

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : งานปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข ๓๗ ตอน ชะอำ - ปราณบุรี ระหว่าง กม.๐+๐๐๐-กม.๔๗+๔๖๘ ให้เป็นถนนแห่งการเรียนรู้โครงการพระราชดำริ ร.๙

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : งานปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ตอน พิมพา - พัทยา ระหว่าง กม.๔๐+๐๐๐-กม.๑๒๑+๐๐๐ เพื่อเป็นเส้นทางที่นำไปสู่แหล่งท่องเที่ยว

๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การบริหารงานภูมิสถาปัตยกรรมและสถาปัตยกรรมทางหลวง

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : มีนาคม พ.ศ.๒๕๖๓ - กรกฎาคม พ.ศ.๒๕๖๓

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : พฤศจิกายน พ.ศ.๒๕๖๒ - พฤษภาคม พ.ศ.๒๕๖๓

๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : พฤศจิกายน ๒๕๖๔

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

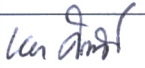
ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ : ร่างโครงการผังแม่บทเพื่อพัฒนาเส้นทางถนนทางหลวงหมายเลข ๓๗ ตอน ชะอำ - ปราณบุรี ระหว่าง กม.๐+๐๐๐-กม.๔๗+๔๖๘ ให้เป็นถนนแห่งการเรียนรู้โครงการพระราชดำริ ร.๙

รายละเอียดผลงาน :

- โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข ๓๗ ตอน วังโปสถ์-ปราณบุรี กม.๒๘+๕๐๐-กม.๒๘+๙๐๐ แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์

- โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข ๓๗ ตอน ชะอำ-วังโปสถ์ กม.๐+๐๐๐ ด้านขวาทาง แขวงทางหลวงเพชรบุรี (เฟส ๑)

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
หยก ศักดิ์ชัย		๕%	ร่วมออกแบบและวางผังบริเวณโครงการ ปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข ๓๗ ตอน วังโปสถ์-ปราณบุรี กม.๒๘+๕๐๐-กม.๒๘+๙๐๐ แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
อรรถวัฒน์ บุญญาจันทร์		๕%	ร่วมออกแบบและวางผังบริเวณโครงการ ปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข ๓๗ ตอนควบคุม ๐๑๐๐ ตอน ชะอำ-วังโปสถ์ กม.๐+๐๐๐-กม.๐+๔๐๐ ด้านซ้ายทาง แขวงทางหลวงเพชรบุรี (เฟส ๑)

ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ : ออกแบบแนวความคิด และรูปแบบของการพัฒนางาน
ปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ตอน พัทธยา - พัทยา ระหว่าง กม.๔๐+๐๐๐-กม.
๑๒๑+๐๐๐ เพื่อเป็นเส้นทางที่นำไปสู่แหล่งท่องเที่ยว

รายละเอียดผลงาน

- โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ตอน ทางต่างระดับมาบประชัน -
พัทยา กม.๕+๘๐๐-กม.๖+๑๖๕ (บริเวณทางแยกต่างระดับพัทยา) แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ตอน หนองขาม - พูลตาหลวง
กม.๗+๕๐๐ - กม.๗+๙๐๐ (บริเวณทางแยกต่างระดับแหลมฉบัง) แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ตอน บางปะกง - หนองรี
กม.๔๐+๐๐๐ ด้านซ้ายทาง (บริเวณทางแยกต่างระดับบางควาย) แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ตอน หนองรี - หนองขาม
กม.๗๙+๐๐๐ - กม.๗๙+๓๐๐ ด้านขวาทาง (บริเวณทางแยกต่างระดับคีรี) แขวงทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมือง
- โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ตอน หนองขาม - พูลตาหลวง
กม.๙๙+๕๐๐ - กม.๙๙+๘๐๐ ขวาทาง (บริเวณทางแยกต่างระดับหนองขาม) แขวงทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมือง

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
สมหญิง ทองคำ		๕%	ร่วมออกแบบและวางผังบริเวณโครงการ ปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ตอน ทางต่างระดับมาบประชัน - พัทยา กม.๕+๘๐๐ - กม.๖+๑๖๕ (บริเวณทางแยกต่างระดับพัทยา) แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สมหญิง ทองคำ		๕%	ร่วมออกแบบและวางผังบริเวณโครงการ ปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ตอน บางปะกง - หนองรี กม.๔๐+๐๐๐ ด้านซ้ายทาง (บริเวณทางแยกต่างระดับบางควาย) แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
อรรควัฒน์ บุญญจันทร์		๕%	ร่วมออกแบบและวางผังบริเวณโครงการ ปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ตอน หนองรี - หนองขาม กม.๗๙+๐๐๐ - กม.๗๙+๓๐๐ ด้านขวาทาง (บริเวณทางแยกต่างระดับคีรี) แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สมหญิง ทองคำ		๕%	ร่วมออกแบบและวางผังบริเวณโครงการ ปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ตอน หนองขาม - พูลตาหลวง กม.๙๙+๕๐๐ - กม.๙๙+๘๐๐ ขวาทาง (บริเวณทางแยกต่างระดับหนองขาม) แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ : การบริหารงานภูมิสถาปัตยกรรมและสถาปัตยกรรมของกรมทางหลวง

รายละเอียดผลงาน :

- นโยบายอธิบดีกรมทางหลวงตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี
- งานภูมิสถาปัตยกรรมและสถาปัตยกรรมของกรมทางหลวง
- การบริหารงานบำรุงรักษา

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้ที่มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน
อรรถวัฒน์ บุญญาจันทร์		๑๐%	ร่วมเป็นวิทยากรในโครงการฝึกอบรมหลักสูตร วิศวกรรมการงานทางกรมทางหลวง รุ่นที่ ๑๑

๔) ข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง ภูมิสถาปนิกกับการออกแบบถนนทางหลวง

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ งานปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข ๓๗ ตอน ชะอำ - ปราณบุรี
ระหว่าง กม.๐+๐๐๐-กม.๔๗+๔๖๘ ให้เป็นถนนแห่งการเรียนรู้โครงการพระราชดำริ ร.๙

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

เนื่องด้วยทางหลวงหมายเลข ๓๗ เป็นเส้นทางที่ผู้ขับขี่รถยนต์นั้นสามารถขับผ่านไปยังพื้นที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ นั่นคือ “ถนนห้วยมงคล” ซึ่งเป็นโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร ที่เกิดขึ้นเป็นครั้งแรกในประเทศไทย นับจากวันที่พระองค์ท่านทรงขึ้นครองราชย์ไม่นาน โดยเกิดขึ้นที่ ต.หินเหล็กไฟ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ นอกจากนี้ยังมีโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ โครงการอื่นๆ เช่น โครงการชั่งหัวมัน ,โครงการห้วยทราย และโครงการอ่างเก็บน้ำห้วยมงคล ซึ่งเป็นโครงการที่ประชาชนสามารถขับขี่รถยนต์เพื่อเดินทางไปศึกษาและดูงาน ได้ด้วยทางหลวงหมายเลข ๓๗ ดังนั้น การปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข ๓๗ ตอน ชะอำ - ปราณบุรี ระหว่าง กม.๐+๐๐๐-กม.๔๗+๔๖๘ นั้น จึงเปรียบเสมือนการพัฒนาเส้นทางเพื่อตามรอยโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริของ ร.๙ ภายใต้แนวคิด “สายทางพระราชดำริ ทางหลวงหมายเลข ๓๗” หรือ “ถนนของพ่อ ร.๙” โดยการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข ๓๗ นี้ เป็นการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงเพื่อเทิดพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร รัชกาลที่ ๙ และส่งเสริมการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์อย่างยั่งยืนต่อไป

