

บทที่ 2

การทบทวนหลักการของการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

2.1 กล่าวนำ

วัตถุประสงค์หลักของการจัดทำ คปถ. คือการตรวจหาจุดที่อาจจะก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้ถนนทุกประเภท และเสนอแนะแนวทางในการขจัด หรือบรรเทาอันตราย และความไม่ปลอดภัยจากอุบัติเหตุบนถนนโดยอาศัยวิธีการที่มีลักษณะในเชิงรุก (Proactive Approach) วิธีการแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุที่หน่วยงานต่างๆ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน โดยการปรับปรุงบริเวณที่มีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากเป็นวิธีที่เรียกกันว่า Blackspot Improvement ซึ่งใช้ปฏิบัติกันมายาวนาน เป็นลักษณะของการตามแก้ปัญหา (Reactive Approach) ที่เกิดขึ้นจากจุดบกพร่องในโครงข่ายถนน การนำแนวคิดของ คปถ. มาใช้ตั้งแต่การเริ่มต้นในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ การออกแบบถนน ไปจนถึงการตรวจสอบในขั้นตอนอื่นๆ จึงเป็นวิธีที่ประหยัดกว่าในการป้องกันปัญหาอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นก่อนที่จะทำการก่อสร้างถนน ซึ่งเป็นไปตามหลักปรัชญาที่ว่า “การป้องกันดีกว่าการแก้ไข”

จากการศึกษาทบทวนเอกสารทั้งจากภายในประเทศ และต่างประเทศ พบว่าข้อมูลเกี่ยวกับการจัดทำ คปถ. ส่วนใหญ่จะเป็นของประเทศที่ให้มีความสำคัญ และทำการศึกษาวิจัย คปถ. อย่างจริงจัง เช่น ประเทศออสเตรเลีย สหราชอาณาจักร นิวซีแลนด์ และสหรัฐอเมริกา เป็นต้น สำหรับในประเทศไทย กระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร ซึ่งมีมูลค่าประมาณปีละกว่า 100,000 ล้านบาท และการสูญเสียชีวิตของประชาชนอีกประมาณปีละ 12,000 ราย ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการจัดการกับอุบัติเหตุในเชิงรุก (Proactive) ดังนั้นในการดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน กระทรวงคมนาคม โดยสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวง จึงได้ว่าจ้างคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ และศูนย์วิชาการด้านการขนส่งแห่งเอเชีย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ทำการศึกษาวิจัยเพื่อจัดทำ “คู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับประเทศไทย” ขึ้นในปี พ.ศ. 2545

ฉะนั้นในบทนี้ เพื่อให้สอดคล้อง และทันกับกระบวนการจัดทำ คปถ. ในประเทศ ข้อมูลส่วนใหญ่ที่ไม่ได้อ้างอิงไว้ให้หมายถึงนำมาจากเอกสารดังกล่าวข้างต้น

2.2 ประวัติความเป็นมาของ คปด.

2.2.1 ประวัติความเป็นมาของ คปด. ในประเทศสหราชอาณาจักร

Jordan, P. (2001) ระบุว่า คปด. เกิดขึ้นครั้งแรกประมาณ ปี ค.ศ. 1980 ณ เมือง Kent ในประเทศสหราชอาณาจักร

ปี ค.ศ. 1990 The Institution of Highways and Transportation (IHT) ได้จัดทำคู่มือขึ้นชื่อ "Guidelines for the Safety Audit of Highways"

ปี ค.ศ. 1991 คปด. เป็นสิ่งที่ต้องดำเนินการ สำหรับการก่อสร้างทางหลวงสายหลัก และมอเตอร์เวย์ ภายในประเทศ

ปี ค.ศ. 1996 The Institution of Highways and Transportation (IHT) ได้จัดทำคู่มือขึ้นชื่อ "Review of Road Safety Audit Procedures 1995"

2.2.2 ประวัติความเป็นมาของ คปด. ในประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์

Appleton, I. and Jordan, P. (2000) ระบุว่า ประมาณ ปี ค.ศ. 1990 ประเทศออสเตรเลียและประเทศนิวซีแลนด์ ได้เริ่มค่นำ คปด. มาใช้ในประเทศ

ปี ค.ศ. 1994 Austroads ได้จัดทำคู่มือชื่อ "Road Safety Audit" ขึ้นครั้งแรกเพื่อใช้เป็นแนวทางการทำ คปด. ภายในประเทศ

Morgan, R. and Jordan, P. (2000) ระบุว่า ปี ค.ศ. 1998 Austroads ได้มีการปรับปรุง คู่มือฉบับเดิม (ค.ศ. 1994) โดยได้จัดการประชุมขึ้นที่รัฐ Melbourne มีผู้เข้าร่วม 189 คน แลกเปลี่ยนความรู้ประสบการณ์ เพื่อใช้ในการปรับปรุงแนวทางการตรวจสอบ และได้มีการตีพิมพ์ขึ้นในปี ค.ศ. 2000

ปี ค.ศ. 2002 มีการปรับปรุงและตีพิมพ์เป็นครั้งที่ 2 และได้รับรองมาตรฐานจาก Standard Australia และ Standard New Zealand ภายใต้เอกสารเลขที่ SA/SNZ No.HB 43:2001

2.2.3 ประวัติความเป็นมาของ คปด. ในประเทศสหรัฐอเมริกา

Pieples, T.R. (1999) ระบุว่า ปี ค.ศ. 1996 The Federal Highway Administration (FHWA) ได้ส่งคณะไปทำการศึกษาระบบ คปด. ที่ประเทศออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์

ปี ค.ศ. 1997 The Federal Highway Administration (FHWA) มีการจัดพิมพ์รายงานผลการศึกษารoad safety ชื่อ “FHWA Study Tour of Road Safety Audits – Parts 1 and 2” ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้จาก <<http://www.ohs.fhwa.dot.gov>>

ปี ค.ศ. 1998 The Federal Highway Administration (FHWA) ได้จัดทำโครงการนำร่องขึ้นเพื่อที่จะศึกษาความเป็นไปได้ของการนำ คปถ. มาใช้ตามที่คณะศึกษาเสนอ โดยมี 14 รัฐ เข้าร่วมโครงการนำร่องคือ California, Georgia, Kentucky, Minnesota, Missouri, Montana, New Jersey, New York, Ohio, Pennsylvania, Rhode Island, Texas, Vermont และ Wisconsin ต่อมาได้นำเสนอผลการดำเนินการในการประชุมที่ FHWA ซึ่งจัดขึ้นในปีเดียวกัน

