

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การตรวจสอบวิเคราะห์และปรับปรุงทางเชื่อมเข้า-ออกศูนย์การค้า บริเวณทางแยกต่างระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๓๒๐ ตอน กระทุ่มแบน - พุทธมณฑล ที่ กม.๙+๐๙๗.๒๙ และ กม.๙+๑๒๙ ด้านขวาทาง

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : งานบูรณะผิวทางแอสฟัลต์ ทางหลวงหมายเลข ๓๑๑ ตอน บ้านม้า - ชัยนาท ระหว่าง กม.๘๐+๙๒๒ - กม.๘๔+๒๒๐ ระยะทาง ๓.๒๙๘ กม.

๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : งานกิจกรรมบูรณะผิวทางคอนกรีต ทางหลวงหมายเลข ๓๑๘๔ ตอน ดงคอน - ปากน้ำ ตอน ๒ ระหว่าง กม.๐+๐๒๕ - กม.๔+๓๐๐ ระยะทาง ๔.๒๗๕ กม.

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : สิงหาคม ๒๕๕๖ - ธันวาคม ๒๕๕๖

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ตุลาคม ๒๕๖๓ - มกราคม ๒๕๖๔

๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : มกราคม ๒๕๖๔ - สิงหาคม ๒๕๖๔

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐ เปอร์เซ็นต์ โดยผู้ขอรับการประเมินปฏิบัติหน้าที่ ผู้อำนวยการกลุ่มตรวจสอบความปลอดภัย สำนักผู้อำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง ได้รับผิดชอบในการตรวจสอบรูปแบบของงานก่อสร้างของผู้ขออนุญาตและดำเนินการแก้ไขรูปแบบของงานก่อสร้างให้เกิดความปลอดภัยกับผู้ใช้งานและสอดคล้องกับรูปแบบทางด้านเรขาคณิตของทางหลวง หมายเลข ๓๓๒๐ จนสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และใช้งานได้อย่างปลอดภัย

รายละเอียดผลงาน

๑. ตรวจสอบรูปแบบของงานการขออนุญาตก่อสร้างทางเชื่อมว่าอยู่ในบริเวณทางเลี้ยวซ้ายของทางแยกว่ามีผลกระทบกับผู้ใช้งานหลวง รวมทั้งพิจารณาปริมาณจราจรในบริเวณที่ทำการก่อสร้างและรูปแบบของถนนในศูนย์การค้าซึ่งถ้าดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบที่ทำการขออนุญาตจะมีผลเช่นไรกับผู้ใช้งานรวมทั้งเกิดความปลอดภัยหรือไม่

๒. ลงพื้นที่การก่อสร้างเพื่อตรวจสอบในพื้นที่ว่าลักษณะการขับขีและปริมาณการจราจรในบริเวณที่ดำเนินการก่อสร้างเป็นเช่นไร ร่วมกับผู้ขออนุญาต และหมวดทางหลวงในพื้นที่

๓. นำข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่ก่อสร้างเพื่อวิเคราะห์รูปแบบการก่อสร้างที่ปลอดภัย และไม่ขัดกับข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๔. เมื่อได้รูปแบบการก่อสร้างทางเชื่อมที่เหมาะสม จึงประสานกับผู้ขออนุญาตเพื่อสอบถามความเป็นไปได้ในการก่อสร้างตามรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงไป ว่าสามารถดำเนินการก่อสร้างได้หรือไม่

๕. ดำเนินการก่อสร้างจนแล้วเสร็จ

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นาย อัครวิม แยมประเสริฐเกล้า		๒๐ เปอร์เซ็นต์	ร่วมกันพิจารณาและออกแบบทางเชื่อมที่เกิด ความปลอดภัย

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐ เปอร์เซ็นต์ โดยผู้ขอรับการประเมินปฏิบัติหน้าที่ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชัยนาท และเป็นคณะกรรมการตรวจการจ้าง ได้รับผิดชอบการแก้ไขปัญหา ตั้งแต่เริ่มต้นสำรวจสภาพความเสียหาย จัดทำแผน เพื่อของบประมาณจากสำนักบริหารบำรุงทาง กรมทางหลวง จนเข้าสู่กระบวนการสรรหาตัวผู้รับจ้าง ลงนามในสัญญา ตรวจสอบการก่อสร้างของโครงการจนแล้วเสร็จและตรวจรับงานก่อสร้างที่แล้วเสร็จ

รายละเอียดผลงาน

๑. จัดให้มีการสำรวจตรวจสอบสภาพผิวทางเดิมและสภาพภูมิประเทศสองข้างทาง เพื่อวางแผนวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสมและสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๒. กำหนดรูปแบบการก่อสร้างร่วมกับส่วนออกแบบของสำนักทางหลวงที่ ๑๒ เพื่อพิจารณาว่ารูปแบบที่ แขวงทางหลวงชัยนาท เสนอมีความเหมาะสมหรือไม่
๓. จัดทำรูปแบบและจัดทำเล่มแผนของงานก่อสร้าง เพื่อขอสนับสนุนงบประมาณจากสำนักบริหารบำรุงทาง กรมทางหลวง
๔. ตรวจสอบและกำกับดูแลการก่อสร้าง รวมทั้งบริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้าง จนดำเนินงานแล้วเสร็จ พร้อมดำเนินการตรวจรับงาน

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายสุริยะ ลำสกุล		๒๐ เปอร์เซ็นต์	พิจารณารูปแบบการก่อสร้าง คิด ปริมาณงาน และงบประมาณของงาน ก่อสร้าง

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐ เปอร์เซ็นต์ โดยผู้ขอรับการประเมินปฏิบัติหน้าที่ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบท และเป็นคณะกรรมการตรวจการจ้าง ได้รับผิดชอบการแก้ไขปัญหาตั้งแต่เริ่มต้นสำรวจสภาพความเสียหาย จัดทำแผน เพื่อของบประมาณจากสำนักบริหารบำรุงทาง กรมทางหลวง จนเข้าสู่กระบวนการสรรหาตัวผู้รับจ้าง ลงนามในสัญญา ตรวจสอบการก่อสร้างของโครงการจนแล้วเสร็จ และตรวจรับงานก่อสร้างที่แล้วเสร็จ

รายละเอียดผลงาน

๑. จัดให้มีการสำรวจตรวจสอบสภาพผิวทางเดิมและสภาพภูมิประเทศสองข้างทาง เพื่อวางแผนวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสมและสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๒. กำหนดรูปแบบการก่อสร้างร่วมกับส่วนออกแบบของสำนักทางหลวงที่ ๑๒ และสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ เพื่อพิจารณาว่ารูปแบบที่วางแผนมีความเหมาะสมหรือไม่
๓. จัดทำรูปแบบและจัดทำเล่มแผนของงานก่อสร้าง เพื่อขอสนับสนุนงบประมาณจากสำนักบริหารบำรุงทาง กรมทางหลวง
๔. ตรวจสอบและกำกับดูแลการก่อสร้าง รวมทั้งบริหารจัดการระหว่างการทำงานจนดำเนินงานแล้วเสร็จ พร้อมดำเนินการตรวจรับงาน

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายสุริยะ ลำสกุล		๒๐ เปอร์เซ็นต์	พิจารณารูปแบบการก่อสร้าง คิด ปริมาณงาน และงบประมาณของงาน ก่อสร้าง

๔) ข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การปรับปรุงรูปแบบงานขออนุญาตดำเนินการใด ๆ ในเขตทางหลวง โดยใช้ระบบ E-Services

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน
(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ : การตรวจสอบวิเคราะห์และปรับปรุงทางเชื่อมเข้า-ออกศูนย์การค้า บริเวณทางแยกต่างระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๓๒๐ ตอน กระทุ่มแบน – พุทธมณฑล ที่ กม.๙+๐๙๗.๒๙ และ กม.๙+๑๒๙ ด้านขวาทาง

