

การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน
กรณีศึกษา ทางหลวงท้องถิ่นสาย ชย.ถ 1 – 0001
แก่งคร้อ - ท่ามะไฟหวาน



โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการบริหารงานก่อสร้างและสาธารณูปโภค
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
ปีการศึกษา 2560

การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน

กรณีศึกษา ทางหลวงท้องถิ่นสาย ชย.ถ 1 – 0001

แก่งคร้อ - ท่ามะไฟหวาน

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี อนุมัติให้นำโครงการฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารบัณฑิต

คณะกรรมการสอบโครงการ

(ศ. ดร.สุขสันต์ หอพิบูลสุข)

ประธานกรรมการ

(รศ. ดร.อวิรุทธิ์ ชินกุลกิจนิวัฒน์)

กรรมการ (อาจารย์ที่ปรึกษาโครงการ)

(รศ. ดร.ขวัญกมล ดอนขวา)

กรรมการ

(รศ. ร.อ. ดร.กนต์ธร ชำนิประศาสน์)

คณบดีสำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์

นฤพน คามพ์สุกรี : การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน
 กรณีศึกษา ทางหลวงท้องถิ่นสาย ชย.ถ.1-0001 แก้งคร้อ - ท่ามะไฟหวาน(ROAD SAFETY
 INSPECTION BY COMMUNITY INVOLVEMENT, CASE STUDY LOCAL
 HIGHWAY NUMBER 1 – 0001 KANGKHO - TAMAFAIWAN)
 อาจารย์ที่ปรึกษา : รองศาสตราจารย์ ดร.อวิรุทธิ์ ชินกุลกิจนิวัฒน์

การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน : กรณีศึกษา ทางหลวง
 ท้องถิ่นสาย ชย.ถ.1-0001 แก้งคร้อ-ท่ามะไฟหวาน มีวัตถุประสงค์เพื่อทำการตรวจสอบความ
 ปลอดภัยทางถนน ระบุและวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยอาศัยการมีส่วนร่วม
 ของชุมชนในการตรวจสอบประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัย นำผลของการตรวจสอบมาจัดทำ
 รายงานจุดบกพร่องด้านความปลอดภัย จัดทำรายงานผล พร้อมทั้งข้อเสนอแนะ แนวทางแก้ไข
 ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนให้ชุมชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ

จากการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจาก สถานีตำรวจภูธรแก้งคร้อ มูลนิธิ โรงพยาบาลแก้งคร้อ
 ข้อมูลสายทางจากอบจ.ชัยภูมิ ข้อมูลอุบัติเหตุจากประชาชนในพื้นที่ร่วมกันระบุจุดเสี่ยงและจุด
 อันตราย จากการใช้วิธีวิเคราะห์ข้อมูลผลการตรวจสอบประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัย ผล
 การศึกษาพบว่า เป็นถนนสายหลักขนาด 2 เลน มีการใช้ความเร็วของยานพาหนะในปริมาณที่สูง มี
 ยานพาหนะเข้าออกทางแยกทางเชื่อม โดยไม่มีอุปกรณ์ในการควบคุมความปลอดภัย มีการประเมิน
 ระดับความรุนแรงที่มาก ระดับความเสี่ยงที่ไม่สามารถยอมรับได้, ไม่มีการจัดระเบียบป้ายจราจรที่
 เหมาะสม มีระดับความเสี่ยงปานกลางถึงระดับสูง, สภาพพื้นทางเป็นหลุมยุบตัวเป็นช่วง ๆตลอด
 สายทางมีระดับความเสี่ยงปานกลางถึงระดับสูง, ไม่มีทางเท้า ทางคนขี่จักรยาน สิ่งอำนวยความสะดวก
 สะดวกต่อผู้พิการ มีระดับความรุนแรงที่สูง ไม่สามารถยอมรับได้ กรณีเกิดอุบัติเหตุขึ้น, มีการจอด
 รถกีดขวางเส้นทางการจราจร ไม่มีทางระบายน้ำในบริเวณชุมชน สภาพข้างทางไม่เอื้ออำนวยต่อ
 การจราจร, ส่วนหนึ่งเกิดจากปัญหาด้านงบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด การดำเนินการแก้ไขปัญหา
 เบื้องต้นโดยการประชาสัมพันธ์ จัดการอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับหลักความปลอดภัยและการปฏิบัติ
 ในการใช้เส้นทางอย่างต่อเนื่องให้กับชุมชนในพื้นที่ รวมถึงการช่วยกันดูแลรักษาสภาพทางที่ใช้
 ปัญหาความรุนแรงและความเสี่ยงอันตรายจากอุบัติเหตุจึงจะสามารถลดระดับลงจากความเสี่ยงสูง
 ถึงระดับปานกลาง และระดับต่ำ

สาขาวิชา การบริหารงานก่อสร้างและสาธารณูปโภค

ปีการศึกษา 2560

ลายมือชื่อนักศึกษา _____

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา _____

NARUPON DARMSUGREE : ROAD SAFETY INSPACTION BY
COMMUNITY INVOLVEMENT, CASE STUDY LOCAL HIGHWAY
NUMBER 1 - 0001 KANGKHO - TAMAFAIWAN. ADVISOR : ASSOC.
PROF. AVIRUT CHINKULKIJNIWAT, Ph.D.

This study aims to audit the road safety by indicating and analyzing the dangerous or black spot, which might become an incident, by collaborating with the local communities. The results of the road safety inspection are reported in this paper by presenting road defects. Moreover, giving the suggestions and guiding the solutions of road safety to the communities and related organizations are presented. The data used in this study were collected from various authorities including the accident police reports from Kaeng Kho police station, local foundations, Kaeng Kho hospital, Chaiyaphum provincial organization. The analysis was measured by rating in different scales depending on the risk level. The findings reveal that the two-lane road with high-speed vehicles, lack of traffic control at the junctions had a very high-risk level and was unacceptable. The unarranged of traffic signs was ranked as a medium-risk level while having intermittent holes along the road surface was marked as a medium to high-risk level. Apart from that having no footpath pavements, bicycle lane and disable facilities, parking in the way of traffic, were measured as a high-risk level and were unacceptable in case of accidents. However, an unavailability of drainage ways in villages and roadside condition were partly affected by a limit budget. To solve these problems, the initial solutions in this research suggest that public relations, training courses on road safety, and road maintenance to local communities should be implemented. Accordingly, the risk level and severe road problems might be reduced from high to medium and low-risk level respectively.

School of Construction and Infrastructure Management Student's Signature_____

Academic Year 2017

Advisor's Signature_____

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณบุคคล และกลุ่มบุคคลต่อไปนี้ ที่ได้กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำ และช่วยเหลืออย่างดียิ่ง ทั้งในด้านวิชาการและด้านการดำเนินงานวิจัย

รองศาสตราจารย์ ดร.อวิรุทธิ์ ชินกุลกิจนิวัฒน์ อาจารย์ที่ปรึกษาโครงการงาน โครงการงานวิจัย และ ดร.อิทธิกร ภูมิพันธ์ ที่เมตตาให้การอบรมสั่งสอน ช่วยเหลือ ตลอดจนให้คำแนะนำในการเขียน ตรวจสอบแก้ไขจนเสร็จสมบูรณ์

ศาสตราจารย์ ดร.สุขสันต์ หอพิบูลสุข ประธานกรรมการ ที่กรุณาอบรมสั่งสอน ชี้แนะ แนวทางการเขียน และตรวจทานเนื้อหาจนเสร็จสมบูรณ์

รองศาสตราจารย์ ดร.ขวัญกมล ดอนขวา กรรมการ ที่กรุณาให้คำแนะนำ ตรวจทานเนื้อหา ตรวจสอบแก้ไขโครงการงานวิจัยจนเสร็จสมบูรณ์

ขอขอบคุณ องค์การบริหารส่วนจังหวัดชัยภูมิ และ องค์การบริหารส่วนตำบลช่องสามหมอ คณะผู้บริหาร นำโดย นายเรืองศักดิ์ คิลกลาก นายกองค้ำการบริหารส่วนตำบลช่องสามหมอ ปลัด องค์การบริหารส่วนตำบลช่องสามหมอ สถานีตำรวจภูธรแก้งคร้อ โรงพยาบาลแก้งคร้อ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบล อาสาสมัครกู้ภัย พนักงาน ลูกจ้างองค์การบริหาร ส่วนตำบลช่องสามหมอ และประชาชนทั่วไป ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลเส้นทาง ในการทำงาน วิจัยครั้งนี้

ท้ายนี้ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ที่ให้การอุปการะเลี้ยงดู ตลอดจนส่งเสริม การศึกษา และให้กำลังใจเป็นอย่างดีเสมอมา อีกทั้งครอบครัว เพื่อน พี่และน้องที่คอยสนับสนุน และเป็นกำลังใจให้จนกระทั่งงานวิจัยฉบับนี้แล้วเสร็จ

นฤพน ดามพ์สุกรี

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ (ภาษาไทย).....	ก
บทคัดย่อ (ภาษาอังกฤษ).....	ข
กิตติกรรมประกาศ.....	ค
สารบัญ.....	ช
สารบัญรูปภาพ.....	ซ
คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ.....	ณ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์.....	3
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	4
1.4 ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย.....	5
2 ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	6
2.1 กล่าวนำ.....	6
2.2 สถานการณ์อุบัติเหตุในประเทศไทย.....	6
2.3 ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ.....	12
2.3.1 ปัจจัยเกี่ยวกับคน (Human factor).....	12
2.3.2 ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ.....	14
2.3.3 ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับทางและสภาพแวดล้อม.....	15
2.4 การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน.....	18
2.4.1 แนวคิดการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน.....	18
2.4.2 หลักการของการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน.....	19
2.4.3 ขั้นตอนต่าง ๆ ของโครงการที่จะทำการตรวจสอบความปลอดภัย.....	19
2.4.4 ผู้ตรวจสอบ.....	20
2.4.5 รายงานผลการตรวจสอบถนนที่เปิดให้บริการแล้ว.....	21
2.5 การปรับปรุงและแก้ไขจุดอันตราย.....	23
2.5.1 ขั้นตอนหลักในการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตราย.....	23
2.5.2 หลักสากลในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจร.....	24

2.6	การมีส่วนร่วมของประชาชน.....	27
2.6.1	การพัฒนารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน.....	27
2.6.2	นิยามศัพท์หลักการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	28
2.6.3	กฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง.....	29
2.6.4	หลักการและระดับการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	33
2.7	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	34
3	วิธีดำเนินการศึกษา.....	39
3.1	เครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินการศึกษา.....	39
3.2	การวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่พบ.....	39
3.2.1	การเตรียมข้อมูลสายทางที่จะทำการศึกษา.....	39
3.2.2	การเขียนรายงานการตรวจสอบ.....	41
3.2.3	รูปแบบการเขียนปัญหา และข้อเสนอแนะ.....	41
3.2.4	ข้อพิจารณาในการเขียนข้อเสนอแนะ.....	42
3.2.5	ตรวจสอบและระบุจุดอันตราย.....	43
3.2.6	การดำเนินการตรวจสอบจากแบบตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน.....	44
3.3	การเขียนรายงานการวิเคราะห์ประเด็นปัญหา และแนวทางแก้ไข.....	45
4	ผลการศึกษา และวิเคราะห์ผล.....	47
4.1	ประเด็นการตรวจสอบถนน.....	47
4.2	รายการตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง.....	48
4.3	ประเด็นด้านความปลอดภัยที่พบจากการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนพร้อม ข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข.....	48
4.3.1	ประเด็นด้านแนวทางและรูปตัดของถนน.....	48
4.3.2	ประเด็นด้านช่องทางเสริม.....	53
4.3.3	ประเด็นด้านทางแยก.....	54
4.3.4	ประเด็นด้านป้ายจราจร.....	56
4.3.5	ประเด็นด้านเครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทาง.....	58
4.3.6	ประเด็นด้านสภาพอันตรายข้างทาง.....	61
4.3.7	ประเด็นด้านสัญญาณไฟจราจร.....	62
4.3.8	ประเด็นด้านคนเดินเท้าและคนจักรยาน.....	63
4.3.9	ประเด็นด้านพื้นถนน.....	65
4.3.10	ประเด็นไฟฟ้าส่องสว่าง.....	66
4.3.11	ประเด็นทางเชื่อม.....	67

4.3.12	ประเด็นด้านการจราจร.....	68
4.3.13	ประเด็นด้านอื่น ๆ.....	69
4.4	การตรวจสอบสภาพทั่วไปของถนน ข้อเสนอแนะการปรับปรุงจาก กม.ที่ 0+060 – 17+000.....	69
4.5	ประเด็นแนวทางการระบุและวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายที่พบ โดยอาศัยกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน.....	108
4.6	ประเด็นด้านความปลอดภัยที่พบและรายงานผลการปรับปรุงแก้ไข ด้านความปลอดภัย.....	113
5	สรุปผล และข้อเสนอแนะ.....	120
5.1	สรุปผลการศึกษา.....	120
5.2	ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา.....	122
	เอกสารอ้างอิง.....	124
ภาคผนวก ก	รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว ถนนทางตรง รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว ทางโค้ง รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว ทางแยก รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว ถนนในเขตชุมชนที่มีคนเดินเท้า.....	126
ภาคผนวก ข	รูปการประชุมประชาคมหมู่บ้าน คำสั่งแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน หนังสือราชการภายใน หนังสือแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง.....	156
	ประวัติผู้เขียน.....	166

สารบัญตาราง

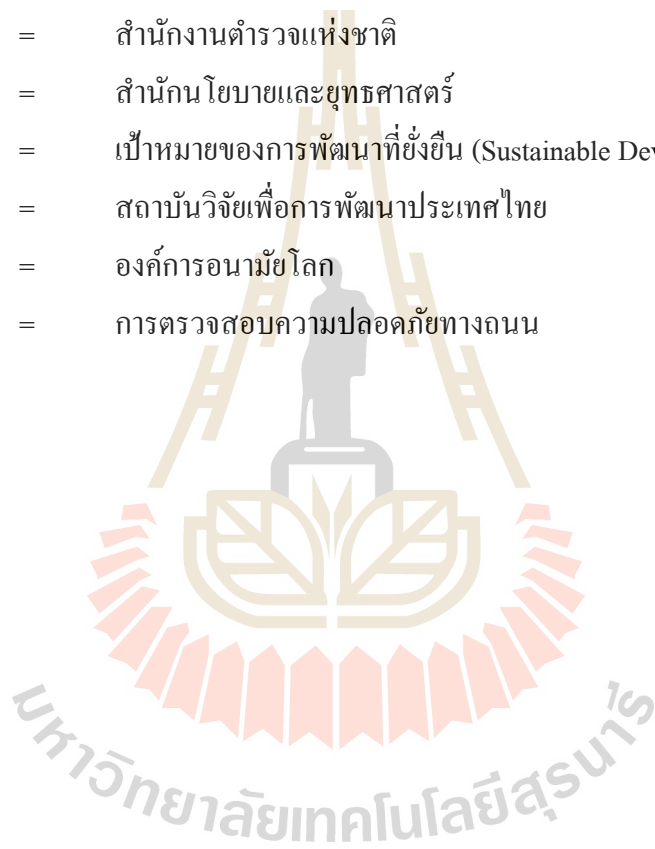
ตารางที่	หน้า
2.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุของแต่ละภาคการขนส่ง จำแนกตามสาเหตุ.....	7
2.2 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ เปรียบเทียบ พ.ศ. 2558 กับ พ.ศ. 2559.....	10
2.3 เหตุผลในการตรวจสอบถนน.....	20
3.1 ความถี่ของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากปัญหาที่ตรวจพบ.....	42
3.2 ความรุนแรงของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากปัญหาที่ตรวจพบ.....	43
3.3 ระดับความเสี่ยงที่ประเมิน.....	43
3.4 กลยุทธ์การแก้ไขปัญหาที่เหมาะสม.....	43
3.5 ตัวอย่างการสรุปประเด็นที่ตรวจพบและแนวทางแก้ไข.....	46
4.1 ประเด็นแนวทางและรูปตัดของถนนที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข.....	49
4.2 ประเด็นด้านช่องทางเสริม (Auxiliary Lanes) ที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข.....	53
4.3 ประเด็นด้านทางแยกที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข.....	54
4.4 ประเด็นด้านป้ายจราจรที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข.....	56
4.5 ประเด็นด้านเครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทางที่พบและข้อเสนอแนะ แนวทางแก้ไข.....	58
4.6 ประเด็นด้านสภาพอันตรายข้างทางที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข.....	61
4.7 ประเด็นด้านสัญญาณไฟจราจรที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข.....	62
4.8 ประเด็นด้านคนเดินเท้าและคนขี่จักรยานที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข.....	63
4.9 ประเด็นด้านพื้นถนนที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข.....	65
4.10 ประเด็นด้านไฟฟ้าส่องสว่างที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข.....	66
4.11 ประเด็นทางเชื่อมที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข.....	67
4.12 ประเด็นด้านการจอดรถที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข.....	68
4.13 ประเด็นด้านการจอดรถที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข.....	69
4.14 การตรวจสอบลักษณะของถนน กม.ที่ 0+060 - กม.ที่ 17+000.....	70
4.15 บริเวณจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ.....	108
4.16 สรุปประเด็นด้านความปลอดภัยจากการวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายและข้อเสนอแนะ แนวทางแก้ไข.....	114

สารบัญรูปภาพ

รูปที่	หน้า
1.1 กราฟรายงานขององค์การอนามัยโลก ปี พ.ศ.2556.....	2
1.2 แผนที่มาตราส่วน 1 : 50,000.....	4
2.1 สถานการณ์อุบัติเหตุ.....	7
2.2 รายงานทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน.....	8
2.3 รายงานตัวชี้วัดอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคนโดยการ แบ่งกลุ่มจังหวัด.....	9
2.4 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ.....	13
2.5 ขั้นตอนการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตราย.....	25
3.1 เส้นทางสายแก๊งค์หรือบ้านท่ามะไฟหวาน.....	40
3.2 ตัวอย่างการปรับปรุงอุปกรณ์อำนวยความสะดวก.....	41
3.3 ตัวอย่างรูปถ่ายประเด็นปัญหา.....	46
4.1 การดำเนินการระบุจุดเสี่ยง ร่วมกับชุมชน.....	119
4.2 การดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยงานทาง ร่วมกับชุมชน.....	119

คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ

ตปถ.	=	การดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน
อบต.	=	องค์การบริหารส่วนตำบล
อบจ.	=	องค์การบริหารส่วนจังหวัด
ก.พ.ร.	=	คณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ
กม.	=	กิโลเมตร
ตช.	=	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
สนบ.	=	สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์
SDGs	=	เป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals)
TDRI	=	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
WHO	=	องค์การอนามัยโลก
RSA	=	การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน



บทที่ 1

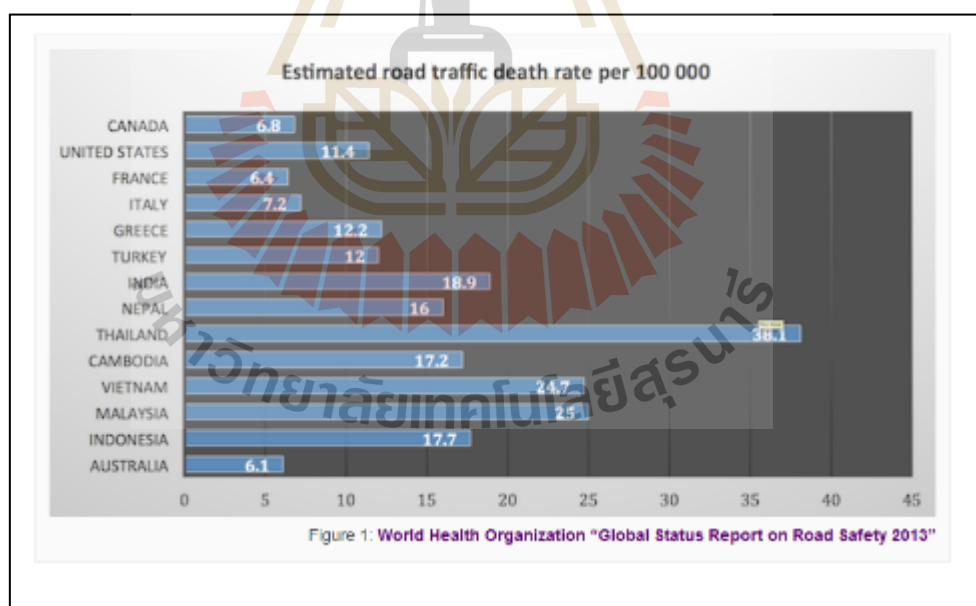
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยถือเป็นปัญหาสำคัญที่สร้างความเสียหายต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างมาก โดยอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุหลักมีสถิติการเสียชีวิตและบาดเจ็บสูงความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากแนวโน้มการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ทั้งจักรยานยนต์รถนั่งส่วนบุคคลมีสัดส่วนมากกว่าระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งผู้นำรัฐบาลในหลายประเทศได้เข้าร่วมการประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติและได้ให้การรับรองวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน พ.ศ.2573 (2030 Agenda for Sustainable Development) ซึ่งถือเป็นหน้าประวัติศาสตร์ที่สำคัญ หนึ่งในเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals หรือ SDGs) (ข้อ 3.6) คือ ลดอัตราการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ.2563 (สแกนด์-มีเดีย คอร์ปอเรชั่น, 2558)

จากรายงานความปลอดภัยทางถนนโลกในปี พ.ศ.2556 ซึ่งจัดทำโดยองค์การอนามัยโลก (World Health Organization Global Status Report on Road Safety, 2013) พบว่าอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยอยู่ในอันดับ 3 ของโลกเสียชีวิตถึง 38.10 คนต่อประชากร 1 แสนคน (ดูภาพประกอบที่ 1.1) และล่าสุดรายงานเรื่องเดียวกันนี้ในปี พ.ศ.2558 ประเทศไทยได้รับการเลื่อนขึ้นเป็นอันดับ 1 โดยมีอัตราคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดในโลกหรือเสียชีวิต 36.2 คนต่อประชากร 1 แสนคน โดยในรายงานขององค์การอนามัยโลกปีพ.ศ.2558 แสดงให้เห็นว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากการจราจรบนท้องถนนทั่วโลกในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาอยู่ที่ระดับ 1.25 ล้านคนต่อปี จากจำนวนผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เพิ่มขึ้นทั่วโลกแสดงให้เห็นว่าการดำเนินการเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนทั่วโลกได้มีบทบาทสำคัญ แต่การเปลี่ยนแปลงนี้ยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านความปลอดภัยทางถนนในปี ค.ศ.2030 และเป้าหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรบนถนนในปี ค.ศ.2020 จะต้องใช้ความพยายามเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ส่วนหนึ่งจากรายงานของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย หรือ TDRI ได้จัดทำรายงานข้อเสนอสถานการณ์การประเมินจำนวนอุบัติเหตุทางถนน การคาดการณ์แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ ข้อเสนอด้านการจัดการและประเมินผลเกี่ยวกับนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย สรุปว่าการกำหนดเป้าหมายที่มีความเป็นไปได้ สามารถสร้างแรงจูงใจในการดำเนินงานตามมาตรการลดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ สามารถกำหนดแนวทางที่ใช้ในการวิเคราะห์เป้าหมายอัตราการเสียชีวิตที่สอดคล้องกับความเป็น

จริง พัฒนาระบบการให้ข้อมูลที่ถูกต้อง ส่งผลต่อการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน นำไปสู่กระบวนการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่รวดเร็ว ถูกต้อง แต่อย่างไรก็ตามปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยยังคงเป็นปัญหาที่ร้ายแรงและมีความซับซ้อนในหลายมิติด้วยเหตุนี้การวิจัยที่จะสามารถตอบปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของพื้นที่ได้อย่างแท้จริงจำเป็นต้องอาศัยการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เข้ามาร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้เพื่อให้เกิดแนวทางแก้ไขปัญหาด้วยการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research) (วารสารณ์ บุญเชียง, 2557) ได้กล่าวถึงความหมายของการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมคือ การร่วมกันดำเนินกระบวนการวิจัยโดยผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ทั้งที่เป็นชาวบ้านและนักพัฒนากับผู้วิจัยภายนอก เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในสภาพความจริงของสังคมนั้นและเพื่อให้เห็นภาพแห่งคุณลักษณะสำคัญของการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมที่เด่นชัดโดยใช้กระบวนการส่งเสริมความปลอดภัยจากการมีส่วนร่วมของชุมชนในมิติของการเรียนรู้ร่วมกันในการสร้างความตระหนักและเข้าใจด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเน้นไปที่การให้ความรู้กับประชาชนอันนำมาสู่ขั้นตอนของการร่วมกันหาแนวทางในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน โดยมีการบูรณาการความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งในส่วนของท้องถิ่นประชาชนในชุมชน



รูปที่ 1.1 กราฟรายงานขององค์การอนามัยโลก ปี พ.ศ.2556

[online] แหล่งที่มา <https://www.bloomberg.com/asia> [20 มิถุนายน 2560]

การวิจัยในครั้งนี้ผู้ศึกษาได้ใช้ข้อมูลจากทางแยกของถนนสายทางหลักในจังหวัดชัยภูมิที่เป็นทางผ่านระหว่างจังหวัดและมีเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างตำบลในอำเภอแก้งคร้อ จังหวัด

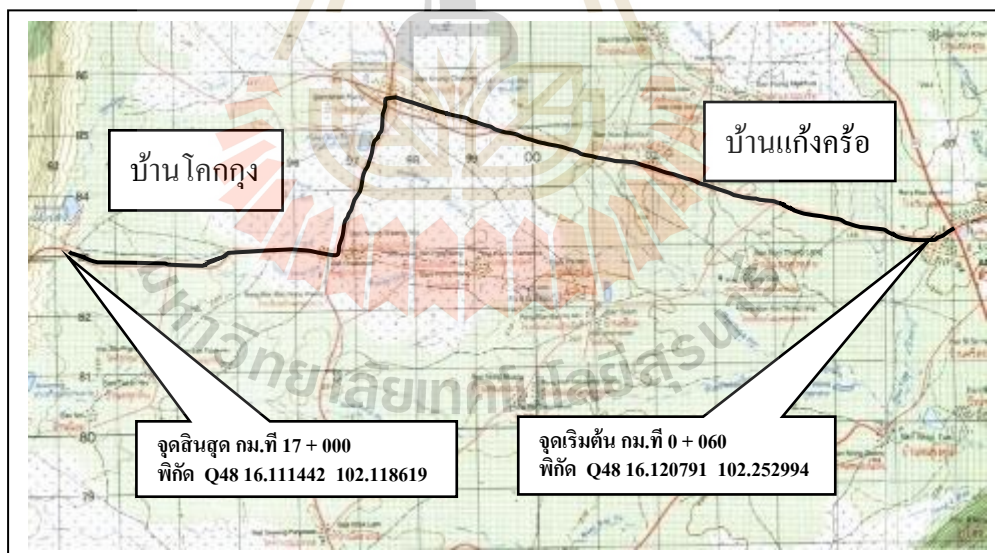
ชัยภูมิ ชื่อสายทาง ชย.ถ 1-0001 แยกศรี-ท่ามะไฟหวาน โดยผ่านหมู่บ้านในตำบลช่องสามหมอ ตำบล โลกภูง อำเภอกำแพงศรีซึ่งปัจจุบันถนนสายนี้เป็นทางหลวงที่อยู่ในความดูแลขององค์การบริหารส่วนจังหวัดชัยภูมิ มีลักษณะเป็นถนนลาดยางขนาด 2 ช่องทางกว้างช่องทางละ 3 เมตรไหล่ทางข้างละ 1 เมตร ไม่มีเกาะกลางถนนสภาพของถนนสายนี้จะมีการสัญจรของยานพาหนะตลอดเวลาทั้งเวลากลางวันและกลางคืนเป็นทางผ่านไปสถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่งของจังหวัด ซึ่งการดำเนินการวิจัยนี้ไม่เพียงแต่ก่อให้เกิดการรับฟังความเห็นในการตัดสินใจแก้ปัญหาาร่วมกันเท่านั้นแต่ยังสร้างความเข้มแข็งของชุมชนทางด้านความปลอดภัยทางถนนซึ่งเป็น 1 ใน 4 ของยุทธศาสตร์ที่ 6 ของแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม(กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร, 2559)ในด้านกลไกติดตามความก้าวหน้าของนโยบายแผนงาน โดยจะต้องมีการติดตามตรวจสอบและประเมินผลความเป็นไปได้อย่างต่อเนื่องเป็นระยะเมื่อพบปัญหาและอุปสรรคในการนำนโยบายสู่การปฏิบัติ ต้องจัดให้มีกลไกช่วยเหลือแก้ปัญหาหรือจัดสรรทรัพยากรเพิ่มเติมตามความจำเป็นและเหมาะสมอย่างเพียงพอและทันทั่วถึงและนำผลที่ได้จากการติดตามมาทบทวนเพื่อปรับปรุงให้สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนี้จะต้องเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมตั้งแต่กระบวนการปรึกษาหารือการเปิดรับฟังความเห็นของประชาชน ไปจนถึงการตรวจสอบติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานเพื่อนำไปสู่การบริหารจัดการภาครัฐที่มุ่งเน้นความโปร่งใสและผลสัมฤทธิ์ของการปฏิบัติงานเป็นหลักเป็นความเชื่อมโยงของกลุ่มเป้าหมายในการจัดตั้งแนวทางการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่โดยมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ประสานความร่วมมือและมอบองค์ความรู้แก่ชุมชนเพื่อสร้างความตระหนักต่อปัญหาและแนวคิดเบื้องต้นในการจัดการถนนปลอดภัยด้วยตนเองอันนำมาสู่การขับเคลื่อนและการพัฒนายุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

1.2 วัตถุประสงค์

- 1.2.1 เพื่อทำการตรวจสอบความปลอดภัยของถนน การระบุและวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยการมีส่วนร่วมของประชาชน
- 1.2.2 เพื่อรายงานจุดบกพร่องของถนนที่ทำการตรวจสอบ และจัดการกับจุดเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นระบบ พร้อมทั้งนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 1.2.3 เพื่อจัดทำรายงานผลการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งข้อเสนอแนะให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

- 1.3.1 จากบริเวณจุดตัดทางแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 (ชัยภูมิ-ชุมแพ)หลัก กิโลเมตรที่ 43+512 สายทางที่ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสายชย.ถ 1 – 0001 แก้งคร้อ-ท่ามะไฟหวานสิ้นสุดที่บ้านตลุกหิน ตำบลโคกสูง อำเภอแก้งคร้อ จังหวัดชัยภูมิจากกิโลเมตรที่ 0+060 ตำบลช่องสามหมอ อำเภอแก้งคร้อ จังหวัดชัยภูมิถึงกิโลเมตรที่ 17+000 ตำบลโคกสูง อำเภอแก้งคร้อ จังหวัดชัยภูมิ ตามรูปที่ 1.2
- 1.3.2 ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน โดยโดยวิธีการมีส่วนร่วมของประชาชนใช้แบบฟอร์มการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads)
- 1.3.3 การมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตพื้นที่ศึกษาองค์การบริหารส่วนตำบลช่องสามหมอ, องค์การบริหารส่วนตำบลโคกสูง อำเภอแก้งคร้อ จังหวัดชัยภูมิ โดยการร่วมประชุมประชาคมหมู่บ้านเพื่อรับฟังความคิดเห็น ให้ข้อมูลข้อเท็จจริงประกอบการดำเนินงานและการมีส่วนร่วมในการประเมินผลการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน



รูปที่ 1.2 แผนที่มาตราส่วน 1 : 50,000

- 1.3.4 จัดทำรายงานการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนที่สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงถนนที่เป็นจุดเสี่ยงอันตราย

- 1.3.5 จัดทำต้นแบบกระบวนการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของประชาชนและจัดการกับจุดเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพเป็นระบบ พร้อมทั้งนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1.4 ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

- 1.4.1 ได้รับทราบรายงานจากการตรวจสอบความปลอดภัยของถนนและผลจากการวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตราย สามารถดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุโดยอาศัยการมีส่วนร่วมของประชาชน
- 1.4.2 สามารถระบุจุดบกพร่องของถนนที่ทำการตรวจสอบในพื้นที่ที่ทำการศึกษาได้ นำข้อเสนอแนะที่ได้ไปใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงจุดเสี่ยงของถนนและนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการปรับปรุงถนนช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ
- 1.4.3 ได้รับทราบสารสนเทศในรายงานของการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน นำข้อเสนอแนะที่ได้จากประชาชนและการลงมติจากคนที่เข้าร่วมประชุมนำเสนอให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 2

ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

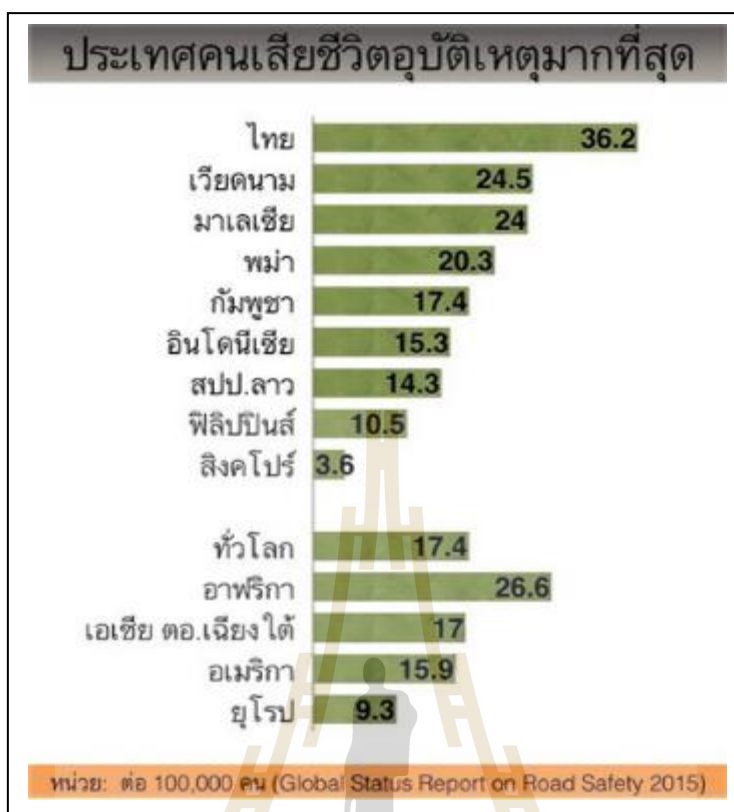
2.1 กล่าวนำ

การศึกษาในครั้งนี้ได้ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์อุบัติเหตุในประเทศไทยและพื้นที่ศึกษา, ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ, การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit, RSA), การปรับปรุงและแก้ไขจุดเสี่ยงอันตรายและนำหลักการมีส่วนร่วมของประชาชนมาใช้ประโยชน์เพื่อช่วยปรับปรุงด้านความปลอดภัย

2.2 สถานการณ์อุบัติเหตุในประเทศไทย

เนื่องจากการรณรงค์ที่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุของหน่วยงานต่าง ๆ มากมายในช่วงเวลาหลายปีที่ผ่านมาเป็นผลให้การเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทยมีแนวโน้มลดลงอย่างเห็นได้ชัดในแต่ละปี แต่ในทางกลับกันความรุนแรงที่เกิดมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2558 ขององค์การอนามัยโลกเผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์ขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization Global Status Report on Road Safety, 2015) (สแกนด์-มีเดีย คอร์ปอเรชั่น, 2558) ได้กล่าวถึงการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนสูงถึง 1.25 ล้านคนต่อปีในจำนวนผู้เสียชีวิตร้อยละ 90 อยู่ในประเศทรายได้ปานกลางถึงต่ำโดยผู้เสียชีวิตเกือบครึ่งคือร้อยละ 49 เกิดกับกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์, รถจักรยาน, คนเดินถนน จากข้อมูลทางสถิติในประเทศไทยที่น่าเป็นห่วงคือจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 36.2 คนต่อประชากร 1 แสนคนสูงเป็นอันดับสองของโลกรองจากประเทศลิเบียและเป็นอันดับหนึ่งของทวีปเอเชีย (ดูภาพประกอบที่ 2.1) โดยในแต่ละปีมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ยสูงถึง 250,000 ครั้ง อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถปิคอัพ และรถบรรทุก ตามลำดับ

ส่วนหนึ่งของการรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุแต่ละภาคการขนส่ง จำแนกตามสาเหตุว่า ข้อมูลทางสถิติของประเทศไทยที่น่าเป็นห่วงคือจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเทียบกับอุบัติเหตุในภาคการขนส่งอื่น ๆ มีจำนวนผู้เสียชีวิตสูงถึง 8,745 คนในปี พ.ศ.2555 (ดูตารางที่ 2.1) จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน 22,344 คนและในปี พ.ศ.2559 ยังมีจำนวนที่ยังไม่ลดน้อยลงหรือมีปริมาณที่ใกล้เคียงกับปี พ.ศ.2555 โดยมีผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน 8,283 คนและ 7,508 คนตามลำดับ



รูปที่ 2.1 สถานการณ์อุบัติเหตุ

ที่มา (World Health Organization Global Status Report on Road Safety, 2015)

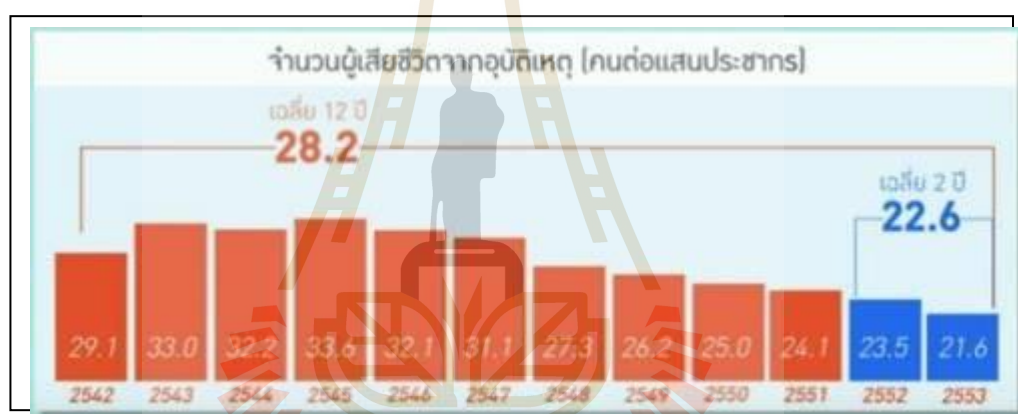
ตารางที่ 2.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุของแต่ละภาคการขนส่ง จำแนกตามสาเหตุ

ภาคการขนส่ง	อุบัติเหตุ	ปี (พ.ศ.)				
		2555	2556	2557	2558	2559
ถนน	จำนวนครั้งของปริมาณอุบัติเหตุ (ครั้ง)	61,194	61,868	62,789	69,371	83,966
	สาเหตุจากรถจักรยานยนต์	20,674	19,617	20,872	26,714	32,015
	สาเหตุจากรถยนต์นั่ง	17,518	16,237	18,107	22,635	25,990
	สาเหตุจากรถโดยสารขนาดใหญ่	1,002	768	704	845	792
	สาเหตุจากรถบรรทุก 10 ล้อ	1,043	946	823	1,279	1,455
	สาเหตุจากรถอื่น ๆ	18,412	22,178	20,295	15,882	21,124
	สาเหตุจากอื่น ๆ	2,545	2,122	1,968	2,016	2,590
	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	8,745	7,500	6,374	6,268	8,283
	จำนวนผู้บาดเจ็บ (คน)	22,344	21,072	20,765	18,160	7,508

(ศูนย์เทคโนโลยีการสื่อสาร สำนักปลัดกระทรวงคมนาคม, 2559)

รายงานแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทยหรือ TDRI โดยผลการประเมินความปลอดภัยทางถนน การวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต มีความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสาเหตุจากบุคคล สิ่งแวดล้อม และยานพาหนะ ที่ใช้ขับขี่ซึ่งใช้ฐานข้อมูล 2 ฐานหลักคือข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (Royal Thai Police) และข้อมูลจากสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ ที่พบว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีความขัดแย้งกันระหว่าง 2 ฐานข้อมูล ทำให้ไม่สามารถตั้งเป้าหมายในการลดอัตราผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม

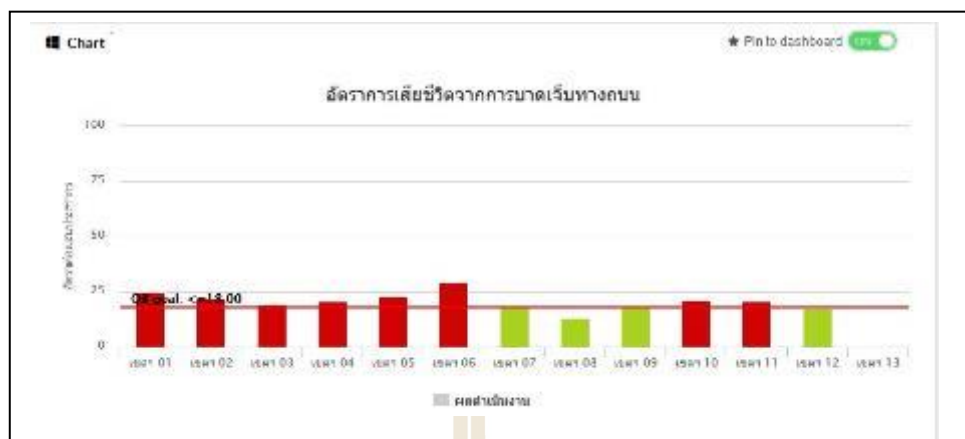
ข้อสังเกตจากการกำหนดเป้าหมายในการลดอัตราการเสียชีวิตโดยการใช้ค่าเฉลี่ยในช่วงปี พ.ศ. 2542-2553 เป็นปีฐาน จะได้ค่าที่สูงเกินกว่าจำนวนผู้เสียชีวิตในปีล่าสุด ซึ่งไม่สะท้อนความเป็นจริงในการตั้งเป้าหมาย ตามรูปที่ 2.2



รูปที่ 2.2 รายงานทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

[online] แหล่งที่มา (<https://tdri.or.th/2015/12/thinkx2-129/>)

ส่วนการปฏิบัตินั้น การกำหนดกรอบเป้าหมายตามกลุ่มจังหวัดรวมถึงการกำหนดอัตราขั้นต่ำและเพดานในแต่ละกลุ่มจังหวัดตามรูปที่ 2.3 โดยจะมีความเป็นไปได้ในการบรรลุเป้าหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรบนถนนได้มากกว่า (Wittenberg et. Al, 2012, อ้างถึงใน สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย 2560)



รูปที่ 2.3 รายงานตัวชี้วัดอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน โดยการแบ่งกลุ่มจังหวัด [online] แหล่งที่มา (<http://healthkpi.moph.go.th/kpi/kpi/index/?id=19>)

รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุจราจรในช่วง 5 ปีซ้อนหลังมีปริมาณการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนสูงกว่าด้านอื่นหลายเท่า โดยผลการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2559ในพื้นที่ 4 จังหวัด ในเขตความรับผิดชอบคือ นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์วันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ.2558 ถึง 1 มกราคม พ.ศ.2559 4 วันของการรณรงค์ "สุขกาย สุขใจ ขับขี่ปลอดภัย รับผิดชอบต่อชีวิต" เกิดอุบัติเหตุ 176 ครั้งเปรียบเทียบกับปีใหม่ พ.ศ.2558 (117 ครั้ง) เพิ่มขึ้น 59 ครั้ง คิดเป็น 50.43% มีผู้บาดเจ็บ 173 คน เปรียบเทียบกับปีใหม่ พ.ศ.2558 (114 คน) เพิ่มขึ้น 59 คน คิดเป็น 51.75% ผู้เสียชีวิต 25 คน เปรียบเทียบกับปีใหม่ พ.ศ.2558 (19 คน) เพิ่มขึ้น 6 คน คิดเป็น 31.58% โดยจังหวัดนครราชสีมาเกิดอุบัติเหตุ 61 ครั้งผู้บาดเจ็บ 60 คนผู้เสียชีวิต 9 คน จังหวัดชัยภูมิเกิดอุบัติเหตุ 3 ครั้งมีผู้บาดเจ็บ 3 คนผู้เสียชีวิต 3 คน จังหวัดบุรีรัมย์เกิดอุบัติเหตุ 74 ครั้งผู้บาดเจ็บ 70 คนผู้เสียชีวิต 7 คน จังหวัดสุรินทร์เกิดอุบัติเหตุ 38 ครั้งผู้บาดเจ็บ 40 คนผู้เสียชีวิต 6 คนสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือเมาสุราแล้วขับขี่ รองลงมาคือขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิดและความเร็วเกินกำหนดยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ รองลงมาคือรถปิกอัพ รถเก๋ง/รถแท็กซี่ ถนนที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือถนนในอบต./หมู่บ้าน รองลงมาคือถนนกรมทางหลวงและถนนกรมทางหลวงชนบท(อำนาจ อภัยภักดี, 2560)

รายงานประวัติการเกิดอุบัติเหตุข้อมูลจากศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต 5 นครราชสีมาสรุปผลการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2560 ในพื้นที่ 4 จังหวัดเขตความรับผิดชอบคือ จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์และจังหวัดสุรินทร์ วันที่ 1 มกราคม 2560 ถึงวันที่ 4 ของการรณรงค์ "ขับรถมีน้ำใจ รักษาวินัยจราจร" เกิดอุบัติเหตุ รวม 41 ครั้ง จังหวัดที่มีอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ จังหวัด นครราชสีมา 20 ครั้ง รองลงมา ได้แก่ จังหวัด

บุรีรัมย์ 11 ครั้ง สุรินทร์ 9 ครั้ง ชัยภูมิ 1 ครั้ง จำนวนผู้บาดเจ็บ จำนวน 53 คน จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสูงสุด ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา 26 คน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดบุรีรัมย์ 13 คน สุรินทร์ 10 คน ชัยภูมิ 4 คน จำนวนผู้เสียชีวิต จำนวน 4 ราย จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุด ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา และชัยภูมิ จังหวัดละ 2 ราย สถิติการเกิดอุบัติเหตุสะสม (วันที่ 29 ธันวาคม 2559 – 1 มกราคม 2560) รวม 4 วัน เกิดอุบัติเหตุ รวม 191 ครั้ง เปรียบเทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ 2559 (176 ครั้ง) เพิ่มขึ้น 15 ครั้ง คิดเป็น 8.52 % จำนวนผู้บาดเจ็บ 205 คน เปรียบเทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ 2559 (173 คน) เพิ่มขึ้น 32 ราย คิดเป็น 18.5 % จำนวนผู้เสียชีวิต 16 ราย เปรียบเทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ 2559 (25 ราย) ลดลง 9 ราย คิดเป็น 36 % โดย จังหวัดนครราชสีมา เกิดอุบัติเหตุ 75 ครั้ง ผู้บาดเจ็บ 78 คน ผู้เสียชีวิต 8 คน จังหวัดชัยภูมิ เกิดอุบัติเหตุ 2 ครั้ง ผู้บาดเจ็บ 5 คน ผู้เสียชีวิต 2 คน จังหวัดบุรีรัมย์ เกิดอุบัติเหตุ 63 ครั้ง ผู้บาดเจ็บ 62 คน ผู้เสียชีวิต 4 คน จังหวัดสุรินทร์ เกิดอุบัติเหตุ 51 ครั้ง ผู้บาดเจ็บ 60 คน ผู้เสียชีวิต 2 คน

สาเหตุหลักคือ การเมาสุราแล้วขับขี่ยานพาหนะ 42.4 % ใช้ความเร็วเกินกำหนด 27.22 % การตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด 25.13 % ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ 78.68 % รองลงมาคือรถปิคอัพ 10.15 % และรถเก๋ง รถแท็กซี่ 4.06 % ถนนที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ ถนนกรมทางหลวง 42.4 % รองลงมาคือถนนใน อบต./หมู่บ้าน 30.89 % ถนนกรมทางหลวงชนบท 19.89 % (อำนาจ อภัยภักดี, 2560)

ข้อมูลเบื้องต้นของสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนของงานจราจร สถานีตำรวจอรุณอำเภอกำแพงศรี จังหวัดชัยภูมิ ตามโครงการปรับปรุงและพัฒนาระบบการจัดการจราจรให้ทันสมัย มีความสะดวกปลอดภัย ของตำรวจอรุณกำแพงศรี จังหวัดชัยภูมิ ในภาพรวมของอำเภอ ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.2 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ เปรียบเทียบ พ.ศ.2558 กับ พ.ศ.2559

เดือน	สถิติ	สถิติอุบัติเหตุ										
		สถิติอุบัติเหตุ	จับกุมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในสวนหมาก	จับกุมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด	ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	อุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบ	ขับรถไม่มีใบอนุญาตขับขี่	ขับรถย้อนศร	แข่งรถอย่างผิดกฎหมาย	โทรศัพท์ขณะขับขี่รถ
มกราคม	58	5	102	14	57	-	45	243	261	45	-	4
	59	6	297	66	342	-	26	158	356	56	5	18
กุมภาพันธ์	58	5	156	6	48	-	27	238	186	56	-	1
	59	5	123	1	64	-	23	92	147	38	-	4
มีนาคม	58	7	537	6	58	-	32	215	200	81	-	-
	59	3	148	-	53	-	28	85	136	35	-	2

ตารางที่ 2.2 (ต่อ)

เดือน	สถิติ	สถิติทั้งหมด	ข้อบกพร่องยานยนต์ ไม่สวมหมวก	ข้อบกพร่อง สุรา	ไม่คาดเข็มขัด นิรภัย	ข้อบกพร่อง กฎหมายกำหนด	ข้อบกพร่อง สัญญาณไฟ	อุปกรณ์ส่วนควบ ไม่ครบ	ข้อบกพร่อง ใบอนุญาตขับขี่	ข้อบกพร่อง ขับรถ	ตรวจอย่างคิด กฎหมาย	โทษทัณฑ์จะปรับ รถ
เมษายน	58	8	407	10	170	-	35	176	423	56	4	7
	59	3	462	14	316	-	37	185	492	45	-	2
พฤษภาคม	58	6	215	7	54	-	12	126	238	47	-	-
	59	3	158	-	59	-	24	127	117	32	-	16
มิถุนายน	58	3	119	3	45	-	7	69	123	64	-	1
	59	4	137	-	51	-	23	126	128	28	-	8
กรกฎาคม	58	4	152	5	38	-	5	64	136	84	-	-
	59	2	78	1	48	-	25	84	114	24	-	6
สิงหาคม	58	9	380	-	34	-	7	79	123	83	-	-
	59	4	157	-	37	-	18	62	106	19	-	4
กันยายน	58	6	193	1	36	-	6	67	114	56	-	-
	59	2	132	-	29	-	16	58	87	23	-	3
ตุลาคม	58	5	165	-	28	-	8	62	106	58	-	-
	59	1	115	1	21	-	14	45	79	17	-	3
พฤศจิกายน	58	3	142	3	25	-	14	54	114	52	-	-
	59	-	195	-	42	-	22	220	230	56	-	-
ธันวาคม	58	3	602	13	154	-	32	127	295	87	4	12
	59	-	248	6	64	-	36	218	222	53	1	1

