

DOH
KM

INNOVATION
AWARD 2025

การประกวดผลงานนวัตกรรมทางหลวง ประจำปี พ.ศ. 2568

การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดกลับรถ ทล.3049
14 แห่งในระยะทาง 7.000 กม.

VDO KM2568 แก้วไขจุดเสียง ทล 3049 จำนวน 14U Turn ใน 7 กม



แก้วไขจุดเสียง ทล.3049
14 U-Turn ใน 7 กม.
© นครนายก

การแก้ไขปัญหาคู่เสี่ยงจุดกัลป์รถ ทล.3049
14 แห่งในระยะทาง 7.000 กม.

ทางหลวงหมายเลข 3049 ตอน นครนายก - น้ำตกนางรอง

ทางท่องเที่ยวที่คล้องตัว สะดวก และปลอดภัย

<https://youtu.be/gpb4qtf30uk>



คำขวัญประจำจังหวัดนครนายก
 นครนายก เมืองในฝันที่ใกล้กรุง
 ภูเขางาม น้ำตกสวย
 รวยธรรมชาติ ปราศจากมลพิษ

ทล.3049

จังหวัดนครนายก เมืองท่องเที่ยววิถีธรรมชาติ



เขื่อนขุนด่านปราการชล



น้ำตกสาริกา



วังตะไคร้



หลวงพ่อปากแดง



ตลาดโรงเกลือ นครนายก



วัดอุดมธานี พระอารามหลวง นครนายก

PIT Station ปตท. ศรีราชา (น้ำมัน-EV)

ทางหลวงหมายเลข 3049 ตอน นครนายก - น้ำตกนางรอง

ระหว่าง กม.0+000 - กม.7+000

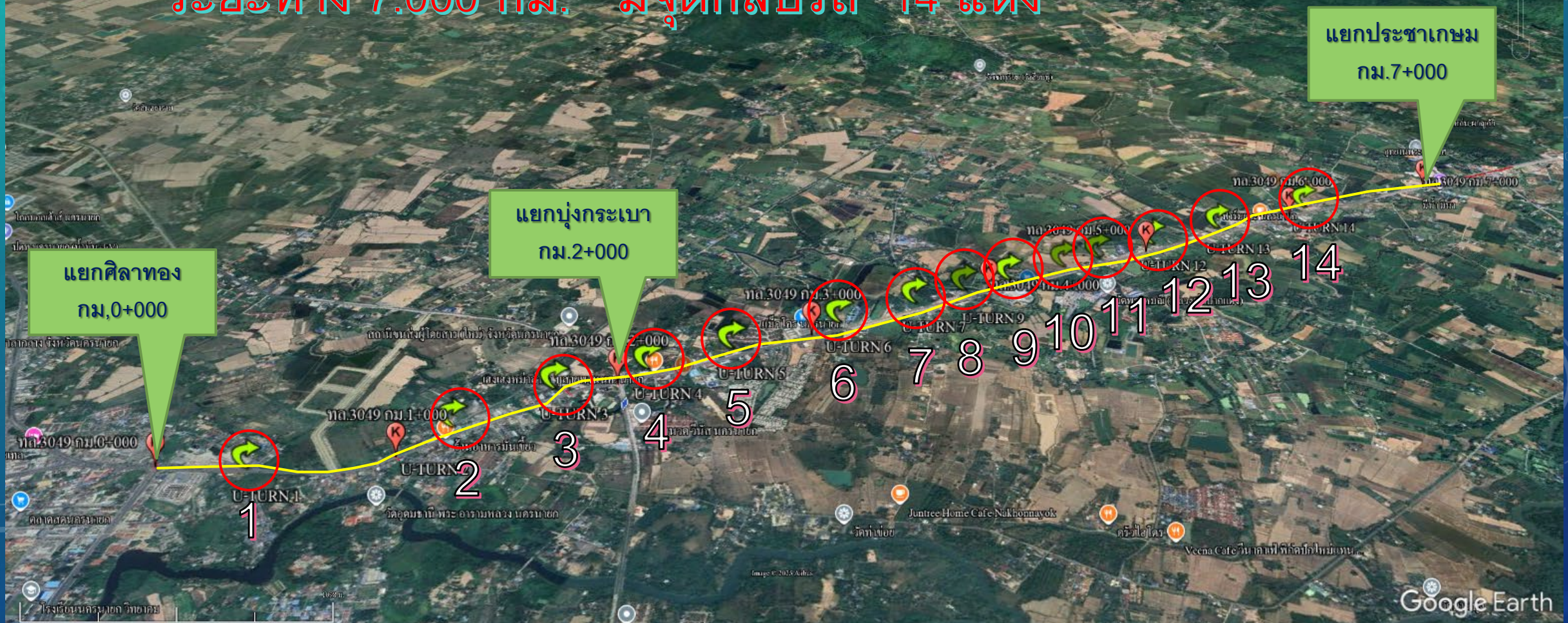
ระยะทาง 7.000 กม. มีจุดกลับรถ 14 แห่ง

อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่

ทล.3049



ทางหลวงหมายเลข 3049 ตอน นครนายก - น้ำตกนางรอง
ระหว่าง กม.0+000 - กม.7+000
ระยะทาง 7.000 กม. มีจุดกลับรถ 14 แห่ง



ศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร
สภ.เมืองนครนายก

ทิศดาวทองปรางค์
← สระบุรี
SARABURI
← 33
3049
→
น้ำตกนางรอง
NANG RONG

ที่ถวิล ไลฟ์แลค
บริการเช่ารถ
ปั๊มน้ำมัน และ อื่นๆ อีกมากมาย

เช่ารถไมโคร
บริการเช่ารถไมโคร
บริการเช่ารถไมโคร

เช่ารถไมโคร
บริการเช่ารถไมโคร
บริการเช่ารถไมโคร

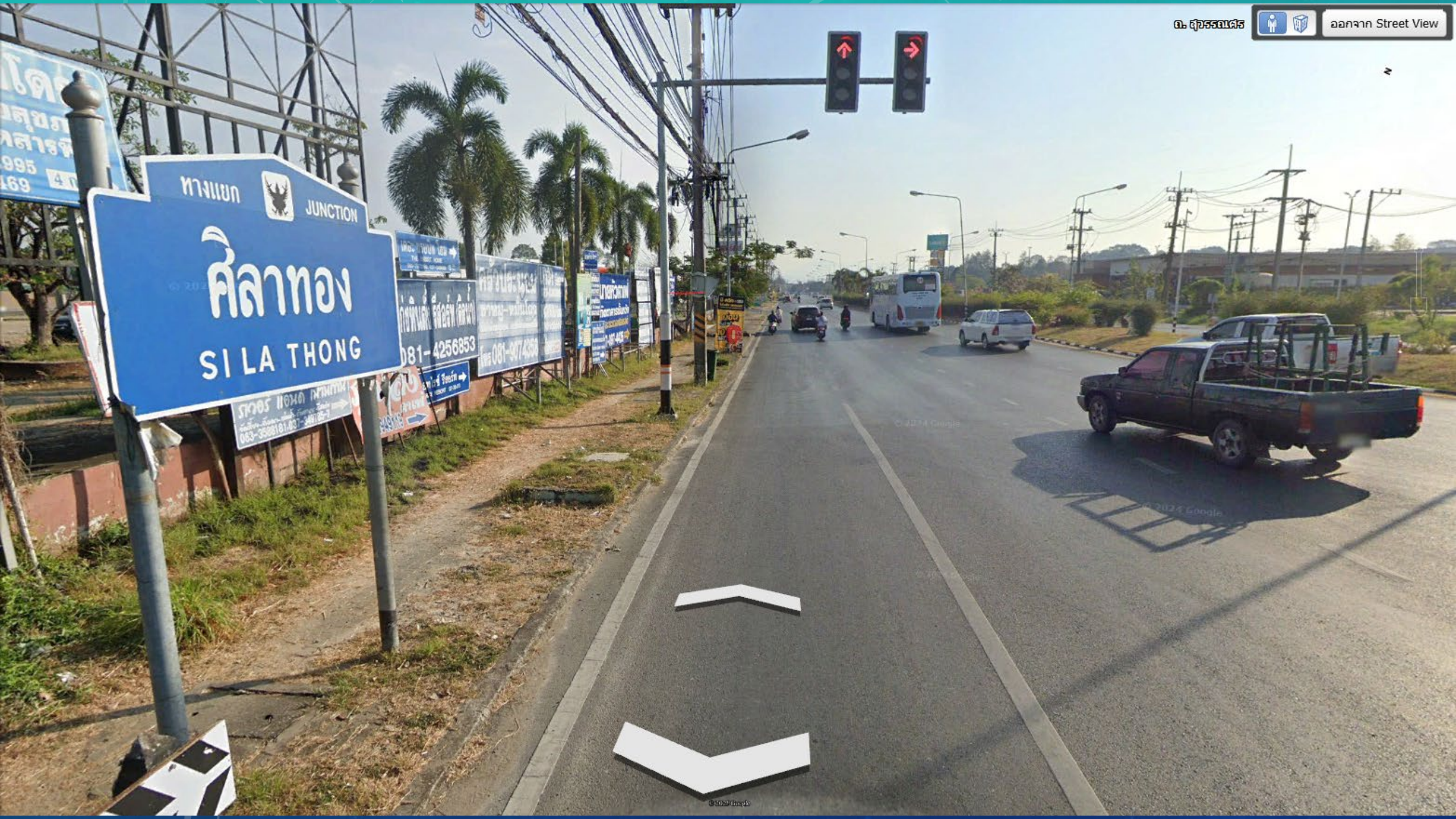
ศิวิล อะนอม
สาขา - ทรนโคว
โทร 081-9074358

