

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงโดยสำนักบริหารบำรุงทางได้นำระบบบริหารงานบำรุงทางมาใช้งานครั้งแรกในปี พ.ศ. 2530 และได้พัฒนาโปรแกรมบริหารงานบำรุงทางในปี พ.ศ. 2552 เพื่อใช้ในการวิเคราะห์หาแผนการซ่อมบำรุงรักษาทางที่เหมาะสมต่อสภาพความเสียหายและลักษณะการใช้งานสายทาง โดยในส่วนของการวิเคราะห์แผนการซ่อมบำรุงและงบประมาณการบำรุงรักษานั้น โปรแกรมจะต้องใช้แบบจำลองต่างๆ ในการวิเคราะห์เพื่อทำนายสภาพสายทางในอนาคตและผลกระทบต่างๆ จากการซ่อมบำรุงทาง ได้แก่ แบบจำลองทำนายการเสื่อมสภาพ (Deterioration Model) แบบจำลองผลกระทบจากมาตรฐานการซ่อม (Road Work Effect Model) และแบบจำลองผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง (Road User Effect Model) เป็นต้น โดยในการพัฒนาโปรแกรมบริหารงานบำรุงทางในปี พ.ศ. 2552 นั้น ผู้พัฒนาโปรแกรมได้มีการนำแบบจำลองต่างๆ จากโปรแกรม HDM-4 มาปรับปรุงให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของประเทศไทยด้วยข้อมูลที่มีอยู่ในขณะนั้น แต่ในปัจจุบัน กรมทางหลวงได้มีการเก็บข้อมูลสภาพสายทางในความรับผิดชอบมาอย่างต่อเนื่อง จึงควรนำข้อมูลที่มีอยู่ประกอบกับข้อมูลที่จะเก็บเพิ่มเติมในโครงการศึกษานี้ มาทำการปรับปรุงและสอบเทียบ (Calibrate) สมการต่างๆ ในแบบจำลองของโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง เพื่อให้ผลการวิเคราะห์มีความแม่นยำมากยิ่งขึ้น สะท้อนสภาพสายทางและสภาพแวดล้อมต่างๆ ในปัจจุบันวิธีการซ่อมบำรุงของกรมทางหลวงมีการพัฒนาให้มีความหลากหลายมากยิ่งขึ้นตามเทคโนโลยีด้านการทางที่พัฒนาขึ้น

นอกเหนือจากนั้นในปัจจุบันมีข้อมูลสภาพทางที่จัดเก็บโดยสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ เช่น ข้อมูลดัชนีความขรุขระสากล (International Roughness Index: IRI) ข้อมูลความเสียหาย ข้อมูลความแข็งแรงของโครงสร้างทาง รวมถึงข้อมูลปริมาณจราจร ซึ่งจัดเก็บโดยสำนักอำนวยความปลอดภัย โดยข้อมูลดังกล่าวมีประโยชน์และความจำเป็นสำหรับการวิเคราะห์แผนงานซ่อมบำรุง และการวางแผนงบประมาณทั้งในส่วนระยะสั้นและระยะยาว ดังนั้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่โปรแกรมฯ จึงควรมีการปรับปรุงรูปแบบเงื่อนไขในการวิเคราะห์ วิธีการซ่อมบำรุง รูปแบบการนำเสนอผลการวิเคราะห์ ตลอดจนสอบเทียบแบบจำลองต่างๆ ให้สอดคล้องกับสภาพการทำงานในปัจจุบันของกรมทางหลวง

1.2 วัตถุประสงค์

- 1.2.1 ปรับปรุงข้อมูลพื้นฐาน และสอบเทียบแบบจำลองต่างๆ ในโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง (TPMS) ให้มีความเป็นปัจจุบัน
- 1.2.2 ปรับปรุงโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง (TPMS) ให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งาน ในการวิเคราะห์ด้วยรูปแบบและเงื่อนไขต่างๆ มีความยืดหยุ่นสามารถปรับเปลี่ยนตัวแปรต่างๆ ในสมการและแบบจำลอง รูปแบบในการซ่อมบำรุง และเพิ่มความยืดหยุ่นในการเพิ่มเติม หรือปรับเปลี่ยนเงื่อนไขในการวิเคราะห์วิธีการซ่อมบำรุงได้โดยง่าย เพื่อรองรับข้อมูล เทคโนโลยีและความต้องการใหม่ๆ ในอนาคต
- 1.2.3 ศึกษา และแนะนำปัจจัยตลอดจนหลักเกณฑ์ต่างๆ สำหรับใช้ในการเลือกวิธีการซ่อมบำรุงที่เหมาะสมกับข้อมูลในปัจจุบันที่มีการสำรวจข้อมูล และมีการเชื่อมโยงข้อมูลจากระบบอื่นๆ ของกรมทางหลวง เช่น ข้อมูลค่าความผิดของผิวทาง ข้อมูลความแข็งแรงของโครงสร้างทางจากระบบฐานข้อมูลงานวิเคราะห์และตรวจสอบสภาพทาง เป็นต้น
- 1.2.4 วิเคราะห์ความต้องการงบประมาณบำรุงทางของกรมทางหลวง โดยใช้ข้อมูลล่าสุดในฐานข้อมูลกลางงานบำรุงทาง และแบบจำลองต่างๆ ในโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง (TPMS) เพื่อพิจารณาความถูกต้องและเหมาะสมของแบบจำลองต่างๆ ที่ได้ทำการปรับปรุง รวมทั้งทำการวิเคราะห์และแนะนำแนวทางการบำรุงรักษาทางที่เหมาะสม และความต้องการงบประมาณบำรุงรักษาตามแนวทางดังกล่าว

1.3 ขอบเขตการดำเนินงาน

- 1.3.1 ปรับปรุงข้อมูลพื้นฐาน และสอบเทียบแบบจำลองต่างๆ ในโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง (TPMS) ให้มีความเป็นปัจจุบัน โดยมีรายละเอียดดังนี้
 1. ศึกษา ทบทวนข้อมูลแบบจำลองต่างๆ ภายในโปรแกรม TPMS เช่น แบบจำลองการเสื่อมสภาพทาง แบบจำลองผลกระทบจากมาตรฐานการซ่อมบำรุง และแบบจำลองค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง เป็นต้น
 2. กำหนดตัวแปรที่จะดำเนินการสอบเทียบในแบบจำลองการเสื่อมสภาพทางและแบบจำลองผลกระทบจากมาตรฐานการซ่อมบำรุง โดยคำนึงถึงลักษณะข้อมูลของกรมทางหลวงในปัจจุบัน
 3. ดำเนินการสอบเทียบแบบจำลองการเสื่อมสภาพทางและแบบจำลองผลกระทบจากมาตรฐานการซ่อมบำรุง ในโปรแกรม TPMS โดยพิจารณาข้อมูลที่กรมทางหลวงได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลที่ผ่านมา รวมถึงข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดตัวอย่าง ดังนี้

- i. แบบจำลองการเสื่อมสภาพทาง พิจารณาจากข้อมูลสำรวจที่ผ่านมาของกรมทางหลวง
 - ii. แบบจำลองผลกระทบจากมาตรฐานการซ่อมบำรุง พิจารณาจากข้อมูลสำรวจที่ผ่านมาของกรมทางหลวงภายหลังที่ดำเนินการซ่อมบำรุง
4. สรุปผลการสอบเทียบ และค่าความแปรปรวน ค่าความเชื่อมั่นจากแบบจำลองที่สอบเทียบกับข้อมูลจริงของกรมทางหลวง
 5. พิจารณาแบบจำลองค่าใช้จ่ายผู้ใช้ทาง เช่น ข้อมูลตัวแทนยานพาหนะ ข้อมูลอัตรา การสิ้นเปลือง น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น เป็นต้น รวมทั้งอัปเดตข้อมูลในแต่ละตัวแปรให้เป็นปัจจุบัน
- 1.3.2 ศึกษา และแนะนำปัจจัยตลอดจนหลักเกณฑ์ต่างๆ สำหรับใช้ในการเลือกวิธีการซ่อมบำรุงที่เหมาะสมกับข้อมูลในปัจจุบันที่มีการสำรวจข้อมูล และได้เชื่อมโยงข้อมูลจากระบบอื่นๆของกรมทางหลวง โดยมีรายละเอียดดังนี้
1. ศึกษาและเก็บข้อมูลวิธีการซ่อมบำรุง ซึ่งดำเนินการในปัจจุบันของกรมทางหลวง
 2. ศึกษาเทคโนโลยีทางด้านสารสนเทศที่เหมาะสมสำหรับการปรับปรุง และพัฒนาระบบ TPMS เพื่อรองรับข้อมูล เทคโนโลยี รวมถึงการพัฒนาในอนาคต
 3. ศึกษา รวบรวมความต้องการในการใช้งานโปรแกรม TPMS จากผู้ใช้งาน รูปแบบรายงานที่ใช้งานในปัจจุบันของกรมทางหลวง
 4. ศึกษา ทบทวน งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการเลือกวิธีการซ่อมบำรุงทั้งในประเทศและต่างประเทศ
 5. เสนอแนะเกณฑ์พิจารณาการซ่อมบำรุงของข้อมูลสำรวจสภาพทางในแต่ละชนิดข้อมูล เช่น ดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ความถี่ร่องล้อ (RUT) ความเสียหายของผิวทาง ความผิดของผิวทาง หรือความแข็งแรงของโครงสร้างทาง เป็นต้น เพื่อนำไปใช้ในการกำหนดวิธีการซ่อมบำรุง
- 1.3.3 ปรับปรุงโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง (TPMS) ให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งาน ในการวิเคราะห์ด้วยรูปแบบและเงื่อนไขต่างๆ มีความยืดหยุ่นสามารถปรับเปลี่ยนตัวแปรต่างๆ ในสมการและแบบจำลอง รูปแบบในการซ่อมบำรุง และเพิ่มความยืดหยุ่นในการเพิ่มเติม หรือปรับเปลี่ยนเงื่อนไขในการวิเคราะห์วิธีการซ่อมบำรุงได้โดยง่าย เพื่อรองรับข้อมูล เทคโนโลยีและความต้องการใหม่ๆ ในอนาคต โดยมีรายละเอียดดังนี้
1. รองรับความต้องการใช้งานในปัจจุบันของกรมทางหลวง
 2. รองรับการปรับเปลี่ยนค่าตัวแปรต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อแบบจำลองต่างๆ ภายในโปรแกรม TPMS ได้

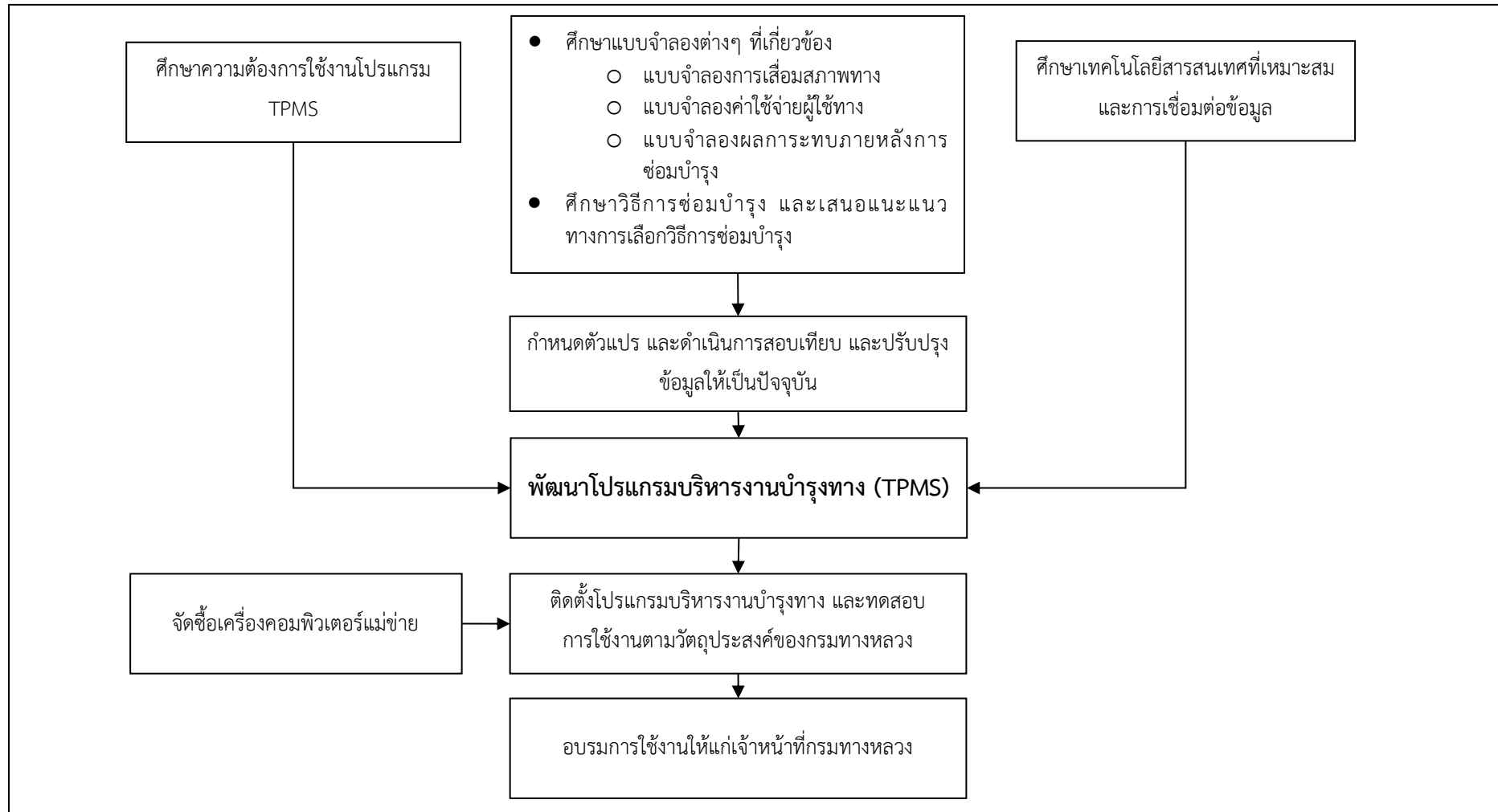


3. สามารถกำหนดรูปแบบการซ่อมบำรุงให้สอดคล้องกับปัจจุบันและสอดคล้องกับวิธีซ่อมบำรุงของกรมทางหลวง และรองรับรูปแบบการซ่อมบำรุงในอนาคตได้
 4. รองรับการผลิตเพิ่มเติม และแก้ไขวิธีการซ่อมบำรุงและราคาต่อหน่วย รวมถึงการแก้ไขเกณฑ์การพิจารณาวิธีการซ่อมบำรุงได้
 5. รองรับการปรับเปลี่ยนเงื่อนไขในการวิเคราะห์งบประมาณได้ เช่น สามารถกำหนดวงเงินแยกในแต่ละกิจกรรมซ่อมบำรุงตามที่กรมทางหลวงกำหนดได้ เป็นต้น
 6. ปรับปรุงรูปแบบการเลือกข้อมูลสายทางที่ใช้ในการวิเคราะห์ให้สะดวกต่อการใช้งานยิ่งขึ้น
 7. สามารถบันทึกรายละเอียดโครงการที่ใช้ในการวิเคราะห์ที่ประกอบด้วย สายทาง วิธีการ และเงื่อนไขในการซ่อมบำรุง เป็นต้น ให้ผู้ใช้งานสามารถเรียกรายละเอียดของโครงการเดิม เพื่อนำกลับมาแก้ไขหรือนำมาใช้ในการวิเคราะห์ใหม่
 8. สามารถเชื่อมต่อข้อมูลที่จำเป็นสำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลได้ เช่น ระบบสารสนเทศโครงข่ายทางหลวง (RoadNet), ระบบฐานข้อมูลงานวิเคราะห์และตรวจสอบสภาพทาง (MIIS), ระบบข้อมูลทะเบียนทางหลวง (HRIS) เป็นต้น
 9. สามารถแสดงผลและส่งออกข้อมูลผลการวิเคราะห์ ทั้งในลักษณะตาราง และแผนภูมิได้ในรูปแบบที่กรมทางหลวงกำหนด เช่น รูปแบบ Excel, .PDF, รูปภาพ ฯลฯ
 10. สามารถกำหนดสิทธิการเข้าใช้งานระบบให้สอดคล้องกับการใช้งานของกรมทางหลวง
- 1.3.4 ทดสอบการใช้งานโดยการวิเคราะห์ความต้องการงบประมาณบำรุงทางของกรมทางหลวง โดยใช้ข้อมูลล่าสุดในฐานข้อมูลกลางงานบำรุงทาง และแบบจำลองต่างๆ ในโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง (TPMS) ที่ได้สอบเทียบแล้ว เพื่อพิจารณาความถูกต้องและเหมาะสมของแบบจำลองต่างๆ ที่ได้ทำการปรับปรุง รวมทั้งจัดทำรายงานสรุปผลการวิเคราะห์แนวทางการบำรุงรักษาโครงข่าย “ถนนลาดยาง” และ “ถนนคอนกรีต” ที่เหมาะสมของกรมทางหลวง และความต้องการงบประมาณบำรุงรักษาตามแนวทางดังกล่าว
- 1.3.5 ดำเนินการจัดซื้อคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สนับสนุน โดยมีรายละเอียดของคุณสมบัติเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย ดังต่อไปนี้
- หน่วยประมวลผลกลาง (CPU) แบบ 8 แกนหลัก (8 core) หรือดีกว่า สำหรับคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server) โดยเฉพาะและมีความเร็วสัญญาณนาฬิกาไม่น้อยกว่า 2.4 GHz จำนวนไม่น้อยกว่า 2 หน่วย
 - CPU รองรับการผลิตแบบ 64 bit มีหน่วยความจำแบบ Cache Memory ไม่น้อยกว่า 20 MB
 - มีหน่วยความจำหลัก (RAM) ชนิด ECC DDR3 หรือดีกว่า ขนาดไม่น้อยกว่า 32 GB
 - สนับสนุนการทำงาน RAID ไม่น้อยกว่า RAID 0, 1, 5



- มีหน่วยจัดเก็บข้อมูล (Hard Drive) ชนิด SCSI หรือ SAS หรือ SATA ที่มีความเร็วรอบไม่น้อยกว่า 7,200 รอบต่อนาที หรือ ชนิด Solid State Drives หรือดีกว่า และมีความจุไม่น้อยกว่า 450 GB จำนวนไม่น้อยกว่า 4 หน่วย
 - มี DVD-ROM หรือดีกว่า แบบติดตั้งภายใน หรือติดตั้งภายนอก จำนวน 1 หน่วย
 - มีช่องเชื่อมต่อระบบเครือข่าย (Network Interface) แบบ 10/100/1000 Base-T หรือดีกว่า จำนวนไม่น้อยกว่า 2 ช่อง
 - Power Supply แบบ Redundant Power Supply หรือ Hot Swap จำนวน 2 หน่วย
- 1.3.6 ดำเนินการติดตั้งระบบที่ได้ดำเนินการเพิ่มประสิทธิภาพ และทดสอบระบบให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และขอบเขตการดำเนินงานที่กำหนด
- 1.3.7 จัดทำวิดิทัศน์สื่อการสอน การใช้งานโปรแกรม TPMS สำหรับผู้ใช้งานทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค
- 1.3.8 ดำเนินการอบรมสัมมนาถ่ายทอดวิธีการใช้งานระบบทั้งในส่วนภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ แก่เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง จำนวน 1 วัน จำนวนไม่น้อยกว่า 60 คน
- 1.3.9 จัดทำรายงานผลการศึกษา คู่มือการใช้งาน คู่มือการดูแลรักษาระบบ ให้สอดคล้องกับระบบที่ได้ดำเนินการพัฒนา

แนวทางการดำเนินงานดังรูปที่ 1-1



รูปที่ 1-1 ภาพรวมการดำเนินงานโครงการ

โครงการปรับปรุงโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง (TPMS) มีกำหนดระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 360 วัน โดยเริ่มปฏิบัติงานโครงการ เมื่อวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2559 และสิ้นสุดระยะเวลาดำเนินการ ในวันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2560 โดยมีรายละเอียดการดำเนินงานในรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) รายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 2-1 สรุปความก้าวหน้าในการดำเนินงานรายงานฉบับสมบูรณ์

รายละเอียด	การดำเนินงาน
สรุปผลการดำเนินงาน ตามขอบเขตการดำเนินงาน	โดยมีรายละเอียดการดำเนินงานดังนี้ - ปรับปรุงข้อมูลพื้นฐาน และสอบเทียบแบบจำลองต่างๆ ในโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง (TPMS) ให้มีความเป็นปัจจุบัน สามารถกำหนดรูปแบบการซ่อมบำรุงให้สอดคล้องกับปัจจุบันและสอดคล้องกับวิธีซ่อมบำรุงของกรมทางหลวง และรองรับรูปแบบการซ่อมบำรุงในอนาคตได้ - ศึกษา และแนะนำปัจจัยตลอดจนหลักเกณฑ์ต่างๆ สำหรับใช้ในการเลือกวิธีการซ่อมบำรุงที่เหมาะสมกับข้อมูลในปัจจุบันที่มีการสำรวจข้อมูล และมีการเชื่อมโยงข้อมูลจากระบบอื่นๆ ของกรมทางหลวง รองรับการปรับเปลี่ยนเงื่อนไขในการวิเคราะห์งบประมาณ - ปรับปรุงโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง (TPMS) ให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งาน - ทดสอบการใช้งานโดยการวิเคราะห์ความต้องการงบประมาณงบประมาณบำรุงทางของกรมทางหลวง โดยใช้ข้อมูลล่าสุด



รายละเอียด	การดำเนินงาน
	ในฐานะข้อมูลกลางงานบำรุงทาง และแบบจำลองต่างๆ ในโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง (TPMS) ที่ได้สอบเทียบแล้ว - ดำเนินการจัดซื้อคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สนับสนุน โดยมีรายละเอียดของคุณสมบัติเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายดำเนินการติดตั้งระบบที่ได้ดำเนินการเพิ่มประสิทธิภาพ - วิดีทัศน์สื่อการสอน การใช้งานโปรแกรม TPMS สำหรับผู้ใช้งานทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค - ดำเนินการอบรมสัมมนาถ่ายทอดวิธีการใช้งานระบบทั้งในส่วนภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติแก่เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง ในวันจันทร์ที่ 4 กันยายน พ.ศ. 2560 เวลา 8.30–16.00 น. ณ ห้องปฏิบัติการคอมพิวเตอร์ ชั้น 3 ห้อง 302 สำนักบริการคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - จัดทำรายงานผลการศึกษา คู่มือการใช้งาน คู่มือการดูแลรักษาระบบ

2.1 ความก้าวหน้าในการดำเนินงาน

โครงการปรับปรุงโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง (TPMS) มีกำหนดระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 360 วัน โดยเริ่มปฏิบัติงานโครงการ เมื่อวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2559 และสิ้นสุดระยะเวลาดำเนินการในวันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2560 โดยมีรายละเอียดการดำเนินงานในรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ณ ขณะนี้การปฏิบัติงานได้เสร็จสมบูรณ์แล้ว โดยภาพรวมการปฏิบัติงาน (Project Schedule) มีรายละเอียดดังนี้





ตารางที่ 2-2 แผนการดำเนินงานโครงการ

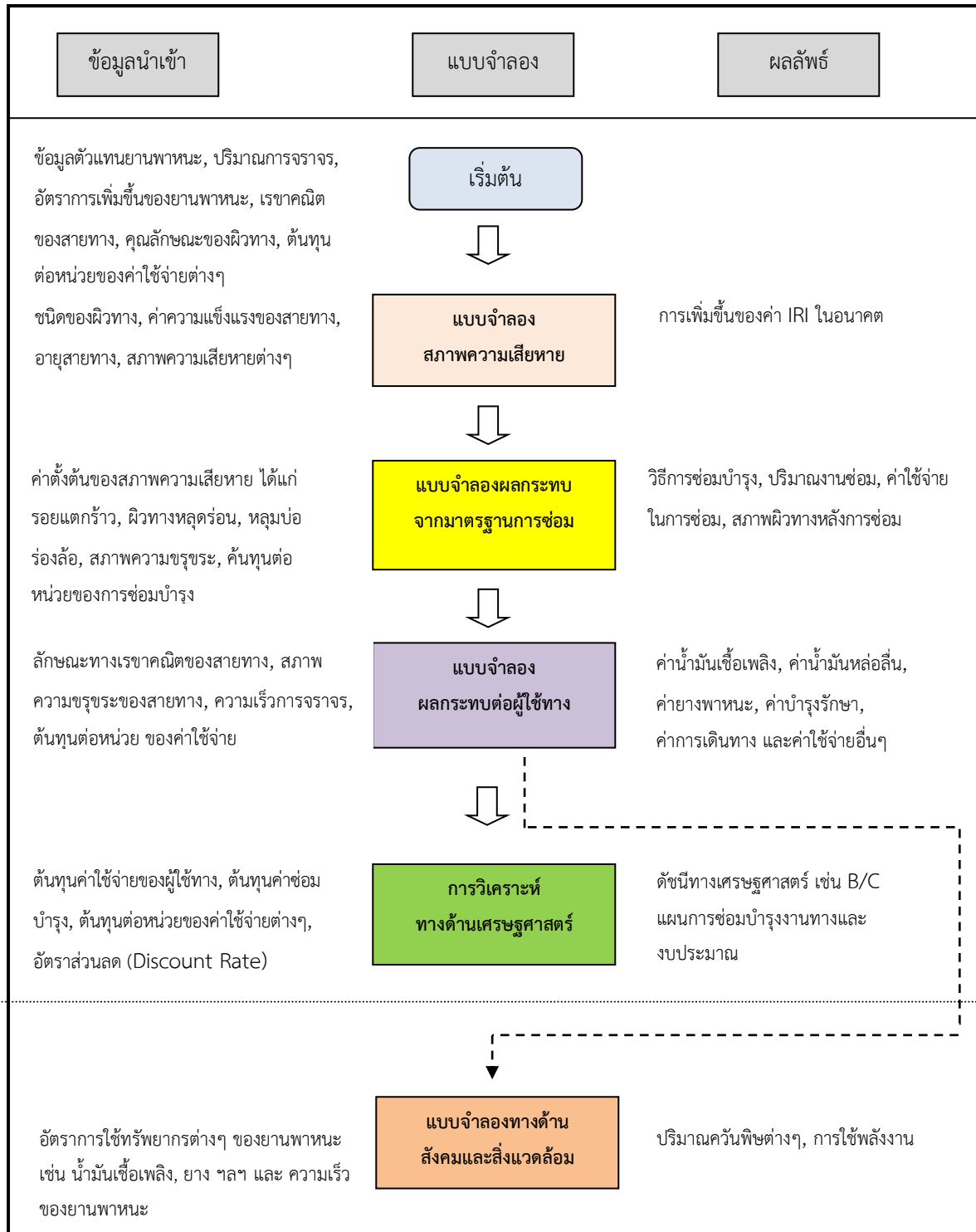
ลำดับ	การดำเนินงาน	ร้อยละ ของงาน	ระยะเวลาการดำเนินงาน (360 วัน)												
			ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60	
1	ปรับปรุงข้อมูลพื้นฐาน และสอบเทียบแบบจำลองต่างๆในโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง (TPMS) ให้มีความเป็นปัจจุบัน											22 ก.ย. 2560			
	1.1 ศึกษา ทบทวนข้อมูลแบบจำลองต่างๆ ภายในโปรแกรม TPMS	3.0	3.0												
		3.0	3.0												
	1.2 กำหนดตัวแปรที่จะดำเนินการสอบเทียบในแบบจำลองการเสื่อมสภาพทาง และแบบจำลองผลกระทบจากมาตรฐานการซ่อมบำรุง	2.0		2.0											
		2.0		2.0											
	1.3 ดำเนินการสอบเทียบแบบจำลองการเสื่อมสภาพทางและแบบจำลองผลกระทบจากมาตรฐานการซ่อมบำรุง	5.0			2.0	3.0									
		5.0			2.0	3.0									
	1.4 สรุปผลการสอบเทียบ และค่าความแปรปรวน ค่าความเชื่อมั่นจากแบบจำลองที่สอบเทียบกับข้อมูลจริงของกรมทางหลวง	2.0				2.0									
		2.0				2.0									
	1.5 พิจารณาแบบจำลองค่าใช้จ่ายผู้ใช้งาน และอัปเดตข้อมูลในแต่ละตัวแปรให้เป็นปัจจุบัน	5.0			2.0	3.0									
		6.0			3.0	3.0									
	2	ศึกษา และแนะนำปัจจัยตลอดจนหลักเกณฑ์ต่างๆ สำหรับใช้ในการเลือกวิธีการซ่อมบำรุงที่เหมาะสมกับข้อมูลในปัจจุบัน													
		2.1 ศึกษาและเก็บข้อมูลวิธีการซ่อมบำรุงซึ่งดำเนินการในปัจจุบันของกรมทางหลวง รวมถึงงานวิจัยทั้งในประเทศและต่างประเทศ	3.0		3.0										
3.0				3.0											
2.2 เสนอแนะเกณฑ์พิจารณาการซ่อมบำรุงของข้อมูลสำรวจสภาพทางในแต่ละชนิดข้อมูล เพื่อนำไปใช้ในการกำหนดวิธีการซ่อมบำรุง		3.0				3.0									
		3.0				3.0									
3	ปรับปรุงโปรแกรมบริหารบำรุงทาง (TPMS) ให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งาน														
	3.1 ศึกษา รวบรวมความต้องการในการใช้งานโปรแกรม TPMS จากผู้ใช้งาน รูปแบบรายงานที่ใช้งานในปัจจุบันของกรมทางหลวง	10.0	3.0	3.0	4.0										
		10.0	3.0	3.0	4.0										
	3.2 ศึกษาเทคโนโลยีทางด้านสารสนเทศที่เหมาะสมสำหรับใช้ในการปรับปรุงและพัฒนาระบบ TPMS เพื่อรองรับข้อมูล เทคโนโลยี รวมถึงการพัฒนาในอนาคต	6.0		3.0	3.0										
		5.0		3.0	2.0										
	3.3 ปรับปรุงโปรแกรมบริหารบำรุงทาง (TPMS) ให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งาน ในการวิเคราะห์ ด้วยรูปแบบและเงื่อนไขต่างๆ	35.0			3.0	4.0	4.0	4.0	5.0	4.0	4.0	4.0	3.0		
		35.0			3.0	4.0	4.0	4.0	5.0	4.0	4.0	4.0	3.0		
	3.4 เชื่อมต่อข้อมูลที่จำเป็นสำหรับการวิเคราะห์ข้อมูล เช่น Roadnet, HRIS, MIIS	6.0								3.0	3.0				
		6.0								3.0	3.0				
	3.5 ดำเนินการจัดซื้อคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สนับสนุน	3.0						3.0							
		3.0						3.0							
	3.6 ดำเนินการติดตั้งระบบที่ได้ดำเนินการเพิ่มประสิทธิภาพ	6.0									3.0	3.0			
		6.0									3.0	3.0			
	3.7 ทดสอบการใช้งานโดยการวิเคราะห์ความต้องการงบประมาณบำรุงทางของกรมทางหลวง	6.0										3.0	3.0		
		6.0										3.0	3.0		
	4	ดำเนินการอบรมสัมมนาถ่ายทอดวิธีการใช้งานระบบทั้งในส่วนภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ													
		4.1 ดำเนินการอบรมสัมมนาถ่ายทอดวิธีการใช้งานระบบทั้งในส่วนภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติแก่เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง	5.0												5.0
														5.0	
	แผนการดำเนินงาน	■■■■■■■■	% แผนงานประจำเดือน	6.0	11.0	14.0	15.0	4.0	7.0	5.0	7.0	10.0	10.0	6.0	5.0
	ผลการดำเนินงาน	■■■■■■■■	% แผนงานสะสม	6.0	17.0	31.0	46.0	50.0	57.0	62.0	69.0	79.0	89.0	95.0	100.0
			% ผลประจำเดือน	6.0	11.0	14.0	15.0	4.0	7.0	5.0	7.0	10.0	10.0	6.0	5.0
			% ผลงานสะสม	6.0	17.0	31.0	46.0	50.0	57.0	62.0	69.0	79.0	89.0	95.0	100.0

3.1 ปรับปรุงข้อมูลพื้นฐาน และสอบเทียบแบบจำลองต่างๆ ในโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง (TPMS) ให้มีความเป็นปัจจุบัน

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษา ทบทวนข้อมูลแบบจำลองต่างๆ ภายในโปรแกรม TPMS เช่น แบบจำลองการเสื่อมสภาพทาง แบบจำลองผลกระทบจากมาตรฐานการซ่อมบำรุง และแบบจำลองค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง กำหนดตัวแปรที่จะดำเนินการสอบเทียบ และดำเนินการสอบเทียบตัวแปรต่างๆ ในแบบจำลอง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1.1 ศึกษา ทบทวนข้อมูลแบบจำลองต่างๆ ภายในโปรแกรม TPMS

ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษา ทบทวนข้อมูลแบบจำลองต่างๆ ภายในโปรแกรม TPMS ซึ่งใช้งานในปัจจุบันภายในระบบ TPMS ซึ่งประกอบไปด้วยแบบจำลองที่ใช้ในการวิเคราะห์จัดสรรงบประมาณบำรุงทาง ได้แก่ แบบจำลองการเสื่อมสภาพของสายทาง (Deterioration Model) แบบจำลองผลกระทบจากการซ่อมบำรุง (Road Work Effect Model) แบบจำลองผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง (Road User Effect Model) แบบจำลองทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม (Social & Environmental Model) และการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ (Economic Analysis) เพื่อวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการซ่อมบำรุงและจัดลำดับความสำคัญของโครงการซ่อมบำรุง ซึ่งแบบจำลองทั้งหมดที่กล่าวมานั้นมีความสัมพันธ์เชื่อมโยงต่อกัน ดังรูปที่ 3-1



รูปที่ 3-1 ความเชื่อมโยงของแบบจำลองต่างๆ ในการวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทาง



1. แบบจำลองการเสื่อมสภาพความขรุขระของผิวทาง

แบบจำลองทำนายการเสื่อมสภาพความขรุขระผิวทางลาดยาง ใช้ค่าดัชนีความขรุขระสากล (IRI) เป็นดัชนีชี้วัดสภาพความขรุขระผิวทาง โดยในแบบจำลองต้นแบบของ HDM-4 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความขรุขระผิวทาง ได้แก่ ความแข็งแรงโครงสร้างทาง ปริมาณจราจร ความเสียหายผิวทาง และสภาพแวดล้อม ซึ่งได้ปรับแก้แบบจำลองให้อยู่ในรูปแบบอย่างง่าย โดยไม่นำตัวแปรปริมาณความเสียหายผิวทาง (รอยแตก ร้าว ร่องล้อ หลุมบ่อ) ที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงของค่าความขรุขระผิวทาง มารวมในสมการทำนายการเสื่อมสภาพความขรุขระผิวทาง แต่ใช้อยู่การใช้งานของผิวทางเป็นตัวแทนผลกระทบของความเสียหายผิวทางที่มีต่อความขรุขระผิวทาง ดังนี้

$$dIRI = K_{gp} * (134 * \exp(K_{gm} * m * AGE3) * [(1 + SNC * 0.755)]^{-5} * YE4 + 0.0121 * AGE3) + (K_{gm} * m * R_{la})$$

โดย AGE3 = อายุสายทางตั้งแต่มีการเสริมผิว การบูรณะ หรือ การก่อสร้างใหม่ (ปี)

R_{la} = ค่าความขรุขระสากลเมื่อต้นปีที่สนใจ (ม./กม.)

M = ค่าสัมประสิทธิ์ผลกระทบจากสภาพแวดล้อม (อ้างอิง HDM-4 Volume 6 ตาราง B10-3) ดังตารางที่ 3-1

SNC = ค่าความแข็งแรงของโครงสร้างทางตั้งแต่มีการก่อสร้าง การเสริมผิว การบูรณะ หรือ การก่อสร้างใหม่ ครั้งล่าสุด (ASSHTO)

YE4 = Annual Number of Equivalent Standard Axles (ล้าน ESAL/ช่องทางจราจร/ปี)

K_{gp} = ค่าปรับแก้อัตราการเสื่อมสภาพของความขรุขระผิวทาง

K_{gm} = ค่าปรับแก้ของค่าสัมประสิทธิ์ผลกระทบจากสภาพแวดล้อม โดยที่ค่าตั้งต้นมีค่าเท่ากับ 1 (อ้างอิง HDM-4, Volume 5, P. 93-96)

ตารางที่ 3-1 ค่าสัมประสิทธิ์ผลกระทบจากสภาพแวดล้อม, m

ระดับความชื้น	ระดับอุณหภูมิ				
	Tropical	Sub-tropical Hot	Sub-tropical cool	Temperate cool	Temperate Freeze
Arid	0.005	0.010	0.015	0.020	0.030
Semi-Arid	0.010	0.015	0.020	0.030	0.040
Sub-Humid	0.020	0.025	0.030	0.040	0.050
Humid	0.025	0.030	0.040	0.050	0.060
Pre-Humid	0.030	0.040	0.050		



ตัวแปร SNC คือ Modified Structural Number หรือค่าความแข็งแรงของโครงสร้างทางที่รวมชั้นดินคันทางตั้งแต่มีการก่อสร้างหรือปรับปรุงทาง (Overlay, Reconstruction, Rehabilitation) ครั้งล่าสุด คำนวณได้จากรายละเอียดหน้าตัดโครงสร้างทาง ดังนี้

$$SNC = SN + 3.51 (\log_{10} CBRs) - 0.85 (\log_{10} CBRs)^2 - 1.43$$

เมื่อ $SN = \sum_{i=1}^n (a_i h_i)$

SN = ค่าความแข็งแรงของทาง

n = จำนวนชั้นทาง

a_i = ค่าสัมประสิทธิ์ความแข็งแรงของแต่ละชั้นทาง

h_i = ความหนาของแต่ละชั้นทาง

CBRs = ค่า CBR ภาคสนามของชั้นดินเดิม

กรณีที่มีข้อมูลการทดสอบการแอ่นตัวของโครงสร้างทาง ซึ่งกระทำโดยการทดสอบด้วย Benkelman Beam หรือ Falling Weight Deflectometer ก็สามารถนำมาคำนวณหาค่า SNC ได้จากสมการของ Paterson (1987) ในสมการ ดังนี้

$$SNC = 3.2 DEF^{-0.63} \quad \text{พื้นทางแบบมวลรวมไม่เชื่อมแน่น (granular bases)}$$

$$SNC = 2.2 DEF^{-0.63} \quad \text{พื้นทางปรับปรุงด้วยซีเมนต์ (cemented bases)}$$

โดย DEF = ค่าการแอ่นตัวจากการวัดด้วยเครื่องมือ Benkelman Beam (มม.)