2.2.4 ประวัติความเป็นมาของ คปถ. ในประเทศไทย

คปถ. เป็นเรื่องที่ยังใหม่สำหรับประเทศไทยแต่ก็มีการศึกษาค้นคว้ารวมถึงการจัดฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องตลอดช่วงหลายปีที่ผ่านมา ในปี ค.ศ. 1996 ถือเป็นจุดเริ่มต้นครั้งแรกของการนำ คปถ. เข้ามาในประเทศไทยโดย รศ.ดร. พิชัย ธานีธมานนท์ ได้นำวิธี คปถ. และรายการตรวจสอบของ AUSTRROADS 1994 ทำการตรวจสอบถนน 2 แห่ง ในภาคใต้ของประเทศไทย (Tanaboriboon, Y., et al., 2002)

ปัจจุบันกระทรวงคมนาคม ได้เล็งเห็นถึงประโยชน์ในการนำ คปถ. มาใช้ในการจัดการกับอุบัติเหตุจราจรในเชิงรุก (Proactive) น่าจะมีการศึกษา เพื่อนำมาใช้ประโยชน์อย่างจริงจัง จึงได้ว่าจ้างคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ และศูนย์วิทยาการด้านการขนส่งแห่งเอเชีย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ทำการศึกษาเพื่อจัดทำคู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับประเทศไทยขึ้น ในปี พ.ศ. 2545 ซึ่งได้แล้วเสร็จสมบูรณ์ เมื่อเดือน มกราคม 2546

2.3 นิยามของ คปถ.

มีผู้ให้นิยามของ คปถ. ไว้มากมาย แต่โดยทั่วไปของนิยามจะประกอบด้วยส่วนสำคัญ สรุปได้ดังนี้ คือ (1) เป็นการตรวจสอบอย่างเป็นรูปแบบ (2) ผู้ตรวจสอบมีความเป็นอิสระ (3) ดำเนินการโดยผู้ตรวจสอบที่มีประสบการณ์และได้รับการอบรม คปถ. มาพอสมควร และ (4) จำกัดเฉพาะเรื่องความปลอดภัยเท่านั้น ในที่นี้เป็นนิยามซึ่งปรับปรุงแก้ไขล่าสุดของ Austroads 2002

การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (ตปถ.) หมายถึง การตรวจสอบโครงการด้านถนนหรือจราจรในขนาดหรือถนนที่มีอยู่อย่างเป็นทางการ โดยผู้ตรวจสอบอิสระ (Independent) ที่ทรงคุณวุฒิ (Qualified) ซึ่งจะรายงานถึงศักยภาพในการเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัยในการใช้งานของโครงการและถนนดังกล่าว เป็นการแก้ไขปัญหาในเชิงรุกบนปรัชญาที่ว่า “การป้องกันดีกว่าการแก้”

2.4 หลักการและเหตุผลของการทำ ตปถ.

ตปถ. เป็นมาตรการที่มีประสิทธิผลในการทำให้ถนนปลอดภัย และปราศจากจุดอันตรายในโครงข่ายถนน เป็นการป้องกันอุบัติเหตุตั้งแต่ขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ ซึ่งต่างกับ การแก้ไขจุดอันตรายที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากซึ่งเป็นการตามแก้ที่ต้องลงทุนมากแต่ก็จะต้องทำเป็นการด่วนต่อไป แนวคิดของ ตปถ. คือ แทนที่จะให้มีจุดอันตราย มีการเสียชีวิต และบาดเจ็บแล้วจึงดำเนินการแก้ไข ทำไมไม่ป้องกันโดยการวางแผน ออกแบบ ก่อสร้าง และบำรุงทาง ให้เป็นถนนที่ปลอดภัยตั้งแต่ต้น เป็นการป้องกันดีกว่าการแก้ไข (Prevention is Better than Cure)

การจัดทำ ตปถ. จะให้หน่วยงานทาง หรือผู้ออกแบบเห็น โอกาส หรือศักยภาพของอุบัติเหตุของทางในความรับผิดชอบ ทำให้สามารถปรับแก้ทางให้ปลอดภัยยิ่งขึ้นโดยใช้งบประมาณที่น้อยกว่าในระยะยาวจะลดค่าใช้จ่าย หรือความสูญเสียทั้งหมดของโครงการต่อส่วนรวมลงได้ นอกจากนั้นยังเป็นการเน้นความสำคัญของ “ความปลอดภัยบนถนน” ในใจของวิศวกรทางหลวง และวิศวกรจราจร ให้พิจารณาความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท

2.5 ขั้นตอนและประเภทของโครงการที่สามารถทำ ตปถ.

ตปถ. สามารถดำเนินการในขั้นตอนต่างๆ ของการพัฒนาโครงการ หรือบนถนนที่เปิดใช้งานแล้ว ดังนี้

2.5.1 ขั้นตอนต่างๆ ของโครงการที่จะทำ ตปถ.

- (1) ขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ (Feasibility Stage)
- (2) ขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design Stage)
- (3) ขั้นตอนการออกแบบก่อสร้าง (Detailed Design Stage)
- (4) ขั้นตอนระหว่างการก่อสร้าง (During Construction Stage)

- (5) ขั้นตอนก่อนเปิดการจราจร (Pre – Opening to Traffic) และ
- (6) การตรวจสอบถนนที่เปิดให้ใช้บริการแล้ว (Existing Roads)

ในระหว่างการก่อสร้างจะมีการเคลื่อนที่ของเครื่องจักรกล รถบรรทุก และกองวัสดุ ซึ่งล้วนมีศักยภาพในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ฉะนั้นการจัดการจราจรที่ปลอดภัยจึงเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อลดโอกาสการชนกันระหว่างเครื่องจักรก่อสร้างกับรถที่สัญจรไปมา นอกจากนั้นผิวถนน ป้ายบอกเขตก่อสร้าง ป้ายเตือน หลักรหรืออุปกรณ์บอกแนวทางขอบถนนและไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ มักขาดแคลน หรือถ้ามีก็มักต่ำกว่าที่ควรในแง่ของความปลอดภัย ซึ่งเพิ่มโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุแก่ผู้สัญจร โดยเฉพาะในเวลากลางคืน หรือช่วงฝนตก ทำให้จำเป็นต้องมีการจัดทำ คปถ. ในระหว่างการก่อสร้างด้วย เหตุผลดังต่อไปนี้

