีการเบี่ยงการจราจรเพื่อก่อสร้างสะพานข้ามแยกให้ผู้ใช้ทางสัญจรได้ตามปกติและปลอดภัย จนกว่างานก่อสร้างสะพานข้ามแยกจะแล้วเสร็จ

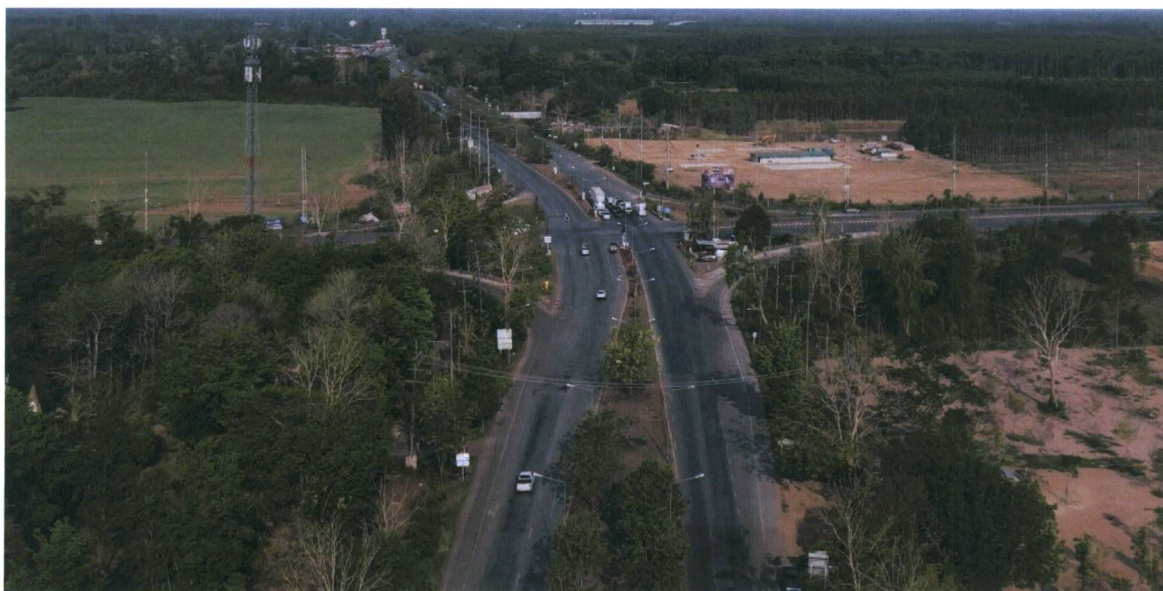
๒. บทวิเคราะห์/แนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

๒.๑ บทวิเคราะห์

งานก่อสร้างสะพานข้ามแยก มีขั้นตอนการก่อสร้างเสาเข็มเจาะ งานฐานรากและเสา งานก่อสร้างคานขวาง งานพื้นสะพาน และราวสะพาน จะใช้พื้นที่ในการก่อสร้างในแต่ละขั้นตอนต่างกัน งานก่อสร้างคานขวางและพื้นสะพานจะใช้พื้นที่ในการก่อสร้างมากที่สุด เพราะฉะนั้นจะต้องมีการวางแผนการเบี่ยงจราจร เพื่อดำเนินการก่อสร้างสะพาน และผู้ใช้ทางสามารถเดินทางได้ตามปกติ

