



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



p

õ

ó

ž\$ '(ž(

ø ö
ö õ
ø ÷ öö
")ž' *ž##%)
õ ø ó ö
+ ' ø ö

www.chawangcity.go.th

#

ĩ

õ

ĩ

ö

õ

ø

ö

ž

ĩ

ö

õ

ö

ที่ตั้งเทศบาลตำบลฉวางมีพื้นที่รับผิดชอบ ๒ ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ของหมู่ที่ ๑ และหมู่ที่ ๒ ทั้งหมด

เทศบาลตำบลฉวางมีอาณาเขต ดังนี้

ติดต่อกับหมู่ ๖ บ้านกันละ ตำบลไม้เรียง

ติดต่อกับหมู่ ๑ บ้านเพ็ญมิตร ตำบลไสหรำ

ติดต่อกับหมู่ ๕ บ้านคลองลุง ตำบลไสหรำ

ติดต่อกับหมู่ ๓ บ้านทุ่งพลี ตำบลฉวาง

ù õ

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

\$ ž

ĩ

ö

ó

ö

ö

ÿ

\$ ž

#

õ

ó

ó

õ

÷

÷

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

\$ žö\$

÷

õ

ĩ

ö

ù

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

§ ž % ๐

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

§ ž & ๐

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

§ ž ' ๐ ๐ ù

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

% ž

% ž # ó ö ÷ ÷ !

การประกอบอาชีพของประชาชนในเขตเทศบาลตำบลฉวาง สามารถแบ่งออกเป็น ๕ ประเภท คือ การพาณิชย์กรรม การเกษตรกรรม การอุตสาหกรรม การรับจ้าง ข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานและลูกจ้างของรัฐ

- การพาณิชย์กรรม 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

% ž \$ Ồ Ồ Ồ

ลักษณะการประกอบการเกษตรในท้องถิ่น

อาชีพเกษตรกรรม ส่วนใหญ่จะกระจายตัวอยู่นอกชุมชน ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบอาชีพการทำสวน ยาง และสวนผลไม้ ได้แก่ เงาะ มังคุด เป็นต้น

ผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญ คือ ยางพารา

% ž %

÷ Ồ ø ((Ó

				!	ø
# ž	ù	ù			% % † % * &
\$ ž	ù	ù		ó	' & † ())
% ž	ù	ù			(\$ † &) "
& ž	ù	ù) " † ') #
' ž	ù	ù) ' † # \$ \$
(ž	ù	ù			* ' † # ' (
) ž	ù	ù	ž ø		# % & † + (

ø Ó ö ő Õ

÷

ó

ö

ó

ĩ

ö

õ

% ž & Ồ ù Ồ Ồ

ประเภทและจำนวนสถานประกอบการด้านการพาณิชย์กรรมและการบริการ

๑) สถานประกอบการด้านพาณิชย์กรรม

๑.ตลาดสดเทศบาล จำนวน ๑ แห่ง

๒.สถานีบริการน้ำมัน จำนวน ๑ แห่ง

๒) สถานประกอบการด้านบริการ

๑.ธนาคาร จำนวน ๒ แห่ง

๒.โรงแรม จำนวน ๒ แห่ง

% ž ' Ồ Ồ

ลักษณะการประกอบอุตสาหกรรมในท้องถิ่น

การอุตสาหกรรมในเขตเทศบาลตำบลฉวาง มีอุตสาหกรรม ได้แก่ ร้านเชื่อมกลึงโลหะ อู่ซ่อมรถยนต์ เป็นต้น

% ž (ö

ภายในเขตเทศบาลตำบลฉวางมีแหล่งท่องเที่ยว ได้แก่ สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ ร.๙ สวนสุขภาพเทศบาลตำบลฉวาง เป็นต้น

& ž ö ó

& ž # ã

ù õ

	ù		÷	ö ó	÷	ù
# ž	ù	ù	#	' '	\$ \$)	
\$ ž	ù	ù	#	# " &	% &)	
% ž	ù	ù	#	\$ " ' &	' % *	
& ž	ù	ù	#	' #	% \$ ' &	
' ž	ù	ù	\$	# \$ &	% * ' &	
(ž	ù	ù	\$	# \$ #	& ' (&	
) ž	ù	ù	\$	# " (% (" &	

fl) ((é \$ † (% * ó

& ž \$

ผู้นับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ ๑๐๐ ของจำนวนประชากรทั้งหมดในเขตเทศบาล

