

**ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)**

**๑) ชื่อผลงาน**

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน สำหรับใช้ในการวิเคราะห์ และปรับปรุงทางเชื่อมเข้า - ออก สถานีบริการน้ำมัน บริเวณใกล้สะพาน และจำนวนช่องจราจรทางหลวง เปลี่ยนแปลง บนทางหลวงหมายเลข ๔๐๖๕ ตอน บ้านเนียง - ยะหา ที่ กม.๓+๙๒๙.๘๐ และ กม.๓+๙๕๗.๑๑ ด้านซ้ายทาง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน สำหรับใช้ในการวิเคราะห์ และปรับปรุงทางเชื่อมเข้า - ออก โรงงานผลิตภัณฑ์คอนกรีต บริเวณทางหลวง ๒ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๗ ตอน เจ้าปลุก - บางโฆมด ที่ กม.๒๑+๗๘๐.๐๐ ด้านซ้ายทาง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน สำหรับใช้ในการวิเคราะห์ และปรับปรุงทางเชื่อมเข้า - ออก ลานจอดรถขนาดใหญ่ บริเวณทางหลวงที่มีทางเท้าไม่ชิดเขตทาง และมีขอยสาธารณะ ตัดผ่าน บนทางหลวงหมายเลข ๓ ตอน ศรีราชา - พัทยา ที่ กม.๑๒๐+๘๑๐.๐๐ ด้านขวาทาง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

**๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ**

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : เมษายน - พฤษภาคม ๒๕๖๔

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : มีนาคม - สิงหาคม ๒๕๖๕

๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : กุมภาพันธ์ - มีนาคม ๒๕๖๕

### ๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๑๐๐ %

รายละเอียดผลงาน เป็นการพิจารณาตรวจสอบ วิเคราะห์ และปรับปรุงทางเชื่อมเข้า - ออก ที่จะมีการขออนุญาตดำเนินการก่อสร้างในเขตทางหลวง โดยทางเชื่อมดังกล่าวเป็นการเข้า - ออก ของสถานีบริการน้ำมัน ที่อยู่ใกล้กับสะพาน และอยู่บริเวณช่วงทางหลวงที่มีการเปลี่ยนแปลงจากทางหลวง ๒ ช่องจราจร เป็นรูปแบบ ULTIMATE การเข้า - ออก สถานีบริการน้ำมัน จึงส่งผลกระทบต่อความไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางได้ โดยการดำเนินการจะใช้ในเรื่อง การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) เข้ามาเกี่ยวข้อง เป็นต้น

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๑๐๐ %

รายละเอียดผลงาน เป็นการพิจารณาตรวจสอบ วิเคราะห์ และปรับปรุงทางเชื่อมเข้า - ออก ที่จะมีการขออนุญาตดำเนินการก่อสร้างในเขตทางหลวง โดยทางเชื่อมดังกล่าวเป็นการเข้า - ออก โรงงานผลิตภัณฑ์คอนกรีต บริเวณทางหลวงที่มี ๒ ช่องจราจร ซึ่งรถที่เข้า - ออก โรงงานผลิตภัณฑ์คอนกรีตจะเป็นรถขนาดใหญ่ ดังนั้นรูปแบบทางเข้า - ออก อาจไม่สอดคล้องกับลักษณะทางหลวง จนส่งผลกระทบต่อความไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางได้ ซึ่งการดำเนินการจะใช้ในเรื่อง การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) เข้ามาเกี่ยวข้อง เป็นต้น

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ ๑๐๐ %

รายละเอียดผลงาน เป็นการพิจารณาตรวจสอบ วิเคราะห์ และปรับปรุงทางเชื่อมเข้า - ออก ที่จะมีการขออนุญาตดำเนินการก่อสร้างในเขตทางหลวง โดยทางเชื่อมดังกล่าวเป็นการเข้า - ออก ลานจอดรถขนาดใหญ่ บริเวณทางหลวงที่มีทางเท้าไม่ชิดเขตทาง และมีซอยสาธารณะตัดผ่าน ซึ่งรถที่เข้า - ออก ลานจอดรถ จะเป็นรถขนาดใหญ่ ดังนั้นรูปแบบทางเข้า - ออก ต้องพิจารณาให้สอดคล้องกับลักษณะทางหลวง และมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางหลัก และผู้ใช้ซอยสาธารณะ ซึ่งการดำเนินการจะใช้ในเรื่อง การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) เข้ามาเกี่ยวข้อง เป็นต้น

