

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การแก้ไขปัญหาและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข ๓ บริเวณชุมชนท่าพริก-เนินทราย จ.ตราด
ทางหลวงหมายเลข ๓ ตอน ควบคุม ๐๗๐๔
ตอน ตราด -หาดเล็ก ระหว่าง กม.๔๐๔+๒๕๐ - กม.๔๐๕+๕๕๐
และกม.๔๐๗+๗๐๐ - ๔๐๘+๕๐๐ ระยะทาง ๒.๑๐๐ กม.
ปริมาณงาน ๑ แห่ง
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การแก้ไขปัญหาและป้องกันอุบัติเหตุสำหรับนักท่องเที่ยวและคนเดินเท้า บริเวณแหล่งท่องเที่ยวหาดแฉะ ทางหลวงหมายเลข ๔๑๖๙ ทางรอบเกาะสมุย อ.เกาะสมุย
ทางหลวงหมายเลข ๔๑๖๙ ตอนควบคุม ๐๑๐๐ ตอน ทางรอบเกาะสมุย
ระหว่าง กม.๒๓+๐๐๐ - กม.๒๕+๘๐๐ระยะทาง ๒.๘๐๐ กม.
ปริมาณงาน ๑ แห่ง
- ๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การแก้ไขปัญหาการจราจรและจุดกั้รถบนทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ บริเวณชุมชนบ้านโน จ.สุราษฎร์ธานี
ทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ ตอนควบคุม ๐๔๐๒ ตอน บางกุ้ง - เขาหัวช้าง
ระหว่าง กม.๑๙๕+๔๒๓ - กม.๑๙๗+๓๑๐ ระยะทาง ๑.๘๘๗ กม.
ปริมาณงาน ๑ แห่ง

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ



- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : พฤษภาคม ๒๕๖๗ - กันยายน ๒๕๖๗
๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : เมษายน ๒๕๖๔ - พฤศจิกายน ๒๕๖๕
๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : ตุลาคม ๒๕๖๖ - มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๗

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน สํารวจพื้นที่ รวบรวม สถิติอุบัติเหตุ ปริมาณจราจร วิเคราะห์ข้อมูล ลักษณะการเกิดเหตุ ประเภทยานพาหนะ พฤติกรรมการขับขี่ เสนอแนวทางการออกแบบ วางแผนงบประมาณ การใช้วัสดุ วางแผนงาน และบริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้าง ติดตามประเมินผล

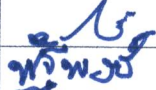

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงานของ ผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของ ผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
- นายกนกกฤต ปิยสวัสดิ์		๑๐%	ร่วมสำรวจและจัดทำแผน
- นายสามภพ รุ่งฟ้า		๑๐%	ผู้ควบคุมงาน

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน สํารวจสถานที่ รวบรวมข้อมูลโรงแรม สถานที่ท่องเที่ยว สถิติอุบัติเหตุ วิเคราะห์ข้อมูล สถิติคนเดินเท้า ภายภาพทางหลวง ระยะการมองเห็น เสนอแนวทางการออกแบบ แก้ไขแบบและสัญญา วางแผนงบประมาณ วางแผนงานและบริหารการจราจรระหว่างก่อสร้าง ติดตามประเมินผล


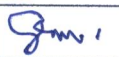
กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงานของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
- นายภูเมธ ปุณทะมณี		๑๐%	ร่วมสำรวจและออกแบบ
- นายรัฐพงษ์ จันทรทิพย์		๑๐%	ผู้ควบคุมงาน

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน สํารวจพื้นที่ ระดับน้ำ ระดับช่องลอดใต้สะพาน ระบบสาธารณูปโภค รวบรวมสถิติอุบัติเหตุ ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะการเกิดเหตุ เสนอแนวทางการออกแบบ วางแผนงบประมาณ วัสดุ เครื่องจักร วางแผนงานและบริหารการจราจรระหว่างก่อสร้าง ติดตามประเมินผล


กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงานของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
- นายปรีวัฒน์ วัชรสวัสดิ์		๑๐%	ร่วมสำรวจและออกแบบ
- นายสุบิน พรหมอินทร์		๑๐%	ผู้ควบคุมงาน


๔) ข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)


เรื่อง การยับยั้งการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงที่มีสถิติเกิดเหตุสูง ด้วยการบริหารการใช้ทรัพยากรภายในแนวทางหลวง ในสถานการณ์เร่งด่วนฉุกเฉิน

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)
(นายสมเกียรติ โมควงศ์)
(วันที่ 1๘ เดือน มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๙)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความจริงเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)
(นายจอมปวีร์ จันทรทิพย์)
(วันที่ 19 เดือน มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๙)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)
(นายพงศกร จุลละโพธิ)
(วันที่ 1๙ เดือน มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๙)

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิด (กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การแก้ไขปัญหาและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข ๓ บริเวณชุมชนท่าพริก-เนินทราย จ.ตราด ทางหลวงหมายเลข ๓ ตอน ควบคุม ๐๗๐๔ ตอน ตราด - หาดเล็ก ระหว่าง กม.๔๐๔+๒๕๐ - กม.๔๐๕+๕๕๐ และกม.๔๐๗+๗๐๐ - ๔๐๘+๕๐๐ ระยะทาง ๒.๑๐๐ กม. ปริมาณงาน ๑ แห่ง

๑. สรุปสาระสำคัญ

ทางหลวงหมายเลข ๓ ตอนควบคุม ๐๗๐๔ ตอน แม่น้ำตราด - หาดเล็ก ระหว่าง กม.๔๐๑+๔๕๕ - ๔๘๘+๓๘๗ ระยะทาง ๘๖.๒๘๘ กม เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชา บริเวณด้านชายแดนบ้านหาดเล็ก ที่ใช้ขนส่งสินค้าระหว่าง ไทย-กัมพูชา เป็นทางหลวงขนาด ๔ ช่องจราจรตลอดสายทาง มีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจรแบบเกาะยก (Raised median) และแบบคอนกรีตบารีเออร์ (Concrete Barrier) เกือบตลอดสายทาง คงเหลือช่วงชุมชนท่าพริก-เนินทราย ระหว่าง กม.๔๐๔+๒๕๐ - ๔๐๕+๕๕๐ ระยะทาง ๑.๓๐๐ กม. และ กม.๔๐๗+๗๐๐ - ๔๐๘+๕๐๐ ระยะทาง ๐.๘๐๐ กม. รวมระยะทาง ๒.๑๐๐ กม. เป็นเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบเกาะสีตีเส้น (Painted Median) ซึ่งเป็นเกาะกลางที่มีข้อด้อยในการบังคับทิศทางการจราจร เพราะผู้ขับขี่รถที่ไม่เคารพกฎจราจรสามารถที่จะสัญจร ตัดผ่าน กลับรถ บริเวณเกาะกลางได้โดยอิสระ ประกอบกับชุมชนสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น มีกิจกรรมที่ประชาชนทั้งสองข้างทางสัญจรไปมาเป็นจำนวนมาก อีกทั้งปริมาณจราจรบนเส้นทางหลักมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นและรถมักใช้ความเร็วสูง ทำให้มีการตัดกระแสรถระหว่างรถที่ถอยถอยกับรถบนทางหลัก เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะมีความรุนแรง เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของผู้ประสบเหตุ กรมทางหลวงโดยแขวงทางหลวงตราด ได้ดำเนินการออกแบบและจัดทำค่าของงบประมาณเพื่อก่อสร้างเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจรแบบเกาะยก (Raised Median) เพื่อแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ดังกล่าว แต่ด้วยข้อจำกัดในเรื่องงบประมาณ จึงไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณมาดำเนินการในช่วงสองปีงบประมาณที่ผ่านมา (๒๕๖๖-๒๕๖๗) ทำให้ในบริเวณดังกล่าวยังคงมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง แขวงทางหลวงตราดไม่อาจนิ่งนอนใจ จึงได้มีแนวคิดในการแก้ไขปัญหาเป็นการจำเป็นเร่งด่วน เพื่อแก้ไขปัญหาและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในช่วงที่รอจัดสรรงบประมาณมาดำเนินการก่อสร้างอย่างถาวร จึงได้วางแผนในการนำวัสดุอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ใช้ในงานบำรุงปกติมาดำเนินการแก้ไขปัญหาด้วยการติดตั้งอุปกรณ์ตามรูปแบบที่ได้ออกแบบไว้แล้วเสมือนรูปแบบที่จะก่อสร้างจริง เพื่อแก้ไขปัญหา แบบจำเป็นเร่งด่วน

