

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : งานออกแบบทางหลวงหมายเลข ๒๔

สาย อ.ปราสาท – อ.ขุขันธ์ – แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๘๕

ตอน อ.ปราสาท – กระเทียม

กม.๑๙๑+๗๔๕.๙๗๓ – กม.๒๑๘+๑๘๘.๙๗๓

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : งานออกแบบทางหลวงหมายเลข ๔๑๕

สายพังงา – อ.บ้านตาขุน

ตอน บ.นาเหนือ – บ.บางคราม ตอน ๑

กม.๐+๐๐๐.๐๐๐ – กม.๑๐+๐๖๑.๐๐๐

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ระยะเวลา ๔ เดือน (เมษายน ๒๕๕๙ – กรกฎาคม ๒๕๕๙)

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ระยะเวลา ๔ เดือน (เมษายน ๒๕๖๐ – กรกฎาคม ๒๕๖๐)

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

๓.๑) ตนเองปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ : คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๗๐ ประกอบด้วย

- ศึกษาสภาพพื้นที่โครงการจากข้อมูลสำรวจและสภาพจริงในสนาม
- ออกแบบรูปตัดทั่วไปของทางหลวงภายในโครงการฯ
- ออกแบบทางด้านเรขาคณิต (Geometric Design)
- ออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกและองค์ประกอบอื่นๆ เช่น ป้ายจราจร ราวเหล็กป้องกันอันตราย เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง และเครื่องหมายนำทาง
- ออกแบบและพิจารณาจุดกลับรถภายในโครงการฯ
- ออกแบบทางเชื่อมภายในโครงการฯ
- ออกแบบระบบระบายน้ำภายในโครงการฯ
- คำนวณปริมาณงานในโครงการฯ

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

- ผลงานลำดับที่ ๒ : คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๗๐ ประกอบด้วย

- ศึกษาสภาพพื้นที่โครงการจากข้อมูลสำรวจและสภาพจริงในสนาม
- ออกแบบรูปตัดทั่วไปของทางหลวงภายในโครงการฯ
- ออกแบบทางด้านเรขาคณิต (Geometric Design)
- ออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกและองค์ประกอบอื่นๆ เช่น ป้ายจราจร ราวเหล็กป้องกันอันตราย เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง และเครื่องหมายนำทาง
- ออกแบบและพิจารณาจุดกลับรถภายในโครงการฯ
- ออกแบบทางเชื่อมภายในโครงการฯ
- ออกแบบระบบระบายน้ำภายในโครงการฯ
- คำนวณปริมาณงานในโครงการฯ

๓.๒) ผู้ร่วมจัดทำผลงานปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ : คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๓๐ ประกอบด้วย

(๑) นายคมวรรณ สุนติบริยง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๒๐

- ศึกษาสภาพพื้นที่โครงการจากข้อมูลสำรวจและสภาพจริงในสนาม
- ออกแบบรูปตัดทั่วไปของทางหลวงภายในโครงการฯ
- ออกแบบทางด้านเรขาคณิต (Geometric Design)
- ออกแบบงานระบายน้ำ
- คำนวณปริมาณงาน

(๒) นายกฤตย์ คมขำ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๐

- จัดทำแบบก่อสร้าง

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

- ผลงานลำดับที่ ๒ : คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๓๐ ประกอบด้วย

(๑) นายสุพัฒน์ ชุ่มมณีรัตน์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๒๐

- ศึกษาสภาพพื้นที่โครงการจากข้อมูลสำรวจและสภาพจริงในสนาม
- ออกแบบรูปตัดทั่วไปของทางหลวงภายในโครงการฯ
- ออกแบบทางด้านเรขาคณิต (Geometric Design)
- ออกแบบงานระบายน้ำ
- คำนวณปริมาณงาน

(๒) นายกฤตย์ คมขำ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๐

- จัดทำแบบก่อสร้าง

๕) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
(จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง แนวทางการพิจารณาเลือกศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) รูปแบบต่างๆ

**แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการ
เพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น**

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ งานออกแบบทางหลวงหมายเลข ๒๔ สาย อ.ปราสาท - อ.ขุขันธ์ - แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๘๕ ตอน อ.ปราสาท - กระเทียม กม. ๑๙๑+๗๔๕.๙๗๓ - กม. ๒๑๘+๑๘๘.๙๗๓

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๔ เดิมเป็นทางผิวลาดยางชนิด แอสฟัลต์คอนกรีต (Asphaltic Concrete) เขตทางทั่วไปกว้าง ๘๐ เมตร เป็นถนน ๒ ช่องจราจร ผิวทางกว้าง ๑๐ - ๑๑ เมตร ช่องจราจรกว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ ๑.๕๐ - ๒.๐๐ เมตร มีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี (AADT) ๗,๔๔๐ คันต่อวัน ปริมาณรถบรรทุกร้อยละ ๒๐.๘๓ (ปี ๒๕๕๘)

เนื่องจากทางหลวงสายนี้ เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (อีสานใต้) ซึ่งเชื่อมโยงกรุงเทพมหานครกับพื้นที่อีสานใต้รวมไปถึงด่านชายแดนไทย-กัมพูชา ซึ่งเส้นทางสายนี้มีปริมาณจราจรสูง อีกทั้งยังมีปริมาณรถบรรทุกจำนวนมาก รัฐบาลได้เล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงสายหลัก เชื่อมโยงกรุงเทพฯ กับพื้นที่ภูมิภาคเพื่อรองรับการเดินทาง การขนส่ง และการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การท่องเที่ยว จึงมีนโยบายก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจรตลอดเส้นทาง เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัดเวลา และเกิดความปลอดภัย

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑ การพิจารณาการออกแบบรูปตัดถนนในช่วงทั่วไปของโครงการนั้น ค่อนข้างมีความซับซ้อนในเรื่องของประเด็นต่าง ๆ ที่จะนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบ โดยเฉพาะการออกแบบลักษณะรูปแบบเกาะกลางในแต่ละพื้นที่ให้เหมาะสมนั้นมีความสำคัญอย่างมากด้วยเช่นกัน ตัวอย่างเช่น ในเขตนอกเมือง (Rural Area) เขตชานเมือง (Suburban Area) และเขตเมือง (Urban Area) รูปแบบควรเป็นอย่างไร และต้องออกแบบให้สอดคล้องกับรูปแบบเต็มเขตทาง (Full Section) ในอนาคตอีกด้วยจากการวิเคราะห์ข้อมูลก่อนการออกแบบ พบว่าการใช้พื้นที่บริเวณสองข้างทางมีลักษณะแตกต่างกันไป และพื้นที่ส่วนใหญ่ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม โดยสายทางนี้มีเขตทางกว้าง ๘๐ เมตร ตลอดแนวเส้นทาง ดังนั้นในการก่อสร้างขยายทางเป็น ๔ ช่องจราจร ผู้ออกแบบเห็นว่าโครงการนี้ สามารถออกแบบรูปตัดในช่วงทั่วไปของโครงการฯ โดยก่อสร้างทางหลวงขนาด ๔ ช่องจราจร เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depress Median) โดยถนนเดิมขนาด ๒ ช่องจราจรจะคงไว้ และขยายความกว้างช่องจราจร และไหล่ทางทั้งสองข้าง และปรับปรุงโครงสร้างชั้นทางให้เป็นไปตามมาตรฐานและก่อสร้างถนนใหม่ด้านขวาทางขนาด ๒ ช่องจราจร พร้อมไหล่ทางทั้งสองด้านให้เป็นไปตามมาตรฐาน

