

คู่มือ



โครงการ เข้า-ออกเมืองไม่หลง



คณะทำงานยุทธศาสตร์ ระบบงานบำรุงทาง
คณะกรรมการ บริหารการพัฒนา ระบบงานบำรุงทาง

สำนักบริหารบำรุงทาง

มกราคม 2554

กรมทางหลวง

คำนำ

โครงการ “เข้า-ออกเมือง ไม่หลง” เป็นการประยุกต์แบบมาตรฐานป้ายแนะนำของกรมทางหลวงมาเป็นป้ายนำทางในเมือง สู่อำเภอชายทางหลวงแผ่นดินที่อยู่นอกเมือง เพื่อให้ประชาชน (ที่ไม่ใช่คนท้องถิ่น) เดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทาง ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ไม่หลงทาง หรือสับสนทางออกจากตัวเมือง

โครงการ “เข้า-ออกเมือง ไม่หลง” เป็นการขยายผล จากบทสรุปความสำเร็จ ของ “โครงการเข้าเมืองไม่หลง” แขวงทางหลวงนครพนม สำนักทางหลวงที่ 3 (สกลนคร) ซึ่งเป็นโครงการนำร่อง เริ่มปี 2549 และขยายผลไปสู่ทุกแขวงฯ ในสังกัดสำนักทางหลวงที่ 3 (สกลนคร) เมื่อปี 2551 นับเป็นอีกหนึ่งแนวคิด การบริหารงานทางเชิงกลยุทธ์งานบำรุงทาง ที่มุ่งเน้นการบริการประชาชน ด้วยการออกแบบโครงการเชิงบูรณาการกับหน่วยงานในพื้นที่ โดยกำหนดแนวทาง กลวิธี เทคนิค วิธีการ จากประสบการณ์งานบำรุงทาง มาประยุกต์ใช้นำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

โครงการนี้เป็นการพัฒนาเชิงประยุกต์ สานต่อ เจตนารมณ์ของผู้บริหารกรมทางหลวง ในปัจจุบัน และอดีตหลายท่านที่เคยริเริ่ม หรือร่วมกัน ศึกษาออกแบบแนะนำป้ายนำทาง ไว้เมื่อหลายปีที่ผ่านมา เพื่อบอกจุดหมายปลายทาง จากในเมืองสู่อำเภอชายทางหลวงแผ่นดินนอกเมือง

ความสำเร็จของโครงการ “เข้า-ออกเมือง ไม่หลง” ต้องขอขอบพระคุณทุกๆ ท่านทุกหน่วยงาน ที่มีส่วนร่วมในการสร้าง แนวคิด ริเริ่ม พัฒนานำร่องไปสู่การจัดทำเป็น “คู่มือ” ในปัจจุบัน ตลอดจนคณะทำงานยุทธศาสตร์ฯ คณะกรรมการบริหารการพัฒนา ระบบงานบำรุงทาง และผู้บริหารกรมทางหลวงทุกท่าน ที่ให้คำปรึกษา แนะนำ สนับสนุน เชิงนโยบาย เพื่อเผยแพร่ นำไปสู่ความสำเร็จในการขยายผลนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อหน่วยงานกรมทางหลวงต่อไป

(นายสนธิ พรหมวงษ์)

ผู้อำนวยการสำนักบริหารบำรุงทาง

ประธานคณะทำงานยุทธศาสตร์ ระบบงานบำรุงทาง

เลขานุการ คณะกรรมการบริหารการพัฒนา ระบบงานบำรุงทาง

กรมทางหลวง

มกราคม 2554

โครงการ เข้า-ออก เมืองไม่หลง

หน้า

บทที่ 1 บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล	1
1.2 สภาพปัญหา	2
1.3 วัตถุประสงค์	3
1.4 ประโยชน์ที่ได้รับ	4

บทที่ 2 ลักษณะ รูปแบบ ชุดป้ายแนะนำ

2.1 ลักษณะชุดป้ายแนะนำ	6
2.2 รูปแบบชุดป้ายแนะนำ	7
2.3 มาตรฐานการผลิตชุดป้ายแนะนำ	9

บทที่ 3 รูปแบบวิธีและประเภทการติดตั้ง

3.1 รูปแบบการจัดชุดป้ายแนะนำ	11
3.2 การประกอบโครงชุดป้ายแนะนำ	16
3.3 วิธีการติดตั้งชุดป้าย	17
3.4 ประเภทการติดตั้งชุดป้ายแนะนำ	18
3.5 รูปแบบการติดตั้ง	19

บทที่ 4 ขั้นตอนการบริหารโครงการ

4.1 ผู้รับผิดชอบโครงการ	20
4.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	21
4.3 การบริหารทรัพยากร	22
4.4 ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	22
4.5 ขยายผลพัฒนาสู่แนวคิด “ไม่หลงเข้าเมือง”	27
4.6 บัญชีทะเบียนชุดป้ายแนะนำ	28
4.7 การติดตาม ประเมินผล โครงการ	29

บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

การติดตั้งป้ายจราจรในโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน กรมทางหลวง มีมาตรฐานการติดตั้ง ตามรูปแบบ ข้อกำหนด และความเหมาะสมทางวิศวกรรม ตามลักษณะทางกายภาพ มาตรฐานทาง และสภาพการจราจรบนทางหลวง สำหรับการติดตั้งป้ายแนะนำโดยเฉพาะป้ายแนะนำที่บอกจุดหมายปลายทางป้ายบอกทิศทางระยะทาง ในบางสายทาง บางแห่ง จำเป็นต้องติดตั้งเพิ่มป้าย ตามความเหมาะสมทางวิศวกรรม เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการเดินทางของผู้ขับขี่ เพื่อไม่ให้ผู้ขับขี่เสียเวลาเดินทางออกนอกเส้นทาง โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น สร้างความเชื่อมั่นในการขับขี่ ไม่เกิดความลังเลในการตัดสินใจเลือกเส้นทาง ไม่ขาดความเชื่อถือในระบบป้ายจราจร และที่สำคัญคือช่วยลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ

กรณีถนนของท้องถิ่น เช่น เมืองใหญ่ในตัวจังหวัด เทศบาลนคร และเทศบาลเมือง ป้ายจราจรส่วนใหญ่ที่ใช้ในท้องถิ่น เน้นการให้บริการอำนวยความสะดวกประชาชนในพื้นที่ ประชากรในท้องถิ่น ตัวป้ายจึงมีลักษณะรูปแบบ รูปลักษณ์แตกต่างกันไปในแต่ละจังหวัด แต่ละเทศบาล แต่ละชุมชน และส่วนใหญ่จะสื่อสารไปยังสถานที่สำคัญในตัวเมือง เช่น สถานที่ราชการ สถานที่ท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญอื่นๆ และโดยทั่วไปจะไม่ได้ติดตั้งป้ายแนะนำหรือชี้ทางออกไปสู่โครงข่ายทางหลวงแผ่นดินนอกเมืองในขณะที่ปัจจุบันในตัวเมืองทุกจังหวัด เทศบาลนคร และเทศบาลเมือง มีการพัฒนาความเจริญในทุกด้านขยายตัวอย่างรวดเร็ว โครงข่ายเส้นทางที่สลับซับซ้อน เต็มไปด้วยตรอกซอกซอย รายล้อมด้วยอาคารบ้านเรือน ชุมชนที่อยู่อาศัย อาคารพาณิชย์ ธุรกิจการค้า ห้างสรรพสินค้า ตลาดชุมชน ประกอบกับ ในตัว

เมืองมีปัญหาการจราจรติดขัดหนาแน่น ระบบการจราจรสับสน และโครงข่ายถนนในเมือง มีทางร่วม ทางแยก วงเวียน จำนวนมากหลากหลาย ทำให้ผู้เดินทางนักท่องเที่ยวต่างถิ่น ที่มีความจำเป็นต้องเข้าตัวเมืองเพื่อทำภารกิจต่างๆ **หลงทาง สับสน ในการหาทางออกจากตัวเมือง**ไปนอกเมืองสู่โครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน เพื่อเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทาง

1.2 สภาพปัญหา

“**เข้าเมืองแล้วหลง**” เป็นปัญหาสำคัญ ที่หน่วยงานภาครัฐ และผู้เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะหน่วยงานรับผิดชอบทางหลวงในตัวเมือง และรอบเมืองที่โครงข่ายต่อเนื่องกัน เช่น กรมทางหลวง และเทศบาล เป็นต้น จำเป็นต้องประสานการบูรณาการ เพื่อบริหารจัดการแก้ปัญหาอย่างเหมาะสม ไม่ให้ประชาชนผู้ใช้ทาง สับสน หลงทาง เสียโอกาส ล่าช้าในการเดินทาง หรือดำเนินชีวิตประจำวัน ซึ่งจะสร้างปัญหาผลกระทบตามมาอย่างกว้างขวาง ทั้งระยะสั้น ระยะยาว ทั้งโดยทางตรง และทางอ้อม จากความไม่สะดวกในการเดินทาง ดังนี้

(1) ผลกระทบทางกายภาพ : ข້เติมปัญหาการจราจรในตัวเมือง

ผลกระทบโดยตรงที่ชัดเจนที่สุดของการหลงทาง คือ ตัวผู้เดินทางและผู้ร่วมเดินทางเสียเวลา ซึ่งเป็นต้นทุนอย่างหนึ่งในการเดินทางนอกเหนือจากน้ำมัน เชื้อเพลิง การขนส่งสินค้าอาจไม่ตรงตามนัดหมาย ซึ่งทำให้เสียโอกาส เสียผลประโยชน์ทางธุรกิจ สิ้นเปลืองพลังงาน นอกจากนี้ยังเป็นการซ้ำเติมปัญหาการจราจรในตัวเมือง ซึ่งเดิมก็ติดขัดหนาแน่น คับคั่ง อยู่แล้ว และอาจรุนแรงถึงเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุบนท้องถนน เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้เดินทาง และประชาชนทั่วไป

(2) ผลกระทบด้านจิตใจ : สร้างปัญหาผู้ใช้ทางและภาพรวมการให้บริการ

การหลงทาง นอกจากเกิดความไม่สะดวก ล่าช้า เสียโอกาส สร้างปัญหาการจราจรในเมืองแล้ว ผลกระทบทางด้านจิตใจของผู้หลงทาง และผู้ร่วมเดินทาง มักจะเกิดอาการเสียอารมณ์ หงุดหงิด วิตกกังวล สับสน และเครียด เพราะต้องตัดสินใจหลายอย่างพร้อมกัน ทั้งบังคับรถในเรื่องความเร็วและทิศทาง ทำตามกฎจราจรในการขับขี่ ตลอดจนการตัดสินใจเลือกใช้เส้นทาง ซึ่งเป็นอีกสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และในระยะยาวอาจทำให้ผู้ขับขี่ยุติเสียความเชื่อมั่นในระบบป้ายจราจร ตลอดจนขาดความเชื่อมั่นในคุณภาพการให้บริการของโครงข่ายทางหลวง

1.3 วัตถุประสงค์

1.3.1 เพื่อกำหนดรูปแบบ ลักษณะ และการติดตั้งชุดป้ายแนะนำ โครงการเข้า-ออกเมืองไม่หลง ที่เหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และเหมาะสมในการให้บริการประชาชนที่เป็นเอกลักษณ์ มาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ

1.3.2 จัดทำคู่มือ แนวทาง การบริหารเชิงบูรณาการ และปัจจัยแห่งความสำเร็จ โครงการเข้า-ออกเมืองไม่หลง นำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

1.3.3 ขยายผลดำเนินการจัดทำและติดตั้งชุดป้ายแนะนำ โครงการเข้า-ออกเมืองไม่หลง ในพื้นที่ ชุมชนเมืองในเขตเทศบาล ในตัวจังหวัด และเทศบาลชุมชนใหญ่ โดยแขวงการทาง / สำนักงานบำรุงทางทั่วประเทศประสานการบริหารเชิงบูรณาการ

1.3.4 ติดตาม ประเมินผล การบริหารโครงการเข้า-ออก เมืองไม่หลง อย่างต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน

1.4 ประโยชน์ที่ได้รับ

1.4.1 อำนวยความสะดวก ถูกต้อง ต่อเนื่อง รวดเร็ว และปลอดภัย ด้วยชุดป้ายแนะนำโครงการเข้า-ออก เมืองไม่หลง เป็นเอกลักษณ์ มาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ ที่มีความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และความเหมาะสมในการให้บริการประชาชน ไม่ให้หลงทาง ไปสู่โครงข่ายทางหลวงแผ่นดินนอกเมือง เพื่อเดินทางต่อสู่จุดหมายปลายทาง

1.4.2 บริหารเชิงการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในราชการส่วนท้องถิ่น ราชการส่วนภูมิภาค และราชการส่วนกลางซึ่งเป็นมิติใหม่ในการบริหารงานภาครัฐ ในการร่วมกันกำหนดแนวทางแก้ไขปัญาา แบบครอบคลุม ที่สามารถนำไปปรับใช้เชิงนโยบาย ในการจัดทำบริการสาธารณะโดยทั่วไป

1.4.3 ยกระดับการให้บริการด้านป้ายแนะนำการจราจร ประชาชนผู้ใช้ทางสามารถเดินทางสู่จุดหมายปลายทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ลดการเสียเวลา การสิ้นเปลืองทรัพยากร และพลังงาน