### ๔) ข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การปรับปรุงป้ายแนะนำสำหรับทางหลวงมาตรฐานสูง ให้สอดคล้องกับลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) เพื่อใช้เป็นแนวทางในการติดตั้งป้ายแนะนำในเขตทางหลวง ให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

# แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการพิเศษ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน สำหรับใช้ในการวิเคราะห์ และปรับปรุงทางเชื่อมเข้า - ออก..สถานีบริการน้ำมัน บริเวณใกล้สะพาน และจำนวนช่องจราจรทางหลวงเปลี่ยนแปลง บนทางหลวงหมายเลข ๔๐๖๕ ตอน บ้านเนียง - ยะหา ที่ กม.๓+๙๒๙.๘๐ และ กม.๓+๙๕๗.๑๑ ด้านซ้ายทาง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

## ๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

การก่อสร้างทางเชื่อมเข้า - ออก ในเขตทางหลวงหมายเลข ๔๐๖๕ ตอน บ้านเนียง - ยะหา ที่ กม.๓+๙๒๙.๘๐ และ กม.๓+๙๕๗.๑๑ ด้านซ้ายทาง เพื่อใช้สำหรับกิจการสถานีบริการน้ำมัน ก่อนดำเนินการต้องมีการขออนุญาตและต้องได้รับอนุญาตจากกรมทางหลวงเสียก่อน เพื่อให้เป็นไปตาม พระราชบัญญัติทางหลวงทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕ มาตรา ๓๗ ที่มีการระบุว่า ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงเพื่อเป็นทางเข้าออกทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ทั้งนี้ในการทำทางเชื่อมเข้า - ออก สิ่งสำคัญต้องเป็นที่ดินที่ติดเขตทางหลวงเท่านั้น โดยกรณีของ สถานีบริการน้ำมัน ตามที่กล่าวข้างต้นจะเป็นการขออนุญาตในรายของ นายมะกอเซ็ง ยูโซ๊ะ ซึ่งมีตำแหน่งที่ตั้งของสถานีบริการน้ำมันอยู่บริเวณใกล้สะพาน และบริเวณที่จำนวนช่องจราจรทางหลวงเปลี่ยนแปลงจากจำนวน ๒ ช่องจราจร จนกลายเป็นรูปแบบ ULTIMATE ที่มีทางเท้า และท่อระบายน้ำพร้อมบ่อพัก จึงส่งผลให้หากมีการเปิดใช้งานสถานีบริการน้ำมัน โดยที่ตำแหน่งหรือรูปแบบทางเชื่อมเข้า - ออก มีความไม่เหมาะสมสอดคล้องกับลักษณะพื้นที่ จะสร้างความไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง และทำให้เกิดผลกระทบต่ออาการจราจรบนทางหลวงได้ เช่นกัน ดังนั้นก่อนที่จะมีการอนุญาตให้ทำทางเชื่อมเข้า - ออก จำเป็นต้องมีการตรวจสอบ วิเคราะห์ และใช้ความรู้ด้านวิศวกรรมจราจร และวิศวกรรมงานทาง รวมทั้งนำแนวทางการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) ซึ่งเป็นวิธีการแก้ไขปัญหาในเชิงรุกที่จะช่วยให้มองเห็นถึงอันตราย และดำเนินการแก้ไขก่อนที่สิ่งอันตรายดังกล่าวจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ มาประกอบการพิจารณา เพื่อให้รูปแบบการเข้า - ออก สถานีบริการน้ำมัน มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางมากที่สุด และไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาการจราจรบนทางหลวง

## ๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑) สถานีบริการน้ำมัน มีตำแหน่งการเข้า - ออก และที่ตั้งสถานีบริการน้ำมันอยู่บริเวณใกล้กับสะพาน และบริเวณที่จำนวนช่องจราจรทางหลวงเปลี่ยนแปลงจาก จำนวน ๒ ช่องเป็น ๔ ช่องจราจร (รูปแบบ ULTIMATE) โดยไม่มีเกาะกลางแบ่งกัน ซึ่งต้องมีการออกแบบรูปแบบทางเข้า - ออก ให้มีความปลอดภัยมากที่สุด เนื่องจากอาจมีระยะการมองเห็นไม่เพียงพอต่อการหยุดรถ และมีโอกาสที่จะเกิดการตัดกระแสจราจรเพื่อเข้า - ออก สถานีบริการน้ำมันตรงบริเวณที่ทางหลวงมีการเปลี่ยนแปลง และไม่มีเกาะกลางจนก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

๒.๒) ต้องหารูปแบบที่สอดคล้องกับลักษณะของทางหลวงที่มีรูปแบบ ULTIMATE เฉพาะด้านซ้ายทาง (ด้านขวาทางมีลักษณะเป็นร่องระบายน้ำ) ซึ่งเป็นรูปแบบที่ทางแขวงทางหลวงยะลา เคยดำเนินการก่อสร้างไว้ตามกิจกรรมพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน หรืออาจมีแผนในการปรับปรุงเพิ่มเติมในอนาคต

๒.๓) แบบรายละเอียดการขออนุญาตทำทางเชื่อมเข้า - ออก ยังมีความไม่ชัดเจนในเรื่องระยะต่างๆ ที่มีความจำเป็นต่อการหารูปแบบที่เหมาะสม

๒.๔) ปัญหาข้อจำกัดของความกว้างที่ดินที่ไม่เพียงพอ ที่ส่งผลต่อการหาตำแหน่งทางเชื่อมเข้า - ออก ให้มีความปลอดภัยมากที่สุด

### ๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑) หน่วยงานสามารถนำวิธีการคิด การวิเคราะห์ การแก้ไขปรับปรุงรูปแบบไปใช้พัฒนากับงานขออนุญาตทางเชื่อมที่มีรูปแบบทางเข้า - ออก โกล้เคียงหรือเหมือนกันกับทางเข้า - ออก สถานีบริการน้ำมัน เพื่อให้รูปแบบมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางมากที่สุด

๓.๒) ลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อการจราจรบนทางหลวง

๓.๓) เมื่อมีแนวทางในการแก้ปัญหาอย่างเป็นรูปแบบจึงลดระยะเวลาในการพิจารณางานขออนุญาตในลักษณะที่มีความคล้ายคลึงกันได้ ส่งผลให้ระยะเวลาในการพิจารณายังสามารถเป็นไปตามคู่มือประชาชน ลดปัญหาการร้องเรียนเรื่องระยะเวลาการพิจารณาที่อาจเกิดขึ้นได้

๓.๔) เป็นแนวทางหรือข้อมูลให้ผู้ปฏิบัติงานใช้ในการตอบข้อซักถามผู้ขออนุญาตในกรณีอื่น ๆ ได้

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน สำหรับใช้ในการวิเคราะห์ และปรับปรุงทางเชื่อมเข้า - ออก โรงงานผลิตภัณฑ์คอนกรีต บริเวณทางหลวง ๒ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๗ ตอน เจ้าปลุก - บางโขมด ที่ กม.๒๑+๗๘๐.๐๐ ด้านซ้ายทาง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

