

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน

๑) ชื่อผลงาน

- ๑.๑) การแก้ไขปัญหาการก่อสร้างเสาเข็มเจาะสะพานข้ามแยกโครงการก่อสร้าง
ทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สาย มินบุรี - ฉะเชิงเทรา ตอน ๒
- ๑.๒) การแก้ไขปัญหารูปแบบการก่อสร้างสะพานที่ไม่สอดคล้องกับสภาพจริงในสนาม
ที่ กม.๕๘+๒๓๓.๖๕๖(RT) ด้านขาเข้า โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔
สาย มินบุรี - ฉะเชิงเทรา ตอน ๒
- ๑.๓) การแก้ไขความเสียหายของผิวทางแอสฟัลท์เพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพจริง
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๔๔ สาย อ.บ้านบึง - อ.แกลง ตอน ๑ ส่วนที่ ๒

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

- ๒.๑) พ.ค. ๒๕๕๙ - มี.ค.๒๕๖๐
- ๒.๒) พ.ค. ๒๕๕๙ - มี.ค.๒๕๖๐
- ๒.๓) ก.ค. ๒๕๕๘ - พ.ค.๒๕๕๙

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ๓.๑) ตนเองปฏิบัติ
- ผลงานลำดับที่ ๑. สัดส่วน ๘๐%
 - ผลงานลำดับที่ ๒. สัดส่วน ๘๐%
 - ผลงานลำดับที่ ๓. สัดส่วน ๘๐%

๓.๒) ผู้ร่วมจัดทำผลงานปฏิบัติ

- | | | | |
|-------------------|--------------------------|-----------|---------------|
| - ผลงานลำดับที่ ๑ | นาย สมคิด สหกิจรุ่งเรือง | ร่วมจัดทำ | (สัดส่วน ๒๐%) |
| - ผลงานลำดับที่ ๒ | นาย สมคิด สหกิจรุ่งเรือง | ร่วมจัดทำ | (สัดส่วน ๒๐%) |
| - ผลงานลำดับที่ ๓ | นาย กิตติ โคตมา | ร่วมจัดทำ | (สัดส่วน ๒๐%) |

๔) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

เรื่อง การพัฒนาบุคลากรกรมทางหลวงในการกำกับดูแลความปลอดภัยระหว่างการบำรุงรักษาและ
ก่อสร้างทางหลวง

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการ เพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ลำดับที่ ๑ การแก้ไขปัญหาการก่อสร้างเสาเข็มเจาะสะพานข้ามแยกโครงการก่อสร้าง
ทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สาย มินบุรี - ฉะเชิงเทรา ตอน ๒

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางหลวงสายดังกล่าวเป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงกรุงเทพมหานคร กับภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านจังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นจังหวัดในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งทำให้เป็นเส้นทางที่ใช้เพื่อการเดินทาง ขนส่งสินค้าเป็นจำนวนมาก โดยที่ปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี ๒๕๕๘ (Annual Average Daily Traffic, AADT) ๔๐,๔๕๒ คัน/วัน รถบรรทุกหนักมากกว่า ๖ ล้อ ๑๐,๒๐๗ คัน/วัน ซึ่งสภาพผิวทางก่อนการดำเนินการนั้นมีการเสื่อมสภาพและเสียหายเป็นจำนวนมากซึ่งอาจทำให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้เส้นทางดังกล่าว และการจราจรค่อนข้างหนาแน่นและติดขัดในบริเวณพื้นที่การก่อสร้าง สาธารณูปโภคติดขัดบริเวณพื้นที่งานก่อสร้าง รวมทั้งฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง ส่งผลต่อประชาชนที่อยู่สองข้างทาง

