

**๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน (จำนวน ๒ เรื่อง)**

**๑) ชื่อผลงาน**

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การศึกษา ตรวจสอบ วิเคราะห์ และปรับปรุงทางเชื่อมเข้าออก  
สถานีบริการน้ำมันที่อยู่ใกล้ทางโค้งบนทางหลวงหมายเลข  
๑๐๘๔ ตอน หาดชะอม – กำแพงเพชร ที่ กม.๗๖+๙๖๔.๒๕  
และ กม.๗๖+๙๙๐.๕๐ ด้านขวาทาง
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การศึกษา ตรวจสอบและค้นหาแนวทางปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยง  
บริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๒๓๗ ตอน วัดแก้ว – บ้านไร่  
ที่กม.๐+๕๙๖

**๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ**

- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : .....พฤศจิกายน ๒๕๖๐ – กรกฎาคม ๒๕๖๑.....
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : .....สิงหาคม ๒๕๖๑ – เมษายน ๒๕๖๒.....

**๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน**

**๓.๑) ตนเองปฏิบัติ**

- ผลงานลำดับที่ ๑ : .....๘๕ %.....
- ผลงานลำดับที่ ๒ : .....๘๕ %.....

**๓.๒) ผู้ร่วมจัดทำผลงานปฏิบัติ**

- ผลงานลำดับที่ ๑ (๑) ...นายสมยศ อันทามา วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ.....  
.....สัดส่วนผลงาน ๑๕ %.....
- (๒) .....
- ผลงานลำดับที่ ๒ (๑) ...นายสมยศ อันทามา วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ.....  
.....สัดส่วนผลงาน ๑๕ %.....
- (๒) .....

**๔) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น  
(จำนวน ๑ เรื่อง)**

เรื่อง .....การดำเนินการมาตรการเชิงรุกในงานอำนวยความปลอดภัย.....

**แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการ  
เพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น  
(กรณีประเมินเพื่อขอรับเงินประจำตำแหน่ง)**

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การศึกษา ตรวจสอบ วิเคราะห์ และปรับปรุงทางเชื่อมเข้าออกสถานีบริการน้ำมันที่อยู่ใกล้ทางโค้งบนทางหลวงหมายเลข ๑๐๘๔ ตอน หาดชะอม – กำแพงเพชร ที่ กม. ๗๖+๙๖๔.๒๕ และ กม.๗๖+๙๙๐.๕๐ ด้านขวาทาง

**๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ**

ตามที่ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕ มาตรา ๓๗ กำหนดไว้ว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดสร้าง ทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวง เพื่อเป็นทางเข้าออกทางหลวงเว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ในการอนุญาตผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้รวมทั้งมีอำนาจกำหนดมาตรการ ในการจัดการเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติเหตุ และการตัดขาดของการจราจร”

ดังนั้นประชาชน และหน่วยงานภาครัฐหรือภาคเอกชน ที่มีที่ดินติดเขตทางหลวง จึงจำเป็นต้องมีการขออนุญาตและต้องได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวงก่อน จึงจะสามารถดำเนินการก่อสร้างทางเข้า-ออก ที่ดินนั้นๆได้ ซึ่งจะเห็นได้ว่าปัจจุบันที่ดินริม ๒ ข้างทางของทางหลวงในหลายๆ พื้นที่มีการพัฒนาและเติบโตอย่างต่อเนื่อง จึงทำให้ทางเชื่อมเข้า-ออก บางจุดมีปัญหาส่งผลกระทบต่อด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางและปัญหาด้านการจราจร ซึ่งนำไปสู่การแก้ไขปัญหาโดยใช้หลักทางวิศวกรรมเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดต่อประชาชน

บริเวณทางโค้ง เป็นอีกจุดหนึ่งที่มีมักจะปัญหาเรื่องอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง มีทั้งที่เกิดจาก ผู้ขับขี่ประมาท ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรและเครื่องหมายจราจร ขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่าที่กำหนดและอาจเกิดจากสภาพของทางโค้งที่อาจจะมึนคึมน้อย ทำให้มีระยะมองเห็นไม่เพียงพอ ดังนั้นการก่อสร้างทางเชื่อมเข้าออกบริเวณทางโค้งและใกล้กับบริเวณทางโค้งจึงเป็นสิ่งที่ต้องระวังและต้องออกแบบให้มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง ซึ่งกรมทางหลวงได้มีข้อกำหนดเงื่อนไขเบื้องต้นในการขออนุญาตสร้างทางถนนหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงแผ่นดิน เพื่อเป็นทางเข้า-ออกทางหลวงแผ่นดิน (สำหรับทางเข้า-ออกสถานีบริการน้ำมัน) ตามแบบเลขที่ ๓๗/๓ (๒) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตทำทางเข้าออกบริเวณทางโค้งราบและใกล้กับทางโค้งราบ ดังนี้

