

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การบูรณะสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ ๔ (เชียงของ - ห้วยทราย) ทางหลวงหมายเลข ๑๓๕๖ ระหว่าง กม.๔+๙๐๓.๐๐๐ - กม.๕+๕๓๓.๐๐๐

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การแก้ไขปัญหาการก่อสร้างสะพานที่ กม.๔๘+๙๐๒.๒๒๗ (ด้านซ้ายทาง) และ กม.๔๘+๙๐๒.๒๒๗ (ด้านขวาทาง) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ช่วง กม.๔๖+๐๐๐.๐๐๐ - กม.๕๐+๐๐๐.๐๐๐

๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การปรับโครงสร้าง BOX CULVERT เพื่อระบายน้ำในโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๒๕ สาย นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน อ.ชุมแสง - อ.หนองบัว ตอน ๒

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : สิงหาคม ๒๕๖๒ - ธันวาคม ๒๕๖๒

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ตุลาคม ๒๕๕๙ - กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑

๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : สิงหาคม ๒๕๖๓ - พฤษภาคม ๒๕๖๔

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ปฏิบัติหน้าที่ช่างควบคุมงาน สัดส่วน ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน

๑. ศึกษาแบบแปลนและข้อกำหนดการก่อสร้าง รวมถึงมาตรฐานและวิธีการก่อสร้างที่เป็นเทคนิคเฉพาะ

๒. ตรวจสอบพื้นที่โครงการฯ กำหนดรายละเอียดงานและปริมาณงาน เพื่อทำการบูรณะฯ

๓. ติดต่อประสานงานหน่วยงานทั้งภายนอกและภายในกรมทางหลวงเพื่อให้การก่อสร้างเป็นไปอย่างราบรื่น อาทิ ตัวแทนจาก สป.ลาว , ด้านพรมแดนเชียงของ

๔. ตรวจสอบความถูกต้องทางวิศวกรรม พิจารณาหาแนวทางการแก้ไขปัญหา อาทิ การปรับปรุงคุณภาพคอนกรีตสด , การ CORING ผนัง BOX GIRDER
กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วม ในผลงาน
นายทวีศักดิ์ รุจิกรยาวัฒน์		๒๐ %	วางแผนการดำเนินการ

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน(ต่อ)

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ปฏิบัติหน้าที่ผู้ช่วยนายช่างโครงการ สัดส่วน ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน

๑. ศึกษาแบบแปลนและข้อกำหนดการก่อสร้าง

๒. ทำการสำรวจข้อมูลในพื้นที่ก่อสร้าง ตรวจสอบความถูกต้องของแบบแปลนกับพื้นที่ก่อสร้างจริง

๓. ติดต่อประสานงานหน่วยงานกรมทางหลวงชนบท และกรมชลประทาน ศึกษาข้อกำหนดและระเบียบ ข้อบังคับ เพื่อขออนุญาตในการก่อสร้าง

๔. พิจารณาและวิเคราะห์ข้อมูล พิจารณาหาแนวทางการแก้ไข โดยขยับตำแหน่งเสาตอม่อและระดับ PROFILE GRADE และดำเนินการขออนุมัติเพื่อแก้ไขรูปแบบกรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายปรัชญา อิศวมงคล		๒๐ %	วางแผนการดำเนินการ

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ปฏิบัติหน้าที่ผู้ช่วยนายช่างโครงการ สัดส่วน ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน

๑. ศึกษาข้อกำหนดการก่อสร้าง ตรวจสอบความถูกต้องของแบบแปลน

๒. ทำการสำรวจข้อมูลในพื้นที่ก่อสร้างเพิ่มเติม อาทิ ความกว้างร่องน้ำเดิม ปริมาณน้ำ นำข้อมูลต่างๆมาวิเคราะห์

๓. หาแนวทางการแก้ไขโดยปรับองค์ของ R.C. HEADWALL คำนวณความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม และดำเนินการขออนุมัติเพื่อแก้ไขรูปแบบก่อสร้าง