๒. สรุปขั้นตอนดำเนินการ

- ๒.๑ รวบรวมข้อมูล ปริมาณจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุ การวิเคราะห์ลักษณะการเกิดเหตุ ประเภทยานพาหนะ
- ๒.๒ ออกแบบรูปแบบที่เหมาะสม แนวทางเลือกข้อดี ข้อเสีย
- ๒.๓ วางแผนดำเนินการ วัสดุ เวลาทำการ บริหารการจราจรระหว่างติดตั้งอุปกรณ์
- ๒.๔ ดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ ตามรูปแบบที่วิเคราะห์ ออกแบบ และวางแผนงานไว้
- ๒.๕ ติดตามและประเมินผล

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

- ๓.๑ ความยุ่งยากในการรวบรวมข้อมูล สถิติ และวิเคราะห์ข้อมูล
- ๓.๒ ความยุ่งยากในการออกแบบและกำหนดรูปแบบในสนามให้สอดคล้องกับสภาพบริบทของพื้นที่ พฤติกรรม การขับขี่ของผู้ใช้รถ
- ๓.๓ การยุ่งยากในการเลือกวัสดุ อุปกรณ์ที่มีข้อจำกัดในเรื่อง งบประมาณ ประสิทธิภาพ
- ๓.๔ การบริหารการจราจรระหว่างติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

ทางหลวงหมายเลข ๓ ระยะทาง ๒.๑ กม. เป็นทาง ๔ ช่องจราจร ที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย

๔.๒ เชิงคุณภาพ

เมื่อดำเนินการแก้ไขปรับปรุงแล้วเสร็จ สามารถลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุและลดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้ทาง

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑ จำนวนสถิติอุบัติเหตุในภาพรวมของกรมทางหลวงลดลง

๕.๒ ส่งเสริมภาพลักษณ์องค์กร ด้านความปลอดภัยของกรมทางหลวง

๕.๓ การใช้ทรัพยากรของหน่วยงานอย่างคุ้มค่า ใช้งบประมาณไม่สูงสามารถแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าแบบจำเป็นเร่งด่วนได้ผล

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การแก้ไขปัญหาและป้องกันอุบัติเหตุสำหรับนักท่องเที่ยวและคนเดินเท้าบริเวณแหล่งท่องเที่ยวหาดแฉะ ทางหลวง ๔๑๖๙ ทางรอบเกาะสมุย อ.เกาะสมุย ทางหลวงหมายเลข ๔๑๖๙ ตอนควบคุม ๐๑๐๐ ตอน ทางรอบเกาะสมุย ระหว่าง กม.๒๓+๐๐๐ - กม.๒๕+๘๐๐ ระยะทาง ๒.๘๐๐ กิโลเมตร ปริมาณงาน ๑ แห่ง

