

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การแก้ไขจุดอันตราย (Black Spot) บนทางหลวงหมายเลข ๑๑
ตอน นาอิน - นครชัย ระหว่าง กม.๒๙๐+๗๒๕ - กม.๒๙๑+๒๕๐
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การประเมินความปลอดภัยทางถนนด้วยเกณฑ์การให้ระดับดาว (Star Rating) สำหรับคนเดินเท้า บนทางหลวงหมายเลข ๒๑๒๗
ตอน ศิวาลัย - สำโรงเกียรติ ที่ กม.๕+๒๒๕

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : มกราคม ๒๕๖๘ ถึง กันยายน ๒๕๖๘
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : เมษายน ๒๕๖๕ ถึง ธันวาคม ๒๕๖๘

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๙๐ %

รายละเอียดผลงาน

- รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อคัดกรองจุดอันตราย (Black Spot)
- วิเคราะห์สาเหตุและประเมินสภาพจุดอันตราย
- เสนอแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว
- ดำเนินการแก้ไขและติดตามผลหลังดำเนินงาน
- สรุปผลและประเมินประสิทธิภาพของมาตรการแก้ไข

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายธวัชชัย แสงรัตน์		๑๐%	ให้คำปรึกษาและแนะนำ

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน

- ศึกษาการประเมินความปลอดภัยทางถนนด้วยเกณฑ์การให้ระดับดาว (Star Rating)
- ดำเนินการลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบกายภาพของสายทาง และเก็บข้อมูลสภาพการจราจร
- เสนอแนวทางปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน
- ดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัย
- ประเมินผลของมาตรการปรับปรุงความปลอดภัย

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบวยละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายรัชชัย แสงรัตน์		๑๐%	ให้คำปรึกษาและแนะนำ
นายเอกลักษณ์ บุญชู		๑๐%	ร่วมลงพื้นที่ดำเนินการ

๔) ข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การประยุกต์ใช้ระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Highway Safety Management System: HSMS) เพื่อกำหนดมาตรการปรับปรุงความปลอดภัยและประเมินงบประมาณเบื้องต้น

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายพนัส โอภากุลวงศ์)

(วันที่ 4 เดือน มิ.ย. พ.ศ. 69...)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายรัชชัย แสงรัตน์)

(วันที่ 4 เดือน มิ.ย. พ.ศ. 69...)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายณัฐพงษ์ วิไลเศรษฐนิข)

(วันที่ 4 เดือน มิ.ย. พ.ศ. 69...)

หมายเหตุ คำรับรองจากผู้บังคับบัญชาอย่างน้อย ๒ ระดับ คือ ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล และผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไปอีก ๑ ระดับ เว้นแต่ในกรณีที่ผู้บังคับบัญชาดังกล่าวเป็นบุคคลคนเดียวกัน ก็ให้มีคำรับรอง ๑ ระดับได้

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิด (กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การแก้ไขจุดอันตราย (Black Spot) บนทางหลวงหมายเลข ๑๑ ตอน นาอิน - นครชัย
ระหว่าง กม.๒๙๐+๗๒๕ - กม.๒๙๑+๒๕๐

๑. สรุปสาระสำคัญ

กรมทางหลวงมีภารกิจบริหารจัดการและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง โดยการแก้ไขจุดอันตราย (Black Spot) ถือเป็นมาตรการสำคัญในการลดอุบัติเหตุและความสูญเสียบนทางหลวง สำนักอำนวยการความปลอดภัยใช้วิธี Sequential Spacing Data Analysis ในการวิเคราะห์และจัดกลุ่มอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในตำแหน่งที่ห่างกันไม่เกิน ๑๐๐ เมตร กำหนดเกณฑ์พิจารณาจุดอันตรายจากจำนวนอุบัติเหตุย้อนหลังภายในระยะเวลา ๓ ปีล่าสุด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์และเสนอแนะทางแก้ไขจุดอันตรายบนทางหลวงหมายเลข ๑๑ ตอน นาอิน - นครชัย ช่วง กม.๒๙๐+๗๒๕ - กม.๒๙๑+๒๕๐ ด้านซ้ายทาง โดยใช้ข้อมูลอุบัติเหตุจากระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (Highway Accident Information Management System: HAIMS) มาวิเคราะห์ลักษณะและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ พ.ศ. ๒๕๖๖ และ พ.ศ. ๒๕๖๗ เกิดอุบัติเหตุจำนวน ๘ ครั้ง ๖ ครั้ง และ ๒ ครั้ง ตามลำดับ เกิดอุบัติเหตุรวม ๑๖ ครั้ง และประมาณร้อยละ ๗๕ มีสาเหตุเกี่ยวข้องกับสภาพความมืดของผิวทางที่ต่ำจากผลการวิเคราะห์ดังกล่าว สำนักอำนวยการความปลอดภัยได้เสนอแนะทางแก้ไขจุดอันตรายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย และแขวงทางหลวงอุดรดิตถ์ที่ ๑ ได้รับจัดสรรงบประมาณดำเนินการปรับปรุงจุดอันตรายดังกล่าว ภายหลังการดำเนินการพบว่าจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ เกิดขึ้นเพียง ๒ ครั้ง ส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุสะสมย้อนหลัง ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘) ลดลงเหลือ ๑๐ ครั้ง แสดงให้เห็นว่ามาตรการที่เสนอและดำเนินการสามารถช่วยลดความเสี่ยงและเพิ่มความปลอดภัยบนทางหลวงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อคัดกรองจุดอันตราย (Black Spot) จากระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (Highway Accident Information Management System: HAIMS) ตรวจสอบจำนวนอุบัติเหตุสะสมย้อนหลัง ๓ ปี และนำมาวิเคราะห์โดยใช้วิธี Sequential Spacing Data Analysis เพื่อจัดกลุ่มอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในตำแหน่งที่มีระยะห่างกันไม่เกิน ๑๐๐ เมตร และพิจารณาความต่อเนื่องของการเกิดอุบัติเหตุในปีล่าสุด เพื่อระบุพื้นที่เข้าข่ายเป็นจุดอันตราย

๒.๒) วิเคราะห์สาเหตุและประเมินสภาพจุดอันตราย บนทางหลวงหมายเลข ๑๑ ตอน นาอิน - นครชัย ช่วง กม.๒๙๐+๗๒๕ - กม.๒๙๑+๒๕๐ ด้านซ้ายทาง โดยวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อระบุปัจจัยเสี่ยงที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าสาเหตุหลักเกิดจากสภาพผิวทางลื่นและค่าความมืดของผิวทางต่ำ

๒.๓) เสนอแนะทางแก้ไขปัญหามจุดอันตราย โดยการนำผลการวิเคราะห์มาเสนอแนะทางปรับปรุงด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งกำหนดมาตรการแก้ไขให้สอดคล้องกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ มุ่งเน้นการปรับปรุงผิวทางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านความมืด และเพิ่มอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในจุดอันตราย

๒.๔) ดำเนินการแก้ไขและติดตามผลหลังดำเนินงาน โดยแขวงทางหลวงอุดรดิตถ์ที่ ๑ ได้รับจัดสรรงบประมาณและดำเนินการปรับปรุงจุดอันตรายตามแนวทางที่เสนอ

๒.๕) สรุปผลและประเมินประสิทธิผลของมาตรการแก้ไข โดยการติดตามประเมินผลผ่านข้อมูลอุบัติเหตุในระบบ HAIMS เพื่อเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุก่อนและหลังดำเนินการ และประเมินประสิทธิผลของมาตรการแก้ไข

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) การวิเคราะห์และระบุสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมีหลายปัจจัยที่เกี่ยวข้องทั้งด้านผู้ขับขี่ สภาพทาง และสิ่งแวดล้อม จึงต้องวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุร่วมกับการตรวจสอบสภาพพื้นที่ เพื่อให้สามารถระบุสาเหตุหลักและกำหนดแนวทางแก้ไขได้อย่างเหมาะสม