การก่อสร้างทางเชื่อมเข้า - ออก ในเขตทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๗ ตอน เจ้าปลุก - บางโขมด ที่ กม.๒๑+๗๘๐.๐๐ ด้านซ้ายทาง เพื่อใช้สำหรับกิจการโรงงานผลิตภัณฑ์คอนกรีต ก่อนดำเนินการต้องมีการขออนุญาตและต้องได้รับอนุญาตจากกรมทางหลวงเสียก่อน เพื่อให้เป็นไปตาม พระราชบัญญัติทางหลวงทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕ มาตรา ๓๗ ที่มีการระบุว่า ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงเพื่อเป็นทางเข้าออกทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ทั้งนี้ในการทำทางเชื่อมเข้า - ออก สิ่งสำคัญต้องเป็นที่ดินที่ติดเขตทางหลวงเท่านั้น โดยกรณีของ โรงงานผลิตภัณฑ์คอนกรีต ตามที่กล่าวข้างต้นจะเป็นการขออนุญาตในรายการ ไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ซึ่งมีตำแหน่งที่ตั้งของโรงงานผลิตภัณฑ์คอนกรีต อยู่บริเวณทางหลวง ๒ ช่องจราจร ที่มีทิศทางสวนกัน ไม่มีเกาะกลางแบ่งกัน และทางหลวงในช่วงดังกล่าวเป็นช่วงทางตรงค่อนข้างยาวรถที่สัญจรมีการใช้ความเร็วที่ค่อนข้างสูง จากปัจจัยดังกล่าว ส่งผลให้หากมีการเปิดใช้โรงงานผลิตภัณฑ์คอนกรีต ที่มีรถบรรทุกขนาดใหญ่ในการเข้า - ออก โดยที่ตำแหน่งหรือรูปแบบทางเชื่อมเข้า - ออก มีความไม่เหมาะสมสอดคล้องกับลักษณะพื้นที่หรือลักษณะของรถบรรทุกขนาดใหญ่ จะส่งผลให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง จนนำไปสู่อุบัติเหตุรุนแรงและเสียชีวิตได้ และทำให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรบนทางหลวงได้เช่นกัน ดังนั้นก่อนที่จะมีการอนุญาตให้ทำทางเชื่อมเข้า - ออก จำเป็นต้องมีการตรวจสอบวิเคราะห์ และใช้ความรู้ด้านวิศวกรรมจราจร และวิศวกรรมงานทาง รวมทั้งนำแนวทางการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) ซึ่งเป็นวิธีการแก้ไขปัญหาในเชิงรุกที่จะช่วยให้มองเห็นถึงอันตราย และดำเนินการแก้ไขก่อนที่สิ่งอันตรายดังกล่าวจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ มาประกอบการพิจารณาเพื่อให้รูปแบบการเข้า - ออก สถานีบริการน้ำมัน มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางมากที่สุด และไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรบนทางหลวง

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

โรงงานผลิตภัณฑ์คอนกรีต มีตำแหน่งการเข้า - ออก อยู่บริเวณทางหลวง ๒ ช่องจราจร ที่มีทิศทางสวนกัน ซึ่งมีจำนวนช่องจราจรที่จำกัด และไม่มีเกาะกลาง การเข้า - ออกของรถ ซึ่งเป็นรถขนาดใหญ่ในบริเวณทางหลวงที่มีลักษณะดังกล่าว หากรถทางหลักมีระยะการมองเห็นไม่เพียงพอต่อการหยุดรถอย่างปลอดภัย หรือรูปแบบทางเชื่อมอาจไม่เพียงพอต่อความปลอดภัย จนนำไปสู่อุบัติเหตุ ดังนั้นต้องมีการออกแบบหารูปแบบให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับลักษณะทางหลวง โดยต้องเป็นรูปแบบที่ช่วยแก้ปัญหาด้านการจราจร และไม่กีดขวางผู้ใช้ทางหลัก ที่อาจเกิดขึ้นได้ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยมากที่สุด

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑) หน่วยงานสามารถนำวิธีการคิด การวิเคราะห์ การแก้ไขปรับปรุงรูปแบบไปใช้พัฒนากับงานขออนุญาตทางเชื่อมที่มีรูปแบบทางเข้า - ออก ใกล้เคียงหรือเหมือนกันกับทางเข้า - ออก โรงงานผลิตภัณฑ์คอนกรีต เพื่อให้รูปแบบมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้งานมากที่สุด

๓.๒) ลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อการจราจรบนทางหลวง

๓.๓) เมื่อมีแนวทางในการแก้ปัญหาอย่างเป็นรูปแบบจึงลดระยะเวลาในการพิจารณาขออนุญาตในลักษณะที่มีความคล้ายคลึงกันได้ ส่งผลให้ระยะเวลาในการพิจารณายังสามารถเป็นไปตามคู่มือประชาชน ลดปัญหาการร้องเรียนเรื่องระยะเวลาการพิจารณาที่อาจเกิดขึ้นได้