๑. สรุปสาระสำคัญ

เกาะสมุยเป็นเกาะที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ ๒ ของประเทศไทยรองจากเกาะภูเก็ต ตั้งอยู่ในทะเลอ่าวไทยพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีนักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวที่นี่มากกว่าปีละ ๒ ล้านคน สร้างรายได้จากการท่องเที่ยวให้กับประเทศไทยเป็นจำนวนมาก เกาะสมุยเป็นเกาะที่มีชื่อเสียงโด่งดังระดับโลกซึ่งนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ต่างขนานนามให้เกาะสมุยว่าเป็นสวรรค์กลางอ่าวไทย เนื่องจากเกาะสมุยความอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยวที่มีความโดดเด่นสวยงาม มีความแตกต่างกันไป ไม่ว่าจะเป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สวยงามน้ำใสบริสุทธิ์ หาดทรายขาวทอดยาวไปกับทิวต้นมะพร้าวริมชายหาด เช่นหาดแฉะ หาดละไม หาดบ่อผุด และนอกจากธรรมชาติชายทะเลแล้วยังมีน้ำตกที่มีน้ำใสเย็นเกือบตลอดทั้งปี เช่น น้ำตกหน้าเมือง น้ำตกหินลาด รวมทั้งยังมีแหล่งท่องเที่ยวที่แสดงถึงศิลปวัฒนธรรมของชาวท้องถิ่น เช่นวัดพระใหญ่ วัดสำเร็จ วัดละไมเจดีย์แหลมสอ เป็นต้น

ทางหลวงหมายเลข ๔๑๖๙ ตอนควบคุม ๐๑๐๐ ตอน ทางรอบเกาะสมุย เป็นเส้นทางหลักที่ใช้สัญจรคมนาคมรอบเกาะสมุย กรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างยกระดับทางหลวงสายรอบเกาะสมุยอย่างต่อเนื่อง โดยแบ่งการก่อสร้างออกเป็น ๔ ตอนด้วยกัน โดยในช่วงสุดท้ายซึ่งเป็นตอนที่ ๔ อันประกอบไปด้วยเส้นทางผ่านแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงสำคัญ จุดเริ่มต้นบริเวณบ้านหัวถนนผ่านหาดละไม อ่าวท้องตะเคียน จุดชมวิวกี๊กร็อค หาดแฉะน้อย จุดชมวิวดาดเกาะ บรรจบกับทางลงหาดแฉะเป็นช่วงสั้นสุด โดยภูมิประเทศในช่วงนี้จะเป็นลูกเนินสลับกับชายหาด เขตทางช่วงอ่าวท้องตะเคียน-ทางแยกลงหาดแฉะเขตทางหลวงกว้าง ๓๐ เมตรก่อสร้างเป็นทางขนาด ๔ ช่องจราจรกว้าง ๑๒ เมตร โดยไม่มีทางเท้าทั้งสองด้าน ทำให้นักท่องเที่ยวหรือคนเดินเท้าในบริเวณดังกล่าว มีความจำเป็นต้องเดินเท้าสัญจรบริเวณไหล่ทางและเนื่องจากสภาพทางเป็นช่วงลูกเนินสลับซับซ้อน เป็นทางโค้งจำนวนมาก ประกอบกับผู้ขับขี่บนเกาะสมุยส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติด้วยความที่ไม่คุ้นชินกับรถ ไม่คุ้นชินเส้นทาง ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดกับคนเดินเท้า ก็จะมีผลกระทบเป็นอย่างมาก จากปัญหาดังกล่าวจึงมีความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยการก่อสร้างทางเท้าเพิ่มเติม เพื่อให้ นักท่องเที่ยวและคนเดินเท้าสามารถสัญจรเดินเท้าในบริเวณดังกล่าวได้อย่างปลอดภัย ส่งเสริมภาพลักษณ์ การท่องเที่ยวของประเทศได้อีกทาง

๒. สรุปขั้นตอนดำเนินการ

- ๒.๑ เก็บรวบรวมข้อมูลสถิติคนเดินเท้า ปริมาณจราจร รูปแบบทางหลวง
- ๒.๒ ทำการวิเคราะห์ข้อมูล ภายภาพทางหลวง ระยะการมองเห็น จุดเปิดทางเข้า-ออก ที่ปลอดภัย
- ๒.๓ ออกแบบรูปแบบที่เหมาะสมและแก้ไขสัญญา
- ๒.๔ วางแผนงานก่อสร้างและการบริหารการจราจรระหว่างก่อสร้าง
- ๒.๕ การติดตามและประเมินผล

๓. ความยุ่งยากซับซ้อนในการดำเนินการ

- ๓.๑ การรวบรวมข้อมูลและทำการวิเคราะห์ ต้องคำนึงถึงสภาพข้อจำกัดของภูมิประเทศ ภายภาพของทางหลวง พฤติกรรมการสัญจรของนักท่องเที่ยว คนเดินเท้า
- ๓.๒ การติดต่อประสานงานกับหน่วยงานสาธารณสุข ปลอดภัย การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค การประปาส่วนภูมิภาค
- ๓.๓ การแก้ไขรูปแบบและสัญญา
- ๓.๔ การบริหารงานก่อสร้างและการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

เพิ่มพื้นที่ทางเดินเท้าเอนกประสงค์ระยะทาง ๒.๘๐ กม. ให้นักท่องเที่ยวใช้งานสัญจรเดินเท้าท่องเที่ยว
เดินออกกำลังกาย เชื่อมโยงจุดท่องเที่ยว

๔.๒ เชิงคุณภาพ

ยกระดับทางหลวงเพิ่มความปลอดภัยให้กับคนเดินเท้าและนักท่องเที่ยว ให้มีความสะดวกปลอดภัย ส่งเสริม
ภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยว

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑ เพิ่มระดับการให้บริการของทางหลวง ที่มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้นของคนเดินเท้าและนักท่องเที่ยวใน
พื้นที่

๕.๒ ส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีให้กับกรมทางหลวงในมิติ การใส่ใจนักท่องเที่ยวและคนเดินเท้าในแหล่งท่องเที่ยว
ที่มีชื่อเสียงระดับโลก

๕.๓ ประหยัดงบประมาณและเวลาในการก่อสร้าง

๕.๔ เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงที่ดูแลด้านการบำรุงรักษาทางหลวงในอนาคตมีความสะดวกและมีความ
ปลอดภัยในการเข้าทำงานบำรุงรักษาทางหลวงในพื้นที่

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การแก้ไขปัญหาการจราจรและจุดกั้บรถบนทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ บริเวณชุมชนบ้านใน จ.สุราษฎร์ธานี ทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ ตอนควบคุม ๐๔๐๒ ตอน บางกุ้ง - เขาหัวช้าง ระหว่าง กม. ๑๙๕+๔๒๓ - กม.๑๙๗+๓๑๐ ระยะทาง ๑.๘๘๗ กม. ปริมาณงาน ๑ แห่ง

๑. สรุปสาระสำคัญ

ทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ ตอนควบคุม ๐๔๐๒ ตอน บางกุ้ง - เขาหัวช้าง ช่วง กม.๑๙๕+๔๒๓ - กม. ๑๙๗+๓๑๐ ระยะทาง ๑.๘๘๗ กม. บริเวณชุมชนบ้านใน เป็นชุมชนขนาดใหญ่มีโรงเรียน วัด ร้านค้า ตลาด สถานีบริการน้ำมัน ร้านสะดวกซื้อ ลักษณะเป็นชุมชนระหว่างทางแยก ๒ จุด คือทางแยกคำสน กม. ๑๙๕ + ๔๒๓ และทางแยกบ้านใน กม.๑๙๗+๓๑๐ โดยเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยัง จ.สุราษฎร์ธานี อ.ขนอม จ.นครศรีธรรมราช และอ.ดอนสัก เพื่อเดินทางไปยังท่าเรือเฟอร์รี่ เดินทางสู่เกาะสมุยเกาะพะงันและเกาะเต่า ทำให้มีปริมาณการจราจร ค่อนข้างสูงและมีกิจกรรมสองข้างทางนี้เองประชาชนมีการสัญจรไปมา โดยทางหลวงในช่วงดังกล่าวเป็น ทางหลวงขนาด ๔ ช่องจราจร ช่วงระหว่างชุมชนบ้านใน ไม่มีจุดกั้บรถ ต้องเดินทางไปกลับรถบริเวณทางแยกทั้งสองด้าน ทำให้เกิดความไม่สะดวก สร้างพฤติกรรมการขับฝ่าฝืนกฎจราจร ขับรถย้อนศร กั้บรถบริเวณเกาะกลาง ถนนแบบทางลัดผ่าน ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นอย่างยิ่ง แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ ๒ (กาญจนดิษฐ์) เล็งเห็นถึงความสำคัญในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ จึงได้ทำการสำรวจบริเวณสะพานข้ามคลองบ้านใน กม.๑๙๖+๙๔๙.๑๐๐ พบว่าบริเวณใต้สะพานฝั่งปลายทางมีการก่อสร้างจุดกั้บรถใต้สะพานซึ่งเชื่อมโยงกับ แหล่งท่องเที่ยวน้ำตกวิภาวดีและตลาดบ้านในใช้กั้บรถได้ ส่วนบริเวณใต้สะพานฝั่งต้นทางยังไม่มีสภาพเป็นจุดกั้บรถ แต่ขนาดช่องลอดและความกว้างสามารถพัฒนาเป็นจุดกั้บรถใต้สะพานได้ จึงได้เริ่มวางแผนดำเนินการก่อสร้าง จุดกั้บรถบริเวณใต้สะพานเพื่อแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุ รวมทั้งจัดการจราจรในพื้นที่ชุมชนบ้านใน ให้มีระเบียบเรียบร้อยเกิดความปลอดภัย

๒. สรุปขั้นตอนดำเนินการ

- ๒.๑ เก็บข้อมูลและทำการวิเคราะห์ ปริมาณจราจร สถิติอุบัติเหตุ ประเภทยานพาหนะ ลักษณะการเกิดเหตุ
- ๒.๒ สำรวจพื้นที่ ออกแบบรูปแบบที่เหมาะสม ระยะช่องลอดใต้สะพาน รัศมีวงโค้ง
- ๒.๓ วางแผนงานก่อสร้าง งบประมาณ วัสดุ เวลาทำการ
- ๒.๔ บริหารการก่อสร้าง โดยใช้งบประมาณปกติและวัสดุเหลือใช้ภายในแขวง
- ๒.๕ การติดตามและประเมินผล

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

- ๓.๑ การรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์
- ๓.๒ ข้อจำกัดของพื้นที่ในการออกแบบรูปแบบที่เหมาะสมกับพื้นที่
- ๓.๓ การประสานงานกับหน่วยงานสาธารณสุข
- ๓.๔ การบริหารงานก่อสร้างโดยใช้งบประมาณปกติที่มีจำกัด ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

เพิ่มจุดกั้บรถใต้สะพาน ๑ แห่ง บนทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ บริเวณชุมชนบ้านใน โดยใช้งบประมาณ

๔.๒ เชิงคุณภาพ

การสัญจรบนทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ บริเวณชุมชนบ้านใน มีความสะดวกปลอดภัยและมีความเป็น ระเบียบ ลดพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจร และสามารถเพิ่มมูลค่า ในการพัฒนาที่ดินบริเวณคอสะพาน ที่แต่ เดิมไม่สามารถเข้า-ออกพื้นที่ได้

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑ เพิ่มระดับความปลอดภัยของทางหลวงในการบริการประชาชน

๕.๒ ลดความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่หมวดทางหลวงกับผู้ฝ่าฝืนแอบทำทางลักผ่านกัลับริดในร่องกลางทางหลวง

๕.๓ ประหยัดงบประมาณ โดยการก่อสร้างจุดกัลับริดใช้งบประมาณจากงบบำรุงปกติ เครื่องจักร วัสดุเหลือใช้ของแขวงทางหลวงมาดำเนินการ

ชื่อข้อเสนอแนวคิด

เรื่อง การยับยั้งการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงที่มีสถิติเกิดเหตุสูง ด้วยการบริหารการใช้ทรัพยากรภายใน
แนวทางหลวง ในสถานการณ์เร่งด่วนฉุกเฉิน