- พื้นที่ก่อสร้างมักค่อนข้างจำกัด มีเครื่องจักรกล รถบรรทุก ที่ใช้ความเร็วต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับรถที่สัญจรไปมาที่มีความเร็วสูง ทำให้เพิ่มโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ
- การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง มักขาดการพิจารณาที่รอบคอบ ในด้านความปลอดภัยทั้งในส่วนของผู้รับเหมา และเจ้าของงาน
- เพื่อตรวจสอบว่ามีการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องหมายและป้ายควบคุมการจราจรชั่วคราว ซึ่งมักไม่มีมาตรฐาน เช่น ไม่สะท้อนแสงในเวลากลางคืน หรือไม่เพียงพอ
- เพื่อตรวจสอบความปลอดภัยของถนนที่เชื่อมต่อ หรือวิ่งข้าม ว่าสามารถใช้งานได้ อย่างปลอดภัยในระหว่างการก่อสร้างถนนสายหลัก
- เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับบุคลากรในพื้นที่ก่อสร้าง และประชาชนที่ใช้เส้นทาง

2.5.2 ประเภทของโครงการที่จะตรวจสอบ

คปถ. สามารถดำเนินการได้กับโครงการทุกประเภท เพราะถนนทุกประเภทสามารถเกิดอุบัติเหตุได้ อาจไม่จำเป็นเสมอไปที่จะดำเนินการเฉพาะกับโครงการขนาดใหญ่และมีมูลค่าสูง อาจจะดำเนินการกับโครงการที่มีมูลค่าไม่สูง แต่มีผู้ใช้จำนวนมาก และมีจุดอันตรายที่มีโอกาสทำให้เกิดอุบัติเหตุได้โครงการเหล่านี้ ได้แก่

- โครงการทางหลวงขนาดใหญ่/ทางหลวงพิเศษ (มอเตอร์เวย์)
- โครงการทางด่วน
- โครงการถนนในชุมชน
- โครงการถนนขนาดเล็กในเขตเมือง/ชุมชน

- โครงการเกี่ยวกับการจัดการจราจร
- โครงการออกแบบ/ก่อสร้าง/ปรับปรุงทางแยก
- โครงการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจร
- โครงการทางจักรยาน/ทางเท้า
- โครงการพัฒนาต่างๆ
- งานบำรุงรักษา
- ทางหลวงและถนนที่มีอยู่ทั้งในเมืองและชนบท

2.6 ค่าใช้จ่ายและผลตอบแทนในการจัดทำ คปถ.

2.6.1 ค่าใช้จ่ายในการทำ คปถ.

ค่าใช้จ่ายในการทำ คปถ. ประกอบด้วย 2 ส่วน ดังนี้ (1) ค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างให้คณะผู้ตรวจสอบจัดทำรายงาน คปถ. และ (2) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามข้อเสนอแนะของรายงาน คปถ. จากประสบการณ์ของประเทศออสเตรเลีย ค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการตรวจสอบนั้นอาจมีมูลค่าตั้งแต่้น้อยกว่าหนึ่งพันเหรียญออสเตรเลีย (ประมาณ 25,000 บาท) สำหรับโครงการการตรวจสอบแบบเบื้องต้น ซึ่งตรวจสอบโดยผู้ตรวจสอบเพียงคนเดียว จนถึงหนึ่งหมื่นเหรียญ (250,000 บาท) หรือมากกว่า สำหรับโครงการถนนสายหลัก จำนวนค่าใช้จ่ายนี้จะน้อยกว่าร้อยละ 4 ของค่าใช้จ่ายในการออกแบบถนน อย่างไรก็ตามสัดส่วนนี้อาจจะสูงกว่าร้อยละ 4 ในกรณีของโครงการตรวจสอบขนาดเล็ก โดยทั่วไปค่าออกแบบจะมีค่าประมาณร้อยละ 5 ถึง 6 ของค่าดำเนินการก่อสร้างทั้งหมด ดังนั้นจะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการตรวจสอบนั้น มีค่าน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการดำเนินงานของโครงการ

2.6.2 ประโยชน์และผลตอบแทนของ คปถ.

พิชัย ชานีรณานนท์ (2542) ระบุว่าเป็นการยากที่จะประเมินประโยชน์ของ คปถ. เนื่องจากความไม่แน่นอนของการคาดคะเนจำนวนอุบัติเหตุที่คงอาจเกิดขึ้น แม้ว่าจะมีการตรวจสอบและการขาดข้อมูลอ้างอิงเพื่อใช้เปรียบเทียบกับโครงการที่ไม่มีการตรวจสอบ อย่างไรก็ตามมีหลักฐานเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องที่แสดงว่าผลประโยชน์ที่ได้รับจะค่อนข้างสูงมากประโยชน์ที่เห็นได้ชัดจากการทำ คปถ. ได้แก่

- ถนน และทางหลวงสายใหม่ มีความปลอดภัยมากขึ้น โดยการป้องกันอุบัติเหตุ และการระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุ

- ระบบโครงข่ายของถนนที่มีความปลอดภัยมากขึ้น

- ช่วยลดความจำเป็นที่ต้องมีการแก้ไขปรับปรุงถนน โครงการ หลังจากการเปิดใช้งานแล้ว

- เป็นการสร้างความเข้าใจอันดี และสร้างฐานข้อมูลด้านวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนน

- นำไปสู่การปรับปรุงด้านความปลอดภัยของมาตรฐาน และวิธีการทำงาน

- ช่วยให้มีการพิจารณาความต้องการด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนที่มีความเสี่ยงอย่างเด่นชัดมากขึ้น

- ส่งเสริม และสนับสนุนบุคคลจากหลากหลายอาชีพ ให้ช่วยกันแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน

การทำ คปด. ส่วนมากจะเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าในประเทศออสเตรเลีย พบว่าผลตอบแทนจากการดำเนินการตามข้อเสนอแนะในขั้นตอนการออกแบบ

- จากการทำ คปด. 9 โครงการ อัตราส่วนผลประโยชน์ตอบแทน/ค่าใช้จ่าย (B/C) ของการดำเนินการตามข้อเสนอแนะอยู่ระหว่าง 3:1 – 242:1

- ประมาณ 75% ของโครงการที่ดำเนินการแก้ไขให้ค่า B/C มากกว่า 10

- ส่วนใหญ่ของผลการตรวจสอบต้องใช้งบประมาณเพียงเล็กน้อยในการแก้ไข

- ร้อยละ 65 เสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่า 1,000 เหรียญออสเตรเลีย ในการแก้ไข