ที่มา : ศูนย์อำนวยการจราจรและลดอุบัติเหตุทางถนน Centre for Traffic Reduce road accidents

สถานีตำรวจภูธรอำเภอแก่งคร้อ อำเภอแก่งคร้อ จังหวัดชัยภูมิ

ตารางที่ 2.1 แสดงให้เห็นว่าคดีที่เกิดจากการขับขีรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่มีใบอนุญาตขับขี่มีแนวโน้มสูงขึ้น โดยสถิติที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในปี พ.ศ.2558 เปรียบเทียบกับปี พ.ศ.2559 โดยเฉพาะช่วงหลังเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์(สิริกุล กุลเรียบ, และคณะ 2553) ได้กล่าวถึงปัญหาอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในประเทศที่กำลังพัฒนาเนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทางของประชาชนในกลุ่มประเทศเหล่านั้น ตรงข้ามกันในประเทศที่พัฒนาแล้วที่มีอัตราการใช้รถจักรยานยนต์น้อยที่สุดจากการใช้รถแต่ละชนิดในประเทศปัญหาที่เป็นสาเหตุลำดับต้นๆของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนล้วนเป็นปัญหาที่

สามารถป้องกันได้ เช่น การขับรถเร็ว เมาแล้วขับ, ฝ่าฝืนวินัยจราจร, และการไม่ใช้อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่มีที่นั่งสำหรับเด็กในรถ เป็นต้น จึงทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจรแล้วเกิดการบาดเจ็บรุนแรง การนำรถที่หมดสภาพขาดการตรวจสภาพมาใช้บนท้องถนน เป็นต้น โดยพื้นที่ที่ทำการศึกษายู่ในช่วงถนนที่มีการจราจรปริมาณสูงมีโอกาที่จะเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในบริเวณจุดเสี่ยงอันตราย เช่น ทางโค้ง ทางแยก หรือบริเวณที่มีการเกิดอุบัติเหตุในตำแหน่งเดิมบ่อยครั้ง

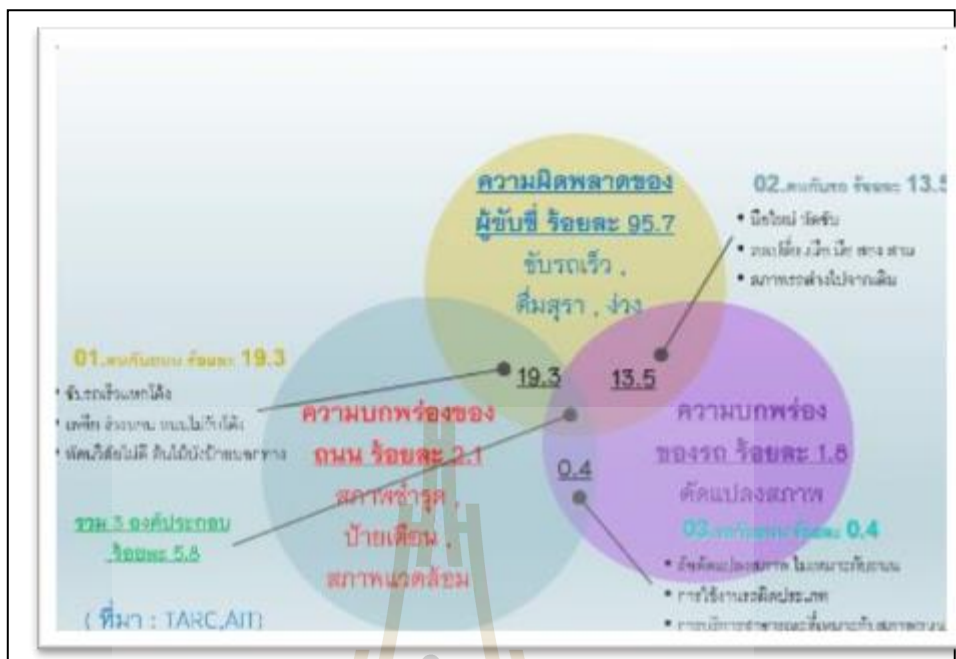
2.3 ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

บัณฑิต ตั่งกมลศรี (2559 : 9) ได้กล่าวถึงลักษณะการคมนาคมขนส่งทางบก ที่มีความสัมพันธ์ทำให้เกิดอุบัติเหตุมีหลายประการหากเกิดความบกพร่องอย่างหนึ่งอย่างใดแล้ว ย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ นักวิชาการกล่าวถึงปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรมีแยกคล้ายกัน (บัณฑิต ตั่งกมลศรี 2559, อ้างถึงใน สุวณีย์ กุณอก, 2548, หน้า 31 อ้างถึงใน ชลธิดา แสงมะณี, 2550, หน้า 10-13) กล่าวถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร ประกอบด้วย 3 ปัจจัย (ดูรูปที่ 2.3)

2.3.1 ปัจจัยเกี่ยวกับคน (Human factor)

พบว่าเป็นปัจจัยที่เป็นสาเหตุสูงสุดประมาณร้อยละ 90 เกิดจากการขับขี่ ซึ่งประเภทของผู้ใช้ถนนแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

- 2.3.1.1 ผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่เป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรงเพราะผู้ขับขี่มีผลต่อการบังคับและควบคุมตนเองและยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่าง ๆ กันโดยอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการกระทำผิดพลาดของผู้ขับขี่โดยตรง เฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะซึ่งมีปัจจัยเข้ามาเกี่ยวข้อง ดังนี้
- 2.3.1.2 อายุ สถิติที่ได้จากประเทศกำลังพัฒนาและประเทศพัฒนาแล้วพบว่าอุบัติเหตุบนถนนเกิดขึ้นกับวัยรุ่นและเยาวชนอายุ 15-24 ปีถึงเกือบร้อยละ 50 เป็นกลุ่มอัตราเสี่ยงสูง



รูปที่ 2.4 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ

- 2.3.1.3 เพศ ในประเทศกำลังพัฒนาส่วนใหญ่จะเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับผู้ชายมากกว่าผู้หญิงประมาณ 2-5 เท่า
- 2.3.1.4 การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร สาเหตุเกิดจากการขาดความรู้สึกรับผิดชอบการเห็นแก่ตัว และความไม่มีระเบียบวินัย การระบายอารมณ์ โกรธ หงุดหงิด โดยการขับรถเมื่อปฏิบัติบ่อย ๆ ก็จะทำให้เกิดความเคยชินเป็นนิสัยในการขับรถผิดกฎจราจรและสร้างความเดือดร้อนให้ผู้อื่น
- 2.3.1.5 พฤติกรรมเบี่ยงเบน เช่น การขับรถให้ตื่นเต้นหวาดเสียว เป็นการแสดงความเก่งกล้าของตนเอง เป็นต้น
- 2.3.1.6 ความชำนาญทางช่วยเพิ่มความมั่นใจในการขับรถ ถ้าผู้ขับขี่ไม่เคยใช้เส้นทางใดแล้วไปขับรถที่นั่น โดยไม่มีความชำนาญทางก็อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่าผู้ที่ชำนาญทางแล้ว
- 2.3.1.7 สภาพร่างกาย ได้แก่สภาพร่างกายที่ไม่สมบูรณ์ การเจ็บป่วยทางร่างกายเช่น ไม่สบาย ปวดศีรษะ ความผิดปกติทางสายตา เช่น ตาบอดสี สายตาสั้น เป็นต้น การที่บุคคลพยายามจะทำงานเกินขอบเขตความสามารถของร่างกายตนเอง อาจเนื่องมาจากสุขภาพหรือความจำกัดของร่างกายของตนเอง เช่น เด็กอยากขับรถจักรยานยนต์ ของผู้ใหญ่ เป็นต้น

- 2.3.1.8 สภาพจิตใจที่ผิดปกติ เช่นอารมณ์เสีย เหม่อลอย หรือครุ่นคิดปัญหายุ่งยาก อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้
- 2.3.1.9 การขับรถด้วยความเร็วสูง มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และความเสียหายรุนแรง โอกาสเกิดอุบัติเหตุจะสูงขึ้น เมื่อใช้ความเร็วเกินกว่า 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ถึงแม้จะใช้ความระมัดระวังอย่างเต็มที่แล้วก็ตาม เพราะเมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้นอย่างกะทันหันจะไม่สามารถหยุดรถได้ทันทั่วทั้งที่
- 2.3.1.10 แอลกอฮอล์และยา ยาบางประเภทมีผลต่อร่างกาย ทำให้เกิดความสามารถในการขับช้าลงเช่น ยากล่อมประสาท ยาแก้หวัด ยาคลายกล้ามเนื้อ ยาเสพติด เป็นต้นเนื่องจากผลของยาเหล่านี้ทำให้หิววังซึมอยากจะหลับ ส่วนแอลกอฮอล์เป็นสาเหตุหนึ่งที่สำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรที่สำคัญในประเทศไทย จากหนังสือคู่มือการขับขี่อย่างปลอดภัยของกรมการขนส่งได้อธิบายถึงระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ดื่มสุราไว้ดังนี้ ถ้าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงถึง 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีอาการสนุกสนานร่าเริง ถ้าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงถึง 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะแสดงอาการสนุกสนานมาก เดินไม่ตรงทางซึ่งจะเป็นขนาดการดื่มสุราที่เสี่ยงภัย
- ก. คนโดยสาร (Passenger) หมายถึง ผู้โดยสารไปกับยานพาหนะที่ไม่ใช่ผู้ขับขี่และ โดยธรรมชาติของคนโดยสารเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุโดยตรงนั้น จะมีต่อเมื่อรถเกิดอุบัติเหตุแต่การเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุโดยอ้อมได้แก่ การเร่งเร้าให้ผู้ขับรถเกิดความกึกก้องของขับรถด้วยความเร็วมาก โดยเฉพาะผู้โดยสารที่เดินทางไปเป็นหมู่คณะ
- ข. คนเดินเท้า (Pedestrian) จัดว่าเป็นผู้มีส่วนในการจราจรทางบกที่อ่อนแอที่สุดเพราะไม่มีเครื่องป้องกันอันตรายและไม่เป็นอันตรายพอที่จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ยานพาหนะดังนั้น จึงปรากฏเสมอว่าคนเดินเท้ามักเป็นฝ่ายประสบอุบัติเหตุเสียมากกว่าการก่ออุบัติเหตุ

2.3.2 ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ (Vehicular factor)

อุบัติเหตุที่เกิดจากความบกพร่องชำรุดของเครื่องยนต์ ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุบนท้องถนนน้อยมาก เมื่อเทียบกับสาเหตุอื่น ๆ แต่ยานพาหนะที่สภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนใช้งานในต่างประเทศ จะเข้มงวดมากในการตรวจสอบสภาพรถเพราะถือว่านอกจากจะเป็นอันตรายต่อเจ้าของรถแล้วยังเป็นอันตรายต่อสาธารณชนด้วย สำหรับประเทศไทย แม้จะมีการกำหนดให้นำรถไปตรวจสอบสภาพก่อนนำมาใช้ท้องถนน แต่ยังมีรถที่มีสภาพไม่มั่นคง

แข็งแรงและอุปกรณ์ไม่สมบูรณ์ซับซ้อนอยู่เสมอทั้งนี้เพราะมีการหลบเลี่ยงเจ้าหน้าที่ไม่สามารถตรวจสอบได้ทั้งหมด ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนการใช้งาน ตลอดจนยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ แยกอธิบายได้ ดังนี้

2.3.2.1 ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่อง ซึ่งมีสาเหตุมาจากความชำรุดบกพร่องของยานพาหนะพบว่าอุปกรณ์ของรถ ได้แก่

- ก. สภาพของยาง เป็นอันตรายมากหากยางแตกหรือระเบิด ยางที่ไม่มีดอกเป็นอันตรายยิ่ง แต่ยางที่มีดอกมาก ๆ ความจริงก็ไม่ได้ช่วยอะไรมากนัก เพราะที่สำคัญดอกยางจะต้องลึกด้วย
- ข. ระบบห้ามล้อ เช่น เบรกแตก คันชักคันส่งหลุด
- ค. ระบบไฟสัญญาณบกพร่องหากเสียในเวลากลางคืนจะเป็นอันตราย
- ง. พวงมาลัยหรือคันบังคับรถไม่อยู่ในสภาพปกติ

2.3.2.2 ยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย ได้แก่

- ก. รถที่ใช้เครื่องยนต์ในการเกษตร และรถอีแต่นำออกมาวิ่งในทางโดยไม่ติดโคมไฟ หรือสร้างขึ้นไม่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด
- ข. รถบรรทุก หรือบรรทุกสูงยื่นล้ำเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้
- ค. ตัวถังบางไม่แข็งแรงเท่าที่ควร
- ง. ไม่มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยเช่น เข็มขัดนิรภัยอุปกรณ์ดับเพลิง เป็นต้น

2.3.3 ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับทางและสภาพแวดล้อม

สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง สิ่งแวดล้อมที่เป็นส่วนประกอบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ประกอบด้วยอุปสรรคตามธรรมชาติ เป็นปรากฏการณ์ตามธรรมชาติ เช่น

2.3.3.1 หมอกลงจัด

2.3.3.2 อุปกรณ์ความปลอดภัยบกพร่องเช่น ป้ายเตือน เครื่องหมายบนถนนไม่ชัดเจน แสงสว่างไม่พอให้มองเห็น ไม่มีไฟกะพริบเตือนซึ่งอุปกรณ์เหล่านี้จำเป็นต้องติดตั้งอยู่ในที่มองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืนเข้าใจง่าย อ่านแล้วไม่ต้องตีความเอาเองทางเดินข้ามไม่เหมาะสมอันตรายและแคบเป็นต้น

2.3.3.3 ความคับคั่งของการจราจรทำให้ผู้ขับขี่และคนเดินเท้าต้องแย่งพื้นที่ถนนมีการเปลี่ยนทางรถอยู่เสมอ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

2.3.3.4 ปริมาณการจราจรสูง เนื่องจากช่วงเทศกาล เป็นต้น

2.3.3.5 อุปสรรคในเส้นทาง เนื่องจากการกระทำของคน เช่น จอดรถเกินทางบนถนนจอดคร่อมไม่ให้สัญญาณไฟ การเผาหญ้าข้างถนน ปล่อยสัตว์เลี้ยง การบรรทุกดินตกล้นที่ถนนเมื่อฝนตกทำให้ถนนลื่น

2.3.3.6 สภาพถนนไม่เหมาะสม เช่น โค้งมาก หักมุม ความกว้างของช่องทางเดินรถน้อยไหล่ถนนไม่มีหรือแคบเกินไป ไม่มีเครื่องกั้นทางบอเหตุ การซ่อมถนนไม่ถูกวิธี การใช้วัสดุที่ทำให้ความฝืดน้อยลง

จากการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องสามารถสรุปสาเหตุที่เป็นปัจจัยก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถได้แก่ปัจจัยด้านคน ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนน และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัจจัยจากคน เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งพบว่ามีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม ได้แก่การขับเร็ว เมาแล้วขับ ขับรถหวาดเสียว ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร สรุปสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุแยกปัจจัยได้ดังนี้

- ก. อุบัติเหตุจากประเด็นทั่วไป เช่น การขาดอุปกรณ์ป้องกันโดยส่วนใหญ่แล้วอุบัติเหตุที่เกิดในสายทางจะเกิดจากการขาดอุปกรณ์กันชนราวกันอันตรายหลักนำทางรวมถึงอุปกรณ์ควบคุมจราจรเพิ่มเติม , อันตรายจากอุปกรณ์ข้างทางในสายทางที่มีอุปกรณ์หรือสิ่งต่าง ๆ กองอยู่บริเวณริมทางที่อาจเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ได้ เช่น ฐานเสาไฟฟ้าแรงสูง ราวกันแบบคอนกรีต ท่อระบายน้ำคอนกรีต รวมถึงรถที่จอดริมทางไม่มีป้ายเตือนและอุปกรณ์ป้องกันการชนซึ่งอาจทำให้ผู้ขับขี่ที่ขับมาด้วยความเร็วสูง เสี่ยงหลักตถนน และเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ , การมองไม่เห็นแนวเส้นทางและป้ายจราจรในช่วงเวลากลางคืนในบริเวณที่มีไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในบริเวณสายทางเนื่องจากผู้ขับขี่จะมองไม่เห็นแนวทางการสัญจร ป้ายจราจร หรืออุปสรรคอันตราย ข้างทางได้อย่างชัดเจน
- ข. อุบัติเหตุจากการจราจร เช่น การขาดการจัดการจราจรที่ดีในบริเวณที่มีเจ้าหน้าที่ไม่มีการควบคุมการจราจรที่ดีทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนซึ่งอาจทำให้ผู้ขับขี่ที่ขับมาด้วยความเร็วสูงไม่สามารถหยุดรถได้ทันและอาจเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการหักหลบของรถยนต์ได้
- ค. อุบัติเหตุจากป้ายและเครื่องหมายจราจร เช่น ตำแหน่งการติดตั้งป้าย/ ป้ายไม่ได้มาตรฐาน โดยส่วนใหญ่แล้วอุบัติเหตุเกิดจากป้ายมีขนาดเล็กเกินไป และตำแหน่งการติดตั้งป้ายไม่เหมาะสมใกล้ชิดกันจนเกินไป ทำให้เกิดการบดบัง

กันเองและความสูงไม่ได้มาตรฐานที่ไม่อยู่ในระดับสายตาของผู้ขับขี่รวมถึงคุณสมบัติการสะท้อนแสงของป้ายที่ไม่ดีทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถมองเห็นข้อความในป้ายจราจรในช่วงเวลากลางคืน ป้ายเตือนชำรุด/ไม่พร้อมใช้งาน อุบัติเหตุจากการมองไม่เห็นป้ายจราจรที่บังคับเตือนหรือให้ข้อมูลเกิดการชำรุดหรือไม่พร้อมใช้งานซึ่งอาจก่อให้เกิดการเฉี่ยวชนของรถ ทำให้ผู้ขับขี่มองไม่เห็นป้ายเตือน

- ง. อุบัติเหตุจากพื้นผิวถนน เช่น อุบัติเหตุจากการเสียหลักเนื่องจากหักหลบหลุม หลุมยุบเนื่องจากผิวจราจรชำรุด ทำให้เกิดอันตรายต่อผู้ขับขี่ได้

รณดณ อเนกบุญสถาพร, ฌชลินท์ เสาภายน (2557:4) ได้กล่าวไว้ในงานวิจัยการประยุกต์ใช้ระบบการจัดการความปลอดภัยฯ ว่ายังมีปัจจัยที่ไม่คาดคิดว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งมีโอกาสสูญเสียจนต้องมีการชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้น โดยให้คำนิยามในการจัดการความเสี่ยงไว้คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ไม่เป็นไปตามความคาดหวัง มีโอกาสที่จะประสบกับความสูญเสียหรือสิ่งที่ไม่พึงประสงค์ ได้แก่ การบาดเจ็บ ความเสียหาย เหตุร้าย การเกิดอันตราย สูญเสียทรัพย์สิน ชื่อเสียง เกิดภาพลบขององค์กรและบุคลากร เกิดความไม่แน่นอน การไม่พิทักษ์สิทธิหรือศักดิ์ศรีหรือเกิดความสูญเสียจนต้องมีการชดใช้ค่าเสียหายเพราะไม่มีอะไรที่ปลอดภัยโดยสมบูรณ์ ก่อนที่เราจะประเมินอะไรก็ตามว่ามันปลอดภัยหรือไม่ สิ่งแรกที่สำคัญคือ เราต้องตัดสินใจถึงระดับของความเสียหายที่เราได้รับ ซึ่งความเสี่ยงทั้งหลายจะถูกแสดงออกมาในรูปของความน่าจะเป็นการรับรู้ ความเสี่ยงสามารถรับรู้ได้จาก 3 อย่าง คือ

- ความเสี่ยงที่สูงมากซึ่งไม่อาจยอมรับได้
- ความเสี่ยงที่ต่ำที่สามารถยอมรับได้

ความเสี่ยงที่อยู่กึ่งกลางระหว่าง 2 ประเภทแรก ซึ่งการพิจารณาจะดูจากการแลกเปลี่ยนที่ต่างกันระหว่างความเสี่ยงและผลประโยชน์

คู่มือการจัดการความปลอดภัย (Safety Management Manual) มีหลักการดังนี้คือ

- ความเสี่ยงนั้นน้อยกว่าลิมิตหรือระดับของการยอมรับไม่ได้
- ความเสี่ยงนั้นถูกลดลงมาในระดับที่ต่ำที่พอจะปฏิบัติได้อย่างสมเหตุสมผล
- ผลประโยชน์ของระบบที่ถูกเสนอ หรือ การเปลี่ยนแปลงใด ๆ ที่เกิดขึ้นเพียงพอกับการพิสูจน์การยอมรับของความเสี่ยง

ถึงแม้ว่าความเสี่ยงจะถูกจำกัดความว่าเป็นสิ่งที่เรารับได้ แต่ถ้าถ้ามีอะไรที่ระบุได้ว่า จะทำให้ความเสี่ยงนั้นลดน้อยลง เราก็ควรจะดำเนินการ

ปัจจัยที่ทำให้เกิดความเสียหาย

- สภาวะแวดล้อม
- ภูมิศาสตร์
- ความไม่รู้ ความไม่ตระหนัก
- การให้บริการ
- การปฏิบัติงาน
- การบริหารจัดการที่ไม่เหมาะสม

2.4 การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

การจัดการความปลอดภัยทางถนนต้องใช้การจัดการความรู้จากหน่วยงานวิชาการ ร่วมกับองค์กร ภาคี เครือข่ายทางสังคมในท้องถิ่น ขับเคลื่อนผลักดันชุดความรู้จากการมีส่วนร่วมของทุกฝ่ายผู้ข้อบัญญัติท้องถิ่น เพื่อเพิ่มประสิทธิผลการบริหารจัดการให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทำให้สามารถแก้ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในท้องถิ่นได้อย่างถาวรและยั่งยืน(สมพันธ์ เตชะอธิก, 2555)

การวิจัยในครั้งนี้ผู้ศึกษาใช้หลักการสำคัญของ ตปถ.คือการดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยบนถนนซึ่งได้นำหลักของการมีส่วนร่วมของประชาชนมาใช้ในการกำหนดประเด็นปัญหาที่สำคัญในกระบวนการแก้ไขจุดอันตรายจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เพื่อให้ข้อมูลที่ได้มีความสมบูรณ์ โดยใช้หลักการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

2.4.1 แนวคิดของการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

วัตถุประสงค์หลัก ของการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน คือ การลดจำนวนการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยอาศัยวิธีการที่มีลักษณะเป็นเชิงรุก (Proactive Approach) วิธีการแก้ไขปัญหาคือหน่วยงานต่าง ๆ ดำเนินการอยู่กันในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นกรมทางหลวง กรมโยธาธิการ กรมการพัฒนาชุมชน กรมทางหลวงชนบท องค์การบริหารส่วนจังหวัด หรือเทศบาล และองค์การบริหารส่วนตำบล โดยการปรับปรุงจุดหรือบริเวณที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นมาก เป็นวิธีการที่เรียกว่า Black spot improvement วิธีดังกล่าวเป็นวิธีที่ถือปฏิบัติกันมานานและมีลักษณะเป็นการตามแก้ปัญหา (Reactive Approach) ที่เกิดขึ้นจากจุดบกพร่องบนโครงข่ายถนน ซึ่งอาจเกิดจากการมองข้ามความปลอดภัยในการออกแบบการก่อสร้างที่ไม่ได้มาตรฐาน หรือขาดการบำรุงรักษา หรือถ้าหากออกแบบถนนได้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด ความบกพร่องอาจเกิดจากอุปกรณ์ หรือเครื่องมือในการควบคุมทางแยกก็ได้ ซึ่งไม่ว่าจุดอันตรายจะเกิดจากสาเหตุใดก็ตาม ผลที่ตามมาคือ การบาดเจ็บและเสียชีวิตของประชาชนคนไทย และความสามารถสูญเสียทางเศรษฐกิจต่อประเทศชาติ ดังนั้นการนำแนวคิดการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนมาใช้ตั้งแต่

ขั้นตอนการเริ่มออกแบบถนน ไปจนถึงการตรวจสอบในขั้นตอนอื่น ๆ จึงเป็นวิธีการที่ประหยัดกว่าในการป้องกัน ปัญหาอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นก่อนที่จะทำการก่อสร้างถนน ซึ่งก็เป็นไปตามหลักปรัชญาที่ว่า การป้องกันดีกว่าการแก้ไข

การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน หรือ RSA (Road Safety Audit) เป็นวิธีการประเมินศักยภาพความปลอดภัยในการใช้งานถนน อันเนื่องมาจากลักษณะทางกายภาพของสายทาง และอุปกรณ์บนเส้นทาง โดยผู้ประเมินจะต้องเป็นบุคคลซึ่งมีความรู้ ผ่านการอบรมและมีประสบการณ์ในการตรวจสอบ โดยผลการประเมินความปลอดภัยทางถนนสามารถนำไปสรุปเพื่อหาแนวทางในการแก้ปัญหาได้อย่างถูกต้องตามหลักวิศวกรรมความปลอดภัย

2.4.2 หลักการของการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

Institution of Highways and Transportation, IHT (1996) ใน สหราชอาณาจักร อธิบายการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนว่า คือ วิธีการที่เป็นทางการสำหรับใช้ประเมินศักยภาพในการเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัยในการใช้งานของโครงการก่อสร้างถนนใหม่ และโครงการปรับปรุงและบำรุงรักษาถนนที่มีอยู่ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน หมายถึง การตรวจสอบอย่างเป็นทางการของโครงการด้านถนนหรือด้านการจราจรในอนาคตหรือถนนที่มีอยู่โดยผู้ตรวจสอบอิสระที่ทรงคุณวุฒิ ซึ่งจะรายงานถึงศักยภาพในการเกิดอุบัติเหตุ และความปลอดภัยในการใช้งานของโครงการหรือถนนดังกล่าว (Austroads, 2002, อ้างถึงใน สิทธิกร เรื่องวสุ 2556:16)

2.4.3 ขั้นตอนต่าง ๆ ของโครงการที่จะทำการตรวจสอบความปลอดภัย

ผู้ตรวจสอบสามารถดำเนินการตรวจสอบในระยะใด ๆ ของโครงการได้โดยการตรวจสอบในประเทศไทยสามารถดำเนินการในขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้

- 2.4.3.1 ขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ (Feasibility Stage)
- 2.4.3.2 ขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design Stage)
- 2.4.3.3 ขั้นตอนการออกแบบก่อสร้าง (Detailed Design Stage)
- 2.4.3.4 ขั้นตอนระหว่างการก่อสร้าง (During Construction Stage)
- 2.4.3.5 ขั้นตอนก่อนเปิดการจราจร (Pre-Opening to Traffic)
- 2.4.3.6 ขั้นตอนการตรวจสอบถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads)

โดยการศึกษาในครั้งนี้จะดำเนินการตรวจสอบถนนที่เปิดให้บริการแล้วซึ่งจะเป็นโอกาสให้ผู้ตรวจสอบสามารถสังเกตการใช้งานจริงของถนน ซึ่งอาจตรวจพบปัญหา จุดบกพร่อง หากผู้ตรวจสอบมีข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ ก็สามารถนำข้อมูลนั้นมาประกอบการพิจารณาได้ ซึ่งการ

ตรวจสอบในขั้นตอนนี้อาจมีค่าใช้จ่ายสูง แต่มีความคุ้มค่าที่จะทำการแก้ไขจุดบกพร่องนี้เมื่อพิจารณาในแง่ของความปลอดภัยโดยมีเหตุผลตามตารางที่ 2.2 ดังนี้

ตารางที่ 2.3 เหตุผลในการตรวจสอบถนน

เหตุผลในการตรวจสอบถนนที่เปิดให้ใช้บริการแล้ว
<ul style="list-style-type: none"> ● ถนนที่ก่อสร้างมานานในสมัยที่ประเทศไทยยังค่อนข้างขาดแคลนงบประมาณในการก่อสร้างมักขาดความปลอดภัย เนื่องจากงบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด ● มักมีการติดตั้งป้าย, เสา บริเวณทางโค้ง หรือ ใกล้เขตทาง โดยขาดการพิจารณาด้านความปลอดภัย ● การใช้งานของถนน/พื้นที่ริมถนนเปลี่ยนไปตามระยะเวลา ● สภาพทั่วไปของถนนยังมีลักษณะที่เป็นอันตรายอยู่มาก โดยเฉพาะพื้นที่ริมสองข้างทาง ● ภูมิทัศน์ , ต้นไม้ เจริญเติบโตขึ้น และอาจบดบังการมองเห็น ● วิธีปฏิบัติซึ่งเป็นที่ยอมรับกันอยู่ เปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา , ประสบการณ์ และความรู้ที่เพิ่มขึ้น ● อุปกรณ์ของถนน (ป้าย , หมุด ฯลฯ) เก่าลงตามกาลเวลา <ul style="list-style-type: none"> - การมองเห็น , การสะท้อนแสงลดลง ● เพื่อทำการตรวจสอบเวลากลางคืน <ul style="list-style-type: none"> - ความสับสนในการมองเห็นจากแสงไฟของรถที่วิ่งสวนทาง - ความชัดเจนในการมองเห็น ● ช่วยให้เห็นพบสิ่งอันตรายที่เป็นปัญหาทั้งระบบ เช่น <ul style="list-style-type: none"> - การติดตั้งอุปกรณ์กันอันตรายอย่างไม่ถูกต้อง - ขนาดของเสาที่ติดตั้งป้าย , ลักษณะของป้าย , ตำแหน่งของเสา สามารถสร้างอันตรายแก่ผู้ขับขี่ที่พลาดพลั้งได้ ถึงแม้ว่าจะเป็นแบบมาตรฐาน

2.4.4 ผู้ตรวจสอบ

คณะผู้ตรวจสอบมีความเป็นอิสระในการทำงานเพื่อให้การตรวจสอบเกิดประสิทธิภาพสูงสุด เป็นกลุ่มบุคคลที่มีความรู้และประสบการณ์ในด้านวิศวกรรมความปลอดภัย มีความรู้เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย การซ่อมบำรุงถนน พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ประกอบด้วยผู้ที่มีความเชี่ยวชาญในหลาย ๆ ด้านหลายแขนงเช่น ผู้นำชุมชน ปลัด อบต. นายก อบต. รวมถึงประชาชนที่ใช้เส้นทางอยู่เป็นประจำจะช่วยให้สามารถนำความรู้และประสบการณ์ที่

หลากหลายมาปรึกษาหารือกันและช่วยในการตรวจสอบจุดที่อาจก่ออันตราย อีกทั้งยังเป็นการช่วยฝึกรวมกันเองระหว่างบุคคลในขณะที่ยังร่วมกันตรวจสอบ ช่วยส่งเสริมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีบุคลากรที่มีความรู้เพิ่มขึ้นจากการมีส่วนร่วมของประชาชนซึ่งหมายถึง การที่ประชาชนเข้าไปร่วมกิจกรรมการตรวจสอบเพื่อผลประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งของประชาชน โดยแท้จริงทั้งนี้ต้องอยู่บนพื้นฐานของการที่ประชาชนจะต้องมีอิสระทางความคิด มีความรู้ความสามารถในการกระทำ และมีความเต็มใจที่จะเข้าร่วมกิจกรรมนั้น ๆ โดยที่การมีส่วนร่วมของประชาชนจะต้องมีลักษณะการเข้าร่วมอย่างครบวงจรตั้งแต่ต้นจนถึงที่สุด กล่าวคือ เริ่มตั้งแต่การเกิดจิตสำนึกในตนเองและถือเป็นภาระหน้าที่ของตน ร่วมคิดร่วมกันวางแผน ร่วมดำเนินการ ร่วมกันติดตามประเมินผล ร่วมรับผลประโยชน์ (ภาวิณี เอี่ยมตระกูล, พริษา ชิมเจริญ, และพรชัย จันทร์ถาวร, 2555) ได้กล่าวถึงการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมซึ่งอธิบายได้ว่าเป็นระเบียบการวิจัยที่บูรณาการกิจกรรมของการศึกษา สังคมเชิงลึก การศึกษาเชิงวิชาการ และการลงมือปฏิบัติ โดยการรวบรวมข้อมูลทั้งทางด้านปริมาณและคุณภาพที่ ช่วยให้ผู้วิจัยสามารถศึกษาการเปลี่ยนแปลงของชุมชน และสังคมและแก้ไขปัญหาตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัยที่ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถเรียนรู้และสร้างองค์ความรู้ไปพร้อมกัน

2.4.5 รายงานผลการตรวจสอบถนนที่เปิดให้บริการแล้ว

การใช้รายงานการตรวจสอบถนนที่เปิดให้บริการแล้ว เป็นการช่วยพิจารณาประเด็นหลักที่จะทำการตรวจสอบ และเป็นการช่วยพิจารณาประเด็นปลีกย่อยอื่น ๆ สามารถนำไปใช้ในภาคสนาม อาจเขียนบันทึกประเด็นด้านความปลอดภัยเพิ่มเติมเพื่อเตือนความจำหรือเพื่อทำการตรวจสอบเพิ่มเติมในภายหลัง(ดูตาราง ภาคผนวก ก) ตามรายการดังนี้

2.4.5.1 แนวทางและรูปตัดของถนน

- ก. แนวทางราบและแนวทางตั้ง
- ข. ระยะการมองเห็นตามแนวทาง
- ค. รูปตัดถนน

2.4.5.2 ลักษณะทั่วไปของทางแยก

- ก. ลักษณะทางเรขาคณิตของทางแยก
- ข. การมองเห็น
- ค. การควบคุมการจราจรบริเวณทางแยก และการนำทาง

2.4.5.3 การระบายน้ำ

- ก. ปัญหาทั่วไป

2.4.5.4 ป้ายจราจร

- ก. ชนิดและการติดตั้งป้ายจราจร
- ข. การมองเห็นป้ายจราจร
- 2.4.5.5 สัญญาณไฟจราจร
 - ก. การติดตั้งและการทำงานของสัญญาณไฟจราจร
 - ข. การมองเห็นสัญญาณไฟจราจร
- 2.4.5.6 เครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทาง
 - ก. ปัญหาทั่วไป
 - ข. เครื่องหมายจราจร
 - ค. เครื่องหมายนำทาง
 - ง. อุปกรณ์บนผิวจราจร (ปุ่มจราจร)
 - จ. สันระนาด (Rumble Strips)
- 2.4.5.7 สภาพอันตรายข้างทาง
 - ก. เขตปลอดภัย (Clear Zone)
 - ข. อุปกรณ์กันชน
 - ค. รั้ว
- 2.4.5.8 พื้นถนน
 - ก. สภาพพื้นถนน
- 2.4.5.9 ไฟฟ้าแสงสว่าง
 - ก. ปัญหาทั่วไป
- 2.4.5.10 คนเดินเท้า คนเดินข้ามถนน คนขี่จักรยาน
 - ก. สิ่งอำนวยความสะดวกและปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า คนเดินข้ามถนน
 - ข. สิ่งอำนวยความสะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ขี่จักรยาน
- 2.4.5.11 ทางเชื่อม
 - ก. ปัญหาทั่วไป
 - ข. ระยะเวลามองเห็น
- 2.4.5.12 การจอดรถ และที่หยุดรถประจำทาง
 - ก. การจอดรถ
 - ข. ที่หยุดรถประจำทาง
- 2.4.5.13 อื่น ๆ

- ก. แสงที่สะท้อนเข้าตาผู้ขับขี่
- ข. กิจกรรมข้างทาง

2.5 การปรับปรุงและแก้ไขจุดอันตราย

2.5.1 ขั้นตอนหลักในการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตราย

ลำดวน ศรีศักดิ์, 2549 (อ้างถึงใน ชัยวุฒิ กาญจนะสันติสุข, 2552) ได้กล่าวถึงงานวิจัยของซึ่งกล่าวถึงการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายประกอบด้วยขั้นตอนหลัก 6 ขั้นตอนแสดงในรูปที่ 2.2 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 2.5.1.1 การรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจร, ข้อมูลการจราจร (เช่น ปริมาณการจราจร เป็นต้น)และข้อมูลลักษณะทางกายภาพของถนน (เช่น ความกว้าง, ลักษณะผิวทาง, รัศมีความโค้ง ฯลฯ) และทำการบ่งชี้ (Identify) บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุสูงบนถนนหรือทางแยกในพื้นที่รับผิดชอบ
- 2.5.1.2 การวิเคราะห์ในรายละเอียดของบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุสูง โดยการ
 - ก. สรุปลักษณะทั่วไปหรือภาพแบบของอุบัติเหตุที่เกิดแต่ละบริเวณ
 - ข. สร้างไดอะแกรมการชน(Collision Diagram)
 - ค. การตรวจสอบสถานที่เพื่อหาปัจจัยที่เสริมให้เกิดอุบัติเหตุ(Contributing Factors) ณ บริเวณนั้น ปัจจัยที่เสริมให้เกิดอุบัติเหตุมีมากมายหลายปัจจัย ตัวอย่างเช่น สภาพมองเห็นจำกัด ผิวทางลื่น มีหลุมบ่อ การไม่แน่วัดวารถทางไหนมีสิทธิไปก่อน หรือแสงสว่างไม่พอ เป็นต้น
- 2.5.1.3 เสนอแนะมาตรการที่ใช้เพื่อลดปัจจัยเสริมให้เกิดอุบัติเหตุอันจะนำไปสู่การลดอุบัติเหตุ ถ้าเห็นว่าการจราจรที่คับสนที่ทางแยกน่าจะเป็นปัจจัยสำคัญก็แก้ไขด้วยการแบบช่องจราจรให้เหมาะสม การติดตั้งไฟสัญญาณจะช่วยลดอุบัติเหตุจากการชนด้านข้าง หรือถ้าตั้งเวลาไฟเหลืองให้เหมาะสมกับความเร็วมอเตอร์ที่เข้าสู่ทางแยกอุบัติเหตุชนท้ายก็ควรจะลดลง เป็นต้น
- 2.5.1.4 การจัดลำดับความสำคัญว่าจะปรับปรุงที่บริเวณใดก่อนหลัง โดยพิจารณาเปรียบเทียบค่าลงทุนกับผลประโยชน์จากอุบัติเหตุที่คาดว่าจะลดลงได้
- 2.5.1.5 การปรับปรุง/ก่อสร้าง/หาวิธีการดำเนินการตามมาตรการในโครงการที่คัดเลือกแล้ว
- 2.5.1.6 ประเมินผลตามมาตรการหรือการปรับปรุงที่สร้างขึ้น ปรับวิธีแก้หรือปรับมาตรการ(ถ้าจำเป็น)

นิวัช สร้อยมาลี (2556) ได้กล่าวถึงงานวิจัยของ วิจิตร บุญยะโทตระ (2536:42) ซึ่งกล่าวถึงมาตรการสากลที่ใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรนั้นประกอบด้วยมาตรการหลัก 3 ประการ คือ

ก. มาตรการทางการศึกษาและอบรม(Education and Training)เพื่อให้ประชาชนทุกระดับชั้นตั้งแต่เด็กเล็กจนถึงประชาชนทั่วไปมีความรู้ในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุได้และเกิดจิตสำนึกของความปลอดภัย ความหมายและวิธีการให้การศึกษาศึกษาและอบรมไม่เพียงแต่ให้ความรู้และความเข้าใจในปัญหาแต่จะต้องปลูกฝังจิตสำนึกของความปลอดภัย (Safety Conscious) ปลูกฝังความมีระเบียบวินัย(Discipline)ในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัยไม่เพียงนำความรู้เพื่อใช้ประโยชน์แก่ตนเองครอบครัว และสังคมเท่านั้นแต่จะต้องถ่ายทอดได้ปฏิบัติได้ถูกต้องในชีวิตจริงการฝึกอบรมจึงเหมาะสมในมาตรการนี้ โดยแบ่งเป็น 2 วิธี

- Direct Method การจัดการให้ความรู้ในชั้นเรียนส่วนจราจรโรงเรียนสำหรับอบรมผู้กระทำผิด มีช่วงเวลาดำหนด เช่น ใน 3 – 6 วัน วันละ 1 ชั่วโมง (TrafficGarden)
- Indirect Method การจัดการให้ความรู้ ปลูกฝังค่านิยม รณรงค์นอกห้องเรียนโดยใช้สื่อ (Media)

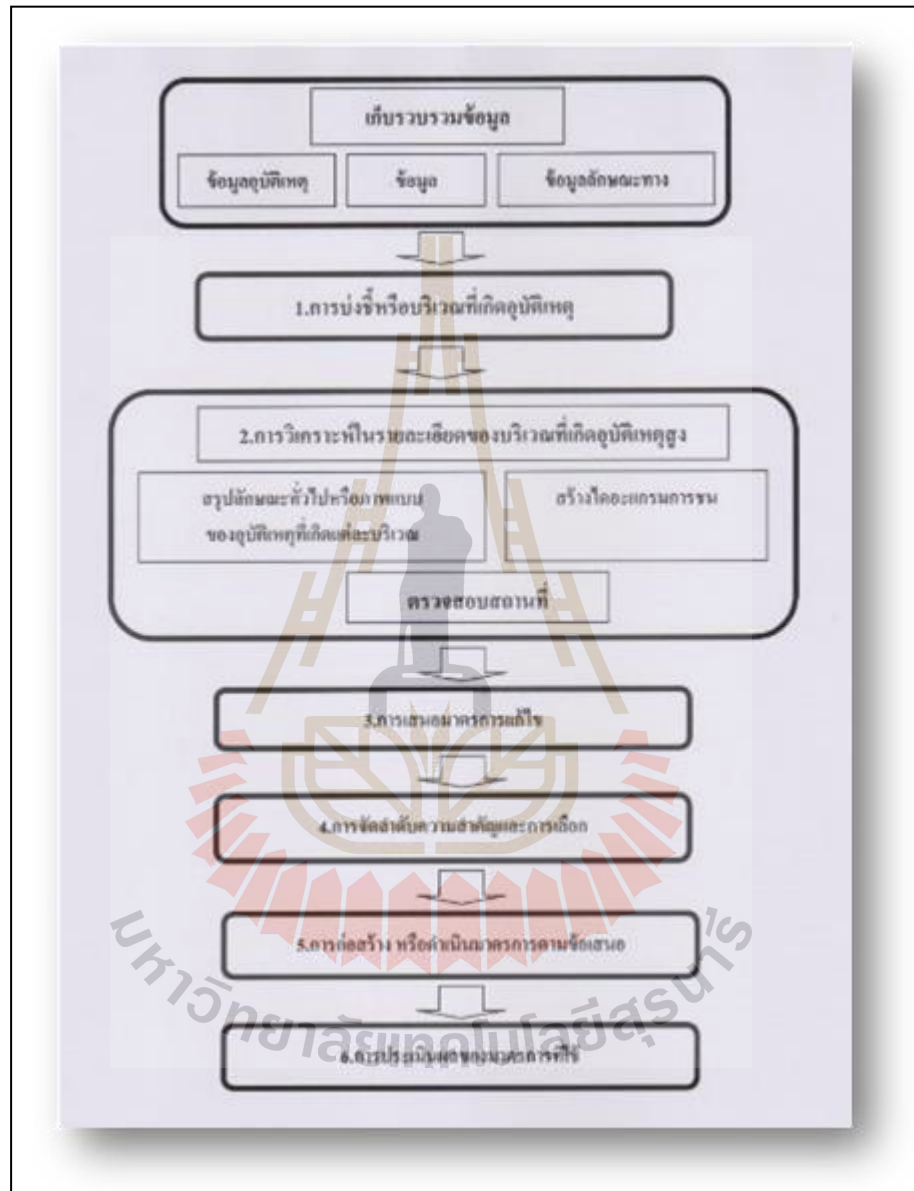
ข. มาตรการทางกฎหมาย (Enforcement) เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎ

2.5.2 หลักสากลในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจร

ซึ่งเป็นกฎแห่งความปลอดภัย รวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การตรวจสภาพรถ การสอบใบขับขี่ การสวมหมวกนิรภัย และการใช้เข็มขัดนิรภัย ในปัจจุบันกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกที่ใช้บังคับอยู่เป็นหลักแล้วมีจำนวน 47 ฉบับ ที่ใช้ลงโทษผู้ฝ่าฝืนละเมิด ได้แก่

- ก. พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายแม่บทที่สำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุใช้บังคับแก่ ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า คนจูง จี๋ ไถ่ สัตว์ เจ้าของรถ
- ข. พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายให้ความปลอดภัยในการขนส่งด้วยรถยนต์ขนาดใหญ่ได้แก่ รถโดยสาร รถบรรทุก ใช้บังคับแก่ ผู้ขับรถ ผู้เก็บเงินค่าโดยสาร นายตรวจรถ
- ค. พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายควบคุมการจดทะเบียน รถยนต์ขนาดเล็กเช่น รถยนต์นั่งส่วนบุคคล สามล้อเครื่อง รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์ ใช้บังคับแก่ ผู้ขับขี่ และเจ้าของ

- ง. ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2515 เรื่องทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัด กำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะเครื่องหมายจราจร



รูปที่ 2.5 ขั้นตอนการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตราย (ชัยวุฒิ กาญจนสันติสุข, 2552)

- 2.5.2.3 มาตรการทางวิศวกรรมจราจร (Engineering) การปรับปรุงแก้ไขทางด้านวิศวกรรมโดยศึกษาข้อมูลจากลักษณะและสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและใช้วิธีทางด้านวิศวกรรมเข้ามาปรับปรุงแก้ไข ทั้งสภาพของถนนสิ่งแวดล้อม

ของถนนและการปรับปรุงยานพาหนะการปรับปรุงและแก้ไขด้านวิศวกรรมจราจรเป็นแนวทางการแก้จากสาเหตุแท้จริงของอุบัติเหตุเกี่ยวกับวิศวกรรมจราจรแบ่งเป็น 2 ลักษณะ

ก. การปรับปรุงแก้ไขสภาพแวดล้อมตามลักษณะของทาง โดยมีแนวทางจากประเทศอังกฤษ ดังนี้

- ปรับปรุงสัญญาณไฟ (Traffic Signals) เช่น ติดตั้งสัญญาณไฟ การตั้งรอบสัญญาณไฟ (Timing) ตั้งระยะสัญญาณไฟ (Phrasing) เพิ่มความเข้มของสัญญาณไฟ (High Intensity) ติดตั้งสัญญาณไฟคนข้ามถนน
- ให้แสงสว่าง (Lighting) บริเวณสัญญาณ เครื่องหมายจราจร ทางข้ามทางม้าลาย ทางโค้ง
- ปรับปรุงทางสำหรับคนเดินเท้า เช่น สร้างเกาะกลางถนน ร้วริมถนน ทางม้าลาย สะพานลอย หรืออุโมงค์
- การห้ามจอดรถ (Parking Restriction)
- การจัดช่องทางเดินรถ (Vehicle Canalization) โดยการทำเครื่องหมายที่ถนนเส้นคู่ ลูกศร
- ปรับปรุงป้ายจราจร (Signing)
- ปรับปรุงผิวจราจร (Carriageway Surface) โดยการปรับปรุงซ่อมแซมเพิ่มความฝืด ดีเส้นขาวที่ขอบทาง ทำส่วนนูนขึ้นบนผิวจราจรเพื่อควบคุมความเร็ว (Speed Control)
- การจัดการอื่น ๆ เช่น การทำวงเวียน เดินรถทางเดียว ทำเกาะกลางถนนยาวตลอด

ข. การปรับปรุงแก้ไขสภาพแวดล้อมตามลักษณะการชน โดยมีประเทศสหรัฐอเมริกาและออสเตรเลีย เป็นตัวอย่าง ปรับปรุงด้านกายภาพ (Physical Facilities) ทางวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) การควบคุมจราจร (Traffic Control) อย่างใดอย่างหนึ่ง หรือทั้ง 3 อย่าง ประกอบกัน เช่น ในกรณีชนคนเดินเท้า ควรปรับปรุงติดตั้งสัญญาณไฟสำหรับคนข้าม จัดให้มีทางม้าลาย สร้างร้วริมถนนสร้างเกาะกลางถนนยาวตลอด สร้างสะพานข้าม หรืออุโมงค์จำกัดความเร็ว ถ้าชนกลางคืน ให้ปรับปรุงไฟถนน

2.6 การมีส่วนร่วมของประชาชน

2.6.1 การพัฒนารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน

สมพันธ์ เตชะอธิก, และคณะ (2555) ได้กล่าวถึงนิยามศัพท์เชิงปฏิบัติการไว้ใน รายงานวิจัยโครงการสังเคราะห์ความรู้ การพัฒนารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดย องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ดังนี้