๒.๒ การพิจารณาออกแบบรูปตัดถนน ในบริเวณย่านชุมชน จากการวิเคราะห์ข้อมูลก่อนการออกแบบพบว่า บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการฯ เป็นช่วงย่านชุมชน ผู้ออกแบบได้ออกแบบทางหลวงในช่วงนี้โดยก่อสร้างทางแบบเต็มรูปแบบ (Ultimate Stage) มี ๘ ช่องจราจร ไป-กลับ ในทางหลัก (Main Road) และ ๒ ช่องจราจร ไป-กลับ ในทางขนาน (Frontage Road) เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ไฟฟ้าแสงสว่าง พร้อมทางเท้าและระบบระบายน้ำใต้ทางเท้าทั้งสองข้าง

๒๔
(นายวิโรจน์ คงแก้ว)
วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ
ร.ส.บ.๒

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ งานออกแบบทางหลวงหมายเลข ๒๔ สาย อ.ปราสาท – อ.ขุขันธ์ – แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๘๕ ตอน อ.ปราสาท – กระเทียม กม. ๑๙๑+๗๔๕.๙๗๓ – กม. ๒๑๘+๑๘๘.๙๗๓ (ต่อ)

๒.๓ การพิจารณาการออกแบบรูปแบบจุดกลับรถ (U-Turn) ซึ่งการกลับรถบริเวณจุดกลับรถในบางพื้นที่ไม่สามารถทำได้อย่างสะดวก เนื่องจากลักษณะทางกายภาพที่ไม่เหมาะสม หรือรัศมีวงเลี้ยวที่ไม่เพียงพอสำหรับการกลับรถ เป็นสาเหตุทำให้เกิดปัญหาความล่าช้าและการจราจรติดขัด ซึ่งในการออกแบบรูปแบบของจุดกลับรถ ผู้ออกแบบได้ออกแบบไว้ ๒ รูปแบบ คือ จุดกลับรถของรถบรรทุกตอนเดียว (SU-9) และจุดกลับรถของรถพ่วงกึ่งบรรทุก (WB-19) และทั้งสองรูปแบบก็มีช่องทางสำหรับรถกลับรถเพื่อไม่ให้รบกวนกระแสการจราจรของรถในทางตรง และมีช่องทางเผื่อในการกลับรถติดกับช่องทางด้านนอกสุด

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๓.๑ เพื่อความสะดวกรวดเร็ว ลดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการเดินทาง
- ๓.๒ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมของจังหวัดสุรินทร์และจังหวัดใกล้เคียง
- ๓.๓ การขนส่งสินค้าและผลผลิตทางการเกษตรทำได้รวดเร็วขึ้น
- ๓.๔ เพิ่มความปลอดภัยและลดการเกิดอุบัติเหตุบนถนน
- ๓.๕ ส่งเสริมการท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ งานออกแบบทางหลวงหมายเลข ๔๑๕ สาย พังงา – อ.บ้านตาขุน

ตอน บ.นาเหนือ – บ.บางคราม ตอน ๑ กม.๐+๐๐๐.๐๐๐ – กม.๑๐+๐๖๑.๐๐๐

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑๕ เดิมเป็นทางผิวลาดยางชนิดแอสฟัลต์คอนกรีต (Asphaltic Concrete) เขตทางทั่วไปกว้าง ๓๐ เมตร ๔๐ เมตร และ ๕๕ เมตร เป็นถนน ๒ ช่องจราจร ผิวทางกว้าง ๑๑ เมตร ช่องจราจรกว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ ๒.๐๐ เมตร ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี (AADT) ๔,๙๐๒ คันต่อวัน และปริมาณรถบรรทุกร้อยละ ๒๔.๓๕๗ (ปี ๒๕๕๘)

เนื่องจากทางหลวงสายนี้ เป็นทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมต่อระหว่าง ทางหลวงหมายเลข ๔ (พังงา – กระบี่) กับทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ (อ.ตะกั่วป่า – สุราษฎร์ธานี) ใช้คมนาคมขนส่งในพื้นที่ระหว่าง จ.สุราษฎร์ธานี จ.กระบี่ และ จ.พังงา ซึ่งเส้นทางสายนี้มีปริมาณจราจรสูง อีกทั้งยังมีปริมาณรถบรรทุกจำนวนมาก รัฐบาลได้เล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงสายหลักในพื้นที่ภูมิภาค เพื่อรองรับการเดินทาง การขนส่ง และการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การท่องเที่ยว จึงมีนโยบายก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจรตลอดเส้นทาง เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัดเวลา และเกิดความปลอดภัย

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑ การพิจารณาการออกแบบรูปแบบตัดถนนในโครงการฯ โดยจะต้องออกแบบให้สอดคล้องกับรูปแบบเต็มเขตทาง (Full Section) ในอนาคต ซึ่งในโครงการฯนี้พบว่าเขตทางมีความกว้าง ๓๐ เมตร ๔๐ เมตร และ ๕๕ เมตร ดังนั้นในการออกแบบก่อสร้างขยายทางเป็น ๔ ช่องจราจร ผู้ออกแบบเห็นว่าโครงการฯสามารถออกแบบรูปตัดในช่วงทั่วไปของโครงการฯ คือ ช่วงเขตทางกว้าง ๕๕ เมตร ก่อสร้างโดยถนนเดิม ๒ ช่องจราจรจะคงไว้ แล้วก่อสร้างถนนใหม่ด้านซ้ายพร้อมปรับปรุงโครงสร้างชั้นทางให้ได้มาตรฐาน และในช่วงเขตทางกว้าง ๓๐ เมตร และ ๔๐ เมตร ก่อสร้างโดยถนนเดิม ๒ ช่องจราจร จะคงไว้ แล้วขยายความกว้างออกทั้งสองข้าง พร้อมปรับปรุงโครงสร้างชั้นทางให้ได้มาตรฐาน

๒.๒ การพิจารณาการออกแบบรูปแบบจุดกลับรถ (U-Turn) ซึ่งการกลับรถบริเวณจุดกลับรถในบางพื้นที่ไม่สามารถทำได้อย่างสะดวก เนื่องจากลักษณะทางกายภาพที่ไม่เหมาะสม หรือรัศมีวงเลี้ยวที่ไม่เพียงพอสำหรับการกลับรถ เป็นสาเหตุทำให้เกิดปัญหาความล่าช้าและการจราจรติดขัด ซึ่งในการออกแบบรูปแบบของจุดกลับรถ ผู้ออกแบบได้ออกแบบจุดกลับรถของรถบรรทุกทุกตอนเดียว (SU-9) ซึ่งรูปแบบนี้จะมีช่องทางสำหรับรถกลับรถเพื่อไม่ให้รบกวนกระแสการจราจรของรถในทางตรง และมีช่องทางเพื่อการกลับรถติดกับช่องทางด้านนอกสุด

