

ชื่อรายการ ติดตั้งอุปกรณ์จราจรเพื่อแก้ไขตามการประเมินวิเคราะห์ความปลอดภัยทางถนนด้วย
 มาตรฐานนานาชาติ (IRAP) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

หน่วยงาน สำนักงานวิศวกรรมจราจร สำนักการจราจรและขนส่ง

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐

๑. หลักการและเหตุผล

กรุงเทพมหานคร โดยสำนักการจราจรและขนส่ง ร่วมมือกับหน่วยงาน ThaiRAP ภายใต้คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้นำผลลัพธ์ของการนำระบบการประเมิน iRAP มาใช้กับถนนในพื้นที่กรุงเทพฯ เพื่อสร้างองค์กรแห่งมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน ด้วยการประเมินสภาพถนนปัจจุบันในโครงข่ายกรุงเทพมหานคร ๕๓๐ กิโลเมตร และการประเมินถนนนําร่อง ๑ เขต ๑ ถนน ๓ ดาว รวมทั้งการร่างแบบความปลอดภัยสำหรับถนนวงแหวนรอบในกรุงเทพมหานครหรือวงแหวนรัชดาภิเษก ด้วยการประยุกต์ใช้แนวคิดการออกแบบถนนในเมือง หรือ Urban Street Design เข้ามาใช้ในการปรับปรุงถนนให้มีความปลอดภัยตั้งแต่ ๓ ดาวขึ้นไป ซึ่งเป้าหมายหลักของการนำมามาตรการจาก iRAP มาประยุกต์ใช้คือยกระดับมาตรฐานความ ปลอดภัยอย่างน้อย ๓ ดาว สำหรับคนทุกกลุ่ม ทุกวัย (กลุ่มผู้ใช้รถยนต์ กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ กลุ่มคนเดินเท้า และกลุ่มผู้ใช้จักรยาน)

ผลการศึกษาจากโครงการนี้ นำไปสู่แผนการในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน โดยเน้น ๕ ประเด็นหลัก ได้แก่ การควบคุมความเร็วที่เหมาะสม โดยเฉพาะบริเวณที่เป็นชุมชนหนาแน่น ด้วยการปรับความเร็วจำกัดและติดตั้งมาตรการสยบความเร็ว การป้องกันสิ่งอันตรายข้างทางตลอดแนวเส้นทาง ด้วยการกำจัดออกหรือติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันโดยเฉพาะ รวมถึงเพิ่มความปลอดภัยบริเวณทางแยกด้วยการจัดการช่องจราจร และปรับสัญญาณไฟจราจรให้ปลอดภัยสำหรับผู้ใช้งานทุกกลุ่ม นอกจากนี้ควรมีการปรับปรุงทางเท้าและทางข้ามให้ปลอดภัย โดยให้สอดคล้องกับกิจกรรมในพื้นที่ ๒ ข้างทาง รวมทั้งปรับปรุงสัญลักษณ์จราจรบนพื้นทาง และป้ายจราจรให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน และสามารถมองเห็นได้ชัดเจนในทุกสภาพการณ์ โดยการปรับปรุงถนนตามมาตรการต่าง ๆ อาจแบ่งเป็น ๒ ระยะ ได้แก่ มาตรการในระยะสั้น ประกอบด้วย การทาสี ตีเส้นจราจร เพื่อความชัดเจน การกำจัดสิ่งกีดขวางหรือบดบังการมองเห็น รวมถึงการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยจำพวกเสาเข็มลูกหรือป้ายเตือนต่าง ๆ มาตรการระยะยาว ประกอบด้วย การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ใช้งบประมาณสูง หรือต้องมีการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการดำเนินการ เช่น การติดตั้งทางม้าลายและสัญญาณไฟคนข้าม การติดตั้งราวกันอันตราย การปรับปรุงขยายทางเท้า และการสร้างเส้นทางสำหรับผู้ใช้จักรยาน เป็นต้น

สำนักการจราจรและขนส่งจึงมีความประสงค์จะดำเนินการการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนปรับปรุงถนนให้มีความปลอดภัยตั้งแต่ ๓ ดาวขึ้นไป ซึ่งเป้าหมายหลักของการนำมาตราการจาก iRAP มาประยุกต์ใช้ คือยกระดับมาตรฐานความ ปลอดภัยอย่างน้อย ๓ ดาว สำหรับคนทุกกลุ่ม ทุกวัย เป็นการเพิ่มมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เพื่อแก้ไขลดปัญหาการจราจรติดขัดหรือจุดฝืด (Friction Spot) และเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางตามนโยบายผู้ว่ากรุงเทพมหานคร ด้านปลอดภัยดี ประเด็นการพัฒนา แก้ไขจุดเสี่ยงภัยและอาชญากรรม และสอดคล้องกับนโยบายผู้ว่ากรุงเทพมหานคร รวมถึงแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี ระยะที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การสร้างเมืองปลอดภัยและยั่งยืนต่อวิกฤตการณ์ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๑.๒ ปลอดภัยดี เป้าประสงค์ที่ ๑.๒.๒ ลดอุบัติเหตุทางถนน กลยุทธ์ที่ ๑.๒.๒.๒ การตรวจสอบสภาพถนนและปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย (Black Spot) รูปแบบรายการ เป็นรายการติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยบริเวณจุดเสี่ยงภัย การลดความรุนแรงของการชนจึงเป็นสิ่งสำคัญซึ่งจะช่วยลดความสูญเสียแก่ชีวิตของผู้ขับขี่หรือผู้โดยสาร อันเป็นการเพิ่มมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ แกไขจุดเสี่ยงภัยจากการประเมินวิเคราะห์ความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรฐานนานาชาติ (IRAP) ทั้งกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ กลุ่มคนเดินเท้า และกลุ่มผู้ใช้จักรยาน