- 2.6.1.1 ความปลอดภัยทางถนน หมายถึง การป้องกัน ดูแล และพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในพื้นที่ โดยมีเป้าหมายครอบคลุมถึงด้านคน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่ออุบัติเหตุ
- 2.6.1.2 พื้นที่ตำบล หมายถึง พื้นที่ที่เข้าร่วมการดำเนินงานโครงการพัฒนารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งในโครงการประกอบไปด้วย 2 พื้นที่ ได้แก่ ตำบลช่องสามหมอ และตำบลโคกสูง
- 2.6.1.3 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หมายถึง หน่วยงานในระดับพื้นที่ที่เข้าร่วมการดำเนินงานโครงการพัฒนารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน
- 2.6.1.4 แผนที่จุดเสี่ยง หมายถึง จุดหรือบริเวณที่สำคัญที่มีการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ โดยระบุจุดสำคัญในแผนที่ตำบล ซึ่งแบ่งระดับความรุนแรงออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ จุดที่เคยมีผู้เสียชีวิต จุดที่เคยมีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัส และผู้ที่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย เพื่อใช้ในการตรวจสอบสถานการณ์ของพื้นที่และวางแผนเพื่อแก้ไขปัญหาในเชิงกายภาพเพื่อลดอุบัติเหตุในพื้นที่
- 2.6.1.5 รูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน หมายถึง รูปแบบที่ได้จากการดำเนินงานโครงการพัฒนารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางร่วมกับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ที่สอดคล้องกับสถานการณ์และสภาพบริบทของพื้นที่ตำบล โดยในการสังเคราะห์ความรู้ได้รูปแบบทั้งสิ้น 4 รูปแบบ ได้แก่ รูปแบบการสร้างความปลอดภัยทางถนนในเมืองท่องเที่ยว รูปแบบการสร้างความปลอดภัยทางถนนร่วมกับโรงเรียน รูปแบบการสร้างความปลอดภัยร่วมกับเครือข่ายผู้นำในชุมชน และรูปแบบการสร้างความปลอดภัยโดยต่อยอดทุนเดิมในพื้นที่
- 2.6.1.6 ผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย หมายถึง ปัจเจกบุคคล กลุ่ม องค์กร หรือชุมชนที่เกี่ยวข้อง ที่ได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและลบจากการตัดสินใจกำหนด

นโยบาย หรือดำเนินงานโครงการต่าง ๆ ซึ่งพิจารณาจากความสัมพันธ์ในเชิงพื้นที่ หรือเชิงประเด็น

2.6.1.7 ผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนน หมายถึง ผู้นำทั้งทางการและไม่เป็นทางการ ประกอบด้วย กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ประธานกลุ่มเครือข่ายต่าง ๆ อาสมัครสาธารณสุขมูลฐาน สมาชิกสภา ปลัดและเจ้าหน้าที่อบต. หัวหน้าและเจ้าหน้าที่สถานีอนามัย ครู ปราชญ์หรือผู้รู้ในตำบลที่ได้รับการยอมรับ ซึ่งเป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถต่อทางด้านความปลอดภัยทางถนน

2.6.2 นิยามศัพท์หลักการมีส่วนร่วมของประชาชน

หลักการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนหมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนของสังคมได้เข้ามามีส่วนร่วมกับภาครัฐ ซึ่งสามารถจะแบ่งระดับของการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนออกเป็น 5 ระดับ ดังนี้

2.6.2.1 การให้ข้อมูลข่าวสารถือเป็นการมีส่วนร่วมของประชาชนในระดับต่ำที่สุด แต่เป็นระดับที่สำคัญที่สุด เพราะเป็นก้าวแรกของการที่ภาครัฐจะเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าสู่กระบวนการ มีส่วนร่วมในเรื่องต่าง ๆ วิธีการให้ข้อมูลสามารถใช้ช่องทางต่าง ๆ เช่น เอกสารสิ่งพิมพ์ การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านทางสื่อต่าง ๆ การจัดนิทรรศการ จัดหมายข่าว การจัดงานแถลงข่าว การติดประกาศ และการให้ข้อมูลผ่านเว็บไซต์

2.6.2.2 การรับฟังความคิดเห็นเป็นกระบวนการที่เปิดให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง และความคิดเห็นเพื่อประกอบการตัดสินใจของหน่วยงานภาครัฐด้วยวิธีต่าง ๆ เช่น การรับฟังความคิดเห็น การสำรวจความคิดเห็น การจัดเวทีสาธารณะ การแสดงความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์

2.6.2.3 การเกี่ยวข้องเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานหรือร่วมเสนอแนะทางที่นำไปสู่การตัดสินใจ เพื่อสร้างความมั่นใจให้ประชาชนว่าข้อมูลความคิดเห็น และความต้องการของประชาชนจะถูกนำไปพิจารณาเป็นทางเลือกในการบริหารงานของภาครัฐ เช่น การประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อพิจารณาประเด็น นโยบายสาธารณะ ประชาพิจารณ์ การจัดตั้งคณะทำงานเพื่อเสนอแนะประเด็นนโยบาย

2.6.2.4 ความร่วมมือเป็นการให้กลุ่มประชาชน ผู้แทนภาคประชาสังคมมีส่วนร่วม โดยเป็นส่วนร่วมกับภาครัฐในทุกขั้นตอนของการตัดสินใจ และมีการดำเนินกิจกรรมร่วมกันอย่างต่อเนื่อง เช่น คณะกรรมการที่มีฝ่ายประชาชนร่วมเป็นกรรมการ

2.6.2.5 การเสริมอำนาจแก่ประชาชนเป็นขั้นที่ให้บทบาทประชาชนในระดับสูงที่สุด โดยให้ประชาชนเป็นผู้ตัดสินใจ เช่น การลงประชามติในประเด็นสาธารณะต่าง ๆ โครงการกองทุนหมู่บ้านที่มอบอำนาจให้ประชาชนเป็นผู้ตัดสินใจทั้งหมด การสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน อาจทำได้หลายระดับ และหลายวิธี ซึ่งบางวิธีสามารถทำได้ง่าย ๆ แต่บางวิธีก็ต้องใช้เวลานานขึ้นอยู่กับความต้องการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชน ค่าใช้จ่ายและความจำเป็นในการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม การมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นเรื่องละเอียดอ่อนจึงต้องมีการพัฒนาความรู้ความเข้าใจในการให้ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องแก่ประชาชน การรับฟังความคิดเห็น การเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามา มีส่วนร่วม รวมทั้งพัฒนาทักษะและศักยภาพของข้าราชการทุกระดับควบคู่กันไปด้วย จากหลักการและความจำเป็นดังกล่าวทำให้การพัฒนา ระบบราชการที่ผ่านมามีได้รับการพัฒนากระบวนการบริหารราชการ ที่สนับสนุนการปรับกระบวนการทำงานของส่วนราชการ ที่เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น หรือที่เรียกว่า "การบริหารราชการแบบ มีส่วนร่วม"

2.6.3 กฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง

กฎหมาย กฎ ระเบียบที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมของประชาชนนั้นมีหลายฉบับ ทั้งนี้แม้บางฉบับได้ถูกยกเลิกไปแล้วก็ตาม แต่ก็ยังถือได้ว่ามีความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน รายละเอียดดังต่อไปนี้

2.6.3.1 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเป็นสาระที่สำคัญของการปกครองในระบบประชาธิปไตย ซึ่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 ได้รองรับหลักการการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนไว้ในหลายมาตรา แต่ที่ระบุเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนโดยตรงคือ มาตราที่ 59 “บุคคลย่อมมีสิทธิได้รับข้อมูล คำชี้แจง และเหตุผลจากหน่วยงานราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือราชการส่วนท้องถิ่น ก่อนการอนุญาต หรือการดำเนินโครงการหรือกิจกรรมใดที่อาจมีผลต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้เสียอื่นใดที่เกี่ยวกับตนหรือชุมชนท้องถิ่นไว้ด้วย ทั้งนี้ ตามกระบวนการรับฟังความคิดเห็นที่กฎหมายบัญญัติ ”

2.6.3.2 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 เป็นรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบันของประเทศไทย ซึ่งได้ให้ความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้ในมาตรา 57 บุคคลย่อมมีสิทธิได้รับข้อมูล คำชี้แจง และเหตุผลจากหน่วยงานราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือราชการส่วนท้องถิ่น ก่อนการอนุญาต หรือการดำเนิน โครงการหรือกิจกรรมใดที่อาจมีผลต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้เสียอื่นใดที่เกี่ยวกับตนหรือชุมชนท้องถิ่น และมีสิทธิแสดงความคิดเห็นของตนต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปประกอบการพิจารณาในเรื่องดังกล่าว

การวางแผนพัฒนาสังคม เศรษฐกิจ การเมือง และวัฒนธรรม การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ การวางผังเมือง การกำหนดเขตการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการออกกฎที่อาจมีผลกระทบต่อส่วนได้เสียสำคัญของประชาชน ให้รัฐจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างทั่วถึงก่อนดำเนินการ

มาตรา 87 รัฐต้องดำเนินการตามแนวนโยบายด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังต่อไปนี้

- ก. ส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมทั้งในระดับชาติและท้องถิ่น
- ข. ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการตัดสินใจทางการเมือง การวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม รวมทั้งการจัดทำบริการสาธารณะ

2.6.3.3 พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2545

มาตรา 3/1 การบริหารราชการตามพระราชบัญญัตินี้ต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์สุขของประชาชน เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อภารกิจของรัฐ ความมีประสิทธิภาพ ความคุ้มค่าในเชิงภารกิจแห่งรัฐ การลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน การลดภารกิจและยุบเลิกหน่วยงานที่ไม่จำเป็น การกระจายภารกิจและทรัพยากรให้แก่ท้องถิ่น การกระจายอำนาจตัดสินใจ การอำนวยความสะดวก และการตอบสนองความต้องการของประชาชน ทั้งนี้โดยมีผู้รับผิดชอบต่อผลของงานการจัดสรรงบประมาณ และการบรรจุและแต่งตั้งบุคคลเข้าดำรงตำแหน่งหรือปฏิบัติหน้าที่ต้องคำนึงถึงหลักการตามวรรคหนึ่งในการปฏิบัติหน้าที่ของส่วนราชการ ต้องใช้วิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งให้คำนึงถึงความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติงาน การมีส่วนร่วมของประชาชน การเปิดเผยข้อมูล การติดตาม ตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ตามความเหมาะสมของแต่ละภารกิจเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรานี้ จะตราพระราชกฤษฎีกา

กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการปฏิบัติราชการและการสั่งการให้ส่วนราชการและข้าราชการปฏิบัติก็ได้

2.6.3.4 พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546

มาตรา 8 ในการบริหารราชการเพื่อประโยชน์สุขของประชาชน ส่วนราชการจะต้องดำเนินการ โดยถือว่าประชาชนเป็นศูนย์กลางที่จะได้รับการบริการจากรัฐ และจะต้องมีแนวทางการบริหารราชการ ดังต่อไปนี้

- ก. การกำหนดภารกิจของรัฐและส่วนราชการต้องเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ ตาม มาตรา 7 และสอดคล้องกับแนวนโยบายแห่งรัฐและนโยบายของ คณะรัฐมนตรีที่แถลงต่อรัฐสภา
- ข. การปฏิบัติภารกิจของส่วนราชการต้องเป็นไปโดยซื่อสัตย์สุจริต สามารถตรวจสอบได้ และมุ่งให้เกิดประโยชน์สุขแก่ประชาชนทั้งในระดับประเทศและท้องถิ่น
- ค. ก่อนเริ่มดำเนินการส่วนราชการต้องจัดให้มีการศึกษาวิเคราะห์ผลดี และผลเสียให้ครบถ้วนทุกด้าน กำหนดขั้นตอนการดำเนินการที่ โปร่งใส มีกลไกตรวจสอบการดำเนินการในแต่ละขั้นตอน ในกรณีที่ ภารกิจใดจะมีผลกระทบต่อประชาชน ส่วนราชการต้องดำเนินการรับ ฟังความคิดเห็นของประชาชน หรือชี้แจงทำความเข้าใจเพื่อให้ ประชาชนได้ตระหนักถึงประโยชน์ที่ส่วนรวมจะได้รับจากภารกิจนั้น
- ง. ให้เป็นหน้าที่ของข้าราชการที่จะต้องคอยรับฟังความคิดเห็น และความ พึงพอใจของสังคม โดยรวมและประชาชนผู้รับบริการ เพื่อปรับปรุง หรือเสนอแนะต่อผู้บังคับบัญชา เพื่อให้มีการปรับปรุงวิธีปฏิบัติราชการ ให้เหมาะสม
- จ. ในกรณีที่เกิดปัญหาและอุปสรรคจากการดำเนินการ ให้ส่วนราชการ ดำเนินการ แก้ไขปัญหาและอุปสรรคนั้นโดยเร็ว ในกรณีที่ปัญหาหรือ อุปสรรคนั้นเกิดขึ้นจากส่วนราชการอื่น หรือระเบียบข้อบังคับที่ออก โดยส่วนราชการอื่น ให้ส่วนราชการแจ้งให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ทราบ เพื่อดำเนินการแก้ไขปรับปรุงโดยเร็วต่อไป และให้แจ้ง ก.พ.ร. ทราบด้วย

การดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้ส่วนราชการกำหนดวิธีปฏิบัติให้เหมาะสมกับภารกิจแต่ละเรื่อง ทั้งนี้ ก.พ.ร. จะกำหนดแนวทางการดำเนินการทั่วไปให้ส่วนราชการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานนี้ด้วยก็ได้

2.6.3.5 ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะโดยวิธีประชาพิจารณ์ พ.ศ.2539

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะโดยวิธีประชาพิจารณ์ พ.ศ. 2539 ออกมาเพื่อต้องการพัฒนาแนวทางการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้เสียกับการตัดสินใจของรัฐโดยตรงแต่ระเบียบดังกล่าวมีข้อจำกัดหลายอย่างโดยขาดการให้ข้อมูลที่ถูกต้องที่อาจมีผลกระทบต่อประชาชนการรับฟังความคิดเห็นจำกัดเพียงวิธีการประชาพิจารณ์เพียงอย่างเดียวเท่านั้นซึ่งวิธีนี้เหมาะกับบางสถานการณ์เท่านั้น นอกจากนี้ยังมีการเผชิญหน้าระหว่างกลุ่มสนับสนุนและกลุ่มต่อต้านบ่อยครั้งปัจจุบันระเบียบนี้ได้ถูกยกเลิกโดยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548

2.6.3.6 ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 เป็นระเบียบหลักเกี่ยวกับการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ใช้อยู่ในปัจจุบันนี้ โดยกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่หน่วยงานของรัฐและประชาชน รวมตลอดทั้งเป็นแนวทางในการให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการของรัฐอย่างกว้างขวาง

2.6.3.7 ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการของรัฐที่หน่วยงานของรัฐ

ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการของรัฐที่หน่วยงานของรัฐต้องเผยแพร่แก่ประชาชนอย่างน้อยต้องประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้

- ก. เหตุผลความจำเป็น และวัตถุประสงค์ของโครงการ
- ข. สาระสำคัญของโครงการ
- ค. ผู้ดำเนินการ
- ง. สถานที่ที่จะดำเนินการ
- จ. ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการ
- ฉ. ผลผลิตและผลลัพธ์ของโครงการ

ข. ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนที่อยู่อาศัยหรือประกอบอาชีพอยู่ในสถานที่ที่จะดำเนินโครงการและพื้นที่ใกล้เคียง และประชาชนทั่วไป รวมทั้งมาตรการป้องกัน แก่ใจ หรือเยียวยาความเดือดร้อนหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากผลกระทบดังกล่าวในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน หน่วยงานของรัฐต้องมุ่งให้ประชาชนมีความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการของรัฐ และรวบรวมความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการนั้นรวมตลอดทั้งความเดือดร้อนหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนด้วย

2.6.4 หลักการและระดับการมีส่วนร่วมของประชาชน

2.6.4.1 หลักการของการมีส่วนร่วมของประชาชน สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

- ก. ลดความขัดแย้งและสร้างความตกลงร่วมกัน
- ข. ลดความเสียหายและชี้ประเด็นปัญหาต่าง
- ค. มีการกระจายข่าวสารข้อมูลและความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการ
- ง. มีการแสดงความคิดเห็น ซึ่งจะเป็นโยบายในการแก้ปัญหาในโครงการ
- จ. มีการให้ข้อมูลย้อนกลับ เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ผลกระทบต่าง ๆ

2.6.4.2 ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชน

ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนสามารถแบ่งได้เป็น 5 ระดับ ดังนี้

- ก. การให้ข้อมูลข่าวสาร เป็นการให้ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ แก่ประชาชน และเสริมสร้างความเข้าใจของประชาชนเกี่ยวกับประเด็นปัญหาทางเลือกและทางแก้ไข ซึ่งถือว่าการให้ข้อมูลข่าวสารเป็นระดับการมีส่วนร่วมในระดับต่ำสุดแต่เป็นระดับที่สำคัญที่สุด เพราะเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าสู่กระบวนการมีส่วนร่วม วิธีการให้ข้อมูลข่าวสารมีหลายวิธีด้วยกัน เช่น สื่อสิ่งพิมพ์การจัดนิทรรศการ ประกาศอินเตอร์เน็ต เป็นต้น
- ข. การหาหรือรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อได้รับรู้ข้อมูลและความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับปัญหาทางเลือกและแนวทางแก้ไข เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล ข้อเท็จจริงเพื่อประกอบการตัดสินใจในการดำเนินโครงการต่าง ๆ ของหน่วยงาน

- ภาครัฐด้วยวิธีการต่าง ๆ เช่น การจัดรับฟังความคิดเห็น การสำรวจความคิดเห็น การจัดเวทีสาธารณะ การแสดงความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์
- ค. การเข้ามามีบทบาทหรือการมีส่วนร่วมเกี่ยวข้อง เป็นการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานหรือร่วมเสนอแนวทางในการตัดสินใจ เป็นการสร้างความมั่นใจกับประชาชนว่า ความคิดเห็นและความต้องการของประชาชนจะได้รับการพิจารณา
 - ง. การสร้างความร่วมมือ เป็นการให้ตัวแทนของประชาชนเป็นหุ้นส่วนกับภาครัฐในทุกขั้นตอนของการตัดสินใจตั้งแต่การระบุปัญหาพัฒนาทางเลือก และแนวทางการแก้ไข
 - จ. การเสริมอำนาจให้แก่ประชาชน เป็นระดับการมีส่วนร่วมที่สูงที่สุด โดยให้ประชาชนเป็นผู้ตัดสินใจ เช่น การลงประชามติในประเด็นสาธารณะต่าง ๆ

ปัจจุบันมีแนวโน้มในการพัฒนาและขยายตัวด้านโครงสร้างพื้นฐานมากขึ้น โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางคมนาคม การพัฒนาด้านการท่องเที่ยวท้องถิ่น หรือการพัฒนาในด้านอื่น ๆ แต่ก็พบว่าพฤติกรรมเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เช่น การดื่มแล้วขับ การไม่สวมหมวกนิรภัย ก็มีเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน แต่ในขณะที่ระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนของท้องถิ่นยังมีประสิทธิภาพไม่เพียงพอ และยังไม่สอดคล้องกับการขยายตัวทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งนี้ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่ของตน ตามพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 มีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องป้องกันและแก้ปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่รับผิดชอบ และระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยการจัดทำแผนพัฒนาขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2548 กำหนดให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีหน้าที่ในการพัฒนาท้องถิ่นและแผนพัฒนาของตน เพื่อเป็นกรอบในการกำหนดทิศทางการพัฒนา และมุ่งไปสู่สภาพการณ์ที่ต้องการในอนาคต โดยสามารถจัดสรรทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด มีความคล่องตัว สอดคล้องกับศักยภาพของท้องถิ่น สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ชัยวุฒิ กาญจนสันตสิสุข (2552) งานวิจัยเรื่องการวิเคราะห์และระบุจุดเสี่ยงอันตรายโดยวิธีการมีส่วนร่วมของประชาชน : กรณีศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการ

พัฒนากระบวนการในการระบุจุดเสี่ยงอันตราย วิเคราะห์และเปรียบเทียบข้อมูลจากการระบุจุดเสี่ยงอันตรายโดยอาศัยหลักการของ Hiyari Hatto กับข้อมูลสถิติของจุดอันตราย เก็บรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจร จุดเสี่ยง และนำเสนอแนวทางแก้ไข เป็นการระบุจุดเสี่ยงอันตรายโดยการให้ชุมชนมีส่วนร่วมซึ่งเป็นทางเลือกหนึ่งที่จะช่วยทดแทนปัญหาเรื่องข้อมูลไม่สมบูรณ์ได้ ประชากรที่ใช้ในการศึกษาคือประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ย่านบริเวณสถานศึกษาของมหาวิทยาลัยขอนแก่น ซึ่งผลการวิจัยพบว่าข้อมูลตำแหน่งเสี่ยงอันตรายที่ได้จากการระบุประสบการณ์เสี่ยงจากการจัดสัมมนาทั้ง 3 ครั้ง ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 (P-Value > 0.05) และข้อมูลตำแหน่งเสี่ยงอันตรายที่ได้จากการระบุประสบการณ์เสี่ยงมีความสัมพันธ์กับข้อมูลตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุจริง ที่ค่า $P = 0.296$ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 (P-Value < 0.01) แต่ความสัมพันธ์นั้นจะมีค่าค่อนข้างต่ำ และเมื่อพิจารณาข้อมูลตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุจราจรและตำแหน่งเสี่ยงฯ สูงสุด 10 อันดับแรกพบว่าตำแหน่งจะมีความสอดคล้องและคล้ายคลึงกันอยู่มากถึง 8 ตำแหน่ง (ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุจราจร 10 อันดับแรก มี 12 ตำแหน่ง) ด้วยกันคิดเป็น 66.67% และยังสามารถคัดเลือกตำแหน่งที่เป็นจุดอันตรายเพื่อเสนอแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขตามหลักวิศวกรรม

สมพันธ์ เตชะอธิก และคณะ (2555) งานวิจัยโครงการสังเคราะห์ความรู้ การพัฒนารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่เป้าหมายรวม 7 ตำบลซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ชนบท ที่ประกอบไปด้วย 1) พื้นที่ชนบท ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ดำเนินงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนให้กับคนในตำบล โดยสามารถแก้ปัญหาเรื่องความปลอดภัยทางถนนได้ด้วยตนเอง ร่วมมือกับภาคีสำคัญในพื้นที่ ได้แก่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล โรงเรียน องค์การบริหารส่วนตำบล พื้นที่ดังกล่าวได้แก่ ตำบลแคนเหนือ ตำบลป่าปอ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ตำบลหนองหญ้าปล้อง อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย ตำบลสวนหม่อน อำเภอมัญจาคีรี จังหวัดขอนแก่น และ 2) พื้นที่กึ่งเมืองกึ่งชนบท เป็นพื้นที่ที่ดำเนินงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทั้งกับคนในพื้นที่และคนภายนอก ซึ่งการเป็นพื้นที่กึ่งเมืองทำให้ปัจจัยทางด้านอุบัติเหตุมีมากกว่าพื้นที่ในชนบท เนื่องจากคนในพื้นที่มีการใช้รถใช้ถนนเพื่อเข้าไปในตัวเมืองทุกวัน อีกทั้งการจัดการด้านความปลอดภัยทางต้องอาศัยความร่วมมือในระดับจังหวัด ได้แก่ แขวงทางหลวง สถานีตำรวจ ขนส่งจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และโรงพยาบาล ซึ่งพื้นที่ที่ดำเนินงานดังกล่าวได้แก่ ตำบลโนนสูง อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี ตำบลโพหนอง อำเภอเมือง จังหวัดชัยภูมิ และตำบลเชียงคาน อำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย มีวัตถุประสงค์ คือ 1) เพื่อพัฒนากระบวนการเรียนรู้เพื่อเสริมสร้างศักยภาพผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนนในตำบล 2) เพื่อพัฒนาเป็นชุดความรู้ในการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

3) เพื่อเสนอแนวทางการสร้างความปลอดภัยทางถนน และขยายผลไปสู่การพัฒนาแหล่งเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับตำบล งานวิจัยนี้เป็นการสังเคราะห์ความรู้จากกระบวนการของการพัฒนาโครงการรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีเป้าหมายเพื่อสังเคราะห์ความรู้ที่ได้จากการดำเนินงานของโครงการ และค้นหาชุดความรู้ที่จะนำมาพัฒนาให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถนำไปพัฒนาและแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยในพื้นที่

ลัทธิตกร เรื่องวสุ (2555) วิทยานิพนธ์หลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิตเรื่อง การศึกษาและตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนที่เปิดให้บริการแล้ว การศึกษาและตรวจสอบมีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนที่เปิดให้บริการแล้วในมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี เป็นการศึกษาวิจัยคุณภาพ โดยใช้แบบตรวจสอบ รายการ ในเส้นทางควบคุมของมหาวิทยาลัยฯ การวิเคราะห์ข้อมูลใช้วิธีวิเคราะห์ข้อมูลผลการตรวจสอบ ผลการวิจัยในสนามพบว่า ถนนในมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี พื้นผิวขรุขระเป็นหลุม ไม่มีการควบคุมการเข้าออกจากรoad ไม่มีการจัดระเบียบป้ายจราจรให้เหมาะสม ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อผู้พิการ ผู้สูงอายุ เครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทาง มีปัญหาน้ำท่วมขังบนผิวจราจร ไม่มีทางเท้า ไม่มีการควบคุมการเข้าออกจากรoad เชื่อม มีการจอดรถกีดขวางพื้นที่การจราจรประจำทาง กิจกรรมข้างทาง สร้างความสับสนให้กับผู้ขับขี่ในมองแนวทาง สาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการขาดงบประมาณและเครื่องจักรในการดำเนินการปรับปรุงถนน

ธีรยุทธ์ ลีโคตร, ลีดา สอนศรี, และยุพา คลังสุวรรณ (2558) วารสารการเมืองการปกครอง เรื่องบทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษา บ้านแพง ตำบลแพง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม โดยทำการศึกษาจากแบบสอบถามจากประชากรกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 360 ชุด เก็บรวบรวมข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของประชาชน และความคิดเห็นเกี่ยวกับบทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุและใช้แบบสัมภาษณ์ จำนวน 50 คน จัดสนทนากลุ่มที่เกี่ยวกับแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยใช้กระบวนการประชาสังคมของชุมชน ใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้โปรแกรมทางสถิติเพื่อการวิจัยทางสังคมศาสตร์ ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการวิจัย เมื่อพิจารณาในภาพรวมของบทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.38 ($\bar{x} = 3.38$) แสดงว่าตัวอย่างมีระดับการปฏิบัติในระดับปานกลาง แนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยกระบวนการประชาสังคมของชุมชนบ้านแพงจากการจัดสนทนากลุ่มของประชากรกลุ่มตัวอย่าง เห็น

ควรว่าควรมีการจัดตั้งกลุ่มเครือข่ายการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน มีการสำรวจจุดเสี่ยงในชุมชนหาแนวทางในการป้องกันและแก้ไขจุดเสี่ยงโดยมีจุดเสี่ยง 9 จุดสำคัญ ให้มีแผนการป้องกันและแก้ไขคือ จัดทำเครื่องหมายจราจรและการติดตั้งไฟจราจรจัดทำลูกธนูขนาด จุดบริเวณดังกล่าวณรงค์ให้ผู้ใช้อรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่ โดยเฉพาะการสวมหมวกนิรภัยการใช้ความเร็วการไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และเข้าร่วมเป็นจิตอาสาหรือเครือข่ายในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนประชาสัมพันธ์บริเวณที่เป็นจุดอันตรายถนนที่อยู่ระหว่างซ่อมแซมหรือก่อสร้างเพื่อป้องกันปัญหาอุบัติเหตุและการจราจรติดขัดการประชาสัมพันธ์แนะนำเส้นทางสายหลักสายรองและเส้นทางลัดต่าง ๆ

วิษณุ หยกจินดา (2557) งานวิจัยเรื่องการศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาชุมชน หมู่บ้านทุ่งกว้าง ตำบลทับไทร อำเภอบึงนาราง จังหวัดจันทบุรี มีวัตถุประสงค์สองประการคือ 1. เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาชุมชน หมู่บ้านทุ่งกว้างตำบลทับไทร อำเภอบึงนาราง จังหวัดจันทบุรี 2. เพื่อเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาชุมชน หมู่บ้านทุ่งกว้างตำบลทับไทร อำเภอบึงนาราง จังหวัดจันทบุรี จำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา และอาชีพ เป็นการศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาชุมชน หมู่บ้านทุ่งกว้าง ตำบลทับไทร อำเภอบึงนาราง จังหวัดจันทบุรี ผู้วิจัยได้รวบรวมแนวคิดและทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้องตลอดจนเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมากำหนดเป็นกรอบและแนวทางในการศึกษา จำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา และอาชีพ โดยวิธีการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง คือ ประชาชนที่อยู่ในรายชื่อตามทะเบียนบ้าน ของหมู่บ้านทุ่งกว้างตำบลทับไทร อำเภอบึงนาราง จังหวัดจันทบุรี จำนวน 1,659 คน กำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรการคำนวณของ Yamane (1973) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% และกำหนดความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ 0.05 ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย 322 คน ทำการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และทดสอบสมมติฐานด้วยสถิติ t-test, One-way ANOVA และทำการทดสอบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีของ LSDทดสอบความแตกต่างรายคู่ ผลปรากฏว่าประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีส่วนร่วมในการพัฒนาท้องถิ่น แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

กัณวีร์ กนิษฐ์พงษ์ (2558) รายงานการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก ข้อมูลที่ได้จะถูกนำมาวิเคราะห์ปัจจัยด้านลักษณะของผู้ขับขี่ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ข้อมูลที่ได้จะถูกนำมาใช้ในการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างอัตราการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรและปัจจัยทางกายภาพของทางแยกต่าง ๆ ที่ส่งเสริมให้มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลแบบจำลอง Multiple Linear

Regression โดยพื้นที่ศึกษาจะถูกคัดเลือกจากพื้นที่ในจังหวัดที่เป็นหัวเมืองใหญ่ และมีแนวโน้มว่าจะมีทางแยกหลายรูปแบบในลักษณะต่าง ๆ กัน ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลแบบจำลองด้วยวิธี Binary Logistic Regression จะแสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้ขับขี่และพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟ

จังหวัดที่ถูกคัดเลือกได้แก่ นครราชสีมา เชียงใหม่ และชลบุรี จากนั้นจะทำการคัดเลือกทางแยกที่เป็นพื้นที่ศึกษาในแต่ละจังหวัดโดยกระจายทั่วพื้นที่จังหวัดทั้งในเขตชุมชนเมืองและชานเมืองผลของการวิจัยพบว่าผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ผู้ขับขี่ที่อยู่ในช่วงอายุไม่เกิน 20 ปี หรือผู้ขับขี่ที่เป็นวัยรุ่น มีแนวโน้มที่จะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมากกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ขับขี่ในช่วงอายุที่สูงกว่า ผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกกันน็อกในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีแนวโน้มที่จะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ที่สวมหมวกกันน็อก ผู้ขับขี่ที่ไม่มีผู้โดยสารเดินทางมาด้วย (ขับขี่มาโดยลำพัง) มีแนวโน้มที่จะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีผู้โดยสารร่วมเดินทางมาด้วย นอกจากนี้ จากการวิเคราะห์ในเรื่องของทิศทางการเดินทาง ผลการศึกษายังไม่มีความชัดเจนมากนัก เนื่องจากผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลในจังหวัดนครราชสีมา และเชียงใหม่ ไม่สอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ข้อมูลของจังหวัดชลบุรี โดยจากข้อมูลจังหวัดนครราชสีมาและเชียงใหม่ นั้นพบว่า ผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรส่วนมากเป็นผู้ขับขี่ที่ต้องการขับขี่ผ่านทางแยกในลักษณะทางตรง เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ขับขี่ที่ขับขี่ผ่านทางแยกในทิศทางอื่น ๆ แต่ผลการวิเคราะห์ข้อมูลของจังหวัดชลบุรีนั้น ได้ผลในทิศทางตรงกันข้ามพฤติกรรมการสวมหมวกกันน็อก เกี่ยวโยงกับเรื่องของการเคารพและปฏิบัติตามกฎหมายจราจร จากสมมติฐานจากการทบทวนเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่าผู้ขับขี่ที่มีประวัติการขับขี่ไม่ดี เช่น เคยโดนปรับหรือ โดนระงับใบอนุญาตขับขี่ มีแนวโน้มที่จะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรค่อนข้างสูง (Retting and Williams, 1996) ดังนั้น ผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกกันน็อก ซึ่งเป็นการกระทำละเมิดตามข้อกำหนดทางกฎหมาย มักจะมีพฤติกรรมละเมิดข้อกำหนดทางกฎหมายด้านอื่น ๆ ด้วย จึงมีความเป็นไปได้มากที่จะกระทำพฤติกรรมที่เป็นการผิดต่อข้อกำหนดทางกฎหมายอย่างเช่นการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกด้วยเช่นเดียวกัน

บทที่ 3

วิธีดำเนินการศึกษา

ใช้แบบตรวจสอบ รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ในเส้นทางสายแก้งคร้อ-ท่ามะไฟหวาน โดยเริ่มต้นจาก กิโลเมตรที่ 0 + 060 ถึง กิโลเมตรที่ 17+000 ซึ่งเป็นถนนที่อยู่ในความดูแลขององค์การบริหารส่วนจังหวัดชัยภูมิ โดยผู้วิจัยได้กำหนดระเบียบและวิธีวิจัยไว้ดังนี้

3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินการศึกษา

- 3.1.1 กล้องถ่ายภาพนิ่ง , ภาพวิดีโอ ใช้บันทึกข้อมูล เหตุการณ์ รายละเอียดต่าง ๆ ของสภาพสายทาง จุดเสี่ยงอันตรายเพื่อนำเสนอให้ชุมชนได้รับทราบ
- 3.1.2 แผนที่ภาพถ่ายดาวเทียม Google Earth, แผนที่ภูมิประเทศ 1 : 50,000 ใช้เพื่อการแสดงภาพถ่ายแผนที่ทางภูมิศาสตร์ในการบริหารจัดการความปลอดภัยในสายทาง
- 3.1.3 เครื่องคำนวณ ใช้ในการคำนวณผลลัพธ์ของระยะทางการตรวจสอบ
- 3.1.4 คอมพิวเตอร์ ใช้สร้างแผนที่ จัดการรูปถ่าย
- 3.1.5 แบบตรวจสอบรายการ (Check List) ใช้จัดทำรายงานการตรวจสอบ วิเคราะห์ประเด็นเพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาในสายทาง

3.2 การวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่พบ

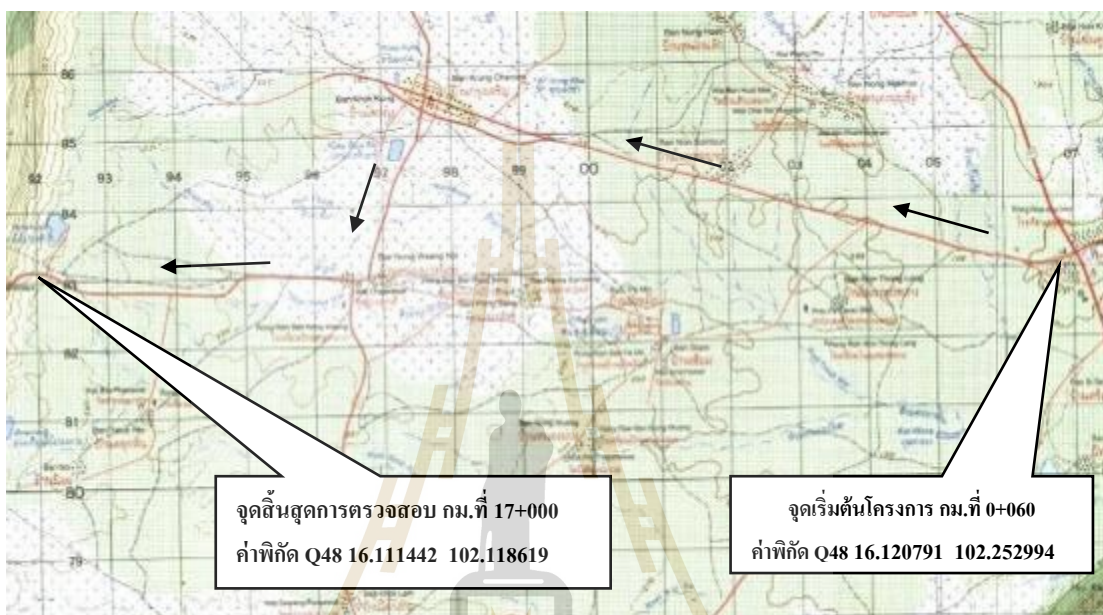
3.2.1 การเตรียมข้อมูลสายทางที่จะทำการศึกษา

โดยใช้เส้นทางจากบริเวณจุดตัดทางแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 (ชัยภูมิ-ชุมแพ)หลัก กิโลเมตรที่ 43+512 สายทางที่ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน สาย ชย.ถ 1 – 0001 แก้งคร้อ - ท่ามะไฟหวาน สิ้นสุดที่ บ้านตลุกหิน ตำบลโคกสูง อำเภอแก้งคร้อ จังหวัดชัยภูมิ จากกิโลเมตรที่ 0+060 ตำบลช่องสามหมอ อำเภอแก้งคร้อ จังหวัดชัยภูมิ ถึงกิโลเมตรที่ 17+000 ตำบลโคกสูง อำเภอแก้งคร้อ จังหวัดชัยภูมิ ตามภาพที่ 3.1 ทำการแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 4 ช่วง โดยเน้นบริเวณชุมชน และ บริเวณอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ใช้ข้อมูลทางกายภาพประกอบการดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัย ดังนี้

- 3.2.1.1 ใช้แผนที่ภาพถ่ายดาวเทียม แผนที่ทหารมาตราส่วน 1:50,000

3.2.1.2 แบบก่อสร้างโครงการในช่วงเริ่มต้นที่แสดงภาพตัดของถนน รายการอุปกรณ์อำนวยความสะดวก รายการที่ดำเนินการซ่อมแซม และการใช้ อุปกรณ์โครงข่ายคมนาคมในเขตทาง

3.2.1.3 ข้อมูลการจราจรและอุบัติเหตุ



รูปที่ 3.1 เส้นทางสายแก้งคร้อ – บ้านท่ามะไฟหวาน

3.2.1.4 การตรวจสอบพื้นที่ภาคสนามในเวลากลางวัน คณะผู้ตรวจสอบจะมองเห็นจุดที่เป็นปัญหาในขณะนั้น รวมถึงจุดที่อาจจะเกิดปัญหาในอนาคตหากมีการขยายโครงการออกไปการตรวจสอบพื้นที่ภาคสนามในเวลากลางคืนเนื่องจากป้ายและสัญญาณไฟจราจรต่าง ๆ จะมองเห็นได้ไม่ชัดเจนเท่ากับเวลากลางวัน ซึ่งเป็นสิ่งที่จำเป็น

คณะผู้ตรวจสอบควรตรวจสอบถนนที่อยู่ข้างเคียง หรือบริเวณเชื่อมต่อสายใหม่ที่มีมักจะเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอันตราย เนื่องจาก

- แนวถนนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เคยใช้งานได้อย่างปลอดภัย อาจไม่สามารถใช้ได้เหมือนเดิม เมื่อมีปริมาณการจราจรมากขึ้น ความเร็ว หรือเส้นทางที่เปลี่ยนไป
- ผู้ขับขี่รถอาจไม่ทราบถึงถนนที่เปลี่ยนแปลงไป จึงปรับตัวไม่ทัน

ทำการถ่ายภาพนิ่ง วิดีโอตามจุดต่าง ๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการตรวจสอบความปลอดภัย และสามารถนำมาประกอบในการจัดทำรายงานได้

3.2.2 การเขียนรายงานการตรวจสอบ

วัตถุประสงค์หลักของการตรวจสอบ คือ ชี้ให้เห็นจุดที่อาจก่ออุบัติเหตุ พร้อมเสนอแนวทางแก้ไข ถือเป็นเอกสารทางการที่ใช้ประกอบการตัดสินใจในการดำเนินงานแก้ไขจุดบกพร่องต่าง ๆ ผู้ตรวจสอบจะดำเนินการตามรายการตรวจสอบ(Checklist) คูตาราง ผนวก ก แนวทางการรายงานเกี่ยวกับประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะความปลอดภัยที่ตรวจพบ

3.2.2.1 ประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะ

ประเด็นปัญหา คือ การรายงานจุดบกพร่องในแง่ความปลอดภัยโดยการเขียนบรรยายปัญหาที่ตรวจพบการเขียนข้อเสนอแนะคือ การบอกแนวทางสำหรับการแก้ปัญหาโดยเหมาะสมกับโครงการที่ทำการตรวจสอบ

3.2.2.2 หลักสำคัญของการรายงานปัญหาความปลอดภัยที่ตรวจพบ

หลักการเขียนรายงานเกี่ยวกับปัญหาความปลอดภัยที่ตรวจพบสิ่งสำคัญคือการระบุปัญหาที่ชัดเจนเข้าใจง่ายและสะดวกแก่ผู้ที่จะนำผลไปปฏิบัติ มีหลักสำคัญ 4 อย่าง ที่เรียกว่า 3W1H

- อะไร (What) หมายถึง ประเด็นที่ตรวจพบคืออะไร จัดกลุ่มอยู่ในประเด็นใด
- อย่างไร (How) หมายถึง ประเด็นที่ตรวจพบก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุได้อย่างไร เกิดรูปแบบการชนอย่างไร
- ที่ไหน (Where) หมายถึง ปัญหาที่ตรวจพบอยู่ที่ไหนบริเวณใดของสายทางที่ตรวจสอบ
- เมื่อไหร่ (When) หมายถึง ประเด็นที่ตรวจพบจะสร้างปัญหาแก่ผู้ขับขี่เมื่อใด หรือในช่วงเวลาใด

3.2.3 รูปแบบการเขียนปัญหาและข้อเสนอแนะ

ปัญหาที่ตรวจพบ เป็นการเขียนบรรยายให้เห็นถึงปัญหา ดังนี้ “แนวมองเห็นบริเวณทางโค้ง กม.ที่



14+100 สายทาง ชย.ถ.1-0001 ตามแนวทางโค้งถูกสิ่งกีดขวางต่าง ๆ บดบังตลอดสายทาง เช่น ต้นไม้ข้างทาง วัชพืช”

ข้อเสนอแนะ การเขียนข้อเสนอแนะที่เหมาะสม “ปรับปรุงแนวการมองเห็นบริเวณทางโค้ง โดยการกำจัดวัชพืช สิ่งปกคลุมบริเวณขอบทาง”

รูปที่ 3.2 ตัวอย่างการปรับปรุงอุปกรณ์อำนวยความสะดวก

3.2.4 ข้อพิจารณาในการเขียนข้อเสนอแนะ

3.2.4.1 การเขียนข้อเสนอแนะเป็นการแสดงความเห็นในเชิงบวกในการแก้ไขจุดบกพร่อง และเสนอแนะบนพื้นฐานความเป็นจริงที่สามารถปฏิบัติได้โดยพิจารณาความรุนแรงของปัญหาและค่าใช้จ่ายในการแก้ไข กล่าวคือวิธีแก้ไขมีทั้งแบบค่าใช้จ่ายสูงและต่ำรวมถึงมีระยะเวลาในการแก้ไขระยะสั้นและระยะยาว

3.2.4.2 ควรหลีกเลี่ยงการเสนอแนะวิธีแก้ไขแบบเฉพาะเจาะจงหรือข้อเสนอแนะที่มีรายละเอียดปลีกย่อยมากเกินไปและไม่คลุมเครือขาดความชัดเจนซึ่งทำให้ผู้แก้ไขปัญหาไม่สามารถเข้าใจประเด็นที่ต้องการแก้ไขรวมถึงการใช้คำเช่นมีความปลอดภัยควรใช้คำว่าปลอดภัยมากขึ้นหรือปลอดภัยน้อยลง, จุดอันตรายควรใช้คำว่าอันตรายมากขึ้นหรือน้อยลง เป็นต้น

3.2.4.3 การประเมินความเสี่ยง

การประเมินความเสี่ยงเป็นการจัดลำดับความสำคัญของประเด็นปัญหาที่ตรวจพบจากภาคสนาม เนื่องจากประเด็นปัญหาที่ตรวจพบอาจมีจำนวนมาก เพื่อช่วยในการคัดเลือกประเด็นที่มีความสำคัญที่ควรต้องได้รับการแก้ไข โดยเฉพาะการแก้ไขที่ใช้งบประมาณในการประกอบการพิจารณา โดยการเปรียบเทียบระหว่างโอกาสหรือความเป็นไปได้ที่ปัญหาข้อบกพร่องที่ตรวจพบจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ กับระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น ซึ่งทำให้สามารถจัดลำดับความสำคัญของปัญหาที่ตรวจสอบได้

การประเมินด้านความปลอดภัยเป็นการจัดลำดับของการตรวจสอบความปลอดภัย โดยระดับความเสี่ยงของปัญหาที่ตรวจพบจากการตรวจสอบความปลอดภัยงานทางเริ่มต้นพิจารณาโอกาสหรือความเป็นไปได้ที่ปัญหาข้อบกพร่องที่ตรวจสอบจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากน้อยเพียงใด ดังแสดงในตารางที่ 3.1 ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น ตามตารางที่ 3.2 หลังจากนั้นจึงหาระดับความเสี่ยงที่ประเมิน และกลยุทธ์ในการแก้ปัญหาในตารางที่ 3.3 และตารางที่ 3.4 ตามลำดับ

ตารางที่ 3.1 ความถี่ของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากปัญหาที่ตรวจพบ

ความถี่	ความหมาย
บ่อยมาก	สัปดาห์ละครั้ง หรือมากกว่า
น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้	ปีละครั้ง หรือมากกว่า
นาน ๆ ครั้ง	หนึ่งครั้งในห้า หรือสิบปี
ไม่น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้	น้อยกว่าหนึ่งครั้งในสิบปี

ตารางที่ 3.2 ความรุนแรงของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากปัญหาที่ตรวจพบ

ระดับความรุนแรง	ความหมาย
รุนแรงมาก	อาจมีผู้เสียชีวิตหลายราย
รุนแรง	อาจถึงแก่ชีวิต หรือบาดเจ็บสาหัส
เล็กน้อย	บาดเจ็บเล็กน้อย
น้อยมาก	บาดเจ็บ หรือทรัพย์สินเสียหายเล็กน้อย

ตารางที่ 3.3 ระดับความเสี่ยงที่ประเมิน

ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุ	ความถี่ของอุบัติเหตุ			
	บ่อยมาก	น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้	นาน ๆ ครั้ง	ไม่น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
รุนแรงมาก	ยอมรับไม่ได้	ยอมรับไม่ได้	ยอมรับไม่ได้	สูง
รุนแรง	ยอมรับไม่ได้	ยอมรับไม่ได้	สูง	ปานกลาง
เล็กน้อย	ยอมรับไม่ได้	สูง	ปานกลาง	ต่ำ
น้อยมาก	สูง	ปานกลาง	ต่ำ	ต่ำ

ตารางที่ 3.4 กลยุทธ์การแก้ไขปัญหาที่เหมาะสม

ระดับความเสี่ยง	กลยุทธ์การแก้ไขปัญหาที่เหมาะสม
ยอมรับไม่ได้	จะต้องแก้ไข หรือขอจัดปัญหาให้หมดไป
สูง	ควรแก้ไข หรือหาวิธีลดความเสี่ยงให้อยู่ในระดับต่ำ แม้จะมีค่าใช้จ่ายสูงก็ตาม
ปานกลาง	ควรแก้ไข หรือหาวิธีลดความเสี่ยงให้อยู่ในระดับต่ำ ถ้าค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหายู่ในระดับปานกลาง แต่ไม่สูงมาก
ต่ำ	ควรแก้ไข หรือหาวิธีลดความเสี่ยงลงอีก ถ้าค่าใช้จ่ายในการแก้ปัญหายู่ในระดับต่ำ

3.2.5 ตรวจสอบและระบุจุดอันตราย

โดยการมีส่วนร่วมของประชาชน จากการดำเนินการในพื้นที่จำนวน 3 ครั้ง ประกอบด้วย

- 3.2.5.1 ครั้งที่หนึ่ง การเข้าร่วมประชุมรับฟังปัญหาของชุมชนบริเวณข้างทาง และนำข้อมูลที่ได้มาประกอบการจัดทำรายงาน ตามตาราง ภาคผนวก ข
- 3.2.5.2 ครั้งที่สอง เข้าร่วมประชุมระบุดูจุดอันตราย จากการตรวจสอบร่วมกับประชาชนในพื้นที่ หรือเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขจุดบกพร่องที่ตรวจพบ
- 3.2.5.3 ครั้งที่สาม นำเสนอแนวทางแก้ไขปัญหา โดยระบุข้อเสนอแนะในการแก้ไข

3.2.6 การดำเนินการตรวจสอบจากแบบตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้นำแบบรายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) มาทำการเก็บข้อมูลปัญหาทั่วไปของสายทางดังนี้

- 3.2.6.1 รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ถนนทางตรง
 - ก. แนวทางและรูปตัดถนน
 - ข. ช่องทางเสริม
 - ค. ป้ายจราจร
 - ง. เครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทาง
 - จ. สภาพอันตรายข้างทาง
 - ฉ. พื้นถนน
 - ช. ไฟฟ้าส่องสว่าง
 - ซ. ทางเชื่อม
 - ฅ. การจอดรถ
 - ญ. ประเด็นอื่น ๆ
- 3.2.6.2 รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ถนนทางโค้ง
 - ก. แนวทางและรูปตัดถนน
 - ข. ป้ายจราจร
 - ค. เครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทาง
 - ง. สภาพอันตรายข้างทาง
 - จ. พื้นถนน
 - ฉ. ไฟฟ้าส่องสว่าง
- 3.2.6.3 รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ทางแยก

- ก. ทางแยก
- ข. ป้ายจราจร
- ค. เครื่องหมายจราจร
- ง. สัญญาณไฟจราจร
- จ. คนเดินเท้าและคนขี่จักรยาน
- ฉ. พื้นถนน
- ช. ไฟฟ้าส่องสว่าง
- ซ. ทางเชื่อม
- ณ. การจอดรถ

3.2.6.4 รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ถนน

ในเขตชุมชนที่มีคนเดินเท้า

- ก. แนวทางและรูปตัดของถนน
- ข. ป้ายจราจร
- ค. เครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทาง
- ง. สภาพอันตรายข้างทาง
- จ. คนเดินเท้าและคนขี่จักรยาน
- ฉ. พื้นถนน
- ช. ไฟฟ้าส่องสว่าง
- ซ. ทางเชื่อม

3.3 การเขียนรายงานการวิเคราะห์ประเด็นปัญหา และแนวทางแก้ไข

ประเด็นด้านความปลอดภัยที่พบทั้งจากการตรวจสอบความปลอดภัยภาคสนาม การดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนโดยอาศัยการมีส่วนร่วมของประชาชนและการแสดงความคิดเห็นต่อรายงานการตรวจสอบ เพื่อทำการสรุปประเด็นที่พบจากการตรวจสอบทั้งสองรูปแบบ โดยทำการประเมินระดับความเสี่ยงของแต่ละประเด็น และข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข ปัญหา รวมถึงวิธีการปรับปรุงความปลอดภัยเพื่อให้มีความชัดเจนเข้าใจง่าย สามารถมองเห็นปัญหา ได้อย่างชัดเจน โดยมีรายละเอียดตัวอย่างหัวข้อสรุปประเด็นด้านความปลอดภัยตามตารางที่ 3.5

