

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การตรวจสอบ วิเคราะห์และปรับปรุงทางเชื่อมเข้า – ออก โรงงาน
บริเวณทางกลับรถใต้สะพานข้ามทางรถไฟ บนทางหลวงหมายเลข
๓๒๐๐ ตอน ฉะเชิงเทรา – บางน้ำเปรี้ยว ที่กม.๕+๖๑๐.๐๐
ด้านซ้ายทาง

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การตรวจสอบ วิเคราะห์และปรับปรุงทางเชื่อมเข้า – ออก
โรงเรียน บริเวณทางโค้ง บนทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๕ ตอน
คลองวัดแดง – บางบัวทอง ที่กม.๒+๑๒๔.๒๗ และ
กม.๒+๑๔๐.๘๘ ด้านขวาทาง

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : มกราคม ๒๕๖๒ – มีนาคม ๒๕๖๒

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : เมษายน ๒๕๖๒ – กรกฎาคม ๒๕๖๒

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

๓.๑) ตนเองปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ๑๐๐%
- ผลงานลำดับที่ ๒ : ๑๐๐%

๓.๒) ผู้ร่วมจัดทำผลงานปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ : (๑)
- ผลงานลำดับที่ ๒ : (๒)

๔) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

(จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การปรับปรุงหลักเกณฑ์ลักษณะกิจการสถานที่สำคัญของเอกชน ในการพิจารณาอนุญาต
ให้ติดตั้งป้ายแนะนำในเขตทางหลวง

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการ
เพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การตรวจสอบ วิเคราะห์และปรับปรุงทางเชื่อมเข้า-ออก โรงงาน บริเวณทางกลับรถ
ได้สะพานข้ามทางรถไฟ บนทางหลวงหมายเลข ๓๒๐๐ ตอน ฉะเชิงเทรา -
บางน้ำเปรี้ยว ที่ กม.๕+๖๑๐.๐๐ ด้านซ้ายทาง

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ที่ดินที่ติดเขตทางหลวงและมีความต้องการทำทางเข้า-ออก กับทางหลวง ต้องมีการขออนุญาตและต้องได้รับอนุญาตก่อนดำเนินการก่อสร้าง เพื่อให้เป็นไปตาม พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕ มาตรา ๓๗ โดยตำแหน่งทางเข้า-ออก ของผลงานลำดับที่ ๑ ที่เป็นโรงงาน อยู่บริเวณทางกลับรถได้สะพานข้ามทางรถไฟและใกล้เคียงบริเวณทางโค้ง (ทางกลับรถได้สะพานมีลักษณะเป็นทางโค้งก่อนถึงทางเข้า-ออก) ซึ่งจะสร้างความไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง และผู้ใช้ทางเข้า-ออก รวมทั้งทำให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรบนทางหลวงได้ การพิจารณาจำเป็นต้องมีการ ตรวจสอบ วิเคราะห์ และใช้ความรู้ทางด้าน วิศวกรรมจราจร และ วิศวกรรมงานทาง มาประกอบการพิจารณาเพื่อให้รูปแบบการเข้า-ออก โรงงาน มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางมากที่สุดและไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรบนทางหลวง

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

โรงงาน มีตำแหน่ง การเข้า-ออก ของรถ อยู่บริเวณทางกลับรถได้สะพานข้ามทางรถไฟ ซึ่งมีลักษณะช่องจราจรเดียว โดยมีระยะจากไหล่ทางถึงเขตทางค่อนข้างแคบ และตำแหน่งทางเข้า-ออก อยู่ใกล้เคียงบริเวณทางโค้ง (ทางกลับรถมีลักษณะเป็นทางโค้งก่อนถึงทางเข้า-ออก) ซึ่งต้องมีการออกแบบรูปแบบทางเข้า-ออก ให้มีความปลอดภัยมากที่สุด เนื่องจากอาจมีระยะการมองเห็นไม่เพียงพอต่อการหยุดรถจนก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

หน่วยงานสามารถนำวิธีการคิด การวิเคราะห์ การแก้ไขปรับปรุงรูปแบบ ไปใช้พัฒนางานขออนุญาตทางเชื่อมที่มีรูปแบบทางเข้า-ออก ใกล้เคียงหรือเหมือนกัน กับทางเข้า-ออก โรงงาน ผลงานลำดับที่ ๑ นี้ได้ เพื่อให้รูปแบบมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางมากที่สุดและลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อการจราจรบนทางหลวง รวมทั้งยังช่วยลดระยะเวลาในการพิจารณางานขออนุญาตในลักษณะที่มีความคล้ายคลึงกันได้

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การตรวจสอบ วิเคราะห์และปรับปรุงทางเชื่อมเข้า-ออก โรงเรียน.....
บริเวณทางโค้ง บนทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๕ ตอน คลองวัดแดง - บางบัวทอง
ที่ กม.๒+๑๒๔.๒๗ และกม.๒+๑๔๐.๘๘ ด้านขวาทาง.....