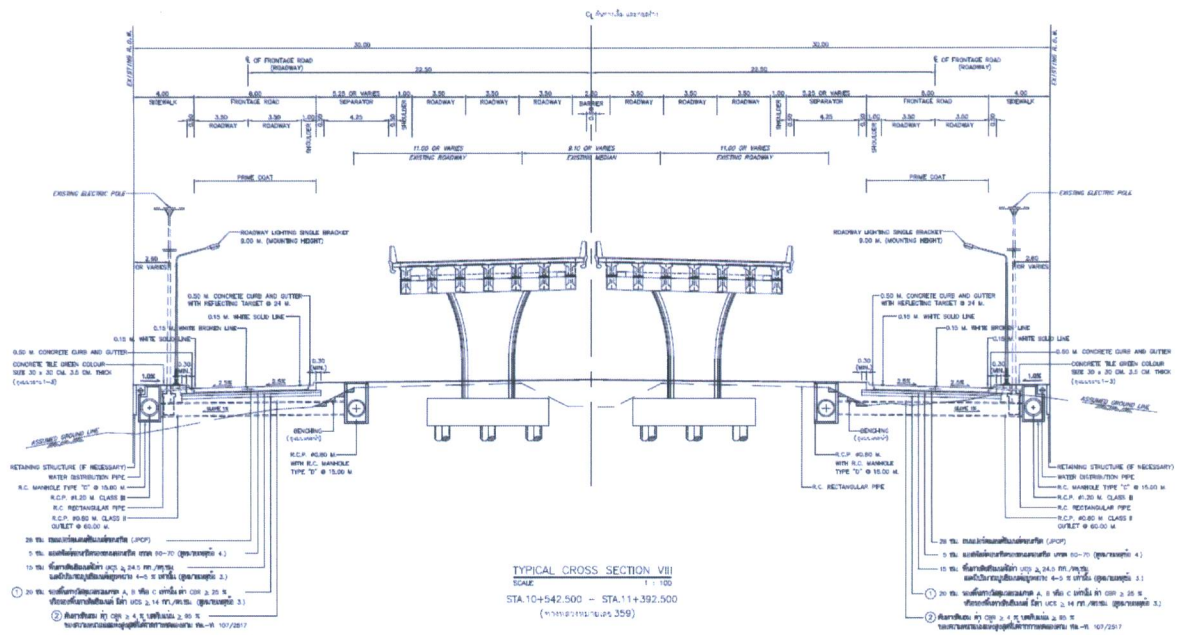
๒.๒ แนวความคิด

โดยทั่วไปงานก่อสร้างสะพานข้ามแยกโครงการขนาดใหญ่ จะดำเนินการก่อสร้างบริเวณสี่แยก ที่มีการจราจรหนาแน่น และมีสัญญาณไฟจราจรควบคุมการเคลื่อนตัวของรถ แนวก่อสร้างของสะพานจะอยู่ตำแหน่งกึ่งกลางของถนนเดิม ที่มี ๒ ช่องจราจรไป - กลับ มีเกาะกลางถนนกว้างประมาณ ๑๐ - ๑๕ เมตร (ตามรูปที่ ๑)



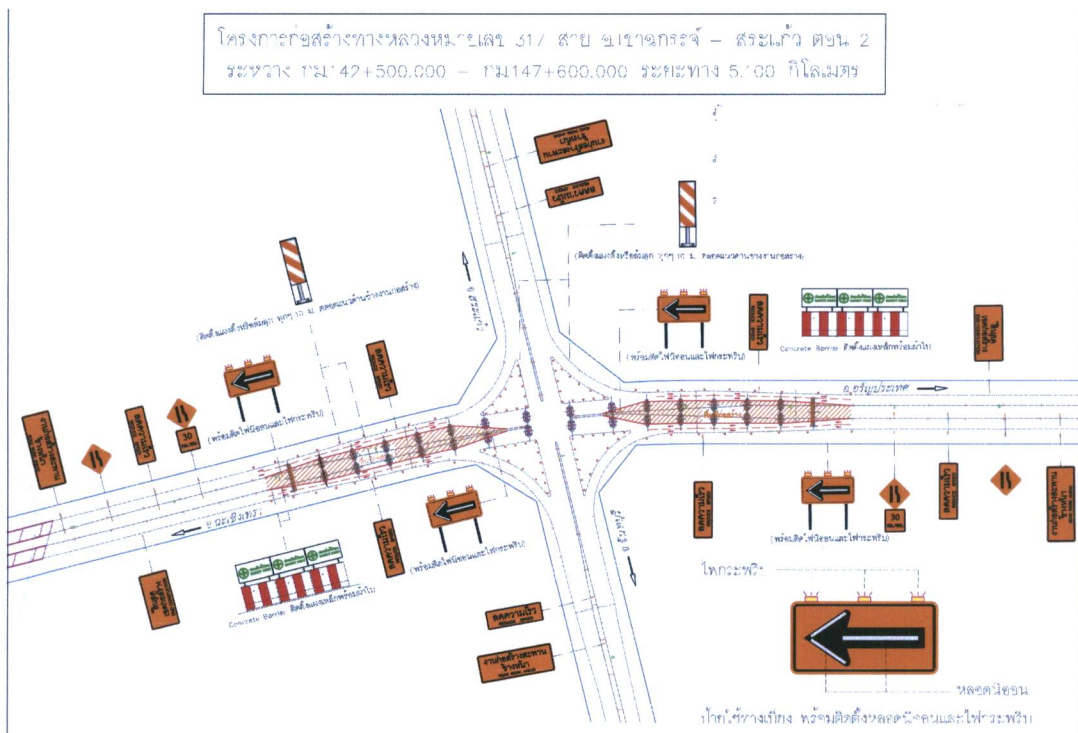
รูปที่ ๑ แสดงรูปตัวอย่างสี่แยกก่อนก่อสร้างสะพานข้ามแยก

ก่อนดำเนินการการก่อสร้างสะพานข้ามแยก ต้องดำเนินการขยายคันทางคู่ขนานสะพานข้ามแยก และระบบระบายน้ำทั้ง ๒ ข้างสะพานให้แล้วเสร็จตามแบบก่อสร้าง (ตามรูปที่ ๒)




รูปที่ ๒ แสดงรูปตัดคันทางช่วงที่มีงานก่อสร้างสะพานข้ามแยก

เมื่อดำเนินการก่อสร้างก่อสร้างขยายคันทางแล้วเสร็จ ต้องจัดทำแผนเบี่ยงจราจรเพื่อก่อสร้างเสาเข็มเจาะ ซึ่งใช้พื้นที่ในการก่อสร้างไม่มากนัก ไฟสัญญาณจราจรยังใช้งานได้ตามปกติ (ตามรูปที่ ๓)



รูปที่ ๓ แสดงแผนเบี่ยงการจราจรขณะก่อสร้างเสาเข็มเจาะ ที่มีไฟสัญญาณจราจรเหมือนเดิม


จากการดำเนินการเบี่ยงการจราจร เพื่อก่อสร้างสะพานข้ามแยก ยังมีการใช้สัญญาณไฟจราจรในการควบคุมการเคลื่อนตัวของรถ ซึ่งรถยังตัดกระแสกันตามจังหวะสัญญาณไฟ เนื่องจากวินัยการจราจรของผู้ใช้เส้นทาง บางคนฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจร ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง ในระหว่างการก่อสร้าง (ตามรูปที่ ๔ - รูปที่ ๘)



โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๑๗

สาย อ.เขาฉกรรจ์ - สระแก้ว ตอน ๒

กม.๑๔๒+๕๐๐.๐๐๐ - กม.๑๔๗+๖๐๐.๐๐๐



เรียน รทค. , ผสท.๑ , ผส.ทล.๑๐ , ผอ.ขท.สระแก้ว (วิฒนาการ)

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ สาย อ.เขาฉกรรจ์ - สระแก้ว ตอน ๒


ผู้รับจ้าง บริษัท ดอนเมืองการช่าง จำกัด

ขอรายงานอุบัติเหตุ ดังนี้

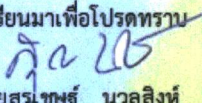
- ๑) เกิดอุบัติเหตุ : วันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ เวลาประมาณ ๑๔.๒๐ น.
- ๒) ที่เกิดเหตุ : บริเวณสี่แยกสระขวัญ ทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ ตัดกับทางหลวงหมายเลข ๓๑๗
- ๓) รถที่เกิดเหตุ : คันที่ ๑ รถพ่วง บรรทุกกระเบื้อง ทะเบียน ๖๑-๔๔๘๖ กรุงเทพมหานคร มุ่งหน้า จ.จันทบุรี
คันที่ ๒ รถกระบะสีขาว ทะเบียน ๑ฅจ ๗๓๖๗ กรุงเทพมหานคร มุ่งหน้า อ.วัฒนานคร