ประเด็นด้านจุดเสี่ยงอันตรายที่ได้จากการสืบค้นข้อมูล การสอบถามจากชุมชน การสังเกตจากการเข้าช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ นำมาเป็นข้อมูลในการจัดทำรายงานการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน และใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขจุดที่

เป็นอันตรายกับผู้ใช้รถใช้ถนน รวมถึงการรายงานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและชุมชนได้รับทราบถึง การปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงอันตราย

ตารางที่ 3.5 ตัวอย่างการสรุปประเด็นที่ตรวจพบและแนวทางแก้ไข

ประเด็นที่ตรวจสอบ	ข้อเสนอแนะในการ แก้ปัญหา	โอกาส การเกิด	ความ รุนแรง	ระดับ ความ เสี่ยง
<p>แนวทางและรูปตัดของถนน แนวถนนในช่วง กม.ที่ ... บริเวณที่ทำการตรวจสอบมีลักษณะ เป็นทางโค้ง และมีการใช้ความเร็วในการ สัตว์จรสูง</p>  <p>รูปที่ 3.3 ตัวอย่างรูปถ่ายประเด็นปัญหา</p>	<p>ติดตั้งอุปกรณ์เตือนที่มี ประสิทธิภาพเพื่อให้ผู้ขับขี่ ใช้ความเร็วบริเวณทางโค้ง ที่เหมาะสม เช่น ทาสีแบ่ง ทิศทางการจราจรให้ชัดเจน , ป้ายเตือน ทาง โค้ง ตลอดจนอุปกรณ์ป้องกัน ไม่ให้ผู้ขับขี่หลุดออกจาก ทางโค้ง</p>	<p>นาน ๆ ครั้ง</p>	<p>รุนแรง</p>	<p>สูง</p>

บทที่ 4

ผลการศึกษา และวิเคราะห์ผล

การตรวจสอบความปลอดภัยในสายทาง ชย.ถ.1-0001 (บ้านแก้งคร้อ – บ้านท่ามะไฟหวาน) จากหลักกิโลเมตรที่ 0+060 บริเวณทางแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 ถึง หลักกิโลเมตรที่ 17+000 บริเวณบ้านตลุกหิน ตำบลโคกสูง อำเภอแก้งคร้อ จังหวัดชัยภูมิ เป็นถนนที่อยู่ในความดูแลขององค์การบริหารส่วนจังหวัดชัยภูมิ

การตรวจสอบความปลอดภัยงานทางสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว มุ่งเน้นถึงการตรวจสอบความปลอดภัยอย่างมีระบบมาทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยอาศัยการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เข้ามาร่วมแลกเปลี่ยนความรู้ ทำให้เกิดแนวคิดร่วมกันในการระบุดูแลความเสี่ยง อันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและจัดการกับจุดเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ใช้รายการตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง (Checklists) เพื่อช่วยให้ผู้ตรวจสอบความปลอดภัยงานทางสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้วได้รับรู้และเข้าใจถึงประเด็นปัญหาที่อาจตรวจพบ ช่วยให้ผู้ตรวจสอบสามารถตรวจสอบประเด็นปัญหาได้ครอบคลุมและครบถ้วน ไม่มองข้ามประเด็นปัญหาความปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้น ประกอบด้วยประเด็นการตรวจสอบ ดังต่อไปนี้

4.1 ประเด็นการตรวจสอบถนน

- 4.1.1 ประเด็นแนวเส้นทาง กล่าวถึง แนวการมองเห็น ความเร็วจำกัดของยานพาหนะ การแซงของยานพาหนะบนเส้นทาง ความสามารถในการเข้าใจแนวเส้นทางของผู้ขับขี่ ความกว้างของช่องจราจร เกาะกลางและไหล่ทาง ความลาดชันหลังทาง และการระบายน้ำ
- 4.1.2 ประเด็นช่องทางเสริม กล่าวถึง การขยายความกว้าง ไหล่ทาง การติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจร และการจัดการของการจราจรแล้ว
- 4.1.3 ประเด็นทางแยก กล่าวถึง ตำแหน่งทางแยก การมองเห็นและระยะการมองเห็น บริเวณทางแยก การติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมและอุปกรณ์นำทาง และรูปแบบทางแยก
- 4.1.4 ประเด็นป้ายจราจร กล่าวถึง การมองเห็นป้ายจราจร ตำแหน่งและรูปแบบเสาติดตั้งป้ายจราจร
- 4.1.5 ประเด็นเครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทาง กล่าวถึง การติดตั้งเส้นจราจรหลักนำทางและเป้าสะท้อนแสง อุปกรณ์เตือนและอุปกรณ์นำทางโค้ง และความเหมาะสมของการใช้เส้นชะลอความเร็ว
- 4.1.6 ประเด็นสภาพอันตรายข้างทาง กล่าวถึง เขตปลอดภัยกีดขวางข้างทาง อุปกรณ์ป้องกันต่าง ๆราวกันอันตราย รั้ว

- 4.1.7 ประเด็นสัญญาณไฟจราจร กล่าวถึง การทำงานของสัญญาณไฟจราจร การมองเห็นสัญญาณไฟจราจร
- 4.1.8 ประเด็นคนเดินเท้าและคนขี่จักรยาน กล่าวถึง ปัญหาทั่วไป คนเดินเท้า คนขี่จักรยาน
- 4.1.9 ประเด็นพื้นถนน กล่าวถึง สภาพผิวถนน สภาพความต้านทานการลื่นไถล สภาพน้ำขังบริเวณผิวถนน
- 4.1.10 ประเด็นไฟฟ้าส่องสว่าง กล่าวถึง ปัญหาทั่วไป เช่น ความสว่างของไฟฟ้าส่องสว่าง มีความเพียงพอ เป็นต้น
- 4.1.11 ประเด็นทางเชื่อม กล่าวถึง ปัญหาทั่วไป ระยะการมองเห็น
- 4.1.12 ประเด็นการจอดรถ กล่าวถึง การจัดสรรพื้นที่จอดรถ แนวการเดินเข้าออกเพื่อจอดรถ
- 4.1.13 ประเด็นอื่น ๆ กล่าวถึง แสงที่สะท้อนเข้าตาผู้ขับขี่ กิจกรรมข้างทาง

4.2 รายการตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง (Checklists)

รายการตรวจสอบความปลอดภัยงานทางสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว สามารถจำแนกออกเป็น 4 รายการตามลักษณะของบริเวณที่ตรวจสอบ ดังนี้

- 4.2.1 รายการตรวจสอบถนนที่เปิดให้บริการแล้ว(ถนนทางตรง)ดังตาราง ผนวก ก หน้า 126
- 4.2.2 รายการตรวจสอบถนนที่เปิดให้บริการแล้ว(ถนนทางโค้ง)ดังตาราง ผนวก ก หน้า 134
- 4.2.3 รายการตรวจสอบถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (ทางแยก) ดังตาราง ผนวก ก หน้า 140
- 4.2.4 รายการตรวจสอบถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (ถนนในเขตชุมชนที่มีคนเดินเท้า) ดังตารางผนวก ก หน้า 147

4.3 ประเด็นด้านความปลอดภัยที่พบจากการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนพร้อมข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข

ประเด็นด้านความปลอดภัยที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข จากการตรวจสอบความปลอดภัยภาคสนาม ซึ่งเรียงตามรายการตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง จากหัวข้อประเด็นการตรวจสอบข้อ 4.1 เพื่อเป็นแนวทางการตรวจสอบประเด็นปัญหา สามารถใช้เป็นแนวทางในการจัดทำรายงานการตรวจสอบความปลอดภัยได้อย่างชัดเจน

4.3.1 ประเด็นด้านแนวทางและรูปตัดของถนน

ตารางที่ 4.1 ประเด็นแนวทางและรูปตัดของถนนที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข

4.3.1.1 การมองเห็นและระยะการมองเห็น	
<p>ประเด็นปัญหา</p> <p>แนวการมองเห็นบริเวณหลัก กม.ที่ 0+060 – 0+300 ทางตรง บริเวณทางแยกเข้าซอยข้างโรงเรียนอนุบาล มีสิ่งกีดขวางบดบังแนวการมองเห็น เช่น ป้ายโฆษณา แนวกิ่งไม้ข้างทาง เส้นแบ่งทิศทางการจราจรไม่ชัดเจน</p>	
	
<p>แนวทางแก้ไข</p> <p>ปรับปรุงแนวการมองเห็น โดยการแจ้งรื้อป้ายที่ไม่เกี่ยวข้องออกจากบริเวณข้างทาง ปรับปรุงทาสีเส้นแบ่งทิศทางการจราจรให้ชัดเจน</p>	
<p>ประเด็นปัญหา</p> <p>แนวการมองเห็นบริเวณหลัก กม.ที่ 0+060 – 0+300 ทางตรง บริเวณก่อนถึงทางแยก มีการเชื่อมถนนทางเข้ากับเขตทางหลวง มีรถเข้า-ออกตลอดเวลา , เส้นแบ่งทิศทางการจราจรไม่ชัดเจน , ปุ่มสะท้อนแบ่งทิศทางหลักร้อนออก</p>	
	

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>ปรับปรุงแนวการมองเห็น โดยการติดตั้งป้ายเตือน ปรับปรุงทาสีเส้นแบ่งทิศทางจราจรให้ชัดเจนและติดตั้งปุ่มสะท้อนแสงกรณีใช้งานตอนกลางคืน</p>
<p><u>ประเด็นปัญหา</u></p> <p>แนวการมองเห็นบริเวณ ทางตรงตลอดแนวเส้นทาง มีสิ่งกีดขวางบดบังแนวการมองเห็น เช่น ป้ายโฆษณา แนวกิ่งไม้ข้างทาง ไหล่ทางมีเศษดินเป็นอันตรายต่อการสัญจร</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>ปรับปรุงแนวการมองเห็น โดยการรื้อป้ายที่ไม่เกี่ยวข้องออกจากบริเวณข้างทาง ปรับปรุงทำความสะอาดข้างทาง ตัดหญ้าข้างทางเพื่อการมองเห็นแนวทาง</p>
<p>4.3.1.2 ความเร็วในการออกแบบ</p>
<p><u>ประเด็นปัญหา</u></p> <p>การตรวจสอบยานพาหนะ จากการสังเกตพบว่าความเร็วของยานพาหนะไม่สอดคล้องกับบริเวณในเขตชุมชนและหน้าโรงเรียนอนุบาลซึ่งมีการจราจรที่มาก</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>ปรับปรุงแนวการมองเห็น โดยการติดตั้งป้ายเตือน ป้ายลดความเร็ว ปรับปรุงทาสีเส้นทางม้าลายข้ามทาง และติดตั้งปุ่มสะท้อนแสงกรณีใช้งานตอนกลางคืน</p>
<p><u>ประเด็นปัญหา</u></p> <p>ทำการตรวจสอบบริเวณหลัก กม.ที่ 14+000 – 15+000 เป็น โค้งกลับทิศ (Reverse Curve) มีการใช้ความเร็วปานกลาง ความกว้างของไหล่ทางแคบ ไม่สอดคล้องกับยานพาหนะในบริเวณดังกล่าว ไม่มีเส้นแบ่งทิศทางการจราจร</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>ปรับปรุงแนวการมองเห็น โดยการติดตั้งป้ายเตือน ป้ายลดความเร็ว และติดตั้งปุ่มสะท้อนแสงกรณีใช้งานตอนกลางคืน</p>
<p>4.3.1.3 การจำกัดความเร็ว</p>
<p><u>ประเด็นปัญหา</u></p> <p>บริเวณก่อนถึง โรงเรียน และ เขตชุมชน ไม่มีป้ายเตือนชะลอความเร็วก่อนเข้าเขตชุมชน และบริเวณหน้าเขตโรงเรียน</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>พิจารณาติดตั้งสันระนาด (Rumble Strips) เพื่อชะลอความเร็วของยานพาหนะ ก่อนเข้าเขตชุมชน หรือติดตั้งไฟกระพริบ หรือเส้นชะลอความเร็ว ติดตั้งป้ายเตือนเขตโรงเรียน</p>
<p>4.3.1.4 ความสามารถในการเข้าใจในแนวเส้นทางของผู้ขับขี่</p>
<p><u>ประเด็นปัญหา</u></p> <p>บริเวณทางแยกทางหลวงแผ่นดินเป็นถนน 4 เลน ลดช่องจราจรเหลือ 2 เลน ทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะเกิดความสับสนในเส้นทาง อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>พิจารณาปรับปรุงเส้นแบ่งทิศทางจราจร ติดตั้งป้ายเตือน หรือป้ายแนะนำทางแคบให้เพียงพอและเหมาะสม</p>
<p>4.3.1.5 การระบายน้ำ</p>
<p><u>ประเด็นปัญหา</u></p> <p>บริเวณทางแยกทางหลวงแผ่นดิน กม.ที่ 0+000 มีน้ำท่วมขัง เป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ยานพาหนะ และ คนเดินเท้า</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

แนวทางแก้ไข

ปรับปรุงวางท่อระบายน้ำ และ ร่องน้ำข้างทาง

4.3.2 ประเด็นด้านช่องทางเสริม (Auxiliary Lanes)

ตารางที่ 4.2 ประเด็นด้านช่องทางเสริม (Auxiliary Lanes) ที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข

4.3.2.1 ไหล่ทาง

ประเด็นปัญหา

แนวการมองเห็นบริเวณไหล่ทางตลอดเส้นทาง มีสิ่งกีดขวางบดบังแนวการมองเห็น เช่น ป้ายโฆษณา แนวกิ่งไม้ข้างทาง เส้นแบ่งทิศทางการจราจรไม่ชัดเจน



แนวทางแก้ไข

ปรับปรุงแนวการมองเห็น โดยการแจ้งรื้อป้ายที่ไม่เกี่ยวข้องออกจากบริเวณข้างทาง ปรับปรุงทาสีเส้นแบ่งทิศทางการจราจรให้ชัดเจน ตัดต้นไม้ข้างทาง

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

4.3.2.2 ช่องจราจรประจำทาง	
<p>ประเด็นปัญหา</p> <p>บริเวณศาลาที่จอดรถประจำทาง ไม่มีการขยายเลนจอดรถ ทำให้รถที่ขับตามมาด้วยความเร็วอาจชนท้ายได้</p>	
	
<p>แนวทางแก้ไข</p> <p>ปรับปรุงที่จอดรถโดยการขยายไหล่ทาง ติดตั้งป้ายเตือนชะลอความเร็ว</p>	

4.3.3 ประเด็นด้านทางแยก

ตารางที่ 4.3 ประเด็นด้านทางแยกที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข

4.3.3.1 ตำแหน่งทางแยก	
<p>ประเด็นปัญหา</p> <p>ยานพาหนะในช่องจราจรหลัก สัญจรด้วยความเร็ว ซึ่งเป็นอันตรายสำหรับยานพาหนะที่รอเลี้ยว อีกทั้งบริเวณดังกล่าวไม่มีสัญญาณไฟจราจร</p>	
	

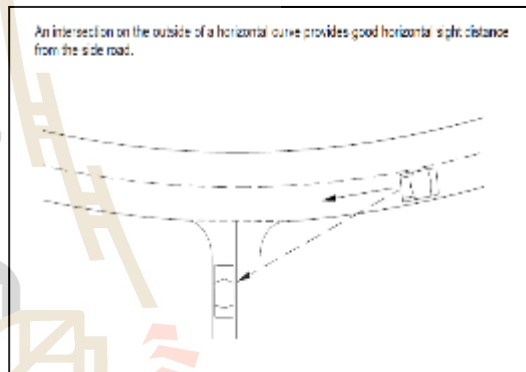
ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

แนวทางแก้ไข
 ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร เพื่อควบคุมการจราจรและการเลี้ยวในทิศทางต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพ และติดตั้งเสาตี้มลูก (Plastic Pole) เพื่อชะลอความเร็วของยานพาหนะในช่องจราจรหลัก รวมถึงการขยายผิวจราจร และ ทาสีเส้นผิวจราจรให้เด่นชัดสำหรับช่องรถเลี้ยว

4.3.3.2 การมองเห็นและระยะการมองเห็นบริเวณทางแยก

ประเด็นปัญหา

แนวท่าง่อนถึงทางแยกมีลักษณะเป็นทางโค้งและระยะการมองเห็นถูกบดบังโดยรั้วพืชและป้ายโฆษณา ซึ่งบดบังการมองเห็นบริเวณก่อนเข้าถึงทางแยก



แนวทางแก้ไข

ปรับปรุงระยะการมองเห็นก่อนถึงทางแยก โดยการตัดแต่งกิ่งไม้ข้างทาง/รั้วพืชข้างทาง เพื่อไม่ให้บดบังการมองเห็นยานพาหนะบริเวณทางแยก

4.3.3.3 อุปกรณ์ควบคุมและอุปกรณ์นำทางบริเวณทางแยก

ประเด็นปัญหา

ทางแยกบริเวณดังกล่าวต่อเนื่องกับทางตรง ทำให้ยานพาหนะบนสายทางใช้ความเร็วสูง



ตัวอย่างป้ายเตือนล่วงหน้า

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

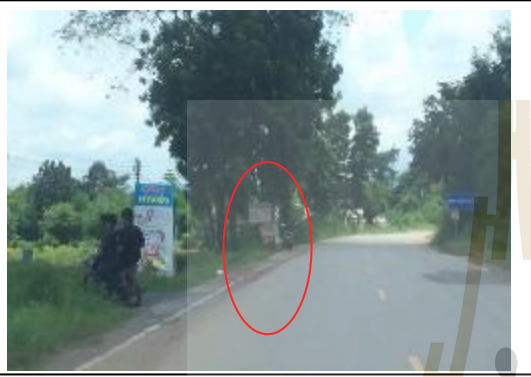


<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>ติดตั้งสันระนาบ (Rumble Strips) เพื่อลดความเร็วของยานพาหนะก่อนเข้าสู่ทางแยก ติดตั้งป้ายเตือนทางแยกแต่ละชนิด รวมถึงป้ายลดความเร็วก่อนถึงทางแยก</p>
--

4.3.4 ประเด็นด้านป้ายจราจร

ตารางที่ 4.4 ประเด็นด้านป้ายจราจรที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข

4.3.4.1 ประเด็นป้ายทั่วไป	
<u>ประเด็นปัญหา</u>	
จากการตรวจสอบพบว่าในสายทางตลอดแนว ป้ายเตือน ชำรุด ติดตั้งไม่เหมาะสม ป้าย แนะนำไม่เพียงพอ เช่น ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายเตือนทางโค้ง ป้ายเตือนในเขตชุมชน	
	
<u>แนวทางแก้ไข</u>	
ติดตั้งป้ายเตือนและป้ายแนะนำที่เพียงพอ เช่น ป้ายทางโค้ง ป้ายทางเชื่อม ป้ายจำกัด ความเร็ว โดยติดตั้งในจุดที่สามารถเห็นได้ชัดเจนทั้งเวลากลางวัน และ เวลากลางคืน	

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

4.3.4.2 การมองเห็นป้ายจราจร	
<p><u>ประเด็นปัญหา</u></p> <p>ประเด็นป้ายที่ไม่เกี่ยวข้องกับการจราจรถูกติดตั้งอยู่บริเวณข้างทาง อาจเกิดความสับสนให้กับผู้ขับขี่ยานพาหนะ</p>	
	
<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>รื้อถอนป้ายที่ไม่เกี่ยวข้อง ป้ายจราจรที่ไม่ใช่แล้ว เพื่อป้องกันความสับสนของผู้ขับขี่</p>	
<p><u>ประเด็นปัญหา</u></p> <p>ประเด็นปัญหาป้ายจราจร เช่น ป้ายแนะนำ ไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนเนื่องจากจุดติดตั้งไม่เหมาะสม และป้ายจราจร เช่น ป้ายจำกัดความเร็ว ไม่ได้มาตรฐาน ติดตั้งบดบังกับอุปกรณ์อื่น ๆ และไม่ดึงดูดความสนใจจากผู้ขับขี่</p>	
	
<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>ติดตั้งป้ายจราจรให้มีขนาดเหมาะสมกับความเร็วในบริเวณดังกล่าว ให้ผู้ขับขี่ทราบถึงแนวเส้นทางข้างหน้า และปรับเปลี่ยนรูปแบบป้าย และ จุดที่ติดตั้งให้มีความเหมาะสม</p>	

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

4.3.4.3 เสาติดตั้งป้ายจราจร	
<p><u>ประเด็นปัญหา</u></p> <p>เสาติดตั้งป้ายจราจรบริเวณทางแยก ทางเชื่อมถูกติดตั้งใกล้กับช่องจราจร เป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ที่อาจจะชนได้</p>	
	
<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>ปรับแนวการติดตั้งให้มีระยะที่ปลอดภัย ปราศจากสิ่งกีดขวางที่เป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ หรือพิจารณาติดตั้งอุปกรณ์กันชนเพื่อลดความรุนแรงจากการเสียดสีหลักชนเสาข้างทาง</p>	

4.3.5 ประเด็นด้านเครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทาง

ตารางที่ 4.5 ประเด็นด้านเครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทางที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข

4.3.5.1 ปัญหาทั่วไป	
<p><u>ประเด็นปัญหา</u></p> <p>เครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทางไม่อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ตามปกติ รวมถึงไม่มีเครื่องหมายลูกศรบนผิวทางในบริเวณที่จำเป็น และเครื่องหมายที่ไม่จำเป็น ไม่ถูกย้ายหรือลบ</p>	
	

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>ปรับปรุง ติดตั้งเครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทางที่ชำรุดให้สามารถใช้งานได้ และมองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน</p>
<p>4.3.5.2 เส้นจราจร</p>
<p><u>ประเด็นปัญหา</u></p> <p>เส้นแบ่งทิศทางการจราจรบนผิวทางไม่มี ในบางจุดไม่สามารถใช้งานได้ เช่น เส้นขอบทาง เส้นชะลอความเร็ว เส้นแบ่งทิศทางการจราจร หรือเส้นจราจรเลือนรางและไม่ชัดเจน บางตำแหน่งถูกเศษวัสดุหรือวัชพืชบดบัง</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>ปรับปรุง เครื่องหมายจราจรบนผิวทางให้มีความชัดเจน กำจัดวัชพืชหรือเศษวัสดุที่บดบังเส้นจราจรปรับปรุงหรือติดตั้งเส้นชะลอความเร็วบริเวณทางโค้งทางแยก ชุมชนและบริเวณหน้าโรงเรียน</p>
<p>4.3.5.3 หลัคนำทางและป้ายสะท้อนแสง</p>
<p><u>ประเด็นปัญหา</u></p> <p>ตลอดสายทางมีต้นไม้และวัชพืชบดบังหลักหมยนำทาง และอุปกรณ์นำทางต่าง ๆ ที่อยู่ในบริเวณขอบทางตลอดสายทาง</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>ตัดแต่งกิ่งไม้ข้างทางที่บดบังหลักหมยนำทาง และอุปกรณ์นำทางต่าง ๆ</p>	
<p>4.3.5.4 อุปกรณ์เตือนและอุปกรณ์นำทางโค้ง</p>	
<p><u>ประเด็นปัญหา</u></p> <p>บริเวณช่วงก่อนเข้าทางโค้ง ไม่มีการติดตั้งอุปกรณ์นำทาง เช่น ป้ายเซฟรอน(ป้ายจราจรประเภทเครื่องหมายเตือน) ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายแนะนำทางโค้งที่เพียงพอ</p>	
	
<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>ติดตั้งป้ายแนะนำทางโค้งให้เพียงพอ และ เหมาะสม สามารถเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบถึงแนวเส้นทางข้างหน้าได้อย่างชัดเจน</p>	
<p>4.3.5.5 เส้นชะลอความเร็ว (Rumble Strips)</p>	
<p><u>ประเด็นปัญหา</u></p> <p>บริเวณช่วงก่อนเข้าทางโค้ง ไม่มีการติดตั้งอุปกรณ์นำทาง เช่น ป้ายเซฟรอน(ป้ายจราจรประเภทเครื่องหมายเตือน) ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายแนะนำทางโค้งที่เพียงพอ</p>	
	

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>ติดตั้งป้ายแนะนำทางโค้งให้เพียงพอ และ เหมาะสม สามารถเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบถึงแนวเส้นทางข้างหน้าได้อย่างชัดเจน</p>

4.3.6 ประเด็นด้านสภาพอันตรายข้างทาง

ตารางที่ 4.6 ประเด็นด้านสภาพอันตรายข้างทางที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข

<h4>4.3.6.1 เขตปลอดสิ่งกีดขวางข้างทาง (Clear Zones)</h4>	
<p><u>ประเด็นปัญหา</u></p> <p>บริเวณข้างทางมีความเสี่ยงจากการเผาหญ้าข้างทาง บดบังการมองเห็นของผู้ขับขี่ยานพาหนะ หรือคนเดินเท้าและคนขี่จักรยานข้างทาง</p>	
	
<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>ปรับปรุงขยายไหล่ทางในบริเวณชุมชน หรือประชาสัมพันธ์การงดเผาเศษหญ้าข้างทางให้ประชาชนได้รับทราบ</p>	
<h4>4.3.6.2 ราวกันอันตราย</h4>	

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

ประเด็นปัญหา

ราวกันอันตรายบริเวณสะพาน ชำรุด บิดเบี้ยว ถูกชนเสียหาย ติดตั้งไม่ได้มาตรฐานหากเกิดอุบัติเหตุรถเสียหลักชนอาจเกิดความเสียหายรุนแรงได้ หรือสภาพไม่พร้อมใช้งานโดยถูกต้นไม้บดบัง ไม่ได้รับการปรับปรุง ซ่อมแซม ดูแลรักษา



แนวทางแก้ไข

ปรับปรุงราวกันอันตรายบริเวณดังกล่าว เช่น ตัดต้นไม้ วัชพืชที่ปกคลุมออก ปรับแก้ไขปลายรอยต่อของราวกันอันตรายกับสะพานควรอยู่ด้านใน รวมถึงปรับตั้งราวที่ชำรุดให้สามารถใช้งานได้

4.3.7 ประเด็นด้านสัญญาณไฟจราจร

ตารางที่ 4.7 ประเด็นด้านสัญญาณไฟจราจรที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข

4.3.7.1 การทำงานของสัญญาณไฟจราจร

ประเด็นปัญหา

ช่วงบริเวณทางเชื่อม ทางแยกตลอดแนวเส้นทาง มีระบบไฟสัญญาณเตือน แต่ไม่สามารถใช้งานได้ตามปกติ



ตารางที่ 4.7 (ต่อ)

<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>ปรับปรุงหรือซ่อมแซมสัญญาณไฟจราจรในบริเวณที่ไม่สามารถใช้งานได้กลับมาใช้ตามปกติ รวมถึงพิจารณาติดตั้งเพิ่มเติมบริเวณชุมชน และ บริเวณโรงเรียน</p>
--

4.3.8 ประเด็นด้านคนเดินเท้าและคนขี่จักรยาน

ตารางที่ 4.8 ประเด็นด้านคนเดินเท้าและคนขี่จักรยานที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข

4.3.8.1 คนเดินเท้า	
<u>ประเด็นปัญหา</u>	
ตำแหน่งของทางคนเดินข้ามบริเวณหน้าโรงเรียน หรือบริเวณชุมชนไม่เหมาะสม เนื่องจากเป็นทางแคบ และไม่มีเครื่องหมายจราจร คนเดินข้าม หรือทางม้าลาย	
	
<u>แนวทางแก้ไข</u>	
ปรับปรุงตีเส้นทางม้าลาย ติดตั้งป้ายเตือนทางข้าม ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยในการมองเห็น ตำแหน่งจุดคนเดินข้ามให้ชัดเจนยิ่งขึ้น หรือพิจารณาขยายไหล่ทางฟุตบอล	

ตารางที่ 4.8

<p><u>ประเด็นปัญหา</u></p> <p>ทางคนเดินเท้ามีป้าย/สิ่งกีดขวางทางคนเดินเท้า ทำให้คนเดินเท้าต้องลงเดินบนผิวจราจร ซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>จัดการย้ายหรือเปลี่ยนป้ายที่ไม่เกี่ยวข้องกับจราจร ออกไปติดตั้งนอกเขตชุมชน ติดตั้งป้าย/เครื่องหมายจราจรเตือนให้ได้มาตรฐานเพียงพอ</p>
<p><u>ประเด็นปัญหา</u></p> <p>บริเวณทางแยกในเขตชุมชน ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินเท้า ซึ่งเป็นบริเวณที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะมีโอกาสเฉี่ยวชนคนเดินเท้าข้างทางได้</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>ปรับปรุงทางเดินเท้าบริเวณดังกล่าว และพิจารณาติดตั้งรั้วบริเวณทางข้าม เพื่อป้องกันคนเดินเท้าจากยานพาหนะที่สัญจรไปมา</p>

4.3.9 ประเด็นด้านพื้นถนน

ตารางที่ 4.9 ประเด็นด้านพื้นถนนที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข

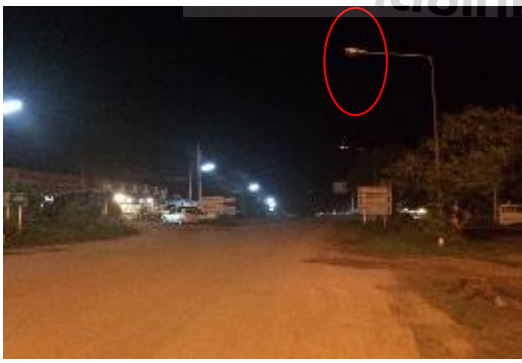

4.3.9.1 สภาพพื้นถนน	
<p><u>ประเด็นปัญหา</u></p> <p>พื้นถนนมีปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ในหลายจุด เนื่องจากมีสภาพชำรุดทรุดโทรม</p>	 
<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>พิจารณาซ่อมบำรุงผิวถนนให้มีสภาพที่ใช้งานได้</p>	
<p><u>ประเด็นปัญหา</u></p> <p>บริเวณดังกล่าวมีเศษวัสดุบนผิวทาง เช่น เศษหิน เศษดิน ทรายบนผิวจราจร ซึ่งอาจเป็นปัจจัยที่ทำให้ผิวถนนเกิดสภาพลื่น ทำให้รถจักรยาน หรือจักรยานยนต์เสียหลักได้ง่าย</p>	 
<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>กำจัดเศษวัสดุบนผิวทางและไหล่ทาง</p>	

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

4.3.9.2 สภาพน้ำขังบนผิวจราจร	
<p>ประเด็นปัญหา</p> <p>บริเวณไหล่ทางมีน้ำท่วมขัง ซึ่งเกิดจากการถมดินเชื่อมทาง ซึ่งจากการตรวจสอบไม่พบระบบระบายน้ำข้างทาง</p>	
	
<p>แนวทางแก้ไข</p> <p>พิจารณาปรับปรุงระบบระบายน้ำข้างทางให้สามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>	

4.3.10 ประเด็นไฟฟ้าส่องสว่าง

ตารางที่ 4.10 ประเด็นด้านไฟฟ้าส่องสว่างที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข

4.3.10.1 ปัญหาทั่วไปของไฟฟ้าส่องสว่าง	
<p>ประเด็นปัญหา</p> <p>ไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณชุมชนจําโรค/ไม่เพียงพอ ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ยานพาหนะ</p>	
	

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

แนวทางแก้ไข

พิจารณาซ่อมบำรุง/ปรับปรุงแก้ไข/เพิ่มเติมไฟฟ้าส่องสว่างให้เพียงพอและเหมาะสม

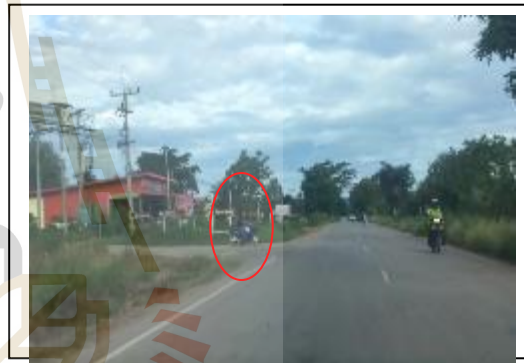
4.3.11 ประเด็นทางเชื่อม

ตารางที่ 4.11 ประเด็นทางเชื่อมที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข

4.3.11.1 ปัญหาทั่วไปของประเด็นทางเชื่อม

ประเด็นปัญหา

ตำแหน่งของทางเชื่อมตลอดสายทาง ไม่มีอุปกรณ์ป้องกันด้านความปลอดภัย เช่น ป้ายเตือนทางแยก ป้ายชะลอความเร็ว/อุปกรณ์ชะลอความเร็ว



แนวทางแก้ไข

พิจารณาติดตั้งป้ายทั้งทางหลัก และ ทางเชื่อม รวมถึงอุปกรณ์ชะลอความเร็วก่อนถึงทางเชื่อมทุกจุดในสายทาง

4.3.11.2 ระยะเวลามองเห็นทางเชื่อม

ประเด็นปัญหา

ตำแหน่งของทางเชื่อมและมุมมองของทางเชื่อมไม่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน อีกทั้งระยะการมองเห็นของทางเชื่อมถูกบดบังโดยต้นไม้ สิ่งก่อสร้าง และวัชพืช



ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>พิจารณาปรับปรุงแนวทางการมองเห็น เพื่อให้ผู้สัญจรสังเกตเห็นทางเชื่อมได้อย่างชัดเจน</p>
<p><u>ประเด็นปัญหา</u></p> <p>บริเวณชุมชนมีการจอดยานพาหนะบริเวณข้างทางที่บดบังการมองเห็นทางเชื่อม ไม่มีป้ายเตือนทางเชื่อม และ ไม่สามารถมองเห็นป้าย หรือ ทางเชื่อมได้อย่างชัดเจน</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
<p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>พิจารณาปรับปรุงแนวทางการมองเห็นเพื่อให้ผู้สัญจรสามารถสังเกตเห็นทางเชื่อมได้อย่างชัดเจน โดยทำเครื่องหมายห้ามจอดบริเวณขอบทางและติดตั้งป้ายห้ามจอดบริเวณใกล้ทางเชื่อม</p>

4.3.12 ประเด็นด้านการจอดรถ

ตารางที่ 4.12 ประเด็นด้านการจอดรถที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข

<p>4.3.12.1 ปัญหาทั่วไป</p>
<p><u>ประเด็นปัญหา</u></p> <p>มีการจอดยานพาหนะบริเวณทางเท้า ซึ่งอาจทำให้คนเดินเท้าไม่สามารถใช้งานทางเท้าได้อย่างเหมาะสม และมีการจอดยานพาหนะบริเวณข้างทาง ซึ่งอาจบดบังการมองเห็นของยานพาหนะที่สัญจรและบดบังทางเชื่อม ซึ่งเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>

ตารางที่ 4.12 (ต่อ)

แนวทางแก้ไข

ติดตั้งเครื่องหมายจราจรห้ามจอดบริเวณขอบทางหรือติดตั้งป้ายห้ามจอดข้างทาง

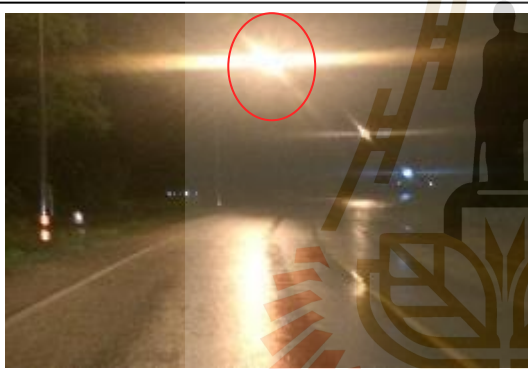
4.3.13 ประเด็นด้านอื่น ๆ

ตารางที่ 4.13 ประเด็นด้านการจราจรที่พบและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข

4.3.13.1 แสงสะท้อนเข้าตาผู้ขับขี่

ประเด็นปัญหา

บริเวณดังกล่าวผิวถนนมีลักษณะเป็นผิวคลื่น แสงสะท้อนจากไฟฟ้าส่องสว่าง/แสงไฟจากยานพาหนะที่อยู่ฝั่งตรงข้าม ทำให้ทัศนวิสัยการมองเห็นของผู้ขับขี่ถูกรบกวน



แนวทางแก้ไข

พิจารณาปรับปรุง/ติดตั้งอุปกรณ์ลดแสงสะท้อนของผิวถนน หรือ ยานพาหนะในทิศทางตรงข้าม

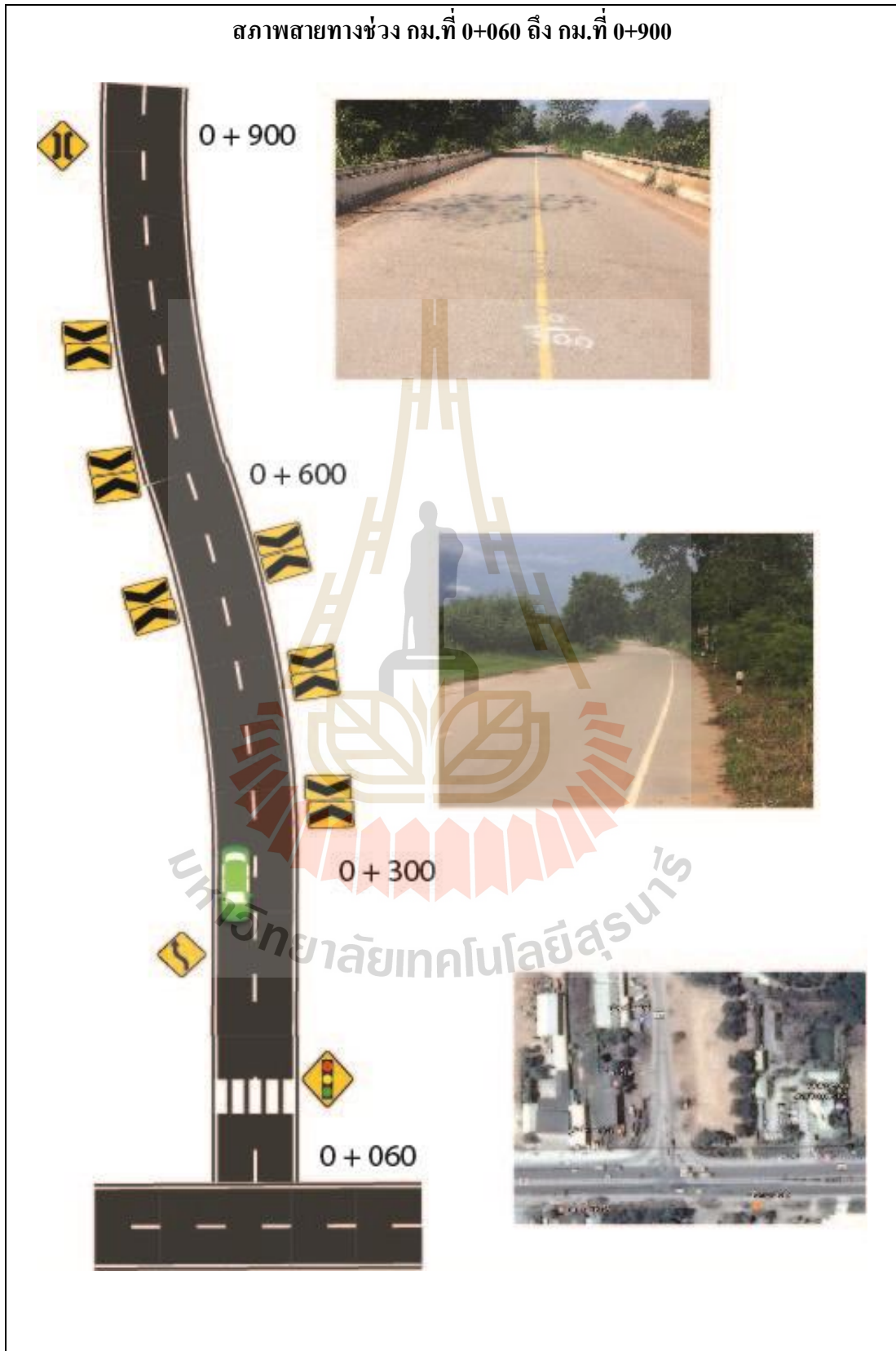
4.4 การตรวจสอบสภาพทั่วไปของถนน ข้อเสนอแนะการปรับปรุงจาก กม.ที่ 0+060 – 17+000

การตรวจสอบจากลักษณะทางกายภาพของถนน โดยได้ทำการตรวจสอบลักษณะทั่วไปทุกระยะ 300 เมตร พร้อมทั้งรายงานข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขระยะสั้น และระยะยาวตามงบประมาณที่มีอยู่ ดังแสดงตามตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 การตรวจสอบลักษณะของถนน กม.ที่ 0+060 - กม.ที่ 17+000

สภาพทั่วไป กม.ที่ 0+060 ถึง กม.ที่ 0+900	
ลักษณะทางกายภาพ	รายละเอียดช่วงถนน
	ลักษณะทางกายภาพ : จำนวน 2 ช่องจราจร (ไป – กลับ) ลักษณะผิวจราจร : แอสฟัลท์ติกคอนกรีต ปริมาณจราจร/วัน : - PCU/วัน ค่า IRI เฉลี่ย : -
	ลักษณะถนน <ul style="list-style-type: none"> ● กม.ที่ 0+060 - 0+400 เป็นย่านชุมชน ● กม.ที่ 0+400 - 0+900 เป็นเขตนอกเมือง ● มีอุปกรณ์จราจรชำรุด เสื่อมสภาพ เช่น เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง อุปกรณ์นำทางอยู่ในสภาพชำรุด เส้นจราจรเลือนลาง มองไม่ค่อยเห็น ข้อเสนอแนะปรับปรุงแก้ไขเร่งด่วน (ระยะสั้น) <ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับปรุงทาสีหลัก กม. 2. ปรับปรุงป้ายทางโค้ง 3. ติดตั้งป้ายชะลอความเร็วเขตชุมชน 4. ติดตั้งป้ายเตือนสะพาน/ทางแคบ 5. ทาสีเส้นจราจรทางข้ามคนเดินเท้า
	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (ระยะกลาง - ระยะยาว) ปรับปรุงทางเชื่อม ทางแยก ขยายสะพาน ขยายไหล่ทางในเขตชุมชน ติดตั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่างเพิ่มเติม
	

ตารางที่ 4.14 (ต่อ)



ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

สภาพทั่วไป กม.ที่ 0+900 ถึง กม.ที่ 1+800	
ลักษณะทางกายภาพ	รายละเอียดช่วงถนน
	<p>ลักษณะทางกายภาพ : จำนวน 2 ช่องจราจร (ไป – กลับ)</p> <p>ลักษณะผิวจราจร : แอสฟัลต์ติกคอนกรีต</p> <p>ปริมาณจราจร/วัน : - PCU/วัน</p> <p>ค่า IRI เฉลี่ย : -</p> <p>ลักษณะถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● กม.ที่ 0+900 -1+800 เป็นเขตนอกเมือง ● มีอุปกรณ์จราจรชำรุด เสื่อมสภาพ เช่น เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง อุปกรณ์นำทางอยู่ในสภาพชำรุด เส้นจราจรเลือนลาง มองไม่ค่อยเห็น <p>ข้อเสนอแนะปรับปรุงแก้ไขเร่งด่วน (ระยะสั้น)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับปรุงทาสีหลัก กม. 2. ปรับปรุงป้ายทางโค้ง 3. ติดตั้งป้ายเตือนทางแยก 4. ติดตั้งป้ายเตือนสะพาน/ทางแคบ 5. ทาสีเส้นจราจรทางข้ามคนเดินเท้า <p>ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (ระยะกลาง – ระยะยาว)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ปรับปรุงทางเชื่อม ทางแยก ขยายสะพาน ขยายไหล่ทางในเขตชุมชน ● ปรับปรุงระบบไฟฟ้าส่องสว่างเพิ่มเติม ● ปรับปรุงทาสีเส้นชะลอความเร็ว
	
	
	

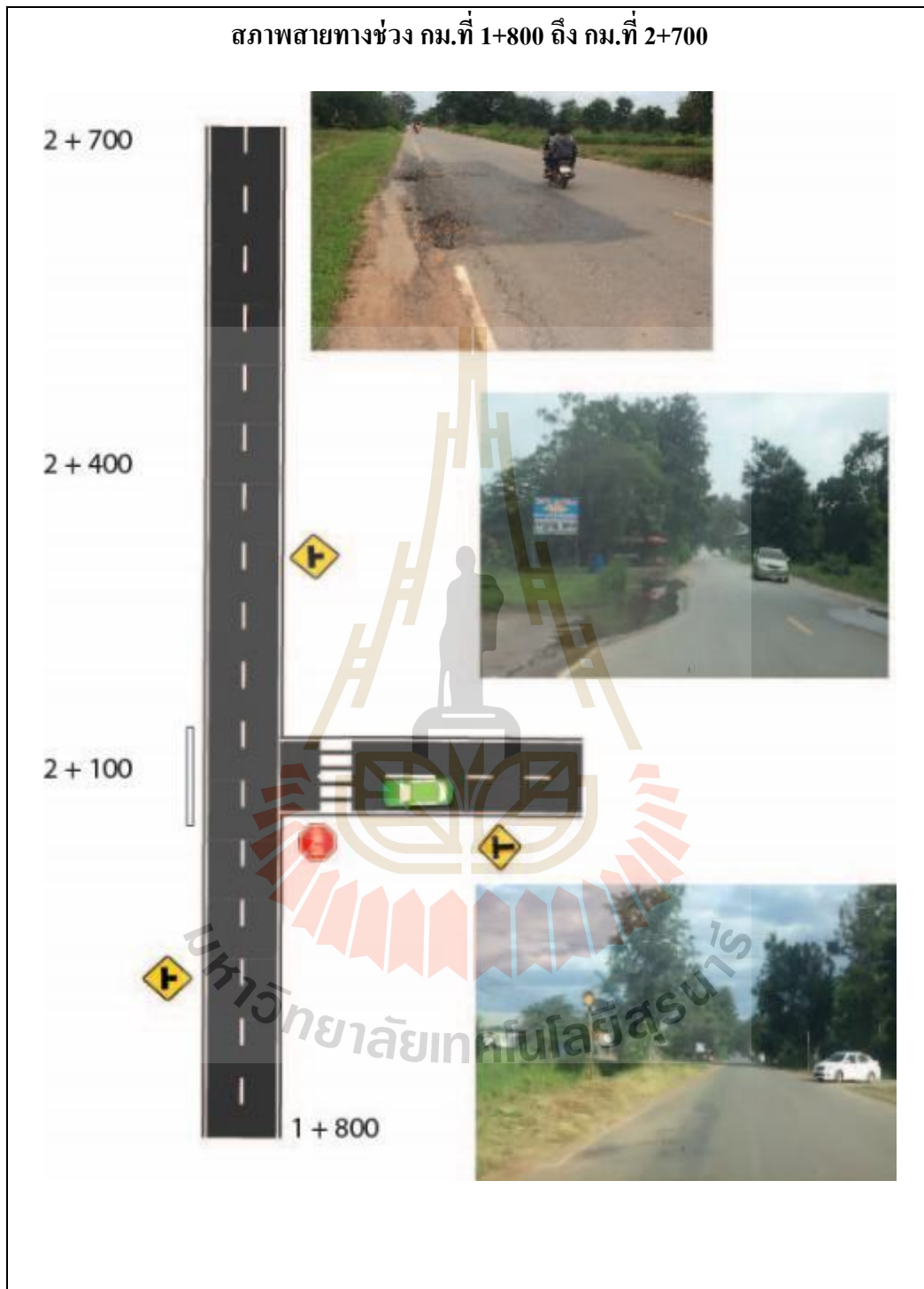
ตารางที่ 4.14 (ต่อ)



ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

สภาพทั่วไป กม.ที่ 1+800 ถึง กม.ที่ 2+700	
ลักษณะทางกายภาพ	รายละเอียดช่วงถนน
	<p>ลักษณะทางกายภาพ : จำนวน 2 ช่องจราจร (ไป – กลับ)</p> <p>ลักษณะผิวจราจร : แอสฟัลต์ติกคอนกรีต</p> <p>ปริมาณจราจร/วัน : - PCU/วัน</p> <p>ค่า IRI เฉลี่ย : -</p> <p>ลักษณะถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> • กม.ที่ 1+800 -2+700 เป็นเขตนอกเมือง มีทางเชื่อมซ้ายทาง • มีอุปกรณ์จราจรชำรุด เสื่อมสภาพ เช่น เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง อุปกรณ์นำทางอยู่ในสภาพชำรุด เส้นจราจรเลือนลาง มองไม่ค่อยเห็น <p>ข้อเสนอแนะปรับปรุงแก้ไขเร่งด่วน (ระยะสั้น)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับปรุงทาสีหลัก กม. 2. ปรับปรุงป้ายเตือนก่อนเข้าทางหลัก 3. ติดตั้งป้ายเตือนทางแยก 4. ติดตั้งป้ายเตือนชะลอความเร็ว 5. ทาสีเส้นจราจรทางข้ามคนเดินเท้า <p>ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (ระยะกลาง – ระยะยาว)</p> <ul style="list-style-type: none"> • ปรับปรุงทางเชื่อม ทางแยก โดยขยายไหล่ทางคนเดินเท้า • ปรับปรุงระบบไฟฟ้าส่องสว่างเพิ่มเติม • ปรับปรุงทาสีเส้นชะลอความเร็ว
	
	
	

ตารางที่ 4.14 (ต่อ)



ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

สภาพทั่วไป กม.ที่ 2+700 ถึง กม.ที่ 3+600	
ลักษณะทางกายภาพ	รายละเอียดช่วงถนน
	<p>ลักษณะทางกายภาพ : จำนวน 2 ช่องจราจร (ไป – กลับ)</p> <p>ลักษณะผิวจราจร : แอสฟัลต์ติกคอนกรีต</p> <p>ปริมาณจราจร/วัน : - PCU/วัน</p> <p>ค่า IRI เฉลี่ย : -</p> <p>ลักษณะถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● กม.ที่ 2+700 -3+600 เป็นเขตนอกเมือง มีสิ่งกีดขวางบดบังข้างทาง ● เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง อุปกรณ์นำทางอยู่ในสภาพชำรุด เส้นจราจรเลือนลาง มองไม่ค่อยเห็น <p>ข้อเสนอแนะปรับปรุงแก้ไขเร่งด่วน (ระยะสั้น)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับปรุงทาสีหลัก กม. 2. ปรับปรุงตัดหญ้าข้างทาง 3. ติดตั้งป้ายเตือนจำกัดความเร็ว 4. ทาสีเส้นจราจรทางข้ามคนเดินเท้า
	<p>ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (ระยะกลาง – ระยะยาว)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ปรับปรุงข้างทาง โดยขยายไหล่ทางให้ ผู้ขับ จักรยาน และ จักรยานยนต์ ● ปรับปรุงอุปกรณ์นำทางเพื่อการจราจร ทั้งในเวลากลางวัน และ กลางคืน ● ปรับปรุงทาสีเส้นชะลอความเร็ว
	
