

รายงานส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง การพัฒนาเครื่องหมายทางข้ามให้เป็นรูปแบบ
มาตรฐานของกรุงเทพมหานคร

จัดทำโดย นายธีระวุธ สายน้ำทิพย์

ตำแหน่ง นายช่างโยธาชำนาญงาน
สังกัด กลุ่มงานเครื่องหมายจราจร ๑
ส่วนติดตั้งและซ่อมบำรุง สำนักงานวิศวกรรมจราจร
สำนักการจราจรและขนส่ง

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารมหานครระดับต้น รุ่นที่ ๓๗
สถาบันพัฒนาข้าราชการกรุงเทพมหานคร
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

คำนำ

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล (Individual Study) เรื่องการพัฒนาเครื่องหมายทางข้ามให้เป็นรูปแบบมาตรฐาน ของกรุงเทพมหานคร เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารมหานครระดับต้น รุ่นที่ ๓๗ ของสถาบันพัฒนาข้าราชการกรุงเทพมหานคร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๓ ซึ่งข้าพเจ้ามีความประทับใจในหลักสูตรการอบรมนี้เป็นอย่างยิ่ง ข้าพเจ้าต้องขอขอบคุณอาจารย์ วิทยากรวิชาต่างๆ และสถาบันพัฒนาข้าราชการกรุงเทพมหานครที่ประสิทธิภาพ ประศาสตร์ความรู้ให้ข้าพเจ้า และขอขอบคุณผู้บริหารของ สำนักงานการจราจรและขนส่งที่ให้โอกาสในการฝึกทักษะปฏิบัติงานเพื่อเป็นนักบริหารที่ดี และขอขอบคุณ ผู้เข้ารับการอบรมทุกท่าน ที่ให้ความช่วยเหลือซึ่งกันและกัน มีความสามัคคีในการดำเนินกิจกรรมร่วมกันด้วยดีเสมอมา

ขอขอบคุณท่านที่ปรึกษา ผู้อำนวยการกองสารสนเทศระบายน้ำ สำนักงานระบายน้ำ (นายอาสา สุขขัง) ที่ได้ให้หลักคิด และสอนแนวทางในด้านวิชาการของการจัดการรายงานการศึกษาส่วนบุคคล (Individual Study) พร้อมทั้งชี้แนะในการดำเนินงานจนทำให้รายงานฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ท้ายที่สุดขอกราบขอบพระคุณท่านปลัดกรุงเทพมหานครที่เปิดโอกาสให้ข้าพเจ้าได้ เข้ารับการอบรม เพื่อเพิ่มพูนความรู้และประสบการณ์ และข้าพเจ้าจะนำความรู้และประสบการณ์จากการฝึกอบรมไปใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ราชการให้ดียิ่งขึ้นไป

นายธีระวุธ สายน้ำทิพย์

สารบัญ

	หน้า
หัวข้อ	๑
ความสำคัญของการศึกษา / ที่สาของการนำเสนอ	๑
วัตถุประสงค์	๒
เป้าหมาย	๒
แนวคิด / หลักการที่ใช้ในการศึกษา	๒ - ๖
แนวทางการดำเนินการ / ระยะเวลา และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง	๖ - ๑๕
ประโยชน์จากการศึกษา	๑๕
งบประมาณ	๑๕
แนวทางการติดตามและประเมินผล	๑๕-๑๖
ข้อเสนอแนะ	๑๖
บรรณานุกรม	๑๗

๑. หัวข้อ การพัฒนาเครื่องหมายทางข้ามให้เป็นรูปแบบมาตรฐาน ของกรุงเทพมหานคร

๒. ความสำคัญของการศึกษา / ที่มาของการนำเสนอ

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคเป็นศูนย์กลาง ในการลงทุน และเศรษฐกิจของประเทศรวมทั้งยังเป็นศูนย์กลางทางการศึกษา ศูนย์รวมของสถานพยาบาลและ บริการด้านสาธารณสุข ซึ่งทำให้มีปริมาณการสัญจรเดินทางของประชาชนเข้า - ออกเมืองต่อวันสูงมาก โดยมีสถานศึกษาในทุกระดับชั้นตั้งแต่ระดับอนุบาล ประถม มัธยม และอุดมศึกษา ทั้งสังกัดภาครัฐและ เอกชน รวมทั้งสิ้น ๑,๓๘๓ แห่ง สถานพยาบาลและศูนย์บริการสาธารณสุขรวมกันประมาณ ๑๐๕ แห่ง โดยสำนักงานการจราจรและขนส่ง มีหน้าที่อำนวยความสะดวกให้ประชาชนโดยจัดทำเครื่องหมายทางข้าม เพื่อการสัญจรของประชาชน และอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจ การติดต่อรับบริการของส่วน ราชการ และเอกชนจำนวนมากกว่า ๑,๑๑๒ ทางข้าม เมื่อพิจารณาจากปริมาณการสัญจรทางถนน ต่อ วันที่มีความหนาแน่น และเป็นไปด้วยความเร่งรีบ การแข่งขันกับระยะเวลาในการเดินทางเพื่อให้เกิดการ สูญเสียน้อยที่สุด จึงเป็นสาเหตุของพื้นที่เสี่ยงด้านการจราจร โดยเฉพาะบริเวณทางข้ามถนน

ปัจจุบันมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจร จากการใช้รถใช้ถนนและการเดินทางที่เกิดจาก ปัจจัยหลายประการ เช่น เกิดจากการจราจรคับคั่ง เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่รถยนต์ เกิดจาก เครื่องหมายและสัญญาณจราจรไม่ชัดเจน ทางข้ามถนนมีลักษณะไม่ชัดเจนและไม่ปลอดภัย ไฟส่องสว่าง ไม่เพียงพอ การฝ่าฝืนกฎจราจร การใช้ความเร็วรถเกินจากที่กฎหมายกำหนดและไม่ปลอดภัย ซึ่งเมื่อเกิด อุบัติเหตุ จึงมีโอกาสเกิดความรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิตได้มากกว่าการใช้ความเร็วต่ำ ผู้ใช้ทางมีวุฒิภาวะใน การตัดสินใจต่ำ เช่น เด็กนักเรียน และผู้สูงอายุ รวมทั้งชาวต่างชาติที่ไม่คุ้นเคยกับระบบจราจรของไทย ทำให้ ไม่สามารถอ่านสภาพการจราจรและแก้ไขสถานการณ์ต่างๆจากการจราจรบนถนนโดยเฉพาะบริเวณ ทางข้ามที่เป็นจุดเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้เลย เนื่องจากมีปริมาณการสัญจรที่คับคั่ง จึงเป็น สิ่งจำเป็นที่หน่วยงานซึ่งมีหน้าที่กำกับดูแลความปลอดภัยต่อการสัญจรทางถนน ต้องให้ความสำคัญในการ ปรับปรุง เพิ่มเติม เครื่องหมาย สัญญาณ และอุปกรณ์ด้านจราจรให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์และได้รับการดูแล เป็นกรณีพิเศษสำหรับการป้องกัน เสริมความปลอดภัยให้กับผู้สัญจรทางถนน บริเวณทางข้ามที่รัฐจัดให้ เพื่อมิให้เป็นเหยื่อของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งตรงกับนโยบายของผู้บริหารกรุงเทพมหานคร ที่จะให้ การดูแลผู้สูงอายุและเยาวชน เป็นกรณีพิเศษในทุกด้านเพื่อความปลอดภัยของประชาชนกรุงเทพมหานคร