๔) สาเหตุ : รถพ่วงบรรทุกกระเบื้อง ทะเบียน ๖๑-๔๔๘๖ กรุงเทพมหานคร มาจากทล.๓๑๗ มุ่งหน้าจาก จ.สระแก้ว ไป จ.จันทบุรี ฝ่าสัญญาณไฟจราจรไฟแดง ชนกับรถกระบะที่ออกตัวจากสัญญาณไฟจราจรไฟเขียวบริเวณสี่แยกสระขวัญ รถพ่วงได้ลากตัวรถกระบะเข้าชนแนวแบริเออร์ที่ติดตั้งป้องกันพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้รถทั้งสองคันตกลงในบ่อที่กำลังดำเนินการก่อสร้างต่อมสะพาน ผู้บาดเจ็บเป็นผู้โดยสารในรถกระบะ ๒ ราย เป็นคนงาน ๒ ราย


- ๕) สภาพถนน : ผิวจราจรเดิม สภาพดี ไม่มีหลุมบ่อ ป้ายจราจรครบ
- ๖) ผู้ได้รับบาดเจ็บ : บาดเจ็บ ๔ ราย
เป็น ผู้ชาย ๑ ราย ผู้หญิง ๓ ราย
- ๗) ทรัพย์สินของทางราชการ : เสไฟฟ้ากิ่งคู่เสียหาย ๑ ต้น
- ๘) การจราจรเคลื่อนตัวได้ปกติ
- ๙) สภาพอากาศ : แจ่มใส
- ๑๐) เจ้าหน้าที่โครงการฯ : ได้ประสานเจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่และมูลนิธิสว่างสระแก้วธรรมสถานร่วมกันอำนวยความสะดวก และนำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราช สระแก้ว




จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

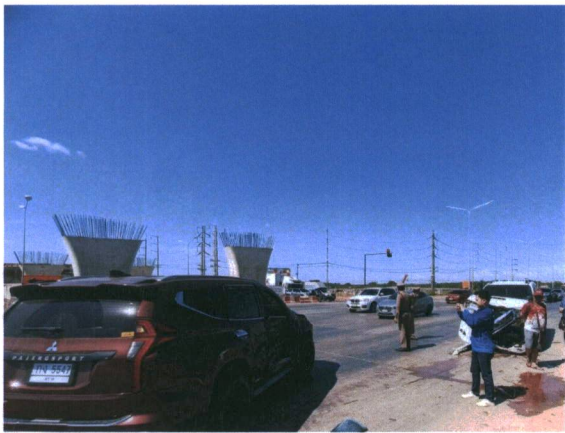


นายสุรชษฐ์ นวลสิงห์
ขค.สท.๑ สาย อ.เขาฉกรรจ์ - สระแก้ว ตอน ๒





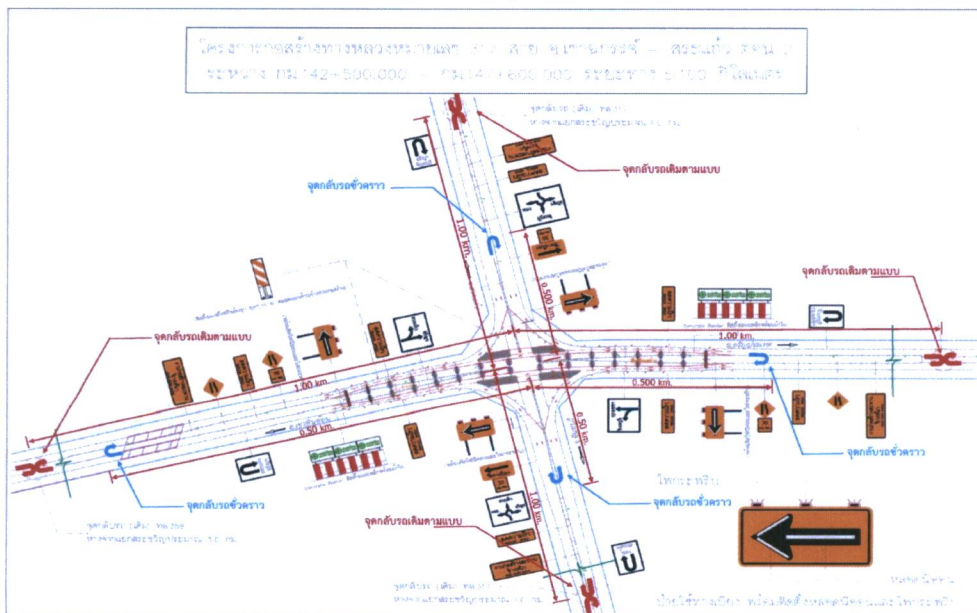
รูปที่ ๔ รายงานอุบัติเหตุบริเวณทางแยกที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง



รูปที่ ๕ - รูปที่ ๘ แสดงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในบริเวณทางแยกที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง

๒.๓ ข้อเสนอ

จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งข้างต้น เพื่อเป็นการแก้ไขวินัยจราจรของคนบางคน และลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นอีก จึงขอเสนอรูปแบบการเบี่ยงจราจรแบบเป็นวงเวียนปิดสี่แยกเพื่อก่อสร้างสะพาน โดยไม่ต้องใช้ไฟสัญญาณจราจรเพื่อก่อสร้างสะพานให้แล้วเสร็จ (ตามรูปที่ ๙)



รูปที่ ๙ แสดงแผนเบี่ยงการจราจรแบบเป็นวงเวียนปิดสี่แยกเพื่อก่อสร้างสะพาน

๒.๔ ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

รูปแบบการเบี่ยงการจราจรแบบวงเวียนปิดสี่แยกเพื่อก่อสร้างสะพาน ช่วยแก้ไขปัญหาดความเสียหายการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากวินัยผู้ใช้เส้นทางของคนบางคนได้ดี แต่มีข้อจำกัดคือ ผู้ใช้เส้นทางต้องไปกลับรถตรงตำแหน่งกลับรถตามแบบถาวรเดิม ซึ่งมีระยะทางไกลประมาณข้างละ ๑.๐๐๐ กิโลเมตร ผู้เสนอแนวคิดให้ก่อสร้างจุดกลับรถแบบชั่วคราวห่างข้างละ ๕๐๐ เมตร เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางใช้เป็นการชั่วคราว แต่ในช่วงเทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ หรือช่วงวันหยุดยาว จะปิดจุดกลับรถชั่วคราว ให้ใช้จุดกลับรถถาวรเดิมเพื่อให้รถสามารถเคลื่อนตัวได้ตลอด ไม่ติดสะสม



๓. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- ๓.๑ เพิ่มประสิทธิภาพการสัญจร และลดปัญหาการจราจรติดขัด ช่วยส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่นั้นๆ
- ๓.๒ สร้างความพึงพอใจต่อผู้ใช้เส้นทาง
- ๓.๓ สามารถนำรูปแบบนี้ไปใช้ปรับปรุง และพัฒนากับโครงการก่อสร้างที่มีลักษณะการก่อสร้างคล้ายกันได้



๔. ตัวชี้วัดความสำเร็จ


- ๔.๑) ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุหนักที่เกิดขึ้นภายในโครงการฯ ได้ เนื่องจากลดการตัดกันของเส้นทางการจราจร
- ๔.๒) ในช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ หรือวันหยุดยาว รถสามารถเคลื่อนตัวได้ตลอด ไม่ติดสะสม

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)
 (..... )
 (วันที่ 12 เดือน สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๙)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)
 (..... )
 (วันที่ 12 เดือน สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๙)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)
 (นายเอกพงศ์ เศรษฐมานพ)
 (ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างทางที่ ๑)
 (วันที่ 12 เดือน สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๙)