	

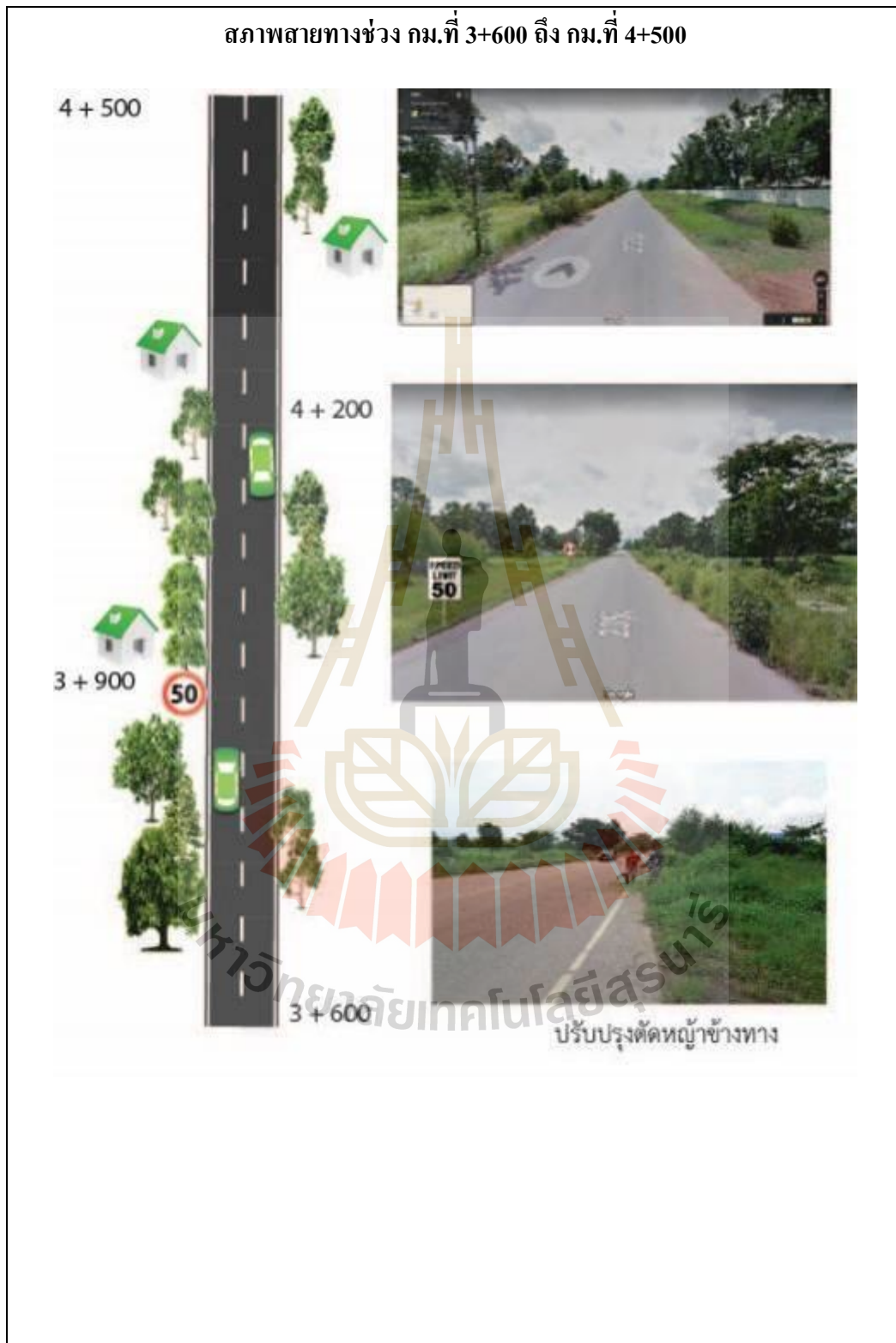
ตารางที่ 4.14 (ต่อ)



ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

สภาพทั่วไป กม.ที่ 3+600 ถึง กม.ที่ 4+500	
ลักษณะทางกายภาพ	รายละเอียดช่วงถนน
	<p>ลักษณะทางกายภาพ : จำนวน 2 ช่องจราจร (ไป – กลับ)</p> <p>ลักษณะผิวจราจร : แอสฟัลท์ติกคอนกรีต</p> <p>ปริมาณจราจร/วัน : - PCU/วัน</p> <p>ค่า IRI เฉลี่ย : -</p> <p>ลักษณะถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● กม.ที่ 3+600 -4+500 เป็นเขตนอกเมือง มีสิ่งกีดขวางบดบังข้างทาง ● เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง อุปกรณ์นำทางอยู่ในสภาพชำรุด เส้นจราจรเลือนลาง มองไม่ค่อยเห็น ● บริเวณก่อนถึง กม.ที่ 5+000 เป็นทางขึ้นเนิน ระยะการมองเห็นรถฝั่งตรงข้ามของรถที่วิ่งด้วยความเร็วจะมองไม่เห็น <p>ข้อเสนอแนะปรับปรุงแก้ไขเร่งด่วน (ระยะสั้น)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับปรุงทาสีหลัก กม. 2. ปรับปรุงตัดหญ้าข้างทาง 3. ติดตั้งป้ายเตือนจำกัดความเร็ว 4. ปรับปรุงทางระบายน้ำข้างทาง <p>ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (ระยะกลาง – ระยะยาว)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ปรับปรุงข้างทาง โดยขยายไหล่ทาง ให้ ผู้ ขับ ขี่ รถ จักรยาน และ จักรยานยนต์ ● ปรับปรุงอุปกรณ์นำทางเพื่อการจราจร ทั้งในเวลากลางวัน และ กลางคืน ● ปรับปรุงทาสีเส้นชะลอความเร็ว
	
	
	

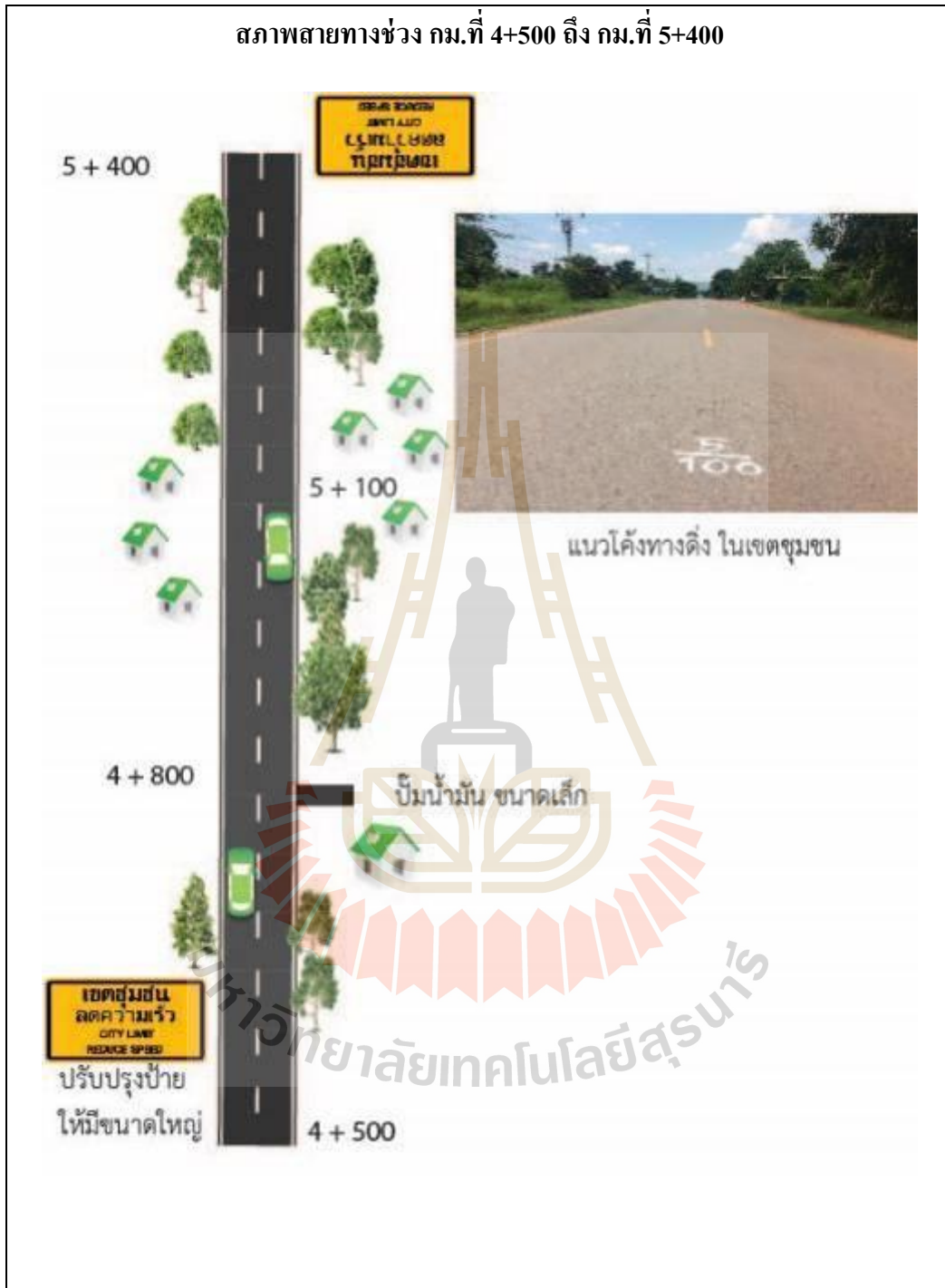
ตารางที่ 4.14 (ต่อ)



ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

สภาพทั่วไป กม.ที่ 4+500 ถึง กม.ที่ 5+400	
ลักษณะทางกายภาพ	รายละเอียดช่วงถนน
	<p>ลักษณะทางกายภาพ : จำนวน 2 ช่องจราจร (ไป – กลับ)</p> <p>ลักษณะผิวจราจร : แอสฟัลต์ติกคอนกรีต</p> <p>ปริมาณจราจร/วัน : - PCU/วัน</p> <p>ค่า IRI เฉลี่ย : -</p> <p>ลักษณะถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● กม.ที่ 4+500 -5+400 เป็นเขตชุมชน มีจุดจอดรถประจำทาง ● เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง อุปกรณ์นำทางอยู่ในสภาพชำรุด เส้นจราจรเลือนลาง มองไม่ค่อยเห็น ● บริเวณ กม.ที่ 4+800 – 5+100 เป็นทางขึ้นเนิน มีรถเข้า-ออก บริเวณชุมชนมียานพาหนะเข้า-ออกตลอดเวลา <p>ข้อเสนอแนะปรับปรุงแก้ไขเร่งด่วน (ระยะสั้น)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับปรุงทาสีหลัก กม. 2. ปรับปรุงตัดหญ้าข้างทาง 3. ติดตั้งป้ายเตือน , เส้นชะลอความเร็ว และทางม้าลายในเขตชุมชน 4. ปรับปรุงทางระบายน้ำข้างทาง <p>ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (ระยะกลาง – ระยะยาว)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ปรับปรุงข้างทาง โดยขยายไหล่ทางให้ผู้ขับซึ่รถจักรยาน และจักรยานยนต์ ● ปรับปรุงอุปกรณ์นำทางเพื่อการจราจร ทั้งในเวลากลางวัน และ กลางคืน ● ปรับปรุงทาสีเส้นชะลอความเร็ว
	
	
	

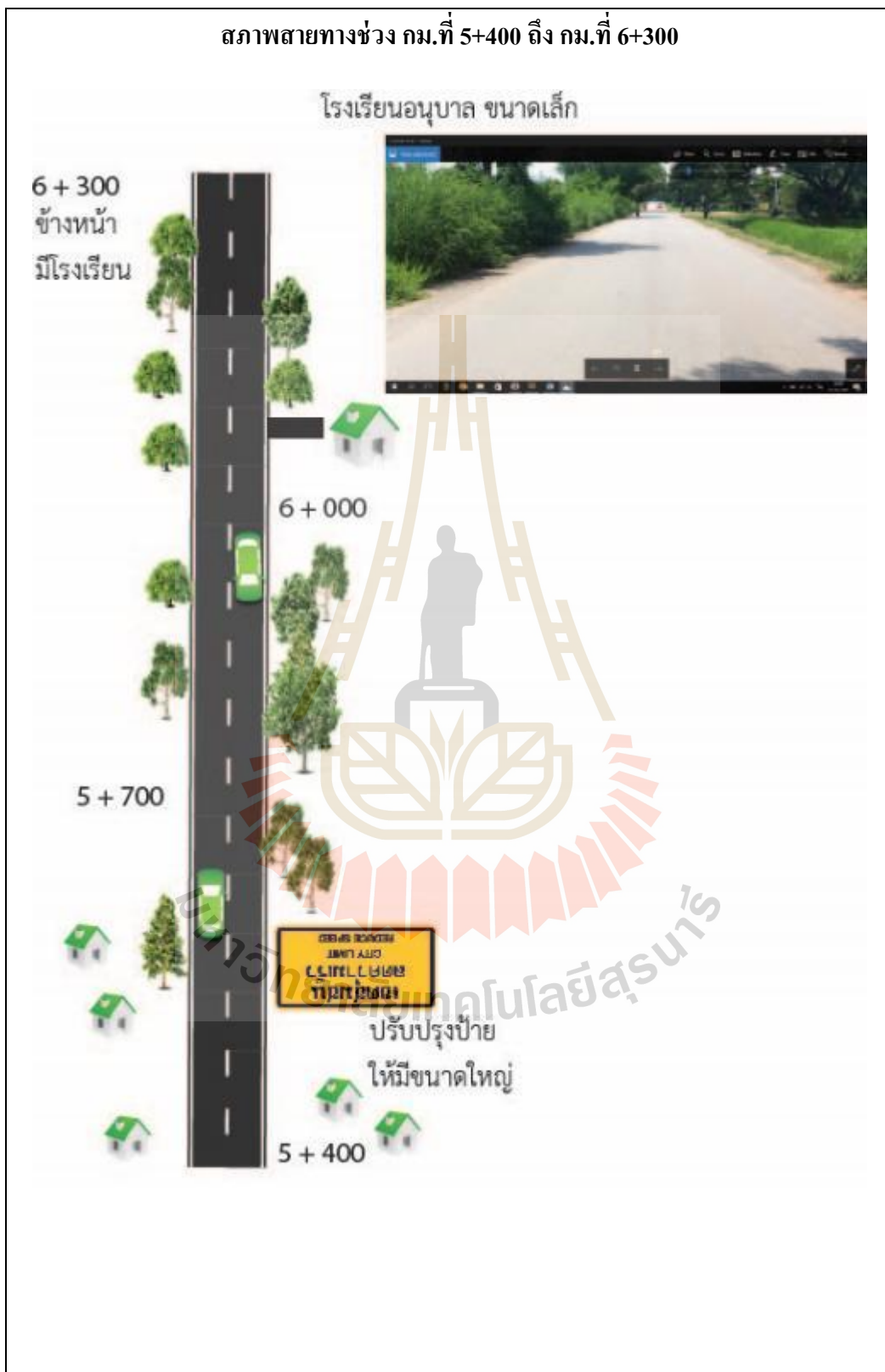
ตารางที่ 4.14 (ต่อ)



ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

สภาพทั่วไป กม.ที่ 5+400 ถึง กม.ที่ 6+300	
ลักษณะทางกายภาพ	รายละเอียดช่วงถนน
	<p>ลักษณะทางกายภาพ : จำนวน 2 ช่องจราจร (ไป – กลับ)</p> <p>ลักษณะผิวจราจร : แอสฟัลต์ติกคอนกรีต</p> <p>ปริมาณจราจร/วัน : - PCU/วัน</p> <p>ค่า IRI เฉลี่ย : -</p> <p>ลักษณะถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> • กม.ที่ 5+400 -6+300 เป็นเขตนอกเมือง มีสิ่งกีดขวางบดบังข้างทาง • เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง อุปกรณ์นำทางอยู่ในสภาพชำรุด เส้นจราจรเลือนลาง มองไม่ค่อยเห็น • บริเวณ กม.ที่ 6+000 มีทางเชื่อมเข้า-ออกบ้าน <p>ข้อเสนอแนะปรับปรุงแก้ไขเร่งด่วน (ระยะสั้น)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับปรุงทาสีหลัก กม. 2. ปรับปรุงตัดหญ้าข้างทาง 3. ติดตั้งป้ายเตือนรถเข้า-ออก 4. ปรับปรุงทางระบายน้ำข้างทาง <p>ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (ระยะกลาง – ระยะยาว)</p> <ul style="list-style-type: none"> • ปรับปรุงข้างทาง โดยขยายไหล่ทางให้ ผู้ ขับ จักรยาน และ จักรยานยนต์ • ปรับปรุงอุปกรณ์นำทางเพื่อการจราจร ทั้งในเวลากลางวัน และ กลางคืน • ปรับปรุงทาสีเส้นชะลอความเร็ว
	
	
	

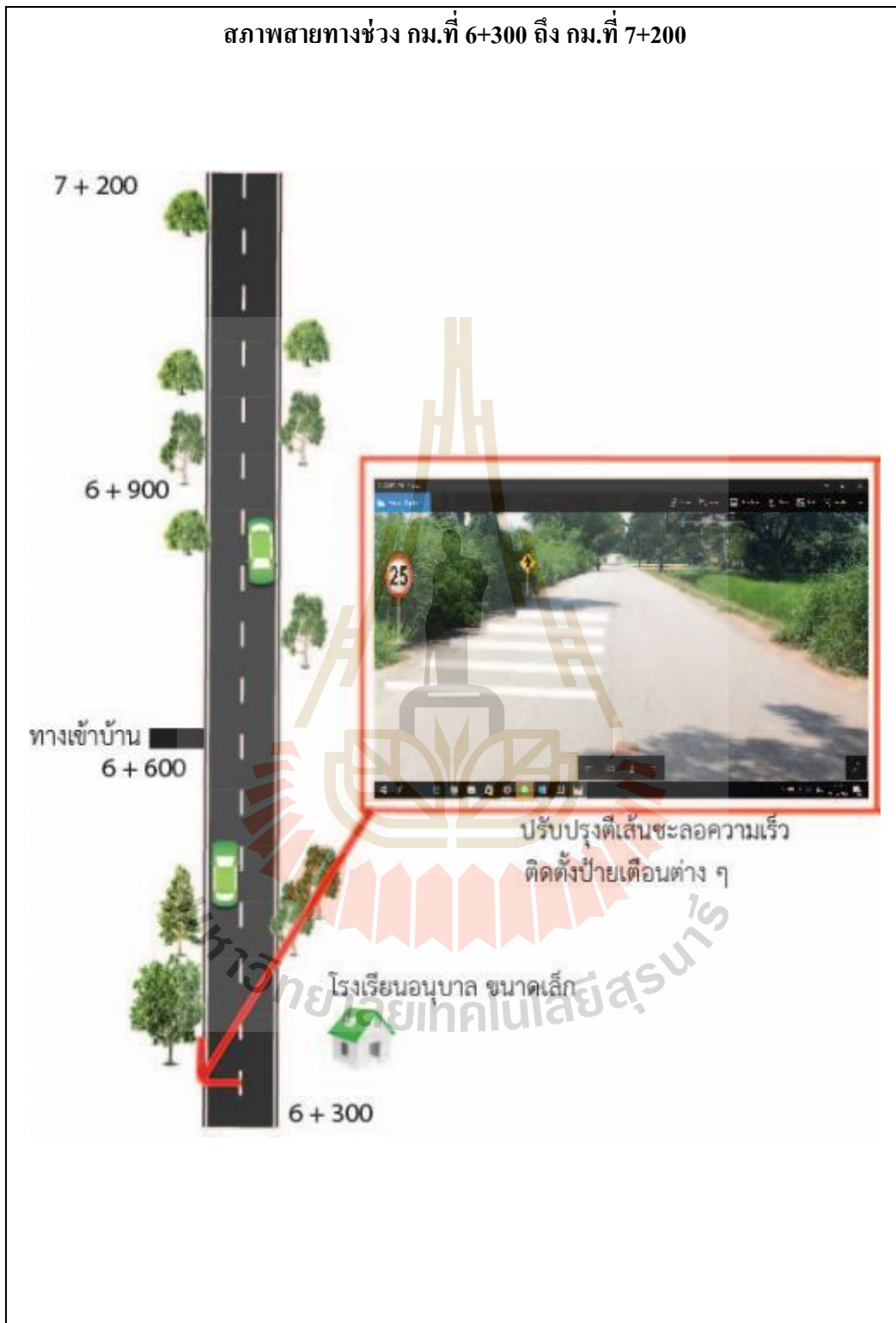
ตารางที่ 4.14 (ต่อ)



ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

สภาพทั่วไป กม.ที่ 6+300 ถึง กม.ที่ 7+200	
ลักษณะทางกายภาพ	รายละเอียดช่วงถนน
	<p>ลักษณะทางกายภาพ : จำนวน 2 ช่องจราจร (ไป – กลับ)</p> <p>ลักษณะผิวจราจร : แอสฟัลต์ติกคอนกรีต</p> <p>ปริมาณจราจร/วัน : - PCU/วัน</p> <p>ค่า IRI เฉลี่ย : -</p> <p>ลักษณะถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> • กม.ที่ 6+300 -7+200 เป็นเขตนอกเมือง มีสิ่งกีดขวางบดบังข้างทาง • เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง อุปกรณ์นำทางอยู่ในสภาพชำรุด เส้นจราจรเลือนลาง มองไม่ค่อยเห็น • บริเวณ กม.ที่ 6+500 ซ้ายทาง มีทางเชื่อมเข้า - ออกบ้าน <p>ข้อเสนอแนะปรับปรุงแก้ไขเร่งด่วน (ระยะสั้น)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับปรุงทาสีหลัก กม. 2. ปรับปรุงตัดหญ้าข้างทาง 3. ติดตั้งป้ายเตือนรถเข้า – ออกโรงเรียน 4. ปรับปรุงทางระบายน้ำข้างทาง 5. ทาสีเส้น ชะลอความเร็ว ของ ยานพาหนะ <p>ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (ระยะกลาง – ระยะยาว)</p> <ul style="list-style-type: none"> • ปรับปรุงข้างทาง โดยขยายไหล่ทาง ให้ ผู้ขับ จักรยาน และ จักรยานยนต์ • ปรับปรุงอุปกรณ์นำทางเพื่อการจราจร ทั้งในเวลากลางวัน และ กลางคืน • ปรับปรุงทาสีเส้น ชะลอความเร็ว พร้อมป้ายเตือน ต่าง ๆ
	
	
	

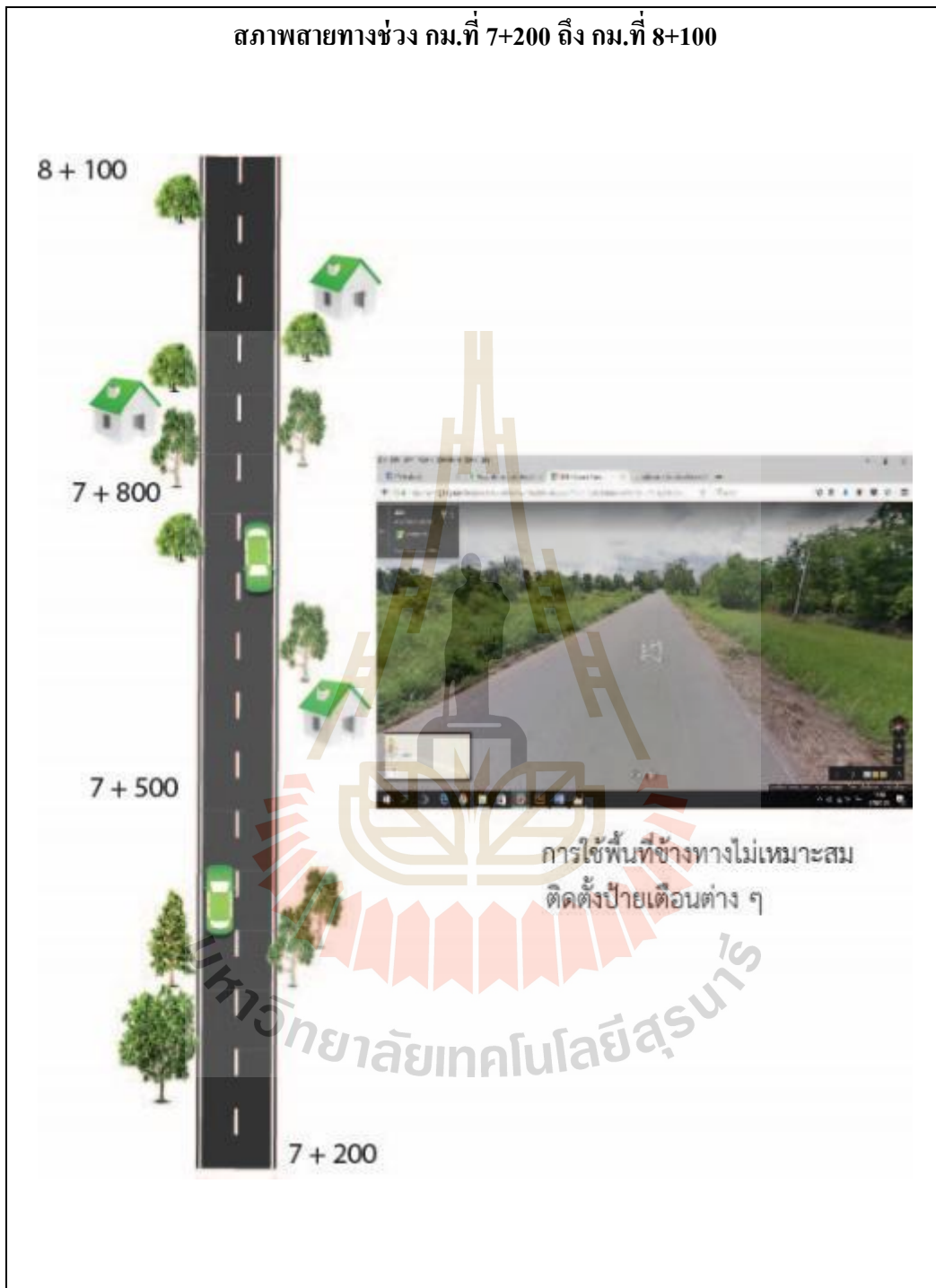
ตารางที่ 4.14 (ต่อ)



ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

สภาพทั่วไป กม.ที่ 7+200 ถึง กม.ที่ 8+100	
ลักษณะทางกายภาพ	รายละเอียดช่วงถนน
	ลักษณะทางกายภาพ : จำนวน 2 ช่องจราจร (ไป – กลับ) ลักษณะผิวจราจร : แอสฟัลต์ติกคอนกรีต ปริมาณจราจร/วัน : - PCU/วัน ค่า IRI เฉลี่ย : -
	ลักษณะถนน <ul style="list-style-type: none"> ● กม.ที่ 7+200 -8+100 เป็นเขตนอกเมือง มีสิ่งกีดขวางบดบังข้างทาง ● เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง อุปกรณ์นำทางอยู่ในสภาพชำรุด เส้นจราจรเลือนลาง มองไม่ค่อยเห็น ● บริเวณ กม.ที่ 6+500 ซ้ายทาง มีทางเชื่อมเข้า - ออกบ้าน ข้อเสนอแนะปรับปรุงแก้ไขเร่งด่วน (ระยะสั้น) <ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับปรุงทาสีหลัก กม. 2. ปรับปรุงตัดหญ้าข้างทาง 3. ติดตั้งป้ายเตือนรถเข้า – ออกโรงเรียน 4. ปรับปรุงทางระบายน้ำข้างทาง 5. ทาสีเส้น ชะลอความเร็ว ของ ยานพาหนะ ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (ระยะกลาง – ระยะยาว) <ul style="list-style-type: none"> ● ปรับปรุงข้างทาง โดยขยายไหล่ทาง ให้ ผู้ ขับ ขี่ รถ จักรยาน และ จักรยานยนต์ ● ปรับปรุงอุปกรณ์นำทางเพื่อการจราจร ทั้งในเวลากลางวัน และ กลางคืน ● ปรับปรุงทาสีเส้น ชะลอความเร็ว พร้อมป้ายเตือน ต่าง ๆ
	
	

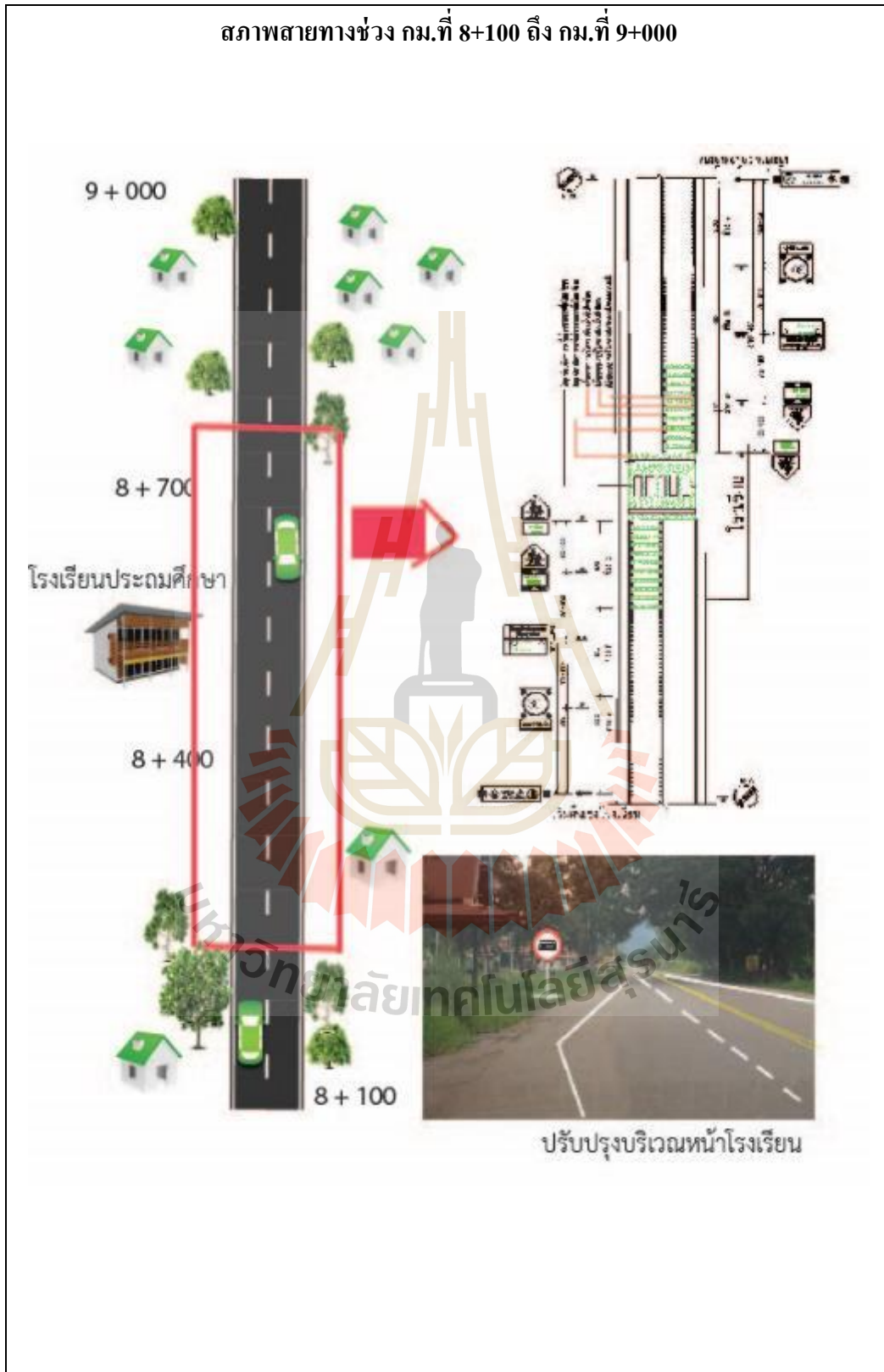
ตารางที่ 4.14 (ต่อ)



ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

สภาพทั่วไป กม.ที่ 8+100 ถึง กม.ที่ 9+000	
ลักษณะทางกายภาพ	รายละเอียดช่วงถนน
	<p>ลักษณะทางกายภาพ : จำนวน 2 ช่องจราจร (ไป – กลับ)</p> <p>ลักษณะผิวจราจร : แอสฟัลต์ติกคอนกรีต</p> <p>ปริมาณจราจร/วัน : - PCU/วัน</p> <p>ลักษณะถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● กม.ที่ 8+100 -9+000 เป็นทางเข้าเขตชุมชน ● เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง อุปกรณ์นำทางอยู่ในสภาพชำรุด เส้นจราจรเลือนลาง มองไม่ค่อยเห็น ● บริเวณ กม.ที่ 8+500 ซ้ายทาง มีโรงเรียนประถมศึกษา <p>ข้อเสนอแนะปรับปรุงแก้ไขเร่งด่วน (ระยะสั้น)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับปรุงทาสีหลัก กม. 2. ปรับปรุงตัดหญ้าข้างทาง 3. ติดตั้งป้ายเตือนรถเข้า – ออกโรงเรียน 4. ปรับปรุงทางระบายน้ำข้างทาง 5. ทาสีเส้นชะลอความเร็วของยานพาหนะ <p>ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (ระยะกลาง – ระยะยาว)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ปรับปรุงข้างทาง โดยขยายไหล่ทางให้ ผู้ขับ จักรยาน และ จักรยานยนต์ ● ปรับปรุงอุปกรณ์นำทางเพื่อการจราจร ทั้งในเวลากลางวัน และ กลางคืน ● ติดตั้งป้าย ไฟกระพริบ และอุปกรณ์เตือนมาตรฐานบริเวณโรงเรียน
	
	
	

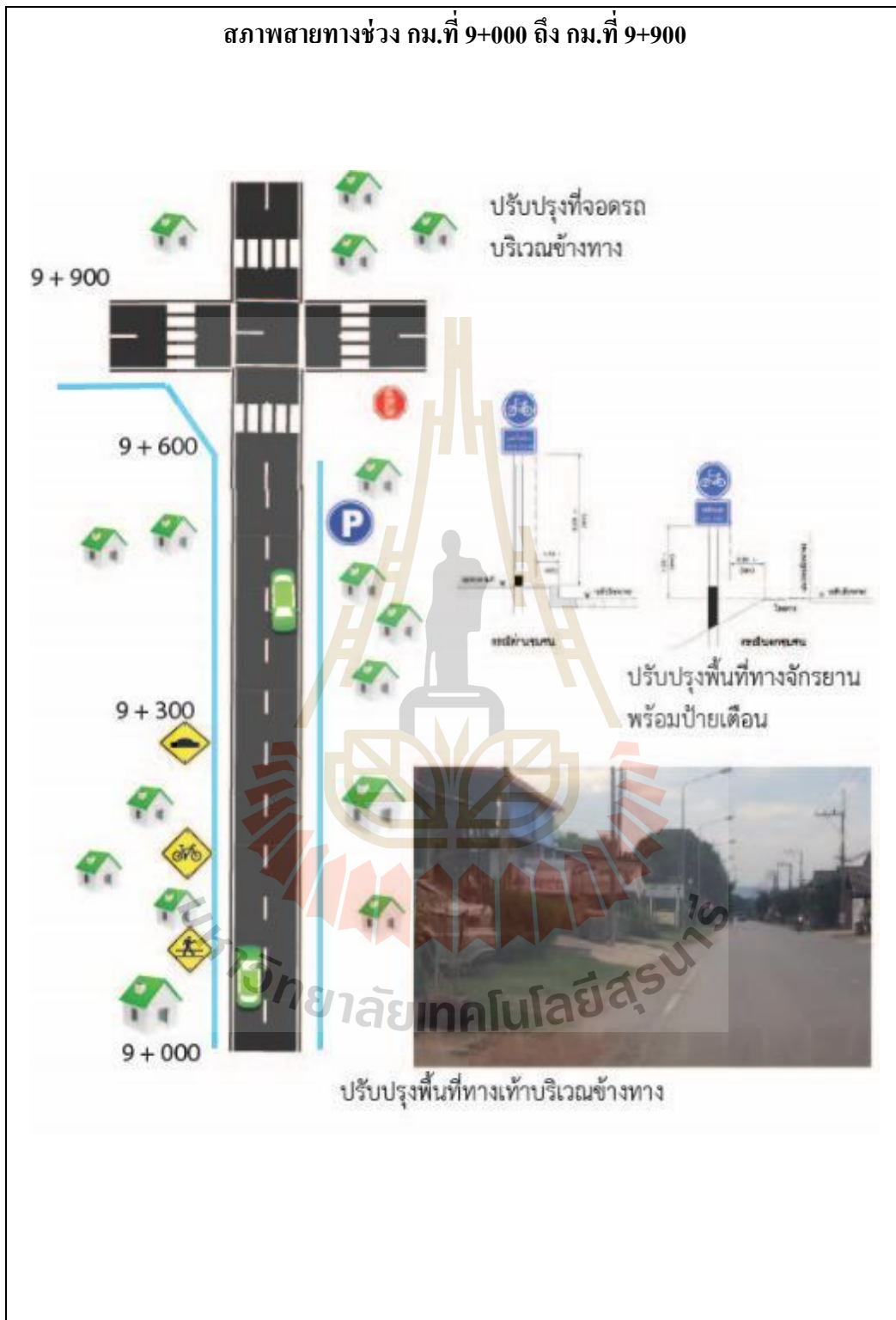
ตารางที่ 4.14 (ต่อ)



ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

สภาพทั่วไป กม.ที่ 9+000 ถึง กม.ที่ 9+900	
ลักษณะทางกายภาพ	รายละเอียดช่วงถนน
	<p>ลักษณะทางกายภาพ : จำนวน 2 ช่องจราจร (ไป – กลับ)</p> <p>ลักษณะผิวจราจร : แอสฟัลต์ติกคอนกรีต</p> <p>ปริมาณจราจร/วัน : - PCU/วัน</p> <p>ลักษณะถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● กม.ที่ 9+000 -9+900 เป็นเขตชุมชน ● เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง อุปกรณ์นำทางอยู่ในสภาพชำรุด เส้นจราจรเลือนลาง มองไม่ค่อยเห็น ● ไม่มีทางเดินเท้า ● ไฟฟ้าแสงสว่างไม่ทำงาน
	<p>ข้อเสนอแนะปรับปรุงแก้ไขเร่งด่วน (ระยะสั้น)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับปรุงทาสีเส้นชะลอความเร็วในเขตชุมชน 2. ปรับปรุงทางระบายน้ำข้างทาง 3. ติดตั้งป้ายเตือนรถเข้า – ออกทางแยก 4. ปรับปรุงป้ายเตือนต่าง ๆ
	<p>ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (ระยะกลาง – ระยะยาว)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ปรับปรุงข้างทาง โดยขยายทางเดินเท้า ทางผู้ขับ จักรยาน และรถจักรยานยนต์ ● ปรับปรุงอุปกรณ์นำทางเพื่อการจราจร ทั้งในเวลากลางวัน และ กลางคืน ● ติดตั้งป้าย ไฟกระพริบ และอุปกรณ์เตือนมาตรฐานในเขตชุมชน
	

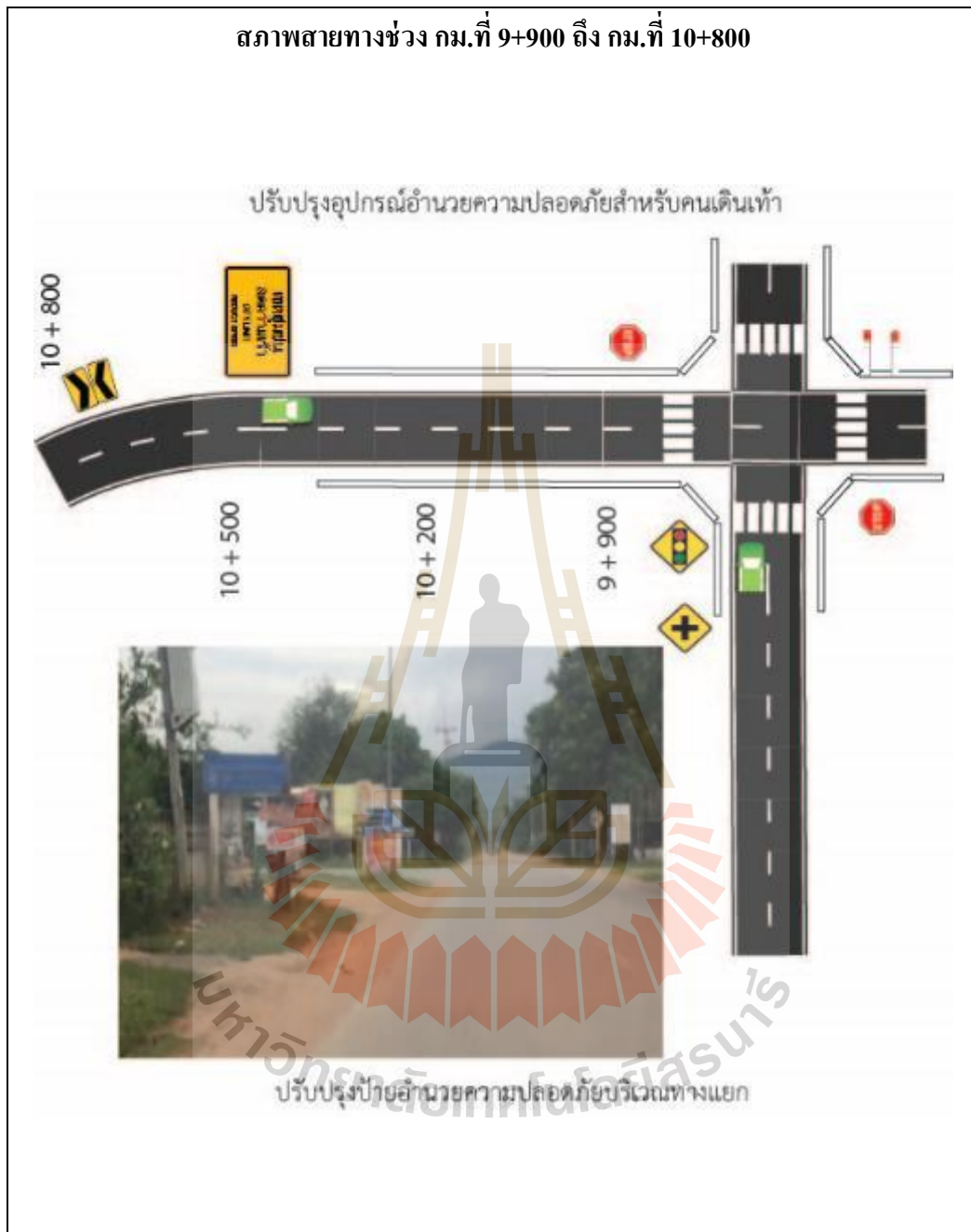
ตารางที่ 4.14 (ต่อ)



ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

สภาพทั่วไป กม.ที่ 9+900 ถึง กม.ที่ 10+800	
ลักษณะทางกายภาพ	รายละเอียดช่วงถนน
	<p>ลักษณะทางกายภาพ : จำนวน 2 ช่องจราจร (ไป – กลับ)</p> <p>ลักษณะผิวจราจร : แอสฟัลต์ติกคอนกรีต</p> <p>ปริมาณจราจร/วัน : - PCU/วัน</p> <p>ลักษณะถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● กม.ที่ 9+900 -10+800 เป็นเขตชุมชนและเขตนอกชุมชน ● เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง อุปกรณ์นำทางอยู่ในสภาพชำรุด เส้นจราจรเลือนลาง มองไม่ค่อยเห็น ● มีบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ ● ไม่มีทางเท้าในย่านชุมชน <p>ข้อเสนอแนะปรับปรุงแก้ไขเร่งด่วน (ระยะสั้น)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับปรุงทาสีเส้นชะลอความเร็วในเขตชุมชน 2. ปรับปรุงทางระบายน้ำข้างทาง 3. ติดตั้งป้ายเตือนรถเข้า – ออกทางแยก 4. ปรับปรุงป้ายเตือนต่าง ๆ บริเวณทางแยก และทางเชื่อม
	<p>ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (ระยะกลาง – ระยะยาว)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ปรับปรุงข้างทาง โดยขยายทางเดินเท้าทางผู้ขับขี่รถจักรยาน และรถจักรยานยนต์ ● ปรับปรุงอุปกรณ์นำทางเพื่อการจราจรทั้งในเวลากลางวัน และ กลางคืน ● ติดตั้งป้าย ไฟกระพริบ และอุปกรณ์เตือนมาตรฐานในเขตชุมชน
	
	

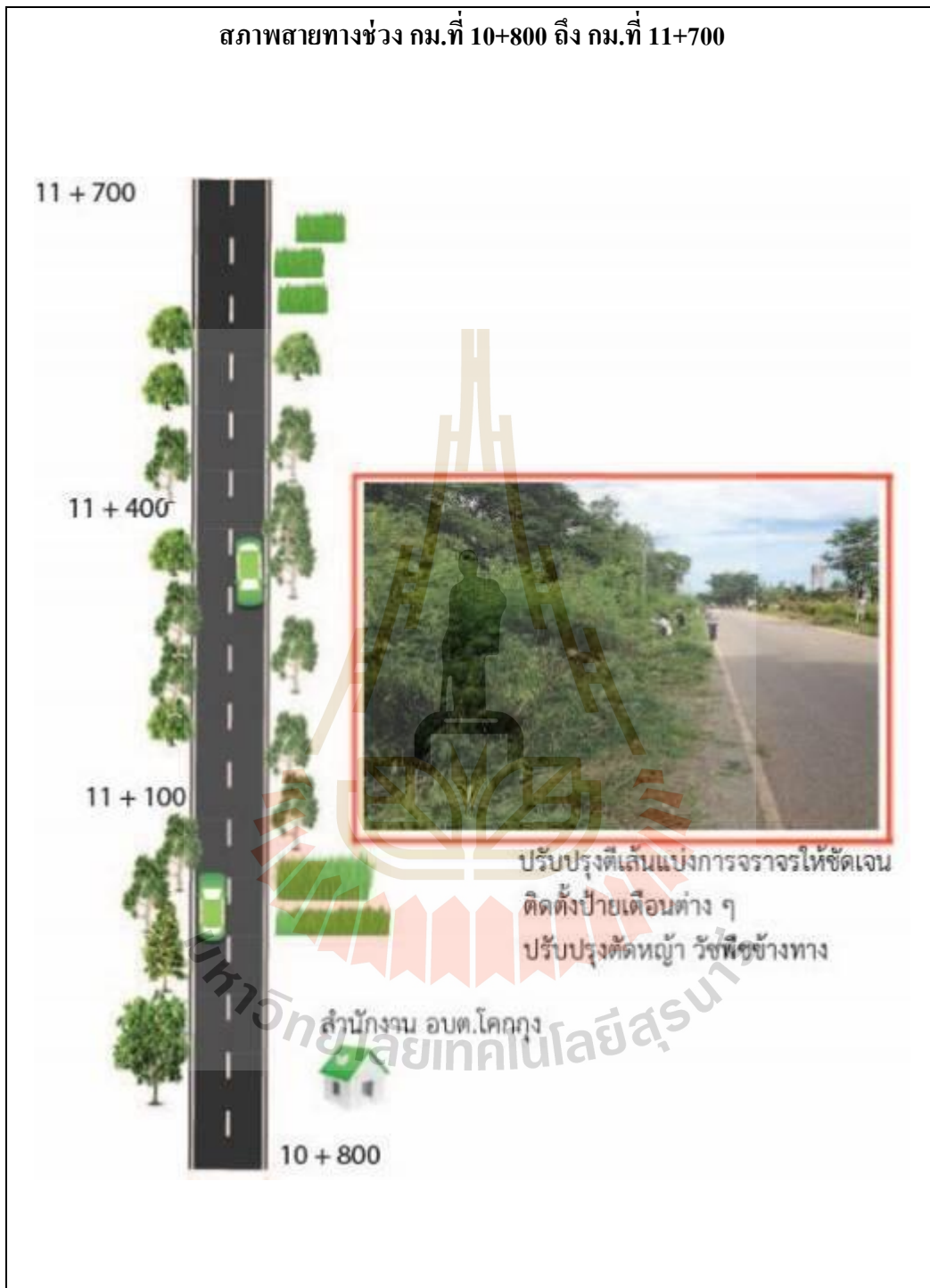
ตารางที่ 4.14 (ต่อ)



ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

สภาพทั่วไป กม.ที่ 10+800 ถึง กม.ที่ 11+700	
ลักษณะทางกายภาพ	รายละเอียดช่วงถนน
	<p>ลักษณะทางกายภาพ : จำนวน 2 ช่องจราจร (ไป – กลับ)</p> <p>ลักษณะผิวจราจร : แอสฟัลต์ติกคอนกรีต</p> <p>ปริมาณจราจร/วัน : - PCU/วัน</p> <p>ลักษณะถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● กม.ที่ 10+800 -11+700 เป็นเขตชุมชน และเขตนอกชุมชน ● เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง อุปกรณ์นำทางอยู่ในสภาพชำรุด เส้นจราจรเลือนลาง มองไม่ค่อยเห็น ● มีบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ ● ไม่มีทางเท้าในย่านชุมชน <p>ข้อเสนอแนะปรับปรุงแก้ไขเร่งด่วน (ระยะสั้น)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับปรุงทาสีเส้นชะลอความเร็วในเขตชุมชน 2. ปรับปรุงทางระบายน้ำข้างทาง 3. ติดตั้งป้ายเตือนรถเข้า – ออกทางแยก 4. ปรับปรุงป้ายเตือนต่าง ๆ บริเวณทางแยก และ ทางเชื่อม <p>ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (ระยะกลาง – ระยะยาว)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ปรับปรุงข้างทาง โดยขยายทางเดินเท้า ทาง ผู้ ขับ จักรยาน และ รถจักรยานยนต์ ● ปรับปรุงอุปกรณ์นำทางเพื่อการจราจร ทั้งในเวลากลางวัน และ กลางคืน ● ติดตั้งป้าย ไฟกระพริบ และอุปกรณ์เตือนมาตรฐานในเขตชุมชน
	