๑. สรุปหลักการและเหตุผล

ปัจจุบันภารกิจของแนวทางหลวงที่เป็นงานที่จะต้องปฏิบัติงานประจำและต่อเนื่อง เช่น งานบำรุงรักษา
ทางหลวง งานกำกับดูแล งานบังคับใช้กฎหมายและงานบริการประชาชนในด้านต่างๆแล้ว งานด้านความปลอดภัย
บนทางหลวงก็เป็นภาระกิจที่แนวทางหลวงจะต้องดำเนินการให้ทางหลวงในความควบคุม มีความปลอดภัยต่อผู้
สัญจร ในทุกสภาวะ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและลดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถบน
ทางหลวง โดยเฉพาะทางหลวง ๔ ช่องจราจร ที่มีเกาะกลางแบบเกาะสีตีเส้น (Painted Median) หรือที่เรียกกันว่า
๔ เลนแบบประหยัด ซึ่งใช้งบประมาณในการก่อสร้างน้อยกว่าเกาะกลางรูปแบบอื่น แต่เมื่อเปิดให้บริการมานาน
หลายปี ปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับชุมชนสองข้างทางก็พัฒนาเติบโตเพิ่มขึ้น เช่น สถานีบริการ
น้ำมัน ร้านสะดวกซื้อ ทำให้ในชุมชนเกิดกิจกรรมในชีวิตประจำวันต่างๆ ที่จำเป็นต้องสัญจรไปมาระหว่างสองข้างทาง
และจากพฤติกรรมการขับซี้ฝ่าฝืนกฎจราจร รวมทั้งข้อด้อยของเกาะกลางแบบสีตีเส้น ที่รถทุกชนิดสามารถตัดผ่านไป
มาได้อย่างอิสระทุกจุด ทำให้เกิดการตัดกระแสบรรยากาศที่สัญจรทางหลักที่มีปริมาณจราจรมากขึ้นทุกปี และใช้ความเร็ว
ค่อนข้างสูง ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงและมีความถี่ที่สูงขึ้น โดยเฉพาะทางหลวง ๔ ช่องแบบเกาะสีตีเส้นที่
มีข้อจำกัดด้านกายภาพของทางหลวง ระยะการมองเห็นของรถทั้งสองทิศทาง รวมทั้งการตัดสินใจที่ผิดพลาดของผู้ขับซี้
ทำให้เกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงเกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก แนวทางหลวงได้ดำเนินการขอ
จัดสรรงบประมาณมาดำเนินการแก้ไขโดยการก่อสร้างเกาะกลางแบบเกาะยก(Raised Median)อย่างต่อเนื่องเพื่อแก้ไข
ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ แต่ด้วยข้อจำกัดด้านงบประมาณ ทำให้ไม่สามารถได้รับงบประมาณมาดำเนินการได้อย่าง
ต่อเนื่อง ทำให้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว ยังคงเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียอย่างต่อเนื่อง หากทางแนวทาง
หลวงไม่ดำเนินการใดๆ ก็จะต้องตกเป็นจำเลยของสังคม

จึงเป็นที่มาของแนวคิดที่ประยุกต์ใช้อุปกรณ์ที่แนวทางหลวงมีใช้อยู่แล้ว มาดำเนินการก่อสร้างดัดแปลง
เป็นเกาะกลางกึ่งถาวร เพื่อจัดระเบียบการจราจร บริเวณทางหลวงที่เป็นเกาะกลางแบบสีตีเส้นเป็นการชั่วคราว
เพื่อยับยั้งแก้ไขลดการเกิดอุบัติเหตุในระหว่างที่รอจัดสรรงบประมาณ เพื่อก่อสร้างเกาะกลางแบบถาวร
ในงบประมาณถัดไป โดยการใช้อุปกรณ์ เช่น หลักนำทางล้มลุก อุปกรณ์ดูดซับแรงกระแทก แท่งบาร์เออร์พลาสติก
ดัดแปลงแท่งคอนกรีตบาร์เออร์ สำหรับติดตั้งชุดป้ายหัวเกาะพร้อมไฟกระพริบเตือน บริเวณจุดกลับรถ