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

งานปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข ๓๗ ตอน ชะอำ - ปราณบุรี ระหว่าง กม.๐+๐๐๐-กม.๔๗+๔๖๘ ให้เป็นถนนสายการเรียนรู้โครงการพระราชดำริ ร.๙ นั้น เป็นการวางแผนโครงการแม่บทระยะยาว เนื่องด้วยส่วนสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม สำนักสำรวจและออกแบบนั้น ได้รับงบประมาณประจำปีอย่างจำกัด เพื่อใช้ในการดำเนินการงานก่อสร้างงานปรับปรุงภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรมทางหลวง จึงต้องพิจารณางานปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงอื่นๆที่มีอยู่ทั่วประเทศให้เกิดความสวยงาม และประชาชนผู้ใช้เส้นทางสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ ดังนั้นการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข ๓๗ จึงจำเป็นต้องที่จะต้องแบ่ง Phase (ระยะ) ในการดำเนินงาน รวมไปถึงการประสานงานกับผู้ออกแบบและผู้บังคับบัญชา เพื่อให้งานปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข ๓๗ สามารถดำเนินการก่อสร้างได้อย่างต่อเนื่องในทุกปีงบประมาณ นอกจากนี้ยังต้องคำนึงถึงนโยบายการดำเนินงานของผู้บริหาร รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่เดิมของทางหลวงหมายเลข ๓๗ ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงอันเนื่องมาจากการขยายถนนทางหลวง หรือการสร้างพื้นที่พักคอยรถบนทางหลวงหมายเลข ๓๗ สิ่งเหล่านี้เราสามารถปรับเปลี่ยนแผนงานได้ตามความเหมาะสม เพื่อให้งานปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข ๓๗ ตอน ชะอำ - ปราณบุรี ระหว่าง กม.๐+๐๐๐-กม.๔๗+๔๖๘ ให้เป็นถนนแห่งการเรียนรู้โครงการพระราชดำริ ร.๙ ได้อย่างแท้จริง

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ งานปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข ๓๗ ตอน ชะอำ - ปรานบุรี
ระหว่าง กม.๐+๐๐๐-กม.๔๗+๔๖๘ ให้เป็นถนนแห่งการเรียนรู้โครงการพระราชดำริ ร.๙ (ต่อ)

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

การปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข ๓๗ นั้น เป็นการพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพของทางหลวงหมายเลข ๓๗ ให้มีคุณค่าและมีความสำคัญมากยิ่งขึ้น ในปัจจุบันทางหลวงหมายเลข ๓๗ เป็นทางหลวงที่ตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข ๔ เพื่อเป็นเส้นทางหลักเลี้ยงเมือง อ.หัวหิน ซึ่งเป็นเมืองแห่งการท่องเที่ยว โดยการพัฒนาทางหลวงหมายเลข ๓๗ เพื่อให้ประชาชน และผู้ใช้รถยนต์ที่ขับขึ้นเส้นทางหลวงหมายเลข ๓๗ นั้น ได้ใช้ประโยชน์จากการปรับปรุงภูมิทัศน์ให้เป็นพื้นที่พักผ่อน และการปรับปรุงภูมิทัศน์ให้เกิดความสวยงามเพื่อพัฒนาเส้นทางที่นำไปสู่โครงการต่างๆอันเนื่องมาจากพระราชดำริ เป็นถนนแห่งการเรียนรู้ และเมื่อประชาชนผู้ใช้เส้นทางได้ขับผ่านเส้นทางหลวงหมายเลข ๓๗ เส้นทางนี้ ย่อมก่อให้เกิดความประทับใจ และส่งเสริมต่อภาพลักษณ์ที่ดีของกรมทางในการเล็งเห็นถึงคุณค่าของโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ ร.๙ อีกด้วย

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ งานปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ตอน พิมพา - พัทยา ระหว่าง กม.๔๐+๐๐๐-กม.๑๒๑+๐๐๐ เพื่อเป็นเส้นทางที่นำไปสู่แหล่งท่องเที่ยว

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

สืบเนื่องจากในปัจจุบันปริมาณของการจราจรบนถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ นั้นมีปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ รวมไปถึงการตัดถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ เส้นใหม่ เพื่อเชื่อมจากถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ เดิมไปยังสนามบินอู่ตะเภา (เมืองการบินภาคตะวันออก) ส่งผลให้ถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ นี้มีความสำคัญเป็นอย่างมาก เพราะนอกจากเป็นเส้นทางกระจายสินค้าที่เชื่อมจากสนามบินสุวรรณภูมิไปยังสนามบินอู่ตะเภาแล้ว ยังเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่รองรับผู้โดยสารที่มาจากกรุงเทพมหานครและสนามบินสุวรรณภูมิเพื่อไปยังเมืองพัทยา จ.ชลบุรี อีกด้วย โดยนอกเหนือไปจากพื้นที่ของถนนทางหลวงพิเศษที่มีความสำคัญ และอยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแล้ว ยังมีพื้นที่ว่างบริเวณพื้นที่ ๒ ข้างทาง และพื้นที่ว่างบริเวณพื้นที่ต่างระดับของถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ในบางพื้นที่ที่ยังคงมีสภาพพื้นที่ที่มีความรกร้าง และไม่ได้รับการพัฒนาพื้นที่ให้มีความสวยงามและมีความเหมาะสมต่อเส้นทางหลวงพิเศษที่มีความสำคัญทั้งในเรื่องของเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ดังนั้นกรมทางหลวง ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวง ให้เป็นภูมิทัศน์ที่สามารถรับรู้ได้ทางสายตาขณะสัญจรด้วยความเร็วไปตามถนนทางหลวง เพื่อสร้างความพึงพอใจแก่ผู้ใช้เส้นทาง รวมไปถึงเป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อช่วยลดมลพิษทางอากาศได้ในระยะยาวอีกด้วย