	
	

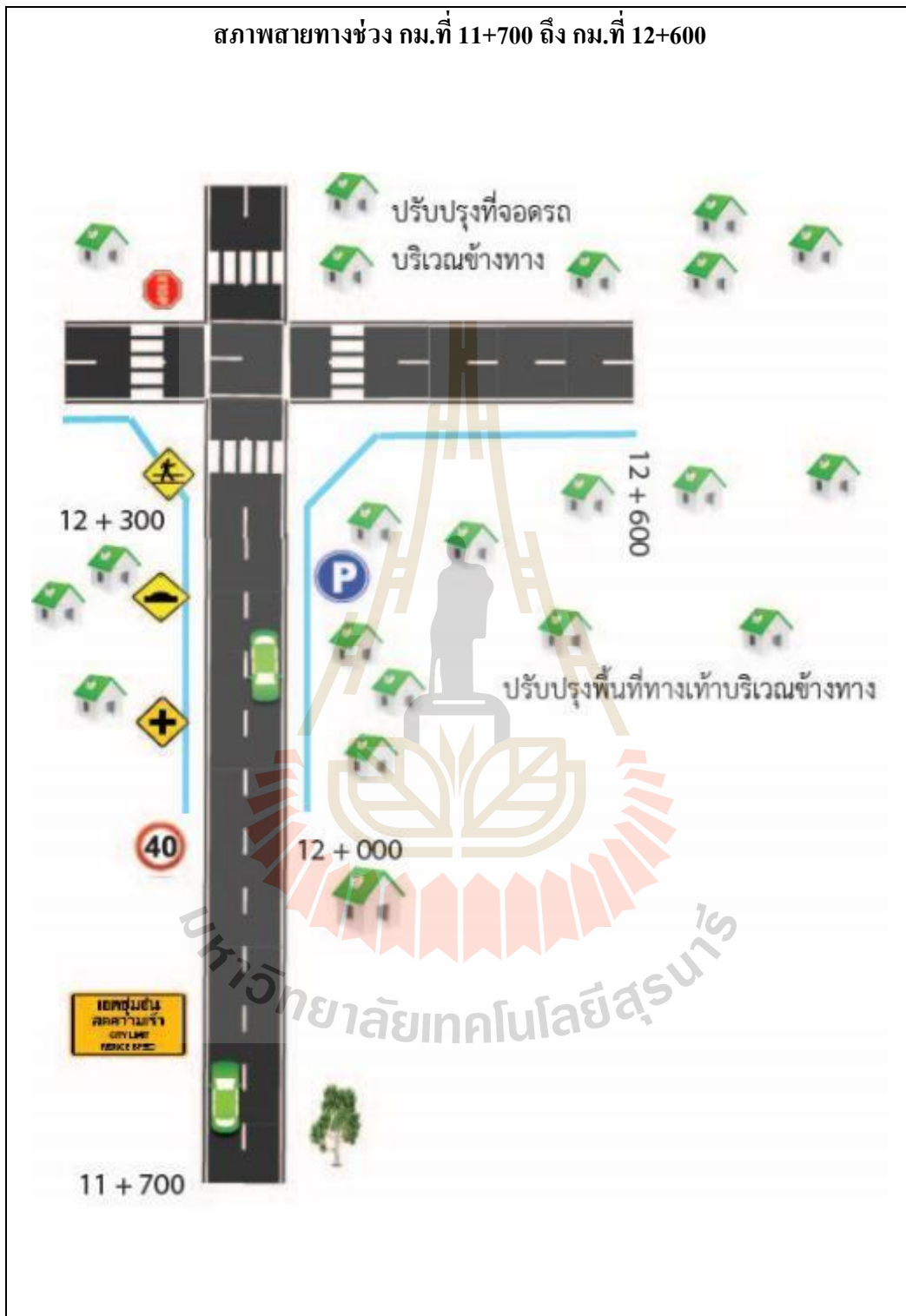
ตารางที่ 4.14 (ต่อ)



ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

สภาพทั่วไป กม.ที่ 11+700 ถึง กม.ที่ 12+600	
ลักษณะทางกายภาพ	รายละเอียดช่วงถนน
	<p>ลักษณะทางกายภาพ : จำนวน 2 ช่องจราจร (ไป – กลับ)</p> <p>ลักษณะผิวจราจร : แอสฟัลต์ติกคอนกรีต</p> <p>ปริมาณจราจร/วัน : - PCU/วัน</p> <p>ลักษณะถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● กม.ที่ 11+700 -12+600 เป็นทางก่อนเข้าเขตชุมชนและเขตชุมชน ● เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง อุปกรณ์นำทางอยู่ในสภาพชำรุด เส้นจราจรเลือนลาง มองไม่ค่อยเห็น ● มีบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ ● ไม่มีทางเท้าในย่านชุมชน ● ผิวจราจรชำรุดมาก
	<p>ข้อเสนอแนะปรับปรุงแก้ไขเร่งด่วน (ระยะสั้น)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับปรุงทาสีเส้นชะลอความเร็วในเขตชุมชน 2. ปรับปรุงทางระบายน้ำข้างทาง 3. ติดตั้งป้ายเตือนรถเข้า – ออกทางแยก 4. ปรับปรุงป้ายเตือนต่าง ๆ บริเวณทางแยก และ ทางเชื่อม
	<p>ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (ระยะกลาง – ระยะยาว)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ปรับปรุงข้างทาง โดยขยายทางเดินเท้า ทาง ผู้ ขี่ บั ตั ร จั ร ยาน และ รถจักรยานยนต์ ● ปรับปรุงอุปกรณ์นำทางเพื่อการจราจร ทั้งในเวลากลางวัน และ กลางคืน ● ติดตั้งป้าย ไฟกระพริบ และอุปกรณ์เตือนมาตรฐานในเขตชุมชน
	

ตารางที่ 4.14 (ต่อ)



ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

สภาพทั่วไป กม.ที่ 12+600 ถึง กม.ที่ 13+500	
ลักษณะทางกายภาพ	รายละเอียดช่วงถนน
	<p>ลักษณะทางกายภาพ : จำนวน 2 ช่องจราจร (ไป – กลับ)</p> <p>ลักษณะผิวจราจร : แอสฟัลท์ติกคอนกรีต</p> <p>ปริมาณจราจร/วัน : - PCU/วัน</p> <p>ลักษณะถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● กม.ที่ 12+600 -13+500 เป็นทางในเขตชุมชนและนอกเขตชุมชน ● เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง อุปกรณ์นำทางอยู่ในสภาพชำรุด เส้นจราจรเลือนลาง มองไม่ค่อยเห็น ● ไม่มีป้ายที่ชัดเจน ● ไม่มีทางเท้าในย่านชุมชน ● ผิวจราจรชำรุดมาก
	<p>ข้อเสนอแนะปรับปรุงแก้ไขเร่งด่วน (ระยะสั้น)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับปรุงทาสีเส้นชะลอความเร็วในเขตชุมชน 2. ปรับปรุงทางระบายน้ำข้างทาง 3. ติดตั้งป้ายเตือนรถเข้า – ออกทางแยก 4. ปรับปรุงป้ายเตือนต่าง ๆ บริเวณทางแยก และ ทางเชื่อม
	<p>ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (ระยะกลาง – ระยะยาว)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ปรับปรุงข้างทาง โดยขยายทางเดินเท้า ทาง ผู้ ขี่ บั ตั ร จั ร ยาน และ รถจักรยานยนต์ ● ปรับปรุงอุปกรณ์นำทางเพื่อการจราจร ทั้งในเวลากลางวัน และ กลางคืน ● ติดตั้งป้าย ไฟกระพริบ และอุปกรณ์เตือนมาตรฐานในเขตชุมชน
	

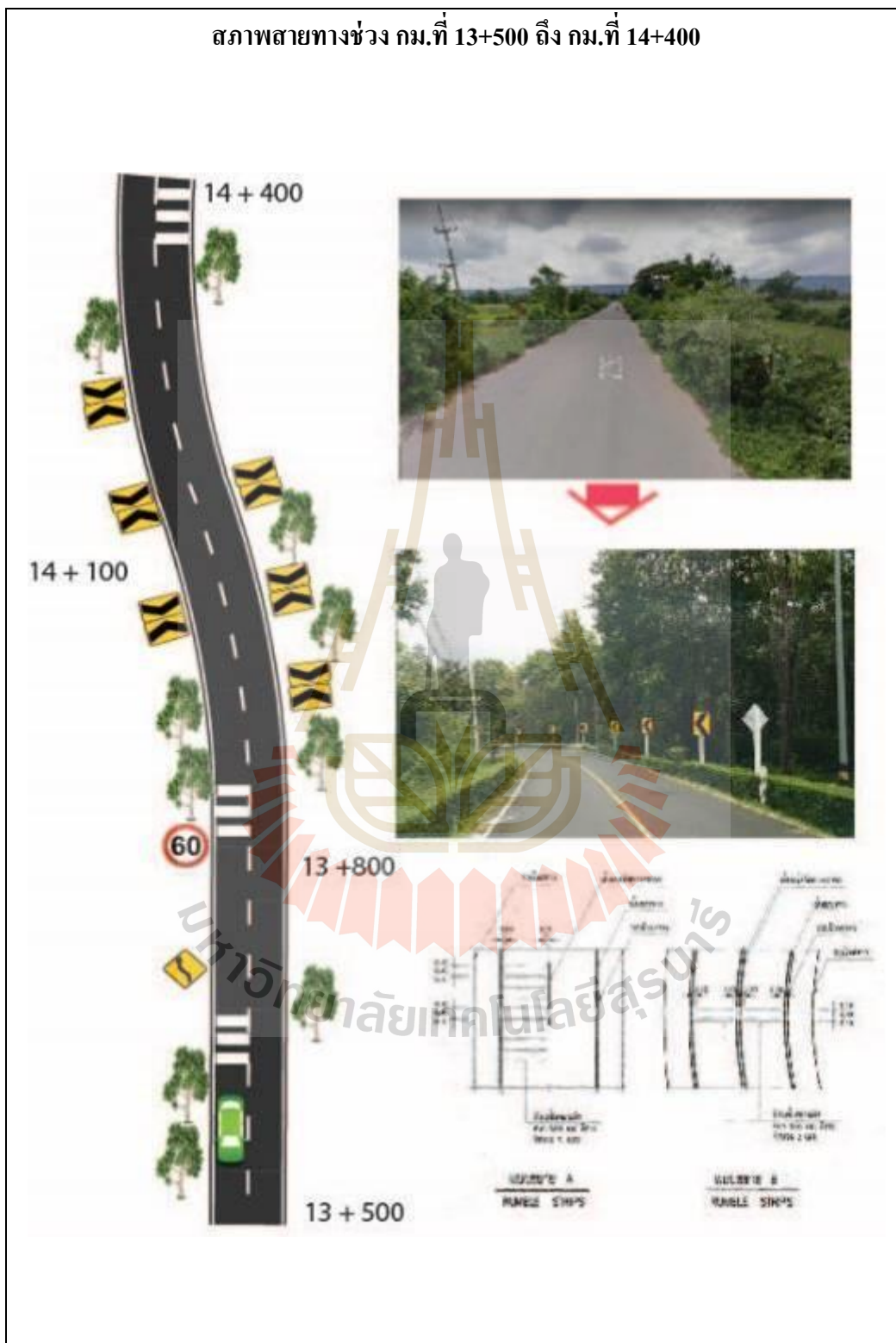
ตารางที่ 4.14 (ต่อ)



ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

สภาพทั่วไป กม.ที่ 13+500 ถึง กม.ที่ 14+400	
ลักษณะทางกายภาพ	รายละเอียดช่วงถนน
	<p>ลักษณะทางกายภาพ : จำนวน 2 ช่องจราจร (ไป – กลับ)</p> <p>ลักษณะผิวจราจร : แอสฟัลต์ติกคอนกรีต</p> <p>ปริมาณจราจร/วัน : - PCU/วัน</p> <p>ค่า IRI เฉลี่ย : -</p> <p>ลักษณะถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● กม.ที่ 13+500 -14+400 เป็นทางนอกเขตชุมชน ● เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง อุปกรณ์นำทางอยู่ในสภาพชำรุด เส้นจราจรเลือนลาง มองไม่ค่อยเห็น ● ไม่มีป้ายเตือนและอุปกรณ์นำทางที่ชัดเจน ● มีทางโค้งสลับ <p>ข้อเสนอแนะปรับปรุงแก้ไขเร่งด่วน (ระยะสั้น)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับปรุงทาสีเส้นชะลอความเร็วก่อนถึงทางโค้ง 2. ปรับปรุงอุปกรณ์สะท้อนแสง 3. ตัดต้นไม้และวัชพืชข้างทาง <p>ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (ระยะกลาง – ระยะยาว)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ปรับปรุงอุปกรณ์กันชนทางโค้ง ● ปรับปรุงอุปกรณ์นำทางเพื่อการจราจรทั้งในเวลากลางวัน และ กลางคืน ● ติดตั้งป้าย ไฟกระพริบ และอุปกรณ์เตือนมาตรฐาน
	
	
	

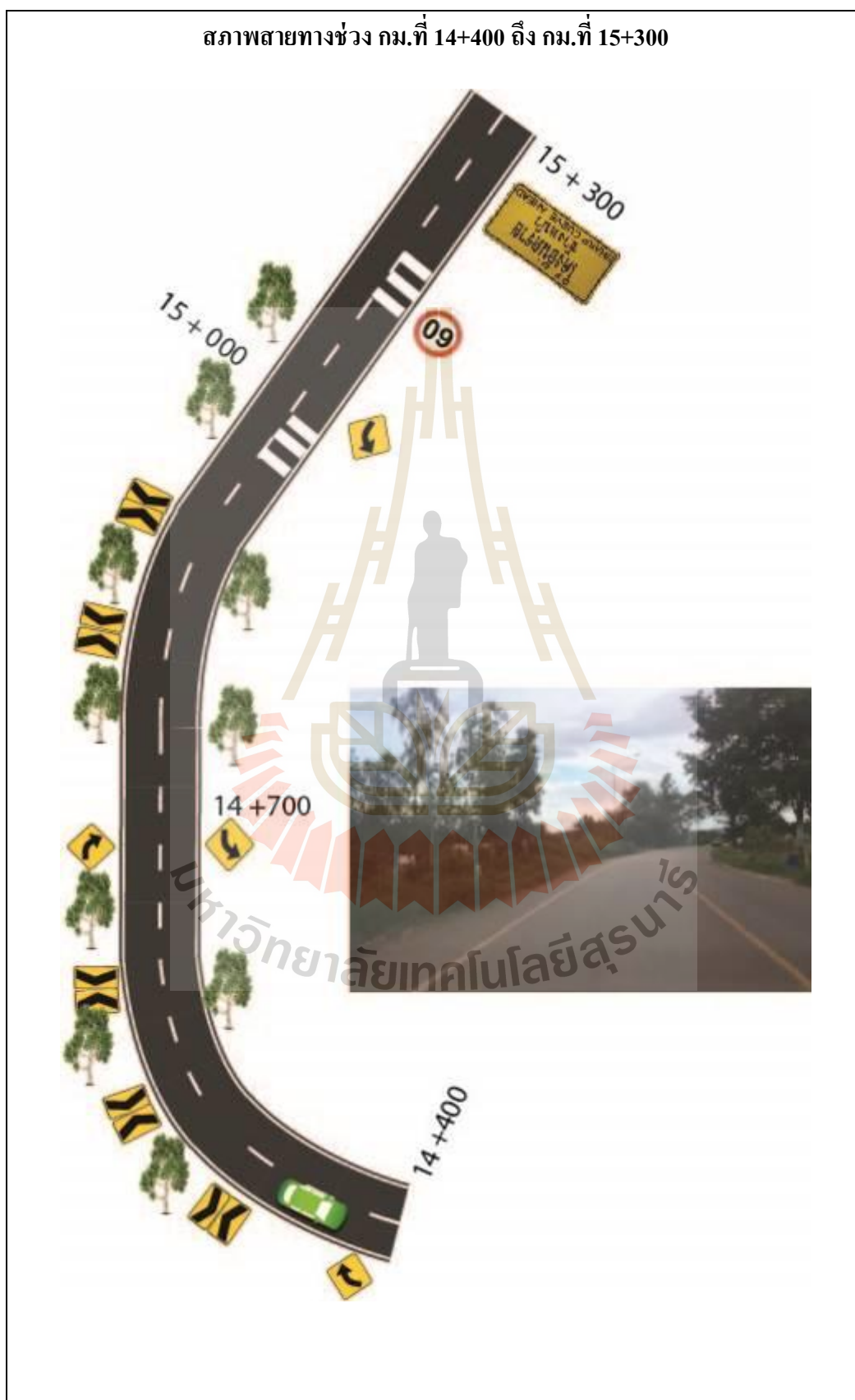
ตารางที่ 4.14 (ต่อ)



ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

สภาพทั่วไป กม.ที่ 14+400 ถึง กม.ที่ 15+300	
ลักษณะทางกายภาพ	รายละเอียดช่วงถนน
	<p>ลักษณะทางกายภาพ : จำนวน 2 ช่องจราจร (ไป – กลับ)</p> <p>ลักษณะผิวจราจร : แอสฟัลท์ติกคอนกรีต</p> <p>ปริมาณจราจร/วัน : - PCU/วัน</p> <p>ลักษณะถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● กม.ที่ 14+400 -15+300 เป็นทางนอกเขตชุมชน ● เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง อุปกรณ์นำทางอยู่ในสภาพชำรุด เส้นจราจรเลือนลาง มองไม่ค่อยเห็น ● ไม่มีป้ายเตือนและอุปกรณ์นำทางที่ชัดเจน ● มีทางโค้งสลับทางตรง
	<p>ข้อเสนอแนะปรับปรุงแก้ไขเร่งด่วน (ระยะสั้น)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับปรุงทาสีเส้นชะลอความเร็วก่อนถึงทางโค้ง 2. ปรับปรุงอุปกรณ์สะท้อนแสง 3. ตัดต้นไม้และวัชพืชข้างทาง
	<p>ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (ระยะกลาง – ระยะยาว)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ปรับปรุงอุปกรณ์กันชนทางโค้ง ● ปรับปรุงอุปกรณ์นำทางเพื่อการจราจรทั้งในเวลากลางวัน และ กลางคืน ● ติดตั้งป้าย ไฟกระพริบ และอุปกรณ์เตือนมาตรฐาน
	

ตารางที่ 4.14 (ต่อ)



ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

สภาพทั่วไป กม.ที่ 15+300 ถึง กม.ที่ 16+200	
ลักษณะทางกายภาพ	รายละเอียดช่วงถนน
	<p>ลักษณะทางกายภาพ : จำนวน 2 ช่องจราจร (ไป – กลับ)</p> <p>ลักษณะผิวจราจร : แอสฟัลต์ติกคอนกรีต</p> <p>ปริมาณจราจร/วัน : - PCU/วัน</p> <p>ค่า IRI เฉลี่ย : -</p> <p>ลักษณะถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● กม.ที่ 15+300 -16+200 เป็นทางนอกเขตชุมชน ● เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง อุปกรณ์นำทางอยู่ในสภาพชำรุด เส้นจราจรเลือนลาง มองไม่ค่อยเห็น ● ไม่มีป้ายเตือนและอุปกรณ์นำทางที่ชัดเจน ● มีทางโค้งสลับทางตรง <p>ข้อเสนอแนะปรับปรุงแก้ไขเร่งด่วน (ระยะสั้น)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับปรุงทาสีเส้นชะลอความเร็วก่อนถึงทางโค้ง 2. ปรับปรุงอุปกรณ์สะท้อนแสง 3. ตัดต้นไม้และวัชพืชข้างทาง <p>ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (ระยะกลาง – ระยะยาว)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ปรับปรุงอุปกรณ์กันชนทางโค้ง ● ปรับปรุงอุปกรณ์นำทางเพื่อการจราจรทั้งในเวลากลางวัน และ กลางคืน ● ติดตั้งป้าย ไฟกระพริบ และอุปกรณ์เตือนมาตรฐาน
	
	
	

ตารางที่ 4.14 (ต่อ)



ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

สภาพทั่วไป กม.ที่ 16+200 ถึง กม.ที่ 17+000	
ลักษณะทางกายภาพ	รายละเอียดช่วงถนน
	
	<p>ลักษณะถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> • กม.ที่ 16+200 -17+000 เป็นทางนอกเขตชุมชน • เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง อุปกรณ์นำทางอยู่ในสภาพชำรุด เส้นจราจรเลือนลาง มองไม่ค่อยเห็น • ไม่มีป้ายเตือนและอุปกรณ์นำทางที่ชัดเจน <p>ข้อเสนอแนะปรับปรุงแก้ไขเร่งด่วน (ระยะสั้น)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับปรุงทาสีเส้นแบ่งทิศทางจราจร 2. ปรับปรุงอุปกรณ์สะท้อนแสง 3. ตัดต้นไม้และวัชพืชข้างทาง <p>ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (ระยะกลาง – ระยะยาว)</p> <ul style="list-style-type: none"> • ปรับปรุงอุปกรณ์กันชนทางโค้ง • ปรับปรุงอุปกรณ์นำทางเพื่อการจราจรทั้งในเวลากลางวัน และ กลางคืน • ติดตั้งป้าย ไฟกระพริบ และอุปกรณ์เตือนมาตรฐาน
	
	

ตารางที่ 4.14 (ต่อ)



4.5 ประเด็นแนวทางการระบุและวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายที่พบโดยอาศัยกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน

การตรวจสอบความปลอดภัยโดยทำการประชุมร่วมกับชุมชนเพื่อเสนอแนะจุดเสี่ยงและจุดอันตราย ทำการวาดแผนที่สายทาง บรรยายลักษณะสายทาง และสภาพทางปัจจุบัน ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการตรวจสอบสภาพสายทาง โดยใช้ข้อมูลแผนที่ภาพถ่ายดาวเทียม แผนที่ทหารมาตราส่วน 1:50,000 แบบก่อสร้างโครงการในช่วงเริ่มต้นที่แสดงภาพตัดของถนน รายการอุปกรณ์อำนวยความสะดวก รายการที่ดำเนินการซ่อมแซม และการใช้อุปกรณ์ โครงข่ายคมนาคมในเขตทาง รวมถึงข้อมูลการจราจรและอุบัติเหตุ

ก่อนที่ผู้วิจัยจะทำการตรวจสอบภาคสนาม ซึ่งประเด็นที่มีข้อเสนอแนะจากชุมชน โดยสามารถระบุจุดเสี่ยงอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งได้ตามข้อเสนอแนะของชุมชน มีชุมชนที่ระบุจุดเสี่ยงอันตรายจำนวน 3 ชุมชนชาวบ้าน 150 คนผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการอุบัติเหตุเช่น มูลนิธิสว่างพุทธธรรม แก๊งค์ร้อ เจ้าหน้าที่โรงพยาบาล สถานีตำรวจภูธรแก๊งค์ร้ออีกจำนวนหนึ่ง ดังมีรายละเอียดตามตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.15 บริเวณจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

รูปถ่ายบริเวณจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	ข้อมูลตำแหน่ง ลักษณะจุดที่เสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ
	<p>บริเวณตำแหน่งจุดเสี่ยง</p> <p><u>ลักษณะบริเวณจุดเสี่ยง</u> : เป็นแนวทางโค้ง มีสิ่งบดบังแนวทางการมองเห็นข้างทาง ไม่มีราวกันอันตราย และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก</p> <p><u>ผิวทาง</u> : ถนนลาดยางชนิด 2 ช่องจราจร ขนาดกว้างช่องละ 3.00 เมตร</p> <p><u>ไหล่ทาง</u> : ผิวของไหล่ทางเป็นผิวลาดยาง ความกว้าง 0.20 – 0.50 เมตร</p> <p><u>ความถี่ของอุบัติเหตุ</u> : นาน ๆ ครั้ง</p> <p><u>ข้อมูลจากตารางที่ 3.1</u> : จำนวนที่ระบุ 20 คน</p>
บริเวณทางโค้งขวา กม.ที่ 1+200	

ตารางที่ 4.15 (ต่อ)

  <p>บริเวณทางแยก กม.ที่ 1+300 ซ้ายทาง</p>	<p>บริเวณตำแหน่งจุดเสี่ยง</p> <p><u>ลักษณะบริเวณจุดเสี่ยง</u> : เป็นแนวทางโค้ง มีทางแยกขวา ปริมาณการจราจรเข้า-ออกมาก ไม่มีเลนชะลอตัว ลักษณะทางเชื่อมไม่ได้มาตรฐาน</p> <p><u>ผิวทาง</u> : ถนนลาดยางชนิด 2 ช่องจราจร ขนาดกว้างช่องละ 3.00 เมตร</p> <p><u>ไหล่ทาง</u> : ผิวของไหล่ทางเป็นผิวลาดยาง ความกว้าง 0.20 – 0.50 เมตร</p> <p><u>ความถี่ของอุบัติเหตุ</u> : บ่อยมาก</p> <p><u>ข้อมูลจากตารางที่ 3.1</u> : จำนวนที่ระบุ 20 คน</p>
  <p>บริเวณทางแยก กม.ที่ 2+100 ขวาทาง</p>	<p>บริเวณตำแหน่งจุดเสี่ยง</p> <p><u>ลักษณะบริเวณจุดเสี่ยง</u> : เป็นแนวทางตรง มีทางแยกขวา ปริมาณการจราจรรถเดี่ยวมาก มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า 4 ครั้งในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง</p> <p><u>ผิวทาง</u> : ถนนลาดยางชนิด 2 ช่องจราจร ขนาดกว้างช่องละ 3.00 เมตร</p> <p><u>ไหล่ทาง</u> : ผิวของไหล่ทางเป็นผิวลาดยาง ความกว้าง 0.20 – 0.50 เมตร</p> <p><u>ความถี่ของอุบัติเหตุ</u> : บ่อยมาก</p> <p><u>ข้อมูลจากตารางที่ 3.1</u> : จำนวนที่ระบุ 20 คน</p>

ตารางที่ 4.15 (ต่อ)

  <p>บริเวณทางตรง กม.ที่ 2+500</p>	<p>บริเวณตำแหน่งจุดเสี่ยง</p> <p><u>ลักษณะบริเวณจุดเสี่ยง</u> : เป็นแนวทางตรง มีทางเชื่อมเข้า-ออกซ้ายทาง มียานพาหนะเข้า-ออกบ่อย (ทางเข้าหน่วยงานราชการ)</p> <p><u>ผิวทาง</u> : ถนนลาดยางชนิด 2 ช่องจราจร ขนาดกว้างช่องละ 3.00 เมตร ผิวทางเป็นหลุมลึก</p> <p><u>ไหล่ทาง</u> : ผิวของไหล่ทางเป็นผิวลาดยาง ความกว้าง 0.20 – 0.50 เมตร สภาพปัจจุบันไหล่ทางชำรุด</p> <p><u>ความถี่ของอุบัติเหตุ</u> : น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้</p>
  <p>บริเวณทางตรง กม.ที่ 5+100</p>	<p>บริเวณตำแหน่งจุดเสี่ยง</p> <p><u>ลักษณะบริเวณจุดเสี่ยง</u> : เป็นแนวโค้งทางตั้ง อยู่ในเขตชุมชน เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งจากการสอบถามชุมชน สาเหตุจากแนวทางการมองเห็นยานพาหนะที่อยู่ฝั่งตรงข้าม</p> <p><u>ผิวทาง</u> : ถนนลาดยางชนิด 2 ช่องจราจร ขนาดกว้างช่องละ 3.00 เมตร ไม่มีทางเท้าในเขตชุมชน</p> <p><u>ไหล่ทาง</u> : ผิวของไหล่ทางเป็นผิวลาดยาง ความกว้าง 0.20 – 0.50 เมตร บางช่วงไหล่ทางแคบ</p> <p><u>ความถี่ของอุบัติเหตุ</u> : บ่อยมาก</p>

ตารางที่ 4.15 (ต่อ)

 <p>บริเวณทางตรง กม.ที่ 6+300 - 6+500</p>	<p>บริเวณตำแหน่งจุดเสี่ยง <u>ลักษณะบริเวณจุดเสี่ยง</u> : เป็นแนวทางตรง เป็นทางเข้า-ออกโรงเรียนอนุบาลขนาดเล็ก ขวาทาง <u>ผิวทาง</u> : ถนนลาดยางชนิด 2 ช่องจราจร ขนาดกว้างช่องละ 3.00 เมตร <u>ไหล่ทาง</u> : ผิวของไหล่ทางเป็นผิวลาดยาง ความกว้าง 0.20 – 0.50 เมตร <u>ความถี่ของอุบัติเหตุ</u> : น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้</p>
 <p>บริเวณทางตรง กม.ที่ 8+500 - 8+900</p>	<p>บริเวณตำแหน่งจุดเสี่ยง <u>ลักษณะบริเวณจุดเสี่ยง</u> : เป็นแนวทางตรง เป็นทางเข้า-ออกโรงเรียนประถมด้านซ้ายทาง <u>ผิวทาง</u> : ถนนลาดยางชนิด 2 ช่องจราจร ขนาดกว้างช่องละ 3.00 เมตร <u>ไหล่ทาง</u> : ผิวของไหล่ทางเป็นผิวลาดยาง ความกว้าง 0.20 – 0.50 เมตร <u>ความถี่ของอุบัติเหตุ</u> : บ่อยมาก</p>
  <p>บริเวณทางแยก กม.ที่ 9+500</p>	<p>บริเวณตำแหน่งจุดเสี่ยง <u>ลักษณะบริเวณจุดเสี่ยง</u> : มีลักษณะเป็นทางสี่แยก ไม่มีสัญญาณไฟจราจร โดยเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง <u>ผิวทาง</u> : ถนนลาดยางชนิด 2 ช่องจราจร ขนาดกว้างช่องละ 3.00 เมตร ไม่มีการขยายเลนทางเลี้ยว <u>ไหล่ทาง</u> : ผิวของไหล่ทางเป็นผิวลาดยาง ความกว้าง 0.20 – 0.50 เมตร มองไม่เห็นเส้นแบ่งเขตการจราจร และ คนเดินเท้า <u>ความถี่ของอุบัติเหตุ</u> : บ่อยมาก</p>

ตารางที่ 4.15 (ต่อ)

 <p>บริเวณทางโค้ง กม.ที่ 10+200</p>	<p>บริเวณตำแหน่งจุดเสี่ยง <u>ลักษณะบริเวณจุดเสี่ยง</u> : มีลักษณะเป็นทางโค้ง ขวาทาง ไม่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวก เส้นแบ่งทิศทางจราจรไม่ชัดเจน <u>ผิวทาง</u> : ถนนลาดยางชนิด 2 ช่องจราจร ขนาดกว้างช่องละ 3.00 เมตร <u>ไหล่ทาง</u> : ผิวของไหล่ทางเป็นผิวลาดยาง ความกว้าง 0.20 – 0.50 เมตร มีสภาพถูกปกคลุมด้วยวัชพืช <u>ความถี่ของอุบัติเหตุ</u> : น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้</p>
 <p>บริเวณทางตรง กม.ที่ 10+700 – 10+900</p>	<p>บริเวณตำแหน่งจุดเสี่ยง <u>ลักษณะบริเวณจุดเสี่ยง</u> : มีลักษณะเป็นทางตรง มีสภาพทางแคบ เป็นทางเข้าสู่ศูนย์ราชการ <u>ผิวทาง</u> : ถนนลาดยางชนิด 2 ช่องจราจร ขนาดกว้างช่องละ 3.00 เมตร <u>ไหล่ทาง</u> : ผิวของไหล่ทางเป็นผิวลาดยาง ความกว้าง 0.20 – 0.50 เมตร มีสภาพถูกปกคลุมด้วยวัชพืช <u>ความถี่ของอุบัติเหตุ</u> : น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้</p>
 <p>บริเวณทางตรงเข้าเขตชุมชน บริเวณ กม.ที่ 12+400</p>	<p>บริเวณตำแหน่งจุดเสี่ยง <u>ลักษณะบริเวณจุดเสี่ยง</u> : มีลักษณะเป็นทางสี่แยก ไม่มีสัญญาณไฟจราจร โดยเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง <u>ผิวทาง</u> : ถนนลาดยางชนิด 2 ช่องจราจร ขนาดกว้างช่องละ 3.00 เมตร ไม่มีการขยายเลนทางเลย <u>ไหล่ทาง</u> : ผิวของไหล่ทางเป็นผิวลาดยาง ความกว้าง 0.20 – 0.50 เมตร มองไม่เห็นเส้นแบ่งเขตการจราจร และ คนเดินเท้า <u>ความถี่ของอุบัติเหตุ</u> : บ่อยมาก</p>

ตารางที่ 4.15 (ต่อ)

 <p>บริเวณทางโค้งช่วง กม.ที่ 14+100 – 14+500</p>	<p>บริเวณตำแหน่งจุดเสี่ยง <u>ลักษณะบริเวณจุดเสี่ยง</u> : มีลักษณะเป็นทางโค้งสลับ ไม่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวก เส้นแบ่งทิศทางจราจรไม่ชัดเจน ยานพาหนะแล่นด้วยความเร็ว <u>ผิวทาง</u> : ถนนลาดยางชนิด 2 ช่องจราจร ขนาดกว้างช่องละ 3.00 เมตร <u>ไหล่ทาง</u> : ผิวของไหล่ทางเป็นผิวลาดยาง ความกว้าง 0.20 – 0.50 เมตร มีสภาพถูกปกคลุมด้วยวัชพืช <u>ความถี่ของอุบัติเหตุ</u> : น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้</p>
 <p>บริเวณทางโค้งช่วง กม.ที่ 16+200 – 16+500</p>	<p>บริเวณตำแหน่งจุดเสี่ยง <u>ลักษณะบริเวณจุดเสี่ยง</u> : มีลักษณะเป็นทางโค้งหักศอก ไม่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวก มองไม่เห็นแนวทางของรถสวนทางทั้งกลางวันและกลางคืน <u>ผิวทาง</u> : ถนนลาดยางชนิด 2 ช่องจราจร ขนาดกว้างช่องละ 3.00 เมตร <u>ไหล่ทาง</u> : ผิวของไหล่ทางเป็นผิวลาดยาง ความกว้าง 0.20 – 0.50 เมตร มีสภาพถูกปกคลุมด้วยวัชพืช <u>ความถี่ของอุบัติเหตุ</u> : น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้</p>

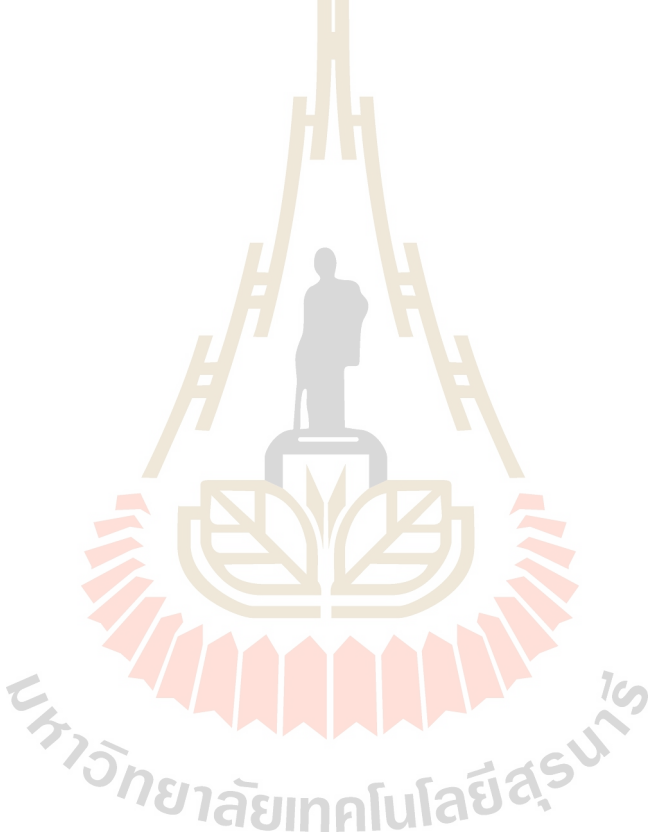
4.6 ประเด็นด้านความปลอดภัยที่พบและรายงานผลการปรับปรุงแก้ไขด้านความปลอดภัย

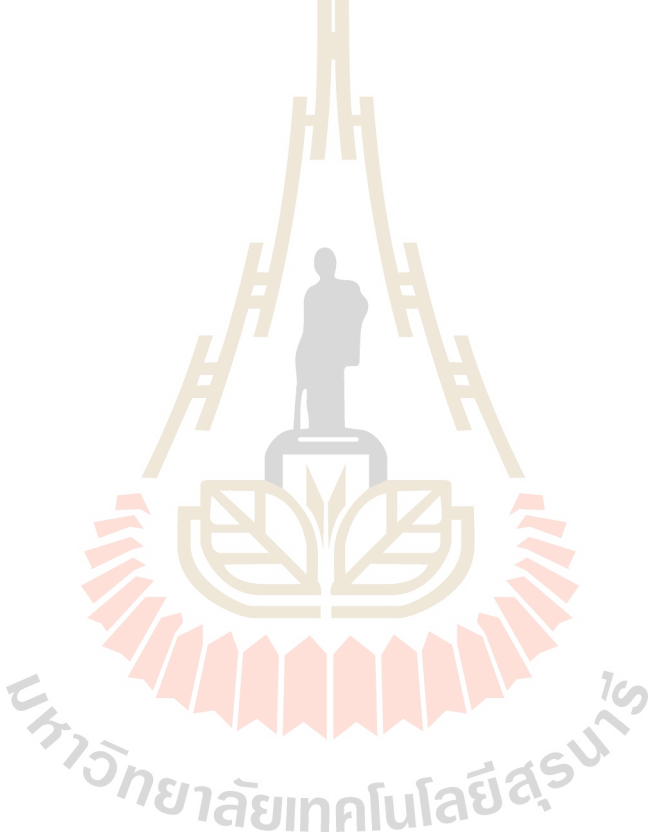
ประเด็นที่ตรวจพบทั้งจากการตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง โดยทำการลงพื้นที่ตรวจสอบภาคสนาม ทำการร่วมประชุมแนะนำให้ความรู้ สร้างความเข้าใจกับชุมชนที่อาศัยอยู่บริเวณข้างทาง เสนอแนะแนวทางแก้ไขจุดอันตราย เพื่อทำการสรุปประเด็นที่พบจากการ

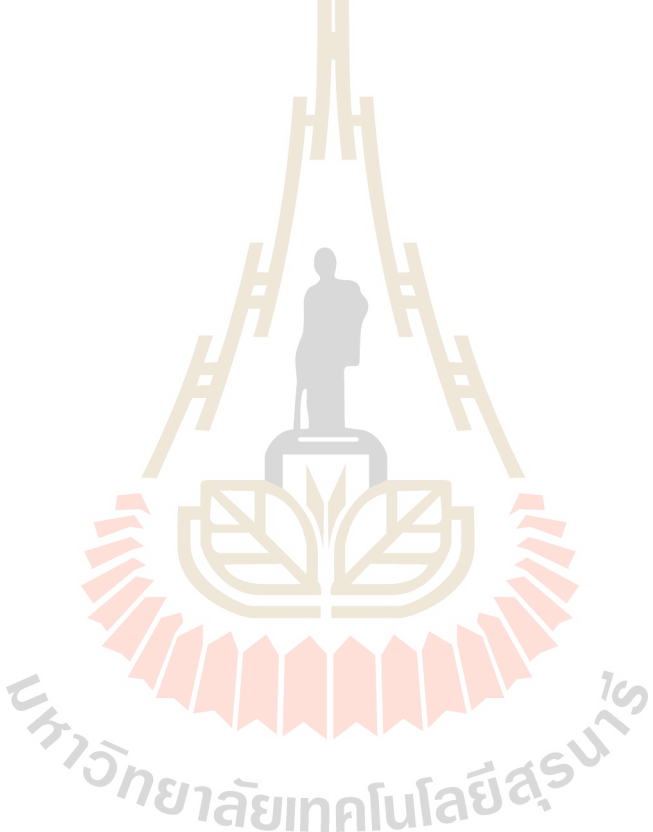
ตรวจสอบ โดยมีการประเมินระดับความเสี่ยงของแต่ละประเด็น และข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข ปัญหา รวมถึงปรับปรุงความปลอดภัย แสดงตามตารางที่ 4.16

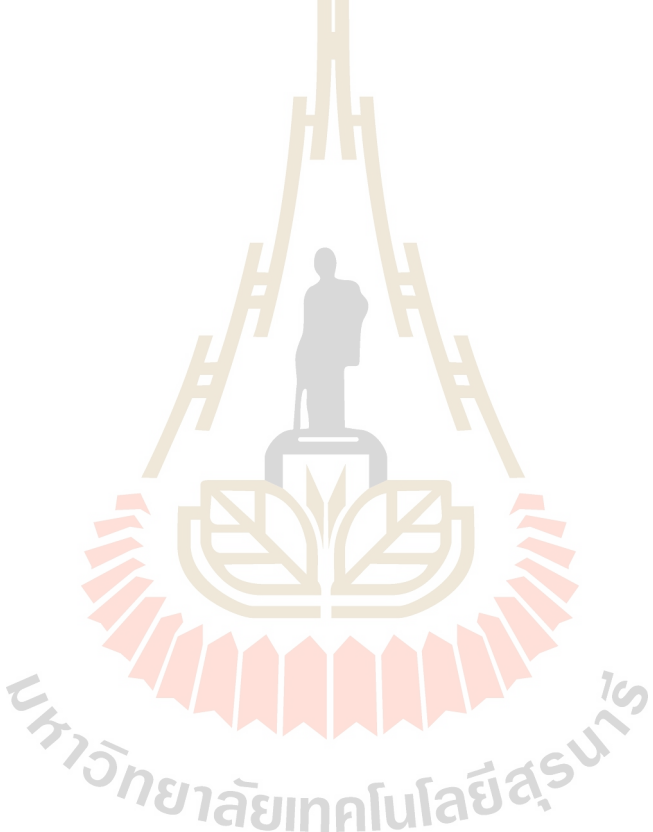
ตารางที่ 4.16 สรุปประเด็นด้านความปลอดภัยจากการวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายและข้อเสนอแนะ แนวทางแก้ไข

ประเด็น ที่ ตรวจ สอบ	ข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหา	โอกาส การ เกิด	ความ รุนแรง	ระดับ ความ เสี่ยง
1. แนวทาง และ รูปตัด ของ ถนน	<ul style="list-style-type: none"> • ติดตั้งอุปกรณ์เตือนให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็วบริเวณทางโค้งที่เหมาะสม เช่น เส้นชะลอความเร็ว ป้ายเตือนทางโค้ง ป้ายสะท้อนแสง • ติดตั้งอุปกรณ์เตือนให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็วบริเวณทางโค้งที่เหมาะสม เช่น เส้นชะลอความเร็ว ป้ายเตือนทางโค้ง ป้ายสะท้อนแสง รวมถึงการขยายเลนรอลเลียว • พิจารณาเส้นชะลอความเร็วบริเวณทางแยก ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบ ติดตั้งป้ายเตือนทางแยก ป้ายลดความเร็ว รวมถึงสันระนาดเพื่อชะลอความเร็วของยานพาหนะก่อนเข้าสู่ทางแยก • พิจารณาเส้นชะลอความเร็วบริเวณก่อนถึงศูนย์ราชการ ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบ ติดตั้งป้ายลดความเร็ว รวมถึงสันระนาดเพื่อชะลอความเร็วของยานพาหนะ 	นาน ๆ ครั้ง	รุนแรง	สูง
• แนว ถ น ใน ช่วง กม. ที่ 1+2 00 มี สิ ก ษ ณ ะ เป็น ทาง		บ่อย มาก	เล็กน้อย	ยอมรับ ไม่ได้
		บ่อย มาก	รุนแรง	ยอมรับ ไม่ได้
			รุนแรง	ยอมรับ ไม่ได้

<p>โด้ง ขาว เป็น อัน ตรา ย ต่ อ ผู้ ขั บ จั้ ที่ ไ ช้ กวา มเรี ว สูง</p> <p>• แ น ว ถ น น ไ น ช่ว กม. ที่ 1+3 00 มี ลั ก ษณ ะ เป็ น ทาง โด้ง เชื้อ</p>		<p>นาน ๑ ครึ่ง</p>	<p>ง</p>	<p>สูง</p>
---	---	--	----------	------------

<p>ม กั บ ท าง แ ย ก เป็ น อ น ต ร า ย ค ่อ ผู้ จั บ จี ้ ใ ช้ ควา ม เร็ ว สูง</p> <p>• แ น ว ถ น น ใ น ช ่ว ง ก ม. ที่ 2+1 00 มี ลั ก ษ ณ ะ เป็ น</p>				
--	---	--	--	--

<p>ทาง แ ย ก ข ว า ท า ง มี ข า น พ า ห น ะ เ ้า สู่ ท า ง แ ย ก ใ ้ ค ว า ม ร ่ ว ส ู ง ป ่ น อ น ต ร า ย ก ั บ ผู้ จ ั บ จ ี่</p> <p>● แ น ว ถ น น ใ น ช ่ ว ง</p>				
--	---	--	--	--

<p>กม. ที่ 2+5 00 มี ลักษณะ เป็น ทาง ตรง มี ยาน พา หนะ เข้า- ออก ก ศูนย์ ราชการ ด้าน ซ้าย ทาง เป็น อัน ตรา ย กับ ผู้ จับ</p>				
--	---	--	--	--

ใจ ร ธิ ที่ ใ ช้ ความ มเริ ว บริเ วน ทาง ตรง				
--	--	--	--	--

ตารางที่ 4.16 (ต่อ)



<ul style="list-style-type: none"> • แนวถนนในช่วง กม.ที่ 5+100 มีลักษณะเป็นแนวโค้งทางโค้งเป็นแนวยาวและอยู่ในเขตชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> • ติดตั้งอุปกรณ์เตือนให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็วก่อนถึงบริเวณเขตชุมชน ติดเส้นทึบห้ามแซงในช่วงแนวโค้ง 	น้อยมาก	รุนแรง	ยอมรับไม่ได้
<ul style="list-style-type: none"> • แนวถนนในช่วง กม.ที่ 6+300 – 6+500 มีลักษณะเป็นทางตรง มียานพาหนะเข้า-ออกโรงเรียนอนุบาลด้านขวาทางเป็นอันตรายกับผู้ขับขี่รถที่ใช้ความเร็วบริเวณทางตรง 	<ul style="list-style-type: none"> • พิจารณาเส้นชะลอความเร็วบริเวณก่อนเข้าสู่บริเวณโรงเรียน ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบ ติดตั้งป้ายลดความเร็ว รวมถึงต้นระนาคเพื่อชะลอความเร็วของยานพาหนะ 	นาน ๆ ครั้ง	รุนแรง	สูง
<ul style="list-style-type: none"> • แนวถนนในช่วง กม.ที่ 8+500 – 8+900 มีลักษณะเป็นทางตรงเข้าสู่ย่านชุมชน มียานพาหนะเข้า-ออกโรงเรียนประถมด้านซ้ายทางเป็นอันตรายกับผู้เดินเท้าข้ามทาง 	<ul style="list-style-type: none"> • พิจารณาเส้นชะลอความเร็วบริเวณก่อนเข้าสู่บริเวณโรงเรียน ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบ ติดตั้งป้ายลดความเร็ว ต้นระนาคเพื่อชะลอความเร็วของยานพาหนะ หรืออาจจะพิจารณาปรับปรุงติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรกิจกรรมอำนวยความสะดวกภัยงานทาง (หน้าโรงเรียน) 	น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้	รุนแรง	ยอมรับไม่ได้
<ul style="list-style-type: none"> • แนวถนนในช่วง กม.ที่ 9+500 มีลักษณะเป็นทางสี่แยกในย่านชุมชน มียานพาหนะเข้าสู่ทางแยกจำนวนมาก เป็นอันตรายกับผู้ขับขี่ และคนเดินเท้า 	<ul style="list-style-type: none"> • พิจารณาเส้นชะลอความเร็วบริเวณทางแยก ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบ ติดตั้งป้ายเตือนทางแยก ป้ายลดความเร็ว รวมถึงต้นระนาคเพื่อชะลอความเร็วของยานพาหนะก่อนเข้าสู่ทางแยก 	น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้	รุนแรง	ยอมรับไม่ได้

ตารางที่ 4.16 (ต่อ)

<ul style="list-style-type: none"> • แนวถนนในช่วง กม.ที่ 10+200 มีลักษณะเป็นทางโค้งยาว ด้านขวาทาง เป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วสูง 	<ul style="list-style-type: none"> • ติดตั้งอุปกรณ์เตือนให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็วบริเวณทางโค้งที่เหมาะสม เช่น เส้นชะลอความเร็ว ป้ายเตือนทางโค้ง ป้ายสะท้อนแสง 	นาน ๆ ครั้ง	รุนแรง	สูง
<ul style="list-style-type: none"> • แนวถนนในช่วง กม.ที่ 10+ 700 – 10+ 900 มีลักษณะเป็นทางตรง มียานพาหนะเข้า-ออกศูนย์ราชการด้านขวาทางเป็นอันตรายกับผู้ขับขี่รถที่ใช้ความเร็วบริเวณทางตรง 	<ul style="list-style-type: none"> • พิจารณาเส้นชะลอความเร็วบริเวณก่อนถึงศูนย์ราชการ ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบ ติดตั้งป้ายลดความเร็ว รวมถึงสันระนาดเพื่อชะลอความเร็วของยานพาหนะ 	นาน ๆ ครั้ง	รุนแรง	สูง
<ul style="list-style-type: none"> • แนวถนนในช่วง กม.ที่ 12+ 400 มีลักษณะเป็นทางตรงเข้าสู่ย่านชุมชน เป็นถนนเข้าสู่ทางแยกในย่านชุมชน เป็นอันตรายกับผู้เดินเท้าข้ามทาง 	<ul style="list-style-type: none"> • พิจารณาเส้นชะลอความเร็วบริเวณก่อนเข้าเขตชุมชน ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบ ติดตั้งป้ายลดความเร็ว รวมถึงสันระนาดเพื่อชะลอความเร็วของยานพาหนะ 	น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	รุนแรง	ยอมรับไม่ได้
<ul style="list-style-type: none"> • แนวถนนในช่วง กม.ที่ 14+ 100 – 14+ 500 มีลักษณะเป็นทางโค้งสลับเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วสูง 	<ul style="list-style-type: none"> • ติดตั้งอุปกรณ์เตือนให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็วบริเวณทางโค้งที่เหมาะสม เช่น เส้นชะลอความเร็ว ป้ายเตือนทางโค้ง ป้ายสะท้อนแสง 	น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	รุนแรง	ยอมรับไม่ได้
<ul style="list-style-type: none"> • แนวถนนในช่วง กม.ที่ 16+ 200 – 16+ 500 มีลักษณะเป็นทางโค้งหักศอก เป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วสูง 	<ul style="list-style-type: none"> • ติดตั้งอุปกรณ์เตือนให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็วบริเวณทางโค้งที่เหมาะสม เช่น เส้นชะลอความเร็ว ป้ายเตือนทางโค้ง ป้ายสะท้อนแสง 	น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	รุนแรง	ยอมรับไม่ได้