๒.๓ การออกแบบระบบระบายน้ำในโครงการฯ มีระบบระบายน้ำตามขวาง และตามยาวของโครงการฯ ซึ่งจะต้องศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลรายละเอียดต่างๆในพื้นที่ที่ออกแบบ เช่น ขนาดของทางน้ำเดิม ข้อมูลทางอุทกวิทยา ข้อมูลทางธรณีวิทยา เพื่อหาปริมาณการไหลของน้ำเข้าหาถนน ออกแบบประเภทและกำหนดขนาดของอาคารระบายน้ำ จากปริมาณน้ำที่ได้แล้วคำนวณตรวจสอบขนาดช่องเปิดของอาคารระบายน้ำที่กำหนดไว้ว่าเพียงพอหรือไม่


(นายวิโรจน์ คงแก้ว)
วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ
ร.ส.บ.๒

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ งานออกแบบทางหลวงหมายเลข ๔๑๕ สาย พังงา – อ.บ้านตาขุน
ตอน บ.นาเหนือ – บ.บางคราม ตอน ๑ กม.๐+๐๐๐.๐๐๐ – กม.๑๐+๐๖๑.๐๐๐ (ต่อ)

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๓.๑ การคมนาคมขนส่ง มีความสะดวก รวดเร็ว
- ๓.๒ แก้ไขปัญหาการติดขัด
- ๓.๓ มีความปลอดภัยในการใช้ทางมากขึ้น
- ๓.๔ ลดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ และเวลาในการเดินทาง
- ๓.๕ ส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจ สังคมและการท่องเที่ยวของจังหวัด

ข้อเสนอแนะความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง แนวทางการพิจารณาเลือกศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) รูปแบบต่างๆ

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

ปัจจุบันระบบคมนาคมในประเทศไทยมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ โดยทางหลวงนั้นถือเป็นระบบคมนาคมอย่างหนึ่งที่มีความสำคัญในด้านการขนส่งสินค้าและการเดินทาง จึงควรมีการพัฒนาโครงข่ายให้สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับต่างประเทศ ดังนั้นการออกแบบทางหลวงจึงเป็นสิ่งสำคัญและต้องคำนึงถึงความปลอดภัยแก่ประชาชน ความสะดวกในการเดินทาง ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพทางหลวงให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ตอบสนองประชาชนผู้ใช้งาน และเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอีกด้วย

ศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) ซึ่งเป็นจุดจอดรถประจำทางนั้นมีความสำคัญและเชื่อมโยงกับระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะเป็นอย่างมาก ดังนั้นในการกำหนดรูปแบบของศาลาทางหลวงจึงต้องให้ความสำคัญในการออกแบบเป็นอย่างมาก เพื่อให้ศาลาทางหลวงนั้นมีประสิทธิภาพในการรองรับการใช้งานจริงของผู้โดยสาร อันจะส่งผลให้ผู้โดยสารสามารถขึ้นและลงรถประจำทางในจุดจอดได้อย่างปลอดภัย รวดเร็ว และสะดวกสบาย

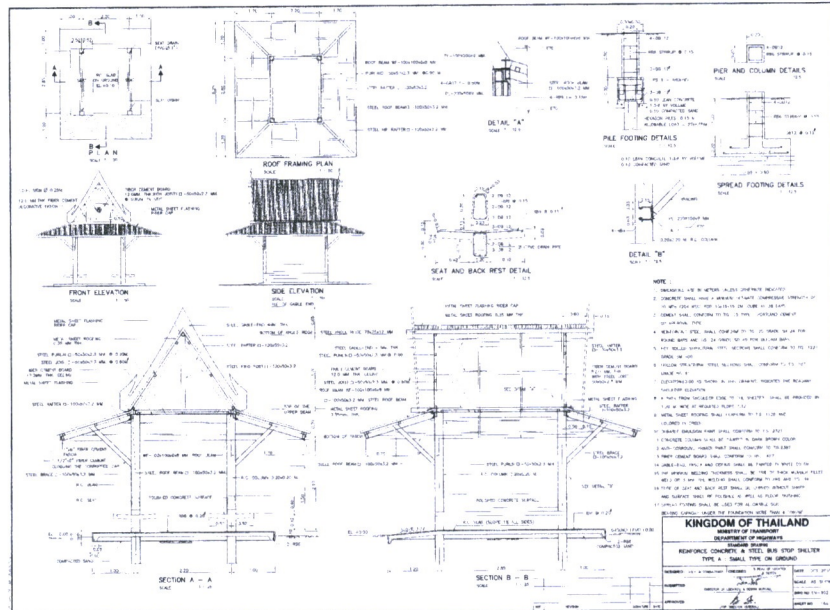
เนื่องจากศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) ตามแบบมาตรฐานกรมทางหลวงปี ๒๕๕๘ นั้นมี ๕ รูปแบบ คือ Type A B C D และ E อาจทำให้เกิดความผิดพลาดและเกิดความล่าช้าในการออกแบบ ผู้เสนอแนวคิดจึงมีแนวคิดในการกำหนดแนวทางการพิจารณาเลือกศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) รูปแบบต่างๆ ซึ่งในการเลือกศาลาทางหลวงรูปแบบต่างๆ จะต้องพิจารณาในด้านวิศวกรรมความปลอดภัย ตำแหน่งในการก่อสร้าง ระยะปลอดภัยจากช่องจราจร ต้องไม่บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่และระยะมองเห็นที่ปลอดภัย เพื่อปรับปรุงให้ใช้งานได้อย่างเหมาะสมในทุกพื้นที่ และยังสามารถเพิ่มประสิทธิภาพของการจราจรให้ดียิ่งขึ้น

๒) ข้อเสนอแนะความคิด/วิธีการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน

โดยรูปแบบของศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) ตามแบบมาตรฐานของกรมทางหลวง ปี ๒๕๕๘ มี ๕ รูปแบบ คือ รูปแบบ A และ B ดังแสดงในรูปที่ ๑ และ ๒ เป็นศาลาทางหลวงที่มีความลึกของชายหลังคา ๖.๒๕ เมตร รูปแบบ C และ D ดังแสดงในรูปที่ ๓ และ ๔ คือ รูปแบบศาลาทางหลวงที่มีความลึกของชายหลังคา ๘.๐๐ เมตร โดยจะแตกต่างกันที่ลักษณะโครงสร้าง และรูปแบบ E ดังแสดงในรูปที่ ๕ จะเป็นรูปแบบกรณีมีพื้นที่จำกัด ก่อสร้างด้วยโครงสร้างเหล็กหุ้มด้วยแผ่นอลูมิเนียม หลังคา Metal Sheet มีความลึก ๒.๕๐ เมตร และในปี ๒๕๖๓ ได้มีการปรับปรุงรูปแบบศาลาทางหลวงซึ่งกำลังรอพิจารณาอนุมัติแบบ ๓ รูปแบบ คือ รูปแบบ E ปรับปรุง และเพิ่มเติมรูปแบบ F และรูปแบบ G ดังแสดงในรูปที่ ๖-๘

