



แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน

องค์การบริหารส่วนตำบลตลิ่งชัน

อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา

พ.ศ. ๒๕๖๘



ประกาศ องค์การบริหารส่วนตำบลลี้ซัง
เรื่อง ใช้แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การบริหารส่วนตำบลลี้ซัง พ.ศ. ๒๕๖๘

ด้วยองค์การบริหารส่วนตำบลลี้ซัง ได้จัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การบริหารส่วนตำบลลี้ซัง พ.ศ. ๒๕๖๘ ขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นคู่มือ กรอบแนวทางการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ สร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลา พ.ศ. ๒๕๖๘ ประชาชนได้รับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อีกทั้งเพื่อเป็นการกำหนดเป้าหมาย แนวทางการดำเนินงาน และหน่วยงานที่รับผิดชอบอย่างชัดเจน อันเป็นการเตรียมความพร้อมทั้งก่อนเกิดภัย ขณะเกิดภัย และหลังเกิดภัย

เพื่อให้การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การบริหารส่วนตำบลลี้ซัง พ.ศ. ๒๕๖๘ เป็นไปในทิศทางเดียวกันทั้งระบบ มีประสิทธิภาพ เกิดประโยชน์ สร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และสร้างพื้นที่ให้เป็นท้องถิ่นที่ปลอดภัย โดยให้ความสำคัญกับหลักการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยที่ประกอบด้วยการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย ได้แก่ การป้องกัน การลดผลกระทบ และการเตรียมความพร้อม ควบคู่กับการจัดการในภาวะฉุกเฉิน จึงขอประกาศใช้แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การบริหารส่วนตำบลลี้ซัง พ.ศ. ๒๕๖๘ ต่อไป

จึงประกาศมาเพื่อทราบโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ ๒๕ เดือน มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๘

(นายอานนท์ สะเม้าะ)

นายกองค์การบริหารส่วนตำบลลี้ซัง



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ งานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยสำนักปลัด องค์การบริหารส่วนตำบลลี้ซัง

ที่ สข ๗๕๘๐๑/

วันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขออนุมัติจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การบริหารส่วนตำบลลี้ซัง พ.ศ. ๒๕๖๘

เรียน นายกองค์การบริหารส่วนตำบลลี้ซัง

๑. เรื่องเดิม

ตามหนังสือ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอจะนะ ที่ สข ๐๓๑๘/ว ๒๐๓ ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๖๘ เรื่อง การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลา พ.ศ. ๒๕๖๘ ให้ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น พ.ศ. ๒๕๖๘ โดยใช้กรอบแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลา พ.ศ. ๒๕๖๘ เป็นแนวทางในการจัดทำแผน และจัดส่งให้อำเภอทราบ ดังรายละเอียดทราบแล้วนั้น

๒. ข้อเท็จจริง

เพื่อให้การดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลลี้ซัง เป็นรูปธรรม สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลา พ.ศ. ๒๕๖๘ และเพื่อเป็นกรอบแนวทางการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ สร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน งานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สำนักปลัด จึงขออนุมัติจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การบริหารส่วนตำบลลี้ซัง พ.ศ. ๒๕๖๘

๓. กฎหมาย/ระเบียบ

๓.๑ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐

มาตรา ๒๕๐ “องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นมีหน้าที่และอำนาจดูแลและจัดทำบริการสาธารณะ และกิจกรรมสาธารณะเพื่อประโยชน์ของประชาชนในท้องถิ่นตามหลักการพัฒนายั่งยืน...

การจัดทำบริการสาธารณะและกิจกรรมสาธารณะใดที่สมควรให้เป็นหน้าที่และอำนาจ โดยเฉพาะขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ให้เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ...”

๓.๒ พระราชบัญญัติสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. ๒๕๓๗ และแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ ๗ พ.ศ. ๒๕๖๒

มาตรา ๖๗ ภายใต้บังคับแห่งกฎหมาย องค์การบริหารส่วนตำบลมีหน้าที่ในเขตองค์การบริหารส่วนตำบล ดังต่อไปนี้

(๑/๑) รักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อย การดูแลการจราจร และส่งเสริมสนับสนุนหน่วยงานอื่นในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว

(๔) ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

๓.๒ พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. ๒๕๔๒

มาตรา ๑๖ ให้เทศบาล เมืองพัทยา และองค์การบริหารส่วนตำบลมีอำนาจและหน้าที่ในการจัดระบบการบริการสาธารณะเพื่อประโยชน์ของประชาชนในท้องถิ่นของตนเอง ดังนี้

(๒๙) การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

(๓๐) การรักษาความสงบเรียบร้อย การส่งเสริมและสนับสนุนการป้องกันและรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

๓.๓ พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. ๒๕๕๐

๓.๔ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔

๔. ข้อเสนอ/ข้อพิจารณา

จึงเรียนมาเพื่อทราบและโปรดพิจารณา



(นายณัฐวุฒิ อธิโนปญวัฒน์)

นักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยชำนาญการ

ความเห็นหัวหน้าสำนักปลัด

- 31/10/2554 จิตรา



(นางสาวจิตรา ใจแข็ง)

หัวหน้าสำนักปลัด

ความเห็นปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลลิ้นจี่

- 31/10/2554 จิตรา



(นายธีรวัชชัย สายควรเกย)

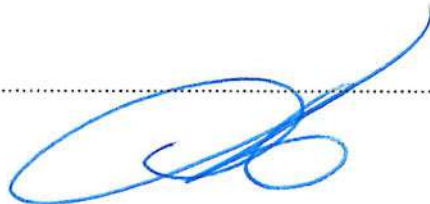
ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลลิ้นจี่

ความเห็นนายกองค์การบริหารส่วนตำบลลิ้นจี่

พิจารณาแล้ว

☒ อนุมัติ

☐ ไม่อนุมัติ เพราะ



(นายอานนท์ สะเม้าะ)

นายกองค์การบริหารส่วนตำบลลิ้นจี่

สารบัญ

	หน้า
บทที่ ๑ บทนำ	๑
บทที่ ๒ ข้อมูลพื้นฐานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ตำบลลี้ซัง อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา	๔
บทที่ ๓ แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลลี้ซัง อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา พ.ศ. ๒๕๖๘	๑๓
บทที่ ๔ การขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ	๔๑
บทที่ ๕ การติดตามประเมินผลแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา พ.ศ. ๒๕๖๘	๔๕
ภาคผนวก ก แผนที่แสดงพื้นที่ความรับผิดชอบของ อบต.ลี้ซัง	
ภาคผนวก ข สำเนาคำสั่ง ที่ ๐๘๕/๒๕๖๕ เรื่อง จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัย ทางถนน องค์การบริหารส่วนตำบลลี้ซัง	

บทที่ ๑

บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาหนึ่งที่สร้างความสูญเสียทั้งชีวิตและเศรษฐกิจต่อประเทศอย่างมหาศาล โดยปี พ.ศ. ๒๕๖๕ มีผู้เสียชีวิต ๑๗,๓๗๙ คน คิดเป็นผู้เสียชีวิต ๒๒.๘๖ คน ต่อแสนประชากรและความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศกว่า ๕ แสนล้านบาทต่อปี จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวเร่งด่วน จริงจัง และต่อเนื่อง โดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และภาคประชาชน เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศ โดยได้กำหนดแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ ดังนี้

๑. ให้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน กำหนดเป้าหมาย และแนวทางการดำเนินการเพื่อป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ เพื่อให้หน่วยงานของรัฐและผู้เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ

๒. กำหนดมาตรการแบบบูรณาการเพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนให้มี ประสิทธิภาพ ทั้งด้านการกำหนดนโยบาย หน่วยงานรับผิดชอบ การวางแผน งบประมาณการดำเนินงาน และการติดตามประเมินผล

๓. ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยเกี่ยวกับการจราจรทางถนนและรถยนต์ ให้มีระบบมาตรฐานความปลอดภัยทางด้านโครงสร้าง สิ่งแวดล้อม และยานพาหนะ รวมถึงมาตรฐานด้านการดูแล ช่วยเหลือผู้ประสบภัย

๔. ส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในหมู่ประชาชน

โดยกำหนดให้มี ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการการดำเนินงาน ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนเพื่อกำหนดกรอบแนวทาง เป้าหมาย แนวทางปฏิบัติ รวมทั้งการติดตามประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน โดยนำกรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนจากยุทธศาสตร์ แผนงาน และนโยบายที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี หลักการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐) นโยบายของรัฐบาล ปฏิญญาสตอกโฮล์ม (Stockholm Declaration) กรอบ ๑๒ เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน (Global Road Safety Performance Target)

การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนนั้นสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ ในยุทธศาสตร์ที่ ๑ ด้านความมั่นคง ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างความสามารถในการแข่งขัน และยุทธศาสตร์ที่ ๔ การสร้างโอกาสความเสมอภาคเท่าเทียมทางสังคม โดยเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตให้เหลือเท่ากับ ๑๒ คนต่อประชากรแสนคน หรือ ๘,๔๗๘ คน ในปี ๒๕๗๐ เป็นไปตามเป้าหมายและตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์แห่งชาติ ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) กำหนดให้ระหว่างปี ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ต้องมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเท่ากับ ๑๒ คนต่อประชากรแสนคน โดยมีการกระจายเป้าหมายไปสู่ระดับจังหวัดในอัตราที่แตกต่างกันตามลำดับความรุนแรงของสถานการณ์อุบัติเหตุในปัจจุบัน

ทั้งนี้ การแปลงค่าจากเป้าหมายอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรเป็นจำนวนผู้เสียชีวิตต่อไป เป็นการคำนวณด้วยฐานข้อมูลการบูรณาการจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (๓ ฐาน) ร่วมกับจำนวนประชากรปี ๒๕๗๐ จากรายงานการคาดประมาณประชากรของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๘๓ (ฉบับปรับปรุง) ของสำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำหรับเป้าหมายการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนน อ้างอิงข้อมูลผู้ป่วยในจากอุบัติเหตุทางถนนจากคลังข้อมูลสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข (Health Data Centre: HDC) ซึ่งครอบคลุมข้อมูลจากหน่วยบริการในสังกัดกระทรวงสาธารณสุข อย่างไรก็ตาม ฐานข้อมูลดังกล่าวมีข้อจำกัดในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ ดังนั้น จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสในพื้นที่ดังกล่าวจึงใช้ข้อมูลการรับแจ้งเหตุอุบัติเหตุทางถนนของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ซึ่งมีความครอบคลุมมากกว่า โดยกำหนดเป้าหมายการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุในอัตราเดียวกับเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ในฐานะหน่วยงานหลักในการบูรณาการการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับใหม่ (แผนแม่บท ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๗๐) เพื่อใช้เป็นกรอบการขับเคลื่อนการดำเนินงานและบูรณาการการทำงานจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงาน ด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จึงได้จัดทำกรอบแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๗ ขึ้น เพื่อกำหนดประเด็นการขับเคลื่อน เป้าหมายและตัวชี้วัด แนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินงาน และเพื่อบูรณาการและขับเคลื่อนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนให้สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนด ให้ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้เหลือ ๑๘.๕๑ คน ต่อประชากรแสนคน ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๘

อย่างไรก็ดี เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตนับเป็นเป้าหมายหลักของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๗๐ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกันของแผน เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ ๑ จึงกำหนดให้มีการลดลงของจำนวนหรือสัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนกลุ่มต่าง ๆ ในอัตราเดียวกันกับเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