บริการเช่ารถไมโคร
บริการเช่ารถไมโคร

บริการเช่ารถไมโคร
บริการเช่ารถไมโคร

บริการเช่ารถไมโคร
บริการเช่ารถไมโคร



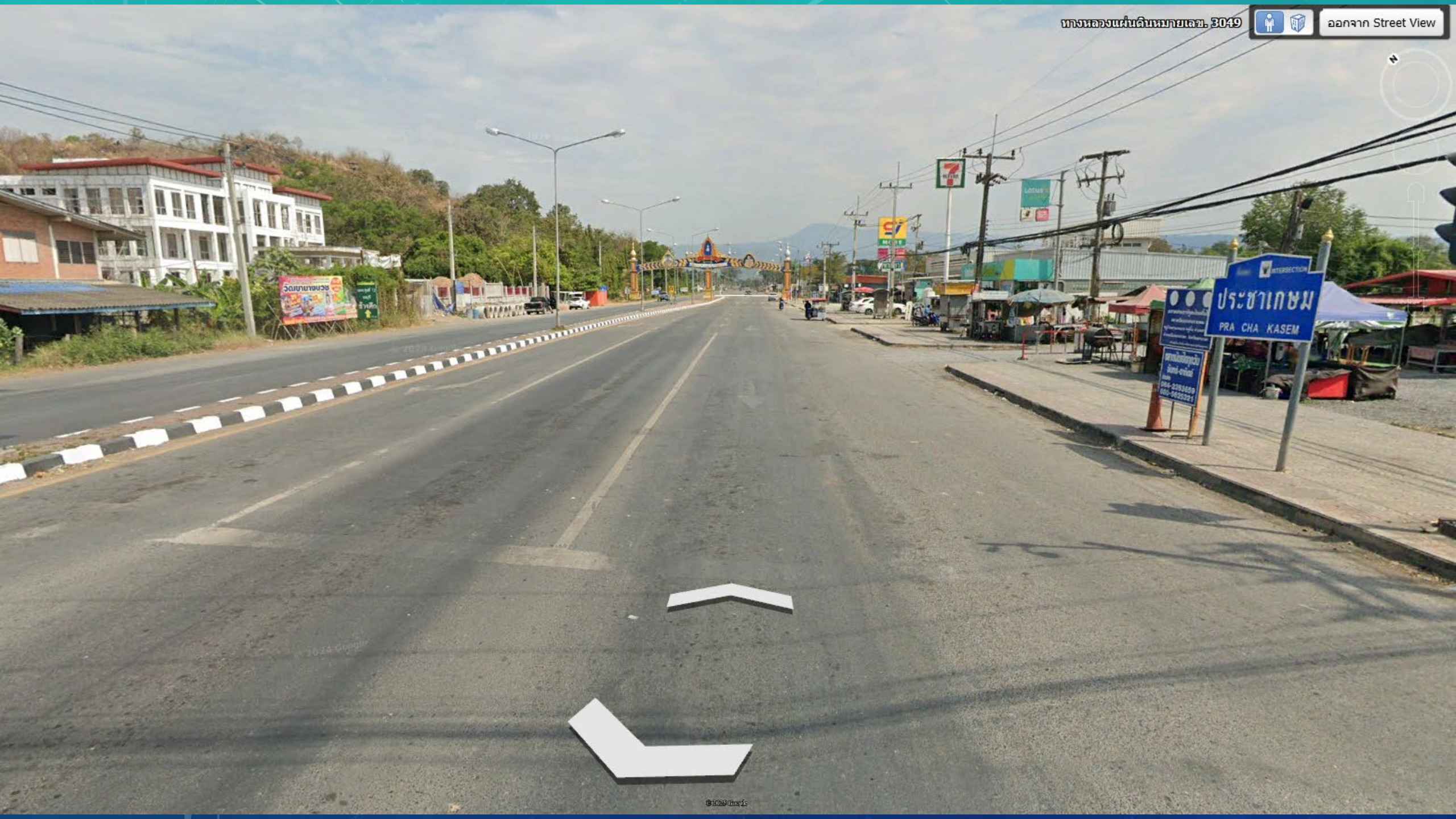


ทางแยก JUNCTION
ศาลาทอง
SI LA THONG

081-4256853
081-9074358



บึงกระเบา
SUNG KRA BAO



วัดเกษมไชยเมือง

7-Eleven

INTERSECTION
ประชาเกษม
PRA CHA KASEM

1) ความเป็นมา

ด้วยแนวทางหลวงนครนายก ได้จัดการประชุมการมีส่วนร่วมในการก่อสร้างวางท่อระบายน้ำ และก่อสร้างปรับปรุงทางจักรยาน พร้อมทำทางเท้า ในทางหลวงหมายเลข 3049 ตอน นครนายก – น้ำตกนางรอง ในระหว่างการประชุมมีประชาชน และเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ ได้เสนอความต้องการ ขอให้แก้ไขจุดเสี่ยงบริเวณจุดกลับรถ เนื่องจากได้รับปัญหาในการกลับรถ ซึ่งบริเวณทางหลวงสายนี้จะมีแบริเออร์กั้นแบ่งทิศทางจราจร และมีจุดกลับรถหลายจุด ในช่วงระยะ 7 กิโลเมตร มีจุดกลับรถ 14 แห่ง ตามมติที่ประชุมในการตั้งแบริเออร์ตามสถานที่สำคัญและความต้องการของประชาชนในพื้นที่ เช่น วัดหลวงพ่อบาแดง, ตลาดโรงเกลือ และสถานที่ต่าง ๆ ในพื้นที่ โดยทางหลวงสายนี้เป็นเส้นทางสายสำคัญสู่แหล่งท่องเที่ยวจังหวัดนครนายก อาทิเช่น น้ำตกลำธาร, วังตะไคร้ และไปสิ้นสุดที่น้ำตกนางรอง และยังสามารถไปสู่เขื่อนขุนด่านปราการชลได้

2) วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- 1) เพื่อให้ประชาชนสามารถสัญจรได้ปลอดภัย และสะดวก
- 2) เพื่อนำหลักวิศวกรรมจราจรมาใช้ในการแก้ไขปัญหาให้เหมาะสมกับสภาพหน้างาน
- 3) เพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน ลดการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดกลับรถ

เป้าหมาย

เพิ่มประสิทธิภาพของการจราจรให้สามารถสัญจรได้อย่างคล่องตัว และลดปัญหาอุบัติเหตุจากการชนท้ายบริเวณจุดกลับรถตลอดเส้นทาง

จากการประชุมประชาชนมีส่วนร่วม สัญญา นย.34 /2567 งานวางท่อระบายน้ำ 16 พ.ค.2567



รับฟังความคิดเห็นของประชาชน



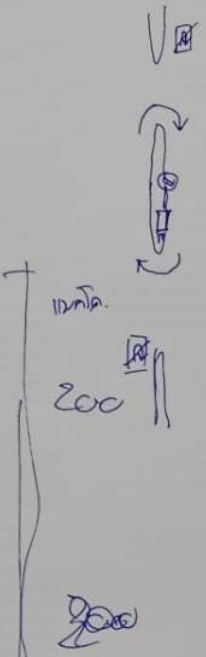
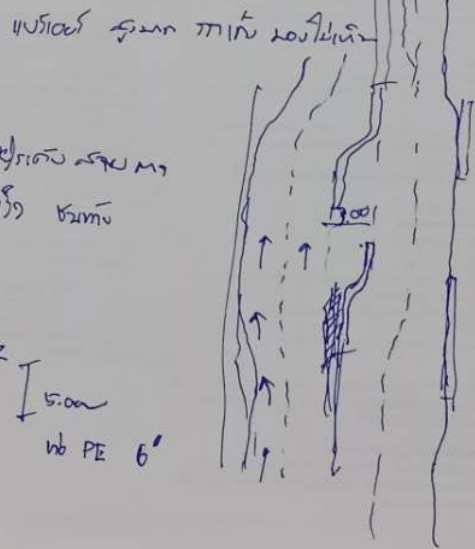
จากการประชุมประชาชนมีส่วนร่วม สัญญา นย.34 /2567 งานวางท่อระบายน้ำ 16 พ.ค.2567

- จุดประสงค์ของโครงการ
- เกณฑ์การคัดเลือก/ขอรับประโยชน์
- สิทธิที่มอบให้ → สิทธิ
- สิทธิประโยชน์ → สิทธิประโยชน์ /ลดความเสียหาย
- วัตถุประสงค์ → วัตถุประสงค์

- ข้อที่ 1 U TURN
- พิกัด
- บ. 1 เมตร
- รั้ว U ในกรณี เฉพาะกรณี
- รั้ว จากท่อ 1 เมตร ถึง ขั้ว
- 10
- ท่อระบายน้ำ

4.00
PVC 150 มม

5.00
ท่อ PE 6"



รับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ประชาชน เสนอขอให้ดำเนินการปรับแนวจุดกั้บรถให้ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

สำรวจตรวจสอบความเป็นจริง ให้ทราบถึงปัญหา



1) ไม่มีช่องกลับรถที่ชัดเจน

2) ป้ายจราจรบดบังอยู่ระดับสายตา มองไม่เห็น



3) กระบวนการคิดและการดำเนินงาน

ขั้นตอนการแก้ไข้ปัญหา

- 1) รับฟังความคิดเห็นจากประชาชนอย่างรอบด้าน เพื่อรับทราบปัญหา และประมวลผลข้อมูลที่ได้รับ
- 2) สำรวจพื้นที่จุดเสี่ยง รวบรวมข้อมูล ข้อเท็จจริง
- 3) ประชุมหารือหาแนวทางการแก้ไข้ปัญหา หาแนวทางการทำงาน และออกแบบให้เหมาะสม
- 4) ดำเนินการตามรูปแบบ ตามมติที่ประชุม
- 5) ติดตามผลงาน ประเมินผลงาน และสรุปข้อเสนอแนะแนวทางการทำงาน

ก่อนดำเนินการ



จากการประชุมประชาชนมีส่วนร่วม สัญญา นย.34 /2567 งานวางท่อระบายน้ำ 16 พ.ค.2567

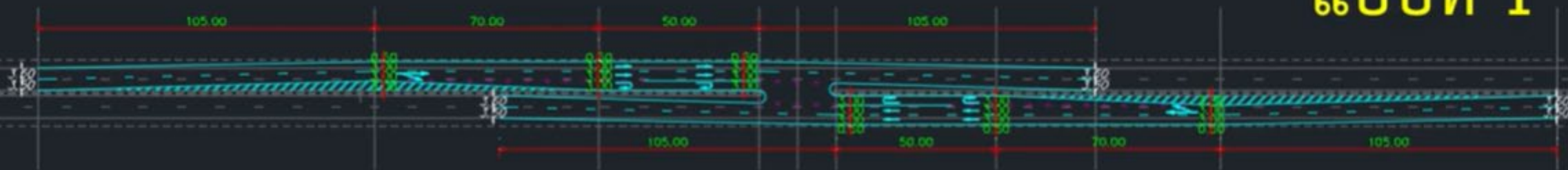
แบบที่ 1



ประชาชน เสนอขอให้ดำเนินการปรับแนวจุดกั้บรถให้ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

จากการประชุมประชาชนมีส่วนร่วม สัญญา นย.34 /2567 งานวางท่อระบายน้ำ 16 พ.ค.2567

แบบที่ 1

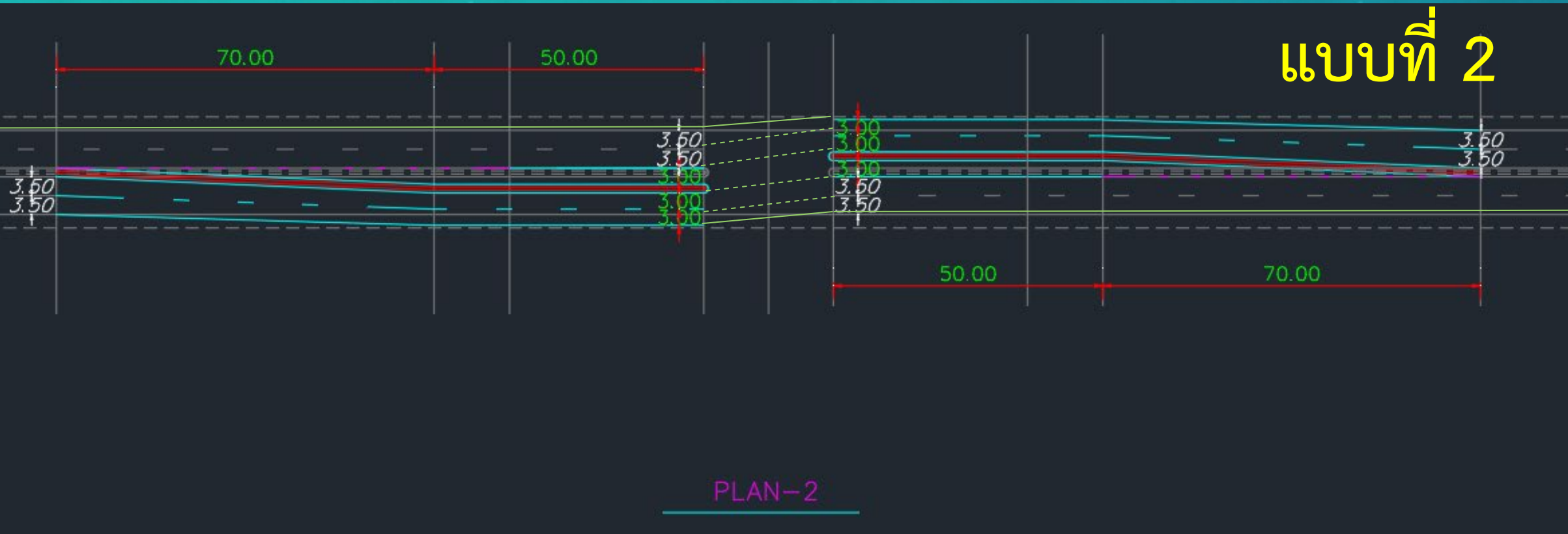


1) กรณี ไม่ย้ายเบริเตอร์ ตีเกาะสี่เพิ่ม U-Turn



เสนอแนวทางการทำงาน

จากการประชุมประชาชนมีส่วนร่วม สัญญา นย.34 /2567 งานวางท่อระบายน้ำ 16 พ.ค.2567



ประชาชน เสนอขอให้ดำเนินการปรับแนวจุดกั้บรถให้ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

จากการประชุมประชาชนมีส่วนร่วม สัญญา นย.34 /2567 งานวางท่อระบายน้ำ 16 พ.ค.2567



2) กรณี ข้ายแบริเออร์ ดีเคาะสีเพิ่ม U-Turn

PLAN-2

เสนอแนวทางการทำงาน

จากการประชุมประชาชนมีส่วนร่วม สัญญา นย.34 /2567 งานวางท่อระบายน้ำ 16 พ.ค.2567

แบบที่ 3



ประชาชน เสนอขอให้ดำเนินการปรับแนวจุดกั้บรถให้ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