๒.๒ เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยให้กับประชาชนผู้เลือกใช้การเดินทางด้วยยานพาหนะประเภทต่าง ๆ รวมไปถึงผู้สัญจรทางเท้า

๒.๓ เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุและความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนน

๒.๔ เพื่อเป็นการเพิ่มมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

๒.๕ เพื่อลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันสืบเนื่องมาจากปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุจราจร

๒.๖ เพื่อส่งเสริมยุทธศาสตร์ในการพัฒนากรุงเทพมหานครไปสู่การเป็น “เมืองสำหรับทุกคน”

๒.๗ เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนรู้สึกลปลอดภัยและหันมาใช้รูปแบบการสัญจรทางเท้ามากขึ้น

๒.๘ เพื่อยกระดับความปลอดภัยบนโครงข่ายถนนในกรุงเทพมหานครให้เป็นไปตามรูปแบบมาตรฐานสากลและบรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนน

๒.๙ เพื่อเริ่มต้นปรับปรุงความปลอดภัยโครงข่ายถนนตามหลักการพัฒนายั่งยืน Sustainable Development Goals (SDGs) และเป็นการตอบสนององค์การอนามัยโลก (WHO) ในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร “เดินทางดี” และ “ปลอดภัยดี” และเพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีที่ได้กำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๗๓ เป็นทศวรรษความปลอดภัยทางถนนระยะที่ ๒

๓. เป้าหมาย

ติดตั้งอุปกรณ์จราจรเพื่อความปลอดภัยบริเวณจุดเสี่ยงภัยในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งมาจากการประเมินวิเคราะห์ความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรฐานนานาชาติ (IRAP) ป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต และทรัพย์สิน ตามชนิดรายการ เงื่อนไข มาตรฐานการติดตั้งของ สำนักงานวิศวกรรมจราจร สำนักการจราจรและขนส่ง

๔. ลักษณะโครงการ

ประเภทโครงการ เป็นโครงการยุทธศาสตร์ และเป็นโครงการใหม่

ซึ่งสอดคล้องตามแผนปฏิบัติการกรุงเทพมหานคร ประจำปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ปลอดภัยดี

๒.๑ แกไขจุดเสี่ยงภัยและอาชญากรรม ๒.๑.๑ กรุงเทพมหานครมีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้เกิดความปลอดภัย OKRs ๒๑๑๐๘ KRs ระยะทางถนนนำร่องที่ได้รับการคัดเลือกเพื่อจัดทำแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) ตามผลการประเมินวิเคราะห์ความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานครด้วยมาตรฐานนานาชาติ (iRAP) รวมถึงสอดคล้องกับนโยบายผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร รถหยุด รถติด ลดหยุด ลดติด

รูปแบบรายการเป็นรายการติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยบริเวณจุดเสี่ยงภัย ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

๕. ระยะเวลาดำเนินการและสถานที่ดำเนินการ

ดำเนินการในงบประมาณ ๒๕๗๐ ระยะเวลา ๑๘๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา สถานที่ดำเนินการบริเวณจุดเสี่ยงภัยจากการประเมินวิเคราะห์ความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรฐานนานาชาติ (IRAP)

๖. แผนปฏิบัติการ

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐											
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑. วางแผนการปฏิบัติงาน ตรวจสอบพื้นที่จุดเสี่ยง อุบัติเหตุ												
๒. ขออนุมัติงบประมาณ												
๓. หาตัวผู้รับจ้าง												
๔. ติดตั้งอุปกรณ์ความ ปลอดภัย												
รวมงบประมาณทั้งสิ้น	๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (ห้าสิบล้านบาทถ้วน)											

๗. งบประมาณ

ติดตั้งอุปกรณ์แก้ไขจุดเสี่ยงภัยจากการประเมินวิเคราะห์ความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรฐานนานาชาติ (IRAP) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

รายละเอียดรายการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	รวมทั้งสิ้น	กฎหมายระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง
	ปี ๒๕๖๙		
รวมงบประมาณทั้งสิ้น	๕๐,๐๐๐,๐๐๐	๕๐,๐๐๐,๐๐๐	
ติดตั้งอุปกรณ์แก้ไขจุดเสี่ยงภัยจากการประเมิน วิเคราะห์ความปลอดภัยทางถนนด้วย มาตรฐานนานาชาติ (IRAP) ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร			พ.ร.บ. การจัดซื้อจัด จ้างและการบริหาร พัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และระเบียบ กระทรวงการคลัง