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

.....ที่ดินที่ติดเขตทางหลวงและมีความต้องการทำทางเข้า-ออก กับทางหลวง ต้องมีการขออนุญาตและต้องได้รับอนุญาตก่อนดำเนินการก่อสร้าง เพื่อให้เป็นไปตาม พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕ มาตรา ๓๗ โดยตำแหน่งทางเข้า-ออก ของผลงานลำดับที่ ๒ ที่เป็น โรงเรียน อยู่บริเวณทางโค้ง ซึ่งจะสร้างความไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางหลัก และผู้ใช้ทางเข้า-ออก รวมทั้งทำให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรบนทางหลวงได้ การพิจารณาจำเป็นต้องมีการ ตรวจสอบ วิเคราะห์ และใช้ความรู้ทางด้าน วิศวกรรมจราจร และ วิศวกรรมงานทาง มาประกอบการพิจารณาเพื่อให้รูปแบบการเข้า-ออก โรงเรียน มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางมากที่สุด

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

.....โรงเรียน มีตำแหน่ง การเข้า-ออก อยู่ในบริเวณทางโค้งที่มีรัศมีโค้งน้อยกว่าข้อกำหนดเงื่อนไขการพิจารณางานทางเชื่อมตามรูปแบบมาตรฐานกรมทางหลวง รวมทั้งทางหลวงบริเวณที่จะมีการดำเนินการมีเขตทางเพียง ๑๖.๐๐ เมตร ซึ่งต้องมีการออกแบบรูปแบบทางเข้า-ออก ให้มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางและเหมาะสมกับกายภาพของทางหลวงมากที่สุด เนื่องจากอาจมีระยะการมองเห็นไม่เพียงพอต่อการหยุดรถ ประกอบกับลักษณะกายภาพของทางหลวงที่เป็น ๔ ช่องจราจร (ทิศทางละ ๒ ช่องจราจร) ไม่มีเกาะกลางถนน ซึ่งจะทำให้เกิดปัญหาการตัดกระแสรถจราจรได้ในบริเวณพื้นที่ทางโค้ง จนนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

.....หน่วยงานสามารถนำวิธีการคิด การวิเคราะห์ การแก้ไขปรับปรุงรูปแบบ ไปใช้พัฒนากับงานขออนุญาตทางเชื่อมที่มีรูปแบบทางเข้า-ออก ใกล้เคียงหรือเหมือนกัน กับทางเข้า-ออก โรงเรียน ผลงานลำดับที่ ๒ นี้ได้ เพื่อให้รูปแบบมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางมากที่สุดและลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อการจราจรบนทางหลวง รวมทั้งช่วยลดระยะเวลาในการพิจารณางานขออนุญาตในลักษณะที่มีความคล้ายคลึงกันได้

ชื่อข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง การปรับปรุงหลักเกณฑ์ลักษณะกิจการสถานที่สำคัญของเอกชน ในการพิจารณาอนุญาตให้ติดตั้ง
ป้ายแนะนำในเขตทางหลวง.....

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

ปัจจุบันการพิจารณางานขออนุญาตติดตั้งป้ายแนะนำ ตาม พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕ มาตรา ๔๗ กรมทางหลวง มีคำสั่งหลักเกณฑ์การอนุญาตให้สถานที่ราชการและเอกชนติดตั้งป้ายแนะนำ โดยมีการกำหนดลักษณะกิจการสถานที่สำคัญ ที่สามารถอนุญาตให้ติดตั้งป้ายแนะนำในเขตทางหลวงอยู่ ๕ ประเภท ส่วนในเว็บไซต์กรมทางหลวง มีการกำหนดสถานที่ราชการ และสถานที่เอกชน โดยสถานที่เอกชนมีการกำหนดไว้ ๑๐ ประเภท ซึ่งปัจจุบันการพิจารณาป้ายแนะนำของเอกชนทางเจ้าหน้าที่ที่จะพิจารณาจาก ๑๐ ประเภทที่กำหนดไว้ในเว็บไซต์ ดังนั้นจากที่กล่าวมาทำให้เกิดปัญหามีป้ายแนะนำจำนวนมากติดตั้งอยู่ในเขตทางหลวงทำให้เป็นอุปสรรคต่อการสัญจรของผู้ใช้ทางเท้าหรือในเรื่องทัศนียภาพของผู้ขับขี่รวมทั้งบดบังป้ายมาตรฐานของกรมทางหลวงได้

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน

วิธีการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน จะดำเนินการโดยการกำหนดหลักเกณฑ์ใหม่ ในเรื่องของลักษณะกิจการสถานที่สำคัญของเอกชนที่จะให้ติดตั้งป้ายแนะนำในเขตทางหลวงได้ โดยจะกำหนดสถานที่ที่จำเป็นและสอดคล้องกับปัจจุบัน เนื่องจากปัจจุบันสถานที่ที่ถูกกำหนดไว้ในหลักเกณฑ์บางประเภท ผู้ใช้ทางอาจไม่มีความจำเป็นต้องอาศัยการแนะนำจากป้ายแนะนำข้างทาง ซึ่งหากมีการลดจำนวนป้ายแนะนำในเขตทางหลวงได้ จะทำให้ผู้ใช้ทางเท้าสามารถสัญจรได้สะดวกปลอดภัยขึ้น ทัศนียภาพของผู้ขับขี่ดีขึ้น และลดการบดบังป้ายแนะนำมาตรฐานของกรมทางหลวง

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ในเขตทางหลวงมีจำนวนป้ายแนะนำของเอกชนลดลง ผู้ใช้ทางเท้าสามารถสัญจรได้อย่างสะดวกและปลอดภัยขึ้น ทัศนียภาพการมองเห็นของผู้ขับขี่บริเวณข้างทางดีขึ้น ผู้ใช้ทางสามารถมองเห็นป้ายแนะนำตามมาตรฐานของกรมทางหลวงได้ดีขึ้นลดการเกิดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นได้

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) อัศวิน แยมประเสริฐเกล้า (ผู้เข้ารับการคัดเลือก)
(นายอัศวิน แยมประเสริฐเกล้า)

(วันที่ 30 เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2563)

(ลงชื่อ) [Signature] (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)
(นายสมยงค์ อันทามา)

(วันที่ 30 เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2563)