๓.๔) เป็นแนวทางหรือข้อมูลให้ผู้ปฏิบัติงานใช้ในการตอบข้อซักถามผู้ขออนุญาตในกรณีอื่น ๆ ได้

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน สำหรับใช้ในการวิเคราะห์ และปรับปรุงทางเชื่อมเข้า - ออก ลานจอดรถขนาดใหญ่ บริเวณทางหลวงที่มีทางเท้าไม่ชิดเขตทาง และมีชอยสาธารณะตัดผ่าน บนทางหลวงหมายเลข ๓ ตอน ศรีราชา - พัทยา ที่ กม.๑๒๐+๘๑๐.๐๐ ด้านขวาทาง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

การก่อสร้างทางเชื่อมเข้า - ออก ในเขตทางหลวงหมายเลข ๓ ตอน ศรีราชา - พัทยา ที่ กม.๑๒๐+๘๑๐.๐๐ ด้านขวาทาง เพื่อใช้สำหรับกิจการลานจอดรถขนาดใหญ่ ก่อนดำเนินการต้องมีการขออนุญาตและต้องได้รับอนุญาตจากกรมทางหลวงเสียก่อน เพื่อให้เป็นไปตาม พระราชบัญญัติทางหลวงทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕ มาตรา ๓๗ ที่มีการระบุว่า ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงเพื่อเป็นทางเข้าออกทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ทั้งนี้ในการทำทางเชื่อมเข้า - ออก สิ่งสำคัญต้องเป็นที่ดินที่ติดเขตทางหลวงเท่านั้น โดยกรณีของ ลานจอดรถขนาดใหญ่ ตามที่กล่าวข้างต้นจะเป็นการขออนุญาตในรายของ นายชาญชัย เจียรวิวัฒนภักดี ซึ่งมีตำแหน่งที่ตั้งของลานจอดรถขนาดใหญ่ อยู่บริเวณทางหลวงที่มีจำนวน ๒ ช่องจราจร (มีสะพานข้ามทางแยกบริเวณหน้าที่ดิน) มีทางเท้าไม่ชิดเขตทางทำให้เกิดพื้นที่ว่างด้านหลังทางเท้า ประกอบกับพื้นที่ว่างดังกล่าวมีถนนชอยสาธารณะที่ขนานทางหลวงตัดผ่าน และนอกจากนั้นลักษณะของทางหลวงก่อนถึงตำแหน่งทางเข้า - ออก ยังมีลักษณะเป็นทางโค้ง และเป็นทางลาดลง รวมทั้งมีจุดแยกออกเพื่อขึ้นสะพานข้ามแยก อีกด้วย ปัจจัยทั้งหมดจึงส่งผลให้หากมีการเปิดใช้งานลานจอดรถขนาดใหญ่ โดยที่ตำแหน่งหรือรูปแบบทางเชื่อมเข้า - ออก มีความไม่เหมาะสมสอดคล้องกับลักษณะพื้นที่จะสร้างความไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางหลัก และผู้ใช้ถนนชอยสาธารณะได้ รวมทั้งทำให้เกิดผลกระทบต่ออาการจราจรบนทางหลวงได้ เช่นกัน ดังนั้นก่อนที่จะมีการอนุญาตให้ทำทางเชื่อมเข้า - ออก จำเป็นต้องมีการตรวจสอบ วิเคราะห์ และใช้ความรู้ด้านวิศวกรรมจราจร และวิศวกรรมงานทาง รวมทั้งนำแนวทางการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) ซึ่งเป็นวิธีการแก้ไขปัญหาในเชิงรุกที่จะช่วยให้มองเห็นถึงอันตราย และดำเนินการแก้ไขก่อนที่สิ่งอันตรายดังกล่าวจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ มาประกอบการพิจารณาเพื่อให้รูปแบบการเข้า - ออก ลานจอดรถขนาดใหญ่ มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางมากที่สุด และไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาการจราจรบนทางหลวง

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

ลานจอดรถขนาดใหญ่ มีตำแหน่งการเข้า - ออก อยู่บริเวณทางหลวงที่มีทางเท้าไม่ติดเขตทางหลวงประกอบกับพื้นที่ว่างหลังทางเท้าที่เกิดขึ้น มีชอยสาธารณะที่ขนานทางหลวงตัดผ่าน และด้วยเป็นรถขนาดใหญ่ที่เข้า - ออก นอกจากจะส่งผลกระทบต่ออาการจราจรและความไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางหลักแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ชอยสาธารณะด้วย ดังนั้นต้องมีการออกแบบรูปแบบทางเข้า - ออก ให้มีความปลอดภัยมากที่สุดเนื่องจากอาจมีระยะการมองเห็นไม่เพียงพอต่อการหยุดรถ และเกิดความไม่ปลอดภัยบริเวณจุดตัดระหว่างทางเชื่อมกับชอยสาธารณะจนก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑) หน่วยงานสามารถนำวิธีการคิด การวิเคราะห์ การแก้ไขปรับปรุงรูปแบบไปใช้พัฒนากับงานขออนุญาตทางเชื่อมที่มีรูปแบบทางเข้า - ออก ใกล้เคียงหรือเหมือนกันกับทางเข้า - ออก ลานจอดรถขนาดใหญ่ เพื่อให้รูปแบบมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางมากที่สุด

๓.๒) ลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อการจราจรบนทางหลวง

๓.๓) เมื่อมีแนวทางในการแก้ปัญหาอย่างเป็นรูปแบบจึงลดระยะเวลาในการพิจารณาขออนุญาตในลักษณะที่มีความคล้ายคลึงกันได้ ส่งผลให้ระยะเวลาในการพิจารณายังสามารถเป็นไปตามคู่มือประชาชน ลดปัญหาการร้องเรียนเรื่องระยะเวลาการพิจารณาที่อาจเกิดขึ้นได้

๓.๔) เป็นแนวทางหรือข้อมูลให้ผู้ปฏิบัติงานใช้ในการตอบข้อซักถามผู้ขออนุญาตในกรณีอื่น ๆ ได้

### ชื่อข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง การปรับปรุงป้ายแนะนำสำหรับทางหลวงมาตรฐานสูง ให้สอดคล้องกับลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) เพื่อใช้เป็นแนวทางในการติดตั้งป้ายแนะนำในเขตทางหลวงให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

#### ๑) สรุปหลักการและเหตุผล

ปัจจุบันการติดตั้งป้ายแนะนำบนทางหลวง กรมทางหลวงได้ปฏิบัติตามคู่มือการติดตั้งป้าย ซึ่งมีอยู่ ๔ ฉบับ ได้แก่ คู่มือมาตรฐานป้ายจราจร คู่มือมาตรฐานการออกแบบและติดตั้งป้ายจราจร คู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจรในงานก่อสร้าง งานบูรณะ และงานบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดิน และคู่มือการติดตั้งป้ายจราจร และงานก่อสร้าง งานบูรณะ และงานบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ซึ่งในส่วนของป้ายแนะนำสำหรับทางหลวงมาตรฐานสูงนั้น มีข้อกำหนดในการติดตั้งไว้ โดยจะใช้สำหรับทางหลวงที่มีรถสัญจรด้วยความเร็วที่ค่อนข้างสูง ซึ่งปกติจะใช้ป้ายประเภทดังกล่าวติดตั้งบนทางหลวงพิเศษ หรือหากจะติดตั้งบนทางหลวงแผ่นดินต้องพิจารณาว่าทางหลวงนั้นมีการจราจรที่เคลื่อนที่ด้วยความเร็วสูง และมีรูปแบบที่มีการควบคุมทางเข้า - ออก มีทางขนานหรือทางบริการหรือไม่ รวมทั้งต้องพิจารณาในเรื่องของปริมาณการจราจรด้วย เป็นต้น ซึ่งจากข้อกำหนดตามคู่มือดังกล่าวจะมีข้อจำกัดในการนำไปใช้ ดังนั้นผู้จัดทำเห็นว่า เพื่อให้ทางหลวงมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ควรปรับปรุงข้อกำหนดการติดตั้งป้ายแนะนำสำหรับทางหลวงมาตรฐานสูงเพิ่มเติมจากคู่มือให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น โดยจะเป็นการนำข้อมูลผลการศึกษาเรื่องลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) ในส่วนที่มีการกำหนดขีดจำกัดความเร็ว ตามลำดับชั้นและลักษณะทางกายภาพของทางหลวงแผ่นดิน มาใช้ปรับปรุงข้อกำหนดป้ายประเภทดังกล่าว โดยแนวทางจะนำความเร็วที่ถูกกำหนดไว้มาพิจารณาความเหมาะสมว่าควรใช้รูปแบบการติดตั้งป้ายดังกล่าวกับความเร็วและลักษณะใดบ้าง เพื่อให้การติดตั้งป้ายแนะนำสำหรับทางหลวงมาตรฐานสูง สามารถนำไปใช้ให้ครอบคลุมกับทางหลวง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้มากยิ่งขึ้นได้ และยังใช้เป็นแนวทางสำหรับใช้ในการออกแบบวางแผน ต่อไป