สำนักงานการจราจรและขนส่งได้ตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันและกีดกัน

โอกาสของการเกิดอุบัติเหตุจราจรแก่เด็กและเยาวชน นักศึกษา ผู้สูงอายุ ผู้ประกอบธุรกิจและนักท่องเที่ยว ซึ่งเป็นกลุ่มผู้สัญจรทางถนนในชีวิตประจำวันเป็นลำดับแรกที่ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษจาก

กรุงเทพมหานครตามอำนาจหน้าที่เนื่องจากเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงกับความเสถียรนี้ โดยผู้ว่าราชการ กรุงเทพมหานครมีอำนาจหน้าที่กำกับดูแลและบำรุงรักษาทางในสถานะ “ผู้อำนวยการทางหลวงท้องถิ่น” ตามพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๙ มาตรา ๑๕ (๓) เพื่อให้การดำเนินงานตาม แนวนโยบายของผู้บริหารกรุงเทพมหานครเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและสนองตอบความต้องการของ ประชาชน

สำนักงานการจราจรและขนส่งจึงเสนอดำเนินการพัฒนาเครื่องหมายทางข้ามให้เป็นรูปแบบ มาตรฐาน และสามารถนำแบบมาตรฐานนี้ไปใช้กับทางข้ามทั่วไปในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้รถสามารถรู้ล่วงหน้าว่าข้างหน้า มีทางข้าม และผู้ใช้ทางข้ามมีความ

ปลอดภัย ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจร สอดคล้องกับแผนปฏิรูปตำรวจกรุงเทพมหานครเพื่อให้ กรุงเทพมหานครเป็น “ปลอดภัยดี”

๒

๓.วัตถุประสงค์

- ๓.๑ เพื่อการพัฒนาเครื่องหมายทางข้ามให้เป็นรูปแบบมาตรฐาน ของกรุงเทพมหานคร
- ๓.๒ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการสัญจรของผู้ใช้ทางข้าม
- ๓.๓ เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจราจรบริเวณทางข้าม

๔. เป้าหมาย

เพื่อพัฒนาเครื่องหมายทางข้ามให้เป็นรูปแบบมาตรฐาน ของกรุงเทพมหานคร และสามารถนำแบบมาตรฐานนี้ไปใช้กับทางข้ามทั่วไป ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร หรือ ส่วนราชการอื่นๆ

๕. แนวคิด / หลักการที่ใช้ในการศึกษา

๕.๑ แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๗๕)

แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๗๕) ประกอบด้วย ๗ ประเด็นยุทธศาสตร์ ได้แก่ มหานครปลอดภัย มหานครสีเขียวสะดวกสบาย มหานครสำหรับทุกคน มหานครกะทัดรัด มหานครประชาธิปไตย มหานครแห่งเศรษฐกิจและการเรียนรู้ และการบริหารจัดการ

ในการจัดทำรายงานนี้ สอดคล้องกับแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๗๕) ตามประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ ๑ มหานครปลอดภัย ประเด็นยุทธศาสตร์ ๑.๓ เป้าประสงค์ที่ ๑.๓.๑ ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร เป้าประสงค์ ๑.๓.๑.๑ ปรับปรุงสภาพถนนและจุดเสี่ยงอันตราย

๕.๒ แนวคิดการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมองค์กร (SWOT Analysis)

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมองค์กร (SWOT Analysis) ของ อัลเบิร์ต ฮัมฟรี (Albert Humphrey) หลักการสำคัญของ SWOT ก็คือ การวิเคราะห์โดยการสำรวจจากสภาพการณ์ ๒ ด้าน คือ สภาพการณ์ภายในและสภาพการณ์ภายนอก SWOT เป็นเครื่องมือในการประเมินสถานการณ์ ซึ่งช่วยให้ผู้บริหารกำหนดจุดแข็งและจุดอ่อนจากสภาพแวดล้อมภายใน โอกาสและอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมภายนอก ตลอดจนผลกระทบต่องานขององค์กร SWOT มาจากตัวย่อภาษาอังกฤษ ดังนี้

S มาจาก Strengths หมายถึง จุดเด่นหรือจุดแข็ง ซึ่งเป็นผลมาจากปัจจัยภายใน ความสามารถและสถานการณ์ภายในองค์กรที่เป็นบวก องค์กรนำมาใช้เป็นประโยชน์ในการทำงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์หรือหมายถึงการดำเนินงานภายในที่องค์กรทำได้ดี เป็นข้อดีที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายในหน่วยงาน เช่น จุดแข็งด้านการเงิน จุดแข็งด้านการผลิต จุดแข็งด้านทรัพยากรบุคคล องค์กรจะต้องใช้ประโยชน์จากจุดแข็งในการกำหนดกลยุทธ์

W มาจาก Weaknesses หมายถึง จุดด้อยหรือจุดอ่อน ซึ่งเป็นผลมาจากปัจจัยภายใน สถานการณ์ภายในองค์กรที่เป็นลบและด้อยความสามารถ ซึ่งองค์กรไม่สามารถนำมาใช้เป็น ประโยชน์ในการทำงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์หรือหมายถึงการดำเนินงานภายในที่องค์กรทำได้ไม่ดี เป็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายในต่าง ๆ ของหน่วยงาน ซึ่งจะต้องหาวิธีในการแก้ไขปัญหานั้น

O มาจาก Opportunities หมายถึง โอกาส ซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอก ปัจจัยและสถานการณ์ภายนอกที่เอื้ออำนวยให้การทำงานขององค์กรบรรลุวัตถุประสงค์หรือหมายถึงสภาพแวดล้อมภายนอก ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการขององค์กร เป็นผลจากการที่สภาพแวดล้อมภายนอกของ

หน่วยงานเอื้อประโยชน์หรือส่งเสริมการดำเนินงานขององค์กร โอกาสแตกต่างจากจุดแข็ง ตรงที่โอกาสนั้นเป็นผลมาจากสภาพแวดล้อมภายนอก แต่จุดแข็งนั้นเป็นผลมาจากสภาพแวดล้อม ภายใน

๓

T มาจาก Threats หมายถึง อุปสรรค ซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอก ปัจจัยและ สถานการณ์ภายนอกที่ขัดขวางการทำงานขององค์กรไม่ใ้บรรลุวัตถุประสงค์ หรือหมายถึง สภาพแวดล้อมภายนอกที่เป็นปัญหาต่อองค์กร บางครั้งการจำแนกโอกาสและอุปสรรคเป็นสิ่งที่ไม่ทำได้ยาก เพราะทั้งสองสิ่งนี้สามารถเปลี่ยนแปลงได้ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงอาจทำให้สถานการณ์ที่เคยเป็น โอกาสกลับกลายเป็นอุปสรรคได้ และในทางกลับกัน อุปสรรคอาจกลายเป็นโอกาสได้เช่นกัน ด้วยเหตุนี้ องค์กรมีความจำเป็นต้องอย่างยิ่งที่จะต้องปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ของตนให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของ สถานการณ์แวดล้อม เป็นขอจำกัดที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายนอก

จากแนวคิดการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมองค์กร (SWOT Analysis) ได้นำมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเครื่องหมายทางข้ามให้เป็นรูปแบบมาตรฐาน ของกรุงเทพมหานคร โดยการวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก ดังนี้

๑. การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในหน่วยงาน	
จุดแข็ง (S-Strengths)	จุดอ่อน (W-Weakneses)
๑. สำนักการจราจรและขนส่งมีบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ และพร้อมในการปฏิบัติงาน พัฒนาเครื่องหมายทางข้ามให้เป็นรูปแบบมาตรฐาน ของกรุงเทพมหานคร ๒. มีงบประมาณประจำปี ในการดูแล ปรับปรุง และบำรุงรักษาให้ป้าย สัญญาจราจรต่างๆ ใช้งานได้เป็นปกติและพัฒนาให้ทันสมัยตลอดเวลา	๑. เครื่องหมายทางข้ามที่มีอยู่เดิม เป็นวัสดุเทอร์โมพลาสติก เมื่อเจอสภาพจราจรที่หนาแน่น มีการเสียดสีบ่อยๆที่ผิวจราจร ทำให้ชำรุดได้ง่าย ๒. ป้ายสัญญาณจราจร บริเวณทางข้าม ไม่ชัดเจนและเพียงพอ ๓. ยังไม่มีมาตรฐานทางข้ามที่ปลอดภัยเพียงพอ

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกหน่วยงาน	
โอกาส (O-Opportunities)	อุปสรรค (T-Threats)

<p>๑. น้องไบหม่อน นักเรียนชั้น ม.๔ วิทยาลัยนาฏศิลป์ ถูกรถชนขณะข้ามทางม้าลายหน้าวิทยาลัยนาฏศิลป์ จังหวัดนครปฐม เมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๒ และเสียชีวิต เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒</p> <p>๒. นางสาววิลาวัลย์ พุ่มมาลา หรือน้องลิ้นจี่ ถูกรถชนขณะข้ามทางม้าลายบริเวณหน้ากรมโยธาธิการและผังเมือง ถนนพระราม ๙ เมื่อวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๒ และเสียชีวิต เมื่อวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๖๒</p>	<p>๑. ประชาชนที่ใช้เส้นทางไม่ชะลอ หรือจอดให้ผู้ใช้ทางข้าม ข้ามถนน เนื่องจากไม่ทราบว่าข้างหน้ามีทางข้าม เนื่องจาก สภาพทางข้ามป้ายสัญญาณ ไม่ชัดเจน</p> <p>๒. กฎหมายไม่ให้อำนาจกรุงเทพมหานครในการดำเนินคดีต่อผู้กระทำผิด ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร บริเวณทางข้าม</p> <p>๓. เจ้าพนักงานจราจรในพื้นที่ ไม่สามารถอำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณทางข้ามได้ตลอดเวลา</p>
--	---

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกหน่วยงาน	
โอกาส (O-Opportunities) ต่อ	อุปสรรค (T-Threats)
<p>๓. นางจันทร์สม ศรีหาวัฒน์ ถูกรถชนขณะข้ามทางม้าลาย บริเวณทางเข้าอาเขต ถนนแก้ววรัฎฐ ตำบลวัดเกศ จังหวัดเชียงใหม่ ได้รับบาดเจ็บ</p> <p>๔. ผู้บริหารกรุงเทพมหานครให้ความสำคัญในการพัฒนาเครื่องหมายทางข้ามให้เป็นรูปแบบมาตรฐานของกรุงเทพมหานคร และกำหนดเป็นนโยบายของกรุงเทพมหานคร</p>	

จากการวิเคราะห์สภาพองค์กร พบว่า จุดอ่อน คือ เครื่องหมายทางข้ามที่มีอยู่เดิมเป็นวัสดุเทอร์โมพลาสติก เจอสภาพการจราจรในกรุงเทพมหานครที่มีความหนาแน่น รถวิ่งผ่านสม่ำเสมอตลอดทั้งวัน ทำให้เครื่องหมายทางข้ามมีสภาพชำรุด หดโทรมเร็วกว่าถนนที่อยู่นอกเมือง เช่นของกรมทางหลวง หรือกรมทางหลวงชนบท ป้ายสัญญาณจราจรเตือน ไม่ชัดเจนและเพียงพอ ทำให้ผู้ขับขี่ ไม่สามารถรู้ หรือคาดการณ์ล่วงหน้าได้ว่า ข้างหน้ามีทางข้าม และไม่จอดหรือชะลอเพื่อให้ผู้ใช้ทางข้ามได้ข้าม ประกอบกับยังไม่มีมาตรฐานทางข้าม ป้าย สัญญาณจราจรที่มีความชัดเจนความปลอดภัยเพียงพอ สำนักการจราจรและขนส่ง มีจุดแข็ง คือ มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในการออกแบบพัฒนาเครื่องหมายทางข้ามให้เป็นรูปแบบมาตรฐานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่นมีหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบออกแบบ ติดตั้ง ตรวจสอบ บริหารจัดการ พัฒนาเทคโนโลยี สารสนเทศการจราจรและความปลอดภัย ระบบโครงข่ายสื่อสาร ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ระบบการจราจรและขนส่ง Intelligent Transport System (ITS) และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย เป็นศูนย์กลางการควบคุมโครงข่ายสื่อสารด้วยเส้นใยนำแสง ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) และ

ระบบวิทยุสื่อสารเคลื่อนที่แบบดิจิทัล (Digital Trunked Radio System) ของกรุงเทพมหานคร เพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทาง มีหน่วยงานออกแบบ ประมาณการ เพื่อติดตั้ง ร้อยย้าย ถอดถอน และบำรุงรักษา เครื่องหมายจราจร อุปกรณ์วิศวกรรมจราจร ระบบสัญญาณไฟจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัย ดังนั้นจึงร่วมกันออกแนวคิด โดยเพิ่มเติมวัสดุพื้นทางบริเวณทางข้ามที่มีอยู่เดิม จำนวนมากกว่า ๑,๑๑๒ ทางข้าม เป็นสีโพลีเอสเตอร์ที่มีความคงทน เหมาะสมกับสภาพถนนที่มีรถวิ่งผ่านตลอดวันอย่าง กรุงเทพมหานคร เพิ่มเติมเส้นชะลอความเร็ว สัญลักษณ์จำกัดความเร็ว สัญลักษณ์พื้นทางเตือนระวางทางข้าม ก่อนถึงทางข้าม เพิ่มเติมไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณทางข้าม เพิ่มเติมกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (cctv) บันทึกผู้กระทำผิด เพิ่มเติมสัญญาณไฟกะพริบเตือน และเพิ่มเติมป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ ให้ชัดเจนขึ้น มีงบประมาณประจำปี ในการดูแล ปรับปรุง และบำรุงรักษาให้ป้าย สัญญาณจราจรต่างๆ ใช้งานได้เป็นปกติและพัฒนาให้ทันสมัยตลอดเวลา สำหรับโอกาส กรณี เมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๒ น้องไบหม่อม นักเรียนชั้น ม.๔ วิทยาลัยนาฏศิลป์ ถูกรถชนขณะข้ามทางม้าลายหน้าวิทยาลัยนาฏศิลป์ จังหวัดนครปฐม และเสียชีวิตเมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ และเมื่อ วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๒ นางสาววิลาวัลย์ พุ่มมาลา หรือน้องลิ้นจี่ ถูกรถชนขณะข้ามทางม้าลายบริเวณหน้ากรมโยธาธิการและผังเมือง ถนนพระราม ๙ และเสียชีวิต เมื่อวันที่

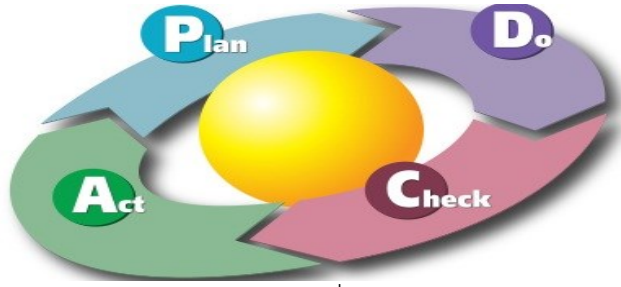
๕

๘ กรกฎาคม ๒๕๖๒ และนางจันทร์สม ศรีหาวัฒน์ ถูกรถชนขณะข้ามทางม้าลาย บริเวณทางเข้าอาเขต ถนนแก้วนครรัฐ ตำบลวัดเกตุ จังหวัดเชียงใหม่ ได้รับบาดเจ็บ จากกรณีดังกล่าวรัฐบาลและ กรุงเทพมหานครจึงให้ความสำคัญกับผู้ใช้งานข้ามโดยให้หน่วยงานพิจารณาในการเพิ่มความปลอดภัย บริเวณทางข้ามผู้บริหารกรุงเทพมหานครให้ความสำคัญในการพัฒนาเครื่องหมายทางข้ามให้เป็นรูปแบบมาตรฐาน ของกรุงเทพมหานคร และกำหนดเป็นนโยบายของกรุงเทพมหานคร จึงเป็นโอกาสที่สำนักการจราจรและขนส่งได้พัฒนาเครื่องหมายทางข้ามให้เป็นรูปแบบมาตรฐานของกรุงเทพมหานคร เพื่อประชาชนผู้ใช้งานข้ามมีความปลอดภัยในการข้ามถนนและสร้างจิตสำนึกที่ดีให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังเมื่อวิ่งผ่านทางข้าม เพราะมีสัญญาณเตือนต่างๆที่ชัดเจน การใช้สอยพื้นที่ สาธารณะร่วมกัน ทำให้อุบัติเหตุ บริเวณทางข้ามลดลงได้และสามารถที่จะนำรูปแบบมาตรฐานนี้ไปใช้เพื่อดำเนินการพัฒนาทางข้ามอื่นๆใน กรุงเทพมหานคร ให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น อีกทั้งหน่วยงานอื่นๆ เช่น กรมทางหลวงชนบท องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล สามารถนำรูปแบบมาตรฐานทางข้าม ไปปรับใช้ในหน่วยงานของตนได้ด้วยสวนของจำกัด หรืออุปสรรคนั้น เป็นเรื่องของประชาชนที่ใช้เส้นทางบนถนนไม่ชะลอ หรือจอดให้ผู้ใช้งานข้าม ข้ามถนนเนื่องจากไม่ทราบว่าข้างหน้ามีทางข้ามเนื่องจากสภาพทางข้าม ป้ายสัญญาณ ไม่ชัดเจน กรุงเทพมหานครไม่มีอำนาจในการจับกุมหรือดำเนินคดี ต่อผู้กระทำผิดฝ่าฝืนเครื่องหมาย สัญญาณจราจรต่างๆได้ ต้องอาศัยเจ้าพนักงานจราจรในพื้นที่กวดขันวินัยจราจรซึ่งเจ้าพนักงานจราจรในพื้นที่ก็ไม่สามารถอำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณทางข้ามได้ตลอดเวลา

๕.๓ กิจกรรมพื้นฐานในการพัฒนาประสิทธิภาพและคุณภาพของการดำเนินงาน

(The Deming Wheel : PDCA)

แผนภาพแสดงถึง “วงล้อเดมมิ่ง”



Plan คือ การวางแผนจะครอบคลุมในเรื่องการกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย วิธีการแก้ไขและจัดทำแผนดำเนินงาน ถือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดของวงจรเดมมิ่ง การวางแผนที่ ถูกต้องหรือดี จะทำให้การทำงานขั้นตอนอื่นมีประสิทธิภาพ ในทางกลับกันถ้าแผนไม่ดี งานอื่นจะไม่ดี ด้วย ทั้งนี้ การทำแผนต้องมีการระบุข้อจำกัดของทรัพยากรที่มีและผลที่มีต่อแผน รวมถึงการ พิจารณาหาวิธีการที่เป็นไปได้ภายใต้ข้อจำกัดดังกล่าว การพิจารณาข้อเสนอต่างๆ ก่อนกำหนดเลือกใช้ ข้อเสนอที่ดีที่สุดออกมาเป็นแผนปฏิบัติการ

Do คือ การลงมือปฏิบัติหรือดำเนินงานตามขั้นต่างๆ ที่เสนอไว้ในแผนเพื่อมั่นใจว่ามีการปฏิบัติตาม โดยคำนึงถึงสิ่งต่างๆ เช่น เชื่อมั่นว่าผู้รับผิดชอบดำเนินการ รับรู้เนื้อหาตามแผน ศึกษาและฝึกอบรมเพื่อดำเนินการตามแผน ตลอดจนจัดหาทรัพยากรที่จำเป็น

Check คือ การตรวจสอบผลการปฏิบัติ เพื่อให้สามารถเข้าใจปัญหาที่เกิดขึ้น และดำเนินการแก้ไขจนได้กระบวนการ หรือวิธีปฏิบัติที่สามารถกำหนดเป็นมาตรฐาน

๖

Act คือ การปฏิบัติตามผลการตรวจสอบหรือแก้ไขการปฏิบัติการใดๆ ที่เหมาะสมตามผลลัพธ์ที่ได้จากขั้นตอนการตรวจสอบ หากผลลัพธ์ไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่จะต้องปรับปรุง แก้ไข หากผลลัพธ์เป็นตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ให้จัดทำเป็นมาตรฐาน เรียกว่าการนำไปปฏิบัติ (Action)

เมื่อดำเนินการครบถ้วนตามกระบวนการแล้ว ต้องติดตามและประเมินผลเพื่อ ปรับปรุงแก้ไขจุดบกพร่องที่เกิดขึ้น และดำเนินการตามวงจรเดมมิ่งเพื่อให้การพัฒนาอย่างมี ประสิทธิภาพ

๖. แนวทางการดำเนินการ / ระยะเวลา และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

การพัฒนาเครื่องหมายทางข้ามให้เป็นรูปแบบมาตรฐาน ของกรุงเทพมหานคร ผู้จัดทำรายงานฯ ได้นำทฤษฎีวงล้อเดมมิ่ง (PDCA) มากำหนดแนวทางการ ดำเนินงานไว้ ดังนี้

๖.๑ ขั้นตอนการเตรียมการ (P:PLAN)

๖.๑.๑ สสำรวจข้อมูลเครื่องหมายทางข้าม ป้ายสัญญาณต่างๆ พบว่าจากสภาพการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีสภาพการจราจรคับคั่งตลอดทั้งวัน รถที่วิ่งผ่านทางข้ามมีการเสียดสีทำให้สภาพเครื่องหมายทางข้าม ขำรุคซีดจาง ก่อนเวลาอันควร ประชาชนที่ใช้เส้นทางบนถนนไม่ชะลอหรือจอดให้ผู้ใช้ทางข้าม ข้ามถนนเนื่องจากไม่ทราบว่ามีทางข้ามเนื่องจากสภาพทางข้าม ป้ายสัญญาณ ไม่ชัดเจน

๖.๑.๒ สสำรวจข้อมูลเรื่องร้องทุกข์/ร้องเรียน จากระบบ ศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ กทม. ๑๕๕๕ และ @ LINE อัครินคลายทุกข์ เกี่ยวกับปัญหาเครื่องหมายทางข้ามชำรุด ในบงปประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ประมาณ ๑๐๐ เรื่องตอบ พบว่าส่วนใหญ่เครื่องหมายทางข้ามมีความชำรุด ซีดจาง เร็วกว่าที่ควรจะเป็น

แผนปฏิบัติการ (Action Plan)

แนวทางการดำเนินการ	ปี พ.ศ. ๒๕๖๓	ปี พ.ศ. ๒๕๖๔	ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง
--------------------	--------------	--------------	---------------------

	ต.ค	พ.ย	ธ.ค	ม.ค	ก.พ	มี.ค	เม.ย	พ.ค	มิ.ย	ก.ค	ส.ค	ก.ย	
ขั้นตอนการเตรียมการ (P:PLAN) ๑.สำรวจข้อมูลเครื่องหมายทางข้ามเดิม		→											๑.สวจ. สจส.
๒.สำรวจข้อมูลเรื่องรองทุกข/รองเรียนจากระบบ ๑๕๕๕ เกี่ยวกับเครื่องหมายทางข้ามชำรุด ชีตจาง ในไปงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓		→											๑.สวจ. สจส.

๗

แนวทางการดำเนินการ	ปี พ.ศ. ๒๕๖๓			ปี พ.ศ. ๒๕๖๔									ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง
	ต.ค	พ.ย	ธ.ค	ม.ค	ก.พ	มี.ค	เม.ย	พ.ค	มิ.ย	ก.ค	ส.ค	ก.ย	
ขั้นตอนการดำเนินการ (D:Do) ๓. จัดทำคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อสำรวจออกแบบเครื่องหมายทางข้าม เพื่อพัฒนาทางข้ามให้เป็นรูปแบบมาตรฐาน		→											๑.สวจ. สจส. ๒.กทจ. สจส. ๓.กผ. สวจ. สจส. ๔.กส. สวจ. สจส.
๔. ประชุม ครั้งที่ ๑ ดำเนินการมอบหมายภารกิจตามแผนปฏิบัติการ			▽										๑. สวจ. สจส. ๒. กทจ. สจส. ๓. กผ. สวจ. สจส. ๔. กส. สวจ. สจส.

๕. ประชุม ครั้งที่ ๒ ระดมความคิดเห็น แนวทางในการ ดำเนินการพัฒนา เครื่องหมายทางข้าม ให้เป็นรูปแบบ มาตรฐานของ กรุงเทพมหานคร			▽										๑. สวจ. สจส. ๒. กทจ. สจส. ๓. กผ. สวจ. สจส. ๔. กส. สวจ. สจส.
๖. ประชุม ครั้งที่ ๓ สรุปข้อคิดเห็น แนวทางในการ ดำเนินการพัฒนา เครื่องหมายทางข้าม ให้เป็นรูปแบบ มาตรฐานของ กรุงเทพมหานคร			▽										๑. สวจ. สจส. ๒. กทจ. สจส. ๓. กผ. สวจ. สจส. ๔. กส. สวจ. สจส.
๗. สรุปข้อคิดเห็น แนวทางในการ ดำเนินการ นำเสนอ ผู้บังคับบัญชาเพื่อขอ ความเห็นชอบในการ จัดทำต่อไป				➡									๑. สวจ. สจส. ๒. กทจ. สจส. ๓. กผ. สวจ. สจส. ๔. กส. สวจ. สจส.

๘

แนวทางการดำเนินการ	ปี พ.ศ. ๒๕๖๓			ปี พ.ศ. ๒๕๖๔									ผู้มีส่วน เกี่ยวข้อง		
	ต.ค	พ.ย	ธ.ค	ม.ค	ก.พ	มี.ค	เม.ย	พ.ค	มิ.ย	ก.ค	ส.ค	ก.ย			
๘. ขอจัดสรร งบประมาณและ ดำเนินการตาม ขั้นตอนจัดซื้อจัดจ้าง								➡						สวจ. สจส.	
ขั้นตอนหลัง ดำเนินการ (C:Check) ๙. รวบรวมขอมูลการ ดำเนินการทดลอง จัดทำเครื่องหมายทาง ข้ามตามรูปแบบ มาตรฐาน														➡	สวจ. สจส.

สำนักงานวิศวกรรมจราจร	
หัวหน้ากลุ่มงานเครื่องหมายจราจร ๒	คณะทำงาน
สำนักงานวิศวกรรมจราจร	
หัวหน้ากลุ่มงานเครื่องหมายจราจร ๓	คณะทำงาน
สำนักงานวิศวกรรมจราจร	
หัวหน้ากลุ่มงานเทคโนโลยีจราจร ๑	คณะทำงาน
กองระบบเทคโนโลยีจราจร	
หัวหน้ากลุ่มงานสัญญาณไฟ	คณะทำงาน
สำนักงานวิศวกรรมจราจร	
หัวหน้ากลุ่มงานวางแผนและออกแบบ ๑	คณะทำงาน
สำนักงานวิศวกรรมจราจร	
นายช่างโยธาชำนาญงานผู้รับผิดชอบ	คณะทำงานและเลขานุการ
กลุ่มงานเครื่องหมายจราจร ๑	
สำนักงานวิศวกรรมจราจร	

๖.๒.๒ เมื่อได้คณะทำงานแล้วจะมีการประชุมหารือของคณะทำงาน จำนวน ๓ ครั้ง เพื่อระดมความคิดเห็นในการดำเนินการพัฒนาเครื่องหมายทางข้ามให้เป็นรูปแบบมาตรฐานของ กรุงเทพมหานคร

(๑) การประชุมหารือครั้งที่ ๑. ดำเนินการพัฒนาเครื่องหมายทางข้ามให้เป็นรูปแบบมาตรฐานของกรุงเทพมหานคร พร้อมทั้งมอบหมายภารกิจตามแผนปฏิบัติการ

(๒) การประชุมหารือครั้งที่ ๒. ระดมความคิดเห็นแนวทางในการดำเนินการพัฒนาเครื่องหมายทางข้ามให้เป็นรูปแบบมาตรฐาน ของกรุงเทพมหานคร

(๓) การประชุมหารือครั้งที่ ๓. สรุปรูปข้อคิดเห็นแนวทางในการดำเนินการพัฒนาเครื่องหมายทางข้ามให้เป็นรูปแบบมาตรฐานของกรุงเทพมหานคร

๖.๒.๓ นำสรุปรูปข้อคิดเห็น แนวทางในการดำเนินการพัฒนาเครื่องหมายทางข้ามให้เป็นรูปแบบมาตรฐานของกรุงเทพมหานคร นำเสนอผู้บังคับบัญชาเพื่อขอความเห็นชอบในการจัดทำต่อไป

๖.๓ ขั้นตอนหลังดำเนินการ (C:Check)

๖.๓.๑ รวบรวมข้อมูลการดำเนินการทดลองจัดทำเครื่องหมายทางข้ามตามรูปแบบมาตรฐาน ได้แก่

๑. ปรับปรุงเครื่องหมายทางข้าม ด้วยสีโพลีเอสเตอร์พลาสติก



ก่อนปรับปรุงทางข้าม



หลังปรับปรุงทางข้าม

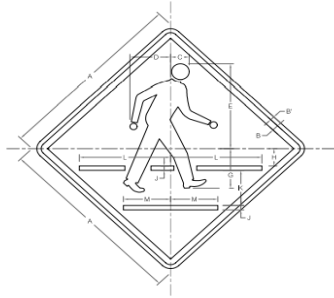
๒. จัดทำเส้นชะลอความเร็ว และสัญลักษณ์พื้นทางจำกัดความเร็ว



๓. จัดทำสัญลักษณ์พื้นทางเตือนระวังทางข้าม



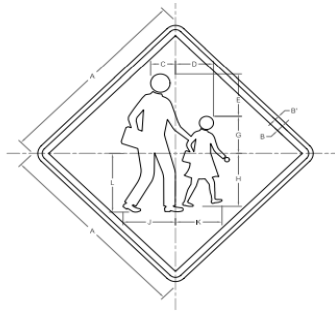
๔. ติดตั้งป้ายเตือนระวังทางข้าม



ขนาดป้ายจราจร	มิติเป็นเซนติเมตร												
	A	B'	B	C	D	E	G	H	J	K	L	M	
1	45	1	1.5	4.25	9.25	21.75	15.5	4.25	1	9	21	15.75	
2	60	1.5	2	5.75	12.5	29	14	5.75	1.5	12	29	14.25	
3	75	1.75	2.5	7	15.5	36.25	17.5	7.25	1.75	15	35	19	
4	90	2	3	8.5	19.75	43.5	21	8.75	2.25	18	42	21.5	
5	120	2.5	3.5	11.25	25	58	28	11.75	3	24	56	28.75	

เว้นขอบป้าย
เส้นขอบป้าย
พื้นป้าย
เครื่องหมาย

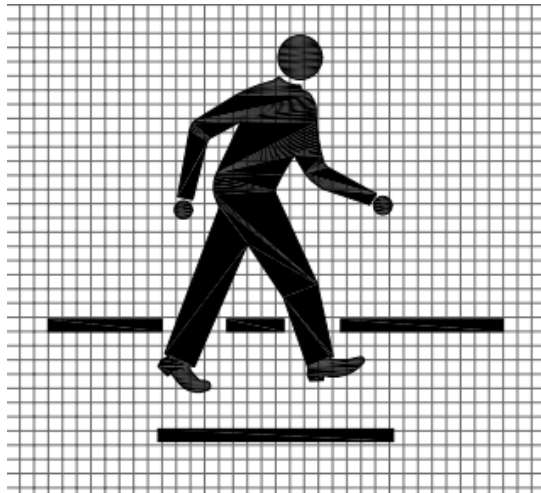
สีเหลืองสะท้อนแสง
สีดำไม่สะท้อนแสง
สีเหลืองสะท้อนแสง
สีดำไม่สะท้อนแสง



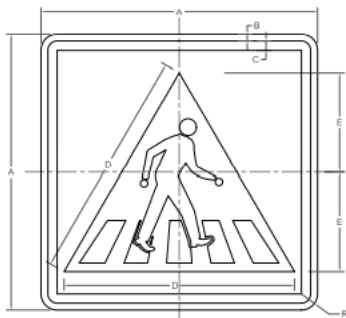
ขนาดป้ายจราจร	มิติเป็นเซนติเมตร										
	A	B'	B	C	D	E	G	H	J	K	L
1	45	1	1.5	5.5	8.5	10	8.75	12.5	11.5	10.25	14
2	60	1.5	2	7.25	11.25	13.5	11.75	16.75	15.25	13.75	18.75
3	75	1.75	2.5	9.25	14.25	16.75	14.75	21	19.25	17.25	23.25
4	90	2	3	11	17	20.25	17.25	25.25	23	20.75	28
5	120	2.5	3.5	14.75	22.75	27	23.75	33.75	30.75	27.75	37.25

เว้นขอบป้าย
เส้นขอบป้าย

สีเหลืองสะท้อนแสง
สีดำไม่สะท้อนแสง



๕. ติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งทางข้าม



ขนาดป้ายจราจร	มิติเป็นเซนติเมตร				
	A	B	C	D	E R
1,2	60	1.5	2	50	21.65 3.5
3,4,5	90	2	3	75	32.5 5.3

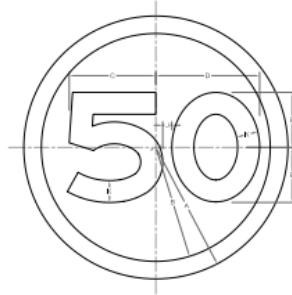
เว้นขอบป้าย
เส้นขอบป้าย
พื้นป้าย

สีน้ำเงินสะท้อนแสง
สีขาวสะท้อนแสง
สีน้ำเงินสะท้อนแสง





๖. ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว



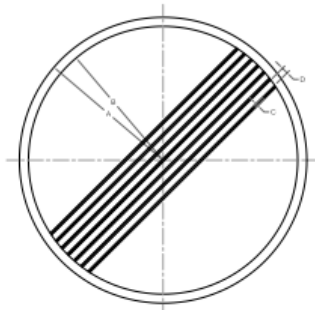
ขนาดป้ายจราจร	มิติเป็นเชิงเส้นเมตร					
	A	B	C	D	E	F
1	55.1	19.5	14.8	17.2	6.4	1.9
2	30	20	16.7	23.8	10.9	3.1
3	37.1	23.2	24.6	29.2	15.7	4.6
4	45	30	28.5	35.4	19.0	7.5
5	80	50	39.7	47.2	25.1	10

เส้นขอบป้ายจราจร
พื้นป้ายจราจร
ตัวเลข, ตัวอักษร

พื้นที่ลดขนาดของตัวเลข
สีขาวจากขอบเลข
สีดำในกรณีของตัวเลข



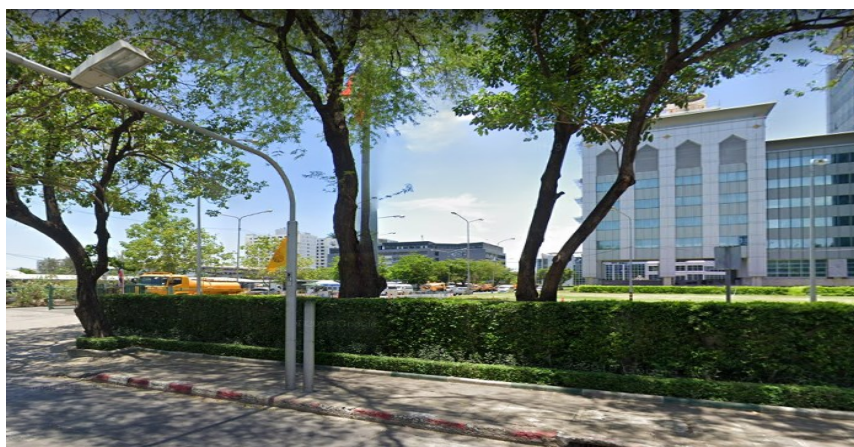
๗. ติดตั้งป้ายสิ้นสุดเขตบังคับ



ขนาดป้ายจราจร	มิติเป็นเชิงเส้นเมตร			
	A	B	C	D
1	22.4	21	6.39	1.03
2	30	28	8.55	1.33
3	37.2	35	10.63	1.67
4	45	42	12.75	2.03
5	80	76	17.05	2.77



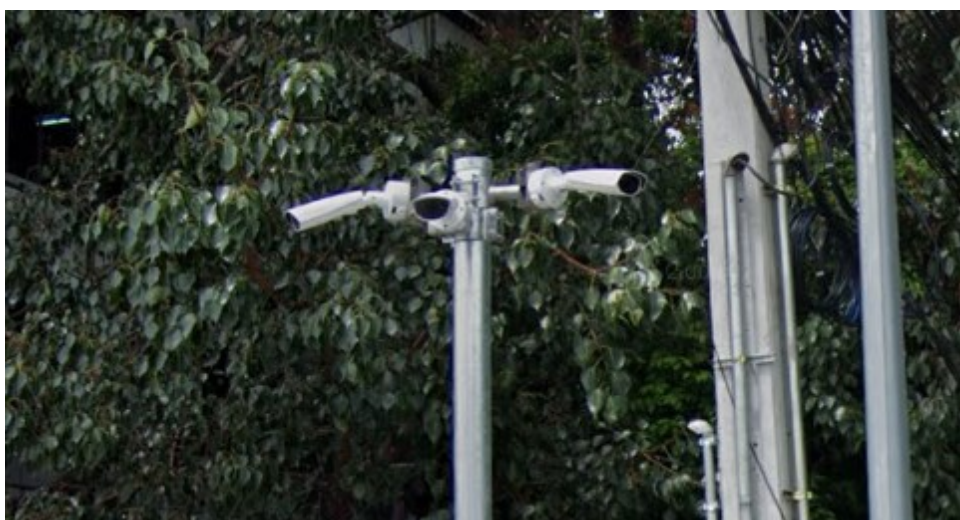
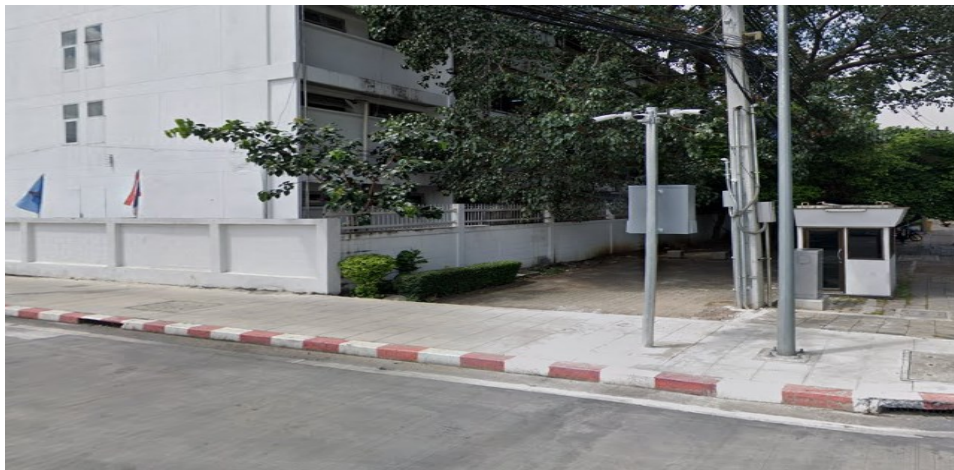
๘. ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณทางข้าม



๙. ติดตั้งสัญญาณไฟกะพริบเตือน



๑๐. ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV)



๖.๓.๒ กรณีการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการไม่ปฏิบัติตามเป้าหมาย จะนำข้อมูล หรือ ภาระงานเพื่อร่วมกันพิจารณาแก้ไขขอรับรอง หากสามารถปฏิบัติได้ ผลเป็นไปตามเป้าหมาย หรือ ดีกว่า เป้าหมาย ก็ใช้เป็นแนวทางดำเนินงานต่อเนื่อง จนเกิดเป็น Best Practice

๖.๓.๓ สรุปผลและรายงานผู้บริหารทราบ

๖.๔ ขั้นตอนการพัฒนา / ปรับปรุง (A : Action)

นำผลจากการประเมินผลและติดตามการดำเนินการ (C : Check) ตามขอ ๖.๓ มาปรับปรุงและพัฒนาการเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาเครื่องหมายทางข้ามให้เป็นรูปแบบมาตรฐาน

๖.๕ ระยะเวลาการดำเนินการ

เริ่มดำเนินการตั้งแต่ เดือนตุลาคม ๒๕๖๓ ถึง เดือน มีนาคม ๒๕๖๕ ดังนี้

๖.๖.๑ ขั้นตอนการเตรียมการ (P:PLAN) เดือน ตุลาคม - พฤศจิกายน ๒๕๖๓

๖.๖.๒ ขั้นตอนการดำเนินการ (D:Do) เดือน พฤศจิกายน ๒๕๖๓ – เมษายน ๒๕๖๔

๖.๖.๓ ขั้นตอนหลังดำเนินการ (C:Check) เดือน เมษายน ๒๕๖๔ – กันยายน ๒๕๖๔

๖.๖.๔ ขั้นตอนการพัฒนา / ปรับปรุง (A : Action) เดือน กันยายน ๒๕๖๔ – มีนาคม ๒๕๖๕

๖.๖ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

- ๖.๖.๑ กลุ่มงานเครื่องหมายจราจร ๑ ส่วนติดตั้งและซ่อมบำรุง สำนักงานวิศวกรรมจราจร สำนักการจราจรและขนส่ง
- ๖.๖.๒ กลุ่มงานเครื่องหมายจราจร ๒ ส่วนติดตั้งและซ่อมบำรุง สำนักงานวิศวกรรมจราจร สำนักการจราจรและขนส่ง
- ๖.๖.๓ กลุ่มงานเครื่องหมายจราจร ๓ ส่วนติดตั้งและซ่อมบำรุง สำนักงานวิศวกรรมจราจร สำนักการจราจรและขนส่ง
- ๖.๖.๔ กลุ่มงานเทคโนโลยีจราจร ๑ กองระบบเทคโนโลยี สำนักการจราจรและขนส่ง
- ๖.๖.๕ กลุ่มงานสัญญาณไฟจราจร สำนักงานวิศวกรรมจราจร สำนักการจราจรและขนส่ง
- ๖.๖.๖ กลุ่มงานวางแผนและออกแบบ ส่วนออกแบบระบบการจราจร สำนักงานวิศวกรรมจราจร สำนักการจราจรและขนส่ง

๗. ประโยชน์จากการศึกษา

- ๗.๑ ได้รูปแบบมาตรฐานทางข้ามสามารถนำแบบมาตรฐานนี้ไปใช้กับทางข้ามทั่วไปในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
- ๗.๒ หน่วยงานอื่นๆ เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล สามารถนำรูปแบบมาตรฐานทางข้าม ไปปรับใช้ในหน่วยงานของตนได้ด้วย
- ๗.๓ ประชาชนใช้ทางข้ามด้วยความปลอดภัย
- ๗.๔ เจ้าพนักงานตำรวจจราจรสามารถบังคับใช้กฎจราจรได้อย่างชัดเจนและถูกต้อง

๘. งบประมาณ ใช้งบประมาณประจำปีของสำนักการจราจรและขนส่ง

๙. แนวทางการติดตามและประเมินผล

- ๙.๑ ตัวชี้วัดความสำเร็จ ระดับผลผลิต (Output) และหรือระดับผลลัพธ์ (Outcome)

ระดับผลผลิต (Output)	ระดับผลลัพธ์ (Outcome)
๑. ภายในเดือน มกราคม ๒๕๖๔ สำนักการจราจรและขนส่ง มีมาตรฐานเครื่องหมายทางข้าม	๑. สามารถนำมาตรฐานเครื่องหมายทางข้ามไปดำเนินการปรับปรุงทางข้ามทั่วไปในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
๒. ภายใน ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ สามารถทดลองจัดทำเครื่องหมายทางข้าม ตามมาตรฐานได้	๒. หน่วยงานภายนอกสามารถนำมาตรฐานเครื่องหมายทางข้ามไปใช้ในหน่วยงานได้

๙.๒ วิธีการ / เครื่องมือที่ใช้ในการติดตามและการประเมินผล (สำเร็จ)

วิธีการประเมินผล	เครื่องมือที่ใช้ในการประเมินผล
๑. ประเมินจากมาตรฐานเครื่องหมายทางข้ามที่เสร็จภายในกำหนด	๑. รายงานผลการดำเนินการมาตรฐานเครื่องหมายทางข้าม
๒. ประเมินจาก เมื่อดำเนินการมาตรฐานเครื่องหมายทางข้ามเสร็จ นำไปใช้ปรับปรุงบริเวณทางข้ามแล้ว อุบัติเหตุลดลง	๒. แบบรายงานของผู้ใช้บริการทางข้ามตามมาตรฐานของกรุงเทพมหานคร
๓. ประเมินจากความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้	๓. แบบสำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่ใช้ทางข้ามตามมาตรฐานของกรุงเทพมหานคร

๑๐. ข้อเสนอแนะ

๑. ควรดำเนินการจัดทำทางข้าม ตามมาตรฐานทางข้ามที่พัฒนาขึ้นมาใหม่ให้ครอบคลุมทั้งกรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นรูปแบบเดียวกัน ทั้งกรุงเทพมหานคร

๒. หน่วยงานภายนอก เช่น กรมทางหลวงชนบท องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล สามารถนำรูปแบบมาตรฐาน ของทางข้าม ไปปรับใช้ในหน่วยงานของตนได้

๓. ควรประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ได้ ชัดเจน ใช้ความระมัดระวัง ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดขณะผ่านทางข้ามตามมาตรฐานที่กรุงเทพมหานครกำหนด ให้แพร่หลายทั่วไป

บรรณานุกรม

คู่มือและมาตรฐานเครื่องหมายจราจร
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
กระทรวงคมนาคม

