

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน**๑) ชื่อผลงาน**

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรมของโครงการ ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๖๕ ตอน ทางเลี้ยวเมืองฉะเชิงเทราด้านใต้

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การจัดลำดับความสำคัญ แผนงานโครงการย่อย ทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ ตอน ห้วยชะยุ้ง - วารินชำราบ

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ :ตุลาคม ๒๕๖๑ - มีนาคม ๒๕๖๒.....

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ :กันยายน ๒๕๖๒ - มกราคม ๒๕๖๓.....

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน**๓.๑) ตนเองปฏิบัติ**

- ผลงานลำดับที่ ๑ : คิดเป็นร้อยละ ๗๐ โดยดำเนินการศึกษารวบรวมข้อมูลด้านจราจร รวมทั้งวิเคราะห์รูปแบบของการก่อสร้างว่าควรเป็นรูปแบบใดที่เหมาะสมโดยทำการคัดเลือกรูปแบบตามหลักวิศวกรรม พร้อมทั้งประเมินค่าก่อสร้างและผลประโยชน์ที่โครงการได้รับ (VOC. VOT)

- ผลงานลำดับที่ ๒ : คิดเป็นร้อยละ ๘๐ โดยดำเนินการพิจารณารูปแบบและความเหมาะสมของการก่อสร้าง พร้อมทั้งจัดลำดับความสำคัญของโครงการตามหลักวิศวกรรม

๓.๒) ผู้ร่วมจัดทำผลงานปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ นางรัชนิกร อรุณรัตน์ คิดเป็นร้อยละ ๓๐ โดยวิเคราะห์มูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการว่ามีความคุ้มค่าเพียงใด มีความเหมาะสมที่จะลงทุน รวมทั้งรวบรวมข้อมูลด้านเศรษฐกิจทั้งในอดีตจนถึงปัจจุบัน และพยากรณ์โดยใช้ทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์

- ผลงานลำดับที่ ๒ (๑) นายเสริมศักดิ์ นายนันท์ คิดเป็นร้อยละ ๑๐ โดยให้คำปรึกษาเกี่ยวกับรูปแบบของการก่อสร้างให้มีความสอดคล้องกับพื้นที่

(๒) นายภูษพงศ์ คำวะเนตร คิดเป็นร้อยละ ๑๐ โดยให้คำปรึกษาวิธีการจัดลำดับความสำคัญของโครงการให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

๔) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
(จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง ...การจัดทำคู่มือการตรวจรับพัสดุโครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ
การจราจรและขนส่ง

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการ เพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรมของโครงการ ก่อสร้างทางหลวง
หมายเลข ๓๖๕ ตอน ทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทราด้านใต้

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ด้วยมติ ครม. เมื่อปี ๒๕๕๘ ได้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC. ประกอบด้วยพื้นที่ที่ครอบคลุม ๓ จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ซึ่งบริเวณพื้นที่ดังกล่าวมีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงระดับต้นๆ ของประเทศ โดยรัฐบาลกำหนดให้พื้นที่ EEC. เป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการพัฒนาประเทศ โดยเน้นการส่งออก การเข้ามาลงทุนจากต่างชาติ ซึ่งในปี ๒๕๖๑ ได้มีการออกพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก เพื่อจัดทำแผนงานตามนโยบาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งแผนงานด้านโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค โดยแผนดังกล่าวยังถูกบรรจุอยู่ในยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ด้วย

สำหรับกรมทางหลวง มีหน้าที่รับผิดชอบทางหลวงสายหลัก โดยมีแผนงานก่อสร้างปรับปรุงสายทางในพื้นที่ดังกล่าวตั้งแต่ ปี ๒๕๕๗ จนถึงปัจจุบัน วงเงินลงทุนรวมมากกว่า ๗๐,๐๐๐ ล้านบาท เช่นโครงการ ก่อสร้างขยายช่องจราจร สาย มินบุรี - ฉะเชิงเทรา โครงการ สะพานลอยข้ามแยกนิคมอุตสาหกรรมบ่อวิน/อีสเทิร์นซีบอร์ด/อมตะซิตี้และแยกปากกร่วม เป็นต้น

