



ประกาศเทศบาลตำบลฉวาง

เรื่อง ใช้แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน เทศบาลตำบลฉวาง พ.ศ.2566

ด้วยเทศบาลตำบลฉวาง ได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน เทศบาลตำบลฉวาง พ.ศ.2566 เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานของเทศบาลตำบลฉวาง มีแนวทางในการปฏิบัติงาน
ด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ที่เป็นกรอบแนวทางในการปฏิบัติที่มีเอกภาพบรรลุผล
สัมฤทธิ์ในทางปฏิบัติสอดคล้องกันทั้งในระดับชาติ ระดับจังหวัด/อำเภอ และองค์กรปกครองส่วน
ท้องถิ่น จึงประกาศใช้แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน เทศบาลตำบลฉวาง พ.ศ.2566

จึงประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ 18 เดือนตุลาคม พ.ศ.2565

(นายอัษฎา ณ นคร)

นายกเทศมนตรีตำบลฉวาง



แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลฉวาง

พ.ศ. ๒๕๖๖

เทศบาลตำบลฉวาง

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนตำบลฉวาง

ที่ตั้ง ที่ทำการศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เทศบาลตำบลฉวาง ๑๙๕ หมู่ที่ ๑

ตำบลฉวาง อำเภอฉวาง จังหวัดนครศรีธรรมราช

โทรศัพท์/โทรสาร ๐๗๕-๔๘๑-๑๓๗

www.chawangcity.go.th

บทที่ ๑

ข้อมูลที่เกี่ยวข้องในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

เทศบาลตำบลฉวาง

๑.สภาพทั่วไปของพื้นที่

ลักษณะที่ตั้ง

ที่ตั้งเทศบาลตำบลฉวางมีพื้นที่รับผิดชอบ ๒ ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ของหมู่ที่ ๑ และหมู่ที่ ๒ ทั้งหมด

เทศบาลตำบลฉวางมีอาณาเขต ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับหมู่ ๖ บ้านกันละ ตำบลไม้เรียง
ทิศใต้	ติดต่อกับหมู่ ๑ บ้านเพ็ญมิตร ตำบลไสหรำ
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับหมู่ ๕ บ้านคลองลุง ตำบลไสหรำ
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับหมู่ ๓ บ้านทุ่งพลี ตำบลฉวาง

ประชากร

ประชากรของเทศบาลตำบลฉวาง ณ เดือนตุลาคม ๒๕๖๕ มีประชากร จำนวน ๒,๖๓๘ คน ความหนาแน่นของประชากรโดยเฉลี่ย ๑๓๗๖ คน/ตารางกิโลเมตร มีบ้านเรือน ๗๖๖ หลังคาเรือน มีจำนวนประชากรทั้งหมด ๒,๖๓๘ คน แยกเป็น

ชาย	๑,๓๒๓ คน
หญิง	๑,๓๑๕ คน

๒.สภาพของโครงสร้างพื้นฐาน

๒.๑ การคมนาคม การจราจร

การคมนาคมขนส่งภายในเขตเทศบาลตำบลฉวาง และกับชุมชนอื่น สามารถเดินทางสัญจรไปมาได้หลายเส้นทาง เช่น ทางรถยนต์ ซึ่งมีระบบโครงข่ายถนนทั้งถนนสายหลักและถนนสายรองซึ่งเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ ประกอบด้วยถนนสายต่างๆ ดังนี้

- ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๔๐๑๕ นครศรีธรรมราช – บ้านส้อง เป็นถนนเส้นทางหลักเชื่อมต่อระหว่างอำเภอเมืองนครศรีธรรมราช , อำเภอลานสกา , กิ่งอำเภอช้างกลาง , อำเภอฉวาง และอำเภอบ้านส้อง จังหวัดสุราษฎร์ธานี

- ทางหลวงท้องถิ่น (เทศบาลตำบลฉวาง – เทศบาลตำบลจันดี) เป็นเส้นทางรอง เชื่อมต่อระหว่างเทศบาลตำบลฉวาง หมู่ที่ ๒ ตำบลฉวาง , หมู่ที่ ๑ ตำบลไสหรำ และเทศบาลตำบลจันดี

นอกเหนือจากเส้นทางหลักและรองข้างต้นแล้ว เทศบาลตำบลฉวางยังมีถนนอีกหลายสายที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างชุมชนในเขตเทศบาล เช่น ถนนสายสง่าบุรณะ , ถนนชลประเวศ , ถนนราษฎร์บำรุง เป็นต้น

๒.๒ การจัดการขนส่งมวลชน

การเดินทางจากชุมชนฉวาง มีรถโดยสารบริการในเส้นทาง ดังต่อไปนี้

ฉวาง – กรุงเทพฯ	บริการโดยรถไฟ ซึ่งมีรถไฟจำนวน ๔ ขบวนที่จอด ณ สถานีรถไฟฉวาง
-----------------	--

ฉวาง – สุราษฎร์ธานี	บริการโดยรถไฟ
ฉวาง – สุโขทัย	บริการโดยรถไฟ
ฉวาง – ภูเก็ต	บริการโดยรถยนต์โดยสารปรับอากาศและรถตู้ปรับอากาศ
ฉวาง – บ้านส้อง	บริการโดยรถยนต์โดยสารและรถตู้ปรับอากาศ
ฉวาง – นครศรีธรรมราช	บริการโดยรถยนต์โดยสารและรถตู้ปรับอากาศ

นอกเหนือจากการขนส่งดังกล่าวแล้วยังมีการขนส่งระหว่างฉวางถึงอำเภอต่างๆใกล้เคียงซึ่งจะบริการโดยรถยนต์สองแถวรับจ้าง ส่วนการเดินทางภายในเขตเทศบาลตำบลฉวางจะมีรถจักรยานยนต์รับจ้าง

๒.๓ การประปา

- ๑) จำนวนครัวเรือนที่ใช้น้ำประปา ๖๗๘ หลังคาเรือน
- ๒) หน่วยงานเจ้าของกิจการประปา คือ การประปาส่วนภูมิภาค สาขาจันดี

๒.๔ การไฟฟ้า

- ๑) จำนวนครัวเรือนที่ใช้ไฟฟ้า ๗๖๖ ครัวเรือน
- ๒) พื้นที่ที่ได้รับบริการไฟฟ้า ร้อยละ ๑๐๐ ของพื้นที่ทั้งหมด
- ๓) ไฟฟ้าสาธารณะ จำนวน ๒๕๐ จุด ครอบคลุมถนนทุกสายในเขตเทศบาล

๒.๕ ลักษณะการใช้ที่ดิน

- พื้นที่พักอาศัย ๒๐๐ ไร่
- พื้นที่พาณิชยกรรม ๒๐๐ ไร่
- พื้นที่ตัวหน่วยงานของรัฐ ๑๐๐ ไร่
- สวนสาธารณะ / นันทนาการ ๑๕ ไร่
- พื้นที่เกษตรกรรม ๓๘๕ ไร่
- พื้นที่ว่าง ๓๕๐ ไร่

๓. ด้านเศรษฐกิจ

๓.๑ โครงสร้างทางเศรษฐกิจ / รายได้ประชากร

การประกอบอาชีพของประชาชนในเขตเทศบาลตำบลฉวาง สามารถแบ่งออกเป็น ๕ ประเภท คือ การพาณิชยกรรม การเกษตรกรรม การอุตสาหกรรม การรับจ้าง ข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานและลูกจ้างของรัฐ

- การพาณิชยกรรม ผู้ประกอบอาชีพค้าขายจะอยู่ในเขตเทศบาลเป็นส่วนใหญ่ ดำเนินกิจการร้านขายของชำ ร้านอาหาร ร้านเสริมสวย ร้านขายทองรูปพรรณ ปั่นน้ำมัน มีสถาบันให้บริการทางการเงิน ๒ แห่ง

- การเกษตรกรรม ส่วนใหญ่จะกระจายตัวอยู่นอกชุมชน ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบอาชีพการทำสวนยางและสวนผลไม้ ได้แก่ เงาะ มังคุด เป็นต้น

- การอุตสาหกรรม ในเขตเทศบาลตำบลฉวาง ได้แก่ ร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ อยู่ซ่อมรถยนต์ ร้านจำหน่ายวัสดุก่อสร้าง เป็นต้น

- การรับจ้าง อาชีพรับจ้าง ในเขตเทศบาลตำบลฉวาง ได้แก่ การขับรถรับจ้าง

(รถสองแถว รถจักรยานยนต์) การรับจ้างกรีดยาง กรรมกรก่อสร้าง รั้งจ้างในโรงงาน ลูกจ้างในร้านค้า ต่างๆและรับจ้างทั่วไป

- ข้าราชการและลูกจ้าง พนักงานและลูกจ้างของรัฐวิสาหกิจ พนักงานและลูกจ้างของรัฐ เนื่องจากชุมชนควรมีส่วนราชการทั้งภาคราชการ รัฐวิสาหกิจ

๓.๒ การเกษตรกรรม

ลักษณะการประกอบการเกษตรในท้องถิ่น

อาชีพเกษตรกรรม ส่วนใหญ่จะกระจายตัวอยู่รอบนอกชุมชน ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบอาชีพการทำสวน ยาง และสวนผลไม้ ได้แก่ เงาะ มังคุด เป็นต้น

ผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญ คือ ยางพารา

๓.๓ รายได้

จำแนกรายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปี เรียงลำดับจากน้อยไปมาก พ.ศ.๒๕๖๖

ลำดับที่	หมู่บ้าน / ชุมชน	รายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปี (บาท)
๑.	ชุมชนบ้านวังม่วง	๓๓,๓๘๔
๒.	ชุมชนบ้านคลองลุง	๕๔,๖๗๗
๓.	ชุมชนตลาดใต้	๖๒,๔๗๐
๔.	ชุมชนบ้านทุ่งลาด	๗๐,๕๗๑
๕.	ชุมชนริมแม่น้ำตาปี	๗๕,๑๒๒
๖.	ชุมชนตลาดสด	๘๕,๑๕๖
๗.	ชุมชนสภ.ฉวาง	๑๓๔,๙๖๔

หมายเหตุ รายได้เฉลี่ยต่อคนในพื้นที่หนึ่งๆ เป็นรายได้รวมของทุกครัวเรือนในพื้นที่นั้นหารด้วยจำนวนคนทั้งหมดในพื้นที่

๓.๔ การพนิชยกรรมและบริการ

ประเภทและจำนวนสถานประกอบการด้านการพนิชยกรรมและการบริการ

๑) สถานประกอบการด้านพนิชยกรรม

๑.ตลาดสดเทศบาล จำนวน ๑ แห่ง

๒.สถานีบริการน้ำมัน จำนวน ๑ แห่ง

๒) สถานประกอบการด้านบริการ

๑.ธนาคาร จำนวน ๒ แห่ง

๒.โรงแรม จำนวน ๒ แห่ง

๓.๕ การอุตสาหกรรม

ลักษณะการประกอบอุตสาหกรรมในท้องถิ่น

การอุตสาหกรรมในเขตเทศบาลตำบลฉวาง มีอุตสาหกรรม ได้แก่ ร้านเชื่อมกลึงโลหะ อู่ซ่อมรถยนต์ เป็นต้น

