

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การปรับปรุงรอบสัญญาณไฟจราจรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพบริเวณทางแยกทางหลวงหมายเลข ๔๓ ตอน ป่าเด - มะพร้าวตันเดียว ๔ แยกดอนยาง ที่ กม.๘๗+๑๕๒

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การตรวจสอบและแก้ไขระยะมองเห็นได้อย่างปลอดภัย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุสำหรับโค้งรับ ทางหลวงหมายเลข ๔๒ ตอน นาจวาก - ดอนยาง ระหว่าง กม.๗๔+๖๘๔ - กม.๗๔+๙๘๔

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ๑ มกราคม ๒๕๖๕ ถึง ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๕

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ๑ มกราคม ๒๕๖๕ ถึง ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๕

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ สัดส่วนผลงาน ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน

โครงการนี้ได้ทำการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปริมาณจราจรและรอบสัญญาณไฟบริเวณสี่แยกเพื่อออกแบบปรับปรุงรอบสัญญาณไฟจราจรที่มีความเหมาะสมก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดสำหรับการบริหารจัดการทางแยกเพียงพอต่อปริมาณจราจรในปัจจุบันหรือไม่ ซึ่งปริมาณจราจรถะความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อาจก่อให้เกิดปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรโดยรวม อาทิ เช่น การติดขัดของกระแสจราจรที่ทำให้เกิดแวงคายสะสม ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการเดินทาง รวมทั้งเกิดมลพิษและการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่เกินความจำเป็น ซึ่งเป็นปัญหาที่ควรได้รับการแก้ไข และหากพิจารณาถึงการติดขัดของการจราจรส่วนใหญ่ มักจะเกิดบริเวณทางแยกที่มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร เมื่อต้องรองรับปริมาณการจราจรจำนวนมาก ทำให้เกิดแวงคายของယอดيانที่ต้องรอสัญญาณไฟสะสมมากขึ้น เช่นกัน โดยสิ่งสำคัญที่ถือเป็นหัวใจในการบริหารจัดการทางแยกให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพก็คือ รอบสัญญาณไฟจราจร (Cycle time) ที่ต้องจัดให้เหมาะสมและสอดคล้องกับปริมาณการจราจรในแต่ละทิศทาง จึงได้ออกแบบปรับปรุงรอบสัญญาณไฟจราจรทางแยกจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข ๔๒ ตอน นาจวาก - ดอนยาง ที่ กม.๘๗+๙๐๐ กับทางหลวงหมายเลข ๔๓ ตอน ป่าเด - มะพร้าวตันเดียว ๔ แยกดอนยาง ที่ กม.๘๗+๑๕๒

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงานของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายสมกิตติ์ กิตติไศวิษฐ์		๑๐ %	ร่วมพิจารณาหาวิธีการที่นำมาใช้แก้ปัญหา และให้คำปรึกษาแนะนำการออกแบบรอบสัญญาณไฟจราจร เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัด โดยออกแบบตามหลักวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering)
นายประภาศ พุ่มสุวรรณ		๑๐ %	ให้คำปรึกษา แนะนำวิธีปฏิบัติงานและกลั่นกรองผลการปฏิบัติงาน

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ สัดส่วนผลงาน ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน

โครงการนี้เป็นการตรวจสอบและแก้ไขระยะมองเห็นปลดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุสำหรับโค้ชรถ ในประเทศไทยช่วงถนนเป็นทางโค้งนับเป็นบริเวณที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่สูงบนถนน ๒ ช่องจราจร ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน โดยทั่วไปทางโค้ชรถสามารถจำแนกตามประเภทของโค้งได้ ๔ ประเภท ได้แก่ โค้งกลม โค้งผสาน โค้งหลังหัก และโค้งสลับทาง ซึ่งความเสี่ยงของอุบัติเหตุบริเวณทางโค้งและมาตรการปรับปรุงแก้ไขทางโค้งแต่ละประเภทของทางโค้งนั้นจะแตกต่างกันออกไปในช่วงเวลาที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน อุบัติเหตุทางถนนนับเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตอันดับ ๑ ของประชากรในวัยช่วงอายุ ๕ ถึง ๒๙ ปีทั่วโลก และอันดับ ๘ จากสาเหตุของการเสียชีวิตทั้งหมด และควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน เมื่อพิจารณาถึงอุบัติเหตุทางถนน พบร่วมกันนี้เพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งให้เห็นว่าปัญหาอุบัติเหตุในประเทศไทยมีสถิติเพิ่มขึ้นและมีความรุนแรงที่ส่งผลให้เกิดความเสียหายอย่างต่อเนื่องทั้งต่อร่างกายต่อทรัพย์สินและต่อชีวิต รวมไปถึงความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคม โดยจากรายงานสถิติอุบัติเหตุสำนักงานน้ำที่สำรวจความปลอดภัยกรมทางหลวง พบว่าในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๔ อุบัติเหตุกว่าร้อยละ ๓๐ (บริเวณทางกายภาพ) โดยประมาณ เกิดขึ้นบริเวณทางโค้ง และโอกาสเสียชีวิตร้อยละ ๑๐

ถนนที่ดีต้องมีระยะมองเห็นเพียงพอ สำหรับการหยุดหรือแซงได้อย่างปลอดภัย หากมีการตรวจสอบและแก้ไขระยะมองเห็น ระยะแซงปลอดภัยสำหรับโค้ชรถ จะช่วยลดและป้องกันอุบัติเหตุเนื่องจากช่วยให้ผู้ขับขี่เห็นภาพประกายของทางหลวงได้อย่างชัดเจน ซึ่งจะทำให้ไม่เกิดการเหยียบเบรกที่บริเวณเริ่มต้นเข้าและออกจากการโค้งโดยไม่จำเป็น การติดตั้งป้ายสัญญาณ เครื่องหมายจราจร เตือนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนระมัดระวังและรู้ตัวล่วงหน้าเป็นการแจ้งเตือนผู้ขับขี่ให้จัดการความเร็วเข้าสู่ทางโค้งได้อย่างปลอดภัยยิ่งขึ้น

ด้วยเหตุนี้จึงได้มีโครงการศึกษาวิเคราะห์และปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณโค้ชรถบนทางหลวงหมายเลข ๔๒ ตอนนนากา - ดอนยาง ระหว่าง กม.๗๔+๖๘๔ - กม.๗๕+๘๘๔ เพื่อลดโอกาสการชนและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บ หากเกิดการชน โดยการจัดการความเร็วที่ปลอดภัยกำหนดความเร็วให้สอดคล้องกับสภาพทางโค้งของถนน

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายสมกิตติ์ กิตติโศภิษฐ์		๑๐ %	ร่วมพิจารณาหาวิธีการที่นำมาใช้แก้ปัญหา และให้คำปรึกษาแนะนำการตรวจสอบและแก้ไขระยะมองเห็นแซงได้อย่างปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุสำหรับโค้ชรถ
นายประภัส พุ่มสุวรรณ		๑๐ %	ให้คำปรึกษา แนะนำวิธีการติดตั้งป้าย ศึกษาลักษณะพื้นที่ของโค้งรถและกลั่นกรองผลการดำเนินงาน

(๕) ข้อเสนอแนะความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การติดตั้งป้ายอำนวยความปลอดภัยและเครื่องหมายบนพื้นทางบริเวณด้านขวาความมั่นคงในพื้นที่ ๓ จังหวัดภาคใต้

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การปรับปรุงรอบสัญญาณไฟจราจรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพบริเวณทางแยก ทางหลวงหมายเลข ๔๓ ตอน ป่าเด - มะพร้าวตันเดียว ๔ แยกดอนยาง ที่ กม.๘๗+๑๕๒

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

โครงการนี้ได้ทำการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปริมาณจราจรและรอบสัญญาณไฟบริเวณสี่แยก เพื่อออกแบบรอบสัญญาณไฟจราจรที่มีความเหมาะสมก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดสำหรับการบริหารจัดการทางแยกเพียงพอต่อปริมาณจราจรในปัจจุบันหรือไม่ ซึ่งปริมาณจราจรและความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อาจก่อให้เกิดปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรโดยรวม อาทิ เช่น การติดขัดของรถและรถจราจรที่ทำให้เกิดแวงควยสะสม ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการเดินทาง รวมทั้งเกิดมลพิษและการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่เกินความจำเป็น ซึ่งเป็นปัญหาที่ควรได้รับการแก้ไข และหากพิจารณาถึงการติดขัดของการจราจรส่วนใหญ่ มักจะเกิดบริเวณทางแยกที่มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร เมื่อต้องรองรับปริมาณการจราจรจำนวนมาก ทำให้เกิดแวงควยของยวดยานที่ต้องรอสัญญาณไฟสะสมมากขึ้น เช่นกัน โดยสิ่งสำคัญที่ถือเป็นหัวใจในการบริหารจัดการทางแยกให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพก็คือ รอบสัญญาณไฟจราจร (Cycle time) ที่ต้องจัดให้เหมาะสมและสอดคล้องกับปริมาณการจราจรในแต่ละทิศทาง จึงได้ออกแบบรอบสัญญาณไฟจราจรทางแยกจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข ๔๒ ตอน นาจิก - ดอนยาง ที่ กม. ๘๙+๙๐๐ กับ ทางหลวงหมายเลข ๔๓ ตอน ป่าเด - มะพร้าวตันเดียว ที่ กม. ๘๗+๑๕๒

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑ การวิเคราะห์ปริมาณจราจรในแต่ละช่วงเวลาไม่เท่ากัน เช่น เทศกาลวันชาติรายอ

๒.๒ การหาอัตราส่วนปริมาณการจราจrtต่อความจุถนน

๒.๓ การวิเคราะห์ความเร็วเดินทางเฉลี่ยและความเร็วรถวิ่งเฉลี่ย (Average travel and Average running Speed)

๒.๔ การคำนวณหาระยะเวลาของไฟสัญญาณจราจรบริเวณทางแยกให้เหมาะสมกับปริมาณการจราจรทั้งสี่ทิศทาง

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑ การปรับปรุงรอบสัญญาณไฟจราจรที่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพสูงสุดที่ทางแยกที่ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจรสามารถทำได้ ทำให้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกลดลง

๓.๒ ประหยัดค่าใช้จ่ายจากค่าเชื้อเพลิงที่ใช้น้อยลง

๓.๓ สร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับกรมทางหลวง ในฐานะหน่วยงานที่กำกับดูแลด้านคมนาคมทางถนน

๓.๔ ลดข้อร้องเรียนอันเนื่องมาจากการจราจร เมื่อต้องรองรับปริมาณการจราจรจำนวนมากบริเวณทางแยกทำให้เกิดแวงควยของยวดยาน

**ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การตรวจสอบและแก้ไขระยะมองเห็นได้อย่างปลอดภัย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุสำหรับ
โค้งรับ ทางหลวงหมายเลข ๔๒ ตอน นนажา - ดอนยาง ระหว่าง กม.๗๔+๖๘๔ - กม.๗๔+๙๘๔**

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

โครงการนี้เป็นการตรวจสอบและแก้ไขระยะมองเห็นปลอดภัย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุสำหรับโค้งรับในประเทศไทยซึ่งถนนเป็นทางโค้งนับเป็นบริเวณที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่สูงบนถนน ๒ ช่องจราจร ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน โดยที่ว่าไปทางโค้งรับสามารถจำแนกตามประเภทของโค้งได้ ๕ ประเภท ได้แก่ โค้งกลม โค้งผสาน โค้งหลังหัก และโค้งลับทาง ซึ่งความเสี่ยงของอุบัติเหตุบริเวณทางโค้งและมาตรการปรับปรุงแก้ไขทางโค้งแต่ละประเภทของทางโค้งนั้นจะแตกต่างกันออกไป ในช่วงเวลาที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน อุบัติเหตุทางถนนนับเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตอันดับ ๑ ของประชากรในวัยช่วงอายุ ๕ ถึง ๒๙ ปีทั่วโลก และอันดับ ๘ จากสาเหตุของการเสียชีวิตทั้งหมด และควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน เมื่อพิจารณาถึงอุบัติเหตุทางถนน พบร่วมแนวโน้มที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งให้เห็นว่าปัญหาอุบัติเหตุในประเทศไทยมีสถิติเพิ่มขึ้นและมีความรุนแรงที่ส่งผลให้เกิดความเสียหายอย่างต่อเนื่อง ทั้งต่อร่างกายต่อทรัพย์สินและต่อชีวิต รวมไปถึงความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคม โดยจากรายงานสถิติอุบัติเหตุสำนักงานวิทยาศาสตร์ความปลอดภัย กรมทางหลวง พบว่าในช่วงปี พ.ศ.๒๕๖๔ อุบัติเหตุกว่าร้อยละ ๓๓ (บริเวณทางกายภาพ) โดยประมาณ เกิดขึ้นบริเวณทางโค้ง และโอกาสเสียชีวิตร้อยละ ๑๐

ถนนที่ดีต้องมีระยะมองเห็นที่เพียงพอ สำหรับการหยุดหรือแซงได้อย่างปลอดภัย หากมีการตรวจสอบและแก้ไขระยะมองเห็น ระยะแซงปลอดภัยสำหรับโค้งรับ จะช่วยลดและป้องกันอุบัติเหตุ เนื่องจากช่วยให้ผู้ขับขี่เห็นภาพประกายของทางหลวงได้อย่างชัดเจน ซึ่งจะทำให้ไม่เกิดการเหยียบเบรกที่บริเวณเริ่มต้นเข้าและออกจากโค้งโดยไม่จำเป็น การติดตั้งป้ายสัญญาณ เครื่องหมายจราจร เตือนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนระมัดระวังและรู้ตัวล่วงหน้าเป็นการแจ้งเตือนผู้ขับขี่ให้จัดการความเร็วเข้าสู่ทางโค้งได้อย่างปลอดภัย

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑ ความเร็วที่เป็นไปได้เป็นความเร็วที่มากจากการคาดการณ์อุปนิสัยของผู้ขับขี่ โดยคำนึงถึงผลกระทบทางเลขาคณิตของถนนที่มีต่อความเร็วที่ใช้ในการขับขี่ ในขณะที่ถนนมีปริมาณจราจรน้อย Free – flow condition ความเร็วที่เป็นไปได้ที่ผู้ขับขี่ใช้ในการคาดการณ์ความเร็วเกินจากความเร็วที่ออกแบบ

๒.๒ ถนนในช่วงโค้งแนวราบสิ่งกีดขวางที่บดบังการมองเห็นของผู้ขับขี่ เป็นเมืองห้าม ซึ่งการตัดไม้หง่านห้ามนั้น อาจผิดพระราชบัญญัติป่าไม้ ต้องขออนุญาตหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการ

๓) ประโยชน์ที่น่าวางใจได้รับ

๓.๑ ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเหมาะสมในการเข้าสู่ทางโค้งได้อย่างปลอดภัย

๓.๒ ผู้ขับขี่เห็นภาพประกายของทางหลวงได้อย่างชัดเจน ซึ่งจะทำให้ไม่เกิดการเหยียบเบรกที่บริเวณเริ่มต้นเข้าและออกจากโค้งโดยไม่จำเป็น

๓.๓ ถนนมีระยะการมองเห็นที่เพียงพอผู้ขับขี่สามารถขับขี่ได้อย่างต่อเนื่องและราบรื่นในทุกสภาวะการขับขี่สามารถสังเกตเห็นทางโค้งได้รับทราบว่ามีทางโค้งอยู่ข้างหน้า

ชื่อข้อเสนอแนะความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง การติดตั้งป้ายอำนวยความปลอดภัยและเครื่องหมายบนพื้นทางบริเวณด้านตรวจความมั่นคงในพื้นที่ ๓ จังหวัดภาคใต้

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการดำเนินงานก่อสร้าง งานบูรณะ และงานบำรุงรักษา ทางหลวงแผ่นดิน เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาประเทศ อำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง จึงจำเป็นต้องมีระบบควบคุมการใช้ทางหลวงให้มีการใช้งานได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ซึ่งการเดินทางที่สะดวกและปลอดภัยจำเป็นต้องมีระบบการนำทางที่ดี ป้ายจราจรจึงเป็นส่วนสำคัญ ในการนำทางให้ผู้เดินทางถึงจุดหมายปลายทางได้อย่างรวดเร็วและปลอดภัย ปัจจุบันระบบโครงข่ายของ กรมทางหลวง ได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องการพัฒนาระบบการติดตั้งป้ายจราจร มีความจำเป็นต้อง ได้รับการพัฒนาควบคู่กันไปด้วย เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ใช้ทางแต่เนื่องด้วย ๓ จังหวัดชายแดนภาคใต้เป็นพื้นที่ที่มีเหตุการณ์ความไม่สงบ ดังนั้น ในเส้นทางของกรมทางหลวงจึงได้มีการตั้งด่าน ความมั่นคงตามจุดต่างๆ เพื่อเป็นยุทธศาสตร์ในการดูแลพื้นท้องประชาชนในพื้นที่ให้มีความปลอดภัย ซึ่งหน่วยงานด้านความมั่นคง ทหาร ตำรวจ ได้มีการตั้งด่าน ในบางครั้ง ผู้ใช้รถใช้ถนนที่ไม่ใช่คนในพื้นที่ มิอาจทราบได้ว่าข้างหน้ามีด่านตรวจความมั่นคง จึงเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุบริเวณหน้าด่านตรวจความมั่นคงบ่อยครั้ง เช่น ขับรถชนท้าย ขับรถชนแผ่นกันด่านตรวจความมั่นคง ขับรถชนเจ้าหน้าที่ด่านตรวจความมั่นคง เมื่อมีการสอบถามผู้ขับขี่ คำตอบที่ได้ส่วนใหญ่ไม่ทราบว่าข้างหน้าเป็นด่านตรวจ จึงขับรถด้วยความเร็วสูง คำถามต่อมากำมากไม่ถึงต้องขับความเร็วสูง คำตอบที่ได้ส่วนใหญ่จากผู้ขับขี่หากขับซ้ำๆ กลัวจะเกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สิน

จากเหตุการณ์ที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำๆ จึงมีแนวคิดว่าจะต้องดำเนินการติดตั้งป้าย เครื่องหมายบนผิวทาง เพื่ออำนวยความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางรวมถึงความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่บริเวณด่านความมั่นคงและไม่ทำ ให้การจราจรติดขัดบริเวณด่านตรวจความมั่นคง จึงได้มีแนวคิดในการออกแบบป้ายจราจรและเครื่องหมาย ผิวทางให้สอดคล้องตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ซึ่งการติดตั้งป้ายบริเวณด่านตรวจความมั่นคงยังไม่มี มาตรฐานกำหนดไว้ชัดเจน

๒) ข้อเสนอแนะความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

คู่มือและมาตรฐานป้ายจราจรฉบับปี พ.ศ.๒๕๕๔ เป็นคู่มือฉบับล่าสุดที่ได้ปรับปรุงจากคู่มือ เครื่องหมายควบคุมการจราจร ภาค ๑ ฉบับปี พ.ศ.๒๕๓๑ ซึ่งเนื้อหาส่วนใหญ่ยังคงเนื้อหาเดิม เป็นเพียง การรวบรวมคู่มือเกี่ยวกับป้ายจราจรที่มีอยู่มาจัดทำหมวดหมู่ และมีการปรับปรุงเพื่อให้มาตรฐาน เครื่องหมายจราจรและมาตรฐานป้ายของกรมทางหลวงเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๖ และประกาศคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก เรื่อง มาตรฐาน เครื่องหมายจราจร ลงวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๕๖ ดังนั้น ในส่วนของการติดตั้งป้ายและปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณด่านความมั่นคง ในพื้นที่ ๓ จังหวัดนั้น ไม่มีข้อกำหนด การติดตั้งป้ายจราจรถ้องมีความเหมาะสมสมกับสภาพด้านความมั่นคง และของทางหลวงในพื้นที่นั้นเป็นไปตามมาตรฐานและสอดคล้องตามที่สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวงกำหนด

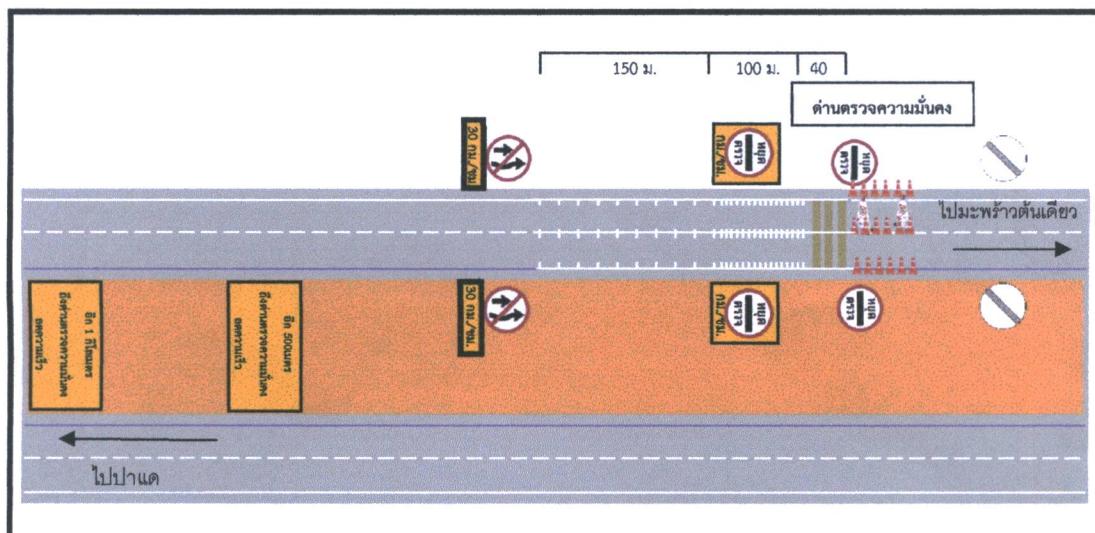
- (๑) ป้ายสุดเขตบังคับ (บ.๕๕)
- (๒) ป้ายหยุดตรวจ (บ.๓๑)

- ๓) ป้ายจำกัดความเร็ว (บ.๓๒)
- ๔) ป้ายห้ามแซง (บ.๔)
- ๕) ป้ายเตือนอื่นๆ
- ๖) ป้ายเตือนด้านตรวจความมั่นคง
- ๗) เครื่องหมายลดความเร็ว หรือเส้น Optical Speed Bar (OSB)
- ๘) รูปแบบป้ายจราจร ป้ายเตือน และเครื่องหมายจราจรบนพื้นที่ทาง (บริเวณด้านตรวจความมั่นคง)



ภาพบริเวณด้านตรวจความมั่นคงก่อนดำเนินการ

รูปแบบแนวคิดการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน และเครื่องหมายจราจรบนพื้นที่ทาง (บริเวณด้านตรวจความมั่นคง)



๓) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑ ผู้ขับขี่ยานพาหนะจะลดความเร็วก่อนถึงด่านตรวจความมั่นคง โดยใช้ความเร็วในการขับขี่ไม่เกิน ๓๐ กม./ชม.

๓.๒ หลังจากดำเนินการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายบนพื้นทางแล้วเสร็จ อุบัติเหตุบริเวณด่านตรวจความมั่นคงต้องลดลง

๓.๓ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ทหาร และตำรวจ บริเวณด่านตรวจความมั่นคง

๓.๔ ประชาชนผู้ใช้ทางหลวงเพื่อเดินทางมายัง ๓ จังหวัดชายแดนภาคใต้ ทราบว่าเส้นทางข้างหน้า มีด่านตรวจความมั่นคง ต้องลดความเร็ว เปิดกระจก เปิดไฟในรถ เพื่อให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ).....**อาภัย**.....(ผู้เข้ารับการประเมิน)

(นายมนพที พโลยปัตตา)

(วันที่ ๑๒ เดือน เมษายน พ.ศ.๒๕๖๖)

(ลงชื่อ)..........(ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายสมกิตติ กิตติโคกิษฐ์)

(วันที่ ๑๒ เดือน เมษายน พ.ศ.๒๕๖๖)