ตารางที่ 4.16 (ต่อ)

<p>2. การระบายน้ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> จากบริเวณกม.ที่ 8+500 - 10+000 และ กม.ที่ 12+200 – 13+ 500 บริเวณ ชานชุมชน ไม่มีระบบระบายน้ำ ซึ่งอาจทำให้น้ำท่วมขังบริเวณผิวทางและไหล่ทาง เป็น อันตรายต่อผู้ขับขี่ ยานพาหนะและคนเดินเท้า 	<ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งรางระบายน้ำบริเวณชานชุมชนเพื่อลดปัญหาน้ำท่วมขังผิวทาง และ ไหล่ทาง 	นาน ๆ ครั้ง	เล็กน้อย	ปานกลาง
<p>3. ป้ายจราจร</p> <ul style="list-style-type: none"> การติดตั้งป้ายจราจรตามบัญชีส่งมอบในภาคผนวก ค สภาพป้ายชำรุดทรุดโทรม ป้ายบางแห่งหลุดหลาย บางแห่งถูกบดบังด้วยต้นไม้ รวมถึงการติดตั้งป้ายโฆษณาต่าง ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องในแนวเขตทาง 	<ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งป้ายจราจรคืนในสภาพเดิมตลอดสายทาง ตัดแต่งกิ่งไม้ที่บังป้ายจราจร หรือพิจารณาติดตั้งป้ายเพิ่มเติมกรณีก่อนเข้าเขตชุมชน บริเวณ หน้าศูนย์ราชการและโรงเรียน 	นาน ๆ ครั้ง	เล็กน้อย	ปานกลาง
<p>4. เครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทาง</p> <ul style="list-style-type: none"> เครื่องหมายจราจรไม่อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ เนื่องจากเลือนลาง ไม่มีเครื่องหมายจราจรบริเวณทางข้าม เครื่องหมายนำทาง และหลักนำทาง อุปกรณ์สะท้อนแสงหลุดร่อน 	<ul style="list-style-type: none"> ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ทำความสะอาด กำจัดเศษวัสดุที่บดบังเครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทาง ปรับปรุงเครื่องหมายบริเวณทางข้ามคนเดินเท้า ปรับปรุงติดตั้งอุปกรณ์สะท้อนแสงให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน ทั้งกลางวันและกลางคืน 	น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	เล็กน้อย	สูง
		นาน ๆ ครั้ง	เล็กน้อย	ปานกลาง
		นาน ๆ ครั้ง	รุนแรง	สูง

ตารางที่ 4.16 (ต่อ)

<p>5. สภาพอันตรายข้างทาง</p> <ul style="list-style-type: none"> • บริเวณเขตปลอดภัย มีอุปสรรคที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ขับขี่หลุดออกนอกเส้นทางโดยเฉพาะบริเวณ ทางโค้ง กม.ที่ 1+200 , 10+200 , 14+100 , 16+200 	<ul style="list-style-type: none"> • ปรับระยะปลอดภัยให้ปราศจากสิ่งกีดขวางที่เป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ที่พลัดหลุดออกนอกถนนหรือติดตั้งราวกันอันตรายบริเวณทางโค้งเพื่อลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุ 	<p>ไม่น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ</p>	<p>รุนแรง</p>	<p>ปานกลาง</p>
<p>6. พื้นถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> • สภาพพื้นถนนบนผิวทางและไหล่ทางหลายตำแหน่งมีสภาพเสียหายเป็นหลุมลึก บางแห่งเป็นแอ่งกระทะมีน้ำขังเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ 	<ul style="list-style-type: none"> • ปรับปรุงซ่อมแซมผิวทางให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ หรือพิจารณาทำการปรับปรุงผิวทางบดอัดใหม่ 	<p>นาน ๆ ครั้ง</p>	<p>รุนแรง</p>	<p>สูง</p>
<p>7. คนเดินเท้าคนเดินข้ามถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> • ตำแหน่งของทางข้ามคนเดินเท้าบริเวณทางโค้ง ทางเชื่อม หน้าโรงเรียน ไม่มีสภาพที่ใช้งานได้ 	<ul style="list-style-type: none"> • ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ติดตั้งป้าย/เครื่องหมายจราจร หรือพิจารณาติดตั้งราวกันชนสำหรับคนเดินเท้า 	<p>นาน ๆ ครั้ง</p>	<p>รุนแรง</p>	<p>สูง</p>
<p>8. ตำแหน่งทางเชื่อม</p> <ul style="list-style-type: none"> • ตำแหน่งทางเชื่อมไม่เหมาะสมเนื่องจากอยู่บริเวณ ทางโค้ง กม.ที่ 1+200 • ทางเชื่อมหลายแห่ง มีแนวการมองไม่เห็นยานพาหนะเนื่องจากถูกบดบังด้วยสิ่งปลูกสร้าง ต้นไม้และวัชพืช 	<ul style="list-style-type: none"> • ติดตั้งป้ายเตือนและเครื่องหมายจราจรบริเวณทางเชื่อมให้ชัดเจน • ปรับปรุงแนวการมองเห็น เพื่อให้ผู้สัญจรสามารถสังเกตเห็นทางเชื่อมได้อย่างชัดเจน 	<p>นาน ๆ ครั้ง</p> <p>ไม่น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ</p>	<p>เล็กน้อย</p> <p>รุนแรง</p>	<p>ปานกลาง</p> <p>ปานกลาง</p>

จากการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยจากการตรวจสอบภาคสนามและใช้หลักการมีส่วนร่วมกับชุมชนเข้ามาช่วยพิจารณาในการตรวจสอบฯ โดยมีขั้นตอนการลงพื้นที่ตรวจสอบภาคสนามเป็นขั้นตอนสำคัญการตรวจสอบถนนทั้งภาคกลางวันและกลางคืนแนะนำปัญหาในการเกิดอุบัติเหตุ และแนวทางแก้ไขให้ชุมชนได้รับทราบ การดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนร่วมกับชุมชนในภาคผนวก ข

ผลลัพธ์ที่ได้สามารถชี้ให้เห็นได้ว่าตำแหน่งและประเด็นปัญหาในบริเวณจุดเสี่ยงอันตรายที่ชุมชนระบุ สามารถนำเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหา ซึ่งมีข้อเสนอแนะเป็นแนวทางในให้นำมาปฏิบัติได้ ซึ่งถือเป็นเอกสารที่ใช้ในการประกอบการตัดสินใจดำเนินการแก้ไขในจุดบกพร่องต่าง ๆ ตามรูปที่ 4.1 และ 4.2 ตามลำดับ



รูปที่ 4.2 การดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยงานทาง ร่วมกับชุมชน

บทที่ 5

สรุปผล และข้อเสนอแนะ

จากประเด็นที่ตรวจพบจากการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ผู้ศึกษาได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลทำการระบุจุดเสี่ยงอันตรายจากข้อเสนอแนะของชุมชนใกล้เคียงที่ใช้เส้นทาง ข้อมูลอุบัติเหตุจากหน่วยงานราชการ จากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มูลนิธิอาสาฯ ที่มีกิจกรรมเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนน จากรายการตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง (Checklists) ข้อมูลจากทะเบียนประวัติสายทาง ข้อมูลอุบัติเหตุ ข้อมูลจากองค์กรต่าง ๆ และภาคประชาชน เปรียบเทียบและจัดลำดับความสำคัญของบริเวณอันตราย รวมถึงจุดเสี่ยงอันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุ จากการประชุมหาแนวทางร่วมกันในการระบุจุดเสี่ยงอันตราย ทำการแยกประเด็นการตรวจสอบตามหลักเกณฑ์และคู่มือการยกระดับความปลอดภัยงานทางสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Safety Improvement Manual for Existing Roads) รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านความปลอดภัย วิเคราะห์ประเด็นแนวทางแก้ไข สามารถสรุปเพื่อนำเสนอแนวทางพร้อมทั้งข้อเสนอแนะให้หน่วยงานและชุมชนสามารถนำไปปฏิบัติใช้ในการปรับปรุงและซ่อมบำรุงสายทางได้ในอนาคต

5.1 สรุปผลการศึกษา

5.1.1 ผลจากการศึกษาโดยใช้แบบตรวจสอบจากแบบรายการตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง(Checklists)ทำให้พบว่าประเด็นปัญหาที่ถูกตรวจพบสามารถระบุประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยที่ถูกตรวจพบในระหว่างการใช้งานถนน สามารถระบุข้อมูลจุดเสี่ยงอันตรายเพื่อนำมาเสนอปัญหาให้ประชาชนในร่วมกันตรวจสอบ และร่วมกันหาแนวทางแก้ไข

การจัดทำกิจกรรมส่งเสริมความรู้ในด้านวิศวกรรมความปลอดภัย พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ขับขี่รถด้วยความเร็วสูง การช่วยกันบำรุงรักษาถนนที่ใช้อยู่เป็นประจำ รวมถึงการร่วมกิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้ของชุมชน ทำการระบุนสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน แนะนำการป้องกันอันตรายเช่น การไม่ฝ่าฝืนวินัยจราจร ใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตราย รวมถึงจุดเสี่ยงอันตรายที่พบและแนวทางการลดความเสี่ยงที่อาจจะเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ จากการศึกษาพบว่าประชาชนมีความเข้าใจและพร้อมที่จะปฏิบัติตามเนื่องจากมองเห็นอันตรายที่จะเกิดขึ้นหากไม่มีการระวัง และการป้องกันที่ดี

- 5.1.2 การสรุปประเด็นด้านความปลอดภัยที่พบจากการรายงานผลการปรับปรุงแก้ไขด้านความปลอดภัย โดยมีการประเมินระดับความเสี่ยงของแต่ละประเด็น สามารถสรุปการจัดลำดับความสำคัญของปัญหาที่พบ และข้อเสนอแนะเบื้องต้นที่ใช้งบประมาณน้อย จนถึงปัญหาที่จะต้องใช้ข้อพิจารณาในการใช้งบประมาณสูง ตามลำดับดังนี้
- 5.1.2.1 ประเด็นด้านแนวทางและรูปตัดของถนน และประเด็นทางเชื่อมที่มักเกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง มีระดับความรุนแรงมาก มีระดับความเสี่ยงที่ไม่สามารถยอมรับได้ คือแนวถนนที่มีจุดตัดทางแยกเป็นลำดับ 1 ประเด็นทางโค้งที่เป็นโค้งทางราบและโค้งทางดิ่งเป็นลำดับที่ 2
- 5.1.2.2 ประเด็นป้ายและเครื่องหมายจราจรที่พบ ส่วนใหญ่เกิดจากสภาพการใช้งานมานาน มีสภาพชำรุดทรุดโทรมจากการใช้งาน เป็นผลทำให้มักเกิดอุบัติเหตุจากผู้ใช้เส้นทางที่ไม่ชินทาง โดยมีผลพวงต่อเนื่องกับยานพาหนะในเขตพื้นที่ ๆ ไม่มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายสำหรับยานพาหนะ เช่น รถจักรยาน รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง ส่วนใหญ่จะมีระดับความเสี่ยงปานกลางถึงระดับสูง
- 5.1.2.3 ประเด็นพื้นถนน และสภาพข้างทาง ได้มีการปรับปรุงซ่อมแซมจากหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ โดยการทำหนังสือแจ้งหน่วยงาน และประชาสัมพันธ์ให้ชุมชนในพื้นที่ช่วยกันดูแลสภาพข้างทางให้มีความปลอดภัย ปัญหาความเสี่ยงจึงสามารถลดระดับลงจากสูงถึงระดับปานกลาง และระดับต่ำ
- 5.1.2.4 ประเด็นทางเท้าและคนขี่จักรยานมีโอกาในการเกิดอุบัติเหตุตุนาน ๆ ครั้ง เนื่องจากผู้ใช้เส้นทางไม่มั่นใจในความปลอดภัยจากการใช้เส้นทาง แต่หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นจะมีระดับความรุนแรงที่สูง สามารถนำข้อเสนอแนะไปเป็นแนวทางในการป้องกันด้านความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางได้
- 5.1.2.5 ประเด็นด้านทางระบายน้ำในเขตชุมชน ซึ่งเป็นสายทางที่อยู่ในความดูแลของหน่วยงานรัฐหลายหน่วยงาน เป็นปัญหาในการดำเนินการแก้ไขให้ชุมชน โดยมีข้อจำกัดของเขตทางที่รับผิดชอบและงบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด
- 5.1.3 การตรวจสอบประเด็นด้านความปลอดภัยภาคสนาม พบว่าสภาพตลอดสายทางไม่เหมาะสมในหลายกรณี สภาพสายทางโดยทั่วไปเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วสูงเนื่องจากขาดอุปกรณ์แนะนำ และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกงานทางที่ชัดเจน

การมองเห็นตามแนวสายทางถูกบังคับจากสิ่งก่อสร้าง ป้าย วัชพืชข้างทางเป็นจำนวนมาก โดยมีข้อบ่งชี้จากรายการตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง(Checklists) สภาพทาง อุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกงานทางหมดสภาพตามอายุการใช้งาน และได้นำข้อเสนอ แนวคิด และแนวทางที่ทำการประชุมร่วมกับองค์กรต่าง ๆ และภาคประชาชน โดยมีข้อมูลการระบุจุดเสี่ยงอันตรายจากชุมชน ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในจุดอันตรายจากการสอบถามมูลนิธิฯ ข้อมูลด้านการจราจรจากสถานีตำรวจ ซึ่งผู้ศึกษามองว่าผู้ใช้เส้นทางไม่ใส่ใจที่จะปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและการป้องกันด้านความปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนน และได้แนะนำให้ประชาชนและผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบถึงอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุ

- 5.1.4 การระบุประเด็นการตรวจสอบและนำเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาเรียงตามลำดับรายการตรวจสอบความปลอดภัยงานทางจากการตรวจสอบข้อ 4.1 ซึ่งจากการวิเคราะห์ประเด็นด้านต่าง ๆ สามารถมองเห็นแนวทางการจัดการกับความปลอดภัยที่พบพร้อมทั้งรายงานผลการตรวจสอบเมื่อพบปัญหาจากการออกตรวจสอบความปลอดภัยภาคสนาม รวมทั้งการเปิดรับฟังความเห็นของประชาชนเพื่อใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงและนำมาใช้เป็นแนวทางในการจัดการกับปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 5.1.5 ผลการประชุมสรุปแนวทางการระบุจุดเสี่ยงอันตรายที่พบ การนำเสนอแนวทางแก้ไขให้ชุมชนได้รับทราบถึงบริเวณอันตราย โดยมีข้อเสนอแนะจากชุมชนผู้ใช้เส้นทางอยู่เป็นประจำสามารถนำมาปรับเปลี่ยนแก้ไข มีข้อเสนอแนะการปรับปรุงสายทางให้อยู่ในมาตรฐานที่ปลอดภัย การปรับปรุงสภาพข้างทางที่สามารถดำเนินการได้เองจากชุมชน รวมถึงยานพาหนะที่ไม่มีความปลอดภัยที่ไม่สมควรนำมาใช้ให้เกิดอันตรายกับตนเองและผู้อื่น ทำให้เกิดมาตรฐานกับชุมชนอื่นใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงชุมชนของตนเองให้รับรู้ถึงประสิทธิภาพความปลอดภัยในการดำเนินกิจกรรมในเส้นทาง

5.2 ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา

การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสามารถสรุปข้อเสนอแนะจากการศึกษาได้ดังนี้

- 5.2.1 ผลการตรวจสอบ ระบุ และวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายที่พบ จากสภาพสายทาง โดยทั่วไปเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วสูงเนื่องจากขาดอุปกรณ์แนะนำ และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกงานทางที่ชัดเจน การมองเห็นตามแนวสายทางถูก

บังจากสิ่งก่อสร้าง ป้าย วัชพืชข้างทางเป็นจำนวนมากโดยมีข้อบ่งชี้จากรายการตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง(Checklists) และการระบุจุดเสี่ยงอันตรายจากประสบการณ์ของผู้ใช้เส้นทาง และผู้ที่รับแจ้งการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ผลปรากฏตามข้อบ่งชี้ในแบบรายงานข้อมูลสภาพสายทาง ว่าสภาพสายทางไม่เหมาะสมเนื่องจากเป็นเส้นทางสายหลักมีการจราจรที่มากและผู้ที่ใช้เส้นทางจับจีด้วยความเร็ว และตามรายงานสรุปประเด็นจุดเสี่ยงอันตรายที่พบ ที่ยังไม่ครอบคลุมเนื่องจากมีประเด็นจุดเสี่ยงอันตรายหลายจุด โดยมีข้อบ่งชี้ในการเกิดอุบัติเหตุไม่ซ้ำจุดอยู่บ่อยครั้ง

- 5.2.2 การเลือกใช้ข้อแนะนำของการแก้ไขประเด็นด้านความปลอดภัยจากการตรวจสอบความปลอดภัยประเด็นจุดเสี่ยงที่พบจากการตรวจสอบภาคสนาม มีการประเมินระดับความเสี่ยงในแต่ละประเด็น ข้อเสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหา รวมถึงวิธีการปรับปรุงความปลอดภัยสามารถนำมาปรับใช้ได้ตามสถานการณ์ด้านความพร้อมของชุมชน งบประมาณที่ใช้ และการบูรณาการร่วมกันของภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการปรับปรุงสภาพความปลอดภัยโดยมีกลยุทธ์ที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาที่เหมาะสมตามระดับความเสี่ยงที่พบ
- 5.2.3 ผลจากการตรวจสอบและข้อแนะนำการแก้ไขปัญหาโดยการบูรณาการร่วมกับชุมชนเป็นแนวทางที่ทำให้เกิดประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย สามารถลดอุบัติเหตุได้โดยสร้างความตระหนักให้ผู้ใช้ทางเข้าใจในสิ่งที่สื่อให้ทราบถึงอุปกรณ์อำนวยความสะดวกและความปลอดภัยต่าง ๆ และปฏิบัติตามให้ได้ นำมาซึ่งการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรเพื่อความปลอดภัยของตัวเอง รวมถึงการจัดทำรูปเล่มรายงานเพื่อนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนจัดทำค่าของงบประมาณเพื่อซ่อมบำรุง บูรณะซ่อมแซมสายทางดังกล่าวต่อไป

เอกสารอ้างอิง

- กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร. (2559). แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม. พิมพ์ครั้งที่ 1 กรุงเทพฯ : กระทรวงเทคโนโลยีและการสื่อสาร.
- กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์. (2558). ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์. ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย.
- ชัยวุฒิ กาญจนะสันตีสุข. (2552). การวิเคราะห์และระบุจุดเสี่ยงอันตรายโดยวิธีการมีส่วนร่วมของประชาชน : กรณีศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตร สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ชนดล อเนกบุญสถาพร และคณะ. (2557). การประยุกต์ใช้ระบบการจัดการความปลอดภัยกับกระบวนการซ่อมบำรุงชิ้นส่วนอากาศยาน. โครงการงานปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ธีรยุทธ ลีโคตรและคณะ. (2558). บทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน : กรณีศึกษา บ้านแพง ตำบลแพง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม. วารสารการเมืองการปกครอง ปีที่ 5, (ฉบับที่ 2 มีนาคม - สิงหาคม 2558) 119.
- นิวัช สร้อยมาลี. (2552). การศึกษาจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุภายในพื้นที่ตำบลโบสถ์ อำเภอพิมาย จังหวัดนครราชสีมา. โครงการงานปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- บัณฑิต ตั้งกมลศรี. (2559). ปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียน. ดุษฎีนิพนธ์ ปรัชญาดุสิตบัณฑิต สาขาวิชาวิจัยวัดผลและสถิติการศึกษา มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ภาวิณี เอี่ยมตระกูลและคณะ. (2555). แนวทางศึกษาการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของเมือง : กรณีศึกษาเทศบาลเมืองท่าโขลง จังหวัดปทุมธานี. รายงานการวิจัย คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วารภรณ์ บุญเชียง. (2557). การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม. วารสารงานวิจัย คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ศิริกุล กุลเรียบและคณะ. (2553). โครงการศึกษาข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. (สวปถ.).

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2558). เป้าหมายทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน. สมุดปกขาวที่ตีอาร์ไอ.

สมพันธ์ เตชะอธิกและคณะ. (2555). สังเคราะห์ความรู้การพัฒนารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยองค์กรปกครองท้องถิ่น. รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

สแกนดี้มีเดีย คอร์ปอเรชั่น. (2558). (ออนไลน์). รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน. สื่อสิ่งพิมพ์ขององค์การอนามัยโลก. แหล่งที่มา : <http://www.who.int> [13 มิถุนายน 2560].

สิทธิกร เรืองวสุ. (2558). การศึกษาและการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนที่เปิดให้บริการแล้วในมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี : กรณีศึกษาจังหวัดนครราชสีมา. โครงการปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมขนส่ง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

อำนาจ อภัยภักดี. (2560). (ออนไลน์). สรุปสถิติอุบัติเหตุเทศกาลปีใหม่ 2560 กลุ่มนครชัยบุรินทร์. แหล่งที่มา : <http://www.khaochad.com/65269/?r=1&width=61366>. [15 กันยายน 2560].



ภาคผนวก ก

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว ถนนทางตรง

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว ทางโค้ง

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว ทางแยก

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว ถนนในเขตชุมชนที่มี

คนเดินเท้า

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ถนนทางตรง

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
1. แนวทางและรูปตัดของถนน			
1.1 การมองเห็นและระยะการมองเห็น			
<ul style="list-style-type: none"> ระยะการมองเห็นเพียงพอสำหรับความเร็วของการจราจรที่ใช้เส้นทาง ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ระยะการมองเห็นเพียงพอสำหรับตำแหน่งทางข้าม (เช่น ทางคนเดินข้าม จักรยาน) ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ระยะการมองเห็นเพียงพอสำหรับทางเชื่อมและทางเข้าออกพื้นที่ทางข้าม ใช่หรือไม่ 		√	
1.2 ความเร็วในการออกแบบ			ไม่มีป้ายเตือนจำกัดความเร็ว
<ul style="list-style-type: none"> โค้งแนวราบและโค้งแนวตั้งเหมาะสมกับความเร็วของการจราจร หรือมีการติดตั้งป้ายเตือนการใช้ความเร็ว ใช่หรือไม่ 		√	
1.3 การจำกัดความเร็ว			
<ul style="list-style-type: none"> ขีดจำกัดความเร็วเหมาะสมเข้ากันได้กับการใช้งานของถนน เรขาคณิตของถนน การใช้พื้นที่ และระยะการมองเห็น ใช่หรือไม่ 		√	
1.4 การแขง			
<ul style="list-style-type: none"> ช่วงระยะของการขั้บรคแขงโดยตลอดกั้ย ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> มีการจัดพื้นที่สำหรับการแขงของยานพาหนะขนาดใหญ้ในบริเวณที่จำเป็น ใช่หรือไม่ 		√	
1.5 ความเข้าใจในแนวเส้นทางของผู้ขับขี่			
ถนนปราศจากส่วนประกอบที่สร้างความสับสนแก่ผู้ขับขี่ เช่น			
<ul style="list-style-type: none"> แนวทางของถนนมีความชัดเจน ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> พื้นผิวถนนที่ไม่ได้ใช้งานถูกรื้อทิ้งหรือปรับแล้ว ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> เครื่องหมายจราจรบนผิวทางที่เก่าถูกกำจัดหรือเอาออกอย่างเหมาะสมแล้ว ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> แนวของคันไม้้อยู่ในแนวเดียวกับถนน ใช่หรือไม่ 	√		
<ul style="list-style-type: none"> แนวของไฟฟ้าส่องสว่างหรือเสาไฟฟ้าอยู่ในแนวเดียวกับแนวถนน ใช่หรือไม่ 	√		

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ถนนทางตรง

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
1.6 ความกว้าง			
<ul style="list-style-type: none"> • ช่องจราจรมีความกว้างเพียงพอสำหรับปริมาณจราจรและประเภทของยานพาหนะที่สัญจร ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • เกาะกลางมีความกว้างเพียงพอสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่ ใช่หรือไม่ 	-	-	
<ul style="list-style-type: none"> • สะพานและทางลอดมีความกว้างสอดคล้องสัมพันธ์กับสภาพถนนที่วิ่งเข้าสู่สะพานและทางลอด ใช่หรือไม่ 	√		
1.7 ไหล่ทาง			
<ul style="list-style-type: none"> • ไหล่ทางมีความกว้างเพียงพอที่จะทำให้ผู้ขับขี่รถที่พลัดหลุดออกนอกถนนสามารถควบคุมรถให้กลับเข้าสู่ถนนได้ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • ไหล่ทางมีความกว้างเพียงพอสำหรับรถที่ขัดข้องหรือรถฉุกเฉินสามารถหยุดจอดรถได้อย่างปลอดภัย ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • ไหล่ทางอยู่ในสภาพที่ยานพาหนะและผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภทสามารถสัญจรได้ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • รอยต่อระหว่างผิวทางและไหล่ทางมีความปลอดภัย (ไม่มีความแตกต่างระหว่างระดับผิวทางและระดับไหล่ทาง) ใช่หรือไม่ 		√	
1.8 ความลาดหลังทาง			
<ul style="list-style-type: none"> • ลาดหลังทาง (ทั้งผิวจราจรและไหล่ทาง)เพียงพอสำหรับการระบายน้ำ ใช่หรือไม่ 		√	
1.9 ความลาดคั่นทาง			
<ul style="list-style-type: none"> • ความลาดคั่นทางยอมให้รถยนต์หรือรถบรรทุกที่พลัดหลุดออกนอกถนนสามารถวิ่งถอยกลับได้ ใช่หรือไม่ 		√	
1.10 การระบายน้ำ			
<ul style="list-style-type: none"> • ระบบระบายน้ำข้างทางและช่องเปิดท่อระบายน้ำสามารถสัญจรผ่านได้อย่างปลอดภัย ใช่หรือไม่ 		√	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ถนนทางตรง

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
2. ช่องทางเสริม (Auxiliary lanes)			
2.1 การผายความกว้าง (Tapers)			
<ul style="list-style-type: none"> จุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการผายความกว้างของช่องทางอยู่ในตำแหน่งและอยู่ในแนวที่ถูกต้อง ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ระยะมองเห็นจุดปลายของช่องทางเสริมเพียงพอ ใช่หรือไม่ 		√	
2.2 ไหล่ทาง			
<ul style="list-style-type: none"> ความกว้างของไหล่ทาง ณ จุดรวมกันของช่องทางเสริม มีความเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		√	
2.3 ป้ายและเครื่องหมายจราจร			
<ul style="list-style-type: none"> ป้ายจราจรทุกป้ายถูกติดตั้งตามแนวทางที่เหมาะสม ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ป้ายจราจรทุกป้ายมีความเด่นชัดและเห็นได้ชัดเจน ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> เครื่องหมายจราจรบนผิวทางสอดคล้องกับแนวทางที่เหมาะสม ใช่หรือไม่ 		√	
2.4 การจราจรเลี้ยว			
<ul style="list-style-type: none"> มีการจำกัดห้ามเลี้ยวขวาจากช่องจราจรตรงไป ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> มีการเตือนล่วงหน้าของช่องจราจรสำหรับเลี้ยว ใช่หรือไม่ 		√	
3. ป้ายจราจร			
3.1 ประเด็นป้ายทั่วไป			
<ul style="list-style-type: none"> ป้ายจราจร(ป้ายบังคับ ป้ายเตือน และป้ายบอกทาง) ที่จำเป็นต้องติดตั้งได้เหมาะสมในการใช้งาน ใช่หรือไม่ และมีความเด่นชัดและชัดเจน ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ป้ายจราจรที่ติดตั้งถูกต้องเหมาะสมกับสถานการณ์และจำเป็น ใช่หรือไม่ 		√	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ถนนทางตรง

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
<ul style="list-style-type: none"> ป้ายจราจรมีประสิทธิภาพใช้งานได้ในทุกสภาพแวดล้อม(กลางวัน กลางคืน ฝนตก หมอกควัน พระอาทิตย์ขึ้นหรือลง แสงไฟหน้ารถ หรือสภาพแสงสว่างที่มีด) ใช่หรือไม่ 		√	
3.2 การมองเห็นป้ายจราจร <ul style="list-style-type: none"> ป้ายจราจรสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ผู้ขับขี่สามารถเห็นและอ่านได้ในระยะที่จำเป็นทั้งกลางวันและกลางคืน ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> การสะท้อนแสงและความสว่างของป้ายจราจร เป็นที่น่าพึงพอใจ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ป้ายจราจรสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนโดยไม่ถูกบดบังหรือถูกดึงดูความสนใจจากสิ่งรอบข้างหรือพื้นที่ด้านหลัง ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ผู้ขับขี่ไม่เกิดความสับสนเนื่องจากป้ายจราจรที่มากเกินไป ใช่หรือไม่ 	√		
3.3 เสาติดตั้งป้ายจราจร <ul style="list-style-type: none"> เสาติดตั้งป้ายจราจรอยู่ในบริเวณเขตปลอดภัยข้างทางหรือมีลักษณะที่ไม่เป็นอันตราย(เช่น ชนแล้วล้มได้หรือปิดล้อมป้องกันด้วยอุปกรณ์กันชน) ใช่หรือไม่ 		√	
4. เครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทาง 4.1 ปัญหาทั่วไป <ul style="list-style-type: none"> เส้นจราจรและเส้นนำทางเหมาะสำหรับการใช้งาน สอดคล้องสัมพันธ์กับแนวทาง และมีประสิทธิภาพใช้งานได้ในทุกสถานการณ์ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> เครื่องหมายจราจรที่ไม่จำเป็น (เช่น ลูกศรนำทางที่ไม่จำเป็น เส้นขอบทางที่ไม่จำเป็น)ถูกย้ายหรือลบออกแล้ว ใช่หรือไม่ 		√	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ถนนทางตรง

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
<p>4.2 เส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง</p> <ul style="list-style-type: none"> เส้นแบ่งทิศจราจรปกติ (เส้นประสีเหลือง) และเส้นแบ่งทิศทางจราจรห้ามแซงหรือห้ามแซงเฉพาะด้าน ติดตั้งอย่างเหมาะสมอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ และมีความเด่นชัด ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> เส้นแบ่งช่องจราจร (เส้นประสีขาว) และเส้นห้ามเปลี่ยนช่องจราจร (เส้นทึบสีขาว) ติดตั้งอย่างเหมาะสม อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ และมีความเด่นชัด ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> เส้นขอบทางติดตั้งอย่างเพียงพอเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> อุปกรณ์บนผิวจราจร (ปุ่มจราจร) ได้มีการติดตั้งในบริเวณที่จำเป็น และติดตั้งอย่างถูกต้อง และอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี ใช่หรือไม่ 		√	
<p>4.3 หลัคนำทางและเป้าสะท้อนแสง</p> <ul style="list-style-type: none"> หลัคนำทางและอุปกรณ์นำทางถูกติดตั้งได้เหมาะสม สามารถมองเห็นได้ชัดเจน ใช่หรือไม่ 		√	
<p>5. สภาพอันตรายข้างทาง</p> <p>5.1 เขตปลอดสิ่งกีดขวางข้างทาง (Clear zones)</p> <ul style="list-style-type: none"> บริเวณเขตปลอดสิ่งกีดขวางข้างทางมีสภาพที่ขานพาหนะที่เสียหลักหลุดออกนอกเส้นทาง สามารถแล่นและควบคุมกลับสู่ถนนได้ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณเขตปลอดสิ่งกีดขวางข้างทาง ปราศจากอุปสรรคที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ขับขี่ที่อาจเสียหลักหลุดออกนอกเส้นทาง ใช่หรือไม่ ถ้ามีอุปสรรคเหล่านั้นสามารถรื้อถอนหรือป้องกันได้ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> สาธารณูปโภคข้างทาง (เช่น เสาไฟฟ้า ต้นไม้) อยู่ห่างจากแนวการจราจรในระยะที่ปลอดภัย ไม่เป็นอันตรายข้างทาง ใช่หรือไม่ 	√		

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ถนนทางตรง

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
5.2 รวากันอันตราย			
<ul style="list-style-type: none"> • รวากันอันตรายถูกติดตั้งบริเวณที่จำเป็น สอดคล้องกับข้อแนะนำ ถูกติดตั้งได้อย่างถูกต้อง และมีความยาวเพียงพอ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • ประเภทของราวกันอันตรายเหมาะสมกับวัตถุประสงค์การใช้งาน ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • ราวกันอันตรายถูกทาบติดกับราวสะพานได้อย่างถูกต้องปลอดภัย ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • ระยะห่างระหว่างราวกันอันตรายและเส้นขอบทางเพียงพอที่จะให้ยานพาหนะขัดข้องหยุดจอดได้ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • การเก็บปลายของราวกันอันตรายถูกต้อง ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • ราวกันอันตรายมีการนำทางและการมองเห็นที่เพียงพอในเวลากลางคืน ใช่หรือไม่ 		√	
6. พื้นถนน			
6.1 สภาพผิวถนน			
<ul style="list-style-type: none"> • ผิวถนนอยู่ในสภาพที่ปลอดภัย ไม่เกิดความเสียหายที่อาจจะเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ (เช่น พื้นผิวขรุขระ เป็นหลุม การทรุดตัว ผิวเป็นคลื่น) ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการทรงตัว ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • ผิวถนนปราศจากเศษหิน ทราย หรือวัสดุอื่น ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • ขอบผิวทางอยู่ในสภาพที่ปลอดภัย ปราศจากระดับของผิวถนนที่มีการเปลี่ยนแปลง (เช่น การทรุดตัวของถนนหรือบริเวณคอสะพาน) ใช่หรือไม่ 		√	
6.2 สภาพความต้านทานการลื่นไถล			
<ul style="list-style-type: none"> • พื้นผิวถนนมีสภาพความต้านทานการลื่นไถลที่เพียงพอ ใช่หรือไม่ 		√	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ถนนทางตรง

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
6.3 สภาพน้ำขังบนผิวถนน <ul style="list-style-type: none"> • พื้นผิวถนนมีสภาพที่ปราศจากบริเวณที่ทำให้น้ำขังซึ่งนำไปสู่ปัญหาความปลอดภัยได้ ใช่หรือไม่ 		√	
7. ไฟฟ้าส่องสว่าง			
7.1 ปัญหาทั่วไปของไฟฟ้าส่องสว่าง <ul style="list-style-type: none"> • ไฟฟ้าส่องสว่างที่จัดให้มีเพียงพอในบริเวณที่จำเป็น ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • ไฟฟ้าส่องสว่างมีความชัดเจน โดยไม่มีสิ่งท้อจางบังแสงสว่าง(เช่น กิ่งไม้ ป้าย สะพานลอย) ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • รูปแบบไฟฟ้าส่องสว่างไม่สร้างความสับสนหรือความเข้าใจผิดต่อสัญญาณไฟและป้ายจราจร ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • รูปแบบการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างทำให้แสงไฟมีความสม่ำเสมอ(ไม่เกิดเป็นเงามืด) ใช่หรือไม่ 		√	
8. ทางเชื่อม			
8.1 ปัญหาทั่วไปของทางเชื่อม <ul style="list-style-type: none"> • การควบคุมการเข้าออกทางเชื่อมเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • รัศมีการเลี้ยวบริเวณทางเชื่อมเพียงพอสำหรับยานพาหนะทุกประเภท ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • ช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวเพื่อเข้าออกทางเชื่อมมีไว้อย่างเหมาะสมในกรณีที่เป็น ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • ความลาดเอียงของทางเชื่อมที่ร่วมเข้ากับทางสายหลักมีความเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • ทางเชื่อมก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้งกันของกระแสจราจร ใช่หรือไม่ 		√	
8.2 ระยะเวลามองเห็นทางเชื่อม <ul style="list-style-type: none"> • ตำแหน่งของทางเชื่อมสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนโดยไม่ถูกบดบังจากแนวทาบหรือแนวตั้ง ใช่หรือไม่ 		√	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ถนนทางตรง

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
<ul style="list-style-type: none"> มุมมองของทางเชื่อมมีความเหมาะสม ซึ่งทำให้สามารถมองเห็นทางเชื่อมได้อย่างชัดเจน ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ระยะการมองเห็นบริเวณทางเชื่อมไม่ถูกบดบังโดยสิ่งกีดขวางต่าง ๆ (เช่น ป้าย สิ่งปลูกสร้าง ต้นไม้ เสาไฟฟ้า รถจอด จุดจอดรถประจำทาง) ใช่หรือไม่ 		√	
9. การจอดรถ 9.1 ปัญหาทั่วไป			
<ul style="list-style-type: none"> การจัดสรรหรือจำกัดพื้นที่สำหรับจอดรถ มีความเหมาะสม ไม่ส่งผลให้เกิดอันตรายต่อผู้ขับขี่ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> การจอดรถสำหรับรถรับส่งเพียงพอเหมาะสม โดยไม่ก่อให้เกิดอันตรายเนื่องจากการจอดรถซ้อนคัน ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> แนวการเลี้ยวเข้าออกเพื่อจอดรถตามสายทางเหมาะสม โดยไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ขับขี่อื่น ใช่หรือไม่ 		√	
10. ประเด็นอื่น ๆ 10.1 แสงที่สะท้อนเข้าตาผู้ขับขี่			
<ul style="list-style-type: none"> ทัศนวิสัยในการมองเห็นของผู้ขับขี่ถูกรบกวนโดยแสงสะท้อนจากโคมไฟน้ำรดที่อยู่ในทิศตรงกันข้าม (โดยเฉพาะถนน 2 ช่องจราจร) ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ทัศนวิสัยในการมองเห็นของผู้ขับขี่ถูกรบกวนโดยแสงสะท้อนจากไฟฟ้าส่องสว่าง แสงไฟจากข้างทาง ใช่หรือไม่ 		√	
10.2 กิจกรรมข้างทาง			
<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมข้างทางมีการจัดการที่ปลอดภัย ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น การจอดรถกีดขวาง การจราจรในทางหลักที่มีความเร็วสูง ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมข้างทางที่มีป้ายโฆษณาที่ไม่ทำให้ผู้ขับขี่เบี่ยงเบนความสนใจ หรือเกิดความสับสนในการมองเห็นแนวทาง ใช่หรือไม่ 		√	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ถนนทางโค้ง

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
1. แนวทางและรูปตัดของถนน			
1.1 การมองเห็นและระยะการมองเห็น			
<ul style="list-style-type: none"> ระยะการมองเห็นเพียงพอสำหรับความเร็วของการเข้าทางโค้ง ใช่หรือไม่ 		✓	
1.2 ความเร็วในการออกแบบ			
<ul style="list-style-type: none"> โค้งราบและโค้งดิ่งเหมาะสมกับความเร็วของการจราจร (ที่เปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 85) ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> ถ้าไม่เหมาะสม แล้วมีการติดตั้งป้ายเตือนแนวทางหรือป้ายเตือนความเร็ว ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> ความเร็วแนะนำที่ติดตั้งบริเวณทางโค้ง เหมาะสม ใช่หรือไม่ 		✓	
1.3 การแซง			
<ul style="list-style-type: none"> มีการจำกัดช่วงถนนห้ามแซงบริเวณทางโค้งได้อย่างเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		✓	
1.4 ความเข้าใจแนวเส้นทางของผู้ขับขี่			
<ul style="list-style-type: none"> ถนนทางโค้ง ปราศจากส่วนประกอบที่สร้างความสับสนแก่ผู้ขับขี่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ แนวทางโค้งมีความชัดเจน ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ พื้นผิวถนนที่ไม่ได้ใช้งาน ถูกหรือทิ้งหรือปรับแล้ว ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ เครื่องหมายจราจรบนผิวทางเก่า ถูกกำจัดเอาออกอย่างเหมาะสมแล้ว ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ แนวของต้นไม้อยู่ในแนวเดียวกับแนวถนน ใช่หรือไม่ 	✓		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ แนวของไฟฟ้าส่องสว่างหรือเสาไฟฟ้าอยู่ในแนวเดียวกับแนวถนน ใช่หรือไม่ 	✓		
<ul style="list-style-type: none"> • แนวทางโค้งหรือการรวมกันของหลายทางโค้ง ไม่ก่อให้เกิดความเข้าใจผิดในการขับขี่ ใช่หรือไม่ 		✓	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ถนนทางโค้ง

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
<p>1.5 ความกว้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ช่องจราจรทางโค้งมีความกว้างเพียงพอสำหรับปริมาณจราจรและประเภทของยานพาหนะที่สัญจร ใช่หรือไม่ 		√	
<p>1.6 ไหล่ทาง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไหล่ทางบริเวณทางโค้ง มีความกว้างเพียงพอที่จะให้ผู้ขับขี่รถที่พลัดหลุดออกนอกถนนสามารถควบคุมรถให้กลับเข้าสู่ถนนได้ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ไหล่ทางบริเวณทางโค้ง มีความกว้างเพียงพอสำหรับรถที่ขัดข้องหรือรถฉุกเฉินสามารถหยุดจอดได้อย่างปลอดภัย ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> รอยต่อระหว่างผิวทางและไหล่ทางบริเวณทางโค้ง มีความปลอดภัย (ไม่มีความแตกต่างระหว่างระดับผิวทางและไหล่ทาง) ใช่หรือไม่ 		√	
<p>1.7 ความลาดหลังทาง</p> <ul style="list-style-type: none"> การยกโค้งบริเวณทางโค้งมีความเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ลาดหลังทาง (ทั้งผิวจราจรและไหล่ทาง) บริเวณทางโค้ง เพียงพอสำหรับการระบายน้ำ ใช่หรือไม่ 		√	
<p>1.8 ลาดคันทาง</p> <ul style="list-style-type: none"> ลาดคันทางยอมให้รถยนต์หรือรถบรรทุกที่พลัดหลุดออกนอกถนนทางโค้งสามารถวิ่งเล่นได้ ใช่หรือไม่ 		√	
<p>2. ป้ายจราจร</p> <p>2.1 ประเด็นป้ายทั่วไป</p> <ul style="list-style-type: none"> ป้ายจราจร (ป้ายบังคับ ป้ายเตือน และป้ายบอกทาง) ที่จำเป็นบริเวณทางโค้ง ติดตั้งได้เหมาะสมในการใช้งาน และมีความเด่นชัดและชัดเจน ใช่หรือไม่ 		√	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ถนนทางโค้ง

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
<ul style="list-style-type: none"> ป้ายจราจรที่ติดตั้งบริเวณทางโค้ง ถูกต้องเหมาะสมกับสถานการณ์ และจำเป็น ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ป้ายจราจรบริเวณทางโค้งมีประสิทธิภาพใช้งานได้ ในทุกสภาพแวดล้อม ใช่หรือไม่ 		√	
2.2 การมองเห็นป้ายจราจร <ul style="list-style-type: none"> ป้ายจราจรบริเวณทางโค้งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ผู้ขับขี่สามารถเห็นและอ่าน ในระยะที่จำเป็นทั้งกลางวันและกลางคืน ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> การสะท้อนแสงและความสว่างของป้ายจราจรบริเวณทางโค้งเป็นที่น่าพึงพอใจ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ป้ายจราจรบริเวณทางโค้งสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน โดยไม่ถูกบดบังหรือถูกดึงดูดความสนใจจากสิ่งรอบข้างหรือพื้นที่ด้านหลัง ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ผู้ขับขี่ไม่เกิดความสับสนเนื่องจากป้ายจราจรบริเวณทางโค้งที่มากเกินไป ใช่หรือไม่ 		√	
2.3 เสาติดตั้งป้ายจราจร <ul style="list-style-type: none"> เสาติดตั้งป้ายจราจรบริเวณทางโค้งตั้งอยู่ในบริเวณเขตปลอดภัยข้างทาง ใช่หรือไม่ ถ้าไม่ เสาติดตั้งป้ายจราจรมีลักษณะชนแล้วล้มได้ หรือ ปิดล้อมป้องกันด้วยอุปกรณ์กันชน ใช่หรือไม่ 		√	
3. เครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทาง			
3.1 ปัญหาทั่วไป <ul style="list-style-type: none"> เส้นจราจรและเส้นนำทางโค้ง เหมาะสมกับการใช้งาน สอดคล้องสัมพันธ์กับแนวเส้นทาง และมีประสิทธิภาพใช้งานได้ในทุกสถานการณ์ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> เครื่องหมายจราจรบริเวณทางโค้งที่ไม่จำเป็น ถูกย้ายหรือลบออกแล้ว ใช่หรือไม่ 		√	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ถนนทางโค้ง

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
3.2 เส้นจราจร			
<ul style="list-style-type: none"> เส้นแบ่งทิศจราจรบริเวณทางโค้ง ติดตั้งอย่างเหมาะสม อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ และมีความเด่นชัด ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> เส้นแบ่งช่องจราจรบริเวณทางโค้ง ติดตั้งอย่างเหมาะสม อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ และมีความเด่นชัด ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> เส้นขอบทางบริเวณทางโค้ง ติดตั้งอย่างพอเพียงเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> อุปกรณ์บนผิวจราจร (ปุ่มจราจร) ได้มีการติดตั้งในบริเวณที่จำเป็น และติดตั้งอย่างถูกต้อง อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี ใช่หรือไม่ 		✓	
3.3 หลัคนำทางและป้ายสะท้อนแสง			
<ul style="list-style-type: none"> หลัคนำทางถูกติดตั้งได้อย่างเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> อุปกรณ์นำทางสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> อุปกรณ์นำทางบนราวกันอันตราย ราวกันชน และราวสะพาน สอดคล้องสัมพันธ์กับมาตรฐาน ใช่หรือไม่ 		✓	
3.4 อุปกรณ์เตือนและอุปกรณ์นำทางโค้ง			
<ul style="list-style-type: none"> ป้ายเตือนทางโค้งและป้ายบอกความเร็ว ได้ติดตั้งในบริเวณที่จำเป็น ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> ป้ายเตือนความเร็วสอดคล้องสัมพันธ์กับแนวทาง ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> ป้ายเตือนถูกติดตั้งอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมกับทางโค้ง (เช่น ไม่ติดตั้งห่างจากทางโค้งมากเกินไป) ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> ป้ายเตือนมีขนาดใหญ่เพียงพอ ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> บั้งเตือนทางโค้งได้ติดตั้งในบริเวณที่จำเป็น ใช่หรือไม่ 		✓	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ถนนทางโค้ง

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
<ul style="list-style-type: none"> ตำแหน่งติดตั้งบั้งเตือนทางโค้งมีความเหมาะสมสามารถนำทางโค้งได้อย่างปลอดภัย ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> บั้งเตือนทางโค้งมีขนาดที่ถูกต้องเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		√	
3.5 เส้นชะลอความเร็ว (Rumble strips) <ul style="list-style-type: none"> เส้นชะลอความเร็ว อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้ตามปกติ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> รูปแบบการติดตั้งเส้นชะลอความเร็ว (ความสูง ความยาว จำนวนและระยะห่าง)มีความเหมาะสมสามารถเตือนผู้ขับขี่ถึงอันตรายข้างหน้าได้และไม่เป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ ใช่หรือไม่ 		√	
4. สภาพอันตรายข้างทาง			
4.1 เขตปลอดสิ่งกีดขวางข้างทาง (Clear zone) <ul style="list-style-type: none"> บริเวณเขตปลอดสิ่งกีดขวางข้างทางบริเวณทางโค้งมีสภาพที่ยานพาหนะที่เสียหลักพลัดหลุดออกนอกเส้นทาง สามารถแล่นและควบคุมกลับสู่ถนนได้ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณเขตปลอดสิ่งกีดขวางข้างทางบริเวณทางโค้ง ปราศจากอุปสรรคที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ขับขี่ที่อาจเสียหลักพลัดหลุดออกนอกเส้นทาง ใช่หรือไม่ ถ้ามีอุปสรรคเหล่านั้นสามารถรื้อถอนหรือป้องกันได้ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> สาธารณูปโภคข้างทาง (เช่น เสาไฟ ต้นไม้ ฯลฯ) อยู่ห่างจากแนวการจราจรในระยะที่ปลอดภัย ไม่เป็นอันตรายข้างทาง ใช่หรือไม่ 		√	
4.2 ราวกันอันตราย <ul style="list-style-type: none"> ราวกันอันตรายถูกติดตั้งบริเวณที่จำเป็น สอดคล้องกับข้อแนะนำ ถูกติดตั้งได้อย่างถูกต้อง และมีความยาวเพียงพอ ใช่หรือไม่ 		√	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ถนนทางโค้ง

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
<ul style="list-style-type: none"> ประเภทของราวกันอันตรายเหมาะสมกับวัตถุประสงค์การใช้งาน ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ราวกันอันตรายถูกทาบติดกับราวสะพานได้อย่างถูกต้องปลอดภัย ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ระยะห่างระหว่างราวกันอันตรายและเส้นขอบทางเพียงพอที่จะให้ยานพาหนะขัดข้องหยุดจอดได้ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> การเก็บปลายของราวกันอันตรายถูกต้อง ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ราวกันอันตรายมีการนำทางและการมองเห็นที่เพียงพอในเวลากลางคืน ใช่หรือไม่ 		√	
4.3 การมองเห็นราวกันอันตราย <ul style="list-style-type: none"> ราวกันอันตรายมีการนำทางและการมองเห็นที่เพียงพอในเวลากลางคืน ใช่หรือไม่ 		√	
5. พื้นถนน			
5.1 สภาพผิวถนน <ul style="list-style-type: none"> ผิวถนนบริเวณทางโค้งอยู่ในสภาพที่ปลอดภัย ไม่เกิดความเสียหายที่อาจจะเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ (เช่น พื้นผิวขรุขระ เป็นหลุม การทรุดตัว ผิวเป็นคลื่น) ซึ่งอาจส่งผลให้รถเสียการทรงตัว ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ผิวถนนบริเวณทางโค้ง ปราศจากเศษหิน ทราย หรือวัสดุอื่น ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ขอบผิวทางบริเวณทางโค้งอยู่ในสภาพที่ปลอดภัย ปราศจากระดับของผิวถนนที่มีการเปลี่ยนแปลง ใช่หรือไม่ 		√	
5.2 สภาพความต้านทานการลื่นไถล <ul style="list-style-type: none"> พื้นผิวถนนมีสภาพความต้านทานการลื่นไถลที่เพียงพอ ใช่หรือไม่ 		√	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ถนนทางโค้ง