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

เนื่องด้วยเป็นการออกแบบพื้นที่ว่างบนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ตอน พิมพา - พัทยา ระหว่าง กม.๔๐+๐๐๐-กม.๑๒๑+๐๐๐ เพื่อเป็นเส้นทางที่นำไปสู่แหล่งท่องเที่ยว นั้น โดยการดำเนินงานปรับปรุงภูมิทัศน์มีพื้นที่ดำเนินการอยู่ด้วยกัน ๔ แห่ง ซึ่งในแต่ละแห่งนั้น จะมีบริบทของพื้นที่ที่มีความแตกต่างกัน รวมไปถึงข้อจำกัดที่มีอยู่เดิมในแต่ละพื้นที่ และจากการสอบถามความต้องการของเจ้าของพื้นที่ได้ข้อสรุปดังนี้คือ ให้ประชาชนผู้ที่ขับรถยนต์ผ่านพื้นที่ที่ได้รับการปรับปรุงภูมิทัศน์นั้น สามารถเกิดการจดจำของพื้นที่ได้ และเกิดความประทับใจต่อภูมิทัศน์ที่ได้รับการปรับปรุง โดยนอกเหนือไปจากความสวยงามของการจัดภูมิทัศน์ที่มีต้นไม้และดอกไม้แล้ว ยังต้องการให้ในแต่ละพื้นที่ดำเนินการทั้ง ๔ แห่งนั้น มีความสัมพันธ์กันและมีความเกี่ยวเนื่องกันต่อไปด้วย โดยนอกเหนือไปจากข้อจำกัดของพื้นที่และความต้องการของเจ้าของพื้นที่ในขั้นต้นนั้น ผู้ออกแบบยังต้องคำนึงถึง ระยะในการมองเห็นโดยการขับรถยนต์ด้วยความเร็วที่มีมากอีกด้วย

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

งานปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ เป็นงานปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อแสดงสัญลักษณ์ของพื้นที่นั้นๆ (Landmark) ให้แก่ประชาชนผู้ใช้เส้นทางบนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ สามารถจดจำพื้นที่ได้ เพื่อช่วยในการขับรถยนต์ได้อย่างถูกต้อง ไม่หลงเส้นทาง และยังเป็นการพัฒนาพื้นที่ดำเนินการทั้ง ๔ แห่งนี้ เพื่อเสริมสร้างทัศนวิสัยที่ดี และช่วยในเรื่องของการผ่อนคลายให้แก่ผู้ขับรถยนต์บนหลวงพิเศษหมายเลข ๗ แห่งนี้ด้วย โดยเป็นการปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อเน้นชมทัศนียภาพที่มีความสวยงาม เรียบง่าย ตลอดเส้นทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ซึ่งเป็นเส้นทางสัญจรที่สำคัญ นอกเหนือไปจากความปลอดภัยซึ่งเป็นสิ่งที่กรมทางหลวงให้ความสำคัญเป็นลำดับแรก ดังนั้นการปรับปรุงภูมิทัศน์โดยคำนึงถึงผู้ที่ขับรถยนต์ ย่อมทำให้ประชาชนผู้ใช้เส้นทางบนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ แห่งนี้นั้นเกิดความประทับใจ และยังเป็นการส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่กรมทางหลวงมากยิ่งขึ้นอีกด้วย

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การบริหารงานภูมิสถาปัตยกรรมและสถาปัตยกรรมทางหลวง