& ž % õ

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

& ž & õ

õ ! õ

- 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

& ž ' Ö Ķ

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

& ž (Ö Ö

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

' ž Ö Ö Ù

๑) ภูมิอากาศ (ปีปัจจุบัน)

ลักษณะอากาศไม่ร้อนจัดและไม่หนาวจัด โดยมีอุณหภูมิเฉลี่ยทั้งปี ๒๕ องศาเซลเซียส แบ่งออกได้เป็น ๒ ฤดู คือ

เริ่มตั้งแต่ กุมภาพันธ์ – พฤษภาคม

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 ห่างจากเขตท้องถื่นเป็นระยะทาง ๕ กิโลเมตร
- ที่ดินสำหรับกำจัดขยะที่ใช้ไปแล้ว จำนวน ๓ ไร่
- เหลือที่ดินกำจัดขยะได้อีก จำนวน ๓ ไร่
- คาดว่าจะสามารถกำจัดขยะได้อีก ๑ ปี
- สภาพการเป็นเจ้าของที่ดินสำหรับกำจัดขยะ ใช้ที่สาธารณะเป็นสถานที่

' ž Ö Õ ù

๑) ภูมิอากาศ (ปีปัจจุบัน)

ลักษณะอากาศไม่ร้อนจัดและไม่หนาวจัด โดยมีอุณหภูมิเฉลี่ยทั้งปี ๒๕ องศาเซลเซียส แบ่งออกได้เป็น ๒ ฤดู คือ

เริ่มตั้งแต่ กุมภาพันธ์ – พฤษภาคม
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

มีระบบบริหารจัดการ ระบบงาน ระบบสนับสนุน ที่เอื้อต่อการดำเนินการแบบบูรณาการอย่างต่อเนื่อง และสามารถวัดผลสัมฤทธิ์เชิงประจักษ์ได้

ü ระบบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนมีการบูรณาการให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสามารถวัดผลสัมฤทธิ์ ทั้งในด้านการดำเนินการระหว่างหน่วยงาน ระบบข้อมูลงบประมาณ สมรรถนะการทำงานของฝ่ายปฏิบัติ ในภาพรวมได้

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

ö

๑. เพิ่มขีดความสามารถองค์กรการบริหารความปลอดภัยทางถนน

๒. การปฏิรูประบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้เกิดข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่มีคุณภาพและเป็นเอกภาพ นำไปสู่การกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดและระดับอำเภอที่มีประสิทธิภาพ และการสื่อสารให้ความรู้แก่สังคมเพื่อการเปลี่ยนแปลงไปสู่สังคมแห่งความปลอดภัยทางถนน

๓. การปฏิรูปกฎหมายและการบังคับใช้ เพื่อกำหนดแนวทางในการปฏิบัติราชการของหน่วยงานรัฐ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนที่ทันสมัยและนำไปสู่การบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ

๔. การปฏิรูปด้านงบประมาณ เพื่อส่งเสริมให้เกิดกลไกจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรในการบริหารความปลอดภัยทางถนนเชิงบูรณาการ

๕. ปฏิรูปการทำงานช่วงเทศกาล ๗ วัน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถให้กับภาครัฐในการลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลได้อย่างมีประสิทธิภาพในระยะเวลายาว

๖. ปฏิรูปการวิจัยและพัฒนา เพื่อพัฒนางานวิจัยและงานวิชาการที่จำเป็นต่อการกำหนดนโยบาย เพื่อนำไปสู่กระบวนการในการปรับปรุงการบริหารงานด้านความปลอดภัยทางถนนของภาครัฐ

ให้สอดคล้องกับบริบทของสังคม รวมถึง การถ่ายทอดองค์ความรู้จากต้นแบบการบริหารนโยบายไปสู่ การปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพ

๒

๐

๐

สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในทุกช่วงวัยส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย ลดปัจจัยเสี่ยงหลักด้วยแนวคิดเชิงบูรณาการ วางรากฐานสังคมแห่งการเรียนรู้

๐ อัตราการเสียชีวิตอุบัติเหตุทางถนนจากปัจจัยเสี่ยงหลักลดลงร้อยละ ๒๕ ใน ๕ ปี

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

๐

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

ยกระดับมาตรฐานสู่สากล สร้างความได้เปรียบด้วยองค์ความรู้ สนับสนุนการนำเทคโนโลยีมาใช้แก้ปัญหา พัฒนาความเป็นมืออาชีพ และวางรากฐานสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน

ù ต้นทุนจากภาคขนส่งอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

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

๐

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 พร้อมทั้งเป็นกลไกทางวิชาการในการปรับปรุงและพัฒนาระบบการจัดการการให้บริการขนส่งทางถนนที่ประสิทธิภาพ

4 ù ÿ

ความปลอดภัยทางถนนเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของทุกคน
จำนวนองค์กรที่เข้ามามีส่วนร่วมในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน
เพิ่มขึ้นทุกปี

ù

ส่งเสริมความมีส่วนร่วมเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนจากทุกภาคส่วน มีเป้าหมายเพื่อก่อให้เกิดความรับผิดชอบต่อทุกภาคส่วนในการร่วมกันสร้างแนวทางและมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในบริบททางสังคมในแต่ละภาคส่วน

õ

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

%

Õ

Õ

Ø

Ö

Ž

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

\$ Ž

Ó

การวิเคราะห์สถานะแวดล้อมภายในและภายนอก หรือ SWOT Analysis ของการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเทศบาลตำบลฉวาง สรุปได้ดังนี้

\$ Ž #

(Strength)

÷

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

\$ ๕ \$

(Weakness)

÷

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

\$ ๕ %

(Opportunity)

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

\$ ๕ &

(Threat) ๐

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

% ๕

๐

๐

จากการศึกษาการจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหาคอขวดทางถนนเทศบาลตำบลฉวาง ได้กำหนดแผนในการแก้ไขปัญหามาตลอดทั้งในภาวะปกติและช่วงเทศกาล การประสานความร่วมมือของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐภาคเอกชน ภาคประชาชน มูลนิธิ อาสาสมัครต่างๆ โดยมีหน่วยงานที่ได้บูรณาการในการปฏิบัติ ดังนี้

๑. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครศรีธรรมราช สาขาพิปูน
๒. สถานีตำรวจภูธรฉวาง
๓. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอฉวาง
๔. โรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราชฉวาง
๕. อำเภอฉวาง
๖. มูลนิธิ อาสาสมัคร ทุกแห่ง ในอำเภอฉวาง

& ž ÷ ÷ Ó Ö Ö ģ 0
ž ÷ ÷ Ö Ö 0

๑.๑ ความสามารถในการขับเคลื่อนพาหนะลดลงจากการตีของมีนเมาหรือการใช้สารเสพติดทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่ที่ปฏิบัติตามกฎจราจร เนื่องจากไม่สามารถครองสติและบังคับยานยนต์ได้ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

๑.๒ สภาพร่างกายไม่พร้อมในการควบคุมรถเนื่องจากมีสภาพร่างกายอ่อนเพลียจากการขับรถเป็นเวลานานและการพักผ่อนไม่เพียงพอมีโอกาสหลับในหรือการตัดสินใจของผู้ขับขี่ช้าลง

๑.๓ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารยานพาหนะมีพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนและโดยเฉพาะอย่างยิ่งขับขี่รถในขณะเมาสุรา ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับขี่รถโดยขาดทักษะและความชำนาญ การไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจรป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจรต่างๆ

๑.๔ ความประมาทเลินเล่อ ขาดวินัยของผู้ขับขี่ยานพาหนะและใช้เส้นทาง

2. ÷ ÷ !