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕ (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ ๒ ปี ๒๕๔๙) มาตรา ๓๗ กำหนดว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างทางถนน หรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวง เพื่อเป็นทาง เข้า-ออก เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินก่อนจึงจะดำเนินการได้” ดังนั้น การที่จะมีการก่อสร้างทางเชื่อมเข้าออกกับทางหลวงต้องมีการตรวจสอบรูปแบบของทางเชื่อมว่ามีความปลอดภัยกับผู้ใช้งานหรือไม่ รวมทั้งไม่ขัดกับข้อกำหนดและระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะทางเชื่อมเข้า-ออกศูนย์การค้า ซึ่งมีรถเข้า-ออกเป็นจำนวนมาก รวมทั้งอยู่ในตำแหน่งทางแยกเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดบนถนนสายหลัก จึงจำเป็นต้องมีรูปแบบที่ปลอดภัยกับผู้ใช้งาน รวมทั้งสามารถทำการก่อสร้างได้จริง โดยไม่ทำให้ที่ดินอยู่บริเวณทางแยกมีมูลค่าลดลง เนื่องจากตำแหน่งบริเวณทางแยกต่าง ๆ ในปัจจุบันมีการนำมาใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์มากขึ้น เนื่องจากที่ดินที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ในเมืองสำคัญๆ เริ่มมีพื้นที่น้อยลง ดังนั้นการพิจารณารูปแบบทางเชื่อม เข้า-ออก ในกรณีนี้เป็นการก่อสร้างทางเชื่อมของศูนย์การค้าที่มีรถเข้า-ออกเป็นจำนวนมาก และอยู่บริเวณทางแยกบนถนนหลักที่มีปริมาณการจราจรเป็นจำนวนมาก จึงต้องมีการพิจารณาอย่างรอบคอบ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และสามารถทำการก่อสร้างได้จริง โดยไม่ขัดกับข้อกำหนดต่าง ๆ

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

สภาพโดยทั่วไป

จุดที่ขออนุญาตอยู่บนทางหลวงหมายเลข ๓๓๑๐ ตอน กระทุ่มแบน – พุทธมณฑล ที่ กม.๙+๐๙๗.๒๙ และ กม.๙+๑๒๙.๐๐ ด้านขวาทาง มีการก่อสร้างเต็มเขตทางแล้ว ซึ่งบริเวณที่ทำการก่อสร้างทางเข้า-ออก อยู่บริเวณช่องทางเลี้ยวของทางแยกต่างระดับ โดยรูปแบบเดิมที่ผู้ขออนุญาตเสนอมา คือ จะเปิดทางเท้าแบบไม่ลดระดับเพื่อเป็นทางเข้า ที่ กม.๙-๑๒๙.๐๐ ความกว้าง ๑๐.๐๐ เมตร รัศมีวงเลี้ยว ๒.๐๐ เมตร และทางออก ที่ กม.๙+๐๙๗.๒๙ ความกว้าง ๙.๐๐ เมตร รัศมีวงเลี้ยว ๒.๐๐ เมตร

ปัญหาที่เกิดขึ้น

เบื้องต้นเห็นว่าอาจจะมีความไม่ปลอดภัยและเกิดผลกระทบต่อการจราจรได้ ปรับปรุงเต็มเขตทางแล้ว (Ultimate Stage) พื้นที่โดยรอบที่ดินของผู้ขออนุญาตจะเป็นที่พักอาศัยและร้านค้าเป็นส่วนใหญ่ อีกทั้งที่จอดรถของศูนย์การค้ารองรับได้ ๕๐๐ คัน จึงต้องมีการวิเคราะห์รูปแบบของทางเชื่อมและจำนวนรถที่เข้า-ออก รวมทั้งระยะการมองเห็น ซึ่งต้องคำนึงถึงความปลอดภัยกับผู้ใช้งาน ในทางหลวงสายหลัก จึงต้องใช้หลักวิศวกรรมจราจรมาช่วยในการวิเคราะห์รูปแบบของทางเชื่อมเข้า-ออก รวมทั้งต้องประสานผู้ขออนุญาตให้เข้าใจถึงแนวทางในการพิจารณา และยอมรับในรูปแบบที่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงไปจากที่ตั้งใจไว้

ขั้นตอนการดำเนินการ

๑. ตรวจสอบรายละเอียดของงาน และประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้อง
๒. ลงพื้นที่สำรวจสถานที่จริง ถ่ายภาพ สังเกตการณ์ และรวบรวมข้อมูลที่ได้รับจากพื้นที่
๓. สรุปประเด็นปัญหาและแนวทางแก้ไขที่เหมาะสม แจ้งผู้ขออนุญาต
๔. สำรวจพื้นที่หลังการอนุญาตและการตรวจสอบสถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางเชื่อม

ความยุ่งยากของปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหา

เนื่องจากตำแหน่งทางเชื่อมที่ไม่ได้เป็นไปตามข้อกำหนดของรูปแบบการขออนุญาตดำเนินการใด ๆ ในเขตทางหลวง เป็นจุดที่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุจากการเข้า-ออก มากกว่าจุดอื่น ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นจุดที่มักจะมีการเปลี่ยนทิศทางการจราจร และมีระยะมองเห็นค่อนข้างจำกัด เช่น ทางโค้ง ทางแยก จุดกลับรถ สะพาน จุดตัดทางรถไฟ เป็นต้น

ทั้งนี้การจะบอกว่าสามารถอนุญาตให้ดำเนินการได้หรือไม่นั้น ต้องพิจารณาเกี่ยวกับความปลอดภัยหลาย ๆ ปัจจัยประกอบด้วย เพื่อให้ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุที่อันตรายนั้นเสียโอกาสในการทำประโยชน์บนที่ดินของตนเอง และประชาชนผู้ใช้เส้นทางก็ได้รับความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางด้วย จึงสรุปปัญหาและแนวทางแก้ไขได้ดังนี้

- ตำแหน่งของทางเชื่อมตามแบบขออนุญาตอยู่ในทางแยกต่างระดับ อาจส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นจึงเป็นปัญหาหลักที่ต้องได้รับการแก้ไขรูปแบบให้มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางเข้า-ออก, ผู้ใช้ทางหลัก และไม่ส่งผลกระทบต่อจราจรบนทางหลวง

- การเปลี่ยนตำแหน่งทางเชื่อมเข้า-ออก กับทางหลวงไม่ว่าจะอยู่ตำแหน่งใด หรือการขยายช่องจราจร ต้องคำนึงถึงปัญหาที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้ขออนุญาตฯ และเจ้าของที่ดินข้างเคียงด้วย

- ปัญหาเรื่องระบบสาธารณูปโภคที่มีอยู่เดิม ไม่ว่าจะเป็นเสาไฟฟ้ากีดขวางพื้นที่ทางเชื่อม หรือระบบท่อระบายน้ำสาธารณะที่ต้องได้รับการแก้ไขปรับปรุงนั้น ต้องมีการประสานงานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบถึงความเป็นไปได้ในการดำเนินการ ทั้งนี้ สิ่งที่สำคัญที่สุดคือ การแจ้งถึงแนวทางในการทำงาน และงบประมาณที่เกี่ยวข้องต่อผู้ขออนุญาตฯ ด้วย เป็นต้น

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการวิเคราะห์และเป็นกรณีศึกษา ในการขออนุญาตก่อสร้างทางเชื่อมบริเวณทางแยกในพื้นที่ต่างๆ เพื่อเป็นการเพิ่มมูลค่าของที่ดินในบริเวณทางแยก ให้สามารถก่อสร้างทางเชื่อม เข้า-ออกได้ โดยไม่ขัดต่อข้อกำหนด และเกิดความปลอดภัยกับผู้ใช้ทาง

๓.๒ สร้างภาพลักษณ์ในการบริการประชาชนและเพิ่มความเชื่อมั่นให้กับผู้ประกอบการว่ากรมทางหลวงให้ความสำคัญในการประกอบธุรกิจ ร่วมกับหลักการทางวิศวกรรม รวมทั้งมีความมุ่งมั่นในการให้บริการประชาชนอย่างเต็มที่

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ : งานบูรณะผิวทางแอสฟัลต์ ทางหลวงหมายเลข ๓๑๑ ตอน บ้านม้า – ชัยนาท ระหว่าง กม.๘๐+๙๒๒ – กม.๘๔+๒๒๐ ระยะทาง ๓.๒๙๘ กม.

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางหลวงหมายเลข ๓๑๑ เป็นทางหลวงที่ใช้พื้นที่ของคันคลองของชลประทานเป็นเขตทางในการก่อสร้างทางหลวง อีกทั้งยังเป็นทางหลวงสายหลักของจังหวัดชัยนาทที่ใช้เดินทางภายในจังหวัดและเชื่อมต่อไปยังจังหวัดสิงห์บุรี และจังหวัดอ่างทอง จึงทำให้มีปริมาณการจราจรมากพอสมควร และเมื่อใช้งานไปจึงเกิดความเสียหายเนื่องจากรถบรรทุกหนัก และการขึ้น-ลงของน้ำ (Rapid Drawdown) ในคลองชลประทาน ส่งผลให้เกิดความเสียหายของทางหลวงถึงชั้นรองพื้นทาง ดังนั้น ในการพิจารณารูปแบบของงานก่อสร้างจึงต้องพิจารณาถึงรูปแบบของการก่อสร้างและงบประมาณที่จำกัด เพื่อให้เกิดความคุ้มค่ากับงบประมาณที่ใช้ไปและสามารถใช้งบประมาณให้เกิดประโยชน์เต็มที่ รวมทั้งคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและการใช้วัสดุในการก่อสร้าง