จากการประชุมประชาชนมีส่วนร่วม ลัญญา นย.34 /2567 งานวางที่ระบายน้ำ 16 พ.ค.2567

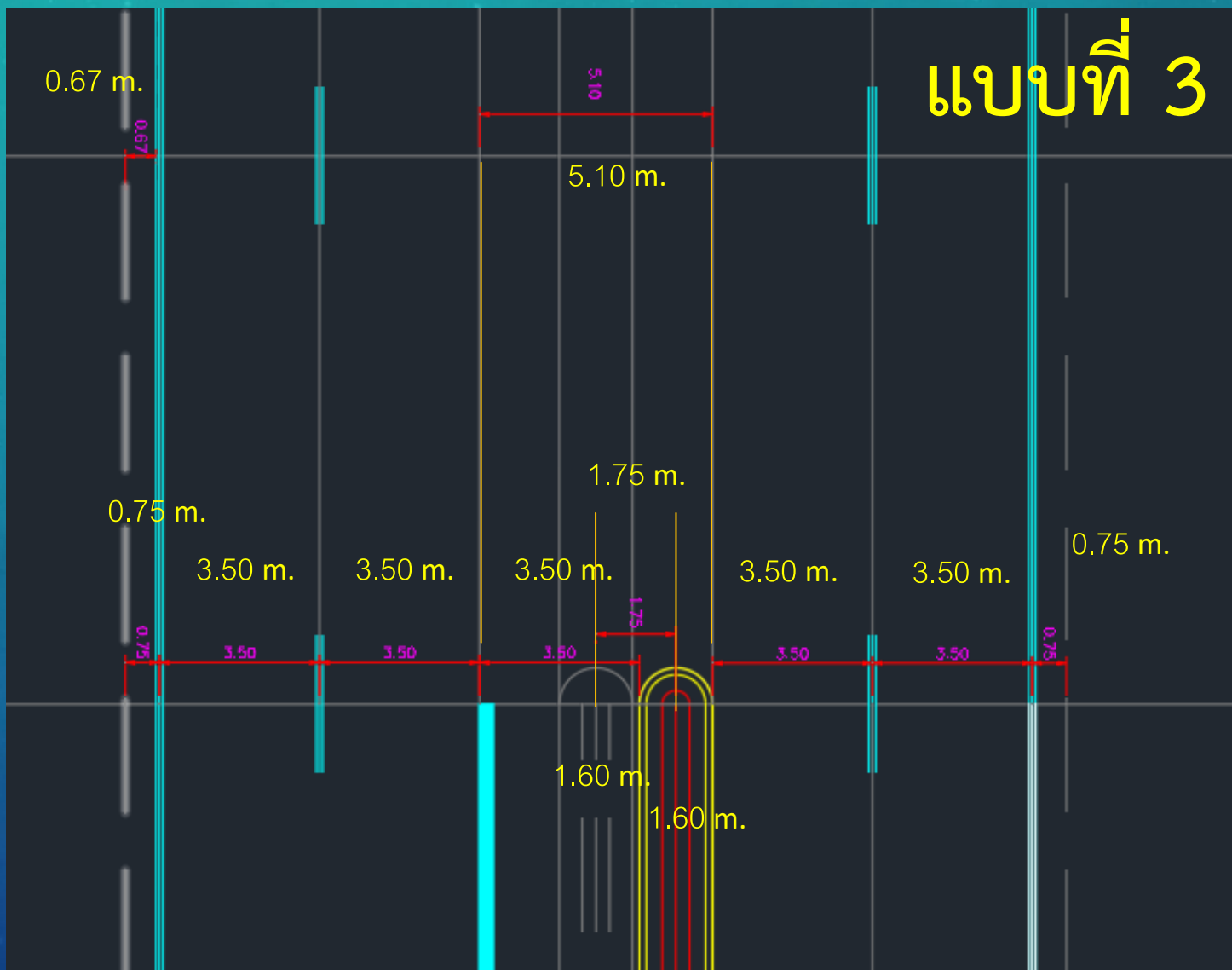
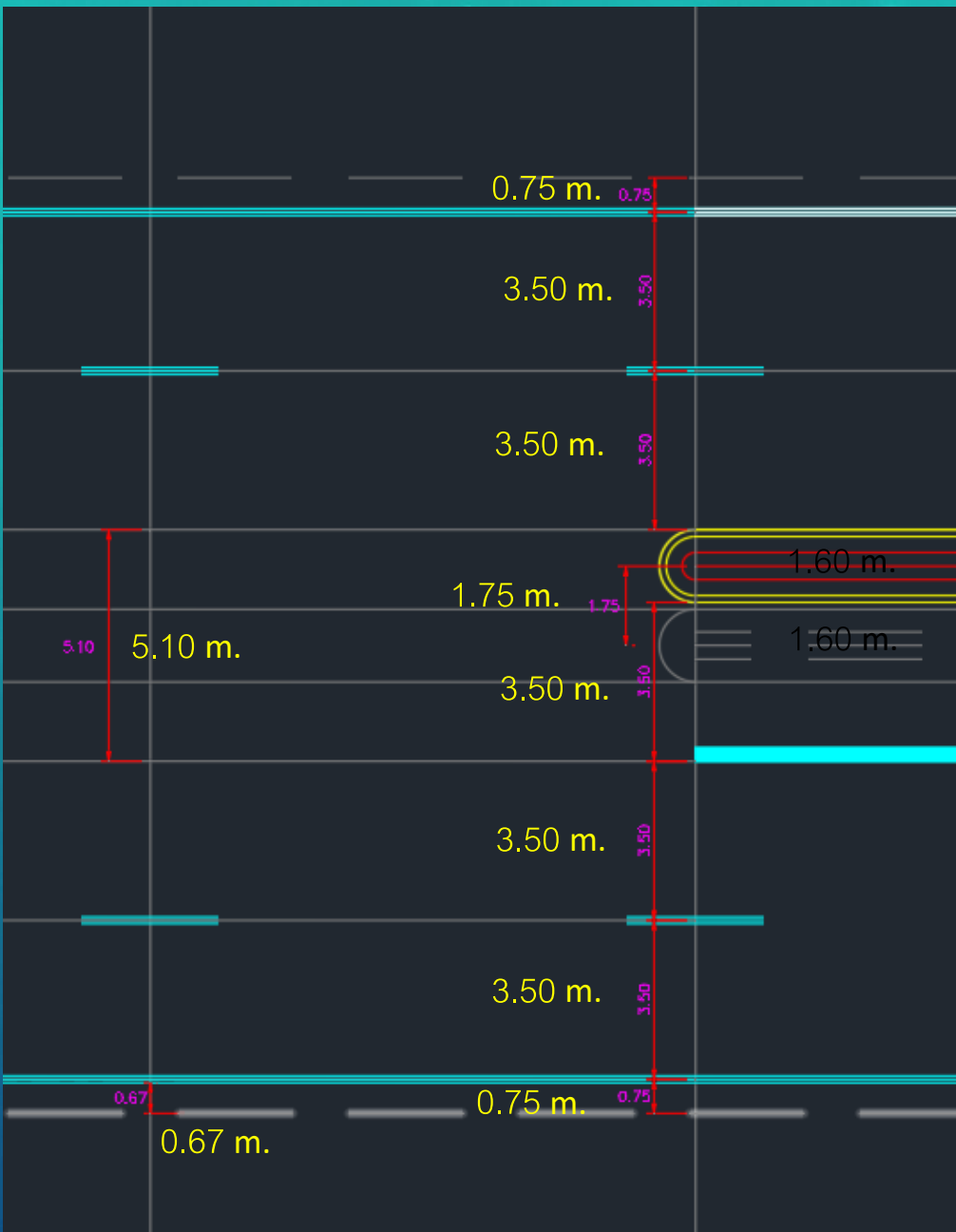
แบบที่ 3



3) กรณี ย้ายเบริเออร์ ตีเกาะสี่เพิ่ม U-Turn

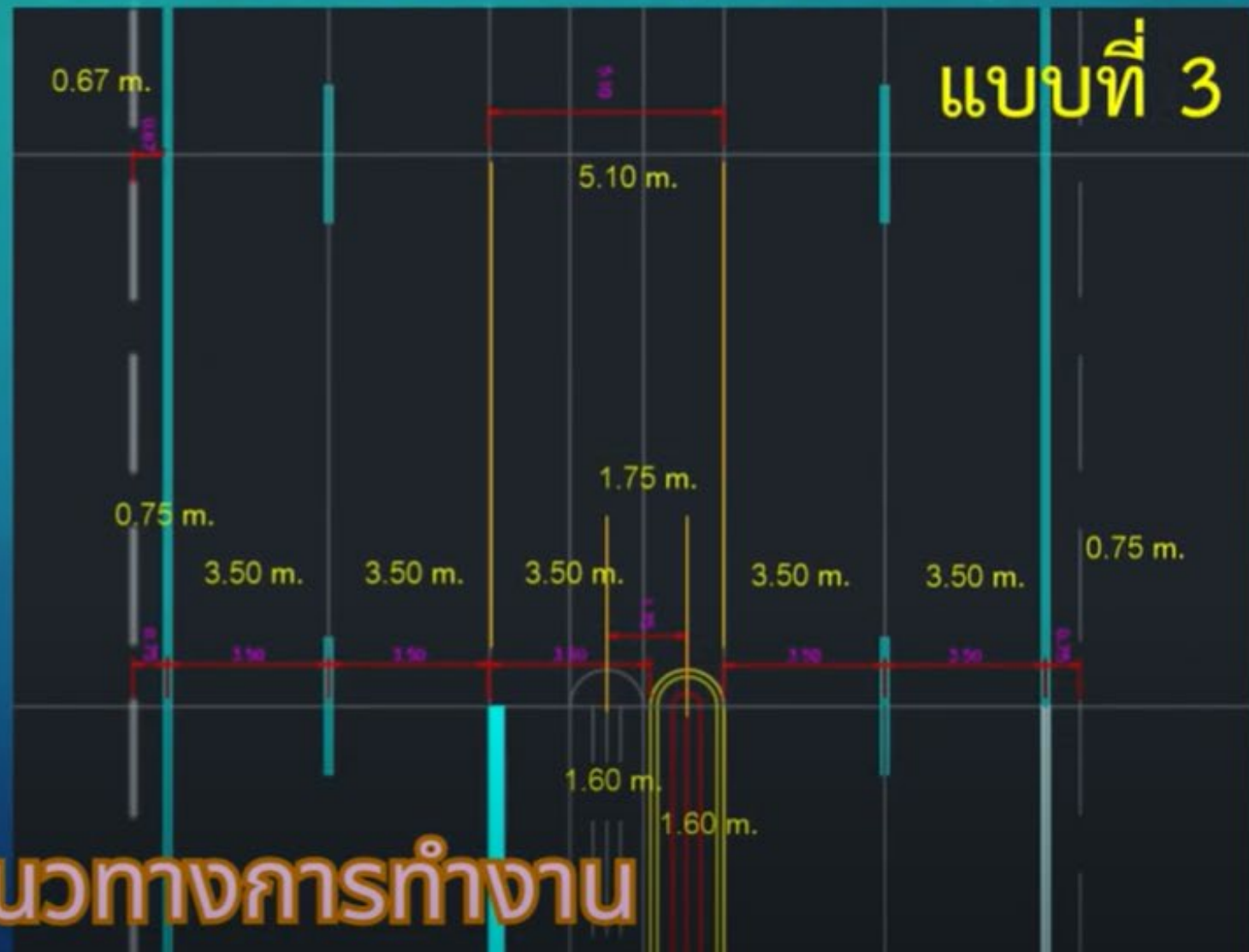
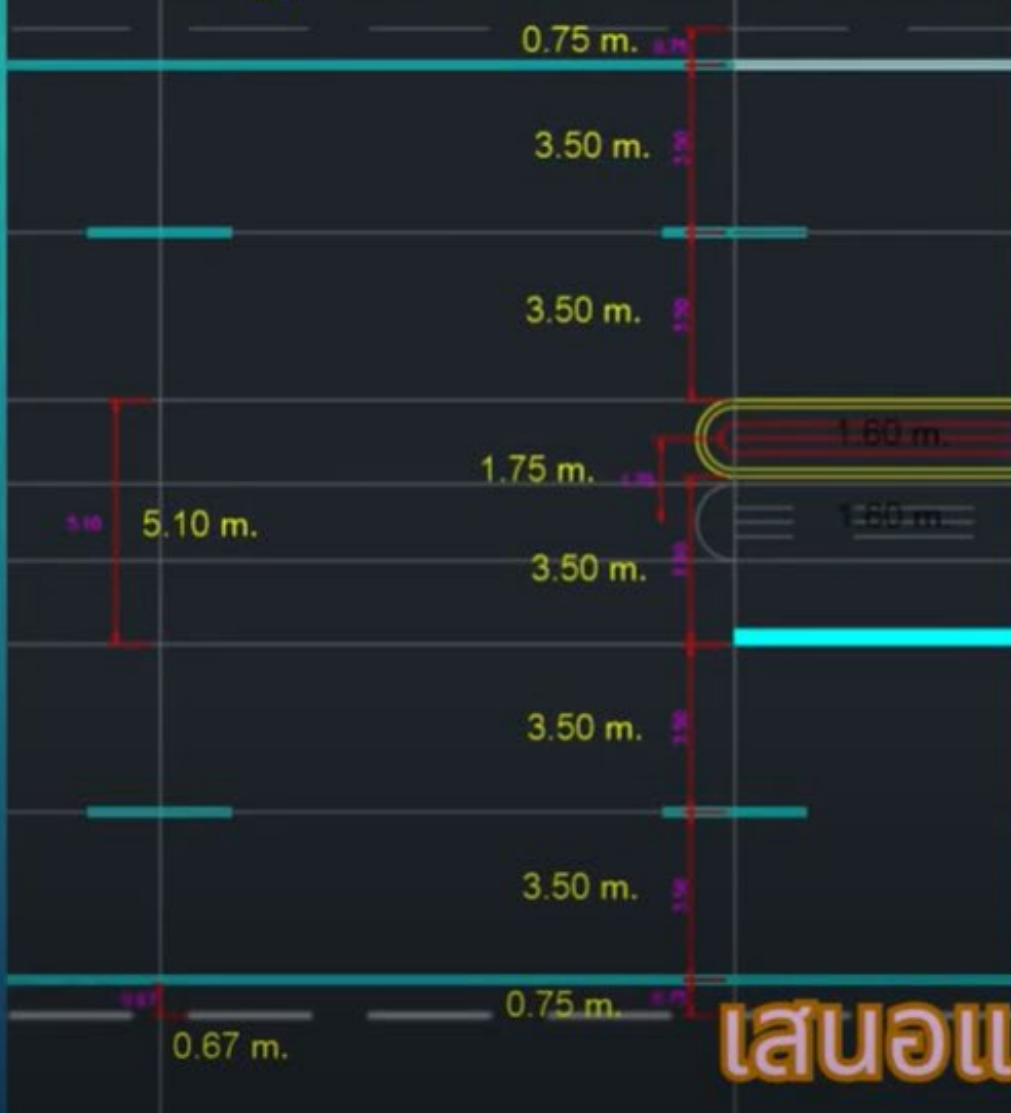