โดยเบิกจ่ายจากเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๗๐ แผนงานจัดการจราจรและระบบขนส่งสาธารณะ ผลผลิตโครงการจราจร งบลงทุน ค่าครุภัณฑ์ ที่ดินและสิ่งก่อสร้าง (ค่าที่ดินและสิ่งก่อสร้าง) รายการติดตั้งอุปกรณ์แก้ไขจุดเสี่ยงภัยจากการประเมินวิเคราะห์ความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรฐานนานาชาติ (IRAP) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร งบลงทุน จำนวนเงิน ๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (ห้าสิบล้านบาทถ้วน)

๘. ความเสี่ยงและการบริหารความเสี่ยง

ความเสี่ยง	การประเมินความเสี่ยง			แนวทางการบริหารความเสี่ยง
	โอกาสที่จะเกิดความเสี่ยง	ผลกระทบ	ระดับของความ เสี่ยง	
๑. การปฏิบัติงานในช่วงเวลากลางวันอาจส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด	๓	๒	ปานกลาง	การปฏิบัติงานจะดำเนินการหลังเวลา ๒๑.๐๐ - ๐๕.๐๐ น. ของวันรุ่งขึ้น หรือในเวลากลางวัน เฉพาะวันหยุดราชการที่มีปริมาณการจราจรต่ำเท่านั้น
๒. ประชาชนที่ใช้เส้นทางสัญจรในบริเวณที่มีการปรับปรุงจุดเสี่ยงอาจต่อต้านและไม่พึงพอใจกับการดำเนินโครงการดังกล่าว	๓	๒	ปานกลาง	ประชาสัมพันธ์ โดยชี้ให้เห็นถึงประโยชน์ของโครงการ ก่อนเริ่มดำเนินโครงการ

๙. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๙.๑ ประชาชนทั้งกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ กลุ่มคนเดินเท้า และกลุ่มผู้ใช้จักรยานจะได้รับความปลอดภัยเพิ่มขึ้น

๙.๒ ช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ลดระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุ และลดอัตราการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

๙.๓ พัฒนารุงเทพมหานครไปสู่การเป็น “เมืองสำหรับทุกคน” ในด้านปลอดภัยไว้ใจในแผนพัฒนารุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๗๕)

๑๐. การติดตามประเมินผล

๑๐.๑ การติดตามตัวชี้วัด

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย	ประเภทตัวชี้วัด	วิธีคำนวณ/เครื่องมือการใช้วัด	ระยะเวลา
๑. ระยะทางถนนที่ได้รับการปรับปรุงตามแผน	๕๐ กิโลเมตร	ผลลัพธ์	$\frac{\text{ระยะทางถนนที่ได้รับการปรับปรุงตามแผน}}{\text{ระยะทางถนนที่วางแผนจะดำเนินการ}} \times ๑๐๐$	หลังดำเนินการแล้วเสร็จ
๒. ร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่จุดเสี่ยงที่ได้ดำเนินการแก้ไขแล้ว มีจำนวนลดลง	ร้อยละ ๑๐	ผลลัพธ์	$\frac{\text{จำนวนอุบัติเหตุก่อนดำเนินการ} - \text{จำนวนอุบัติเหตุหลังดำเนินการ}}{\text{จำนวนอุบัติเหตุก่อนดำเนินการ}} \times ๑๐๐$	ก่อนและหลังดำเนินโครงการแล้วเสร็จ

๑๐.๒ การติดตามความก้าวหน้า

๑๐.๒.๑ เปรียบเทียบผลผลิตจริง คิดเป็นร้อยละของผลผลิตตามแผน

๑๐.๒.๒ เปรียบเทียบผลผลิตระหว่างดำเนินการ คิดเป็นร้อยละของผลผลิตตามแผน

๑๐.๓ การประเมินผลโครงการ

ประเมินผลจากตัวชี้วัดร้อยละความสำเร็จของการโครงการฯ โดยตั้งเป้าหมายที่ ร้อยละ ๑๐๐

ลงชื่อ.....ผู้เสนอโครงการ

(นายสายัณห์ ทศนโกศล)
ผู้อำนวยการสำนักงานวิศวกรรมจราจร
สำนักงานจราจรและขนส่ง

ลงชื่อ.....ผู้อนุมัติโครงการ

บัญชีถนนโครงการติดตั้งอุปกรณ์จราจรเพื่อแก้ไขตามการประเมินวิเคราะห์ความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรฐานนานาชาติ (IRAP) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ลำดับ	ถนน	ระยะทาง (กม.)
1	ศรีนครินทร์	10.4
2	พัฒนาการ	7.6
3	พุทธมณฑลสาย 2	8.8
4	ลาดกระบัง	8.6
5	เฉลิมพระเกียรติ ร.ต	8.5
6	อ่อนนุช	12.2
7	ถนนอื่นๆ ที่จำเป็นเร่งด่วน หรือเหมาะสมกว่า	
รวม		56.1
ระยะทางรวมประมาณ 50 กม.		