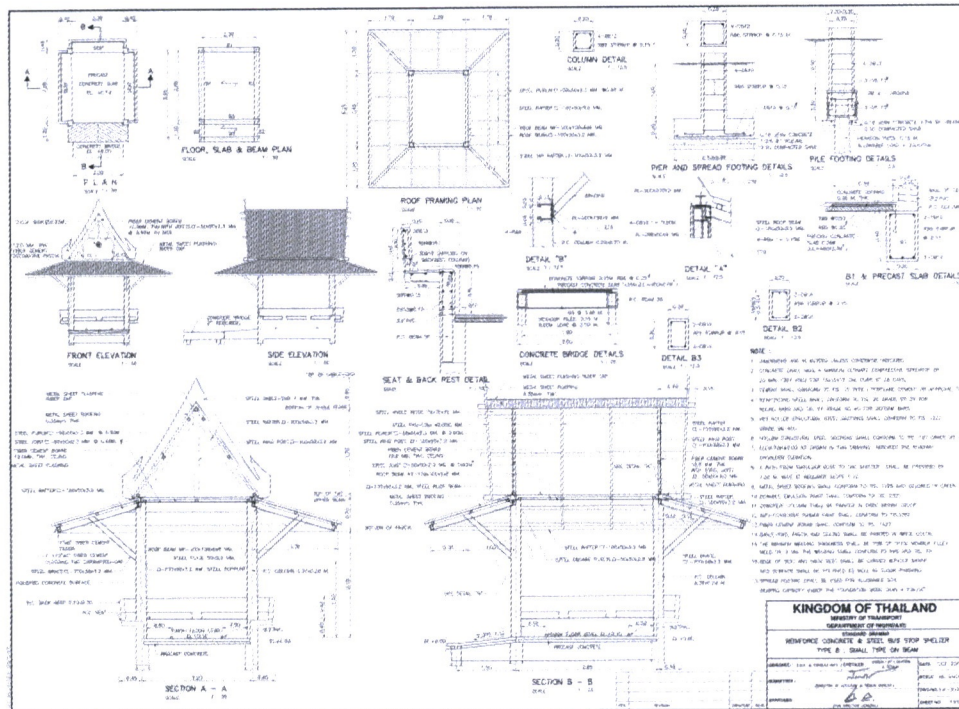

(นายวิโรจน์ คงแก้ว)
วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ
ร.ส.ส.๒

ชื่อข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง แนวทางการพิจารณาเลือกศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) รูปแบบต่างๆ (ต่อ)



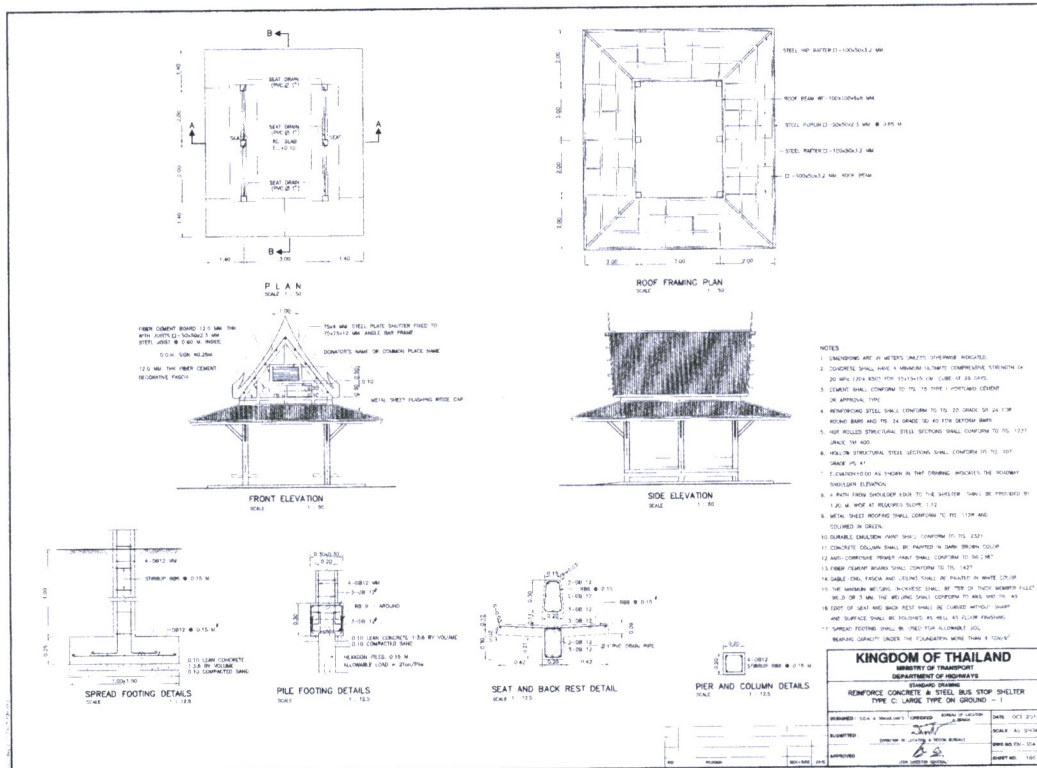
รูปที่ ๑ ศาลาทางหลวงรูปแบบ A

ข้อเสนอแนะความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง แนวทางการพิจารณาเลือกศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) รูปแบบต่างๆ (ต่อ)



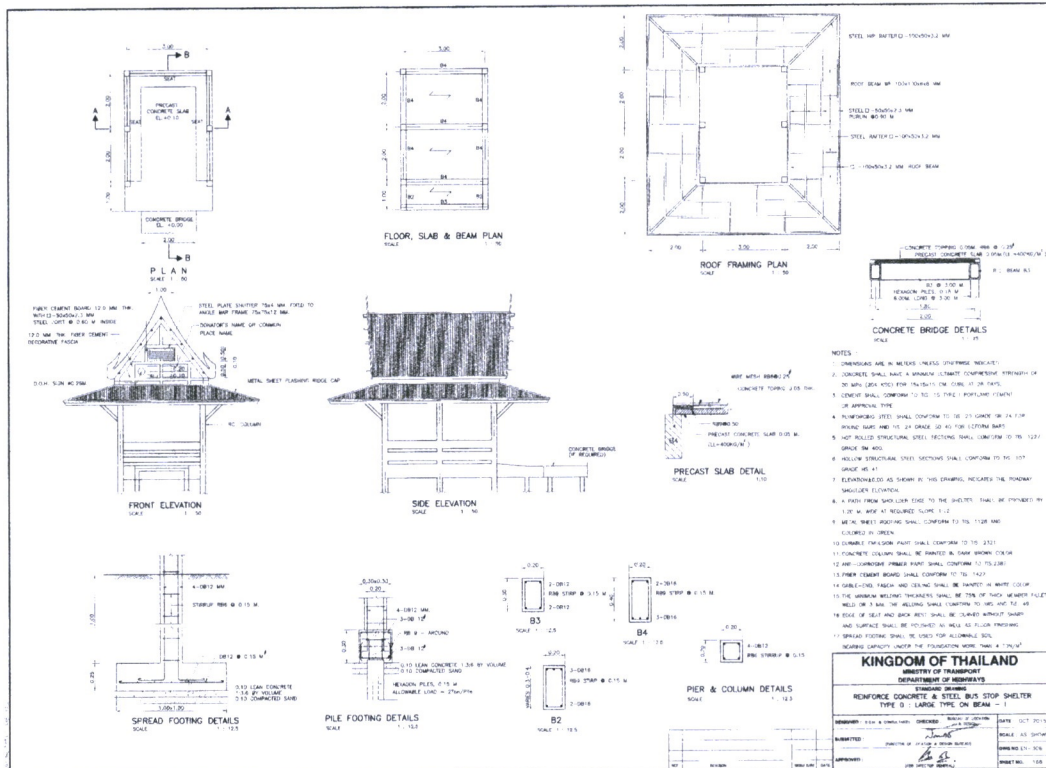
รูปที่ ๒ ศาลาทางหลวงรูปแบบ B

ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง แนวทางการพิจารณาเลือกศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) รูปแบบต่างๆ (ต่อ)