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

สภาพโดยทั่วไป

ทางหลวงหมายเลข ๓๑๑ ตอน บ้านม้า-ชัยนาท เป็นคันกันน้ำเก่า รับมอบจากชลประทาน ชั้นโครงสร้างทางไม่ได้มาตรฐานกรมทางหลวง ช่วงระหว่าง กม.๘๐+๙๒๒-กม.๘๔+๒๒๐ ได้ทำการบูรณะผิวทางครั้งล่าสุดเมื่อปี ๒๕๕๕ ซึ่งมีอายุบริการ ๗ ปี ปริมาณจราจร ๓,๖๓๑ คัน/วัน รถบรรทุกหนัก ๔๔๖ คัน/วัน (ADT ปี พ.ศ.๒๕๖๑) เป็นมาตรฐานทางหลวง ชั้น ๒ ผิวทางแอสฟัลต์ความหนา ๑๐ ซม. พื้นทางหินคลุกหนา ๑๐-๒๐ ซม. รองพื้นทางลูกรังมีความ หนา ๑๐-๒๐ ซม. มีสภาพความเสียหาย ดังนี้

- รอยแตกตามยาว
- รอยแตกตามขวาง
- ผิวทางหลุดตัว เสียรูปร่าง
- รอยแตกกร้าวแบบหนังจระเข้ (Alligator Crack)

จึงต้องมีการดำเนินการซ่อมแซมทางหลวง โดยเลือกรูปแบบของงานก่อสร้างว่ารูปแบบใดมีความเหมาะสมกับงบประมาณและการเลือกใช้วัสดุงานทางในการดำเนินการ

ขั้นตอนการดำเนินการ

๑. เลือกรูปของงานก่อสร้างระหว่างการบูรณะทางหลวงด้วยวิธีขุดรื้อเปลี่ยนชั้นโครงสร้างทางตั้งแต่ชั้นรองพื้นทางและชั้นพื้นทางที่ชำรุดเสียหายออก แทนที่ด้วยวัสดุใหม่ หรือการบูรณะทางหลวงจากการนำวัสดุชั้นรองพื้นทางเดิมมาใช้ใหม่ด้วยวิธี Pavement In-Place Recycling Subbase และชั้นพื้นทางด้วยวิธี Cement Modified Crushed Rock Base

๒. เปรียบเทียบข้อดีข้อเสียของทั้ง ๒ วิธี ในส่วนของงบประมาณ ระยะเวลาการก่อสร้าง วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม

๓. เมื่อได้รูปแบบที่เหมาะสมจึงเสนอแผนงานก่อสร้างกับสำนักบริหารบำรุงทาง เพื่อขอจัดสรรงบประมาณ

ปัญหาที่เกิดขึ้น

ในการพิจารณารูปแบบของงานก่อสร้างทั้งสองวิธี จำเป็นต้องมีการเริ่มต้นในการวิเคราะห์รูปแบบของงานก่อสร้างที่จะใช้ในพื้นที่ ว่าสามารถดำเนินการด้วยวิธีใดบ้างที่จะเกิดประโยชน์สูงสุด หลังจากนั้นจึงทำการเปรียบเทียบรูปแบบของการก่อสร้างทั้ง ๓ ด้านว่า ในภาพรวมการก่อสร้างด้วยวิธีใดจะเกิดประโยชน์กับทางราชการสูงสุด โดยต้องมีการวิเคราะห์ความเสียหายได้อย่างถูกต้องในเบื้องต้น เพื่อที่จะสามารถเลือกรูปแบบของงานก่อสร้างได้อย่างเหมาะสม

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๑. เพื่อใช้เป็นแนวทางในการบูรณะทางหลวงในอนาคต ในกรณีที่ถนนมีความเสียหายคล้ายคลึงกับทางหลวงหมายเลข ๓๑๑ ที่เป็นพื้นที่ของคันคลองชลประทานเก่าซึ่งเมื่อมีการใช้งานไปในช่วงระยะเวลาหนึ่งจะเกิดความเสียหายในรูปแบบนี้

๒. เพื่อใช้เป็นแนวทางในการเปรียบเทียบเลือกรูปแบบของโครงการว่าในการพิจารณาถึง งบประมาณ ระยะเวลา และสิ่งแวดล้อม สามารถดำเนินการในลักษณะใด

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ : งานกิจกรรมบูรณะผิวทางคอนกรีต ทางหลวงหมายเลข ๓๑๘๔ ตอน ดงคอน – ปากน้ำ ตอน ๒ ระหว่าง กม.๐+๐๒๕ – กม.๔+๓๐๐ ระยะทาง ๔.๒๗๕ กม.

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางหลวงหมายเลข ๓๑๘๔ เป็นเส้นทางสายรองที่ใช้คันคลองของชลประทานในการก่อสร้างและเป็นเส้นทางลัดในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่และรถบรรทุกสินค้าจากจังหวัดชัยนาทไปจังหวัดสุพรรณบุรี โดยเฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่มีการใช้ทางหลวงสายนี้เป็นจำนวนมาก ส่งผลให้ถนนเกิดความชำรุดในเวลาอันรวดเร็ว ซึ่งแต่เดิมได้มีการ Recycling ผิวทางไปแล้ว แต่เนื่องจากปริมาณรถบรรทุกขนาดใหญ่มีจำนวนมาก ทำให้การก่อสร้างด้วยวิธีนี้ไม่สามารถแก้ไขปัญหาคือ

ดังนั้นเพื่อเป็นการป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในลักษณะเดิมในอนาคต รวมทั้งมีความคุ้มค่าในการแก้ไข ทางแขวงทางหลวงชัยนาท จึงทำการก่อสร้างผิวทางใหม่โดยเปลี่ยนผิวทางจาก Asphaltic Concrete เป็นผิวทางคอนกรีต โดยการพิจารณารูปแบบของการก่อสร้างร่วมกับวิศวกรจากสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการใช้งานและป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นอีกในอนาคต

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

สภาพโดยทั่วไป

ทางหลวงหมายเลข ๓๑๘๔ เป็นเส้นทางลัดในการเดินทาง ระหว่างจังหวัดชัยนาท – จังหวัดสุพรรณบุรี และเป็นถนนบนคันคลองที่ขอใช้พื้นที่จากกรมชลประทาน ดังนั้นในการที่จะดำเนินการใด ๆ จึงต้องมีการขออนุญาตจากกรมชลประทาน รวมทั้งเมื่อมีการขยายคลองส่งน้ำของทางชลประทาน อาจทำให้เกิดความเสียหายของลาดคันทางของทางหลวงหมายเลข ๓๑๘๔ ซึ่งมีผลต่อความแข็งแรงของทางหลวง รวมทั้งทางหลวงสายนี้ถูกใช้เป็นทางลัดของรถบรรทุกหนักที่ขนส่งสินค้าเป็นจำนวนมาก โดยมีปริมาณ AADT ๑,๗๑๗ คัน จากปริมาณ AADT ๒,๘๘๙ คัน ส่งผลให้ผิวทางเกิดความเสียหายหลังจากซ่อมแซมไปไม่นาน

ดังนั้น ในการพิจารณาการเปลี่ยนรูปแบบของผิวทางจาก Asphaltic Concrete เป็น Concrete ความหนา ๒๕ cm. จำเป็นต้องมีการพิจารณาอย่างรอบคอบ เพราะต้องใช้งบประมาณเป็นจำนวนมาก รวมทั้งต้องมีการเปลี่ยนแนวของถนนออกไปจากเดิม เนื่องจากทางชลประทานมีการขยายคลองส่งน้ำที่ทางแขวงฯ ขอใช้พื้นที่ ทำให้ต้องมีการขออนุญาตจากกรมชลประทานด้วย รวมทั้งประสานกับประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้การก่อสร้างสามารถดำเนินการแล้วเสร็จตามวัตถุประสงค์

ขั้นตอนดำเนินการ

๑. ตรวจสอบสภาพความเสียหายของทางหลวง ๓๑๘๔ ว่ามีความเสียหายอยู่ในชั้นทางใด รวมทั้งตรวจสอบผลกระทบจากการขยายคลองของทางชลประทานว่ามีผลกระทบกับเสถียรภาพของทางหลวงอย่างไรบ้าง

๒. พิจารณารูปแบบของผิวทางและงานก่อสร้างว่าต้องใช้รูปแบบใดเพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรและรูปแบบของยานพาหนะ

๓. พิจารณาร่วมกันระหว่างแขวงทางหลวง ส่วนออกแบบสำนักงานทางหลวงที่ ๑๒ และ ชลประทานในพื้นที่ เพื่อให้ได้ข้อสรุปของรูปแบบของงานก่อสร้าง

๔. จัดทำแผนงานของงานก่อสร้าง และได้รับงบประมาณจากสำนักบริหารบำรุงทางจนก่อสร้างแล้วเสร็จ ใช้งานได้ตามปกติ

ปัญหาที่เกิดขึ้น

ทางหลวงหมายเลข ๓๑๘๔ เป็นทางหลวงสายรองที่มีปริมาณการจราจรไม่มาก แต่เป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่ถึง ๖๐% จึงทำให้ผิวทางได้รับความเสียหายมาก เกิดร่องล้อ และผิวทางทรุดตัว เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุกับผู้ใช้ทางโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์และรถยนต์ ซึ่งหากดำเนินการแก้ไขโดยการก่อสร้างผิวทางในรูปแบบ Asphaltic concrete จะไม่มีความคงทนมากพอ รวมทั้งผลกระทบของการขยายคลองชลประทานทำให้ลาดคันทางของทางหลวงหมายเลข ๓๑๘๔ เสียหาย ดังนั้นในการพิจารณารูปแบบของการก่อสร้างจำเป็นต้องพิจารณาอย่างรอบด้าน รวมทั้งป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในอนาคตรวมทั้งการขอใช้พื้นที่ของชลประทาน และผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๑๘๔ ด้วย

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงถนนเลียบคันคลองชลประทานที่มีการจราจรของรถบรรทุกหนักในการบูรณะผิวทางจากผิวทาง Asphaltic Concrete เป็น Concrete ซึ่งนอกจากจะทำให้การดูแลรักษามีประสิทธิภาพแล้ว ยังทำให้อายุการใช้งานของทางหลวงมีระยะเวลายาวนานกว่าเดิม ในสภาพการใช้งานที่มีรถบรรทุกขนาดใหญ่ใช้งานเป็นจำนวนมาก รวมทั้งเป็นกรณีศึกษาเพื่อใช้ประสานหารือกับทางชลประทานในการขยายคันคลองของชลประทานว่ามีผลกระทบกับทางหลวงที่ขอใช้พื้นที่ในลักษณะใด

ชื่อข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง การปรับปรุงรูปแบบงานขออนุญาตดำเนินการใด ๆ ในเขตทางหลวง โดยใช้ระบบ E-Services

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

ปัจจุบันการบริหารงานของกรมทางหลวงเป็นการดำเนินการภายใต้พระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๔๙ ซึ่งได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของกรมทางหลวงไว้ชัดเจนว่ามีอำนาจหน้าที่ใดบ้างในเขตทางหลวง นอกจากมีภารกิจหลักในการก่อสร้างถนน บำรุงรักษาทางหลวง และอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ทางแล้ว ยังมีการกำหนดการดำเนินการขออนุญาตดำเนินการใด ๆ ภายในเขตทางหลวงที่สามารถดำเนินการอะไรได้บ้าง ซึ่งในการดำเนินการขออนุญาตดำเนินการใด ๆ ในเขตทางหลวงนั้นจะมีผลกระทบกับประชาชนที่อาศัย หรือต้องการดำเนินธุรกิจภายในเขตทางหลวงโดยตรง

ซึ่งในปัจจุบันก่อนที่จะดำเนินการใด ๆ ในเขตทางหลวง จำเป็นต้องได้รับการอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน หรือผู้ที่ได้รับมอบอำนาจจากผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินก่อนดำเนินการ จึงจำเป็นต้องมีการขออนุญาตผ่านหมวดทางหลวง หรือแขวงทางหลวงในพื้นที่โดยการยื่นเอกสารด้วยตนเองหรือผ่านผู้ได้รับมอบอำนาจ ซึ่งในภาวะปัจจุบันที่มีการระบาดของโควิด - ๑๙ และการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีในปัจจุบัน ตลอดจนการสนับสนุนของภาครัฐที่ต้องการให้ภาครัฐสามารถดำเนินการในรูปแบบของ E-Government ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงควรดำเนินการปรับปรุงรูปแบบของการขออนุญาตดำเนินการใด ๆ ในเขตทางหลวงให้เป็นรูปแบบของ Digital เป็นทางเลือกให้กับประชาชนในการขออนุญาตดำเนินการใด ๆ ในเขตทางหลวงเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชน และลดระยะเวลาในการติดต่อทางราชการ รวมทั้งสามารถติดตามได้ว่างานขออนุญาตอยู่ในขั้นตอนใด

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

ปัจจุบันรัฐบาลให้ความสำคัญในการบริหารงานภาครัฐในรูปแบบของ E-Government ทำให้กฎระเบียบในรูปแบบเดิมมีการปรับปรุงให้เข้ากับยุคสมัยมากขึ้น รวมทั้งปัจจุบันรัฐให้ความสำคัญต่อประชาชน โดยมุ่งเน้นให้ประชาชนเป็นศูนย์กลางในการให้บริการมากขึ้น ทำให้มีการนำเอาระบบงานรูปแบบ E-Services มาใช้ในการให้บริการประชาชนมากขึ้น โดยในปัจจุบันการปรับปรุงรูปแบบการให้บริการประชาชนแบบ E-Services นี้ ดูแลโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบข้าราชการ (กพร.) เป็นหลักในการพัฒนาระบบของหน่วยงานรัฐต่าง ๆ ที่ต้องการปรับปรุงรูปแบบของการให้บริการเป็นแบบดิจิทัลมากขึ้น เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน รวมทั้งมีการปรับปรุงกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีความสอดคล้องกับรูปแบบที่มีการพัฒนางานในแต่ละหน่วยงานมากขึ้น ดังนั้นในการปรับปรุงรูปแบบการขออนุญาตดำเนินการใด ๆ ในเขตทางหลวงให้เข้ากับภาวะปัจจุบันที่มีการระบาดของ โควิด - ๑๙ และการบริการงานภาครัฐยุคใหม่ จึงควรมีการปรับปรุงรูปแบบของการยื่นขออนุญาตให้เป็นรูปแบบ Digital ผ่านระบบ เป็นทางเลือกเพิ่มเติมให้กับประชาชนควบคู่ไปกับการขออนุญาตโดยการยื่นเอกสารที่หน่วยงานราชการในรูปแบบเดิมเพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว ลดระยะเวลาในการเดินทางของเอกสาร รวมทั้งสามารถตรวจสอบได้ว่างานขออนุญาตอยู่ในขั้นตอนใด

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ในการปรับปรุงแนวทางการขออนุญาตดำเนินการใด ๆ ในเขตทางหลวง โดยใช้ระบบ E-Services จะช่วยให้เกิดประโยชน์ ดังนี้

- ๑) ช่วยอำนวยความสะดวกให้กับผู้ขออนุญาตฯ
- ๒) ผู้ขออนุญาตฯ สามารถดำเนินการได้ด้วยตนเอง
- ๓) ช่วยให้ระยะเวลาในการขออนุญาตดำเนินการใด ๆ ในเขตทางหลวงลดลง เพราะสามารถดำเนินการพิจารณาได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น รวมทั้งสามารถติดต่อกับผู้ขออนุญาตฯ ได้โดยตรงในกรณีที่ต้องการข้อมูลเพิ่มเติม
- ๔) ประหยัดทรัพยากร เพราะเป็นการลดใช้กระดาษทั้งในส่วนของการขอ สำเนาเอกสารที่เกี่ยวข้อง เพราะในการทำเรื่องแบบเดิมนั้นต้องใช้เอกสารประกอบการร้องขอมากกว่า ๑ ชุด
- ๕) เพิ่มความโปร่งใสในการทำงาน สร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับหน่วยงาน

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) อภิรักษ์ (ผู้ขอรับการประเมิน)

(เรืออากาศตรี อภิรักษ์ วัชรวิฑูร)

(วันที่ 5 เดือน ๒๑ พ.ศ. ๒๕๖๕)

(ลงชื่อ) [Signature] (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายจิรวัฒน์ ทรงผาสุข)

ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๑๒

(วันที่ 5 เดือน ม.ค. พ.ศ. ๒๕๖๕)