รูปแบบการก่อสร้างต้องปรับแก้แนวศูนย์กลางถนนใหม่จากจุดศูนย์กลางถนนเดิมจึงเป็นอุปสรรคต่อการทำงาน มีการต่อสะพานและทุบสะพานสร้างใหม่อยู่ในโครงการฯหลายแห่ง และการก่อสร้างอยู่ในบริเวณพื้นที่ดินเหนียวอ่อน ทำให้การวางแผน วิธีการก่อสร้าง การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง ถือเป็นเรื่องสำคัญ การบรรเทาผลกระทบจากการก่อสร้างที่อาจทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจรในพื้นที่ก่อสร้างเป็นสิ่งสำคัญ เนื่องจากโครงการนี้เป็นโครงการก่อสร้างที่มีพื้นที่การก่อสร้างอยู่ในถนนเส้นทางหลัก และอยู่ในเขตที่มีการจราจรหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วนประกอบด้วย โรงเรียน, หน่วยงานราชการ, ร้านค้า, โรงงาน, หมู่บ้านจัดสรร, ชุมชนเดิมและบริเวณที่ก่อสร้างยังอยู่บนสี่แยกที่มีทางเข้า - ออก ชุมชน โรงเรียน และหน่วยงานราชการ ซึ่งมีปริมาณการจราจรสูงในช่วงเวลาเร่งด่วน เป็นจุดตัดกระแสของยานพาหนะของผู้ใช้รถใช้ถนน เป็นผลให้ประชาชนที่อยู่อาศัยใกล้เคียง ที่ต้องเดินทางสัญจรผ่านพื้นที่โครงการก่อสร้างอาจได้รับความไม่สะดวกในการเดินทาง เพื่อลดผลกระทบจากการก่อสร้างจะต้องมีการวางแผนจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง วิธีการก่อสร้างให้มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับก่อสร้างงานในส่วนอื่นๆ รวมถึงต้องมีการประชาสัมพันธ์ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อสื่อสารไปยังผู้เกี่ยวข้องต่างๆได้อย่างทั่วถึงเกี่ยวกับการก่อสร้างในบริเวณดังกล่าว

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๑. รูปแบบการก่อสร้างต้องปรับแก้แนวศูนย์กลางถนนใหม่จากจุดศูนย์กลางถนนเดิมจึงเป็นอุปสรรคต่อการทำงาน เนื่องจากมีการต่อสะพานและทุบสะพานสร้างใหม่อยู่ในโครงการฯหลายแห่ง
๒. การก่อสร้างอยู่ในพื้นที่ดินเหนียวอ่อนและโครงสร้างชั้นทางต้องมีการ Preloading ก่อน ซึ่งต้องอาศัยระยะเวลาในการดำเนินงานทำให้ต้องมีการวางแผนการทำงานที่สอดคล้องกับการทำงานส่วนต่างๆ
๓. การปิดพื้นที่จราจรบางส่วนชั่วคราวเพื่อทำการก่อสร้าง ทำให้พื้นที่ช่องจราจรลดลง เป็นผลให้เกิดการสะสมจำนวนปริมาณการจราจร ทำให้การจราจรไม่คล่องตัวกระทบต่อผู้ใช้ทาง

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๑. เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดระหว่างการก่อสร้างที่อาจเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทางในระหว่างการก่อสร้าง ลดความเสี่ยงในการที่จะเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้ถนน
๒. สามารถบริหารจัดการการก่อสร้างให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย
๓. สามารถนำผลที่ได้จากการบริหารจัดการก่อสร้างของโครงการฯ นำไปใช้วางแผนงานบริหารจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างในโครงการอื่นๆ เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้สูงขึ้น

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การแก้ไขปัญหารูปแบบการก่อสร้างสะพานที่ไม่สอดคล้องกับสภาพจริงในสนาม
กม.๕๘+๒๓๓.๖๕๖(RT) ด้านขาเข้า โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔
สาย มีนบุรี - ฉะเชิงเทรา ตอน ๒

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางหลวงสายดังกล่าวเป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงกรุงเทพมหานคร กับภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านจังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นจังหวัดในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งทำให้เป็นเส้นทางที่ใช้เพื่อการเดินทาง ขนส่งสินค้าเป็นจำนวนมาก โดยที่ปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี ๒๕๕๘ (Annual Average Daily Traffic, AADT) ๔๐,๔๕๒ คัน/วัน รถบรรทุกหนักมากกว่า ๖ ล้อ ๑๐,๒๐๗ คัน/วัน ซึ่งสภาพผิวทางก่อนการดำเนินการนั้นมีการเสื่อมสภาพและเสียหายเป็นจำนวนมากซึ่งอาจทำให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้เส้นทางดังกล่าว และการจราจรค่อนข้างหนาแน่นและติดขัดในบริเวณพื้นที่การก่อสร้าง สาธารณูปโภคติดขัดบริเวณพื้นที่งานก่อสร้าง รวมทั้งฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง ส่งผลต่อประชาชนที่อยู่สองข้างทาง

รูปแบบการก่อสร้างของสะพานในสนามไม่สอดคล้องกับในแบบที่ กม.๕๘+๒๓๓.๖๕๖ (RT) ด้านขาเข้ากรุงเทพฯ ทำให้การก่อสร้างตามรูปแบบไม่สามารถก่อสร้างได้ตามแบบเนื่องจาก แบบก่อสร้างดัดที่ ๑๒-๑๓, ๑๓-๑๔ เป็น PLANK GIRDER แต่สภาพในสนามช่วงที่ ๑๒-๑๔ เป็น BOX GIRDER ซึ่งต้องมีการปรับรูปแบบการก่อสร้างให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ในสนาม เพื่อลดผลกระทบจากการก่อสร้างจะต้องมีการวางแผนจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง วิธีการก่อสร้างให้มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับก่อสร้างงานในส่วนอื่นๆ

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๑. การก่อสร้างอยู่ในพื้นที่ดินเหนียวอ่อนและโครงสร้างชั้นทางต้องมีการ Preloading ก่อน ซึ่งต้องอาศัยระยะเวลาในการดำเนินงานทำให้ต้องมีการวางแผนการทำงานที่สอดคล้องกับการทำงานส่วนต่างๆ

๒. การทุบสะพานเดิมต้องมีความสอดคล้องกับการเบี่ยงจราจรจุดอื่นๆ เพื่อทำการก่อสร้าง เนื่องจากเมื่อทุบสะพานแล้วจะทำให้พื้นที่ช่องการจราจรลดลง เป็นผลให้เกิดการสะสมรถเป็นจำนวนมาก ทำให้การจราจรไม่คล่องตัวกระทบต่อผู้ใช้ทาง

๓. การทุบและต่อสะพานเดิมในช่วง PLANK GIRDER ต้องมีความระมัดระวัง เนื่องจากต้องนำ PLANK GIRDER ตัวริมนำกลับมาใช้ตามแบบ

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๑. ลดปัญหาการจราจรติดขัดระหว่างการก่อสร้างที่อาจเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทางในระหว่างการก่อสร้าง ลดความเสี่ยงในการที่จะเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้ถนน

๒. การดำเนินการแก้ไขปัญหาค่าที่ส่งผลให้การบริหารสัญญาและการก่อสร้างเป็นไปด้วยความเรียบร้อยมีประสิทธิภาพ งานก่อสร้างแล้วเสร็จตามกำหนดเวลาและเป็นไปตามงบประมาณค่าก่อสร้าง เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติงานให้เป็นไปตามระเบียบวิธีปฏิบัติของทางราชการ

๓. การปรับปรุงแก้ไขแบบเพื่อให้มีความถูกต้องตามหลักวิศวกรรมจะมีลักษณะแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ซึ่งแนวทางการแก้ปัญหาของโครงการฯสามารถใช้เป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับโครงการสายอื่นที่มีปัญหาลักษณะเดียวกัน

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การแก้ไขความเสียหายของผิวทางแอสฟัลท์เพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพจริงในสนามโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๔๔ สาย อ.บ้านบึง - อ.แกลง ตอน ๑ ส่วนที่ ๒

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางหลวงหมายเลข ๓๔๔ เดิมเป็นทางหลวงชั้นพิเศษ ๔ จราจร มาตรฐานทางชั้นพิเศษ(Divided Highway) ที่มีสภาพความเสียหายมาก ผิวทางกว้างข้างละ ๑๑.๐๐ เมตร มีช่องจราจรข้างละ ๒ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ โหล่ทางกว้าง ๒.๕๐ เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกอดเป็นร่อง (Depress Median) กว้าง ๘.๐๐ เมตร ทางหลวงสายดังกล่าวเป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยว และนิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญของภาคตะวันออก และเชื่อมโยงไปถึงชายแดนไทย-กัมพูชา ทำให้มีการขนส่งนักท่องเที่ยว ขนส่งสินค้าเป็นจำนวนมาก โดยที่ปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี(Annual Average Daily Traffic, AADT) ๑๘,๗๕๗ คัน/วัน รถบรรทุกหนักมากกว่า ๖ ล้อ ๔,๕๘๘ คัน/วัน ส่วนใหญ่ขนส่งสินค้า และ พิษผลการเกษตร จากการใช้งานอย่างหนักทำให้ผิวจราจรบางส่วนเริ่มเสียหาย โดยแตกเป็นหนังจระเข้เป็นส่วนใหญ่ และเกิด Soft Spot บางจุด โดยเฉพาะบริเวณ กม.๕๐+๔๐๐ ถึง กม.๕๑+๖๗๐, กม.๕๔+๐๐๐ ถึง กม.๕๔+๙๖๐, กม.๕๖+๔๐๐ ถึง กม.๕๙+๓๙๐ และ กม.๖๐+๗๐๐ ถึง กม.๖๑+๗๓๕ ด้านซ้ายทาง กม.๕๙+๓๙๐ ถึง กม.๕๙+๙๕๐ ด้านขวาทาง

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๔๔ สาย อ.บ้านบึง - อ.แกลง ตอน ๑ ส่วนที่ ๒ โครงการฯ เล็งเห็นว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปร่างของโครงสร้างชั้นทาง อาจเนื่องจากสาเหตุน้ำหนักบรรทุกเกินข้อกำหนด หรือวัสดุชั้นทางไม่แข็งแรง จากการประเมินด้วยสายตา (Visual Inspection) ระดับความรุนแรงค่อนข้างมาก คาดว่าในอนาคตจะเสียหายเพิ่มขึ้น ลูกกลมขยายตัวเป็นบริเวณกว้าง ส่งผลกระทบต่อคุณภาพในการขับขี่ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นในการปรับแก้ รูปแบบการก่อสร้างให้มีความสอดคล้องกับสภาพจริงในสนาม ดังนั้นโครงการฯ จึงได้ทำการซ่อมแซมส่วนที่เสียหายก่อนเสริมผิวแอสฟัลท์เพื่อให้โครงสร้างถนนมีความแข็งแรงเพียงพอที่จะรับน้ำหนักการจราจรในปัจจุบันได้

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๑. งานวัสดุชั้นผิวทางเดิมซึ่งมีความหนาไม่แน่นอนเนื่องจากถนนจะมีการซ่อมบำรุงโดยเสริมความหนาผิวจราจร (Overlay) ร่องล้อ (Rutting) นอกจากนั้นอาจมีการปะซ่อม (Patching) หลุมบ่อที่เกิดขึ้น จึงทำให้ความหนาของชั้นผิวทางไม่สม่ำเสมอ

๒. วัสดุชั้นผิวทางและพื้นทางเดิมอาจมีคุณสมบัติไม่แน่นอน เนื่องจากขณะก่อสร้างอาจใช้วัสดุต่างแหล่งกันซึ่งอาจมีคุณสมบัติทางวิศวกรรมต่างกัน และในการซ่อมบำรุงอาจมีการนำวัสดุที่ต่างจากวัสดุชั้นพื้นทางเดิมมาใช้ในการซ่อมบำรุง

๓. ความพร้อมของเครื่องจักร ซึ่งจะต้องมีการทำแปลงทดสอบเพื่อทดสอบสมรรถนะของเครื่องจักรก่อนจึงเริ่มทำการก่อสร้าง

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

การแก้ไขความเสียหายของผิวทางแอสฟัลท์เพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพจริงในโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๔๔ สายอ.บ้านบึง - อ.แกลง ตอน ๑ ส่วนที่ ๒ เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะเกิดประโยชน์ดังนี้

๑. งานบูรณะผิวทางโดยการ Pavement Recycling และ Overlay เป็นการเสริมความแข็งแรงของโครงสร้างชั้นทาง

๒. การแก้ไขความเสียหายสามารถป้องกันความเสียหายไม่ให้ลูกกลมจนเป็นความเสียหายขนาดใหญ่ซึ่งการซ่อมแซมจะใช้งบประมาณค่อนข้างสูง ทำให้ประหยัดงบประมาณในการซ่อมบำรุง

๓. ผิวจราจรมีความเรียบ เกิดความสะดวกสบายในการขับขี่และเป็นการยืดอายุการใช้งาน

ชื่อข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

เรื่อง การพัฒนาบุคลากรกรมทางหลวงในการกำกับดูแลความปลอดภัยระหว่างการบำรุงรักษาและก่อสร้างทาง

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

ปัจจุบันกรมทางหลวงได้มีการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งทางถนนภายในภูมิภาคให้ทั่วถึงสะดวก และปลอดภัย ซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่ทำให้เป็นที่สนใจของประชาชน สื่อมวลชน หน่วยงานตรวจสอบและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นจำนวนมาก ซึ่ง การบริหารโครงการก่อสร้างในปัจจุบันต้องดำเนินการให้มีความรัดกุมเพื่อให้คุณภาพของงานออกมามีมาตรฐาน และครบถ้วนตามระเบียบ มาตรฐาน ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยเฉพาะอย่างยิ่งการก่อสร้างในปัจจุบัน ได้มีการพัฒนาเทคนิคการก่อสร้างขึ้นมาอย่างมาก ทำให้มีการนำเอาเครื่องจักรกลต่างๆ มาใช้กันอย่างกว้างขวาง เพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่าย ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานส่วนใหญ่เกิดจากผู้ปฏิบัติหรือผู้ควบคุมเครื่องจักรขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องของความปลอดภัยที่ดีพอ โดยขาดความสนใจต่อความสามารถและประสิทธิภาพของเครื่องจักรที่ใช้ กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการทำงานได้ การให้ความรู้ความเข้าใจต่อผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งการทำงานก่อสร้างทางหลวงนั้นเป็นงานที่มีความเสี่ยงสูง และอัตราการเกิดอุบัติเหตุ และการประสูติอันตรายของเจ้าหน้าที่ บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้างนั้น มีความรุนแรง และมูลค่าสูงเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น เมื่อบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างขาดความรู้และประสบการณ์ในการทำงานขาดงบประมาณที่เพียงพอในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย และยังละเลยต่อกฎระเบียบด้านความปลอดภัยอยู่ตลอดเวลา อาจเป็นผลทำให้เกิดการสูญเสียงบประมาณ แรงงานที่สำคัญต่อการพัฒนาประเทศซึ่งรวมไปถึงการสูญเสียเกี่ยวกับค่ารักษาพยาบาล ค่าชดเชย ค่าทดแทนและความสูญเสียจากการหยุดงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อครอบครัวของผู้ปฏิบัติงาน และชื่อเสียง ภาพลักษณ์ที่ดีของกรมทางหลวง

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน

ปัจจุบัน กรมทางหลวงได้มีการพัฒนาทางหลวงเป็น ๔ ช่องจราจรในระยะที่ ๒ รวมทั้งมีการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งทางถนนภายในภูมิภาคให้ทั่วถึงสะดวก และปลอดภัย ซึ่งเป็นการก่อสร้างที่ต้องใช้เทคโนโลยีและเครื่องจักรขนาดใหญ่ในการดำเนินการก่อสร้างโดยเฉพาะอย่างยิ่งการก่อสร้างสะพานในปัจจุบันมีการนำเทคโนโลยีการทำคอนกรีตสำเร็จรูป เข้ามาดำเนินการเป็นจำนวนมากซึ่งชิ้นงานมีขนาดใหญ่ หรืองานปรับปรุงผิวทางแบบ Asphalt Hot – Mix Recycling บุคลากรที่เกี่ยวข้องต้องมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ เครื่องมือเครื่องจักรที่ใช้ในงานก่อสร้างซึ่งมีจำนวนมากมายตั้งแต่ขนาดเล็กไปจนถึงขนาดใหญ่ ความปลอดภัยในการใช้เครื่องมือเครื่องจักรจึงเป็นสิ่งสำคัญซึ่งผู้ปฏิบัติงานควรใช้อย่างถูกต้อง

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑ ทำให้บุคลากรของกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างทางหลวงมีความรู้ด้านความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้าง

๓.๒ มีการถ่ายทอดวิธีดำเนินงานปฏิบัติและแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้างเพื่อเป็นแนวทางการป้องกันอันตรายจากการก่อสร้างให้กับบุคลากรของกรมทางหลวง

๓.๓ สามารถช่วยสร้างภาพลักษณ์ของกรมทางหลวงต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้าง

(ลงชื่อ) (ผู้เข้ารับการคัดเลือก)

(นายธนพล วิโรจน์จรัส)

(วันที่ 22 เดือน มี.ค. พ.ศ. 61)

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายสมศักดิ์ พลสวัสดิ์)

(วันที่ 24 เดือน มี.ค. พ.ศ. 61)