สำหรับทางหลวงหมายเลข ๓๖๕ ตอน ทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทราด้านใต้ เป็นทางหลวงสายสำคัญในจังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นทางหลวงสายหลักที่เชื่อมโยงโครงข่าย (Connectivity) ใกล้เคียงโดยเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ซึ่งเป็นทางหลวงสายหลัก ซึ่งสภาพปัจจุบันจังหวัดฉะเชิงเทรามีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว มีโรงงานอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นมากมาย ดังนั้นเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในภาคการขนส่ง (Mobility) บนทางหลวงหมายเลข ๓๖๕ ตอน ทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทราด้านใต้ จึงมีความจำเป็นต้องต่อการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพจราจรเพื่อยกระดับการพัฒนาและสนับสนุนเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) เพื่อให้จราจรมีความคล่องตัว โดยปัจจุบันทางหลวงสายดังกล่าวเป็นทางหลวงขนาด ๔ ช่องจราจร ระยะทางประมาณ ๔.๙๙๕ กิโลเมตร ปริมาณจราจรเฉลี่ยในปี ๒๕๖๒ เท่ากับ ๙๔,๕๕๓ คัน/วัน และมี %รถบรรทุกหนัก ๓๒.๑๕ % ซึ่งจำเป็นต้องมีการดำเนินการก่อสร้างขยายทางหลวงจาก ๔ ช่องจราจรเป็น ๖ ช่องจราจร รวมทั้งก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรดังกล่าว

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

เนื่องจากทางหลวงสายดังกล่าว งบประมาณในการก่อสร้างขยายช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร มีมูลค่าของโครงการที่สูง มากกว่า ๑,๐๐๐ ล้านบาท จึงต้องมีข้อมูลและเหตุผลเพียงพอในการของบประมาณปรับปรุงถนนในช่วงดังกล่าว รายละเอียดดังนี้

๑. วิเคราะห์ความเหมาะสมทางวิศวกรรม เพื่อเป็นการวิเคราะห์โครงการเพื่อหาความคุ้มค่าที่จะลงทุนของโครงการ
๒. ปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๖๕ ย้อนหลัง จนถึงปัจจุบัน เพื่อที่สามารถคาดการณ์ปริมาณจราจรที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต
๓. ราคาค่าก่อสร้างเบื้องต้น เนื่องจากปริมาณจราจรในอนาคตมีผลต่อการออกแบบผิวทางซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ราคาค่าก่อสร้างเพิ่มมากขึ้น
๔. รูปแบบก่อสร้างของสะพานข้ามแม่น้ำบางประกง ต้องมีการพิจารณารูปแบบให้มีความเหมาะสมและประหยัดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๑. การวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการ ฯ จะทำให้ทราบว่าโครงการมีความพร้อมที่จะลงทุนในการก่อสร้างหรือไม่ โดยประเมินจากมูลค่าทางเศรษฐกิจ

๒. สามารถตอบข้อร้องเรียนของประชาชนได้ และสามารถนำข้อมูลชี้แจงต่อหน่วยงานภายนอกได้ เนื่องจากโครงการดังกล่าวอยู่ในพื้นที่สำคัญในการพัฒนาประเทศ

๓. เกิดการพัฒนาองค์ความรู้ที่สามารถประยุกต์ใช้ในโครงการอื่น ๆ ได้ เพราะกรมทางหลวงมีงบประมาณการก่อสร้างโครงการใหญ่หลายโครงการในแต่ละปี

๔. รูปแบบการก่อสร้างที่สอดคล้องกับงบประมาณและมีความคุ้มค่าที่จะดำเนินโครงการสามารถนำไปเป็นต้นแบบในการพิจารณาโครงการอื่น ๆ ต่อไป

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การจัดลำดับความสำคัญ แผนงานโครงการย่อย ทางหลวงหมายเลข ๒๒๖
ตอน ห้วยชะยุ้ง - วารินชำราบ

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

เนื่องจากโครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่งเป็นงานที่ดำเนินการให้แล้วเสร็จในระยะเวลาไม่เกิน ๑ ปี ประกอบด้วย ๓ กิจกรรม คือ กิจกรรมก่อสร้างสะพานและอาคารระบายน้ำ กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน และกิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง โดย ทั้ง ๓ กิจกรรมเป็นการแก้ไขบรรเทาปัญหาเฉพาะจุด และมีความสอดคล้องบริเวณพื้นที่ นั้น ๆ

อย่างไรก็ตามยังมีแผนงานที่กรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการดำเนินงาน โครงการย่อย คือ แผนงานบูรณาการพื้นที่ระดับภาค ซึ่งได้รับงบประมาณทุกปี โดยจัดเป็นแผนงานที่บูรณาการทั้งภาครัฐ เอกชน และ กลุ่มจังหวัดในพื้นที่ เพื่อให้โครงการที่ได้รับงบประมาณสามารถตอบโจทย์ความต้องการทุกภาคส่วน โดยมียุทธศาสตร์ สำหรับการพัฒนาทางหลวง โดยเน้นไปที่ การท่องเที่ยว การค้า เกษตรกรรม

ทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ ช่วง ห้วยชะยุ้ง - วารินชำราบ (กม.๓๑๓+๓๘๔ - ๓๓๔+๒๒๔) ระยะทาง ๒๐.๘๔ กิโลเมตร ปริมาณจราจรเฉลี่ย ๑๘,๐๐๐ คัน/วัน มีขนาด ๔ ช่องจราจร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะสี (Painted Median) โดยทางหลวงสายดังกล่าวเป็นถนนที่เชื่อมระหว่าง จังหวัดศรีสะเกษ กับ จังหวัดอุบลราชธานี มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นทุกปี ซึ่งในแต่ละปี ทางหลวงมีความต้องการที่จะปรับปรุงทางหลวงบริเวณช่วงดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพที่ดีขึ้น เพื่อลดอุบัติเหตุ และ อำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้ทาง และ ประชาชน โรงงานบริเวณสองข้างทาง

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

เนื่องจากแผนงานโครงการที่เสนอสามารถเสนอผ่าน แผนงานโครงการโครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่ง หรือ แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาคได้ ซึ่งทั้ง ๒ แผนงาน มีจุดประสงค์ที่แตกต่างกัน ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องกำหนดแผนงานที่รองรับงบประมาณให้เหมาะสมกับโครงการนั้น ๆ โดยมีรายละเอียดที่ต้องดำเนินการ ดังนี้

๑. การจัดโครงการให้ตรงกับวัตถุประสงค์ของแผนงานนั้น โดยการทำให้ Check List เพื่อระบุว่าโครงการที่จะรองรับงบประมาณควรจัดอยู่ในแผนงานใด เป็นลำดับแรก

๒. เนื่องจากถนนบนช่วงดังกล่าว สภาพสองข้างทางลักษณะทางกายภาพ และการกระจายตัวของประชากร ที่พักอาศัย สถานที่ราชการ ตลาด แตกต่างกัน จึงจำเป็นต้องจัดลำดับความสำคัญปรับปรุงถนนสายดังกล่าวในแต่ละช่วง ว่าบริเวณใดควรปรับปรุงมาตรฐาน หรือ บริเวณใดไม่จำเป็นต้องปรับปรุง

๓. การพิจารณาก่อสร้างเปลี่ยนจากเกาะสี (Painted Median) เป็น เกาะยก (Rised Median) หรือ เกาะ Barrier อาจพิจารณารูปแบบให้เหมาะสมกับพื้นที่ พร้อมทั้งทางเท้า

๔. การประเมินค่าก่อสร้างในแต่ละจุดว่ามีความแตกต่างกันมากแค่ไหน เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาโครงการในการของบประมาณ

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๑. การจัดโครงการย่อยในการของบประมาณว่าควรอยู่ในแผนงานใด หรือกิจกรรมใด จะสามารถช่วยให้ได้รับการจัดสรรงบประมาณได้ เช่น ถ้าโครงการที่เสนอนั้น เสนออยู่ในคำของบประมาณ แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาค ซึ่ง สศช.จะพิจารณาตามยุทธศาสตร์ด้านต่าง ๆ ถ้าโครงการที่เสนอไม่มีความเกี่ยวข้องหรือตอบสนองต่อยุทธศาสตร์โดยตรง จะไม่ได้รับการพิจารณาทันที

๒. เนื่องจากงบประมาณของโครงการย่อยต้องกระจายทั้งประเทศและมีจำกัด ดังนั้นการจัดลำดับความสำคัญของโครงการจึงช่วยให้สามารถแก้ไขปัญหาเร่งด่วนได้
๓. มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญของแผนงานโครงการย่อย
๔. เกิดการพัฒนาองค์ความรู้ที่สามารถประยุกต์ใช้ในโครงการอื่น ๆ ได้ สามารถนำไปช่วยในการพิจารณาทางหลวงสายอื่นที่มีความคล้ายคลึงกัน
๕. โครงการที่เสนอตรงตามวัตถุประสงค์และสามารถแก้ไขปัญหาและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้ทาง

ชื่อข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง. การจัดทำคู่มือการตรวจรับพัสดุโครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่ง

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

โครงการปีเดียว ของแนวทางหลวงที่ได้รับการเห็นชอบจากสำนักแผนงาน เป็นโครงการก่อสร้างในช่วงสั้น ๆ ระยะเวลาทำการภายใน ๑ ปี ซึ่งทางแนวทางหลวงจะเป็นผู้ดำเนินการหาตัวผู้รับจ้างและเป็นผู้สัญญาระหว่างผู้รับจ้าง รวมทั้งควบคุมงานก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด ซึ่งการส่งมอบงานในแต่ละครั้ง เจ้าหน้าที่ของสำนักแผนงานซึ่งเป็นผู้เห็นชอบและอนุมัติแผนงานนั้นจะเป็นหนึ่งในคณะกรรมการตรวจการจ้างด้วย