เสนอแนวทางการทำงาน



ประชาชน เสนอขอให้ดำเนินการปรับแนวจุดกลับรถให้ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

3) กรณี ข้ายแบริเออร์ ตีเกาะสี่เพิ่ม U-Turn



เสนอแนวทางการทำงาน

เลือกรูปแบบที่ 3

แบบที่ 3



แต่

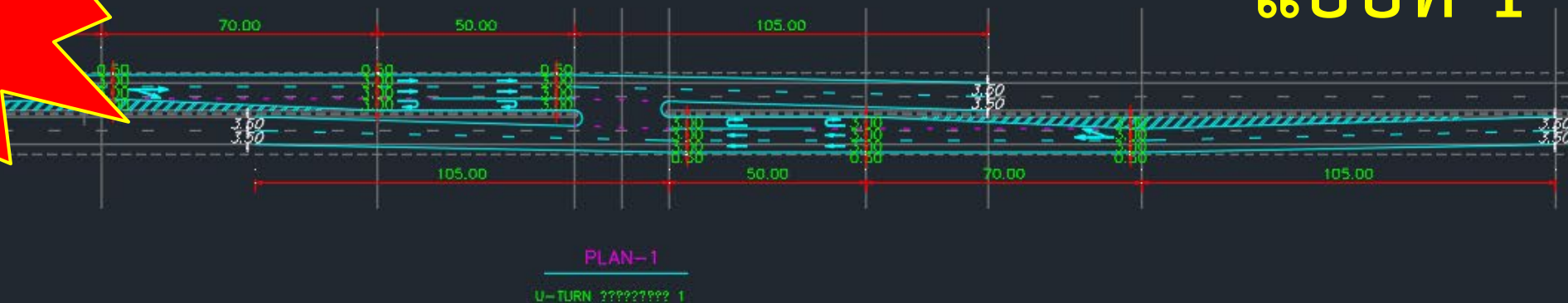
ไม่สามารถ ดำเนินการได้ ด้วยข้อจำกัด

- 1) แบบบริเออร์มีขนาดใหญ่น้ำหนักมาก
และมีการเชื่อมต่อที่แข็งแรง
- 2) งบประมาณในการดำเนินการปรับ
แนวบริเออร์สูง ไม่มีค่างาน



จำเป็นต้อง
เปลี่ยน
รูปแบบใหม่

แบบที่ 1

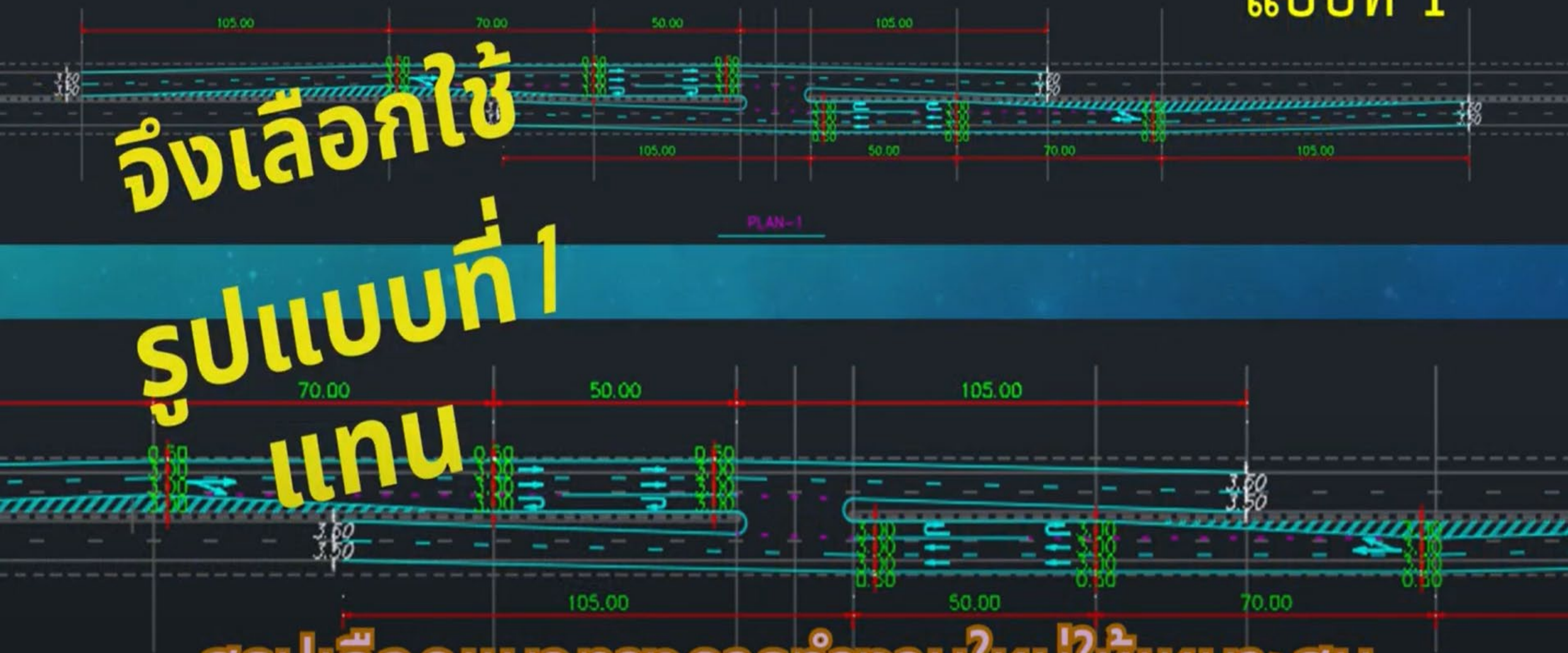


แบบที่ 1

จึงเลือกใช้

รูปแบบที่ 1
แทน

สรุปเลือกแนวทางการทำงานใหม่ให้เหมาะสม



ก่อนดำเนินการ



ขณะดำเนินการ



หลังดำเนินการ



เปรียบเทียบ



ก่อนดำเนินการ



หลังดำเนินการ

เปรียบเทียบ



ก่อนดำเนินการ

หลังดำเนินการ

3) กระบวนการคิดและการดำเนินงาน

ระยะเวลาดำเนินการ 30 พฤษภาคม - 1 พฤศจิกายน 2567

บุคคลที่เกี่ยวข้องในการสร้างผลงาน

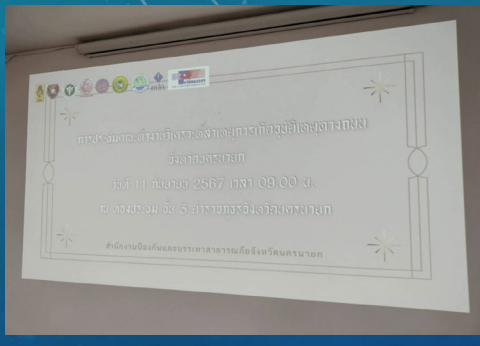
- 1) นายสมบูรณ์ ชารี รส.ทล.13.2 ประธาน
- 2) นายสมนึก ว่างอมรมิตร ผอ.ขท.นครนายก
- 3) นางสาวบรรณันท์ ทรงชน วบ.ทล.13
- 4) นายภูมิ ฉั่วสุวรรณ วิศวกรโยธา ปฏิบัติการ ส่วนสำรวจและออกแบบ
- 5) นายนพรัตน์ สายเนตร วิศวกรโยธา ชำนาญการ ส่วนควบคุมการก่อสร้าง



ระเบียบวาระที่ 5



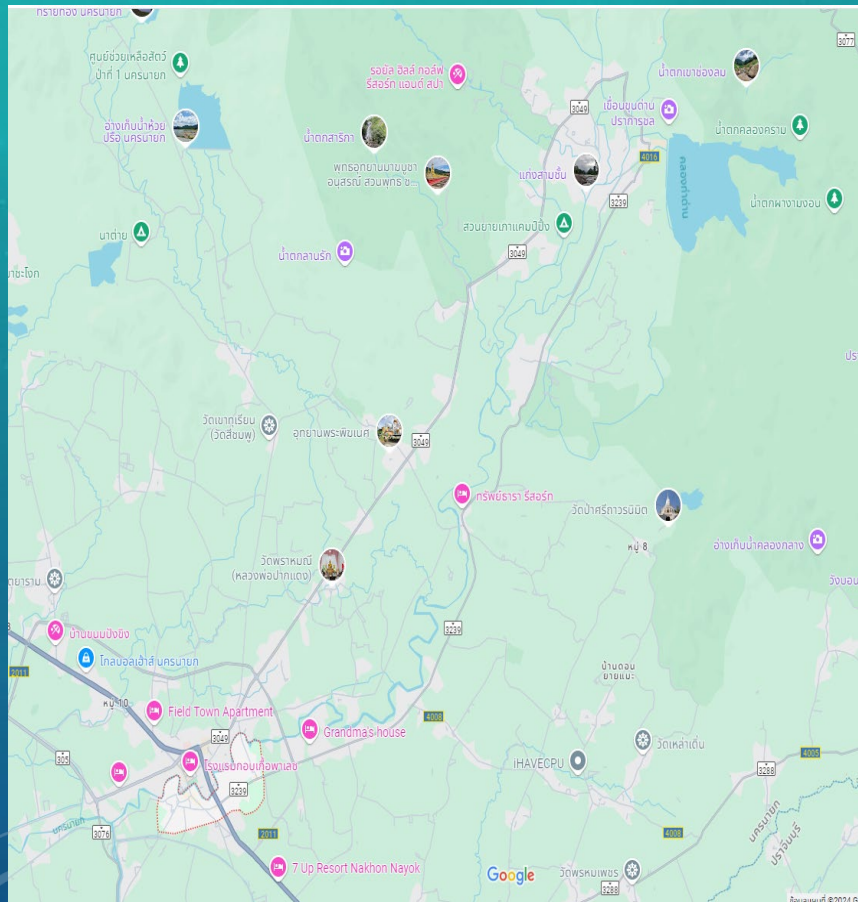
ประชุมคณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดนครนายก
เมื่อวันที่ 11 ก.ย.67 เวลา 10.00 น. ณ ห้องประชุมตำรวจภูธรจังหวัดนครนายก



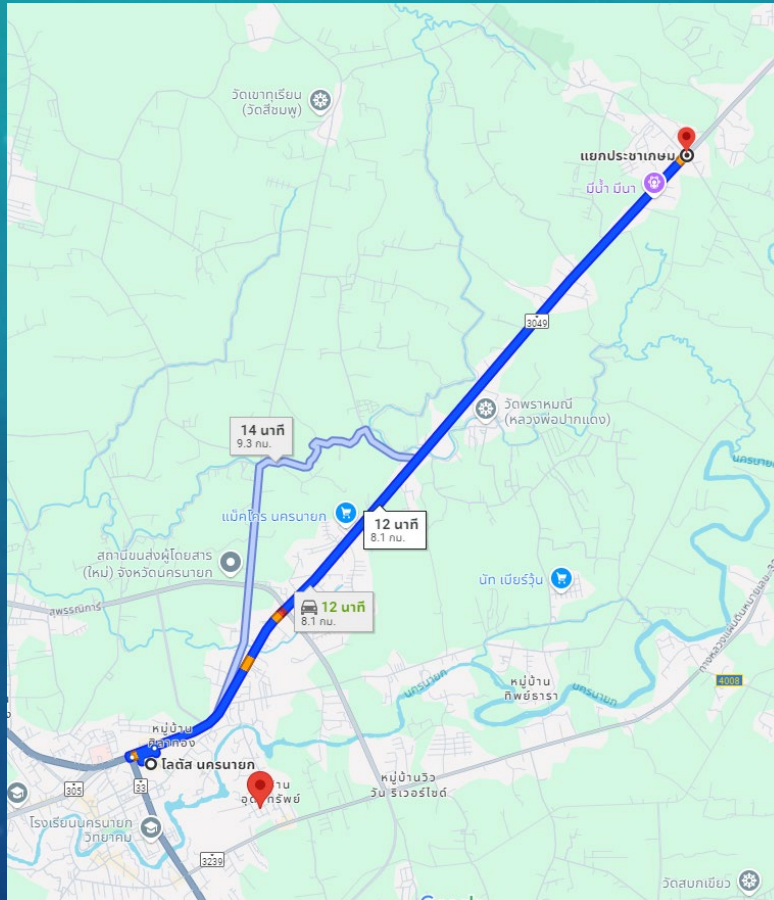


ภ.จว.นครนายก

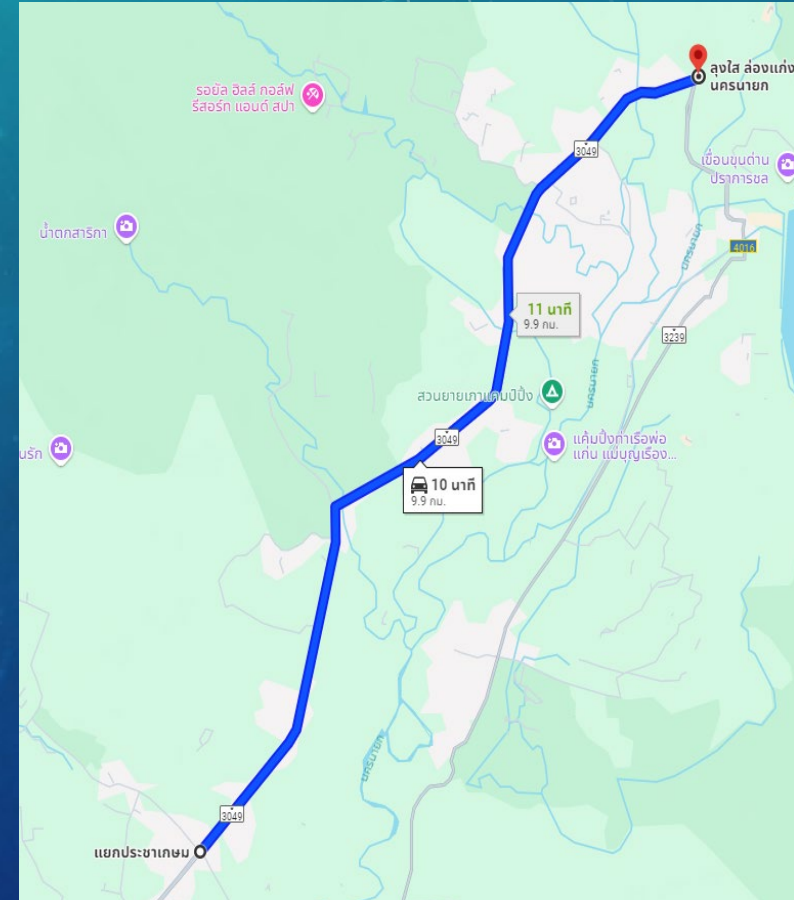
แผนที่ ถ.นครนายก-นางรอง (ทล.3049) ตั้งแต่ตัวเมืองนครนายก – เชื่อมขุนด่านปราการชล กับสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ระหว่างติดตั้งแบริเออร์คอนกรีตกลางถนน และ เกาะสี่กลางถนน



ถ.นครนายก-นางรอง
ทล.3049



ถ.นครนายก-นางรอง โลตัสนครนายก-แยกประชาเกษม
(ติดตั้งแท่งแบริเออร์คอนกรีต เกาะกลางถนน)



ถ.นครนายก-นางรอง แยกประชาเกษม – แยกเข้าเชื่อม
ขุนด่านปราการชล (เกาะสี่กลางถนน)

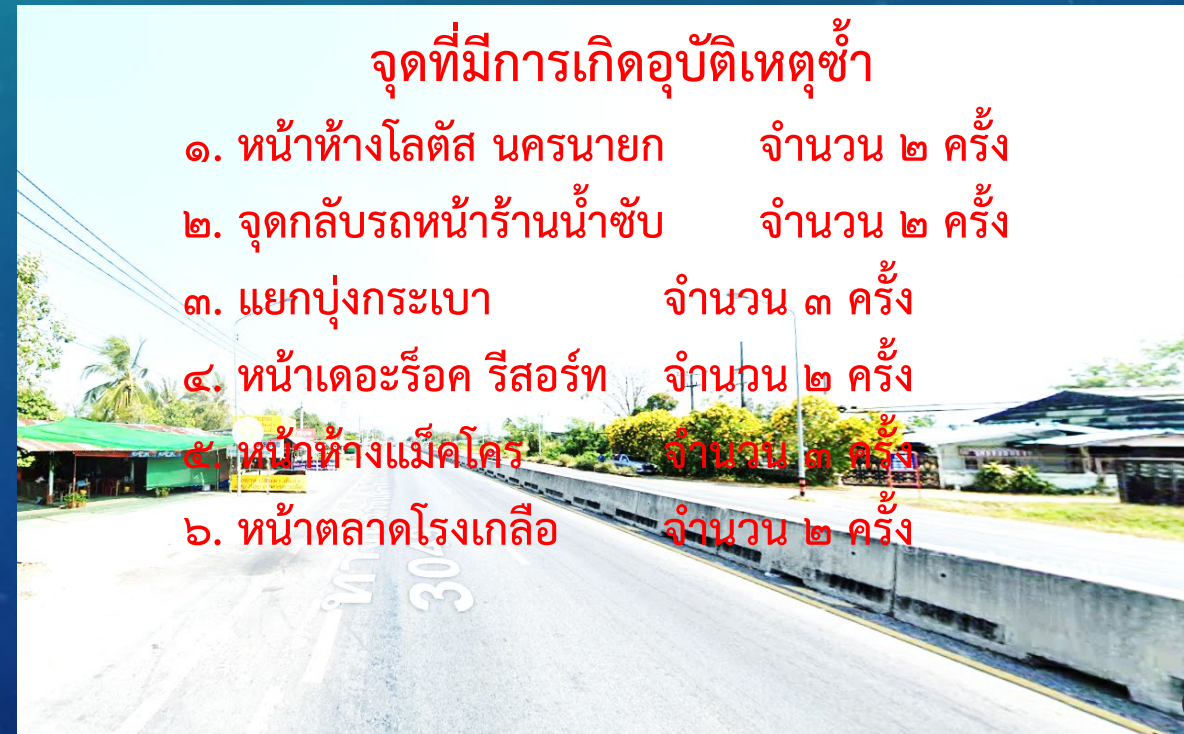


ภ.จว.นครนายก



เปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ถนนนครนายก-นางรอง (ทล.3049)
ตั้งแต่หน้าโลตัสนครนายก – แยกประชาเกษม (ติดตั้งแท่งแบริเออร์คอนกรีตกลางถนน)
ระหว่างเดือน ม.ค. – ส.ค.67

ปี 2567	จำนวน (ครั้ง)
มกราคม	4
กุมภาพันธ์	2
มีนาคม	2
เมษายน	5
พฤษภาคม	3
มิถุนายน	3
กรกฎาคม	4
สิงหาคม	3
รวม	26



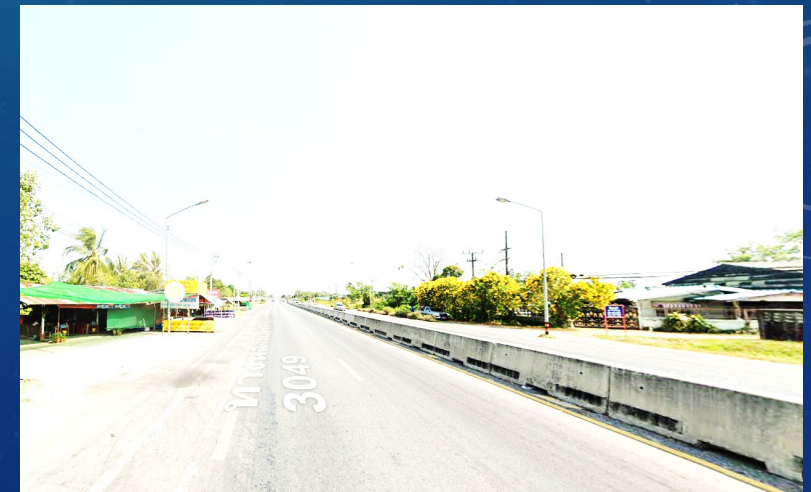
ภ.จว.นครนายก

เปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุระหว่างปี 2566 กับ 2567
ถ.นครนายก-นางรอง (ทล.3049) ตั้งแต่บริเวณหน้าโลตัส นครนายก – แยกประชาเกษม
(ติดตั้งแท่งแบรีเออร์คอนกรีต)

เปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุระหว่าง ปี 2566 (ม.ค.-ธ.ค.)
กับ ปี 2567 (ม.ค.-ส.ค.)



อุบัติเหตุบน ถ.นครนายก-นางรอง (ทล.3049)
ตั้งแต่บริเวณหน้าห้างโลตัส - แยกประชาเกษม
ตั้งแต่เดือน ม.ค.67 – ปัจจุบัน
ยังไม่พบการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ





ภ.จว.นครนายก



เปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ถนนนครนายก-นางรอง (ทล.3049)

ตั้งแต่แยกประชาเกษม – แยกเขื่อนขุนด่านปราการชล (เกาะสี่กลางถนน) ระหว่างเดือน ม.ค. – ส.ค.67

ปี 2567	จำนวน (ครั้ง)
มกราคม	5
กุมภาพันธ์	3
มีนาคม	3
เมษายน	7
พฤษภาคม	4
มิถุนายน	4
กรกฎาคม	3
สิงหาคม	3
รวม	32

จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุซ้ำ

- ๑. แยกประชาเกษม จำนวน ๕ ครั้ง
- ๒. หน้าสถานีบุรี จำนวน ๒ ครั้ง
- ๓. แยกวังยาว จำนวน ๒ ครั้ง
- ๔. หน้ารอยัลฮิลล์ จำนวน ๒ ครั้ง





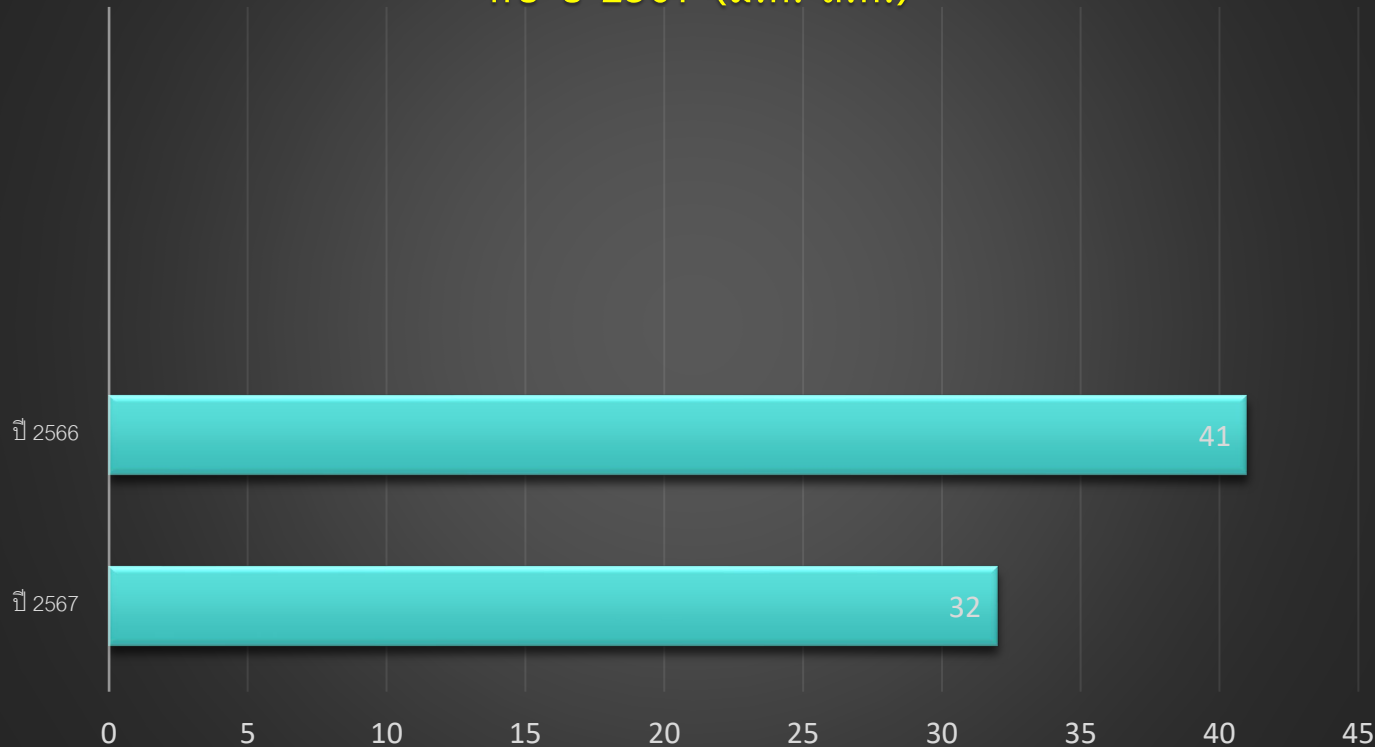
ภ.จว.นครนายก



เปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุระหว่างปี 2566 กับ 2567

ถ.นครนายก-นางรอง (ทล.3049) ตั้งแต่แยกประชาเกษม - แยกเขื่อนขุนด่านปราการชล (เกาะสี่กลางถนน)

เปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุระหว่าง ปี 2566 (ม.ค.-ธ.ค.)
กับ ปี 2567 (ม.ค.-ส.ค.)



อุบัติเหตุบน ถ.นครนายก-นางรอง (ทล.3049)
ตั้งแต่แยกประชาเกษม - แยกเขื่อนขุนด่านปราการชล
ตั้งแต่เดือน ม.ค.66 - ปัจจุบัน
พบผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ จำนวน 4 ราย





ภ.จว.นครนายก



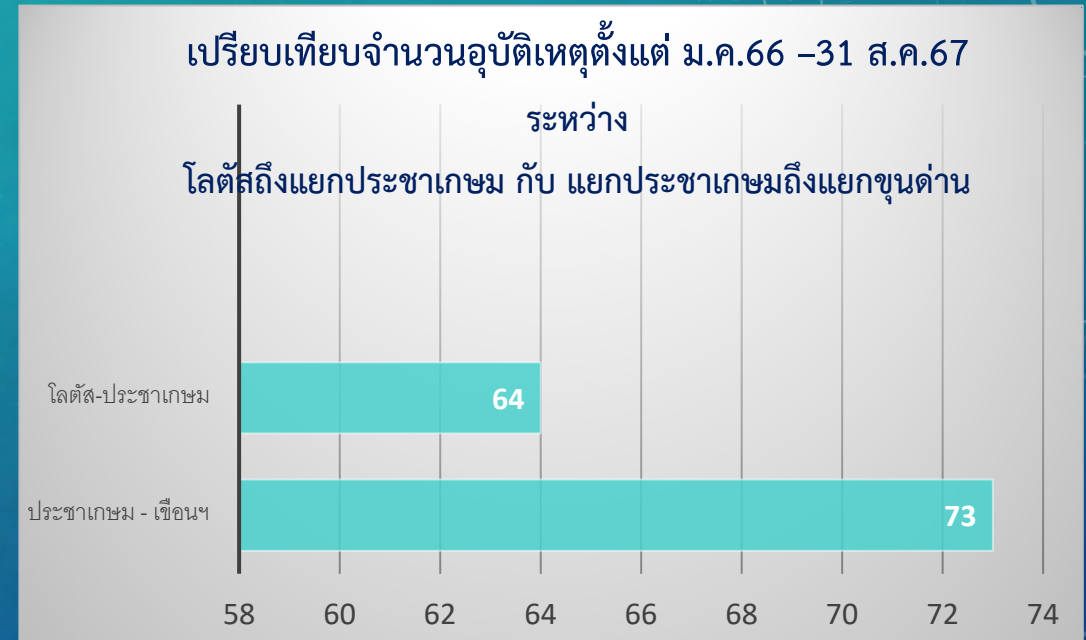
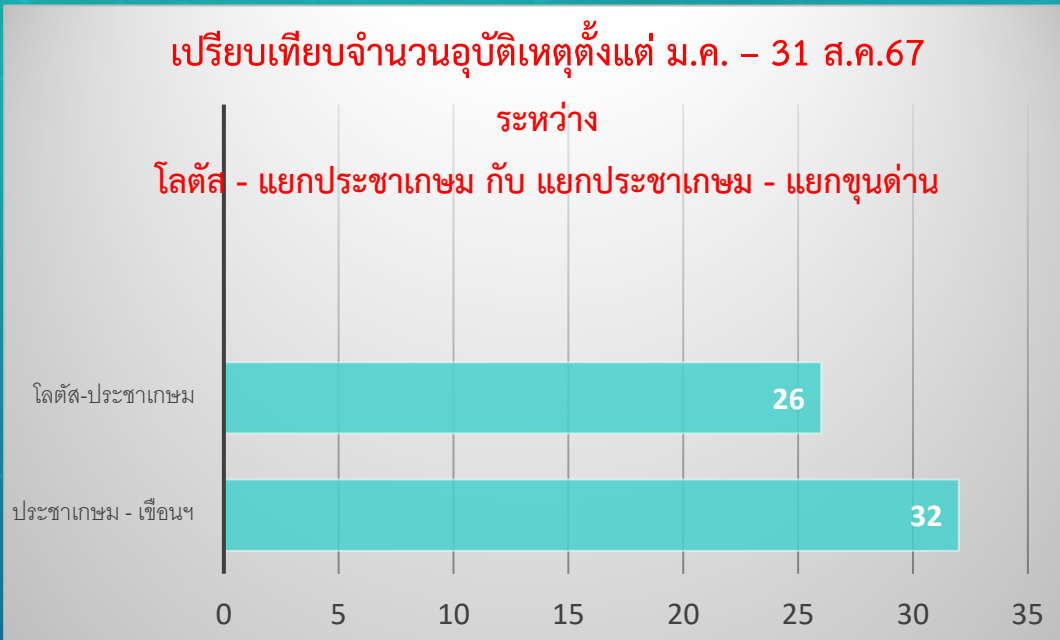
เปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ถนนนครนายก-นางรอง (ทล.3049)

ตั้งแต่หน้าโลตัสนครนายก - แยกประชาเกษม(ติดตั้งแท่งแบริเออร์กลางถนน) และ ตั้งแต่แยกประชาเกษม - แยกเขื่อนขุนด่านปราการชล(เกาะสี่กลางถนน)

ปี 2567	หน้าโลตัส นครนายก – แยกประชาเกษม (ติดตั้งแท่งแบริเออร์กลางถนน) จำนวน (ครั้ง)	แยกประชาเกษม - แยกเขื่อนขุนด่านปราการชล (เกาะสี่กลางถนน) จำนวนครั้ง
มกราคม	4	5
กุมภาพันธ์	2	3
มีนาคม	2	3
เมษายน	5	7
พฤษภาคม	3	4
มิถุนายน	3	4
กรกฎาคม	4	3
สิงหาคม	3	3
รวม	26	32

สาเหตุหลัก : เปลี่ยนเลน/เลี้ยวรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด และขับรถเร็ว

ภ.จว.นครนายก



เปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุตั้งแต่ ม.ค. - 31 ส.ค.67
ถ.นครนายก-นางรอง (ทล.3049)

1. โลตัส - แยกประชาเกษม จำนวน 26 ครั้ง
2. แยกประชาเกษม - แยกขุนด่านฯ จำนวน 32 ครั้ง

เปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุตั้งแต่ ม.ค.66 - 31 ส.ค.67 (รวม 2 ปี)
ถ.นครนายก-นางรอง (ทล.3049)

1. โลตัส - แยกประชาเกษม จำนวน 64 ครั้ง
2. แยกประชาเกษม - แยกขุนด่านฯ จำนวน 73 ครั้ง

4) การนำไปปฏิบัติหรือใช้งาน

เหมาะสำหรับเส้นทางที่มีช่องจราจรเพียงพอต่อการปรับช่องจราจรให้ปลอดภัย





การปรับไหล่ทางที่แคบให้สามารถพจอดรถข้างทางได้โดยไม่กีดขวางช่องทางจราจร

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข 3049 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2567 ถึงปัจจุบัน พบว่า

- * เดือนมกราคม พ.ศ. 2567: เกิดอุบัติเหตุ 3 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 1 คน บาดเจ็บ 2 คน
- * เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567: เกิดอุบัติเหตุ 2 ครั้ง ไม่มีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บ 1 คน
- * เดือนมีนาคม พ.ศ. 2567: เกิดอุบัติเหตุ 4 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 2 คน บาดเจ็บ 3 คน
- * เดือนเมษายน พ.ศ. 2567: เกิดอุบัติเหตุ 5 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 2 คน บาดเจ็บ 4 คน
- * เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2567: เกิดอุบัติเหตุ 3 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 1 คน บาดเจ็บ 2 คน
- * เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2567: เกิดอุบัติเหตุ 2 ครั้ง ไม่มีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บ 1 คน
- * เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567: อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูล
- * เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2567: อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูล
- * เดือนกันยายน พ.ศ. 2567: อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูล
- * เดือนตุลาคม พ.ศ. 2567: อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูล
- * เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567: อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูล
- * เดือนธันวาคม พ.ศ. 2567: อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูล



สอบถาม AI

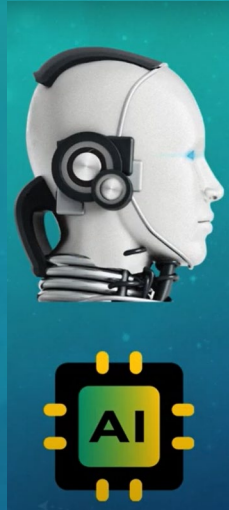
สาเหตุหลักของอุบัติเหตุยังคงเป็นเรื่องเดิมๆ ได้แก่

* ขับรถเร็วเกินกำหนด

* เมาแล้วขับ

* ประมาท

* สภาพถนน



ขับรถเร็วเกิน
กำหนด

เมาแล้วขับ

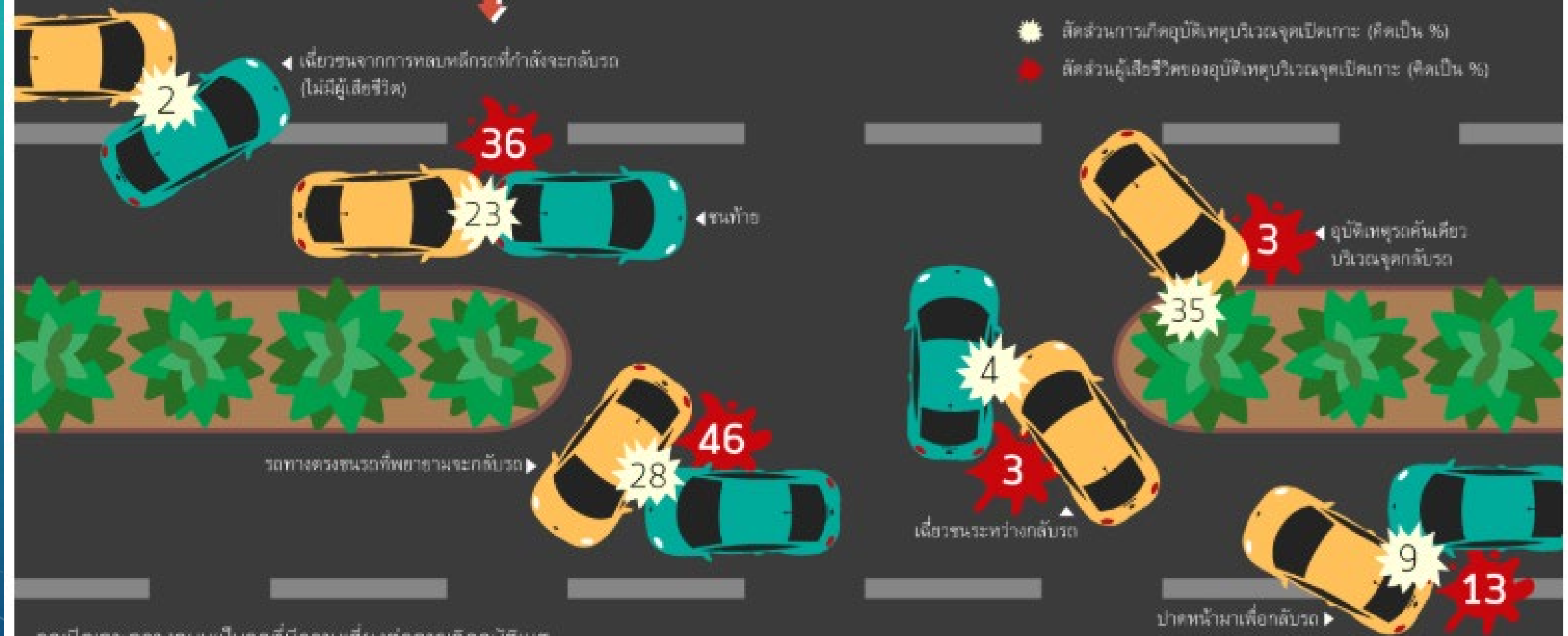
ประมาท

จากสถิติจะเห็นได้ว่า แม้จะมีโครงการรณรงค์ลดอุบัติเหตุ แต่จำนวนอุบัติเหตุยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ผู้ขับขี่จึงควรเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่ และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด

เหตุเกิดที่จุดกลับรถ

สถิติอุบัติเหตุจราจรของกรมทางหลวง ปี 2554
เกิดอุบัติเหตุบนจุดเปิดเกาะกลางถนน ทั้งหมด 690 ครั้ง
คิดเป็นสัดส่วน 6.5% ของอุบัติเหตุจราจรบนถนน

- ☀️ สัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดเปิดเกาะ (คิดเป็น %)
- 🔴 สัดส่วนผู้เสียชีวิตของอุบัติเหตุบริเวณจุดเปิดเกาะ (คิดเป็น %)



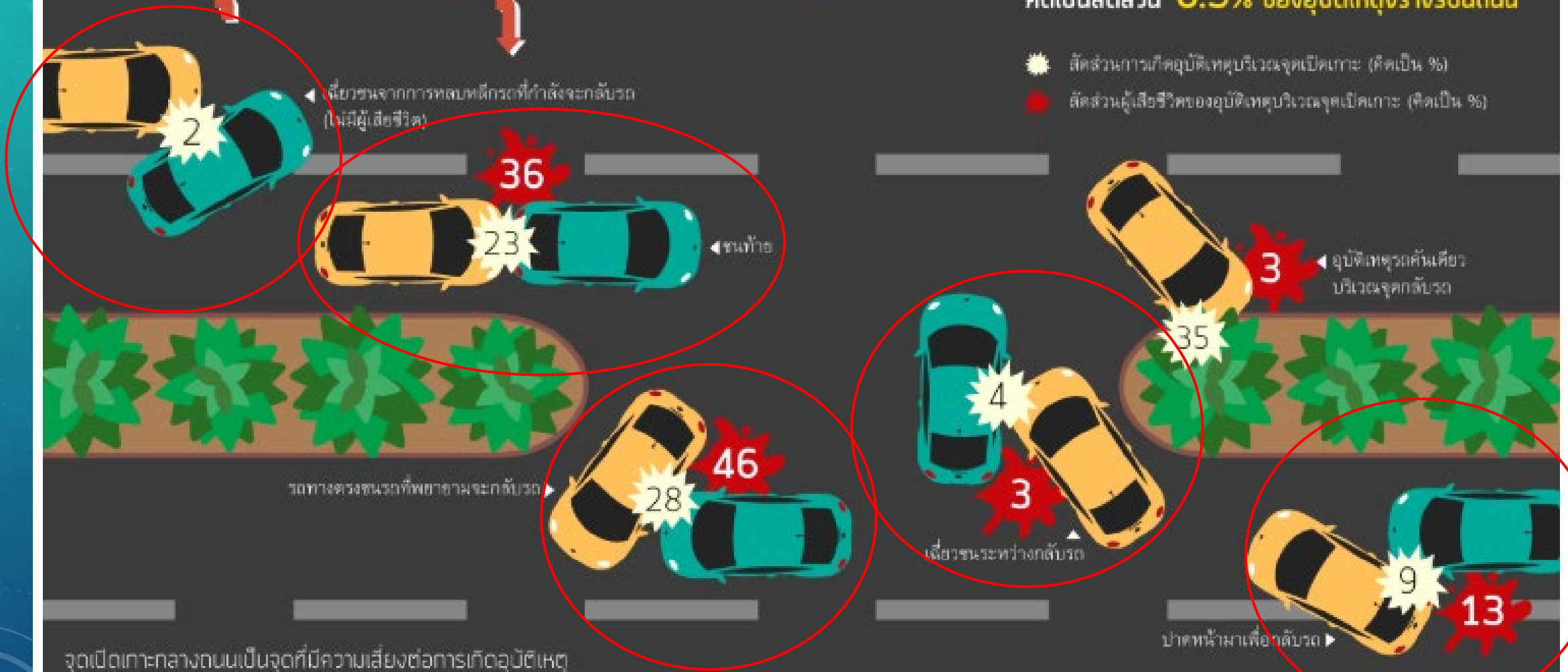
จุดเปิดเกาะกลางถนนเป็นจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากเป็นจุดที่รถใช้ความเร็วต่ำวิ่งตัดกระแสกันรถที่ใช้ความเร็วสูง

ข้อมูล: รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย 2554

เหตุเกิดที่จุดกลับรถ

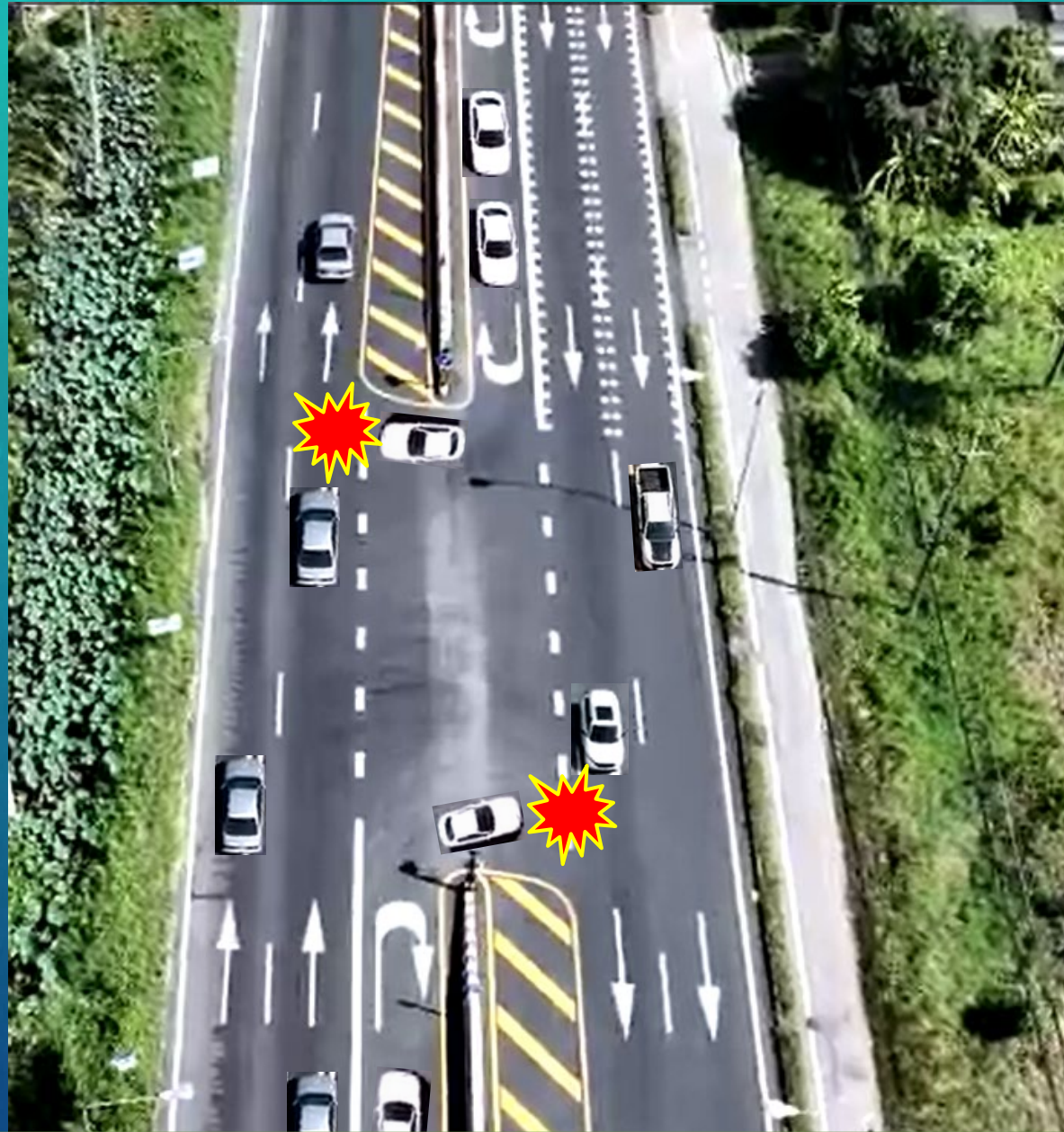
สถิติอุบัติเหตุจราจรของกรมทางหลวง ปี 2554
เกิดอุบัติเหตุบนจุดเปิดเกาะกลางถนน ทั้งหมด 690 ครั้ง
คิดเป็นสัดส่วน 6.5% ของอุบัติเหตุจราจรบนถนน

- ☀️ สัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดเปิดเกาะ (คิดเป็น %)
- 🔴 สัดส่วนผู้เสียชีวิตของอุบัติเหตุบริเวณจุดเปิดเกาะ (คิดเป็น %)



จุดเปิดเกาะกลางถนนเป็นจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากเป็นจุดที่รถใช้ความเร็วต่ำวิ่งตัดกระแสกันรถที่ใช้ความเร็วสูง

จุดกลับรถ จะมีจุดเสี่ยง $6 \times 14 = 84$ จุด



ตัดหน้ากระชั้นชิด มี 2 จุด



เบรกรถกะทันหันเบรกไม่ทันชนท้าย มี 2 จุด



เมื่อคันหน้าเบรกกระทันหัน คันตามหลังจะเปลี่ยนช่องจราจรกระทันหัน มี 2 จุด

การแก้ไขปัญหาลูกเสี่ยงจุดกลับรถ ทล.3049 14 แห่งในระยะทาง 7.000 กม.



ก่อนดำเนินการ

หลังดำเนินการ

6. ประโยชน์ที่ได้รับจากผลงานนวัตกรรม

ต่อบุคลากร : สามารถใช้เป็นแนวทางในการทำงาน แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในลักษณะเดียวกัน

ต่อหน่วยงาน : สามารถใช้เป็นรูปแบบในการทำงานในอนาคต วางแผนและออกแบบได้อย่างเหมาะสม

ต่อกรมทางหลวง : สามารถใช้เป็นนโยบายในการทำงาน รูปแบบที่เป็นมาตรฐานเผยแพร่ได้โดยทั่วกัน

ต่อประชาชน : ได้รับความปลอดภัย และสะดวกในการเดินทางในการสัญจร ทั้งชีวิต และทรัพย์สิน

ต่อสังคม : ได้เกิดแนวทางในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงบริเวณจุดกลับรถ

7. สรุปบทเรียน/ข้อสังเกต เพื่อประโยชน์ในการต่อยอดหรือพัฒนาผลงานนวัตกรรม

ข้อสรุป : บริเวณจุดกลับรถเป็นจุดเสี่ยงอีกลักษณะที่ผู้ใช้ทางต้องให้ความระมัดระวังในการใช้ทาง ต้องหยุด ดู ไป ตามเส้นทางและเวลานั้น ๆ ให้ปลอดภัย รูปแบบที่ออกแบบถือว่ามีความเหมาะสมทำให้การจราจรสามารถเคลื่อนตัวได้ตามช่องจราจร เพิ่มประสิทธิภาพในการสัญจร

ข้อสังเกต : อุบัติเหตุการชนท้าย และการตัดหน้ากระชั้นชิดบนทางหลวง มักเกิดได้บริเวณจุดกลับรถ แต่หากมีการออกแบบให้เหมาะสม ก็สามารถแก้ไขได้

ข้อเสนอแนะ : รูปแบบในการแก้ไขปัญหาคือจุดเสี่ยงบริเวณจุดกลับรถ ควรนำไปใช้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการเดินทางของประชาชนผู้ใช้ทางหลวง ในทุกเส้นทางที่มีลักษณะเดียวกันนี้

ข้อควรระวัง : การนำแนวทางนี้ไปใช้ควรประเมินความกว้างของผิวทางจราจรเดิมว่าสามารถดำเนินการได้ในลักษณะเดียวกันใหม่ หากวงเลี้ยวกับช่องจราจรไม่เพียงพอต้องทำการขยายช่องทางให้เพียงพอก่อนดำเนินการ

ทั้งนี้สามารถนำองค์ความรู้นี้มาใช้ให้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาคือจุดเสี่ยงบริเวณจุดกลับรถบนทางหลวงที่สำคัญ ๆ ก่อน อาทิเช่น เส้นทางที่ไปสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ตลอดจนสามารถพัฒนาต่อยอดให้การทำงานของกรมทางหลวงประสบความสำเร็จมากยิ่งขึ้นต่อไป

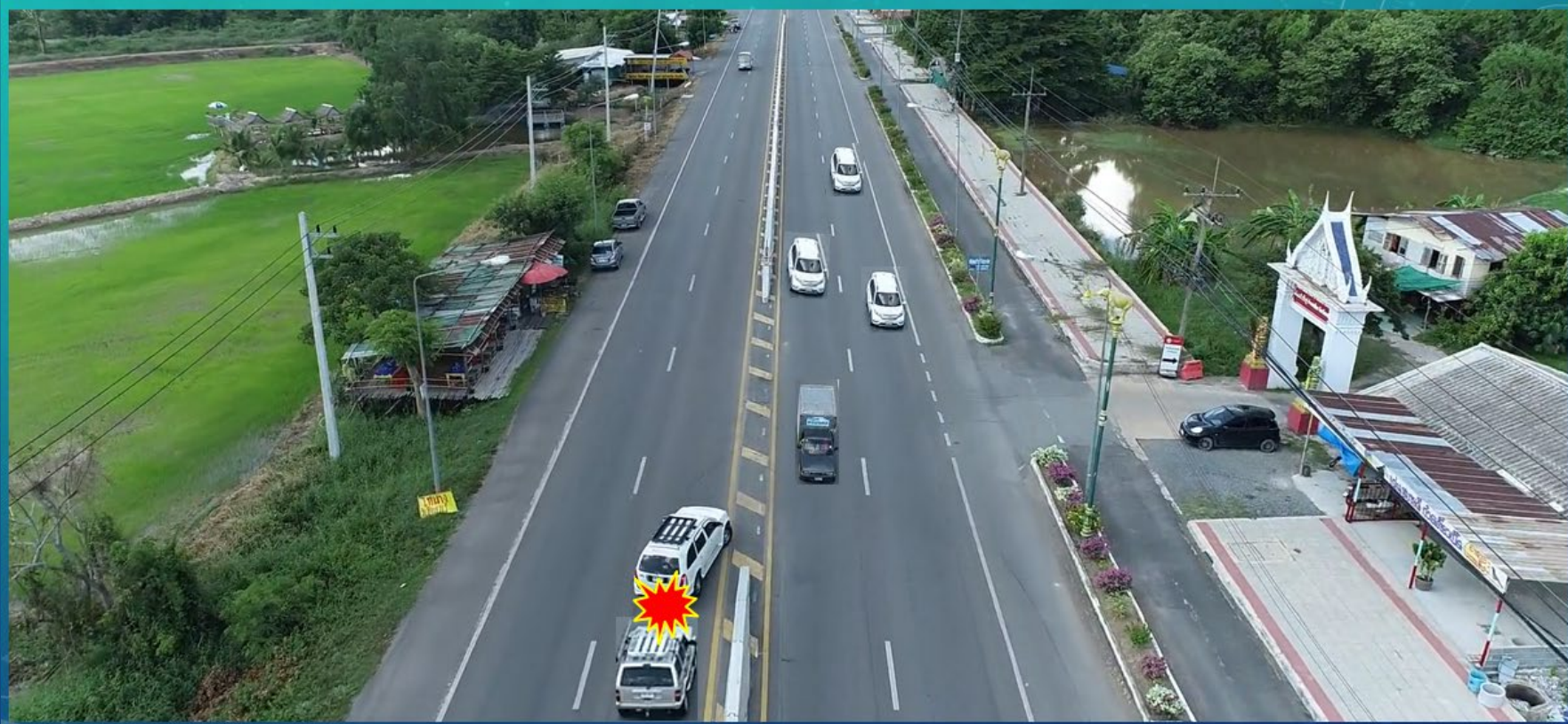
7. สรุปบทเรียน/ข้อสังเกต เพื่อประโยชน์ในการต่อยอดหรือพัฒนาผลงานนวัตกรรม

ข้อสรุป : บริเวณจุดกลับรถเป็นจุดเสี่ยงอีกลักษณะที่ผู้ใช้ทางต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ทาง ต้องหยุด ดู ไป ตามเส้นทางและเวลานั้น ๆ ให้ปลอดภัย รูปแบบที่ออกแบบถือว่ามีความเหมาะสมทำให้การจราจรสามารถเคลื่อนตัวได้ตามช่องจราจร เพิ่มประสิทธิภาพในการสัญจร



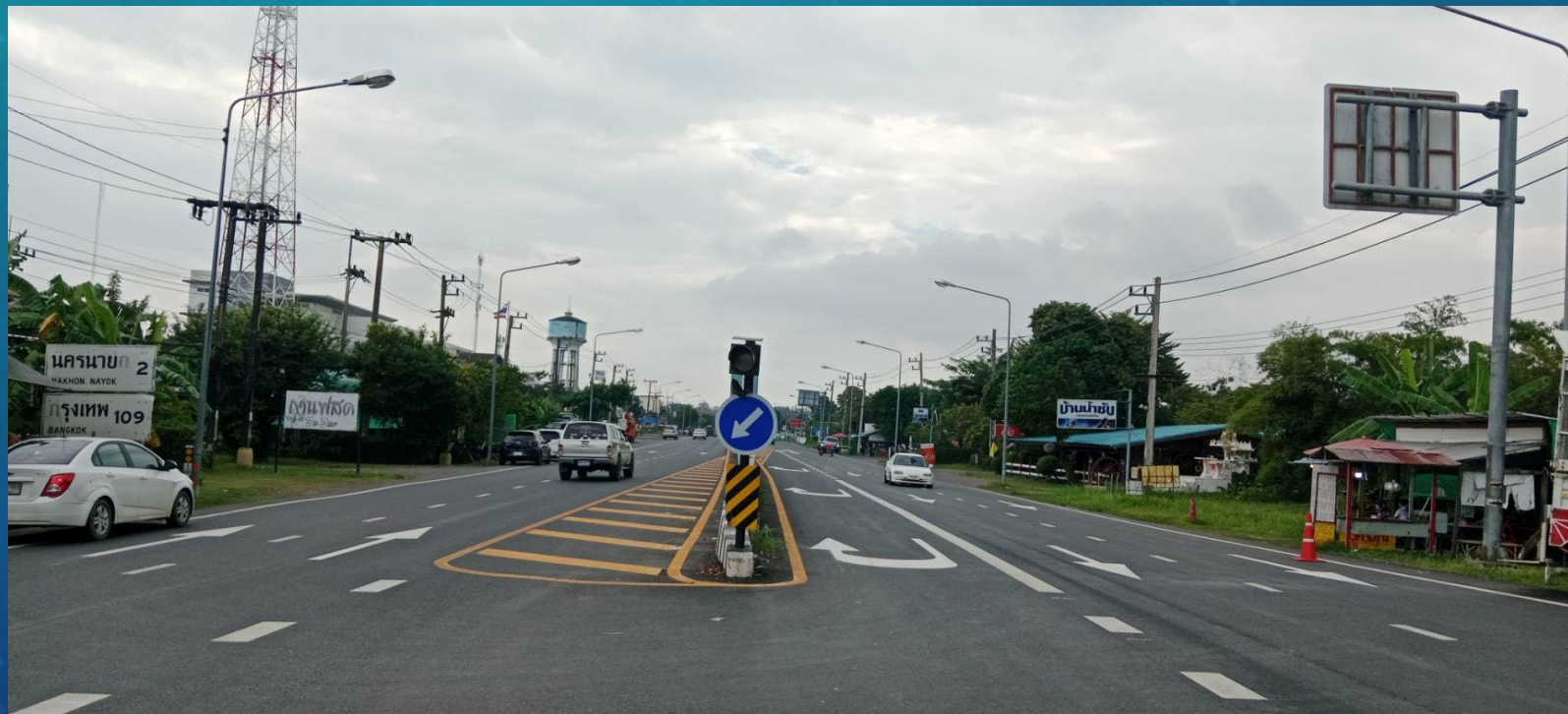
7. สรุปบทเรียน/ข้อสังเกต เพื่อประโยชน์ในการต่อยอดหรือพัฒนาผลงานนวัตกรรม

ข้อสังเกต : อุบัติเหตุการชนท้าย และการตัดหน้ากระชั้นชิดบนทางหลวง มักเกิดได้ บริเวณจุดกลับรถ แต่หากมีการออกแบบให้เหมาะสม ก็สามารถแก้ไขได้



7. สรุปบทเรียน/ข้อสังเกต เพื่อประโยชน์ในการต่อยอดหรือพัฒนาผลงานนวัตกรรม

ข้อเสนอแนะ : รูปแบบในการแก้ไขปัญหาคัดเสี่ยงบริเวณจุดกลับรถ ควรนำไปใช้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการเดินทางของประชาชนผู้ใช้ทางหลวง ในทุกเส้นทางที่มีลักษณะเดียวกันนี้



7. สรุปบทเรียน/ข้อสังเกต เพื่อประโยชน์ในการต่อยอดหรือพัฒนาผลงานนวัตกรรม

ข้อควรระวัง : การนำแนวทางนี้ไปใช้ควรประเมินความกว้างของผิวทางจราจรเดิมว่าสามารถดำเนินการได้ในลักษณะเดียวกันไหม หากวงเลี้ยวกับช่องจราจรไม่เพียงพอต้องทำการขยายช่องทางให้เพียงพอก่อนดำเนินการ



7. สรุปบทเรียน/ข้อสังเกต เพื่อประโยชน์ในการต่อยอดหรือพัฒนาผลงานนวัตกรรม

ทั้งนี้สามารถนำองค์ความรู้นี้มาใช้ให้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงบริเวณจุดกลับรถบนทางหลวงที่สำคัญ ๆ ก่อน อาทิเช่น เส้นทางที่ไปสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ตลอดจนสามารถพัฒนาต่อยอดให้การทำงานของกรมทางหลวงประสบความสำเร็จมากยิ่งขึ้นต่อไป



ขอบคุณทุกท่าน

สิ้นสุดการนำเสนอ

ช่องของคุณ นพรัตน์ สายเนตร

- แดชบอร์ด
- เนื้อหา
- ข้อมูลวิเคราะห์
- ชุมชน
- คำบรรยาย
- ลิขสิทธิ์
- การตั้งค่า
- ส่งความคิดเห็น

เนื้อหาของช่อง

แรงบันดาลใจ วิดีโอ Shorts การถ่ายทอดสด โปสต์ เพลย์ลิสต์ พอดแคสต์ การโปรโมต

ตัวกรอง

วิดีโอ

วันที่ ↓ ยอดดู ความคิดเห็น ชอบ (กับไม่ชอบ)

วิดีโอที่ค้างเวลาไว้

วิดีโอของคุณจะแสดงแบบสาธารณะในวันที่ **23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2025 เวลา 16:46**

VDO KM2568แก้ไขจุดเสียง ทล 3049 จำนวน14U Tur... อัปโหลดเมื่อ 22 ก.พ. 2025

ลิงก์วิดีโอ <https://youtu.be/gpb4qtf3Ouk>

ปิด