

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน

๑) ชื่อผลงาน

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อรับบุจุดเสียงและบริเวณอันตรายเพื่อนำไปประกอบการออกแบบปรับปรุงแก้ไขในโครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๕
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การวิเคราะห์ปัญหาเพื่อออกแบบแก้ไขจุดเสียงบนทางหลวงหมายเลข ๑๐๖ ตอน ป่าสัก – สะปุ่ง ที่ กม.๑+๐๐๐
- ๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๗๙ ตอน อ.ศรีมหาโพธิ์ – พญาจ่าฯ ระหว่าง กม.๓๓+๓๑๐ – กม.๔๔+๖๔๐ ระยะทางประมาณ ๑๑.๓๓๐ กิโลเมตร

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ – เมษายน ๒๕๖๔
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ – มิถุนายน ๒๕๖๔
- ๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : มิถุนายน ๒๕๖๔ – ตุลาคม ๒๕๖๔

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๑๐๐ %
 - รวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ
 - วิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อหาตำแหน่งจุดเสียงบนโครงข่ายทางหลวงผ่านกระบวนการวิเคราะห์แบบต่อเนื่องตามลำดับ (Sequential Pacing analysis)
 - วิเคราะห์ข้อมูลจุดเสียงเพื่อนำเสนอแนวทางแก้ไข
 - สรุปการวิเคราะห์ข้อมูลนำเสนอต่อผู้รับผิดชอบเพื่อทำการออกแบบแก้ไข
- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๑๐๐ %
 - ตรวจสอบและเก็บข้อมูลสภาพพื้นที่จริง
 - วิเคราะห์ข้อมูลจุดเสียงเพื่อนำเสนอแนวทางแก้ไข
 - สรุปแนวทางการแก้ไขให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการ
 - ประเมินผลประสิทธิภาพของมาตรการ

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ต้นแบบภูบัติ ๘๕ %

- ศึกษาสภาพพื้นที่โครงการจากข้อมูลสำรวจและสภาพพื้นที่จริง
- ศึกษาสภาพการจราจรในพื้นที่
- ออกแบบบรรปตัดถนน
- ออกแบบทางด้านเรขาคณิต (Geometric Design) โค้งแนวราบและโค้งแนวติง
- คำนวณปริมาณงานก่อสร้าง
- จัดทำแบบรายละเอียดการก่อสร้าง

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงานของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายพิชากร ศรีจันทร์ทอง		๕ %	<ul style="list-style-type: none"> ● ศึกษาสภาพพื้นที่โครงการจากข้อมูลสำรวจและสภาพพื้นที่จริง ● ศึกษาสภาพการจราจรในพื้นที่ ● ร่วมตรวจสอบปริมาณงาน
นายนิรันดร์ จันทร์ชุม		๕ %	<ul style="list-style-type: none"> ● ร่วมออกแบบบรรปตัดถนน ● ร่วมออกแบบเรขาคณิต (Geometric Design) ● ร่วมคิดคำนวณปริมาณงานและจัดทำแบบก่อสร้าง
นายตะวัน หน่อสกุล		๕ %	<ul style="list-style-type: none"> ● ร่วมคิดคำนวณปริมาณงานและจัดทำแบบก่อสร้าง

(๔) ข้อเสนอแนะความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การยกระดับความปลอดภัยในงานออกแบบทางหลวงเพื่อบรรลุเป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน (Global Road Safety Performance Targets)

แบบแสดงรายละเอียดผลการปฏิบัติงานย้อนหลัง ๓ ปี (ประสบการณ์ในการทำงาน)
(กรณีเลื่อนประเพณีวิชาการ ระดับชำนาญการพิเศษ)

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

๑) ภารกิจ/งาน พิจารณาตรวจสอบและกำหนดเงื่อนไข งานขออนุญาตตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๔๙ เพื่อให้สอดคล้องกับทางหลวงและเกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง

๑.๑) องค์การบริหารส่วนตำบลแก้ว ขออนุญาต ติดตั้งไฟสัญญาณจราจร ในเขตทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๒๓๗ ตอน วัดแก้ว – บ้านไร่ ที่ กม.๐+๕๘๖

๑.๒) การวิเคราะห์ปัญหาเพื่อออกแบบแก้ไขจุดเสี่ยงบนทางหลวงหมายเลข ๑๐๖ ตอน ป่าสัก – สะปุ่ง ที่ กม.๑+๐๐๐

๑.๓) การประชาสัมภาษณ์ภูมิภาค ขออนุญาต วางท่อประปาและดันท่อลอด ในเขตทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๒๐ ตอน วงแหวนรอบเมืองสุราษฎร์ธานี ระหว่าง กม.๑๗+๖๑๐ – กม.๓๓+๕๗๙ ด้านขวากลาง (วางท่อ) และที่ กม.๑๗+๖๑๐, กม.๑๗+๗๗๒ ด้านซ้ายทางและด้านขวาทาง

๑.๔) บริษัท เจ ดับบลิว เรียลเอสเตท จำกัด ขออนุญาต เชื่อมทาง ในเขตทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ตอน คันนายาว – แยกเข้ามีนบุรี ที่ กม.๒๕+๘๗๓.๓๐ ด้านขวาทาง

๑.๕) บริษัท แอดวานซ์ ไวร์เลส เน็ทเวอร์ก จำกัด ขออนุญาต ดันท่อลอดและปักเสา ในเขตทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ ตอน ปากสาย – น้ำเป ที่ กม.๕๕+๑๘๕ ด้านซ้ายทางและขวาทาง

๑.๖) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จำกัด ขออนุญาต ปักเสาไฟฟ้า ในเขตทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๒๔๑ ตอน ศรีราชา - อ่างเก็บน้ำหนองค้อ ระหว่าง กม.๒+๐๕๘.๐๐ - กม.๖+๑๔๕.๐๐ ด้านซ้ายทาง

๑.๗) สำนักงานชลประทานที่ ๖ ขออนุญาต ดันท่อลอด ในเขตทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๑๓๓ ตอน ศรีบุญเรือง - ภูเวียง ที่ กม.๑๓+๔๖๐.๐๐ ด้านซ้ายทางและด้านขวาทาง

๑.๘) องค์การบริหารส่วนตำบลหนองไทร ขออนุญาต ติดตั้งสัญญาณไฟกะพริบและไฟฟ้าแสงสว่าง ในเขตทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๒๐๕ ตอน หนองบัวโคน - โคกสาย ที่ กม.๑๗+๖๒๘.๐๐ ด้านซ้ายทาง, กม.๑๗+๑๐๒๘.๐๐ ด้านขวาทาง (สัญญาณไฟกะพริบ) และระหว่าง กม.๑๗+๖๒๘.๐๐ - กม.๑๗+๗๖๘.๐๐ ด้านขวาทาง (ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง)

๑.๙) องค์การบริหารส่วนตำบลลดอยหล่อ ขออนุญาต ก่อสร้างระบายน้ำ คสล. ในเขตทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๐๙ ตอน เชียงใหม่ - ปากทางท่าลี ระหว่าง กม.๓๙+๔๐๐.๐๐ - กม.๓๙+๖๐๐.๐๐ ด้านขวาทาง

๑.๑๐) บริษัท แอดวานซ์ ไวร์เลส เน็ทเวอร์ก จำกัด ขออนุญาต ดันท่อลอดและปักเสา ในเขตทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๓ ตอน ทุ่งสง - กะปาง ที่ กม.๖๖+๔๒๐ ด้านซ้ายทางและด้านขวาทาง และทางหลวงหมายเลข ๔๑๕๑ ตอน กะปาง - บางขัน ที่ กม.๖๓+๓๓๙ ด้านซ้ายทางและด้านขวาทาง

๑.๑๑) บริษัท ทรู มูฟ เอช ยูนิเวอร์แซล คอมมิวนิเคชั่น จำกัด ขออนุญาต ดันท่อลอดและปักเสา ในเขตทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๒๐๒ ตอน ห้วยลำเตา - เกษตรวิสัย ระหว่าง กม.๑๘๗+๕๗๕.๐๐ - กม.๑๘๗+๗๗๓.๐๐ ด้านขวาทาง

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

(กรณีเลื่อนประเกทวิชาการ ระดับชำนาญการพิเศษ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อระบุจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายเพื่อนำไปประกอบการออกแบบปรับปรุงแก้ไขในโครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดปีบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๕

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาระดับโลก ประเทศไทยอยู่ในสถานการณ์ที่มีความรุนแรง รวมทั้งหลวงเป็นหน่วยงานหลักที่เป็นต้นแบบสำหรับแนวทางการจัดการความไม่ปลอดภัยทางถนน ซึ่งจากการดำเนินการที่ผ่านมากรมทางหลวงก็ได้ดำเนินการทางวิศวกรรมเพื่อลดอุบัติเหตุและสร้างความปลอดภัยทางถนนมาอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เป็นที่ทราบกันดีว่าปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนนั้นมาจาก ๓ ปัจจัยหลัก ได้แก่ ความผิดพลาดของผู้ใช้ทาง (คน) ความบกพร่องของทางและสภาพแวดล้อมทาง (ถนน) และความบกพร่องของน้ำหนา (รถ) ซึ่งในการควบคุมทั้ง ๓ ปัจจัย จำเป็นจะต้องมีวิธีการและมาตรการที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อใช้ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ การแก้ไขปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตรายบนทางหลวงจึงมีความสำคัญที่จะช่วยลดความเสี่ยงซึ่งจะก่อให้เกิดการตายและบาดเจ็บสาหัสทางถนน (Road Deaths and Serious Injuries, DSIs) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กระบวนการในการดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงบนทางหลวง เริ่มจากการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจากระบบจัดการฐานข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวง (Highway Accident Information Management System) หรือที่เรียกว่า HAIMS ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงคมนาคม นำมารวิเคราะห์ผ่านกระบวนการวิเคราะห์ด้วยเทคนิควิเคราะห์ข้อมูลแบบต่อเนื่องตามลำดับ (Sequential Pacing Analysis) ซึ่งจะสามารถระบุจุดเสี่ยงบนทางหลวงออกมาได้ เพื่อนำไปสู่การลงตรวจสอบพื้นที่เพื่อวิเคราะห์เพื่อหาข้อบกพร่องทางวิศวกรรมเป็นเหตุปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ พร้อมมาตรการดำเนินการแก้ไขต่อไป

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑ การคัดกรองและจัดการกับข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ เพื่อให้สามารถนำไปเข้าโปรแกรมวิเคราะห์ผลได้

๒.๒ การกำหนดกระบวนการวิเคราะห์ข้อมูล (Coding) เพื่อให้ผลสรุปออกมาเป็นไปตามที่ตั้งเงื่อนไขการวิเคราะห์

๒.๓ การจัดลำดับความสำคัญของปัญหา โดยจะต้องมีการกำหนดน้ำหนักคะแนนเพื่อจัดลำดับความสำคัญจุดที่จะต้องนำไปแก้ไข

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑ เพิ่มประสิทธิภาพในการใช้งบประมาณแก้ไขจุดเสี่ยง

๓.๒ จุดเสี่ยงบนทางหลวงได้รับการแก้ไขอย่างถูกต้อง

๓.๓ ลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวง

๓.๔ ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนน

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การวิเคราะห์ปัญหาเพื่อออกแบบแก้ไขจุดเสี่ยงบนทางหลวงหมายเลข ๑๐๖ ตอน ป่าสัก – สะปุง ที่ กม.๑+๐๐๐

(๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

กระบวนการในการดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงบนทางหลวง เป็นหนึ่งในมาตรการที่สำคัญในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุบนทางหลวง เพื่อวิเคราะห์หาข้อบกพร่องทางวิศวกรรมเป็นเหตุปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ พร้อมมาตรการดำเนินการแก้ไข และดำเนินการติดตามประเมินผลมาตรการ เพื่อดูประสิทธิภาพของมาตรการแก้ไขว่าสามารถลดอุบัติเหตุได้อย่างมีนัยยะสำคัญหรือไม่ การดำเนินการข้างต้นจะส่งผลให้จุดเสี่ยงอันตรายบนทางหลวงได้รับการแก้ไขอย่างถูกต้องตามหลักวิศวกรรม ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้ทางมีความปลอดภัยในการเดินทางมากขึ้น และสามารถยกระดับความปลอดภัยที่ต้องถูกต้องเหมาะสม และคุ้มค่ากับงบประมาณของกรมทางหลวงต่อไป

จุดเสี่ยงบนทางหลวงหมายเลข ๑๐๖ ตอน ป่าสัก – สะปุง ที่ กม.๑+๐๐๐ เป็นทางแยกที่มีลักษณะเป็นทางแยกที่ควบคุมด้วยไฟสัญญาณจราจร แต่จากการตรวจสอบการมองเห็นในทิศทางหลักและทิศทางรองพบว่ามีอุปสรรค เช่น ป้าย, ต้นไม้ รวมถึงเสาไฟ บดบังการมองเห็น การจราจรทั้งสองทิศทางซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงแก่ผู้ใช้ทางได้ นอกจากนั้นจากการสอบถามพยานแวดล้อมได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ชนกันกลางแยกส่วนใหญ่ ผู้ขับขี่บนทางสายหลักมักให้รายละเอียดว่ามองไม่เห็นไฟสัญญาณจราจร ทั้งนี้จึงได้ตรวจสอบรายละเอียดงานบูรณะของสายทางบริเวณดังกล่าว พบว่าไฟสัญญาณจราจรนี้ได้ถูกติดตั้งตั้งแต่เมื่อช่วงปี พ.ศ.๒๕๕๓ และได้รับการบูรณะขยายความกว้างซ่องจราจรในปี พ.ศ.๒๕๕๖ การขยายความกว้างผิวดังกล่าวทำให้เสาไฟสัญญาณตัวตัน (Primary) นั้นถูกขยับออกไปจากผิวจราจร ซึ่งทำให้ผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วไม่สามารถสังเกตเห็นเสาไฟจราจรดังกล่าว เนื่องจากอุปสรรคทางการมองเห็นที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้มีความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุได้

(๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

- ๒.๑ การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุเพื่อหาสาเหตุของอุบัติเหตุ
- ๒.๒ การวิเคราะห์ปัจจัยแห่งการเกิดอุบัติเหตุ
- ๒.๓ การหาหลักฐานเชิงประจักษ์เพื่อยืนยันในข้อสันนิษฐาน
- ๒.๔ การประเมินผลที่จำเป็นต้องใช้เวลานาน

(๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๓.๑ จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไขอย่างถูกต้องตามหลักวิศวกรรม
- ๓.๒ เพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทางบนเส้นทางดังกล่าว
- ๓.๓ ลดความสูญเสียในพื้นที่ดังกล่าว
- ๓.๔ สามารถนำผลที่ได้ไปปรับใช้กับจุดเสี่ยงอื่น ๆ

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๗๙
ตอน อ.ศรีมหาโพธิ์ – พญาจayer ระหว่าง กม.๓๓+๓๑๐ – กม.๔๔+๖๕๐ ระยะทางประมาณ
๑๑.๓๓๐ กิโลเมตร

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางหลวงหมายเลข ๓๐๗๙ เดิมเป็นทางหลวงขนาด ๒ ช่องจราจร ผิวทางกว้าง ๙ เมตร โดยแบ่งเป็นช่องจราจรกว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร ให้ล่วงกันได้ ๑.๐๐ เมตร มีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี (AADT) เท่ากับ ๖,๖๓๔ คน/วัน (ปี พ.ศ.๒๕๖๓) อัตราการเติบโต (Growth Rate) อยู่ที่ ๑๐.๖๒ % และมีปริมาณรถบรรทุกร้อยละ ๒๓.๓๘ (ปี พ.ศ.๒๕๖๓)

เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางที่สามารถเข้ามารถจากทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ บริเวณอำเภอศรีมหาโพธิ์ ไปออกทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ เพื่อไปยังจังหวัดสระแก้วได้ จึงทำให้มีอัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรและปริมาณรถบรรทุกสูง ดังนั้นเพื่อให้การเดินทางการขนส่งสินค้าและการสัญจรของประชาชนในพื้นที่ได้รับความสะดวก รวดเร็วปลอดภัย กรมทางหลวงจึงได้มีการออกแบบขยายทางหลวงเป็นทางหลวงขนาด ๔ ช่องจราจร มีเกาะกลางแบ่งแยกทิศทางจราจร รวมถึงปรับปรุงลักษณะทางกายภาพเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทาง

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑ การเลือกชนิดเก้าอี้กลางถนน เพื่อใช้แบ่งทิศทางการจราจร โดยในพื้นที่โครงการมีชุมชน และโรงเรียน อยู่ จึงต้องมีการออกแบบเพื่อให้สอดรับกับการใช้งานของประชาชนในพื้นที่

๒.๒ การปรับปรุงทางแยก เนื่องจากในพื้นที่มีทางเข้ามาระยะอยู่ห่างๆ จึงได้ทำการปรับปรุงระบบการสัญจรในพื้นที่ให้เป็นรูปแบบ Rotary ทั้งหมดเพื่อลดจุดตัดในโครงข่ายซึ่งอาจจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

๒.๓ การออกแบบจุดกลับรถ เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการมีชุมชนอยู่เป็นช่วง จึงจำเป็นที่จะต้องกำหนดจุดกลับรถเพื่อให้สอดคล้องกับการใช้งานของชุมชนและปลอดภัยกับผู้ใช้ทางทุกประเภท

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑ เพิ่มความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้ทาง

๓.๒ สามารถลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ใช้ทาง ด้วยการมีจวนกันการจราจร

๓.๓ พัฒนาชุมชนสองข้างทางให้ดีขึ้น

ชื่อข้อเสนอแนะความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง การยกระดับความปลอดภัยในงานออกแบบทางหลวงเพื่อบรรลุเป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน (Global Road Safety Performance Targets)

(๑) สรุปหลักการและเหตุผล

อุบัติเหตุทางถนนได้ก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ประเทศไทยในช่วงหลายสิบปีที่ผ่านมา ในแต่ละปีมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทำให้มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุดังกล่าวปีละไม่น้อยกว่า ๒๐,๐๐๐ ราย และมีผู้ทุพพลภาพจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวนมาก ซึ่งคิดเป็นร้อยละ ๖ ของผู้เดินทางทั่วโลกในประเทศไทย (TDRI, ๒๕๖๐) แม้ว่าโดยธรรมชาติของอุบัติเหตุจะเป็นเหตุการณ์ที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้า แต่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นซ้ำๆ ในพื้นที่เดิมถูกมองเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องได้รับการแก้ไข เพื่อลดความสูญเสียที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในอนาคต

แม้ว่าการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นหนึ่งในนโยบายสำคัญของรัฐที่ดำเนินการอย่างต่อเนื่องมาหลายสมัย ซึ่งผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่องนี้ทำให้ในแต่ละปีมีจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงตามลำดับ แต่อย่างไรก็ตามรัฐมีความมุ่งหวังที่จะลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนให้มากที่สุด โดยการผลักดันให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องประสานงานและดำเนินการตามยุทธศาสตร์ ๕ เสาหลัก ได้แก่ ๑) การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ ๒) การดำเนินการในการออกแบบยุทธศาสตร์ทางวิศวกรรมทางถนน (Engineering) ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ยุทธศาสตร์การให้ความรู้ต่อประชาชนและการประชาสัมพันธ์ (Education) ยุทธศาสตร์การบริการทางการแพทย์ (Emergency) และยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผล (Evaluation)

เพื่อให้การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนมีประสิทธิภาพมากขึ้น องค์กรอนามัยโลก (WHO) ได้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนสำหรับทศวรรษ พ.ศ.๒๕๖๔ – ๒๕๗๓ (Global Plan Decade of Action for Road Safety ๒๐๒๑ – ๒๐๓๐) ซึ่งเป็นการนำแนวคิดระบบที่ปลอดภัย (Safe system approach) มาใช้แก้ปัญหาความไม่ปลอดภัยบนท้องถนน ซึ่งองค์กรอนามัยโลกได้จำแนกเป้าหมายตามมิติต่างๆ ออกเป็น ๑๒ เป้าหมายหลักที่มีชื่อเรียกว่า “เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน” (๑๒ Global Road Safety Performance Targets)

ทั้งนี้กรมทางหลวงซึ่งเป็นหนึ่งในหน่วยงานที่มีความรับผิดชอบในด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งจะต้องดำเนินการตามเป้าหมายที่ ๓ และ ๔ ของเป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อเป็นการสร้างประสิทธิภาพในการป้องกันและลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน วิธีการที่สำคัญคือการใช้มาตรฐานทางเทคนิคที่เรียกว่า iRAP (International Road Assessment Program) ซึ่งเป็นหนึ่งในวิธีการลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุด้วยการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนและประเมินผลออกมาโดยจะจำแนกเป็นระดับดาวสำหรับผู้ใช้ทางในแต่ละประเภท

ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินการแก้ไขปัญหาความไม่ปลอดภัยบนทางหลวงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับเป้าหมายของโลก จึงมีข้อเสนอเพื่อปรับปรุงวิธีการและกระบวนการทำงานตามข้อเสนอข้างต้น

๒) ข้อเสนอแนะความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

ตามที่องค์กรอนามัยโลก (WHO) ได้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน สำหรับทศวรรษ พ.ศ.๒๕๖๔ – พ.ศ.๒๕๗๓ (Global Plan Decade of Action for Road Safety ๒๐๒๑ – ๒๐๓๐) และได้จำแนกเป้าหมายตามมิติต่าง ๆ ออกเป็น ๑๒ เป้าหมายหลักที่มีชื่อเรียกว่า “เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน” (๑๒ Global Road Safety Performance Targets) ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น

เป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับการกิจของกรมทางหลวงได้แก่ เป้าหมายที่ ๓ ซึ่งมีรายละเอียดว่า “ภายในปี ๒๕๗๓ ถนนสายใหม่ทุกสายต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้ถนนทุกคนที่คำนึงถึง ความปลอดภัยทางถนนหรือผ่านการประเมินระดับ ๓ ดาวหรือสูงกว่า” และเป้าหมายที่ ๔ “ภายในปี พ.ศ.๒๕๗๓ มากกว่าร้อยละ ๘๕ ของการเดินทางบนถนนสายที่มีอยู่แล้วต้องผ่านมาตรฐานทาง เทคนิคสำหรับผู้ใช้ถนนทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน”

ทั้งนี้สำนักสำรวจและออกแบบซึ่งเป็นหน่วยงานที่ทำการออกแบบถนนของกรมทางหลวงซึ่ง จะต้องดำเนินการตามเป้าหมายที่ ๓ ของเป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทาง ถนน จึงจำเป็นที่จะต้องนำมาตรฐานทางเทคนิค Trap มาใช้กับงานออกแบบเพื่อให้การดำเนินการ แก้ไขปัญหาความไม่ปลอดภัยบนทางหลวงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับเป้าหมายของ โลก

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑ ทางหลวงที่ออกแบบใหม่ผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้ถนนทุกคนที่คำนึงถึง ความปลอดภัยทางถนนหรือผ่านการประเมินระดับ ๓ ดาวหรือสูงกว่า

๓.๒ ลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุบนโครงสร้างข่ายทางหลวง

๓.๓ ยกระดับความปลอดภัยบนทางหลวงให้สูงขึ้น

๓.๔ ลดมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนน

ข้าพเจ้าขอรับรองว่า ข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้เข้ารับการประเมิน)

(นายเพรมวุฒิ จันทร์ธนวงศ์)

(วันที่..... เดือน **๑๕ พ.ย. ๒๕๖๔** พ.ศ.)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายพิชากร ศรีจันทร์ทอง)

(วันที่..... เดือน **๑๕ พ.ย. ๒๕๖๔** พ.ศ.)