ผลตอบแทนจากการดำเนินการตามข้อเสนอแนะในการตรวจสอบสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว

- B/C ที่ได้จากการดำเนินการแก้ไขอยู่ระหว่าง 2.4:1-84:1

- กว่า 78% ของข้อเสนอแนะทั้งหมด ให้ค่า B/C มากกว่า 1

- ประมาณ 47% ของข้อเสนอแนะทั้งหมด ให้ค่า B/C มากกว่า 5

- ประมาณ 95% ของข้อเสนอแนะทั้งหมดมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่า 1,000 เหรียญออสเตรเลีย และให้ค่า B/C มากกว่า 1

The South African Road Safety Manual (1999) ระบุว่า ในประเทศสก็อตแลนด์ โดย The Lothian Regional Council ได้ประเมินค่าของ B/C ไว้เท่ากับ 15:1 และในประเทศนิวซีแลนด์ โดย TRANSIT ได้ประเมินค่าของ B/C ไว้เท่ากับ 20:1 จากการใช้ คปด.

2.7 คุณวุฒิของคณะผู้ตรวจสอบ (Audit Team)

สาระสำคัญประการหนึ่งของระบบ คปถ. คือ การตรวจสอบโดย (คณะ) ผู้ตรวจสอบอิสระ (Independent) ที่ทรงคุณวุฒิ (Qualified) มองผู้ตรวจสอบเสมือนกับผู้เชี่ยวชาญที่จะมองถนนด้วยสายตาคนใหม่มองความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่มแล้วสามารถให้ความเห็นและข้อเสนอแนะโดยอิสระจากเจ้าของงานหรือผู้ออกแบบ ควรมีประสบการณ์ทางด้านวิศวกรรมความปลอดภัยและ/หรือเข้าใจความต้องการของผู้ใช้รถใช้ถนนกลุ่มต่างๆ

แม้จะตระหนักถึงความทรงคุณวุฒิของผู้ตรวจสอบ แต่หลายประเทศก็ยังไม่ได้กำหนดมาตรฐานในการรับรองคุณวุฒิ และการขึ้นทะเบียนเป็นผู้ตรวจสอบอย่างเป็นทางการประเทศสหราชอาณาจักร แคนาดา สหรัฐอเมริกา และนิวซีแลนด์ อาศัยการจัดการฝึกอบรมผู้ตรวจสอบในการรับรองผู้ตรวจสอบอย่างไม่เป็นทางการ ประเทศออสเตรเลียเริ่มกำหนดเกณฑ์การรับรองคุณวุฒิผู้ตรวจสอบโดยมีรัฐออสเตรเลียตะวันตกเป็นรัฐแรกที่มีเกณฑ์รับรองคุณวุฒิ อย่างไรก็ตามแม้ระบบรับรองคุณวุฒิที่เป็นทางการยังมีอยู่น้อย แต่ระบบ คปถ. ที่ใช้กันทั่วไปก็มีลักษณะคล้ายคลึงกัน สำหรับคุณสมบัติและการรับรองคุณวุฒิของผู้ตรวจสอบสำหรับประเทศไทยควรกำหนดดังนี้

- กำหนดเป็น 2 ระดับ คือ
 - หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบ (ผู้ตรวจสอบอาวุโส)
 - ผู้ตรวจสอบ
- เกณฑ์การรับรองคุณวุฒิของผู้ตรวจสอบอาวุโส ควรเป็นดังนี้
 - หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบควรมีประสบการณ์ในสาขาวิชาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างน้อย 5 ปี สาขาวิชาที่เกี่ยวข้องคือ การออกแบบถนน การก่อสร้างถนนหรือวิศวกรรมจราจร หรือวิศวกรรมความปลอดภัย
 - ผ่านการฝึกอบรมตามหลักสูตรฝึกอบรม ที่รับรองโดยกระทรวงคมนาคม 1 ครั้ง
 - ประสบการณ์ในการจัดทำ คปถ. ถือเป็นเกณฑ์พิจารณาที่สำคัญ สำหรับการรับรองคุณวุฒิผู้ตรวจสอบฯ หัวหน้าคณะฯ ควรผ่านการจัดทำ คปถ. มาแล้วอย่างน้อย 5 ครั้ง โดยอย่างน้อย 3 ครั้ง ควรเป็น คปถ. ในขั้นตอนการออกแบบ
 - รักษาความรู้และประสบการณ์ให้ทันสมัย โดยจัดทำ คปถ. อย่างน้อยปีละครั้ง หรือเข้าร่วมอบรมเรื่องคปถ.หรือประชุมวิชาการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

- เกณฑ์การรับรองวุฒิของผู้ตรวจสอบ ควรเป็นดังนี้

- มีประสบการณ์ ในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้อง อย่างน้อย 5 ปี รวมถึง การออกแบบ / ก่อสร้างถนน วิศวกรรมจราจร วิศวกรรมความปลอดภัยทางถนน ผู้เชี่ยวชาญความปลอดภัยทางถนน และพฤติกรรมมนุษย์