๓.๒) การกำหนดมาตรการแก้ไขต้องพิจารณาความเหมาะสมทางวิศวกรรม ประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย และความเป็นไปได้ในการดำเนินงานตามสภาพพื้นที่

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

จำนวนอุบัติเหตุสะสมย้อนหลัง ๓ ปี ลดลงจาก ๑๖ ครั้ง เหลือ ๑๐ ครั้ง

๔.๒ เชิงคุณภาพ

สามารถนำข้อมูลอุบัติเหตุมาวิเคราะห์และกำหนดมาตรการแก้ไขได้ตรงตามสาเหตุ ช่วยลดอุบัติเหตุ และเพิ่มความปลอดภัยให้ผู้ใช้ทาง

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) หน่วยงานสามารถนำข้อมูลอุบัติเหตุมาใช้วิเคราะห์และกำหนดมาตรการแก้ไขจุดอันตรายได้อย่างเป็นระบบ ทำให้การดำเนินงานด้านความปลอดภัยมีความแม่นยำและสอดคล้องกับสภาพปัญหาจริง

๕.๒) สนับสนุนการวางแผนและการใช้งบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยผลการวิเคราะห์และข้อเสนอแนะที่สามารถนำไปใช้ประกอบการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ และสนับสนุนการขอรับจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแก้ไขจุดอันตรายในพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การประเมินความปลอดภัยทางถนนด้วยเกณฑ์การให้ระดับดาว (Star Rating) สำหรับคนเดินเท้า บนทางหลวงหมายเลข ๒๑๒๗ ตอน ศิวาลัย – ลำโรงเกียรติ ที่ กม.๕+๒๒๕

๑. สรุปสาระสำคัญ

กรมทางหลวงมีภารกิจในการพัฒนาและยกระดับความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงให้สอดคล้องกับเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนระดับสากล โดยสำนักอำนวยการความปลอดภัยมีการประเมินความปลอดภัยหลายวิธี หนึ่งในนั้นคือการประเมินโครงข่ายทางหลวงด้วยเกณฑ์การให้ระดับดาว (Star Rating) เพื่อประเมินระดับความปลอดภัยทางถนนสำหรับผู้ใช้งาน ๔ ประเภท ได้แก่ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ จักรยาน และคนเดินเท้า โดยผลการประเมินจะแสดงในรูปของระดับดาวตั้งแต่ ๑ ถึง ๕ ดาว และค่าคะแนนความเสี่ยง (Risk Score) ซึ่งใช้เป็นตัวชี้วัดระดับความปลอดภัยของถนน โดยได้ทำการประเมินประสิทธิภาพของมาตรการปรับปรุงความปลอดภัยบนทางหลวงหมายเลข ๒๑๒๗ ตอน ศิวาลัย – ลำโรงเกียรติ ที่ กม.๕+๒๒๕ มุ่งเน้นไปที่กลุ่มคนเดินเท้า เมื่อประเมินระดับดาวก่อนดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัย พบว่าพื้นที่ดังกล่าวมีค่าคะแนนความเสี่ยง ๓๖.๑๔๖ คะแนน และมีระดับความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้าอยู่ที่ ๓ ดาว และคณะทำงานย่อยศึกษาทางข้ามถนนปลอดภัย ได้เสนอแนวทางปรับปรุงด้านความปลอดภัย ได้แก่ การจัดทำทางข้ามทางม้าลาย ติดเส้นบังเกาะกลางถนน ติดเส้นจราจร ติดเส้นซิกแซกชะลอความเร็วก่อนถึงทางข้าม ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณทางข้าม ป้ายเตือนทางข้าม ส่งผลให้ผลการประเมินหลังดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัย มีค่าคะแนนความเสี่ยงลดลงเหลือ ๑๐.๐๘๘ คะแนน และระดับความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้าเพิ่มขึ้นเป็น ๔ ดาว

