



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพเพื่อลดผลกระทบการจราจรจาก
โครงการก่อสร้างระบบคมนาคม

จัดทำโดย นายอภิชัย วชิระปรการพงษ์

รหัส 9940

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม

หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 99

วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.

ประจำปี 2567

ลิขสิทธิ์ของสำนักงาน ก.พ.



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพเพื่อลดผลกระทบการจลาจลจากโครงการก่อสร้างระบบ
คมนาคม

จัดทำโดย นายอภิชัย วชิระปรการพงษ์
รหัส 9940

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม

หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 99

วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.

ประจำปี 2567

รายงานนี้เป็นความคิดเห็นเฉพาะบุคคลของผู้ศึกษา



สำนักงาน ก.พ.

เอกสารรายงานการศึกษาส่วนบุคคลนี้ อนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม ของสำนักงาน ก.พ.

นายเชิดศักดิ์ สันติวรฤทธิ
อาจารย์ที่ปรึกษา

นางปัทมา เเชียรวิศิษฐ์สกุล
อาจารย์ที่ปรึกษา

นายวีระชัย นาควิบูลย์วงศ์
อาจารย์ที่ปรึกษา

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

ตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ โดยพันธกิจหลักของกรมทางหลวงชนบท เน้นยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบท สนับสนุนการคมนาคมขนส่งและส่งเสริมให้ความรู้องค์ประกอบส่วนท้องถิ่น พันธกิจของกรมทางหลวงชนบทที่เกี่ยวข้องสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ คือ **ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง และยุทธศาสตร์ด้านความสามารถในการแข่งขัน**

ผู้จัดทำรายงานมีตำแหน่งเป้าหมายเป็น **รองอธิบดีด้านดำเนินงาน** ซึ่งตำแหน่งดังกล่าวหน้าที่สำคัญหลักในการกำกับดูแลงานด้านการออกแบบ งานด้านการก่อสร้างทางและสะพาน เป็นภารกิจที่เน้นยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยวิสัยทัศน์ในตำแหน่งเป้าหมายรองอธิบดีด้านดำเนินงาน คือ **มุ่งมั่น พัฒนา เชื่อมโยงโครงข่าย ยกระดับคุณภาพ และความปลอดภัยของประชาชน**

ปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล เป็นปัญหาสำคัญสำหรับประเทศไทยมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตพื้นที่บริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่มีการก่อสร้าง จะส่งผลกระทบต่อเกิดปัญหาการจราจรเป็นวงกว้างมากยิ่งขึ้น ทำให้เกิดความสูญเสียด้านพลังงานเชื้อเพลิง และก่อให้เกิดปัญหามลภาวะสิ่งแวดล้อม ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต และเศรษฐกิจของประเทศ

ประเด็นปัญหาดังกล่าว ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อคุณภาพชีวิต สิ่งแวดล้อม และเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก ผู้จัดทำจึงมีความประสงค์จัดทำรายงานการศึกษาบุคคลเรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพเพื่อลดผลกระทบการจราจรจากโครงการก่อสร้างระบบคมนาคม โดยได้นำเอาทักษะ ความรู้ และประสบการณ์จริงในการควบคุมกำกับ ดูแลโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ ในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ที่ผ่านมา ได้กำหนดประเด็นการศึกษาโครงการก่อสร้างอยู่ในพื้นที่ชุมชนมีปริมาณจราจรมาก และอยู่ระหว่างการก่อสร้างในปัจจุบัน โครงการก่อสร้าง ที่เป็นกรณีศึกษา 3 โครงการได้แก่ **โครงการขยายถนนชัยพฤกษ์ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์ และโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนถนน พระราม 2** ในการศึกษานี้ได้รวบรวมและชี้ให้เห็นถึงประเด็นปัญหา สาเหตุของปัญหา แนวทางแก้ไข แนวทางป้องกัน และแนวทางการบรรเทาปัญหาสำหรับโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ ที่อาจจะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและส่งผลกระทบต่อประชาชนอย่างมาก

เพื่อให้การดำเนินงานโครงการก่อสร้างของกระทรวงคมนาคม แล้วเสร็จลุล่วง ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพและส่งผลผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด จำเป็นต้องมีการดำเนินงานแผนงานโครงการอย่างรอบคอบ คิติวิเคราะห์คาดการณ์อย่างเป็นระบบ คำนึงถึงประชาชนเป็นศูนย์กลาง และคำนึงถึงปัจจัยความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น ทั้งนี้การดำเนินงานโครงการก่อสร้างในพื้นที่ที่คาดว่าจะมีผลกระทบอย่างมาก จึงต้องมีมาตรการการดำเนินงานอย่างเป็นระบบ ครอบคลุมในทุกช่วงของแผนงานการก่อสร้างเริ่มตั้งแต่ 1) ช่วงออกแบบ (Design Stage) 2) ช่วงจัดซื้อจัดจ้าง (Procurement Stage) 3) ช่วงก่อสร้าง (Construction Stage) โดยแต่ละช่วงจะมีลำดับขั้นตอน และความสำคัญที่แตกต่างกันไป

อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าจะมีมาตรการขั้นตอนและกระบวนการในมิติต่างๆ อย่างครอบคลุมและครบถ้วน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพแก้ไขปัญหาการจราจรเนื่องจากโครงการก่อสร้างระบบคมนาคม ก็ยังมีปัจจัยเสี่ยงต่อการดำเนินงาน ได้แก่ การขาดทักษะความรู้และประสบการณ์ของบุคลากร การขาดความร่วมมือของหน่วยงานสาธารณสุขภาค และ ข้อกำหนดระเบียบวิธีในการจัดซื้อจัดจ้าง

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษาส่วนบุคคลฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี ด้วยความอนุเคราะห์ของคณาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์เชิดศักดิ์ สันติวรวุฒิ อาจารย์ปัทมา เรียววิศิษฐ์สกุล และ อาจารย์วีระชัย นาควิบูลย์วงศ์ ที่ให้ข้อเสนอแนะ หลักการ แนวคิด และแนวทางการจัดทำรายงานให้มีความชัดเจนและเปิดมุมมองในภาพกว้างสำหรับการจัดทำ ข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ นับเป็นสิ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาตนเอง และช่วยให้ ผู้ศึกษาจัดทำรายงานการศึกษาระดับนี้ได้อย่างสมบูรณ์เป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด

นอกจากนี้ ผู้ศึกษาขอขอบคุณ ผู้เข้าร่วมอบรมหลักสูตรนักบริหารระดับสูง ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และ คุณธรรม รุ่นที่ 99 ทุกท่าน ที่ได้ร่วมแลกเปลี่ยนความรู้ ทักษะ และความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ ทำให้รายงาน การศึกษาระดับนี้มีความสมบูรณ์และมีคุณค่าต่อการนำไปใช้ประโยชน์ในการเพิ่มประสิทธิภาพเพื่อลดผลกระทบ การเจรจาจากโครงการก่อสร้างระบบคมนาคมที่มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนกระทรวงคมนาคม

การศึกษาครั้งนี้ไม่อาจดำเนินไปได้หากไม่ได้รับความร่วมมือจากทีมงานวิชาการสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวงชนบทในการสนับสนุนและให้ข้อมูลจนกระทั่งการศึกษาครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี คุณประโยชน์ อันใดที่เกิดจากการศึกษาครั้งนี้ ผู้จัดทำรายงานขอมอบแด่บุพการี คณาจารย์ และทุกท่านที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ในความสำเร็จครั้งนี้

ท้ายสุดนี้ ขอขอบคุณผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของสถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ. ทุกท่าน ที่เป็นส่วนช่วยสนับสนุนในการจัดทำรายงานครั้งนี้ รวมทั้งช่วยดูแลประสานงานและอำนวยความสะดวก ตลอดการฝึกอบรม ผู้ศึกษาหวังเป็นอย่างยิ่งว่ารายงานฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาองค์ความรู้ของ ภาคราชการต่อไป

อภิชัย วชิระปรการพงษ์

16 พฤษภาคม 2567

สารบัญ

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ง
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญภาพ	ซ
1. วิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย	
1.1 การวิเคราะห์บริบทและทิศทางเชิงยุทธศาสตร์ของส่วนราชการ	1
1.2 ตำแหน่งรองอธิบดีที่เป็นเป้าหมาย	9
1.3 กำหนดวิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย	15
2. ข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ	
2.1 การกำหนดประเด็นการศึกษา	16
2.1.1 กรณีศึกษาโครงการขยายถนนชัยพฤกษ์	16
2.1.2 กรณีศึกษาโครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์ ถนนราชพฤกษ์	21
2.1.3 กรณีศึกษาโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนถนนพระราม 2 (ทางหลวงหมายเลข 35)	24
2.2 การวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	27
2.3 ปัจจัยที่อาจจะมีผลกระทบต่อความสำเร็จ	36
2.4 ข้อเสนอแนะภาวะผู้นำเพื่อการขับเคลื่อน	36
ประวัติผู้เขียนรายงานการศึกษาส่วนบุคคล	

สารบัญรูปภาพ

รูปที่ 1.1-1	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบทางหลวงชนบท	3
รูปที่ 1.1-2	แผนแม่บทด้านความปลอดภัยในระดับชาติ ระดับกระทรวง และระดับกรมทางหลวงชนบท	8
รูปที่ 1.2-1	โครงสร้างองค์กรของ กรมทางหลวงชนบท	9
รูปที่ 1.2-2	ตำแหน่งเป้าหมาย รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท ด้านดำเนินงาน	10

กรณีศึกษาโครงการขยายถนนชัยพฤกษ์ จังหวัดนนทบุรี ระยะทาง 6.892 กิโลเมตร

รูปที่ 1	แสดงแนวเส้นทางของโครงการฯ	17
รูปที่ 2	แสดงรูปตัดถนนของโครงการฯ ช่วง กม. 0+000.000 ถึง กม. 3+114.316	18
รูปที่ 3	แสดงรูปตัดถนนของโครงการฯ ช่วง กม. 4+500.000 ถึง กม. 6+892.459	18
รูปที่ 4	แสดงตำแหน่งงานก่อสร้างสะพานข้ามคลองบางภูมิ ด้านขวาทาง	19
รูปที่ 5	แสดงแบบแปลนโครงสร้างสะพานข้ามคลองบางภูมิ ด้านขวาทาง	19
รูปที่ 6	แสดงแบบแปลนทางเบี่ยงการจราจรชั่วคราว ระหว่างการก่อสร้างสะพานข้ามคลองบางภูมิด้านขวาทาง	20
รูปที่ 7	แสดงรูปงานก่อสร้างทางเบี่ยงการจราจรชั่วคราว	20
รูปที่ 8	แสดงรูปการณีสัมพันธ์ปิด-เบี่ยงการจราจร	21
รูปที่ 9	แสดงรูปการณืติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ป้ายจราจร ระบบไฟฟ้าส่องสว่างบนทางเบี่ยงการจราจรชั่วคราว	21
รูปที่ 10	แสดงรูปทางเบี่ยงการจราจรชั่วคราว (ก่อนเปิดการจราจร)	22
รูปที่ 11	แสดงรูปทางเบี่ยงการจราจรชั่วคราว (หลังเปิดการจราจร)	22

กรณีศึกษาโครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์ ถนนราชพฤกษ์ จังหวัดนนทบุรี

รูปที่ 1	ที่ตั้งโครงการ	23
รูปที่ 2	ทัศนียภาพก่อนมีโครงการ มี 3 ช่องจราจร/ทิศทางและบริเวณสะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์มีสภาพเป็นคอขวด	24
รูปที่ 3	ทัศนียภาพหลังมีโครงการ มี 5 ช่องจราจร/ทิศทาง เพิ่มศักยภาพการเดินทางคู่ขนานฝั่งละ 2 ช่องจราจร	24
รูปที่ 4	สภาพการจราจรบริเวณถนนราชพฤกษ์	25

รูปที่ 5	รูปแบบทางเลือกของโครงสร้างสะพานรูปแบบที่ 1 - โครงสร้างสะพานเหล็ก	26
รูปที่ 6	รูปแบบทางเลือกของโครงสร้างสะพานรูปแบบที่ 2 - โครงสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก	27
กรณีศึกษาโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนถนนพระราม 2 (ทางหลวงหมายเลข 35)		
รูปที่ 1	ที่ตั้งโครงการ	30
รูปที่ 2	ภาพจำลองโครงการ	30
รูปที่ 3	ขนาดทางยกระดับบนถนนพระราม 2 (ทางหลวงหมายเลข 35)	31
รูปที่ 4	สภาพการจราจรติดขัดบนถนนพระราม 2 (ทางหลวงหมายเลข 35)	32
รูปที่ 5	ช่วงการก่อสร้างบนถนนพระราม 2 (ทางหลวงหมายเลข 35)	34

1. วิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย

(ข้อมูลส่วนบุคคลไม่เผยแพร่)

2. ข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ

2.1 การกำหนดประเด็นการศึกษา

การเรียนรู้จากประสบการณ์ในการทำงาน ควบคุมกำกับดูแลงานก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ที่ผ่านมา ตั้งแต่รับราชการในสำนักก่อสร้างสะพานจนกระทั่งปัจจุบัน และดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างสะพาน ทั้งนี้ กำหนดประเด็นการศึกษาโครงการที่เป็นปัจจุบันนี้ ชี้ให้เห็นถึงประเด็นปัญหา สาเหตุของปัญหา แนวทางแก้ไข และแนวทางการบรรเทาปัญหา เพื่อให้งานก่อสร้างแล้วเสร็จลุล่วงได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด ทั้งนี้จึงขอยกตัวอย่างโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ ที่อยู่ในเขตพื้นที่ชุมชนและมีปริมาณจราจรสูง โดยมีกรณีศึกษาโครงการ ดังนี้

- (1) กรณีศึกษาโครงการขยายถนนชัยพฤกษ์
- (2) กรณีศึกษาโครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์
- (3) กรณีศึกษาโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนถนนพระราม 2

ปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากโครงการก่อสร้าง ทำให้เกิดความสูญเสียและกระทบอย่างมาก อันได้แก่

- (1) การสูญเสียพลังงานเชื้อเพลิงซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศ
- (2) การสูญเสียเวลาและโอกาส
- (3) ก่อให้เกิดปัญหาของภาวะสิ่งแวดล้อม
- (4) ก่อให้เกิดปัญหาสุขภาพ
- (5) ส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของหน่วยงานในกรณีที่เกิดการบริหารจัดการโครงการก่อสร้างไม่เป็นที่พึงพอใจของประชาชน