- ผ่านการฝึกอบรมตามหลักสูตรฝึกอบรม ที่รับรองโดยกระทรวงคมนาคม 1 ครั้ง

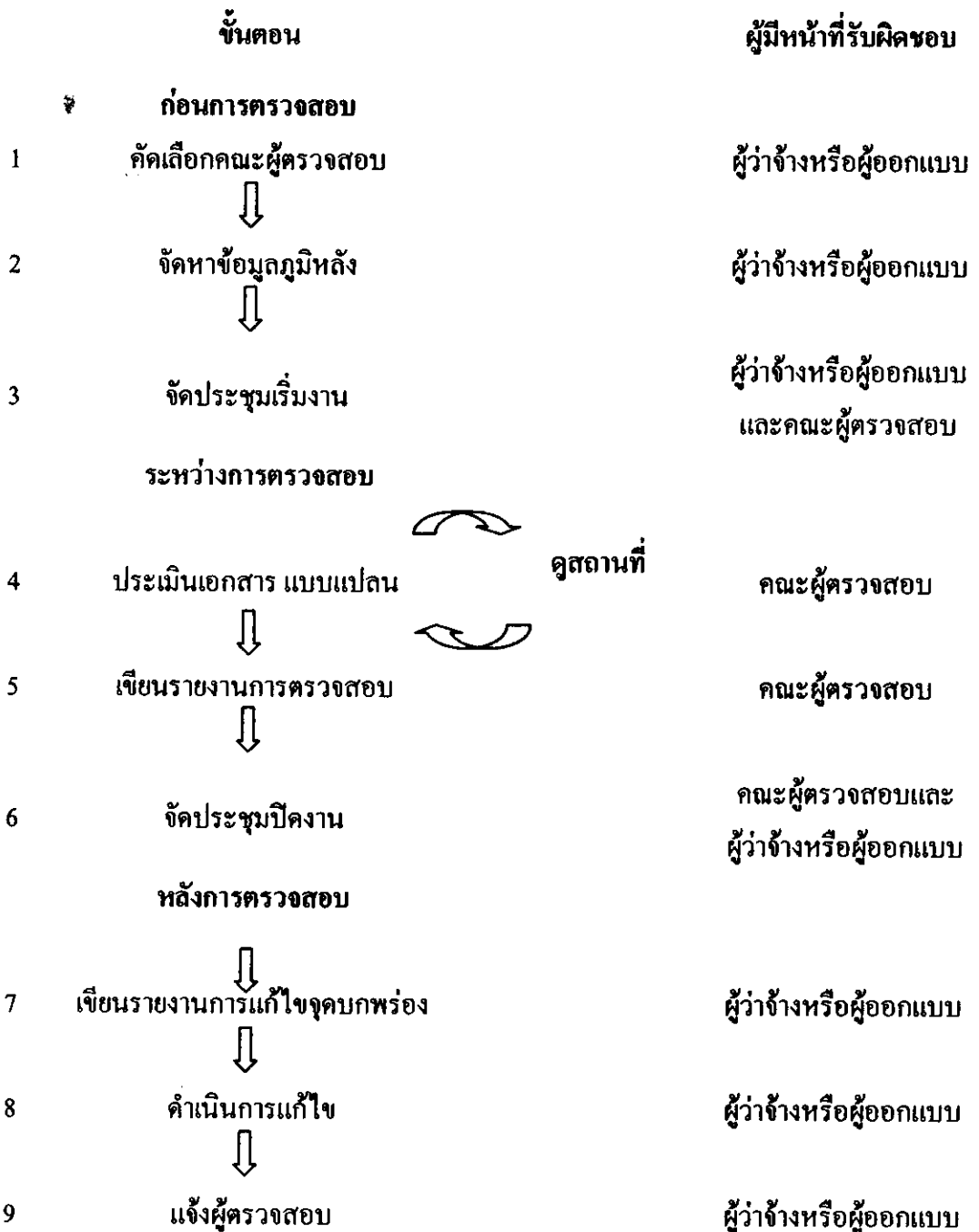
- รักษาความรู้และประสบการณ์ให้ทันสมัยโดยเข้าร่วมจัดทำ คปด. อย่างน้อยปีละ

ครั้ง หรือเข้าร่วมอบรมเรื่อง คปด. หรือประชุมวิชาการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

ถ้าสำหรับในขั้นตอนการตรวจสอบระหว่างการก่อสร้าง คณะผู้ตรวจสอบ อาจจะประกอบด้วย ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย วิศวกรจราจร/วิศวกรควบคุมโครงการ/วิศวกรออกแบบทาง และเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีประสบการณ์ด้านการจราจรและความปลอดภัย

2.8 กระบวนการจัดทำ คปด. ในประเทศไทย

จากการทบทวนการจัดทำ คปด. ในประเทศต่างๆ หลายๆ ประเทศ ของคณะผู้จัดทำคู่มือ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับประเทศไทย พบว่ากระบวนการจัดทำ คปด. ในประเทศออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ เป็นกระบวนการที่ชัดเจน และสามารถนำมาใช้เป็นต้นแบบของประเทศไทยได้ ซึ่งประกอบด้วยกระบวนการ 9 ขั้นตอน (ภาพประกอบ 2.1 กระบวนการจัดทำ คปด. (ดัดแปลงจาก Austroads 2002) โดยรายละเอียดในแต่ละขั้นตอนสามารถปรับเปลี่ยนได้เพื่อให้เหมาะสมกับลักษณะและขนาดของงานที่จะทำ ถ้าเป็นการตรวจสอบงานขนาดเล็กก็อาจใช้วิธีหรือกันทางโทรศัพท์โดยไม่ต้องเรียกประชุม เอกสารที่ใช้อาจมีเพียงไม่กี่หน้า ประกอบกับแบบแปลนอีกหนึ่งอย่างและรายงานที่จัดทำก็อาจมีความยาวเพียงหนึ่งหรือสองหน้าเท่านั้น



ภาพประกอบ 2.1 กระบวนการจัดทำ ตปถ. (ดัดแปลงจาก Austroads 2002)

ที่มา: คู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับประเทศไทย (2546)

2.8.1 การคัดเลือกคณะผู้ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

เป็นหน้าที่ของผู้ว่าจ้าง หรือผู้ออกแบบ โดยคณะผู้ตรวจสอบจะต้องไม่เกี่ยวข้องกับคณะผู้
ออกแบบ เพื่อประโยชน์แก่เจ้าของงาน หรือผู้ว่าจ้างในการเลือกคณะผู้ตรวจสอบ ควรมีการจัดทำ
ระเบียบรายชื่อของผู้ตรวจสอบไว้ ผู้เป็นหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบควรเป็นผู้ที่มีประสบการณ์เคยทำ
การตรวจสอบโครงการอื่นๆ มาแล้ว การเลือกคณะผู้ตรวจสอบสำหรับผู้ว่าจ้างควรพิจารณาคำนิ่งถึง
ประสบการณ์มากกว่าคำจ้าง เนื่องจากบางครั้งคณะที่เสนอราคาต่ำสุดอาจมีประสบการณ์การตรวจ
สอบที่น้อยกว่าหรือไม่เหมาะสมเท่าคณะอื่นๆ ขนาดของคณะผู้ตรวจสอบขึ้นอยู่กับขนาดของ โกร
งการที่จะตรวจสอบ จึงไม่อาจระบุตายตัวได้ว่าควรมีจำนวนกี่คน แต่โดยทั่วไปควรมีผู้ตรวจสอบไม่ต่ำ
กว่า 2 คน และไม่ควรเกิน 5 คน โดยคุณสมบัติหลักที่ผู้ตรวจสอบจะต้องมีคือประสบการณ์เกี่ยวกับ
วิศวกรรมความปลอดภัยทางถนน นอกจากนี้ ควรจะคัดเลือกบุคคลที่มีประสบการณ์โดยตรงในด้าน
การจัดการจราจร หรือมีประสบการณ์เกี่ยวกับทางพิเศษ หรือถนนชนบท หรือถนนในเมือง เป็นต้น

2.8.2 การจัดหาข้อมูลประกอบโครงการ

ผู้ว่าจ้างหรือผู้ออกแบบจะต้องเตรียมเอกสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ โครงการทั้งหมดมอบให้
กับคณะผู้ตรวจสอบ เช่น รายงาน แบบแปลน หนังสือสัญญา และข้อมูลอื่นๆ ที่จำเป็น ซึ่งจะเป็น
ประโยชน์ต่อการดำเนินการตรวจสอบของคณะผู้ตรวจสอบ โดยเฉพาะในการประเมินประเด็นด้าน
ความปลอดภัย สำหรับในขั้นตอนการตรวจสอบระหว่างการก่อสร้าง และก่อนเปิดให้บริการ ควร
ประกอบด้วย (1) รายงานการตรวจสอบความปลอดภัยที่ได้จัดทำก่อนหน้านี้ และ (2) รายละเอียดการ
จัดการจราจรและแบบแปลน

2.8.3 การประชุมเริ่มงาน

การประชุมเริ่มงานอย่างเป็นทางการ (Commencement Meeting) เป็นวิธีที่มีประสิทธิผล
และประสิทธิภาพที่สุดที่จะทำให้คณะผู้ตรวจสอบได้รับข้อมูลโดยครบถ้วน และยังทำให้คณะวิศวกร
ผู้ออกแบบได้เข้าใจถึงวัตถุประสงค์ และวิธีปฏิบัติของ คปถ. คณะผู้ตรวจสอบจะมีโอกาสพูดคุยกับ
วิศวกรผู้ออกแบบ และ/หรือเจ้าของโครงการ ซึ่งจะอธิบายให้คณะได้ทราบถึงวัตถุประสงค์ของโครง
การ ข้อมูล และประเด็นปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ โดยตรง

2.8.4 การดำเนินการตรวจสอบ

กระบวนการตรวจสอบเริ่มต้นด้วยการประเมินเอกสารและข้อมูลต่างๆ ที่มีอยู่ แล้วจึงออกไปดูสถานที่ หลังจากนั้นก็จะมีการเขียนรายงาน และประชุมปิดงาน มีรายละเอียดดังนี้

2.8.4.1 การประเมินเอกสารและข้อมูล

ในทางปฏิบัติงานขั้นตอนนี้จะทำความเข้าใจเกี่ยวกับการออกไปตรวจสอบพื้นที่ โดยคณะผู้ตรวจสอบจะต้องทบทวนเอกสาร ข้อมูล รวมทั้งแบบแปลน ทั้งก่อนและหลัง การไปดูพื้นที่เพื่อจะศึกษาดูในเรื่องต้นว่าจุดใดน่าจะมีปัญหาหรือไม่ปลอดภัยแล้วบันทึกไว้สำหรับเวลาออกไปตรวจสอบจริง หากคณะผู้ตรวจสอบมีข้อสงสัยใดเกี่ยวกับเอกสาร ก็ควรสอบถามวิศวกรผู้ออกแบบ หรือเจ้าของโครงการก่อนที่จะเริ่มเขียนรายงาน

แม้ว่าในทางทฤษฎีงาน คปด. ควรจะจำกัดอยู่ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยเท่านั้น แต่ถึงกระนั้น คณะผู้ตรวจสอบก็ควรพยายามมองภาพโดยรวมด้วย เช่น หากมีส่วนใดของถนนที่ทำให้ผู้ใช้นั้นเกิดความหงุดหงิดรำคาญก็ควรจะระบุไว้ในรายงานด้วย แม้ว่าจะไม่สามารถทำได้โดยตรงว่าความหงุดหงิดรำคาญนั้นเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุก็ตาม อย่างไรก็ตามในรายงาน คปด. ไม่ควรกล่าวถึงประเด็นอื่นนอกเหนือจากความปลอดภัย เช่น ไม่ควรกล่าวถึงสิ่งอำนวยความสะดวก ความสวยงามของถนน หรือว่าความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจร ยกเว้นเสียแต่ว่าประเด็นที่กล่าวถึงนั้นจะมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ

2.8.4.2 การตรวจสอบพื้นที่ในภาคสนาม

การตรวจสอบพื้นที่โครงการควรจะต้องกระทำทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน ทั้งนี้ควรพิจารณาเวลาที่เหมาะสมสำหรับการออกไปตรวจสอบ เนื่องจากสภาพการจราจรจะแปรเปลี่ยนได้ตามแต่ละช่วงเวลาของวัน ในการตรวจสอบจะต้องคำนึงถึงกลุ่มผู้ใช้นั้นอื่นๆ ด้วย นอกเหนือจากผู้ใช้รถยนต์ เช่น คนเดินเท้า ทั้งเด็กและคนชรา รถบรรทุก รถจักรยาน เป็นต้น เนื่องจากผู้ใช้ถนนแต่ละกลุ่มต่างก็มีข้อจำกัดในด้านความปลอดภัยต่างกัน ขณะทำการตรวจสอบควรถ่ายภาพนิ่ง หรือวีดีโอตามจุดต่างๆ เพื่อประโยชน์ในการทำงานภายหลัง เช่น สามารถแสดงภาพประกอบในรายงานได้ เป็นต้น

2.8.4.3 การเขียนรายงานการตรวจสอบ

วัตถุประสงค์หลักของรายงานการตรวจสอบ คือการชี้ให้เห็นจุดที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ พร้อมกับเสนอแนวทางแก้ไข ซึ่งข้อเสนอแนะดังกล่าวควรเป็นเพียงแนวทางปฏิบัติเท่านั้น จะไม่มีรายละเอียดปลีกย่อย การพิจารณาถึงรายละเอียดปลีกย่อยจะเป็นหน้าที่ของวิศวกรผู้ออกแบบ ส่วนรายงานการตรวจสอบจะถือเป็นเอกสารทางการ ที่ใช้ประกอบการตัดสินใจในการดำเนินการแก้ไขจุดบกพร่องต่างๆ

ในการเขียนรายงานไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัวว่าจะเรียงลำดับประเด็นปัญหาที่ตรวจพบอย่างไร ผู้ตรวจสอบอาจเขียนเรียงลำดับปัญหาไปตามที่พบตามแนวดน หรือตามลำดับในรายการตรวจสอบ หรืออาจจะจำแนกประเด็นปัญหาเป็นกลุ่มๆ ตามลักษณะที่คล้ายคลึงกัน

2.8.4.4 การประชุมปิดงาน

เป็นขั้นตอนเมื่อผู้ตรวจสอบได้เขียนรายงานเสร็จแล้วควรมีการนัดประชุมกับเจ้าของงาน และวิศวกรผู้ออกแบบ เพื่อหารือเกี่ยวกับข้อเสนอแนะในการแก้ไขจุดบกพร่องที่ตรวจพบ การประชุมปิดงานไม่ใช่เวทีสำหรับการโต้เถียง หรือแสดงความคิดเห็นแย้งกับข้อเสนอแนะ หากมีสิ่งใดที่ทั้งสองฝ่ายเข้าใจไม่ตรงกัน ก็ควรใช้เวลานี้ปรับความเข้าใจให้ตรงกัน ถ้าจะให้ดีควรมีความเข้าใจตรงกันก่อนที่ผู้ตรวจสอบจะลงมือเขียนรายงาน

2.8.5 การแสดงความคิดเห็นต่อรายงานการตรวจสอบ

หลังจากได้มีการประชุมปิดงานแล้ว เจ้าของงาน และวิศวกรผู้ออกแบบ มีหน้าที่ที่จะต้องแสดงความคิดเห็นต่อรายงานการตรวจสอบอย่างเป็นทางการ

2.8.5.1 วิธีการปฏิบัติต่อข้อเสนอแนะของคณะผู้ตรวจสอบ

วิธีปฏิบัติดังกล่าวประกอบด้วย

- การกำหนดเป็นขั้นตอนที่ชัดเจน และเป็นลายลักษณ์อักษร โดยการ
 - ระบุชื่อผู้มีหน้าที่ตอบสนองข้อเสนอแนะ
 - ระบุผู้ที่ลงชื่อรับรองรายงานการแก้ไขจุดบกพร่อง (Corrective Action Report หรือ CAR)

หรือ CAR)

- ระบุผู้มีหน้าที่คอยติดตามให้การแก้ไขที่ได้ตกลงแล้วนั้นมีการดำเนินการต่อเนื่องจนแล้วเสร็จ

- ระบุชื่อผู้ที่จะคัดเลือกโครงการสำหรับการตรวจสอบ ชื่อผู้ที่จะคัดเลือกคณะผู้ตรวจสอบพร้อมทั้งวิธีการในการคัดเลือก

● สำหรับรายงานการตรวจสอบแต่ละเล่ม ให้ระบุวิธีแก้ไขจุดบกพร่องที่จะดำเนินการตามข้อเสนอแนะ เวลาที่จะดำเนินการแล้วเสร็จ ใครจะเป็นผู้ดำเนินการและความคืบหน้าของงาน

2.8.5.2 การตอบรับรายงานการตรวจสอบเป็นลายลักษณ์อักษร

คปถ. เป็นกระบวนการที่เป็นทางการในรายงานการตรวจสอบจะระบุถึงจุดที่อาจเกิดอุบัติเหตุพร้อมกับระบุข้อเสนอแนะ หรือแนวทางแก้ไขปรับปรุงความปลอดภัยของจุดต่างๆ เจ้าของโครงการ หรือวิศวกรผู้ออกแบบ จะต้องมีการตอบรับและแสดงความคิดเห็นต่อข้อเสนอแนะทุกข้อเป็นลายลักษณ์อักษร และจะต้องลงชื่อในเอกสารนี้ด้วย ซึ่งเรียกว่า “รายงานการแก้ไขจุดบกพร่อง” (Corrective Action Report หรือ CAR)

ผู้จัดการโครงการควรมีหลักเกณฑ์อย่างไร ในการตัดสินใจว่าจะยอมรับข้อเสนอแนะในรายงานการตรวจสอบหรือไม่ ซึ่งเป็นเรื่องที่ไม่ง่ายที่จะตัดสินใจยอมรับ หรือไม่ยอมรับข้อเสนอแนะบางข้อ เนื่องจากผู้ว่าจ้างอาจมีข้อจำกัดบางอย่าง Austroads ได้ให้ข้อเสนอแนะไว้ในกรณีที่ยังมีข้อสงสัยเกี่ยวกับจุดปัญหาที่ขาดการแก้ไขผู้จัดการโครงการจะต้องพิจารณาถึงปัจจัยต่างๆ ดังต่อไปนี้

- โอกาสที่จุดนั้นจะก่อให้เกิดความเสียหาย เช่นจะเกิดการบาดเจ็บหรือเสียหายได้บ่อยครั้งเพียงใด
- ความรุนแรงของการบาดเจ็บที่อาจเกิดขึ้นนั้น
- ค่าใช้จ่ายในการแก้ไข ซึ่งอาจมีวิธีการแก้ไขหลายวิธีให้เลือก
- ประสิทธิภาพของวิธีแก้ไขในการลดการบาดเจ็บ

การพิจารณาปัจจัยต่างๆ ที่กล่าวข้างต้น จะต้องใช้วิจารณญาณด้านวิศวกรรมและความรู้ด้านวิศวกรรมความปลอดภัยในการจัดการกับความเสี่ยง ตาราง 2.1 ถึง 2.4 เป็นวิธีหนึ่งสำหรับการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงและวิธีการแก้ไข การพิจารณาควรเริ่มต้นด้วยการพิจารณาว่าประเด็นปัญหาตรงกับลักษณะใดใน ตาราง 2.1 (จุดที่มีปัญหาจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้งเพียงใด) และ ตาราง 2.2 (การจำแนกความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในจุดที่บกพร่อง) หลังจากนั้นจึงเลือกประเภทของความเสี่ยงใน ตาราง 2.3 (ระดับความเสี่ยงที่ประเมิน) พร้อมกับเลือกวิธีการแก้ไขที่แนะนำไว้ใน ตาราง 2.4 (วิธีการแก้ไข) โดยวิธีที่แสดงไว้นี้ไม่ใช่หลักเกณฑ์ตายตัว

ตาราง 2.1 จุดที่มีปัญหาจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้งเพียงใด

ความถี่	ความหมาย
บ่อยมาก	สัปดาห์ละครั้ง หรือมากกว่า
น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้	ปีละครั้งหรือมากกว่า (แต่น้อยกว่าสัปดาห์ละครั้ง)
นาน ๆ ครั้ง	หนึ่งครั้งในห้าหรือสิบปี
ไม่น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้	น้อยกว่าหนึ่งครั้งในสิบปี

ที่มา: คู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับประเทศไทย (2546)

ตาราง 2.2 การจำแนกความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในจุดที่บกพร่อง