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ในปัจจุบันนี้นอกเหนือไปจากกรมทางหลวงที่มีภารกิจตามอำนาจหน้าที่ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้ทางหลวงมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยแล้วประชาชนยังมีความต้องการภูมิทัศน์ทางหลวงที่สวยงามควบคู่กันไปกับถนนทางหลวง เพื่อให้เกิดความรื่นรมย์ในการใช้เส้นทาง นอกจากนี้งานภูมิทัศน์ทางหลวงยังสามารถพัฒนาเส้นทางเพื่อนำไปสู่แหล่งท่องเที่ยว และเป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีให้แก่ชุมชน อันจะส่งผลให้วิถีชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนและสังคมโดยรวมดีขึ้นอีกด้วย ส่วนสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม สำนักสำรวจและออกแบบเป็นหน่วยงานที่ดำเนินการในเรื่องของการปรับปรุงภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรมทางหลวง เพื่อประโยชน์ใช้สอย เพื่อบรรยากาศและความสวยงาม และเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีให้กับพื้นที่เกาะกลาง พื้นที่สองข้างทาง พื้นที่ว่างบริเวณพื้นที่ต่างระดับ และพื้นที่สงวนของกรมทางหลวงทั่วประเทศ

สืบเนื่องจากกรมทางหลวงนั้นมีพื้นที่สีเขียว และพื้นที่ภูมิสถาปัตยกรรมที่มีความต้องการในเรื่องของการดูแลรักษาเป็นจำนวนมาก ทำให้จำเป็นต้องมีการบริหารการใช้งานพื้นที่นั้นๆ อย่างถูกต้อง เพื่อที่จะสามารถให้บริการประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงจึงจำเป็นต้องเรียนรู้ในเรื่องของวิธีการบริหารจัดการงานภูมิสถาปัตยกรรมและสถาปัตยกรรมทางหลวงอย่างถูกต้อง เพราะงานภูมิสถาปัตยกรรมนั้นเกี่ยวข้องกับพืชพรรณ ซึ่งเป็นสิ่งมีชีวิตที่มีความแตกต่างกับสัตว์ และมนุษย์เป็นอย่างมาก วิธีการในการดูแลรักษาจึงมีความแตกต่างกัน โดยพืชพรรณนั้นมีการเจริญเติบโตขึ้นอยู่เสมอ และในรอบปีนั้นมีการเจริญเติบโตที่แตกต่างกันในแต่ละฤดูกาล เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงจึงต้องทำความเข้าใจว่า การบำรุงรักษางานต้นไม้จำเป็นต้องทำให้ถูกจังหวะและเวลา จึงจะทำให้เกิดความง่าย และมีความสะดวกในการดูแลรักษาต้นไม้ โดยหากไม่ทำให้ถูกจังหวะเวลานั้นแล้ว จะทำให้เกิดการทำงานที่ยากลำบาก และอาจก่อให้เกิดปัญหาที่มากขึ้นกว่าเดิมเป็นต้น นอกจากนี้ยังมีเรื่องของการบริหารทรัพยากรน้ำเพื่อใช้ในการดูแลรักษาให้พอเพียงกับการดูแลพื้นที่ภูมิทัศน์ทางหลวง ซึ่งจากที่กล่าวมานั้น เราสามารถประเมินสิ่งที่ต้องทำในรอบปีได้ เพื่อที่จะบริหารจัดการงบประมาณ และบุคลากรในการดูแลรักษางานภูมิทัศน์ทางหลวงได้อย่างเหมาะสม เพื่อให้พื้นที่สีเขียวนั้นสามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

จากการค้นหาข้อมูลในเรื่องงานดูแลรักษาต้นไม้ในเขตเมือง (Urban Forestry) และการดูแลรักษาต้นไม้ในพื้นที่สาธารณะ (Urban Tree Management) ในไทยนั้นมีข้อมูลที่จำกัด โดยจะเป็นข้อมูลที่เน้นรายละเอียดไปทางด้านงานพืชสวนและการเกษตรเป็นหลัก ซึ่งมีหลักการในการดูแลรักษาต้นไม้ที่แตกต่างกับการดูแลรักษาต้นไม้ในเขตทางหลวง จึงจำเป็นต้องสืบค้นข้อมูลของต่างประเทศ เพื่อนำมาประยุกต์ให้เข้ากับพื้นที่และฤดูกาลของประเทศไทย โดยข้อมูลสืบค้นนั้นจะเป็นข้อมูลของ สหรัฐอเมริกา, อังกฤษ และออสเตรเลีย เป็นหลัก เนื่องจากข้อมูลเหล่านี้เป็นข้อมูลที่มีหลักเกณฑ์ที่เป็นสากล และไม่ใช้ทรัพยากรบุคคลในการดูแลรักษาที่มากจนเกินไป