อย่างไรก็ตามการพิจารณาตรวจสอบโครงการที่ได้รับงบประมาณโดยหลังจากดำเนินการก่อสร้างไปแล้วนั้นมีความถูกต้องตามวัตถุประสงค์และหลักวิศวกรรม เพราะเนื่องจากการการตรวจรับพัสดุหลังจากโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จนั้น ต้องยึดในระเบียบมาตรฐานเดียวกัน เพื่อให้ได้โครงการที่มีคุณภาพงานในเกณฑ์มาตรฐานวิศวกรรมงานทาง และสามารถใช้งบประมาณได้อย่างคุ้มค่าและเหมาะสม

อีกทั้งปัจจุบัน กรมทางหลวงมีผู้การจัดลำดับมาตรฐานผู้รับจ้างเป็นชั้นต่าง ๆ ตั้งแต่ชั้น ๔ จนถึงชั้นพิเศษ ประกอบกับมีผู้รับจ้างหลากหลายรายที่สามารถเข้าประมูลงานของกรมทางหลวงได้ จึงเห็นควรมีมาตรฐานการตรวจสอบพัสดุของคณะกรรมการตรวจการจ้างที่เป็นมาตรฐานเดียวกันครอบคลุมงานที่ดำเนินการก่อสร้าง และเป็นการกระเมินคุณภาพงานของผู้รับจ้างอีกด้วย

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน

เนื่องจากรูปแบบของกิจกรรมมีทั้งสิ้น ๓ กิจกรรม คือ กิจกรรมก่อสร้างสะพานและอาคารระบายน้ำ กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน และ กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง แต่ละมีความแตกต่างกันออกไป ประกอบกับพื้นที่ดำเนินการครอบคลุมทั่วภูมิภาคของประเทศ และมีผู้รับจ้างที่หลากหลาย จึงจำเป็นต้องมีการตรวจสอบที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ดังนี้

๑. กิจกรรมที่ดำเนินการก่อสร้างนั้นต้องเป็นไปตามแบบมาตรฐานของกรมทางหลวง โดยยึดหลักตาม มาตรฐานงานก่อสร้างงานทาง สะพาน และการทดสอบวัสดุ

๒. วัสดุที่นำมาใช้ในการก่อสร้างต้องผ่านหลักเกณฑ์มาตรฐาน โดยมีแหล่งอ้างอิงเดียวกัน

๓. การพิจารณาตรวจรับพัสดุต้องพิจารณาลักษณะงานหลังจากก่อสร้างเสร็จแล้วมีความเรียบร้อย สมบูรณ์ ตาม เกณฑ์ต่าง ๆ เช่น ผลการทดสอบ คุณภาพหน้างาน

๔. การประเมินสภาพหน้างานหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งสามารถประเมินโดยการให้คะแนน ความเรียบร้อย ความสะอาด

ซึ่งกระบวนการต่าง ๆ เหล่านี้ จึงจำเป็นต้องทำเป็นคู่มือมาตรฐานเพื่อให้คณะกรรมการตรวจรับพัสดุของสำนักแผนงานมีหลักเกณฑ์ที่ใช้ในแบบเดียวกัน

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. โครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จเป็นไปตามมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ

๒. มีการตรวจสอบการใช้งบประมาณอย่างคุ้มค่า เนื่องจากโครงการที่ได้รับการเห็นชอบจากสำนักแผน เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จสามารถตอบโจทย์หลักการและเหตุผลที่เสนอขอรับงบประมาณ ประชาชนผู้ใช้งานได้รับประโยชน์สูงสุด

๓. มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการตรวจรับพัสดุของคณะกรรมการสำนักแผนงาน ทำให้ประหยัดเวลาในการตรวจสอบหน้างาน และ Item งานครบถ้วนถูกต้องสมบูรณ์

๔. สามารถตรวจสอบว่าผู้รับจ้างได้ดำเนินการก่อสร้างได้อย่างถูกต้องหรือไม่ เนื่องจากผู้รับจ้างมีจำนวนมากและระดับชั้นหลากหลาย แต่อย่างไรก็ตามมาตรฐานงานก่อสร้างต้องอยู่ในระดับมาตรฐานเดียวกัน

๕. สามารถนำข้อมูลเป็นเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกผู้รับจ้างต่อไป

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้เข้ารับการคัดเลือก)

(นายเอกชัย ปรีดา)

(วันที่.....๒๕..... เดือน.....สิงหาคม.....พ.ศ. ..๒๕๖๓....)

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(.....นายมงคล ทวีชัยทศพล.....)

(วันที่.....๒๖..... เดือน.....สิงหาคม.....พ.ศ. .. ๒๕๖๓....)