๓.๖ การท่องเที่ยว

ภายในเขตเทศบาลตำบลฉวางมีแหล่งท่องเที่ยว ได้แก่ สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ ร.๙ สวนสุขภาพเทศบาลตำบลฉวาง เป็นต้น

๔.ด้านสังคม

๔.๑ ข้อมูลหมู่บ้านและประชากรในเขตพื้นที่

ลำดับที่	ชื่อหมู่บ้าน	หมู่ที่	จำนวน หลังคาเรือน	จำนวน ประชากร	หมายเหตุ
๑.	ชุมชนบ้านวังม่วง	๑	๕๕	๒๒๗	
๒.	ชุมชนตลาดใต้	๑	๑๐๔	๓๔๗	
๓.	ชุมชนตลาดสด	๑	๒๐๕	๕๓๘	
๔.	ชุมชนสถ.ฉวาง	๑	๕๑	๓๒๕	
๕.	ชุมชนริมแม่น้ำตาปี	๒	๑๒๔	๓๘๕	
๖.	ชุมชนบ้านทุ่งลาด	๒	๑๒๑	๔๕๖	
๗.	ชุมชนบ้านคลองลุง	๒	๑๐๖	๓๖๐	

* รวม ๗๖๖ ครัวเรือน จำนวน ๒,๖๓๘ คน

๔.๒ ศาสนา

ผู้นับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ ๑๐๐ ของจำนวนประชากรทั้งหมดในเขตเทศบาล

๔.๓ การศึกษา

ในเขตเทศบาลมีโรงเรียนหรือสถานศึกษา จำนวน ๕ แห่ง ได้แก่ โรงเรียนอนุบาลฉวาง , โรงเรียนอักษรวิทย์ , โรงเรียนไพบูลย์วิทยา , โรงเรียนธนรัตน์อุปถัมภ์ และ ศูนย์บริการการศึกษาออกโรงเรียน

๔.๔ กีฬา นันทนาการ / พักผ่อน

- | | |
|----------------------|--------------|
| ๑) สนามกีฬาอำเภอฉวาง | จำนวน ๑ แห่ง |
| ๒) สนามฟุตบอล | จำนวน ๒ แห่ง |
| ๓) สนามบาสเกตบอล | จำนวน ๒ แห่ง |
| ๔) สนามตะกร้อ | จำนวน ๕ แห่ง |
| ๕) สระว่ายน้ำ | จำนวน ๑ แห่ง |
| ๖) ห้องสมุดประชาชน | จำนวน ๑ แห่ง |
| ๗) สนามเด็กเล่น | จำนวน ๒ แห่ง |
| ๘) สวนสาธารณะ | จำนวน ๒ แห่ง |
| ๙) สวนสุขภาพ | จำนวน ๑ แห่ง |

๔.๕ การสาธารณสุข

- | | |
|--------------------------|--------------|
| ๑) โรงพยาบาลในเขตพื้นที่ | จำนวน - แห่ง |
| ๒) ศูนย์บริการสาธารณสุข | จำนวน ๑ แห่ง |
| ๓) คลินิกเอกชน | จำนวน ๓ แห่ง |
| ๔) ร้านขายยา | จำนวน ๔ แห่ง |

๔.๖ การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

๑) สถิติเพลิงไหม้ในรอบปี

* ๑ มกราคม ๒๕๔๖ – ๓๑ ธันวาคม ๒๕๔๗ จำนวน ๑ ครั้ง ซึ่งเป็นเหตุเพลิงไหม้ในเขตเทศบาลตำบลฉวางทั้งหมด

* ๑ มกราคม ๒๕๕๐ – ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๑ จำนวน ๒ ครั้ง ซึ่งเป็นเหตุเพลิงไหม้ในเขตเทศบาลตำบลฉวางทั้งหมด

๒) ความสูญเสียและทรัพย์สินจากเหตุเพลิงไหม้ในรอบปีที่ผ่านมา

- คิดเป็นผู้เสียชีวิต - คน ผู้บาดเจ็บ - คน
- ทรัพย์สิน มูลค่า ๑๗,๑๒๓,๐๐๐ บาท

๓) รถยนต์ดับเพลิง จำนวน ๑ คัน แยกเป็น (แยกตามขนาดจุน้ำ)

- คันที่ ๑ จุน้ำได้ ๕,๐๐๐ ลิตร ได้รับการสนับสนุนจากกรมการปกครองเมื่อ

พ.ศ.๒๕๒๕

๔) รถยนต์บรรทุกน้ำ จำนวน ๑ คัน แยกเป็น (แยกตามขนาดจุน้ำ)

- คันที่ ๑ จุน้ำได้ ๑๐,๐๐๐ ลิตร ได้รับการสนับสนุนจากกรุงเทพมหานคร

๕) รถกระเช้า จำนวน ๑ คัน (สำหรับซ่อมไฟฟ้าสาธารณะ)

- ๖) เรือท้องแบน จำนวน ๑ ลำ
- ๗) เครื่องดับเพลิงชนิดหาลาม จำนวน ๒ เครื่อง
- ๘) ถังเคมีดับเพลิง จำนวน ๔๓ ถัง
- ๙) พนักงานดับเพลิง จำนวน ๑๐ คน

๕. สิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ

๑) ภูมิอากาศ (ปีปัจจุบัน)

ลักษณะอากาศไม่ร้อนจัดและไม่หนาวจัด โดยมีอุณหภูมิเฉลี่ยทั้งปี ๒๕ องศาเซลเซียส แบ่งออกได้เป็น ๒ ฤดู คือ

ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่ กุมภาพันธ์ – พฤษภาคม

ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่ มิถุนายน – มกราคม

๒) แหล่งน้ำ ได้แก่ คลอง ลำธาร ห้วย จำนวน ๒ แห่ง ดังนี้

- แม่น้ำตาปี
- คลองลุง

๓) การระบายน้ำ

- พื้นที่น้ำท่วมถึง คิดเป็นร้อยละ ๖๐ ของพื้นที่ทั้งหมด
- ระยะเวลาเฉลี่ยที่น้ำท่วมช้งนานที่สุด ๓ วัน ประมาณช่วงเดือนธันวาคม

๔) ขยะ

- ปริมาณขยะ ๓ ตัน/วัน
- รถยนต์ที่ใช้จัดเก็บขยะ รวม ๓ คัน แยกเป็น
 - * รถยนต์คันที่ ๑ รถเก็บขนขยะ ขนาดความจุ ๑๐ ลบ.เมตร
 - * รถยนต์คันที่ ๒ รถเก็บขนขยะ ขนาดความจุ ๑๐ ลบ.เมตร
 - * รถยนต์คันที่ ๓ รถเก็บขนขยะ ขนาดความจุ ๑๐ ลบ.เมตร
- ขยะที่เก็บขนได้ จำนวน ๑๐ ลบ.เมตร/วัน
- ขยะที่กำจัดได้ จำนวน ๒ ลบ.เมตร/วัน
- กำจัดขยะโดยฝังกลบอย่างถูกสุขลักษณะวิธี
- ที่ดินสำหรับกำจัดขยะที่กำลังใช้ จำนวน ๖ ไร่ ตั้งอยู่ หมู่ที่ ๘ ต.ฉวาง อ.ฉวาง ห่างจากเขตท้องถิ่นเป็นระยะทาง ๕ กิโลเมตร
- ที่ดินสำหรับกำจัดขยะที่ใช้ไปแล้ว จำนวน ๓ ไร่
- เหลือที่ดินกำจัดขยะได้อีก จำนวน ๓ ไร่
- คาดว่าจะสามารถกำจัดขยะได้อีก ๑ ปี
- สภาพการเป็นเจ้าของที่ดินสำหรับกำจัดขยะ ใช้ที่สาธารณะเป็นสถานที่

๕. สิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ

๑) ภูมิอากาศ (ปีปัจจุบัน)

ลักษณะอากาศไม่ร้อนจัดและไม่หนาวจัด โดยมีอุณหภูมิเฉลี่ยทั้งปี ๒๕ องศาเซลเซียส แบ่งออกได้เป็น ๒ ฤดู คือ

ฤดูร้อน	เริ่มตั้งแต่	กุมภาพันธ์ – พฤษภาคม
ฤดูฝน	เริ่มตั้งแต่	มิถุนายน – มกราคม

๒) แหล่งน้ำ ได้แก่ คลอง ลำธาร ห้วย จำนวน ๒ แห่ง ดังนี้

- แม่น้ำตาปี
- คลองลุง

๓) การระบายน้ำ

- พื้นที่น้ำท่วมถึง คิดเป็นร้อยละ ๖๐ ของพื้นที่ทั้งหมด
- ระยะเวลาเฉลี่ยที่น้ำท่วมขังนานที่สุด ๓ วัน ประมาณช่วงเดือนธันวาคม

๔) ขยะ

- ปริมาณขยะ ๓ ตัน/วัน
- รถยนต์ที่ใช้จัดเก็บขยะ รวม ๓ คัน แยกเป็น
 - * รถยนต์คันที่ ๑ รถเก็บขนขยะ ขนาดความจุ ๑๐ ลบ.เมตร
 - * รถยนต์คันที่ ๒ รถเก็บขนขยะ ขนาดความจุ ๑๐ ลบ.เมตร
 - * รถยนต์คันที่ ๓ รถเก็บขนขยะ ขนาดความจุ ๑๐ ลบ.เมตร
- ขยะที่เก็บขนได้ จำนวน ๑๐ ลบ.เมตร/วัน
- ขยะที่กำจัดได้ จำนวน ๒ ลบ.เมตร/วัน
- กำจัดขยะโดยฝังกลบอย่างถูกสุขลักษณะวิธี
- ที่ดินสำหรับกำจัดขยะที่กำลังใช้ จำนวน ๖ ไร่ ตั้งอยู่ หมู่ที่ ๘ ต.ฉวาง

อ.ฉวาง ห่างจากเขตท้องถิ่นเป็นระยะทาง ๕ กิโลเมตร

- ที่ดินสำหรับกำจัดขยะที่ใช้ไปแล้ว จำนวน ๓ ไร่
- เหลือที่ดินกำจัดขยะได้อีก จำนวน ๓ ไร่
- คาดว่าจะสามารถกำจัดขยะได้อีก ๑ ปี
- สภาพการเป็นเจ้าของที่ดินสำหรับกำจัดขยะ ใช้ที่สาธารณะเป็นสถานที่

บทที่ ๒

กรอบแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเทศบาลตำบลฉวาง

แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลฉวาง พ.ศ. ๒๕๖๖ เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งด้านพฤติกรรมผู้ขับขี่ ด้านยานพาหนะ ด้านถนน และด้านสภาพแวดล้อม ให้บรรลุเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

๑. วิสัยทัศน์

มุ่งมั่นสู่มาตรฐานการสัญจรที่ปลอดภัยด้วยกัน

Committing to Standard of Safe Journey Together

๒. พันธกิจ

๑. เสริมสร้างสมรรถนะให้กับระบบบริหารจัดการภาครัฐด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อให้เกิดการทำงานได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

๒. ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาคน พัฒนาความรู้ พัฒนามาตรฐาน และนวัตกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อลดการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และลดภาระของรัฐจากการสูญเสียชีวิตของประชาชนด้วยการลดจำนวนผู้พิการและทุพพลภาพจากอุบัติเหตุทางถนน

๓. ส่งเสริมให้เกิดรูปแบบการพัฒนาที่ยั่งยืนด้วยการมีส่วนร่วมตามแนวทางประชารัฐ

๓. เป้าประสงค์

๑. ระบบบริหารจัดการภาครัฐด้านความปลอดภัยทางถนนมีการทำงานในลักษณะบูรณาการ ทั้งแผนงานและงบประมาณที่เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ และมีองค์กรวิชาการความปลอดภัยทางถนนในการติดตามและเสนอแนะแนวทางในการขับเคลื่อนนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญระดับอำเภอ

๒. เทศบาลตำบลฉวาง มีถนนและสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและลดความรุนแรงอันเกิดจากการชน

๓. ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาและส่งเสริมการผลิตยานพาหนะที่มีความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลสำหรับผู้บริโภคใช้ถนนทุกกลุ่ม

๔. ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี ทั้งด้านสุขภาพ ความปลอดภัย และมีแนวทางการใช้ชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๕. เป้าหมาย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เป็น ๐ ซึ่งที่ผ่านมาอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เคยเกิดขึ้น

๕. ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ ๑ การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ มีระบบการจัดการ ระบบงาน ระบบสนับสนุน ที่เอื้อต่อการดำเนินการแบบบูรณาการอย่างต่อเนื่อง และสามารถวัดผลสัมฤทธิ์เชิงประจักษ์ได้

ตัวชี้วัดเชิงยุทธศาสตร์ ระบบการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนมีการบูรณาการให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสามารถวัดผลสัมฤทธิ์ ทั้งในด้านการดำเนินการระหว่างหน่วยงาน ระบบข้อมูลงบประมาณ สมรรถนะการทำงานของฝ่ายปฏิบัติ ในภาพรวมได้

เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ เพิ่มขีดความสามารถองค์กรการบริหารความปลอดภัยทางถนน มีเป้าหมายเพื่อปรับโครงสร้างการบริหารนโยบายความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดให้มีความกระชับ และมีเป้าหมายร่วมระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการลดอุบัติเหตุทางถนน และเป้าหมายเชิงบูรณาการของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องแต่ละหน่วยงาน

เป้าหมายที่ ๒ เพิ่มประสิทธิภาพระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน

เป้าหมายที่ ๓ การปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย

เป้าหมายที่ ๔ เพิ่มสัดส่วนงบประมาณ ทรัพยากร และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของภาครัฐ และประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด

เป้าหมายที่ ๕ เพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนช่วงเทศกาลอย่างบูรณาการทรัพยากรของภาครัฐในเชิงรุก และสามารถลดการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าหมายที่ ๖ พัฒนาหน่วยงานด้านวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด

กลยุทธ์

๑. เพิ่มขีดความสามารถองค์กรการบริหารความปลอดภัยทางถนน

๒. การปฏิรูประบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้เกิดข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่มีคุณภาพและเป็นเอกภาพ นำไปสู่การกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดและระดับอำเภอที่มีประสิทธิภาพ และการสื่อสารให้ความรู้แก่สังคมเพื่อการเปลี่ยนแปลงไปสู่สังคมแห่งความปลอดภัยทางถนน

๓. การปฏิรูปกฎหมายและการบังคับใช้ เพื่อกำหนดแนวทางในการปฏิบัติราชการของหน่วยงานรัฐ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนที่ทันสมัยและนำไปสู่การบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ

๔. การปฏิรูปด้านงบประมาณ เพื่อส่งเสริมให้เกิดกลไกจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรในการบริหารความปลอดภัยทางถนนเชิงบูรณาการ

๕. ปฏิรูปการทำงานช่วงเทศกาล ๗ วัน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถให้กับภาครัฐในการลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลได้อย่างมีประสิทธิภาพในระยะเวลานั้น

๖. ปฏิรูปการวิจัยและพัฒนา เพื่อพัฒนางานวิจัยและงานวิชาการที่จำเป็นต่อการกำหนดนโยบาย เพื่อนำไปสู่กระบวนการในการปรับปรุงการบริหารงานด้านความปลอดภัยทางถนนของภาครัฐ

ให้สอดคล้องกับบริบทของสังคม รวมถึง การถ่ายทอดองค์ความรู้จากต้นแบบการบริหารนโยบายไปสู่ การปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในทุกช่วงวัยส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย ลดปัจจัยเสี่ยงหลักด้วยแนวคิดเชิงบูรณาการ วางรากฐานสังคมแห่งการเรียนรู้

ตัวชี้วัดเชิงยุทธศาสตร์ อัตราการเสียชีวิตอุบัติเหตุทางถนนจากปัจจัยเสี่ยงหลักลดลงร้อยละ ๒๕ ใน ๕ ปี

เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ สร้างพฤติกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเยาวชน มีเป้าหมาย เพื่อการสร้างจิตสำนึก และ พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องตั้งแต่ปฐมวัย จากการเรียนรู้ทั้งจากการเรียน ในหลักสูตรและสภาพแวดล้อมทางสังคม

เป้าหมายที่ ๒ ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในสังคม มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริม ความเข้าใจที่ถูกต้องในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย รวมถึงการสร้างจิตสำนึกขับขี่ปลอดภัย และการมีน้ำใจ ในการใช้รถใช้ถนนในสังคม

เป้าหมายที่ ๓ ส่งเสริมให้เกิดผู้ขับขี่คุณภาพ

เป้าหมายที่ ๔ เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการปัจจัยเสี่ยงหลักที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม มีเป้าหมายเพื่อลดอัตราการสูญเสียจากพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม อันได้แก่ เมาแล้วขับ ขับรถเร็ว รถจักรยานยนต์ และความปลอดภัยในการเดินทางของเด็กและเยาวชน

เป้าหมายที่ ๕ ลดและป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มนักท่องเที่ยว

กลยุทธ์

๑. ส่งเสริมการเรียนรู้และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเยาวชน

๒. สร้างการเรียนรู้วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในสังคมไทย เพื่อส่งเสริมความเข้าใจ ที่ถูกต้องในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย รวมถึงการสร้างจิตสำนึกขับขี่ปลอดภัย และการมีน้ำใจในการใช้รถ ใช้ถนนในสังคม

๓. ส่งเสริมคุณภาพผู้ขับขี่ เพื่อสร้างผู้ขับขี่ที่มีความรู้และทัศนคติที่ดีต่อการขับขี่ที่ปลอดภัย รวมถึงการมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยด้วยการเรียนรู้ภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติที่มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล

๔. เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการปัจจัยเสี่ยงหลักที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในผู้ใช้รถ ใช้ถนนทุกกลุ่ม เพื่อลดอัตราการสูญเสียจากพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสมอันได้แก่ เมาแล้วขับ ขับรถเร็ว รถจักรยานยนต์ และความปลอดภัยในการเดินทางของเด็กและเยาวชน และ กลุ่มนักท่องเที่ยว

๕. เพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มนักท่องเที่ยว เพื่อให้เกิดมาตรฐาน การท่องเที่ยวทางบกที่ปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างชาติ และระบบการจัดการนักท่องเที่ยว ให้สามารถเดินทางท่องเที่ยวทางถนนได้อย่างปลอดภัย มีทัศนคติที่ถูกต้องต่อการใช้รถใช้ถนนเพื่อการท่องเที่ยว ในประเทศไทย

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย ๔.๐

เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ ยกระดับมาตรฐานสู่สากล สร้างความได้เปรียบด้วยองค์ความรู้ สนับสนุนการนำเทคโนโลยีมาใช้แก้ปัญหา พัฒนาความเป็นมืออาชีพ และวางรากฐานสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน

ตัวชี้วัดเชิงยุทธศาสตร์ ต้นทุนจากภาคขนส่งอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ เพิ่มมูลค่าการให้บริการภาคขนส่งอย่างเป็นมืออาชีพ และทันสมัย มีเป้าหมายเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าประเภทบริการด้านการขนส่งทางบกด้วยมาตรฐานการประกอบการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าที่ปลอดภัย

เป้าหมายที่ ๒ ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะเพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันและรองรับการเติบโตในกลุ่มอาเซียน มีเป้าหมายเพื่อปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพยานพาหนะในการให้บริการด้านการขนส่งทางบกนำไปสู่ความได้เปรียบในการแข่งขันและรองรับการเติบโตในกลุ่มอาเซียน

เป้าหมายที่ ๓ ยกระดับถนนที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล มีเป้าหมายเพื่อปรับปรุงโครงสร้างถนนเพื่อนำไปสู่การลดปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และ พัฒนาระบบจัดการถนนที่เอื้อต่อความปลอดภัย

เป้าหมายที่ ๔ ยกระดับการจัดการการให้บริการการขนส่งทางบกที่ปลอดภัยด้วยนวัตกรรม มีเป้าหมายเพื่อประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนนำไปสู่การบังคับใช้กฎหมายที่เป็นธรรม

เป้าหมายที่ ๕ พัฒนาบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและเป็นมืออาชีพด้านความปลอดภัย มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาสมรรถนะของบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งภาครัฐสถาบันการศึกษาและภาคเอกชนในการเป็นกลไกสำคัญในการตรวจสอบภายนอกด้านความปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งเป็นกลไกทางวิชาการในการปรับปรุงและพัฒนาระบบการจัดการการให้บริการขนส่งทางถนนที่มีประสิทธิภาพ

เป้าหมายที่ ๖ ส่งเสริมการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีเป้าหมายเพื่อสนับสนุนให้ประชาชนใช้รูปแบบการเดินทางด้วยการใช้ยานพาหนะที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์

๑. สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าประเภทบริการด้านการขนส่งทางบกด้วยมาตรฐานการประกอบการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าที่ปลอดภัย (Green Logistics)

๒. ปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพยานพาหนะในการให้บริการด้านการขนส่งทางบกสู่มาตรฐานสากล

๓. พัฒนาโครงข่ายถนนที่ปลอดภัย เพื่อปรับปรุงโครงสร้างถนนเพื่อนำไปสู่การลดปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และพัฒนาระบบจัดการถนนที่เอื้อต่อความปลอดภัย ปรับปรุงถนนให้เกิดความปลอดภัย โดยการแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย (Black spot Improvement Program) และพื้นที่ที่มีอันตรายข้างทาง รวมทั้งการกำหนดมาตรการเชิงป้องกัน เพื่อลดหรือชะลอการเกิดขึ้นของจุดเสี่ยงด้วยแนวทางการจัดการทางเชื่อมทางเข้าออก (Access Management)

๔. ประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนและนำไปสู่การบังคับใช้กฎหมายที่เป็นธรรม โดยการพัฒนาระบบข้อมูลและการตรวจสอบพฤติกรรมการขับขี่ที่ละเมิดและกระทำผิดตามกฎหมาย รวมถึง การกำหนดบทลงโทษ

๕. พัฒนาบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและเป็นมืออาชีพด้านความปลอดภัย เพื่อพัฒนาสมรรถนะของบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งภาครัฐ สถาบันการศึกษาและภาคเอกชนในการเป็นกลไกสำคัญในการตรวจสอบภายนอกด้านความปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งเป็นกลไกทางวิชาการในการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการจัดการการให้บริการขนส่งทางถนนที่ประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ประชากรเพื่อถนนปลอดภัย

เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ ความปลอดภัยทางถนนเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของทุกคน

ตัวชี้วัดเชิงยุทธศาสตร์ จำนวนองค์กรที่เข้ามามีส่วนร่วมในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนเพิ่มขึ้นทุกปี

เป้าหมายและตัวชี้วัด

ส่งเสริมความมีส่วนร่วมเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนจากทุกภาคส่วน มีเป้าหมายเพื่อก่อให้เกิดความรับผิดชอบต่อทุกภาคส่วนในการร่วมกันสร้างแนวทางและมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในบริบททางสังคมในแต่ละภาคส่วน

กลยุทธ์

๑. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในภาคเอกชน โดยการสนับสนุนให้ภาคเอกชนจัดตั้งเครือข่ายภาคเอกชนเพื่อถนนปลอดภัย และจัดทำมาตรการองค์กรเพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน การสื่อสารเพื่อส่งเสริมและให้ความรู้ในการดำเนินการมาตรการองค์กรในภาคเอกชน รวมถึงผลักดันให้ภาครัฐจัดการประกวดมอบรางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านการดูแลความปลอดภัย ทางถนนภายในองค์กร ทั้งในขณะทำงาน และนอกเวลาทำงาน

๒. ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบให้ภาคเอกชนที่ธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งและโลจิสติกส์ต้องดำเนินการจัดทำมาตรฐาน ISO ๓๙๐๐๑ เพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการการขนส่งสินค้าที่ปลอดภัย

๓. ผลักดันการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนเป็นกิจกรรมด้าน CSR เช่นเดียวกับกิจกรรมอื่นๆ

๔. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน โดยการสนับสนุนให้มีการจัดตั้งเครือข่ายชุมชนเพื่อถนนปลอดภัย และจัดทำมาตรการชุมชนเพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน การสื่อสารเพื่อส่งเสริมและให้ความรู้ในการดำเนินการมาตรการองค์กรในชุมชน รวมถึงผลักดันให้ภาครัฐจัดการประกวดมอบรางวัลชุมชนดีเด่นด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน

๕. พัฒนาชุมชนให้มีความเข้มแข็งในการมีส่วนร่วมกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยส่งเสริมให้กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำชุมชน เป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลงด้านความปลอดภัยทางถนนในชุมชน และสนับสนุนโครงการนำร่องเพื่อชุมชนถนนปลอดภัย และขยายผลไปยังพื้นที่ต่างๆ รวมทั้ง การส่งเสริมมาตรการบังคับเชิงสังคม (Social Sanction) ในหมู่บ้าน/ชุมชน เช่น มาตรการด้านชุมชน และเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างการเรียนรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในชุมชน เช่น การสร้างสนามฝึกการขับขี่ปลอดภัย การรณรงค์ลดพฤติกรรมเสี่ยง

๖. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในสถานศึกษา โดยการสนับสนุนให้สถานศึกษาการจัดทำมาตรการองค์กร และกำหนดตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยของนักเรียนในสถาบันการศึกษา รวมทั้งส่งเสริมและให้ความรู้ในการดำเนินการมาตรการองค์กรเพื่อถนนปลอดภัยในสถานศึกษา พร้อมทั้งจัดประกวดโครงการรณรงค์ด้านความปลอดภัยในสถานศึกษา

๗. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในภาครัฐ โดยการสนับสนุนให้ภาครัฐ
การจัดทำมาตรการองค์กร

๘. พัฒนาค้นข้อมูลและองค์ความรู้การจัดการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัย
ทางถนน เพื่อเป็นแหล่งเรียนรู้ผ่านช่องทางการสื่อสารที่หลากหลาย และสามารถเข้าถึงองค์ความรู้ได้ง่าย
นำไปสู่การต่อยอดองค์ความรู้และการจัดการความรู้อย่างเป็นระบบ และเป็นการขยายพื้นที่การเรียนรู้ในวงกว้าง
โดยการพัฒนาช่องทางการสื่อสารและระบบในการรวบรวมข้อมูลกรณีศึกษาและตัวอย่างในการจัดการ
มาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน รวมถึง พัฒนาช่องทางการสื่อสาร เพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์
การจัดการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนตามบริบทขององค์กร

บทที่ ๓

สถานการณ์และแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ เทศบาลตำบลฉวาง

๑. เป้าหมาย

เป้าหมายการดำเนินงานในการลดอุบัติเหตุทางถนนเทศบาลตำบลฉวาง ในภาพรวมด้านความปลอดภัยทางถนนของเทศบาลตำบลฉวาง เพื่อต้องการเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภทโดยแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลฉวาง ได้กำหนดไว้ คือ

๑. ลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยที่สุด
๒. สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในตำบลคลองเส

การกำหนดเป้าหมายของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เป็นการใช้อัตราของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลฉวาง (ข้อมูล ๓ ฐาน) และเป้าหมายหรือตัวชี้วัดของจังหวัดได้ตั้งเป้าหมายไว้ว่าจำนวนผู้เสียชีวิตและจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนต้องลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เทียบกับปีก่อนหน้านั้นในช่วงเวลาเดียวกัน

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลฉวาง ได้มีการกำหนดมาตรการในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน ๖ มาตรการ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางทุกมิติ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง บูรณาการร่วมกันทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน หน่วยทหารในพื้นที่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาชน ในลักษณะยึดพื้นที่เป็นตัวตั้ง (Area Approach) นำมาตรการดังกล่าวไปใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อให้การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งในช่วงปกติ และช่วงเทศกาลต่างๆ ของเทศบาลตำบลฉวาง เกิดผลเป็นรูปธรรมอย่างแท้จริง ดังนี้

๑. มาตรการการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน
๒. มาตรการการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม
๓. มาตรการการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ
๔. มาตรการดูแลความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยว
๕. มาตรการความปลอดภัยทางน้ำ
๖. มาตรการด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ

๒. การวิเคราะห์สถานะแวดล้อมภายในและภายนอก

การวิเคราะห์สถานะแวดล้อมภายในและภายนอก หรือ SWOT Analysis ของการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเทศบาลตำบลฉวาง สรุปได้ดังนี้

๒.๑ สถานะแวดล้อมภายในประเด็นจุดแข็ง (Strength : S)

๑. มีการบูรณาการการทำงานทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน
๒. การใช้รถใช้ถนนไม่หนาแน่น จึงทำให้การเกิดอุบัติเหตุต่ำ
๓. ประชาชนมีความรู้เรื่องการใช้รถใช้ถนนดี และชำนาญทาง
๔. มีเครือข่าย บุคลากร กระจายทุกพื้นที่ (อาสาสมัคร มูลนิธิ)

๒.๒ สถานะแวดล้อมภายในประเด็นจุดอ่อน (Weakness : W)

๑. การบังคับใช้กฎหมายไม่ต่อเนื่อง
๒. งบประมาณมีน้อยเมื่อเทียบกับภารกิจ
๓. ขาดเครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักร
๔. สภาพถนนในบางแห่งไม่เหมาะสม
๕. อาสาสมัครยังขาดความรู้ ความเข้าใจ และการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง
๖. ประชาชนยังไม่มีความตระหนักในด้านความปลอดภัยและการมีวินัยจราจร

๒.๓ สถานะแวดล้อมภายนอกในประเด็นโอกาส (Opportunity : O)

๑. ภาครัฐให้การสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง และจริงจัง
๒. ได้รับการสนับสนุนการดำเนินงานจากภาคเอกชน
๓. มีการประชาสัมพันธ์ในสื่อต่างๆ จากส่วนกลางที่ได้รับความสนใจจากภาครัฐ
๔. มีระบบเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพ และทันสมัย ทั้งด้านการสื่อสารและการปฏิบัติการ
๕. มีการปรับปรุง วิวัฒนาการ และคิดค้นนวัตกรรมใหม่ๆ ในด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง

๒.๔ สถานะแวดล้อมภายนอกในประเด็นอุปสรรค (Threat : T)

๑. พฤติกรรมของประชาชนที่ขาดจิตสำนึก ขาดวินัยและไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย
๒. การเพิ่มปริมาณของประชากรและรถเพิ่มมากขึ้นทุกปี
๓. งบประมาณที่นำมาสนับสนุนไม่เพียงพอและไม่ต่อเนื่อง
๔. การทำงานของบุคลากรภาครัฐในการปฏิบัติงานแบบบูรณาการขาดความต่อเนื่อง
๕. การให้ความสำคัญของแผนงานโครงการ และกิจกรรมเกี่ยวกับด้านความปลอดภัยทางถนนของแต่ละหน่วยงานยังมีน้อย
๖. สังคม วัฒนธรรม และค่านิยมที่ไม่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัย

๓. หน่วยงานที่ร่วมดำเนินการ

จากการศึกษาการจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหาคอขวดทางถนนเทศบาลตำบลฉวาง ได้กำหนดแผนในการแก้ไขปัญหามาตลอดทั้งในภาวะปกติและช่วงเทศกาล การประสานความร่วมมือของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐภาคเอกชน ภาคประชาชน มูลนิธิ อาสาสมัครต่างๆ โดยมีหน่วยงานที่ได้บูรณาการในการปฏิบัติ ดังนี้

๑. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครศรีธรรมราช สาขาพิปูน
๒. สถานีตำรวจภูธรฉวาง
๓. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอดงขาง
๔. โรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราชฉวาง
๕. อำเภอดงขาง
๖. มูลนิธิ อาสาสมัคร ทุกแห่ง ในอำเภอดงขาง

๔. ปัจจัยความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เทศบาลตำบลฉวาง

๑. ปัจจัยเสี่ยงที่เอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำแนกออกเป็น ๔ ปัจจัย ดังนี้

๑.๑ ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลงจากการดื่มของมึนเมาหรือการใช้สารเสพติดทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่ที่ปฏิบัติตามกฎจราจร เนื่องจากไม่สามารถครองสติและบังคับยานยนต์ได้ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

๑.๒ สภาพร่างกายไม่พร้อมในการควบคุมรถเนื่องจากมีสภาพร่างกายอ่อนเพลียจากการขับรถเป็นเวลานานและการพักผ่อนไม่เพียงพอมีโอกาสหลับในหรือการตัดสินใจของผู้ขับขี่ช้าลง

๑.๓ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารยานพาหนะมีพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนและโดยเฉพาะอย่างยิ่งขับขี่รถในขณะเมาสุรา ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับขี่รถโดยขาดทักษะและความชำนาญ การไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจรป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจรต่างๆ

๑.๔ ความประมาทเลินเล่อ ขาดวินัยของผู้ขับขี่ยานพาหนะและใช้เส้นทาง

๒. ปัจจัยด้านรถ/ยานพาหนะ

๒.๑ ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์พื้นฐานในยานยนต์ คือ ความสมบูรณ์ของอุปกรณ์ยานพาหนะที่พร้อมใช้งานได้อย่างเหมาะสม

๒.๒ ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์ความปลอดภัย คือ อุปกรณ์ที่ช่วยป้องกันหรือลดความรุนแรงในขณะเกิดอุบัติเหตุลงเพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

๒.๓ การปรับแต่งสภาพยานพาหนะ คือ ยานพาหนะที่มีความดัดแปลงสภาพและใช้งานผิดประเภทส่งผลต่อประสิทธิภาพและมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะอันอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

๒.๔ การบรรทุกที่ไม่ปลอดภัย คือ ยานพาหนะมีการบรรทุกน้ำหนักมากเกินไป การบรรทุกสูงเกิน การบรรทุกวัสดุยื่นยาวเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดซึ่งอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

๓. ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

๓.๑ ไม่มีอุปกรณ์ควบคุมการจราจร เช่น ไม่มีเครื่องหมายจราจร ไม่มีป้ายจราจร ไม่มีสัญญาณไฟจราจร หรือทัศนวิสัยการมองเห็นได้ไม่ชัดเจน

๓.๒ ลักษณะทางกายภาพของถนนไม่สมบูรณ์ เช่น มีการก่อสร้างถนนใหม่ การซ่อมแซมถนนเดิมที่ชำรุดยังไม่เสร็จเรียบร้อย มีสิ่งกีดขวางการจราจร ถนนที่เป็นดินถูกน้ำกัดเซาะ ถนนเป็นหลุมบ่อหรือมีสภาพไม่เรียบขรุขระ

๓.๓ ไฟฟ้าส่องสว่างเพื่อแสงสว่างแก่ผู้ขับขี่ในเวลากลางคืนชำรุดและ/หรือแสงสว่างไม่พอเพียงสำหรับการมองเห็นคนหรือสัตว์เมื่อเดินข้ามถนน

๓.๔ อุปสรรคทางธรรมชาติ ลักษณะภูมิอากาศ ทัศนวิสัยไม่ดีทำให้ผู้ขับขี่มีขีดความสามารถลดลงและอาจส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

๓.๕ สิ่งกีดขวางตกล้นบนช่องทางจราจรส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

๔. ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ

๔.๑ นโยบายและแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ผ่านมาไม่มีความชัดเจนทั้งในด้านงบประมาณและเป้าหมายในการดำเนินการซึ่งขาดความต่อเนื่อง ขึ้นอยู่กับผู้บริหารซึ่งจะกำหนดในแต่ละช่วงเวลาของการดำเนินงาน

๔.๒ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายนอกดำเนินการด้านแก้ไขปัญหาทางถนนในบริบทและหน้าที่หน่วยงานรับผิดชอบเท่านั้นทำให้แก้ไขปัญหาคือเฉพาะทางไม่ครอบคลุม

๔.๓ เทศบาลตำบลฉวาง ไม่ได้จัดตั้งงบประมาณสนับสนุนดำเนินการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้ครบถ้วน (ตั้งงบประมาณเฉพาะเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์) และไม่มียกงบประมาณและบุคลากรไม่เพียงพอ

๕. สถิติการเกิดอุบัติเหตุเทศบาลตำบลฉวาง

๕.๑ ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิต ปี ๒๕๖๓

- จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน ๕๑ ครั้ง
- จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ จำนวน ๓๐ คน (บาดเจ็บธรรมดา)
- จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ จำนวน ๐ ราย

๕.๒ ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิต ปี ๒๕๖๔

- จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน ๖๓ ครั้ง
- จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ จำนวน ๔๕ คน (บาดเจ็บธรรมดา)
- จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ จำนวน ๐ ราย

๕.๓ ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิต ปี ๒๕๖๕

- จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน ๖๐ ครั้ง
- จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ จำนวน ๔๑ คน (บาดเจ็บธรรมดา)
- จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ จำนวน ๐ ราย

(ข้อมูลจากเทศบาลตำบลฉวาง)

๖. ข้อเสนอแนะในการจัดการปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

เทศบาลตำบลฉวาง วางแนวทางในการจัดการปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ที่เกิดจากผู้ขับขี่เกิดจากยานพาหนะ พฤติกรรมในการขับขี่ และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด โดยจะต้องควบคุมปัจจัยเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ คือ

๖.๑ การใช้ความเร็วสูงในการขับขี่ มีความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับการขับขี่ด้วยความเร็วปกติ และเมื่อยามที่ผู้ขับขี่ต้องใช้เส้นทางที่ไม่คุ้นเคยแล้วละก็ การใช้ความเร็วสูงก็จะยิ่งเสี่ยงมากขึ้น แต่หลายๆ คน ในความรีบเร่งก็มีความจำเป็นที่จะต้องทำความเร็ว หนึ่งในวิธีที่จะช่วยให้เราไม่ต้องขับขี่ด้วยความเร็วก็คือการเผื่อเวลาเดินทาง และศึกษาเส้นทางก่อนออกเดินทางเสมอ

๖.๒ ความไม่พร้อมของผู้ขับขี่ อาการง่วงนอน ความเครียด อาการมีเมามากๆ สิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่ทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดน้อยลง

๖.๓ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ป้ายเตือน ป้ายห้าม ข้อกำหนดต่างๆ บนท้องถนน ล้วนแล้วแต่มีความสำคัญยิ่ง ผู้ขับขี่ทุกคนจึงต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เพราะจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงได้ทั้งตัวผู้ขับขี่เองและผู้ร่วมขับขี่บนท้องถนนคนอื่นด้วย

๖.๔ ความไม่พร้อมของยานพาหนะ อีกปัจจัยที่มีความสำคัญไม่แพ้กัน หากเมื่อคนพร้อม แต่รถไม่พร้อมแล้วก็อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นควรหมั่นตรวจเช็คสภาพรถให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ และคอยสังเกตถึงความ

ผิดปกติที่อาจจะเกิดขึ้นได้แม้จะเป็นรถใหม่ก็ตาม และสำหรับรถที่มีอายุอานามมากแล้ว ก็ควรตรวจเช็คให้ละเอียดยิ่งขึ้น

๖.๕ สิ่งแวดล้อมและทัศนวิสัยไม่ดี โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก ถนนลื่น ผู้ขับขี่จะต้องเพิ่มความระมัดระวังให้มากยิ่งขึ้น และถนนที่สองข้างทางมีสิ่งกีดขวางไม่สามารถมองเห็นในระยะไกล หน่วยงานที่รับผิดชอบและประชาชนในพื้นที่ จะต้องช่วยกันดูแลและบำรุงรักษาไม่ให้บดบังทัศนวิสัยในการมองเห็น

๗. ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรค

๗.๑ ด้านพฤติกรรมเสี่ยง

- การประชาสัมพันธ์ที่เข้าถึงระดับพื้นที่ ในการลด ละ เลิกพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
- สร้างการเรียนรู้กฎหมาย กฎจราจร และการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องมีความปลอดภัย

๗.๒ ด้านเครื่องมือและการรักษาเส้นทางคมนาคม

- จัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงานของทุกภาคส่วน
- ดูแลรักษา แก้ไข ปรับปรุง สภาพถนน สัญญาณไฟ เครื่องหมาย และสิ่งแวดล้อมอื่นๆ ให้อยู่ในสภาพที่มีความปลอดภัยต่อการจราจรซึ่งต้องร่วมมือกันทั้งรัฐบาลและประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

๗.๓ ยานพาหนะไม่ปลอดภัย

- เพิ่มมาตรการในการตรวจสอบยานพาหนะก่อนมีการต่อทะเบียน ข้าราชการประจำปี
- จัดตั้งจุดบริการตรวจสอบยานพาหนะก่อนการเดินทางในเส้นทางสายหลักทุกเส้นทาง
- สร้างวินัยในการใช้รถอย่างปลอดภัย ก่อนใช้ยานพาหนะ ต้องตรวจสอบสภาพรถให้เรียบร้อย

๗.๔ กฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย

- มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น ต่อเนื่องตลอดทั้งปี

๘. ข้อเสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหาแบบยั่งยืน

๘.๑ จัดการเรื่องอุบัติเหตุให้เป็นวาระแห่งจังหวัด ในการแก้ปัญหา โดยเฉพาะจากพฤติกรรมของคน

๘.๒ กระทรวงศึกษาธิการควรจัดวิชา เรื่องการจัดการภัยพิบัติและอุบัติเหตุเป็นหลักสูตรของสถานศึกษาในทุกระดับชั้น

๘.๓ ให้มีการจัดการภายใต้แนวความคิด ๑ ตำบล ๑ ศูนย์จัดการภัยพิบัติและอุบัติเหตุ

บทที่ ๔

วิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของเทศบาลตำบลฉวาง

ปัญหา อุบัติเหตุ การดำเนินการตามแผนแม่บทการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด นครศรีธรรมราช ที่ผ่านมามีการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเทศบาลตำบลฉวาง รับนโยบายจาก อำเภอฉวาง และจังหวัดนครศรีธรรมราช จำนวนผู้เสียชีวิต จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ และจำนวน ผู้บาดเจ็บ มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง สืบเนื่องจากการดำเนินการบูรณาการการจัดเก็บข้อมูลของเทศบาล ตำบลฉวาง อำเภอฉวาง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ข้อมูล ๓ ฐาน) โดยบูรณาการข้อมูลจากโรงพยาบาลสมเด็จพระ พราหมณ์ อำเภอฉวาง สถานีตำรวจภูธรฉวาง และมูลนิธิต่างๆ ตามที่คณะกรรมการได้มีมติเมื่อ วันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๕๖ เห็นชอบให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ร่วมกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปรับปรุงข้อมูลให้เปรียบเทียบได้ในระดับนานาชาติ และสามารถนำข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนมาวิเคราะห์ เพื่อปรับปรุงแก้ไข พัฒนาแนวทางการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งในช่วงปกติ และเทศกาล อย่างเป็นทางการและยั่งยืน เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะกรรมการ เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๓ ที่กำหนดให้ช่วง ปี ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่ง ความปลอดภัยทางถนน

๑. สาเหตุและพฤติกรรมเสี่ยง

๑.๑ ดานคน สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่

- ไม่สวมหมวกนิรภัย
- ขับรถเร็วเกินกำหนด
- ตัดหน้ากระชั้นชิด
- ไม่มีใบอนุญาตขับขี่
- เมาสุรา
- มอเตอร์ไซค์/รถจักรยานยนต์ ไม่ปลอดภัย
- ไมคาดเข็มขัดนิรภัย
- หลับใน / ง่วงนอน
- แข่งรถผิดกฎหมาย
- ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร / ขาดวินัยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร
- ขับรถย้อนศร
- ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ
- ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- อื่น ๆ เช่น ตาบอดสี คนชรา ผู้ป่วยต่าง ๆ ไม่มีความชำนาญ ขาดทักษะ ปัญหาสุขภาพ

๑.๒ ดานยานพาหนะ

- ยานพาหนะที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์
- บรรทุกเกินอัตรา / บรรทุกไม่ปลอดภัย
- อุปกรณ์ด้านความปลอดภัย (เข็มขัดนิรภัย หมวกนิรภัย)
- รถไม่มีอุปกรณ์มาตรฐาน หรือมีการดัดแปลงผิดไปจากมาตรฐานที่กำหนด
- อุปกรณ์พื้นฐานในการเดินทาง (ไฟหน้า ไฟหลัง ระบบเบรก) ชำรุด
- อุปกรณ์อื่น ๆ ชำรุด

๑.๓ ดานถนน

ถนนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสวนใหญ่จะเป็นถนนสายหลักแต่กรณีที่เป็นช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ ฯลฯ อุบัติเหตุสวนใหญ่จะเกิดบนถนนสายรอง เนื่องจากถนนส่วนใหญ่เป็นถนนสายรอง ซึ่งไม่มีอุปกรณ์ควบคุมการจราจร ไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ ลักษณะทางกายภาพของถนนไม่สมบูรณ์ ผิวถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ

๑.๔ สภาพแวดล้อม

สภาพแวดล้อมก็เป็นปัญหาและปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญอีกอย่างหนึ่ง อย่างเช่น ไฟฟ้าส่องสว่างชำรุดและไม่เพียงพอ อุปสรรคทางธรรมชาติ และลักษณะภูมิอากาศ สิ่งกีดขวางตกหล่นบนช่องทางจราจร เช่น สัตว์เลี้ยง

๒. ขอบเขตความรุนแรงของปัญหา

๒.๑ สาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ เรียงจากมากไปหาน้อย ดังนี้

อันดับหนึ่ง	ขับรถเร็วเกินกำหนด
อันดับสอง	เมาสุรา
อันดับสาม	ตัดหน้ากระชั้นชิด
อันดับสี่	มอเตอร์ไซค์/รถจักรยานยนต์ ไม่ปลอดภัย
อันดับห้า	ทัศนวิสัยไม่ดี
อันดับหก	มีสิ่งกีดขวางบนถนน

๒.๒ ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เรียงจากมากไปหาน้อย ดังนี้

อันดับหนึ่ง	รถจักรยานยนต์
อันดับสอง	รถปิคอัพ
อันดับสาม	รถเก๋ง
อันดับสี่	รถตุ๊ก
อันดับห้า	รถบรรทุก (๖ ล้อขึ้นไป)

๒.๓ สาเหตุและพฤติกรรมเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ

๑. ขับรถเร็ว
๒. ไม่สวมหมวกนิรภัย
๓. เมาสุรา
๔. ขับรถประมาท (แข่งในที่คับขัน/เฉี่ยวชน/ตัดหน้ากระชั้นชิด//ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร)
๕. หลับใน
๖. ขับรถไม่เปิดสัญญาณไฟ ไม่ใช้แสงสว่างตามกำหนด
๗. ขับรถไม่ชำนาญ/ไม่เป็น
๘. เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

- สาเหตุจากสภาพรถ ได้แก่ สภาพรถและอุปกรณ์ประกอบบกพร่องไม่สมบูรณ์
- สาเหตุทัศนวิสัยไม่ดี ได้แก่ ฝนตกถนนลื่น, แสงสว่างไม่เพียงพอ, สภาพผิวจราจรเป็นหลุม เป็นบ่อ ถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด (ทั่วประเทศ) คือถนนสายหลัก

๓. ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน

ปัญหา อุปสรรค และแนวทางการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งในระยะสั้น และระยะยาว ภายใต้การดำเนินงานยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน คือ

๓.๑ ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ปัญหา / อุปสรรค

๑. ประชาชนยังขาดจิตสำนึกในการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง โดยเฉพาะมาตรการ ๑ร. ๒ส. ๓ข. ๔ม. (๑๐ รสขม) คือ ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับรถย้อนศร ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่มีใบขับขี่ แชนในที่คับขัน เมาสຸຣາ ไม่สวมหมวกนิรภัย มือถือไฮ้ดไม่ปลอดภัย และใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

๒. มาตรการในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ไม่มีความสม่ำเสมอ

๓. ธรรมเนียมในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในพื้นที่มีความแตกต่างกัน

๔. กำลังเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานไม่เพียงพอ ขาดแคลนงบประมาณ และอุปกรณ์ต่าง ๆ

ไม่เพียงพอ เช่น เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ กรวยยาง ไฟกระพริบ ฯลฯ

แนวทางแก้ไข

๑. ควรเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ไม่เลือกปฏิบัติ ทั้งช่วงปกติและช่วงเทศกาล สำคัญต่าง ๆ

๒. ควรจัดประชุมชี้แจงเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานให้ดำเนินการด้วยความสม่ำเสมอ มีความเสมอภาค ทั้งถึงกันไปในทิศทางเดียวกัน

๓. ต้องมีการประชาสัมพันธ์ กวดขันสร้างจิตสำนึก ให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายให้มากขึ้น ในทุกพื้นที่ของเทศบาลตำบลฉวาง

๔. สนับสนุนกำลังคน งบประมาณ และอุปกรณ์สำหรับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอ

๓.๒ ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร

ปัญหา / อุปสรรค

๑. การติดตั้งป้ายโฆษณา และต้นไม้ปิดบังป้ายสัญญาณจราจรและป้ายการมองเห็นทางแยก

๒. การรुक้าทางเท้า ผิวจราจร การประกอบกิจกรรมต่างๆ ในเขตทางและพื้นที่ปลอดภัย ในเขตทางในลักษณะของการกีดขวางการจราจรหรือบดบังทัศนวิสัยในการขับขี่

๓. การก่อสร้างแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงบนถนน ตามทางแยก ทางโค้ง และจุดอันตราย

แนวทางแก้ไข

๑. ควรแต่งตั้งคณะกรรมการระดับอำเภอ จังหวัด หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ออกสำรวจ เส้นทางถนนและสภาพถนนที่มีการจราจรหนาแน่น เป็นจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ป้ายโฆษณา ต้นไม้ ที่เป็น จุดอันตราย และส่งผลการสำรวจให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขปรับปรุงในจุดนั้น ๆ

๒. ให้มีการบังคับใช้กฎหมาย ระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทาง อย่างเคร่งครัด เข้มงวด เสมอภาคทุกพื้นที่

๓.๓ ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ ประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม

ปัญหา / อุปสรรค

๑. ประชาชนขาดจิตสำนึกและให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎจราจร
๒. การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ยังไม่ทั่วถึงไม่สามารถดำเนินการได้ครอบคลุมทุกพื้นที่
๓. ขาดงบประมาณในการประชาสัมพันธ์

แนวทางแก้ไข

๑. การสร้างจิตสำนึกเกี่ยวกับการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุโดยการบรรจุเนื้อหาในหลักสูตรการเรียนการสอนในระบบโรงเรียนสำหรับนักเรียนตั้งแต่ภาคบังคับจนถึงระดับอุดมศึกษา และการศึกษานอกระบบ (กศน.)
๒. รณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ ทุกรูปแบบ ทั้งวิทยุโทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ ตลอดทั้งป
อย่างต่อเนื่อง
๓. บูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างแนวร่วมในการให้ความรู้และประชาสัมพันธ์
แนวทางการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มความเข้มแข็งของการดำเนินการ
๔. กำหนดกลุ่มเสี่ยงที่คาดว่าจะเกิดอุบัติเหตุเป็นกลุ่มเป้าหมายในการรณรงค์ให้ความรู้
ความเข้าใจ
๕. รณรงค์สร้างจิตสำนึกให้กับเยาวชน ให้ทราบ และตระหนักถึงผลกระทบจาก อุบัติเหตุ
รวมถึงผลกระทบที่จะตามมาในระยะยาว

๓.๔ ยุทธศาสตร์ด้านการบริการด้านการแพทย์ฉุกเฉิน

ปัญหา / อุปสรรค

๑. บุคลากรไม่เพียงพอในการดำเนินงาน
๒. วัสดุอุปกรณ์ ยานพาหนะ และอุปกรณ์ช่วยชีวิต / กู้ชีพ / กู้ภัย มีไม่เพียงพอสำหรับ
การดำเนินงาน

แนวทางแก้ไข

๑. ดานบุคลากรให้เพิ่มศักยภาพบุคลากร พร้อมออกปฏิบัติการทางการแพทย์ฉุกเฉิน และให้
มีบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมการปฐมพยาบาล และการเคลื่อนย้ายผู้ป่วยพร้อมอุปกรณ์การช่วยเหลือพื้นฐาน
ของ อบต. เทศบาล มุลินี
๒. ควรเพิ่มงบประมาณในการจัดการวัสดุอุปกรณ์ ยานพาหนะ และอุปกรณ์ช่วยชีวิต
ไว้ให้เพียงพอสำหรับการดำเนินงาน

๓.๕ ยุทธศาสตร์การติดตามและประเมินผล

ปัญหา / อุปสรรค

๑. เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ค่อยให้ความร่วมมือในการนำส่งข้อมูลผ่านระบบ
คอมพิวเตอร์
๒. ปัญหาด้านระบบเทคโนโลยีทั้งระบบ, อุปกรณ์ ICT ของหน่วยงานที่รับผิดชอบ
ด้านข้อมูลขาดของไม่สามารถใช้งานได้ในขณะนั้น
๓. ไม่สามารถประสานงานกับเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในการจัดทำข้อมูลของหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้องได้ในกรณีที่ต้องการข้อมูลเร่งด่วน
๔. ขาดการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

แนวทางการแก้ไข

๑. ใหหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของกำชับเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบด้านการจัดทำข้อมูล และประสานข้อมูลใหอยู่ประจำสถานที่ที่รายงานข้อมูล และตรวจสอบข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน
๒. ใหมีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สามารถเชื่อมโยง Internet และสามารถใช้ในการรายงานข้อมูลได้

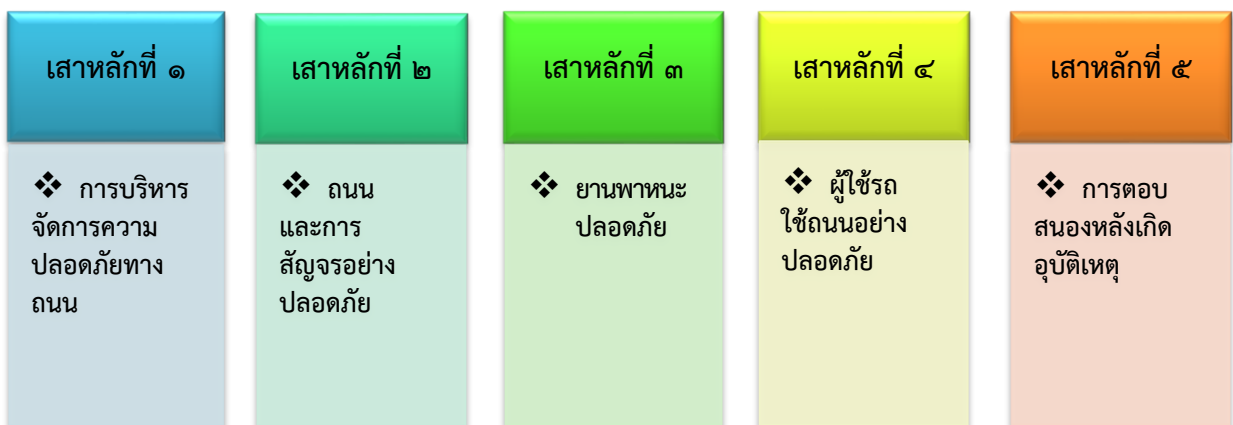
๔. บทวิเคราะห์และขอเสนอแนะ

๔.๑ ตามกรอบยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน (๕ Es)

๑. ใช้กลไกของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด อำเภอกในการกำกับควบคุมดูแลการดำเนินการแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน
๒. จัดทำแผนแม่บทประจำปี ภายใต้ยุทธศาสตร์หลัก ๕ ด้าน (ยุทธศาสตร์ ๕ Es) โดยใหสอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่
๓. เพิ่มบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถานศึกษา อาสาสมัคร รวมทั้งองค์กรภาคประชาชน ใหมมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุในเขตพื้นที่รับผิดชอบ
๔. ใหเพิ่มความเข้มงวดและกวดขัน ตามมาตรการ ๑๐ รสขม (๑ร.๒ส.๓ข.๔ม.) โดยการตั้งด่านตรวจการตระเวน ตรวจ เพื่อเป็นการป้องปราม และควบคุมการเกิดอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้น
๕. มาตรการควบคุม เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ ความเข้าใจเรื่องพฤติกรรมอันตรายจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ และหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง
๖. จัดตั้งจุดตรวจ จุดสกัด อย่างเป็นระบบ มีความคล่องตัวและอ่อนตัวสูง รวมถึงจัดชุดปฏิบัติการเนตรวจจับผู้ขับซิ่งเร็ว หรือนาหวาดเสียว โดยเฉพาะเส้นทางที่กำหนดไวตามสภาพ

๔.๒ ตามกรอบ ๕ เสาหลัก ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน

๕ เสาหลัก กรอบระดับชาติ



การดำเนินการตามกรอบ ๕ เสาหลัก ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบในแต่ละเสาหลักอย่างชัดเจน เพื่อให้เป็นไปตามกรอบและหน้าที่ความรับผิดชอบดังนี้

๑. การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)
 - ก. กำหนดหน่วยงานรับผิดชอบ
 - ข. พัฒนาแผนยุทธศาสตร์
 - ค. วางเป้าหมายระยะยาว
 - ง. จัดหางบประมาณ
 - จ. สนับสนุนระบบข้อมูล ติดตาม ประเมินผล
๒. ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัยยิ่งขึ้น (Safer Roads and Mobility)
 - ก. ส่งเสริมหน่วยงานจัดการถนน ทางผังเมือง
 - ข. จัดระบบผังเมือง ถนน การใช้ที่ดิน ตอบสนองความต้องการ
 - ค. ส่งเสริมสภาพการใช้นถนนปลอดภัย บำรุงรักษา
 - ง. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการสัญจรใหม่
 - จ. พัฒนาศักยภาพ และการถ่ายทอดความรู้
 - ฉ. ส่งเสริมการวิจัย ถนน สัญจร ที่ปลอดภัย
๓. ยานพาหนะที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น (Safer Vehicles)
 - ก. ประกาศใช้มาตรฐานยานพาหนะที่ปลอดภัย
 - ข. ประเมินความปลอดภัยรถยนต์รุ่นใหม่
 - ค. เข้มขันนิรภัย
 - ง. ใช้เทคโนโลยีใหม่ เช่น ESC ,ABS
 - จ. ส่งเสริมรถที่มีมาตรฐานดี กีดกันรถคุณภาพต่ำ
 - ฉ. ดูแลคนเดินเท้า วิจัยการลดความสูญเสีย
 - ช. ส่งเสริมหน่วยงานใช้ยานพาหนะปลอดภัย ดูแลผู้โดยสาร
๔. การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น (Safer Road Users)
 - ก. สร้างความตระหนัก เปลี่ยนทัศนคติ
 - ข. ควบคุมความเร็ว
 - ค. ดื่มไม่ขับ
 - ง. หมวกนิรภัย
 - จ. เข้มขันนิรภัย รวมถึงเด็ก
 - ฉ. ระบบขนส่งซีวอนามัย ความปลอดภัย รวมทั้งการขนส่งสินค้าและโดยสาร
 - ช. มาตรฐานใบอนุญาตขับขี่
๕. การดูแลหลังการเกิดเหตุ (Post-Crash Reponse)
 - ก. ระบบดูแล ช่วยเหลือ ผู้ประสบภัยก่อนถึงโรงพยาบาล
 - ข. พัฒนาระบบศูนย์วิกฤตบำบัดและอุบัติเหตุ
 - ค. ระบบฟื้นฟูสภาพร่างกาย จิตใจ
 - ง. ส่งเสริมระบบประกันภัย รับผิดชอบค่ารักษา
 - จ. เตรียมรองรับ AEC
 - ฉ. ส่งเสริมกลไกสอบสวนสาเหตุ
 - ช. ส่งเสริมการจ้างงานผู้พิการจากอุบัติเหตุ
 - ซ. วิจัย พัฒนา การจัดการหลังอุบัติเหตุ

โดยจังหวัดนครศรีธรรมราช มีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ๙.๓๒ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี ๒๕๗๐ และถือเป็นวาระแห่งชาติที่ต้องดำเนินการให้เข้มข้นในทุกพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช

๔.๓ ปัจจัยสนับสนุนต่อการดำเนินงาน :

๑. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย หน่วยงานภาคีเครือข่ายลดอุบัติเหตุทางถนน สนับสนุนเอกสารแผ่นพับ โปสเตอร์ และสื่อต่างๆในการประชาสัมพันธ์ ให้จังหวัด และส่งมาให้ก่อน ๑ เดือน

๒. มาตรการทั่วไป ๕ มาตรการ และมาตรการเน้นหนัก ๖ ข้อ

๒.๑ มาตรการทั่วไป ๕ มาตรการ

- มาตรการด้านการบริหารจัดการ
- มาตรการด้านถนนและการสัญจร อย่างปลอดภัย
- มาตรการด้านยานพาหนะ ที่ปลอดภัย
- มาตรการด้านผู้ใช้รถใช้ถนน อย่างปลอดภัย
- มาตรการด้านการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

๒.๒ มาตรการเน้นหนัก ๖ ข้อ

- มาตรการด้านการบริหารจัดการ
- มาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมาย
- มาตรการด้านสังคม
- มาตรการด้านวิศวกรรมจราจร
- มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์
- มาตรการด้านการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน

๓. ได้รับความร่วมมือ และข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ขนส่งจังหวัด ทางหลวงชนบท แขวงทางหลวง สาธารณสุขจังหวัด ปกครองจังหวัด โรงพยาบาล ตำรวจ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยจังหวัดนครศรีธรรมราช บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด มูลนิธิ ภาคเอกชน ในพื้นที่

๔. ด้านวิศวกรรมจราจร ได้ขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น แขวงทางหลวงชนบท องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ปรับปรุงจุดเสี่ยง ผิดจราจร ติดป้ายเตือน ติดสัญญาณ ไฟกระพริบเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

๕. ผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผู้บริหารของจังหวัดค่อนข้างให้ความสำคัญกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรทางบก

๔.๔ อุปสรรคต่อการดำเนินงาน :

๑. จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นรวมทั้งประชากรแฝง และปริมาณการจดทะเบียนรถใหม่เพิ่มขึ้นทุกปี เป็นสาเหตุหนึ่งของการเพิ่มสถิติจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก

๒. จังหวัดนครศรีธรรมราชเป็นทางผ่านที่ประชาชนเดินทางไปสู่ภาคใต้ตอนล่าง ความคับคั่งของการจราจรจึงมีมากกว่าจังหวัดอื่นๆ ความเสี่ยงจึงมีค่อนข้างสูง

๓. ประชาชนบางส่วนฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ขับขี่จักรยานยนต์สวนทางเดินรถ ขับขี่ขณะเมาสุรา ฯลฯ

๔. อัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องมีจำนวนไม่เพียงพอ

๕. มีการโยกย้ายบุคลากรที่รับผิดชอบรวมทั้งผู้บริหารระดับจังหวัดบ่อยครั้ง
๖. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมักให้ความสำคัญกับการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุจากรถทางบก โดยเฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้น ไม่ได้เน้นหนักในดำเนินการตลอดทั้งปี
๗. การป้องกันและลดอุบัติเหตุจากรถทางบก ยังขาดการเชื่อมโยงการบูรณาการในระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่น

๔.๕ ข้อเสนอแนะการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเทศบาลตำบลฉวาง

๑. งานด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเป็นงานระดับชาติที่ควรมีการสนับสนุนจากหน่วยงาน และมีโครงการประสานเครือข่ายจากภาครัฐ เอกชน และภาคประชาสังคม
๒. การรณรงค์ปลูกจิตสำนึกให้กับประชาชนและเยาวชน โดยเฉพาะควรเน้นหนักในสถานศึกษา
๓. การกระตุ้นให้เกิดปัจจัยสำเร็จในการปฏิบัติงานด้านต่างๆ เช่น การบังคับใช้กฎหมาย วิศวกรรมจราจร หรือนวัตกรรมใหม่ ๆ

๔. รวมบูรณาการแนวทางการทำงานร่วมกันของเสาหลักทุกเสาทั้ง ๕ เสา โดยมีประเด็นสำคัญของรัฐบาล ที่นำมาขับเคลื่อนตาม “ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

- การสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐%
- การบังคับใช้ความเร็วที่ปลอดภัย
- เม้าแลวซ์
- สมรรถนะผู้ไรรถ ไชถนน (เช่น การออกใบอนุญาตขับรถที่มีคุณภาพ)
- ยานพาหนะที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย
- การจัดการจุดเสี่ยง
- ระบบการดูแลรักษา มีระบบการเฝ้าระวังและติดตามประเมินผล
- พัฒนาระบบบริหารจัดการ (กลไกนโยบาย ตัวชี้วัดข้อมูล ติดตาม-ประเมินผล วิจัย พัฒนา

บุคลากร ฯ)

๕. จัดทำเปนวนวาระของจังหวัดที่ทุกฝ่ายต้องมีส่วนร่วมและให้ความสำคัญ เพื่อรับการเป็นประชาคมอาเซียน (AEC)

๖. ส่งเสริมสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาจัดเป็นนโยบายร่วมกันของสถาบัน/บรรจุ เข้าหลักสูตร ชั่วโมง การเรียนการสอน

๗. สร้างการรับรู้ ส่งเสริมการมีส่วนร่วมตามนโยบายรัฐบาล/สวนกลางที่ต่อเนื่อง

๘. ส่งเสริมการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ/อุบัติเหตุจากรถทางบก/ ด้านสาธารณสุข ให้เกิดขึ้นกับตนเองและบุคคลรอบข้าง

บทที่ ๕

การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ไปสู่การปฏิบัติในพื้นที่

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลฉวาง ได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กำหนดแนวทางขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ โดยมุ่งเน้น การปฏิบัติงานในระดับพื้นที่โดยใช้กลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จ.) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อ.) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลฉวาง (ศปถ.ทต.ฉวาง) ในการขับเคลื่อนนโยบาย กรอบแนวคิด ยุทธศาสตร์ มาตรการ และแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนน ไปสู่การปฏิบัติในพื้นที่ให้เกิดผลเป็นรูปธรรม รวมทั้งสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน โดยได้ กำหนดโครงการขับเคลื่อนกลไก ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ สู่ ศปถ.ทต.ฉวาง เป็นประเด็นหลักในการขับเคลื่อน โดยมีแผนงานโครงการของหน่วยงานต่างๆ ที่มีภารกิจในระดับจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น

บทที่ ๖

การติดตามประเมินผล

การติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลฉวาง ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ สามารถดำเนินการได้ดังนี้

๑. ติดตาม ประเมินความสำเร็จของแผนปฏิบัติการจากเป้าหมายการเสียชีวิต (๓ ฐาน) จากอุบัติเหตุทางถนน

๒. ติดตาม ประเมินผลการขับเคลื่อนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด, ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ, ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางเทศบาลตำบลฉวาง

๓. ติดตาม ประเมินผลจากแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการของหน่วยงานภาคีเครือข่าย เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการประสานงาน และปรับปรุงแผนในระดับปฏิบัติการอย่างต่อเนื่อง

๔. สนับสนุนให้หน่วยงานมีการติดตาม ประเมินผลแผนงาน/โครงการของแต่ละหน่วยงาน และให้มีการรายงานความก้าวหน้าให้ผู้บริหารหน่วยงานได้รับทราบอย่างสม่ำเสมอ และมีการรายงานการขับเคลื่อนในคราวประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอฉวาง ทุกเดือน

ภาคผนวก

ภาคผนวก

มาตรการแผนงาน เพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเทศบาลตำบลฉวาง พ.ศ.๒๕๖๖

แผนงาน	เป้าหมาย	กลยุทธ์/ทำอย่างไร	โครงการ/กิจกรรม	ระยะเวลา	แหล่งงบประมาณ	หน่วยงานรับผิดชอบ
๑. สร้างจิตสำนึก	๑.สร้างจิตสำนึกและวินัย การขับขี่ ตั้งแต่ครอบครัว ชุมชน สถานศึกษา	๑.สร้าง ความตระหนักให้เห็น ความสำคัญในการสวมหมวกนิรภัย เช่น มีการอบรมให้ความรู้ในเรื่องความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ๒.ทำ MOU กับหน่วยงานราชการเอกชน ในการร่วมกันรณรงค์สวมหมวกนิรภัย เช่น อบรมให้ความรู้การขับขี่ปลอดภัย/ การกำหนดมาตรการองค์กร ๓. ตำรวจจะต้องมีมาตรการ ตั้งจุดตรวจ ตั้งด่าน อย่างต่อเนื่อง สม่่าเสมอในการกวดขันวินัยจราจร ๔. มีการร่วมมือกันของภาคีเครือข่าย เช่น สถานศึกษา สถานีตำรวจ สำนักงานขนส่ง ฯลฯ ในการ ประสานงาน	- โครงการอบรมปลูกฝัง จิตสำนึกนักเรียนในการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนน (โดยเริ่มตั้งแต่ ระดับอนุบาล)			๑. สนง.ปภ.จ.นศ สาขาพิปูน ๒. สถานีตำรวจภูธร ฉวาง ๓. อำเภอฉวาง ๔. ประชาสัมพันธ์ ๕. ขนส่งจังหวัด ๖. ศึกษาธิการจังหวัด ๗. ทุกส่วนราชการ ๘. ภาคเอกชน

แผนงาน	เป้าหมาย	กลยุทธ์/ทำอย่างไร	โครงการ/กิจกรรม	ระยะเวลา	แหล่งงบประมาณ	หน่วยงานรับผิดชอบ
	๒. การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% เริ่มจากส่วนราชการโรงเรียน สถานศึกษา	๑. มีการรณรงค์ให้เห็นถึงความสำคัญในการสวมหมวกนิรภัย โดยการให้ความรู้ให้แก่โรงเรียน ๒. การปลูกฝัง การปลูกจิตสำนึกในการสวมหมวกนิรภัย ๓. การประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ให้แก่โรงเรียนและสถานศึกษา ๔. การให้ความรู้ สอดแทรกในกิจกรรมการเรียนการสอน และกิจกรรมหน้าเสาธง ๕. มีการติดตามประเมินผล เช่น กิจกรรมยกย่องเชิดชูเกียรติสถานศึกษา บุคคล นักเรียน ที่ดำเนินการตามกิจกรรมที่ได้สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ %	- โครงการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้ให้ประชาชนในพื้นที่			๑. ประชาสัมพันธ์จังหวัด ๒. อำนวยความสะดวก ๓. ศึกษาธิการจังหวัด ๔. ทุกส่วนราชการ
๒. พัฒนาบุคลากร	๑. เตรียมบุคลากรประจำจุดตรวจ (กำลังพล ความรู้ทักษะ) อย่างน้อย ๑ จุด	๑. จัดทำคู่มือความรู้แก่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ ๒. จัดอบรมผู้ปฏิบัติหน้าที่ เพื่อเพิ่มทักษะความชำนาญในการปฏิบัติงาน	- โครงการจัดทำคู่มือปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดตรวจ			

แผนงาน	เป้าหมาย	กลยุทธ์/ทำอย่างไร	โครงการ/กิจกรรม	ระยะเวลา	แหล่งงบประมาณ	หน่วยงานรับผิดชอบ
	๒. กำหนดกลยุทธ์/วิธีการในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ประจำจุดตรวจอย่างน้อย ๑ จุด	๑. อบรมให้ความรู้วิธีการปฏิบัติเจ้าหน้าที่ประจำจุดตรวจ ๒. ประสานตำรวจให้ความรู้กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน และร่วมประจำจุดตรวจ ๓. ไม่ตั้งจุดตรวจในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ เช่น ทางโค้ง ฯลฯ	- โครงการอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานประจำจุดตรวจ			๑. อำเภอดวาง ๒. สถานีตำรวจภูธรดวาง ๓. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอดวาง
๓. เพิ่มศักยภาพการบริหารจัดการจุดตรวจ	๑. การตั้งจุดตรวจหลัก/จุดตรวจรอง/หรือด่านชุมชน ในที่ปลอดภัยและมีอุปกรณ์สำหรับจุดตรวจ เช่น กรวยยาง แผงไฟ เสื้อสะท้อนแสง กระจกไฟ ให้พร้อมในการปฏิบัติงานอย่างน้อย ๑ จุด	๑. มีมาตรฐานกลางของจุดตรวจ โดยมีแนวทางและวิธีปฏิบัติที่เป็นแนวทางเดียวกัน โดยส่วนราชการที่เกี่ยวข้องมีการสนับสนุนอุปกรณ์ประจำจุดตรวจตามมาตรฐานดังกล่าวได้ ๒. การตั้งจุดตรวจต้องอยู่บริเวณสถานที่ที่มีความปลอดภัย ไม่ควรตั้งจุดตรวจบริเวณที่เป็นโค้ง ใกล้สะพาน ไม่มีไหล่ทาง	๑. โครงการจัดหาวัสดุอุปกรณ์ประจำจุดตรวจ		- งบจังหวัด - งบ ทต.ดวาง	๑. สถานีตำรวจภูธรดวาง ๒. ทต.ดวาง ๓. อำเภอดวาง
	๒. บริหารจัดการจุดตรวจโดยให้เทศบาลตำบลดวางจัดหาอุปกรณ์สำหรับจุดตรวจรองให้พร้อมในการ	๑. สร้างมาตรฐาน หลักเกณฑ์สำหรับจุดตรวจ จะได้มีมาตรฐานเดียวกัน				๑. ทต.ดวาง ๒. อำเภอดวาง

แผนงาน	เป้าหมาย	กลยุทธ์/ทำอย่างไร	โครงการ/กิจกรรม	ระยะเวลา	แหล่งงบประมาณ	หน่วยงานรับผิดชอบ
	ปฏิบัติงาน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนและผู้ปฏิบัติงานอย่างน้อย ๑ จุด	๒. ประชุมชี้แจงแนวทางการดำเนินการ ๓. ออกตรวจเยี่ยม กำกับ ดูแล				
๔.สร้างถนนปลอดภัย	๑. กำหนดเส้นทางถนนปลอดภัย/กวดขันวินัยจราจร/สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% เป็นถนนต้นแบบจำนวน ๑ เส้นทาง	๑. กำหนดเส้นทางปลอดภัย อย่างน้อยจำนวน ๑ เส้นทาง โดยประสานความร่วมมือกับอำเภอฉวาง และส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ๒. บังคับใช้กฎหมายและมาตรการทางสังคม เช่น การสวมหมวกนิรภัย กำหนดความเร็วในการขับขี่ ๓. ใช้เครื่องมือในการตรวจจับอัตโนมัติ เพื่อลดการปะทะระหว่างบุคคล ๔. ตรวจสอบโครงสร้างพื้นฐานของเส้นทาง เพื่อปลอดภัยของผู้ขับขี่	๑. โครงการถนนในเขต ท.ต. ฉวาง เป็น ถนน ปลอดภัย ๒. โครงการ ๑ ตำบล ๑ ถนนปลอดภัย			๑. อำเภอฉวาง ๒. สถานีตำรวจภูธร ฉวาง ๓. ทต.ฉวาง ๔. กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ๕. หน่วยงานเจ้าของเส้นทางในพื้นที่
๕.ติดตามประเมินผลสร้างความยั่งยืน	๑. กำหนดตัวชี้วัดในการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เช่น ตัวชี้วัดในการจับกุม/ปรับ การ	๑. ให้บันทึกข้อมูล ประวัติ การจับกุมเปรียบเทียบและสรุปผลของการดำเนินการ เพื่อเป็นตัวชี้วัดในการกำหนดแนวทางป้องกัน				๑. อำเภอฉวาง ๒. สถานีตำรวจภูธร ฉวาง ๓. ทต.ฉวาง ๔. กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน

แผนงาน	เป้าหมาย	กลยุทธ์/ทำอย่างไร	โครงการ/กิจกรรม	ระยะเวลา	แหล่งงบประมาณ	หน่วยงานรับผิดชอบ
	บังคับใช้กฎหมายการรายงานผลการปรับเป็นรายเดือนตามเป้าหมายพื้นที่ต้องมีผลงาน มีมาตรการจับ ปรับโทษสูงสุด มีการจับจริง ปรับจริง	๒. กำหนดปฏิทิน การตั้งจุดตรวจประจำสม่ำเสมอ				
	๒. ให้ส่วนราชการเข้ามาบูรณาการในการดูแลพื้นที่ร่วมกับนายอำเภอฉวาง	๑. มีการประชุมวางแผน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหาแนวทางดำเนินการ ๒. จัดตั้งคณะทำงานทุกจุด เพื่อรับทราบและแก้ไขปัญหา ๓. กำหนดกิจกรรมการดำเนินการและมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ๔. สรุปผลการดำเนินการ และปัญหาตามมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อย่างน้อยเดือนละ ๑ ครั้ง				๑. นายอำเภอฉวาง ๒. ส่วนราชการประจำอำเภอทุกส่วนราชการ