1.4.4 ลดผลกระทบการซ้ำเติมระบบการจราจรในชุมชนเมือง ในเรื่องการสร้างปัญหาการจราจรติดขัดหนาแน่น สร้างความุ่นวายสับสนกับการจราจร ลดและป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่สร้างความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน ช่วงวันหยุดราชการ วันหยุดนักขัตฤกษ์ หรือช่วงเทศกาล

1.4.5 สนับสนุนภาคการท่องเที่ยว ภาคธุรกิจ ภาคอุตสาหกรรม และอื่น ๆ จากความสะดวก คล่องตัว ไม่สับสน และมั่นใจ ในการเดินทางเข้าตัวเมือง และการเดินทางต่อจากตัวเมือง

1.4.6 จิตสำนึกการเข้มงวด กวดขัน การจัดระเบียบป้ายในโครงข่ายทางหลวง ในความรับผิดชอบ ให้อยู่ในสภาพดี มีมาตรฐาน พร้อมใช้งานได้อย่างต่อเนื่องตลอดเวลา

1.4.7 ประยุคต์ พัฒนา ขยายผล เข้มงวด กวดขัน การติดตั้งป้ายแนะนำตามมาตรฐานกรมทางหลวง ในโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินบริเวณทางแยก ทางร่วม ทางเลี้ยวเมือง แสดงจุดหมายปลายทางที่ชัดเจนในทุกทิศทาง เพื่อขยายผลบริการผู้ใช้ทาง “ไม่หลงเข้าเมือง” โดยไม่จำเป็น ในกรณีที่ประชาชนผู้เดินทางมีความประสงค์เดินทางต่อเนื่องผ่านอำเภอ ผ่านจังหวัด หรือผ่านชุมชนเมืองโดยไม่ต้องเสียเวลาผ่านเข้าไปในตัวเมือง

1.4.8 เสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อภาครัฐาการ ในการมุ่งมั่นตั้งใจการให้บริการประชาชน

1.4.9 ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ระบบหมายเลขทางหลวงต่อประชาชนให้เกิดความคุ้นเคย สร้างศักยภาพในการใช้ทางหลวง ในชีวิตประจำวัน ในระยะยาว

1.4.10 ทศนคติที่ดีในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนโดยภาพรวมในด้านความมั่นใจ เชื่อมั่นในระบบป้ายจราจร สัญญาณจราจร เสริมสร้างวินัยการจราจรที่ดีในระยะยาว

บทที่ 2

ลักษณะ รูปแบบ ชูตป้ายแนะนำโครงการเข้า-ออกเมืองไม่หลง

2.1 ลักษณะชูตป้ายแนะนำ



ลักษณะ รูปแบบ ชูตป้ายแนะนำ โครงการเข้า-ออกเมืองไม่หลงที่เหมาะสมทั้งทางด้านวิศวกรรม และเหมาะสมในการให้บริการประชาชน ซึ่งใช้ติดตั้งในโครงข่ายถนนในชุมชนเมือง ได้พิจารณา พัฒนา และประยุกต์จากมาตรฐานป้ายจราจร ตามคู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจร ภาค 1 ฉบับปี พ.ศ.2531 กรมทางหลวง, (ร่าง) คู่มือเครื่องหมายจราจร ปี พ.ศ.2546 กรมทางหลวง, พ.ร.บ. การขนส่งทางบกและกฎหมายที่เกี่ยวข้องตลอดจนคำแนะนำการติดตั้งป้ายนำทางในเมือง นำสู่ทางหลวงนอกเมือง (คณะกรรมการพัฒนานโยบายและแผนงานบำรุงทาง พ.ศ.2539) และโครงการเข้าเมืองไม่หลง แขวงทางนครพนม (พ.ศ.2549) โดยนำมาประยุกต์ให้สอดคล้องเหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของโครงการ ลักษณะการใช้งาน การสื่อสารที่ชัดเจน การติดตั้ง สถานที่บริเวณติดตั้ง และสภาพข้อเท็จจริงของพื้นที่ในตัวเมือง

ชุมชนเทศบาล สามารถสรุปเป็นรูปแบบ ลักษณะ ของชูตป้ายแนะนำโครงการเข้า-ออกเมืองไม่หลง โดยองค์ประกอบใน 1 ชูตป้ายแนะนำประกอบด้วยป้ายจราจรที่สื่อสารสัญลักษณ์ 3 ลักษณะ ดังนี้

- 1) ป้ายแสดงหมายเลขทางหลวง
- 2) ป้ายแสดงชื่อจุดหมายปลายทางของโครงข่ายนอกเมือง เช่น ชื่อ สถานที่ เมือง หรือ อำเภอ หรือจังหวัด หรือบางกรณี อาจใช้แสดงชื่อถนนสายหลัก เช่น ทางเลี้ยวเมือง พหลโยธิน มิตรภาพ สุขุมวิท เพชรเกษม
- 3) ป้ายแสดงลูกศรบอกทิศทาง

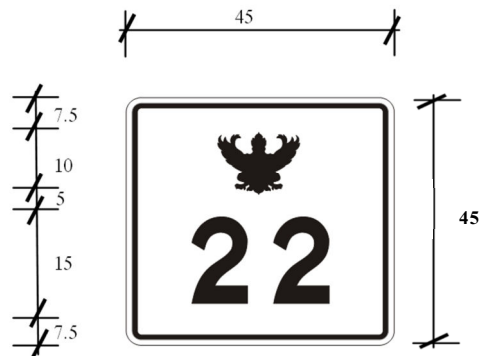


2.2 รูปแบบชูตป้ายแนะนำ

รูปแบบชูตป้ายนำที่เหมาะสมใน 1 ชูตป้าย ต้องประกอบด้วยชูตป้ายจราจรที่สื่อสารสัญลักษณ์ 3 ลักษณะดังกล่าวข้างต้น ซึ่งในการจัดทำป้ายจราจร 1 ชูตป้าย อาจจะออกแบบจัดทำทั้ง 3 สัญลักษณ์ป้ายรวมไว้ในแผ่นป้ายเดียวกัน และหรือออกแบบจัดทำแยกป้าย 3 สัญลักษณ์เป็น 3 แผ่นป้าย ประกอบเป็น 1 ชูต โดยมีขนาด และรูปแบบ ดังนี้

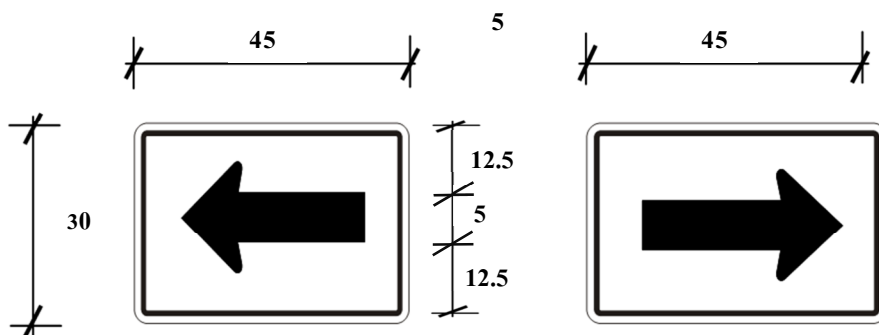
2.2.1 ป้ายแสดงหมายเลขทางหลวง

แสดงป้ายหมายเลขทางหลวงแผ่นดินของโครงข่ายทางหลวงนอกเมืองที่จะให้ผู้ใช้ทางเดินทางไปในโครงข่ายเพื่อไปยังจุดหมายปลายทาง มีลักษณะเป็นสี่เหลี่ยมจัตุรัส ลบมุมทั้งสี่มุม พื้นป้ายสีขาว เส้นขอบป้ายสีดำ รูปครุฑสีดำอยู่ตอนบนของป้าย ตัวเลขหมายเลขทางหลวงสีดำอยู่ตอนล่างของป้าย ขนาดป้าย 45 x 45 เซนติเมตร



2.2.2 ป้ายแสดงลูกศรชี้บอกทิศทาง

ป้ายลูกศรแสดงทิศทางที่จะให้ผู้ใช้ทางเดินทางไปสู่โครงข่ายตามทิศทางลูกศร ลักษณะเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้า ลบมุมทั้งสี่มุม (สั้นเป็นด้านตั้ง) พื้นป้าย สีขาว เส้นขอบ และลูกศรสีดำ ขนาดป้าย 30 x 45 เซนติเมตร

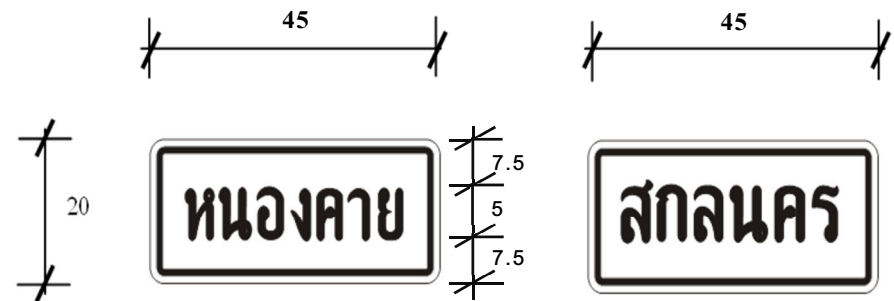


หมายเหตุ รูปแบบหัวลูกศรใช้ตามมาตรฐานกรมทางหลวง

2.2.3 ป้ายแสดงชื่อสถานที่ เมือง หรืออำเภอ หรือจังหวัด

แสดงป้ายชื่อเมืองที่สำคัญในโครงข่ายนอกเมือง หรือชื่อจังหวัด จุดหมายปลายทาง หรือชื่อเมืองต่อไป หรือบางกรณีอาจใช้แสดงชื่อถนนสายหลัก เช่น ทางเลี่ยงเมือง พหลโยธิน มิตรภาพ สุขุมวิท เพชรเกษม

ลักษณะเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้า ลบมุมทั้งสี่มุม พื้นป้ายสีขาว เส้นขอบป้ายและข้อความเป็นสีดำ ขนาดป้าย 20 x 45 เซนติเมตร (ด้านสั้นเป็นด้านตั้ง) การแสดงชื่อควรสื่อข้อความสั้น ๆ เหมาะสมกับขนาดป้าย เข้าใจได้ง่ายชัดเจนกับประชาชนทั่วไป



2.3 มาตรฐานการผลิต ชุดป้ายแนะนำ

การดำเนินการผลิตชุดป้ายแนะนำโครงการเข้า-ออกเมืองไม่หลง แนะนำให้แขวงการทาง/สำนักงานบริหารบำรุงทาง โดยงานจราจรสงเคราะห์/งานอำนวยความปลอดภัย ดำเนินการเองจากงานบำรุงปกติ โดยบริหารจัดการจากทรัพยากรที่มีอยู่ ดังนี้

2.3.1 แผ่นป้าย และโครงป้ายจราจร

แนะนำให้ใช้วัสดุหลักจากวัสดุป้ายเก่า หรือป้ายชำรุดเดิม หรือหมดสภาพใช้งานของเดิมที่รื้อย้ายจากสายทางต่าง ๆ นำมาปรับปรุง ประยุกต์ใช้ใหม่ ผลิตเป็นแผ่นป้ายชุดแนะนำ ประกอบด้วย

- 1) แผ่นป้ายจราจรเป็นแผ่นเหล็กอาบสังกะสี หนา 1.2 มิลลิเมตร
- 2) เหล็กกล่อง 1" X 2" ใช้ทำหลักโครงป้าย
- 3) แผ่นสะท้อนแสงสีขาว
- 4) แผ่นสติ๊กเกอร์สีดำ
- 5) อุปกรณ์ประกอบป้ายจราจร

2.3.2 องค์ประกอบรูปแบบแผ่นป้ายจราจร

รูปแบบ ลักษณะ และมาตรฐานขององค์ประกอบแผ่นป้ายจราจรพิจารณา
ดังนี้

- 1) รูปแบบ ตัวอักษร ลูกศร เส้นขอบป้าย รัศมีมุมป้าย การจัดระยะให้ใช้ตาม
แบบมาตรฐานตัวอักษรและตัวเลขของกรมทางหลวง
- 2) ชนิดแผ่นสะท้อนแสงสำหรับป้ายจราจร อาจใช้แผ่นสะท้อนแสงแบบที่ 3
หรือแบบที่ 4 (High Intensity Grade) ตามมอก.606 - 2549 ตามความเหมาะสม
โดยเน้นการมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวัน และกลางคืน

บทที่ 3

รูปแบบ วิธี และประเภทการติดตั้ง ชุดป้ายแนะนำ

3.1 รูปแบบการจัดชุดป้ายแนะนำ

รูปแบบลักษณะ ชุดป้ายแนะนำโครงการเข้า-ออกเมืองไม่หลง จะประกอบด้วย
ป้าย 3 สัญลักษณ์ใน 1 ชุดป้ายแนะนำ ดังกล่าวแล้ว คือ ป้ายแสดงหมายเลขทาง
หลวง, ป้ายแสดงชื่อเมืองจุดหมายปลายทาง และป้ายแสดงลูกศรบอกทิศทาง

รูปแบบการติดตั้งชุดป้ายแนะนำใน 1 จุด หรือ 1 แห่งที่เหมาะสมทางด้าน
วิศวกรรม และเหมาะสมในการให้บริการประชาชนในมิติของความชัดเจนในการ
สื่อสาร ความสามารถในการมองเห็น ความเหมาะสมของการอ่านป้าย ความเข้าใจ
ข้อมูลป้าย และการตัดสินใจทางเลือกของผู้ใช้ทาง ไม่ควรติดตั้งเกิน 3 ชุดป้ายใน 1
จุด หรือ 1 แห่ง ของการติดตั้ง

รูปแบบการจัดชุดป้ายแนะนำในการติดตั้งชุดป้ายในแต่ละจุดแต่ละแห่ง
เพื่อแนะนำทางออกตัวเมืองสู่โครงข่ายทางหลวงนอกเมืองสรุป ดังนี้

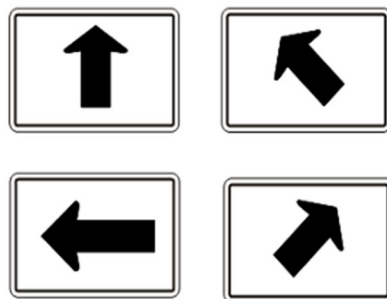
- 1) กรณีการติดตั้งเพื่อแสดงทางหลวงสายเดียว และลูกศรชี้ทิศทางเดียว
(มี 1 ชุดป้ายต่อ 1 จุดติดตั้ง)
- 2) กรณีการติดตั้งเพื่อแสดง ทางหลวงสายเดียว และลูกศรชี้สองทิศทาง
(มี 1 ชุดป้าย ต่อ 1 จุดติดตั้ง)
- 3) กรณีการติดตั้งเพื่อแสดงทางหลวงสองสายทาง และลูกศรชี้สองทิศทาง
(มี 2 ชุดป้าย ต่อ 1 จุดติดตั้ง)
- 4) กรณีการติดตั้งเพื่อแสดงทางหลวงสามสายทาง และลูกศรชี้สามทิศทาง
(มี 3 ชุด ป้ายต่อ 1 จุดติดตั้ง)

3.1.1 กรณีที่ 1

กรณีทางหลวงสายเดียว ลูกศรชี้ทิศทางเดียว



การติดตั้ง 1 จุด
จะใช้ 1 ชุดป้ายแนะนำ



ป้ายแสดงลูกศรบอกทิศทาง
เลือกใช้ตามทิศทางจริงที่จะสื่อสาร

ตัวอย่าง การติดตั้ง แสดงทางหลวงสายเดียว ลูกศรชี้ทิศทางเดียว

กรณีนี้ 1 จุด ใช้ 1 ชุดป้ายแนะนำ



3.1.2 กรณีที่ 2

กรณีทางหลวงสายเดียว ลูกศรชี้สองทิศทาง



ทางหลวงสายเดียว ลูกศรชี้สองทิศทาง (สองจุดหมายปลายทาง)
หรืออาจประยุกต์ใช้ตามสภาพความเป็นจริง

3.1.3 กรณีที่ 3

กรณีทางหลวงสองสายทาง

ในการติดตั้ง 1 จุด ใช้ 2 ชุดป้ายแนะนำ แบ่งเป็น 2 ลักษณะการติดตั้งตามความเหมาะสม ดังนี้



ลักษณะที่ (1): ติดตั้งแบบเรียงคู่



ลักษณะที่ (2): ติดตั้งแบบเรียงเดี่ยว



ตัวอย่าง การติดตั้งแสดงทางหลวงสองสายทาง (1 จุดใช้ 2 ชุดป้ายแนะนำ)

3.1.4 กรณีที่ 4

กรณีทางหลวงสามสายทาง

การติดตั้ง 1 จุด ใช้ 3 ชุดป้ายแนะนำ แบ่งเป็น 3 ลักษณะการติดตั้งตามความเหมาะสม ดังนี้



ลักษณะที่ (1): ติดตั้งแบบเรียง สามแถว



ลักษณะที่ (2): ติดตั้งแบบเรียงสองซ้อนหนึ่ง (ซ้อนซ้ายหรือขวา)

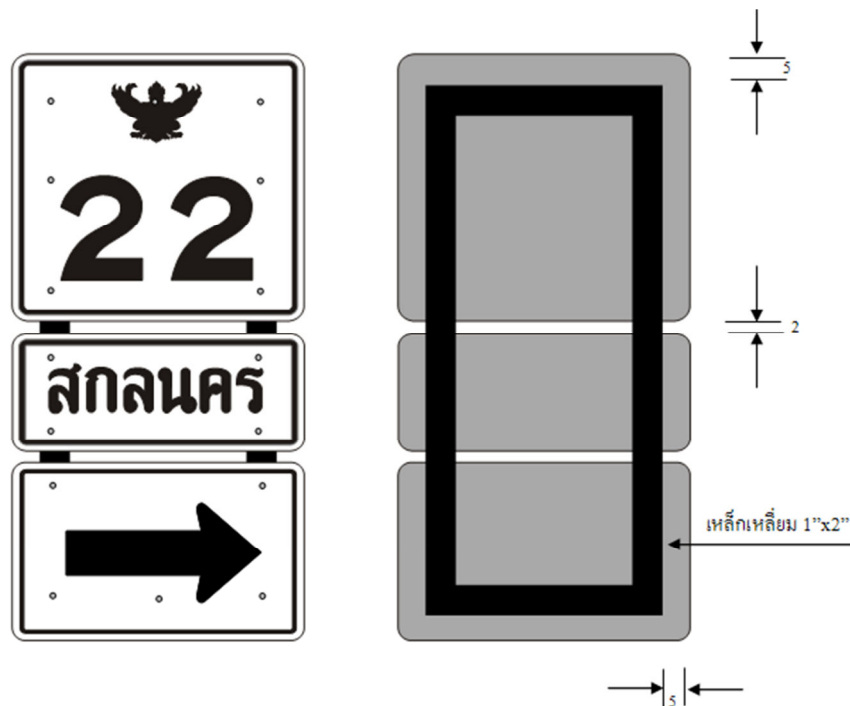


ลักษณะที่ (3): ติดตั้งแบบเรียงสองซ้อนหนึ่ง (ซ้อนกึ่งกลาง)

ตัวอย่าง การติดตั้งแสดงทางหลวงสามสายทาง (1 จุดใช้ 3 ชุดป้ายแนะนำ)

3.2 การประกอบโครงชุดป้ายแนะนำ

การจัดชุดป้ายแนะนำใน 1 ชุดป้าย ซึ่งประกอบด้วยป้ายแสดง 3 สัญลักษณ์ คือ ป้ายหมายเลขทางหลวง, ป้ายแสดงถึงจุดหมายปลายทาง และป้ายแสดงลูกศรบอกทิศทาง ประกอบด้วยชุดโดยโครงป้ายเหล็กเหลี่ยม ขนาด 1"x2" เชื่อมปิดมุมขนาดของโครงป้ายให้ห่างจากขอบป้ายด้านละ 5 ซม. ทาสีดำ ทำการยึดแผ่นป้ายกับโครงป้ายโดยใช้ตะปูรีเวตส์ (แสดงตามภาพ) ซึ่งนอกจากจะยึดจุดชุดป้ายไว้ด้วยกันแล้ว โครงป้ายยังใช้สำหรับแขวนยึดติดกับเสาไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคในการติดตั้งใช้งาน



ด้านหน้า

ด้านหลัง

3.3 วิธีการติดตั้งชุดป้ายแนะนำ

ชุดป้ายแนะนำโครงการเข้า-ออกเมืองไม่หลง ใช้ติดตั้งในโครงข่ายถนนในตัวเมือง โดยพิจารณาร่วมกับเทศบาลผู้รับผิดชอบพื้นที่ในจุดที่เหมาะสมเพื่อสื่อสารให้ข้อมูล แนะนำเส้นทาง ลักษณะส่งต่อให้ผู้ใช้ทาง จากถนนในเมืองไปสู่โครงข่ายทางหลวงแผ่นดินนอกเมือง เพื่อเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างถูกต้องต่อเนื่อง อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย โดยพิจารณาจุดติดตั้ง ดังนี้

- 1) ที่บริเวณ (หรือก่อนถึง) ทางแยก ทางเชื่อม ทางตัด ทางร่วม วงเวียน ฯลฯ ของถนน หรือซอยทุกแห่ง
- 2) บริเวณทางเท้าของถนนในเมืองที่พิจารณาเหมาะสมแล้ว เพื่อความต่อเนื่องของป้ายในกรณีที่ทางแยกอยู่ไกลกัน ซึ่งผู้ใช้ทางอาจสับสน หรือขาดความมั่นใจ



การติดตั้งบริเวณทางแยก
หรือก่อนถึงทางแยกทุกแห่ง



การติดตั้งเพิ่มบริเวณทางเท้า
(กรณีทางแยกอยู่ไกลกัน)

3.4 ประเภทการติดตั้งชุดป้ายแนะนำ

เมื่อพิจารณาบริเวณหรือจุดติดตั้งที่เหมาะสมแล้ว สามารถดำเนินการติดตั้งได้ 2 รูปแบบ ดังนี้

แบบที่ 1

ติดตั้งกับเสาไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

โดยประสานกับการไฟฟ้าฯ และเทศบาล ก่อนดำเนินการโครงการ



แบบที่ 2

ติดตั้งโดยใช้เสาเหล็กที่ผลิตเป็นเสาป้ายจราจร

ใช้ติดตั้งในบริเวณที่พิจารณาแล้วมีความจำเป็นเหมาะสมเชิงวิศวกรรมในการสื่อสารข้อมูลนำทาง แต่ไม่สามารถติดตั้งกับเสาไฟฟ้าฯ ได้ เช่น มีอุปสรรคการมองเห็น มีป้ายประเภทอื่น หรือป้ายโฆษณา หรือป้ายไม่พึงประสงค์อยู่แล้ว หรือที่ไม่มีเสาไฟฟ้าฯ อยู่บริเวณใกล้เคียง



3.5 รูปแบบการติดตั้ง

การติดตั้งชุดป้ายแนะนำ โครงการเข้า-ออกเมืองไม่หลง ให้ติดตั้งกับเสาไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคที่มีอยู่เดิม หรือเพิ่มเสาป้ายจราจรในกรณีที่เป็นดังกล่าวแล้ว โดยพิจารณาการติดตั้ง ดังนี้

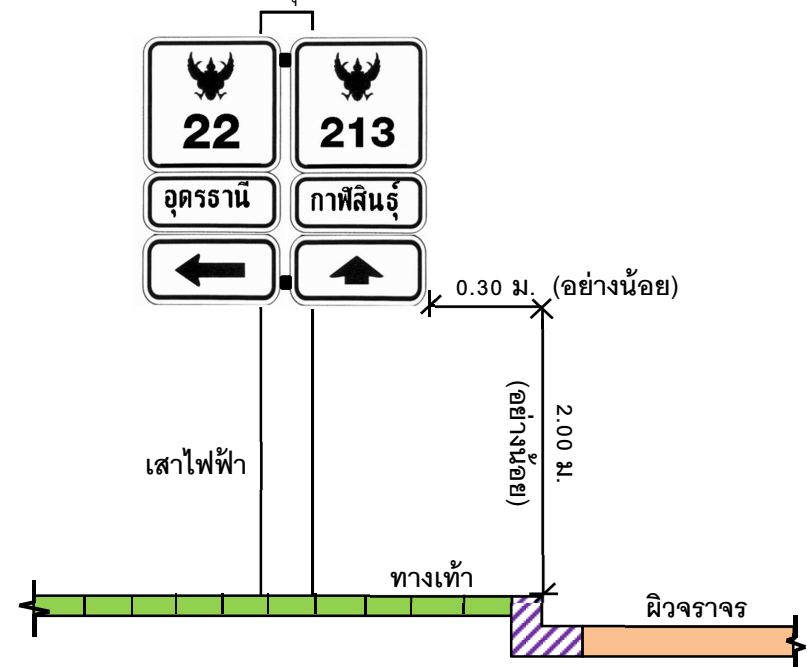
3.5.1 ให้ขอบป้ายริมสุด ห่างจากขอบทางอย่างน้อย 30 ซม.

3.5.2 ให้ขอบป้ายล่างสุด สูงจากผิวทางทำอย่างน้อย 2 ม.

3.5.3 กรณีที่ให้ผู้ขับขี่ต้องเปลี่ยนทิศทางบริเวณทางแยกต้องติดตั้งห่างจากขอบทางขวางไม่เกิน 40 เมตร

3.5.4 กรณีที่เป็นทางมากกว่า 2 ช่องจราจรในทิศทางเดียวกัน การติดตั้งเพิ่มทางขวามือด้วย ถ้ามีเกาะกลางกว้างพอ และไม่ทำให้เสียทัศนียภาพ หรือต้องเหมาะสมทางวิศวกรรมโดยต้องติดตั้งในระยะห่างที่เพียงพอกับการเปลี่ยนช่องจราจร ก่อนถึงทางแยก

3.5.5 ไม่ควรติดตั้งชุดป้ายนี้ ร่วมกับป้ายจราจรประเภทอื่น



บทที่ 4

ขั้นตอนการบริหารโครงการ

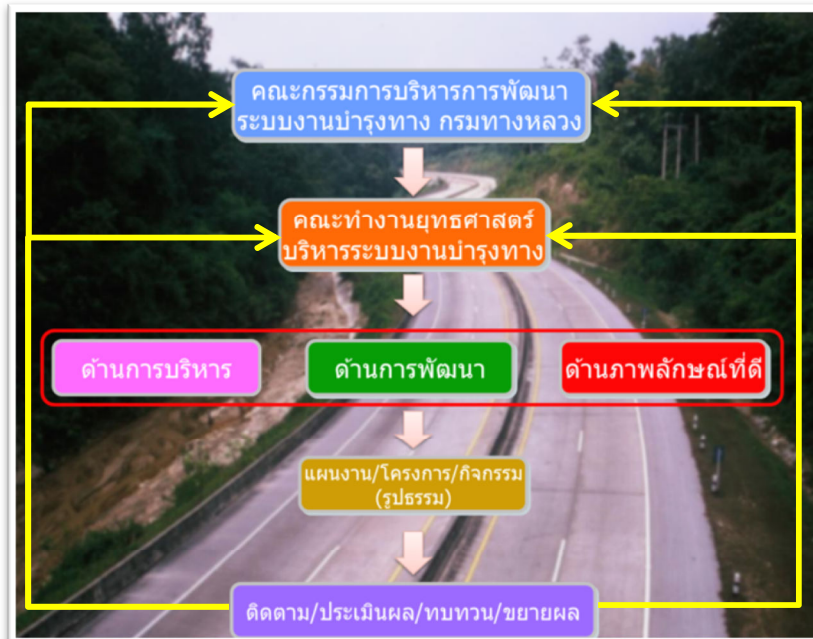
4.1 ผู้รับผิดชอบโครงการ

4.1.1 ระดับกรมทางหลวง

- 1) คณะกรรมการบริหารการพัฒนา ระบบงานบำรุงทาง กรมทางหลวง
- 2) คณะทำงานยุทธศาสตร์ ระบบงานบำรุงทาง กรมทางหลวง
- 3) สำนักบริหารบำรุงทาง กรมทางหลวง

4.1.2 ระดับสำนักทางหลวง / สำนักงานทางหลวง

คณะทำงานป้ายและเครื่องหมายจราจร ประจำสำนักทางหลวง / สำนักงานทางหลวง



ระดับแขวงทางหลวง / สำนักงานบำรุงทาง

- 1) ประธานการบริหารเชิงบูรณาการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เช่น จังหวัด เทศบาล การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค
- 2) แขวงทางหลวง / สำนักงานบำรุงทาง เป็นหน่วยงานเจ้าภาพหลักและตั้งคณะทำงาน โครงการเข้า-ออกเมืองไม่หลง ระดับแขวงทางหลวง / สำนักงานบำรุงทาง เพื่อบริหารและติดตาม ประเมินผล โครงการเข้า-ออกเมืองไม่หลง เช่น
 - (1) ผอ.ขท./ผอ.บท. เป็นประธานคณะทำงาน
 - (2) รอ.ขท./ผอ.บท. (ว) เป็นรองประธาน
 - (3) รอ.ขท./รอ.บท. (ป) เป็นคณะทำงาน
 - (4) หัวหน้าหมวดการทาง เป็นคณะทำงาน
 - (5) หัวหน้างานจราจรสงเคราะห์/งานอำนวยความสะดวก เป็นคณะทำงาน และเลขานุการ (เจ้าภาพ)

4.1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- 1) แขวงทางหลวง/สำนักงานบำรุงทาง กรมทางหลวง เป็นหน่วยงานเจ้าภาพหลักในการประสานการบริหาร และดำเนินงานโครงการ
- 2) จังหวัด เพื่อรับทราบเชิงนโยบาย และสนับสนุนโครงการ เป็นการประชาสัมพันธ์จังหวัด ส่งเสริมการท่องเที่ยว ตลอดจน รองรับการจัดระเบียบจัดระเบียบป้ายจราจร และการจราจรในเมืองในระยะยาว
- 3) เทศบาล เป็นหน่วยงานเจ้าของพื้นที่โครงข่ายถนน และการจัดระเบียบการจราจร
- 4) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และ หรือ การไฟฟ้านครหลวง เป็นหน่วยงานเจ้าของทรัพย์สิน คือ เสาไฟฟ้าในตัวเมือง

4.3 การบริหารทรัพยากร

มุ่งเน้นการบริหารจัดการจากทรัพยากรที่มีอยู่แล้ว จากงานบำรุงปกติของ
แขวงทาง/สำนักงานบำรุงทาง และหรือการสนับสนุนจากหน่วยงานท้องถิ่น

1) วัสดุชุดป้ายแนะนำ

วัสดุหลักพิจารณาโดยการประยุกต์/ปรับปรุงจากวัสดุป้ายจราจรเก่า หรือ
ชำรุด หรือหมดสภาพใช้งานที่รื้อย้ายมาจากสายทางต่าง ๆ

2) บุคลากร เครื่องมือ อุปกรณ์

บริหารจัดการจากงานบำรุงปกติ

3) และหรืออาจประสานขอรับการสนับสนุนทรัพยากรจากหน่วยงานท้องถิ่น เช่น เทศบาล หรือจังหวัด เป็นต้น

4.4 ขั้นตอนการดำเนินโครงการ

4.4.1 การวางแผน การประสานเชิงบูรณาการ

แขวงทาง / สำนักงานบำรุงทาง ประชาสัมพันธ์โครงการ ควบคู่กับ
การประสานการบูรณาการ ตลอดจน ประสานการขออนุญาตที่เกี่ยวข้องในการ
บริหารโครงการ เช่น จังหวัด เทศบาล และการไฟฟ้าฯ

4.4.2 การสำรวจ จุด บริเวณ ที่เหมาะสมในการติดตั้ง

แขวงทาง / สำนักงานบำรุงทาง ร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่ที่
เกี่ยวข้อง ร่วมกันวางแผนจากแผนที่ และโครงข่ายถนน ตรอก ซอย โดยศึกษาสำรวจ
X-Ray เติมพื้นที่ในเมืองเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินนอกเมืองอย่างครอบคลุม
พร้อมกำหนดจุดติดตั้งชุดป้ายแนะนำ



4.4.3 Check Lists แสดงชุดป้ายแนะนำในแต่ละแห่ง

วางแผนการผลิต ติดตั้งป้ายโดยจัดทำ Lists บัญชีรายละเอียดชุดป้าย

จุดติดตั้ง	ทิศทาง 1	ทิศทาง 2	ทิศทาง 3	ทิศทาง 4	พื้นที่
1	212 จุดตรวจ ← 22 รถคนขับ →	22 รถคนขับ ↑ 212 รถคนขับ →	212 รถคนขับ ↑ 22 รถคนขับ ←	212 จุดตรวจ ↑ 212 รถคนขับ ←	1.61
2	22 รถคนขับ ↑	22 รถคนขับ ↑ 212 รถคนขับ →	212 รถคนขับ ↑	212 รถคนขับ ← 22 รถคนขับ →	1.21
3	22 รถคนขับ ↑	212 รถคนขับ ← 22 รถคนขับ →	212 รถคนขับ ↑	22 รถคนขับ ← 212 รถคนขับ →	1.21

4.4.4 การผลิตชุดป้ายแนะนำ

การผลิตชุดป้ายแนะนำ ใช้วิธีดำเนินการเอง โดยแขวงทาง / สำนักงานบำรุงทาง (งานจราจรสงเคราะห์ / งานอำนวยความสะดวก และหรืองานปรับซ่อม)



ตัวอย่าง การผลิตป้ายในโรงงาน (จราจรแขวงฯ) ตามบัญชีที่สำรวจ

4.4.5 การติดตั้งชุดป้ายแนะนำ

การติดตั้งชุดป้ายแนะนำ โครงการเข้า-ออกเมืองไม่หลง ดำเนินการเอง โดยงานจราจรสงเคราะห์ / งานอำนวยความสะดวก และหมวดการทางของ แขวงการทาง / สำนักงานบำรุงทางตาม Lists บัญชีรายละเอียด ในบริเวณ หรือจุด ที่สำรวจอย่างละเอียดเหมาะสมแล้ว



4.5 ขยายผลพัฒนาสู่แนวคิด “ไม่หลงเข้าเมือง”

ในกรณีที่ประชาชนผู้ใช้ทาง มีความประสงค์เดินทางไปจุดหมายปลายทางใน โครงข่ายทางหลวงอย่างต่อเนื่อง ผ่านชุมชนเมือง ผ่านอำเภอ หรือผ่านจังหวัด โดยไม่มีความจำเป็นต้องเข้าไปในตัวเมือง หรือไม่ต้องเดินทางผ่านเส้นทางในเมืองที่มี การจราจรติดขัดหนาแน่น แขวงการทาง/สำนักงานบำรุงทาง ต้องสำรวจ เข้มงวด กวดขัน การติดตั้งป้ายจราจร ป้ายแนะนำ ป้ายนำทางในโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน บริเวณทางแยก ทางร่วม ถนนวงแหวน ถนนรอบเมือง ทางเลี้ยวเมือง ตามมาตรฐาน กรมทางหลวง แสดงจุดหมายปลายทางอย่างเพียงพอ ชัดเจน ในทุกทิศทางของ โครงข่ายที่ต่อเชื่อมทางแยก เพื่อบริการประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ให้เกิดเวลาการเดินทางเข้าไปในเมือง หรือ “ไม่หลงเข้าเมือง” โดยไม่จำเป็น



4.6 บัญชีทะเบียนชุดป้ายแนะนำ

หลังจากดำเนินการติดตั้งชุดป้ายแนะนำแล้ว ให้จัดทำบัญชีทะเบียนแสดงรายละเอียดการติดตั้งป้ายนำทางในเขตเมือง ควรทำการจัดเก็บข้อมูลเพื่อใช้ในการตรวจสอบ และการวางแผนการการซ่อมบำรุงรักษา และติดตั้งเพิ่มเติม/ปรับเปลี่ยนในอนาคตต่อไป

ที่	จุดติดตั้ง	วันที่ติดตั้ง	พื้นที่(ตร.ม)	รูปภาพ	หมายเหตุ
1	ถนนแจ้งนคร (ทางขึ้นหอนาฬิกา)	ส.ค. 49	0.964		
2	ถนนแจ้งนคร (หน้าเขื่อน)	ส.ค. 49	0.964		
3	ถนนแจ้งนคร (คั่นถนนบำรุงเมือง)	ส.ค. 49	0.964		
4	ถนนแจ้งนคร (หน้าร้านสว่างทำร่มมาซิ)	ส.ค. 49	0.482		
5	ถนนแจ้งนคร (ท่าอากาศยานช่างนาคนม)	ส.ค. 49	0.482		
6	ถนนแจ้งนคร (หน้าสถานีขนส่งจังหวัด)	ส.ค. 49	0.482		

ตัวอย่าง การจัดเก็บข้อมูลการติดตั้งชุดป้ายแนะนำโครงการเข้า-ออกเมืองไม่หลง

4.7 การติดตาม ประเมินผล โครงการ

4.7.1 การรายงานผลการดำเนินงาน

ตัวอย่าง การรายงานผลการดำเนินการโครงการเข้า-ออกเมืองไม่หลง
ตามโครงการ “เข้า-ออก เมืองไม่หลง” ของ สำนักทางหลวงที่ 3(สกลนคร)

แขวงทางทาง	ปริมาณงาน (จุด)	หมายเหตุ
สกลนครที่ 1	95	1 เทศบาล
สกลนครที่ 2	23	3 เทศบาล
กาฬสินธุ์	29	2 เทศบาล
นครพนม	91	2 เทศบาล
หนองคายที่ 1	46	2 เทศบาล
หนองคายที่ 2	21	6 เทศบาล
รวม	305	16 เทศบาล

ข้อมูล ณ วันที่ 30 กรกฎาคม 2551

แขวงฯ สกลนครที่ 1 ดำเนินการที่
แขวงฯ สกลนครที่ 2 ดำเนินการที่

- เทศบาลเมืองสกลนคร
- เทศบาลตำบลสว่างแดนดิน
- เทศบาลตำบลพังโคน
- เทศบาลตำบลพรรณานิคม

แขวงฯ กาฬสินธุ์ ดำเนินการที่

- เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์
- เทศบาลตำบลสมเด็จ

แขวงฯ นครพนม ดำเนินการที่

- เทศบาลเมืองนครพนม
- เทศบาลตำบลธาตุพนม

แขวงฯ หนองคายที่ 1 ดำเนินการที่

- เทศบาลเมืองหนองคาย
- เทศบาลตำบลท่าบ่อ

แขวงฯ หนองคายที่ 2 ดำเนินการที่

- เทศบาลตำบลบึงกาฬ
- เทศบาลตำบลปากคาด
- เทศบาลตำบลเซกา
- เทศบาลตำบลพรเจริญ
- เทศบาลตำบลบึงโขงหลง
- เทศบาลตำบลศรีวิไล

4.7.2 ปัจจัยแห่งความสำเร็จ : ความเพียงพอ ต่อเนื่อง เหมาะสม

: ผู้บริหารทุกระดับจริงจัง มุ่งมั่น ตั้งใจ

ผู้อำนวยการแขวงทางหลวง/สำนักงานบำรุงทาง และผู้บริหารให้ความสนใจจริงจังด้วยตนเอง ตรวจสอบ แผนที่/แผนผัง ครอบคลุมโดยเฉพาะความต่อเนื่องของการส่งต่อผู้เดินทางจากในเมือง สู่อำเภอ/ตำบล/หมู่บ้านนอกเมืองได้



4.7.3 บทสรุปความสำเร็จ

Win-Win-Win and Win

- Win : ท้องถิ่น - เทศบาล
- Win : ภูมิภาค - จังหวัด
- Win : ส่วนกลาง - กรมทางหลวง
- and Win : ประชาชน - ผู้ใช้ทาง