๒.๑ ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์พื้นฐานในยานยนต์ คือ ความสมบูรณ์ของอุปกรณ์ยานพาหนะที่พร้อมใช้งานได้อย่างเหมาะสม

๒.๒ ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์ความปลอดภัย คือ อุปกรณ์ที่ช่วยป้องกันหรือลดความรุนแรงในขณะเกิดอุบัติเหตุลงเพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

๒.๓ การปรับแต่งสภาพยานพาหนะ คือ ยานพาหนะที่มีความดัดแปลงสภาพและใช้งานผิดประเภทส่งผลต่อประสิทธิภาพและมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะอันอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

๒.๔ การบรรทุกที่ไม่ปลอดภัย คือ ยานพาหนะมีการบรรทุกน้ำหนักมากเกินไป การบรรทุกสูงเกิน การบรรทุกวัสดุยื่นยาวเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดซึ่งอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

% ž ÷ ÷ Ö

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 สิ่งกีดขวางตกหล่นบนช่องทางจราจรส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

4. ÷ ÷ Ö ÷ Ö

๔.๑ นโยบายและแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ผ่านมาไม่มีความชัดเจนทั้งในด้านงบประมาณและเป้าหมายในการดำเนินการซึ่งขาดความต่อเนื่อง ขึ้นอยู่กับผู้บริหารซึ่งจะกำหนดในแต่ละช่วงเวลาของการดำเนินงาน

ผิดปกติที่อาจเกิดขึ้นได้แม้จะเป็นรถใหม่ก็ตาม และสำหรับรถที่มีอายุอานามมากแล้ว ก็ควรตรวจเช็คให้ละเอียดยิ่งขึ้น

๖.๕ สิ่งแวดล้อมและทัศนวิสัยไม่ดี โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก ถนนลื่น ผู้ขับขี่จะต้องเพิ่มความระมัดระวังให้มากยิ่งขึ้น และถนนที่สองข้างทางมีสิ่งกีดขวางไม่สามารถมองเห็นในระยะไกล หน่วยงานที่รับผิดชอบและประชาชนในพื้นที่ จะต้องช่วยกันดูแลและบำรุงรักษาไม่ให้บดบังทัศนวิสัยในการมองเห็น

) ฌ ๓ ๓ ๓ ๓ ๓

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

* ฌ ๓ ๓ ๓ ๓ ๓ ๓ ๓

๘.๑ จัดการเรื่องอุบัติเหตุให้เป็นวาระแห่งจังหวัด ในการแก้ปัญหา โดยเฉพาะจากพฤติกรรมของคน

๘.๒ กระทรวงศึกษาธิการควรจัดวิชา เรื่องการจัดการภัยพิบัติและอุบัติเหตุเป็นหลักสูตรของสถานศึกษาในทุกระดับชั้น

๘.๓ ให้มีการจัดการภายใต้แนวความคิด ๑ ตำบล ๑ ศูนย์จัดการภัยพิบัติและอุบัติเหตุ

&
ó ð ö

ø

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

ž

õ

ö

žž

ó

õ

õ

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

žž

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

ž %

ถนนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสวนใหญ่จะเป็นถนนสายหลักแต่กรณีที่เป็นช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ ฯลฯ อุบัติเหตุสวนใหญ่จะเกิดบนถนนสายรอง เนื่องจากถนนส่วนใหญ่เป็นถนนสายรอง ซึ่งไม่มีอุปกรณ์ควบคุมการจราจร ไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ ลักษณะทางกายภาพของถนนไม่สมบูรณ์ ผิวถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ

ž &

สภาพแวดล้อมก็เป็นปัญหาและปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญอีกอย่างหนึ่ง อย่างเช่น ไฟฟ้าส่องสว่างชำรุดและไม่เพียงพอ อุปสรรคทางธรรมชาติ และลักษณะภูมิอากาศ สิ่งกีดขวางตกหล่นบนช่องทางจราจร เช่น สัตว์เลี้ยง

\$ ž ħ ħ ó ü ö ħ ö
\$ ž # ó ü ħ öö÷ ð ð öö

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

2.2

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

\$ ž % ö ħ ö ö

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
- สาเหตุที่คนนิสัยไม่ดี ได้แก่ ฝนตกถนนลื่น, แสงสว่างไม่เพียงพอ, สภาพผิวจราจรเป็นหลุม เป็นบ่อ ถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด (ทั่วประเทศ) คือถนนสายหลัก