ยุทธศาสตร์

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๗๐ ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้วยความปลอดภัยทางถนน

ปัจจุบัน การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลา ยังคงมีแนวโน้มสูงขึ้น ทั้งในช่วงปกติ ช่วงเทศกาล และในช่วงมีวันหยุดติดต่อกันหลายวัน ซึ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน มีอยู่หลายประการ อาทิ การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เมาสุรา ตัดหน้ากระชั้นชิด ไม่เคารพกฎจราจร และไม่มีการป้องกันที่ถูกต้อง เช่น การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นต้น แม้หลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พยายามที่จะให้ความรู้ ความเข้าใจ สร้างความตระหนักถึงผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทั้งทางด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยการตั้งด่านตรวจจับผู้กระทำความผิดตามมาตรการหลัก ๑๐ มาตรการ

ด้านวิศวกรรมจราจร โดยการซ่อม ปรับปรุงผิวจราจรให้มีสภาพที่ปลอดภัย การสำรวจจุดเสี่ยงหรือจุดที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนบ่อยครั้ง เพื่อวิเคราะห์หาแนวทางแก้ไขปัญหาด้านการฝึกอบรม ให้ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน การประชาสัมพันธ์ตามสื่อต่างๆ

ดังนั้น ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลา มุ่งเน้นบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนภายใต้แผนระดับประเทศ และกรอบการดำเนินงานระดับโลกที่กล่าวข้างต้น จึงได้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ พ.ศ. ๒๕๖๘ โดยกำหนดค่าเป้าหมายให้สอดคล้องกันกับระดับประเทศ และระดับจังหวัด เพื่อใช้เป็นกรอบในการขับเคลื่อนและติดตามประเมินผลการดำเนินงานให้เกิดความต่อเนื่อง มุ่งเน้นการลดความสูญเสีย และลดปัจจัยเสี่ยงหลักการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งด้านคน ถนน ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม โดยใช้กลไกของ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) ในการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี เพื่อลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดต่ำกว่า ๑๙.๙๒ ต่อประชากรแสนคน หรือต่ำกว่า ๒๘๕ คน ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๗

ดังนั้น ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การบริหารส่วนตำบลลิ้นจี่ มุ่งเน้นบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนภายใต้แผน ระดับอำเภอระดับจังหวัด และกรอบการดำเนินงานที่กล่าวข้างต้น จึงได้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การบริหารส่วนตำบลลิ้นจี่ พ.ศ. ๒๕๖๘ โดยกำหนดค่าเป้าหมายให้สอดคล้องกันกับระดับประเทศ ระดับจังหวัด และระดับอำเภอ เพื่อใช้เป็นกรอบในการขับเคลื่อนและติดตามประเมินผลการดำเนินงานให้เกิดความต่อเนื่อง มุ่งเน้นการลดความสูญเสีย และลดปัจจัยเสี่ยงหลักการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งด้านคน ถนน ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม โดยใช้กลไกของ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) ในการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี เพื่อลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนด ต่ำกว่า ๑๖.๙๑ ต่อประชากรแสนคน หรือต่ำกว่า ๑๑ คน ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๘

บทที่ ๒

ข้อมูลพื้นฐานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน องค์การบริหารส่วนตำบลลิ้นจี่ อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา

ข้อมูลพื้นฐานของตำบลลิ้นจี่

องค์การบริหารส่วนตำบลลิ้นจี่ อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา ก่อตั้งขึ้นตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการจัดตั้งองค์การบริหารส่วนตำบล ประกาศ ณ วันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๓๙ ลำดับที่ ๑๖๙๑ แบ่งตามเขตลักษณะการปกครองท้องที่ จำนวน ๘ หมู่บ้าน ประชากรรวมทั้งสิ้น ๑๑,๐๙๓ คน แบ่งเป็นเพศชาย ๕,๖๙๑ คน เพศหญิง ๕,๔๐๒ คน ตำบลลิ้นจี่ มีเส้นทางหลัก ที่ใช้ในการเดินทางทางรถยนต์ มีทางหลวงชนบท ทางหลวงขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหลายสายเชื่อมติดต่อระหว่างอำเภอ เชื่อมโยงกับตำบลใกล้เคียง ได้แก่

- ทิศเหนือ ติดต่อกับ ทะเลอ่าวไทย
- ทิศใต้ ติดต่อกับ ตำบลบ้านนา ตำบลป่าชิง
- ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ตำบลสะกอม
- ทิศตะวันตก ติดต่อกับ ตำบลนาทับ ตำบลจะโหนด ตำบลคลองเป๊ะ

• เส้นทางคมนาคม

ทางรถยนต์

ตำบลลิ้นจี่ เส้นทางคมนาคม มีทางหลวงชนบทสงขลา ทางหลวงขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เชื่อมต่อระหว่างจังหวัด/อำเภอ และตำบลใกล้เคียง รวมระยะทาง ๗๕๐.๗๔๘ กม. ทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่

• ความรับผิดชอบของ แขวงทางหลวงชนบทสงขลา

๑) ทางหลวงชนบท หมายเลข สข ๒๐๑๗ ระยะทาง ๗.๐๕๐ กม.

๒) ทางหลวงชนบท หมายเลข สข ๒๐๐๔ ระยะทาง ๔.๗๘๐ กม.

- ความรับผิดชอบของ องค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา

๓) ทางหลวงของ อบท. หมายเลข สข.ถ. ๒๐๒๑ ปางาม-แหลมเสม็ด ระยะทาง ๖.๐๐ กม.

๔) ทางหลวงของ อบท. หมายเลข สข.ถ. ๑๐๑๓๐ ระยะทาง ๑.๐๐ กม.

- ความรับผิดชอบของ องค์การบริหารส่วนตำบลลิ้นจี่ จำนวน ๑๑๓ สาย

๕) ทางหลวงของ อบท. หมายเลข สข.ถ. ๗๘-๐๐๑ บ้านสุเหร่า-บ้านป่าเส ระยะทาง ๑.๘๑๐ กม.

๖) ทางหลวงของ อบท. หมายเลข สข.ถ. ๗๘-๐๐๒ บ้านสุเหร่า-ป่างาม ระยะทาง ๖.๐๔๓ กม.

๗) ทางหลวงของ อบท. หมายเลข สข.ถ. ๗๘-๐๐๓ ประชาราษฎร์ ระยะทาง ๑.๕๓๐ กม.

๘) ทางหลวงของ อบท. หมายเลข สข.ถ. ๗๘-๐๐๔ สมานมิตร-เอเซีย ระยะทาง ๑.๕๑๓ กม.

๙) ทางหลวงของ อบท. หมายเลข สข.ถ. ๗๘-๐๐๕ โคกยูง-ป่าไผ่ ระยะทาง ๑.๓๖๒ กม.

๑๐) ทางหลวงของ อบท. หมายเลข สข.ถ. ๗๘-๐๐๖ บ้านป่างาม-โคกเลียบ ระยะทาง ๑.๑๘๐ กม.

๑๑) ทางหลวงของ อบท. หมายเลข สข.ถ. ๗๘-๐๐๗ ปลีกคา-สระหลวง ระยะทาง ๒.๑๑๕ กม.

๑๒) ทางหลวงของ อบท. หมายเลข สข.ถ. ๗๘-๐๐๘ บ้านตากแดด-สนามกีฬา ระยะทาง ๓.๕๕๔ กม.

๑๓) ทางหลวงของ อบท. หมายเลข สข.ถ. ๗๘-๐๐๙ ไร่วอแหม-เกาะจุหวัง ระยะทาง ๑.๕๕๐ กม.

๑๔) ทางหลวงของ อบท. หมายเลข สข.ถ. ๗๘-๐๑๐ ป่างาม-โนไรร ระยะทาง ๓.๖๔๖ กม.

๑๕) ทางหลวงของ อบท. หมายเลข สข.ถ. ๗๘-๐๑๑ หัวเกาะ-โคกยาง ระยะทาง ๑.๕๕๗ กม.

๑๖) ทางหลวงของ อบท. หมายเลข สข.ถ. ๗๘-๐๑๒ โปะรี ระยะทาง ๒.๑๖๐ กม.

และถนนทางหลวง ของ อบต.ลิ้นจี่ อื่นๆ ที่ยังไม่ลงทะเบียน จำนวน ๑๑๑ สาย

- ลักษณะภูมิประเทศ

สภาพพื้นที่โดยทั่วไป มีลักษณะเป็นที่ราบลุ่ม มีพื้นที่ของตำบลตลิ่งชัน ประมาณ ๓๑.๑ ตารางกิโลเมตร หรือ ๑๙,๔๓๗ ไร่ พื้นที่ทางด้านทิศเหนือเป็นดินร่วนปนทราย หรือทรายล้น เพราะมีพื้นที่ติดทะเลอ่าวไทย ส่วนพื้นที่ทั่วไปจะมีลักษณะเป็นที่ราบลุ่มสลับกับป่า และสวนยางพารา

- ลักษณะภูมิอากาศ

ลักษณะทางภูมิอากาศเป็นแบบมรสุมมี ๒ ฤดู คือ

- ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่ กุมภาพันธ์ - พฤษภาคม
- ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่ ตุลาคม - มกราคม

ข้อมูลพื้นฐานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อบต.ตลิ่งชัน อำเภोजะนะ จังหวัดสงขลา

องค์การบริหารส่วนตำบลตลิ่งชัน ได้จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลตลิ่งชัน โดยใช้ชื่อย่อว่า “ศปถ.อบต.ตลิ่งชัน” ณ ที่ทำการองค์การบริหารส่วนตำบลตลิ่งชัน (สำนักปลัด) โดยมีนายกององค์การบริหารส่วนตำบลตลิ่งชัน เป็นผู้อำนวยการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลตลิ่งชัน

มีหน้าที่ในการบูรณาการการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับท้องถิ่น และมีคณะกรรมการ ศปถ.อบต.ตลิ่งชัน ตามคำสั่งองค์การบริหารส่วนตำบลตลิ่งชัน ที่ ๐๘๒/๒๕๖๕ สั่ ณ วันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๕

๒.๒.๒ ภาคิเครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลตลิ่งชันอำเภोजะนะ จังหวัดสงขลา ประกอบด้วย หน่วยงานราชการ ๑๐ หน่วยงาน ภาคเอกชน ๓ บริษัท

๒.๒.๓ สถิติผลการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด

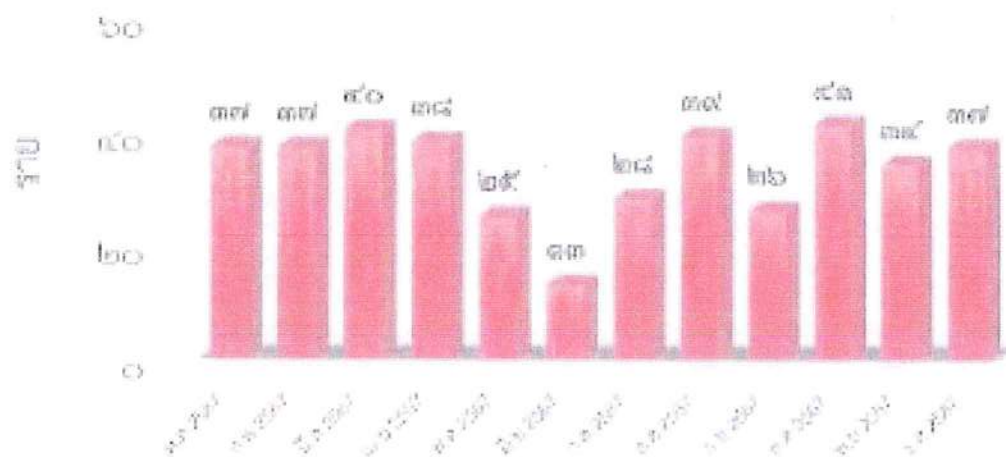
(๑) สถิติอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๖๗

ตารางที่ ๑ สถิติอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๖๗

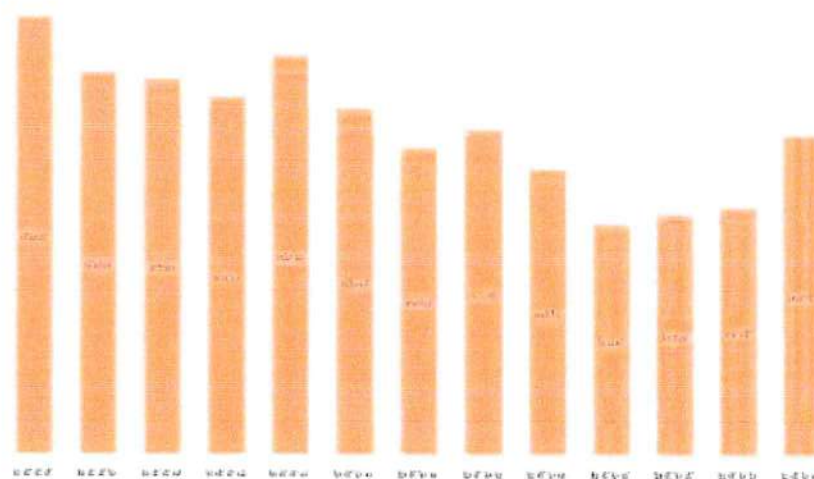
ปี	บาดเจ็บ (OPD) (คน)	บาดเจ็บ (Admit) (คน)	เสียชีวิต (คน)	อัตราการตายต่อ ประชากรแสนคน
๒๕๖๕	๒๒,๘๘๕	๓,๗๘๗	๒๙๗	๒๐.๗๕
๒๕๖๖	๒๔,๘๐๒	๔,๑๒๘	๓๐๕	๒๑.๓๑
๒๕๖๗	๑๖,๕๘๔	๓,๓๙๕	๓๙๕	๒๗.๗๕

ตารางที่ ๒ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๗ รายอำเภอ

ลำดับ	อำเภอ	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗
๑	หาดใหญ่	๖๔	๖๐	๘๐
๒	เมืองสงขลา	๔๓	๓๘	๓๒
๓	สะเดา	๓๙	๔๐	๕๗
๔	รัตภูมิ	๒๑	๒๓	๔๔
๕	จะนะ	๑๐	๒๓	๒๔
๖	สะบ้าย้อย	๑๐	๑๓	๙
๗	สติงพระ	๑๑	๑๗	๑๘
๘	สิงหนคร	๑๙	๑๑	๓๗
๙	เทพา	๑๔	๑๕	๑๙
๑๐	นาทวี	๑๕	๑๑	๑๕
๑๑	ระโนด	๒๐	๑๘	๑๓
๑๒	ควนเนียง	๖	๑๐	๖
๑๓	บางกล่ำ	๑๓	๕	๑๑
๑๔	นาหม่อม	๔	๑๓	๙
๑๕	คลองหอยโข่ง	๗	๖	๑๗
๑๖	กระแสสินธุ์	๑	๒	๔
รวม		๒๙๗	๓๐๕	๓๙๕



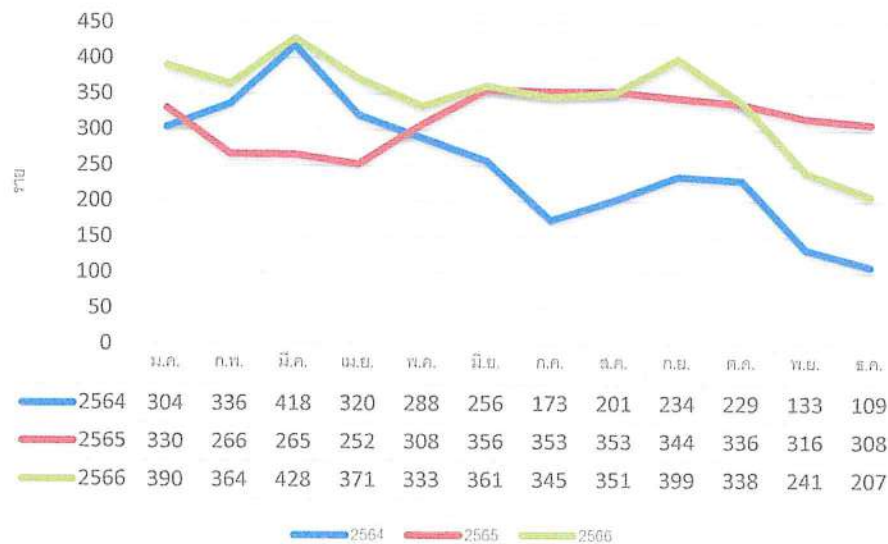
แผนภาพที่ ๑ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดสงขลา (แยกรายเดือน)



แผนภาพที่ ๒ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดสงขลา



แผนภาพที่ ๓ จำนวนผู้บาดเจ็บ (Admit) จากอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดสงขลา รายเดือน ย้อนหลัง ๓ ปี (ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๗)



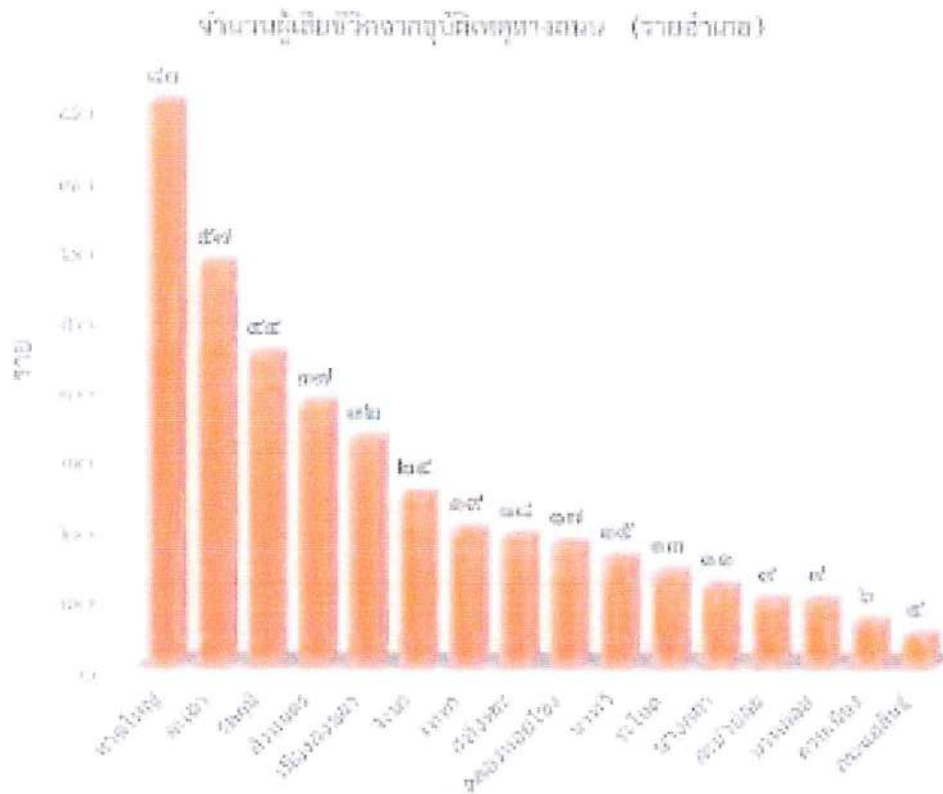
แผนภาพที่ ๔ จำนวนผู้บาดเจ็บ (Admit) จากอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดสงขลา ย้อนหลัง ๓ ปี
(ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖)

(๒) สถิติอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ (ข้อมูล ณ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๗)

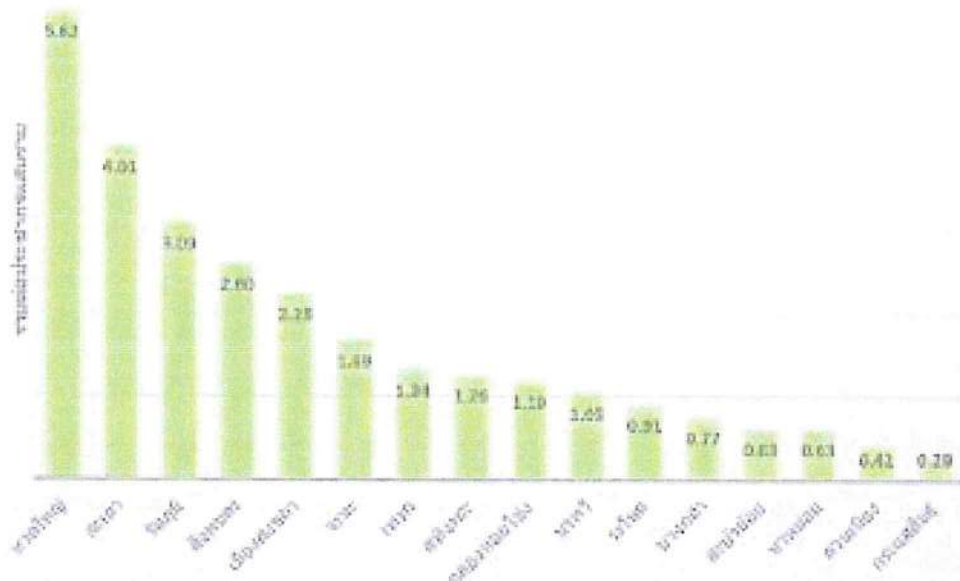
- ผู้บาดเจ็บ (Admit) ๓,๓๙๗ คน และผู้เสียชีวิต ๓๙๕ คน โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิตและอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร ดังแผนภาพ



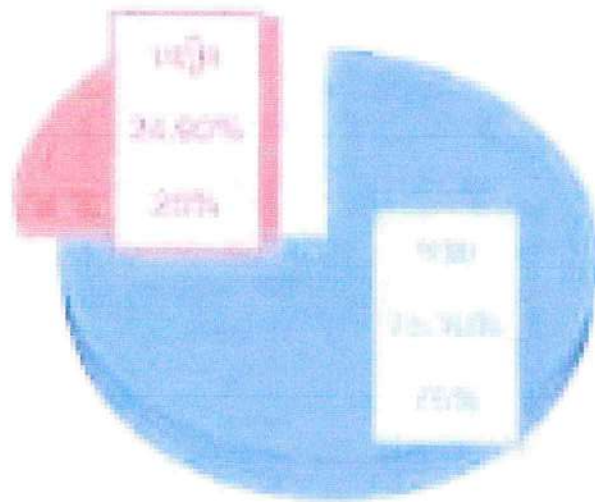
แผนภาพที่ ๕ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดสงขลา ปี ๒๕๖๗ รายอำเภอ



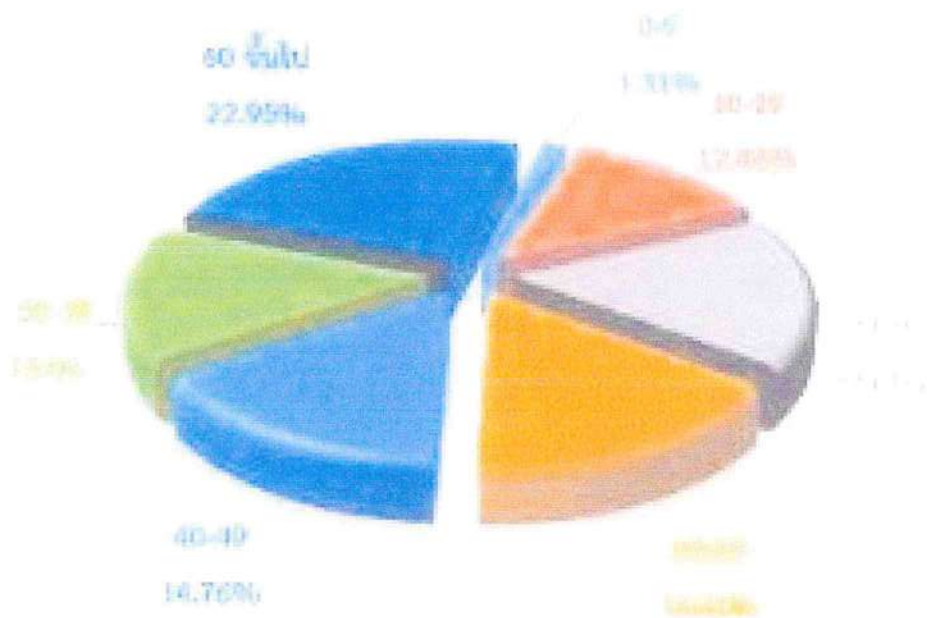
แผนภาพที่ ๔ อัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนราย จังหวัดสงขลา ปี ๒๕๖๗ รายอำเภอ



แผนภาพที่ ๕ ภาพแสดงอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนราย จังหวัดสงขลา ปี ๒๕๖๗ รายอำเภอ



แผนภาพที่ ๖ ภาพแสดงร้อยละของผู้เสียชีวิต ปี ๒๕๖๗ จำแนกตามเพศ



แผนภาพที่ ๗ ภาพแสดงร้อยละของผู้เสียชีวิต ปี ๒๕๖๗ จำแนกตามอายุ

ตารางที่ ๓ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี ๒๕๖๗ รายตำบล

ลำดับ	อำเภอ	ตำบล	จำนวนผู้เสียชีวิต ปี ๒๕๖๖
๑	จะนะ (๒๔ คน)	นาทับ	๒
		คลองเปี้ยะ	๑
		จะโหนด	๘
		บ้านนา	๑
		ป่าชิง	๓
		สะกอม	๕
		ตลิ่งชัน	๒
		สะพานไม้แก่น	๑
		แค	๑
รวม			๒๔

แผนภาพที่ ๘ ผลการบังคับใช้กฎหมาย (สรุปผลการจับกุมตามมาตรการ ๑๐ ฐานความผิด : ๑๐ รสขม)

การวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ปัจจัยเสี่ยง	ประเด็น
● ด้านคน	พฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร/ความประมาท / ความสามารถของผู้ขับขี่ลดลงเนื่องจากสภาพร่างกายไม่พร้อม/การไม่ชำนาญเส้นทางการไม่เคารพกฎจราจร /ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน /การไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย
● ด้านยานพาหนะ	ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์พื้นฐานในรถยนต์ /ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์ความปลอดภัย/การปรับแต่งสภาพยานพาหนะ/การบรรทุกหรือโดยสารที่ไม่ปลอดภัย
● ด้านถนน/ ด้านสิ่งแวดล้อม	จุดเสี่ยง จุดอันตราย จุดตัดทางรถไฟ จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยยังได้รับการแก้ไข/ลักษณะไม่ครบทางกายภาพของถนนไม่สมบูรณ์ อาทิ ผิวถนนเป็นหลุม บ่อและถนนอยู่ระหว่างก่อสร้างหรือซ่อมแซม/สภาพการจราจรที่หนาแน่น /อุปกรณ์ควบคุมการจราจรมีสภาพไม่สมบูรณ์ /ป้ายเตือน ป้ายสัญลักษณ์ติดตั้งในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสมและไม่ชัดเจน/จุดเสี่ยง จุดอันตรายจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย และจุดตัดทางรถไฟยังไม่ได้มีการแก้ไขไฟฟ้าส่องสว่างชำรุดและไม่เพียงพอ/อุปสรรคทางธรรมชาติและลักษณะภูมิอากาศ/ สิ่งกีดขวางตลิ่งถนนบนช่องทางจราจร/วัตถุอันตรายข้างทาง/สิ่งกีดขวางทัศนวิสัย

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค

(๑) จุดแข็ง (Strength)

- มีการบูรณาการร่วมกันของทุกภาคส่วนโดยใช้กลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด อำเภอบึงสามพัน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทุกระดับในพื้นที่

- มีการนำเทคโนโลยีต่าง ๆ เข้ามาช่วยในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

- มีข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนหลายหน่วยงาน ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เช่น แขวงทางหลวงสงขลา แขวงทางหลวงชนบทสงขลา ขนส่งจังหวัด หน่วยงานในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ หน่วยงานที่เกี่ยวกับการประกันภัย เช่น บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด และหน่วยงานด้านสาธารณสุข ได้แก่ ข้อมูลจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ IS online จากระบบข้อมูลในช่วงเทศกาล PHER – Accident หรือจาก รวบรวมกับฐานข้อมูลโรงพยาบาล และข้อมูลจากระบบแฟ้มสุขภาพของกระทรวงสาธารณสุข ทำให้มีการนำข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อชี้ประเด็นปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๒) จุดอ่อน (Weakness)

- ผู้บริหารของหน่วยงานบางภาคส่วน ยังให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยทางถนนน้อย

- ผู้ปฏิบัติในพื้นที่ขาดวัสดุอุปกรณ์ที่ทันสมัย และงบประมาณในการสนับสนุนการปฏิบัติงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

- ไม่มีการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติให้เป็นรูปธรรม

- ขาดการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดจริงจัง

(๓) โอกาส (Opportunity)

- ผู้บริหารระดับสูงในระดับนโยบายให้ความสำคัญและมีการกำหนดนโยบายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

- มีกฎหมาย/ระเบียบเป็นข้อกำหนดนโยบายสำคัญ

- มีภาคีเครือข่ายและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/ชุมชน ให้ความสำคัญกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

(๔) อุปสรรค (Treat)

- ประชาชนยังไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนน ประชาชนยังขาดจิตสำนึกในการเคารพกฎจราจร และความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ประชาชนขาดความมีระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนน

- ความต้องการเดินทางของประชาชนมีมากขึ้น ทำให้ปริมาณการใช้รถมีมากขึ้น

- การส่งเสริมการขายของผู้ประกอบการตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ ทำให้จำนวนยานพาหนะเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นด้วย

- มีการเพิ่มขึ้นของกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีพฤติกรรมเสี่ยง เช่น กลุ่มผู้ประกอบอาชีพส่งอาหาร (Rider) กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีกำลังสูง (Big Bike) เป็นต้น

- สังคมผู้สูงอายุทำให้มีผู้สูงอายุที่เป็นผู้ขับขี่บนท้องถนนมากขึ้น

บทที่ ๓

แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การบริหารส่วนตำบลลี้ซำ

อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา พ.ศ. ๒๕๖๗

ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลลี้ซำ ในฐานะที่เป็นองค์กรหลักในการบูรณาการ การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของตำบลลี้ซำ ได้ร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลลี้ซำ พ.ศ. ๒๕๖๗ ขึ้น เพื่อสามารถนำไปสู่การปฏิบัติงานเพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน โดยแผนปฏิบัติการรองรับแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดสงขลา จัดทำขึ้นตามกรอบยุทธศาสตร์ของแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ ๕ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐ มุ่งเน้นการดำเนินงานภายใต้แนวทาง “ระบบความปลอดภัย” ที่มีการกำหนดการแบ่งความรับผิดชอบอย่างชัดเจนในแต่ละนโยบาย หรือมาตรการให้หน่วยงานที่มีภารกิจที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง ทั้งการดำเนินงานรายหน่วยงาน รวมถึงการดำเนินการร่วมกัน และมีการนำตัวชี้วัดไปใช้วัดผลการดำเนินงานจริง โดยมีกระบวนการติดตามและประเมินผลของการทำงานตามมาตรการที่ระบุให้แต่ละหน่วยงานรายงานผลได้อย่างเป็นทางการ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลา ในฐานะที่เป็นองค์กรหลักในการบูรณาการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดสงขลา ได้ร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา พ.ศ. ๒๕๖๖ ขึ้น เพื่อเป็นแผนที่ใช้ในการกำหนดแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกันของหน่วยงานทุกภาคส่วน ได้กำหนด ๔ ยุทธศาสตร์หลัก ที่มุ่งให้ความสำคัญกับการจัดการความเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนนในทุกมิติ รวมถึงขับเคลื่อนการพัฒนาสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการสัญจรอย่างปลอดภัยอย่างยั่งยืน พร้อมทั้งสร้างรากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยของประเทศให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดสงขลา ในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ให้เหลือ ๑๘๙ คน หรือ ๑๑.๗๑ คนต่อแสนประชากร และลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ให้เหลือ ๒,๖๓๖ คน และเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า ๑๖.๙๑ ต่อประชากรแสนคน หรือต่ำกว่า ๒๖๑ คน ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๗

๓.๑ วิสัยทัศน์

มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน

๓.๒ พันธกิจ

- ๑) เน้นจัดการกับความเสี่ยงหรือภัยคุกคามสำคัญของประเทศอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็น ผู้ใช้รถใช้ถนน โดยให้ความสำคัญกับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง
- ๒) เน้นจัดการกับความเสี่ยงอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นยานพาหนะทุกประเภท โดยให้ความสำคัญกับยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูง
- ๓) ปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยที่เอื้อต่อการสัญจรทุกรูปแบบอย่างยั่งยืน ทั้งการสัญจรที่ใช้ยานยนต์ และการสัญจรที่ไม่ใช้ยานยนต์
- ๔) สร้างรากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีประสิทธิภาพ สามารถขับเคลื่อนการทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างยั่งยืน ผ่านการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน การปรับปรุงข้อกฎหมาย การจัดสรรงบประมาณอย่างสร้างสรรค์ และการติดตามประเมินผลที่ต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

๓.๓ เป้าประสงค์

- ๑) เพื่อลดอัตราการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะกลุ่มผู้เดินทางซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง
- ๒) เพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะทุกประเภท
- ๓) เพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยสำหรับการสัญจรทางถนน และมีทางเลือกการสัญจรที่ปลอดภัยสำหรับผู้เดินทางทุกรูปแบบ
- ๔) เพื่อวางรากฐานการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ โดยมีแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการได้จริง สามารถสนับสนุนให้เกิดความรับผิดชอบร่วมกันทุกภาคส่วน มีกฎหมายที่สนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนเทียบเท่าสากล มีการจัดสรรงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเพียงพอ ตลอดจนเกิดระบบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ

๓.๔ เป้าหมาย

- ๑) ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดสงขลา ตามรายละเอียดดังนี้

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร	จำนวน (คน)	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	อัตราการลด (ร้อยละ)
๒๕๖๕	๒๑.๙๗	๓๑๐	๒๕	๗.๔๙
๒๕๖๖	๑๙.๙๒	๒๘๕	๒๕	๘.๐๖
๒๕๖๗	๑๗.๘๗	๒๖๑	๒๔	๘.๗๗
๒๕๖๘	๑๕.๘๒	๒๓๗	๒๔	๙.๒๐
๒๕๖๙	๑๓.๗๖	๒๑๓	๒๔	๑๐.๑๓
๒๕๗๐	๑๑.๗๑	๑๘๙	๒๔	๑๑.๒๗

- ๒) ลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนน ตามรายละเอียดดังนี้

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	อัตราการลด (ร้อยละ)
๒๕๖๕	๔,๓๒๖	๓๓๘	๗.๒๕
๒๕๖๖	๓,๙๘๘	๓๓๘	๗.๘๑
๒๕๖๗	๓,๖๕๐	๓๓๘	๘.๔๘
๒๕๖๘	๓,๓๑๒	๓๓๘	๙.๒๖
๒๕๖๙	๒,๙๗๔	๓๓๘	๑๐.๒๑
๒๕๗๐	๒,๖๓๖	๓๓๘	๑๑.๓๗

๓.๕ ยุทธศาสตร์

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๗๐ ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ มุ่งเข้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน

เป้าหมาย /วิสัยทัศน์

พันธกิจ

๑

เน้นจัดการกับความเสี่ยงอย่างจริงจังเร่งด่วนซึ่งครอบคลุมประเด็นผู้ไร้รถใช้ถนน โดยให้ความสำคัญกับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง

๒

เน้นจัดการกับความเสี่ยงซึ่งครอบคลุมประเด็นยานพาหนะทุกประเภทโดยให้ความสำคัญกับยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูง

๓

ปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยที่เอื้อต่อการสัญจรทุกรูปแบบอย่างยั่งยืน ทั้งการสัญจรที่ใช้ยานยนต์และการ

๔

สร้างรากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีประสิทธิภาพสามารถขับเคลื่อนการทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างยั่งยืนผ่านการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน การปรับปรุงข้อกฎหมาย การจัดสรรงบประมาณอย่างสร้างสรรค์และการติดตามประเมินผลที่ต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

- เสริมหลักด้านความปลอดภัยทางถนน
- หลักการ Safe System

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน

- กรอบดำเนินงานด้านความปลอดภัยระดับโลกปี ๒๐๒๑ - ๒๐๓๐

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

เป้าประสงค์

ลดจำนวนผู้เสียชีวิตผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถใช้

ลดจำนวนผู้เสียชีวิตผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นเด็กและเยาวชนถนน

ลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส จากการใช้รถที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัยลดลง

- สัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากรถ จยย. ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัยลดลง

- สัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากรถยนต์ ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัยลดลง

การลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เกิดขึ้นบนถนนของกรม ทล./ทช./อปท. รวมทั้งให้ความสำคัญกับการจัดการความเร็วในการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลรวมถึงการเดินทางที่ปลอดภัยของกลุ่มเปราะบางและผู้โดยสารขนส่งสาธารณะปลอดภัยอย่างแท้จริง

จำนวนผู้เสียชีวิตที่เกิดขึ้นบนถนน ทล./ทช./อปท. ลดลง

การพัฒนาและเสริมสร้างรากฐานในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีศักยภาพสูงขึ้น

- แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนนำไปใช้ได้จริง
- กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ
- งบประมาณสนับสนุนที่เหมาะสมและเพียงพอ

กลยุทธ์/ประเด็นยุทธศาสตร์

ลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่จักรยานยนต์และเยาวชน

ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์และอุปกรณ์ส่วนควบ พร้อมให้ความรู้ด้านมาตรฐานรถจักรยานยนต์และการใช้งานอย่างปลอดภัย

ลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากพฤติกรรม การขับขี่ และการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ไม่เหมาะสม

ส่งเสริมความตระหนักรู้เกี่ยวกับมาตรฐานยานยนต์และการใช้งานที่ถูกต้อง

ปรับปรุงมาตรฐานยานยนต์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท

๑. ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และเยาวชน
๒. ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนด้วยการใช้เทคโนโลยี และการแก้ไขจุดเสี่ยงในระดับพื้นที่
๓. ประเมินและปรับปรุงให้ปลอดภัยและใช้ข้อมูลอุบัติเหตุเชิงพื้นที่ เพื่อจัดการจุดเสี่ยงในถนนทุกรูปแบบ
๔. ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากการใช้พาหนะส่วนบุคคลไปสู่การเดินทางรูปแบบอื่น ๆ โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะและเดิน - จักรยาน

ปรับปรุง กม. ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความเร็วให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และสอดคล้องกับหลักสากล

เสริมความแข็งแกร่งของรากฐานการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

ปรับปรุงมาตรฐานถนน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วประเทศ

เพิ่มความครอบคลุมของบริการการแพทย์ฉุกเฉินที่มีคุณภาพ และลดเวลาการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

เพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการติดตามและประเมินผลทั้งระบบ

ยกระดับกระบวนการมีส่วนร่วมและการกระจายอำนาจของการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน

เนื่องด้วยทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. ๒๐๒๑ - ๒๐๓๐ ได้กำหนดเป้าหมายที่จะลดผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างน้อยร้อยละ ๕๐ ภายในปี ค.ศ. ๒๐๓๐ ประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศสมาชิกขององค์การสหประชาชาติ จึงต้องดำเนินการเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้สอดคล้องกับแผนดังกล่าว โดยในยุทธศาสตร์นี้ได้กำหนดเป้าหมาย ประเด็นขับเคลื่อน และกลยุทธ์ที่มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม และมุ่งเน้นประเด็นการดำเนินงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย นอกจากนี้ ยุทธศาสตร์นี้ยังให้ความสำคัญกับการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชนอายุ ๑๕-๒๔ ปี ซึ่งเป็นกลุ่มผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีสัดส่วนสูงที่สุดกว่าร้อยละ ๗๔ และ ๒๕ ตามลำดับ รวมไปถึงการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้เดินทางที่เป็นกลุ่มเปราะบาง อันประกอบด้วย คนเดิน ผู้ใช้จักรยาน และผู้สูงอายุ

เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๑ คือการลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยงสำคัญอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ที่มีโอกาสจะส่งผลให้จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสในภาพรวมของประเทศลดลงตามเป้าหมายได้อย่างชัดเจน อันได้แก่

๑. ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนน
๒. ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน

เป้าหมาย

๑. จำนวนผู้เสียชีวิต และบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์

ปี พ.ศ.	เป้าหมายผู้เสียชีวิตจากจักรยานยนต์	
	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	จำนวนผู้เสียชีวิตจาก จยย. (คน)
๒๕๖๖	๑๖	๑๘๘
๒๕๖๗	๑๖	๑๗๒
๒๕๖๘	๑๖	๑๕๖
๒๕๖๙	๑๖	๑๔๐
๒๕๗๐	๑๖	๑๒๔

ปี พ.ศ.	เป้าหมายผู้บาดเจ็บสาหัสจากจกัรยานยนต์	
	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	จำนวนผู้เสียชีวิตจาก จยย. (คน)
๒๕๖๖	๒๘๖	๓,๓๗๙
๒๕๖๗	๒๘๖	๓,๐๙๓
๒๕๖๘	๒๘๖	๒,๘๐๗
๒๕๖๙	๒๘๖	๒,๕๒๑
๒๕๗๐	๒๘๖	๒,๒๓๕

๒. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลดลง

ปี พ.ศ.	เป้าหมายผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล	
	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)
๒๕๖๖	๗	๗๙
๒๕๖๗	๗	๗๒
๒๕๖๘	๗	๖๕
๒๕๖๙	๗	๕๘
๒๕๗๐	๗	๕๑

ปี พ.ศ.	เป้าหมายผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล	
	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)
๒๕๖๖	๑๓	๑๕๑
๒๕๖๗	๑๓	๑๓๘
๒๕๖๘	๑๓	๑๒๕
๒๕๖๙	๑๓	๑๑๒
๒๕๗๐	๑๓	๙๙

๓. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นคนเดินเท้าลดลง

ปี พ.ศ.	เป้าหมายผู้เสียชีวิตที่เป็นคนเดินเท้าลดลง	
	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)
๒๕๖๖	๑	๑๓
๒๕๖๗	๑	๑๒
๒๕๖๘	๑	๑๑
๒๕๖๙	๑	๑๐
๒๕๗๐	๑	๙

ปี พ.ศ.	เป้าหมายผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นคนเดินเท้าลดลง	
	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)
๒๕๖๖	๑๒	๑๓๖
๒๕๖๗	๑๒	๑๒๔
๒๕๖๘	๑๒	๑๑๓
๒๕๖๙	๑๒	๑๐๑
๒๕๗๐	๑๒	๙๐

๔. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้จักรยานต่อแสนประชากรลดลง

ปี พ.ศ.	เป้าหมายผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ใช้จักรยานลดลง	
	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)
๒๕๖๖	๑	๑
๒๕๖๗	-	๑
๒๕๖๘	-	๑
๒๕๖๙	-	๑
๒๕๗๐	-	๑

ปี พ.ศ.	เป้าหมายผู้บาดเจ็บสาหัสที่ป็นผู้ใช้จักรยานลดลง	
	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)
๒๕๖๖	๑๐	๑๑๙
๒๕๖๗	๑๐	๑๐๙
๒๕๖๘	๑๐	๙๙
๒๕๖๙	๑๐	๘๙
๒๕๗๐	๑๐	๗๙

๕. จำนวนผู้เสียชีวิต และบาดเจ็บสาหัสที่ป็นผู้สูงวัย (อายุ ๖๐ ปีขึ้นไป)

ปี พ.ศ.	เป้าหมายผู้เสียชีวิตที่ป็นผู้สูงวัย (อายุ ๖๐ ปีขึ้นไป)	
	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)
๒๕๖๖	๖	๗๓
๒๕๖๗	๖	๖๗
๒๕๖๘	๖	๖๑
๒๕๖๙	๖	๕๕
๒๕๗๐	๖	๔๙

ปี พ.ศ.	เป้าหมายผู้บาดเจ็บสาหัสที่ป็นผู้สูงวัย (อายุ ๖๐ ปีขึ้นไป)	
	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)
๒๕๖๖	๕๐	๕๙๓
๒๕๖๗	๕๐	๕๔๓
๒๕๖๘	๕๐	๔๙๓
๒๕๖๙	๕๐	๔๔๓
๒๕๗๐	๕๐	๓๙๓

๖. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบอาชีพขับรถ (คนขับและผู้โดยสาร)

ปี พ.ศ.	เป้าหมายผู้เสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบอาชีพขับรถ	
	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)
๒๕๖๖	๐	๑
๒๕๖๗	๐	๑
๒๕๖๘	๐	๑
๒๕๖๙	๐	๑
๒๕๗๐	๐	๑

ปี พ.ศ.	เป้าหมายผู้บาดเจ็บสาหัสที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบอาชีพขับรถ	
	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)
๒๕๖๖	๔	๔๖
๒๕๖๗	๔	๔๒
๒๕๖๘	๔	๓๘
๒๕๖๙	๔	๓๔
๒๕๗๐	๔	๓๐

๗. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นเยาวชนลดลง

ปี พ.ศ.	เป้าหมายผู้เสียชีวิตที่เป็นเยาวชน	
	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)
๒๕๖๖	๔	๔๘
๒๕๖๗	๔	๔๔
๒๕๖๘	๔	๔๐
๒๕๖๙	๔	๓๖
๒๕๗๐	๔	๓๒

ปี พ.ศ.	เป้าหมายผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นเยาวชน	
	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)
๒๕๖๖	๗๑	๘๓๘
๒๕๖๗	๗๑	๗๖๗
๒๕๖๘	๗๑	๖๙๖
๒๕๖๙	๗๑	๖๒๕
๒๕๗๐	๗๑	๕๕๔

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็น การขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่สามารถลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนนได้ทันทีและควรต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วน ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นประเด็นที่มีความสำคัญในการลดอุบัติเหตุทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ต้องขับเคลื่อนต่อเนื่องเพื่อให้เห็นผลในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๑ มีดังนี้

- ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี ๒๕๖๕ – ๒๕๖๗)

๑. เพิ่มการตรวจจับหรือจุดตั้งด่านตรวจจับผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (ดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ใช้วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่น ไม่ใช่เบาะนิรภัยสำหรับเด็กและที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก และไม่มีใบอนุญาตขับขี่

๒. กำกับดูแลผู้ขับขี่รถสาธารณะให้มีความพร้อมทางสภาพร่างกายก่อนและระหว่างการขับขี่

๓. มีแนวทางในการเก็บรวบรวมข้อมูลตั้งต้น (Baseline data) และเริ่มต้นการเก็บข้อมูลสำหรับพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ ได้แก่ การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

- ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี ๒๕๖๘ – ๒๕๗๐) เน้นขับเคลื่อนมาตรการเพื่อพัฒนาและปรับปรุงทักษะของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะทักษะการคาดการณ์ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

กลยุทธ์	เป้าหมาย/ตัวชี้วัด ที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์	แนวทางการดำเนินงาน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	
			ผู้รับผิดชอบหลัก	ผู้สนับสนุน
๑. ลดพฤติกรรมเสี่ยง ของผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์และ เยาวชน	๑) สัดส่วนของผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ขับ ขี่รถจักรยานยนต์ (เฉพาะ คน ขับ) ซึ่ง มี ปริมาณ แอลกอฮอล์ในกระแสเลือด ลดลง โดย เฉลี่ย ร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี ๒๕๗๐	๑) เพิ่มจุดตั้งด่านตรวจจับผู้ใช้ รถจักรยานยนต์ที่ดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย และไม่มี ใบอนุญาตขับขี่รถ โดยควรมี การศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ ทราบถึงจำนวนการตั้งด่านที่ เหมาะสมในพื้นที่ต่าง ๆ	- ตำรวจภูธรจະนะ - ตำรวจภูธรควน มิด	- ปกครองอำเภอ จะนะ - สาธารณสุข อำเภอจะนะ
	๒) สัดส่วนของผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ใช้ รถจักรยานยนต์ ซึ่งไม่ใส่หมวก นิรภัยลดลง โดยเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี ๒๕๗๐	๒) พัฒนาหลักสูตรแกนกลางด้าน ความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เด็กและเยาวชนในช่วงวัยต่าง ๆ และ พัฒนาแนวทางการนำ หลักสูตรไปใช้ (Guideline) ที่ เหมาะสม โดยให้ตั้งคณะทำงาน เพื่อออกแบบ หลักสูตรและแนว ทางการนำหลักสูตรไปใช้ และ เริ่มต้นดำเนินการในพื้นที่ นวัตกรรมการศึกษานำร่อง (Education sandbox) ต ำ ม พระราชบัญญัติพื้นที่นวัตกรรม การศึกษา พ.ศ. ๒๕๖๒	- สนง.สข.อ.จะนะ - กศน.อ.จะนะ	- ตำรวจภูธรจะนะ - ตำรวจภูธรควน มิด - องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่น - หมาดการทาง อำเภอจะนะ
	๓) สัดส่วนของผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็เด็ก และเยาวชน (เฉพาะคนขับ) ซึ่งมีปริมาณ แอลกอฮอล์ใน กระแสเลือดลดลงโดยเฉลี่ยร้อย ละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี ๒๕๗๐	๓) พัฒนาหลักสูตรการอบรมผู้ขับ ขี่รถจักรยานยนต์ให้ครอบคลุม ทักษะคาดการณ์ความเสี่ยงต่อการ เกิดอุบัติเหตุ	- ขนส่งจังหวัด สงขลา	
	๔) สัดส่วนของผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็เด็ก และเยาวชน ซึ่งไม่ใส่หมวก นิรภัยลดลง โดยเฉลี่ย ร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี ๒๕๗๐	๔) สนับสนุนให้เครือข่ายเยาวชน เป็นกลไกสำคัญในการเฝ้าระวัง สะท้อนความเสี่ยง และขับเคลื่อน งาน ประเด็นความปลอดภัยทาง ถนนในระดับพื้นที่	- องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่น - สถานศึกษา ในอำเภอจะนะ	

กลยุทธ์	เป้าหมาย/ตัวชี้วัด ที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์	แนวทางการดำเนินงาน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	
			ผู้รับผิดชอบหลัก	ผู้สนับสนุน
๒. ลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากพฤติกรรม การขับขี่และการใช้ อุปกรณ์ความปลอดภัย ที่ไม่เหมาะสม เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ ส่งผลต่อเป้าประสงค์	๑) สัดส่วนผู้เสียชีวิตผู้บาดเจ็บ สาหัส ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ลดลงเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ จนถึง ปี ๒๕๗๐	๑) เพิ่มกล้องตรวจจับการใช้ โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ โดยควร มีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ ทราบถึง จำนวนการติดตั้งกล้อง ในพื้นที่ต่าง ๆ	- ตำรวจภูธรจนะ - ตำรวจภูธรควนมิต - องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่น	
	๒) สัดส่วนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ สาหัส ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ ในกระแสเลือด (เฉพาะคนขับ) ลดลงเฉลี่ย ร้อยละ ๑๐ จนถึง ปี ๒๕๗๐	๒) เพิ่มจุดตั้งด่านตรวจจับผู้ขับขี่ที่ ดื่มแล้วขับ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ใช้วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท อื่น โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์ เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการตั้งด่าน ที่เหมาะสมในพื้นที่ต่าง ๆ	- ตำรวจภูธรจนะ - ตำรวจภูธรควนมิต - สาธารณสุขอำเภอ จนะ	- ปกครองอำเภอ จนะ
	๓) สัดส่วนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ สาหัส ที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะ ขับขี่ (เฉพาะคนขับ) ที่ร้อยละ ๑๐ ในปี ๒๕๗๐	๓) เพิ่มจุดพักรถสำหรับ รถสาธารณะและรถบรรทุก	- หมวดการทาง อำเภอจนะ	- องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่น
		๔) มีการประชาสัมพันธ์และสร้าง ความตระหนักในประเด็นเกี่ยวกับ ดื่มแล้วขับ การคาดเข็มขัดนิรภัย การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ และการใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก อย่างต่อเนื่อง อย่างน้อยไตรมาสละ ๑ ครั้ง	- ปกครองอำเภอ จนะ - องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่น	- องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่น
		๕) สร้างการมีส่วนร่วมจากภาครัฐ และภาคเอกชน ในการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการ กำหนดข้อห้ามในการกระทำผิด กฎหมายจราจรเป็นมาตรการ องค์กร	- ปกครองอำเภอ จนะ - องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่น	

กลยุทธ์	เป้าหมาย/ตัวชี้วัด ที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์	แนวทางการดำเนินงาน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	
			ผู้รับผิดชอบหลัก	ผู้สนับสนุน
		๖) มีการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงทุกประเภท ครบทุกอำเภอ ภายใน ๓ ปี	- สาธารณสุขอำเภอ	- ตำรวจภูธรจระนะ - ตำรวจภูธร ควนมิต - ทมวดการทาง จระนะ

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

มาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะเป็นหนึ่งในประเด็นสำคัญของเสาหลักด้านความปลอดภัยทางถนนและหลักการ Safe System ที่ช่วยลดความเสี่ยงของการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนได้ โดยแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๘๐) ได้ตั้งเป้าการยกระดับมาตรฐานยานพาหนะในประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลตามกรอบของคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนยุโรป แห่งสหประชาชาติ (United Nations Economic Commission for Europe: UNECE) อย่างสมบูรณ์ หรือร้อยละ ๑๐๐ ภายในปีที่ ๑๕ ดังนั้น เพื่อให้ยานพาหนะภายในประเทศไทยสอดคล้องตามมาตรฐานสากล ประเทศไทยจำเป็นต้องมีแนวทางในการดำเนินการรับรองข้อกำหนดระดับสากลต่างๆ ในขณะเดียวกันยังจำเป็นต้องสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรฐานยานพาหนะ การใช้พาหนะอย่างปลอดภัย และการตรวจสภาพยานพาหนะเช่นกัน ยุทธศาสตร์นี้จึงครอบคลุมแนวทางการดำเนินงานในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะปลอดภัยโดยเฉพาะ เพื่อมุ่งดำเนินการยกระดับมาตรฐานยานพาหนะ การตรวจสภาพยานพาหนะ และการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับยานพาหนะปลอดภัย

เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๒ คือการลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากการใช้รถที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย^๑

^๑ รถที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย หมายถึง รถที่ไม่มีอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนด อ้างอิงตามกฎกระทรวง กำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. ๒๕๕๑ ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๒๒

เป้าหมาย

- เป้าหมายรายปีระดับจังหวัด:

๑. สัดส่วนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส จาการจราจรยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย ลดลง

๒. สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส จาการถนนที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย ลดลง

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่ช่วยยกระดับมาตรฐานยานพาหนะและสร้างความตระหนักเกี่ยวกับมาตรฐานยานพาหนะได้ ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นการรับรองและมีประกาศรับรองข้อกำหนดข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ ๑๙๕๘ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย และเพิ่มสัดส่วนยานพาหนะที่ได้มาตรฐานสากล รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๒ มีดังนี้

- ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี ๒๕๖๕ – ๒๕๖๗)

๑. มุ่งเน้นการให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับมาตรฐานรถจักรยานยนต์ รวมถึงการเลือกซื้อและการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

๒. มุ่งเน้นการให้ความรู้มาตรฐานยานพาหนะและการใช้ยานพาหนะอย่างปลอดภัย

- ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี ๒๕๖๘ – ๒๕๗๐) เน้นขับเคลื่อนมาตรการเพื่อ

๑. เพิ่มสัดส่วนรถจักรยานยนต์ที่ติดเบรก ABS หรืออุปกรณ์ส่วนควบที่เพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่

๒. ให้หมวกนิรภัยที่วางจำหน่ายในประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

๓. รับรองและมีประกาศกรมการขนส่งทางบกเพื่อรับรองข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ ๑๙๕๘ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยไม่น้อยกว่า ๒๐ ข้อ มีการกำหนดมาตรฐาน ผลิตภัณฑ์ของชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ยานยนต์ตามข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ ๑๙๕๘ มีการแก้ไขเงื่อนไขในการเสียภาษีประจำปีตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ให้รถยนต์และจักรยานยนต์ต้องเข้าตรวจสอบสภาพครั้งแรกหลังจดทะเบียน ภายใน ๔ และ ๒ ปี ตามลำดับ และควรมีข้อกำหนดทางเทคนิคในเชิงวิศวกรรมตามมาตรฐาน ความปลอดภัยสากลครบทุกอย่างสำหรับกลุ่มยานพาหนะเดียวกันที่มีใช้ทั้งในและ ต่างประเทศ รวมถึงข้อกำหนดทางเทคนิคในเชิงวิศวกรรมตามข้อมูลอุบัติเหตุในเชิงป้องกัน การบาดเจ็บตามร่างกายในกลุ่มยานพาหนะที่มีใช้เฉพาะภายในประเทศไทย

กลยุทธ์	เป้าหมาย/ตัวชี้วัด ที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์	แนวทางการดำเนินงาน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	
			ผู้รับผิดชอบหลัก	ผู้สนับสนุน
๑. ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์และอุปกรณ์ส่วนควบพร้อมกับให้ความรู้ด้านมาตรฐานรถจักรยานยนต์และการใช้งานอย่างปลอดภัย	คุณภาพและความปลอดภัยของยานพาหนะอยู่ในระดับสูง	๑) ยานพาหนะ ๒ ล้อทุกคันมีระบบป้องกันล้อล็อก (ABS) และ/หรือ ระบบห้ามล้อร่วม (CBS) ในขณะทำการเบรกเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	- ขนส่งจังหวัดสงขลา - อุตสาหกรรมจังหวัดสงขลา	- ตำรวจภูธรจังหวัดสงขลา
		๒) เผยแพร่ความรู้ประชาชนเกี่ยวกับการเลือกซื้อรถจักรยานยนต์ที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยและการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	- ขนส่งจังหวัดสงขลา - ประชาสัมพันธ์จังหวัดสงขลา	
		๓) ตรวจสอบมาตรฐานหมวกนิรภัยเพื่อให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานและถูกต้อง	- อุตสาหกรรมจังหวัดสงขลา	
๒. ส่งเสริมความตระหนักรู้เกี่ยวกับมาตรฐานยานยนต์และการใช้งานที่ถูกต้อง	ประชาชนมีความรู้เกี่ยวกับมาตรฐานยานยนต์ และการทำงานที่ถูกต้อง	๑) มีการให้ความรู้ประชาชนเกี่ยวกับมาตรฐาน NCAP ในยานยนต์	- ขนส่งจังหวัดสงขลา	- ประชาสัมพันธ์จังหวัดสงขลา
		๒) ให้ความรู้ประชาชนเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยให้ถูกต้อง มีความปลอดภัย เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงได้	- ขนส่งจังหวัดสงขลา	- ประชาสัมพันธ์จังหวัดสงขลา
		๓) ตัวแทนผู้บริโภคหรือองค์กรเอกชน หรือ หน่วยงานราชการที่มียานพาหนะเป็นหลักในการดำเนินการ ในทุกจังหวัดทราบและมีการใช้บริการระบบตรวจสอบยานพาหนะและมาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์ใหม่	- ขนส่งจังหวัดสงขลา	- สภาองค์กรของผู้บริโภคในจังหวัดสงขลา - ตัวแทนองค์กรเอกชนในจังหวัดสงขลา

กลยุทธ์	เป้าหมาย/ตัวชี้วัด ที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์	แนวทางการดำเนินงาน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	
			ผู้รับผิดชอบหลัก	ผู้สนับสนุน
๓.ปรับปรุงมาตรฐาน ยานยนต์เพื่อเพิ่มความ ปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถ ใช้ถนนทุกประเภท	๑) มีการจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้อง กับมาตรฐานยานพาหนะและ รายละเอียดของพาหนะที่เกิด อุบัติเหตุทางถนน ภายใน ๓ ปี	๑) จัดทำโครงการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเรื่อง ประโยชน์และความสำคัญ การทดสอบ การชนของรถใหม่ ให้แก่ประชาชนอย่างทั่วถึง อย่างน้อย ๑ โครงการต่อปี	- ขนส่งจังหวัด สงขลา - บริษัทกลาง คุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ จำกัด สาขาสงขลา	
		๒) มีแผนบูรณาการการกำหนด มาตรฐานชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ยาน ยนต์ที่ใช้บังคับภายในประเทศที่ เป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยการ กำหนดร่วมกันระหว่างหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการขนส่ง ทางบก และ สมอ. ภายใน ๓ ปี	- ขนส่งจังหวัด สงขลา	
		๓) มีการประสานความร่วมมือ ระหว่างกรมการขนส่งทางบกและ สถาบันมาตรวิทยาแห่งชาติในการ ออก ข้อกำหนดการสอบเทียบ เครื่องมือวัด (Calibration) ของ เครื่องมือและอุปกรณ์สำหรับการ ตรวจสอบ ภายใน ๒ ปี	- ขนส่งจังหวัด สงขลา	ตำรวจภูธรจังหวัด สงขลา
		๔) มีข้อกำหนดทางเทคนิคในเชิง วิศวกรรมตามมาตรฐานความ ปลอดภัยสากลครบทุกอย่าง สำหรับ กลุ่มยานพาหนะเดียวกัน ที่มีใช้ทั้งในและต่างประเทศ	- อุตสาหกรรม จังหวัดสงขลา	
		๕) มีข้อกำหนดทางเทคนิคในเชิง วิศวกรรมตามข้อมูลอุบัติเหตุใน เชิงป้องกันการบาดเจ็บตาม ร่างกาย ในกลุ่มยานพาหนะที่มีใช้ เฉพาะภายในประเทศไทย เช่น รถจักรยานยนต์ดัดแปลงพ่วงข้าง รถโรงเรียน รถพยาบาล เป็นต้น	อุตสาหกรรมจังหวัด สงขลา	

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน

การสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย เป็นหลักการที่สอดคล้องกับกรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ค.ศ. ๒๐๒๑ – ๒๐๓๐ และหลักการ Safe System ที่เล็งเห็นถึงความสำคัญของการออกแบบสภาพแวดล้อมที่ให้อภัยได้ (Forgivable environment) โดยตระหนักถึงข้อจำกัดของมนุษย์ในการทนต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน และการกระจายความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนสู่องค์ประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกเหนือจากการมุ่งเป้าไปที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะแต่เพียงผู้เดียว ดังนั้น ในยุทธศาสตร์ที่ ๓ จะเป็นการกำหนดแนวทางของเป้าประสงค์ กลยุทธ์ และตัวชี้วัดที่มุ่งพัฒนาสภาพแวดล้อมและการเดินทางที่ยั่งยืน เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส จากสภาพแวดล้อมที่อาจก่อให้เกิดปัจจัยเสี่ยง ซึ่งครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม โดยมีแนวทางการดำเนินงานเชิงมาตรการที่จะช่วยลดการเปิดรับต่อความเสี่ยงของปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วยประเด็นด้านการจัดการความเร็ว ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย และการสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์

เป้าประสงค์ยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๓ คือการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งให้ความสำคัญกับการจัดการความเร็วในการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล รวมถึงการเดินทางที่ปลอดภัยของกลุ่มเปราะบางและผู้โดยสารขนส่งสาธารณะ เพื่อให้ผู้เดินทางทุกรูปแบบมีทางเลือกการสัญจรที่ปลอดภัยอย่างแท้จริง

เป้าหมาย

๓. เป้าหมายรายปีระดับจังหวัด:

๑. จำนวนผู้เสียชีวิตที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ลดลง

ปี พ.ศ.	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่เกิดขึ้นบนถนนของ		
	กรมทางหลวง (ราย)	กรมทางหลวงชนบท (ราย)	อปท. (ราย)
๒๕๖๖	๓๑	๒	๕๙
๒๕๖๗	๒๘	๒	๕๔
๒๕๖๘	๒๖	๒	๔๙
๒๕๖๙	๒๔	๒	๔๔
๒๕๗๐	๒๒	๒	๓๙

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็น การขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญเกี่ยวกับการพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย ที่ควรต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วน และสามารถคาดหวังผลในระยะสั้นได้ ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นประเด็นที่มีความสำคัญในการลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งระบบ และการส่งเสริมการเดินทางที่ยั่งยืน ที่ต้องขับเคลื่อนต่อเนื่องเพื่อให้เห็นผลในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน มีดังนี้

๔. ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี ๒๕๖๕ – ๒๕๖๘)

๑. เพิ่มพื้นที่ที่มีการใช้เทคโนโลยีเพื่อตรวจจับความเร็วยานพาหนะโดยกำหนดจุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายที่ต้องมีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว

๒. เพิ่มมาตรการชะลอความเร็วในพื้นที่ถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๓. ตรวจประเมินถนน ดำเนินมาตรการเชิงแก้ไข (Road side hazard) โดยปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพในจุดที่เคยเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นพื้นที่ถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๔. ดำเนินมาตรการเพื่อลดจำนวนผู้ขับขี่ที่ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

๕. ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี ๒๕๖๘ – ๒๕๗๐) เน้นขับเคลื่อนมาตรการเพื่อ

๑. เพิ่มพื้นที่ที่มีการใช้เทคโนโลยีเพื่อตรวจจับความเร็วยานพาหนะและบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

๒. ดำเนินมาตรการเชิงป้องกัน โดยมีการตรวจประเมินถนนตามเกณฑ์ของ iRap และปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพในพื้นที่ถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๓. ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล

๔. จัดทำมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐานและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์ให้มากขึ้น

๕. พัฒนาฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ความเร็วเกินกำหนดและปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล

กลยุทธ์	เป้าหมาย/ตัวชี้วัด ที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์	แนวทางการดำเนินงาน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	
			ผู้รับผิดชอบหลัก	ผู้สนับสนุน
๑. ลดความเร็วในการ สัญจรบนถนนของผู้ใช้ รถจักรยานยนต์ และ เยาวชน	๑) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและ ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ (เฉพาะคนขับ) ซึ่งขับขี่เกินกว่าความเร็วตามที่ กฎหมายกำหนดลดลง ๒) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและ ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็เด็กและ เยาวชน (เฉพาะคนขับ) ซึ่งขับขี่ เกินกว่าความเร็วตามที่กฎหมาย กำหนดลดลง	๑) ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วที่ ตรวจจับ ป้ายทะเบียน ของ รถจักรยานยนต์ได้ ในพื้นที่ที่มี การจราจรหนาแน่นและพื้นที่ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์ เพื่อให้ทราบ ถึงจำนวนการติดตั้ง กล้องตรวจจับความเร็วในพื้นที่ ต่าง ๆ	- หมวดการทาง จะนะ - องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น	- สาธารณสุข อำเภอ
		๒) ใช้เครื่องมือชะลอความเร็ว (Traffic calming) และ การลด ขนาดถนน (Road diet) ที่เหมาะสม กับผู้ใช้รถจักรยานยนต์และบริบท ของถนน ตามหลักการ Context Sensitive Design	- ตำรวจภูธรจะนะ - ตำรวจภูธรควนมิต - หมวดการทาง จะนะ - องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น	
๒. ลดความเร็วในการ สัญจรบนถนนด้วยการ ใช้เทคโนโลยีและการ แก้ไขจุดเสี่ยงในระดับ พื้นที่	๑. สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและ ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ขับขี่ รถยนต์ส่วนบุคคล (เฉพาะ คนขับ) ซึ่งขับขี่เกินกว่าความเร็ว ตามที่กฎหมายกำหนดลดลง	๑) ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว ในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น และพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนน โดยควรมีการศึกษาเชิง ประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงจำนวน การติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว ในพื้นที่ต่าง ๆ	ตำรวจภูธรจะนะ ตำรวจภูธรควนมิต - หมวดการทาง จะนะ - องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น	- ตำรวจภูธร จะนะ - ตำรวจภูธร ควนมิต
		๒) ใช้เครื่องมือชะลอความเร็ว (Traffic calming) และ การ ลดขนาดถนน (Road diet) ที่เหมาะสมกับบริบทของถนน ตามหลักการ Context Sensitive Design	- หมวดการทาง จะนะ - องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น	- ตำรวจภูธร จะนะ - ตำรวจภูธร ควนมิต