๒. บทวิเคราะห์/แนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

๒.๑ บทวิเคราะห์

ทางหลวง ๔ ช่องจราจร ชนิดแบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบเกาะสีตีเส้น (Painted Median)
มีข้อด้อยในการควบคุมการจราจรของรถที่สัญจรบนทางหลวง เนื่องจากพฤติกรรมการขับซี้ของผู้ใช้รถที่ฝ่าฝืนกฎ
จราจร สามารถสัญจรตัดผ่านเกาะกลางไปมาได้อย่างอิสระทุกจุด ทำให้เกิดการตัดกระแสบรรยากาศที่สัญจรทางหลัก
ที่มีปริมาณจราจรและใช้ความเร็วค่อนข้างสูง ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงและมีความถี่ที่สูงขึ้น
โดยเฉพาะทางหลวง ๔ ช่องแบบเกาะสีตีเส้นที่มีข้อจำกัดด้านกายภาพของทางหลวง ระยะการมองเห็นไม่เพียงพอ
ทำให้เกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงเกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก

๒.๒ แนวความคิด

กรณีทางหลวงในความควบคุมของแขวงทางหลวงที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูง ไม่ได้ได้รับการจัดสรรงบประมาณมาดำเนินการแก้ไขปัญหาย่างถาวร และยังคงมีการเกิดอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่องในระหว่างการรอคอยงบประมาณ แขวงทางหลวงไม่อาจปฏิเสธความรับผิดชอบต่อน้ำที่ดูแลทางหลวงในความควบคุม ให้มีความสะดวก ปลอดภัย ต่อผู้ใช้ทาง ควรดำเนินการแก้ไขเฉพาะหน้า ด้วยงบประมาณที่มี ซึ่งสามารถบริหารจัดการได้ ตามกรอบอำนาจหน้าที่

๒.๓ ข้อเสนอ

แขวงทางหลวงควรดำเนินการแก้ไขปัญหาย โดยการประยุกต์ใช้อุปกรณ์อำนวยความสะดวกของงานบำรุงปกติ เพื่อแก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ บริเวณทางหลวงที่มีสถิติเกิดเหตุสูง เป็นการเฉพาะหน้าเร่งด่วนในระหว่างรอคอยการจัดสรรงบประมาณ

๒.๔ ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

การประยุกต์ใช้อุปกรณ์อำนวยความสะดวกของงานบำรุงปกติ เพื่อแก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ บริเวณทางหลวงที่มีสถิติเกิดเหตุสูง เป็นการเฉพาะหน้าเร่งด่วน

ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้น

- อายุการใช้งานของอุปกรณ์
- พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ใช้รถ

แนวทางการแก้ไข

- เพื่อการใช้งานของอุปกรณ์ให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่องเจ้าหน้าที่ต้องหมั่นตรวจสอบอุปกรณ์ให้มีความพร้อมในการใช้งานอยู่เสมอ
- พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ใช้รถ ประสานเจ้าหน้าที่ตำรวจบังคับใช้กฎหมายและภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนน รมรณรงค์สร้างการรับรู้ ตระหนักรู้ในการปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ

๓. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑ ทางหลวงมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น

๓.๒ ลดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้ทางหลวง

๔. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

๔.๑ จำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุลดลง

๔.๒ จำนวนผู้บาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุลดลง

๔.๓ จำนวนผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุลดลง

(ลงชื่อ) (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายสมเกียรติ โมควงค์)

(วันที่ 19 เดือน มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๙)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความจริงเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายจอมปวีร์ จันทร์ทริฎ)

(วันที่ 19 เดือน มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๙)

(ลงชื่อ)..... (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายพงศกร จุลละโพธิ)

(วันที่ 19 เดือน มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๙)

รายละเอียดข้อมูลผู้สมัครเข้ารับการประเมินบุคคล

๑. ชื่อ - นามสกุล นายสมเกียรติ โมควงศ์
๒. เบอร์โทรศัพท์ (มือถือ) ๐๘๑-๙๐๔๔๒๐๘
๓. ID Line : ๐๘๑๙๐๔๔๒๐๘
๔. E-mail : kiatut๖๓@gmail.com