กรณีที่แขวงทางไม่มีข้อมูลค่าการแอ่นตัวจากการวัดด้วยเครื่องมือ Benkelman Beam หรือ Falling Weight Deflectometer และไม่ทราบรายละเอียดหน้าตัดโครงสร้างทาง จำเป็นต้องใช้ค่า SNC คำนวณจากหน้าตัดโครงสร้างทางที่กำหนดในแบบทั่วไปสำหรับปริมาณจราจรระดับต่างๆ ดังตารางที่ 3-2

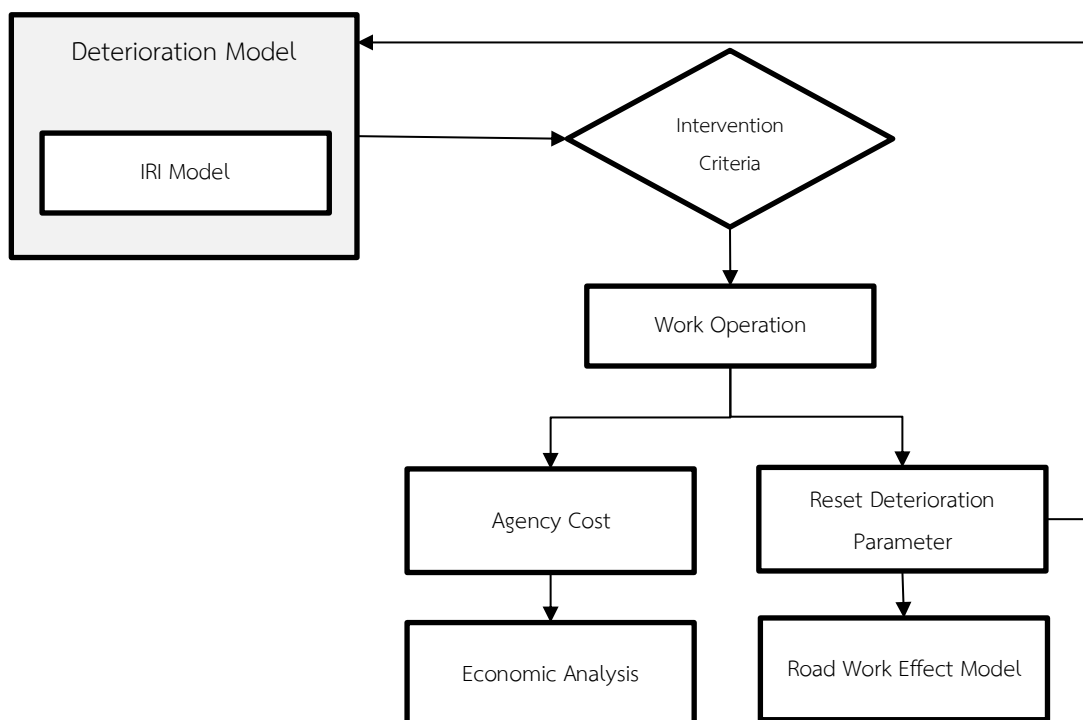
ตารางที่ 3-2 รายละเอียดหน้าตัดโครงสร้างทางและค่า SNC สำหรับประเภทชั้นทาง

ประเภท ชั้นทาง	AADT	ความหนา ผิวทาง (cm)	ความหนา พื้นทาง (cm)	ความหนารอง พื้นทาง (cm)	ชั้น Select A (cm)	SNC
พิเศษ	>10,000	10	30	30	30	6.38
1	5,000 - 10,000	10	25	30	30	5.49
2	2,500 - 5,000	10	20	30	30	5.04
3	1,000 - 2,500	5	25	30	30	4.55
4	<= 1,000	5	20	30	30	3.50

2. แบบจำลองผลกระทบจากมาตรฐานการซ่อมบำรุง (Work Effect Model)

แบบจำลองผลกระทบจากมาตรฐานการซ่อม เป็นการศึกษาสภาพสายทางแอสฟัลต์หลังการซ่อมบำรุง ซึ่งวิธีการซ่อมบำรุงต่างกันจะส่งผลให้สภาพสายทางหลังการซ่อมมีความแตกต่างกัน สำหรับแบบจำลองผลกระทบจากมาตรฐานการซ่อมนี้ได้พัฒนาขึ้น เพื่อใช้เป็นส่วนประกอบในการวิเคราะห์แผนงบประมาณการซ่อมบำรุงทาง โดยมีความสัมพันธ์กับแบบจำลองการเสื่อมสภาพของสายทาง (Deterioration Model) และแบบจำลองผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง (Road User Effect Model) ดังรูปที่ 3-2 โดยที่ข้อมูลนำเข้า (Input Data) สำหรับแบบจำลองนี้ได้จากแบบจำลองการเสื่อมสภาพของสายทาง ความขรุขระ (Roughness) หลังจากที่เราทราบสภาพความเสียหายของสายทาง ลำดับถัดมาคือการกำหนดเกณฑ์การตัดสินใจในการซ่อม เพื่อเลือกวิธีซ่อมที่เหมาะสมทั้งจากภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ

เมื่อสามารถกำหนดเงื่อนไขการเลือกวิธีการซ่อมบำรุงได้แล้ว จากนั้นจะเป็นการวิเคราะห์สภาพสายทางหลังการซ่อม โดยที่วิธีการซ่อมแตกต่างกันจะส่งผลให้สภาพสายทางหลังการซ่อมดีขึ้นแตกต่างกัน จะเห็นว่าผลลัพธ์ที่ได้คือ สภาพสายทางหลังการซ่อม ซึ่งจะถูกนำไปใช้วิเคราะห์ในแบบจำลองการเสื่อมสภาพของสายทางในถัดไป และนำไปวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทางในแบบจำลองผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง สำหรับค่าใช้จ่ายของแต่ละวิธีการซ่อม (Agency Cost) จะนำไปวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Analysis) โดยเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นหลังการซ่อมในลำดับต่อไป



รูปที่ 3-2 ความสัมพันธ์ระหว่างแบบจำลองผลกระทบจากมาตรฐานการซ่อมและแบบจำลองต่างๆ

3. แบบจำลองผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง (Road User Effect Model)

สำหรับการวิเคราะห์เพื่อหาค่าใช้จ่ายที่กระทบต่อผู้ใช้นั้น จากการศึกษางานวิจัยและข้อมูลเชิงเอกสารเกี่ยวกับแบบจำลองผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง (Road User Effect Model, RUE Model) สามารถสรุปผลการศึกษาและขั้นตอนการพัฒนาแบบจำลอง สำหรับนำไปวิเคราะห์ร่วมกับแบบจำลองอื่นๆ ของระบบ ซึ่งในการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทางจะพิจารณาเฉพาะกลุ่มตัวแทนยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ โดยการเลือกยี่ห้อและรุ่นของตัวแทนยานพาหนะแต่ละประเภท ทางที่ปรึกษาจะคัดเลือกจากสถิติการจดทะเบียนของกรมขนส่งทางบก เพื่อใช้สำหรับกำหนดราคาตัวแทนยานพาหนะในการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง ตัวอย่างตัวแทนยานพาหนะ ดังตารางที่ 3-3

ตารางที่ 3-3 ตัวแทนยานพาหนะติดเครื่องยนต์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง

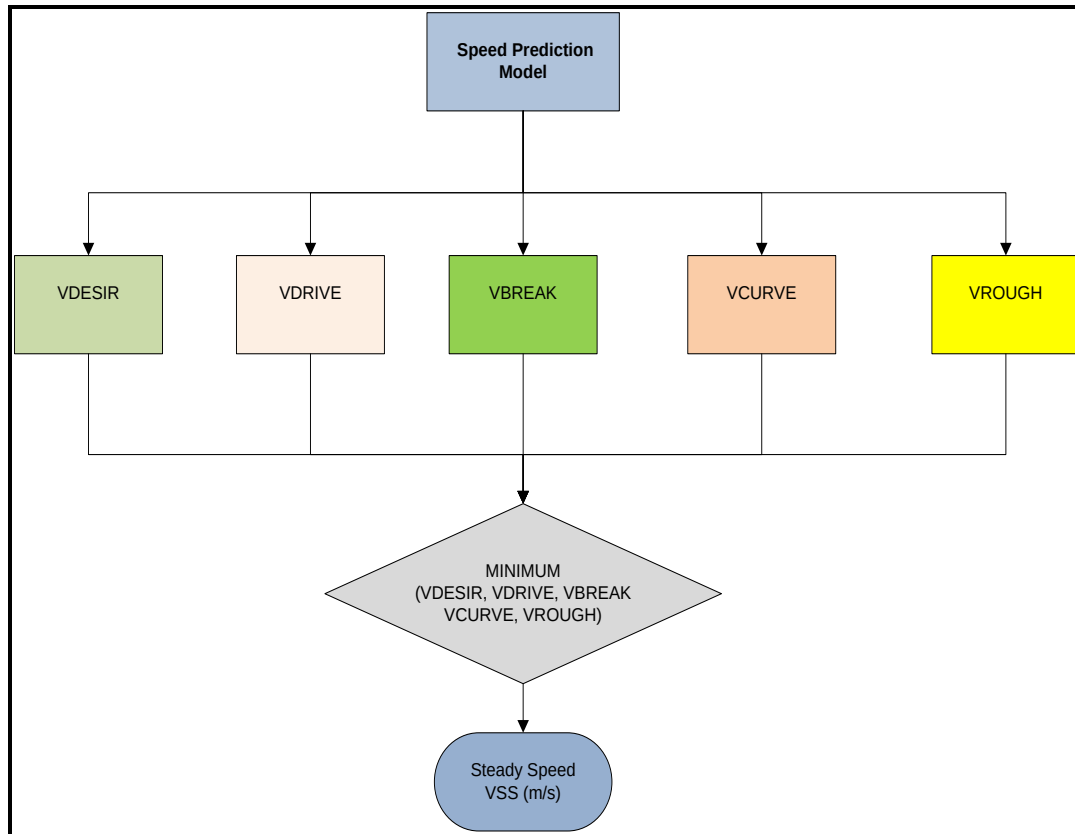
ลำดับ	ประเภท	รายละเอียด	ยี่ห้อ/รุ่น
1	Motorcycle	จักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	HONDA/WAVE 110
2	Car ≤ 7 P	รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	TOYOTA/VIOS
3	Car > 7 P	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	TOYOTA/FORTUNER
4	Light Bus	รถโดยสารขนาดเล็ก	TOYOTA/COMMUTER
5	Medium Bus	รถโดยสารขนาดกลาง	SUNLONG/MINIBUS
6	Heavy Bus	รถโดยสารขนาดใหญ่	SUNLONG/BUS
7	Light Truck	รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ)	TOYOTA/REVO
8	Medium Truck	รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	ISUZU/ FTR
9	Heavy Truck	รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	ISUZU/ FVM
10	Full Trailer	รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	HINO/GY SERIES 12 wheels 8x4
11	Semi Trailer	รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	HINO/FM Series

ในส่วนของการทำนายความเร็วของตัวแทนพาหนะนั้นแบ่งการวิเคราะห์เป็น 2 ส่วนคือ แบบจำลองความเร็วอิสระ (Free Speed Model) และ แบบจำลองความเร็วเมื่อมีปริมาณการจราจร (Speed Volume Model)

แบบจำลองความเร็วอิสระ (Free Speed Model)

จากการศึกษาแบบจำลองความเร็วอิสระของยานพาหนะพบว่า ความเร็วในการเดินทางของยานพาหนะแต่ละชนิด จะขึ้นอยู่กับตัวแปรหลัก คือ กำลังของเครื่องยนต์ ความขรุขระ ความลาดชัน และรัศมีความโค้งของถนน ซึ่งการพัฒนาแบบจำลองความเร็วงานในโครงการนี้ได้อ้างอิงงานวิจัยของ Watanatada, et al., 1987a. พบว่าความเร็วที่ใช้เป็นตัวกำหนดความเร็วของตัวแทนยานพาหนะ ได้แก่ 1. ความเร็วอุดมคติ (VDESIR) 2. ความเร็วในการขับเคลื่อนยานพาหนะ (VDRIVE) 3. ความเร็วในการต้านการเคลื่อนที่ยานพาหนะ (VBREAK) 4. ความเร็วเนื่องจากรัศมีความโค้งของถนน (VCURVE) 5. ความเร็วเนื่องจากความขรุขระของ

ผิวทาง (VROUGH) สำหรับการเลือกตัวแทนความเร็วอิสระนี้จะพิจารณาจาก การเลือกความเร็วต่ำที่สุดมาเป็นตัวแทนความเร็วของยานพาหนะ (Minimum Limiting Velocity Model, MLVM) โดยแสดงความสัมพันธ์ดังรูปที่ 3-3



รูปที่ 3-3 แนวทางการคัดเลือกความเร็วอิสระ

การคำนวณความเร็ว

1. **VDESIR** เป็นการจำกัดความเร็วที่พิจารณาจากความเร็วอุดมคติ (Desired Speed) โดยมีสมการในการคำนวณดังนี้

$VDESIR = VDESMIN$	เมื่อ $WIDTH \leq CW1$
$VDESIR = VDESMIN + a1(WIDTH - CW1)$	เมื่อ $CW1 \leq WIDTH \leq CW2$...
$VDESIR = VDES2 + a3(WIDTH - CW2)$	เมื่อ $CW2 \leq WIDTH \leq CW3$...
$VDESIR = VDES2 + a3(CW3 - CW2)$	เมื่อ $WIDTH \geq CW3$

โดยที่ VDESIR คือ การจำกัดความเร็วที่พิจารณาจากความเร็วอุดมคติ (เมตร/วินาที)
 VDESMIN คือ ความเร็วอุดมคติต่ำสุดสำหรับถนน 1 ช่องการจราจร (เมตร/วินาที)
 VDES2 คือ ความเร็วอุดมคติต่ำสุดสำหรับถนน 2 ช่องการจราจร (เมตร/วินาที)
 มีค่าเท่ากับ $VDESMIN/a2$ โดยที่ $a2=0.75$

- WIDTH คือ ความกว้างของผิวจราจร (เมตร)
- CW1 คือ ความกว้างของผิวจราจรที่ใช้กับ VDESMIN (เท่ากับ 4.0 เมตร)
- CW2 คือ ความกว้างของผิวจราจรที่ใช้กับ VDES2 (เท่ากับ 6.8 เมตร)
- CW3 คือ ความกว้างสูงสุดของผิวจราจร (เท่ากับ 14.0 เมตร)
- a1 คือ อัตราส่วนความเร็วอุดมคติที่เพิ่มขึ้นต่อความกว้างผิวจราจรที่เพิ่มขึ้น
มีค่าเท่ากับ $(VDES2 - VDESMIN) / (CW2 - CW1)$
- a3 = 2.9 เมื่อเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล, =0.6 เมื่อเป็นรถโดยสาร, =0.7 เมื่อเป็นรถบรรทุก

จากการข้างต้นจะเห็นว่าหากสามารถกำหนด ค่า VDESMIN, CW1, CW2, CW3 ได้ก็สามารถที่จะคำนวณค่า VDESIR ที่เป็นความเร็วอุดมคติตัวแทนในการวิเคราะห์ได้

2. VDRIVE และ VBREAK เป็นการจำกัดความเร็วโดยพิจารณาจากความเร็วในการขับเคลื่อนและความเร็วในการต้านการเคลื่อนที่ของยานพาหนะ โดยมีสมการในการคำนวณดังนี้

- VDRIVE = $Pd * 1000 / (Fa + Fr + Fg)$
- VBREAK = $Pb * 1000 / (Fg - Fa + Fr)$
- VDRIVE คือ ความเร็วในการขับเคลื่อนยานพาหนะ (เมตร/วินาที)
- VBREAK คือ ความเร็วในการต้านการเคลื่อนที่ของยานพาหนะ (เมตร/วินาที)
- Pd คือ กำลังที่ใช้ในการขับเคลื่อนพาหนะ (กิโลวัตต์)
- Pb คือ กำลังที่ใช้ในการต้านการเคลื่อนที่พาหนะ (กิโลวัตต์)
- Fa คือ Aerodynamic resistance (นิวตัน)
- Fr คือ Rolling resistance (นิวตัน)
- Fg คือ Gradient resistance (นิวตัน)

VDRIVE, VBREAK, Pd, Pb เป็นพารามิเตอร์ซึ่งดูค่าได้ในภาคผนวก และสำหรับ Fa, Fr, Fg เป็นตัวแปรซึ่งได้มาจากคำนวณแรงในการเคลื่อนที่ของยานพาหนะ

3. VCURVE เป็นการจำกัดความเร็ว โดยพิจารณาจากรัศมีความโค้งของถนน มีหน่วยคือ m/s โดยมีสมการในการคำนวณดังนี้

- VCURVE = $a0 \times R^{a1}$
- R คือ รัศมีความโค้ง (เมตร)
- a0, a1 คือ ค่าสัมประสิทธิ์ความเร็วเนื่องจากรัศมีความโค้งโดยขึ้นอยู่กับประเภทยานพาหนะ

4. **VROUGH** เป็นการจำกัดความเร็ว โดยพิจารณาจากสภาพความขรุขระของผิวทาง มีหน่วยเป็น m/s โดยมีสมการในการคำนวณดังนี้

$$VROUGH = ARVMAX / (a0 \times IRI)$$

IRI คือ ดัชนีความขรุขระสากล (เมตร/กิโลเมตร)

ARVMAX คือ ค่าเฉลี่ยความเร็วปรับแก้มากที่สุด (มิลลิเมตร/วินาที)

a0 คือ ค่าสัมประสิทธิ์ความถดถอย

แบบจำลองความเร็วเมื่อมีปริมาณการจราจร (Speed Volume Model)

จากผลการศึกษาความเร็วตัวแทนของยานพาหนะจากแบบจำลองการพยากรณ์ความเร็วนั้น ตัวแทนความเร็วที่วิเคราะห์ได้เป็นความเร็วอิสระที่ยังไม่ได้พิจารณาถึงผลกระทบจากลักษณะของปริมาณการจราจร ซึ่งการวิเคราะห์หาค่าความเร็วที่พิจารณาร่วมกับลักษณะความแออัดทางการจราจรนั้นอ้างอิงแบบจำลองของ Hoban, et al. 1994 โดยรายละเอียดดังต่อไปนี้

$$S_{nom} = 0.85 * S$$

$$SQ = S$$

$$Q < Q_0$$

$$SQ = S - \{(S - S_{nom}) * (Q - Q_0) / (Q_{nom} - Q_0)\}$$

$$Q_0 \leq Q < Q_{nom} \dots$$

$$SQ = S_{nom} - \{(S_{nom} - S_{ult}) * (Q - Q_{nom}) / (Q_{ult} - Q_{nom})\}$$

$$Q_{nom} \leq Q < Q_{ult} \dots$$

$$SQ = S_{ult}$$

$$Q \geq Q_{ult}$$

โดยที่ S คือ ความเร็วอิสระของยานพาหนะ

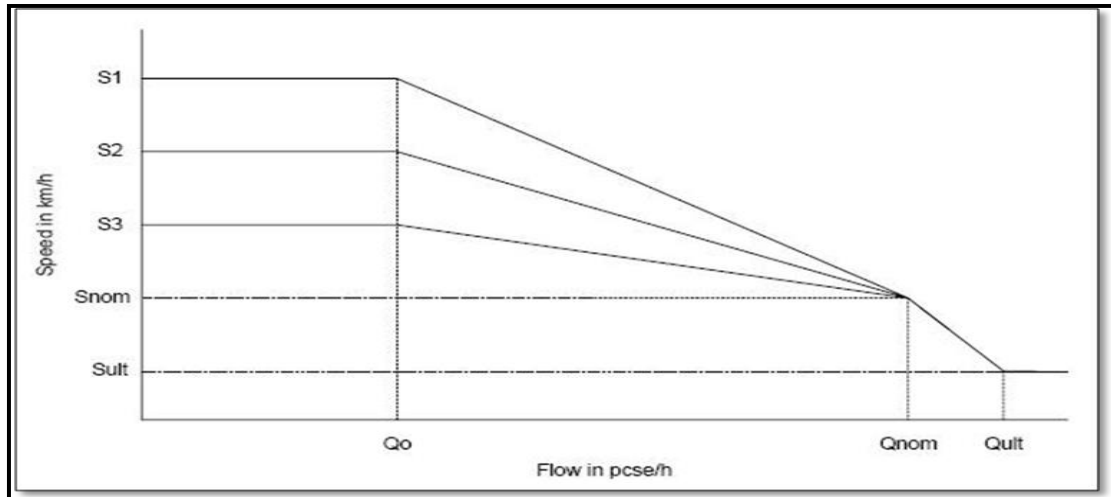
S_{nom} คือ ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง) ณ ปริมาณการจราจรระดับ Nominal capacity

SQ คือ ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง) ณ ปริมาณการจราจรระดับต่างๆ

S_{ult} คือ ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง) ณ ปริมาณการจราจรระดับ Ultimate capacity

Q คือ ปริมาณการจราจรของสายทาง PCU/ชั่วโมง

ความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วและอัตราการไหล ดังรูปที่ 3-4 โดยที่ PCSE คือ Passenger Car Space Equivalencies ซึ่งเป็นชื่อที่ตั้งขึ้นแทน PCU (Passenger Car Unit) และค่าตั้งต้นในการคำนวณ (Default value) ต่างๆ เช่น Q_0 , Q_{nom} , Q_{ult} ในการวิเคราะห์ของระบบ TPMS 2009 ได้ใช้ค่าแนะนำจากงานวิจัยของ Hoban, et al. 1994 ดังตารางที่ 3-4



รูปที่ 3-4 ความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วและอัตราการไหลการจราจร

ตารางที่ 3-4 ค่าพารามิเตอร์ตั้งต้น สำหรับ Speed Volume Model

WIDTH (m)	Qo/Qult	Qnom/Qult	Qult (PCU/h)	Sult (Km/h)
< 4.0	0.0	0.70	600	10
4.0 – 5.5	0.0	0.70	1800	20
5.5 – 9.0	0.1	0.90	2800	25
9.0 – 12.0	0.2	0.90	3200	30
> 12.0	0.4	0.95	8000	40

ที่มา: อ้างอิงแบบจำลองจาก Hoban, et al. 1994

สรุปผลการศึกษาแบบจำลองการคำนวณค่าใช้จ่ายต่างๆ ของผู้ใช้ทาง

การคำนวณค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่กระทบต่อผู้ใช้ทางได้อ้างอิงแบบจำลอง HDM-4 ซึ่งในการพัฒนาแบบจำลองผลกระทบต่อนักใช้ทางนี้ จะพิจารณาค่าใช้จ่ายประเภทที่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อผลรวมของค่าใช้จ่ายของนักใช้ทาง การคำนวณค่าใช้จ่ายของนักใช้ทาง ซึ่งรายละเอียดมีดังต่อไปนี้

1. **ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น (Fuel and Oil Cost)** เป็นการคำนวณหาอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่นของยานพาหนะ ณ สถานะการขับขี่ย่อยๆ ซึ่งอัตราการสิ้นเปลืองนี้จะต่างกันตามประเภทของยานพาหนะ โดยจะแปรผันตามความเร็วในการขับขี่ย่อยๆ และกำลังของเครื่องยนต์ที่ต้องใช้ในการขับเคลื่อนยานพาหนะ ซึ่งยานพาหนะชนิดเดียวกันอาจจะต้องการใช้กำลังในการขับเคลื่อนต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพความชัน (% Gradient) และความขรุขระของผิวทาง (IRI) โดยอัตราการสิ้นเปลืองพลังงานของยานพาหนะแต่ละประเภทนี้อยู่ในรูปของลิตร/กิโลเมตร ซึ่งเมื่อนำไปคูณกับราคาต่อหน่วยของน้ำมันและน้ำมันหล่อลื่น (บาท/ลิตร) ก็จะสามารถคำนวณค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่นได้เป็นหน่วย บาท/กม./คัน โดยสามารถสรุปสมการในการคำนวณได้ดังนี้

ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Cost)

$$FUEL_COST = SFC \times FUEL_UNITCOST$$

โดยที่	FUEL_COST	=	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (บาท/กม.)
	SFC	=	อัตราการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิง (ลิตร/กม.)
	FUEL_UNITCOST	=	ราคาน้ำมัน (บาท/ลิตร)

$$SFC = \frac{IFC}{speed}$$

โดยที่	IFC	=	อัตราการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิง (มิลลิลิตร/วินาที)
	Speed	=	อัตราความเร็ว (เมตร/วินาที)

$$IFC = \max(IDLE_FUEL, ZETA \times PTOT(1 + dFUEL))$$

โดยที่	IDLE_FUEL	=	อัตราการสูญเสียเชื้อเพลิงขั้นต่ำกรณีที่ไม่ได้ขับเคลื่อน (มิลลิลิตร/วินาที)
	ZETA	=	fuel-to-power efficiency factor (มิลลิลิตร/กิโลวัตต์/วินาที)
	PTOT	=	กำลังรวมทั้งหมดที่ต้องในการขับเคลื่อน (กิโลวัตต์)
	dFUEL	=	สัดส่วนการเพิ่มขึ้นในการบริโภคน้ำมันเมื่อการจราจรอยู่ในสถานะแออัด

$$ZETA = ZETAB(1 + \frac{EHP}{PRAT} \times (PTOT - \frac{PCTPENG \times PENGACCS}{100}))$$

โดยที่	ZETAB	=	base fuel-to-power efficiency factor (มิลลิลิตร/กิโลวัตต์/วินาที)
	EHP	=	ค่าคงที่ decrease in engine efficiency at high power
	PRAT	=	กำลังสูงสุดของเครื่องยนต์ (กิโลวัตต์)
	PCTPENG	=	เปอร์เซ็นต์ของกำลังเครื่องยนต์ในการขับเคลื่อน
	PENGACCS	=	กำลังเครื่องยนต์ในการขับเคลื่อน (กิโลวัตต์)

ค่าน้ำมันหล่อลื่น (Oil Cost)

$$OIL_COST = OIL \times OIL_UNITCOST$$

โดยที่	OIL_COST	=	ค่าน้ำมันหล่อลื่น (บาท/กม.)
	OIL	=	อัตราการบริโภคน้ำมันหล่อลื่น (ลิตร/กม.)
	OIL_UNITCOST	=	ราคาน้ำมันหล่อลื่น (บาท/ลิตร)

$$OIL = OILCONT + OILPER \times SFC$$



โดยที่ OILCONT	= อัตราการสิ้นเปลืองเมื่อมีการปนเปื้อนในการใช้งาน (ลิตร/กม.)
OILPER	= สัมประสิทธิ์การสิ้นเปลืองขณะการใช้งาน
SFC	= อัตราการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิง (ลิตร/กม.)

2. **ค่ายาง (Tyre Cost)** เป็นการคำนวณหาอัตราการสึกหรอของยาง ซึ่งแนวทางการพิจารณาเริ่มจากการคำนวณพลังงานที่เกิดขึ้นตามทิศทางเส้นรอบวงของล้อ (Tangential Energy, TE) หน่วย J-m. โดยที่ค่าพลังงานนี้ขึ้นอยู่กับผลรวมของกำลังที่ใช้ในการขับเคลื่อน จากนั้นนำค่า TE ที่ได้ไปคำนวณหาอัตราการสึกหรอของยาง (Rate of Tread Wear) ซึ่งอยู่ในรูปของ ลบ.ม./กม. การคำนวณอัตราการสึกหรอของยางจะพิจารณาเทียบเป็นร้อยละของปริมาตรยางเส้นใหม่ต่อความยาวกิโลเมตร เมื่อนำสัดส่วนปริมาตรยางที่สึกหรอไปคูณกับปริมาตรยางเส้นใหม่ ก็สามารถที่จะคำนวณเป็นราคาค่ายางที่สึกหรอได้ในรูปของ บาท/กม. โดยสามารถสรุปสมการในการคำนวณได้ดังนี้

$$TYRE_COST = NUM_WHEEL \times EQNT \times NEWTYRE_UNITCOST$$

โดยที่ TYRE_COST	= ค่ายาง (บาท/กม.)
NUM_WHEEL	= จำนวนล้อ
EQNT	= อัตราการสิ้นเปลืองยาง (%ของยางเส้นใหม่/กม.)
NEWTYRE_UNITCOST	= ราคายางเส้นใหม่ (บาท)

3. **ค่าบำรุงรักษาและค่าซ่อม (Maintenance and Repair Cost)** การคำนวณค่าบำรุงรักษาและค่าซ่อมนี้จะพิจารณาเป็นสัดส่วนเทียบจากราคาใหม่ของยานพาหนะ โดยที่ค่าบำรุงรักษาและค่าซ่อมจะแปรผันตามอายุการใช้งานของยานพาหนะ และแปรผันตามค่า IRI ผลลัพธ์ที่คำนวณได้อยู่ในรูปสัดส่วนของราคายานพาหนะใหม่ต่อกิโลเมตร เมื่อนำสัดส่วนนี้ไปคูณกับราคายานพาหนะ ก็สามารถที่จะคำนวณเป็นราคาค่าบำรุงรักษาและค่าซ่อมได้ในรูปของ บาท/กม. โดยสามารถสรุปสมการในการคำนวณได้ ดังนี้

$$M \& R_COST = (PC \times NEWVEH_COST) + (LH \times LH_UNITCOST)$$

โดยที่ M&R_COST	= ค่าบำรุงรักษาและค่าซ่อม (บาท/กม.)
PC	= ค่าอะไหล่ คิดเป็นสัดส่วนเทียบกับราคาใหม่ของยานพาหนะ (%ราคายานพาหนะ/กิโลเมตร)
LH	= จำนวนชั่วโมงในการซ่อมบำรุง (ชั่วโมง/กิโลเมตร)
NEWVEH_UNITCOST	= ราคายานพาหนะใหม่ (บาท)
LH_UNITCOST	= อัตราค่าแรงในการซ่อม (บาท/ชั่วโมง)

สำหรับการคำนวณค่าแรงซ่อม ทางที่ปรึกษาได้หารือร่วมกับคณะทำงานโดยประมาณการจากค่าแรงขั้นต่ำของช่างยนต์ประมาณ 350 บาทต่อวัน ชั่วโมงการทำงาน 8 ชั่วโมงต่อวัน จะได้ค่าแรงต่อชั่วโมงเท่ากับ $350/8 = 43.75$ บาทต่อชั่วโมง โดยจะใช้ค่านี้ในการวิเคราะห์หาค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง ซึ่งในส่วนของโปรแกรมการวิเคราะห์นั้นได้ออกแบบให้ผู้ใช้ในระดับส่วนกลางสามารถกรอกเพื่อปรับแก้ได้

4. ค่าเสื่อมราคา (Depreciation Cost) การคำนวณค่าเสื่อมราคานี้จะพิจารณาเป็นสัดส่วนเทียบจากราคาใหม่ของยานพาหนะ ซึ่งค่าเสื่อมราคานี้จะขึ้นอยู่กับค่า IRI เนื่องจากค่า IRI ส่งผลให้อายุในการใช้งานของยานพาหนะลดลง จึงทำให้ค่าเสื่อมต่ออายุการใช้งานมีค่ามากขึ้น เมื่อนำสัดส่วนนี้ไปคูณกับราคายานพาหนะ ก็สามารถที่จะคำนวณเป็นราคาค่าเสื่อมได้ในรูปของ บาท/กม. โดยสามารถสรุปสมการในการคำนวณได้ดังนี้

$$DEP_COST = NVPLT \frac{[1 - 0.01 \max\{2, 15 - \max(0, IRI - 5)\}]}{LIFEKMO \times \min\left(1, \frac{1}{1 + \exp(-65.8553IRI^{-1.9194})}\right)}$$

โดยที่ DEP_COST = ค่าเสื่อมราคา (บาท/กิโลเมตร)
NVPLT = ราคายานพาหนะไม่รวมล้อยาง (บาท)
IRI = ดัชนีความขรุขระสากล (เมตร/กิโลเมตร)
LIFEKMO = อายุการใช้งานของยานพาหนะ (กิโลเมตร)

5. การคำนวณมูลค่าเวลาในการเดินทาง (Value of Time) การประเมินมูลค่าทางเวลานับว่าเป็นส่วนสำคัญในการพิจารณาทางด้านเศรษฐศาสตร์ จากการศึกษาต่างๆ ข้อมูลงานวิจัยค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทางในประเทศที่กำลังพัฒนา พบว่าสัดส่วนของมูลค่าเวลาในการเดินทางของยานพาหนะที่ขนส่งผู้โดยสารทั้งรถเมล์และรถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นประมาณ 15%-20% ของค่าใช้จ่ายรวม โดยทั่วไปความเร็วเดินทางจะพิจารณาอยู่ในรูปของ ชม./กม. ซึ่งสามารถคำนวณได้จากแบบจำลองความเร็ว แต่สิ่งที่ยากจะประเมินก็คือมูลค่าของเวลา เนื่องจากเมื่อทำการวิเคราะห์ในระดับโครงข่ายทางของทั้งประเทศ มูลค่าในการเดินทางของประชาชนมีความแตกต่างกันตามสภาพเศรษฐกิจในแต่ละพื้นที่

ซึ่งที่ค่าแนะนำสำหรับการวิเคราะห์ในโครงการนี้ทางที่ปรึกษาได้อ้างอิงจากผลการศึกษาการประหยัดระยะเวลาในการเดินทาง โดยใช้เทคโนโลยี GPS และ Vehicle Tracking System ซึ่งเป็นการศึกษาร่วมกันระหว่าง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ หรือ NECTEC และ คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พบว่าพบว่ามูลค่าเวลาในการเดินทางมีค่าเท่ากับ 77.84 บาท/PCU-ชม ผลการศึกษานี้เป็นการวิเคราะห์มูลค่าเวลาในการเดินทางโดยใช้ทางด่วนในเขตกรุงเทพมหานคร ดังนั้นมูลค่าที่วิเคราะห์ได้อาจจะสูงกว่ามูลค่าเวลาในการเดินทางของผู้ใช้ทางหลวงเพื่อสัญจร

ไปมาระหว่างจังหวัดหรือภูมิภาค ดังนั้นหากในอนาคตมีผลการศึกษาที่สะท้อนความเป็นจริง
สำหรับสมการในการคำนวณมูลค่าเวลาในการเดินทางนั้น สามารถสรุปได้ดังนี้

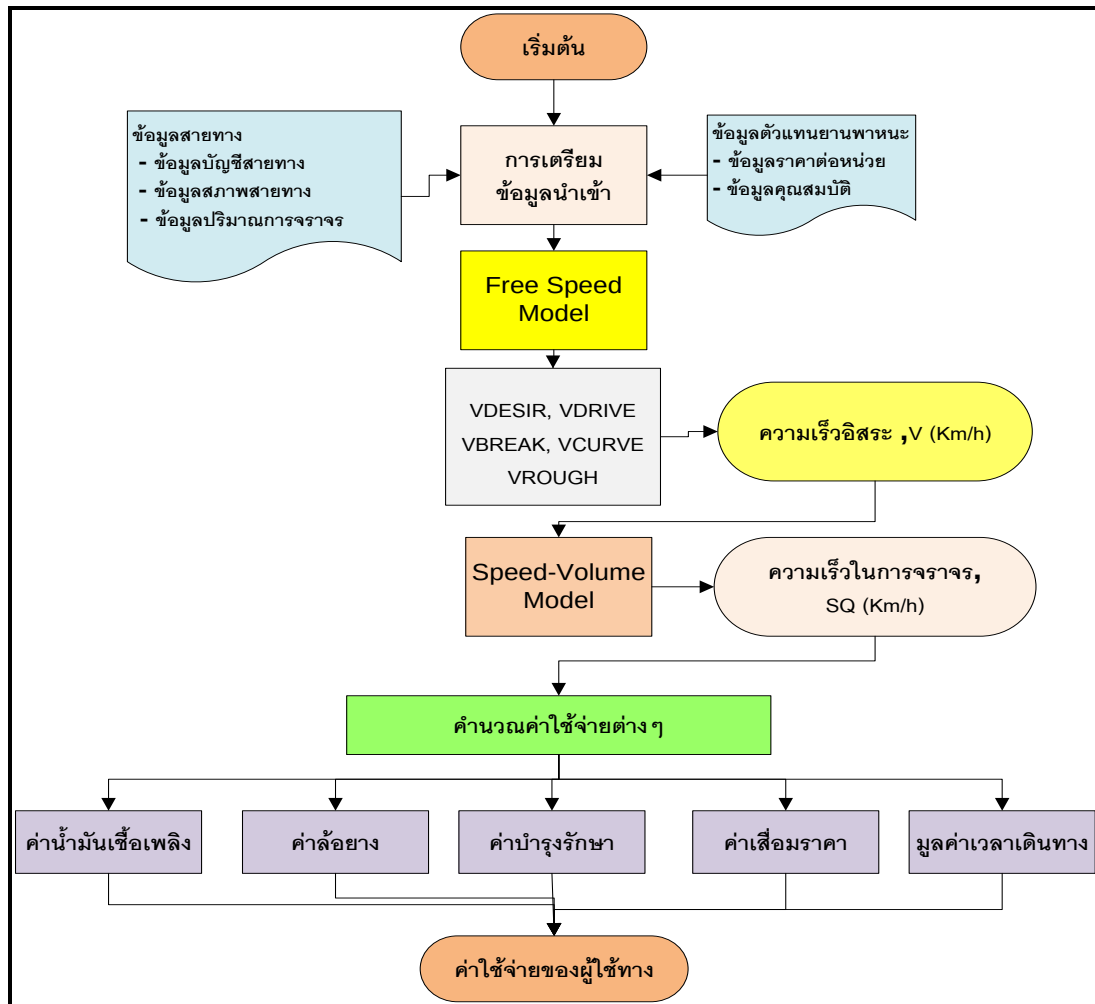
$$TT_COST = TIME_COST \times \frac{NUM_PASS \times PCTWK}{Speed}$$

โดยที่	TT_COST	=	ค่าเวลาในการเดินทาง (บาท/กิโลเมตร)
	TIME_COST	=	มูลค่าเวลา (บาท/ชั่วโมง-คน)
	NUM_PASS	=	จำนวนผู้โดยสารบนยานพาหนะ (คน)
	PCTWK	=	ร้อยละของผู้โดยสารที่เดินทางเพื่อไปทำงาน
	Speed	=	ความเร็วที่ใช้ในการเดินทาง (กิโลเมตร/ชั่วโมง)

ตัวอย่างการคำนวณค่าใช้จ่ายต่างๆ ของผู้ใช้ทาง

ตัวอย่างการวิเคราะห์และคำนวณค่าใช้จ่ายต่างๆ ของผู้ใช้ทาง จะนำเสนอค่าใช้จ่ายของตัวแทน
ยานพาหนะประเภทรถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง โดยแบ่งส่วนประกอบของข้อมูลนำเข้าออกเป็น 2 ส่วนหลัก
คือ 1) ข้อมูลสายทางและปริมาณการจราจร 2) ข้อมูลตัวแทนยานพาหนะ ลำดับถัดมาเป็นการวิเคราะห์
ความเร็วอิสระในการเคลื่อนที่โดยพิจารณาจากความเร็วต่ำสุดจากความเร็ว 5 ประเภทที่นำมาพิจารณา
ซึ่งได้แก่ ความเร็วอุดมคติ (Desired Speed, VDESIR) ความเร็วในการขับเคลื่อนยานพาหนะ (VDRIVE)
ความเร็วในการต้านการเคลื่อนที่ยานพาหนะ (VBREAK) ความเร็วจากสภาพความขรุขระของผิวทาง
(VROUGH) และความเร็วจากรัศมีความโค้ง (VCURVE)

เมื่อสามารถคำนวณความเร็วอิสระได้แล้ว ลำดับถัดมาเป็นการวิเคราะห์ความเร็วที่ได้รับผลกระทบ
จากปริมาณจราจร โดยพิจารณาร่วมกับความกว้างของผิวทาง ซึ่งความเร็วในการขับซึ่งจะแปรผกผันกับปริมาณ
การจราจรและจะแปรผันตามความกว้างของผิวทาง เมื่อสามารถคำนวณค่าความเร็วนี้ได้ ลำดับถัดมาจะนำ
ความเร็วนี้ไปใช้ในการคำนวณอัตราการสิ้นเปลืองและค่าใช้จ่ายต่างๆ ของผู้ใช้ทาง ซึ่งได้แก่ ค่าพลังงาน
เชื้อเพลิง ค่าน้ำมันหล่อลื่น ค่าซ่อมบำรุงรักษา ค่าเสื่อม และค่าเวลาในการเดินทาง ในลำดับสุดท้ายจะเป็น
การรวมค่าใช้จ่ายในส่วนต่างๆ เพื่อนำไปวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ต่อไป ขั้นตอนการคำนวณ
ดังรูปที่ 3-5



รูปที่ 3-5 ขั้นตอนการคำนวณค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง

ขั้นตอนที่ 1 การเตรียมข้อมูลนำเข้า

- ข้อมูลสายทางและปริมาณการจราจร ได้สุ่มเลือกสายทางเพื่อนำมาเป็นตัวอย่างในการคำนวณ ดังตารางที่ 3-5

ตารางที่ 3-5 ตัวอย่างข้อมูลสายทางสำหรับการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง

ชื่อสายทาง	ตอนควบคุม	ทิศทาง	ระยะทาง (กม.)	จำนวนช่องจราจร (ช่อง)	ความกว้างผิวจราจร (ม.)	ค่า IRI (ม./กม.)	รัศมีความโค้ง (ม.)	% ความลาดชัน
1126	0100	F1	1	2	7	3.28	0	2

- ข้อมูลตัวแทนยานพาหนะ อ้างอิงจากสำนักอำนวยการความปลอดภัย ประเภทยานพาหนะในการสำรวจ มี 12 ประเภท ดังตารางที่ 3-6 โดยการคำนวณค่าใช้จ่ายผู้ใช้ทางจะไม่พิจารณารถจักรยาน

ตารางที่ 3-6 ตัวอย่างข้อมูลปริมาณการจราจรสำหรับการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายผู้ใช้ทาง

ชื่อ สายทาง	ตอน ควบคุม	Bicycle	Motor cycle	Car <7	Car >7	Light Bus	Medium Bus	Heavy Bus	Light Truck	Medium Truck	Heavy Truck	Full Tractor	Semi Tractor
1126	0100	24	2,915	1,654	1,191	679	99	100	3,697	970	499	321	232

ขั้นตอนที่ 2 การวิเคราะห์ความเร็วยานพาหนะ

ลำดับแรก คือ คำนวณความเร็วอิสระในการเคลื่อนที่ (Free Speed) จากนั้นจึงนำความเร็วอิสระที่ได้ไปวิเคราะห์ความเร็วจากปริมาณการจราจร (Speed Volume) ซึ่งเป็นการกำหนดตัวแทนความเร็วของยานพาหนะ เพื่อนำไปคำนวณหาอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ตลอดจนค่าเสื่อมและการสึกหรอต่างๆ สำหรับแบบจำลองความเร็วอิสระในการพัฒนานั้นอ้างอิงจากผลงานวิจัยของ Watanatada, et al., 1987 โดยความเร็วจะพิจารณาจากความเร็ว 5 ประเภท คือ 1. ความเร็วอุดมคติ (VDESIR) 2. ความเร็วในการขับเคลื่อนยานพาหนะ (VDRIVE) 3. ความเร็วในการต้านการเคลื่อนที่ยานพาหนะ (VBREAK) 4. ความเร็วจากสภาพความขรุขระของผิวทาง (VROUGH) 5. ความเร็วจากรัศมีความโค้ง (VCURVE) ซึ่งการเลือกตัวแทนความเร็วอิสระนั้นจะใช้ค่าความเร็วน้อยสุดเป็นตัวแทน สำหรับความเร็วจากปริมาณการไหลของการจราจร (Speed Volume) อ้างอิงแบบจำลองจาก Hoban, 1994

1. การคำนวณความเร็วอุดมคติ (Desired Speed, VDESIR)

$$\begin{aligned} VDESIR &= VDES_{MIN} && \text{เมื่อ } WIDTH \leq 4.0 \\ VDESIR &= VDES_{MIN} + a_1(WIDTH - CW_1) && \text{เมื่อ } 4.0 < WIDTH \leq 6.8 \\ VDESIR &= VDES_2 + a_3(WIDTH - CW_2) && \text{เมื่อ } 6.8 < WIDTH \leq 14 \\ VDESIR &= VDES_2 + a_3(CW_3 - CW_2) && \text{เมื่อ } WIDTH > 14 \end{aligned}$$

โดยที่ VDESIR คือ การจำกัดความเร็วที่พิจารณาจากความเร็วอุดมคติ (เมตร/วินาที)
VDES_{MIN} คือ ความเร็วอุดมคติน้อยสุดสำหรับถนน 1 ช่องจราจร (เมตร/วินาที) กำหนดให้ใช้ค่าตั้งต้นในการคำนวณคือ 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือเท่ากับ 27.78 เมตร/วินาที
VDES₂ คือ ความเร็วอุดมคติน้อยสุดสำหรับถนน 2 ช่องจราจร (เมตร/วินาที) มีค่าเท่ากับ VDES_{MIN}/a₂ โดยที่ a₂=0.75
WIDTH คือ ความกว้างของผิวจราจร = 7 เมตร
CW₁ = 4.0 เมตร, CW₂ = 6.8 เมตร, CW₃ = 14.0 เมตร
a₁ = (VDES₂ - VDES_{MIN})/(CW₂ - CW₁)

$$a_3 = 2.9 \text{ เมื่อเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล, } = 0.6 \text{ เมื่อเป็นรถโดยสาร, } = 0.7 \text{ เมื่อเป็นรถบรรทุก}$$

$$\begin{aligned} \text{เนื่องจาก } CW_2 &= 6.8 \text{ เมตร} < \text{WIDTH} = 7 \text{ เมตร} < CW_3 = 14.0 \text{ เมตร} \\ \text{ดังนั้น } VDESIR &= VDES_2 + a_3(\text{WIDTH} - CW_2) \\ &= 27.78 + 2.9(7 - 6.80) = 100.58 \text{ km/h.} = 28.36 \text{ เมตร/วินาที} \end{aligned}$$

2. การวิเคราะห์แรงต้านการเคลื่อนที่

การคำนวณค่าแรงต้านต่างๆ ได้กำหนดข้อมูลของยานพาหนะที่จะนำมาคำนวณ ดังนี้

พารามิเตอร์	ความหมาย	ค่า
AF	พื้นที่ปะทะอากาศในแนวตั้งฉากบริเวณส่วนหน้าของพาหนะ	1.90 ตร.เมตร
m	น้ำหนักในการดำเนินการ	1180 กิโลกรัม

- คำนวณแรงต้านอากาศ (Aerodynamic resistance, Fa).

$$Fa = 0.5 * \rho * C_D * C_{DMUL} * AF * v^2$$

โดยที่ ρ คือ ความหนาแน่นของอากาศ = 1.2 กิโลกรัม/ลูกบาศก์เมตร
 C_D คือ สัมประสิทธิ์แรงต้านอากาศ = 0.35
 C_{DMUL} คือ ตัวคูณสัมประสิทธิ์แรงต้านอากาศ = 1.1
 AF คือ พื้นที่ปะทะอากาศในแนวฉากบริเวณส่วนหน้าของพาหนะ
 V คือ ความเร็วสมมติในการเคลื่อนที่ = 28.36 เมตร/วินาที

$$\text{จะได้ } Fa = 0.5 * 1.2 * 0.35 * 1.1 * 1.9 * 28.36^2 = 352.95 \text{ นิวตัน}$$

- คำนวณแรงต้านจากความลาดชัน (Gradient resistance, Fg)

$$Fg = m * g * \%Grade / 100$$

โดยที่ m คือ น้ำหนักในการดำเนินการ = 1180 กิโลกรัม
 g คือ ความเร่งเนื่องจากแรงโน้มถ่วงของโลก = 9.81 เมตร/วินาที²
 $\%Grade$ คือ เปอร์เซ็นต์ความลาดชัน = 2%

$$\text{จะได้ } Fg = 1180 * 9.81 * 2 / 100 = 231.52 \text{ นิวตัน}$$

- คำนวณแรงต้านการหมุนของล้อ (Rolling resistance, Fr)

$$Fr = m \cdot g \cdot CR$$

โดยที่ m คือ น้ำหนักในการดำเนินการ = 1180 กิโลกรัม
g คือ ความเร่งเนื่องจากแรงโน้มถ่วงของโลก = เมตร/วินาที²
CR คือ สัมประสิทธิ์ต้านแรงหมุน = $cr_a1 + cr_a2 \cdot IRI$
cr_a1 คือ ค่าคงที่ = 0.0218, cr_a2 คือ สัมประสิทธิ์ความขรุขระ = 0.00061
IRI คือ ค่าดัชนีความขรุขระสากล = 3.28 เมตร/กิโลเมตร

จะได้ $CR = cr_a1 + cr_a2 \cdot IRI = 0.0218 + 0.00061(3.28) = 0.024$
 $Fr = 1180 \cdot 9.81 \cdot 0.024 = 275.51$ นิวตัน

- คำนวณผลรวมของแรงต้านการเคลื่อนที่ (Ftot)

$$F_{tot} = 352.95 + 231.52 + 275.51 = 859.58 \text{ นิวตัน}$$

3. การคำนวณความเร็วในการขับเคลื่อนยานพาหนะ (VDRIVE)

$$VDRIVE = Pd \cdot 1000 / (Fa + Fr + Fg)$$

โดยที่ Pd คือ กำลังที่ใช้ในการขับเคลื่อนยานพาหนะ มีค่าเท่ากับ 33 KW
จะได้ $VDRIVE = 33 \cdot 1000 / (859.58) = 38.37$ เมตร/วินาที

4. การคำนวณความเร็วในการต้านการเคลื่อนที่ยานพาหนะ (VBREAK)

$$VBREAK = Pb \cdot 1000 / (Fa + Fr - Fg)$$

โดยที่ Pb คือ กำลังที่ใช้ในการต้านการเคลื่อนที่ยานพาหนะ มีค่าเท่ากับ 20 KW

เนื่องจาก $Fa + Fr - Fg < 0$ ดังนั้นจะได้ ค่า $VBREAK = \infty$ ความหมายคือค่า VBREAK นี้จะไม่ถูกนำมาวิเคราะห์เพื่อหาค่าความเร็วต่ำสุด

5. การคำนวณความเร็วโดยพิจารณาจากสภาพความขรุขระของผิวทาง (VROUGH)

$$VROUGH = ARVMAX / (a_0 * IRI)$$

โดยที่ ARVMAX คือ ค่าเฉลี่ยความเร็วปรับแก้มากที่สุด = 160 mm/s

a_0 คือ ค่าสัมประสิทธิ์ความถดถอย = 1.3

IRI คือ ค่าดัชนีความขรุขระสากล = 3.28 เมตร/กิโลเมตร

จะได้ $VROUGH = 160 / (1.3 * 3.28) = 37.52$ เมตร/วินาที

6. การคำนวณความเร็วโดยพิจารณาจากรัศมีความโค้ง (VCURVE)

$$VCURVE = a_0 * R^{a_1}$$

a_0, a_1 คือ ค่าสัมประสิทธิ์ความเร็วเนื่องจากรัศมีความโค้งขึ้นอยู่กับประเภทของยานพาหนะ

เนื่องจาก $R = 0$ ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบจากรัศมีความโค้ง

7. การคำนวณความเร็วอิสระในการเคลื่อนที่ โดยเลือกความเร็วต่ำสุด

$$\text{Free Speed} = \min(VDESIR, VDRIVE, VBREAK, VROUGH, VCURVE)$$

$$= \min(28.35, 38.37, \infty, 37.52, \infty) = 28.35 \text{ เมตร/วินาที} = 102 \text{ กม./ชม}$$

8. การคำนวณความเร็วโดยพิจารณาจากปริมาณการไหลของการจราจร (Speed Volume)

เนื่องจากค่า AADT ที่สำรวจเก็บได้เป็นผลรวมปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งวัน จึงไม่เหมาะสมที่จะนำผลรวมทั้งหมดมาเป็นตัวแทนการคำนวณปริมาณการไหล จึงควรพิจารณาปริมาณการจราจรช่วงเวลาที่เป็นการใช้งานส่วนใหญ่ โดยใช้ช่วงเวลา 7.00-19.00 น โดยกำหนดค่าตั้งต้นของปริมาณการจราจรเท่ากับร้อยละ 70 ของปริมาณการจราจรตลอดทั้งวัน ดังตารางที่ 3-7

ตารางที่ 3-7 ตัวอย่างข้อมูลปริมาณการจราจรที่สำรวจได้

ชนิดยานพาหนะ	AADT (คัน)	PCU equivalent	AADT (PCU)
Car < 7	1654	1	1654
Car > 7	1191	1	1191
Light Bus	679	1.1	747
Medium Bus	99	1.3	129
Heavy Bus	100	1.4	140
Light Truck	3697	1.6	5915
Medium Truck	970	1.8	1746
Heavy Truck	499	1.4	699
Full-Trailor	321	1.5	482



ชนิดยานพาหนะ	AADT (คัน)	PCU equivalent	AADT (PCU)
Semi-Trailor	232	1.5	348
รวม			13050

เมื่อคำนวณอัตราการไหลจะได้ อัตราการไหล $Q = 13050 \times 0.70 \text{ PCU} / 12 \text{ hr} = 762 \text{ PCU/hr}$ และเนื่องจากค่า 5.5 เมตร > WIDTH = 7 เมตร > 9.0 เมตร (ค่า WIDTH เป็นความกว้างผิวทางจราจรในเฉพาะทิศทาง F) และจากตารางที่ 3-7 “ค่าพารามิเตอร์ตั้งต้น สำหรับ Speed Volume Model” ดังนั้นจะคำนวณค่าต่างๆ ได้ดังนี้

$$Q_{ult} = 2800 \text{ PCU/ชั่วโมง} , Q_0/Q_{ult} = 0.1 , Q_{nom}/Q_{ult} = 0.9 , S_{ult} = 25 \text{ กิโลเมตร/ชั่วโมง}$$

$$Q_0 = 280 \text{ PCU/ชั่วโมง} , Q_{nom} = 2520 \text{ PCU/ชั่วโมง}$$

เนื่องจาก $Q_0 = 280 < Q = 762 < Q_{nom} = 2520$ ดังนั้นจะได้

$$\text{Speed Volume} = S - \{(S - S_{nom}) \times (Q - Q_0) / (Q_{nom} - Q_0)\} ; S_{nom} = 0.85 \times S$$

$$= 28.35 - 0.15 \times 28.35 \times (762 - 280) / (2520 - 280) = 27.44 \text{ เมตร/วินาที}$$

ฉะนั้น จะได้ว่าความเร็วตัวแทนของยานพาหนะในการวิเคราะห์เท่ากับ 27.44 เมตร/วินาที

ขั้นตอนที่ 3 การวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายต่างๆ ของผู้ใช้ทาง

การพัฒนาแบบจำลองเพื่อวิเคราะห์หาค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทางนี้ มีส่วนประกอบหลัก 2 ส่วน คือ
1) การกำหนดราคาต้นทุนต่อหน่วยและข้อมูลยานพาหนะ ซึ่งในส่วนนี้ผู้ใช้สามารถปรับแก้หรือกำหนดค่าได้ตามสถานะเศรษฐกิจปัจจุบัน 2) การคำนวณอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง ตลอดจนอัตราการสึกหรอและค่าเสื่อม ซึ่งแบบจำลองต่างๆ ในส่วนนี้ จะอ้างอิงวิธีการคำนวณจากรายงานการศึกษา Thailand Road User Effects Model จัดทำขึ้นโดย N.D. Lea International Ltd. and HTC Infrastructure Management Ltd. ซึ่งวิธีการวิเคราะห์นั้นได้ใช้แบบจำลอง HDM-4 เป็นต้นแบบ และได้ปรับแก้ค่าต่างๆ ของแบบจำลองให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของประเทศไทย

1. การคำนวณกำลังที่ใช้ขับเคลื่อนยานพาหนะ (PTR)

$$\text{PTR} = F_{tot} \times V / 1000$$

$$= 859.58 \times 27.44 / 1000 = 22.99 \text{ กิโลวัตต์}$$

2. การคำนวณอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Cost, บาท/กิโลเมตร)

- คำนวณความเร็วของเครื่องยนต์ (RPM, รอบ/นาที)

$$\text{เนื่องจาก } 5.6 \text{ m/s} < \text{Speed} = 27.44 \text{ m/s} < \text{RPM_A3} = 42 \text{ m/s}$$

$$\text{ดังนั้น } \text{RPM} = \text{RPM_A0} + \text{RPM_A1} \times V + \text{RPM_A2} \times V^2$$

$$= 2280 + (17 \times 26.57) + (0.83 \times 26.57^2) = 3371 \text{ รอบ/นาที}$$





- คำนวณกำลังเครื่องยนต์ในการขับเคลื่อน (kW), PENGACCS

$$PACCS_A1 = (-b + (b^2 - 4ac)^{1/2}) / 2a$$

$$a = ZETAB * EHP * KPEA^2 * PRAT (100 - PCTPENG) / 100$$

$$= 0.067 * 0.25 * 1^2 * 70 (100 - 80) / 100 = 0.2345$$

$$b = ZETAB * KPEA * PRAT = 0.067 * 1 * 70 = 4.69$$

$$c = -IDLE_FUEL = -0.36$$

โดยที่ ZETAB = base fuel-to-power efficiency factor (mL/kW/sec.)

EHP = decrease in engine efficiency at high power

PRAT = กำลังสูงสุดของเครื่องยนต์ (kW)

แทนค่า a, b, c จะได้ PACCS_A1 = 0.0765

$$PENGACCS = KPEA * PRAT * (PACCS_A1 + (PACCS_A0 - PACCS_A1) * \\ (RPM - RPMdle) / (RPM100 - RPMdle))$$

แทนค่า KPEA = 1, PRAT = 70, PACCS_A1 = 0.0765, PACCS_A0 = 0.2

$$RPM = 3371, RPMdle = 800, RPM100 = 3392.65$$

จะได้ค่า PENGACCS = 13.93 กิโลวัตต์

- คำนวณกำลังที่ใช้ทั้งหมด (PTOT)

$$PTOT = PTR / EDT + PENGACCS = 22.99 / 0.90 + 13.93 = 39.47 \text{ กิโลวัตต์}$$

- คำนวณอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง (IFC, mL/s)

พิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ปรับแก้ ZETA

$$ZETA = ZETAB * (1 + EHP (PTOT - PTPENG * PENGACCS / 100) / PRAT)$$

$$= 0.067 * (1 + 0.25 (39.47 - 80 * 13.93 / 100) / 70) = 0.0738$$

$$IFC = \max (IDLE_FUEL, ZETA * PTOT (1 + dFUEL) ; dFUEL = 0.0915$$

$$= \max (0.36, 0.0738 * 39.47 * (1 + 0.0915)) = 3.18 \text{ มิลลิตร/วินาที}$$

- คำนวณการใช้เชื้อเพลิงต่อระยะทาง 1 km. (SFC, ลิตร/กิโลเมตร)

$$\text{SFC} = 1000 * \text{IFC} / v = 1000 * 3.18 / 27.44 = 0.116 \text{ ลิตร/กิโลเมตร}$$

คำนวณต้นทุนค่าเชื้อเพลิงต่อระยะทาง 1 km. (SFC, บาท/กิโลเมตร)

$$\text{SFC} = 0.116 \text{ ลิตร/กิโลเมตร} * 26.14 \text{ บาท/ลิตร} = 3.03 \text{ บาท/กิโลเมตร}$$

3. การคำนวณอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันหล่อลื่น (Oil Cost, บาท/กิโลเมตร)

$$\text{OIL} = \text{OILCONT} + \text{OILPER} * \text{SFC}$$

โดยที่ $\text{OILCONT} = 0.0004 \text{ ลิตร/กิโลเมตร}$

$\text{OILPER} = \text{สัมประสิทธิ์การสิ้นเปลืองขณะการใช้งาน} = 0.0028$

$\text{SFC} = 0.116 \text{ ลิตร/กิโลเมตร}$

$$\text{จะได้ } \text{OIL} = 0.0004 + 0.0028 * 0.116 = 0.00072 \text{ L/km}$$

คำนวณต้นทุนค่าน้ำมันหล่อลื่นต่อความยาว 1 km. (OIL, บาท/กิโลเมตร)

$$\text{จะได้ } \text{OIL} = 0.00072 * 150 = 0.1086 \text{ บาท/กิโลเมตร}$$

4. การคำนวณอัตราการสิ้นเปลืองล้อยาง (Tire Cost, บาท/กิโลเมตร)

คำนวณพลังงานที่เกิดขึ้นกับล้อยาง

$$\text{TE} = \text{CFT}^2 / \text{NFT}$$

$$\text{NFT} = m * g / \text{num_wheels}$$

$$\text{CFT} = (1 + d\text{FUEL}) * (\text{Fa} + \text{Fr} + \text{Fg}) / \text{num_wheels}$$

โดยที่ TE คือ Tangential energy หน่วยเป็น จูล-เมตร

CFT คือ Circumferential force หน่วยเป็น นิวตัน

LFT คือ Lateral force หน่วยเป็น นิวตัน

NFT คือ น้ำหนักรถที่กระทำลงล้อ หน่วยเป็น นิวตัน

$$\text{จะได้ } \text{CFT} = (1 + 0.0915) * (330.57 + 231.516 + 275.51) / 4 = 228.56 \text{ นิวตัน}$$

$$\text{NFT} = 3000 * 9.81 / 4 = 7357.5 \text{ นิวตัน}$$

$$\text{TE} = \text{CFT}^2 / \text{NFT} = 7.1 \text{ จูล-เมตร}$$

คำนวณอัตราการสึกหรอของล้อยาง (TWT) จากสมการ

$$\text{TWT} = \text{Cotc} + \text{Ctcte} * \text{TE}$$



โดยที่ TWT คือ อัตราการสึกหรอของยาง หน่วยเป็น $\text{dm}^3/1000\text{km}$

Cotc และ Ctcte คือ ค่าคงที่ในสมการ มีค่าเท่ากับ 0.02616 และ 0.00204

แทนค่าจะได้ $\text{TWT} = 0.02616 + 0.00204 * 7.1 = 0.0406 \text{ dm}^3/1000\text{km}$

คำนวณระยะทางในการใช้งานของล้อยาง (DISTOT) จากสมการ

$$\text{DISTOT} = \text{VOL}/\text{TWT}$$

โดยที่ VOL คือ ปริมาตรของยาง = 1.40 หน่วยเป็น dm^3

จะได้ $\text{DISTOT} = 1.40/0.0406 = 34.45$

คำนวณอัตราการสึกหรอเปรียบเทียบกับยางเส้นใหม่ (EQNT) จากสมการ

$$\text{EQNT} = 1/\text{DISTOT} + 0.0027$$

จะได้ $\text{EQNT} = 0.0317$ ซึ่งคิดเป็นอัตราการสึกหรอ 3.17 % เทียบกับยางเส้นใหม่ โดยพิจารณาที่ระยะทาง 1000 km ดังนั้นหากพิจารณาต่อความยาว 1 กิโลเมตร จะได้เท่ากับ 0.00317%

คำนวณราคาการสิ้นเปลืองยางต่อ 1 กิโลเมตร

สมมติราคายางเส้นใหม่ = 1500 บาท/เส้น (ราคาอ้างอิงวันที่ 3 มิถุนายน 2552)

จะได้ ค่าใช้จ่ายยางต่อ 1 km = $1500 * 0.00317\% * 4 = 0.19$ บาท/กิโลเมตร

5. การคำนวณค่าซ่อมบำรุง (Maintenance and Repair Cost, บาท/กิโลเมตร)

คำนวณอัตราส่วนค่าซ่อมบำรุงเปรียบเทียบกับราคาใหม่ของพาหนะ (PC)

$$\text{PC} = \text{Kpc} * \text{CKM}^{\text{kb}} * (\text{a0} + \text{a1} * \text{IRI}) (1 + \text{CPCONdFUEL})$$

โดยที่ แทนค่า IRI = 3.28 และ คงที่ต่างๆ ลงในสมการจะได้

$$\begin{aligned}\text{PC} &= 0.6126 * 143000^{0.308} (23.27 * 10^{-6} + (10.12 * 10^{-6}) (3.28)) (1 + 0.1 * 0.0915) \\ &= 0.00224 \text{ ต่อระยะทาง 1000 กิโลเมตร}\end{aligned}$$

คำนวณราคาค่าซ่อมบำรุงต่อ 1 กิโลเมตร

สมมติราคาพาหนะใหม่ = 700,000 บาท

จะได้ ค่าซ่อมบำรุงต่อ 1 km. = $700000 * 0.00224 / 1000 = 1.566$ บาท/กิโลเมตร

6. การคำนวณค่าเสื่อมของยานพาหนะ (Depreciation Cost, ฿/km.)

$$DEP_COST = NVPLT \frac{[1 - 0.01 \max \{2, 15 - \max(0, IRI - 5)\}]}{LIFEKMO \times \min \left(1, \frac{1}{1 + \exp(-65.8553 IRI^{-1.9194})} \right)}$$

โดยที่ DEP_COST = ค่าเสื่อมราคา บาท/กิโลเมตร
NVPLT = ราคายานพาหนะไม่รวมล้อยาง = 694,000 บาท
IRI = ดัชนีความขรุขระสากล = 3.28 เมตร/กิโลเมตร
LIFEKMO = อายุการใช้งานของยานพาหนะ = 28,600 กิโลเมตร

แทนค่าคงที่ต่างๆ จะได้ค่าเสื่อมราคา = 2.07 บาท/กิโลเมตร

7. การคำนวณมูลค่าเวลาในการเดินทาง

มูลค่าเวลาในการเดินทาง (Travel Time Cost) เป็นการคำนวณจำนวนชั่วโมงในการเดินทางของผู้โดยสารที่ไปทำงาน (ชม./กม.) จากนั้นจึงนำไปคูณกับมูลค่าเวลา (บาท/ชม.)

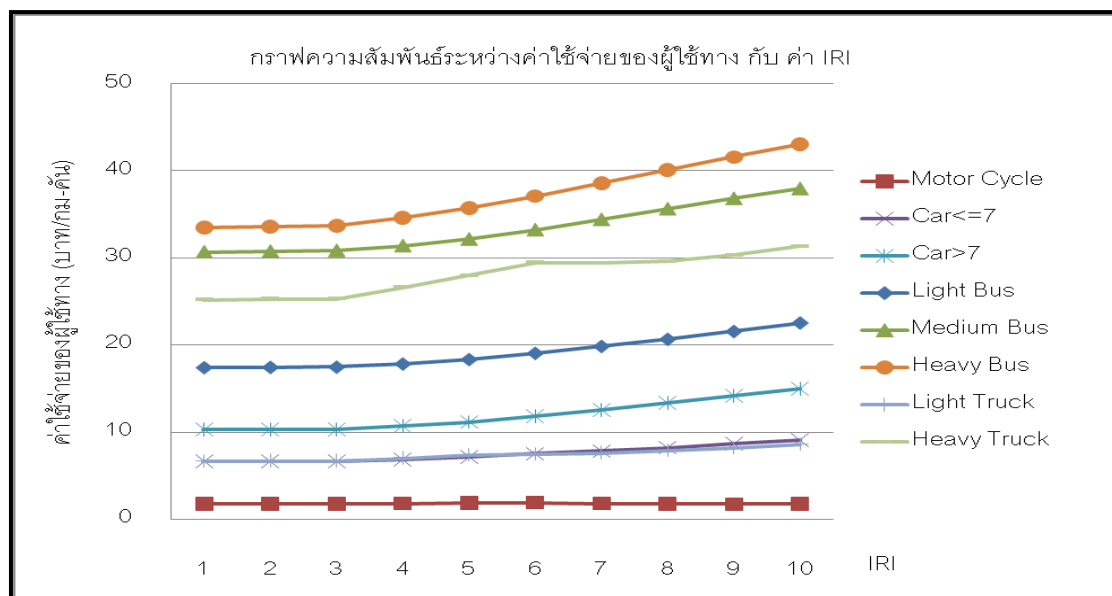
$$TT_COST = TIME_COST \times \frac{NUM_PASS \times PCTWK}{Speed}$$

โดยที่ TT_COST = ค่าเวลาในการเดินทาง บาท/กิโลเมตร
TIME_COST = มูลค่าเวลา สมมติ = 77.84 บาท/ชม.-คน (อ้างอิงผลการศึกษการประหยัดระยะเวลาในการเดินทาง โดยใช้เทคโนโลยี GPS และ Vehicle Tracking System, การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) NECTEC และคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)
NUM_PASS = จำนวนผู้โดยสารบนยานพาหนะ (คน)
PCTWK = ร้อยละของผู้โดยสารที่เดินทางเพื่อไปทำงาน สมมติ = 20 %
Speed = 9 8.79 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จะได้ TT_COST = $77.84 * 7 * 20\% / 98.79 = 0.63$ บาท/กิโลเมตร

จากตัวอย่างการคำนวณค่าต่างๆ ในแบบจำลองผลกระทบต่องานจราจร สรุปผลลัพธ์ได้ดังตารางที่ 3-8
ตารางที่ 3-8 แสดงผลลัพธ์จากแบบจำลองผลกระทบต่องานจราจร

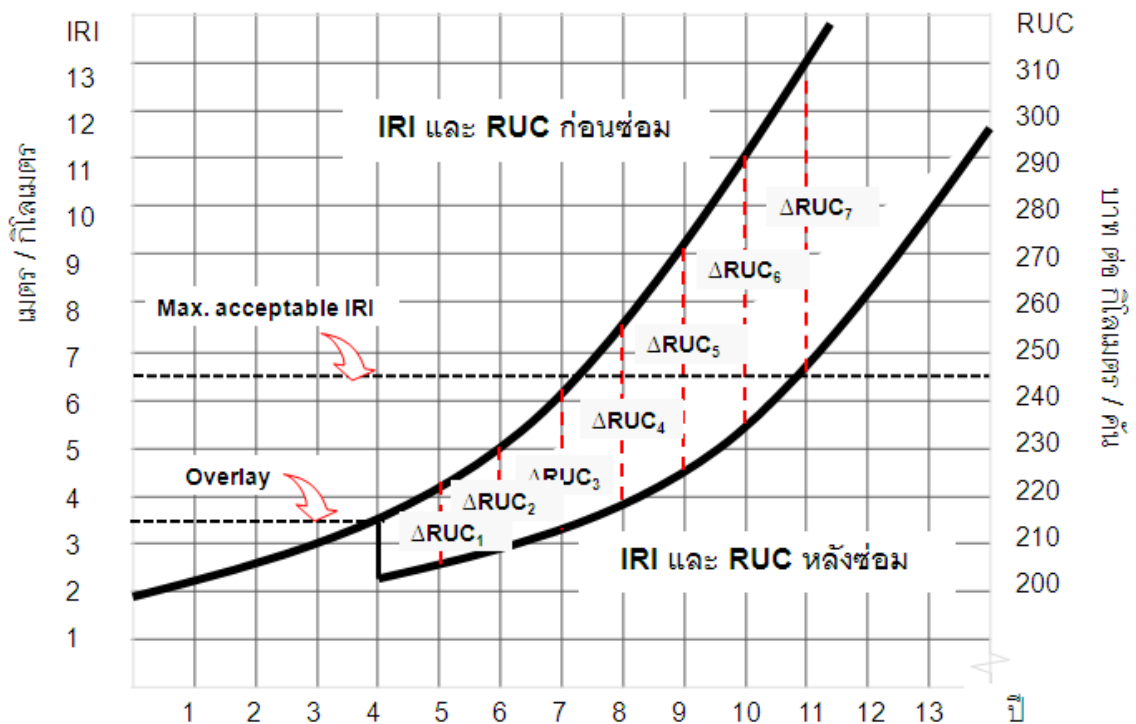
ลำดับ	ผลลัพธ์	ค่าที่คำนวณได้
1	ความเร็วในการจราจร	27.44 เมตร/วินาที หรือ 98.79 กิโลเมตร/ชั่วโมง
2	การสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง	0.116 ลิตร/กิโลเมตร
	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	3.03 บาท/กิโลเมตร
3	การสิ้นเปลืองน้ำมันหล่อลื่น	0.00072 ลิตร/กิโลเมตร
	ค่าน้ำมันหล่อลื่น	0.1086 บาท/กิโลเมตร
4	การสิ้นเปลืองยาง	0.00317 % ของราคายางเส้นใหม่ ต่อ ระยะทาง 1 km.
	ค่าล้อยาง	0.19 บาท/กิโลเมตร
5	การสิ้นเปลืองอะไหล่และการซ่อมบำรุง	0.000224 % ของราคาพาหนะใหม่ ต่อ ระยะทาง 1 km.
	ค่าอะไหล่และค่าซ่อมบำรุง	1.566 บาท/กิโลเมตร
6	ค่าเสื่อมราคา	2.07 บาท/กิโลเมตร
7	มูลค่าเวลาในการเดินทาง	0.63 บาท/กิโลเมตร
8	ผลรวมค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง	7.69 บาท/กิโลเมตร

จากตารางที่ 3-8 เป็นการนำเสนอเพียงการคำนวณค่าใช้จ่ายรถยนต์ส่วนบุคคลประเภทไม่เกิน 7 ที่นั่ง
เพียงประเภทเดียว ซึ่งในการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทางทั้งระบบนั้น จะต้องคำนวณค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง
ของพาหนะทุกประเภท โดยนำค่าใช้จ่ายต่อคันที่คำนวณได้ไปคูณกับจำนวนปริมาณการจราจรทั้งหมดของสายทาง
ตลอดทั้งปี ซึ่งค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทางสำหรับพาหนะแต่ละประเภทต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร ดังรูปที่ 3-6



รูปที่ 3-6 กราฟแสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทางกับค่า IRI ต่างๆ

สำหรับวิธีการคำนวณผลประโยชน์ของผู้ใช้ทาง พิจารณาจากผลต่างค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทางระหว่างก่อนซ่อมและหลังซ่อม ซึ่งค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทางจะแปรผันตามค่า IRI ดังนั้นเมื่อมีการซ่อมบำรุงสายทางจะส่งผลให้ค่า IRI ลดลง และค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทางลดลงไปด้วย โดยการคำนวณผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นทั้งหมดนี้จะคำนวณตลอดอายุการใช้งานของสายทาง (Life Cycle Analysis) ซึ่งเป็นการรวมส่วนต่างค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทางดังกล่าวทุกปีไปจนถึงปีที่สายทางหมดอายุ การพิจารณาว่าสายทางหมดอายุหรือไม่นั้น ได้กำหนดจากค่า IRI หลังการซ่อมว่าเกินกว่าค่า IRI ที่ไม่สามารถรองรับการให้บริการที่ยอมรับได้หรือไม่ ซึ่งในตัวอย่างรูปที่ 3-7 กำหนดไว้ที่ค่า IRI มากที่สุดเท่ากับ 6.5 เมตร/กิโลเมตร โดยจำนวนปีที่นำส่วนต่างมารวมคือ 7 ปี ตั้งแต่ปีที่ 5 จนถึงปีที่ 11 นอกจากการนำมารวมกันตามที่กล่าวแล้ว ได้นำค่าอัตราส่วนลด หรือ Discount rate มาพิจารณาร่วมด้วยเพื่อคำนวณมูลค่าในอนาคตเทียบกลับมาเป็นปีปัจจุบัน ซึ่งผลประโยชน์รวมที่เกิดขึ้นหลังการซ่อมเทียบกลับมาในปีปัจจุบัน เท่ากับ $\sum (\Delta RUC) / (1+i)^n$; i = Discount Rate



รูปที่ 3-7 การคำนวณผลประโยชน์ของผู้ใช้ทางตลอดอายุการใช้งาน

โดยการคำนวณค่าผลประโยชน์ของผู้ใช้ทางสามารถคำนวณได้จาก

$$RUC = VOC + VOT$$

โดย

VOC = ค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost : VOC) (บาท/pcu/กิโลเมตร)

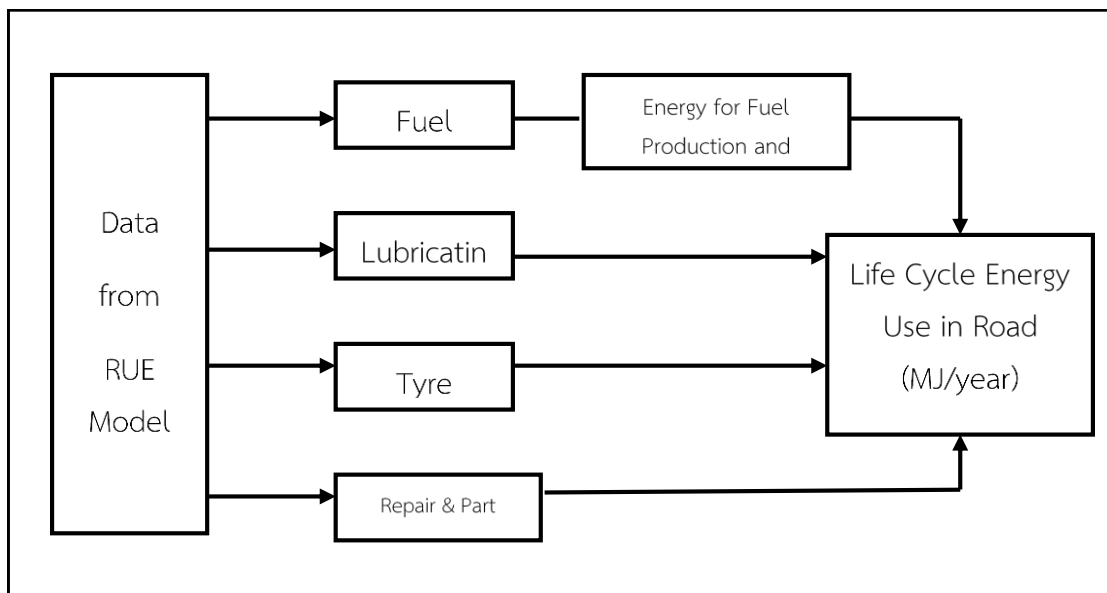
VOT = มูลค่าเวลาในการเดินทาง (Value of Time : VOT) (บาท/pcu/กิโลเมตร)

4. แบบจำลองผลกระทบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม (Social & Environmental Model)

การพัฒนาแบบจำลองทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการนี้ ได้อ้างอิงแบบจำลองในระบบ HDM-4 โดยปรับให้เหมาะสมกับการใช้งานซึ่งต้องสอดคล้องกับระบบฐานข้อมูล ซึ่งใช้อยู่ในปัจจุบัน ประกอบด้วยแบบจำลอง 2 ส่วน ได้แก่ Energy Model และ Emission Model ผลลัพธ์ของแบบจำลองทั้งสองจะแสดงให้เห็นผลกระทบทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมในรูปของค่าความแตกต่างของปริมาณพลังงานที่ใช้ที่เกิดจากการเลือกใช้ทางเลือกในการซ่อมบำรุงแนวทางต่างๆ

Energy Model

เป็นการคำนวณหาปริมาณพลังงานที่รถยนต์ใช้ขณะวิ่งอยู่บนสายทางที่มีสภาพต่างๆ โดยทำการแปลงค่าต่างๆ ที่ได้จากแบบจำลองผลกระทบของผู้ใช้ทาง (RUE Model) ได้แก่ ค่าปริมาณการใช้เชื้อเพลิง, ปริมาณการใช้น้ำมันเครื่อง, การสึกหรอของยางรถยนต์ และการซ่อมบำรุงรถยนต์และการเสื่อมสภาพของรถยนต์ให้อยู่ในรูปหน่วยพลังงาน (เมกะจูล/ปี: MJ/year) โดยจะคิดแยกตามประเภทของรถยนต์ประเภทต่างๆ ที่วิ่งอยู่บนสายทางนั้น เนื่องจากรถยนต์แต่ละประเภทจะมีอัตราการใช้พลังงานต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับประเภทเชื้อเพลิง, น้ำหนักของยางรถยนต์ที่ใช้ต่อชุด, น้ำหนักของรถยนต์ สำหรับการคำนวณหาปริมาณการใช้พลังงานของรถยนต์ในโครงการนี้ ดังรูปที่ 3-8



รูปที่ 3-8 การคำนวณหาปริมาณการใช้พลังงานของรถยนต์

- ปริมาณการใช้เชื้อเพลิง (Fuel Consumption)

จาก RUE model ปริมาณการใช้เชื้อเพลิงของรถยนต์ประเภทต่างๆ จะคำนวณได้ออกมาในหน่วย L/1000 km การแปลงค่าเชื้อเพลิงในหน่วยลิตรให้เป็นหน่วยพลังงานเมกะจูลนั้น จะใช้ค่าพลังงานความร้อนของเชื้อเพลิง (Energy Content) ของเชื้อเพลิงประเภทนั้น HDM-4 แนะนำให้ใช้ค่า 34.7 MJ/L สำหรับน้ำมันเบนซิน และ 38.7 MJ/L สำหรับน้ำมันดีเซล นอกจากนี้ยังได้แนะนำค่าสำหรับเชื้อเพลิงประเภทอื่น เช่น LPG, CNG, Biodiesel ไว้ด้วย แต่ในระบบบริหารงานทางในปัจจุบัน จะพิจารณาเพียงเชื้อเพลิง 2 ประเภท คือ น้ำมันเบนซิน และน้ำมันดีเซลเท่านั้น ดังนั้นพลังงานที่ใช้ในส่วนของการใช้เชื้อเพลิง จึงสามารถสรุปได้ดังนี้

$$ENFUEL_k = FC_{kav} \times FEC_{fk}$$

$$ENFUEL_k = \text{ค่าพลังงานจากการใช้เชื้อเพลิงของรถยนต์ประเภท k (MJ/ 1000 km)}$$

$$FC_{kav} = \text{ปริมาณเชื้อเพลิงที่รถยนต์ประเภท k (L/1000 km)}$$

$$FEC_{fk} = \text{ค่า Energy Content 34.7 MJ/L สำหรับน้ำมันเบนซิน และ 38.7 MJ/L สำหรับน้ำมันดีเซล}$$

- พลังงานที่ใช้ในการผลิตและขนส่งเชื้อเพลิง (Fuel Production and Delivery)

ค่าพลังงานในส่วนนี้หมายถึงพลังงานที่ใช้ในการผลิตและขนส่งไปยังผู้ใช้งาน โดยทำการพิจารณาในทุกขั้นตอนของเชื้อเพลิงชนิดนั้นๆ หรือเป็นค่าพลังงานที่เพิ่มขึ้นต่อการใช้พลังงาน 1 MJ จากกระบวนการผลิตและขนส่งพลังงานจำนวนนั้นไปให้รถยนต์ใช้ HDM-4 แนะนำให้ค่า Fuel production factor (FP_f) สำหรับน้ำมันเบนซินเท่ากับ 0.169 MJ/MJ และ สำหรับน้ำมันดีเซล เท่ากับ 0.122 MJ/MJ

- ปริมาณการใช้น้ำมันเครื่อง (Lubricating Oil Consumption)

RUE Model จะคำนวณปริมาณการใช้น้ำมันเครื่องออกมาในหน่วย L/1000 km จากนั้น Energy Model จะทำการแปลงเป็นค่าปริมาณการใช้น้ำมันเครื่องให้เป็นหน่วยพลังงาน ซึ่ง HDM-4 แนะนำให้ใช้ค่า Energy content ของน้ำมันเครื่อง เท่ากับ 47.7 MJ/L

$$ENOIL_k = OIL_{kav} \times OEC$$

$$ENOIL_k = \text{ค่าพลังงานจากการใช้น้ำมันเครื่องของรถยนต์ประเภท k (MJ/1000 km)}$$

$$OIL_{kav} = \text{ปริมาณน้ำมันเครื่องที่ใช้ของรถยนต์ประเภท k (L/1000 km)}$$

$$OEC = \text{ค่า Energy content ของน้ำมันเครื่อง 47.7 MJ/L}$$

- การสึกหรอของยางรถยนต์ (Tyre Consumption)

รถยนต์แต่ละประเภทจะมีจำนวนล้อและขนาดของยางต่างกันออกไป RUE Model จะคำนวณการสึกหรอของยางรถยนต์ในหน่วยของ New tyre/1000 km ซึ่งเมื่อคูณด้วยราคารายการยางรถยนต์ประเภทต่างๆ จะได้ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ถนนสำหรับรถยนต์ประเภทนั้น สำหรับ Energy Model ใน HDM-4 จะแปลงปริมาณของยางรถยนต์ที่สึกหรอให้เป็นหน่วยพลังงานด้วยการใช้ค่าพลังงานที่ใช้การผลิตยางรถยนต์ 1 kg ซึ่งเท่ากับ 32 MJ/kg ของยางรถยนต์

$$ENTYRE_k = TC_{kav} \times TWGT_k \times TEC$$

$$ENTYRE_k = \text{ค่าพลังงานจากการใช้ยางต่อปีของรถยนต์ประเภท k (MJ/1000 km)}$$

$$TC_{kav} = \text{ปริมาณยางที่สึกหรอของรถยนต์ประเภท k (New tyre/1000 km)}$$

$$TWGT_k = \text{น้ำหนักยางของรถยนต์ประเภท k จำนวน 1 ชุด (kg/set)}$$

$$TEC = \text{ค่า Energy content ของยางรถยนต์ 32 MJ/kg}$$

- การซ่อมบำรุงรถยนต์และการเสื่อมสภาพของรถยนต์ (Vehicle Repair and Parts consumption)

RUE Model จะคำนวณการเสื่อมสภาพของรถยนต์ออกมาในรูปของสัดส่วนของราคารถใหม่ต่อระยะทาง 1,000 กม. สำหรับ Energy Model จะใช้สัดส่วนดังกล่าวนี้เป็นสัดส่วนการเสื่อมสภาพของรถยนต์เมื่อเทียบกับพลังงานที่ใช้ในการผลิตรถยนต์ 1 คัน จะทำให้ได้ค่าสัดส่วนพลังงานที่เกิดจากการเสื่อมสภาพของรถยนต์ซึ่งวิ่งในสายทางนั้น ใน HDM-4 ได้อ้างผลการศึกษาลงทุนที่ใช้ในการผลิตรถยนต์ขนาดกลาง ซึ่งมีน้ำหนักประมาณ 1 ตัน ว่าใช้พลังงานทั้งสิ้น 100 GJ ซึ่ง HDM-4 ใช้ค่าพลังงาน 100 GJ/ton ของรถยนต์นี้ คำนวณหาค่าพลังงานที่ใช้ในการผลิตรถยนต์ประเภทอื่นๆ

$$ENPART_k = PC_{kav} \times ENVP_k$$

$$ENPART_k = \text{ค่าพลังงานจากการซ่อมบำรุงของรถยนต์ประเภท k (MJ/1000 km)}$$

$$PC_{kav} = \text{การเสื่อมสภาพของรถยนต์ประเภท k ใช้ต่อปี (New vehicle/1000 km)}$$

$$ENVP_k = \text{ค่าพลังงานจากการผลิตรถยนต์ประเภท k (MJ/1000 km)}$$

โดยที่ $ENVP_k = VEC \times VWGT_k / LIFEKM_k$

$$VEC = \text{ค่า Energy Content ของการผลิตรถยนต์ 100 GJ/น้ำหนักรถ 1 ton}$$

$$VWGT_k = \text{น้ำหนักของของรถยนต์ประเภท k (kg)}$$

$$LIFEKM_k = \text{อายุการใช้งานของรถยนต์ประเภท k จาก RUE Model (km)}$$

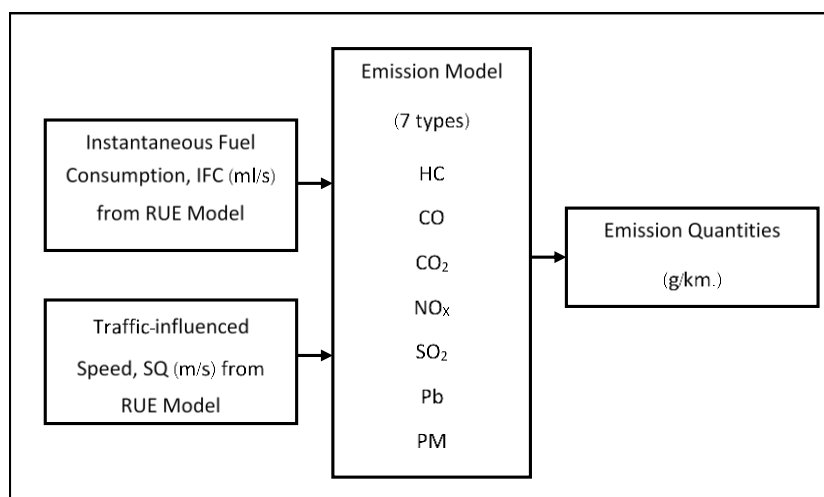
ดังนั้น ค่าพลังงานทั้งหมดของรถยนต์ประเภท k ที่ใช้ในสายทางที่พิจารณา จะเท่ากับ

$$ENALL_k = ENFUEL_k + (ENFUEL_k \times FP_r) + ENOIL_k + ENTYRE_k + ENVP_k + ENPART_k$$

Emission Model

มีวัตถุประสงค์ที่จะประเมินผลกระทบของระหว่างทางเลือกการซ่อมบำรุงในรูปแบบของปริมาณมลพิษที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะในสายทางที่พิจารณาแบบจำลองนี้ สามารถคำนวณหาปริมาณมลพิษที่ยานพาหนะปล่อยออกมาจากท่อไอเสีย ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ของปริมาณเชื้อเพลิงกับความเร็วของยานพาหนะ โดยทำการคำนวณปริมาณมลพิษที่ยานพาหนะแต่ละคันปล่อยออกมาในหน่วย g/km เมื่อรวมปริมาณมลพิษที่เกิดขึ้นทั้งหมดจากประเภทรถทั้งหมด และจำนวนรถในแต่ละประเภทที่วิ่งในสายทางที่พิจารณา จะได้ปริมาณมลพิษแต่ละชนิดทั้งหมดที่เกิดขึ้นในสายทาง

โดยมีมลพิษที่พิจารณาจำนวน 7 ชนิด ซึ่งเกิดจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงของยานพาหนะ ได้แก่ 1) ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC), 2) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO), 3) ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂), 4) ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NO_x), 5) ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂), 6) สารตะกั่ว (Pb) และ 7) ฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM) ดังรูปที่ 3-9



รูปที่ 3-9 การคำนวณหาปริมาณมลพิษที่เกิดขึ้นในสายทาง

แบบจำลองพื้นฐาน

สำหรับมลพิษ 6 ชนิด HC, CO, NO_x, SO₂, Pb และ PM ปริมาณที่ปล่อยออกจากท่อไอเสียของมลพิษแต่ละตัวจะคำนวณโดยใช้ความสัมพันธ์พื้นฐานเหมือนกัน คือ ปริมาณมลพิษที่เกิดจากเครื่องยนต์ (Engine Out Emission) ของยานพาหนะชนิดต่างๆ คูณกับประสิทธิภาพการลดมลพิษของยานพาหนะ (Catalyst Pass Fraction) ดังนี้

โดยรายละเอียดการคำนวณของมลพิษแต่ละประเภท ส่วนปริมาณของ CO₂ จะต้องทำการหาปริมาณมลพิษของยานพาหนะที่ปล่อยจากท่อไอเสีย (TPE) ในส่วนของ HC, CO และ PM เสียก่อน จึงจะสามารถคำนวณหาปริมาณ CO₂ ได้

$$TPE_i = EOE_i CPF_i$$

และ

$$CPF_i = [1 - \varepsilon_i \exp(-b_i IFC * MassFuel)] \min \left[\left(1 + \frac{r_i}{100} AGE \right), MDF_i \right]$$

โดยที่

TPE_i	Tailpipe Emission (g/km) สำหรับมลพิษ i
EOE_i	Engine Out Emission (g/km) สำหรับมลพิษ i
CPF_i	Catalyst Pass Fraction สำหรับมลพิษ i
r_i	deterioration factor*
AGE	อายุของยานพาหนะ (ปี)
MDF_i	maximum deterioration factor สำหรับมลพิษ i (default = 10)
ε_i	maximum catalyst efficiency for emissions*
b_i	stoichiometric CPF coefficient *
IFC	instantaneous fuel consumption (ml/s)
MassFuel	mass of fuel (ดีเซล 0.75 และเบนซิน 0.86 g/ml)

1. ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC)

$$EOE_{HC} = a_{HC} FC + \frac{r_{HC}}{v} 1000$$

และ

$$FC = \frac{IFC * MassFuel * 1000}{v}$$

โดยที่

EOE_{HC}	Engine Out Emission (g/km) สำหรับไฮโดรคาร์บอน
a_{HC}	ratio of engine-out emissions per gram of fuel consumed สำหรับไฮโดรคาร์บอน (g_{HC}/g_{fuel})**
FC	fuel consumption (g/km)
v	ความเร็วของยานพาหนะ (m/s)

2. ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO)

$$EOE_{CO} = a_{CO} FC$$

โดยที่

EOE_{CO}	Engine Out Emission (g/km) สำหรับก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์
a_{CO}	ratio of engine-out emissions per gram of fuel consumed สำหรับก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (g_{CO}/g_{fuel})**

3. ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NO_x)

$$EOE_{NOX} = \max \left[a_{NOX} \left(FC - \frac{FR_{NOX}}{v} \right), 0 \right]$$

โดยที่

EOE _{NOX}	Engine Out Emission (g/km) สำหรับไนโตรเจนออกไซด์
a _{NOX}	ratio of engine-out emissions per gram of fuel consumed สำหรับก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (g _{NOX} /g _{fuel})**
FR _{NOX}	fuel threshold below which NOx emissions**

4. ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂)

$$EOE_{SO2} = 2a_{SO2}FC$$

โดยที่

EOE _{SO2}	Engine Out Emission (g/km) สำหรับซัลเฟอร์ไดออกไซด์
a _{SO2}	ratio of engine-out emissions per gram of fuel consumed สำหรับก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (g _{SO2} /g _{fuel})**

5. สารตะกั่ว (Pb)

$$EOE_{Pb} = Prob_Pb * a_{Pb}FC$$

โดยที่

EOE _{Pb}	Engine Out Emission (g/km) สำหรับสารตะกั่ว
a _{Pb}	ratio of engine-out emissions per gram of fuel consumed สำหรับสารตะกั่ว (g _{Pb} /g _{fuel})**
Prob_Pb	proportion of lead emitted**

6. ฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM)

$$EOE_{PM} = a_{PM}FC$$

โดยที่

EOE _{PM}	Engine Out Emission (g/km) สำหรับฝุ่นละอองขนาดเล็ก
a _{PM}	ratio of engine-out emissions per gram of fuel consumed สำหรับฝุ่นละอองขนาดเล็ก (g _{PM} /g _{fuel})**

7. ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂)

$$TPE_{CO_2} = 44.011 \left(\frac{FC}{12.011 + 1.008a_{CO_2}} - \frac{TPE_{CO}}{28.011} - \frac{TPE_{HC}}{13.018} - \frac{TPE_{PM}}{12.011} \right)$$

โดยที่

TPE_{CO_2} Tailpipe Emission (g/km) สำหรับคาร์บอนไดออกไซด์
 a_{CO_2} ratio of hydrogen to carbon atom in fuel*

หมายเหตุ * เป็นค่าพารามิเตอร์ของแบบจำลองจาก Catalyst Pass Fraction

** เป็นค่าพารามิเตอร์ของแบบจำลองจาก Engine Out Emission

ตัวอย่างการคำนวณ

1. Energy Model

จากการคำนวณค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทางในส่วนที่ผ่านมา ได้นำเสนอค่าใช้จ่ายในกรณีที่ตัวแทนยานพาหนะเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง ซึ่งใช้น้ำมันเบนซินเป็นเชื้อเพลิง และวิ่งบนสภาพภูมิประเทศลาดชัน 2% มี IRI เท่ากับ 3.28 โดยผลการคำนวณของ RUE Model ได้องค์ประกอบของค่าใช้จ่ายผู้ใช้ทางซึ่งต้องนำมาใช้เป็นข้อมูลเข้า (Input) ของ Energy Model ดังนี้

ลำดับ	ผลจาก RUE Model	จำนวน	หน่วย
1	Fuel Consumption (FC)	151.404	L/1000 km.
2	Lubricating Consumption (OIL)	0.824	L/1000 km.
3	Tyre Consumption (TC)	0.003	New tyre/1000 km.
4	Part Consumption (PC)	0.002	New vehicle/1000 km.
5	Predicted vehicle service life (LIFEKM)	286,000	km.

การคำนวณปริมาณการใช้พลังงานของรถยนต์นี้ จะต้องใช้ค่าพารามิเตอร์จากข้อมูลตัวแทนยานพาหนะ ซึ่งในตัวอย่างที่แสดงนี้ ทำการคำนวณในส่วนของรถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง และค่าพารามิเตอร์จาก Energy Model เพื่อแปลงองค์ประกอบของค่าใช้จ่ายเหล่านี้จากเดิมให้อยู่ในหน่วยพลังงานเดียวกัน โดยค่าพารามิเตอร์ทั้งสองกลุ่มของการคำนวณมีรายละเอียด ดังนี้

ลำดับ	ค่าพารามิเตอร์	จำนวน	หน่วย	หมายเหตุ
	จากข้อมูลตัวแทนยานพาหนะ			
1	Tyre Weight (TWGT)	12	kg.	3 kg./tyre
2	Vehicle Weight (VWGT)	1	ton	
	จาก Energy Model			
1	Energy Content of Fuel (FEC)	34.7	MJ/L	น้ำมันเบนซิน
2	Energy Content of Lubricating (OEC)	47.7	MJ/L	



ลำดับ	ค่าพารามิเตอร์	จำนวน	หน่วย	หมายเหตุ
3	Energy Content of Tyre (TEC)	32.0	MJ/kg.	
4	Energy Content of Vehicle Production (VEC)	100,000	MJ/ton	
5	Energy for Fuel Production and Delivery (FP)	0.169	MJ/MJ	น้ำมันเบนซิน

รายละเอียดการคำนวณค่าพลังงานแต่ละตัว ของรถจำนวน 1 คัน ดังนี้

- ค่าพลังงานจากเชื้อเพลิง (ENFUEL)
จาก ENFUEL = FC x FEC
แทนค่า = 151.404 L/1000 km x 34.7 MJ/L
= 5,253.71 MJ/1000 km
- ค่าพลังงานเพิ่มซึ่งใช้ในการผลิตและขนส่งเชื้อเพลิง (ENFUEL x FP)
แทนค่า ENFUEL x FP = 5,253.71 MJ/1000 km x 0.169 MJ/MJ
= 887.88 MJ/1000 km
- ค่าพลังงานจากน้ำมันหล่อลื่น (ENOIL)
จาก ENOIL = OIL x OEC
แทนค่า = 0.824 L/1000 km x 47.7 MJ/L
= 39.30 MJ/1000 km
- ค่าพลังงานจากยางรถยนต์ (ENTYRE)
จาก ENTYRE = TC x TWGT x TEC
แทนค่า = 0.003 new tyre/1000 km x 12 kg. x 32.0 MJ/kg
= 1.10 MJ/1000 km
- ค่าพลังงานจากการผลิตรถยนต์ (ENVP)
จาก ENVP = VWGT x VEC / LIFEKM
แทนค่า = 1 ton x 100,000 MJ/ton / 286,000 km
= 349.65 MJ/1000 km
- ค่าพลังงานจากการซ่อมบำรุง (ENPART)
จาก ENPART = PC x ENVP
แทนค่า = 0.002 new vehicle/1000 km x 349.65 MJ/1000 km
= 0.0006 MJ/1000 km

เมื่อรวมค่าทั้งหมดจะได้ค่าการใช้พลังงานของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง จำนวน 1 คัน ซึ่งวิ่งบนสภาพสายทางที่กำหนด ซึ่งเท่ากับ

$$\begin{aligned} \text{ENALL} &= 5,253.71 + 887.88 + 39.30 + 1.10 + 349.65 + 0.0006 \\ &= 6,531.65 \text{ MJ/1000 km} \end{aligned}$$

จากข้อมูลการจราจรของสายทางนี้ ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) ของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง มีจำนวน 1,654 คัน/วัน ดังนั้นการใช้พลังงานของรถยนต์ประเภทนี้ต่อปีเท่ากับ 6,531.65 MJ/1000 km x 1,654 คัน/วัน x 365 วัน/ปี (3.94×10^6 MJ/km/ปี) เมื่อทำการคำนวณเช่นนี้กับรถยนต์ทุกประเภทในสายทางแล้วนำมาค่าพลังงานที่ใช้ของรถยนต์แต่ละประเภทรวมกัน จะได้ค่าพลังงานที่ใช้ในสายทางนั้นตลอดทั้งปีที่พิจารณา

2. Emission Model

สำหรับแสดงตัวอย่างการคำนวณใน Emission Model จะใช้ตัวแทนยานพาหนะเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง ซึ่งใช้น้ำมันเบนซินเป็นเชื้อเพลิง และวิ่งบนสภาพภูมิประเทศลาดชัน 2% มี IRI เท่ากับ 3.28 เช่นเดียวกับที่ได้แสดงไว้ใน Energy Model โดยผลจาก RUE Model ซึ่งต้องนำมาใช้เป็นข้อมูลเข้า (Input) ของ Emission Model มีดังนี้

ลำดับ	ผลจาก RUE Model	จำนวน	หน่วย
1	Instantaneous Fuel Consumption (IFC)	4.08	ml/s
2	Traffic-influenced Speed (SQ)	26.97	m/s

ขั้นตอนการคำนวณ

- คำนวณค่า CPF_i ของมลพิษ 6 ชนิด

$$CPF_i = [1 - \varepsilon_i \exp(-b_i IFC * MassFuel)] \min \left[\left(1 + \frac{r_i}{100} AGE \right), MDF_i \right]$$

ค่าพารามิเตอร์ที่ต้องใช้ในการ CPF_i ของมลพิษแต่ละประเภท ซึ่งเกิดจากรถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง ดังนี้

HC			NOx			CO		
ε_i	b_i	r_i	ε_i	b_i	r_i	ε_i	b_i	r_i
0.999	0.03	20	0.812	0	11	0.999	0.05	4.8
SO ₂			Pb			PM		
ε_i	b_i	r_i	ε_i	b_i	r_i	ε_i	b_i	r_i
0	0	0	0	0	0	0	0	4.8

รถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง ใช้เชื้อเพลิงน้ำมันเบนซิน MassFuel = 0.75 g/ml และใช้ค่าอายุการใช้งานของรถยนต์ในปีที่พิจารณา, LIFE = 6.5 (Service Life 13 ปี)
เมื่อแทนค่าในสมการจะได้ค่า CPF_i ของมลพิษแต่ละประเภท ดังนี้

CPF ของ HC	= 0.204	CPF ของ SO ₂	= 1.0
CPF ของ NOx	= 0.322	CPF ของ Pb	= 1.0
CPF ของ CO	= 0.187	CPF ของ PM	= 1.312

- คำนวณค่า EOE_i ของมลพิษ 6 ชนิด โดยใช้สมการ และค่าพารามิเตอร์สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง จากภาคผนวก ดังนี้

$$EOE_{HC} = a_{HC} FC \quad ; (a_{HC} = 0.012)$$

$$EOE_{NOX} = \max \left[a_{NOX} \left(FC - \frac{FR_{NOX}}{v} \right), 0 \right] \quad ; (a_{NOX} = 0.055, FR_{NOX} = 0.17)$$

$$EOE_{CO} = a_{CO} FC \quad ; (a_{CO} = 0.10)$$

$$EOE_{Pb} = Prob_Pb * a_{Pb} FC \quad ; (Prob_Pb = 0.75, a_{Pb} = 0.000537)$$

$$EOE_{SO2} = 2a_{SO2} FC \quad ; (a_{SO2} = 0.0005)$$

$$EOE_{PM} = a_{PM} FC \quad ; (a_{PM} = 0.0001)$$

โดยที่ FC จะหาได้จากสมการ

$$FC = \frac{IFC * MassFuel * 1000}{v}$$

$$= 4.08 \text{ ml/s} \times 0.75 \text{ g/ml} \times 1,000 / 26.97 \text{ m/s} = 113.46 \text{ ml/km}$$

เมื่อแทนค่าในสมการ จะได้ค่า EOE ของมลพิษแต่ละประเภท ดังนี้

EOE ของ HC	= 1.362 g/km	EOE ของ SO ₂	= 0.113 g/km
EOE ของ NOx	= 5.894 g/km	EOE ของ Pb	= 0.046 g/km
EOE ของ CO	= 11.346 g/km	EOE ของ PM	= 0.015 g/km

- คำนวณค่า TPE_i ของมลพิษ 6 ชนิด จากสมการ $TPE_i = EOE_i CPF_i$

TPE ของ HC	= 0.278 g/km	TPE ของ SO ₂	= 0.113 g/km
TPE ของ NOx	= 1.900 g/km	TPE ของ Pb	= 0.046 g/km
TPE ของ CO	= 2.125 g/km	TPE ของ PM	= 0.020 g/km

- คำนวณค่า TPE_i ของ CO₂

$$TPE_{CO2} = 44.011 \left(\frac{FC}{12.011 + 1.008a_{CO2}} - \frac{TPE_{CO}}{28.011} - \frac{TPE_{HC}}{13.018} - \frac{TPE_{PM}}{12.011} \right)$$

จากสมการ

โดยค่า a_{SO_2} ของรถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง = 1.80

แทนค่าในสมการได้

$$TPE_{CO_2} = 44.011 \left(\frac{113.46}{12.011 + 1.008(1.80)} - \frac{2.125}{28.011} - \frac{0.278}{13.018} - \frac{0.020}{12.011} \right) = 356.831 \text{ g/km}$$

สรุปผลการคำนวณปริมาณมลพิษที่เกิดขึ้นจาก รถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง จำนวน 1 คัน ซึ่งวิ่งบนสภาพภูมิประเทศลาดชัน 2% มี IRI เท่ากับ 3.28 ดังนี้

- ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) = 0.278 g/km
- ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NO_x) = 1.900 g/km
- ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) = 2.125 g/km
- ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) = 0.113 g/km
- สารตะกั่ว (Pb) = 0.046 g/km
- ฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM) = 0.020 g/km
- ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) = 356.831 g/km

หากต้องการทราบปริมาณมลพิษที่เกิดขึ้นบนสายทางทั้งหมด จะต้องทำการคำนวณกับรถยนต์ทุกประเภทที่วิ่งบนสายทางเหมือนดังตัวอย่างนี้ แล้วทำการคูณปริมาณมลพิษที่เกิดขึ้นต่อหนึ่งคันด้วยปริมาณรถแต่ละประเภท จากนั้นรวมปริมาณมลพิษที่เกิดจากรถแต่ละประเภท จะได้ปริมาณมลพิษชนิดนั้นที่เกิดขึ้นทั้งหมด

3.1.2 กำหนดตัวแปรที่จะดำเนินการสอบเทียบในแบบจำลองการเสื่อมสภาพทาง และแบบจำลองผลกระทบจากมาตรฐานการซ่อมบำรุง โดยคำนึงถึงลักษณะข้อมูลของกรมทางหลวงในปัจจุบัน

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการกำหนดตัวแปรที่จะดำเนินการสอบเทียบในแบบจำลองการเสื่อมสภาพทาง และแบบจำลองผลกระทบจากมาตรฐานการซ่อมบำรุง และได้ทำการสอบเทียบแบบจำลองดังกล่าวโดยคำนึงถึงลักษณะข้อมูลของกรมทางหลวงในปัจจุบัน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) แบบจำลองการเสื่อมสภาพความขรุขระของผิวทาง

แบบจำลองทำนายการเสื่อมสภาพความขรุขระผิวทางลาดยาง ใช้ค่าดัชนีความขรุขระสากล (IRI) เป็นดัชนีชี้วัดสภาพความขรุขระผิวทาง โดยในแบบจำลองต้นแบบของ HDM-4 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความขรุขระผิวทาง ได้แก่ ความแข็งแรงโครงสร้างทาง ปริมาณจราจร ความเสียหายผิวทาง และสภาพแวดล้อม ซึ่งได้ปรับแก้แบบจำลองให้อยู่ในรูปแบบอย่างง่าย โดยไม่นำตัวแปรปริมาณความเสียหายผิวทาง (รอยแตก ร้าว ร่องล้อ หลุมบ่อ) ที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงของค่าความขรุขระผิวทาง มารวมในสมการทำนายการเสื่อมสภาพ

ความขรุขระผิวทาง แต่ใช้อายุการใช้งานของผิวทางเป็นตัวแทนผลกระทบของความเสียหายผิวทางที่มีต่อความขรุขระผิวทาง

(2) แบบจำลองผลกระทบจากมาตรฐานการซ่อมบำรุง (Work Effect Model)

แบบจำลองผลกระทบจากมาตรฐานการซ่อม เป็นการศึกษาลำดับการเสื่อมสภาพของผิวทางหลังจากการซ่อมบำรุง ซึ่งวิธีการซ่อมบำรุงต่างกันจะส่งผลให้สภาพผิวทางหลังจากการซ่อมมีความแตกต่างกัน สำหรับแบบจำลองผลกระทบจากมาตรฐานการซ่อมนี้ได้พัฒนาขึ้น เพื่อใช้เป็นส่วนประกอบในการวิเคราะห์แผนงบประมาณการซ่อมบำรุงทาง โดยมีความสัมพันธ์กับแบบจำลองการเสื่อมสภาพของผิวทาง (Deterioration Model) และแบบจำลองผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง (Road User Effect Model) โดยที่ข้อมูลนำเข้า (Input Data) สำหรับแบบจำลองนี้ได้จากแบบจำลองการเสื่อมสภาพของผิวทาง ความขรุขระ (Roughness) หลังจากการทราบสภาพความเสียหายของผิวทาง ลำดับถัดมาคือการกำหนดเกณฑ์การตัดสินใจในการซ่อม เพื่อเลือกวิธีซ่อมที่เหมาะสมทั้งจากภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ

เมื่อสามารถกำหนดเงื่อนไขการเลือกวิธีการซ่อมบำรุงได้แล้ว จากนั้นจะเป็นการวิเคราะห์สภาพผิวทางหลังจากการซ่อม โดยที่วิธีการซ่อมแตกต่างกันจะส่งผลให้สภาพผิวทางหลังจากการซ่อมดีขึ้นแตกต่างกัน จะเห็นว่าผลลัพธ์ที่ได้คือ สภาพผิวทางหลังจากการซ่อม ซึ่งจะนำไปใช้วิเคราะห์ในแบบจำลองการเสื่อมสภาพของผิวทางในปีถัดไป และนำไปวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทางในแบบจำลองผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง สำหรับค่าใช้จ่ายของแต่ละวิธีการซ่อม (Agency Cost) จะนำไปวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Analysis) โดยเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นหลังจากการซ่อมในลำดับต่อไป

(3) แบบจำลองผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง (Road User Effect Model)

สำหรับการวิเคราะห์เพื่อหาค่าใช้จ่ายที่กระทบต่อผู้ใช้ทางนั้น จากการศึกษาวิจัยและข้อมูลเชิงเอกสารเกี่ยวกับแบบจำลองผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง (Road User Effect Model, RUE Model) สามารถสรุปผลการศึกษาและขั้นตอนการพัฒนาแบบจำลอง สำหรับนำไปวิเคราะห์ร่วมกับแบบจำลองอื่นๆ ของระบบ ซึ่งในการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทางจะพิจารณาเฉพาะกลุ่มตัวแทนยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ โดยการเลือกยี่ห้อและรุ่นของตัวแทนยานพาหนะแต่ละประเภท ทางที่ปรึกษาได้คัดเลือกจากสถิติการจดทะเบียนของกรมขนส่งทางบก เพื่อใช้สำหรับกำหนดราคาตัวแทนยานพาหนะในการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง

(4) แบบจำลองผลกระทบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม (Social & Environmental Model)

การพัฒนาแบบจำลองทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการนี้ ได้อ้างอิงแบบจำลองในระบบ HDM-4 โดยปรับให้เหมาะสมกับการใช้งานซึ่งต้องสอดคล้องกับระบบฐานข้อมูล ซึ่งใช้อยู่ในปัจจุบัน ประกอบด้วยแบบจำลอง 2 ส่วน ได้แก่ Energy Model และ Emission Model ผลลัพธ์ของแบบจำลองทั้งสองจะแสดงให้เห็นผลกระทบทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมในรูปของค่าความแตกต่างของปริมาณพลังงานที่ใช้ที่เกิดจากการเลือกใช้ทางเลือกในการซ่อมบำรุงแนวทางต่างๆ

3.1.3 ดำเนินการสอบเทียบในแบบจำลองการเสื่อมสภาพทาง และแบบจำลองผลกระทบจากมาตรฐานการซ่อมบำรุง

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการกำหนดตัวแปรที่จะดำเนินการสอบเทียบในแบบจำลองการเสื่อมสภาพทาง และแบบจำลองผลกระทบจากมาตรฐานการซ่อมบำรุง และได้ทำการสอบเทียบแบบจำลองดังกล่าวโดยคำนึงถึงลักษณะข้อมูลของกรมทางหลวงในปัจจุบัน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

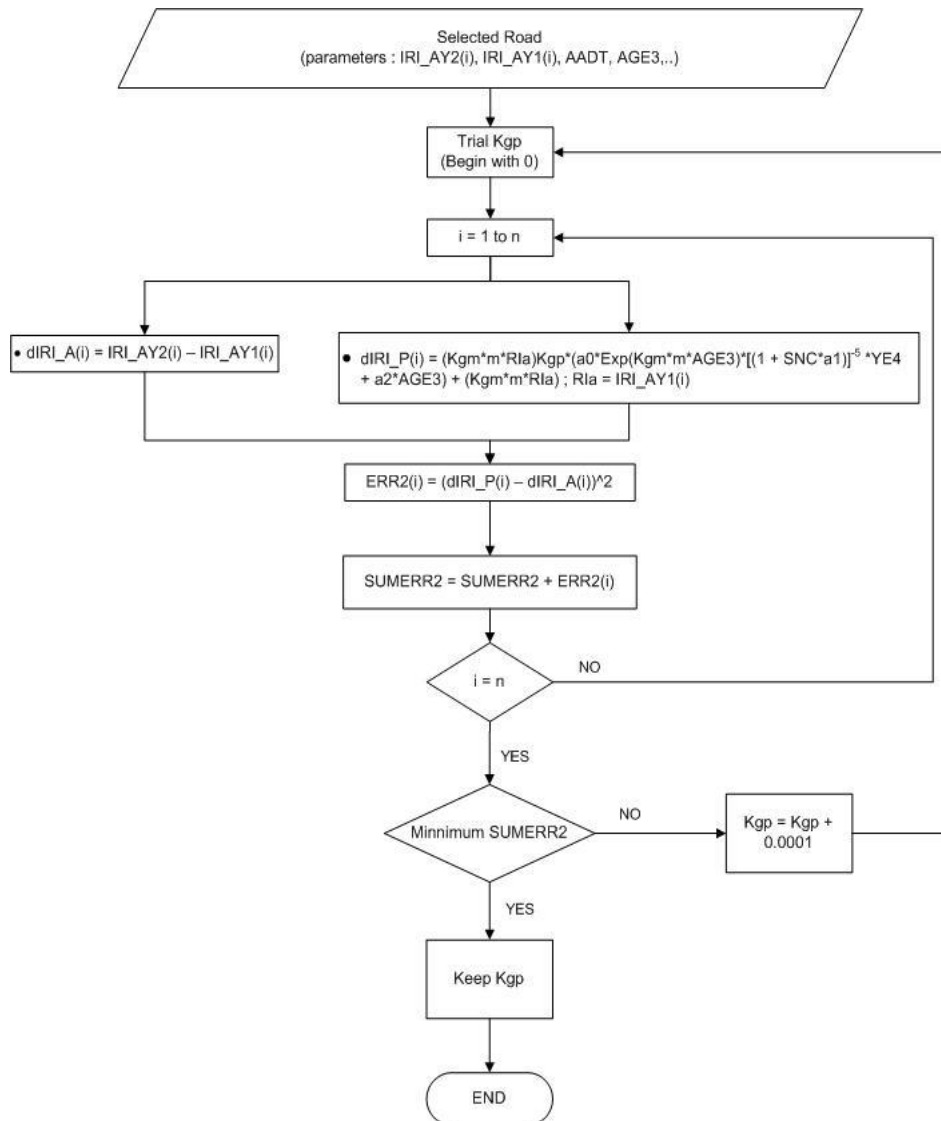
1. แบบจำลองทำนายการเสื่อมสภาพความขรุขระผิวทางลาดยาง

การทำนายการเสื่อมสภาพความขรุขระผิวทางลาดยาง จะมีตัวแปรที่จำเป็นจะต้องมีการปรับแก้ให้สอดคล้องกับสภาพการใช้งานของกรมทางหลวง ซึ่งจะมีการปรับแก้ค่า Kgp ซึ่งในการสอบเทียบค่า Kgp จำเป็นต้องคัดเลือกสายทางของกรมทางหลวงที่มีการจัดเก็บดัชนีความขรุขระสากล (International Roughness Index: IRI) เพิ่มขึ้นตลอดทุกปีต่อเนื่องกันเป็นข้อมูลตัวอย่าง จากนั้นหาค่าความแตกต่างของ IRI จากค่าจริงของแต่ละช่วงกิโลเมตร ($dIRI_{Actual}$) และคำนวณค่าความแตกต่างของ IRI ของช่วงกิโลเมตรเดียวกันจากแบบจำลอง ($dIRI_{model}$) โดยอาศัยข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยสายทางที่ใช้ในการพิจารณาจะเป็นสายทางที่ไม่มีการดำเนินงานซ่อมบำรุงประเภทอื่นๆ นอกเหนือจากการซ่อมบำรุงปกติ (Routine Maintenance)

การปรับแก้ค่าคงที่ Kgp โดยวิธีการคัดเลือกค่า Kgp ที่ส่งผลให้ค่า IRI ที่คำนวณได้จากแบบจำลองใกล้เคียงกับค่า IRI จริงมากที่สุด จากนั้นตรวจสอบความน่าเชื่อถือของแบบจำลองโดยหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (R^2) ระหว่างข้อมูลจริงที่สำรวจกับค่าดัชนีความขรุขระสากลที่ได้จากการทำนาย ซึ่งหากค่า R^2 ยังมีค่าเข้าใกล้ 1 แสดงว่ามีความสัมพันธ์ต่อกันสูงซึ่งการปรับแก้ค่า Kgp นี้ สำหรับวิธีการปรับแก้ค่า Kgp มี 2 ขั้นตอนหลัก ดังนี้

1. การคัดเลือกค่า Kgp ที่ส่งผลให้ค่า IRI ที่คำนวณได้จากแบบจำลองใกล้เคียงกับค่า IRI จริงมากที่สุด

วิธีการคัดเลือกเริ่มจากการคัดเลือกสายทางที่ค่า IRI เพิ่มขึ้นตลอดทุกปีต่อเนื่องกันเป็นข้อมูลตัวอย่าง จากนั้นหาค่าความแตกต่างของ IRI จากค่าจริงของแต่ละช่วงกิโลเมตร ($dIRI_{Actual}$) และคำนวณค่าความแตกต่างของ IRI ของช่วงกิโลเมตรเดียวกันจากแบบจำลอง ($dIRI_{model}$) โดยอาศัยข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ตามสมการที่ (1) ซึ่งจะทำให้การสมมติค่า Kgp ขึ้นมาก่อน 1 ค่า หลังจากนั้นหาค่าความคลาดเคลื่อนกำลังสอง (Error Square) ของความแตกต่างระหว่างค่าจริงและค่าจากแบบจำลอง สำหรับช่วงกิโลเมตรนั้นๆ แล้วจึงรวมค่าความคลาดเคลื่อนกำลังสอง (Sum of Error Square) ของทุกช่วงกิโลเมตรตัวอย่าง ทำการเปลี่ยนค่า Kgp แล้วคำนวณซ้ำ เพื่อหาค่า Kgp ที่ดีที่สุด ซึ่งทำให้ค่าความคลาดเคลื่อนกำลังสองโดยรวมของ $dIRI$ น้อยที่สุด ซึ่งเป็นไปตาม Flow Chart ดังรูปที่ 3-10



รูปที่ 3-10 Flow Chart แสดงขั้นตอนการปรับแก้ค่า Kgp

2. การทดสอบความน่าเชื่อถือของแบบจำลอง

การทดสอบความน่าเชื่อถือของแบบจำลอง สามารถทำได้โดยหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์(R^2) ระหว่างข้อมูลจริงที่สำรวจกับค่าดัชนีความขรุขระสากลที่ได้จากการทำนาย ยิ่งมีค่าเข้าใกล้ 1 แสดงว่ามีความสัมพันธ์ต่อกันสูง โดยใช้สมการนี้ในการทดสอบความน่าเชื่อถือของแบบจำลอง

$$R^2 = 1 - (\sum (dIRI_{model} - dIRI_{actual})^2 / \sum (dIRI_{actual} - IRI_{avg})^2)$$

โดยที่ R^2 = ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

$dIRI_{model}$ = ค่าดัชนีความขรุขระสากลที่พยากรณ์ได้โดยใช้แบบจำลองที่พัฒนาขึ้น

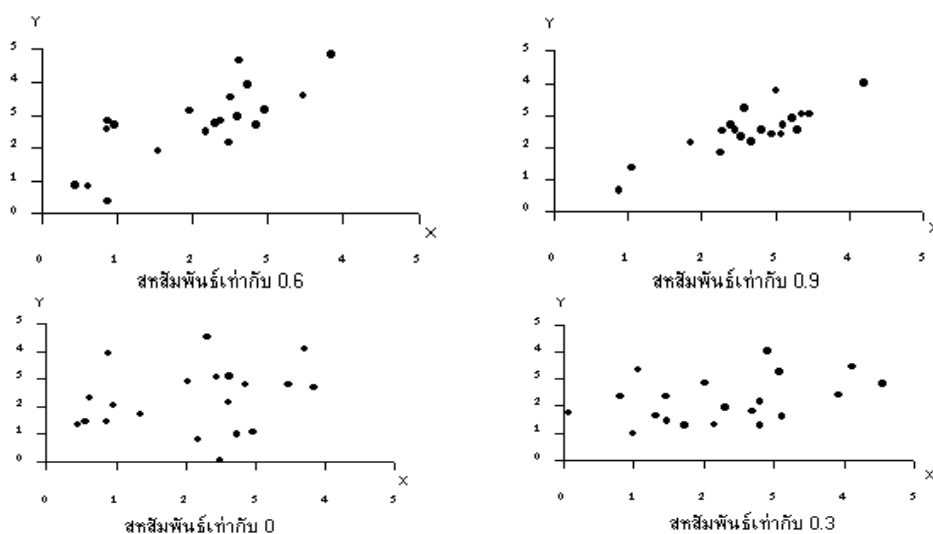
$dIRI_{actual}$ = ค่าดัชนีความขรุขระสากลที่สำรวจและเก็บรวบรวมจริง

IRI_{avg} = ค่าเฉลี่ยความขรุขระสากลที่สำรวจและเก็บรวบรวมจริง

การหาค่าของสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ใช้สัญลักษณ์ R^2 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์จะเป็นตัวบ่งชี้ให้ทราบว่า การเปลี่ยนแปลงของค่าตัวแปรเป็นไปในทิศทางเดียวกันและความใกล้เคียงเท่าไร โดยค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจมีค่าระหว่าง 0 ถึง 1 ดังรูปที่ 3-11

- ถ้า R^2 มีค่าสูง แสดงว่าการเปลี่ยนแปลงของตัวแปรเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และมีความใกล้เคียงกันมาก มีความสัมพันธ์กันสูง
- ถ้า R^2 มีค่าต่ำ แสดงว่าการเปลี่ยนแปลงของตัวแปรมีความใกล้เคียงกันน้อยมีความสัมพันธ์กันต่ำ
- ถ้า R^2 มีค่าเป็น 0 แสดงว่าตัวแปรไม่มีความสัมพันธ์ต่อกัน

การวิเคราะห์แบบจำลองที่พัฒนาว่ามีความถูกต้องมากน้อยเพียงใด สามารถดูได้จากค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (R^2) แบบจำลองยิ่งที่มีค่า R^2 ใกล้ 1 แสดงว่าผลลัพธ์ได้จากการทำนายด้วยแบบจำลองกับสภาพหน้างานจริงมีความสัมพันธ์ต่อกันมาก สามารถพยากรณ์ค่าความชุกชุมซากได้ใกล้เคียงความเป็นจริง



รูปที่ 3-11 การกระจายของข้อมูลที่มีค่ากลางและการกระจายเหมือนกันแต่ระดับความสัมพันธ์ต่างกัน

จากที่ได้กล่าวข้างต้น วิธีการคัดเลือกเริ่มจากการคัดเลือกสายทางที่ค่า IRI เพิ่มขึ้นตลอดทุกปีต่อเนื่องกันเป็นข้อมูลตัวอย่าง โดยในช่วงปีที่ผ่านมาใช้ในสอบเทียบจะต้องไม่มีการดำเนินการซ่อมบำรุง ดังนั้นข้อมูลที่จำเป็นสำหรับใช้ในการสอบเทียบมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

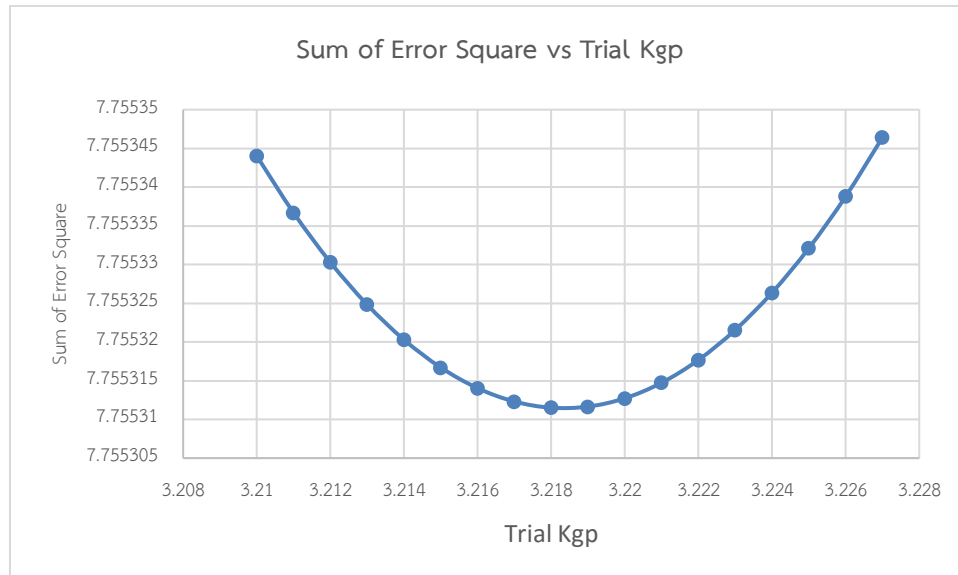
- รหัสทางหลวง ตอนควบคุม
- กม.เริ่มต้น และ กม.สิ้นสุด
- จำนวนช่องจราจร
- อายุการใช้งาน (ปี)
- ดัชนีความชุกชุมซากในแต่ละปี (ม./กม.)

- ปริมาณจราจร (AADT) ปริมาณรถบรรทุกหนัก
- ค่าการแอ่นตัวของผิวทาง (ถ้ามี)
- มาตรฐานชั้นทางของสายทางที่คัดเลือก
- ประวัติการซ่อมบำรุงผิวทาง

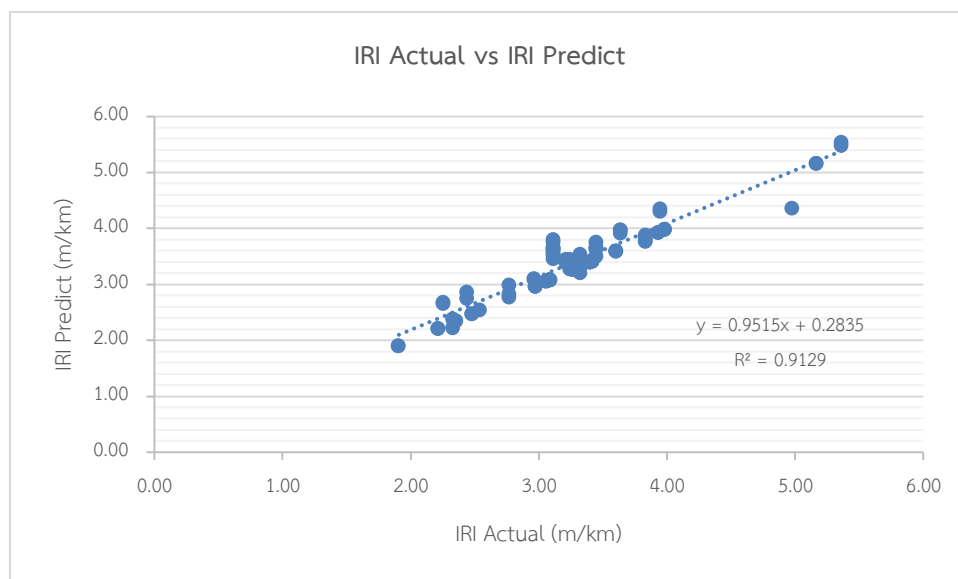
ซึ่งที่ปรึกษาได้ดำเนินการขอข้อมูลดังกล่าวกับทางสำนักบริหารบำรุงทาง เพื่อดำเนินการสอบเทียบข้อมูล และทดสอบความน่าเชื่อถือ ตัวอย่างการเตรียมข้อมูลดังรูปที่ 3-12

รูปที่ 3-12 ตัวอย่างการเตรียมข้อมูลเพื่อสอบเทียบค่า KGP

จากการทดลองปรับแก้ค่า Kgp ของตัวอย่างสายทาง 55 ช่วงสายทางที่คัดเลือกมาจากโครงข่ายทางทั้งหมดของกรมทางหลวงตามกระบวนการข้างต้น พบว่าค่า Kgp ที่ดีที่สุด คือ 3.219 ซึ่งให้ค่าผลรวมกำลังสองของความคลาดเคลื่อนที่ต่ำที่สุด อยู่ที่ 7.7553 (ม./กม.)² ดังรูปที่ 3-13 และเมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติได้นำข้อมูลค่า IRI จริง และ IRI จากแบบจำลอง มาคำนวณค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พบว่าค่า R² มีค่าเท่ากับ 0.9129 ดังรูปที่ 3-14



รูปที่ 3-13 ค่าผลรวมกำลังสองของความคลาดเคลื่อน เมื่อคำนวณโดยใช้ค่า Kgp ต่างๆ



รูปที่ 3-14 ความสัมพันธ์ระหว่างค่า IRI จริง และ IRI จากแบบจำลอง

อย่างไรก็ตาม การปรับแก้ค่า Kgp ที่แสดงข้างต้น มีข้อจำกัดบางประการ เช่น ข้อมูลที่จำเป็นสำหรับตัวแปรในสมการ dIRI มีไม่ครบถ้วน จึงจำเป็นต้องใช้ค่าสมมุติโดยให้อยู่บนพื้นฐานของความเป็นจริง เช่น ค่า SNC หากจะใช้ค่าที่ถูกต้อง จำเป็นต้องทราบถึงความหนาของโครงสร้างชั้นทางแต่ละชั้น ซึ่งในกรณีนี้ยังไม่มีข้อมูล จึงต้องใช้ค่า SNC ทั่วไปตามประเภทของชั้นทางแทน

2. แบบจำลองค่าใช้จ่ายผู้ใช้ทาง

ที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบข้อมูลตัวแทนยานพาหนะ ซึ่งจัดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก ย้อนหลัง 5 ปี เพื่อคัดเลือกตัวแทนยานพาหนะ และสืบค้นข้อมูลประกอบอื่นๆ สำหรับใช้ในการปรับปรุงข้อมูล ให้เป็นปัจจุบัน เช่น ข้อมูลอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมัน น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น อัตราค่าแรงในการซ่อมบำรุง เป็นต้น โดยมีรายละเอียด ดังตารางที่ 3-9

ตารางที่ 3-9 การปรับปรุงข้อมูลค่าใช้จ่ายผู้ใช้ทาง

ตัวแปร	การปรับปรุงข้อมูล	
	ฐานข้อมูล ผู้ผลิตรถยนต์	ข้อมูลทุติยภูมิ ที่เชื่อถือ
ข้อมูลราคารถใหม่ (Replacement Vehicle Price)		✓
ข้อมูลน้ำหนักเครื่องยนต์ (Engine Mass)	✓	
อายุการใช้งานยานพาหนะ	✓	✓
ข้อมูลน้ำหนักรถ (Vehicle Mass)	✓	
จำนวนล้อ (Number of wheels)	✓	
ประเภทเชื้อเพลิง (Fuel)	✓	
จำนวนผู้โดยสาร (Number of Passengers)	✓	
สัมประสิทธิ์แรงต้านอากาศพลศาสตร์ (Aerodynamic Drag Coefficient)	✓	
พื้นที่ฉายด้านหน้าของยานพาหนะ Projected Frontier Area (m ²)	✓	
ราคาเชื้อเพลิง (Fuel Cost)		✓
ราคาน้ำมันหล่อลื่น (Lubricant Cost)		✓
ราคายางรถยนต์ (Type Cost)		✓
ค่าแรงในการซ่อมบำรุง (Labour Cost)		✓
มูลค่าเวลาสมมติ		✓

3. แบบจำลองผลกระทบจากมาตรฐานการซ่อมบำรุง (Work Effect Model)

- แบบจำลองที่ใช้ในการคำนวณค่า IRI หลังจากฉาบผิวทางลาดยางในระบบ TPMS โดยมีสมการในการคำนวณดังนี้

$$RI_a = RI_b - \text{MAX}\{0, \text{MIN}[A_0 \cdot (RI_b - 2.85), 0.06 \cdot Hsl]\}$$

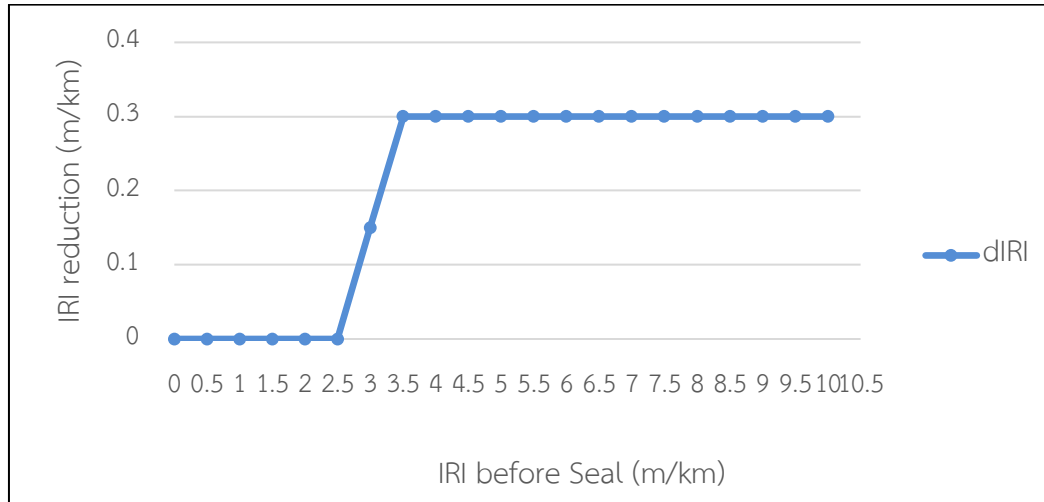
$$RI_a = \text{IRI หลังการฉาบผิว (m/km)}$$

$$RI_b = \text{IRI ก่อนการฉาบผิว (m/km)}$$

$$Hsl = \text{ความหนาของการฉาบผิว (mm)}$$

$$A_0 = 1 \text{ ค่าสัมประสิทธิ์ปรับแก้ (default)}$$

ซึ่งเมื่อทำการสอบเทียบแบบจำลองในการคำนวณค่า IRI หลังจากการฉาบผิวทางลาดยาง พบว่า ช่วงของค่า IRI ก่อนการซ่อมบำรุงที่เหมาะสมในการเลือกวิธีการซ่อมแบบฉาบผิว คือ มากกว่า 2.5 m/km ขึ้นไปเนื่องจากส่งผลให้ค่า IRI หลังการซ่อมบำรุงลดลง ดังรูปที่ 3-15



รูปที่ 3-15 กราฟแสดงการเปลี่ยนแปลงของค่า IRI เมื่อมีการฉาบผิว

- แบบจำลองที่ใช้ในการคำนวณค่า IRI หลังจากเสริมผิวทางในระบบ TPMS ได้อ้างอิงจาก HDM-4 โดยมีสมการในการคำนวณ ดังนี้

$$\Delta R_{la} = \max\{0, A_0[\min(a_1, R_{lbw}) - a_2] + a_3 \max\{0, (R_{lbw} - a_1)\}\}$$

$$R_{law} = R_{lbw} - \Delta R_{la}$$

โดยที่

$$A_0 = 0.9 \text{ ค่าสัมประสิทธิ์ปรับแก้ (default)}$$

$$a_1 = \max\{4.0, 2.1 \exp[0.019 \text{HSNEWaw}]\}$$

$$a_2 = 1 + 0.018 \max\{0, (100 - \text{HSNEWaw})\}$$

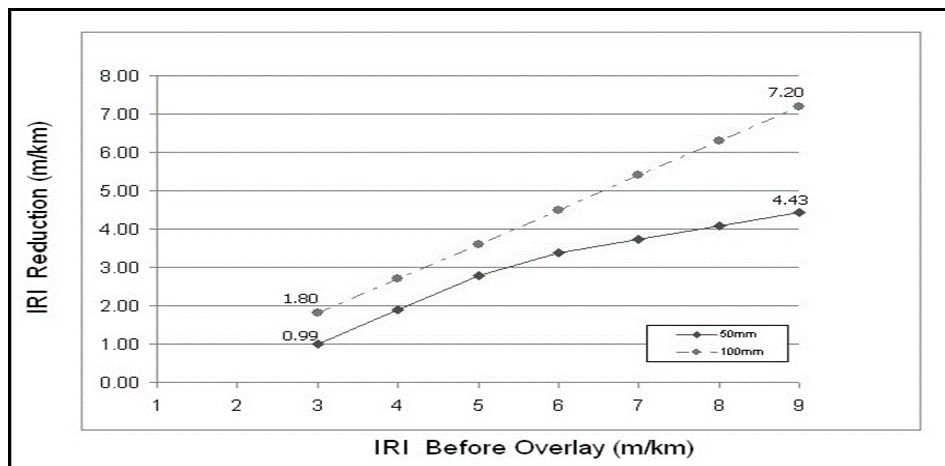
$$a_3 = \min\{a_0, \max\{0, (0.01 \text{HSNEWaw} - 0.15)\}\}$$

$$\Delta R_{la} = \text{การลดค่าของค่า IRI หลังการการเสริมผิวทาง}$$

$$R_{lbw} = \text{ค่า IRI ก่อนการเสริมผิวทาง (m/km)}$$

$$R_{law} = \text{ค่า IRI หลังการเสริมผิวทาง (m/km)}$$

$$\text{HSNEWaw} = \text{ความหนาของการเสริมผิวทาง (mm)}$$



รูปที่ 3-16 กราฟแสดงการเปลี่ยนแปลงของค่า IRI เมื่อทำการซ่อมบำรุงด้วยวิธี Overlay

- การซ่อมบำรุงด้วยวิธีบูรณะผิวทาง เป็นการรื้อซ่อมตั้งแต่ชั้นโครงสร้างทาง จากนั้นจึงลาดผิวทางใหม่ด้วยแอสฟัลต์ ดังนั้นค่า IRI หลังจากการซ่อมด้วยวิธีนี้จะมีค่าเทียบเท่ากับถนนใหม่ ซึ่งจากการศึกษาข้อมูลค่า IRI ของกรมทางหลวงพบว่าสายทางที่มีอายุการใช้งานมาแล้วประมาณ 1 ปี จะมีค่า IRI อยู่ที่ประมาณ 1.50 - 2.10 ดังนั้นการกำหนดค่า IRI หลังการซ่อมด้วยวิธีบูรณะผิวทางจึงกำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.50 m/km และใช้ค่า IRI เท่ากับ 1.50 นี้เป็นขอบเขตล่างของค่า IRI หลังการซ่อมทุกวิธี

3.1.4 สรุปผลการสอบเทียบ และค่าความแปรปรวน ค่าความเชื่อมั่นจากแบบจำลองที่สอบเทียบกับข้อมูลจริงของกรมทางหลวง

จากการทดลองปรับแก้ค่า Kgp ของตัวอย่างสายทาง 55 ช่วงสายทางที่คัดเลือกมาจากโครงข่ายทางทั้งหมดของกรมทางหลวงตามกระบวนการข้างต้น พบว่าค่า Kgp ที่ดีที่สุด คือ 3.219 ซึ่งให้ค่าผลรวมกำลังสองของความคลาดเคลื่อนที่ต่ำที่สุด อยู่ที่ 7.7553 (ม./กม)² และจากการทดสอบด้วย Maximum Likelihood พบว่าค่า Kgp ที่ดีที่สุด คือ 3.218 (variance = 0.21) ซึ่งใกล้เคียงกับค่าที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วย Sum of Error Square

อย่างไรก็ตาม การปรับแก้ค่า Kgp ที่แสดงข้างต้น มีข้อจำกัดบางประการ เช่น ข้อมูลที่จำเป็นสำหรับตัวแปรในสมการ dIRI มีไม่ครบถ้วน จึงจำเป็นต้องใช้ค่าสมมุติโดยให้อยู่บนพื้นฐานของความเป็นจริง เช่น ค่า SNC หากจะใช้ค่าที่ถูกต้อง จำเป็นต้องทราบถึงความหนาของโครงสร้างชั้นทางแต่ละชั้น ซึ่งในกรณีนี้ยังไม่มีข้อมูล จึงต้องใช้ค่า SNC ทั่วไปตามประเภทของชั้นทางแทน

ส่วนแบบจำลองผลกระทบจากการซ่อมบำรุง พบว่าค่า IRI หลังซ่อม ช่วงของค่า IRI ก่อนการซ่อมบำรุงที่เหมาะสมในการเลือกวิธีการซ่อมแบบฉาบผิว คือ มากกว่า 2.5 m/km ขึ้นไปเนื่องจากส่งผลให้ค่า IRI หลังการซ่อมบำรุงลดลง และวิธีการซ่อมด้วยวิธีเสริมผิว สอดคล้องกับแบบจำลองที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ส่วนการซ่อมบำรุงด้วยวิธีบูรณะผิวทางกำหนดค่า IRI หลังการซ่อมด้วยวิธีบูรณะผิวทางจึงกำหนดให้มีค่าเท่ากับ 2.0 m/km

3.1.5 พิจารณาแบบจำลองค่าใช้จ่ายผู้ใช้ทาง เช่น ข้อมูลตัวแทนยานพาหนะ ข้อมูลอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น เป็นต้น รวมทั้งอัปเดตข้อมูลในแต่ละตัวแปรให้เป็นปัจจุบัน

การตรวจสอบข้อมูลตัวแทนยานพาหนะ ซึ่งจดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก ย้อนหลัง 5 ปี เพื่อคัดเลือกตัวแทนยานพาหนะ และสืบค้นข้อมูลประกอบอื่นๆ สำหรับใช้ในการปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน เช่น ข้อมูลอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมัน น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น อัตราค่าแรงในการซ่อมบำรุง เป็นต้น โดยมีรายละเอียด ดังตารางที่ 3-10

ตารางที่ 3-10 การปรับปรุงข้อมูลค่าใช้จ่ายผู้ใช้ทาง

รายละเอียด	ยี่ห้อ/รุ่น	%	ราคา (บาท)	ราคายาง (บาท/เส้น)	ชนิด	จำนวน ล้อ
จักรยานยนต์และสามล้อ เครื่อง	HONDA/WAVE 110	19.7%	34,400	400	70/90-17M/C	2
รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	TOYOTA/VIOS	38.0%	531,000	2,050	185/60 R15	4
รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	TOYOTA/FORTUNER	57.7%	1,104,000	5,500	265/65 R17	4
รถโดยสารขนาดเล็ก	TOYOTA/COMMUTER	74.1%	1,158,000	2,660	195R15C	4
รถโดยสารขนาดกลาง	SUNLONG/MINIBUS	26.8%	2,500,000	10,000	295/75R22.5	6
รถโดยสารขนาดใหญ่	SUNLONG/BUS	31.6%	3,500,000	10,000	11R22.5	8
รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ)	TOYOTA/REVO	33.6%	740,000	2,200	205/70R 15C	4
รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	ISUZU/ FTR	50.6%	1,500,000	10,000	11R22.5	6
รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	ISUZU/ FVM	45.3%	3,500,000	10,000	11R22.5	10
รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	HINO/GY SERIES 12 wheels 8x4	32.3%	4,000,000	10,000	11R22.5	32
รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	HINO/FM Series	35.2%	4,500,000	10,000	11R22.5	32

3.2 ศึกษา และแนะนำปัจจัยตลอดจนหลักเกณฑ์ต่างๆ สำหรับใช้ในการเลือกวิธีการซ่อมบำรุงที่เหมาะสมกับข้อมูลในปัจจุบันที่มีการสำรวจข้อมูล และที่ได้เชื่อมโยงข้อมูลจากระบบอื่นๆ ของกรมทางหลวง

3.2.1 ข้อมูลวิธีการซ่อมบำรุงซึ่งดำเนินการในปัจจุบันของกรมทางหลวง

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษา ค้นคว้า และปรึกษากับผู้เชี่ยวชาญของสำนักบริหารบำรุงทาง เพื่อศึกษาวิธีการซ่อมบำรุงซึ่งดำเนินการในปัจจุบัน รวมถึงเอกสาร และคู่มือต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาวิธีการซ่อมบำรุง ซึ่งมีการแนะนำในหนังสือรายละเอียดรหัสงาน งานพัฒนาทางหลวง งานบำรุงทาง และงานอำนวยความสะดวกภัย (2556) ยกตัวอย่าง เช่น

- รหัสงาน 22100 งานฉาบผิวแอสฟัลต์ (Asphalt Seal Coating)

งานฉาบผิวทางด้วยแอสฟัลต์หรือวัสดุผสมแอสฟัลต์ หรือแอสฟัลต์กับวัสดุอื่นบนผิวทางเดิมเป็นการยืดอายุบริการเพิ่มความฝืดและอุดรอยแตกโดยวิธี Fog Seal, Sand Seal, Slurry Seal, Chip Seal, Fibro Seal, Macro Seal, Para Slurry เป็นต้น สำหรับงานตามรหัสนี้ ให้รวมการตีเส้นจราจรไว้ด้วย

- รหัสงาน 22200 งานเสริมผิวลาดยางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต (Asphaltic Concrete Overlay)

งานเสริมผิวทางให้แข็งแรงสามารถรับน้ำหนักต่อไปได้ด้วยวัสดุผสมแอสฟัลต์ (Cold Mix หรือ Hot Mix) หรือวัสดุผสม Modified Asphalt เช่น Para Asphalt หรือ Asphalt Penetration Macadam มีความหนาไม่น้อยกว่า 40 มิลลิเมตร บนผิวทางเดิมเดิมคันทาง โดยมีความลาดเอียงเดียวกัน และให้รวมการตีเส้นจราจรไว้ด้วย



รูปที่ 3-17 งานเสริมผิวลาดยางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต

- รหัสงาน 23200 งานซ่อมทางผิวแอสฟัลต์ (Major Repair of Asphalt Pavement)

งานซ่อมบำรุงทางผิวแอสฟัลต์เดิมที่ชำรุดเสียหายถึงชั้นพื้นทาง (Base) ชั้นรองพื้นทาง (Sub base) หรือถึงชั้นคันทาง (Subgrade) โดยขุดจนถึงชั้นที่เสียหายออก แล้วลงวัสดุใหม่หรือทำการเสริมวัสดุชั้นพื้นทางตามความเหมาะสมแล้วทำผิวทางใหม่ หากการชำรุดเสียหายเกิดขึ้นเฉพาะผิวทางและพื้นทางก็สามารถดำเนินการซ่อมบำรุงด้วยวิธีการปรับปรุงชั้นทางเดิมในที่ (Pavement In-place Recycling) ได้

- รหัสงาน 23300 งานปรับปรุงผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตเดิม นำกลับมาใช้ใหม่ (Asphalt Hot Mix Recycling)

งานปรับปรุงด้านคุณภาพของผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตเดิมที่ชำรุดเสียหาย ในลักษณะต่างๆ เช่น การแตกร้าว (Cracking) รูปทรงบิดเบี้ยว (Distortion) การทรุดตัวเป็นแอ่ง (Grade Depression) เป็นคลื่นลูกกระนาบ (Corrugation) คลื่นจากการเลื่อนไหล (Plastic Flow) เป็นร่องล้อ (Rutting) สภาพผิวทางมียางเยิ้ม (Bleeding) ยางเสื่อมคุณภาพ (Hardening) หรือการเลื่อนตัวระหว่างชั้นผิวทาง (Slipping) เป็นต้น โดยที่สภาพของพื้นทาง ยังคงความแข็งแรงดี การแก้ไขให้ดำเนินการโดยวิธี Asphalt Hot Mix In-place Recycling หรือ Asphalt Hot Mix In Plant Recycling

หากการชำรุดเสียหายในลักษณะต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น เกิดขึ้นบางส่วนของพื้นที่ เป็นต้นว่า เกิดร่องล้อ (Rutting) เพียงช่องจราจรเดียวหรือเสียหายเป็นแปลงๆ ก็สามารถดำเนินการเฉพาะส่วนที่เสียหายได้ตามความเหมาะสมลักษณะงาน

- รหัสงาน 24000 งานบูรณะทางผิวแอสฟัลต์ (Rehabilitation)

งานบูรณะปรับปรุงทางหลวงที่ชำรุดเสียหายมากถึงชั้นโครงสร้างทาง (Pavement Structure) หรือตลอดจนถึงตัวคันทาง (Subgrade) โดยขุดถึงชั้นที่เสียหายออก แล้วลงวัสดุใหม่และ/หรือทำการเสริมวัสดุชั้นโครงสร้างทางตามที่กำหนดไว้ในแบบ พร้อมทำผิวทางใหม่ และให้รวมการตีเส้นจราจรไว้ด้วย

- งานซ่อมสร้างทาง (Reconstruction)

เป็นการซ่อมแซมโดยรื้อและสร้างใหม่ วิธีการซ่อมบำรุงประเภทนี้จะใช้ในกรณีที่ถนนมีสภาพความเสียหายที่มาก หรือมีการเสียรูปร่างของถนน

จากการศึกษารายงานฉบับสมบูรณ์โครงการสำรวจและวิเคราะห์สภาพทางผิวทางลาดยางและผิวทางคอนกรีต พบว่า มีกำหนดเงื่อนไขและเกณฑ์การซ่อมบำรุง โดยศึกษาเกณฑ์การซ่อมบำรุงของระบบ TPMS จากโครงการสำรวจและวิเคราะห์สภาพทางหลวงผิวทางลาดยาง ปี 2557 ส่วนที่ 1 และ 2 พร้อมทั้งปรับปรุงเกณฑ์การซ่อมบำรุง เพื่อให้สอดคล้องกับผลการสำรวจสภาพความเสียหายของผิวทาง และงบประมาณที่คาดว่าจะได้รับ โดยกำหนดวิธีการซ่อมบำรุงได้เป็น 5 ประเภท ได้แก่

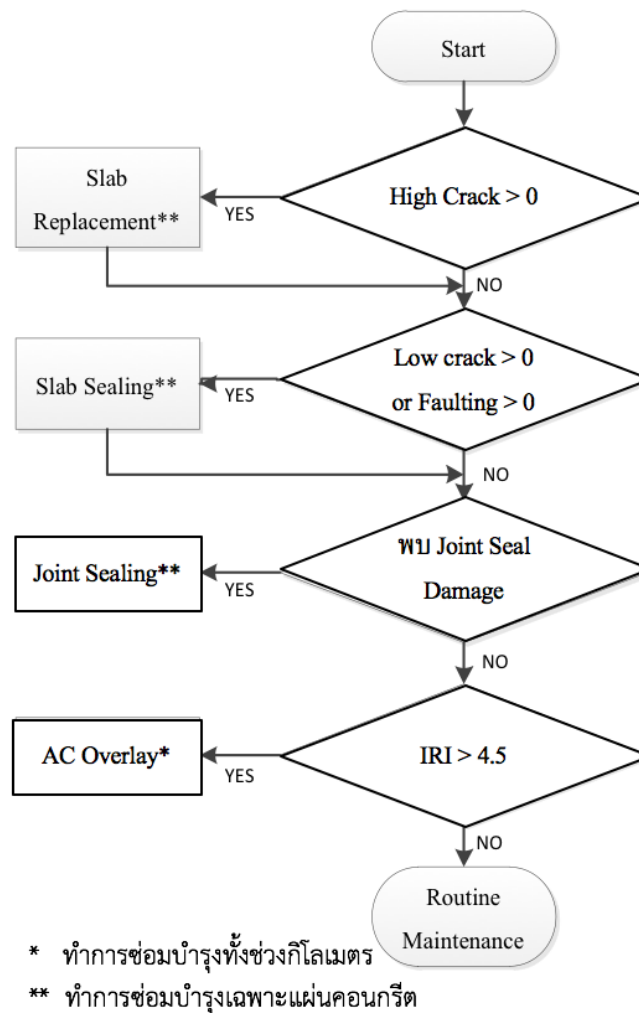


- 1) งานซ่อมบำรุงปกติ
- 2) งานฉาบผิว
- 3) งานเสริมผิวหนา 5 เซนติเมตร
- 4) งานบำรุงพิเศษ หรือบูรณะ และปูผิวทางใหม่ หนา 5 เซนติเมตร
- 5) งานบำรุงพิเศษ หรือบูรณะ และปูผิวทางใหม่ หนา 10 เซนติเมตร

สำหรับการวิเคราะห์การซ่อมบำรุงผิวทางคอนกรีต ได้กำหนดเป็น 4 เงื่อนไขหลัก โดยเป็นไปตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

- 1) นำเข้าข้อมูลความเสียหาย เช่น ข้อมูลรอยแตกตามมุม ข้อมูลการแตกตามขวาง ข้อมูลการแตกตามยาว ข้อมูลดัชนีความขรุขระสากล ฯลฯ เป็นต้น เพื่อใช้ในการทดสอบระบบ
 - พิจารณาความเสียหายประเภท Low-Cracking โดยพิจารณาจากรอยแตกเพียง 1 จุด โดยไม่มีความเสียหายชนิดอื่นรวมอยู่ด้วย หรือ มีความเสียหายประเภทอื่นเพียงประเภทเดียว
 - พิจารณาความเสียหายประเภท Hi-Cracking โดยพิจารณาจากรอยแตกมากกว่า 1 จุด หรือ มีรอยแตกและมีความเสียหายประเภทอื่นรวมอยู่ในแผ่นนั้น
- 2) วิเคราะห์วิธีการซ่อมบำรุงด้วยวิธีการ Slab Replacement โดยพิจารณาแผ่นคอนกรีตที่มีความเสียหายประเภท Hi-cracking โดยจะซ่อมบำรุงเฉพาะแผ่นที่เกิดความเสียหายเท่านั้น
- 3) วิเคราะห์วิธีการซ่อมบำรุงด้วยวิธีการ Sub Sealing โดยพิจารณาจากแผ่นคอนกรีตที่มีความเสียหายประเภท Low-Cracking หรือ Faulting โดยจะซ่อมบำรุงเฉพาะแผ่นที่เกิดความเสียหายเท่านั้น
- 4) วิเคราะห์วิธีการซ่อมบำรุงด้วยวิธีการ AC Overlay โดยพิจารณาสายทางที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากล (IRI) มากกว่า 4.5 เมตรต่อกิโลเมตร ในการซ่อมบำรุงจะดำเนินการซ่อมบำรุงเต็มพื้นที่ผิวจราจรในช่วงดังกล่าว และต้องดำเนินการซ่อมแซม Slab Replace และ Sub Sealing เสริมขึ้น
- 5) วิเคราะห์วิธีการซ่อมบำรุงด้วยวิธีการ Joint Sealing โดยพิจารณารอยต่อของแผ่นคอนกรีตที่เกิดความเสียหาย โดยจะซ่อมแซมเฉพาะแผ่นที่เกิดความเสียหายเท่านั้น
- 6) กรณีที่แผ่นคอนกรีตไม่มีความเสียหายดังกล่าวมาแล้วข้างต้น ควรดำเนินการซ่อมบำรุงปกติ (Routine Maintenance) เพื่อเป็นการยืดอายุการใช้งานของผิวทางให้ดียิ่งขึ้น

ทั้งนี้ สำหรับถนนคอนกรีต สามารถสรุปเงื่อนไขในการจัดทำแผนซ่อมบำรุงถนนผิวคอนกรีตได้ ดังรูปที่ 3-18



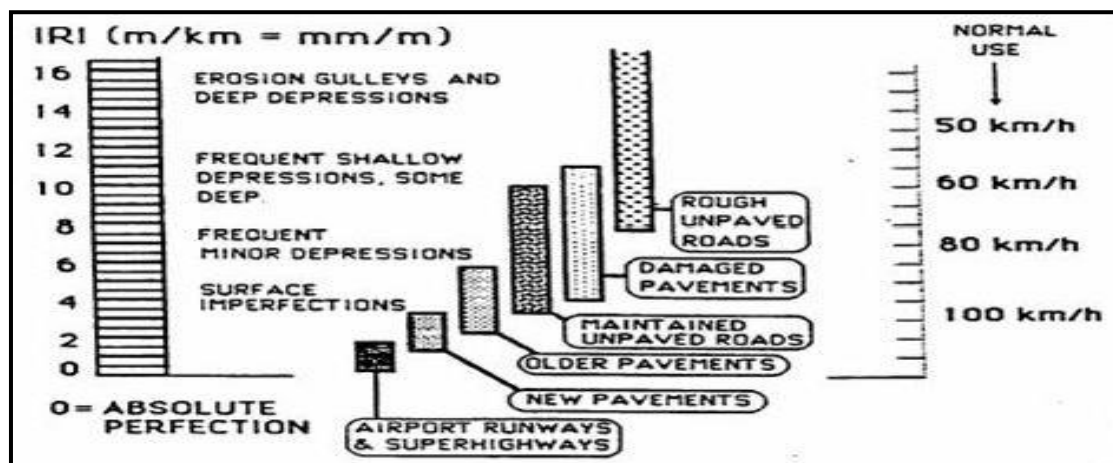
รูปที่ 3-18 ขั้นตอนการพิจารณาวิธีซ่อมบำรุงผิวทางคอนกรีต

ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะเสนอแนะเกณฑ์พิจารณาการซ่อมบำรุงของข้อมูลสำรวจสภาพทางในแต่ละชนิด ข้อมูล เช่น ดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ความลึกร่องล้อ (RUT) ความเสียหายของ ผิวทาง ความผิดของผิวทาง หรือความแข็งแรงของโครงสร้างทาง เป็นต้น เพื่อนำไปใช้ในการกำหนดวิธีการซ่อมบำรุง

3.2.2 การศึกษางานวิจัยทั้งในและต่างประเทศ

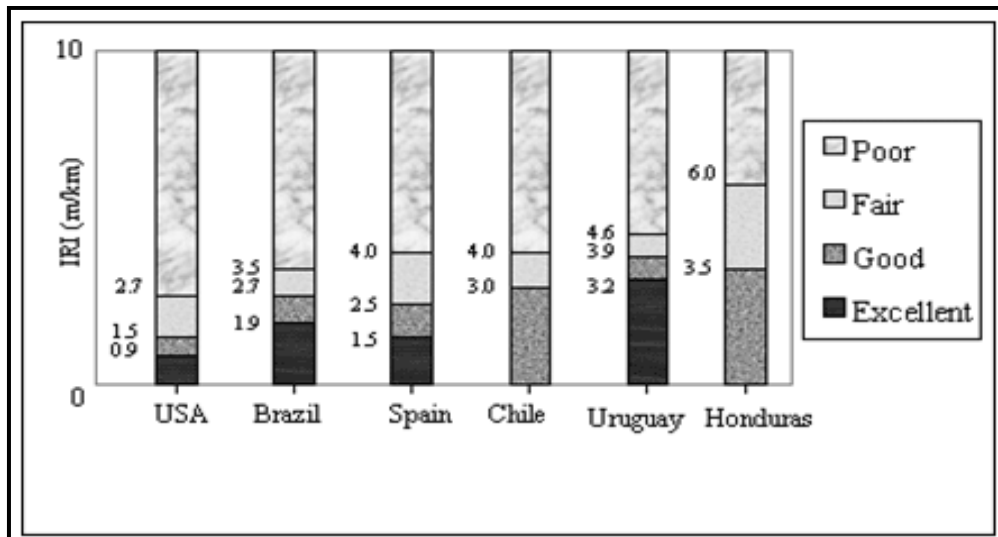
ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษา ทบทวน งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการเลือกวิธีการซ่อมบำรุงทั้งในประเทศ และต่างประเทศ จากการศึกษาทบทวนเอกสารงานวิจัยพบว่า การกำหนดเงื่อนไขในการซ่อมบำรุง นั้นจะพิจารณาจากดัชนีที่สะท้อนระดับการให้บริการของสายทาง ซึ่งดัชนีที่เป็นที่นิยมใช้โดยทั่วไป คือ ดัชนี ความขรุขระสากล (International Roughness Index หรือ IRI) โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหาร โครงข่ายสายทางส่วนใหญ่ในต่างประเทศ รวมทั้งกรมทางหลวงก็ได้ใช้ค่า IRI เป็นปัจจัยหลักในการตัดสินใจ เลือกวิธีการซ่อมบำรุง

จากการศึกษาทบทวนเอกสารงานวิจัยพบว่า การกำหนดเงื่อนไขในการซ่อมบำรุงนั้นจะพิจารณาจากดัชนีที่สะท้อนระดับการให้บริการของสายทาง ซึ่งดัชนีที่เป็นที่นิยมใช้โดยทั่วไปคือ ดัชนีความขรุขระสากล (International Roughness Index หรือ IRI) โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารโครงข่ายสายทางส่วนใหญ่ในต่างประเทศ รวมทั้งกรมทางหลวงก็ได้ใช้ค่า IRI เป็นปัจจัยหลักในการตัดสินใจเลือกวิธีการซ่อมบำรุง สำหรับถนนที่สร้างใหม่นั้นค่า IRI จะอยู่ในช่วง 1.2 - 2.5 เมตร/กิโลเมตร ขึ้นอยู่กับคุณภาพของการก่อสร้าง และเมื่อค่า IRI สูงขึ้นจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพในการขับขี่ของผู้ใช้ทาง โดยจะส่งผลให้ความเร็วที่ใช้ในการเดินทางลดลง ดังรูปที่ 3-19



รูปที่ 3-19 กราฟแสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่า IRI กับ ความเร็วยานพาหนะ (Paterson,1987)

จากการศึกษาการกำหนดค่า IRI เป้าหมายในประเทศต่างๆ พบว่ามีความแตกต่างกันขึ้นอยู่กับ การกำหนดนโยบายและการจัดสรรงบประมาณสำหรับการบริหารโครงข่ายทางของแต่ละประเทศ ยกตัวอย่าง เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกาได้จำกัดค่า IRI ที่ยอมรับได้ในการให้บริการของสายทางเท่ากับ 2.7 เมตร/กิโลเมตร ซึ่งต่ำกว่าประเทศอื่นๆ ได้แก่ ประเทศสเปน ประเทศบราซิล ประเทศชิลี ประเทศอูรุกวัย และประเทศฮอนดูรัส ที่จำกัดค่า IRI ที่ยอมรับได้ในการให้บริการของสายทางอยู่ที่ 3.50 4.00 4.00 4.60 และ 6.0 เมตร/กิโลเมตร ตามลำดับ ดังรูปที่ 3-20



รูปที่ 3-20 การประเมินระดับการให้บริการของสายทางในประเทศต่างๆ โดยใช้ค่า IRI

การบำรุงรักษาทาง หากต้องการให้สายทางคงระดับการให้บริการตามเป้าหมายที่วางไว้ จำเป็นต้องซ่อมบำรุงเมื่อค่า IRI มากกว่าค่า IRI เป้าหมาย ซึ่งวิธีการซ่อมบำรุงที่ส่งผลให้ค่า IRI ลดลงได้แก่ การเสริมผิวทาง และการบูรณะผิวทาง ส่วนการฉาบผิวทางอาจจะช่วยให้ค่า IRI ลดต่ำลงบ้างเล็กน้อย สำหรับกรณีซ่อมบำรุงปกติไม่ส่งผลให้ค่า IRI ลดลง เนื่องจากการซ่อมบำรุงปกติไม่ได้มุ่งเน้นการปรับปรุงสภาพผิวทาง แต่เป็นการดูแลรักษาภาพสายทางโดยทั่วไป เช่น ทาสีเส้นจราจร การตัดหญ้า การทำความสะอาด เป็นต้น การกำหนดเงื่อนไขการซ่อมบำรุงนั้น งานซ่อมบำรุงปกติจะถูกกำหนดให้เป็นวิธีการซ่อมบำรุงทางเลือกพื้นฐาน โดยจะวิเคราะห์ทุกกรณี เพื่อวิเคราะห์สภาพสายทางในกรณีที่ไม่มีการปรับปรุงสภาพผิวทางหรือโครงสร้างทาง แต่สำหรับการซ่อมด้วยวิธีอื่นๆ นั้น ได้กำหนดเงื่อนไขการซ่อมบำรุงโดยพิจารณาจากความเหมาะสมทางด้านพื้นฐานวิศวกรรม ดังนี้

- งานฉาบผิวทาง *Slurry Seal Type II* เป็นการบำรุงรักษาเพื่ออุดรอยแตกและเป็นการป้องกันไม่ให้น้ำซึมผ่านลงไปใต้ผิวทาง ดังนั้นจึงควรซ่อมแซมผิวทางที่มีพื้นที่รอยแตกร้าวอยู่ในช่วง 10% - 30% เนื่องจากผลการศึกษาแบบจำลองการเสื่อมสภาพของสายทางของ HDM-4 พบว่ากรณีที่พื้นที่รอยแตกร้าวมากกว่า 30% สภาพผิวทางจะเกิดความเสียหายมาก ซึ่งการฉาบผิวทางไม่สามารถช่วยชะลอความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้ดีเท่าที่ควร
- งานเสริมผิวทาง 4 5 8 และ 10 cm เป็นการเพิ่มความแข็งแรงให้กับผิวทางเดิม และปรับสภาพผิวทางให้มีความเรียบมากขึ้น จากการศึกษา Road Network Evaluation Tools โดย The World Bank พบว่าการกำหนดเกณฑ์การซ่อมเริ่มต้นที่แนะนำในการซ่อมบำรุงทางด้วยวิธีเสริมผิวทางแอสฟัลต์ (Overlays) ในถนนประเภทผิวทางผิวทางลาดยางมีค่า IRI อยู่ประมาณ 3.00 - 4.00 m/km ดังตารางที่ 3-11

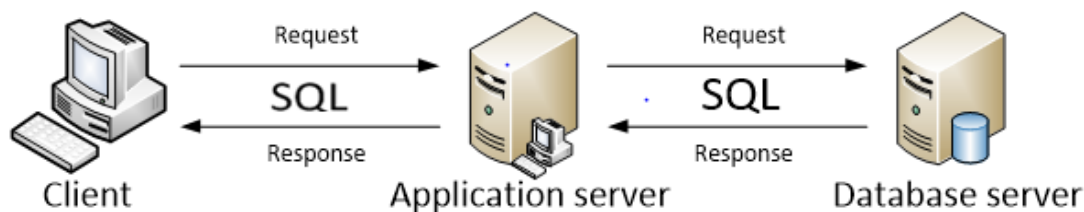
ตารางที่ 3-11 ค่า IRI แนะนำในการซ่อมบำรุงทางด้วยวิธีเสริมผิวทางแอสฟัลต์ (Overlays)

Road Standard	Overlays (IRI, m/km)
Very High Standard	3.00
High Standard	3.25
Medium Standard	3.50
Low Standard	3.75
Very Low Standard	4.00

- งานบูรณะทางผิวแอสฟัลต์ เป็นการซ่อมบำรุงสายทางที่ชำรุดหรือมีความเสียหายถึงขั้นโครงสร้างทาง ดังนั้นการเลือกซ่อมบำรุงด้วยวิธีบูรณะผิวทางควรพิจารณาจากลักษณะความเสียหายที่มีผลกระทบ ต่อชั้นโครงสร้างของสายทาง เช่น ค่าความลึกร่องล้อ (Rutting) โดยทั่วไปผิวทางลาดยางของ กรมทางหลวงจะมีความหนาชั้นทางประมาณ 50 mm. ดังนั้นหากสายทางมีความลึกร่องล้อ มากกว่าเท่ากับ 50 mm. แสดงว่าผิวทางเสียหายหนักมากจนลุกลามถึงชั้นโครงสร้างทาง ดังนั้น การบูรณะผิวทางจึงควรทำเมื่อค่า Rutting $\geq$ 50 mm. หรือ กรณีที่สภาพสายทางมีรอยแตกร้าว (Cracking) มากกว่า 50% หรือมีรอยปะซ่อม (Patching) เป็นจำนวนมาก ก็ควรซ่อมด้วยวิธีบูรณะ เช่นเดียวกัน เนื่องจากความเสียหายดังกล่าวมีผลต่อความแข็งแรงของชั้นโครงสร้างทาง สำหรับการ กำหนดค่า IRI ในการบูรณะผิวทางลาดยางนั้น เมื่อศึกษาผลการประเมินสภาพความเสียหายของ ผิวทางพบว่า ผิวทางจะถูกประเมินว่าเริ่มมีความเสียหาย เมื่อ IRI ของสายทางมีค่าตั้งแต่ 4.0 m/km ขึ้นไป ดังนั้นหากต้องการซ่อมบำรุงเชิงป้องกันโดยมิให้ความเสียหายจากชั้นผิวทางลุกลามไปถึง ชั้นโครงสร้างทาง ก็สามารถซ่อมบำรุงด้วยวิธีการบูรณะผิวทางได้ เมื่อค่า IRI มากกว่าหรือเท่ากับ 4.0 m/km

3.2.3 ศึกษาเทคโนโลยีทางด้านสารสนเทศ

สถาปัตยกรรมของระบบ TPMS เดิมเป็นรูปแบบ Two - Tiers ซึ่งเป็นรูปแบบที่ผู้ใช้งานจะส่งคำสั่ง จากเครื่องลูกข่าย (Client) เรียกข้อมูลจากเครื่องแม่ข่าย (Database Server) โดยตรง มาเป็นรูปแบบ Three - Tiers โดยมี Application Server เป็นตัวกลางในการเชื่อมโยงระบบสำหรับการสืบเรียกข้อมูลระหว่างเครื่อง ลูกข่ายและเครื่องแม่ข่ายมาประมวลผล ทั้งนี้ลักษณะการประมวลผลเพื่อวิเคราะห์แผนงานและงบประมาณ ซ่อมบำรุงนั้น ยังคงใช้ทรัพยากรของเครื่องลูกข่ายในการประมวลเหมือนเดิม ซึ่งภาพรวมและองค์ประกอบของ ระบบ TPMS นี้ ได้แก่ Client Application Server และ Database Server ดังรูปที่ 3-21

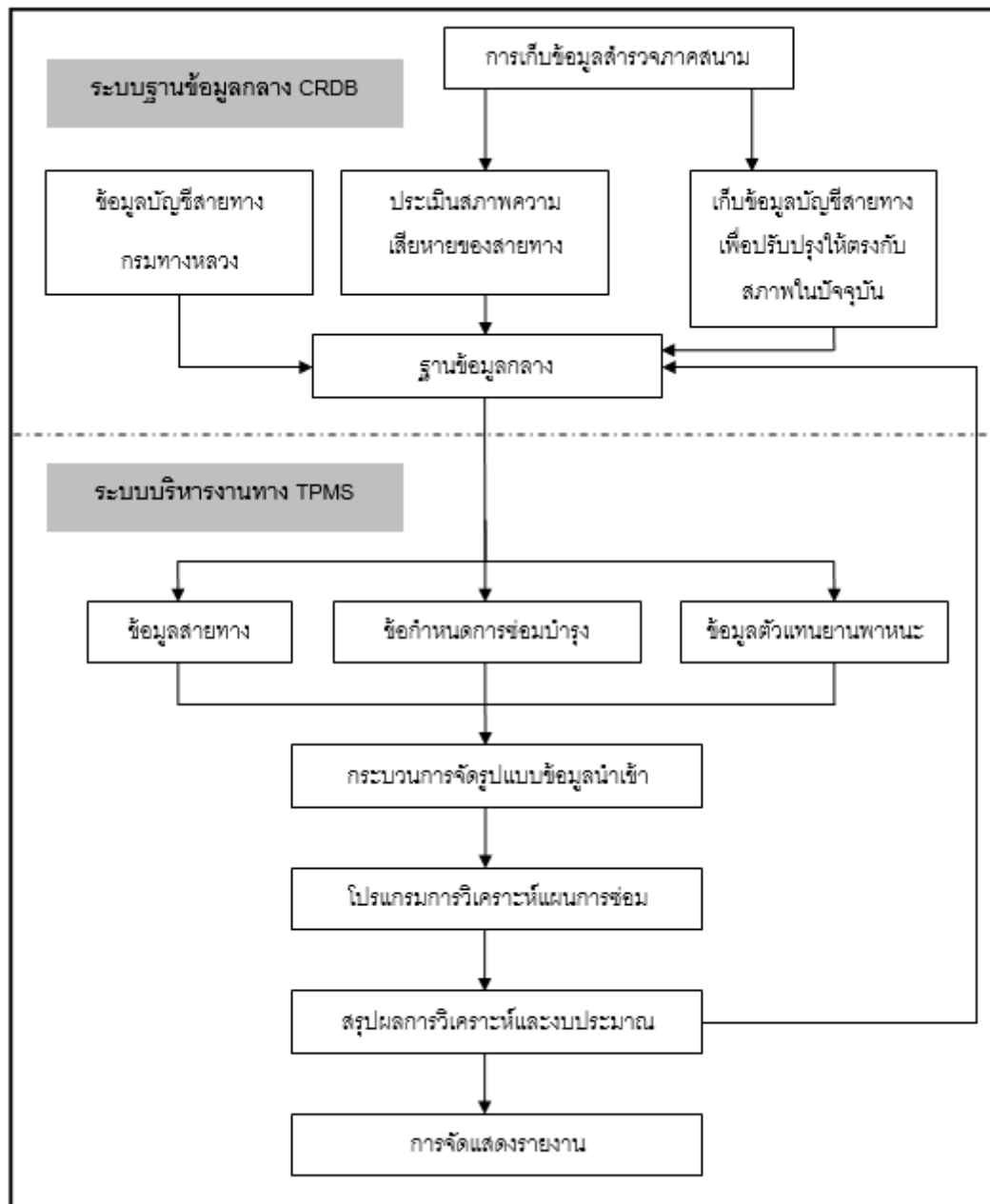


รูปที่ 3-21 สถาปัตยกรรมของระบบ TPMS

จากรูปที่ 3-21 ลักษณะการทำงานของระบบมีรายละเอียดขั้นตอนดังต่อไปนี้

- เครื่องลูกข่ายจะติดต่อผ่าน Application server ทำให้ระบบสามารถรองรับปริมาณเครื่องลูกข่ายได้เพิ่มมากขึ้น แทนที่เครื่องลูกข่ายจะติดต่อกับเครื่อง Database Server ที่ทำงานเป็นฐานข้อมูลกลางโดยตรง
- การติดต่อระหว่าง Application Server กับเครื่องแม่ข่ายฐานข้อมูลจะเป็นแบบ Request/Response ภายใต้โปรโตคอลแบบ TCP/IP โดยที่ข้อมูลที่ส่งระหว่าง Application Server กับ Database Server จะใช้มาตรฐาน SQL (Structured Query Language) ซึ่งเป็นมาตรฐานการติดต่อสื่อสารระหว่างเครื่องลูกข่ายกับเครื่องแม่ข่ายในปัจจุบัน
- ความปลอดภัยของระบบจะปลอดภัยมากขึ้น เนื่องจากพอร์ตที่เครื่อง Database Server จะอนุญาตให้เฉพาะเครื่อง Application Server เข้าได้เพียงเครื่องเดียว ดังนั้นจึงไม่มีผู้ใช้อื่นสามารถเข้าถึง Database Server ได้ นอกจากนั้น Application Server จะมีการตรวจสอบสิทธิของเครื่องลูกข่ายก่อนดึงข้อมูลจากเครื่องแม่ข่ายฐานข้อมูล

โครงสร้างฐานข้อมูลของระบบ TPMS เป็นตารางข้อมูลหนึ่งที่จัดเก็บอยู่ในระบบฐานข้อมูลกลาง (CRDB) ซึ่งใช้ชื่อตารางว่า TPMS2010 โดยเป็นการประมวลผลจากข้อมูลโครงข่ายทางทุกๆ 25 เมตร และสร้างเป็นตารางข้อมูลความละเอียดทุกๆ 1 กิโลเมตร เพื่อให้ระบบ TPMS สืบเรียกนำไปใช้ สำหรับการสืบเรียกตารางข้อมูลดังกล่าวนี้ ผู้ดูแลรักษาระบบ TPMS ควรปรับปรุงให้มีความทันสมัยก่อนการวิเคราะห์เสมอ เนื่องจากเมื่อมีการสืบเรียกข้อมูลโครงข่ายทางเสร็จเรียบร้อยแล้ว ข้อมูลจะถูกบันทึกใน Database Server ของระบบ TPMS เพื่อทำหน้าที่ในการส่งต่อข้อมูลไปยังเครื่องประมวลผลในแต่ละหน่วยงาน (Client) ซึ่งหากข้อมูลในระบบฐานข้อมูลกลาง (CRDB) มีการเปลี่ยนแปลง แต่ผู้ดูแลรักษาระบบ TPMS ไม่ปรับปรุงให้ข้อมูลสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันก็จะส่งผลให้ ผลการวิเคราะห์ที่ได้จากระบบ TPMS คลาดเคลื่อนไปด้วย โดยมีการเชื่อมโยงข้อมูล ดังรูปที่ 3-22 ดังตารางที่ 3-12 และ 3-13



รูปที่ 3-22 การเชื่อมโยงข้อมูลของระบบ TPMS



ตารางที่ 3-12 ข้อมูลความเสียหายผิวทางลาดยาง

Field Name	Data Type	Description	Key Type
gid	Serial	เลขรหัสของตาราง	Primary key
frame_pk_drive	Character	รหัสเฟรมวิดีโอ	
icrack	Real	รอยแตกแบบต่อเนื่องหลายทิศทาง (ตร.ม.)	
ucrack	Real	รอยแตกแบบไม่ต่อเนื่องหลายทิศทาง (ตร.ม.)	
bleeding	Real	พื้นที่ที่มียางซึมขึ้นบนพื้นผิว (ตร.ม.)	
rav_area	Real	พื้นที่ผิวทางหลุมร่อน (ตร.ม.)	
phole_area	Real	พื้นที่ที่มีหลุมบ่อ (ตร.ม.)	
phole_count	Integer	จำนวนหลุมบ่อ	
surf_deform	Real	พื้นที่ที่มีการยุบตัวของผิวทาง (ตร.ม.)	
patch_area	Real	พื้นที่ที่มีรอยปะซ่อม (ตร.ม.)	
edge_break	Real	ความยาวรอยแยกไหล่ทาง (ม.)	
step	Real	ความเสียหายไหล่ทางต่างระดับ	
sh_deteriorate	Real	ความเสียหายไหล่ทาง (ม.)	
the_geom	Geometry	ข้อมูลเชิงพื้นที่	
Date	Date	วันเดือนปีที่ทำการสำรวจ	
link_id	Character	รหัสการสำรวจ	Foreign key

ตารางที่ 3-13 ข้อมูลความเสียหายผิวทางคอนกรีต

Field Name	Data Type	Description	Key Type
gid	Serial	เลขรหัสของตาราง	Primary key
crd_id	Integer	รหัส crd	
framekey	Character	รหัสเฟรมวิดีโอ	
linkid	Character	รหัสการสำรวจ	
distance	Float	ความยาว	
sta	Float	ความยาวช่วงสำรวจ	
lane	Character	ช่องจราจร	
surveydate	Character	วันเดือนปีที่ทำการสำรวจ	
ratedate	Character	วันที่จัดทำข้อมูล	
rators	Character	ผู้จัดทำข้อมูล	
joint	Float	group set of point	
spalling	Float	รอยบิ่นกระเทาะ	
jdamage	Float	วัสดุยานวรอยต่อเสียหาย	

Field Name	Data Type	Description	Key Type
conner	Float	มุมแตก	
patch	Float	รอยปะซ่อม	
tcrack	Float	จำนวนแผ่นแตกตามขวาง	
lcrack	Float	จำนวนแผ่นแตกตามยาว	
dcrack	Float	จำนวนแผ่นแตกตามแนวทแยง	
the_geom	Geometry	ข้อมูลเชิงพื้นที่ (POINT,SRID:4326)	

3.2.4 ศึกษา รวบรวมความต้องการในการใช้งานโปรแกรม TPMS จากผู้ใช้งาน รูปแบบรายงานที่ใช้งานในปัจจุบันของกรมทางหลวง

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษา รวบรวม และประชุมร่วมกับผู้ใช้งาน และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมความต้องการในการใช้งาน และดำเนินการรวบรวมรูปแบบรายงานที่ใช้งานในปัจจุบันของกรมทางหลวง เพื่อนำมาใช้ในการออกแบบรูปแบบรายงานได้ตามความต้องการใช้งาน จากการรวบรวมและประชุมเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม พ.ศ. 2559 ณ สำนักบริหารบำรุงทาง กรมทางหลวง สามารถสรุปได้ดังนี้

- โปรแกรม TPMS ควรใช้งานผ่านเว็บเบราว์เซอร์ได้ เช่น Firefox, Chrome หรือ Safari และสามารถเข้าใช้งานผ่านระบบอินเทอร์เน็ต และอินเทอร์เน็ตของกรมทางหลวงได้
- โปรแกรม TPMS สามารถวิเคราะห์งบประมาณแยกตามประเภทกิจกรรมการซ่อมบำรุงได้
- โปรแกรม TPMS สามารถวิเคราะห์การซ่อมบำรุง โดยการกำหนดวงเงินงบประมาณในแต่ละแขวงทางหลวงได้
- โปรแกรม TPMS ที่พัฒนาขึ้น ควรจะมีแยกการเก็บข้อมูลผลการวิเคราะห์แยกรายบุคคลได้ และสามารถเรียกดูผลการวิเคราะห์ย้อนหลังได้อย่างน้อย 3 ครั้งหลังสุด และควรสรุปเกณฑ์ในแต่ละครั้งไว้ และสามารถปรับปรุงเกณฑ์เดิมที่เคยวิเคราะห์ได้
- โปรแกรม TPMS สามารถเลือกการกรองข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์ได้ เช่น สำนักงานทางหลวง แขวงทางหลวง หมวดการทาง หรือช่วงกิโลเมตรในแต่ละสายทางได้ และสามารถกรองสายทางที่ไม่ถูกเลือกให้ผู้ใช้ทำการเลือกเพิ่มเติมได้
- ในโปรแกรม TPMS เดิมเมื่อตัวเลข กม. วิ่งมาถึงกม.ที่ 1000 โปรแกรมจะตัดเป็นเริ่มต้น กม.ที่ 0+000 ควรแก้ไขให้ตัวเลข กม. วิ่งต่อเนื่อง
- โปรแกรม TPMS สามารถส่งออกรายงานได้เหมาะสมสำหรับการนำไปใช้งานในปัจจุบัน และสามารถส่งออกรูปภาพที่บอกสภาพของสายทาง
- แขวงทางหลวงสามารถวิเคราะห์งบประมาณโดยใช้โปรแกรม TPMS ในแต่ละแขวงเอง แล้วทำการส่งแผนการซ่อมบำรุงกลับมายังกรมทางหลวง

บรรยากาศระหว่างการจัดเก็บความต้องการของผู้ใช้งาน ดังรูปที่ 3-23



รูปที่ 3-23 รวบรวมความต้องการในการใช้งานโปรแกรม TPMS จากผู้ใช้งาน

3.2.5 เสนอแนะเงื่อนไขการเลือกวิธีการซ่อมบำรุง

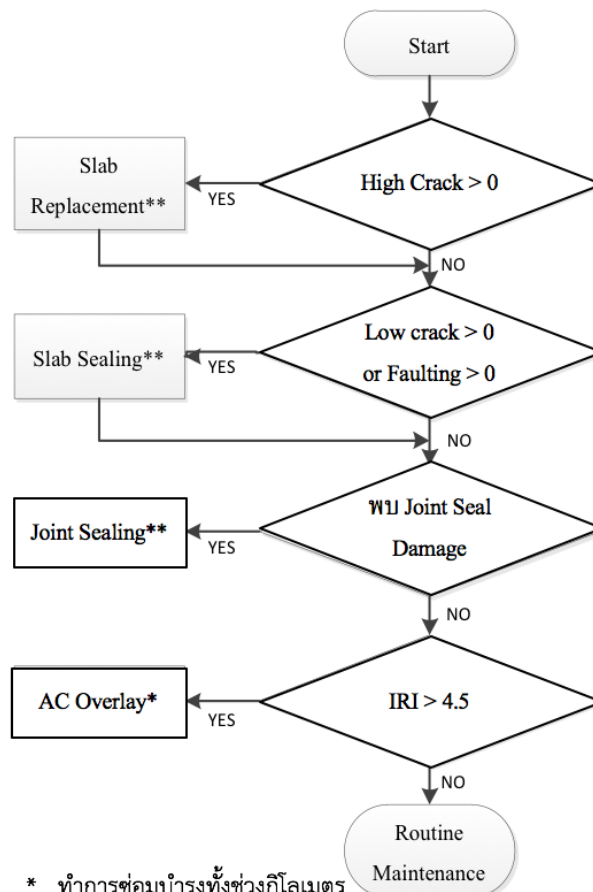
สำหรับการวิเคราะห์การซ่อมบำรุงผิวทางคอนกรีต ได้กำหนดเป็น 4 เงื่อนไขหลัก โดยเป็นไปตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

- 1) นำเข้าข้อมูลความเสียหาย เช่น ข้อมูลรอยแตกตามมุม ข้อมูลการแตกตามขวาง ข้อมูลการแตกตามยาว ข้อมูลดัชนีความขรุขระสากล ฯลฯ เป็นต้น เพื่อใช้ในการทดสอบระบบ
 - พิจารณาความเสียหายประเภท Low-Cracking โดยพิจารณาจากรอยแตกเพียง 1 จุด โดยไม่มีความเสียหายชนิดอื่นรวมอยู่ด้วย หรือ มีความเสียหายประเภทอื่นเพียงประเภทเดียว
 - พิจารณาความเสียหายประเภท Hi-Cracking โดยพิจารณาจากรอยแตกมากกว่า 1 จุด หรือ มีรอยแตกและมีความเสียหายประเภทอื่นรวมอยู่ในแผ่นนั้น
- 2) วิเคราะห์วิธีการซ่อมบำรุงด้วยวิธีการ Slab Replacement โดยพิจารณาแผ่นคอนกรีตที่มีความเสียหายประเภท Hi-cracking โดยจะซ่อมบำรุงเฉพาะแผ่นที่เกิดความเสียหายเท่านั้น
- 3) วิเคราะห์วิธีการซ่อมบำรุงด้วยวิธีการ Sub Sealing โดยพิจารณาจากแผ่นคอนกรีตที่มีความเสียหายประเภท Low-Cracking หรือ Faulting โดยจะซ่อมบำรุงเฉพาะแผ่นที่เกิดความเสียหายเท่านั้น

- 4) วิเคราะห์วิธีการซ่อมบำรุงด้วยวิธีการ AC Overlay โดยพิจารณาสายทางที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากล (IRI) มากกว่า 4.5 เมตรต่อกิโลเมตร ในการซ่อมบำรุงจะดำเนินการซ่อมบำรุงเต็มพื้นที่ผิวจราจรในช่วงดังกล่าว และต้องดำเนินการซ่อมแซม Slab Replace และ Sub Sealing เสริมขึ้น
- 5) วิเคราะห์วิธีการซ่อมบำรุงด้วยวิธีการ Joint Sealing โดยพิจารณารอยต่อของแผ่นคอนกรีตที่เกิดความเสียหาย โดยจะซ่อมแซมเฉพาะแผ่นที่เกิดความเสียหายเท่านั้น
- 6) กรณีที่แผ่นคอนกรีตไม่มีความเสียหายดังกล่าวมาแล้วข้างต้น ควรดำเนินการซ่อมบำรุงปกติ (Routine Maintenance) เพื่อเป็นการยืดอายุการใช้งานของผิวทางให้ดียิ่งขึ้น

ทั้งนี้ สำหรับถนนคอนกรีต สามารถสรุปเงื่อนไขในการจัดทำแผนซ่อมบำรุงถนนผิวคอนกรีตได้ ดังรูปที่

3-24



รูปที่ 3-24 ขั้นตอนการพิจารณาวิธีซ่อมบำรุงผิวทางคอนกรีต



ตารางที่ 3-14 เงื่อนไขการซ่อมบำรุงผิวทางคอนกรีตที่ปรับเปลี่ยนตามความต้องการของคณะกรรมการทางหลวง

วิธีการซ่อม	เงื่อนไขการซ่อม
FD	0 < High Cracking
FD+SS	0 < High Cracking และ 0 < Low Crack หรือ 0 < High Cracking และ 0 < Faulting
FD+SS+JS	0 < High Cracking และ 0 < Low Crack และ 0 < Joint Seal Damage หรือ 0 < High Cracking และ 0 < Faulting และ 0 < Joint Seal Damage
FD+SS+JS+OL	0 < High Cracking และ 0 < Low Crack และ 0 < Joint Seal Damage และ 4.5 < IRI หรือ 0 < High Cracking และ 0 < Faulting และ 0 < Joint Seal Damage และ 4.5 < IRI
SS	0 < Low Crack หรือ 0 < Faulting
SS+JS	0 < Low Crack และ 0 < Joint Seal Damage หรือ 0 < Faulting และ 0 < Joint Seal Damage
SS+JS+OL	0 < Low Crack และ 0 < Joint Seal Damage และ 4.5 < IRI หรือ 0 < Faulting และ 0 < Joint Seal Damage และ 4.5 < IRI
js	0 < Joint Seal Damage
JS+OL	0 < Joint Seal Damage และ 4.5 < IRI
OL	4.5 < IRI

ในส่วนเงื่อนไขการซ่อมบำรุงผิวทางลาดยางจากคำแนะนำจากทางคณะกรรมการของกรมทางหลวง เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องใกล้เคียงกับการเลือกวิธีการซ่อมที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ซึ่งสามารถแสดงเงื่อนไขการซ่อมที่ได้รับการพิจารณาแล้วจากคณะกรรมการกรมทางหลวง ดังตารางที่ 3-15

ตารางที่ 3-15 เงื่อนไขการซ่อมบำรุงที่ปรับเปลี่ยนตามความต้องการของคณะกรรมการทางหลวง

วิธีการซ่อม	เงื่อนไขการซ่อม
Paraslurry	$0 \leq \text{IRI} \leq 2.5$ และ $0\% < \text{Cracking Area} \leq 5\%$ หรือ Age $\Rightarrow$ 3 ปี
AC Overlay 5.0 เซนติเมตร	$0 \leq \text{IRI} \leq 3$ และ $0\% < \text{Cracking Area} \leq 5\%$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี หรือ $0 \text{ mm} < \text{Rutting} < 30 \text{ mm}$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี
Milling+Overlay 5.0 เซนติเมตร	$0 \leq \text{IRI} \leq 3$ และ $0\% < \text{Cracking Area} \leq 5\%$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี หรือ $0 \text{ mm} < \text{Rutting} < 50 \text{ mm}$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี
Recycling 5 เซนติเมตร	$0 < \text{IRI} \leq 100$ และ $0\% < \text{Cracking Area} < 100\%$ และ AADT $< 2,000$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี หรือ $0 \text{ mm} < \text{Rutting} \leq 50 \text{ mm}$ และ AADT $< 2,000$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี
Recycling 10 เซนติเมตร	$0 < \text{IRI} \leq 100$ และ $0\% < \text{Cracking Area} < 100\%$ และ AADT $\geq 2,000$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี หรือ $0 \text{ mm} < \text{Rutting} \leq 50 \text{ mm}$ และ AADT $\geq 2,000$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี



รูปที่ 3-25 ปรีกษาและขอความเห็นจากคณะกรรมการเพื่อกำหนดเงื่อนไขการซ่อมบำรุง

3.3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบ TPMS เพื่อรองรับข้อมูล เทคโนโลยี รวมถึงการพัฒนาในอนาคต

3.3.1 องค์ประกอบภายในระบบ TPMS ที่จะพัฒนา

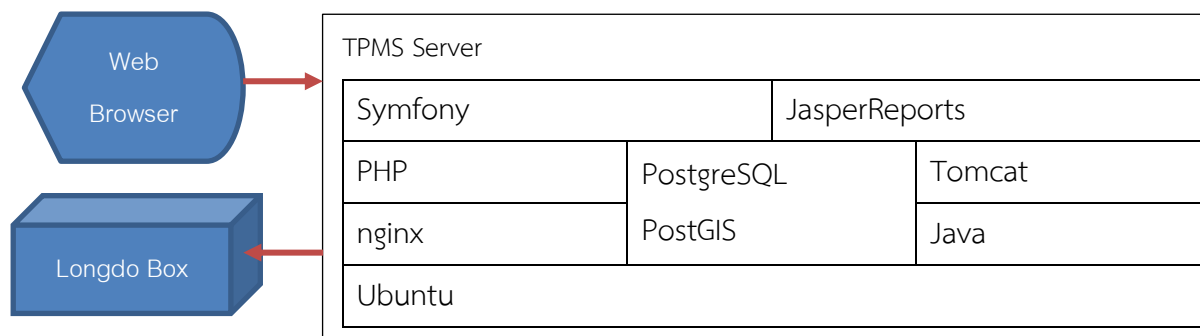
องค์ประกอบในการพัฒนาระบบ TPMS จะถูกพัฒนาให้ทำงานในรูปแบบของเว็บแอปพลิเคชัน กล่าวคือผู้ใช้งานสามารถใช้ระบบผ่านทางเว็บเบราว์เซอร์โดยไม่ต้องติดตั้งโปรแกรมใดๆ เพิ่มเติม ส่วนโปรแกรมที่เครื่องแม่ข่ายเว็บ มีองค์ประกอบของเทคโนโลยีต่างๆ ที่นำมาใช้และพัฒนาเพิ่มเติม ดังนี้

- Longdo Box: ทำหน้าที่ให้บริการข้อมูลแผนที่ภูมิศาสตร์
- PostgreSQL Database และ PostGIS Extension: ทำหน้าที่เป็นระบบจัดการฐานข้อมูลและจัดการข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศ
- nginx Web Server: ทำหน้าที่เป็นโปรแกรมแม่ข่ายเว็บสำหรับรับคำสั่งจากผู้ใช้งานผ่านเว็บเบราว์เซอร์
- PHP Engine: ทำหน้าที่เป็นระบบพื้นฐานเพื่อรองรับการทำงานของเว็บ
- Symfony Content Management Framework: ทำหน้าที่เป็นโปรแกรมบริหารและแสดงข้อมูลภายในเว็บทั้งหมด รวมทั้งส่วนของการบริหารผู้ใช้งาน
- Java Runtime Environment: ทำหน้าที่เป็นระบบพื้นฐานเพื่อรองรับงานประมวลผลข้อมูล
- Apache Tomcat: ทำหน้าที่ประมวลผลคำสั่ง เป็นระบบพื้นฐานที่รองรับการทำงานของระบบย่อยอื่นๆ
- JasperReports Server: ทำหน้าที่สร้างรายงานสำหรับจัดพิมพ์
- Ubuntu Linux: ทำหน้าที่เป็นระบบปฏิบัติการของเครื่องแม่ข่าย

สถาปัตยกรรมของระบบองค์ประกอบต่างๆ จะถูกนำไปใช้ร่วมกันในการพัฒนาระบบ TPMS ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 4 ส่วนหลัก ดังต่อไปนี้

1. เว็บไซต์: จะใช้ HTML5, CSS3, AJAX, jQuery เป็นพื้นฐานในการพัฒนาระบบตามแนวคิดเทคโนโลยียุค Web 2.0
2. ฐานข้อมูล: ใช้ฐานข้อมูลเพื่องานภูมิศาสตร์สารสนเทศโดยเฉพาะ มีระบบสำเนา และสำรองข้อมูล
3. รายงาน: สามารถออกรายงานได้ทั้งแบบ PDF, Excel และ HTML เพื่องานพิมพ์ วิเคราะห์ และดูผ่านเว็บเบราว์เซอร์ตามลำดับ
4. แผนที่: ดึงข้อมูลแผนที่พื้นหลังแบบ Raster และแสดงข้อมูล Vector เท่าที่จำเป็น เพื่อความรวดเร็วการแสดงผล

องค์ประกอบต่างๆ เมื่อนำมาใช้ร่วมกันจะสามารถแสดงได้ดังนี้



สำหรับเวอร์ชันขององค์ประกอบต่างๆ ที่คาดว่าจะนำมาใช้ในระบบ TPMS ดังตารางที่ 3-16

ตารางที่ 3-16 องค์ประกอบภายในโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง (TPMS)

องค์ประกอบต่างๆ ภายในระบบ	เวอร์ชัน
Symfony CMF	2.0
PHP Engine	7.0
nginx Web Server	1.10
Ubuntu Linux	16.04 LTS
PostgresSQL Database	9.6
PostGIS Extension	1.5
JasperReports Server	6.3
Apache Tomcat	8.5
Java Runtime Environment	8

3.3.2 ปรับปรุงโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง (TPMS)

ที่ปรึกษาได้ทำการปรับปรุงโปรแกรม TPMS โดยคำนึงถึงการใช้งานตามที่ได้รวบรวมความต้องการในการใช้งานโปรแกรม TPMS และรูปแบบรายงานที่ใช้งานในปัจจุบันของกรมทางหลวง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ที่ปรึกษาทำการปรับปรุงให้สามารถปรับเปลี่ยนค่าตัวแปรต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อแบบจำลองต่างๆ ภายในระบบ TPMS ได้ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ข้อมูลยานพาหนะ ซึ่งแสดงถึงรายละเอียดตัวแทนยานพาหนะ และข้อมูลการใช้เชื้อเพลิง ซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนข้อมูลให้เป็นปัจจุบันได้



โปรแกรมวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทางหลวง TPMS											
ตั้งค่า											
เงื่อนไขการซ่อม											
ยานพาหนะ											
ค่าใช้จ่ายการซ่อม											
พารามิเตอร์											
บันทึก											
ยานพาหนะ											
เชื้อเพลิง											
ชื่อ	ราคา	น้ำหนัก	เชื้อเพลิง	ราคาก๊าซ	เพลา	ล้อ	ราคายาง	จำนวนผู้โดยสาร	% ผู้โดยสารที่เดินทางไปทำงาน	มูลค่าเวลาที่เดินทางไปทำงาน	ค่าแรงซ่อมบำรุง
Motorcycle	50,000.50	200.00	Petrol	150.00	2	2	1,200.00	1	1.00	70.00	43.75
Car < 7	700,000.00	800.50	Petrol	150.00	2	4	1,500.00	5	0.20	70.00	43.75
Car > 7	1,200,000.00	1,000.00	Diesel	150.00	2	4	1,700.00	9	0.20	70.00	43.75
Light Bus	1,700,000.00	5,000.00	Diesel	200.50	2	4	2,500.00	14	0.70	70.00	43.75
Medium Bus	2,500,000.00	7,000.00	Diesel	200.00	20	6	3,000.00	35	0.70	70.00	43.75
Heavy Bus	3,000,000.00	10,000.00	Diesel	200.00	3	100	3,500.00	60	0.70	70.00	43.75
Light Truck	750,000.00	4,000.00	Diesel	200.00	2	4	4,000.50	0	0.00	70.00	43.75

รูปที่ 3-26 ข้อมูลยานพาหนะ

โปรแกรมวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทางหลวง TPMS											
ตั้งค่า											
เงื่อนไขการซ่อม											
ยานพาหนะ											
ค่าใช้จ่ายการซ่อม											
พารามิเตอร์											
บันทึก											
ยานพาหนะ											
เชื้อเพลิง											
ชื่อ	ราคา										
Petrol	32.00										
Diesel	27.00										

รูปที่ 3-27 กำหนดค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง

- ค่าใช้จ่ายการซ่อมในแต่ละวิธีซ่อม ที่ปรึกษาได้จัดทำให้สามารถปรับเปลี่ยนให้เป็นปัจจุบันได้ ซึ่งค่าใช้จ่ายในการซ่อมสามารถจำแนกออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ระดับสำนัก ระดับแขวง และระดับประเทศ



รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)
โครงการปรับปรุงโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง (TPMS)

โปรแกรมวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทางหลวง
TPMS

ค้นหาข้อมูล | ตั้งค่า | ออกจากระบบ

ตั้งค่า

เงื่อนไขการซ่อม ยานพาหนะ ค่าใช้จ่ายการซ่อม พารามิเตอร์ บันทึก

	FD	JS	OL	OL05	OL10	PD	RB00	RC	RCL05	RCL10	RM	RM00	SS	SS02
000	260.00	740.00	0.00	350.00	650.00	650.00	740.00	350.00	260.00	520.00	0.00	0.00	130.00	130.00
152	260.00	520.00	0.00	350.00	650.00	650.00	740.00	350.00	260.00	520.00	0.00	0.00	130.00	130.00
155	260.00	520.00	0.00	350.00	650.00	650.00	740.00	350.00	260.00	520.00	0.00	0.00	130.00	130.00
156	260.00	520.00	0.00	350.00	650.00	650.00	740.00	350.00	260.00	520.00	0.00	0.00	130.00	130.00
310	285.00	740.00	0.00	350.00	650.00	650.00	740.00	350.00	285.00	570.00	0.00	0.00	130.00	130.00
320	275.00	550.00	0.00	350.00	650.00	650.00	740.00	350.00	275.00	550.00	0.00	0.00	130.00	130.00
330	265.00	530.00	0.00	350.00	650.00	650.00	740.00	350.00	265.00	530.00	0.00	0.00	130.00	130.00
410	280.00	740.00	0.00	350.00	650.00	650.00	740.00	350.00	280.00	560.00	0.00	0.00	130.00	130.00
420	280.00	560.00	0.00	430.00	795.00	650.00	1,070.00	350.00	595.00	960.00	0.00	0.00	130.00	105.00

© 2017 DOH-TPMS | สำนักบริหารทางหลวง | กองทางหลวง | กระทรวงคมนาคม

รูปที่ 3-28 ค่าใช้จ่ายการซ่อมระดับสำนัก

โปรแกรมวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทางหลวง
TPMS

ค้นหาข้อมูล | ตั้งค่า | ออกจากระบบ

ตั้งค่า

เงื่อนไขการซ่อม ยานพาหนะ ค่าใช้จ่ายการซ่อม พารามิเตอร์ บันทึก

	FD	JS	OL	OL05	OL10	PD	RB00	RC	RCL05	RCL10	RM	RM00	SS	SS02
000	520.00	260.00	740.00	650.00	795.00	650.00	1,070.00	350.00	595.00	960.00	0.00	0.00	130.00	105.00
311	570.00	285.00	740.00	650.00	795.00	650.00	740.00	350.00	285.00	570.00	0.00	0.00	130.00	130.00
312	570.00	285.00	740.00	350.00	650.00	650.00	740.00	350.00	285.00	570.00	0.00	0.00	130.00	130.00
313	570.00	285.00	740.00	350.00	650.00	650.00	740.00	350.00	285.00	570.00	0.00	0.00	130.00	130.00
314	570.00	285.00	740.00	350.00	650.00	650.00	740.00	350.00	285.00	570.00	0.00	0.00	130.00	130.00
317	570.00	285.00	740.00	350.00	650.00	650.00	740.00	350.00	285.00	570.00	0.00	0.00	130.00	130.00
318	570.00	285.00	740.00	350.00	650.00	650.00	740.00	350.00	285.00	570.00	0.00	0.00	130.00	130.00
319	570.00	285.00	740.00	350.00	650.00	650.00	740.00	350.00	285.00	570.00	0.00	0.00	130.00	130.00
321	550.00	275.00	740.00	350.00	650.00	650.00	740.00	350.00	275.00	550.00	0.00	0.00	130.00	130.00

© 2017 DOH-TPMS | สำนักบริหารทางหลวง | กองทางหลวง | กระทรวงคมนาคม

รูปที่ 3-29 ค่าใช้จ่ายระดับแขวง

โปรแกรมวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทางหลวง
TPMS

ค้นหาข้อมูล | ตั้งค่า | ออกจากระบบ

ตั้งค่า

เงื่อนไขการซ่อม ยานพาหนะ ค่าใช้จ่ายการซ่อม พารามิเตอร์ บันทึก

ชื่อมาตรฐาน	ราคา
FD	28,000.00
JS	50.00
OL	650.00
OL05	430.00
OL10	795.00
PD	720.00
RB00	1,070.00
RC	850.00
RCL05	595.00

© 2017 DOH-TPMS | สำนักบริหารทางหลวง | กองทางหลวง | กระทรวงคมนาคม

รูปที่ 3-30 ค่าใช้จ่ายการซ่อมวิธีต่างๆ



- และค่าพารามิเตอร์ที่ส่งผลกระทบต่อแบบจำลอง เช่น ค่า KGP ค่าคงที่แบบจำลองความเร็ว ค่าคงที่ Optimization และค่าคงที่ที่ใช้ในแบบจำลองการซ่อม ซึ่งสามารถปรับปรุงหรือแก้ไขให้เป็นปัจจุบันได้



The screenshot shows the TPMS interface with the following sections:

- TPMS Header:** Includes the logo and navigation links like 'ค้นหาเครื่องมือ', 'ตั้งค่า', and 'ออกจากระบบ'.
- ตั้งค่า (Settings):** A tab for configuring the system.
- แบบจำลองการซ่อม (Repair Model):** A dropdown menu with options: 'Optimization', 'ค่า KGP', and 'แบบจำลองความเร็ว'.
- เสริมผิวลาดยาง (Paving):** Includes 'OVERLAY A0' (0.90) and 'DEFAULT HS OLD' (50.00).
- จามผิวลาดยาง (Gravel):** Includes 'RWE SS MODEL A0' (0.30), 'RWE SS MODEL A1' (1.90), 'RWE SS MODEL A2' (0.09), and 'DEFAULT LOWER BOUND IRI AFTER SLURRY SEAL' (1.50).
- นูนผิวทาง (Road Profile):** Includes 'IRI AFTER REHABILITATION' (1.8).
- Recycling 5 cm:** Includes 'RCL SCM' (0.15).

รูปที่ 3-31 หน้าจอปรับเปลี่ยนพารามิเตอร์ที่ส่งผลกระทบต่อแบบจำลองต่างๆ

2) สามารถกำหนดรูปแบบการซ่อมบำรุงให้สอดคล้องกับปัจจุบัน และปรับเปลี่ยนเงื่อนไขการซ่อมบำรุงตามที่ได้ทำการตกลงกับคณะทำงานของกรมทางหลวง

ตารางที่ 3-17 เงื่อนไขการซ่อมบำรุงที่ปรับเปลี่ยนตามความต้องการของคณะทำงานกรมทางหลวง

วิธีการซ่อม	เงื่อนไขการซ่อม
Paraslurry	$0 \leq \text{IRI} \leq 2.5$ และ $0\% < \text{Cracking Area} \leq 5\%$ หรือ $\text{Age} \geq 3$ ปี
AC Overlay 5.0 เซนติเมตร	$0 \leq \text{IRI} \leq 3$ และ $0\% < \text{Cracking Area} \leq 5\%$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี หรือ $0 \text{ mm} < \text{Rutting} < 30 \text{ mm}$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี
Milling+Overlay 5.0 เซนติเมตร	$0 \leq \text{IRI} \leq 3$ และ $0\% < \text{Cracking Area} \leq 5\%$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี หรือ $0 \text{ mm} < \text{Rutting} < 50 \text{ mm}$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี
Recycling 5 เซนติเมตร	$0 < \text{IRI} \leq 100$ และ $0\% < \text{Cracking Area} < 100\%$ และ $\text{AADT} < 2,000$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี หรือ $0 \text{ mm} < \text{Rutting} \leq 50 \text{ mm}$ และ $\text{AADT} < 2,000$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี
Recycling 10 เซนติเมตร	$0 < \text{IRI} \leq 100$ และ $0\% < \text{Cracking Area} < 100\%$ และ $\text{AADT} \geq 2,000$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี หรือ $0 \text{ mm} < \text{Rutting} \leq 50 \text{ mm}$ และ $\text{AADT} \geq 2,000$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี



3) ทั้งนี้ที่ปรึกษาได้ดำเนินการให้ผู้ใช้งานสามารถลด เพิ่มเติม และแก้ไขวิธีการซ่อมบำรุงและราคาต่อหน่วยเพื่อให้ได้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน

โปรแกรมวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทางหลวง TPMS															
ตั้งค่า															
เงื่อนไขการซ่อม ยานพาหนะ ค่าใช้จ่ายการซ่อม พารามิเตอร์ บันทึก															
แขวง	FD	JS	OL	OL05	OL10	PD	RB00	RC	RCL05	RCL10	RM	RM00	SS	SS02	
000	260	740	0	350	650	650	740	350	260	520	0	0	130	130	
152	260	520	0	350	650	650	740	350	260	520	0	0	130	130	
155	260	520	0	350	650	650	740	350	260	520	0	0	130	130	
156	260	520	0	350	650	650	740	350	260	520	0	0	130	130	
310	285	740	0	350	650	650	740	350	285	570	0	0	130	130	
320	275	550	0	350	650	650	740	350	275	550	0	0	130	130	
330	265	530	0	350	650	650	740	350	265	530	0	0	130	130	
410	280	740	0	350	650	650	740	350	280	560	0	0	130	130	
420	280	560	0	430	795	650	1070	350	595	960	0	0	130	105	
430	265	530	0	350	650	650	740	350	265	530	0	0	130	130	
440	270	540	0	350	650	650	740	350	270	540	0	0	130	130	

รูปที่ 3-32 หน้าจอปรับเปลี่ยนราคาการซ่อมบำรุง และราคาต่อหน่วย

4) ที่ปรึกษาทำการปรับเปลี่ยนเงื่อนไขในการวิเคราะห์งบประมาณ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งาน โดยทางที่ปรึกษาได้ทำการปรับปรุงระบบ TPMS ในการวิเคราะห์ประจำปี ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

- สามารถกำหนดวงเงินแยกในแต่ละกิจกรรมซ่อมบำรุงตามที่กรมทางหลวงกำหนด เพื่อทำการวิเคราะห์

โปรแกรมวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทางหลวง TPMS															
บำรุงรักษาประจำปี - กำหนดงบ															
เงื่อนไข: ไม่จำกัดงบ จำกัดงบรวม จำกัดงบตามหน่วยงาน จำกัดงบตามวิธีซ่อม IRI เป้าหมาย															
เป้าหมาย: ผลประโยชน์ผู้ใช้ทาง IRI เฉลี่ยต่ำสุด															
ส่วนลด: 0.00 % ชนิดผิวทาง: asphalt ระยะทางรวม: 609.43 กม.															
RCL05											ล้านบาท				
OL05											ล้านบาท				
RCL10											ล้านบาท				
SS02											ล้านบาท				
OL10											ล้านบาท				
RB00											ล้านบาท				
รวมทั้งหมด 0.00 ล้านบาท															

รูปที่ 3-33 หน้าจอกำหนดวงเงินตามกิจกรรมซ่อมบำรุง

- กำหนดวงเงินแยกในแต่ละหน่วยงาน เพื่อเป็นการกระจายงบประมาณไปยังแต่ละหน่วยงาน ก่อนทำการวิเคราะห์

รูปที่ 3-34 หน้าจอกำหนดวงเงินตามหน่วยงาน

5) ปรับปรุงรูปแบบการเลือกข้อมูลสายทางที่ใช้ในการวิเคราะห์ให้สะดวกต่อการใช้งานยิ่งขึ้น โดยผู้ใช้งานสามารถเลือกลักษณะของสายทางที่จะทำการวิเคราะห์ คือ วิเคราะห์ถนนลาดยาง หรือคอนกรีต กำหนดช่วงค่า IRI ของสายทางรวมถึงปริมาณจราจร เพื่อคัดกรองสายทางที่ต้องการ

รูปที่ 3-35 หน้าจอการเลือก และคัดกรองข้อมูลสายทาง

โปรแกรมวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทางหลวง

TPMS

ค้นหาข้อมูล

ตั้งค่า

ออกจากระบบ

บำรุงรักษาเชิงกลยุทธ์ - เลือกสายทาง

ตัวกรองสายทาง

ชนิดผิวทาง:

ลาดยาง

คอนกรีต

เลน:

ทั้งหมด

F

R

หน่วยงาน:

ทั้งหมด

ค้นหาหน่วยงาน

สำนักงานหลวงที่ 1 (เชียงใหม่)

ขท เชียงใหม่ที่ 1

ขท เชียงใหม่ที่ 2

ขท เชียงใหม่ที่ 3

ขท แม่ฮ่องสอน

ขท ลำปางที่ 1

ขท ลำปางที่ 2

ขท ลำพูน

สำนักงานหลวงที่ 2 (แพร่)

ขท เชียงรายที่ 1

รูปที่ 3-36 หน้าจอการเลือกสายทางตามหน่วยงาน

6) ที่ปรึกษาทำการปรับปรุงระบบ TPMS ให้สามารถบันทึกรายละเอียดโครงการที่ใช้ในการวิเคราะห์ ซึ่งประกอบด้วย สายทาง วิธีการและเงื่อนไขในการซ่อมบำรุง เพื่อให้ผู้ใช้งานสามารถเรียกรายละเอียดของโครงการเดิม เพื่อนำกลับมาแก้ไขหรือนำมาใช้ในการวิเคราะห์ใหม่ได้ พร้อมทั้งระบุสถานะของการสั่งการวิเคราะห์ในแต่ละครั้ง

โปรแกรมวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทางหลวง

TPMS

ค้นหาข้อมูล

ตั้งค่า

ออกจากระบบ

งานบำรุงรักษาล่าสุด

ค้นหา

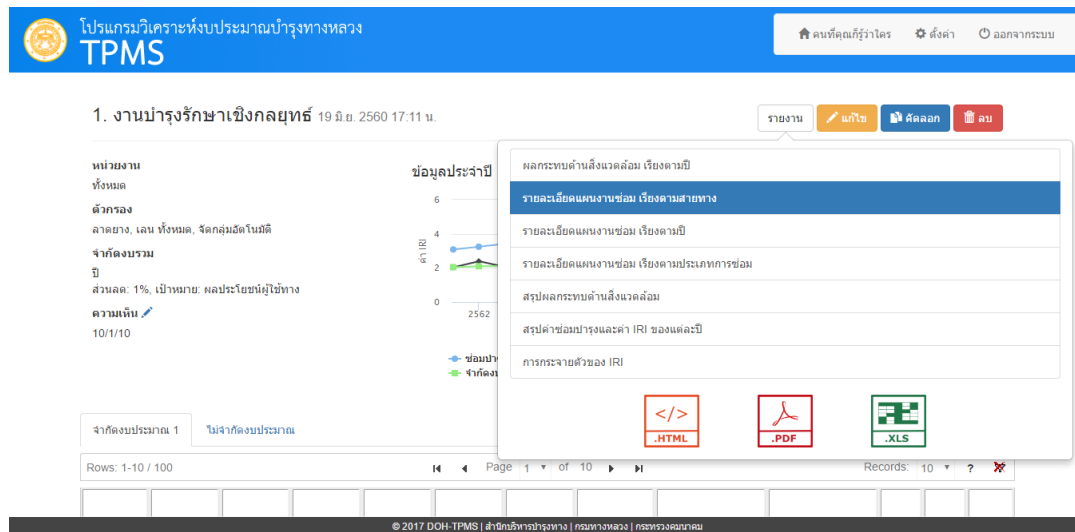
บำรุงรักษาเชิงกลยุทธ์

บำรุงรักษาประจำปี

ประเภท	เงื่อนไข	ความเห็น	วิเคราะห์เมื่อ	สถานะ
1. บำรุงรักษาเชิงกลยุทธ์	หน่วยงานทั้งหมด ตัวกรอง : สิวลาดยาง, เลน : ทั้งหมด, จัดกลุ่มอัตโนมัติ ส่วนลด : 1%, เงื่อนไข : จำกัดงบรวม, เป้าหมาย : ผลประโยชน์ผู้ใช้ทาง	10/1/10	19 มิ.ย. 2560 17:11 น.	เสร็จสิ้น
2. บำรุงรักษาเชิงกลยุทธ์	หน่วยงานทั้งหมด ตัวกรอง : สิวลาดยาง, เลน : ทั้งหมด, จัดกลุ่มอัตโนมัติ ส่วนลด : 0%, เงื่อนไข : จำกัดงบรวม, เป้าหมาย : ผลประโยชน์ผู้ใช้ทาง	10/3/10	19 มิ.ย. 2560 11:23 น.	เสร็จสิ้น
3. บำรุงรักษาเชิงกลยุทธ์	หน่วยงานทั้งหมด ตัวกรอง : สิวลาดยาง, เลน : ทั้งหมด, จัดกลุ่มอัตโนมัติ ส่วนลด : 0%, เงื่อนไข : จำกัดงบรวม, เป้าหมาย : ผลประโยชน์ผู้ใช้ทาง	all/3/10	19 มิ.ย. 2560 11:19 น.	กำลังทำงาน
4. บำรุงรักษาเชิงกลยุทธ์	หน่วยงานทั้งหมด ตัวกรอง : สิวลาดยาง, เลน : ทั้งหมด, จัดกลุ่มอัตโนมัติ ส่วนลด : 0%, เงื่อนไข : จำกัดงบรวม, เป้าหมาย : ผลประโยชน์ผู้ใช้ทาง	5/3/2	19 มิ.ย. 2560 11:05 น.	เสร็จสิ้น
5. บำรุงรักษาเชิงกลยุทธ์	หน่วยงานทั้งหมด ตัวกรอง : สิวลาดยาง, เลน : ทั้งหมด, จัดกลุ่มอัตโนมัติ		15 มิ.ย. 2560 17:13 น.	กำลังทำงาน

รูปที่ 3-37 หน้าจอบันทึกข้อมูลการวิเคราะห์ และสถานะของการวิเคราะห์ข้อมูล

7) ที่ปรึกษาได้ปรับเปลี่ยนการส่งออกรายงานให้สามารถแสดงผล และส่งออกข้อมูลผลการวิเคราะห์ ทั้งในลักษณะตาราง และแผนภูมิ ได้ในรูปแบบที่กรมทางหลวงกำหนด เช่น รูปแบบ Excel, .PDF, รูปภาพ และรายงานรูปแบบ Dynamic Report เพื่อใช้ในการจัดเก็บผลการวิเคราะห์ และนำไปใช้งาน



รูปที่ 3-38 หน้าจอแสดงผลการวิเคราะห์ และส่งออกรายงาน



รูปที่ 3-39 หน้าจอแสดงผลการวิเคราะห์ รูปแบบ Dynamic Report

8) ที่ปรึกษาได้ทำการเชื่อมต่อข้อมูลที่เป็นสำเนาสำหรับการวิเคราะห์ข้อมูล เช่น ระบบสารสนเทศโครงข่ายทางหลวง (RoadNet), ระบบฐานข้อมูลงานวิเคราะห์และตรวจสอบสภาพทาง (MIIS), ระบบข้อมูลทะเบียนทางหลวง (HRIS) โดยทำการปรับค่าพารามิเตอร์ต่างๆ ให้สอดคล้องกับระบบ TPMS เพื่อใช้ในการดึงข้อมูลมาทำการวิเคราะห์ โดยมีขั้นตอนการเชื่อมต่อดังนี้

- สร้างตารางเพื่อเก็บข้อมูลในระบบ Roadnet

Column	Type
id	bigint
csid	character varying(255)
description	character varying(255)
direction	character varying(255)
grade	double precision
horcurve	double precision
kmend	integer
kmstart	integer
len	double precision
numoflanes	integer
roadclass	character varying(255)
routeid	character varying(255)
sectioncode	character varying(255)
subcsid	character varying(255)
surveyyear	integer
sadt_id	bigint
condition_id	bigint
district_districtcode	character varying(255)
division_divisioncode	character varying(255)
geometry_id	bigint
pavementbase_pavementbasename	character varying(255)
pavementtype_pavementtypecode	character varying(255)
roadinventory_id	bigint
laneno	integer

รูปที่ 3-40 ส่วนหนึ่งของตารางข้อมูล

- ใช้ข้อมูลสายทางของระบบ HRIS จากตาราง road, section และ section_part ซึ่งเชื่อมต่อกับฐานข้อมูล Roadnet อยู่แล้วด้วยวิธี replication เป็นข้อมูลตั้งต้น เช่น หมายเลขสายทาง, กม. เป็นต้น

phpPgAdmin: PostgreSQL: doh_roadnet: public: section:

Browse

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1:

Actions	gid	section_id	road_id	code	name	name_en	district_code
Edit Delete	1	4478	4399	0100	ดอนไชย - หอรบ	DON CHAI - HO ROP	523
Edit Delete	2	4982	4935	0101	หนองบ่อ - หนองยอ	NONG BO - NONG YO	631
Edit Delete	4	4036	4312	0301	ไชโย - ทางแยกวัดสาว...	CHAIYO - JCT.WAT SAWANG AROM	433
Edit Delete	6	1815	4721	0100	บ้านโพธิ์ - โคกโขง	BAN PHO - KHOK KHONG	643
Edit Delete	7	4370	4223	1301	แมกกา - แยกประจักษ์...	MAE KA - JCT.PRATU CHAI	535
Edit Delete	9	5429	5153	0102	สระโบสถ์ - ยางโทน	SA BOT - YANG THON	431
Edit Delete	10	6019	5151	0102	เขาสุกิม - ห้วยสะท...	KHAO SUKIM - HUAI SATHON	423

รูปที่ 3-41 ตาราง road, section และ section_part ซึ่งเชื่อมต่อกับฐานข้อมูล Roadnet

- ดึงข้อมูล AADT ปีล่าสุดจากฐานข้อมูล TIMS ตาราง tims_vk และ tims_aadt_station_type ซึ่งเชื่อมต่อกันด้วยวิธี replication

phpPgAdmin: PostgreSQL? doh_tims_hris? public? tims_vk?

Select

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1

Actions	aadt_id	aadt	status	vk	aadt_adjust	route	control	length	km_start	km_end
Edit Delete	97425	84419	A	329181090	NULL	0001	0401	14	79000	93000
Edit Delete	80288	53181	A	271754910	NULL	0001	0401	14	79000	93000
Edit Delete	80289	NULL	J	194110650	53181	0001	0402	10	93000	103000
Edit Delete	97428	NULL	J	235129350	84419	0001	0402	10	93000	103000
Edit Delete	97427	38197	A	274094181	NULL	0001	0403	20.746	103000	123746
Edit Delete	80290	41959	A	317725716	NULL	0001	0403	20.746	103000	123746
Edit Delete	97428	42846	A	214548560	NULL	0001	0404	13.719	123746	137465

รูปที่ 3-42 ข้อมูล AADT จากฐานข้อมูล TIMS

- ดึงข้อมูลปีล่าสุดที่เชื่อมล่าสุดจากระบบ Plannet ผ่านทาง Web Service

← ⓘ plannet.doh.go.th/api/getplan.ashx?byear=2560&eyear=2560&std_id=33200

```
{
  "task": [
    {
      "property": {
        "std_id": 33200,
        "std_name": "สงขลาที่ 2",
        "std_type": "สงขลา",
        "std_desc": "สทล.18 (สงขลา)",
        "std_code": "0043",
        "std_status": "0202",
        "std_note": "จะนะ - ปาด",
        "std_length": 63.96,
        "std_width": 63.96,
        "std_height": 2,
        "std_area": "แพ่ง",
        "std_area_sqm": 1513000,
        "std_area_sqm_note": null,
        "std_area_sqm_note2": null,
        "std_area_sqm_note3": null,
        "std_area_sqm_note4": 17271,
        "std_area_sqm_note5": null,
        "std_area_sqm_note6": "เพิ่มประสิทธิภาพของป้ายและเครื่องหมายจราจรรองรับการเข้าสู่เขื่อน",
        "std_area_sqm_note7": "",
        "std_area_sqm_note8": 2560,
        "std_area_sqm_note9": null,
        "std_area_sqm_note10": null,
        "std_area_sqm_note11": "\Date(1495386000000)\",
        "std_area_sqm_note12": "\Date(1494781200000)\",
        "std_area_sqm_note13": ""
      }
    }
  ]
}
```

รูปที่ 3-43 ดึงข้อมูลการซ่อมจากระบบ Plannet

- เมื่อเติมข้อมูลระดับตอนควบคุมครบแล้ว จะตัดสายทางเป็นช่วงละ 1 กม.
- นำข้อมูลสายทางของระบบ Roadnet จากตาราง subsection, lane มาเติม เช่น ผิวทาง, ความกว้างสายทาง เป็นต้น

phpPgAdmin: PostgreSQL: doh_roadnet: public: subsection:

Browse

1 2 3 4 5 6 7 8 9 1

Actions	subsection_id	section_id	km_start	km_end	length	length_to2	lane_count
Edit Delete	4702	1732	2625	40241	37.616	37.616	2
Edit Delete	12047	1977	26000	26000	NULL	0.396	2
Edit Delete	9000	4901	20000	52750	32.75	32.75	2
Edit Delete	7761	4466	456908	457066	0.158	0.474	6
Edit Delete	3657	6234	8275	9450	1.175	1.175	2
Edit Delete	2375	378	0	25321	25.321	25.321	2
Edit Delete	9130	2517	134940	135300	0.36	1.08	6

รูปที่ 3-44 นำเข้าข้อมูลสายทางของระบบ Roadnet

- นำข้อมูลสำรวจล่าสุดของระบบ Roadnet จากตาราง survey, survey_point, survey_ac และ survey_conc มาเติม เช่น IRI, Rutting เป็นต้น

phpPgAdmin: PostgreSQL: doh_roadnet: public: survey_point:

Browse

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

survey_point_id	survey_id	km	iri_right	iri_left	iri	iri_lane	rutt_right	rutt_left	rutting	texture
11866170	1263711649	243623	2.88	3.12	3	0	1.959	3.274	3.654	1.062
11866171	1263711649	243648	2.49	2.4	2.44	0	2.548	4.444	4.936	1.144
11866172	1263711649	243674	1.61	2.18	1.9	0	1.064	12.618	12.618	1.049
11866173	1263711649	243700	2.43	1.98	2.21	0	3.001	12.827	12.827	1.154
11866174	1263711649	243725	1.94	1.83	1.88	0	3.181	9.776	9.776	1.152
11866175	1263711649	243751	3.17	3.49	3.33	0	1.094	3.524	3.923	1.09
11866176	1263711649	243776	4.48	7.75	6.11	0	3.105	1.371	3.58	1.191

รูปที่ 3-45 นำเข้าข้อมูลสำรวจ จากระบบ Roadnet

- ดึงข้อมูลสำรวจจากฐานข้อมูล MIIS ตาราง s_deflection, s_deflection_fwd_km, s_iri, s_iri_km และ s_iri_m ซึ่งเชื่อมมาด้วยวิธี replication เช่น IRI, Deflection เป็นต้น โดยค่าที่ซ้ำกับ Roadnet จะใช้เฉพาะข้อมูลที่ใหม่กว่า

phpPgAdmin: PostgreSQL?: doh_miis?: public?: s_deflection?:

Browse

1 2

Actions	id	id_parent	revision	section_part_id	section_revision	km_start	km_end	length
Edit Delete	3	3	0	1	1	100	200	100
Edit Delete	449	449	0	4155	1001	55000	39000	16000
Edit Delete	413	3	10	1	1	100	200	100
Edit Delete	412	3	9	1	1	100	200	100
Edit Delete	411	3	8	1	1	100	200	100
Edit Delete	410	3	7	1	1	100	200	100
Edit Delete	409	3	6	1	1	100	200	100

รูปที่ 3-46 นำเข้าข้อมูลสำรวจ จากระบบ MIIS

- บันทึกค่าอื่นๆ ที่เกิดจากการคำนวณเช่น SNC เป็นต้น และทำการ replicate มายังระบบ TIMS

9) ที่ปรึกษาทำการกำหนดสิทธิการใช้งานระบบ TPMS เพื่อเป็นการป้องกันการเข้าถึงข้อมูลของกรมทางหลวง และการเข้าไปปรับเปลี่ยนเงื่อนไขการซ่อมบำรุง ข้อมูลยานพาหนะ ราคาต่อหน่วย และการแก้ไขค่าพารามิเตอร์ต่างๆ โดยใช้ชื่อผู้ใช้ และรหัสผ่านเดียวกันกับระบบ RoadNet ซึ่งแต่ละบัญชีผู้ใช้จะถูกจำกัดสิทธิตามความต้องการของกรมทางหลวง

โปรแกรมวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทางหลวง
TPMS

ชื่อผู้ใช้งานในระบบ RoadNet

รหัสผ่าน

เข้าสู่ระบบ

82p.longdo.com/doh-tpms/

© 2017 DCH-TPMS | สำนักบริหารทางหลวง | กรมทางหลวง | กระทรวงคมนาคม

รูปที่ 3-47 หน้าจอการลงชื่อเข้าใช้

3.4 ทดสอบระบบ TPMS

ที่ปรึกษาได้ทำการทดสอบระบบ และขอความเห็นเพิ่มเติมจากคณะทำงานกรมทางหลวง เมื่อวันอังคารที่ 27 มิถุนายน พ.ศ. 2560 โดยคณะทำงานกรมทางหลวง มีความเห็นให้ทางที่ปรึกษาปรับแก้หน้าจอรระบบ ดังตารางที่ 3-18

ตารางที่ 3-18 สรุปความคิดเห็นการแก้ไขระบบ TPMS

ลำดับ	คุณสมบัติเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย	สถานะ
1	ส่วนหน้าจอการเลือกสายทางต้องการให้ที่ปรึกษาเพิ่มช่องตารางระบุแขวงที่ทำการเลือกเพื่อง่ายต่อการกรองข้อมูลก่อนการวิเคราะห์ และตัดช่องตารางที่บอกจำนวนช่องจราจรออก พร้อมทั้งแก้ไขการกรองข้อมูลให้เรียบร้อย	ดำเนินการแล้วเสร็จ
2	ต้องการให้ระบบสามารถส่งออกรายงานสายทางที่ทำการคัดเลือกและกรองข้อมูลก่อนทำการวิเคราะห์เพื่อนำมาตรวจสอบโดยคณะทำงานกรมทางหลวง จากนั้นนำเข้าข้อมูลที่ตรวจสอบแล้วกลับเข้าในระบบ เพื่อทำการวิเคราะห์ต่อไป	ดำเนินการแล้วเสร็จ
3	ในหน้าจอการวิเคราะห์การบำรุงรักษาประจำปี คณะทำงานต้องการให้ตัดช่องใส่ส่วนลดออกไป เนื่องจากไม่ได้นำไปใช้ในการวิเคราะห์	ดำเนินการแล้วเสร็จ
4	ในหน้าจอเก็บข้อมูลที่ได้ทำการวิเคราะห์ อยากให้แสดงสถานะการทำการวิเคราะห์ โดยแสดงในรูปของความก้าวหน้า (เปอร์เซ็นต์)	มีข้อจำกัด
5	ในส่วนการแสดงรายงาน Dynamic Report อยากให้เพิ่มกรอบสรุปข้อมูล เช่น ค่าเฉลี่ย IRI ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และงบประมาณที่ใช้ เป็นต้น และเติมสีแรงาพื้นที่ได้กราฟ	ดำเนินการแล้วเสร็จ
6	ในหน้าผลการวิเคราะห์ การบำรุงรักษาเชิงกลยุทธ์ อยากให้ทางที่ปรึกษาเพิ่ม Chart สรุปแยกตามประเภทการซ่อม เทียบกับงบประมาณที่ใช้ในแต่ละวิธีการซ่อม โดยมีแถบให้กดแสดงข้อมูลดังกล่าวแบบแยกปี	ดำเนินการแล้วเสร็จ
7	ในช่องส่งออกรายงาน ต้องการให้เรียงลำดับตามความสำคัญในการใช้งาน เพื่อง่ายต่อการค้นหาและเลือกใช้งาน	ดำเนินการแล้วเสร็จ
8	ในหน้าจอการตั้งค่า คณะทำงานต้องการให้แยกชนิดผิวที่จะทำการแก้ไขให้ชัดเจน ซึ่งได้แก่ ลาดยาง และคอนกรีต เพิ่มคำอธิบายในส่วนที่ใช้ตัวย่อ และทำการบันทึก วัน เวลา และผู้ใช้งาน ที่เข้าแก้ไขล่าสุด	ดำเนินการแล้วเสร็จ
9	โดยทุกหน้าการใช้งาน ทางคณะทำงานต้องการให้เรียงลำดับสำนักทางหลวงให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อป้องกันการสับสน และง่ายในการคัดกรองข้อมูล	ดำเนินการแล้วเสร็จ

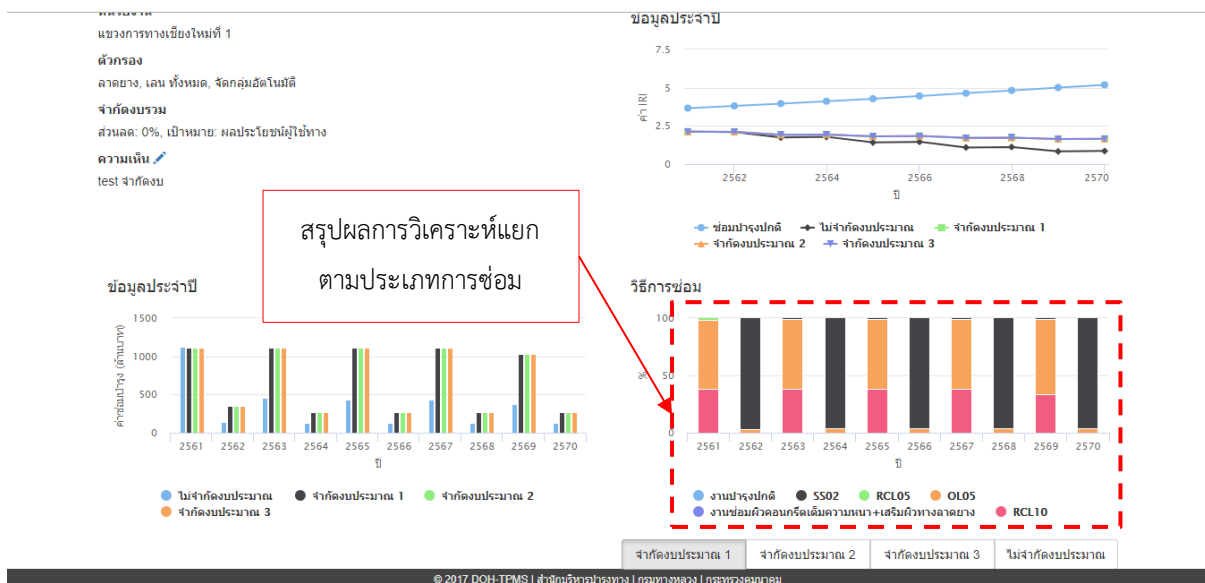
ซึ่งที่ปรึกษาได้นำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากคณะทำงานกรมทางหลวง ไปปรับปรุงพัฒนาระบบโดยมีการแก้ไขปรับปรุง ดังนี้

- เพิ่มเต็มช่องตัวกรองแขง และเพิ่มปุ่มกดส่งออก – นำเข้าไฟล์ csv เพื่อนำมาตรวจสอบ และคัดกรอง โดยคณะกรรมการทางหลวง จากนั้นนำเข้าข้อมูลที่ตรวจสอบแล้ว กลับเข้าในระบบเพื่อทำการวิเคราะห์ต่อไป

The screenshot shows the TPMS system interface. At the top, there are buttons for 'Export CSV' and 'Import CSV', which are highlighted with a red dashed box and an arrow pointing to them. Below the buttons is a table with columns: 'All', 'สำนัก', 'แขวง', 'หมายเลข', 'ตอน', 'กม. เริ่มต้น', 'กม. สิ้นสุด', 'ระยะ', 'ADT'. The table contains data for various road sections. A red dashed box highlights the 'Export CSV' button and the 'Import CSV' button, with a red arrow pointing to them. Another red dashed box highlights the 'เพิ่มช่องส่งออก - นำเข้าไฟล์ csv' button. A third red dashed box highlights the 'เพิ่มช่องตัวกรองแขง' button.

รูปที่ 3-48 หน้าจอเลือกสายทาง และส่งออก – นำเข้าไฟล์ csv

- สร้างกราฟสรุปแยกตามประเภทการซ่อม เทียบกับงบประมาณที่ใช้ในแต่ละวิธีการซ่อม โดยมีแถบให้กดแสดงข้อมูลดังกล่าวแบบแยกการจำกัดงบประมาณ



รูปที่ 3-49 หน้าจอแสดงผลการวิเคราะห์



- ช่องส่งออกรายงาน ที่ปรึกษาได้ทำการเรียงลำดับตามความสำคัญในการใช้งาน เพื่อง่ายต่อการค้นหาและเลือกใช้งาน

โปรแกรมวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทางหลวง
TPMS

3. งานบำรุงรักษาเชิงกลยุทธ์ 24 ก.ค. 2560 10:08 น.

รายงาน แก้ไข คัดลอก ลบ

หน่วยงาน
แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 1
สำรวจ
ลาดยาง, เลน ทั้งหมด, จัดกลุ่มวัสดุใหม่
จำกัดรวม
ส่วนลด: 0%, เป้าหมาย: ผลประโยชน์ผู้ใช้ทาง
ความเห็น
test จำกัด

ข้อมูลประจำปี

เรียงลำดับรายงานตามความสำคัญ

สรุป IRI ของแต่ละปี
สรุปค่าซ่อมบำรุงและค่า IRI ของแต่ละปี
รายละเอียดแผนงานซ่อม เรียงตามสายทาง
รายละเอียดแผนงานซ่อม เรียงตามปี
รายละเอียดแผนงานซ่อม เรียงตามประเภทการซ่อม
สรุปผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เรียงตามปี
การกระจายตัวของ IRI

© 2017 DOH-TPMS | สำนักบริหารบำรุงทาง | กรมทางหลวง | กระทรวงคมนาคม

รูปที่ 3-50 หน้าจอส่งออกรายงาน (1)

- ในหน้าจอการตั้งค่า ที่ปรึกษาทำการแยกชนิดผิวที่จะทำการแก้ไขให้ชัดเจน ซึ่งได้แก่ ผิวลาดยางและผิวคอนกรีต

โปรแกรมวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทางหลวง
TPMS

แก้ไขล่าสุด โดย Root เมื่อ 22 ก.ค. 2560 23:45 น.

ตั้งค่า

เงื่อนไขการซ่อม ยานพาหนะ ค่าใช้จ่ายการซ่อม พารามิเตอร์ การเติบโต Reset บันทึก

ประเภท:
ลาดยาง
OL
RB
RC
SS
คอนกรีต
FD
JS
OL

มาตรฐาน:
OL
OL TEST
OL05
OL05+MILLING
RCL05
RCL10

ชื่อ OL ประเภท: OL
คำอธิบาย Overlay of Concrete Pavement

เงื่อนไข 0 ≤ CRACKING < 1
AND 4.50 ≤ IRI < 20

แยกชนิดผิวในหน้าตั้งค่า

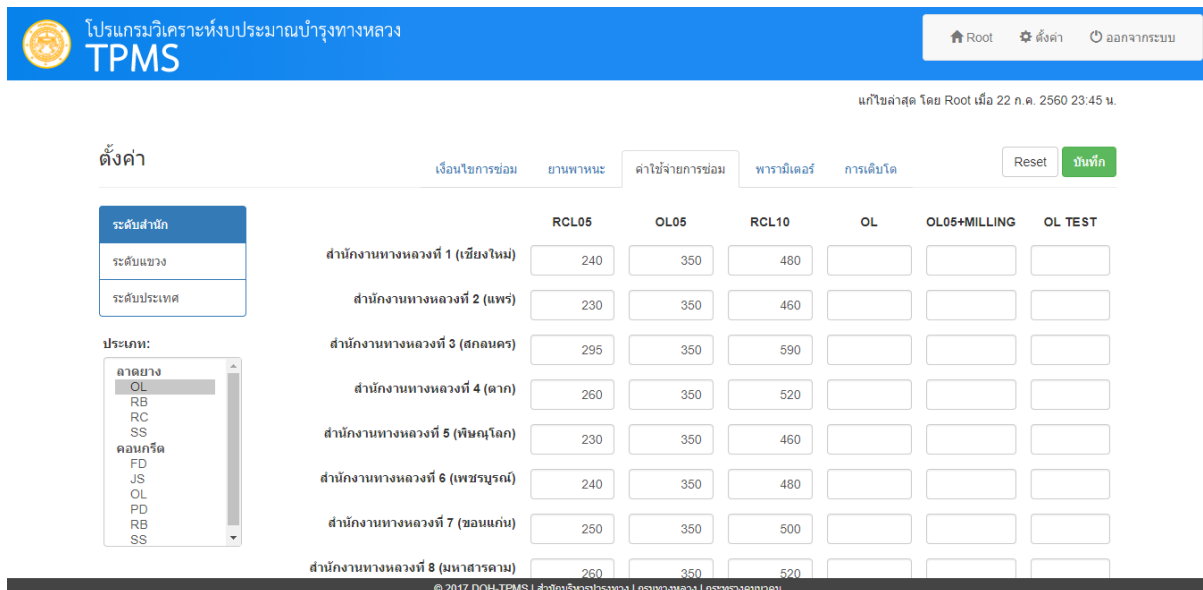
เพิ่มเกณฑ์

OL =
(0 ≤ CRACKING < 1
AND 4.50 ≤ IRI < 20)

© 2017 DOH-TPMS | สำนักบริหารบำรุงทาง | กรมทางหลวง | กระทรวงคมนาคม

รูปที่ 3-51 หน้าจอส่งออกรายงาน (2)

- ในหน้าจอการตั้งค่า ที่ปรึกษาทำการแยกชนิดผิวที่จะทำการแก้ไขให้ชัดเจน ซึ่งได้แก่ ผิวลาดยาง และผิวคอนกรีต



The screenshot shows the TPMS configuration interface. On the left, there are tabs for 'ระดับสำนัก' (Agency Level), 'ระดับแขวง' (Province Level), and 'ระดับประเทศ' (National Level). Below these is a 'ประเภท:' (Category) dropdown menu with options like 'ลาดยาง' (Asphalt), 'RB', 'RC', 'SS', 'คอนกรีต' (Concrete), 'FD', 'JS', 'OL', 'PD', 'RB', and 'SS'. The main area displays a table for configuring road types (RCL05, OL05, RCL10, OL, OL05+MILLING, OL TEST) for various road sections (e.g., 'สำนักงานทางหลวงที่ 1 (เชียงใหม่)', 'สำนักงานทางหลวงที่ 2 (แพร่)', etc.). Each row has input fields for values. At the bottom, there is a copyright notice: '© 2017 DOH-TPMS | สำนักบริหารทางหลวง | กรมทางหลวง | กระทรวงคมนาคม'.

รูปที่ 3-52 หน้าจอตั้งค่า แก้ไขค่าใช้จ่ายการซ่อม

3.5 การจัดซื้อคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สนับสนุน

ที่ปรึกษาได้ทำการจัดซื้อคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สนับสนุนโดยมีรายละเอียดการส่งมอบเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย ดังตารางที่ 3-19

ตารางที่ 3-19 เปรียบเทียบอุปกรณ์แม่ข่ายตามข้อเสนอทางเทคนิคกับที่จัดซื้อจริง

ลำดับที่	คุณสมบัติเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย	คุณสมบัติเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ทำการจัดซื้อ
1	มีหน่วยประมวลผลกลาง (CPU) แบบ 8 แกนหลัก (8 core) หรือดีกว่า สำหรับคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server) ดยเฉพาะและมีความเร็วสัญญาณนาฬิกาไม่น้อยกว่า 2.4 GHz จำนวนไม่น้อยกว่า 2 หน่วย	Intel Xeon E5-2640 v4 (2.4GHz, 8-core, 90W, 2 Processor)
2	CPU รองรับการประมวลผลแบบ 64 bit มีหน่วยความจำแบบ Cache Memory ไม่น้อยกว่า 20 MB	20 MB L3 Cache, 64 bit
3	มีหน่วยความจำหลัก (RAM) ชนิด ECC DDR3 หรือดีกว่า ขนาดไม่น้อยกว่า 32 GB	64 GB (4x16) RDIMM, 2400 MT/s, Dual Rank, x8 Data Width
4	สนับสนุนการทำงาน RAID ไม่น้อยกว่า RAID 0, 1, 5	PERC H730 Integrated RAID Controller, 1GB (Raid 0,1,5)



ลำดับที่	คุณสมบัติเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย	คุณสมบัติเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ทำการจัดซื้อ
5	มีหน่วยจัดเก็บข้อมูล (Hard Drive) ชนิด SCSI หรือ SAS หรือ SATA ที่มีความเร็วรอบไม่น้อยกว่า 7,200 รอบต่อนาที หรือ ชนิด Solid State Drives หรือดีกว่า และมีความจุไม่น้อยกว่า 450 GB จำนวนไม่น้อยกว่า 4 หน่วย	3 x 4TB 7.2K RPM NLSAS 512n 3.5in Hot-plug Hard Drive
6	มี DVD-ROM หรือดีกว่า แบบติดตั้งภายใน หรือติดตั้งภายนอก จำนวน 1 หน่วย	DVD ROM,SATA, INTERNAL
7	มีช่องเชื่อมต่อระบบเครือข่าย (Network Interface) แบบ 10/100/1000 Base-T หรือดีกว่า จำนวนไม่น้อยกว่า 2 ช่อง	Broadcom 5720 QP 1Gb Network Daughter Card
8	Power Supply แบบ Redundant Power Supply หรือ Hot Swap จำนวน 2 หน่วย	Dual, Hot-plug, Redundant Power Supply (1+1), 495W

3.6 ดำเนินการติดตั้งระบบที่ได้ดำเนินการเพิ่มประสิทธิภาพ และทดสอบระบบให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และขอบเขตการดำเนินงานที่กำหนด

ซึ่งทางที่ปรึกษาได้ดำเนินการส่งมอบคอมพิวเตอร์แม่ข่ายให้ทางสำนักบริหารบำรุงทาง กรมทางหลวง เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม พ.ศ. 2560 และได้ทำการติดตั้งเรียบร้อยแล้ว

ที่ศธ 0512.29/452



สถาบันการขนส่ง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ชั้น 6 อาคารประชาธิปไตย - ราชมรรษ
วังใหม่ ปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330

26 กรกฎาคม 2560

เรื่อง ขอส่งมอบอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สนับสนุน

เรียน ผู้อำนวยการสำนักบริหารบำรุงทาง กรมทางหลวง

อ้างถึง สัญญาเลขที่ สร.1/2559 ลงวันที่ 29 กันยายน 2559

สิ่งที่แนบมาด้วย ตารางเปรียบเทียบอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สนับสนุน

ตามที่สำนักบริหารบำรุงทาง กรมทางหลวง ได้มอบหมายให้สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ดำเนินงานโครงการ “โครงการปรับปรุงโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง (TPMS)” และกำหนดให้ที่ปรึกษาส่งมอบ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สนับสนุนนั้น บัดนี้ ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว และขอส่งมอบ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สนับสนุน ประกอบด้วย

- อุปกรณ์คอมพิวเตอร์และเครื่องประมวลผลกลาง จำนวน 1 ชุด

ในการนี้ สถาบันการขนส่งฯ จึงขอส่งมอบอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สนับสนุนดังกล่าวข้างต้น ให้กับสำนักบริหารบำรุงทาง กรมทางหลวง เพื่อใช้ประโยชน์ในการดำเนินงานโครงการต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อทราบ และดำเนินการต่อไปด้วย จักขอบพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(รองศาสตราจารย์ (พิเศษ) ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพิสดาร)
ผู้อำนวยการสถาบันการขนส่ง

รูปที่ 3-53 หนังสือขอส่งมอบอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สนับสนุน



รูปที่ 3-54 ติดตั้งคอมพิวเตอร์แม่ข่าย

3.7 จัดทำวีดิทัศน์สื่อการสอน การใช้งานโปรแกรม TPMS สำหรับผู้ใช้งานทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค

ทางที่ปรึกษาได้จัดทำวีดิทัศน์สื่อการสอน การใช้งานโปรแกรม TPMS สำหรับผู้ใช้งานทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค โดยมีความยาว 9 นาที โดยเนื้อหาในวีดิทัศน์ประกอบด้วย

- การเข้าใช้งานระบบ
- การวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์
- การวิเคราะห์ประจำปี
- การตั้งค่า



รูปที่ 55 รูปตัวอย่างวีดิทัศน์สื่อการสอน การใช้งานโปรแกรม TPMS

3.8 การจัดอบรมสัมมนาถ่ายทอดวิธีการใช้งานระบบบริหารงานบำรุงทาง (TPMS)

ที่ปรึกษาได้ทำการจัดอบรมสัมมนาถ่ายทอดวิธีการใช้งานระบบบริหารงานบำรุงทาง (TPMS) เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2560 โดยมีผู้เข้าร่วมการอบรมสัมมนาทั้งสิ้น 63 คน ซึ่งผู้เข้ารับการอบรมให้ความสนใจและให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี



รูปที่ 3-56 บรรยากาศงานจัดอบรมสัมมนาการใช้โปรแกรม TPMS

3.9 จัดทำรายงานผลการศึกษา คู่มือการใช้งาน คู่มือการดูแลรักษาระบบ ให้สอดคล้องกับระบบที่ได้ดำเนินการพัฒนา

ที่ปรึกษาได้จัดทำคู่มือการใช้งานระบบ และคู่มือการดูแลรักษาระบบ ซึ่งจะอธิบายถึงวิธีการใช้งานและการดูแลรักษา พร้อมทั้งแนะนำแนวทางการตั้งค่าตัวแปรต่างๆ ซึ่งถูกกำหนดสิทธิการตั้งค่าโดยกรมทางหลวง



รูปที่ 3-57 หน้าปกคู่มือการดูแลรักษาระบบ TPMS



รูปที่ 3-58 หน้าปกคู่มือการใช้งานระบบ TPMS

4.1 การจัดทำแผนซ่อมบำรุงถนนผิวลาดยางและผิวคอนกรีตด้วยระบบ TPMS

ระบบ TPMS ประกอบด้วย แบบจำลองที่ใช้ในการวิเคราะห์จัดสรรงบประมาณบำรุงทาง ได้แก่ แบบจำลองการเสื่อมสภาพของสายทาง (Deterioration Model) แบบจำลองผลกระทบจากการซ่อมบำรุง (Road Work Effect Model) แบบจำลองผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง (Road User Effect Model) แบบจำลองทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม (Social and Environmental Model) และการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ (Economic Analysis) เพื่อวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการซ่อมบำรุง และจัดลำดับความสำคัญของโครงการซ่อมบำรุง

การวิเคราะห์แผนและงบประมาณในการซ่อมบำรุง เริ่มจากการเตรียมข้อมูลนำเข้าที่จำเป็น แบ่งออกเป็น 3 ส่วนหลัก คือ ข้อมูลสายทาง ข้อมูลตัวแทนยานพาหนะ และข้อมูลมาตรฐานการซ่อมบำรุงของกรมทางหลวง ซึ่งในที่นี้อ้างอิงข้อมูลการสำรวจจากการสำรวจของสำนักบริหารบำรุงทาง กรมทางหลวง ซึ่งสำรวจเมื่อปี พ.ศ. 2558-2559 จากนั้น เฉพาะส่วนของผิวทางลาดยางจะมีการวิเคราะห์สภาพความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในอนาคตของผิวทาง ซึ่งคำนวณจากแบบจำลองการเสื่อมสภาพของสายทางนั้น จะวิเคราะห์และทำนายค่าดัชนีความขรุขระสากล (IRI) เมื่อสามารถทำนายสภาพผิวทางได้แล้ว ลำดับต่อมา เป็นการเลือกวิธีการซ่อมบำรุง โดยใช้แบบจำลองผลกระทบจากการซ่อมบำรุงที่พัฒนาขึ้น เป็นตัวกำหนดสภาพผิวทางหลังการซ่อม และค่าใช้จ่ายในการซ่อม ซึ่งผลการวิเคราะห์สภาพผิวทางของทั้ง 2 แบบจำลองนี้ จะถูกส่งไปยังแบบจำลองผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง เนื่องจากค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง จะแปรผันตามสภาพผิวทาง โดยที่ข้อมูลความเสียหายหลักที่ใช้ในการคำนวณค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง คือ ค่า IRI เมื่อ IRI มีค่าสูง จะส่งผลให้อัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมบำรุง และค่าเสื่อมของยานพาหนะสูงตามไปด้วย ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้จากการคำนวณอัตราการใช้เชื้อเพลิง หรืออัตราการสึกหรอต่าง ๆ นั้น จะถูกนำไปวิเคราะห์ต่อในแบบจำลองด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยจะคำนวณปริมาณควันพิษ และการใช้พลังงานที่เกิดขึ้นในสายทางนั้นๆ นอกจากนี้ ค่า IRI ยังส่งผลกระทบต่อความเร็วที่ใช้ในการเดินทาง ดังนั้น หากพิจารณาเรื่องของมูลค่าเวลาการเดินทางบนสายทางที่มีค่า IRI สูง ผู้ใช้จะใช้เวลาเดินทางนานกว่า ส่งผลให้มีต้นทุนมูลค่าเวลาในการเดินทางมากกว่า

ในส่วนของผิวทางคอนกรีตจะมีขั้นตอนการวิเคราะห์คล้ายกับผิวทางลาดยาง เว้นแต่ จะไม่มีการคำนวณการเสื่อมสภาพของสายทางนั้นๆ เป็นผลให้การวิเคราะห์แผนและงบประมาณในการซ่อมบำรุงในผิวทางคอนกรีตมีเฉพาะแผนการวิเคราะห์แบบประจำปีเท่านั้น

ส่วนการวิเคราะห์ผลประโยชน์จะเห็นว่าผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นกับผู้ใช้ทาง จะเกิดขึ้นเมื่อสภาพผิวทางดีขึ้นหลังจากได้รับการซ่อมบำรุง โดยผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นนี้ จะคำนวณจากผลต่างของค่าใช้จ่ายผู้ใช้ทางในกรณีที่สายทางได้รับการซ่อมบำรุง และไม่ได้รับการซ่อมบำรุง เมื่อสามารถประเมินผลประโยชน์ของการซ่อมสายทางได้แล้ว ลำดับถัดมา จะเป็นการวิเคราะห์ถึงความคุ้มค่าในการซ่อมบำรุง เนื่องจากสายทางส่วนใหญ่ของกรมทางหลวงมีปริมาณการจราจรสูง จึงส่งผลให้ผลประโยชน์หลังการซ่อมของสายทางสูงตามปริมาณการจราจรไปด้วย ดังนั้น จึงเหมาะสมที่จะนำการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ มาประยุกต์ใช้ร่วมกับการวิเคราะห์ในส่วนอื่น ๆ โดยดัชนีที่ใช้วัดความคุ้มค่า คือ อัตราส่วนผลประโยชน์ที่ผู้ใช้ทางได้รับหลังจากการซ่อมต่อต้นทุนในการซ่อมบำรุง (B/C)

ลำดับสุดท้ายของการวิเคราะห์แผนและงบประมาณในการซ่อมบำรุง จะเป็นการวิเคราะห์หาแผนการซ่อมที่เหมาะสมที่สุด (Optimization) หรือค่า IRI เป้าหมายที่กำหนด

จากที่กล่าวมาการวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทางด้วยระบบ TPMS ในโครงการนี้ ที่ปรึกษาแบ่งระบบวิเคราะห์ออกเป็น 2 ส่วนหลัก ได้แก่ การวิเคราะห์ผิวทางคอนกรีต และการวิเคราะห์ผิวทางลาดยาง เพื่อความเหมาะสมตามสภาพความเสียหาย และวิธีการหาแผนการซ่อมที่เหมาะสมที่สุด (Optimization)

4.2 การวิเคราะห์และจัดทำแผนซ่อมบำรุงทางหลวงโดยใช้ระบบ TPMS

4.2.1 วิธีการวิเคราะห์แผนงบประมาณซ่อมบำรุงทางของระบบ TPMS

ระบบ TPMS สามารถจัดทำแผนงานได้ 2 รูปแบบ คือ 1) แผนงานระยะสั้น เหมาะสำหรับการจัดทำแผนงานซ่อมบำรุงรักษาทางหลวงประจำปี ซึ่งสามารถวิเคราะห์ได้ทั้งแบบจำกัดงบประมาณ และไม่จำกัดงบประมาณ และ 2) แผนงานระยะยาว เหมาะสำหรับการวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ ซึ่งจะใช้ Optimization Model เพื่อวิเคราะห์งบประมาณ (Budget) ค่าซ่อมบำรุง (Maintenance Cost) และค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง (Road User Cost) กรณีซ่อมบำรุงปกติและกรณีที่ซ่อมบำรุงด้วยวิธีอื่น ๆ ซึ่งการจัดลำดับความสำคัญในการซ่อมบำรุงด้วยวิธี Optimization สามารถกระทำได้ 3 วิธี ดังนี้

1. กรณีไม่จำกัดงบประมาณ (Unlimited Budget)

- Objective Function: Maximize Total Benefit

2. กรณีจำกัดงบประมาณในแต่ละปี (Budget Constraint)

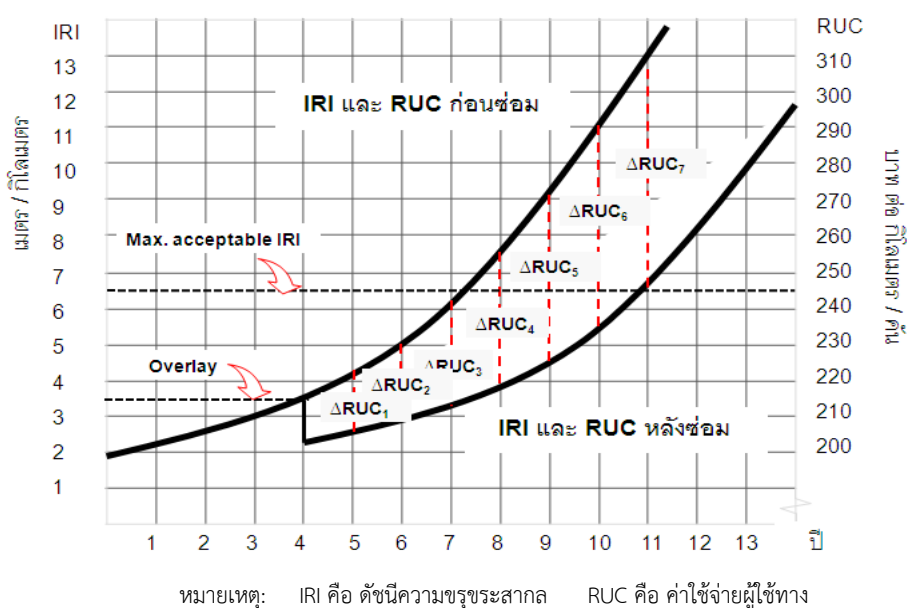
- Objective Function: Maximize Total Benefit เน้นการทำให้เกิดผลตอบแทนต่อผู้ใช้ทางสูงสุด ภายใต้งบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด เหมาะสำหรับกรณีที่ต้องการเน้นความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์

- Objective Function: Minimize Average IRI เน้นการทำให้ค่าเฉลี่ย IRI ทั้งโครงข่ายของกรมทางหลวงต่ำสุด ภายใต้งบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด เหมาะสำหรับการซ่อมบำรุงถนน ทั้งสายหลักและสายรอง โดยไม่คำนึงถึงความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์

3. กรณีกำหนดค่า IRI เป้าหมายในแต่ละปี (IRI Constraint)

- Objective Function: Maximize Total Benefit เน้นการคัดเลือกการซ่อมบำรุงสายทางที่ให้ผลประโยชน์ต่อผู้ใช้ทางสูงสุด
- Objective Function: Minimize Total Cost เน้นการซ่อมบำรุงสายทาง เพื่อให้ได้ค่า IRI เฉลี่ยทั้งโครงข่ายตามเป้าหมาย และใช้งบประมาณน้อยที่สุด

การคำนวณผลประโยชน์ของผู้ใช้ทาง จะพิจารณาจากผลต่างค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง ระหว่างก่อนและหลังการซ่อม ซึ่งค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทางจะแปรผันตามค่า IRI ดังนั้น เมื่อมีการซ่อมบำรุงสายทาง จะทำให้ค่า IRI ลดลง ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทางลดลงไปด้วย การคำนวณผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นทั้งหมดนี้ จะรวมส่วนต่างค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทางดังกล่าวทุกปี จนถึงปีที่ค่า IRI หลังการซ่อมเกินกว่าค่าที่ยอมรับได้ ตัวอย่างดังรูปที่ 4-1 ซึ่งกำหนดค่า IRI ที่ยอมรับได้ไม่เกิน 6.5 เมตรต่อกิโลเมตร โดยมีจำนวนปีที่นำส่วนต่างมารวมกันเท่ากับ 7 ปี ตั้งแต่ปีที่ 5 จนถึงปีที่ 11 นอกจากการนำส่วนต่างมารวมกันแล้ว ยังได้นำค่าอัตราส่วนลด หรือ Discount Rate มาพิจารณาร่วมด้วย เพื่อคำนวณมูลค่าในอนาคต เทียบกลับมาเป็นมูลค่าปัจจุบัน ซึ่งการวิเคราะห์ในรายงานฉบับนี้ กำหนดให้ค่าอัตราส่วนลดมีค่าเท่ากับ “0” และค่า Inflation Rate ของค่าใช้จ่ายในการซ่อมทางในอนาคตเท่ากับ “0”



รูปที่ 4-1 การคำนวณผลประโยชน์ของผู้ใช้ทาง

4.2.2 การกำหนดเกณฑ์การตัดสินใจในการซ่อมบำรุง และราคาค่าซ่อมบำรุงในแต่ละวิธี

ที่ปรึกษาได้ทำการกำหนดเงื่อนไขที่ใช้วิเคราะห์สำหรับเลือกวิธีการซ่อมบำรุง โดยทางที่ปรึกษาได้ทำการขอคำแนะนำจากทางคณะทำงานของกรมทางหลวง เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ต้องใกล้เคียงกับการเลือกวิธีการซ่อมที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ซึ่งที่ปรึกษาจะแสดงเงื่อนไขการซ่อมเปรียบเทียบแบบเดิมและที่ได้จัดทำขึ้นใหม่ ดังตารางที่ 4-1 และกำหนดวิธีการซ่อมบำรุงได้เป็น 5 ประเภท อันได้แก่

- 1) งานซ่อมบำรุงปกติ
- 2) งานฉาบผิว
- 3) งานเสริมผิวหนา 5 เซนติเมตร
- 4) งานเสริมผิวหนา 5 เซนติเมตร พร้อมการขุดผิว
- 5) งานบำรุงพิเศษ หรือบูรณะ และปูผิวทางใหม่ หนา 5 เซนติเมตร
- 6) งานบำรุงพิเศษ หรือบูรณะ และปูผิวทางใหม่ หนา 10 เซนติเมตร

ตารางที่ 4-1 เงื่อนไขการซ่อมบำรุงที่ปรับเปลี่ยนตามความต้องการของคณะทำงานกรมทางหลวง

วิธีการซ่อม	เงื่อนไขการซ่อม
Paraslurry	$0 \leq \text{IRI} \leq 2.5$ และ $0\% < \text{Cracking Area} \leq 5\%$ หรือ $\text{Age} \geq 3$ ปี
AC Overlay 5.0 cm	$0 \leq \text{IRI} \leq 3$ และ $0\% < \text{Cracking Area} \leq 5\%$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี หรือ $0 \text{ mm} < \text{Rutting} < 30 \text{ mm}$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี
Milling+Overlay 5.0 cm	$0 \leq \text{IRI} \leq 3$ และ $0\% < \text{Cracking Area} \leq 5\%$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี หรือ $0 \text{ mm} < \text{Rutting} < 50 \text{ mm}$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี
Recycling 5 เซนติเมตร	$0 < \text{IRI} \leq 100$ และ $0\% < \text{Cracking Area} < 100\%$ และ $\text{AADT} < 2,000$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี หรือ $0 \text{ mm} < \text{Rutting} \leq 50 \text{ mm}$ และ $\text{AADT} < 2,000$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี
Recycling 10 เซนติเมตร	$0 < \text{IRI} \leq 100$ และ $0\% < \text{Cracking Area} < 100\%$ และ $\text{AADT} \geq 2,000$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี หรือ $0 \text{ mm} < \text{Rutting} \leq 50 \text{ mm}$ และ $\text{AADT} \geq 2,000$ และ อายุผิวทาง ≥ 2 ปี

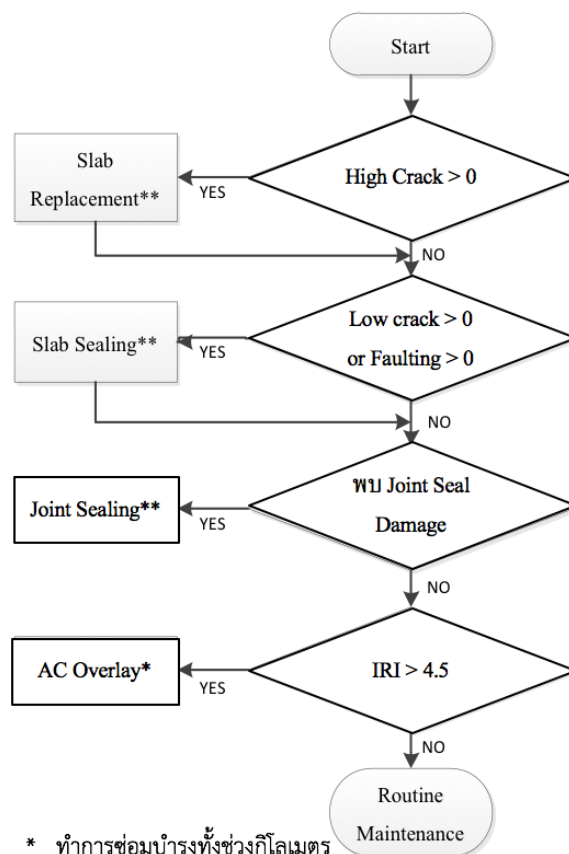
การวิเคราะห์การซ่อมบำรุงผิวทางคอนกรีต ได้กำหนดเป็น 4 เงื่อนไขหลัก โดยเป็นไปตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

- 1) นำเข้าข้อมูลความเสียหาย เช่น ข้อมูลรอยแตกตามมุม ข้อมูลการแตกตามขวาง ข้อมูลการแตกตามยาว ข้อมูลดัชนีความขรุขระสากล ฯลฯ เป็นต้น เพื่อใช้ในการทดสอบระบบ



- พิจารณาความเสียหายประเภท Low-Cracking โดยพิจารณาจากรอยแตกเพียง 1 จุด โดยไม่มีความเสียหายชนิดอื่นรวมอยู่ด้วย หรือ มีความเสียหายประเภทอื่นเพียงประเภทเดียว
 - พิจารณาความเสียหายประเภท Hi-Cracking โดยพิจารณาจากรอยแตกมากกว่า 1 จุด หรือ มีรอยแตกและมีความเสียหายประเภทอื่นรวมอยู่ในแผ่นนั้น
- 2) วิเคราะห์วิธีการซ่อมบำรุงด้วยวิธีการ Slab Replacement โดยพิจารณาแผ่นคอนกรีตที่มีความเสียหายประเภท Hi-cracking โดยจะซ่อมบำรุงเฉพาะแผ่นที่เกิดความเสียหายเท่านั้น
 - 3) วิเคราะห์วิธีการซ่อมบำรุงด้วยวิธีการ Sub Sealing โดยพิจารณาจากแผ่นคอนกรีตที่มีความเสียหายประเภท Low-Cracking หรือ Faulting โดยจะซ่อมบำรุงเฉพาะแผ่นที่เกิดความเสียหายเท่านั้น
 - 4) วิเคราะห์วิธีการซ่อมบำรุงด้วยวิธีการ Joint Sealing โดยพิจารณารอยต่อของแผ่นคอนกรีตที่เกิดความเสียหาย โดยจะซ่อมแซมเฉพาะแผ่นที่เกิดความเสียหายเท่านั้น
 - 5) วิเคราะห์วิธีการซ่อมบำรุงด้วยวิธีการ AC Overlay โดยพิจารณาสายทางที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากล (IRI) มากกว่า 4.5 เมตรต่อกิโลเมตร ในการซ่อมบำรุงจะดำเนินการซ่อมบำรุงเต็มพื้นที่ผิวจราจรในช่วงดังกล่าว และต้องดำเนินการซ่อมแซม Slab Replace และ Sub Sealing เสริมด้วย
 - 6) กรณีที่แผ่นคอนกรีตไม่มีความเสียหายดังกล่าวมาแล้วข้างต้น ควรดำเนินการซ่อมบำรุงปกติ (Routine Maintenance) เพื่อเป็นการยืดอายุการใช้งานของผิวทางให้ดียิ่งขึ้น

ทั้งนี้ สำหรับถนนคอนกรีต ที่ปรึกษาทำการศึกษาและทบทวนเกณฑ์การซ่อมบำรุง เพื่อใช้ในการวิเคราะห์และจัดทำแผนซ่อมบำรุงให้สอดคล้องกับความต้องการของกรมทางหลวง โดยสามารถสรุปเงื่อนไขในการจัดทำแผนซ่อมบำรุงถนนผิวคอนกรีตได้ ดังรูปที่ 4-2



* ทำการซ่อมบำรุงทั้งช่วงกิโลเมตร

** ทำการซ่อมบำรุงเฉพาะแผ่นคอนกรีต

รูปที่ 4-2 ขั้นตอนการพิจารณาวิธีซ่อมบำรุงผิวทางคอนกรีต

โดยระยะทางที่นำมาวิเคราะห์ ได้มีการคัดกรองสายทางที่ได้รับงบประมาณซ่อมบำรุงออกแล้ว และไม่รวมระยะสะพาน ซึ่งสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4-2

ตารางที่ 4-2 ตารางสรุประยะทางจริงและระยะทางต่อ 2 ช่องจราจร ซึ่งเป็นข้อมูลจากการสำรวจโดยสำนักบริหารบำรุงทาง กรมทางหลวง ในปี 2559

ชนิดผิวทาง	ระยะทางสำรวจที่ใช้วิเคราะห์ TPMS		ระยะทาง หลังจากหักแล้ว	ระยะจริง		ระยะทาง ช่อง 2	
	ทั่วประเทศ	สะพาน		ทั่วประเทศ	สะพาน	ทั่วประเทศ	สะพาน
ลาดยาง	54,863.50	115.5	54,748.00	47,828.90	67.1	61,987.30	115.555
คอนกรีต	2,918.20	8.9	2,909.30	1,835.10	3.1	4,681.00	8.963
รวม	57,781.70	124.5	57,657.20	49,664.10	70.2	66,668.30	124.518

หมายเหตุ: ระยะทางของ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ที่อยู่ใน พ.ร.บ. รักษาความมั่นคงภายในราชอาณาจักร ทั้งสิ้น 1,440.585 กิโลเมตร ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะทางทั้งสิ้น 199.430 กิโลเมตร และระยะทางผิวทางลูกรัง เท่ากับ 699.561 กิโลเมตร ไม่นำมารวมในการพิจารณาในโครงการนี้

4.3 ผลการวิเคราะห์และแผนงานบำรุงทางด้วยโปรแกรม TPMS ผิวทางลาดยาง

4.3.1 แผนงานซ่อมบำรุงปกติ

กรณีแผนงานซ่อมบำรุงปกติ พบว่า ค่า IRI เฉลี่ย เมื่อเริ่มต้นการวิเคราะห์ เท่ากับ 2.9 เมตรต่อกิโลเมตร จากนั้น จะเพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีค่าเท่ากับ 3.05 3.21 3.39 และ 3.28 ในปีที่ 2 ถึง 5 ตามลำดับ โดยมีค่า IRI เฉลี่ยตลอด 5 ปี เท่ากับ 3.226 เมตรต่อกิโลเมตร

4.3.2 แผนงานซ่อมบำรุงแบบไม่จำกัดงบประมาณ 5 ปี

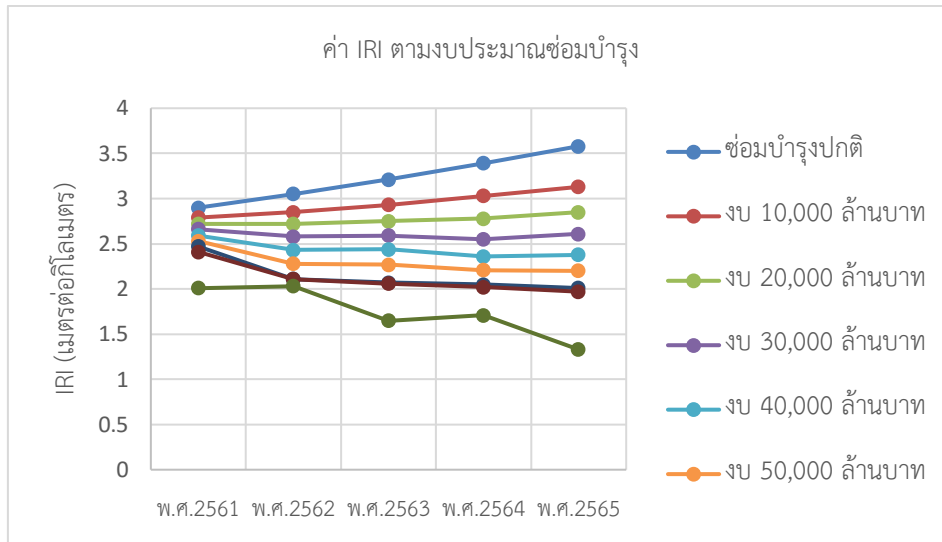
กรณีแผนงานซ่อมบำรุงแบบไม่จำกัดงบประมาณ 5 ปี พบว่าค่า IRI หลังการซ่อมบำรุงในปีที่ 1 มีค่าลดลง จาก 2.90 เมตรต่อกิโลเมตร เมื่อเริ่มต้นการวิเคราะห์ เป็น 2.01 เมตรต่อกิโลเมตร และเป็น 2.03 1.65 1.71 และ 1.33 เมตรต่อกิโลเมตร ในปีที่ 2 ถึง 5 ตามลำดับ โดยมีค่า IRI เฉลี่ยตลอด 5 ปี เท่ากับ 1.75 เมตรต่อกิโลเมตร ซึ่งงบประมาณที่ต้องการเพื่อให้ค่า IRI เฉลี่ยของโครงข่ายเป็นไปตามที่คำนวณได้ เท่ากับ 183,438 ล้านบาท 2,405 ล้านบาท 114,538 ล้านบาท 2,417 ล้านบาท และ 114,257 ล้านบาท ในปีที่ 1 ถึง 5 ตามลำดับ โดยมีความต้องการงบประมาณเฉลี่ยปีละ 83,411 ล้านบาท

4.3.3 แผนงานซ่อมบำรุงเชิงกลยุทธ์ แบบจำกัดงบประมาณ 5 ปี โดยวิเคราะห์เปรียบเทียบสภาพโครงข่ายทาง ในกรณีที่ได้รับเงินงบประมาณแตกต่างกัน

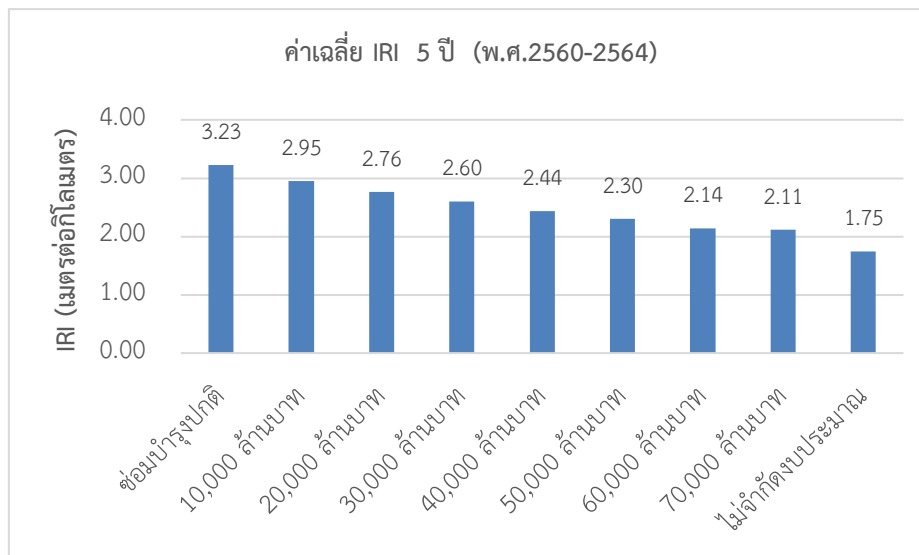
- 1) กรณีได้รับงบประมาณปีละ 10,000 ล้านบาทต่อปี พบว่า ค่า IRI หลังการซ่อมบำรุงในปีที่ 1 มีค่าลดลงเล็กน้อย จาก 2.9 เมตรต่อกิโลเมตร เมื่อเริ่มต้นการวิเคราะห์ เป็น 2.79 เมตรต่อกิโลเมตร อย่างไรก็ตาม ค่า IRI ในปีถัดมา มีค่าเพิ่มขึ้นเป็น 2.85 2.93 3.03 และ 3.13 เมตรต่อกิโลเมตร ตามลำดับ โดยมีค่า IRI เฉลี่ยตลอด 5 ปี เท่ากับ 2.95 เมตรต่อกิโลเมตร ซึ่งจะเห็นได้ว่า กรณีที่ได้รับงบประมาณปีละ 10,000 ล้านบาท จะไม่สามารถคงสภาพโครงข่ายสายทางในอนาคตให้ดีเท่ากับสภาพในปัจจุบัน
- 2) กรณีได้รับงบประมาณปีละ 20,000 ล้านบาทต่อปี พบว่า ค่า IRI หลังการซ่อมบำรุงในปีที่ 1 มีค่าลดลง จาก 2.9 เมตรต่อกิโลเมตร เมื่อเริ่มต้นการวิเคราะห์ เป็น 2.72 เมตรต่อกิโลเมตร จากนั้น จะมีค่าสูงขึ้นในปีที่ 2 ถึง 5 เท่ากับ 2.72 2.75 2.78 และ 2.85 เมตรต่อกิโลเมตร ตามลำดับ โดยมีค่า IRI เฉลี่ยตลอด 5 ปี เท่ากับ 2.76 เมตรต่อกิโลเมตร ซึ่งจะเห็นได้ว่า กรณีที่ได้รับงบประมาณปีละ 20,000 ล้านบาท จะสามารถคงสภาพโครงข่ายสายทางในอนาคต ได้ใกล้เคียงกับสภาพที่ยอมรับได้ของกรมทางหลวง
- 3) กรณีได้รับงบประมาณปีละ 30,000 ล้านบาทต่อปี พบว่า ค่า IRI หลังการซ่อมบำรุงในปีที่ 1 ถึง 5 มีค่าลดลง จาก 2.9 เมตรต่อกิโลเมตร เมื่อเริ่มต้นการวิเคราะห์ เป็น 2.66 2.58 2.59 2.55 และ 2.61 เมตรต่อกิโลเมตร ตามลำดับ โดยมีค่า IRI เฉลี่ยตลอด 5 ปี เท่ากับ 2.60 เมตรต่อกิโลเมตร ซึ่งจะเห็นได้ว่า กรณีที่ได้รับงบประมาณปีละ 30,000 ล้านบาท จะสามารถรักษาสภาพโครงข่ายสายทางในอนาคต ได้ดีกว่าสภาพในปัจจุบัน

- 4) กรณีได้รับงบประมาณปีละ 40,000 ล้านบาทต่อปี พบว่า ค่า IRI หลังการซ่อมบำรุงในปีที่ 1 ถึง 5 มีค่าลดลง จาก 2.9 เมตรต่อกิโลเมตร เมื่อเริ่มต้นการวิเคราะห์ เป็น 2.59 2.43 2.44 2.36 และ 2.38 เมตรต่อกิโลเมตร ตามลำดับ โดยมีค่า IRI เฉลี่ยตลอด 5 ปี เท่ากับ 2.44 เมตรต่อกิโลเมตร ซึ่งจะเห็นได้ว่า กรณีที่ได้รับงบประมาณปีละ 40,000 ล้านบาท จะสามารถรักษาสภาพโครงข่ายสายทางในอนาคต ได้ดีกว่าสภาพในปัจจุบัน
- 5) กรณีได้รับงบประมาณปีละ 50,000 ล้านบาทต่อปี พบว่า ค่า IRI หลังการซ่อมบำรุงในปีที่ 1 ถึง 5 มีค่าลดลง จาก 2.9 เมตรต่อกิโลเมตร เมื่อเริ่มต้นการวิเคราะห์ เป็น 2.53 2.28 2.27 2.21 และ 2.2 เมตรต่อกิโลเมตร ตามลำดับ โดยมีค่า IRI เฉลี่ยตลอด 5 ปี เท่ากับ 2.3 เมตรต่อกิโลเมตร ซึ่งจะเห็นได้ว่า กรณีที่ได้รับงบประมาณปีละ 50,000 ล้านบาท จะสามารถรักษาสภาพโครงข่ายสายทางในอนาคต ได้ดีกว่าสภาพในปัจจุบัน
- 6) กรณีได้รับงบประมาณปีละ 60,000 ล้านบาทต่อปี พบว่า ค่า IRI หลังการซ่อมบำรุงในปีที่ 1 ถึง 5 มีค่าลดลง จาก 2.9 เมตรต่อกิโลเมตร เมื่อเริ่มต้นการวิเคราะห์ เป็น 2.47 2.11 2.07 2.05 และ 2.01 เมตรต่อกิโลเมตร ตามลำดับ โดยมีค่า IRI เฉลี่ยตลอด 5 ปี เท่ากับ 2.14 เมตรต่อกิโลเมตร ซึ่งจะเห็นได้ว่า กรณีที่ได้รับงบประมาณปีละ 60,000 ล้านบาท จะสามารถรักษาสภาพโครงข่ายสายทางในอนาคต ได้ดีกว่าสภาพในปัจจุบัน
- 7) กรณีได้รับงบประมาณปีละ 70,000 ล้านบาทต่อปี พบว่า ค่า IRI หลังการซ่อมบำรุงในปีที่ 1 ถึง 3 มีค่าลดลง จาก 2.76 เมตรต่อกิโลเมตร เมื่อเริ่มต้นการวิเคราะห์ เป็น 2.53 2.39 2.31 เมตรต่อกิโลเมตร ตามลำดับ จากนั้น จะมีค่าสูงขึ้นในปีที่ 4 และ 5 เท่ากับ 2.32 และ 2.33 เมตรต่อกิโลเมตร ตามลำดับ โดยมีค่า IRI เฉลี่ยตลอด 5 ปี เท่ากับ 2.38 เมตรต่อกิโลเมตร ซึ่งจะเห็นได้ว่า กรณีที่ได้รับงบประมาณปีละ 70,000 ล้านบาท จะสามารถรักษาสภาพโครงข่ายสายทางในอนาคต ได้ดีกว่าสภาพในปัจจุบัน

ผลการวิเคราะห์สรุปได้ว่า หากกรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการซ่อมบำรุงผิวทางน้อยกว่าปีละ 20,000 ล้านบาท จะไม่สามารถรักษาสภาพโครงข่ายทาง ให้มีค่า IRI คงที่หรือต่ำลงในอนาคตได้ ดังนั้น งบประมาณที่เหมาะสมที่กรมทางหลวงควรได้รับ เพื่อบำรุงรักษาผิวทางทั่วประเทศให้ดีขึ้น ควรมีงบประมาณระหว่าง 20,000 ถึง 30,000 ล้านบาท ดังรูปที่ 4-3 และรูปที่ 4-4 โดยงบประมาณ 20,000 ล้านบาท จะช่วยบำรุงรักษาให้ค่า IRI เฉลี่ยทั่วประเทศคงที่ตลอดระยะเวลา 5 ปี และมีค่าต่ำกว่าค่า IRI เฉลี่ยในปัจจุบัน และงบประมาณ 40,000 ล้านบาท จะช่วยให้ค่า IRI เฉลี่ยทั่วประเทศ มีค่าต่ำกว่า 2.5 เมตรต่อกิโลเมตร โดยมีค่า IRI เฉลี่ยตลอด 5 ปี เท่ากับ 2.44 เมตรต่อกิโลเมตร ซึ่งหากได้รับงบประมาณสูงกว่านี้ (40,000 ล้านบาท) งบประมาณดังกล่าวจะถูกใช้ไม่เต็มประสิทธิภาพ เนื่องจากถนนจะถูกซ่อมบำรุงให้อยู่ในสภาพดีอยู่แล้ว จึงไม่มีความต้องการใช้งบประมาณในช่วงปีท้าย ๆ (ปี พ.ศ. 2562 ถึง 2565)



รูปที่ 4-3 กราฟแสดงค่า IRI ของแผนงบประมาณที่ได้รับในแต่ละปี



รูปที่ 4-4 กราฟแสดงค่า IRI เฉลี่ยในระยะเวลา 5 ปี ตามงบประมาณที่ได้รับในแต่ละปี

สรุปค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง และค่า IRI ตามแผนซ่อมบำรุงที่ได้รับงบประมาณต่างกัน ได้ดังตารางที่ 4-3 ถึง 4-11



ตารางที่ 4-3 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง และค่า IRI ตามแผนซ่อมบำรุงปกติ

ปีงบประมาณ	ค่าซ่อมบำรุง (ล้านบาท)	IRI ก่อนซ่อมบำรุง	IRI หลังซ่อมบำรุง	ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง (ล้านบาท)
2561	0	2.9	2.9	2,845,333.42
2562	0	3.05	3.05	2,918,832.46
2563	0	3.21	3.21	2,996,185.37
2564	0	3.39	3.39	3,077,489.16
2565	0	3.58	3.58	3,161,931.80
เฉลี่ย	0	3.226	3.226	2,999,954.44

ตารางที่ 4-4 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง และค่า IRI ตามแผนซ่อมบำรุงแบบไม่จำกัดงบประมาณ

ปีงบประมาณ	ค่าซ่อมบำรุง (ล้านบาท)	IRI ก่อนซ่อมบำรุง	IRI หลังซ่อมบำรุง	ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง (ล้านบาท)
2561	183,438.42	2.90	2.01	2,748,835.89
2562	2,405.50	2.06	2.03	2,229,381.04
2563	114,538.05	2.12	1.65	2,242,535.26
2564	2,417.94	1.73	1.71	2,293,927.64
2565	114,257.57	1.79	1.33	2,306,861.63
เฉลี่ย	83,411.50	2.12	1.75	2,364,308.29

ตารางที่ 4-5 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง และค่า IRI ตามแผนซ่อมบำรุงด้วยงบประมาณ 10,000 ล้านบาท

ปีงบประมาณ	ค่าซ่อมบำรุง (ล้านบาท)	IRI ก่อนซ่อมบำรุง	IRI หลังซ่อมบำรุง	ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง (ล้านบาท)
2561	10,000.00	2.90	2.79	2,800,238.46
2562	10,000.00	2.94	2.85	2,850,306.19
2563	10,000.00	3.00	2.93	2,901,766.99
2564	10,000.00	3.09	3.03	2,961,008.39
2565	10,000.00	3.19	3.13	3,017,056.77
เฉลี่ย	10,000.00	3.02	2.95	2,906,075.36



ตารางที่ 4-6 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง และค่า IRI ตามแผนซ่อมบำรุงด้วยงบประมาณ 20,000 ล้านบาท

ปีงบประมาณ	ค่าซ่อมบำรุง (ล้านบาท)	IRI ก่อนซ่อมบำรุง	IRI หลังซ่อมบำรุง	ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง (ล้านบาท)
2561	20,000.00	2.90	2.72	2,785,356.62
2562	20,000.00	2.86	2.72	2,835,329.98
2563	20,000.00	2.85	2.75	2,882,072.65
2564	20,000.00	2.89	2.78	2,939,234.76
2565	20,000.00	2.92	2.85	2,989,733.50
เฉลี่ย	20,000.00	2.88	2.76	2,886,345.50

ตารางที่ 4-7 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง และค่า IRI ตามแผนซ่อมบำรุงด้วยงบประมาณ 30,000 ล้านบาท

ปีงบประมาณ	ค่าซ่อมบำรุง (ล้านบาท)	IRI ก่อนซ่อมบำรุง	IRI หลังซ่อมบำรุง	ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง (ล้านบาท)
2561	30,000.00	2.90	2.66	2,777,147.01
2562	30,000.00	2.79	2.58	2,826,917.95
2563	30,000.00	2.70	2.59	2,870,463.42
2564	30,000.00	2.72	2.55	2,927,175.77
2565	30,000.00	2.67	2.61	2,973,785.17
เฉลี่ย	30,000.00	2.76	2.60	2,875,097.86

ตารางที่ 4-8 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงและค่า IRI ตามแผนซ่อมบำรุงด้วยงบประมาณ 40,000 ล้านบาท

ปีงบประมาณ	ค่าซ่อมบำรุง (ล้านบาท)	IRI ก่อนซ่อมบำรุง	IRI หลังซ่อมบำรุง	ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง (ล้านบาท)
2561	40,000.00	2.9	2.59	2,771,694.67
2562	39,999.98	2.72	2.43	2,821,403.57
2563	40,000.00	2.54	2.44	2,862,392.53
2564	39,999.99	2.55	2.36	2,919,709.62
2565	40,000.00	2.46	2.38	2,962,293.81
เฉลี่ย	39,999.99	2.63	2.44	2,867,498.84



ตารางที่ 4-9 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงและค่า IRI ตามแผนซ่อมบำรุงด้วยงบประมาณ 50,000 ล้านบาท

ปีงบประมาณ	ค่าซ่อมบำรุง (ล้านบาท)	IRI ก่อนซ่อมบำรุง	IRI หลังซ่อมบำรุง	ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง (ล้านบาท)
2561	50,000.00	2.9	2.53	2,767,455.47
2562	49,999.97	2.65	2.28	2,818,238.48
2563	50,000.00	2.37	2.27	2,856,786.39
2564	49,999.99	2.36	2.21	2,915,203.16
2565	50,000.00	2.3	2.2	2,954,849.31
เฉลี่ย	49,999.99	2.52	2.30	2,862,506.56

ตารางที่ 4-10 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงและค่า IRI ตามแผนซ่อมบำรุงด้วยงบประมาณ 60,000 ล้านบาท

ปีงบประมาณ	ค่าซ่อมบำรุง (ล้านบาท)	IRI ก่อนซ่อมบำรุง	IRI หลังซ่อมบำรุง	ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง (ล้านบาท)
2561	60,000.00	2.9	2.47	2,764,320.92
2562	59,998.58	2.59	2.11	2,816,823.19
2563	60,000.00	2.18	2.07	2,853,358.08
2564	59,999.93	2.15	2.05	2,912,985.85
2565	59,999.99	2.12	2.01	2,950,242.88
เฉลี่ย	59,999.70	2.39	2.14	2,859,546.18

ตารางที่ 4-11 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงและค่า IRI ตามแผนซ่อมบำรุงด้วยงบประมาณ 70,000 ล้านบาท

ปีงบประมาณ	ค่าซ่อมบำรุง (ล้านบาท)	IRI ก่อนซ่อมบำรุง	IRI หลังซ่อมบำรุง	ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง (ล้านบาท)
2561	70,000.00	2.9	2.41	2,761,628.92
2562	50,801.00	2.51	2.11	2,816,984.54
2563	70,000.00	2.19	2.06	2,851,993.92
2564	70,000.00	2.13	2.02	2,912,272.95
2565	70,000.00	2.1	1.97	2,947,542.14
เฉลี่ย	66,160.20	2.37	2.11	2,858,084.49

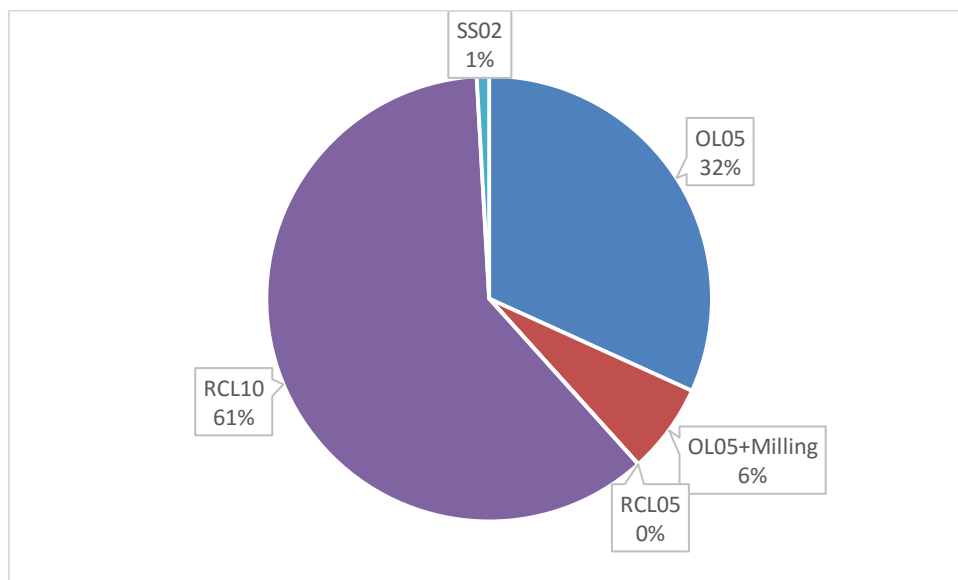
หมายเหตุ: *งบประมาณที่ต้องการใช้ น้อยกว่างบประมาณที่กำหนดให้

4.3.4 แผนงานบำรุงรักษาทางหลวงประจำปี

ที่ปรึกษาได้ทำการทดสอบการวิเคราะห์แผนบำรุงรักษาประจำปี ซึ่งได้ผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4-12

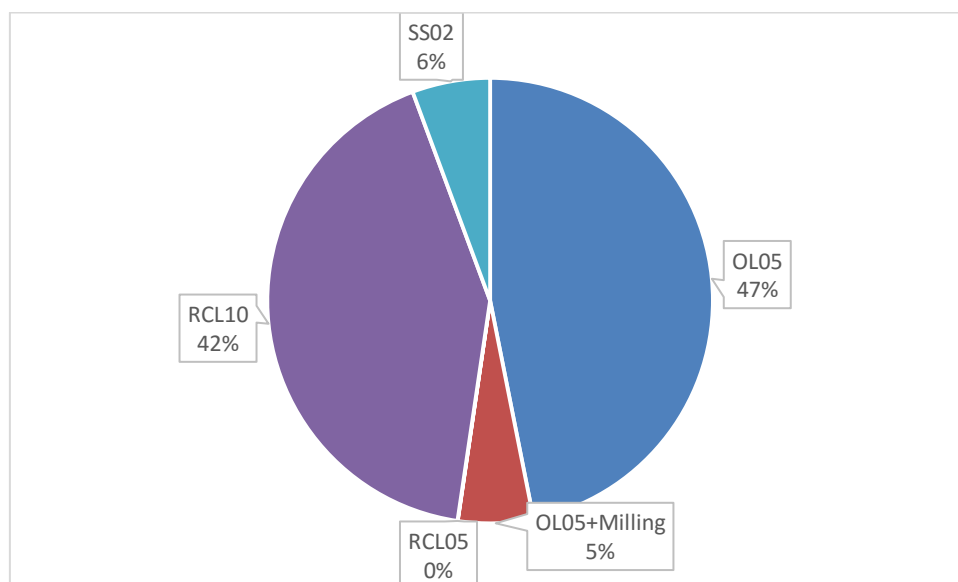
ตารางที่ 4-12 รายละเอียดการซ่อมบำรุงทั่วประเทศในปี พ.ศ. 2560 แบบไม่จำกัดงบประมาณ แบบ 1 ปี

งานซ่อมบำรุง	ปริมาณงาน (ตารางเมตร)	ค่าซ่อมบำรุง (บาท)	ระยะจริง (กิโลเมตร)
งานเสริมผิวหนา 5 ซม. (OL05)	24,585,400	56,063,403,790	25,579.68
ปรับระดับผิวเดิม และปูผิวใหม่หนา 5 ซม. (OL05+Milling)	14,492,042	11,521,174,842	2,833.10
บูรณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 5 ซม. (RCL05)	47,005.00	27,967,975	9.40
บูรณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 10 ซม. (RCL10)	111,631,334	107,166,077,098	20,635.68
งานฉาบผิว (Paraslurry Seal, SS02)	15,034,392	1,578,611,235	2,808.25
งานบำรุงปกติ	47,931	0	8.71
รวม	265,838,104	176,357,234,941	51,874.82



รูปที่ 4-5 กราฟแสดงสัดส่วนงบประมาณตามประเภทการซ่อมบำรุง แบบไม่จำกัดงบประมาณ
ปี พ.ศ. 2561

สัดส่วนค่าซ่อมบำรุงในปี พ.ศ. 2561 จากการวิเคราะห์แบบไม่จำกัดงบประมาณ ระยะเวลา 1 ปี รวมโดยใช้งบประมาณทั่วประเทศ 176,357,234,941.78 ล้านบาท พบว่า งานบูรณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 10 เซนติเมตร มีสัดส่วนสูงสุด ที่ร้อยละ 61 รองลงมา ได้แก่ งานเสริมผิวหนา 5 เซนติเมตร ที่ร้อยละ 32 งานปรับระดับผิวเดิม และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร ที่ร้อยละ 6 งานฉาบผิว ที่ร้อยละ 0.8 และงานบูรณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร ที่ร้อยละ 0.2 ดังรูปที่ 4-5



รูปที่ 4-6 กราฟแสดงสัดส่วนพื้นที่ซ่อมบำรุงด้วยวิธีต่าง ๆ แบบไม่จำกัดงบประมาณ ปี พ.ศ. 2561

สัดส่วนพื้นที่ซ่อมบำรุงผิวถนนประจำปี พ.ศ. 2561 จากการวิเคราะห์แบบไม่จำกัดงบประมาณ ระยะเวลา 1 ปี จากสัดส่วนพื้นที่การซ่อมบำรุงพบว่างานซ่อมบำรุงด้วยวิธีเสริมผิว 5 เซนติเมตร มีสัดส่วนสูงสุด ที่ร้อยละ 47 รองลงมา ได้แก่ งานบูรณะแล้วปูผิวใหม่หนา 10 เซนติเมตร งานฉาบผิว มีสัดส่วนร้อยละ 5 ร้อยละ 28 และงานปรับระดับผิวเดิม และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร ที่ร้อยละ 5 ตามลำดับ ดังรูปที่ 4-6

ค่าซ่อมบำรุงผิวถนนประจำปี พ.ศ.2561 จากการวิเคราะห์แบบไม่จำกัดงบประมาณ ระยะเวลา 1 ปี ของสำนักงานทางหลวงทั้ง 18 สำนักงานทางหลวง แสดงไว้ในตารางที่ 4-13 ถึง ตารางที่ 4-30



ตารางที่ 4-13 ค่าซ่อมบำรุงผิวถนนประจำปี พ.ศ. 2560 จากการวิเคราะห์แบบไม่จำกัดงบประมาณ
ของสำนักงานทางหลวงที่ 1 เชียงใหม่

งานซ่อมบำรุง	ปริมาณงานซ่อมบำรุง (ตารางเมตร)	ค่าซ่อมบำรุง (บาท)
งานเสริมผิวหนา 5 เซนติเมตร (OL05)	10,518,028	4,733,108,479.24
ปรับระดับผิวเดิม และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (OL05+Milling)	175,586	139,592,178.85
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (RCL05)	-	-
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 10 เซนติเมตร (RCL10)	6,275,400	6,024,379,408.31
งานฉาบผิว (Paraslurry Seal, PSS03)	2,489,206	261,366,969.55
งานบำรุงปกติ	47,943	-
รวม	19,506,163	11,158,447,035.95

ตารางที่ 4-14 ค่าซ่อมบำรุงผิวถนนประจำปี พ.ศ. 2561 จากการวิเคราะห์แบบไม่จำกัดงบประมาณ
ของสำนักงานทางหลวงที่ 2 แพร่

งานซ่อมบำรุง	ปริมาณงานซ่อมบำรุง (ตารางเมตร)	ค่าซ่อมบำรุง (บาท)
งานเสริมผิวหนา 5 เซนติเมตร (OL05)	11,534,542	5,190,545,901.30
ปรับระดับผิวเดิม และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (OL05+Milling)	1,230,538	978,276,208.03
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (RCL05)	47,005	27,967,975.42
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 10 เซนติเมตร (RCL10)	5,097,441	4,893,543,171.47
งานฉาบผิว (Paraslurry Seal, PSS03)	584,742	61,397,774.28
งานบำรุงปกติ	-	-
รวม	18,494,268	11,151,731,030.50



ตารางที่ 4-15 ค่าซ่อมบำรุงผิวถนนประจำปี พ.ศ. 2561 จากการวิเคราะห์แบบไม่จำกัดงบประมาณ
ของสำนักงานทางหลวงที่ 3 สกลนคร

งานซ่อมบำรุง	ปริมาณงานซ่อมบำรุง (ตารางเมตร)	ค่าซ่อมบำรุง (บาท)
งานเสริมผิวหนา 5 เซนติเมตร (OL05)	5,982,319	2,692,043,709.85
ปรับระดับผิวเดิม และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (OL05+Milling)	127,421	101,300,187.22
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (RCL05)	-	-
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 10 เซนติเมตร (RCL10)	2,373,951	2,278,994,173.40
งานฉาบผิว (Paraslurry Seal, PSS03)	688,491	72,291,628.70
งานบำรุงปกติ	-	-
รวม	13,737,930	3,127,689,750

ตารางที่ 4-16 ค่าซ่อมบำรุงผิวถนนประจำปี พ.ศ. 2561 จากการวิเคราะห์แบบไม่จำกัดงบประมาณ
ของสำนักงานทางหลวงที่ 4 ตาก

งานซ่อมบำรุง	ปริมาณงานซ่อมบำรุง (ตารางเมตร)	ค่าซ่อมบำรุง (บาท)
งานเสริมผิวหนา 5 เซนติเมตร (OL05)	11,189,180	5,035,127,181.63
ปรับระดับผิวเดิม และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (OL05+Milling)	427,285	339,690,867.54
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (RCL05)	-	-
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 10 เซนติเมตร (RCL10)	4,170,440	4,003,622,705.06
งานฉาบผิว (Paraslurry Seal, PSS03)	1,318,761	138,469,741.01
งานบำรุงปกติ	-	-
รวม	17,105,666	9,516,910,495.24



ตารางที่ 4-17 ค่าซ่อมบำรุงผิวถนนประจำปี พ.ศ. 2561 จากการวิเคราะห์แบบไม่จำกัดงบประมาณ
ของสำนักงานทางหลวงที่ 5 พิษณุโลก

งานซ่อมบำรุง	ปริมาณงานซ่อมบำรุง (ตารางเมตร)	ค่าซ่อมบำรุง (บาท)
งานเสริมผิวหน้า 5 เซนติเมตร (OL05)	6,725,713	3,026,569,417.37
ปรับระดับผิวเดิม และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (OL05+Milling)	281,548	223,830,461.94
บูรณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (RCL05)	-	-
บูรณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 10 เซนติเมตร (RCL10)	6,683,382	6,416,053,521.99
งานฉาบผิว (Paraslurry Seal, PSS03)	826,402	86,772,320.77
งานบำรุงปกติ	-	-
รวม	14,517,045	9,753,225,722.07

ตารางที่ 4-18 ค่าซ่อมบำรุงผิวถนนประจำปี พ.ศ. 2561 จากการวิเคราะห์แบบไม่จำกัดงบประมาณ
ของสำนักงานทางหลวงที่ 6 เพชรบูรณ์

งานซ่อมบำรุง	ปริมาณงานซ่อมบำรุง (ตารางเมตร)	ค่าซ่อมบำรุง (บาท)
งานเสริมผิวหน้า 5 เซนติเมตร (OL05)	9,586,902	4,314,103,363.27
ปรับระดับผิวเดิม และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (OL05+Milling)	126,678	100,709,009.62
บูรณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (RCL05)	-	-
บูรณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 10 เซนติเมตร (RCL10)	3,057,450	2,935,154,611.30
งานฉาบผิว (Paraslurry Seal, PSS03)	827,100	86,845,591.96
งานบำรุงปกติ	-	-
รวม	13,598,130	7,436,812,576.15



ตารางที่ 4-19 ค่าซ่อมบำรุงผิวถนนประจำปี พ.ศ. 2561 จากการวิเคราะห์แบบไม่จำกัดงบประมาณ
ของสำนักงานทางหลวงที่ 7 ขอนแก่น

งานซ่อมบำรุง	ปริมาณงานซ่อมบำรุง (ตารางเมตร)	ค่าซ่อมบำรุง (บาท)
งานเสริมผิวหนา 5 เซนติเมตร (OL05)	9,232,933	4,154,820,049.59
ปรับระดับผิวเดิม และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (OL05+Milling)	1,474,319	1,172,084,513.49
บูรณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (RCL05)	-	-
บูรณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 10 เซนติเมตร (RCL10)	6,351,162	6,097,119,618.03
งานฉาบผิว (Paraslurry Seal, PSS03)	819,026	85,997,977.01
งานบำรุงปกติ	-	-
รวม	17,877,440	11,510,022,158.12

ตารางที่ 4-20 ค่าซ่อมบำรุงผิวถนนประจำปี พ.ศ. 2561 จากการวิเคราะห์แบบไม่จำกัดงบประมาณ
ของสำนักงานทางหลวงที่ 8 มหาสารคาม

งานซ่อมบำรุง	ปริมาณงานซ่อมบำรุง (ตารางเมตร)	ค่าซ่อมบำรุง (ล้านบาท)
งานเสริมผิวหนา 5 เซนติเมตร (OL05)	8,084,023	3,637,807,981.74
ปรับระดับผิวเดิม และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (OL05+Milling)	1,084,151	861,899,636.56
บูรณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (RCL05)	-	-
บูรณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 10 เซนติเมตร (RCL10)	11,328,768	10,875,615,360.51
งานฉาบผิว (Paraslurry Seal, PSS03)	1,368,123	143,652,830.17
งานบำรุงปกติ	-	-
รวม	17,627,200	4,354,346,350



ตารางที่ 4-21 ค่าซ่อมบำรุงผิวถนนประจำปี พ.ศ. 2561 จากการวิเคราะห์แบบไม่จำกัดงบประมาณ
ของสำนักงานทางหลวงที่ 9 อุบลราชธานี

งานซ่อมบำรุง	ปริมาณงานซ่อมบำรุง (ตารางเมตร)	ค่าซ่อมบำรุง (บาท)
งานเสริมผิวหนา 5 เซนติเมตร (OL05)	6,519,532	2,933,788,533.28
ปรับระดับผิวเดิม และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (OL05+Milling)	1,268,875	1,008,756,915.07
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (RCL05)	-	-
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 10 เซนติเมตร (RCL10)	6,113,207	5,868,671,717.29
งานฉาบผิว (Paraslurry Seal, PSS03)	773,153	81,180,971.52
งานบำรุงปกติ	-	-
รวม	25,394,590	7,683,718,250

ตารางที่ 4-22 ค่าซ่อมบำรุงผิวถนนประจำปี พ.ศ. 2561 จากการวิเคราะห์แบบไม่จำกัดงบประมาณ
ของสำนักงานทางหลวงที่ 10 นครราชสีมา

งานซ่อมบำรุง	ปริมาณงานซ่อมบำรุง (ตารางเมตร)	ค่าซ่อมบำรุง (บาท)
งานเสริมผิวหนา 5 เซนติเมตร (OL05)	9,546,643	4,295,986,958.69
ปรับระดับผิวเดิม และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (OL05+Milling)	819,350	651,381,585.04
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (RCL05)	-	-
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 10 เซนติเมตร (RCL10)	6,366,101	6,111,449,582.95
งานฉาบผิว (Paraslurry Seal, PSS03)	1,394,326	146,404,115.43
งานบำรุงปกติ	-	-
รวม	18,126,420	11,205,222,242.11



ตารางที่ 4-23 ค่าซ่อมบำรุงผิวถนนประจำปี พ.ศ. 2561 จากการวิเคราะห์แบบไม่จำกัดงบประมาณ
ของสำนักงานทางหลวงที่ 11 ลพบุรี

งานซ่อมบำรุง	ปริมาณงานซ่อมบำรุง (ตารางเมตร)	ค่าซ่อมบำรุง (บาท)
งานเสริมผิวหนา 5 เซนติเมตร (OL05)	865,356	389,409,802.45
ปรับระดับผิวเดิม และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (OL05+Milling)	117,692	93,565,346.65
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (RCL05)	-	-
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 10 เซนติเมตร (RCL10)	6,609,075	6,344,713,162.08
งานฉาบผิว (Paraslurry Seal, PSS03)	1,154,709	121,244,162.66
งานบำรุงปกติ	--	-
รวม	8,746,832	6,948,932,473.84

ตารางที่ 4-24 ค่าซ่อมบำรุงผิวถนนประจำปี พ.ศ. 2561 จากการวิเคราะห์แบบไม่จำกัดงบประมาณ
ของสำนักงานทางหลวงที่ 12 สุพรรณบุรี

งานซ่อมบำรุง	ปริมาณงานซ่อมบำรุง (ตารางเมตร)	ค่าซ่อมบำรุง (บาท)
งานเสริมผิวหนา 5 เซนติเมตร (OL05)	3,451,422	1,553,139,805.37
ปรับระดับผิวเดิม และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (OL05+Milling)	2,284,027	1,815,804,532.33
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (RCL05)	-	-
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 10 เซนติเมตร (RCL10)	8,540,074	8,198,475,805.34
งานฉาบผิว (Paraslurry Seal, PSS03)	1,184,271	124,348,481.62
งานบำรุงปกติ	-	-
รวม	15,459,794	11,691,768,624.66



ตารางที่ 4-25 ค่าซ่อมบำรุงผิวถนนประจำปี พ.ศ. 2560 จากการวิเคราะห์แบบไม่จำกัดงบประมาณ
ของสำนักงานทางหลวงที่ 13 กรุงเทพฯ

งานซ่อมบำรุง	ปริมาณงานซ่อมบำรุง (ตารางเมตร)	ค่าซ่อมบำรุง (บาท)
งานเสริมผิวหนา 5 เซนติเมตร (OL05)	2,800,481	1,260,214,426.68
ปรับระดับผิวเดิม และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (OL05+Milling)	690,780	549,170,416.22
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (RCL05)	-	-
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 10 เซนติเมตร (RCL10)	11,751,903	11,281,817,236.03
งานฉาบผิว (Paraslurry Seal, PSS03)	330,265	34,677,912.91
งานบำรุงปกติ	-	-
รวม	15,573,429	13,125,879,991.84

ตารางที่ 4-26 ค่าซ่อมบำรุงผิวถนนประจำปี พ.ศ. 2561 จากการวิเคราะห์แบบไม่จำกัดงบประมาณ
ของสำนักงานทางหลวงที่ 14 ชลบุรี

งานซ่อมบำรุง	ปริมาณงานซ่อมบำรุง (ตารางเมตร)	ค่าซ่อมบำรุง (บาท)
งานเสริมผิวหนา 5 เซนติเมตร (OL05)	9,395,878	4,228,139,286.76
ปรับระดับผิวเดิม และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (OL05+Milling)	1,141,644	907,604,231.41
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (RCL05)	-	-
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 10 เซนติเมตร (RCL10)	7,592,228	7,288,541,796.79
งานฉาบผิว (Paraslurry Seal, PSS03)	468,888	49,233,238.67
งานบำรุงปกติ	-	-
รวม	18,598,638	12,473,518,553.63



ตารางที่ 4-27 ค่าซ่อมบำรุงผิวถนนประจำปี พ.ศ. 2561 จากการวิเคราะห์แบบไม่จำกัดงบประมาณ
ของสำนักงานทางหลวงที่ 15 ประจวบคีรีขันธ์

งานซ่อมบำรุง	ปริมาณงานซ่อมบำรุง (ตารางเมตร)	ค่าซ่อมบำรุง (บาท)
งานเสริมผิวหนา 5 เซนติเมตร (OL05)	2,269,049	1,021,071,975.79
ปรับระดับผิวเดิม และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (OL05+Milling)	558,508	444,01-5,487.70
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (RCL05)	-	-
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 10 เซนติเมตร (RCL10)	6,390,876	6,135,241,033.55
งานฉาบผิว (Paraslurry Seal, PSS03)	332,360	34,897,747.63
งานบำรุงปกติ	-	-
รวม	9,550,793	7,635,226,244.67

ตารางที่ 4-28 ค่าซ่อมบำรุงผิวถนนประจำปี พ.ศ. 2561 จากการวิเคราะห์แบบไม่จำกัดงบประมาณ
ของสำนักงานทางหลวงที่ 16 นครศรีธรรมราช

งานซ่อมบำรุง	ปริมาณงานซ่อมบำรุง (ตารางเมตร)	ค่าซ่อมบำรุง (บาท)
งานเสริมผิวหนา 5 เซนติเมตร (OL05)	11,189,180.00	5,035,127,181.63
ปรับระดับผิวเดิม และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (OL05+Milling)	427,285.00	339,690,867.54
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (RCL05)	-	-
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 10 เซนติเมตร (RCL10)	4,170,440.00	4,003,622,705.06
งานฉาบผิว (Paraslurry Seal, PSS03)	1,318,761.00	138,469,741.01
งานบำรุงปกติ	-	-
รวม	17,105,666.00	9,516,910,495.24



ตารางที่ 4-29 ค่าซ่อมบำรุงผิวถนนประจำปี พ.ศ. 2560 จากการวิเคราะห์แบบไม่จำกัดงบประมาณ
ของสำนักงานทางหลวงที่ 17 กระบี่

งานซ่อมบำรุง	ปริมาณงานซ่อมบำรุง (ตารางเมตร)	ค่าซ่อมบำรุง (บาท)
งานเสริมผิวหนา 5 เซนติเมตร (OL05)	4,440,718.00	1,998,325,217.66
ปรับระดับผิวเดิม และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (OL05+Milling)	666,341.00	529,741,581.33
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (RCL05)	-	-
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 10 เซนติเมตร (RCL10)	3,574,536.00	3,431,550,545.69
งานฉาบผิว (Paraslurry Seal, PSS03)	196,496.00	20,632,027.61
งานบำรุงปกติ	-	-
รวม	8,367,925	2,725,105,900

ตารางที่ 4-30 ค่าซ่อมบำรุงผิวถนนประจำปี พ.ศ. 2560 จากการวิเคราะห์แบบไม่จำกัดงบประมาณ
ของสำนักงานทางหลวงที่ 18 สงขลา

งานซ่อมบำรุง	ปริมาณงานซ่อมบำรุง (ตารางเมตร)	ค่าซ่อมบำรุง (บาท)
งานเสริมผิวหนา 5 เซนติเมตร (OL05)	8,222,594.00	3,700,163,138.57
ปรับระดับผิวเดิม และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (OL05+Milling)	598,919.00	476,139,414.67
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 5 เซนติเมตร (RCL05)	-	-
บурณะผิวทาง และปูผิวใหม่หนา 10 เซนติเมตร (RCL10)	3,001,380.00	2,881,324,822.28
งานฉาบผิว (Paraslurry Seal, PSS03)	204,807.00	21,504,682.53
งานบำรุงปกติ	-	-
รวม	8,676,326	2,939,607,100

4.4 ผลการวิเคราะห์และแผนงานบำรุงทางด้วยโปรแกรม TPMS ผิวทางคอนกรีต

อีกทั้งการพิจารณาซ่อมบำรุงผิวทางคอนกรีตนั้น มีข้อจำกัดบางประการที่ทำให้งบประมาณในการซ่อมบำรุงอาจจะมีการคลาดเคลื่อนจากการดำเนินงานซ่อมบำรุงจริง และมีความแตกต่างจากผิวทางลาดยาง ซึ่งการพิจารณาซ่อมบำรุงผิวทางลาดยางเป็นการซ่อมบำรุงเต็มพื้นที่ผิวทาง แต่ในผิวทางคอนกรีตเป็นการซ่อมบำรุงเฉพาะจุด หรือเฉพาะแผ่นคอนกรีตที่เกิดความเสียหายเท่านั้น แต่ในการสำรวจสภาพทางรถสำรวจจะวิ่งสำรวจเฉพาะช่องจราจรซ้ายสุดเท่านั้น ซึ่งอยู่บนสมมติฐานที่ว่า เป็นช่องจราจรที่มีความเสียหายมากที่สุด ไม่ได้วิ่งสำรวจครบทุกช่องจราจร ส่งผลทำให้ปริมาณความเสียหายที่ตรวจสอบและวิเคราะห์ได้ ซึ่งเป็นข้อมูลตั้งต้นสำหรับการเลือกวิธีการซ่อมบำรุงผิวทางคอนกรีต ไม่ได้ครอบคลุมผิวทางในช่องจราจรอื่นๆ

แต่ทั้งนี้ ในการวิเคราะห์วิธีการซ่อมบำรุงผิวทางคอนกรีต มีการพิจารณางานซ่อมคอนกรีตเต็มความหนาให้ครอบคลุมมากขึ้น ตลอดจนกำหนดแนวทางพิจารณางานอุดโพรงใต้ผิวทางคอนกรีตเพิ่มเติมโดยพิจารณาความเสียหายประเภท Low Crack เพิ่ม นอกเหนือจากนั้นในการประเมินความเสียหายอาจจะมีบางส่วนที่อยู่เกินความเป็นจริง และบางส่วนต่ำกว่าความเป็นจริง ซึ่งน่าจะชดเชยความคลาดเคลื่อนที่เกิดขึ้นได้ ในอนาคตหากกรมทางหลวงต้องการข้อมูลความเสียหาย ตลอดจนงบประมาณที่ใกล้เคียงความเป็นจริง อาจจำเป็นต้องดำเนินการสำรวจครบทุกช่องจราจร

ค่าซ่อมบำรุงถนนคอนกรีตประจำปี พ.ศ. 2560 แสดงได้ดังตารางที่ 4-31 โดยต้องใช้งบประมาณในการซ่อมบำรุงทั้งสิ้น 7,695,095,769 บาท ซึ่งจะทำให้ค่า IRI หลังการซ่อมบำรุงเท่ากับ 3.06 เมตรต่อกิโลเมตร ทั้งนี้ ต้องใช้ซ่อมบำรุงสำหรับงานบูรณะผิวทางคอนกรีตสูงสุด ที่ร้อยละ 32.69 ของงบซ่อมบำรุงทั้งหมด

ตารางที่ 4-31 ค่าซ่อมบำรุงถนนคอนกรีตประจำปี พ.ศ. 2560

งานซ่อมบำรุง	ค่าซ่อมบำรุง (บาท)	ระยะทาง (กิโลเมตร)
งานเสริมผิวทางลาดยาง และงานซ่อมผิวคอนกรีตเต็มความหนา	14,415,800.00	2.05
งานเสริมผิวทางลาดยาง และงานอุดโพรงใต้ผิวทางคอนกรีต	24,535,744.00	3.79
งานเสริมผิวทางลาดยาง และงานอุดโพรงใต้ผิวทางคอนกรีต และงานซ่อมผิวคอนกรีตเต็มความหนา	1,707,369,534.00	148.46
งานซ่อมแนวรอยต่อผิวทางคอนกรีต และงานเสริมผิวทางลาดยาง และงานอุดโพรงใต้ผิวทางคอนกรีต และงานซ่อมผิวคอนกรีตเต็มความหนา	397,660,407.95	42.00
งานซ่อมแนวรอยต่อผิวทางคอนกรีต และงานซ่อมผิวคอนกรีตเต็มความหนา	147,255.00	1.00



งานซ่อมบำรุง	ค่าซ่อมบำรุง (บาท)	ระยะทาง (กิโลเมตร)
งานซ่อมแนวรอยต่อผิวทางคอนกรีต และงานอุดโพรงใต้ผิวทางคอนกรีต	34,828,274.60	11.49
งานซ่อมแนวรอยต่อผิวทางคอนกรีต และงานอุดโพรงใต้ผิวทาง คอนกรีต และงานซ่อมผิวคอนกรีตเต็มความหนา	87,503,889.75	47.80
งานซ่อมผิวคอนกรีตเต็มความหนา	2,989,000.00	39.51
งานบำรุงปกติ	-	3.58
งานบูรณะผิวทางคอนกรีต	2,515,964,523.75	180.97
งานอุดโพรงใต้ผิวทางคอนกรีต	280,274,400.00	1,395.42
งานอุดโพรงใต้ผิวทางคอนกรีต และงานเสริมผิวทางลาดยาง	1,653,023,140.00	162.68
งานอุดโพรงใต้ผิวทางคอนกรีต และงานซ่อมผิวคอนกรีตเต็มความหนา	976,383,800.00	833.36
รวม	7,695,095,769.05	2,873.09

5.1 เอกสาร รายงานและกำหนดการส่งมอบ

โครงการปรับปรุงโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง (TPMS) มีกำหนดระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 360 วัน โดยเริ่มปฏิบัติงานโครงการเมื่อวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2559 และสิ้นสุดระยะเวลาดำเนินการในวันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2560 โดยมีรายละเอียดการดำเนินงานในรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) รายละเอียดดังต่อไปนี้

ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน 20 (ยี่สิบ) ชุด และส่งมอบภายในเวลา 360 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา และรายงานฉบับนี้จะประกอบด้วย

- ความก้าวหน้าของงานแต่ละด้าน
- ผลงานในภาพรวมของโครงการ
- ปรับปรุงโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง (TPMS) ให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งานในการวิเคราะห์
- สามารถเชื่อมต่อข้อมูลที่เป็นสำเนาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้ เช่น ระบบสารสนเทศโครงข่ายทางหลวง (RoadNet), ระบบฐานข้อมูลงานวิเคราะห์และตรวจสอบสภาพทาง (MIIS), ระบบข้อมูลทะเบียนทางหลวง (HRIS) เป็นต้น
- ทดสอบการใช้งานโดยการวิเคราะห์ความต้องการงบประมาณงบประมาณบำรุงทางของกรมทางหลวง โดยใช้ข้อมูลล่าสุดในฐานข้อมูลกลางงานบำรุงทาง และแบบจำลองต่างๆ ในโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง (TPMS) ที่ได้สอบเทียบแล้ว
- ดำเนินการจัดซื้อคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สนับสนุน โดยมีรายละเอียดของคุณสมบัติเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย
- ดำเนินการติดตั้งระบบที่ได้ดำเนินการเพิ่มประสิทธิภาพ และทดสอบระบบ
- ปัญหาและอุปสรรค พร้อมด้วยแนวทางการแก้ไข
- แผนงานในลำดับถัดไป

รายละเอียดการส่งเอกสาร ดังตารางที่ 5-1



ตารางที่ 5-1 กำหนดการส่งรายงานและเอกสาร

รายงานและเอกสาร	จำนวน (ฉบับ)	กำหนดส่ง
รายงานเบื้องต้น (Inception Report)	20	28 ตุลาคม 2559 (30 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา)
รายงานความก้าวหน้าฉบับที่ 1 (Progress Report I)	20	28 ธันวาคม 2559 (90 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา)
รายงานขั้นกลาง (Interim Report)	20	28 มีนาคม 2560 (180 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา)
รายงานความก้าวหน้าฉบับที่ 2 (Progress Report II)	20	26 มิถุนายน 2560 (270 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา)
ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	20	26 กรกฎาคม 2560 (300 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา)
รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)	150	24 กันยายน 2560 (360 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา)
รายงานย่อสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report)	20	
รายงานสรุปผลการวิเคราะห์งบประมาณ	20	
คู่มือการใช้งานระบบ	150	
คู่มือการดูแลรักษาระบบ	20	
CD ในรูปแบบ Digital File	20	