ระดับความรุนแรง	รายละเอียด	ตัวอย่าง
รุนแรงมาก	อาจมีผู้เสียชีวิตหลายคน	รถชนกันเป็นกลุ่มที่ความเร็วสูงบนทางด่วน รถพุ่งชนกลุ่มผู้โดยสารที่รอรถเมล์อยู่ รถบรรทุกชนรถเมล์ สะพานพัง หรืออุโมงค์ถล่ม
รุนแรง	อาจถึงแก่ชีวิต หรือ บาดเจ็บสาหัส	รถชนกันที่ความเร็วสูงหรือปานกลาง รถชนสิ่งก่อสร้างหรือป้ายริมทางด้วยความเร็วสูงหรือปานกลาง คนเดินเท้าถูกรถที่วิ่งด้วยความเร็วสูงชน คนขี่จักรยาน/จักรยานยนต์ถูกรถยนต์ชน
เล็กน้อย	บาดเจ็บเล็กน้อย	รถชนกันที่ความเร็วต่ำ คนขี่จักรยาน/จักรยานยนต์ล้มลงขณะขี่ช้าๆ รถชนท้ายกันในช่องเลี้ยวซ้าย
น้อยมาก	บาดเจ็บหรือทรัพย์สินเสียหายเพียงเล็กน้อย	รถชนกันที่ความเร็วต่ำ คนเดินเท้าเดินชนสิ่งของ (แต่ไม่บาดเจ็บที่ศีรษะ) รถถอยหลังชนเสา

ที่มา: คู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับประเทศไทย (2546)

ตาราง 2.3 ระดับความเสี่ยงที่ประเมิน

	บ่อยมาก	น่าจะก่อให้เกิด อุบัติเหตุได้	นาน ๆ ครั้ง	ไม่น่าจะก่อให้เกิด อุบัติเหตุได้
รุนแรงมาก	ยอมรับไม่ได้	ยอมรับไม่ได้	ยอมรับไม่ได้	สูง
รุนแรง	ยอมรับไม่ได้	ยอมรับไม่ได้	สูง	ปานกลาง
เล็กน้อย	ยอมรับไม่ได้	สูง	ปานกลาง	ต่ำ
น้อยมาก	สูง	ปานกลาง	ต่ำ	ต่ำ

ที่มา: คู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับประเทศไทย (2546)

ตาราง 2.4 วิธีการแก้ไข

ระดับความเสี่ยง	วิธีแก้ไขที่เหมาะสม
ยอมรับไม่ได้	จะต้องแก้ไข ขจัดปัญหาให้หมดไป
สูง	ควรแก้ไข หรือหาวิธีลดความเสี่ยงให้อยู่ในระดับต่ำ แม้จะมีค่าใช้จ่ายสูงก็ตาม
ปานกลาง	ควรแก้ไข หรือหาวิธีลดความเสี่ยงให้อยู่ในระดับต่ำ ถ้าค่าใช้จ่ายในการแก้ไขอยู่ในระดับปานกลาง แต่ไม่สูงมาก
ต่ำ	ควรแก้ไข หรือหาวิธีลดความเสี่ยงลงอีก ถ้าค่าใช้จ่ายในการแก้ไขอยู่ในระดับต่ำ

ที่มา: คู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับประเทศไทย (2546)

2.8.6 การดำเนินการแก้ไขตามที่ได้ตกลงไว้

หลังจากที่ได้จัดทำ “รายงานการแก้ไขจุดบกพร่อง” ซึ่งทุกฝ่ายเห็นชอบแล้ว ก็เป็นขั้นตอนของการแก้ไข โดยผู้ออกแบบจะต้องปรับเปลี่ยนแบบหรือสิ่งก่อสร้าง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และหากมีการตรวจพบจุดที่เป็นปัญหาในระยะที่โครงการใกล้จะเปิดการจราจร ก็ควรรีบลงมือแก้ไขโดยเร็ว เช่น ติดตั้งป้ายเตือน เครื่องหมายนำทาง หรือใช้มาตรการอื่นมาเสริมเป็นการชั่วคราวจนกว่าจะสามารถดำเนินการแก้ไขอย่างถาวรได้เรียบร้อยแล้ว

2.9 รายการตรวจสอบ (Checklist)

รายการตรวจสอบ เป็นเอกสารแนะนำแนวทางของการตรวจสอบ จัดทำขึ้นเพื่อความสะดวกสำหรับคณะผู้ตรวจสอบในเบื้องต้น ที่จะตรวจสอบสิ่งที่อาจเป็นปัญหาด้านความปลอดภัย ไม่ใช่เป็นกฎเกณฑ์ตายตัว สำหรับให้คณะผู้ตรวจสอบปฏิบัติตามทุกขั้นตอนตามตัวที่ระบุไว้ในรายการนั้น ๆ โดยไม่ต้องใช้ดุลยพินิจของตนเอง รายการตรวจสอบประกอบด้วยรายการตรวจสอบหลักและรายการตรวจสอบของแต่ละขั้นตอนของถนน ผู้ตรวจสอบที่มีประสบการณ์อาจใช้แต่รายการตรวจสอบหลักเท่านั้น

The South African Road Safety Manual (1999) ระบุว่าการทำงาน คปถ. อาจใช้รายการตรวจสอบ (Checklists) เพื่อช่วยผู้ตรวจสอบในการพิจารณาหัวข้อปัญหาที่เกี่ยวข้อง รายการตรวจสอบจะแตกต่างกันไป ตามระยะขั้นตอนของโครงการ และมีประโยชน์ดังนี้

- ก. รายการตรวจสอบจัดทำขึ้นเพื่อช่วยเตือนความจำให้ใช้งานได้รวดเร็ว และเพื่อเป็นแนวทางที่ทำให้แน่ใจว่าทุกประเด็นได้รับการพิจารณา
- ข. รายการตรวจสอบจะไม่ใช่สิ่งที่ทดแทนความรู้สึกและประสบการณ์ของผู้ตรวจสอบ แต่เป็นสิ่งที่ช่วยในการใช้ความรู้ และประสบการณ์ของผู้ตรวจสอบ
- ค. รายการตรวจสอบ จะช่วยทำให้มั่นใจว่าถนนทุกสายภายในประเทศ ที่ทำการตรวจสอบ ได้รับการพิจารณา ตามขั้นตอน หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติเดียวกัน
- ง. ผู้ออกแบบถนน สามารถที่จะนำรายการตรวจสอบไปใช้เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในงานออกแบบได้ ก่อนที่จะมีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน