



แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

เทศบาลตำบลควนเสาธง อำเภอตะโหมด

จังหวัดพัทลุง

ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๕

แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเทศบาลตำบลควนเสาชาง
ประจำปี พ.ศ.๒๕๖๕

บทที่ ๑ บทนำ

หลักการและเหตุผล

จากรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ถึงแม้จะมีแนวโน้มลดลงในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา (พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓) แต่เมื่อพิจารณาตามสถิติผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บพบว่า ยังคงมีอัตราสูงกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔ ที่มีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือ ๑๘.๐๐ คนต่อประชากรแสนคนภายในปี ๒๕๖๔ และการดำเนินงานที่ผ่านมา ประเทศไทยได้ใช้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ที่ครอบคลุมทุกระดับ ทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น โดยได้กำหนดแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๔ และกำหนดให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยได้มีการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานของทุกภาคส่วน เนื่องจากแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔) สิ้นสุดกรอบการดำเนินงานภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง และขับเคลื่อน เป้าหมาย ตัวชี้วัด แนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินงานเพื่อบูรณาการและขับเคลื่อนการดำเนินงานของหน่วยที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนให้สามารถบรรลุเป้าหมาย

ทั้งนี้ เพื่อให้แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ เป็นแผนที่ใช้ในการกำหนดแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกันของหน่วยงานทุกภาคส่วน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างและกลไกการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ เพิ่มศักยภาพด้านระบบการกำกับติดตามและประเมินผล รวมถึงการหาเจ้าภาพร่วมในการแก้ไขปัญหาและลดปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในประเด็นหลัก ได้แก่ การขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ดื่ม/เมาแล้วขับ การลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บที่ศีรษะจากการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะใช้รถจักรยานยนต์และการสร้างความรอบรู้ทางสุขภาพและวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ๒๒.๘๖ คนต่อประชากรแสนคน ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ ได้กำหนดมาตรการในการดำเนินการ เรียกว่า มาตรการ ๓^๓ ประกอบด้วย

๑. มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพกลไก/ระบบบริหารจัดการ ประกอบด้วย
 - (๑) โครงสร้างการบริหารเข้มแข็ง มีเป้าหมายในการขับเคลื่อน ตำบลขับขี่ปลอดภัย ๑๐๐%
 - (๒) ระบบฐานข้อมูลที่เข้มแข็ง
 - (๓) ระบบกำกับติดตามประเมินผลที่มีประสิทธิภาพทุกระดับ

ด้วยเหตุนี้ เพื่อให้เกิดกระบวนการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ได้อย่างแท้จริงในทุกมิติของกระบวนการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ศปถ.เทศบาลตำบลควนเสาธง อำเภอตะโหมด จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเทศบาลตำบลควนเสาธง ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ขึ้น เพื่อใช้เป็นแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนแบบมีส่วนร่วม โดยมีมุ่งหมาย จะลดอัตราการเสียชีวิตบนถนนภายใต้แนวทางประชารัฐ เพื่อให้ทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และภาคประชาสังคมได้เข้ามาร่วมรับผิดชอบต่อกระบวนการขับเคลื่อนภารกิจ การป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอตะโหมด ทั้งร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมกำหนดแนวทาง ร่วมดำเนินการ และ ร่วมประเมินผลการดำเนินการ ทั้งนี้ เพื่อสร้างจังหวัดพัทลุงเป็นเมืองปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้วาระ ประเทศไทยปลอดภัย (Safety Thailand) ได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน

บทที่ ๒ สภาพทั่วไปและข้อมูลพื้นฐานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เทศบาลตำบลควนเสารัง

๑. สภาพทั่วไปและข้อมูลพื้นฐาน

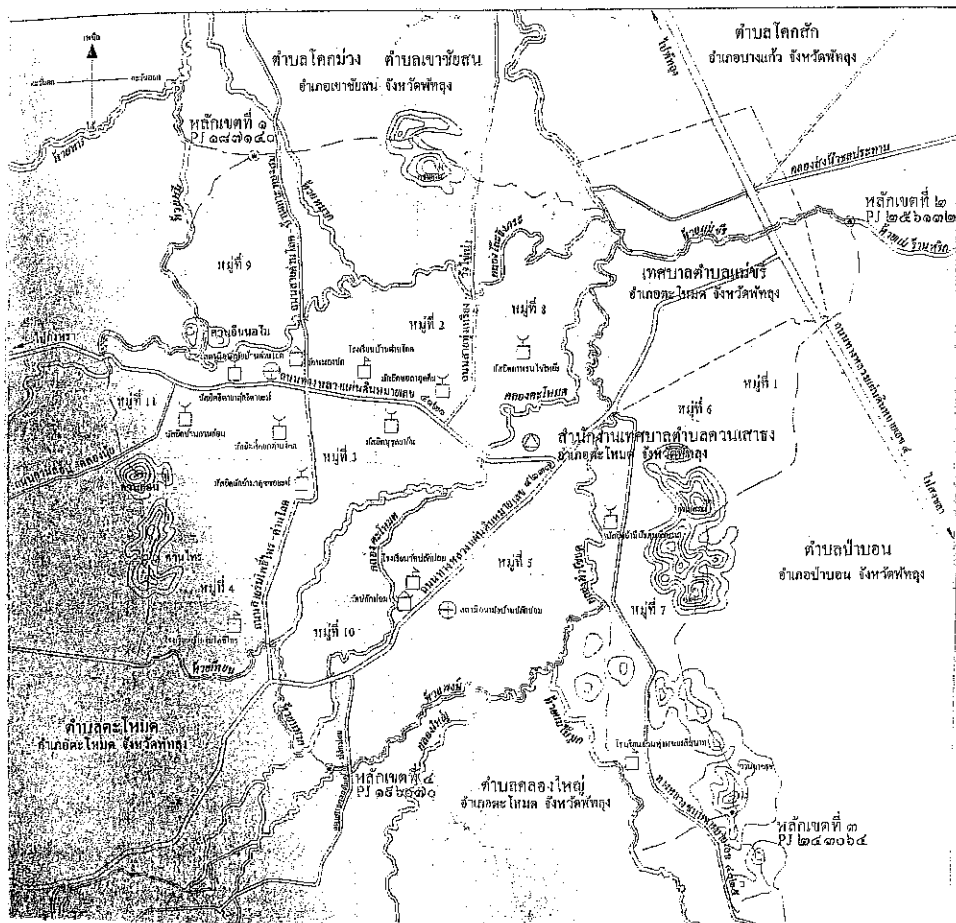
๑.๑ ที่ตั้งของหมู่บ้านหรือชุมชนในตำบล

ลักษณะที่ตั้งของเทศบาลส่วนตำบลควนเสารัง ตั้งอยู่เลขที่ ๖๑ ม. ๘ ต. แม่ขรี

อ.ตะโหมด จ.พัทลุง

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ อำเภอบางแก้ว
ทิศใต้	ติดต่อกับ ตำบลคลองใหญ่ อำเภอตะโหมด
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ ตำบลตะโหมด อำเภอตะโหมด
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ อำเภอป่าบอน

แผนที่โดยสังเขป



เนื้อที่

เทศบาลตำบลควนเสารัง มีขนาดเนื้อที่โดยประมาณ ๕๓.๖๙ ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ ๓๒,๘๙๔ ไร่ แบ่งการปกครองออกเป็น ๑๑ หมู่บ้าน ดังนี้

หมู่ที่ ๑	บ้านแม่ขรี
หมู่ที่ ๒	บ้านทุ่งเหียง
หมู่ที่ ๓	บ้านด่านโลด
หมู่ที่ ๔	บ้านมาบ
หมู่ที่ ๕	บ้านปลักปอม
หมู่ที่ ๖	บ้านทุ่งไทรงาม
หมู่ที่ ๗	บ้านควนเสารัง
หมู่ที่ ๘	บ้านควนปาบ
หมู่ที่ ๙	บ้านหนองปด
หมู่ที่ ๑๐	บ้านคลองปลักปอม
หมู่ที่ ๑๑	บ้านควนล่อน

๑.๒ ลักษณะภูมิประเทศ

ลักษณะภูมิประเทศ ประกอบด้วยเนินสูงทางทิศตะวันตกราบต่ำลงมาทางทิศตะวันออกซึ่งส่วนใหญ่เป็นที่ราบ เป็นที่ราบลุ่ม

๑.๓ ลักษณะภูมิอากาศ

ลักษณะภูมิอากาศ โดยทั่วไปอุณหภูมิสูงสุดเฉลี่ย ประมาณ ๒๗-๒๘ องศาเซลเซียส อุณหภูมิต่ำสุดเฉลี่ย ๒๓-๒๕ องศาเซลเซียส ความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ย ๗๙ % ต่อปี ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ย ๑,๙๒๓.๓ มิลลิเมตรต่อปี แบ่งเป็น ๒ ฤดูกาล คือ ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ - เดือนกรกฎาคม และฤดูฝน เริ่มตั้งแต่เดือนตุลาคม - มกราคม

๑.๔ ลักษณะของดิน

ลักษณะของดินส่วนใหญ่เป็นดินเหนียวและดินร่วน เหมาะสำหรับการทำนาและทำสวนยางพารา สวนผลไม้และปศุสัตว์

๒.ด้านการเมือง/การปกครอง

๒.๑ เขตการปกครอง

ข้อมูลเกี่ยวกับศักยภาพของเทศบาลตำบล

คณะผู้บริหาร ประกอบด้วย

๑. นายหรือหิมี นวลดำ	นายกเทศมนตรีตำบลควนเสารัง
๒. นายประถม ชูเพชร	รองนายกเทศมนตรีตำบลควนเสารัง
๓. นายอดิเรก ขุนจันทร์	รองนายกเทศมนตรีตำบลควนเสารัง
๔. นายประนอม แสงมณี	เลขาธิการนายกเทศมนตรีตำบลควนเสารัง
๕. นายยมนา อาจสามารถ	ที่ปรึกษานายกเทศมนตรีตำบลควนเสารัง

๔.สภาพทางสังคม

๔.๑ การศึกษา

- | - โรงเรียนประถมศึกษา | จำนวน | ๓ | แห่ง |
|-------------------------|-------------------|---|------|
| โรงเรียนบ้านปลักปอม | ตั้งอยู่ในหมู่ที่ | ๕ | |
| โรงเรียนบ้านร่มโพธิ์ไทร | ตั้งอยู่ในหมู่ที่ | ๔ | |
| โรงเรียนบ้านด่านโลด | ตั้งอยู่ในหมู่ที่ | ๓ | |
- หอกระจายข่าวหมู่บ้านและมัสยิด มี ๑๑ แห่ง (หมู่ที่ ๑ ถึง ๑๑)
 - ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก มี ๓ แห่ง (หมู่ที่ ๔ ,๓ ,๒)

๔.๒ สาธารณสุข

การสาธารณสุข

- | | | |
|---|-----|------|
| - โรงพยาบาลของรัฐขนาด | - | แห่ง |
| - สถานีอนามัยประจำตำบล / หมู่บ้าน
(ตั้งอยู่หมู่ที่ ๓,๕,๖,) | ๓ | แห่ง |
| - สถานพยาบาลเอกชน | - | แห่ง |
| - ร้านขายยาแผนปัจจุบัน | - | แห่ง |
| - อัตราการมีและใช้ส้วมราดน้ำ | ๑๐๐ | % |

๔.๓ อาชญากรรม

ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของพื้นที่

สถานที่ดูแลความปลอดภัย มีที่พักสายตรวจ จำนวน ๑ แห่ง ตั้งอยู่หมู่ที่ ๓

ระดับความสำเร็จและป้องกันการเกิดอาชญากรรมในเขตพื้นที่ของตำบลควนเสาธง

๔.๔ ยาเสพติด

เทศบาลตำบลควนเสาธง ได้มีการรณรงค์ป้องกันแก้ปัญหาเสพติด จัดทำโครงการอย่างน้อยปี ละ ๑ ครั้ง และได้ขอความร่วมมือจากสถานีตำรวจอำเภอตะโหมด ในการตรวจตราและลาดตระเวนป้องปรามปัญหาเสพติด

๔.๕ การสังคมสงเคราะห์

การสังคมสงเคราะห์ มีการสนับสนุนเบี้ยยังชีพผู้สูงอายุ คนพิการ ผู้ป่วยเอดส์ และเด็กกำพร้า ผู้ด้อยโอกาส ผู้ประสบภัยต่าง ๆ และมีชมรมผู้สูงอายุของเทศบาลตำบลควนเสาธง

๕.ระบบบริการพื้นฐาน

๕.๑ การคมนาคมขนส่ง

การคมนาคมในเขตเทศบาลตำบลควนเสาธง มีการคมนาคมทางบก ซึ่งมีถนนสายสำคัญที่ตัดผ่าน คือ ทางหลวงจังหวัด สายแม่ขรี-โหล๊ะจังกระ

๕.๒ การไฟฟ้า

ระบบไฟฟ้าจะมีทุกครัวเรือน อยู่ในเขตรับผิดชอบดูแลของสำนักงานไฟฟ้าอำเภอตะโหมด เทศบาลตำบลควนเสาชง มีไฟฟ้าสาธารณะตลอดเส้นทางถนนสายหลักสายแม่ขรี - โห้ลิ้งจังกระ และถนนภายในหมู่บ้าน ประชาชนมีกระแสไฟฟ้าใช้ครบทุกหมู่บ้าน

๕.๓ การประปา

ระบบประปาของตำบลควนเสาชง จะมีระบบประปาครอบคลุมทั้ง ๑๑ หมู่บ้าน มีประปา ๒ ประเภท คือ ระบบประปาอบบาดาล และน้ำประปาผิวดิน ในการให้บริการประชาชนใช้ในการสาธารณูปโภคในครัวเรือนเพียงพอ

๕.๔ โทรศัพท์

ประชาชนส่วนใหญ่ ใช้โทรศัพท์มือถือ ในการติดต่อสื่อสารระหว่างกันหรือติดต่อธุระส่วนตัว มีโทรศัพท์ใช้ทั่วถึงทุกครัวเรือน

๕.๕ ไปรษณีย์หรือการสื่อสารหรือการขนส่ง และวัสดุ ครุภัณฑ์

พื้นที่ตำบลควนเสาชงใช้บริการของไปรษณีย์อำเภอตะโหมด ในการส่งและรับพัสดุครุภัณฑ์ต่าง ๆ

๒.๒ ข้อมูลพื้นฐานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเทศบาลตำบลควนเสาชงประกอบด้วย

๒.๒.๑ กลไกการขับเคลื่อนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

-จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.เทศบาลตำบลควนเสาชง) พร้อมแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลควนเสาชงและคณะทำงานขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี (ตำบลควนเสาชง)

บทที่ ๓ การวิเคราะห์เพื่อประเมินศักยภาพป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของเทศบาลตำบลควนเสารัง

๓.๑ ประเทศไทยมีหน่วยงานที่มีข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนหลายหน่วยงาน ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก หน่วยงานในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ หน่วยงานที่เกี่ยวกับการประกันภัย เช่น บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และหน่วยงานด้านสาธารณสุข ได้แก่ ข้อมูลจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ IS online จากระบบข้อมูลในช่วงเทศกาล PHER – Accident หรือจากฐานข้อมูลโรงพยาบาล และข้อมูลจากระบบแฟ้มสุขภาพของกระทรวงสาธารณสุข

แนวทางการใช้ข้อมูลระดับตำบลไม่มีแนวทางที่ตายตัว แหล่งข้อมูลต่าง ๆ ในอำเภอมีความหลากหลายไม่มากนัก ขึ้นอยู่กับศักยภาพในการจัดการของเทศบาลตำบลเอง ปัจจัยสำคัญของการจัดการข้อมูลระดับตำบล คือ การนำข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อชี้ประเด็นปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ แหล่งข้อมูลที่สำคัญของตำบล ที่ตำบลส่วนใหญ่นำมาใช้ประโยชน์ ดังนี้

๑. ข้อมูลจากโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลในพื้นที่ โดยดึงข้อมูลจากระบบข้อมูลต่าง ๆ ที่แตกต่างกัน เช่น จากระบบแฟ้มสุขภาพ, HosXP, PHER – Accident, IS online และ การให้บริการข้อมูล EMS เป็นต้น หรือบางแห่งใช้วิธีออกแบบระบบการเก็บข้อมูลเอง เพื่อนำมาใช้ประโยชน์

๒. ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจากสถานีตำรวจในพื้นที่ โดยข้อมูลที่สำคัญ คือ จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุจุดเกิดเหตุ

๓. ข้อมูลจากการสืบสวนสอบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (Accidents Investigation) ในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยเป็นข้อมูลตามการให้ความสำคัญของตำบล แล้วแต่การกำหนดเกณฑ์ (Criteria) ในการจัดเก็บ ซึ่งเป็นข้อมูลที่สำคัญในการจัดการปัญหาในระดับตำบลเป็นอย่างยิ่ง

๔. ข้อมูลจากแหล่งอื่น ๆ ที่หาได้ทั้งจากในอำเภอ เช่น ข้อมูลจากบริษัทประกันภัย, ข้อมูลด้านยานพาหนะจากขนส่งอำเภอจังหวัด, ข้อมูลจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด, ข้อมูลจากหน่วยกู้ชีพกู้ภัยต่าง ๆ เป็นต้น

ระบบการจัดเก็บข้อมูลเพื่อการป้องกันเหตุและการบาดเจ็บ และลดความรุนแรงควบคุมครอบคลุมทั้ง ๕ ด้าน ข้อมูลด้านถนน ข้อมูลด้านยานพาหนะ ด้านคน ที่ประกอบไปด้วยสาเหตุการเกิดเหตุ พฤติกรรมเสี่ยง และข้อมูลการบาดเจ็บ ที่บอกขนาดของปัญหาและความรุนแรง

๓.๒ การวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ปัจจัยเสี่ยง	ประเด็น
ด้านคน	พฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนของผู้ขับขี่และผู้ใช้เส้นทาง/ความประมาท /ความสามารถของผู้ขับขี่ลดลงเนื่องจากสภาพร่างกายไม่พร้อม/การไม่ชำนาญเส้นทาง การไม่เคารพกฎจราจร /ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน /การไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย
ด้านยานพาหนะ	ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์พื้นฐานในรถยนต์ /ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์ความปลอดภัย/ การปรับแต่งสภาพยานพาหนะ/การบรรทุกหรือโดยสารที่ไม่ปลอดภัย
ด้านถนน/ ด้าน สิ่งแวดล้อม	จุดเสี่ยง จุดอันตราย จุดตัดทางรถไฟ จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยยังไม่ได้รับการแก้ไข/ลักษณะทางกายภาพของถนนไม่สมบูรณ์ อาทิ ผิวถนนเป็นหลุม บ่อและถนนอยู่ระหว่างก่อสร้างหรือซ่อมแซม/สภาพการจราจรที่หนาแน่น /อุปกรณ์ควบคุมการจราจรมีสภาพไม่สมบูรณ์ /ป้ายเตือน ป้ายสัญลักษณ์ติดตั้งในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสมและไม่ชัดเจน/จุดเสี่ยง จุดอันตรายจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย และจุดตัดทางรถไฟยังไม่ได้รับการแก้ไข ไฟฟ้าส่องสว่างชำรุดและไม่เพียงพอ/อุปสรรคทางธรรมชาติและลักษณะภูมิอากาศ/ สิ่งกีดขวางตกหล่นบนช่องทางจราจร/วัตถุอันตรายข้างทาง/สิ่งกีดขวางทัศนวิสัย

๓.๓ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค

(๑) จุดแข็ง (Strength)

- การบูรณาการร่วมกันของทุกภาคส่วนโดยใช้กลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทุกระดับในพื้นที่

- ผู้บริหารของทุกหน่วยงาน ทุกภาคส่วน ให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยทางถนน
- มีการใช้เทคโนโลยีต่าง ๆ เข้ามาช่วยในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
- สร้างแรงจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้รถบริการสาธารณะ โดยการลดค่าบริการ และเพิ่ม

จำนวนรถบริการขนส่งสาธารณะ เพื่อประชาชนสะดวกในการเดินทางเพื่อลดปริมาณการใช้รถใช้ถนน และลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ

(๒) จุดอ่อน (Weakness)

- การกำหนดนโยบายแต่ไม่นำไปสู่การปฏิบัติให้เป็นรูปธรรม
- ขาดวัสดุอุปกรณ์ที่ทันสมัย และงบประมาณในการสนับสนุนการปฏิบัติงานป้องกันและลด

อุบัติเหตุทางถนน

- ประชาชนยังขาดจิตสำนึกงานในการเคารพกฎจราจร และความปลอดภัยชีวิตและทรัพย์สินของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

- ประชาชนขาดความมีระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนน
- ระบบการขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ ทำให้ประชาชนหันมาใช้บริการ

รถส่วนตัวเพิ่มมากขึ้น

- ประชาชนมีความต้องการในการใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมาก เนื่องจากรถบริการขนส่ง

สาธารณะมีจำนวนน้อยทำให้การเดินทางล่าช้าไม่ทันเวลา ทำให้ประชาชนหันมาใช้รถส่วนตัวเพิ่มมากขึ้น เพื่อความสะดวก รวดเร็วในการเดินทาง และสถานประกอบการลดดอกเบี้ยในการจำหน่ายรถ สร้างแรงจูงใจในการซื้อรถเพิ่มมากขึ้น จึงเป็นปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

(๓) โอกาส (Opportunity)

- ผู้บริหารระดับสูงให้ความสำคัญและมีการกำหนดนโยบายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
- มี ชุมชน/หมู่บ้านที่เข้มแข็ง และให้ความสำคัญกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

(๔) อุปสรรค (Treat)

- ประชาชนบางส่วนยังไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนน
- การบังคับใช้กฎหมายไม่ได้ผล โดยเฉพาะพื้นที่นอกเมือง
- ความต้องการเดินทางของประชาชนมีมากขึ้น ทำให้ปริมาณการใช้รถมีมากขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการขายสร้างแรงจูงใจในการขาย โดยการลดดอกเบี้ยในการซื้อรถ ทำให้ประชาชนหันมาสนใจซื้อรถเพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น
- การส่งเสริมการขายของผู้ประกอบการตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ ทำให้จำนวนยานพาหนะเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นด้วย

บทที่ ๔ แผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเทศบาลตำบลควนเสาวธง

๔.๑ เป้าหมาย

“ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ต่ำกว่า ๒ คน ต่อประชากรหนึ่งพันคนในปี พ.ศ. ๒๕๖๕”

๔.๒ พันธกิจ

๑. สร้างความร่วมมือและความรับผิดชอบในการป้องกันและลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน
๒. ส่งเสริมการพัฒนาบุคลากร ความรู้ มาตรฐานและนวัตกรรมในการจัดการเพื่อลดความเสี่ยงและอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

๔.๓ เป้าประสงค์

๑. การสร้างแนวร่วมการดำเนินการในการป้องกันและลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในระดับส่วนกลางและระดับพื้นที่
๒. การพัฒนาระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เข้มแข็งและดำเนินการร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพทุกระดับ
๓. การลดอุบัติเหตุทางถนนจากพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด
๔. การลดอุบัติเหตุทางถนนจากพฤติกรรมเสี่ยงจากดื่มแล้วขับ
๕. การส่งเสริมพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐%

๔.๔ ประเด็นกลยุทธ์

๑. พัฒนาความเข้มแข็ง สปถ.อปท.
๒. เพิ่มประสิทธิภาพระบบการจัดเก็บและการจัดการข้อมูล
๓. ยกระดับระบบการกำกับติดตามประเมินผล
๔. ยกระดับมาตรการลดอุบัติเหตุทางถนนจากความเร็ว
๕. ยกระดับมาตรการดื่ม/เมาไม่ขับ
๖. ส่งเสริมการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย (หมวกนิรภัย ๑๐๐%)
๗. การสร้างความรอบรู้ทางสุขภาพและวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๔.๕ ยุทธศาสตร์

๑. ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การยกระดับระบบการบริหารจัดการและการติดตามประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนน

การยกระดับระบบการบริหารจัดการและการติดตามประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นยุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มขีดสมรรถนะของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนและศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตามพันธกิจในการสร้างความร่วมมือและความรับผิดชอบในการป้องกันและลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนและศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยยึดหลักการสำคัญ คือ การกำหนดนโยบายและแผนงาน มาตรการ ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานมีสมรรถนะด้านความปลอดภัยทางถนน มีข้อมูลและระบบฐานข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับการวางแผนการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ โดยแบ่งเป็นประเด็นกลยุทธ์ ๓ ประเด็น ได้แก่

ประเด็นกลยุทธ์ ๑) พัฒนาความเข้มแข็งของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น)

เพื่อให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น) มีโครงสร้างด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่มีศักยภาพและผลักดันให้เกิด “หมู่บ้านขับขี่ปลอดภัย”

แนวทางดำเนินการ

๑. มีการจัดตั้ง ศปถ. อปท. รวมทั้งแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อบูรณาการการทำงานที่ครอบคลุมในแต่ละพื้นที่

๒. จัดทำแผนปฏิบัติการในศูนย์อำนวยการและศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน

๓. ประสานการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในด้านการจัดทำแผน และระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถทำงานร่วมกับหน่วยงานเจ้าของระเบียบ กฎหมาย เพื่อนำไปสู่การทำงานที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

๔. บูรณาการร่วมกับหน่วยงานและกองทุนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อขอรับการสนับสนุนโครงการที่จำเป็นและเร่งด่วน ในกรณีที่ไม่สามารถขอรับการจัดสรรงบประมาณตามแผนงานที่กำหนดได้

๕. เพิ่มประสิทธิภาพการดูแลหลังเกิดเหตุ โดยการพัฒนาสมรรถนะให้กับผู้ปฏิบัติงานในการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ เพิ่มการกระจายรถกู้ชีพ กู้ภัย ให้ครอบคลุมเพื่อลดเวลาในการช่วยเหลือและนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อวิเคราะห์เส้นทางในการช่วยเหลือนำส่งในช่วงเวลาด่วน

ประเด็นกลยุทธ์ ๒) พัฒนากลไกด้านข้อมูล และการติดตาม ประเมินผล ให้เกิดประสิทธิภาพ ประสิทธิผล

เพื่อให้เกิดข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่มีคุณภาพและเป็นเอกภาพ นำไปสู่การกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งส่วนกลางและพื้นที่เกิดระบบการกำกับ ติดตาม และประเมินผลที่มีประสิทธิภาพ และการสื่อสารให้ความรู้แก่สังคมเพื่อการเปลี่ยนแปลงไปสู่สังคมแห่งความปลอดภัยทางถนน

แนวทางดำเนินการ

๑. จัดทำเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินการตามนโยบาย “ตำบลขับขี่ปลอดภัย”

๒. จัดตั้งทีมสืบสวนอุบัติเหตุเพื่อวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยง สาเหตุ คน ถนน และยานพาหนะ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อนำไปใช้ในการปรับปรุงการทำงาน กำหนดมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

๔. พัฒนาระบบการเฝ้าระวัง และ ติดตาม ประเมินผล พฤติกรรมเสี่ยง ปัจจัยเสี่ยง และ ปริมาณการจราจรจากระบบกล้องวงจรปิดที่มีอยู่

ประเด็นกลยุทธ์ ๓) เชื่อมโยงการดำเนินงานอย่างบูรณาการกับทุกภาคส่วน

เพื่อผลักดันให้เกิดการสร้างความร่วมมือและเป็นเจ้าภาพร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนทั้งในระดับท้องถิ่น

แนวทางดำเนินการ

๑. จัดทำ ชี้แจง และประชาสัมพันธ์แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ ให้ทุกภาคส่วนได้รับทราบ

๒. ประชุมศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนระดับตำบล เพื่อกำหนดแผนการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕

๓. จัดประชุมคณะกรรมการเพื่อวิเคราะห์ข้อมูล จัดทำมาตรการและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้เกิดเจ้าภาพในการแก้ไขปัญหาในพื้นที่

๒. ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับมาตรการบูรณาการจัดการความเสี่ยงและส่งเสริมพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย

การยกระดับมาตรการบูรณาการจัดการความเสี่ยงและส่งเสริมพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย มีความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุจากพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปลอดภัย จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการดำเนินการพัฒนากลไกการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนให้ไปสู่การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดย European Commission (๒๐๑๘) กล่าวว่า วัฒนธรรมความปลอดภัยที่อ่อนแอทำให้เกิดอุบัติเหตุได้จำนวนมากขึ้น และรุนแรงขึ้น ทั้งนี้ วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนนั้น เกิดจากองค์ประกอบสำคัญของ Safety Management Practice, Safety Motivation และ Safety Attitude ทั้ง ๓ ส่วนร่วมกันทำให้เกิด Safety Knowledge และนำไปสู่ Safety Climate (สภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย) และนำไปสู่พฤติกรรมที่ปลอดภัยในที่สุด ซึ่งองค์ประกอบดังกล่าวสามารถแบ่งได้เป็นปัจจัยภายนอก (สภาพและบริบทแวดล้อมที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน) และ ปัจจัยภายใน (ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขับขี่) โดยแบ่งเป็นประเด็นกลยุทธ์ ๔ ประเด็น ได้แก่

ประเด็นกลยุทธ์ ๑) ยกระดับมาตรการลดอุบัติเหตุทางถนนจากความเร็ว

ประเด็นกลยุทธ์ที่ ๑ ยกระดับมาตรการลดอุบัติเหตุทางถนนด้วยความเร็วมีเป้าหมายสำคัญในการผลักดันให้เกิด “การลดอัตราการใช้ความเร็วในชุมชนลดลง” เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น/ชุมชน โดยการใช้กลไกบูรณาการการจัดการ “ข้อมูล” สะท้อนกลับ เพื่อให้เกิดการบูรณาการหน่วยงาน (เจ้าภาพ) ระดับพื้นที่ในการลดพฤติกรรมเสี่ยงและการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ผ่านกลไกการขับเคลื่อนตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ

แนวทางดำเนินการ

๑. ประกาศ/ออกคำสั่งท้องถิ่นชุมชนกำหนด ๑ ท้องถิ่น ๑ speed zone
๒. กำหนดมาตรการชุมชน องค์กร สถานศึกษา เพื่อควบคุมความเร็วในการขับขี่
๓. การสื่อสารให้ความรู้แก่ประชาชนในท้องถิ่น ชุมชนเพิ่มมากขึ้น
๔. ท้องถิ่นชุมชนกำหนด speed zone ในเขตชุมชน
๕. จัดทำมาตรฐานคู่มือการลดความเร็ว Traffic Calming เช่น วงเวียน เนินชะลอ สำหรับท้องถิ่น
๖. ผลักดัน/ส่งเสริมให้ถนนในเขตชุมชน (อปท.-ทล./ทช.) มีมาตรการชะลอความเร็ว Traffic Calming เช่น วงเวียน เนินชะลอ เป็นต้น
๗. ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วให้มีความครอบคลุมและปรับปรุงถนนให้สอดคล้องกับความเร็วที่กำหนดด้วยระบบยับยั้งการจราจร (Traffic Calming)
๘. กำหนดมาตรการการชำระใบสั่งเพิ่มขึ้น
๙. ประสานและสนับสนุนการบังคับใช้ความเร็วร่วมกับตำรวจจราจรในพื้นที่ควบคุมความเร็ว
๑๐. จัดทำมาตรการรณรงค์ความปลอดภัยร่วมกับสถานศึกษา และชุมชน

ประเด็นกลยุทธ์ ๒) ยกระดับมาตรการตี/เมาไม่ขับ

ประเด็นกลยุทธ์ที่ ๒ ยกระดับมาตรการตี/เมาไม่ขับ เป้าหมายสำคัญในการผลักดันให้เกิด “การลดอัตราการเสียชีวิตจากตีแล้วขับ” เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น/ชุมชนโดยการใช้กลไกบูรณาการ

การจัดการ “ข้อมูล” สะท้อนกลับ เพื่อให้เกิดการบูรณาการหน่วยงาน (เจ้าภาพ) ระดับพื้นที่ในการลดพฤติกรรมเสี่ยงและการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการดื่ม/เมาแล้วขับ

แนวทางดำเนินการ

๑. ประกาศ/ออกคำสั่งให้ทุกสถานประกอบการ/ร้านค้าห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้เด็กและเยาวชน
๒. กำหนดมาตรการชุมชน องค์กร สถานศึกษา เพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงจากการดื่มสุราแล้วขับ
๓. กำหนดมาตรการและแนวทางการดำเนินการของด้านชุมชนให้มีความชัดเจน เอกภาพ (มีคู่มือ, การจัดอบรม)
๔. ผลักดันให้มีการจัดทำปฏิทินความเสี่ยงวิถีชีวิต/มิติทางวัฒนธรรม เพื่อนำมาออกแบบมาตรการในการจัดการความเสี่ยงในพื้นที่
๕. ผลักดันให้เกิดการสื่อสารสาธารณะ ด้วยการนำหลักการปรับพฤติกรรมเชิงบวก (Behavior Base Safety : BBS) มาใช้คู่กับการตั้งด่านชุมชน เพื่อสร้างการรับรู้เรื่องดื่มขับแก่ประชาชน
๖. ประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้เรื่องการดื่มขับให้ประชาชนเกิดความเข้าใจและตระหนัก (เคาะประตูบ้านเสียงตามสาย)
๗. ใช้กลไกด้านชุมชน/ด้านครอบครัวเพื่อสกัดป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยง
๘. การบังคับใช้กฎหมายโดยการตั้งด่านตรวจเมาในพื้นที่เสี่ยง
๙. จัดทำมาตรการรณรงค์ความปลอดภัยร่วมกับสถานศึกษา และชุมชน

ประเด็นกลยุทธ์ ๓) ส่งเสริมการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย (เริ่มจากหมวกนิรภัย ๑๐๐%)

ประเด็นกลยุทธ์ที่ ๓ ส่งเสริมการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย (เริ่มจากหมวกนิรภัย ๑๐๐%) มีเป้าหมายสำคัญในการผลักดันให้เกิด “การสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐%” เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น ชุมชน และประชาชนในการส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ลดการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะ

แนวทางดำเนินการ

๑. ทบทวนประกาศและจัดทำแนวปฏิบัติในการขับเคลื่อนโครงการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% ให้ทุกตำบลปฏิบัติ พร้อมทั้งมีกระบวนการกำกับติดตาม
๒. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนตำบล ประเมินข้อมูลสถานการณ์พร้อมจัดทำแผนมาตรการและกำกับติดตามอย่างต่อเนื่องโดยอนุบังคับใช้กฎหมายเป็นหลักในการดำเนินงาน
๓. ทุกภาคส่วนร่วมรณรงค์สื่อสารสาธารณะให้สาธารณชนเกิดการรับรู้ถึงความสำคัญของการสวมหมวกและผลกระทบจากการไม่สวมหมวกนิรภัย
๔. ส่งเสริมให้ท้องถิ่นลงทุนกับการใช้เทคโนโลยีในการกำกับดูแลพฤติกรรมความปลอดภัย
๕. จัดอบรมเตรียมความพร้อมทีมพื้นที่ให้มีทักษะในบังคับเชิงบวก (BBS) เพื่อหนุนเสริมการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ
๖. เชื่อมประสานขนส่ง ตำรวจและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเชื่อมโยงระบบข้อมูลผู้กระทำผิดเพื่อแก้ไขปัญหาลึกเสี่ยงการจ่ายค่าปรับ
๗. ให้คณะทำงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ สอดสวนอุบัติเหตุในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะทุกกรณี เพื่อวิเคราะห์และกำหนดมาตรการการแก้ไขปัญหในระดับพื้นที่ ผ่านกลไกการประชุมศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับตำบล

ประเด็นกลยุทธ์ ๔) การสร้างความรอบรู้ทางสุขภาพและวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ประเด็นกลยุทธ์ที่ ๔ การสร้างความรอบรู้ทางสุขภาพและวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมีเป้าหมายสำคัญในการเสริมสร้างการรับรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนและสร้างการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจากประชาชน เพื่อสร้างการรับรู้และความร่วมมือจากทุกภาคส่วนใน ๓ ประเด็นได้แก่ การสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% ลดอัตราการเสียชีวิตจาก “ ตี๋มซั๊บ ” และ ๑ ท้องถนน ๑ speed zone

แนวทางดำเนินการ

๑. จัดทำแผนการรณรงค์ให้ความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับอันตรายของพฤติกรรมเสี่ยงความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรและบทลงโทษ การตัดแต้ม เพื่อให้มีการสร้างกระแสรณรงค์อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี

๒. สนับสนุนการทำงานด้านการบังคับใช้กฎหมายของผู้บังคับใช้กฎหมาย ทั้งในด้านการจัดการอุปกรณ์ เพื่อช่วยในการทำงาน หรือ จัดหาเทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนการทำงาน

๓. สร้างความรอบรู้ด้านสุขภาพ (Health Literacy) ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรหรือกิจกรรมเสริมหลักสูตร

๔. สร้างเครือข่ายเยาวชนเพื่อความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษาหรือในชุมชน

๕. จัดทำแนวทางป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากกรณีรถจักรยานยนต์ชนคนเดินข้ามถนน บริเวณทางข้าม เพื่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปดำเนินการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณทางข้าม ดังนี้

๕.๑ มาตรการด้านกฎหมาย ดังนี้

๑. ให้หาแนวทางเพิ่มโทษกรณีผู้ขับขี่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจร หรือ เครื่องหมายจราจร ตามมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ให้สูงขึ้น

๒.ให้นำเทคโนโลยีมาสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพโดยติดตั้งกล้องวงจรปิด และกล้องตรวจจับความเร็วในบริเวณที่มีความเสี่ยง อาทิ บริเวณทางร่วมทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจร และทางข้ามสำหรับคนเดินข้ามถนน

๓. ให้เร่งรัดการจัดให้มีข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เกี่ยวกับประวัติและการกระทำ ความผิดของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ข้อมูลทะเบียนรถ และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง

๔. ให้เพิ่มฐานความผิดตามมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เป็นฐานความผิดที่ต้องบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ เพื่อตัดคะแนนความประพฤติเมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิด

๕.๒ มาตรการด้านถนน ดังนี้

๑. ให้จัดทำมาตรฐานทางข้ามที่มความปลอดภัย เพื่อเป็นแบบในการสร้างทางข้าม สำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒. ให้สำรวจมาตรฐานวิศวกรรมจราจรบริเวณทางข้ามทั่วตำบล และนำมาวิเคราะห์ เพื่อหาแนวทาง มาตรการการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางข้าม

๓. ให้ปรับปรุงวิศวกรรมจราจรบริเวณทางข้ามให้มความปลอดภัย อาทิ การชะลอความเร็วของรถก่อนถึงทางข้าม การจัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นผิวทางข้ามให้มความชัดเจน ทั้งเส้นทางข้ามและข้อความบนพื้นทาง จัดทำป้ายเตือนและป้ายสัญลักษณ์และติดตั้งในบริเวณเหมาะสมที่ทำให้ผู้ขับขี่และผู้ข้ามถนนมองเห็นได้ชัดเจนรวมทั้งติดตั้งสัญญาณไฟสำหรับคนข้ามถนน

๕.๓ มาตรการด้านผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนี้

๑. ให้สร้างการรับรู้เกี่ยวกับการข้ามถนนที่ปลอดภัยให้กับประชาชนทุกกลุ่ม

๒. พัฒนาหลักสูตรสถานศึกษาและสื่อการเรียนการสอน โดยเน้นการให้ความรู้และเสริมสร้างทักษะการเรียนรู้เกี่ยวกับการข้ามทางที่ปลอดภัยในทุกช่วงวัย ทั้งระดับการศึกษาขั้นพื้นฐาน การศึกษาเอกชน ระดับอาชีวศึกษา และหลักสูตรการศึกษานอกระบบ

๓. ให้ความสำคัญในการสร้างการรับรู้การข้ามถนนที่ปลอดภัยให้กับนักเรียน นักศึกษา ควบคู่ไปกับการปลูกฝัง สร้างความตระหนัก ผ่านกิจกรรมรณรงค์ ทั้งในรูปแบบการจัดทำสื่อสร้างสรรค์และรูปแบบออนไลน์

โดยศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลควนเสาชองได้ดำเนินการสำรวจทางข้ามถนนบนทางข้ามทางม้าลายในตำบลควนเสาชอง มีจำนวน ๓ จุด ดังนี้

๑. เทศบาลตำบลควนเสาชองมีการสำรวจทางม้าลายทั้งหมด ๓ จุด ตามรายละเอียด ดังนี้

- บริเวณหน้าโรงเรียนบ้านปลักปอม หมู่ที่ ๕ ตำบลแม่ขรี อำเภอตะโหมด จังหวัดพัทลุง
- บริเวณหน้าโรงเรียนบ้านร่มโพธิ์ไทร หมู่ที่ ๔ ตำบลแม่ขรี อำเภอตะโหมด จังหวัดพัทลุง
- บริเวณหน้าโรงเรียนบ้านตำบลไถด หมู่ที่ ๓ ตำบลแม่ขรี อำเภอตะโหมด จังหวัดพัทลุง

บทที่ ๕ การติดตามการทำงานที่มีประสิทธิภาพ

การติดตาม (Monitoring) การติดตามจะเน้นความก้าวหน้าของโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการว่าเป็นไปตามแผนหรือไม่ และจะปรับแผนหรือนำย้การทำงานอย่างไร ศปถ.เทศบาลตำบลควนเสาธงมีการติดตามให้กำลังใจการทำงานของคณะทำงานต่าง ๆ เป็นระยะ เช่น สถานศึกษา สถานประกอบการ หน่วยงานหรือเครือข่ายอื่น ๆ ที่ร่วมกันขับเคลื่อนการทำงาน โดยมีแนวทางการติดตามที่มีประสิทธิภาพ ดังนี้

๑. วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อติดตามเป็นระยะ เช่น รายไตรมาส เพื่อติดตามความก้าวหน้าการทำงาน โดยคณะทำงาน/คณะอนุกรรมการ

๒. ประชุมคณะทำงาน/คณะอนุกรรมการ ประจำเดือนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อสะท้อนความก้าวหน้าต่อ ศปถ.เทศบาลตำบลควนเสาธงหรือการประชุมประจำเดือนของเทศบาลตำบลควนเสาธงสำหรับเน้นย้ำปรับแผนการทำงาน

๓. สื่อสารนโยบาย สถานการณ์ เหตุการณ์ ประสานงาน รายงานการทำงานเป็นระยะ ผ่าน Social Media เช่น Line group เป็นต้น

๔. จัดเวทีนำเสนอผลงานของเครือข่าย ระดับสถานศึกษาแลกเปลี่ยนเรียนรู้

๕. สนับสนุนการส่งผลงานของเครือข่ายในพื้นที่ในการประเมินรับรองคุณภาพการทำงาน ทั้งในระดับอำเภอ ระดับจังหวัด ระดับประเทศ เพื่อเสริมพลังเครือข่าย สร้างความภาคภูมิใจ เกิดผลงานเชิงประจักษ์ ทำให้มีความต่อเนื่อง ทั้งการทำงานในระยะต่อไป และได้รับการสนับสนุนงบประมาณ

ภาคผนวก

แผนงาน/โครงการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
เทศบาลตำบลควนเสาธง อำเภอตะโหมด จังหวัดพัทลุง

โดยแยกเป็น ๕ ด้าน

- | | |
|--|-----------------|
| ๑. ด้านการบริหารจัดการ | จำนวน ๔ โครงการ |
| ๒. ด้านถนน | จำนวน ๑ โครงการ |
| ๓. ด้านยานพาหนะ | จำนวน ๑ โครงการ |
| ๔. ด้านผู้ใช้รถใช้ถนน | จำนวน ๑ โครงการ |
| ๕. ด้านการตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ | จำนวน ๑ โครงการ |
| | รวม ๘ โครงการ |

โครงการ/กิจกรรมตามยุทธศาสตร์แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเทศบาลตำบลความเสาวง
ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๕

ยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน	แผนงาน/โครงการ	งบประมาณดำเนินการ	ระยะเวลาผลการดำเนินงาน	หน่วยงาน	ปัญหาอุปสรรค
๑. ด้านการบริหารจัดการ	๑. ประชาสัมพันธ์ข่าวสารด้านสาธารณสุข เพื่อให้ประชาชนกลุ่มเป้าหมายมีความรู้ ความเข้าใจสามารถเตรียมความพร้อมเบื้องต้น เพื่อรับมือกับสถานการณ์ภัยที่เกิดขึ้นได้อย่างถูกต้อง รวมถึงการลดความเสียหายในชีวิิตและทรัพย์สินของประชาชนที่ประสบภัย ๒. จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน	-	ต.ค. ๖๔ - ก.ย. ๖๕ ดำเนินการตลอดทั้งปี	ทต.ความเสาวร	
	๓. จุดตรวจช่วงเทศกาลพร้อมทั้งให้บุคลากรเข้าร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล	เงินงบประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕	ช่วง ๗ วันอันตราย เทศกาลปีใหม่ และ เทศกาลสงกรานต์	ทต.ความเสาวร	
	๔. รมรงค์ ประชาสัมพันธ์จัดทำป้ายรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ตามแหล่งชุมชน/ถนนสายหลัก	เงินงบประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕	ดำเนินการตลอดทั้งปี	ทต.ความเสาวร	

ยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน	แผนงาน/โครงการ	งบประมาณดำเนินการ	ระยะเวลาผลการดำเนินงาน	หน่วยงาน	ปัญหาอุปสรรค
๒. ด้านถนน	๑.โครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุบนท้องถนนช่วงเทศกาลสำคัญ	เงินงบประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕	ธ.ค. ๖๔ – ม.ค. ๖๕	ตำรวจภูธรตระโหมด, ทต.ควนเสาชิง	

ยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน	แผนงาน/โครงการ	งบประมาณดำเนินการ	ระยะเวลาผลการดำเนินงาน	หน่วยงาน	ปัญหาอุปสรรค
๓. ด้านยานพาหนะ	๑. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในการขับขี่อย่างปลอดภัย	-	ธ.ค. ๖๔ - ม.ค. ๖๕	ทต.คานแสวง	
๔. ด้านผู้ใช้รถใช้ถนน	๑. โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุบนท้องถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ เช่น - เทศกาลปีใหม่ - เทศกาลสงกรานต์	ใช้งบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๕	ธ.ค. ๖๔ - เม.ย. ๖๕	ทต.คานแสวง	

ยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน	แผนงาน/โครงการ	งบประมาณดำเนินการ	ระยะเวลาผลการดำเนินงาน	หน่วยงาน	ปัญหาอุปสรรค
๕. ด้านการตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ	๑. โครงการบริหารจัดการศูนย์ปฏิบัติ การแพทย์ฉุกเฉิน	งบประมาณตามที่ได้รับ จัดสรร	ดำเนินการ ตลอดทั้งปี	พต. ความเสถียร	