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
5.3 สภาพน้ำขังบนผิวถนน <ul style="list-style-type: none"> • พื้นผิวถนนมีสภาพที่ปราศจากบริเวณที่ทำให้น้ำขังซึ่งนำไปสู่ปัญหาความปลอดภัยได้ ใช่หรือไม่ 		✓	
6. ไฟฟ้าส่องสว่าง 6.1 ปัญหาทั่วไปของไฟฟ้าส่องสว่าง <ul style="list-style-type: none"> • ไฟฟ้าส่องสว่างที่จัดให้มีเพียงพอในบริเวณที่จำเป็น ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • ไฟฟ้าส่องสว่างมีความชัดเจน โดยไม่มีสิ่งท้อจบบังแสงสว่าง(เช่น กิ่งไม้ ป้าย สะพานลอย) ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • รูปแบบไฟฟ้าส่องสว่างไม่สร้างความสับสนหรือความเข้าใจผิดต่อป้ายจราจร ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • รูปแบบการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างทำให้แสงไฟมีความสม่ำเสมอ(ไม่เกิดเป็นเงามืด) ใช่หรือไม่ 		✓	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ทางแยก

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
1. ทางแยก 1.1 ตำแหน่งทางแยก <ul style="list-style-type: none"> • ทางแยกอยู่ในตำแหน่งที่ปลอดภัยจากแนวโค้งจราจรและโค้งคิ่ง ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • เมื่อทางแยกตั้งอยู่บริเวณจุดสิ้นสุดของช่วงถนนที่มีการใช้ความเร็วสูง (เช่น ก่อนเข้าสู่เมือง ชุมชน) ได้มีการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมจราจรเพื่อเตือนผู้ขับขี่ ใช่หรือไม่ 		✓	
1.2 การมองเห็นและระยะการมองเห็นบริเวณทางแยก <ul style="list-style-type: none"> • ระยะการมองเห็นของทางแยกเหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่ถนนทุกประเภทและการจราจรในทุกทิศทาง ใช่หรือไม่ 		✓	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ทางแยก

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
<ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลามองเห็นของทางแยกถูกบดบังจากสิ่งกีดขวางต่าง ๆ (เช่น ต้นไม้ เสาไฟ การจอดรถ ที่หยุดรถประจำทาง) ใช่หรือไม่ 		√	ป้ายโฆษณา
<ul style="list-style-type: none"> มีระยะหยุดปลอดภัยสำหรับการชนท้ายแถวหรือยานพาหนะรอเลี้ยวที่เด่นชัด ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ระยะมองเห็นเหมาะสมสำหรับยานพาหนะที่เคลื่อนเข้าหรือออกจากกระแสจราจร ใช่หรือไม่ 		√	
<p>1.3 อุปกรณ์ควบคุมและอุปกรณ์นำทางบริเวณทางแยก</p> <ul style="list-style-type: none"> เครื่องหมายจราจร (เส้นหยุด เส้นให้ทาง) ควบคุมทางแยกเพียงพอเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ป้ายจราจรควบคุมทางแยก เพียงพอเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> มีอุปกรณ์หรือเส้นแนวช่องจราจรผ่านทางแยกที่จำเป็นอย่างเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ช่องจราจรทุกช่องมีเครื่องหมายจราจรที่เหมาะสม (รวมถึงเครื่องหมายลูกศรนำทาง) ใช่หรือไม่ 		√	
<p>1.4 รูปแบบทางแยก</p> <ul style="list-style-type: none"> จุดขัดแย้งระหว่างยานพาหนะทั้งหมดบริเวณทางแยกได้รับการจัดการอย่างปลอดภัย ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> รูปแบบทางแยกมีความชัดเจนต่อผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> มีการจัดช่องจราจร ที่เพียงพอและเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> แนวขอบทาง มีความชัดเจนและเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> แนวเกาะกลาง มีความชัดเจนและเหมาะสม ใช่หรือไม่ 	-	-	ไม่มีเกาะกลาง
<ul style="list-style-type: none"> ช่องจราจรบริเวณทางแยกมีความกว้างเพียงพอสามารถรองรับการเคลื่อนตัวของยานพาหนะที่สัญจรผ่าน ใช่หรือไม่ 		√	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ทางแยก

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
<ul style="list-style-type: none"> • ทางแยกไม่มีปัญหาความจุที่อาจสร้างปัญหาด้านความปลอดภัย ใช่หรือไม่ 		✓	
1.5 ประเด็นอื่น ๆ บริเวณทางแยก <ul style="list-style-type: none"> • บริเวณทางแยกโดยเฉพาะในเขตชนบท ไม่มีปัญหาสภาพผิวจราจรสึกกร่อน ใช่หรือไม่ 		✓	
2. ป้ายจราจร			
2.1 ประเด็นป้ายทั่วไป <ul style="list-style-type: none"> • ป้ายจราจรบริเวณทางแยก (ป้ายบังคับ ป้ายเตือน และป้ายบอกทาง) ที่จำเป็น ติดตั้งได้เหมาะสมในการใช้งาน ใช่หรือไม่ และมีความเด่นชัดและชัดเจน ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • ป้ายจราจรบริเวณทางแยกที่ติดตั้ง ถูกต้องเหมาะสมกับสถานการณ์ และจำเป็น ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • ป้ายจราจรบริเวณทางแยกมีประสิทธิภาพใช้งานได้ในทุกสภาพแวดล้อม ใช่หรือไม่ 		✓	
2.2 การมองเห็นป้ายจราจร <ul style="list-style-type: none"> • ป้ายจราจรบริเวณทางโค้งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ผู้ขับขี่สามารถเห็นและอ่านในระยะที่จำเป็นทั้งกลางวันและกลางคืน ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • ป้ายจราจรบริเวณทางแยกสามารถมองเห็นได้ชัดเจน โดยไม่ถูกบดบังหรือถูกสิ่งกีดขวางความสนใจจากสิ่งรอบข้างหรือพื้นที่ด้านหลัง ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • ผู้ขับขี่ไม่เกิดความสับสนเนื่องจากป้ายจราจรบริเวณทางแยกที่มากเกินไป ใช่หรือไม่ 		✓	
2.3 เสาติดตั้งป้ายจราจร <ul style="list-style-type: none"> • เสาติดตั้งป้ายจราจรบริเวณทางโค้งตั้งอยู่ในบริเวณเขตปลอดภัยข้างทาง ใช่หรือไม่ ถ้าไม่ เสาติดตั้งป้ายจราจรมีลักษณะที่ชนแล้วล้มได้ หรือ ปิดล้อมป้องกันด้วยอุปกรณ์กันชน ใช่หรือไม่ 		✓	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ทางแยก

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
3. เครื่องหมายจราจร			
3.1 ปัญหาทั่วไป			
<ul style="list-style-type: none"> • เส้นจราจรและเส้นนำทางบริเวณทางแยกเหมาะสมกับการใช้งาน สอดคล้องสัมพันธ์กับแนวเส้นทาง และมีประสิทธิภาพการใช้งานได้ในทุกสถานการณ์ ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • เครื่องหมายจราจรที่ไม่จำเป็น ถูกย้ายหรือลบออกแล้ว ใช่หรือไม่ 		✓	
3.2 เส้นจราจร			
<ul style="list-style-type: none"> • เส้นแบ่งทิศทางการจราจรบริเวณทางแยกติดตั้งอย่างเหมาะสมอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้และมีความเด่นชัด ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • เส้นแบ่งช่องจราจรบริเวณทางแยก ติดตั้งอย่างเหมาะสม อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ และมีความเด่นชัด ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • เส้นขอบทางบริเวณทางแยก ติดตั้งอย่างเพียงพอเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • อุปกรณ์บนผิวจราจร (ปุ่มจราจร) ได้มีการติดตั้งในบริเวณที่จำเป็น และติดตั้งอย่างถูกต้อง และอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี ใช่หรือไม่ 		✓	
3.3 เส้นชะลอความเร็ว (Rumble strips)			
<ul style="list-style-type: none"> • เส้นชะลอความเร็ว อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้ตามปกติ ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • รูปแบบการติดตั้งเส้นชะลอความเร็ว (ความสูง ความยาว จำนวน และระยะห่าง) มีความเหมาะสมสามารถเตือนผู้ขับขี่ถึงอันตรายข้างหน้าได้ และไม่ใช่อันตรายต่อผู้ขับขี่ ใช่หรือไม่ 		✓	
4. สัญญาณไฟจราจร			
4.1 การทำงานของสัญญาณไฟจราจร			
<ul style="list-style-type: none"> • สัญญาณไฟจราจร (จังหวะและระยะเวลาของสัญญาณไฟ) ทำงานอย่างถูกต้องปลอดภัย ใช่หรือไม่ 	-	-	ไม่มีสัญญาณไฟจราจร

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ทางแยก

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
<ul style="list-style-type: none"> จำนวน ตำแหน่ง และชนิดของไฟสัญญาณเหมาะสมสำหรับยานพาหนะในแต่ละประเภทและสภาพการจราจร ใช่หรือไม่ 	-	-	
<ul style="list-style-type: none"> สัญญาณไฟจราจรเอื้ออำนวยความสะดวกให้กับคนตาบอด คนพิการ หรือผู้สูงอายุ ในกรณีที่จำเป็น ใช่หรือไม่ 	-	-	
<ul style="list-style-type: none"> ผู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจรอยู่ในตำแหน่งที่ปลอดภัย (เช่น จากการถูกลีลาชน) ใช่หรือไม่ 	-	-	
4.2 การมองเห็นสัญญาณไฟจราจร			
<ul style="list-style-type: none"> สัญญาณไฟจราจรอยู่ในสภาพที่ผู้ขับขี่เข้าสู่ทางแยกสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน ใช่หรือไม่ 	-	-	
<ul style="list-style-type: none"> ระยะมองเห็นสำหรับการหยุดจนถึงตำแหน่งท้ายแถวคอยบริเวณทางแยกเพียงพอ ใช่หรือไม่ 	-	-	
<ul style="list-style-type: none"> สัญญาณไฟจราจรสามารถมองเห็นโดยไม่ถูกบังจากแสงอาทิตย์ แสงสว่างหรือแสงไฟจากข้างทางและพื้นที่ด้านหลัง ใช่หรือไม่ 	-	-	
<ul style="list-style-type: none"> สัญญาณไฟจราจรสามารถมองเห็นได้เฉพาะทิศทางของผู้ขับขี่ที่ได้กำหนดไว้อย่างถูกต้องเท่านั้น ใช่หรือไม่ 	-	-	
<ul style="list-style-type: none"> ถ้าหัวสัญญาณไฟจราจรไม่สามารถมองเห็นได้จากระยะที่เพียงพอ แล้วมีการติดตั้งป้ายเตือนทางแยกและ/หรือไฟกระพริบ ใช่หรือไม่ 	-	-	
<ul style="list-style-type: none"> สัญญาณไฟจราจรไม่ถูกบดบังจากสิ่งกีดขวางต่างๆ (เช่น ต้นไม้ เสาไฟ ป้ายจราจร) ใช่หรือไม่ 	-	-	
5. คนเดินเท้าและคนขี่จักรยาน			
5.1 ปัญหาทั่วไปสำหรับคนเดินเท้าและคนขี่จักรยาน			
<ul style="list-style-type: none"> มีการจัดเตรียมทางเดินเท้าและทางข้ามบริเวณทางแยกที่เหมาะสมสำหรับคนเดินเท้าและคนขี่จักรยาน ใช่หรือไม่ 	-	-	ไม่มีทางคนเดินเท้า ข้างทาง

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ทางแยก

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งรั้วหรืออุปกรณ์กั้นในบริเวณทางแยกที่จำเป็น เพื่อบังคับให้คนเดินเท้าและคนขี่จักรยานไปข้ามถนนในจุดทางข้ามหรือสะพานต่างระดับ ใช่หรือไม่ 	-	-	
<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งอุปกรณ์กั้นในบริเวณทางแยกที่จำเป็น เพื่อแยกกระแสจราจรยานพาหนะ คนเดินเท้าและคนขี่จักรยาน ใช่หรือไม่ 	-	-	
<ul style="list-style-type: none"> สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้าและคนขี่จักรยานบริเวณทางแยกเหมาะสมกับผู้ใช้เวลากลางคืน ใช่หรือไม่ 	-	-	
5.2 คนขี่จักรยาน <ul style="list-style-type: none"> ทางจักรยานบริเวณทางแยกมีความต่อเนื่องและอยู่ในสภาพที่ปลอดภัยต่อผู้ขี่จักรยาน ใช่หรือไม่ 	-	-	
6. พื้นถนน 6.1 สภาพผิวถนน <ul style="list-style-type: none"> ผิวถนนบริเวณทางแยกอยู่ในสภาพที่ปลอดภัย ไม่เกิดความเสียหายที่อาจเป็นอันตรายต่อผู้ขี่ ซึ่งอาจส่งผลให้รถเสียการทรงตัว ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ผิวถนนบริเวณทางแยกปราศจากเศษหิน ทราย หรือวัสดุอื่น ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อผู้ขี่ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ขอบผิวทางบริเวณทางแยกอยู่ในสภาพที่ปลอดภัย ปราศจากระดับของผิวถนนที่มีการเปลี่ยนแปลง (เช่น การทรุดตัวของถนนหรือบริเวณคอสะพาน) ใช่หรือไม่ 		√	
6.2 สภาพความต้านทานการลื่นไถล <ul style="list-style-type: none"> พื้นผิวถนนช่วงก่อนถึงทางแยกมีสภาพความต้านทานการลื่นไถลที่เพียงพอ ใช่หรือไม่ 		√	
6.3 สภาพน้ำขังบนผิวถนน <ul style="list-style-type: none"> พื้นผิวถนนบริเวณทางแยกมีสภาพที่ปราศจากบริเวณที่ทำให้ น้ำขัง ซึ่งนำไปสู่ปัญหาความปลอดภัยได้ ใช่หรือไม่ 		√	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ทางแยก

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
7. ไฟฟ้าส่องสว่าง			
7.1 ปัญหาทั่วไปของไฟฟ้าส่องสว่าง			
<ul style="list-style-type: none"> ไฟฟ้าส่องสว่างที่จัดให้มีเพียงพอในบริเวณที่จำเป็น ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> ไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณทางแยกมีความชัดเจน โดยไม่มีสิ่งกีดขวางบังแสงสว่าง(เช่น กิ่งไม้ ป้าย สะพานลอย) ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> รูปแบบไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณทางแยก ไม่สร้างความสับสนหรือความเข้าใจผิดต่อสัญญาณไฟและป้ายจราจร ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> รูปแบบการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณทางแยก ทำให้แสงไฟมีความสม่ำเสมอ(ไม่เกิดเป็นเงามืด) ใช่หรือไม่ 		✓	
8. ทางเชื่อม			
8.1 ปัญหาทั่วไปของทางเชื่อม			
<ul style="list-style-type: none"> การควบคุมการเข้าออกทางเชื่อมเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> รัศมีการเลี้ยวบริเวณทางเชื่อมเพียงพอสำหรับยานพาหนะทุกประเภท ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> ช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวเพื่อเข้าออกทางเชื่อมมีไว้อย่างเหมาะสมในกรณีที่เป็น ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> ความลาดเอียงของทางเชื่อมที่ร่วมเข้ากับทางสายหลัก มีความเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> ทางเชื่อมก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้งกันของกระแสจราจร ใช่หรือไม่ 		✓	
8.2 ระยะเวลามองเห็นทางเชื่อม			
<ul style="list-style-type: none"> ตำแหน่งของทางเชื่อมสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนโดยไม่ถูกบังจากแนวทาบหรือแนวโค้ง ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> มุมมองของทางเชื่อมมีความเหมาะสม ซึ่งทำให้สามารถมองเห็นทางเชื่อมได้อย่างชัดเจน ใช่หรือไม่ 		✓	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ทางแยก

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
<ul style="list-style-type: none"> • ระยะเวลามองเห็นบริเวณทางเชื่อมไม่ถูกบดบังโดยสิ่งกีดขวางต่าง ๆ (เช่น ป้าย สิ่งปลูกสร้าง ต้นไม้ เสาไฟฟ้า รถจอด จุดจอดรถประจำทาง) ใช่หรือไม่ 		√	
9. การจอดรถ 9.1 ปัญหาทั่วไป			
<ul style="list-style-type: none"> • การจัดสรรหรือจำกัดพื้นที่สำหรับจอดรถบริเวณทางแยก มีความเหมาะสม ไม่ส่งผลให้เกิดอันตรายต่อผู้ขับขี่ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • การจอดรถบริเวณทางแยกสำหรับรถรับส่งเพียงพอเหมาะสม โดยไม่ก่อให้เกิดอันตรายเนื่องจากการจอดรถซ้อนคัน ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • แนวการเลี้ยวเข้าออกเพื่อจอดรถตามสายทางเหมาะสม โดยไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ขับขี่อื่น ใช่หรือไม่ 		√	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (ถนนในเขตชุมชนที่มีคนเดินเท้า)

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
1. แนวทางและรูปตัดของถนน 1.1 การมองเห็นและระยะเวลามองเห็น			
<ul style="list-style-type: none"> • ระยะเวลามองเห็นเพียงพอสำหรับความเร็วของการจราจรที่ใช้เส้นทาง ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • ระยะเวลามองเห็นเพียงพอสำหรับตำแหน่งทางแยกและทางข้าม (เช่น ทางคนเดินข้าม จักรยาน จุดตัดทางแยก) ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • ระยะเวลามองเห็นเพียงพอสำหรับทางเชื่อมและทางเข้าออกพื้นที่ทางข้าม ใช่หรือไม่ 		√	
1.2 ความเร็วในการออกแบบและการจำกัดความเร็ว			
<ul style="list-style-type: none"> • ขีดจำกัดความเร็วเหมาะสมเข้ากันได้กับการใช้งานของถนน เรขาคณิตของถนน การใช้พื้นที่ และระยะเวลามองเห็น ใช่หรือไม่ 		√	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (ถนนในเขตชุมชนที่มีคนเดินเท้า)

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
1.3 การแขง <ul style="list-style-type: none"> ช่วงระยะของการขั้บรณแขงปลอดกั้ยเหมาะสม ใช้หรือไม้ 		√	
1.4 ความเข้าใจในแนวเส้นทางของผู้ขั้บขั้ ถนนปราศจากส่วนประกอบที่สร้างควมสั้บสนแก่ผู้ขั้บขั้ เช่น <ul style="list-style-type: none"> แนวทางของถนนมีความชัดเจน ใช้หรือไม้ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> พื้นผิวถนนที่ไม้ได้ใช้งานถูกรื้อทิ้งหรือปรับแล้ว ใช้หรือไม้ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> เครื่องหมาจรจรบนผิวทางที่แก่ถูกกำจั้ดหรือเอาออกอย่างเหมาะสมแล้ว ใช้หรือไม้ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> แนวของต้นไม้อยู่ในแนวเดียวกับถนน ใช้หรือไม้ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> แนวของไฟฟ้าส่องสว่างหรือเสาไฟฟ้าอยู่ในแนวเดียวกับแนวถนน ใช้หรือไม้ 	√		
<ul style="list-style-type: none"> แนวทางโค้งหรือการรวมกันของหลายทางโค้ง ไม้ก่อให้เกิดความเข้าใจผิดในการขั้บขั้ ใช้หรือไม้ 	-	-	ไม่มีทางโค้งในชุมชน
1.5 ความกว้าง <ul style="list-style-type: none"> ช่องจราจรมีความกว้างเพียงพอสำหรับปริมาณจราจรและประเภทของยานพาหนะที่สัญจร ใช้หรือไม้ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> สะพานและทางลอดมีความกว้างสอดคคล้องสัมพันธ์กับสภาพถนนที่วิ่งเข้าสู่สะพานและทางลอด ใช้หรือไม้ 	-	-	ไม่มี
1.6 ไหล่ทาง <ul style="list-style-type: none"> ไหล่ทางมีความกว้างเพียงพอที่จะทำให้ผู้ขั้บขั้ที่พลั้ดหลุดออกนอกถนนสามารถควมรณให้กลับเข้าสู่ถนนได้ ใช้หรือไม้ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ไหล่ทางมีความกว้างเพียงพอสำหรับรถที่ขั้ดขั้องหรือรถถูกเงินสามารถหยุดจอดรณได้อย่างปลอดกั้ย ใช้หรือไม้ 		√	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (ถนนในเขตชุมชนที่มีคนเดินเท้า)

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
<ul style="list-style-type: none"> • ไหล่ทางอยู่ในสภาพที่ยานพาหนะและผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภทสามารถสัญจรได้ ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • รอยต่อระหว่างผิวทางและไหล่ทางมีความปลอดภัย (ไม่มีความแตกต่างระหว่างระดับผิวทางและระดับไหล่ทาง) ใช่หรือไม่ 		✓	
1.7 ความลาดหลังทาง <ul style="list-style-type: none"> • การยกโค้งบริเวณทางโค้งมีความเหมาะสม ใช่หรือไม่ 	-	-	ไม่มี
<ul style="list-style-type: none"> • ลาดหลังทาง (ทั้งผิวจราจรและไหล่ทาง)เพียงพอสำหรับการระบายน้ำ ใช่หรือไม่ 		✓	
1.8 การระบายน้ำ <ul style="list-style-type: none"> • ระบบระบายน้ำข้างทางและช่องเปิดท่อระบายน้ำสามารถสัญจรผ่านได้อย่างปลอดภัย ใช่หรือไม่ 		✓	
2. ป้ายจราจร			
2.1 ประเด็นป้ายทั่วไป <ul style="list-style-type: none"> • ป้ายจราจร (ป้ายบังคับ ป้ายเตือน และป้ายบอกทาง) ที่จำเป็นติดตั้งได้เหมาะสมในการใช้งาน ใช่หรือไม่ และมีความเด่นชัดและชัดเจน ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • ป้ายจราจรที่ติดตั้งถูกต้องเหมาะสมกับสถานการณ์และจำเป็น ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • ป้ายจราจรมีประสิทธิภาพใช้งานได้ในทุกสภาพแวดล้อม ใช่หรือไม่ 		✓	
2.2 การมองเห็นป้ายจราจร <ul style="list-style-type: none"> • ป้ายจราจรบริเวณทางโค้งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ผู้ขับขี่สามารถเห็นและอ่านในระยะที่จำเป็นทั้งกลางวันและกลางคืน ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • ป้ายจราจรสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน โดยไม่ถูกบดบังหรือถูกดึงดูดความสนใจจากสิ่งรอบข้างหรือพื้นที่ยื่นด้านหลัง ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • ผู้ขับขี่ไม่เกิดความสับสนเนื่องจากป้ายจราจรที่มากเกินไป ใช่หรือไม่ 		✓	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (ถนนในเขตชุมชนที่มีคนเดินเท้า)

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
3. เครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทาง			
3.1 ปัญหาทั่วไป			
<ul style="list-style-type: none"> • เส้นจราจรและเส้นนำทางเหมาะสมกับการใช้งาน สอดคล้องสัมพันธ์กับแนวเส้นทาง และมีประสิทธิภาพใช้งานได้ในทุกสถานการณ์ ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • เครื่องหมายจราจรที่ไม่จำเป็น (เช่น ลูกศรนำทางที่ไม่จำเป็น เส้นขอบทางที่ไม่จำเป็น) ถูกย้ายหรือลบออกแล้ว ใช่หรือไม่ 		✓	
3.2 เส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง			
<ul style="list-style-type: none"> • เส้นแบ่งทิศทางจราจรปกติ และเส้นบ่งทิศทางจราจรห้ามแซงหรือห้ามแซงเฉพาะด้าน ติดตั้งอย่างเหมาะสม อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ และมีความเด่นชัด ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • เส้นแบ่งช่องจราจร และเส้นห้ามเปลี่ยนช่องจราจร ติดตั้งอย่างเหมาะสม อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ และมีความเด่นชัด ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • เส้นขอบทางติดตั้งอย่างพอเพียงเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • อุปกรณ์บนผิวจราจร (ปุ่มจราจร) ได้มีการติดตั้งในบริเวณที่จำเป็น และติดตั้งอย่างถูกต้อง อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี ใช่หรือไม่ 		✓	
3.3 หลัคนำทางและเป้าสะท้อนแสง			
<ul style="list-style-type: none"> • หลัคนำทางถูกติดตั้งได้อย่างเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • อุปกรณ์นำทางสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> • อุปกรณ์นำทางบนราวกันอันตราย ราวกันชน และราวสะพาน สอดคล้องสัมพันธ์กับมาตรฐาน ใช่หรือไม่ 		✓	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (ถนนในเขตชุมชนที่มีคนเดินเท้า)

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
4. สภาพอันตรายข้างทาง			
4.1 เขตปลอดสิ่งกีดขวางข้างทาง (Clear zone)			
<ul style="list-style-type: none"> • บริเวณเขตปลอดสิ่งกีดขวางข้างทางมีสภาพที่ขานพาหนะที่เสียหลักพลัดหลุดออกนอกเส้นทางสามารถแล่นและควบคุมกลับสู่ถนนได้ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • บริเวณเขตปลอดสิ่งกีดขวางข้างทางปราศจากอุปสรรคที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ขับขี่ที่อาจเสียหลักพลัดหลุดออกนอกเส้นทาง ใช่หรือไม่ ถ้ามีอุปสรรคเหล่านั้นสามารถรื้อถอนหรือป้องกันได้ ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> • สาธารณูปโภคข้างทาง (เช่น เสาไฟ ต้นไม้ ฯลฯ) อยู่ห่างจากแนวการจราจรในระยะที่ปลอดภัย ไม่เป็นอันตรายข้างทาง ใช่หรือไม่ 		√	
4.2 รวากันอันตราย			
<ul style="list-style-type: none"> • รวากันอันตรายถูกติดตั้งบริเวณที่จำเป็น สอดคล้องกับข้อเสนอแนะ ถูกติดตั้งได้อย่างถูกต้อง และมีความยาวเพียงพอ ใช่หรือไม่ 	-	-	ไม่มี
<ul style="list-style-type: none"> • ประเภทของราวกันอันตรายเหมาะสมกับวัตถุประสงค์การใช้งาน ใช่หรือไม่ 	-	-	
<ul style="list-style-type: none"> • ราวกันอันตรายถูกทาบติดกับราวสะพานได้อย่างถูกต้องปลอดภัย ใช่หรือไม่ 	-	-	
<ul style="list-style-type: none"> • ระยะห่างระหว่างราวกันอันตรายและเส้นขอบทางเพียงพอที่จะให้ขานพาหนะขัดข้องหยุดจอดได้ ใช่หรือไม่ 	-	-	
<ul style="list-style-type: none"> • การเก็บปลายของราวกันอันตรายถูกต้อง ใช่หรือไม่ 	-	-	
<ul style="list-style-type: none"> • ราวกันอันตรายมีการนำทางและการมองเห็นที่เพียงพอในเวลากลางคืน ใช่หรือไม่ 	-	-	
4.3 รั้ว			
<ul style="list-style-type: none"> • รั้วกันคนเดินเท้าที่อยู่ในเขตปลอดสิ่งกีดขวางข้างทาง มีความปลอดภัย โดยไม่กีดขวางขานพาหนะ ใช่หรือไม่ 	-	-	ไม่มี

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (ถนนในเขตชุมชนที่มีคนเดินเท้า)

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
4.4 การมองเห็นราวกันอันตรายและรั้ว <ul style="list-style-type: none"> ราวกันอันตรายและรั้วมีการนำทางและการมองเห็นที่เพียงพอในเวลากลางคืน ใช่หรือไม่ 	-	-	
5. คนเดินเท้าและคนขี่จักรยาน			
5.1 ปัญหาทั่วไปสำหรับคนเดินเท้าและคนขี่จักรยาน <ul style="list-style-type: none"> มีการจัดเตรียมทางเดินเท้าและทางข้ามที่เหมาะสมสำหรับคนเดินเท้าและคนขี่จักรยาน ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งรั้วหรืออุปกรณ์กั้นในบริเวณที่จำเป็นเพื่อบังคับให้คนเดินเท้าและคนขี่จักรยานไปข้ามถนนในจุดทางข้ามหรือสะพานต่างระดับ ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งอุปกรณ์กั้นในบริเวณที่จำเป็นเพื่อแยกกระแสรายานพาหนะ คนเดินเท้าและคนขี่จักรยาน ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้าและคนขี่จักรยานเหมาะสมกับผู้ใช้เวลากลางคืน ใช่หรือไม่ 		✓	
5.2 คนเดินเท้า <ul style="list-style-type: none"> ทางคนเดินหรือทางเท้ามีความต่อเนื่อง หรือมีสภาพที่ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อคนเดินเท้า ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> ระยะห่างระหว่างกระแสรายานพาหนะและคนเดินเท้าบนทางเท้ามีระยะที่เพียงพอ ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> จำนวนและตำแหน่งของทางข้ามเพียงพอเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> ระยะการมองเห็นบริเวณทางข้ามมีความชัดเจนโดยไม่ถูกบดบังจากแนวเส้นทางราบหรือทางโค้ง และสิ่งกีดขวางต่าง ๆ (เช่น ต้นไม้ ป้าย เสาไฟฟ้า รถที่จอด) ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้ากลุ่มผู้สูงอายุ คนพิการ เด็ก และล้อเข็นเด็ก (เช่น ราวจับลาดขอบทางขึ้นลงทางเท้าและเกาะกลาง) ที่มีความเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		✓	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (ถนนในเขตชุมชนที่มีคนเดินเท้า)

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
<ul style="list-style-type: none"> มีราวจับคนเดินที่เพียงพอในบริเวณที่จำเป็น (เช่น สะพาน ทางขึ้นลง) ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> ตั้งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินใกล้บริเวณเขตโรงเรียนหรือโรงพยาบาลเพียงพอและใช้งานได้ ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> ระยะห่างจากเส้นหยุดรถถึงทางข้ามเพียงพอสำหรับผู้ขับขี่สามารถมองเห็นคนเดินเท้า ใช่หรือไม่ 		✓	
5.3 คนขี่จักรยาน <ul style="list-style-type: none"> ความกว้างของถนนเพียงพอสำหรับปริมาณผู้ขับขี่รถจักรยาน ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> ทางจักรยานมีความต่อเนื่องและอยู่ในสภาพที่ปลอดภัยต่อผู้ขับขี่จักรยาน ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> ตะแกรงฝาท่อระบายน้ำบนผิวจราจร อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยต่อผู้ขับขี่จักรยานหรือจักรยานยนต์ ใช่หรือไม่ 		✓	
6. พื้นถนน			
6.1 สภาพผิวถนน <ul style="list-style-type: none"> ผิวถนนอยู่ในสภาพที่ปลอดภัย ไม่เกิดความเสียหายที่อาจจะเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ (เช่น พื้นผิวขรุขระ เป็นหลุม การทรุดตัว ผิวเป็นคลื่น) ซึ่งอาจส่งผลให้รถเสียการทรงตัว ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> ผิวถนนปราศจากเศษหิน ทราย หรือวัสดุอื่น ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ ใช่หรือไม่ 		✓	
<ul style="list-style-type: none"> ขอบผิวทางอยู่ในสภาพที่ปลอดภัย ปราศจากระดับของผิวถนนที่มีการเปลี่ยนแปลง (เช่น การทรุดตัวของถนนหรือบริเวณคอสะพาน) ใช่หรือไม่ 		✓	
7. ไฟฟ้าส่องสว่าง			
7.1 ปัญหาทั่วไปของไฟฟ้าส่องสว่าง <ul style="list-style-type: none"> ไฟฟ้าส่องสว่างที่จัดให้มีเพียงพอในบริเวณที่จำเป็น ใช่หรือไม่ 		✓	

รายการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (ถนนในเขตชุมชนที่มีคนเดินเท้า)

ประเด็น	ใช่	ไม่ใช่	ข้อคิดเห็น
<ul style="list-style-type: none"> ไฟฟ้าส่องสว่างมีความชัดเจน โดยไม่มีสิ่งที่อาจบดบังแสงสว่าง(เช่น กิ่งไม้ ป้าย สะพานลอย) ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> รูปแบบไฟฟ้าส่องสว่างไม่สร้างความสับสนหรือความเข้าใจผิดต่อสัญญาณไฟและป้ายจราจร ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> รูปแบบการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างทำให้แสงไฟมีความสม่ำเสมอ(ไม่เกิดเป็นเงามืด) ใช่หรือไม่ 		√	
8. ทางเชื่อม			
8.1 ปัญหาทั่วไปของทางเชื่อม		√	
<ul style="list-style-type: none"> การควบคุมการเข้าออกทางเชื่อมเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> รัศมีการเลี้ยวบริเวณทางเชื่อมเพียงพอสำหรับยานพาหนะทุกประเภท ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวเพื่อเข้าออกทางเชื่อมมีไว้อย่างเหมาะสมในกรณีที่เป็น ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ความลาดเอียงของทางเชื่อมที่รวมเข้ากับทางสายหลัก มีความเหมาะสม ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ทางเชื่อมก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้งกันของกระแสจราจร ใช่หรือไม่ 	√		
8.2 ระยะเวลามองเห็นทางเชื่อม			
<ul style="list-style-type: none"> ตำแหน่งของทางเชื่อมสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน โดยไม่ถูกบดบังจากแนวทางราบหรือแนวโค้ง ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> มุมมองของทางเชื่อมมีความเหมาะสม ซึ่งทำให้สามารถมองเห็นทางเชื่อมได้อย่างชัดเจน ใช่หรือไม่ 		√	
<ul style="list-style-type: none"> ระยะการมองเห็นบริเวณทางเชื่อมไม่ถูกบดบังโดยสิ่งกีดขวางต่าง ๆ(เช่น ป้าย สิ่งปลูกสร้าง ต้นไม้ เสาไฟฟ้า รถจอด จุดจอดรถประจำทาง) ใช่หรือไม่ 		√	

ภาคผนวก ข

รูปการประชุมประชาคมหมู่บ้าน

คำสั่งแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

หนังสือราชการภายใน

หนังสือแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



รูปที่ ข.1 การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน



รูปที่ ข.2 การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

163

สำนักบริหารงานการประมงและสัตว์น้ำจืด กรมประมง
 วันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐
 ณ. ศาลากลางจังหวัด บ้านหนองทราย
 เวลา เวลา ๙.๐๐ น.

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	บัญชี	ตำแหน่ง	ลายเซ็น	๔
1	นางสาวสมหมาย เกตุสิทธิ์				
2	นายพิภพ วัฒนวิเศษ		อ.อ.	สม	
3	นายอดุล พงศ์รัมย์		อ.อ.	สม	
4	นายอดุล วัฒนวิเศษ		อ.อ.	สม	
5	นายวิเศษ วัฒนวิเศษ		อ.อ.	สม	
6	นาย วิเศษ วัฒนวิเศษ	103/1	อ.อ.	สม	
7	นาย วิเศษ วัฒนวิเศษ	611	อ.อ.	สม	
8	นาย วิเศษ วัฒนวิเศษ	10200.9	อ.อ.	สม	
9	นาย วิเศษ วัฒนวิเศษ	927.9	อ.อ.	สม	
10	นาย วิเศษ วัฒนวิเศษ	140.9	อ.อ.	สม	
11	นาย วิเศษ วัฒนวิเศษ	193	อ.อ.	สม	
12	นาย วิเศษ วัฒนวิเศษ	106-9	อ.อ.	สม	
13	นาย วิเศษ วัฒนวิเศษ	101-9	อ.อ.	สม	
14	นาย วิเศษ วัฒนวิเศษ	494.1	อ.อ.	สม	
15	นาย วิเศษ วัฒนวิเศษ	99/2	อ.อ.	สม	
16	นาย วิเศษ วัฒนวิเศษ	1124/9	อ.อ.	สม	
17	นาย วิเศษ วัฒนวิเศษ	999/9	อ.อ.	สม	
18	นาย วิเศษ วัฒนวิเศษ		อ.อ.	สม	
19	นาย วิเศษ วัฒนวิเศษ	41/9	อ.อ.	สม	
20	นาย วิเศษ วัฒนวิเศษ	203	อ.อ.	สม	
21	นาย วิเศษ วัฒนวิเศษ	225	อ.อ.	สม	
22	นาย วิเศษ วัฒนวิเศษ	224	อ.อ.	สม	
23	นาย วิเศษ วัฒนวิเศษ	209/9	อ.อ.	สม	

รูปที่ ข.3 สมุดบันทึกรายงานการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

164

๕	ศูนย์พิทักษ์เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	1121.9	อนุบาล
	พืชรักษา สัตว์ป่า	02209	OK
	กองพิทักษ์สัตว์ป่า	3221.9	
	กรมป่าไม้	247.9	
	ศูนย์วิจัย กรมป่าไม้	9557.2	กรมป่าไม้
	กรมป่าไม้	1079	กรมป่าไม้
	นาง ปวงวิมลรัตน์ กรมป่าไม้	1/9	
	นาง ปวงวิมลรัตน์ กรมป่าไม้	3062.1	
	นาง ปวงวิมลรัตน์ กรมป่าไม้	1382.1	
	นาง ปวงวิมลรัตน์ กรมป่าไม้	8712.9	
	นาง ปวงวิมลรัตน์ กรมป่าไม้	772.9	
	นาง ปวงวิมลรัตน์ กรมป่าไม้	8800.9	
	นาง ปวงวิมลรัตน์ กรมป่าไม้	221.2.1	
	นาง ปวงวิมลรัตน์ กรมป่าไม้	3002.9	
	นาง ปวงวิมลรัตน์ กรมป่าไม้	11782.6	

รูปที่ ข.4 สมุดบันทึกรายงานการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน



คำสั่งองค์การบริหารส่วนตำบลของสามหมอก

ที่ ๒๖๘ / ๒๕๖๐

เรื่อง แต่งตั้งเจ้าหน้าที่ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

ตามที่องค์การบริหารส่วนตำบลของสามหมอก อำเภอแก่งศรีภูมิ จังหวัดชัยภูมิ ได้จัดทำแผนพัฒนาสี่ปี พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๖๔ ซึ่งมีโครงการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคที่ได้มาตรฐาน แนวทางการพัฒนา ๑.โครงสร้างพื้นฐาน(ถนน สะพาน ไฟฟ้า ประปา)ได้รับการปรับปรุงที่สะดวก ทัดดี และให้มาตรฐานแล้ว

เพื่อให้การปฏิบัติราชการดังกล่าวเป็นไปด้วยความเรียบร้อย องค์การบริหารส่วนตำบลของสามหมอก จึงแต่งตั้งให้บุคคลที่รายชื่อและตำแหน่งดังต่อไปนี้ดำเนินงานตามแผนด้วยความเรียบร้อยแล้วเสร็จอย่างต่อเนือง และรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ

- ๑. นายทรงวุฒิ ชมนาวัง ผู้อำนวยการกองช่าง
- ๒. นายณัฐพน คามพิสุทธิ นายช่างโยธาชำนาญงาน

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๑๒ เดือน ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

สั่ง ณ วันที่ ๑๒ เดือน ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

(ลงชื่อ)

นายทรงวุฒิ ชมนาวัง

ผู้อำนวยการกองช่าง องค์การบริหารส่วนตำบลของสามหมอก

นายณัฐพน คามพิสุทธิ
นายช่างโยธา

รูปที่ ข.5 คำสั่งแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน



คำสั่งองค์การบริหารส่วนตำบลช่องสามหมอ
ที่ ๒๘ / ๒๕๕๙
เรื่อง ให้อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนปฏิบัติหน้าที่ร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
จังหวัดกาฬสินธุ์ ประจำปี ๒๕๕๙

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๙ มาตรา ๒๓ มาตรา ๒๒ และมาตรา ๒๙ แห่งพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.๒๕๕๐ จึงแต่งตั้งอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนและให้รับคำสั่งปฏิบัติหน้าที่ร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดกาฬสินธุ์ ประจำปี ๒๕๕๙ จุดตรวจหลักหน้าที่ว่าการอำเภอเมืองร้อย ประจำปี ๒๕๕๙ ในวันที่ ๓๓ เมษายน พ.ศ.๒๕๕๙

วันที่ ๓๓ เมษายน ๒๕๕๙ หน้าที่ ๓ (กลางวัน) หน้าที่ว่าการอำเภอ เมืองร้อย	เวลา ๐๘.๐๐-๑๐.๐๐ น.	ด.นางสมิทธิ์ จีบตมาตย์ ด.นางสาวศิริพร จิรัชชาติ ด.นายสุพล ใจโปร่ง ด.นายจันทน์ ชัยแสง ด.นายคำปง อึ้งชัยภูมิ ด.นายทองแหวน สุวพันธ์ ด.นายคำมกานะ เหมอินทพันธ์
วันที่ ๓๓ เมษายน ๒๕๕๙ หน้าที่ ๒ (กลางคืน) หน้าที่ว่าการอำเภอ เมืองร้อย	เวลา ๑๖.๐๐-๑๘.๐๐ น.	ด.นายประทีปเรือง ศรีสุตตา ด.นายประยงค์ ไกรตมณี ด.นายวิไล แวงชัยภูมิ ด.นายชัยวัฒน์ จงชาลี ด.นายบุญจันทร์ ใจโปร่ง ด.นายหวั่น เวฬุพนม ด.นายบุญเลิศ ชัยธรรมย์

วันและเวลาดังกล่าวข้างต้นหรือจนกว่าจะเสร็จที่ให้มีผู้มีรายชื่อปฏิบัติงานที่ส่งใบ
 มท.๒๕๕๙ เพื่อไปบรรจรถติดประสงค์ของงานดังกล่าว ให้เป็นไปตามความเรียบร้อย

ส.น. วันที่ เมษายน ๒๕๕๙

(ลงชื่อ) 

นายเรืองศักดิ์ อิลกลาง
 นายกองค์การบริหารส่วนตำบลช่องสามหมอ

รูปที่ ข.6 คำสั่งแต่งตั้งพนักงานปฏิบัติหน้าที่ป้องกัน และ ลดอุบัติเหตุทางถนน



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กองช่าง องค์การบริหารส่วนตำบลช่องสามหมอ อำเภอแก่งศรีชัย จังหวัดชัยภูมิ

ที่ ชย ๗๒๑๐๗/

วันที่ ๒3 ต.ค ๒๕๖๒

เรื่อง ส่งรายงานการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

เรียน นายกองดีการบริหารส่วนตำบลช่องสามหมอ

เรื่องเดิม

ตามที่กองช่างทางชัยภูมิโอนมอบทางหลวงหมายเลข ๒๓๕๓ ตอนแก่งศรีชัย-ท่ามะโหลหวาน ระหว่าง กม. ๐+๐๖๐ ถึง กม.๓๒+๓๕๕ ระยะทาง ๓๒.๒๙๕ กิโลเมตร ให้ อบจ.ชัยภูมิ ตามนโยบายการถ่ายโอนภารกิจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อรับมาดูแลรักษา ตามหนังสือที่ ศท ๖๖๑๗/ว/๑๒๕๓ ลง. ๒๑ พฤษภาคม พ.ศ.๒๕๕๗ โดยปัจจุบัน อบจ.ชัยภูมิได้นำสายทางขึ้นทะเบียนทางหลวงท้องถิ่นชั้น ๕ รหัสสายทาง ชย.ถ.๑-๐๐๐๑ เมื่อวันที่ ๑๐ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๕๗ ระยะทาง ๓๒.๒๙๕ กิโลเมตร

ข้อเท็จจริง

กองช่าง อบจ.ช่องสามหมอได้ทำการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน และทำการแก้ไขจุดอันตรายตามคำสั่งแต่งตั้งเจ้าหน้าที่เพื่อทำการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ที่ ๒๑๗/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑๒ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ในสายทาง ชย.ถ.๑ - ๐๐๐๑ แก่งศรีชัย - ท่ามะโหลหวาน อำเภอแก่งศรีชัย จังหวัดชัยภูมิ สายทางในเขตพื้นที่ตำบลช่องสามหมอ ถึงเลขกิโลเมตรที่ตำบลโคกสูงจาก กม.ที่ ๐+๐๖๐ ถึง กม.ที่ ๑๗+๐๐๐ บริเวณทางแยก มีการเกิดอุบัติเหตุจากการเฉี่ยวชนของรถที่ออกมาจากจุดตัดทางแยก เข้าถนนสายดังกล่าวเกิดขึ้นเป็นประจำ จากการสอบถามข้อมูลสถานีตำรวจภูธรอำเภอแก่งศรีชัย โรงพยาบาลแก่งศรีชัย มูลนิธิสว่างพุทธธรรมสถานแก่งศรีชัย และการร่วมประชุมประชาคมหมู่บ้าน มีการเกิดอุบัติเหตุไม่น้อยกว่า ๑ ครั้ง สอบถามข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในช่วงระยะ ๓ ปี (ช่วงปี พ.ศ.๒๕๕๗-๒๕๕๙) โดยอุบัติเหตุส่วนใหญ่จะมีความรุนแรงน้อยมาก ถึง รุนแรงมาก

จากการดำเนินการตรวจสอบถนนที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อเป็นการบูรณาการในการลดอุบัติเหตุทางถนนให้กับประชาชนผู้สัญจรบนถนน คนเดินเท้า และคนขี่จักรยาน จึงขอแจ้งรายงานการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนมาเพื่อรายงานให้หน่วยงานเจ้าของถนนทราบและหาแนวทางแก้ไขต่อไป

/ชื่อ.....

นายช่างโยธา

รูปที่ ข.7 บันทึกข้อความเสนอหน่วยงาน

-๒-

ข้อเสนอเพื่อพิจารณา

เห็นควรแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อหาแนวทางและงบประมาณเพื่อ
ดำเนินการแก้ไขต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป



นายณัฐพนธ์ ตามภักดิ์สุกรี
ตำแหน่ง นายช่างโยธาชำนาญงาน

ความเห็นของผู้ชำนาญการกองช่าง เรื่อง ส่งรายงานการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน
ในนครเรื่อ ณ บริเวณที่ได้ขุดเจาะฝังท่อ



นายทรงวุฒิ อมณาวิง
ผู้ชำนาญการกองช่าง

ความคิดเห็นของปลัด อบต. เรื่อง ส่งรายงานการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

นายสุวิไลวงศ์



นางสาวชลลดากร สีไฉวงศ์
ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลช่องสามหมอ

ความคิดเห็นนายก อบต. เรื่อง ส่งรายงานการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

นายสุวิไลวงศ์



นายรุ่งศักดิ์ สีลกกลาง

นายกองค์การบริหารส่วนตำบลช่องสามหมอ

รูปที่ ข.8 บันทึกข้อความเสนอหน่วยงาน



ที่ ขธ. ๓๒๐๐๓/ ๕๖๖

สำนักงานองค์การบริหารส่วนตำบลช่องสามหมอ
๕๕ หมู่ที่ ๑ ตำบลช่องสามหมอ
อำเภอแก่งศรีภูมิ จังหวัดชัยภูมิ ๓๖๑๕๐

๕๖/ ตุลาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ส่งรายงานการตรวจความปลอดภัยทางถนน

เรียน นายองค์การบริหารส่วนจังหวัดชัยภูมิ

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑.รายละเอียดผลการตรวจความปลอดภัย จำนวน ๑ ชุด

ตามที่โครงการทางชัยภูมิโชนมอบทางหลวงหมายเลข ๒๓๕๓ ตอนแก่งศรีภูมิ-ท่ามะไฟหวาน ระยะทาง กม. ๐-๐๖๐ ถึง กม.๓๔-๓๕ ระยะทาง ๓๒.๓๐๐ กิโลเมตร ให้ อบจ.ชัยภูมิ ตามนโยบายการถ่ายโอนภารกิจให้แก่องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อรับมาดูแลรักษา ตามหนังสือที่ ศค ๐๖๑๙/๖ / ๑๒๕๓ สว. ๒๑ พยายาม พ.ศ.๒๕๕๖ โดยปัจจุบัน อบจ.ชัยภูมิได้นำสายทางชั้นระเบียบทางหลวงท้องถิ่นขึ้น ๔ รหัสสายทาง ขย.จ.๑-๐๐๑ บ้านแก่งศรีภูมิ - บ้านท่ามะไฟหวาน เมื่อวันที่ ๑๐ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๕๓ ระยะทาง ๓๒.๓๐๐ กิโลเมตร

กองช่าง องค์การบริหารส่วนตำบลช่องสามหมอ อำเภอแก่งศรีภูมิ จังหวัดชัยภูมิ ได้ทำการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ที่มีจุดเสี่ยงอันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุช่วง กม.ที่ ๐-๐๖๐ - ๑๗-๐๐๐ บ้านแก่งศรีภูมิ - บ้านท่ามะไฟหวาน ตำบลโคกสูง โดยการบริหารรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ข้างทางและเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชน รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ เพื่อจะได้นำข้อเสนอแนะไปปรับปรุงแก้ไข และจัดการกับจุดอันตรายได้ตรงตามระดับความสำคัญต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการ

ขอแสดงความนับถือ


นายเรืองศักดิ์ ติสตะวณฺ

นายกองค์การบริหารส่วนตำบลช่องสามหมอ

ปลัด อบจ.

ตัวส่งงาน

เจ้าหน้าที่

รับใช้ งาน

กองช่าง
โทร. ๐๔๓-๖๖๒๒๖๖
โทรสาร ๐๔๓-๖๖๒๒๖๖

“ยึดมั่นธรรมาภิบาล บริการเพื่อประชาชน”

รูปที่ จ.๑ หนังสือแจ้งหน่วยงาน

ประวัติผู้เขียน

นายณฤพน คามพ์สุกรี เกิดเมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2516 ณ จังหวัดนครราชสีมา สำเร็จ การศึกษาระดับประถมศึกษาโรงเรียนอนุบาลชัยภูมิ ปี 2523 ระดับการศึกษามัธยมศึกษาโรงเรียน ชัยภูมิภักดีชุมพล ปี 2528 ระดับการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพวิทยาลัยเทคนิคชัยภูมิ ปี 2531 ระดับการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ ปี 2534 ระดับการศึกษาปริญญาตรี มหาวิทยาลัยขอนแก่น ปี 2553 ปัจจุบัน ทำงานที่องค์การบริหารส่วนตำบลช่องสามหมอ อำเภอแก้งคร้อ จังหวัดชัยภูมิ ในตำแหน่งนายช่าง โยธาชำนาญงาน มีแรงจูงใจในการศึกษาต่อเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถให้กับตนเอง จึงได้เข้า ศึกษาต่อระดับการศึกษาปริญญาโทมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี (กำลังศึกษา)สำนักวิชา วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิชาบริหารงานก่อสร้างและสาธารณูปโภค