2.1.1 กรณีศึกษา โครงการขยายถนนชัยพฤกษ์

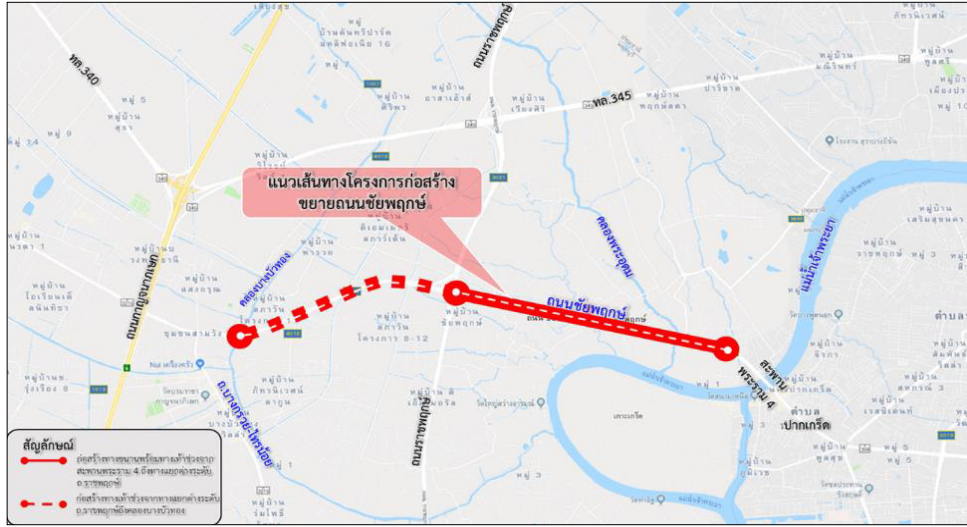
2.1.1.1 ลักษณะงานก่อสร้าง

ถนนชัยพฤกษ์เป็นถนนสายหลักในแนวตะวันออก – ตะวันตก พื้นที่ฝั่งเหนือของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา เชื่อมโยงกับพื้นที่ย่านธุรกิจและสถานที่ราชการตามแนวถนนแจ้งวัฒนะ ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้ทางช่วงแรก จากสะพานพระราม 4 ถึงถนนราชพฤกษ์ เมื่อปี 2549 สำหรับช่วงที่ 2 จากถนนราชพฤกษ์ถึงถนนบางกรวย-ไทรน้อย ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้ เมื่อปี 2558 ถนนชัยพฤกษ์จึงกลายเป็นเส้นทางสายแรกที่เชื่อมต่อย่านตัวอำเภอปากเกร็ดเข้ากับย่านตัวอำเภอบางบัวทองได้โดยตรง ปัจจุบันเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร ซึ่งยังพัฒนาไม่เต็มรูปแบบ มีปริมาณจราจรกว่า 40,000 คันต่อวัน เนื่องจากการเจริญเติบโตของการใช้ที่ดินในพื้นที่จังหวัดนนทบุรีฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้พื้นที่สองข้างทาง

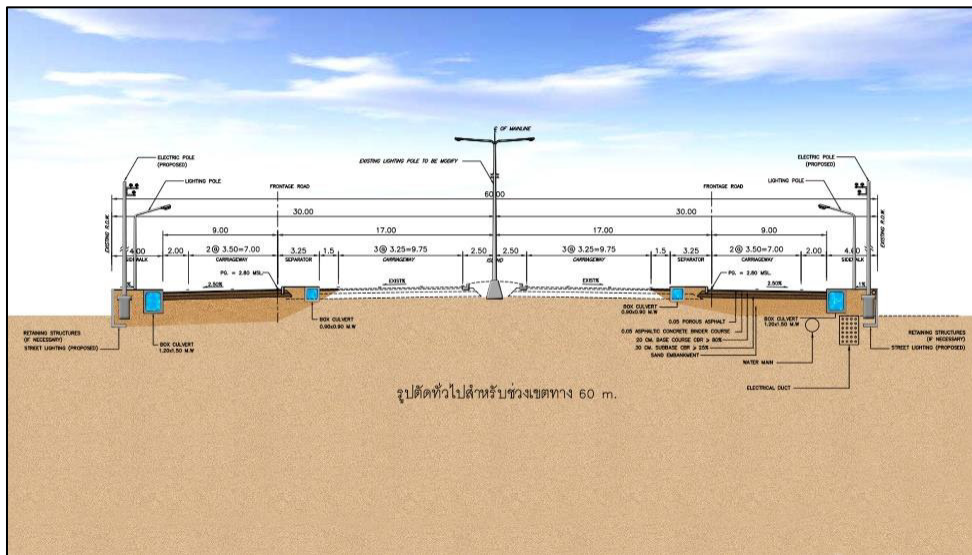
มีการพัฒนาและเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้ถนนชัยพฤกษ์มีสภาพการจราจรที่ไม่คล่องตัวและมีแนวโน้มที่จะติดขัดมากขึ้นเรื่อย ๆ ส่งผลให้ประสิทธิภาพของถนนชัยพฤกษ์ลดลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่องานก่อสร้างถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก (แนวเหนือ-ใต้) แล้วเสร็จ ทำให้ถนนชัยพฤกษ์สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่จังหวัดปทุมธานี ได้รวดเร็วและสะดวกมากยิ่งขึ้น จะเป็นการดึงดูดปริมาณจราจรให้เข้ามาใช้เส้นทางถนนชัยพฤกษ์มากตามไปด้วย

งานก่อสร้างโครงการขยายถนนชัยพฤกษ์เป็นงานก่อสร้างถนนคู่ขนานระดับดิน ขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทางจากเชิงลาดสะพานพระราม 4 ถึงทางแยกต่างระดับถนนราชพฤกษ์ตัดกับถนนชัยพฤกษ์ (ทางแยกต่างระดับสาลิโว) รวมระยะทางประมาณ 4.00 กิโลเมตร และงานปรับปรุงขยายผิวจราจรช่วงจากทางแยกต่างระดับถนนราชพฤกษ์ตัดกับถนนชัยพฤกษ์ (ทางแยกต่างระดับสาลิโว) ถึงถนนบางกรวย-ไทรน้อย รวมระยะทางประมาณ 3.50 กิโลเมตร พร้อมงานก่อสร้างทางเท้า ระบบระบายน้ำ และระบบไฟฟ้าแสงสว่าง โดยมีเนื้องานก่อสร้างหลักประกอบด้วย

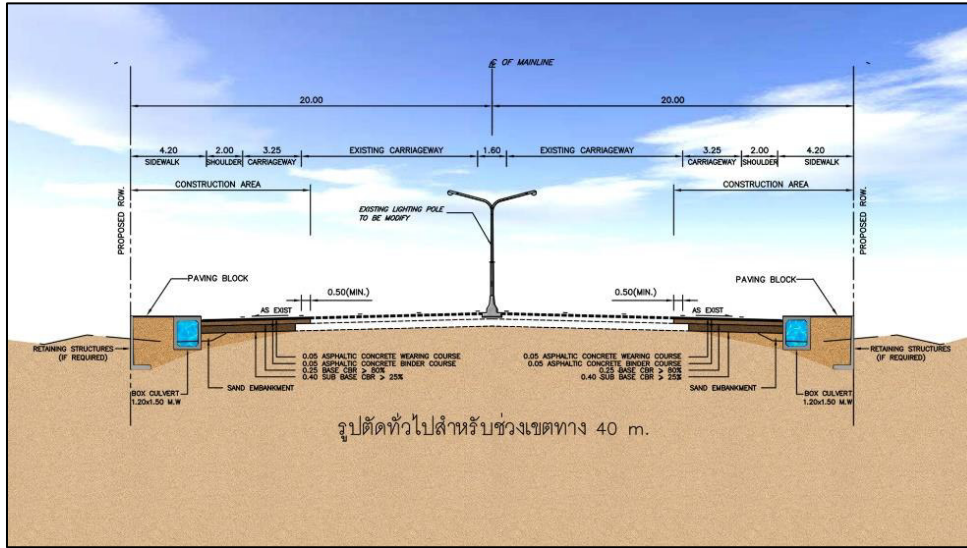
- (1) งานก่อสร้างถนนคู่ขนานผิวจราจรพอร์สแอสฟัลต์คอนกรีต (Porous Asphalt Concrete) ขนาด 2 ช่องจราจร จากเชิงลาดสะพานพระราม 4 ถึงทางแยกต่างระดับถนนราชพฤกษ์ตัดกับถนนชัยพฤกษ์ (ทางแยกต่างระดับสาลิโว) ความยาวรวมประมาณ 4.00 กิโลเมตร
- (2) งานปรับปรุงขยายผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีต (Asphalt Concrete) ช่วงจากทางแยกต่างระดับถนนราชพฤกษ์ตัดกับถนนชัยพฤกษ์ (ทางแยกต่างระดับสาลิโว) ถึงถนนบางกรวย-ไทรน้อย จาก 6 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร (ไป-กลับ)
- (3) งานก่อสร้างสะพานข้ามคลองพระอุดม ขนาด 2 ช่องจราจร ผิวจราจรกว้างช่องละ 3.25 เมตร โครงสร้างช่วงกลางสะพานเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กแบบหล่อในที่ก่อสร้างโดยวิธี Balance Cantilever ความยาวช่วง Main Span ยาว 60.00 เมตร Side Span ยาวข้างละ 40.00 เมตร โครงสร้างช่วงถัดไปเป็นคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องหล่อสำเร็จ (Precast Box Segment Girder) ความยาวสะพานรวมโครงสร้างปรับการทรุดตัว 812.00 เมตร
- (4) งานก่อสร้างสะพานข้ามคลองบางภูมิ รูปแบบสะพานเป็นสะพานคอนกรีตอัดแรงแบบตัน (Plank Girder) กว้าง 9.50 เมตร ความยาวรวมโครงสร้างปรับการทรุดตัว 123.00 เมตร
- (5) งานก่อสร้างทางเท้าพร้อมระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง



รูปที่ 1 แสดงแนวเส้นทางของโครงการฯ



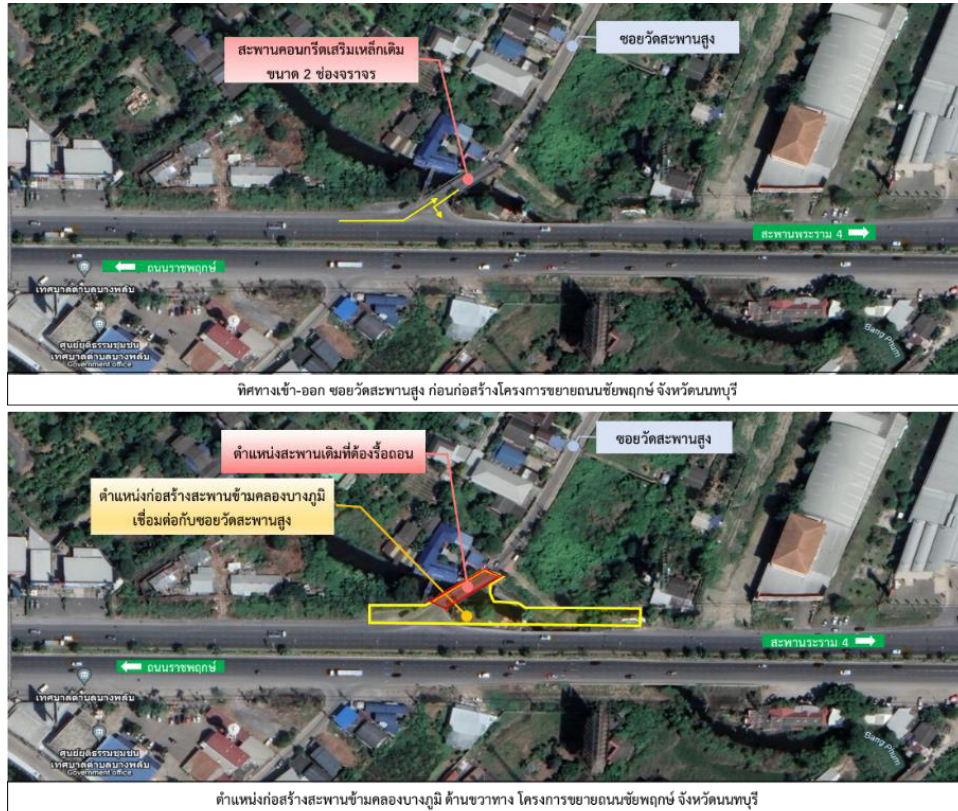
รูปที่ 2 แสดงรูปตัดถนนของโครงการฯ ช่วง กม.0+000.000 ถึง กม.3+114.316



รูปที่ 3 แสดงรูปตัดถนนของโครงการฯ ช่วง กม.4+500.000 ถึง กม.6+892.459

2.1.1.2 ประเด็นปัญหา

เนื่องด้วยโครงการขยายถนนชัยพฤกษ์ มีงานก่อสร้างสะพานข้ามคลองบางภูมิบนทางคู่ขนาน บริเวณ กม. ที่ 1+956.800 ถึง กม.ที่ 2+091.466 ด้านขวาทาง ซึ่งแนวสะพานที่ต้องดำเนินการก่อสร้างใหม่ได้ทับซ้อนกับ สะพานคอนกรีตเสริมเหล็กข้ามคลองบางภูมิเดิม จึงจำเป็นต้องดำเนินการรื้อถอนสะพานเดิมดังกล่าวออกก่อนถึง จะก่อสร้างสะพานข้ามคลองบางภูมิใหม่ได้ ทั้งนี้เนื่องจากสะพานเดิม ประชาชนในพื้นที่ใช้เป็นเส้นทางเข้าสู่วัด สะพานสูงและทางหลวงหมายเลข 345 จึงมีปริมาณการจราจรค่อนข้างมาก (240 คัน/ชั่วโมง) การปิดเส้นทางจราจรจึงส่งผลกระทบต่อประชาชนเป็นอย่างมาก อีกทั้งการใช้เส้นทางอื่นทดแทนจะต้องใช้เส้นทางอ้อม ซึ่งมี ระยะทางเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 3.00 กิโลเมตร ทั้งนี้แนวทางแก้ไขปัญหาคงกล่าวไว้ในข้อ 2.2



รูปที่ 4 แสดงตำแหน่งงานก่อสร้างสะพานข้ามคลองบางภูมิ ด้านขวาทาง



รูปที่ 5 แสดงแบบแปลนโครงสร้างสะพานข้ามคลองบางภูมิ ด้านขวาทาง



รูปที่ 2 ทศนิยมภาพก่อนมีโครงการ มี 3 ช่องจราจร/ทิศทาง และบริเวณสะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์มีสภาพเป็นคอคบด



รูปที่ 3 ทศนิยมภาพหลังมีโครงการ มี 5 ช่องจราจร/ทิศทาง เพิ่มศักยภาพการเดินทางทางคู่ขนานฝั่งละ 2 ช่องจราจร

2.1.2.2 ประเด็นปัญหา

ถนนราชพฤกษ์ ช่วงเพชรเกษม-รัตนาธิเบศร์ พื้นที่ริมทางและไหล่ข้างเดียวมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรที่มาใช้เส้นทางมีจำนวนเพิ่มขึ้นถนนราชพฤกษ์เดิมสามารถรองรับปริมาณจราจร 60,000 คันต่อวัน แต่ปัจจุบันมีปริมาณการจราจร 140,000 คันต่อวัน จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ในปัจจุบันถนนราชพฤกษ์ ตั้งแต่ซอยจรูญสุนิทวงศ์ 13 จนถึงทางหลวงหมายเลข 345 มีขนาด 10 ช่องจราจร ไป/กลับ แต่บริเวณสะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์ มีเพียง 6 ช่องจราจร ไป/กลับ จึงเกิดสภาพเป็นคอขวด ไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรได้ จึงเกิดปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก ทำให้ประสิทธิภาพของถนนราชพฤกษ์ลดลง ซึ่งแนวทางการแก้ไขปัญหาจะกล่าวไว้ในข้อ 2.2



รูปที่ 4 สภาพการจราจรบริเวณถนนราชพฤกษ์

2.1.3 กรณีศึกษา โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนถนนพระราม 2 (ทางหลวงหมายเลข 35)

2.1.3.1 ลักษณะโครงการ

ทางยกระดับบนถนนพระราม 2 (ทางหลวงหมายเลข 35) ในลักษณะรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ซึ่งมีการควบคุมการเข้า-ออก และระบบ จัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง โดยมีแนวเส้นทางโครงการ เริ่มจาก กม.ที่ 9+731 บริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ด้านตะวันตก (ถนนวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร รอบที่ 2) บริเวณทางแยกบางขุนเทียน ไปจนถึง กม.ที่ 84+041 บริเวณจุดตัด ถนนเพชรเกษม (ทางหลวงหมายเลข 4) บริเวณทางแยกวงเวียน ระยะเวลาประมาณ 75 กิโลเมตร เพื่อแก้ปัญหาการจราจร ดังกล่าว และเสริมโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล กับพื้นที่ภาคใต้เพื่อให้การ เดินทางเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย ประหยัดทั้งเวลาและ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง สามารถ ลดต้นทุนการขนส่ง และเพิ่มศักยภาพด้านการแข่งขันของประเทศ

ทางยกระดับบนถนนพระราม 2 (ทางหลวงหมายเลข 35) ก่อสร้างเป็นทางยกระดับ วางตัวบนเกาะกลาง ของถนนพระราม 2 (ทางหลวงหมายเลข 35) ขนาด 6 ช่องจราจร (ไป/กลับ) ช่องจราจรละ 3.60 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยราวคอนกรีตกว้าง 0.60 ม. ไหล่ทางฝั่งซ้ายกว้าง 2.00 ม. ไหล่ทางฝั่งขวากว้าง 1.00 ม. ความกว้างโครงสร้างวัดจากหน้าราวคอนกรีตด้านข้าง (Parapet) รวม 29.20 ม. ความลาดชันตามขวาง 2.5%



รูปที่ 1 ที่ตั้งโครงการ

2.1.3.2 ประเด็นปัญหา

เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนถนนพระราม 2 (ทางหลวงหมายเลข 35) เป็นโครงการขนาดใหญ่ มีมูลค่าโครงการ มากกว่า 3 หมื่นล้านบาท และเป็นโครงการที่ก่อสร้างบนถนนเดิมคือถนนพระราม 2 ทางหลวงหมายเลข 35) ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่สำคัญมาก ที่ล่งสู่ภาคใต้ มีปริมาณการจราจรสูงถึง 150,000 ถึง 200,000 คัน/วัน และมีระยะทางยาว ดังนั้นในระหว่างการก่อสร้างจึงเกิดปัญหาหลายประการดังนี้

(1) ถนนพระราม 2 (ทางหลวงหมายเลข 35) เป็นทางหลวงที่เปิดให้บริการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2516 มีความยาวประมาณ 80 กิโลเมตร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเส้นทางหลักในการคมนาคมขนส่งสู่ภาคใต้ซึ่งจะช่วยลดระยะทางได้สั้นกว่าถนนเพชรเกษม ประมาณ 40 กิโลเมตร โดยได้มีการก่อสร้างเป็นทางขนาด 8 - 12 ช่องจราจรแล้ว จากปริมาณจราจรที่ผ่านมีปริมาณที่สูงมากและมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นทุกปีจนทำให้เกิดปัญหา การจราจรติดขัดอย่างมากในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน และวันหยุดในเทศกาลต่างๆ ทั้งนี้เนื่องจากทางหลวงสายนี้เป็นเส้นทางที่รถบรรทุกใช้สัญจรมากถึงร้อยละ 34 ของปริมาณจราจร ดังนั้นระหว่างการก่อสร้างจึงมีความยุ่งยากในแง่การจัดจราจรและมีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุสูง



รูปที่ 4 สภาพการจราจรติดขัดบนถนนพระราม 2 (ทางหลวงหมายเลข 35)

(2) เนื่องจากโครงการมีระยะทางยาวมาก จึงได้แบ่งสัญญาการก่อสร้างเป็นหลายสัญญา โดยได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างช่วงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน ถึงบ้านแพ้ว รวมระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร โดยแบ่งทั้งหมด 13 สัญญา ซึ่งทำให้เกิดการทับซ้อนของพื้นที่ก่อสร้างแต่ละสัญญา

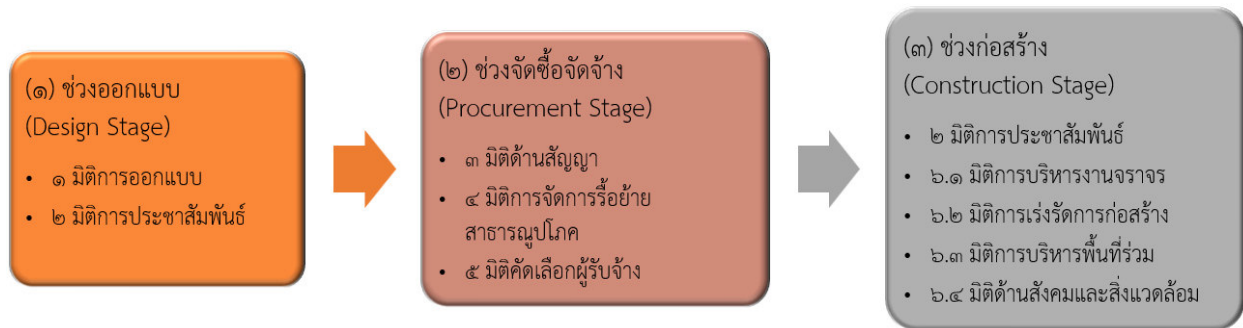
(3) โครงการทางยกระดับบนถนนพระราม 2 (ทางหลวงหมายเลข 35) ช่วงตั้งแต่ทางแยกเอกชัย จนถึง บ้านแพ้ว ยังไม่ได้ดำเนินการขยายผิวจราจรของถนนระดับพื้นเพื่อบรรเทาปัญหาจราจรระหว่างการก่อสร้างทางยกระดับ

- (4) ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีระบบสาธารณูปโภคจำนวนมากทั้งบนพื้นดินและใต้ดิน ซึ่งจำเป็นต้องมีการรื้อย้ายก่อนการก่อสร้างทางยกระดับซึ่งใช้เวลาในการรื้อย้ายมากกว่าแผนงานที่กำหนดไว้
- (5) ในการก่อสร้างโครงการฯ จำเป็นต้องมีการเวนคืนที่ดินบางแห่งเช่น บริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน ทางแยกเอกชัย ทางแยกบ้านแพ้ว ซึ่งเป็นขั้นตอนที่ต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินงานมาก โดยการก่อสร้างได้เริ่มเข้าดำเนินการแล้วในขณะที่ขบวนการเวนคืนที่ดินเพื่อใช้ในโครงการยังไม่แล้วเสร็จทำให้เกิดความล่าช้าเนื่องจากต้องรอให้การเวนคืนที่ดินแล้วเสร็จก่อนทางโครงการฯจึงสามารถเข้าดำเนินการก่อสร้างได้
- (6) บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการที่ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนมีโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - บางขุนเทียน ของการทางพิเศษ ทำให้ต้องประสานแผนงานและรูปแบบต่างๆให้สอดคล้องกัน
- (7) เนื่องจากการแบ่งงานก่อสร้างเป็นหลายสัญญา จึงมีความเสี่ยงที่สัญญาใดสัญญาหนึ่งไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จได้ตามกำหนด ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อ การเปิดให้บริการของโครงการโดยรวม

2.2 การวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง - เพื่อจัดทำมาตรการในการเพิ่มประสิทธิภาพ เพื่อลดผลกระทบการจราจรจากโครงการก่อสร้างระบบคมนาคม

จากยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนนโยบายยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และแผนกรมทางหลวงชนบท ตามที่ได้กล่าวไปข้างต้น และแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพ เพื่อลดผลกระทบการจราจรจากโครงการก่อสร้างในเขตชุมชน และมีปริมาณจราจรที่สูง โดยเรียนรู้จากปัญหาอุปสรรคและแนวทางการดำเนินงานจากประสบการณ์ในการควบคุม กำกับ ดูแล โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่ผ่านมา

เพื่อให้โครงการก่อสร้างของกระทรวงคมนาคม ส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด มีประสิทธิผลและประสิทธิภาพสูงสุด ควรมีการเตรียมการดำเนินงานแผนงานโครงการอย่างรอบคอบ คำนึงถึงประชาชนเป็นศูนย์กลาง คิดวิเคราะห์คาดการณ์อย่างเป็นระบบ รวมทั้งคำนึงถึงปัจจัยความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นกับประชาชน ทั้งนี้ จึงต้องมีการดำเนินมาตรการอย่างเป็นระบบครอบคลุมในทุกช่วงของแผนงานโครงการก่อสร้าง เริ่มตั้งแต่ 1)ช่วงออกแบบ (Design Stage) 2)ช่วงจัดซื้อจัดจ้าง (Procurement) และ 3)ช่วงก่อสร้าง (Construction Stage) โดยในแต่ละช่วงจะมีลักษณะและความสำคัญที่แตกต่างกันไป โดยมีรายละเอียดในแต่ละช่วง ดังนี้



2.2.1 ช่วงออกแบบ (Design Stage) จะแบ่งเป็น

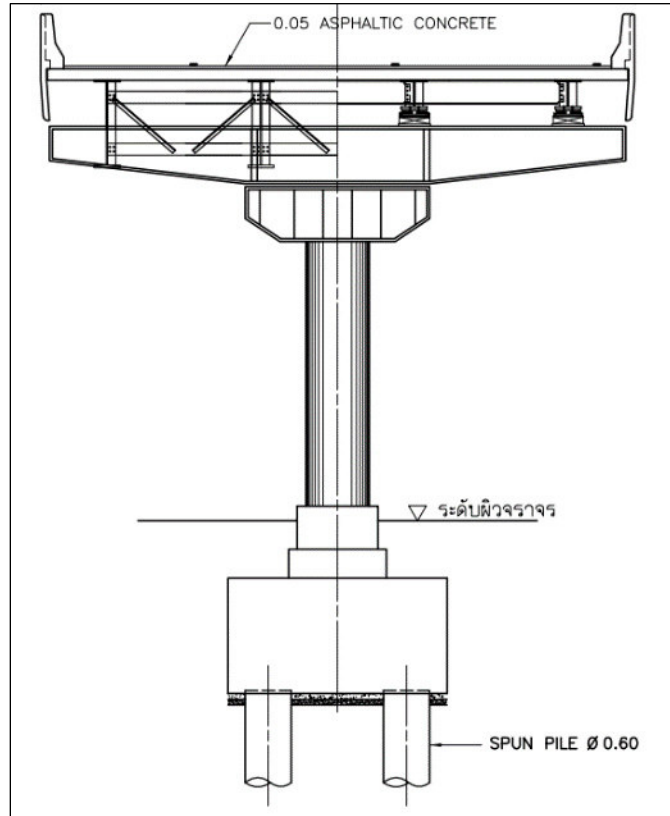
(1) มติการออกแบบ ดำเนินการออกแบบที่ทันสมัย เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ โดยคำนึงถึงช่วงเวลาในการก่อสร้าง เขตทางที่จำกัดและงานก่อสร้างควรจะต้องเสร็จโดยเร็ว

กรณีศึกษา โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์

สำนักก่อสร้างสะพานได้กำหนดรูปแบบทางเลือกของโครงสร้างสะพาน จากมาตรฐานการออกแบบ รวมทั้งข้อมูลและข้อจำกัดต่างๆในพื้นที่โครงการ มีรูปแบบที่สามารถนำไปก่อสร้างในพื้นที่ได้ และมีราคาค่าก่อสร้างที่เหมาะสม 2 รูปแบบ ดังนี้

(1) โครงสร้างสะพานเหล็ก

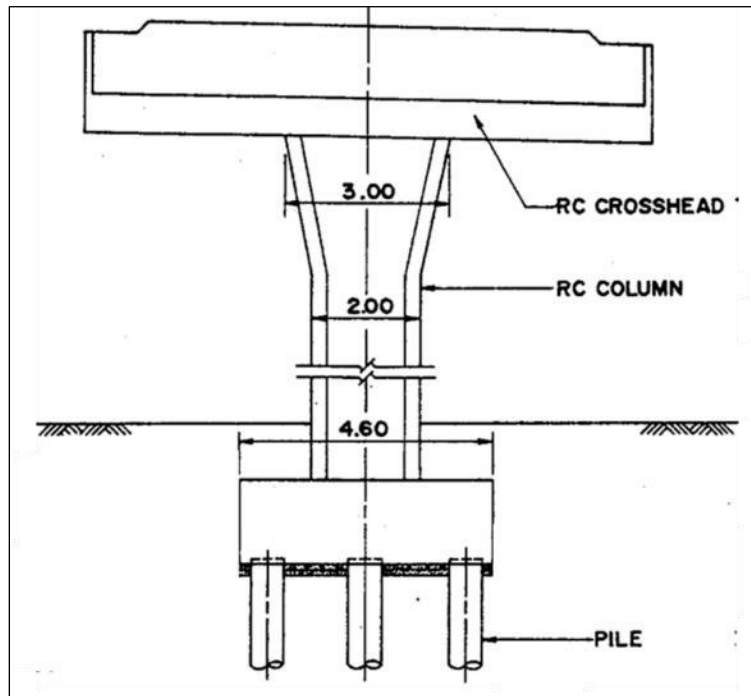
โครงสร้างสะพานเหล็กเป็นรูปแบบที่นิยมใช้ในพื้นที่ที่มีข้อจำกัดในพื้นที่ทั้งในเขตกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีการเปิดให้บริการด้านการจราจรแล้ว มีข้อได้เปรียบที่สำคัญคือ สามารถก่อสร้างได้รวดเร็ว ใช้พื้นที่ก่อสร้างน้อย รูปแบบฐานรากจะเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กเช่นเดียวกับสะพานคอนกรีต แต่จะมีจำนวนเสาเข็มน้อยกว่าและมีขนาดฐานรากที่เล็กกว่า เนื่องจากโครงสร้างเหล็กมีน้ำหนักที่เบาว่าโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก ส่วนของเสา และคาน จะเป็นการนำเหล็กที่ขึ้นรูปจากโรงงานมาติดตั้งที่พื้นที่ก่อสร้าง ดังนั้นจึงสามารถติดตั้งและประกอบได้รวดเร็วกว่าโครงสร้างคอนกรีต ส่วนของพื้นสะพานยังคงใช้คอนกรีตเสริมเหล็กเช่นเดียวกับโครงสร้างคอนกรีต



รูปที่ 5 รูปแบบทางเลือกของโครงสร้างสะพานรูปแบบที่ 1 - โครงสร้างสะพานเหล็ก

(2) โครงสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก

โครงสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กเป็นรูปแบบโครงสร้างปกติที่เป็นที่นิยมโดยทั่วไป มีความคงทนแข็งแรง มีค่าการบำรุงรักษาต่ำกว่าสะพานโครงสร้างเหล็ก และสามารถก่อสร้างได้ในพื้นที่จำกัดเช่นเดียวกับโครงสร้างสะพานเหล็ก แต่จะใช้พื้นที่ก่อสร้างและระยะเวลาการก่อสร้างมากกว่าโครงสร้างสะพานเหล็ก ถึงแม้ว่าจะใช้คานคอนกรีตอัดแรงหล่อสำเร็จก็ตาม



รูปที่ 6 รูปแบบทางเลือกของโครงสร้างสะพานรูปแบบที่ 2 - โครงสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก

จากการวิเคราะห์ข้อมูล ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร : ด้านการลงทุน : ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และชุมชน พบว่า รูปแบบทางเลือกที่ 1 โครงสร้างสะพานเหล็ก ได้คะแนนรวมมากที่สุด โดยมีคะแนนมากที่สุดในทุกปัจจัยหลัก เนื่องจากระยะเวลาในการก่อสร้างน้อยกว่า ใช้พื้นที่ผิวจราจรเดิมบนถนนราชพฤกษ์น้อยกว่า และชิ้นส่วนโครงสร้างมีน้ำหนักเบา กิจกรรมก่อสร้างจึงส่งผลกระทบต่อจราจรบนถนนราชพฤกษ์น้อยกว่าการก่อสร้างสะพานด้วยรูปแบบโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก

(2) มิติการประชาสัมพันธ์ ในช่วงการออกแบบให้มีการประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โดยเฉพาะผู้ที่อยู่อาศัยใกล้พื้นที่โครงการ โดยการประชาสัมพันธ์รูปแบบของโครงการ ขั้นตอนการก่อสร้างรวมถึงระยะเวลาการก่อสร้าง เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ซึ่งจะมีรูปแบบการใช้รถและรับทราบปัญหาในพื้นที่ได้อย่างละเอียดครบถ้วน จะทำให้การวางแผนการก่อสร้างและรูปแบบโครงการเป็นไปอย่างเหมาะสมกับพื้นที่โครงการ

2.2.2 ช่วงจัดซื้อจัดจ้าง (Procurement Stage)

- (1) **มิติด้านสัญญา** การแบ่งพื้นที่สัญญา กิจกรรมต่างๆในพื้นที่โครงการ การจัดการพื้นที่ร่วมกันระหว่างสัญญา
- (2) **มิตินโยบายสาธารณูปโภค** ในพื้นที่โครงการพบสาธารณูปโภคของหน่วยงานต่างๆ เช่น การประปานครหลวง การประปาส่วนภูมิภาค การไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค การสื่อสารฯ และอื่นๆ จะต้องดำเนินการจัดประชุมประสานงานการวางแผน การกำหนดพื้นที่การรื้อย้าย เพื่อจัดสรรงบประมาณของหน่วยงานสาธารณูปโภค รวมทั้งการเวนคืนพื้นที่ให้สอดคล้องกับแผนงานของโครงการฯ
- (3) **มิตินัดเลือกผู้รับจ้าง** เพื่อให้การก่อสร้างมีความราบรื่น มีคุณภาพ และแล้วเสร็จตามกำหนดเวลาของสัญญา เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการได้ทั้งระบบ จึงต้องกำหนดคุณสมบัติของผู้รับจ้างที่มีศักยภาพ สอดคล้องกับปริมาณงาน ประเภทของงาน

2.2.3 ช่วงก่อสร้าง (Construction Stage)



รูปที่ 5 ช่วงการก่อสร้างบนถนนพระราม 2 (ทางหลวงหมายเลข 35)

- (1) **มิตินโยบายประชาสัมพันธ์** เป็นการแจ้งข่าวการก่อสร้างการจัดการจราจรการก่อสร้าง เส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง ผ่านป้ายแนะนำ แผ่นพับ การสื่อสารในท้องถิ่น จส.100 สวพ.91 ผู้นำชุมชน เพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถรับรู้หลีกเลี่ยง เส้นทาง ช่วงเวลาการที่คาดว่าจะอาจจะมีปัญหาการจราจร
- (2) **มิตินโยบายบริหารงานจราจร** ดำเนินการบริหารจัดการจราจรแบบองค์รวมตลอดทุกพื้นที่การก่อสร้างโครงการ วางแผนการจัดการจราจรให้ไปในทิศทางเดียวกัน การประสานงานจัดการจราจรร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการจัดการ ในพื้นที่ตามกฎหมายอยู่แล้ว รวมทั้งติดตามตรวจสอบ แบบ Center Traffic Control ติดตั้งกล้อง CCTV และ Drone เพื่อพิจารณาปัญหาเป็น Real Time และกำหนดแนวทางวิธีการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น พร้อมทั้งจัดเตรียมบุคลากร และเครื่องมือเครื่องจักร สำหรับแก้ไขปัญหา



รูปที่ 7 แสดงรูปงานก่อสร้างทางเบี่ยงการจราจรชั่วคราว



รูปที่ 8 แสดงรูปการประชาสัมพันธ์ปิด - เบี่ยงการจราจร



รูปที่ 9 แสดงรูปการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกภัย ป้ายจราจร ระบบไฟฟ้าส่องสว่าง บนทางเบี่ยงการจราจรชั่วคราว



รูปที่ 10 แสดงรูปทางเบี่ยงการจราจรชั่วคราว (ก่อนเปิดการจราจร)



รูปที่ 11 แสดงรูปทางเบี่ยงการจราจรชั่วคราว (หลังเปิดการจราจร)

(4) **มติการบริหารพื้นที่ร่วม** จากการทำหลายสัญญาของโครงการทางยกระดับถนนพระราม 2 รวมถึงมีพื้นที่ร่วมกันกับโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - บางขุนเทียน ของการทางพิเศษอีกด้วย ดังนั้นจึงต้องประสาน วางแผนการก่อสร้างให้สอดคล้องกันทุกสัญญา

(5) **มิติด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม** โครงการฯ ทางยกระดับถนนพระรามที่ 2 เป็นโครงการทางหลวงพิเศษ และมีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) ดังนั้นเพื่อลดผลกระทบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม โครงการฯ ต้องดำเนินการตามผลการศึกษาอย่างเคร่งครัด รวมทั้งโครงการอื่นๆ ที่อยู่ในพื้นที่ชุมชน ควรมีการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม และมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้วย

2.3 ปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อความสำเร็จ

ถึงแม้ว่าจะมีมาตรการลดผลกระทบการจราจร เนื่องจากโครงการก่อสร้างอย่างเป็นระบบและครอบคลุมทุกช่วงแล้ว แต่ก็มีปัจจัยความเสี่ยงที่อาจจะมีผลกระทบต่อความสำเร็จการดำเนินงาน โดยมีประเด็น ดังนี้

1. **บุคลากรตำแหน่งผู้บริหารจัดการโครงการ** มีทักษะ ความรู้ และประสบการณ์ในการดำเนินการแผนงานโครงการก่อสร้างไม่เพียงพอ ทำให้ไม่ทราบถึงขั้นตอน กระบวนการ และปัจจัยความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างครอบคลุมและทั่วถึง ส่งผลอาจทำให้โครงการก่อสร้างเกิดความล่าช้า และส่งผลกระทบต่อจราจรอย่างต่อเนื่องและเป็นวงกว้าง

2. **การขาดความร่วมมือของหน่วยงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง** อาทิ การไฟฟ้านครหลวง การประปา นครหลวง สำหรับงานก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ จำเป็นที่จะต้องรื้อย้ายสาธารณูปโภคที่เกิดขวางงานก่อสร้าง เช่น เสาไฟฟ้า สายไฟฟ้า ท่อร้อยสายใต้ดิน และ ท่อประปาใต้ดิน ทั้งนี้หากไม่ได้มีการวางแผนและเตรียมการในการรื้อย้าย หรือ ขาดการเตรียมการจัดสรรงบประมาณในการรื้อย้าย ของหน่วยงานสาธารณูปโภค ก็จะเป็นประเด็นปัญหาส่งผลกระทบต่อแล้วเสร็จของโครงการก่อสร้าง

3. **กฎหมายและข้อระเบียบในการจัดซื้อและจัดจ้าง** เป็นข้อจำกัดในการได้มาสำหรับผู้รับจ้างก่อสร้างที่มีศักยภาพเพียงพอ ในที่นี้หมายถึง ผู้รับจ้าง มีผลงานและประสบการณ์ในการดำเนินงานก่อสร้างที่เป็นลักษณะพิเศษเฉพาะ หรือ มีความสามารถในการก่อสร้างในเขตพื้นที่ชุมชน และมีปริมาณจราจรหนาแน่น ซึ่งกฎหมายและข้อระเบียบในการจัดซื้อและจัดจ้างที่ใช้อยู่ในขณะนี้อาจจะทำให้ได้ผู้รับจ้างที่มีศักยภาพไม่เพียงพอสำหรับโครงการก่อสร้างที่มีความจำเป็น เนื่องจากโครงการก่อสร้างอยู่ในเขตพื้นที่ชุมชน และปริมาณจราจรหนาแน่น

2.4 ข้อเสนอแนะภาวะผู้นำเพื่อการขับเคลื่อน

การรายงานส่วนบุคคล เรื่อง มาตรการลดผลกระทบการจราจรเนื่องจากงานก่อสร้าง ซึ่งให้เห็นถึงประเด็นปัญหา แนวทางแก้ไข รวมทั้งการเตรียมการเฝ้าระวัง และป้องกัน เพื่อให้งานก่อสร้างโครงการสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี และมีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด อีกทั้งช่วยเรื่องลดการสูญเสียดังกล่าว เชื้อเพลิง และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยผู้จัดทำรายงานให้รวบรวมประเด็นปัญหาแนวทางแก้ไข ได้จากการเรียนรู้ประสบการณ์ในการทำงานโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่ผ่านมา

ในฐานะผู้บริหารนอกจากการมีทักษะ สมรรถนะ ในการบริหารครบถ้วนเป็นอย่างดีแล้ว หรือมีภาวะและวิสัยทัศน์ของผู้นำที่พึงมีเพื่อการขับเคลื่อนที่ดีแล้ว ผู้จัดทำเห็นว่าแนวทางการดำเนินงาน แผนรายการต่างๆ ของภาครัฐ เพื่อให้เกิดประสิทธิผลประสิทธิภาพและมีความคุ้มค่า สิ่งที่ต้องคำนึงถึงเป็นประเด็นสำคัญ มีดังนี้

1. การยึดถือประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการของประชาชนถือเป็นหลักสำคัญในการบริหารจัดการภาครัฐ การดำเนินงานแผนงานโครงการใดๆ จะทำให้มีความละเอียด รอบคอบ รัดกุม มีการวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ พิจารณาถึงความคุ้มค่า คำนึงถึงประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนและประเทศชาติ

2. การบูรณาการการดำเนินงานของหน่วยงาน เพื่อให้ส่วนราชการสามารถประสานความร่วมมือ เชื่อมโยงข้อมูลด้านต่างๆ ของหน่วยงาน ทำให้เกิดความประหยัด คุ้มค่า แผนงานโครงการดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิภาพ ดังตัวอย่างเช่น กรณีศึกษาโครงการก่อสร้างในรายงานการศึกษานี้ การประสานงานสำนักงานตำรวจในพื้นที่ เพื่อวางแผนจัดการจราจร การประสานงานกับการไฟฟ้านครหลวง การประสานนครหลวง เพื่อวางแผนการรื้อย้ายสาธารณูปโภคที่เกิดขวางงานก่อสร้าง

3. การแก้ไขกฎหมายหรือข้อระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน สำหรับโครงการก่อสร้างที่คาดว่าจะส่งผลกระทบอย่างมาก การได้มาซึ่งผู้รับจ้างที่มีศักยภาพและประสบการณ์ในการก่อสร้างโครงการที่มีลักษณะเฉพาะหรือโครงการก่อสร้างที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อจราจรและประชาชนในวงกว้าง จำเป็นต้องแก้ไขกฎหมายและระเบียบในการจัดซื้อจัดจ้างองกรมบัญชีกลาง เพื่อให้ได้ผู้รับจ้างที่มีศักยภาพและตรงตามวัตถุประสงค์ของโครงการ

3. แผนพัฒนาตนเอง

(ข้อมูลส่วนบุคคลไม่เผยแพร่)

ประวัติผู้เขียนเอกสารรายงานการศึกษาส่วนบุคคล

ชื่อ - สกุล นายอภิชัย วชิระปราการพงษ์

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาโท - รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ ปีที่สำเร็จการศึกษา 2548
- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) ปีที่สำเร็จการศึกษา 2536
- ปริญญาตรี - วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีที่สำเร็จการศึกษา 2534

ประสบการณ์การรับราชการ

- 3 กุมภาพันธ์ 2540 วันเริ่มปฏิบัติราชการ ประเภทข้าราชการพลเรือนสามัญ
ตำแหน่ง วิศวกรโยธา กรมโยธาธิการ
- 11 ธันวาคม 2551 วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักก่อสร้างสะพาน
- 26 สิงหาคม 2562 ผู้เชี่ยวชาญวิชาซีพีเฉพาะด้านวิศวกรรมโยธา (ด้านก่อสร้างสะพานโครงสร้างพิเศษ
(วิศวกรโยธา) สำนักก่อสร้างสะพาน
- 25 กุมภาพันธ์ 2564 ผู้อำนวยการสำนัก (ผู้อำนวยการเฉพาะด้าน (วิศวกรรมโยธา) สำนักก่อสร้างสะพาน

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน

ผู้อำนวยการสำนัก (ผู้อำนวยการเฉพาะด้าน (วิศวกรรมโยธา) สำนักก่อสร้างก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวงชนบท