

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน(จำนวน ๓ เรื่อง)**๑) ชื่อผลงาน**

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ เรื่อง ควบคุมงานก่อสร้างทาง โครงการก่อสร้างทาง สาย ๓๒๒๙ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ - แควน้อย (บ้านเก่า) - บ้านลำทราย - บ้านพุน้ำร้อน ระหว่าง กม.๕๒+๒๑๘ - กม.๕๒+๖๒๒
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ เรื่อง ควบคุมงานก่อสร้างทาง โครงการก่อสร้างทาง สาย ๓๓๘ สายปิ่นเกล้า - นครชัยศรี ระหว่าง กม.๒๙+๗๒๕ - กม.๓๓+๘๐๐
- ๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ เรื่อง ควบคุมงานก่อสร้างทาง โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมย พร้อมโครงข่าย อ.แม่สอด จ.ตาก (งานดำเนินการเอง) ทางเลี้ยวเมืองแม่สอดพร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ (ส่วนงานทาง) ตอนที่ ๒ ส่วนที่ ๔ ระหว่าง กม.๔+๐๐๐ - กม.๕+๕๐๐

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๘ - ๓๑ มกราคม ๒๕๕๙
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ๒๒ มกราคม ๒๕๕๙ - ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๐
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๓ : ๗ ตุลาคม ๒๕๕๘ - ๑๔ สิงหาคม ๒๕๖๑

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน**๓.๑) ตนเองปฏิบัติ**

- ผลงานลำดับที่ ๑ สัดส่วนในการดำเนินการ ๘๕%

เป็นผู้กำกับ ควบคุม ดูแล โครงการก่อสร้าง สาย ๓๒๒๙

แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ - แควน้อย (บ้านเก่า) - บ้านลำทราย - บ้านพุน้ำร้อน
ระหว่าง กม.๕๒+๒๑๘ - กม.๕๒+๖๒๒ รายละเอียดดังนี้

๑. ควบคุม กำกับดูแล อำนาจในการดำเนินงานโครงการก่อสร้างทาง สาย ๓๒๒๙
๒. ติดต่อประสานงาน ตรวจสอบข้อมูลต่างๆเกี่ยวกับสายทาง
๓. ให้คำแนะนำการควบคุม การดำเนินการก่อสร้างทาง
๔. ให้ความเห็นชอบการตรวจสอบแผนงาน ปริมาณงาน และชุดเครื่องจักรก่อสร้างทาง
๕. กำกับ ดูแล นายช่างโครงการให้ปฏิบัติงานในฐานะผู้ควบคุมงาน
๖. กำกับ ดูแล ด้านอำนวยความสะดวกในการบริหารจราจร
๗. แก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติงาน
๘. ให้ความเห็นชอบตรวจสอบปริมาณงานและค่างานในสัญญา
๙. ให้ความเห็นชอบการแก้ไขแบบก่อสร้าง
๑๐. ประสานงานกับหน่วยงานภายใน ส่วนราชการอื่นและเอกชนที่เกี่ยวข้อง

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน(จำนวน ๓ เรื่อง) (ต่อ)

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน (ต่อ)

๓.๑) ตนเองปฏิบัติ (ต่อ)

- ผลงานลำดับที่ ๒ สัดส่วนในการดำเนินการ ๘๕%

เป็นผู้กำกับ ควบคุม ดูแล โครงการก่อสร้างทาง สาย ๓๓๘

สายปิ่นเกล้า - นครชัยศรี ระหว่าง กม.๒๙+๗๒๕ - กม.๓๓+๘๐๐ รายละเอียดดังนี้

๑. ควบคุม กำกับดูแล อำนวยการในการดำเนินงานโครงการก่อสร้างทาง สาย ๓๓๘
๒. ติดต่อประสานงาน ตรวจสอบข้อมูลต่างๆเกี่ยวกับสายทาง
๓. ให้คำแนะนำการควบคุม การดำเนินการก่อสร้างทาง
๔. ให้ความเห็นชอบการตรวจสอบแผนงาน ปริมาณงาน และชุดเครื่องจักรก่อสร้างทาง
๕. กำกับดูแลนายช่างโครงการให้ปฏิบัติงานในฐานะผู้ควบคุมงาน
๖. กำกับดูแลด้านอำนวยความสะดวกในการบริหารจราจร
๗. แก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติงาน
๘. ให้ความเห็นชอบตรวจสอบปริมาณงานและค่างานในสัญญา
๙. ให้ความเห็นชอบการแก้ไขแบบก่อสร้าง
๑๐. ประสานงานกับหน่วยงานภายใน ส่วนราชการอื่นและเอกชนที่เกี่ยวข้อง

- ผลงานลำดับที่ ๓ สัดส่วนในการดำเนินการ ๘๕%

เป็นผู้กำกับ ควบคุม ดูแล โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมย

พร้อมโครงข่าย อ.แม่สอด จ.ตาก (งานดำเนินการเอง) ทางเลี่ยงเมืองแม่สอดพร้อม

สะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ (ส่วนงานทาง) ตอนที่ ๒ ส่วนที่ ๔

ระหว่าง กม.๔+๐๐๐ - กม.๕+๕๐๐ รายละเอียดดังนี้

๑. ควบคุม กำกับดูแล อำนวยการในการดำเนินงานโครงการก่อสร้างทาง สายทางเลี่ยงเมืองแม่สอดพร้อม สะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒
๒. ติดต่อประสานงาน ตรวจสอบข้อมูลต่างๆเกี่ยวกับสายทาง
๓. ให้คำแนะนำการควบคุม การดำเนินการก่อสร้างทาง
๔. ให้ความเห็นชอบการตรวจสอบแผนงาน ปริมาณงาน และชุดเครื่องจักรก่อสร้างทาง
๕. กำกับดูแลนายช่างโครงการให้ปฏิบัติงานในฐานะผู้ควบคุมงาน
๖. กำกับดูแลด้านอำนวยความสะดวกในการบริหารจราจร
๗. แก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติงาน
๘. ให้ความเห็นชอบตรวจสอบปริมาณงานและค่างานในสัญญา
๙. ให้ความเห็นชอบการแก้ไขแบบก่อสร้าง
๑๐. ประสานงานกับหน่วยงานภายใน ส่วนราชการอื่นและเอกชนที่เกี่ยวข้อง

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน(จำนวน ๓ เรื่อง) (ต่อ)

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน (ต่อ)

๓.๒) ผู้ร่วมจัดทำผลงานปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ นายโสภณ ชันทอง นายช่างโครงการ สาย ๓๒๒๙ รายละเอียดดังนี้

๑. วางแผนดำเนินงาน ตรวจสอบแผนงาน ปริมาณงาน และชุดเครื่องจักร
๒. สำรวจแนวทาง ตรวจสอบปริมาณงาน แหล่งวัสดุ
๓. ปฏิบัติงานในฐานะผู้ควบคุมงาน ตามระเบียบพัสดุ ๒๕๓๕
๔. จัดทำรายงานต่างๆ เสนอผู้จัดการโครงการตามวาระ
๕. เสนอปัญหาและอุปสรรค แก่ผู้จัดการโครงการ เพื่อหาแนวทางแก้ไขทันที่

- ผลงานลำดับที่ ๒ นายสันติย์ พุกวงษ์ นายช่างโครงการ สาย ๓๓๘ รายละเอียดดังนี้

๑. วางแผนดำเนินงาน ตรวจสอบแผนงาน ปริมาณงาน และชุดเครื่องจักร
๒. สำรวจแนวทาง ตรวจสอบปริมาณงาน แหล่งวัสดุ
๓. ปฏิบัติงานในฐานะผู้ควบคุมงาน ตามระเบียบพัสดุ ๒๕๓๕
๔. จัดทำรายงานต่างๆ เสนอผู้จัดการโครงการตามวาระ
๕. เสนอปัญหาและอุปสรรค แก่ผู้จัดการโครงการ เพื่อหาแนวทางแก้ไขทันที่

- ผลงานลำดับที่ ๓ นายสุพัฒน์ สายน้ำ นายช่างโครงการ ทางเลี้ยงเมืองแม่สอดพร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ (ส่วนงานทาง) ตอนที่ ๒ ส่วนที่ ๔ รายละเอียดดังนี้

๑. วางแผนดำเนินงาน ตรวจสอบแผนงาน ปริมาณงาน และชุดเครื่องจักร
๒. สำรวจแนวทาง ตรวจสอบปริมาณงาน แหล่งวัสดุ
๓. ปฏิบัติงานในฐานะผู้ควบคุมงาน ตามระเบียบพัสดุ ๒๕๓๕
๔. จัดทำรายงานต่างๆ เสนอผู้จัดการโครงการตามวาระ
๕. เสนอปัญหาและอุปสรรค แก่ผู้จัดการโครงการ เพื่อหาแนวทางแก้ไขทันที่

๔) ข้อเสนอแนวคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร งานก่อสร้างทาง ๓ ช่องทางบนเครือข่ายอินเทอร์เน็ต

ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยียุคดิจิทัล นำพาประเทศก้าวสู่โมเดล “ประเทศไทย ๔.๐” ที่มุ่งเน้นเศรษฐกิจขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม เป็นจุดเริ่มต้นแห่งแนวความคิดที่ผลักดันการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร งานก่อสร้างทาง ที่โปร่งใส สู่สาธารณะ ๓ ช่องทาง ได้แก่ ช่องทาง เครือข่ายสังคมออนไลน์ FACEBOOK ,เว็บไซต์ และ Android Application ของศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี โดยทำการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารทุกวัน เพื่อให้บุคคลที่ติดตาม ไม่พลาดความเคลื่อนไหวที่สำคัญ ในรูปแบบภาพนิ่งหรือภาพเคลื่อนไหวมูวสูง รวมทั้งเป็นช่องทางให้ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ได้รับความช่วยเหลือหรือร้องเรียนข้อเดือดร้อน ซึ่งรวดเร็วกว่าวิธีเดิมที่ติดต่อร้องเรียนผ่านกรมทางหลวงโดยตรง สามารถแก้ไขปัญหาต่างๆ ได้อย่างตรงประเด็นระหว่างประชาชนกับโครงการฯ

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการ
เพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ เรื่อง ควบคุมงานก่อสร้างทาง โครงการก่อสร้างทาง สาย ๓๒๒๙
แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ - แควน้อย (บ้านเก่า) - บ้านลำทราย - บ้านพุน้ำร้อน
ระหว่าง กม.๕๒+๒๑๘ - กม.๕๒+๖๒๒

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

กรมทางหลวง เตรียมแผนพัฒนาโครงข่าย เปิดประตูอาเซียน สำหรับภูมิภาคตะวันตกนั้น
เริ่มต้นทางจากกรุงเทพฯ มุ่งตรงสู่จังหวัดกาญจนบุรี ถึงจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน ข้ามเขตแดน
สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ไปยังโครงการทำเรื่อน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย นำพาการส่งออก
สินค้าไทยสู่ตลาดโลก ด้วยเหตุผลดังกล่าว ศูนย์สร้างทาง ได้รับอนุมัติงบประมาณ ประจำปี พ.ศ.๒๕๕๗
โครงการก่อสร้างทาง สาย ๓๒๒๙ ยกระดับมาตรฐานทางเดิม ลาดยาง Single Surface Treatment
มาตรฐานทางชั้น ๔ (๗/๙) เป็นมาตรฐานทางชั้น ๑ (๗/๑๑) ผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีต
วงเงิน ๒๔๐ ล้านบาท ระยะทางก่อสร้าง ๑๒.๗๔๑ กิโลเมตร

ข้าพเจ้า ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ ผู้จัดการโครงการ งานจ้างเหมาดำเนินการก่อสร้างทาง
สาย ๓๒๒๙ ตอน บ้านลำทราย - บ้านพุน้ำร้อน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน กม.๕๒+๒๑๘ -
กม.๕๒+๖๒๒ งบประมาณ ๔๖.๖๕๐ ล้านบาท ถนนเดิม(ไม่มี) เนื่องจากเป็นพื้นที่ทับซ้อน ตะเข็บชายแดน
มีการสร้างทางลัดลง วัสดุลูกรัง เบี่ยงการจราจรด้านซ้ายทางไปบรรจบจุดตัดชายแดน ระยะทาง ๒๕ เมตร
จากสันปันน้ำ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าเป็นพื้นที่ละเอียดอ่อน จำเป็นต้องวางแผนการก่อสร้างรวมทั้งประสานงาน
กับหน่วยงานหลักดังนี้ ๑. กองทัพบก กองพลทหารราบที่ ๙/ กองกำลังสุรสีห์ ๒. กรมสนธิสัญญาและ
กฎหมาย กระทรวงต่างประเทศ ๓. ผู้มีอำนาจตัดสินใจแห่งสาธารณรัฐสหภาพเมียนมา เพื่อวางแผน
การก่อสร้าง การใช้ทางเบี่ยง การใช้วัดถูระเบิด ไม่ให้กระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

ด้วยความร่วมมือจากทุกส่วนฝ่าย ทำให้งานก่อสร้างทางเป็นไปอย่างราบรื่น โดยสามารถก่อสร้าง
ถนนใหม่เชื่อมต่อถนนเดิม กม.๕๒+๒๑๗ ขนาด ๒ ช่องจราจร (๗/๑๑) ขยายเป็น ๓ ช่องจราจร
(๑๐.๕/๑๔.๕) และปรับลดความลาดชันจากเดิม ๑๐ - ๑๒ % เป็น ๘ % ตลอดโครงการ

โครงการฯ ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ในงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ สามารถเปิดใช้งาน
ได้อย่างสะดวกสบาย ปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง และรองรับการเดินทางไปสู่ท่าเรื่อน้ำลึกทวาย
ด้วยระยะทางเพียง ๑๖๐ กิโลเมตร

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๑. งานวางแผนโครงการก่อสร้าง ประสานงานกับหน่วยงานทั้งภายในและภายนอกประเทศ
เพื่อความคล่องตัวในการก่อสร้างทาง

๒. งานระเบิดหินเปิดเส้นทางก่อสร้างนั้น ไม่ได้รับการอนุมัติจากกระทรวงต่างประเทศ
เนื่องจากเกรงว่าจะกระทบต่อการเคลื่อนตัวของสันปันน้ำ กระทบต่อข้อตกลงร่วมกันระหว่างประเทศ
บริเวณชายแดน จำเป็นต้องปรับแผนการก่อสร้าง เตรียมเครื่องจักรหนักเพื่อการขุดเจาะหิน ตัดหินผุ
และตัดหินแข็ง ในสัดส่วนที่สอดคล้องกับสภาพหน้างานจริง

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ เรื่อง ควบคุมงานก่อสร้างทาง โครงการก่อสร้างทาง สาย ๓๒๒๙
แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ – แควน้อย (บ้านเก่า) – บ้านลำทราย – บ้านพุน้ำร้อน
ระหว่าง กม.๕๒+๒๑๘ – กม.๕๒+๖๒๒ (ต่อ)

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน (ต่อ)

๓. งานก่อสร้างทางเบี่ยงช่องจราจร กำหนดด้านขวาทาง เนื่องจากด้านซ้ายทางมีการขยาย
ช่องทางเพิ่มอีกหนึ่งช่องจราจร รวมทั้งไม่สามารถขยายเป็นทางเบี่ยงได้อีกเพราะเป็นหุบเหวลึก
สำหรับด้านขวาทางนั้น มีต้นไม้ขนาดกลางขึ้นประปราย ทำการประสานกรมป่าไม้ ลงพื้นที่ตรวจสอบ
พรรณไม้หวงห้าม ร่วมกัน

๔. งานรื้อย้ายด้านชั่วคราวบริเวณชายแดนไทย ประสานกองพลทหารราบที่ ๙/ กองกำลังสุรสีห์
ดำเนินการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง กีดขวางงานก่อสร้างทางบริเวณด้านๆ และได้รับความอนุเคราะห์
จากผู้รับจ้าง ทำการก่อสร้างอาคารพักอาศัยชั่วคราวเพิ่มเติม เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจให้กับกองกำลัง
ที่ประจำการ

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๑. พัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการจราจรในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ
เป็นการเชื่อมต่อถนนจนสุดเขตแดนประเทศไทย

๒. เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน รองรับการเดินทาง
สู่ท่าเรือน้ำลึกทวาย ก่อนที่จะมีการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายกาญจนบุรี – ชายแดนไทย/เมียนมา(บ้านพุน้ำร้อน) ขณะนี้อยู่ในช่วงออกแบบเส้นทาง

๓. กระจายความเจริญทางเศรษฐกิจ การค้า การท่องเที่ยว จากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง
สู่ท่าเรือน้ำลึกทวาย ก่อนที่จะมีการก่อสร้างรถไฟเชื่อมทวาย-แหลมฉบัง จุดเชื่อมระบบโลจิสติกส์
แห่งภูมิภาคอาเซียน ขณะนี้อยู่ในช่วงรวบรวมความคิดเห็นของประชาชน

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ เรื่อง ควบคุมงานก่อสร้างทาง โครงการก่อสร้างทาง สาย ๓๓๘
สาย ปั่นเกล้า - นครชัยศรี ระหว่าง กม.๒๙+๗๒๕ - กม.๓๓+๘๐๐

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

โครงการก่อสร้าง สาย ๓๓๘ สาย ปั่นเกล้า - นครชัยศรี เป็นถนนสายหลักที่สำคัญที่รองรับการขยายตัวของเมืองหลวง และรองรับการเดินทางจากภูมิภาคตะวันตกและภาคใต้ ในการเดินทางเข้าสู่กรุงเทพฯและผ่านไปยังภูมิภาคอื่นๆต่อไป โดยเฉพาะช่วง กม.๒๒+๐๐๐ - กม.๓๓+๘๐๐ เป็นย่านที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่น สองข้างทาง มีการเข้า/ออก ทางสายหลัก ซึ่งเป็นการจราจรกระแสรอง ส่งผลต่อการเดินทางของการจราจรกระแสหลัก ทำให้กระแสดังกล่าว เข้า/ออก จากกรุงเทพฯ ติดขัด และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จากสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น ศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี ดำเนินการวางแผนพัฒนาเครือข่ายการขนส่งและระบบบริหารขนส่งสินค้าและบริการ

กิจกรรมก่อสร้างทางหลวง (งานดำเนินการเอง) มาตรฐานทางขั้นพิเศษ ก่อสร้างทางคู่ขนาน ด้านซ้าย/ขวาทาง กม.๒๒+๐๐๐ - กม.๓๓+๗๐๐ ความกว้างผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีต หนา ๑๐ ซม. ผังละ ๙ เมตร ๒ ช่องจราจร มีไหล่ทาง พร้อมทางเชื่อมเข้า/ออก ทางสายหลักเป็นช่วงๆ วงเงินงบประมาณ ๗๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๐

ข้าพเจ้า ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ ผู้จัดการโครงการ งบประมาณ พ.ศ.๒๕๕๘ - ๒๕๕๙ สาย ๓๓๘ สายปั่นเกล้า - นครชัยศรี (ก่อสร้างทางคู่ขนาน) ระหว่าง กม.๒๙+๗๒๕ - กม.๓๓+๖๕๐ (ด้านซ้ายทาง) และ กม.๓๐+๘๕๐ - กม.๓๓+๘๐๐ (ด้านขวาทาง) รวมระยะทาง ๖.๘๗ กม. วงเงินงบประมาณ ๑๗๙.๖ ล้านบาท

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๑. ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ดำเนินการยกระดับทางคู่ขนานสูงกว่าระดับของทางสายหลัก ๕๐ ซม. เพื่อรองรับงานก่อสร้างทางสายหลักในอนาคต ส่งผลให้ทางคู่ขนานในปีที่แล้วแตกต่างจากปีที่ก่อสร้าง เกิดข้อร้องเรียนของเจ้าของธุรกิจปั๊มน้ำมันรายหนึ่ง ความเดือดร้อนจากการสร้างทาง บริเวณทางเข้าออกของกิจการ เร่งรัดแก้ปัญหาความเดือดร้อนประชาชน ปรีกษาหารือร่วมกับฝ่ายสำรวจและออกแบบ ปรับความลาดชันตามหลักวิศวกรรมงานทาง

๒. สืบเนื่องจากการยกระดับ ๕๐ ซม. ทำให้ทางเท้าระหว่างทางคู่ขนานกับทางสายหลัก มีความลาดชันต่างกัน ๑๒ องศา จึงได้ทำการออกแบบเพื่อการก่อสร้าง Barrier Curb and Gutter พร้อมบ่อพักกรณีทางต่างระดับ ทำให้ทางเท้าระดับเสมอกัน มีความปลอดภัยและสวยงามต่อผู้ใช้ทาง และถ้าได้รับจัดสรรงบประมาณการยกระดับทางสายหลัก ก็ไม่จำเป็นต้องรู้ Barrier Curb and Gutter ทางเท้า และระบบระบายน้ำออก เพียงแค่ปรับความลาดโครงสร้างชั้นทางเข้าหา Barrier Curb and Gutter ทำให้ประหยัดงบประมาณในการก่อสร้างทางเกาะยกแบบมีทางเท้า

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ เรื่อง ควบคุมงานก่อสร้างทาง โครงการก่อสร้างทาง สาย ๓๓๘
สาย ปีนเกล้า - นครชัยศรี ระหว่าง กม.๒๙+๗๒๕ - กม.๓๓+๘๐๐ (ต่อ)

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน (ต่อ)

๓. งานก่อสร้างสะพาน ดำเนินการโดย ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ ๓ ปทุมธานี จำนวน ๕ แห่ง แต่ศูนย์สะพานฯ เข้าดำเนินการก่อสร้าง เพียง ๓ แห่ง ยังคงเหลือสะพาน อีก ๒ แห่ง ที่จะดำเนินการก่อสร้างในปีถัดไป ส่งผลต่อการเปิดใช้ทางคู่ขนาน และพบว่าประชาชนบางส่วนเข้ามาสัญจรบนทางคู่ขนาน ทั้งๆที่ ยังไม่เปิดให้ใช้เป็นทางสาธารณะ ดำเนินการแก้ปัญหา ประชุมปรึกษาหารือร่วมกันกับฝ่ายสำรวจและออกแบบ ฝ่ายแผนงาน และแขวงทางหลวงสมุทรสาคร ทำการออกแบบและติดตั้งป้ายเตือน แผงกั้นการจราจร และแท่นกันคอนกรีต ตามคู่มือการใช้อุปกรณ์ควบคุมการจราจรบนพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันรถวิ่งตกลงไปในลำคลอง สามารถอำนวยความสะดวก และแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๑.ลดการติดขัดของกระแสจราจรหลักและรอง จากการขยาย สาย ๓๓๘ มาตรฐานทางชั้นพิเศษเต็มรูปแบบ ที่มีการแบ่งแยกช่องทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบยกอย่างชัดเจน ส่งผลให้ผู้ใช้เส้นทางได้รับความสะดวกสบายจากการใช้เส้นทาง

๒.ประหยัดงบประมาณจากการออกแบบเพื่อการก่อสร้าง Barrier Curb and Gutter พร้อมบ่อพักกรณีทางต่างระดับ ทำให้ไม่จำเป็นต้องรื้อสร้างใหม่ คนเดินเท้าสามารถใช้ประโยชน์จากทางเท้า ได้อย่างปลอดภัย ไม่ลื่นหกล้ม จากความลาดชันของทางเท้า และมีความสวยงามทางภูมิสถาปัตย์

๓.ประหยัดระยะเวลาเดินทาง สามารถระบายการจราจรออกจากกรุงเทพฯ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ใช้เวลาเดินทางเพียง ๓๖ นาที จากสะพานพระราม ๘ ผ่าน ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี ถึงปลายทางสาย ๓๓๘ ทางแยกต่างระดับนครชัยศรี

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ เรื่อง ควบคุมงานก่อสร้างทาง โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมย พร้อมโครงข่าย อ.แม่สวด จ.ตาก (งานดำเนินการเอง) ทางเลี้ยวเมืองแม่สวดพร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ (ส่วนงานทาง) ตอนที่ ๒ ส่วนที่ ๔ ระหว่าง กม.๔+๐๐๐ – กม.๕+๕๐๐

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมยพร้อมโครงข่าย อ.แม่สวด จ.ตาก ทางเลี้ยวเมืองแม่สวดฯ แห่งที่ ๒ เพื่อส่งเสริมความร่วมมือและการลงทุนภูมิภาคอาเซียน ตามโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) และรองรับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมโยงประเทศเมียนมา ไทย สปป.ลาว กัมพูชา และ จีน โดยกรมทางหลวงมอบหมายภารกิจให้แก่ หน่วยงานดำเนินการเอง ส่วนงานทาง ดำเนินการโดยศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี ลำปาง หล่มสัก และ ขอนแก่น ส่วนงานโครงสร้างสะพานดำเนินการโดย ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน ระยะทางรวม ๑๖.๘ กม. เป็นเส้นทางตัดใหม่ มาตรฐานทางชั้นพิเศษ ๔ ช่องจราจร (Divided Highway) วงเงินงบประมาณ ๑,๖๐๐ ล้านบาท

ข้าพเจ้า ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ ผู้จัดการโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๕๘ – ๒๕๖๑ ทางเลี้ยวเมืองแม่สวดพร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ (ส่วนงานทาง) ตอนที่ ๒ ส่วนที่ ๔ ระหว่าง กม.๔+๐๐๐ – กม.๕+๕๐๐ ระยะทาง ๑.๕ กิโลเมตร งบประมาณ ๑๓๓.๕๗ ล้านบาท มาตรฐานทางชั้นพิเศษ จำนวน ๔ ช่องจราจร ผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีต หนา ๑๐ ซม. เกาะกลางแบบร่องน้ำ กว้าง ๔ เมตร มีไหล่ทางทั้งสองด้าน และก่อสร้างสะพานยกระดับตัดกับ สาย ๑๐๕ ช่วง กม.๕+๕๐๐ ผิว AC เดิมรื้อออก แทนที่ด้วย ผิวทางคอนกรีตหนา ๒๕ ซม.

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๑. ตรวจสอบพื้นที่หน้างานขณะก่อสร้างงานชั้นรองพื้นทาง ช่วงกม.๕+๔๕๐ – กม.๕+๕๐๐LT. พบปัญหาการไหลซึมของน้ำใต้ดินถึงโครงสร้างชั้นทาง ลักษณะภูมิประเทศ ด้านซ้ายทาง เป็นเนินเขา ตัด Toe Back Slop สิ้นสุดเขตทาง นอกเขตทางปลูกพืชผลทางการเกษตร ก่อให้เกิดน้ำซึมผ่านชั้นรองพื้นทางขึ้นจากด้านซ้ายทางไปขวาทาง ทำให้ดินฐานรากสูญเสียการรับน้ำหนัก ไม่สามารถบดอัดแน่นได้ตามข้อกำหนด ดำเนินการปรึกษาหารือร่วมกันกับ ฝ่ายสำรวจและออกแบบ ฝ่ายตรวจสอบและวิเคราะห์ทางวิศวกรรม และฝ่ายแผนงาน เพื่อหาแนวทางแก้ไข โดยทำการออกแบบเพื่อก่อสร้างร่องระบายน้ำใต้ดิน ใช้หินเป็นวัสดุกรองน้ำ และ ดาดคูล่งน้ำ ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ สามารถแก้ไขปัญหาน้ำไหลซึมบริเวณเขตก่อสร้างได้

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ เรื่อง ควบคุมงานก่อสร้างทาง โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมย พร้อมโครงข่าย อ.แม่สวด จ.ตาก (งานดำเนินการเอง) ทางเลี้ยวเมืองแม่สวดพร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ (ส่วนงานทาง) ตอนที่ ๒ ส่วนที่ ๔ ระหว่าง กม.๔+๐๐๐ – กม.๕+๕๐๐(ต่อ)

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน(ต่อ)

๒. การก่อสร้างสะพานข้ามอุโมงค์ฯ จำเป็นต้องวางแผนการบริหารการจราจร โดยต้องมีการประสานกับศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน พิจิตร และแขวงทางหลวงแม่สวด เพื่อการบริหารจราจรทางเบี่ยงแต่ละขั้นตอน สภาพเดิม สาย ๑๐๕ เป็นถนน ๔ ช่องจราจร แบบมีเกาะกลาง และไหล่ทาง เริ่มจากการก่อสร้างทางเบี่ยงสองทิศทาง โดยการถมดินให้ได้ระดับที่ออกแบบไว้ และไม่กระทบต่อเสถียรภาพเชิงลาด ต่อจากนั้นปิดช่องจราจร ให้รถไปใช้ทางเบี่ยงจราจร ทำการขุดรื้อถนนเดิมออก ลึกลงไปไม่ต่ำกว่า ๕.๕ เมตร เร่งดำเนินการงานก่อสร้างโครงสร้างสะพาน ให้แล้วเสร็จถึงคันสะพาน จากนั้นเริ่มดำเนินการปูผิวทางคอนกรีต สาย ๑๐๕ เพื่อเปิดใช้ช่องจราจร และขุดรื้อทางเบี่ยงสองฝั่งออก เพื่อก่อสร้างทางเชื่อม Ramp ทั้งสี่ด้านต่อไปได้ การบริหารจราจรนี้จะสามารถช่วยอำนวยความสะดวก และแก้ปัญหาการจราจรบริเวณจุดตัดก่อสร้างสะพานฯได้

๓. ดำเนินการออกแบบโครงสร้างชั้นทาง งานทางเบี่ยงจราจรเพื่อการก่อสร้าง ซึ่งเป็นถนนชั่วคราว โดยปกติจะออกแบบผิวทางแบบหินคลุก จากการเก็บรวบรวมสถิติจราจร พบว่า เปอร์เซ็นต์ของรถบรรทุกหนัก ๘ % และผลทดสอบเฉลี่ย ดินถมคันทาง ค่า CBR. ไม่ต่ำกว่า ๓ % นำไปใช้ในการคำนวณออกแบบความหนา Full Depth Asphalt Thickness (TA) ๒๐.๕ ซม. แบบช่องจราจรเดี่ยว โดยวิธี Asphalt Institute Method ฉบับที่ ๘ (๑๙๗๐) กำหนดให้ ผิวทางแอสฟัลท์ หนา ๔ ซม. กว้าง ๔ เมตร พื้นทางหินคลุก หนา ๒๐ ซม.ค่า CBR. ไม่ต่ำกว่า ๘๐ % วัสดุรองพื้นทางลูกรัง หนา ๒๐ ซม.ค่า CBR. ไม่ต่ำกว่า ๒๕ % และดินถมคันทาง ค่า CBR. ไม่ต่ำกว่า ๓ % ที่ความหนาแน่น ๙๕ % จากการตรวจสอบความหนา TA ที่ต้องการเหนือชั้นต่างๆ พบว่าโครงสร้างชั้นทางที่ออกแบบมีความหนาเพียงพอ ทำบันทึกเสนอผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี เพื่ออนุมัติการก่อสร้างทางเบี่ยงต่อไป สามารถเปิดใช้งานก่อสร้างทางเบี่ยงจราจร ได้อย่างปลอดภัย และไม่เกิดอุบัติเหตุจากการใช้ทางชั่วคราวดังกล่าว

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๑. รองรับการจราจรที่เพิ่มขึ้นและแบ่งเบาปัญหาการจราจรที่แออัดของสะพานมิตรภาพไทย – เมียนมา แห่งที่ ๑

๒. เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจประเทศไทยกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา อำนวยความสะดวกรวดเร็วในการคมนาคมขนส่ง ส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้าการลงทุนในภาคเกษตรกรรม ภาคอุตสาหกรรม

๓. เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงอาเซียน – โลกและการส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษ อ.แม่สวด จ.ตาก

๔. รองรับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (EWEC)

๕. พัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการจราจรในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ

ชื่อข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร งานก่อสร้างทาง ๓ ช่องทางบนเครือข่ายอินเทอร์เน็ต

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยียุคดิจิทัล นำพาประเทศก้าวสู่โมเดล “ประเทศไทย ๔.๐” ที่มุ่งเน้นเศรษฐกิจขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม เป็นจุดเริ่มต้นแห่งแนวความคิดที่ผลักดันการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร งานก่อสร้างทาง ที่โปร่งใส สู่สาธารณะ ๓ ช่องทาง ได้แก่ ช่องทางที่ ๑ เครือข่ายสังคมออนไลน์ FACEBOOK ช่องทางที่ ๒ เว็บไซต์ และช่องทางที่ ๓ Android Application ของศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี โดยทำการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารทุกวัน เพื่อให้บุคคลที่ติดตาม ไม่พลาดความเคลื่อนไหวที่สำคัญ ในรูปแบบภาพนิ่งหรือภาพเคลื่อนไหวมูวสูง ที่ผ่านการคัดสรรจากคณะทำงานผู้เชี่ยวชาญในแต่ละส่วน/ฝ่าย ส่งผ่านงานที่มีคุณภาพแก่ผู้รับสาร ทุกช่องทาง นอกจากนี้มีแนวความคิดที่เน้นการปรับความคิดในเชิง “น้อย แต่มาก” ในยุคที่ทุกคนต้องการข้อมูลข่าวสาร รวดเร็ว กระชับ ตรงประเด็น ในหนึ่งคลิก One Click

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน

จากแนวคิดที่จะใช้ประโยชน์จากยุคโลกาภิวัตน์กับกระแสนอนไลน์ในสังคมไทย นำพาไปสู่วิธีการที่จะผลิตสื่อที่มีคุณภาพ เริ่มตั้งแต่ ประชุมปรึกษาหารือร่วมกับผู้อำนวยการศูนย์ฯ เพื่อคัดเลือกและแต่งตั้งคณะทำงาน จำนวน ๕ คน โดยข้าพเจ้ารับผิดชอบเป็นประธานคณะทำงาน ดำเนินการประชุมร่วมกัน จัดทำตารางเผยแพร่ เริ่มตั้งแต่เดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยแจ้งให้ทุกส่วน/ฝ่ายทราบในรูปแบบ PAPERLESS ผ่านช่องทางแอปพลิเคชันไลน์ ให้มีการจัดส่งข้อมูลล่วงหน้า จากนั้นนำข้อมูลภาพที่ได้มาตกแต่งผ่านโปรแกรมตกแต่งภาพมืออาชีพ ในการจัดรูปแบบเฟรมให้สอดคล้องกับเนื้อหาและน่าสนใจติดตามได้ สำหรับข้อมูลวิทัศน์ จะทำการตกแต่งในรูปแบบเฟรมที่กำหนดผ่านโปรแกรมตัดต่อวิดีโอ ภายหลังจากจัดทำข้อมูลสื่อเรียบร้อยแล้ว จะมีการกรองข้อมูลผ่านทางที่ปรึกษาคณะทำงาน ก่อนที่จะเผยแพร่ข้อมูลดังกล่าว ทุกๆเช้าของแต่ละวัน ผ่านทาง ๓ ช่องทาง ช่องทางแรก เครือข่ายสังคมออนไลน์ FACEBOOK ช่องทางที่สอง สื่อเว็บไซต์ จมูกปลา เป็นแนวทางเดียวกับเว็บไซต์กรมทางหลวงในปัจจุบัน และเว็บไซต์กรมฯ รุ่นใหม่ ที่จะเผยแพร่ในเดือน กันยายน ๒๕๖๑ นี้ ช่องทางที่สาม เป็นการเผยแพร่ผ่าน Android Application ของศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี โดยทำการเขียนโปรแกรมผ่านภาษาจาวา

ผลตอบรับจากแนวความคิดการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร งานก่อสร้างทาง ๓ ช่องทางบนเครือข่ายอินเทอร์เน็ตนั้น ได้รับการตอบรับจากผู้สนใจ มีสถิติการเข้าชม เครือข่าย FACEBOOK ไม่ต่ำกว่า ๒๐๐ ครั้งต่อวัน ด้วยผลตอบรับที่ดี ทีมคณะทำงานประชุมร่วมกันเพื่อที่จะปรับปรุงให้ทันสมัยในยุคที่ “ทุกอย่าง เร็วกว่าแสง”

ข้อเสนอแนะความคิด/วิธีการพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร งานก่อสร้างทาง ๓ ช่องทางบนเครือข่ายอินเทอร์เน็ต (ต่อ)

๓) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

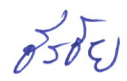
๑. เพื่อการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่สามารถติดตามรับชมได้ผ่านทางมือถือ TABLET และเครื่องคอมพิวเตอร์
๒. เพื่อการเรียนรู้ข้อมูลข่าวสารทางวิศวกรรมงานทาง
๓. เพื่อการประชาสัมพันธ์โครงการ หน่วยงานภาครัฐ ให้ประชาชนได้ทราบ สร้างความปลอดภัยและอุ่นใจตลอดการเดินทาง
๔. เพื่อการพัฒนาโปรแกรมในสื่อสังคมไร้สาย ไม่ตกยุคสมัย สามารถเข้าถึงความต้องการของ ผู้รับสาร โดยไม่จำเป็นต้องเดินทางมาที่ตั้งโครงการ สำนักงาน

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)..........(ผู้เข้ารับการคัดเลือก)

(นายเอกสิทธิ์ ไม้วัฒนา)

(วันที่ ๐๗ เดือน สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๑..)

(ลงชื่อ)..........(ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายธีรชัย รักวิจิตรกุล)

(วันที่ ๐๗ เดือน สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๑..)