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การบริหารงานภูมิสถาปัตยกรรมและสถาปัตยกรรมทางหลวง (ต่อ)

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

เป็นการบรรยายให้แก่ผู้ฝึกอบรม นั่นคือผู้อำนวยการแขวงทางหลวง เพื่อนำไปบริหารการจัดการงานภูมิสถาปัตยกรรมและสถาปัตยกรรมทางหลวง ได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ โดยมีเรื่องของความสำคัญของงานภูมิทัศน์ทางหลวงที่ในปัจจุบันประชาชนได้ให้ความสำคัญต่อสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมาก โดยหากผู้ฝึกอบรมมีพื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบ และเล็งเห็นแล้วว่าพื้นที่แห่งนั้นสามารถพัฒนาด้วยการปรับปรุงภูมิทัศน์แล้ว จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนและผู้ใช้เส้นทาง ก็สามารถติดต่อและประสานงานกับส่วนสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม เพื่อดำเนินการในเรื่องของการออกแบบและปรับปรุงภูมิทัศน์ได้ต่อไป นอกจากนี้ยังได้บรรยายถึงการบริหารการจัดการงานเพื่อการดูแลรักษาต้นไม้ในเขตทางหลวง เพื่อให้ผู้ฝึกอบรมนั้นสามารถทำความเข้าใจต่อกิจกรรมที่ต้องทำในรอบปี เพื่อดำเนินการจัดสรรบุคลากรและงบประมาณที่จะต้องใช้ในการดูแลรักษาต้นไม้ ซึ่งหากมีการบริหารการจัดการงานภูมิทัศน์ทางหลวงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ก็จะส่งผลต่อภาพลักษณ์ที่ดีต่อกรมทางหลวง โดยมีภูมิทัศน์ทางหลวงที่สวยงาม ควบคู่กันไปกับถนนทางหลวงที่มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

ชื่อข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน เรื่อง ภูมิสถาปนิกกับการออกแบบถนนทางหลวง

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

งานภูมิทัศน์ทางหลวง ที่ดำเนินการออกแบบโดย ส่วนสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม เป็นงานปรับปรุงภูมิทัศน์ของถนนทางหลวงที่มีอยู่แล้วเดิมทั่วประเทศ ดังนั้นในการออกแบบจึงเป็นเพียงการใช้ประโยชน์จากพรรณพืชเป็นส่วนใหญ่ โดยเป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียวของถนนทางหลวง บริเวณพื้นที่เกาะกลาง พื้นที่ว่างสองข้างทาง รวมไปถึงพื้นที่ต่างระดับทางหลวง เพื่อให้เกิดความสวยงาม ความร่มรื่น และความสุนทรีย์แก่ผู้ใช้เส้นทาง รวมถึงเป็นการออกแบบเพื่อส่งเสริมเส้นทางเพื่อการท่องเที่ยวอีกด้วย

ส่วนงานออกแบบทางหลวงจะดำเนินการออกแบบโดยสำนักสำรวจและออกแบบ ซึ่งมีวิศวกรโยธาที่เป็นผู้ที่มีความรู้ ความชำนาญ รวมถึงประสบการณ์ในการออกแบบถนนทางหลวงให้มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทางมากที่สุด และเป็นสิ่งสำคัญในลำดับแรกของการออกแบบ อีกทั้งยังคำนึงถึงการออกแบบถนนทางหลวงให้มีประสิทธิภาพ แต่ยังมีองค์ประกอบอื่นๆ เช่น ถนนทางหลวงที่ตัดผ่านเข้าไปในย่านชุมชน ย่านอุตสาหกรรม พื้นที่ชนบทหรือพื้นที่ธรรมชาติที่มีความสวยงามเป็นพิเศษ พื้นที่แหล่งท่องเที่ยว รวมไปถึงพื้นที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ เป็นต้น ดังนั้นหากภูมิสถาปนิกได้เข้ามามีส่วนร่วมในการออกแบบถนนทางหลวงด้วยนั้น จะเป็นการช่วยเพิ่มมิติของการออกแบบถนนทางหลวง ให้มีความหลากหลายมากขึ้น ทั้งในเรื่องของประโยชน์ใช้สอยที่เพิ่มมากขึ้น บรรยากาศและความสวยงาม รวมถึงบริบทโดยรอบของถนนทางหลวงและสภาพแวดล้อมที่ดีให้กับผู้ใช้ทางนั้นสามารถใช้ประโยชน์ได้เพิ่มมากขึ้น นอกเหนือไปจากถนนทางหลวงที่มีปลอดภัย ความสะดวกและรวดเร็วอยู่แล้ว