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) ศึกษาการประเมินความปลอดภัยทางถนนด้วยเกณฑ์การให้ระดับดาว (Star Rating) และวิเคราะห์ค่าคะแนนความเสี่ยง (Risk Score) ของทางหลวงหมายเลข ๒๑๒๗ ตอน ศิวาลัย – ลำโรงเกียรติ ที่ กม.๕+๒๒๕ โดยมุ่งเน้นด้านความปลอดภัยของคนเดินเท้า เพื่อระบุปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อระดับความปลอดภัยของพื้นที่

๒.๒) ดำเนินการลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบกายภาพของสายทาง และเก็บข้อมูลสภาพการจราจร รวมถึงสำรวจพฤติกรรมคนข้ามถนน เพื่อนำมาประกอบการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงและกำหนดแนวทางปรับปรุงด้านความปลอดภัยให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่

๒.๓) เสนอแนวทางปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน โดยนำผลการวิเคราะห์มาจัดทำข้อเสนอแนะด้านวิศวกรรมจราจรและความปลอดภัยทางถนน โดยได้เสนอแนวทางปรับปรุงเพื่อยกระดับความปลอดภัยของคนเดินเท้า เช่น การจัดทำทางม้าลาย ติดเส้นบังเกาะกลางถนน ติดเส้นจราจร ติดเส้นซิกแซกชะลอความเร็วก่อนถึงทางข้าม ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณทางข้าม และติดตั้งป้ายเตือนทางข้าม

๒.๔) ดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัย โดยแขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ ๒ ได้ดำเนินการปรับปรุงมาตรการด้านความปลอดภัยตามแนวทางที่คณะทำงานย่อยศึกษาทางข้ามถนนปลอดภัยเสนอ พร้อมทั้งติดตามผลภายหลังการดำเนินงาน โดยเก็บข้อมูลความเร็วของยานพาหนะและความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่เพื่อประเมินผลด้านความปลอดภัย

๒.๕) ประเมินผลของมาตรการปรับปรุงความปลอดภัย โดยเปรียบเทียบผลการประเมินด้วยระดับดาว และค่าคะแนนความเสี่ยงก่อนและหลังดำเนินการ พบว่าค่าคะแนนความเสี่ยงลดลงจาก ๓๖.๑๔๖ คะแนน เหลือ ๑๐.๐๘๘ คะแนน และระดับความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้าเพิ่มขึ้นจาก ๓ ดาว เป็น ๔ ดาว

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) การประเมินความปลอดภัยด้วยเกณฑ์การให้ระดับดาว (Star Rating) ต้องอาศัยข้อมูลในหลากหลายองค์ประกอบทั้งด้านกายภาพ ปริมาณการจราจร ปริมาณคนเดินข้าม เพื่อนำไปประเมินความเสี่ยงที่เกิดขึ้น มีความยุ่งยากในด้านการรวบรวมข้อมูล และความซับซ้อนในการใช้ระบบเพื่อประเมินระดับดาว

๓.๒) การกำหนดมาตรการแก้ไขต้องพิจารณาความเหมาะสมทางวิศวกรรม ประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย และความเป็นไปได้ในการดำเนินงานตามสภาพพื้นที่

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

ค่าคะแนนความเสี่ยง (Risk Score) ลดลงจาก ๓๖.๑๔๖ คะแนน เหลือ ๑๐.๐๘๘ คะแนน และระดับความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้าเพิ่มขึ้นจาก ๓ ดาว เป็น ๔ ดาว

๔.๒ เชิงคุณภาพ

สามารถนำผลการประเมินระดับดาว (Star Rating) มาใช้สนับสนุนการวางแผนและติดตามผลการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนได้อย่างเป็นระบบ ส่งผลให้ผู้ใช้งานทางมีความปลอดภัยมากขึ้น

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) หน่วยงานสามารถนำผลการประเมินระดับดาว (Star Rating) และค่าคะแนนความเสี่ยง (Risk Score) มาใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนและกำหนดมาตรการยกระดับความปลอดภัยทางถนนให้สอดคล้องกับเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศและระดับสากล

๕.๒) หน่วยงานมีเครื่องมือในการประเมินผลก่อนและหลังการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบ ทำให้สามารถวัดผลสัมฤทธิ์ของมาตรการที่ดำเนินการ และนำผลไปใช้ประกอบการวางแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่อื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ชื่อข้อเสนอแนวคิด

เรื่อง การประยุกต์ใช้ระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Highway Safety Management System: HSMS) เพื่อกำหนดมาตรการปรับปรุงความปลอดภัยและประเมินงบประมาณเบื้องต้น

๑. สรุปหลักการและเหตุผล

กรมทางหลวงมีภารกิจในการยกระดับความปลอดภัยบนโครงข่ายทางหลวงและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน โดยปัจจุบันได้พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Highway Safety Management System: HSMS) เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัย รวมถึงบูรณาการผลการประเมินความปลอดภัยด้วยเกณฑ์ระดับดาว (Star Rating) และค่าคะแนนความเสี่ยง (Risk Score) เข้าสู่ระบบ อย่างไรก็ตาม การปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนยังต้องอาศัยการวิเคราะห์ข้อมูล การกำหนดมาตรการ และการประมาณการงบประมาณจากหลายแหล่งข้อมูล ทำให้ใช้ระยะเวลาและทรัพยากรค่อนข้างมาก จึงมีแนวคิดในการนำศักยภาพของระบบ HSMS มาใช้เป็นเครื่องมือสนับสนุนการกำหนดมาตรการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งประมาณการปริมาณงานและมูลค่าโครงการเบื้องต้น เพื่อใช้ประกอบการวางแผนเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. บทวิเคราะห์/แนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

๒.๑ บทวิเคราะห์

ปัจจุบันการคัดเลือกมาตรการปรับปรุงความปลอดภัยและการจัดทำค่าของงบประมาณยังอาศัยประสบการณ์ของผู้ปฏิบัติงานเป็นหลัก ส่งผลให้การวิเคราะห์และจัดเตรียมข้อมูลใช้เวลาค่อนข้างมาก และอาจมีความแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่

๒.๒ แนวความคิด

ใช้ระบบการประเมินความปลอดภัยด้วยการให้ระดับดาว (Star Rating) และคะแนนความเสี่ยง (Risk Score) ในระบบ HSMS มาใช้วิเคราะห์ลักษณะความเสี่ยงของพื้นที่ และให้ระบบแนะนำมาตรการที่เหมาะสมพร้อมคำนวณงบประมาณเบื้องต้น

๒.๓ ข้อเสนอ

เสนอให้นำระบบ HSMS มาใช้เป็นหนึ่งในเครื่องมือเพื่อการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน โดยระบบสามารถแสดงมาตรการที่เหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่ พร้อมประมาณการค่าใช้จ่ายเบื้องต้นเพื่อใช้ประกอบการเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณ

๒.๔ ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

การประมาณราคาจากระบบอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน และราคาที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละช่วงเวลา ดังนั้น ควรกำหนดให้ผลการคำนวณเป็นเพียงราคาเบื้องต้นสำหรับการวางแผนเท่านั้น และให้มีการตรวจสอบรายละเอียดโดยหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ก่อนเสนอขอรับงบประมาณ

๓. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑ สามารถลดระยะเวลาการวิเคราะห์ความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ และกำหนดมาตรการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

๓.๒ หน่วยงานสามารถจัดทำแผนประกอบการเสนอขอรับงบประมาณโดยมีข้อมูลสนับสนุนที่ชัดเจน

๔. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

๔.๑ ลดระยะเวลาการวิเคราะห์ความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ

๔.๒ มีมาตรการในการลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุที่ชัดเจนและเป็นมาตรฐานเดียวกัน

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) พน (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายพนส โอภากุลวงษ์)

(วันที่ 4 เดือน ม.ย. พ.ศ. 69...)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) จ (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายรัชชัย แสงรัตน์)

(วันที่ 4 เดือน มิ.ย. พ.ศ. 69...)

(ลงชื่อ) วิไล (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายณัฐพงษ์ วิไลเศรษฐนิช)

(วันที่ 4 เดือน มิ.ย. พ.ศ. 69...)