% ž

ö

ö

ปัญหา อุปสรรค และแนวทางการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งในระยะสั้น และระยะยาว ภายใต้การดำเนินงานยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน คือ

3.1

ö

ö ý

ö ó

ù

ปัญหา / อุปสรรค

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

๓. ต้องมีการประชาสัมพันธ์ กวดขันสร้างจิตสำนึก ให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายให้มากขึ้น ในทุกพื้นที่ของเทศบาลตำบลฉวาง

๔. สนับสนุนกำลังคน งบประมาณ และอุปกรณ์สำหรับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอ

3.2

ö

÷

÷

ปัญหา / อุปสรรค

๑. การติดตั้งป้ายโฆษณา และต้นไม้ปิดบังป้ายสัญญาณจราจรและปิดบังการมองเห็นทางแยก

๒. การรुक้าทางเท้า ผิวจราจร การประกอบกิจกรรมต่างๆ ในเขตทางและพื้นที่ปลอดภัย ในเขตทางในลักษณะของการกีดขวางการจราจรหรือบดบังทัศนวิสัยในการขับขี่

๓. การก่อสร้างแก้ไขปัญหาคูดเสี่ยงบนถนน ตามทางแยก ทางโค้ง และจุดอันตราย

แนวทางแก้ไข

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

๒. ให้มีการบังคับใช้กฎหมาย ระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทาง อย่างเคร่งครัด เข้มงวด เสมอภาคทุกพื้นที่

ปัญหา / อุปสรรค

๑. ประชาชนขาดจิตสำนึกและให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎจราจร
๒. การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ยังไม่ทั่วถึงไม่สามารถดำเนินการได้ครอบคลุมทุกพื้นที่
๓. ขาดงบประมาณในการประชาสัมพันธ์

แนวทางแก้ไข

๑. การสร้างจิตสำนึกเกี่ยวกับการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุโดยการบรรจุเนื้อหาในหลักสูตรการเรียนการสอนในระบบโรงเรียนสำหรับนักเรียนตั้งแต่ภาคบังคับจนถึงระดับอุดมศึกษาและการศึกษานอกระบบ (กศน.)
๒. รณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ ทุกรูปแบบ ทั้งวิทยุโทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ ตลอดทั้งป
 อยางต่อเนื่อง
๓. บูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างแนวร่วมในการให้ความรู้และประชาสัมพันธ์
 แนวทางการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุ เพื่อให้มีความเป็นเอกภาพของการดำเนินการ
๔. กำหนดกลุ่มเสี่ยงที่คาดว่าจะเกิดอุบัติเหตุเป็นกลุ่มเป้าหมายในการรณรงค์ให้ความรู้
 ความเข้าใจ
๕. รณรงค์สร้างจิตสำนึกให้กับเยาวชน ให้ทราบ และตระหนักถึงผลกระทบจาก อุบัติเหตุ
 รวมถึงผลกระทบที่จะตามมาในระยะยาว

3.4

ปัญหา / อุปสรรค

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

แนวทางแก้ไข

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

3.5

ปัญหา / อุปสรรค

๑. เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่คอยให้ความร่วมมือในการนำส่งข้อมูลผ่านระบบ
 คอมพิวเตอร์
๒. ปัญหาด้านระบบเทคโนโลยีทั้งระบบ, อุปกรณ์ ICT ของหน่วยงานที่รับผิดชอบ
 ดานข้อมูลขัดข้องไม่สามารถใช้งานได้ในขณะนั้น
๓. ไม่สามารถประสานงานกับเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในการจัดทำข้อมูลของหน่วยงาน
 ที่เกี่ยวข้องได้ในกรณีที่ต้องการข้อมูลเร่งด่วน
๔. ขาดการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