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

จากขั้นตอนของการออกแบบถนนทางหลวงในข้างต้น จะเห็นได้ว่าเป็นเพียงการออกแบบถนนทางหลวงในด้านของทางวิศวกรรมเพียงอย่างเดียว ส่วนในด้านอื่นๆ เช่น ภูมิทัศน์ทางหลวงกับสิ่งแวดล้อมนั้น ก็เป็นองค์ประกอบส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการออกแบบถนนทางหลวง ดังนั้นแนวทางในการออกแบบถนนทางหลวงมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

๒.๑) การให้ภูมิสถาปนิกเข้าไปอยู่ในทีมงานของกลุ่มออกแบบทางหลวงร่วมกับวิศวกรทางหลวง เพื่อมีส่วนร่วมในการวางขอบเขต รวมถึงการวางแผนโครงการ โดยปกติวิศวกรจะเป็นผู้คัดเลือกและประเมินเส้นทางที่เหมาะสม โดยหากมีภูมิสถาปนิกเข้าร่วมทีมงาน ก็จะช่วยในการประเมินได้ว่าในแต่ละเส้นทางนั้น มีข้อดี ข้อด้อย ข้อจำกัด ผลกระทบ การหลีกเลี่ยง หรือการบรรเทาผลกระทบ ฯลฯ ในด้านต่างๆ อย่างไร ขั้นตอนนี้จะทำควบคู่กันไปด้วยกับกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการตัดสินใจในแต่ละเส้นทาง ถือว่าเป็นขั้นตอนสำคัญ เพราะเป็นการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เพื่อคัดเลือกและพัฒนาเส้นทางที่เหมาะสมมากที่สุดมาพิจารณาในการออกแบบโดยรวมตลอดทั้งเส้นทาง เช่น การกำหนดแนวเส้นทางหลวงใหม่ควรคำนึงถึงขนาดและความหนาแน่นของชุมชนใกล้เคียง และแนวทางการเติบโตของชุมชนเหล่านั้น เพื่อจะได้มีการวางแผนทางหลวงที่สามารถตอบรับต่อปริมาณจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และส่งผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกับทางหลวง โดยออกแบบแนวพื้นที่สำหรับภูมิทัศน์ที่จะช่วยเป็นแนวป้องกันและลดมลภาวะที่เกิดจากบริเวณทางหลวง นอกจากนี้ยังต้องคำนึงความกลมกลืนของถนนในบริเวณจุดชมทิวทัศน์ จุดพักรถ ทางแยก ทางขึ้นและทางลงลาดเนินที่เหมาะสม จุดที่ต้องการกำแพงกันเสียง บรรยากาศโดยรวมในแต่ละแห่ง ฯลฯ โดยปกติแล้วภูมิสถาปนิกจะเป็นผู้ที่เห็นภาพรวมทางกายภาพ และรูปแบบของการพัฒนาทั้งหมดให้มีความกลมกลืนไปกับธรรมชาติ

ชื่อข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน
เรื่อง ภูมิสถาปนิกกับการออกแบบถนนทางหลวง

๒.๒) จัดทำโครงการนำร่อง โดยการเลือก “โครงการย่อย” จากโครงการใหญ่ที่เรียกว่า “โครงการแม่” มาเป็นตัวเลือกในการจัดทำโครงการนำร่อง เป็นลักษณะของโครงการที่มีความละเอียด ชัดเจน และสามารถจัดทำให้เป็นรูปธรรมได้ โดยมีการประมาณการงบประมาณเพื่อการก่อสร้างให้ใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด เช่น งานโครงการออกแบบถนนทางหลวงเส้นใหม่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและนันทนาการของพื้นที่ เป็นการออกแบบถนนทางหลวงที่นำงานภูมิทัศน์เข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่การวางแผนและพัฒนาเส้นทาง ด้วยการคำนึงถึงมุมมองและทัศนียภาพของเส้นทางไปสู่พื้นที่ท่องเที่ยว และการออกแบบถนนทางหลวงโดยดึงเอาสัญลักษณ์ ลักษณะพิเศษของพื้นที่เหล่านั้นมาใช้ในการออกแบบถนนทางหลวง หรืองานโครงการออกแบบถนนทางหลวงเส้นใหม่เพื่อลดผลกระทบต่อนพื้นที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ เป็นการออกแบบเพื่อลดปริมาณการจราจรที่อาจส่งผลกระทบต่อทิวทัศน์ของพื้นที่ประวัติศาสตร์ และลดผลกระทบทางสายตาที่อาจส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพที่เมืองดงาม เป็นต้น

๒.๓) การประชาสัมพันธ์ ในโลกปัจจุบันนั้นสื่อออนไลน์และโซเชียลมีเดียได้เข้ามามีบทบาทต่อผู้คนและสังคมเป็นอย่างมาก ซึ่งกรมทางหลวงสามารถบริหารจัดการในส่วนนี้ได้ด้วยการประชาสัมพันธ์ เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนได้รับทราบ และเข้าใจต่อขั้นตอนการทำงานของกรมทางหลวง ในแนวทางของการคัดเลือกเส้นทางเพื่อการก่อสร้างถนนทางหลวง ตามวัตถุประสงค์ของวิศวกรรมงานทาง นั่นคือมุ่งเน้นที่ความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งการมองเห็นทางหลวงว่าเป็นส่วนหนึ่งของทัศนียภาพ เพื่อให้ถนนทางหลวงมีความสวยงามเช่นเดียวกันกับการพัฒนาพื้นที่สาธารณะอื่นๆ เป็นตัวอย่างงานของการก่อสร้างจริงที่ให้เห็นถึงความสำคัญของทัศนียภาพ และสิ่งแวดล้อมที่ดีของถนนทางหลวง ซึ่งกรมทางหลวงได้มุ่งสู่เป้าหมายของการก่อสร้างถนนทางหลวงที่มีความสวยงามและอยู่ร่วมกันกับชุมชนได้อย่างยั่งยืน ซึ่งแนวทางของแผนการดำเนินงานเหล่านี้ได้ประชาสัมพันธ์ให้สาธารณชนรับทราบ เพื่อให้ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่นั้นช่วยกันสอดส่องและดูแลงานภูมิทัศน์ต่างๆที่เกิดขึ้น สืบเนื่องจากบุคลากรและเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงนั้นมีจำนวนจำกัด ทำให้ไม่สามารถดูแลได้อย่างทั่วถึง จึงจำเป็นต้องได้รับการช่วยเหลือจากประชาชนที่มีความรู้ความเข้าใจ และต้องการให้ภูมิทัศน์ถนนทางหลวงนั้นสวยงามควบคู่กันไปกับความปลอดภัยได้เป็นอย่างดีอีกด้วย

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

จากข้อเสนอแนะในขั้นต้น หากได้นำมาปฏิบัติจริงย่อมส่งเสริมต่อภาพลักษณ์ที่ดีต่อกรมทางหลวงในด้านของการรักษาสีแวดล้อมและช่วยลดผลกระทบทางสายตาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างถนนทางหลวง การออกแบบถนนทางหลวงและออกแบบภูมิทัศน์ทางหลวงควบคู่กันไปด้วยนั้น เป็นการดำเนินงานเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้ทาง รวมไปถึงการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการช่วยให้ข้อมูลเกี่ยวกับความสำคัญทางประวัติศาสตร์ของพื้นที่ รวมทั้งข้อมูลที่บ่งบอกถึงความเป็นอัตลักษณ์ของชุมชนนั้นๆได้เป็นอย่างดี และถูกต้องตรงความต้องการอีกด้วย

ชื่อข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน
เรื่อง ภูมิสถาปนิกกับการออกแบบถนนทางหลวง

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายวิชากร ศรีจันทร์ทอง)

(วันที่ 6 เดือน มค. พ.ศ. 2565)

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายวิชากร ศรีจันทร์ทอง)

(วันที่ ๗ เดือน ผลบ. พ.ศ. ๒๕๖๕)