#### ๒) ข้อเสนอแนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

การนำข้อมูลผลการศึกษา ลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) ในส่วนที่มีการประยุกต์ใช้ในงานด้านความปลอดภัย ซึ่งมีการกำหนดขีดจำกัดความเร็ว ตามลำดับชั้นและลักษณะทางกายภาพของทางหลวงแผ่นดิน (มีการแบ่งทิศทางการจราจร , ไม่มีการแบ่งทิศทางการจราจร , มีทางคู่ขนาน และไม่มีทางคู่ขนาน) มาเป็นตัวแปรพิจารณากำหนดหาความเหมาะสมที่จะให้ติดตั้งป้ายแนะนำสำหรับทางหลวงมาตรฐานสูงได้ ควรอยู่ในลำดับชั้นทางหลวง และลักษณะกายภาพใดได้บ้าง เพื่อให้การติดตั้งป้ายแนะนำสำหรับทางหลวงมาตรฐานสูง สามารถนำไปใช้ให้ครอบคลุมกับทางหลวง โดยนอกจากอ้างอิงข้อมูลตามที่กล่าวแล้ว ผู้จัดทำจะกำหนดเพิ่มเติมถึงลักษณะเฉพาะของทางหลวงบริเวณใดบ้าง เช่น จุดทางแยกที่ต้องตัดสินใจ เป็นต้น ที่ควรใช้รูปแบบป้ายแนะนำสำหรับมาตรฐานสูงในลักษณะ ที่แตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในคู่มือ สำหรับข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นหากมีการใช้ป้ายแนะนำสำหรับทางหลวงมาตรฐานสูงให้มีความครอบคลุมกับทางหลวงคือในเรื่องของงบประมาณที่อาจเพิ่มขึ้น

ซึ่งแนวทางแก้ไขต้องมีการวางแผนในการดำเนินการให้มีความคุ้มค่า และมีประโยชน์ปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางมากที่สุด

๓) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑) กรมทางหลวงจะมีแนวทางเพิ่มเติมในการติดตั้งป้ายแนะนำทางหลวงมาตรฐานสูง ซึ่งอ้างอิงจากลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) ซึ่งทำให้ทางหลวงสามารถใช้รูปแบบป้ายที่มีประสิทธิภาพสูงได้ครอบคลุม ส่งผลให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางมากยิ่งขึ้น

๓.๒) สามารถเป็นแนวทางให้ผู้ปฏิบัติงานใช้ในการออกแบบ วางแผน สำหรับงานติดตั้งป้ายแนะนำในเขตทางหลวงได้เช่นกัน

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) อดิวิญ แจ่มประเสริฐเกล้า (ผู้ขอรับการประเมิน)

(อดิวิญ แจ่มประเสริฐเกล้า)

(วันที่ ๑๗ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๖)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(ทอสิริชชา อันทาท)

(วันที่ ๑๗ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๖)