๑. ห้ามตั้งสถานีบริการน้ำมันบนทางโค้งราบที่รัศมีน้อยกว่า ๕๐๐ เมตร และจุดเริ่มต้นทางเข้า-ออก สถานีบริการน้ำมันต้องห่างจากจุดเริ่มโค้งราบทางหลวงดังกล่าว ไม่น้อยกว่า ๕๐ เมตร ระยะดังกล่าวเป็นระยะระหว่างจุดสัมผัสรัศมีเลี้ยวเข้า-ออกทางหลวงของสถานีบริการกับจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายของโค้งราบ
๒. ในกรณีที่มีการขออนุญาตเข้า-ออกทางหลวงไม่เป็นไปตามแบบมาตรฐานนี้หรือกรณีมีความจำเป็นอย่างอื่น ให้เสนอกรมทางหลวงพิจารณาเป็นราย ๆ

สำหรับการพิจารณาทางเชื่อมราย นายไววิทย์ ปรารงค์สมบัติ ที่ขออนุญาตทำทางเชื่อม เพื่อเป็นทางเข้า-ออก สถานีบริการน้ำมัน กับทางหลวงหมายเลข ๑๐๘๔ ตอน หาดชะอม – กำแพงเพชร ที่ กม.๗๖+๙๖๔.๒๕ และ กม.๗๖+๙๙๐.๕๐ ด้านขวาทาง นั้น อำนาจในการพิจารณาอนุญาตจึงเป็นของผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง คือ รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑ ตำแหน่งของทางเชื่อมไม่เป็นไปตามข้อกำหนดเงื่อนไขในแบบขออนุญาต มาตรฐานทางเชื่อมเข้า-ออก สถานีบริการน้ำมัน ซึ่งอยู่ในทางโค้งที่มีระยะน้อยกว่าที่กำหนด ดังนั้นมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ จึงเป็นปัญหาที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไขรูปแบบให้มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางมากที่สุด

๒.๒ การพิจารณาต้องคำนึงถึงปัญหาที่อาจเกิดการตัดกระแสจราจรของรถที่เข้าและออกจากทางเชื่อม เนื่องจากลักษณะทางหลวงไม่มีเกาะกลางแบ่งกัน

๒.๓ การดำเนินการต้องมีการตรวจสอบระยะการมองเห็นโดยต้องทำการสำรวจในพื้นที่จริง เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องและจะได้รับรู้สภาพพื้นที่จริง ซึ่งเป็นปัญหาทำให้งานที่พิจารณาเกิดความล่าช้า เพราะข้อมูลที่ส่งเข้ามาให้พิจารณาไม่มีข้อมูลในด้านนี้

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑ สามารถนำวิธีการวิเคราะห์ และปรับปรุงทางเชื่อมในกรณีนี้ ไปใช้หรือประยุกต์ใช้กับจุดที่มีลักษณะคล้ายกันได้

๓.๒ การพิจารณาทางเชื่อมเข้า-ออกนั้น ด้านความปลอดภัยส่วนใหญ่จะอยู่ที่การพิจารณาระยะการมองเห็นว่าเพียงพอต่อการหยุดรถหรือไม่ โดยสามารถใช้แนวคิดนี้ในการพิจารณาการขออนุญาตเบื้องต้นได้

๓.๓ ประชาชนในพื้นที่และผู้สัญจรผ่านได้รับความสะดวกและปลอดภัย

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การศึกษา ตรวจสอบและค้นหาแนวทางปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยง บริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๒๓๗ ตอน วัดแก้ว - บ้านไร่ ที่กม.๐+๕๙๖

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

องค์การบริหารส่วนตำบลวัดแก้ว ได้ดำเนินการขออนุญาตติดตั้งสัญญาณไฟจราจร บริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๒๓๗ ตอน วัดแก้ว - บ้านไร่ ที่กม.๐+๕๙๖ เนื่องจากเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งโดยสภาพเป็นทางหลวงขนาด ๒ ช่องจราจร ตัดกับทางของทางหลวงชนบทขนาด ๒ ช่องจราจร โดยในการวิเคราะห์ศึกษาเพื่อหาแนวทางแก้ไข ได้ดำเนินการ ดังนี้