แนวทางการแก้ไข

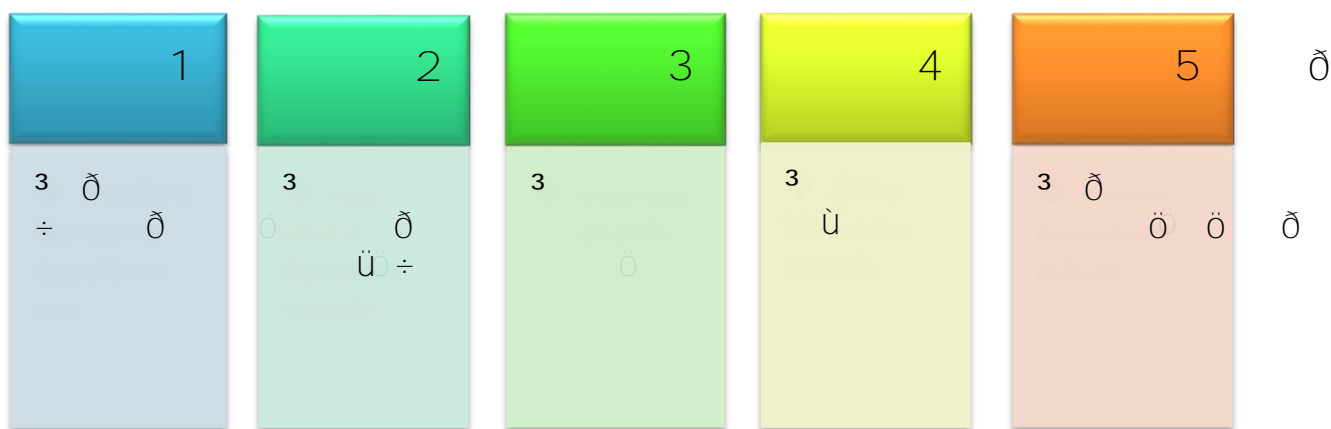
๑. ใหหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของกำชับเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบด้านการจัดทำข้อมูล และประสานข้อมูลใหอยู่ประจำสถานที่ที่รายงานข้อมูล และตรวจสอบข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน
๒. ใหมีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สามารถเชื่อมโยง Internet และสามารถใช้ในการรายงานข้อมูลได้

& ž ó ģ

& ž # õ Eſi / ' '

๑. ไขกลไกของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด อำเภอในการกำกับควบคุมดูแลการดำเนินการแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน
๒. จัดทำแผนแม่บทประจำปี ภายใต้ยุทธศาสตร์หลัก ๕ ดาน (ยุทธศาสตร์ ๕ Es) โดยใหสอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่
๓. เพิ่มบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถานศึกษา อาสาสมัคร รวมทั้งองค์กรภาคประชาชน ใหมมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุในเขตพื้นที่รับผิดชอบ
๔. ใหเพิ่มความเข้มงวดและกวดขัน ตามมาตรการ ๑๐ รสขม (๑ร.๒ส.๓ข.๔ม.) โดยการตั้งด่านตรวจการตระเวน ตรวจ เพื่อเป็นการป้องปราม และควบคุมการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น
๕. มาตรการควบคุม เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ ความเข้าใจเรื่องพฤติกรรมอันตรายจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง
๖. จัดตั้งจุดตรวจ จุดสกัด อย่างเป็นระบบ มีความคล่องตัวและออนตัวสูง รวมถึงจัดชุดปฏิบัติการเนตรตรวจจับผู้ขับขี่เร็ว หรือนาหวาดเสียว โดยเฉพาะเส้นทางที่กำหนดไวตามสภาพ

4.2 õ ' õ ó



การดำเนินการตามกรอบ ๕ เสาหลัก ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบในแต่ละเสาหลักอย่างชัดเจน เพื่อให้เป็นไปตามกรอบและหน้าที่ความรับผิดชอบ ดังนี้

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. ส่งเสริมสภาพการใช้ถนนปลอดภัย 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. ระบบขนส่งชีวอนามัย 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

& Ž % ÷ ÷

:

Ö

Ö

๑. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สำนักงานภาคีเครือข่ายลดอุบัติเหตุทางถนน 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

& Ž &

Ó

:

Ö

Ö

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

& ๕ ก ' ö ö ö ø ö ö

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. จัดทำแผนวาระของจังหวัดที่ทุกฝ่ายต้องมีส่วนร่วมและให้ความสำคัญ เพื่อรับการเป็นประชาคมอาเซียน (AEC)

๖. ส่งเสริมสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาจัดเป็นนโยบายร่วมกันของสถาบัน/บรรจุ เข้าหลักสูตร ชั่วโมง การเรียนการสอน

๗. สร้างการรับรู้ ส่งเสริมการมีส่วนร่วมตามนโยบายรัฐบาล/สวนกลางที่ต่อเนื่อง

๘. ส่งเสริมการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ/อุบัติเหตุจากรถทางบก/ ด้านสาธารณภัย ให้เกิดขึ้นกับตนเองและบุคคลรอบข้าง

ั
 ั ั ั ั ั ั ั

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

๐ (

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 และมีการรายงานการขับเคลื่อน ในคราวประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอฉวาง ทุกเดือน

Ó

Ò

ó õ
 õ õ õ õ ž (ž \$ ' ø(ö ö

ö	ö	ö !	ó ö õ	ö ö	ö
๑. สร้างจิตสำนึก	๑.สร้างจิตสำนึกและวินัย การขับขี่ ตั้งแต่ครอบครัว ชุมชน สถานศึกษา	๑.สร้าง ความตระหนักให้เห็น ความสำคัญในการสวมหมวกนิรภัย เช่น มีการอบรมให้ความรู้ในเรื่องความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ๒.ทำ MOU กับหน่วยงานราชการเอกชน ในการร่วมกันรณรงค์สวมหมวกนิรภัย เช่น อบรมให้ความรู้การขับขี่ปลอดภัย/ การกำหนดมาตรการองค์กร ๓. ตำรวจจะต้องมีมาตรการ ตั้งจุด ตรวจ ตั้งด่าน อย่างต่อเนื่อง สม่่าเสมอในการกวดขันวินัยจราจร ๔. มีการร่วมมือกันของภาคีเครือข่าย เช่น สถานศึกษา สถานีตำรวจ สำนักงานขนส่ง ฯลฯ ในการ ประสานงาน	- โครงการอบรมปลูกฝัง จิตสำนึกนักเรียนในการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนน (โดยเริ่มตั้งแต่ ระดับอนุบาล)		๑. สนง.ปภ.จ.นศ สาขาพิษุน ๒. สถานีตำรวจภูธร ฉวาง ๓. อำเภอฉวาง ๔. ประชาสัมพันธ์ ๕. ขนส่งจังหวัด ๖. ศึกษาธิการจังหวัด ๗. ทุกส่วนราชการ ๘. ภาคเอกชน

Ö		Ö !	Ó Ö Ö		Ö Ö	Ö
	<p>๒. การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% เริ่มจากส่วนราชการโรงเรียน สถานศึกษา</p>	<p>๑. มีการรณรงค์ให้เห็นถึงความสำคัญในการสวมหมวกนิรภัย โดยการให้ความรู้ให้แก่โรงเรียน</p> <p>๒. การปลูกฝัง การปลูกจิตสำนึกในการสวมหมวกนิรภัย</p> <p>๓. การประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ให้แก่โรงเรียนและสถานศึกษา</p> <p>๔. การให้ความรู้ สอดแทรกในกิจกรรมการเรียนการสอน และกิจกรรมหน้าเสาธง</p> <p>๕. มีการติดตามประเมินผล เช่น กิจกรรมยกย่องเชิดชูเกียรติสถานศึกษา บุคคล นักเรียน ที่ดำเนินการตามกิจกรรมที่ได้สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ %</p>	<p>- โครงการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้ให้ประชาชนในพื้นที่</p>			<p>๑. ประชาสัมพันธ์ จังหวัด</p> <p>๒. อำเภอฉวาง</p> <p>๓. ศึกษาธิการจังหวัด</p> <p>๔. ทุกส่วนราชการ</p>
<p>๒. พัฒนาบุคลากร</p>	<p>๑. เตรียมบุคลากรประจำจุดตรวจ (กำลังพล ความรู้ทักษะ) อย่างน้อย ๑ จุด</p>	<p>๑. จัดทำคู่มือความรู้แก่ผู้ปฏิบัติหน้าที่</p> <p>๒. จัดอบรมผู้ปฏิบัติหน้าที่ เพื่อเพิ่มทักษะความชำนาญในการปฏิบัติงาน</p>	<p>- โครงการจัดทำคู่มือปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดตรวจ</p>			

Ö	!	Ó Ö Ö	Ö	Ö
	๒. กำหนดกลยุทธ์/วิธีการในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ประจำจุดตรวจอย่างน้อย ๑ จุด	๑. อบรมให้ความรู้วิธีการปฏิบัติเจ้าหน้าที่ประจำจุดตรวจ ๒. ประสานตำรวจให้ความรู้กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน และร่วมประจำจุดตรวจ ๓. ไม่ตั้งจุดตรวจในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ เช่น ทางโค้ง ฯลฯ	- โครงการอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานประจำจุดตรวจ	๑. อำเภอดง ๒. สถานีตำรวจภูธร ๓. สำนักงาน สาธารณสุขอำเภอดง ถ้าพรณรา
๓. เพิ่มศักยภาพการบริหารจัดการจุดตรวจ	๑. การตั้งจุดตรวจหลัก/จุดตรวจรอง/หรือด่านชุมชน ในที่ปลอดภัยและมีอุปกรณ์สำหรับจุดตรวจ เช่น กรวยยาง แผงไฟ เสื่อสะท้อนแสง กระจกไฟ ให้พร้อมในการปฏิบัติงานอย่างน้อย ๑ จุด	๑. มีมาตรฐานกลางของจุดตรวจ โดยมีแนวทางและวิธีปฏิบัติที่เป็นแนวทางเดียวกัน โดยส่วนราชการที่เกี่ยวข้องมีการสนับสนุนอุปกรณ์ประจำจุดตรวจตามมาตรฐานดังกล่าวได้ ๒. การตั้งจุดตรวจต้องอยู่บริเวณสถานที่ที่มีความปลอดภัย ไม่ควรตั้งจุดตรวจบริเวณที่เป็นโค้ง ใกล้สะพาน ไม่มีไหล่ทาง	๑. โครงการจัดท้าววัสดุอุปกรณ์ประจำจุดตรวจ	- งบจังหวัด - งบ ทต.ดง ๑. สถานีตำรวจภูธร ๒. ทต.ดง ๓. อำเภอดง
	๒. บริหารจัดการจุดตรวจโดยให้เทศบาลตำบลดงจัดหาอุปกรณ์สำหรับจุดตรวจรองให้พร้อมในการ	๑. สร้างมาตรฐาน หลักเกณฑ์สำหรับจุดตรวจ จะได้มีมาตรฐานเดียวกัน		๑. ทต.ดง ๒. อำเภอดง

๐		๐ !	๐ ๐ ๐		๐ ๐	๐
	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

๐		๐ !	๐ ๐ ๐		๐ ๐	๐
	<p>บังคับใช้กฎหมายการรายงานผลการปรับเป็นรายเดือนตามเป้าหมายพื้นที่ต้องมีผลงาน มีมาตรการจับ ปรับโทษสูงสุด มีการจับจริง ปรับจริง</p>	<p>๒. กำหนดปฏิทิน การตั้งจุดตรวจประจำสม่ำเสมอ</p>				
	<p>๒. ให้ส่วนราชการเข้ามาบูรณาการในการดูแลพื้นที่ร่วมกับนายอำเภอฉวาง</p>	<p>๑. มีการประชุมวางแผน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหาแนวทางดำเนินการ ๒. จัดตั้งคณะทำงานทุกจุด เพื่อรับทราบและแก้ไขปัญหา ๓. กำหนดกิจกรรมการดำเนินการและมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ๔. สรุปผลการดำเนินการ และปัญหาตามมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อย่างน้อยเดือนละ ๑ ครั้ง</p>				<p>๑. นายอำเภอฉวาง ๒. ส่วนราชการประจำอำเภอทุกส่วนราชการ</p>