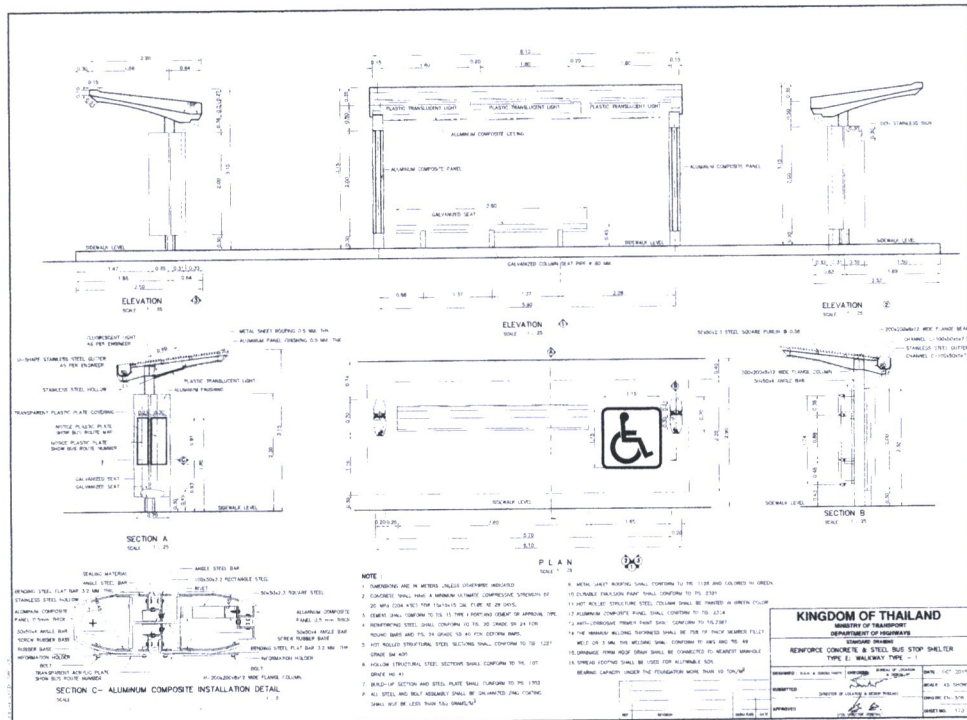
รูปที่ ๓ ศาลาทางหลวงรูปแบบ C

ข้อเสนอแนะความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง แนวทางการพิจารณาเลือกศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) รูปแบบต่างๆ (ต่อ)



รูปที่ ๔ ศาลาทางหลวงรูปแบบ D

ชื่อข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง แนวทางการพิจารณาเลือกศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) รูปแบบต่างๆ (ต่อ)



รูปที่ ๔ ศาลาทางหลวงรูปแบบ E

ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง แนวทางการพิจารณาเลือกศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) รูปแบบต่างๆ (ต่อ)



รูปที่ ๖ ศาลาทางหลวงรูปแบบ E ที่ทำการปรับปรุง (รอพิจารณาอนุมัติ)



รูปที่ ๗ ศาลาทางหลวงรูปแบบ F ที่ทำการเพิ่มเติม (รอพิจารณาอนุมัติ)



รูปที่ ๘ ศาลาทางหลวงรูปแบบ G ที่ทำการเพิ่มเติม (รอพิจารณาอนุมัติ)

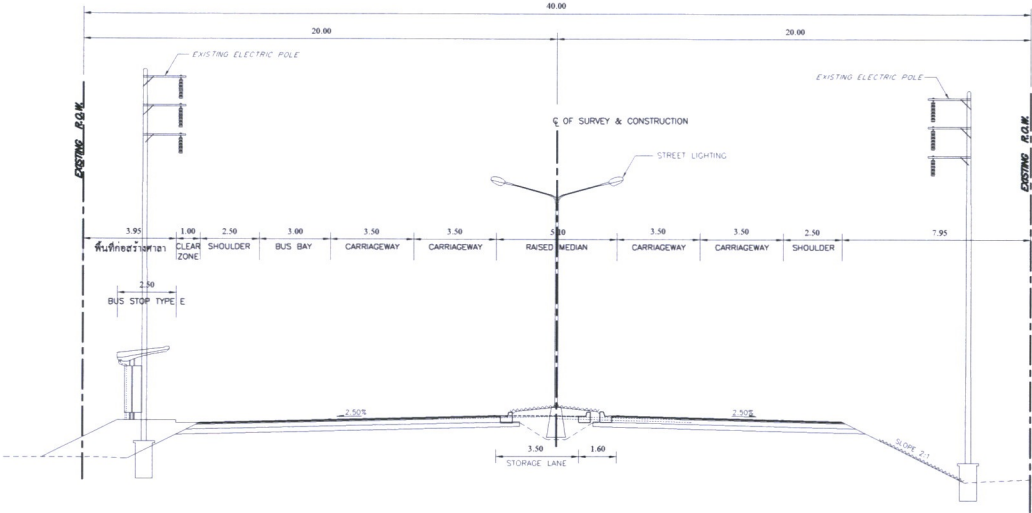
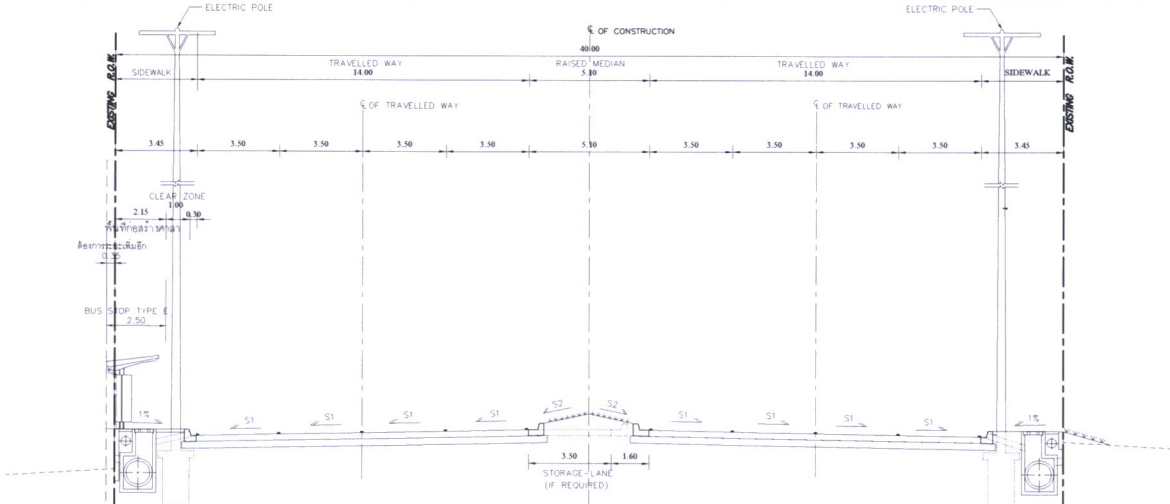
ตารางที่ 1 แสดงแนวทางการพิจารณาเลือกศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) รูปแบบต่างๆ

รูปแบบ	เกาะกลาง	เขตทาง (ม.)	ความกว้างของผิวทางจราจร(ม.)	ความกว้างของไหล่ทางจราจร(ม.)	Typical Cross Section	พื้นที่ก่อสร้างศาลาทางหลวง	รูปแบบของศาลาทางหลวงที่ใช้ได้	หมายเหตุ
กรณีที่ 1 ทางหลวง 4 ช่องจราจร	Barrier Median กว้าง 3.00 ม.	30.00	7.00	2.50		-	-	เปลี่ยนตำแหน่งก่อสร้างศาลาไปไว้บริเวณปลายของจอรถจึงจะสามารถก่อสร้างศาลา Type E ได้
กรณีที่ 2 ทางหลวง 4 ช่องจราจร	Raised Median กว้าง 4.60 ม.	30.00	7.00	2.50		-	-	-

ตารางที่ 1 (ต่อ) แสดงแนวทางการพิจารณาเลือกศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) รูปแบบต่างๆ

รูปแบบ	เกาะกลาง	เขตทาง (ม.)	ความกว้างของผิวทางจราจร(ม.)	ความกว้างของไหล่ทางจราจร(ม.)	Typical Cross Section	พื้นที่ก่อสร้างศาลาทางหลวง	รูปแบบของศาลาทางหลวงที่ได้	หมายเหตุ
กรณีที่ 3 ทางหลวง 4 ช่องจราจร	Barrier Median กว้าง 3.00 ม.	40.00	7.00	2.50		5.00	Type E	-
กรณีที่ 4 ทางหลวง 4 ช่องจราจร	Raised Median กว้าง 4.60 ม.	30.00	7.00	2.50		4.20	Type E	-

ตารางที่ 1 (ต่อ) แสดงแนวทางการพิจารณาเลือกศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) รูปแบบต่างๆ

รูปแบบ	เกาะกลาง	เขตทาง (ม.)	ความกว้างของ ผิวทางจราจร(ม.)	ความกว้างของ ไหล่ทางจราจร(ม.)	Typical Cross Section	พื้นที่ก่อสร้าง ศาลาทางหลวง	รูปแบบของ ศาลาทางหลวง ที่ใช้ได้	หมายเหตุ
กรณีที่ 5 ทางหลวง 4 ช่องจราจร	Raised Median กว้าง 5.10 ม.	40.00	7.00	2.50		3.95	Type E	-
กรณีที่ 6 ทางหลวง 8 ช่องจราจร Ultimate Stage	Raised Median กว้าง 5.10 ม.	40.00	14.00	-		2.15	-	ทางเท้ากว้าง 3.45 ม.

ตารางที่ 1 (ต่อ) แสดงแนวทางการพิจารณาเลือกศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) รูปแบบต่างๆ

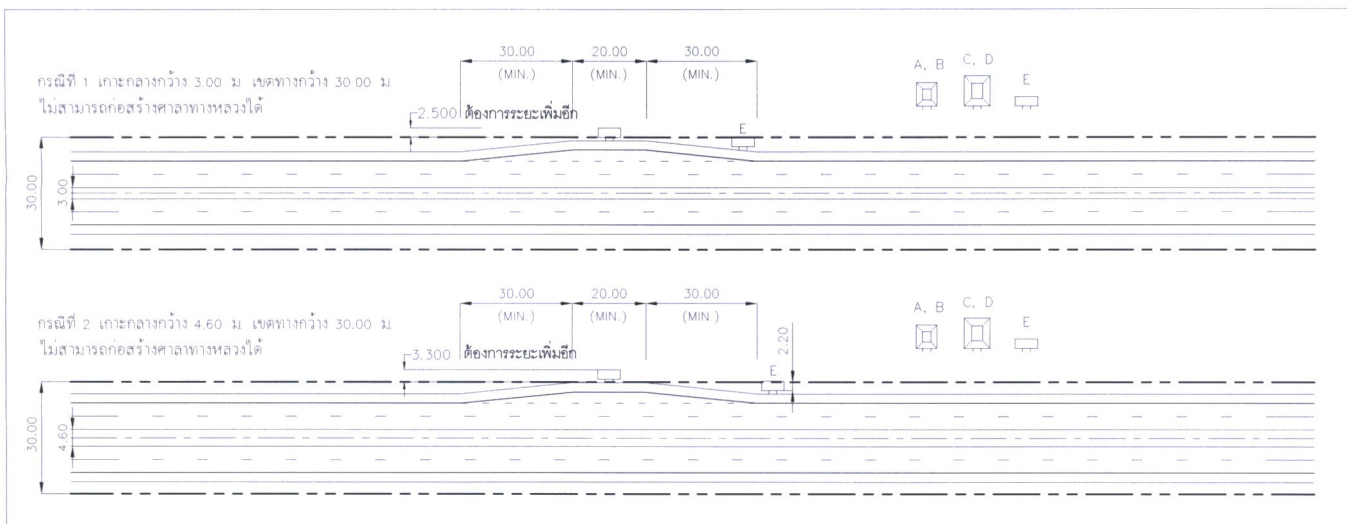
รูปแบบ	เกาะกลาง	เขตทาง (ม.)	ความกว้างของ ผิวทางจราจร(ม.)	ความกว้างของ ไหล่ทางจราจร(ม.)	Typical Cross Section	พื้นที่ก่อสร้าง ศาลาทางหลวง	รูปแบบของ ศาลาทางหลวง ที่ได้	หมายเหตุ
กรณีที่ 7 ทางหลวง 4 ช่องจราจร	Depressed Median กว้าง 12.10 ม.	40.00	7.00	ด้านในกว้าง 1.50 ด้านนอกกว้าง 2.50		-	-	เปลี่ยนตำแหน่ง ก่อสร้างศาลา ไปไว้บริเวณ ปลายช่องจราจร จึงจะสามารถ ก่อสร้างศาลา Type E ได้
กรณีที่ 8 ทางหลวง 4 ช่องจราจร	Barrier Median กว้าง 3.00 ม.	50.00	7.00	2.50		10.00	Type A, B, C, D และ E	-

ตารางที่ 1 (ต่อ) แสดงแนวทางการพิจารณาเลือกศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) รูปแบบต่างๆ

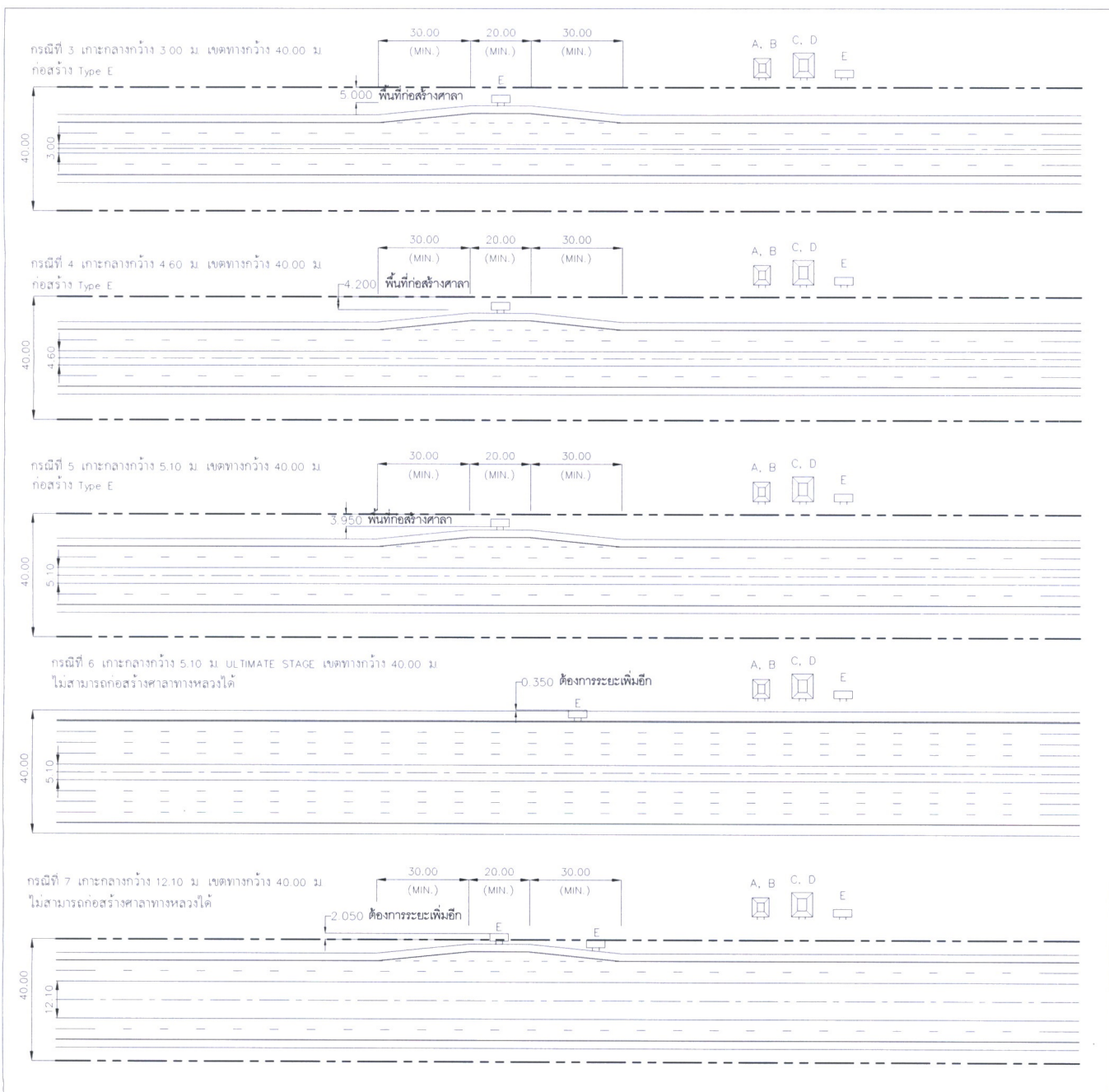
รูปแบบ	เกาะกลาง	เขตทาง (ม.)	ความกว้างของผิวทางจราจร(ม.)	ความกว้างของไหล่ทางจราจร(ม.)	Typical Cross Section	พื้นที่ก่อสร้างศาลาทางหลวง	รูปแบบของศาลาทางหลวงที่ได้	หมายเหตุ
กรณีที่ 9 ทางหลวง 4 ช่องจราจร	Raised Median กว้าง 4.60 ม.	50.00	7.00	2.50		9.20	Type A, B, C, D และ E	-
กรณีที่ 10 ทางหลวง 8 ช่องจราจร Ultimate Stage	Raised Median กว้าง 5.10 ม.	50.00	7.00	2.50		8.95	Type A, B, C, D และ E	-

ตารางที่ 1 (ต่อ) แสดงแนวทางการพิจารณาเลือกศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) รูปแบบต่างๆ

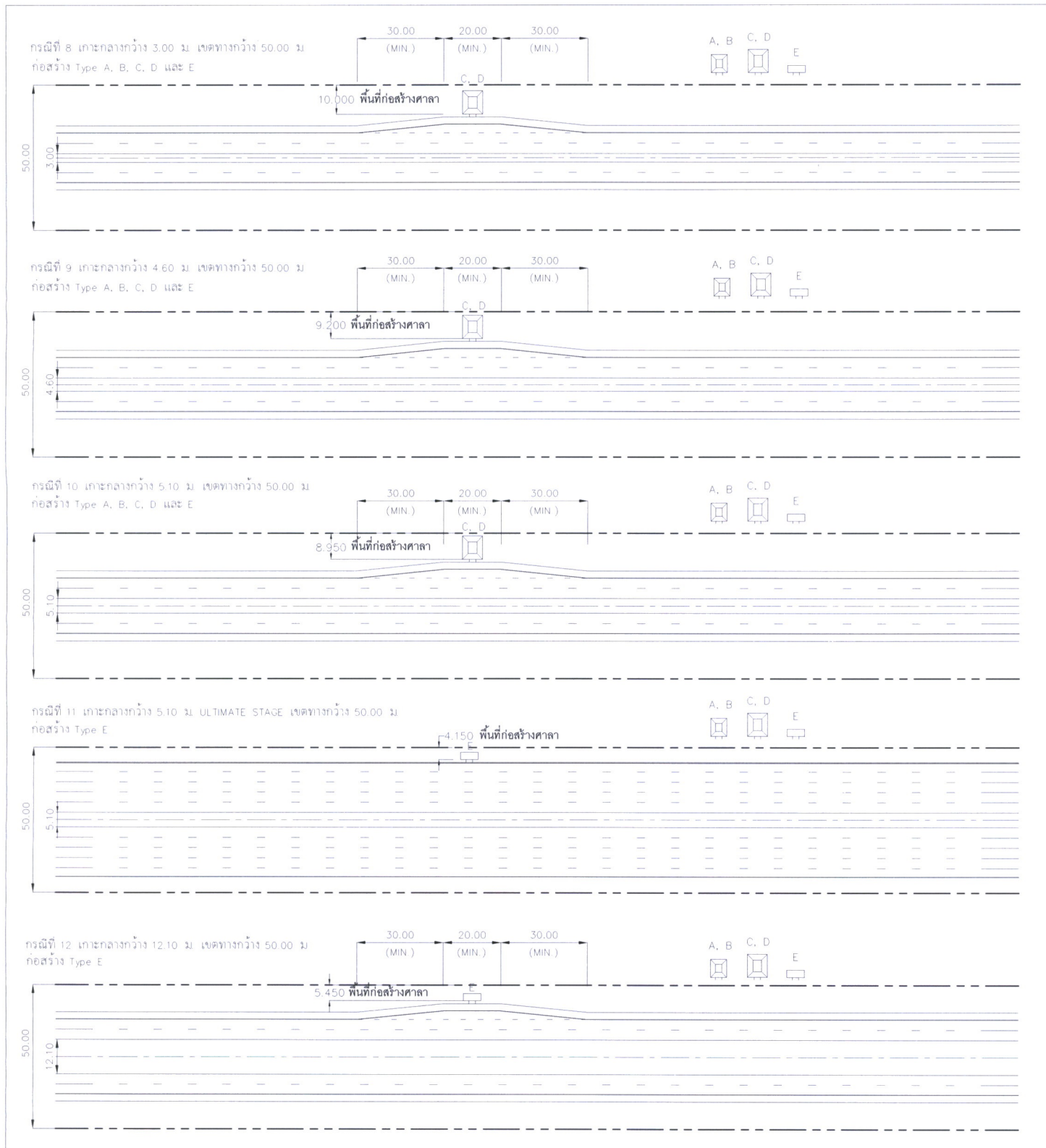
รูปแบบ	เกาะกลาง	เขตทาง (ม.)	ความกว้างของผิวทางจราจร(ม.)	ความกว้างของไหล่ทางจราจร(ม.)	Typical Cross Section	พื้นที่ก่อสร้างศาลาทางหลวง	รูปแบบของศาลาทางหลวงที่ใช้ได้	หมายเหตุ
กรณีที่ 11 ทางหลวง 8 ช่องจราจร Ultimate Stage	Raised Median กว้าง 5.10 ม.	50.00	14.00	3.00		4.15	Type E	ทางเท้ากว้าง 5.45 ม.
กรณีที่ 12 ทางหลวง 4 ช่องจราจร	Depressed Median กว้าง 12.10 ม.	50.00	7.00	ด้านในกว้าง 1.50 ด้านนอกกว้าง 2.50		5.45	Type E	-



รูปที่ 9 แสดงแบบแปลนของศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) รูปแบบต่างๆ กรณีเขตทางกว้าง 30 เมตร



รูปที่ 10 แสดงแบบแปลนของศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) รูปแบบต่างๆ กรณีเขตทางกว้าง 40 เมตร

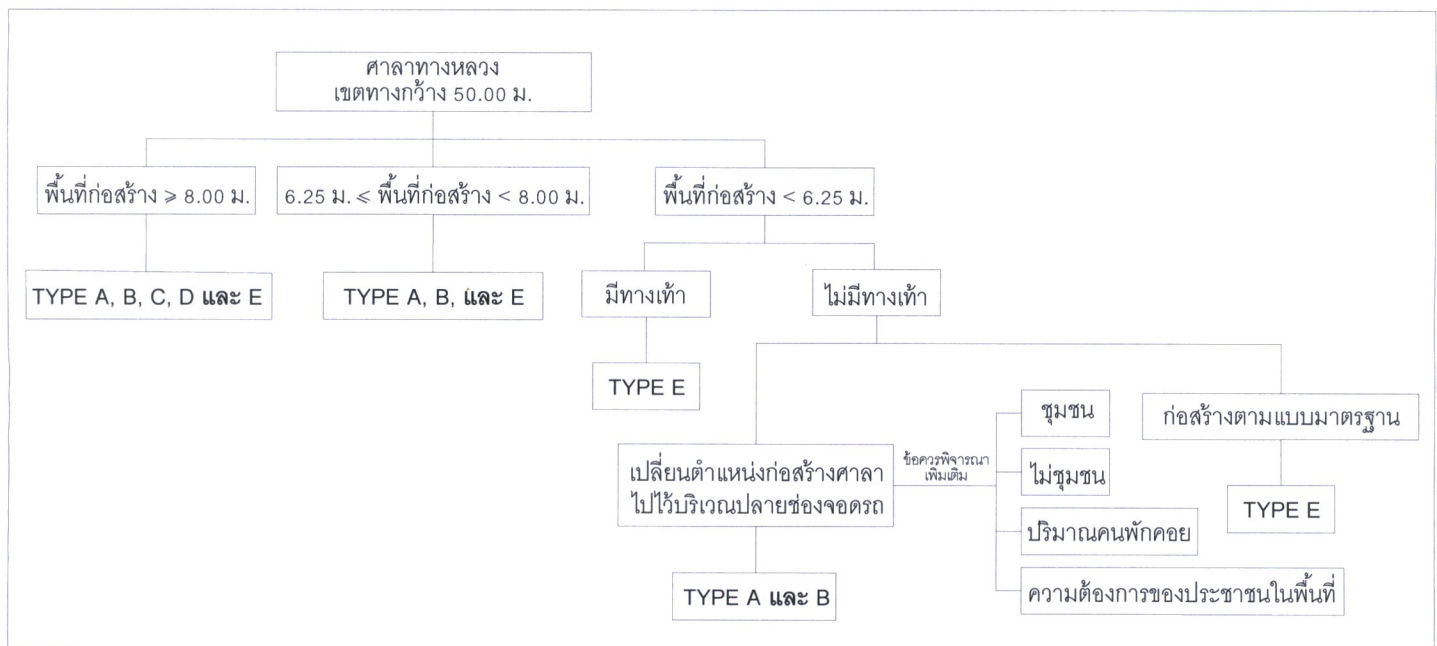


รูปที่ 11 แสดงแบบแปลนของศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) รูปแบบต่างๆ กรณีเขตทางกว้าง 50 เมตร

ขั้นตอนการพิจารณาเลือกศาลาทางหลวงรูปแบบต่างๆ กรณีเขตทางกว้าง 30.00 และ 40.00 ม.



ขั้นตอนการพิจารณาเลือกศาลาทางหลวงรูปแบบต่างๆ กรณีเขตทางกว้าง 50.00 ม.



ข้อข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง แนวทางการพิจารณาเลือกศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) รูปแบบต่างๆ (ต่อ)

ผู้เสนอแนวคิดจึงมีแนวคิดในการกำหนดแนวทางการพิจารณาเลือกศาลาทางหลวง (Bus Stop Shelter) รูปแบบต่างๆ ดังแสดงในตารางที่ ๑ เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว และลดความผิดพลาดในการเลือกใช้ศาลาทางหลวง ทำให้สามารถเพิ่มประสิทธิภาพของการจราจรให้ดียิ่งขึ้น

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

จากแนวคิดออกแบบพัฒนารูปแบบของทางเชื่อมนั้น สามารถเพิ่มประสิทธิภาพของการจราจรมากขึ้น เมื่อนำไปใช้ส่งผลให้เกิดประโยชน์ดังนี้

- ๑) เป็นรูปแบบแนะนำเพื่อช่วยเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว และถูกต้องในการเลือกใช้รูปแบบของศาลาทางหลวงมากยิ่งขึ้น
- ๒) เป็นทางเลือกในการเลือกใช้รูปแบบของศาลาทางหลวงให้เหมาะสมกับแต่ละลักษณะของพื้นที่
- ๓) ช่วยลดปัญหาในการแก้ไขแบบ และปัญหาในการก่อสร้าง และเพิ่มประสิทธิภาพของการจราจรมากขึ้น

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้เข้ารับการคัดเลือก)

(นางรัตนาภรณ์ จันทสุวรรณ)

(วันที่ ๑๑ เดือน มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๓)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายสุพัฒน์ ชุ่มมนิรัตน์)

(วันที่ ๑๑ เดือน มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๓)