๑. สสำรวจข้อมูลทางแยกจากฐานข้อมูลและพื้นที่ เพื่อประกอบการพิจารณา เช่น ลักษณะกายภาพ, ปริมาณจราจร, ความเร็วรถ, พฤติกรรมการขับขี่, สถิติอุบัติเหตุ
๒. ประเมินสภาพปัญหา ได้แก่ สภาพการจราจรสับสนและการขับขี่ฝืนกฎ, ระยะหยุดปลอดภัย, ระยะมองเห็นปลอดภัย
๓. พิจารณาการปรับปรุงลักษณะทางแยก เช่น ก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพาน เพื่อลดจุดขัดแย้งบริเวณทางแยก ลดจุดตัดกระแสจราจร , การติดตั้งสัญญาณไฟจราจร รวมถึงเปรียบเทียบการปรับปรุงทางแยกด้วยวิธีต่างๆ และนำเสนอผลให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการต่อไป

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

การตรวจสอบ ประเมิน เพื่อศึกษาหาแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ หรือการเลือกแนวทางการแก้ไขให้ถูกต้องตรงปัญหา ต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมของรูปแบบต่างๆ ทั้งทางด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐศาสตร์หรือความคุ้มค่าของลงทุน เพื่อให้ปัญหาอุบัติเหตุลดลง และลดความสูญเสียที่อาจจะเกิดขึ้นต่อไป

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

ผลการออกแบบและวิเคราะห์งานปรับปรุงแยกดังกล่าว สามารถเป็นประโยชน์กับ แขวงฯ และประชาชนในพื้นที่รวมถึงสามารถนำไปแก้ไขบริเวณอื่นๆ ที่มีลักษณะทางกายภาพคล้ายๆ กัน เพื่อแก้ปัญหাবริเวณทางแยกและเพิ่มประสิทธิภาพให้มีความปลอดภัยมากขึ้นต่อไป

ชื่อข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น  
เรื่อง.....การดำเนินการมาตรการเชิงรุกในงานอำนวยความสะดวกภัย.....

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

อุบัติเหตุทางถนนได้ก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ประเทศไทยในช่วงหลายสิบปีที่ผ่านมา ในแต่ละปีมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นประมาณ ๗๐,๐๐๐ ถึง ๑๐๐,๐๐๐ ครั้ง หากคิดเป็นมูลค่ารวมความเสียหายจากอุบัติเหตุทั้งหมดประมาณ ๑๙๔,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี หรือร้อยละ ๓.๖ ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) แม้ว่าโดยธรรมชาติของอุบัติเหตุจะเป็นเหตุการณ์ที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้า แต่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นซ้ำๆ ในพื้นที่เดิมกลายเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องได้รับการแก้ไข เพื่อลดความสูญเสียที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในอนาคต

กรมทางหลวงโดยสำนักอำนวยความสะดวกซึ่งเป็นหนึ่งในหน่วยงานที่มีความรับผิดชอบในด้านความปลอดภัยทางถนน ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ที่จะสร้างประสิทธิภาพในการป้องกันและลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งหนึ่งในวิธีการลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุคือ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit, RSA) อย่างไรก็ตามที่ผ่านมาจะมีการรณรงค์ส่งเสริมให้มีการนำ RSA เข้ามาใช้ในการลดความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ การปฏิบัติในปัจจุบันยังพบกับปัญหาอุปสรรค เช่น ข้อจำกัดทางด้านบุคลากรและภารกิจที่แต่ละบุคคลมีอยู่อย่างมากมายนั้นทำให้นโยบายในการทำงานแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบันเป็นนโยบายเชิงรับคือรอให้ปัญหาเกิดขึ้นแล้วจึงตามแก้ไข

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน

วิธีการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่หน่วยงานดำเนินการกันอยู่ในปัจจุบัน ปฏิบัติโดยการปรับปรุงจุดหรือ บริเวณที่มีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากให้มีความปลอดภัยมากขึ้น เป็นวิธีที่เรียกกันว่า Black spot Improvement เป็นวิธีที่มีลักษณะเป็นการตามแก้ปัญหา (Reactive Approach) เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านทรัพยากรบุคคล ขณะที่วิธีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) เป็นวิธีการแก้ปัญหาในเชิงรุก (Proactive Approach) ซึ่งเป็นการป้องกันปัญหามากกว่าการตามแก้ปัญหา

การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนนั้น เป็นศาสตร์ที่ต้องอาศัยความรู้ด้านวิศวกรรม ประกอบกับประสบการณ์ในการตรวจสอบความปลอดภัยจะช่วยบ่งชี้ความผิดปกติหรืออันตรายที่อาจเกิดขึ้นก่อนที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจริง ดังนั้นหากมีวิธีการตรวจสอบความปลอดภัยที่ง่ายต่อการบ่งชี้สิ่งผิดปกติในระดับปฏิบัติ จะทำให้ผู้ปฏิบัติสามารถดำเนินการตรวจสอบได้แพร่หลายและเข้าใจตรงกัน ซึ่งจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของมาตรการนี้

ผู้เสนอจึงขอเสนอให้กรมทางหลวง ดำเนินการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานด้านความปลอดภัยบนทางหลวงเพื่อเป็นการลดความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ ด้วยวิธีการตาม ดังนี้

๑. พัฒนาและปรับปรุงการดำเนินงานแก้ไขด้านวิศวกรรม

ปัญหาที่เกิดขึ้น คือ การดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน เป็นวิธีการแก้ปัญหาในเชิงรุก (Proactive Approach) ซึ่งเป็นวิธีการที่ช่วยให้มองเห็น “อันตราย” และดำเนินการแก้ไข ก่อนที่สิ่งอันตรายดังกล่าวจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ ซึ่ง

เป็นการป้องกันปัญหามากกว่าการตามแก้ปัญหา แต่เนื่องจากปัญหาที่กล่าวมาในข้างต้นทำให้ไม่สามารถทำได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

แนวทางแก้ไข คือ การนำองค์ความรู้จากภายนอกเข้ามา เช่น การเชิญผู้ตรวจสอบอิสระจากภายนอกมาร่วมกันจัดตั้งเป็นที่ตรวจสอบความปลอดภัยร่วมกับบุคลากรในหน่วยงาน เพื่อที่จะช่วยเพิ่มเติมความรู้และประสบการณ์ของบุคลากรในหน่วยงานให้มีความสามารถในการตรวจสอบความปลอดภัย พร้อมทั้งเพิ่มเติมการตรวจสอบความปลอดภัยตั้งแต่เริ่มต้นการออกแบบไปจนถึงหลังจากเปิดใช้งาน

๒. พัฒนาองค์ความรู้ทางด้านความปลอดภัยและประสานความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอก

ปัญหาที่เกิดขึ้น คือ บุคลากรในหน่วยงานนั้นมีจำนวนน้อยและมีภารกิจที่ค่อนข้างมาก ซึ่งเป็นเหตุให้การดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอาจจะไม่ทันการณ์และไม่ทั่วถึง

แนวทางแก้ไข คือ การนำความรู้ด้านการแก้ไขหรือการป้องกันจุดเสี่ยงอันตรายบนท้องถนนไปอบรมให้แก่หน่วยงานในพื้นที่ต่างๆ เช่น แขวงทางหลวง หมวดทางหลวง หรือองค์การบริหารส่วนท้องถิ่นต่างๆ ให้มีความรู้ความสามารถเพียงพอที่จะดำเนินการแก้ไขปรับปรุงจุดเสี่ยง เพื่อเป็นการลดโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนและเป็นการบูรณาการความรู้ร่วมกันระหว่างหน่วยงาน

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๓.๑. ลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นในโครงข่ายทางหลวง
- ๓.๒. เพิ่มพูนทักษะความรู้ด้านงานอำนวยความสะดวกให้แก่เจ้าหน้าที่ในระดับปฏิบัติการ
- ๓.๓. สามารถยกระดับความปลอดภัยทางถนนให้สูงขึ้น
- ๓.๔. ลดมูลค่าความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) ..... (ผู้เข้ารับการคัดเลือก)

( นายเปรมวุฒิ จันทรธนะวงษ์ )

(วันที่...๑๓...เดือน...สิงหาคม...พ.ศ..๒๕๖๒..)

(ลงชื่อ) ..... (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

( นายสมยศ อันทามา )

(วันที่...๑๓...เดือน...สิงหาคม...พ.ศ..๒๕๖๒..)