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายราชันย์ เหมวิเชียร		๒๐ %	วางแผนการดำเนินการ

๔) ข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การใช้เครื่องมือ GOOGLE FORM และ LINE OFFICIAL ACCOUNT แก้ไขปัญหา
ระหว่างก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๒๕ สาย นครสวรรค์-ชัยภูมิ ตอน อ.ชุมแสง
- อ.หนองบัว ตอน ๒

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการพิเศษ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การบูรณะสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๔ (เชียงของ - ห้วยทราย)

ทางหลวงหมายเลข ๑๓๕๖ ระหว่าง กม.๔+๙๐๓.๐๐๐ - กม.๕+๕๓๓.๐๐๐

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

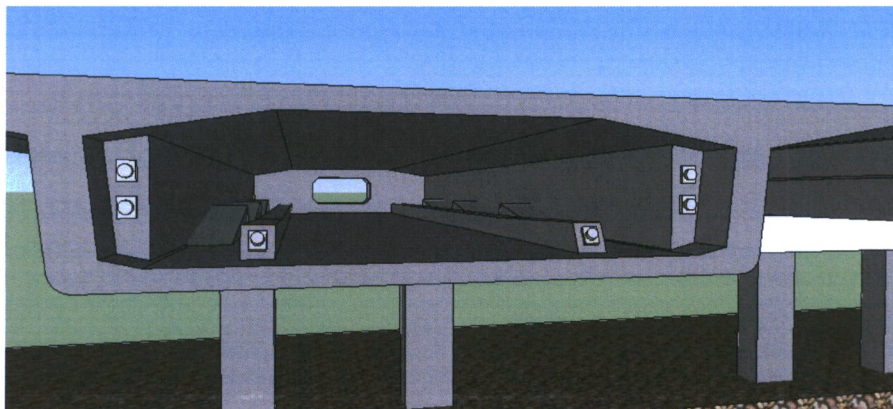
สะพานมิตรภาพแห่งที่ ๔ (เชียงของ - ห้วยทราย) เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมต่อกับประเทศลาว ที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงรายที่ รูปแบบของสะพานเป็น SEGMENT CONCRETE BOX GIRDER เป็นสะพานขนาด ๒ ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง ๓.๕๐ เมตร ตัวโครงสร้างสะพานยาวรวมทั้งสิ้น ๔๘๐.๐๐ เมตร ซึ่งนับแต่เปิดใช้สะพานก็มีปริมาณการจราจรเป็นจำนวนมากขึ้นทุกปี เพื่อให้สะพานฯ อยู่ในสภาพสามารถใช้งานได้ตลอดการใช้งานและเป็นการยืดอายุการใช้งานของสะพานดังกล่าว จึงมีโครงการบูรณะสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๔ (เชียงของ - ห้วยทราย) ซึ่งการบูรณะสะพานฯ เป็นงานที่ใช้เทคนิคการก่อสร้างเฉพาะซึ่งพบไม่บ่อยในงานก่อสร้างทั่วไป อาทิ งานเสริมกำลังด้วย CARBON FIBER LARMINATE CFRP , งานซ่อม EPOXY INJECTION และ งานติดตั้งระบบ PRESTRESSING SYSTEM

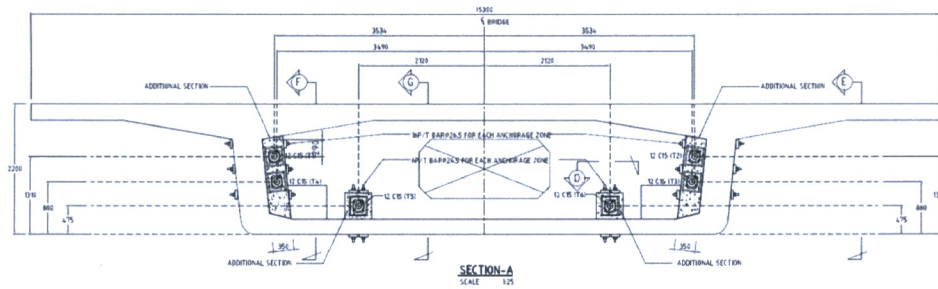
งานก่อสร้างระบบ PRESTRESSING SYSTEM มีวัตถุประสงค์เพิ่มประสิทธิภาพในการรับแรงของ SIDE SPAN ของโครงสร้างสะพานช่วงหลัก (MAIN BRIDGE) ลักษณะการก่อสร้างจะหล่อคาน PRESTRESSED CONCRETE ใน BOX GIRDER และยึดขึ้นคาน PRESTRESSED CONCRETE เข้ากับโครงสร้างเดิมด้วยเหล็ก PT-BAR ซึ่งในกระบวนการก่อสร้างจริงได้พบปัญหาอุปสรรคคือ

๑) แบบหล่อคาน PRESTRESSED CONCRETE ต้องปิดตั้งตั้งแต่เพดานจรดถึงพื้นล่าง BOX GIRDER ไม่สามารถเปิดช่องเทคอนกรีตได้ และพื้นที่การทำงานภายใน BOX GIRDER คับแคบ เกิดข้อจำกัดในการเทคอนกรีต

๒) คาน PRESTRESSED CONCRETE มีการเสริมเหล็กจำนวนมาก ไม่สามารถจี้คอนกรีตได้ หากเทคอนกรีตที่มีความสามารถเทได้ (WORKABILITY) ดำอาจปัญหาเกิดช่องว่างโพรงอากาศได้

๓) การเจาะพื้นและผนัง BOX GIRDER เพื่อเสริมเหล็กยึดโครงสร้างเดิมกับคาน PRESTRESSED CONCRETE





๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

จากปัญหาดังกล่าวผู้รับการประเมินได้แก้ปัญหาดังนี้

๒.๑) ปรับวิธีการเทคอนกรีตโดยเจาะช่องเปิดขนาดเล็กบน BOX GIRDER แล้วทำการเทคอนกรีตผ่านรูเปิดลงไปยังแบบหล่อภายใน BOX GIRDER การกำหนดตำแหน่งและขนาดของเจาะช่องบน BOX GIRDER ให้ไม่กระทบกับการรับกำลังของสะพานและสามารถทำงานได้อย่างสะดวก

๒.๒) ปรับปรุงคุณภาพคอนกรีตสดโดยใส่สารผสมเพิ่มเพื่อความสามารถเทได้ (WORKABILITY) ให้มีคุณสมบัติแบบ SELF-COMPACTING CONCRETE ซึ่งมีความสามารถลื่นเข้าแบบด้วยน้ำหนักของตนเองโดยไม่ต้องจี้เขย่าและไม่เกิดการแยกตัว

๒.๓) การใช้เครื่อง SCAN หาตำแหน่งเหล็กเสริม เพื่อหลีกเลี่ยงการเจาะบริเวณที่มีเหล็กเสริมจำนวนมาก และไม่อยู่ในจุดที่มีเหล็กเสริมหลัก

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑) สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๔ ได้รับการบูรณะและเสริมกำลังอย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ จากผลการตรวจสอบและติดตามพฤติกรรมของโครงสร้างสะพาน โครงสร้างสะพานสามารถพัฒนาการรับน้ำหนักได้ดีขึ้น

๓.๒) สามารถดำเนินงานโครงการฯ ให้แล้วเสร็จตามกำหนดระยะเวลาสัญญา โดยไม่กระทบต่อการจราจรของด่านพรมแดนเชียงของ

๓.๓) ผู้ควบคุมงานได้รับประสบการณ์จากการซ่อมแซมงานโครงสร้างสะพานฯ ซึ่งแต่ละขั้นตอนก็มีหลักการและเทคนิคการทำงานสามารถนำไปพัฒนาต่อยอดองค์ความรู้ต่อไป

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การแก้ไขปัญหาการก่อสร้างสะพานที่ กม.๔๘+๙๐๒.๒๒๗ (ด้านซ้ายทาง) และ กม.๔๘+๙๐๒.๒๒๗ (ด้านขวาทาง) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ช่วง กม.๔๖+๐๐๐.๐๐๐ - กม.๕๐+๐๐๐.๐๐๐

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

งานจ้างเหมาทำการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ช่วง กม.๔๖+๐๐๐.๐๐๐ - กม.๕๐+๐๐๐.๐๐๐ ระยะทางยาวประมาณ ๔.๐๐ กิโลเมตรกำหนดเป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษ ๖ ช่องจราจร (ไปกลับข้างละ ๓ ช่องจราจร) ผิวทาง ๒ ชั้น หนาชั้นละ ๕ เซนติเมตร ผิวทางเป็น MODIFIED ASPHALT CONCRETE พื้นทางเป็น ASPHALT CONCRETE BOUND BASE ผิวจราจรกว้างช่องละ ๓.๖๐ เมตร ไหล่ทางชนิดเดียวกับผิวทาง ด้านนอกกว้าง ๓.๐๐ เมตร ด้านในกว้าง ๑.๐๐ เมตร และมีเกาะกลางแบบ DEPRESS MEDIAN กว้าง ๑๑.๕๐ เมตร รวมงานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลวง โดยมีความกว้างเขตทางถนน Main Road รวม ๗๐.๐๐ เมตร

ในการก่อสร้างสะพานที่ กม.๔๘+๙๐๒.๒๒๗ (ด้านซ้ายทางและและด้านขวาทาง) ซึ่งเป็นสะพานชนิด U-GIRDER ความยาว ๙๘๕.๐๖ เมตร ช่วงความ SPAN ความยาว ๓๐.๐๐ เมตร ได้ทำการตรวจสอบพื้นที่ก่อสร้าง พบว่า ตำแหน่งตอม่อ P๒๔L และตอม่อ P๒๕R ได้เข้าไปอยู่ในคลองส่งน้ำของชลประทานและอยู่บนผิวจราจรของทางหลวงชนบทนครปฐม และเมื่อตรวจสอบความสูงของช่องลอดของถนนทางหลวงชนบทแล้วก็พบว่าความสูงช่องลอดน้อยกว่า ๕.๕๐ ม.ซึ่งไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของกรมทางหลวงชนบท ผู้รับการประเมินได้พิจารณาแล้วเห็นว่าแบบก่อสร้างไม่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่จริง หากทำการก่อสร้างจะเกิดผลกระทบหลายด้าน จึงทำการสำรวจเพิ่มเติมเพื่อนำข้อมูลไปพิจารณาหาแนวทางการแก้ไขปัญหาต่อไป

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑) เนื่องจากข้อจำกัดเรื่องสภาพพื้นที่ทำให้มีความยุ่งยากในการแก้ไขปัญหา ต้องทำการศึกษาข้อกำหนดและมาตรฐานทางด้านวิศวกรรม รวมถึงระเบียบหรือข้อกำหนดของหน่วยงานราชการอื่นๆที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมชลประทาน กรมทางหลวงชนบท กรมธนารักษ์ เพื่อที่จะได้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างถูกต้อง

๒.๒) สำรวจและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน พิจารณาและวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้เพื่อเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น นำข้อสรุปมาดำเนินการขออนุมัติเพื่อแก้ไขรูปแบบและสัญญา เพื่อดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จต่อไป

๒.๓) การพิจารณาแก้ไขปัญหา นอกจากจะต้องคำนึงข้อกำหนดและมาตรฐานทางวิศวกรรมแล้วยังต้องคำนึงถึงปัจจัยอย่างอื่นด้วย อาทิ ค่าก่อสร้างที่สูงขึ้น,วิธีการก่อสร้างและระยะก่อสร้างที่เปลี่ยนไป ซึ่งปัจจัยเหล่านี้มีผลต่อการบริหารงานโครงการ

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑) สามารถก่อสร้างสะพานที่ กม.๔๘+๙๐๒.๒๒๗ (ด้านซ้ายทางและด้านขวาทาง) ให้แล้วเสร็จ ตรงตามวัตถุประสงค์การใช้งานและเหมาะสมสอดคล้องกับสภาพพื้นที่

๓.๒) แก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่กระทบกับระยะเวลาการก่อสร้าง

๓.๓) สามารถนำความรู้ที่ได้มาบริหารจัดการและวางแผนงานก่อสร้างได้ ทำให้การก่อสร้างดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

**ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การปรับโครงสร้าง BOX CULVERT เพื่อระบายน้ำในโครงการก่อสร้าง
ทางหลวงหมายเลข ๒๒๕ สาย นครสวรรค์ – ชัยภูมิ ตอน อ.ชุมแสง - อ.หนองบัว ตอน ๒**

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

รายละเอียดของโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๒๕ สาย นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน อ.ชุมแสง - อ.หนองบัว ตอน ๒ มีจุดเริ่มต้นโครงการ กม.๔๕+๐๐๐.๐๐๐ (๖+๙๑๘.๘๕๓ เดิม) - กม.๗๐+๐๐๐.๐๐๐ (๓๑+๙๑๘.๘๕๓ เดิม) รวมระยะทางในการก่อสร้าง ๒๕.๐๐ กิโลเมตร เดิม ลักษณะเป็น ๒ ช่องจราจร ไป-กลับ ผิวจราจรกว้าง ๓.๕๐ เมตร ไหล่ทางกว้าง ๑.๐๐ เมตร รวมคันทางเดิมกว้าง ๙.๐๐ เมตร จากสภาพคันทางเดิมที่แคบ จึงมีการก่อสร้างขยายคันทางเดิม มีลักษณะเป็นมาตรฐานชั้นทางพิเศษขนาด ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร ผิวทางเป็นแบบ ASPHALTIC CONCRETE ๒ ชั้น หนาชั้นละ ๕ เซนติเมตร เกาะกลางเป็นแบบกำแพงกัน (BARRIER MEDIAN) ความกว้าง ๕.๑๐ เมตร ไหล่ทางชนิดเดียวกันกับผิวทางจราจร ด้านนอกกว้างด้านละ ๒.๕๐ เมตร มีงานก่อสร้างสะพานจำนวน ๑๒ แห่ง งานก่อสร้างต่อความยาว Box Culvert ๘ แห่ง รวมถึงงานวางท่อระบายน้ำใหม่

พื้นที่ก่อสร้างฯ เป็นที่ลุ่ม มีประวัติน้ำท่วมซ้ำ โดยเฉพาะฤดูมรสุมจะไม่สามารถระบายน้ำได้ทัน การระบายน้ำจะระบายตามลำรางสองข้างทางลงสู่แหล่งน้ำตามธรรมชาติ เมื่อมีการก่อสร้างขยายถนนก็จะทำให้พื้นที่รับน้ำข้างทาง มีพื้นที่ลดลงจะส่งผลกระทบต่อการระบายน้ำเพิ่มขึ้นด้วย และเมื่อทำการก่อสร้างขยายความยาว R.C. BOXCULVERTS โครงสร้างของ R.C. HEADWALL อาจจะทำให้เกิดการกัดเซาะทำให้โครงสร้างเสียหาย ผู้เข้ารับการประเมินเห็นว่าควรทำการปรับโครงสร้าง R.C. HEADWALL ไม่ให้กีดขวางทางน้ำ เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นทั้งในระหว่างการก่อสร้างและหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑) การปรับรูปแบบของโครงสร้าง R.C. HEADWALL ต้องสอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศ และต้องมีความเหมาะสมด้านวิศวกรรม สามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพดั้งเดิม

๒.๒) การหาปริมาณในการระบายน้ำ โดยอาศัยข้อมูลสถิติระดับน้ำ น้ำตัดพื้นที่ระบายน้ำเดิม จากพื้นที่จริงนำมาเป็นข้อมูลเพื่อทำการปรับโครงสร้าง

๒.๓) การปรับปรุงรูปแบบการก่อสร้างต้องมีมิติ ปริมาณงาน ไม่น้อยกว่ารูปแบบตามสัญญา

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑) การก่อสร้างเพื่อรองรับการระบายน้ำที่เหมาะสม ช่วยลดปัญหาในระหว่างการก่อสร้าง ทำให้งานก่อสร้างโครงการฯ สามารถดำเนินการได้ตามแผนงานที่วางไว้ ทำให้สำเร็จตามเป้าหมายภายในระยะเวลาตามสัญญา

๓.๒) โครงการฯ ประสบความสำเร็จได้ทั้งในด้านวิศวกรรมที่สามารถระบายน้ำได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และการใช้งบประมาณได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓.๓) การก่อสร้างระบบระบายน้ำที่เหมาะสม จะช่วยบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนสองข้างทางหลวงที่เกิดจากการท่วมซ้ำของน้ำในฤดูมรสุมและช่วยลดผลกระทบที่เกิดขึ้นกับโครงสร้างชั้นทางจากการกัดเซาะของน้ำ

ชื่อข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน
เรื่อง การใช้เครื่องมือ GOOGLE FORM และ LINE OFFICIAL ACCOUNT แก้ไขปัญหาระหว่าง
ก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๒๕ สาย นครสวรรค์-ชัยภูมิ ตอน อ.ชุมแสง -
อ.หนองบัว ตอน ๒

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

รายละเอียดของโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๒๕ สาย นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน
อ.ชุมแสง - อ.หนองบัว ตอน ๒ ลักษณะโครงการฯ โดยส่วนใหญ่เป็นงานขยายผิวจราจร จาก ๒ ช่อง
จราจร(ไป-กลับ) เป็น ๔ ช่องจราจร (ไป-กลับ) ความยาวรวมทั้งสิ้นประมาณ ๒๕.๐๐ กม. โดยเฉพาะ
ช่วง กม.๒๙+๑๕๐.๐๐๐ - กม.๓๑+๙๖๕.๓๖๐ เป็นการขยายความกว้างผิวทางแบบ ULTIMATE
SECTION ต้องทำการก่อสร้างจนถึงเขตทางบริเวณดังกล่าวเป็นย่านชุมชนหนาแน่นจาก การเข้า
ทำงานในพื้นที่ทางโครงการฯได้พบปัญหาอุปสรรคพื้นที่ก่อสร้างมีสิ่งปลูกสร้างรุกล้ำเขตทางตลอด
แนว

จากปัญหาดังกล่าวทางโครงการฯได้ตระหนักถึงผลกระทบซึ่งอาจส่งผลให้การดำเนินล่าช้า จึง
ได้ประสานกับแขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ ๒ (ตากฟ้า) เข้าพื้นที่ ส่งเอกสารแจ้งให้เจ้าของสิ่งปลูก
สร้างที่รุกล้ำเร่งรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างแต่ก็ไม่ได้ผลตอบรับเท่าที่ควร ผู้เข้ารับการประเมินได้วิเคราะห์หา
สาเหตุได้ดังนี้

๑. ประชาชนไม่ตระหนักถึงผลกระทบที่อาจได้รับจึงไม่สอบถามข้อมูลกับทางโครงการฯ
๒. ประชาชนไม่ทราบถึงรูปแบบและกระบวนการก่อสร้างของโครงการฯ ทำให้เกิดความสับสน
๓. ประชาชนไม่ทราบถึงระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับทางหลวง เช่น การขออนุญาต
ทำทางเชื่อม การขออนุญาตระบายน้ำจากที่ดินริมเขตทางหลวงลงสู่เขตทางหลวง เนื่องจากไม่มีข้อมูล
ผู้รับการประเมินจึงมีแนวคิดและได้จัดทำเอกสารและสื่อที่สามารถอธิบายถึงกระบวนการที่
เกี่ยวข้องที่ประชาชนควรจะต้องรู้โดยครบถ้วน เข้าใจได้โดยง่ายและสามารถสอบถามข้อสงสัยได้โดยผ่าน
เครื่องมือที่เรียกว่า GOOGLE FORM และ LINE OFFICIAL ACCOUNT

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน

ผู้รับการประเมินจึงมีแนวคิดในการเพิ่มช่องทางการสื่อสารให้ประชาชนสองข้างทางหลวงใน
มากยิ่งขึ้น โดยจัดให้มี

๑. GOOGLE FORM สำหรับแสดงความคิดเห็น ช่วยให้โครงการได้รับทราบถึงความคิดเห็น
ของประชาชน และสามารถเก็บรวบรวมเป็นข้อมูลในทางสถิติได้

๒. LINE OFFICIAL ACCOUNT สำหรับเผยแพร่ข้อมูลต่างๆ กับประชาชน การสอบถามข้อ
สงสัยและมีระบบสร้างข้อความตอบกลับคำถามที่ถามที่พบบ่อยๆโดยระบบอัตโนมัติได้ เป็นการ
สื่อสารสร้างความเข้าใจแบบสองทาง (TWO-WAY COMMUNICATION)

โดยผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงเอกสาร และแสดงความคิดเห็นได้โดยผ่านทาง MOBILE
PHONE ซึ่งสะดวกและง่ายต่อการใช้อีกทั้งเครื่องมือ GOOGLE FORM และ LINE OFFICIAL
ACCOUNT ยังเป็น FREE PLATFORM ไม่มีค่าใช้จ่ายในการใช้งาน

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๓.๑) สามารถสร้างความเข้าใจให้กับประชาชนสามารถแก้ไขปัญหาในระหว่างทำการก่อสร้าง ทำ
ให้โครงการฯสามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จตามวัตถุประสงค์

๓.๒) ประชาชนมีความเข้าใจเรื่องการขออนุญาตเพื่อดำเนินการใดๆ ในเขตทางหลวง สามารถขออนุญาตและดำเนินการได้ถูกต้องตามระเบียบไม่ขัดกับรูปแบบการก่อสร้างของทางโครงการฯ

๓.๓) โครงการก่อสร้างฯได้รับข้อมูลในพื้นที่ที่ถูกต้องและรวดเร็ว เป็นประโยชน์ต่อแก้ไขปัญห และสามารถปรับเปลี่ยนแผนการก่อสร้างได้ตรงตามสถานการณ์

๓.๔) ไฟล์ DOWNLOAD ที่ใช้สามารถบันทึกใน SMART PHONE ได้จึงสามารถเรียกขึ้นมาดูซ้ำได้อย่างไม่จำกัดจำนวนครั้ง ตามแนวทางแบบ PAPERLESS เป็นช่องทาง ON-LINE แทนการพิมพ์เอกสารเป็น HARD COPY ทำให้ลดการใช้กระดาษ ลดขยะ และลดการใช้งบประมาณได้อีกด้วย

๓.๕) การแก้ไขปัญหาให้ประชาชนในพื้นที่ หากปฏิบัติอย่างถูกต้องตามระเบียบและข้อบังคับอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม จะสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนและส่งเสริมภาคีลักษณะที่ดีต่อกรมทางหลวง

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้เข้ารับการคัดเลือก)

(นายศิวดล บุญทาด้อย)

(วันที่ ๑๘ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๕)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายมานตย์ สุดศิริอุดม)

(...วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ...)

(วันที่..... เดือน ๑๙ ม.ค. ๒๕๖๕ พ.ศ.)