กลยุทธ์	เป้าหมาย/ตัวชี้วัด ที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์	แนวทางการดำเนินงาน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	
			ผู้รับผิดชอบหลัก	ผู้สนับสนุน
		๓) มีการติดตั้งสัญญาณเตือนและป้ายแสดงข้อกำหนดการจำกัดความเร็วที่สอดคล้องกับข้อกำหนด ในพื้นที่ต่าง ๆ อย่างทั่วถึง	- หมวดการทาง จะนะ - องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่น	- ตำรวจภูธรจะนะ - ตำรวจภูธร ควนมด
		๔) กำหนดจุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายที่ต้องมีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในทุกจังหวัด ภายใน ๑ ปี	- ตำรวจภูธรจะนะ - ตำรวจภูธร ควนมด - หมวดการทาง จะนะ - องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่นใน อำเภอจะนะ	
		๕) กิจกรรมสร้างความตระหนักเกี่ยวกับการใช้ความเร็วต่อสาธารณชนอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยไตรมาสละ ๑ ครั้ง	ท้องถิ่นอำเภอ	องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่น
		๖) ศึกษาและกำหนดหน้าที่และลำดับชั้น (functional of road hierarchy) ของถนนในประเทศไทยและ กำหนดความเร็วที่เหมาะสมตามหน้าที่ของถนน	องค์การปกครองส่วน ท้องถิ่น	
		๗) ผลักดันให้กระบวนการประเมินผลกระทบทางความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Impact Assessment : RIA) เป็นกระบวนการภาคบังคับสำหรับการประเมินการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่ง เช่นเดียวกับการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment)	องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่น	

กลยุทธ์	เป้าหมาย/ตัวชี้วัด ที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์	แนวทางการดำเนินงาน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	
			ผู้รับผิดชอบหลัก	ผู้สนับสนุน
		๘) มีการจัดเก็บข้อมูลการใช้ความเร็วและการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการใช้ความเร็ว ภายใน ๓ ปี	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	
๓. ประเมิน และปรับปรุงถนนให้ปลอดภัย และใช้ข้อมูลอุบัติเหตุเชิงพื้นที่เพื่อจัดการจุดเสี่ยงในถนนทุกรูปแบบ	สัดส่วนของจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไข	๑) ให้ความรู้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกี่ยวกับแนวทางการก่อสร้างถนนที่มีความปลอดภัยสูงสำหรับ ผู้ใช้งานทุกกลุ่ม (รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้รถจักรยาน และคนเดินเท้า) ตามเกณฑ์ของ iRAP โดยดำเนินการสำหรับถนนสายใหม่ที่มีแผนจะดำเนินการก่อสร้าง	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	
		๒) จัดเก็บข้อมูลตั้งต้น (Baseline data) ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนและปริมาณการจราจรบนถนน ในความรับผิดชอบของหน่วยงาน เพื่อให้สามารถทราบถึงจุดเสี่ยง และพื้นที่ถนนที่มีการจราจรคับคั่ง	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	หมวดการทางจระนะ
		๓) ตรวจสอบประเมินถนนเชิงป้องกัน (Proactive) ตามเกณฑ์ของ iRAP สำหรับพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น และพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยดำเนินการตรวจประเมินเพื่อให้เห็นสัดส่วน ของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง กลาง และต่ำ และสามารถกำหนดเป้าหมายในการลดสัดส่วนของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงได้ต่อไป	-หมวดการทางจระนะ - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	
		๔. ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงตามที่ได้ทำการตรวจประเมินเชิงป้องกันตามหลักเกณฑ์ของ iRAP เพื่อลดสัดส่วนของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง	-หมวดการทางจระนะ - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	

กลยุทธ์	เป้าหมาย/ตัวชี้วัด ที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์	แนวทางการดำเนินงาน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	
			ผู้รับผิดชอบหลัก	ผู้สนับสนุน
		๕. ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงที่มี การดำเนินการตรวจประเมินเชิง แก้ไข (Reactive)	-หมวดการทาง จะนะ - องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่น	
๔. ส่งเสริมการเปลี่ยน รูปแบบการเดินทางจาก การใช้พาหนะส่วน บุคคลไปสู่การเดินทาง รูปแบบอื่น ๆ โดยเฉพาะ ระบบขนส่งสาธารณะ และเดิน-จักรยาน	ปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์ หรือใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลดลง	๑. ศึกษาวิจัยเพื่อให้ได้ข้อมูลเชิง ประจักษ์ที่สนับสนุนการเปลี่ยน รูปแบบการเดินทางจากการใช้ รถจักรยานยนต์ไปสู่การใช้ระบบ ขนส่งสาธารณะและการเดินทางที่ ไม่ใช้ยานยนต์มากขึ้น	-หมวดการทาง จะนะ	
		๒. งบประมาณการก่อสร้าง โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม อย่างน้อยร้อยละ ๒๐ จะต้องถูก จัดสรรให้กับ โครงสร้างพื้นฐาน สำหรับการเดินทางที่ไม่ใช้ เครื่องยนต์ (Non-motorized transport) อาทิ ทางรถจักรยาน ทางเดินเท้า ทางข้าม ทางลอด	-หมวดการทาง จะนะ - องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่น	
		๓. มีการจัดทำมาตรฐานถนน สมบูรณ์ (Complete street) และนำมาตราฐานไปใช้ในพื้นที่ ต่าง ๆ	-หมวดการทาง จะนะ - องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่น	
		๔. ปรับปรุงการกำหนดและการ กำกับดูแลมาตรฐานยานยนต์และ อุปกรณ์ของรถสาธารณะ รถรับส่ง นักเรียน รวมถึงรถรับส่งพนักงาน เพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่ง สาธารณะอย่างปลอดภัย	ขนส่งจังหวัดสงขลา	
		๕. ศึกษาหาแนวทางกำหนดราคา จอดรถและการจัดการพื้นที่จอดรถ ผ่านการลดพื้นที่จอดรถในเขตเมือง หรือการกำหนดพื้นที่จอดรถสูงสุด ในเขตเมือง เพื่อสร้างแรงจูงใจให้มี การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลดลง	องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่น	

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

กรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ค.ศ. ๒๐๒๑ – ๒๐๓๐ ได้กล่าวถึงแนวทางที่จะนำไปสู่การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ประสบความสำเร็จ ซึ่งต้องอาศัยรากฐานบริหารจัดการที่มีความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เหนียวแน่น การบูรณาการแผนปฏิบัติงาน การมีงบประมาณและแหล่งทุนที่เพียงพอและเหมาะสม การมีกรอบกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับหลักสากล รวมทั้งการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรที่ทำงานในประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนน ดังนั้น ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๗๐ จะยังคงต้องมุ่งเน้นการสร้างรากฐานที่แข็งแกร่งของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยต่อยอดจากความสำเร็จของการดำเนินงานในช่วงแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ผ่านมา ทั้งนี้ แนวทางการดำเนินงานในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับพัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงาน ประกอบด้วย ประเด็นด้านการจัดการความเร็ว การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ การจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผล และการศึกษาวิจัย และการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน

เป้าประสงค์ยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๔ คือการพัฒนาและเสริมสร้างรากฐานในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีศักยภาพสูงขึ้น สามารถดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายการลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน โดยจะต้องมุ่งเน้นให้เกิด

๑. แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติที่นำไปใช้ได้จริง โดยมีการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง และสามารถปรับแผนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในช่วงเวลาของแผน
๒. กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ
๓. งบประมาณสนับสนุนที่เหมาะสมและเพียงพอ

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญ (Priority) ที่สามารถเสริมสร้างการทำงานเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเร่งด่วน ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่ต้องวางรากฐานการทำงานให้สามารถลดอุบัติเหตุทางถนนได้ในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงาน มีดังนี้

๑. ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี ๒๕๖๕ – ๒๕๖๗):

- ๑) ในประเด็นการจัดการความเร็ว จำเป็นต้องมีการศึกษาและทบทวนกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งพัฒนาฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้ความเร็ว

๒) ในประเด็นการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน มีแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดเป้าหมายเชิงผลลัพธ์ โดยบูรณาการการปฏิบัติราชการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับกระทรวง และมีการเพิ่มสัดส่วนงบประมาณสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเหมาะสม

๓) ในประเด็นเกี่ยวกับถนนและการสัญจรที่ปลอดภัย มีมาตรฐานการออกแบบช่องทางจราจรยานยนต์และการออกแบบถนนในเขตเมืองและบนทางหลวงที่ปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์

๔) ในประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย มีการทบทวนและปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถในกรณีต่างๆ รวมทั้งให้ผู้มีใบอนุญาตขับรถตลอดชีพในครอบครองมาทดสอบสมรรถภาพและเปลี่ยนแปลงประเภทใบอนุญาตขับรถในครอบครอง มีการทบทวนระบบตัดคะแนนความประพฤติของผู้ขับรถสาธารณะและบังคับใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตสำหรับผู้ขับขี่ทั่วไป มีกฎหมายว่าด้วยที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กและที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก มีการศึกษาการควบคุมสื่อโฆษณาเพื่อความปลอดภัยทางถนน มีการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงทุกประเภท ครบทุกจังหวัด นอกจากนี้ควรมีการศึกษากลกระทบบของการใช้ฟิล์มกรองแสงรถยนต์ที่มีขนาดความเข้มสูง

๕) ในประเด็นการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ มีการเพิ่มสัดส่วนผู้ทำประกันภัยภาคบังคับให้ใกล้เคียงร้อยละ ๑๐๐

๖) ในประเด็นการจัดการข้อมูล การติดตามและการประเมินผล และการศึกษาวิจัย มีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดและมีการปรับปรุงแผนแม่บทฯ ในช่วงครึ่งทางของแผน รวมทั้งรายงานความก้าวหน้าให้คณะรัฐมนตรีและประชาชนรับทราบ มีการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (Database) โดยมีระบบข้อมูลอุบัติเหตุระดับชาติและข้อมูลอุบัติเหตุเชิงลึกในระดับพื้นที่ และมีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดทุกไตรมาส ในช่วงครึ่งทางของแผน (Mid-term)

๗) ในประเด็นการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน มีกลไกการบริหารจัดการระหว่างส่วนกลางและท้องถิ่น การจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์ และการจัดตั้งทีมสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนเชิงลึกในระดับจังหวัด นอกจากนี้ ควรเริ่มต้นการเพิ่มศักยภาพบุคลากรท้องถิ่นที่ทำหน้าที่ด้านความปลอดภัยทางถนน

๒. ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี ๒๕๖๔ – ๒๕๗๐):

๑) ในประเด็นการจัดการความเร็ว มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วที่สอดคล้องกับบริบทของผังเมือง ระดับศักยภาพ และลักษณะการใช้งานของถนน มีแก้ไขอัตราโทษปรับของการขับขี่เกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนดให้เพิ่มขึ้นในรูปแบบขั้นบันได และมีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วอยู่ในฉบับเดียวกัน

๒) ในประเด็นการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน มีระดับคะแนนของดัชนีการประเมินด้านกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้จัดทำโดยองค์การอนามัยโลกอยู่ในระดับดีมาก

๓) ในประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย มีการปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยให้แบ่งตามลักษณะทางกายภาพของรถเท่านั้น มีกฎหมายว่าด้วยการควบคุมสื่อโฆษณาเพื่อความปลอดภัยทางถนน และมีหน่วยงานกำกับดูแลและควรมีการจัดตั้งศูนย์วิชาการด้านการบังคับใช้กฎหมาย

๔) ในประเด็นการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ เพิ่มความครอบคลุมของระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาลในทุกตำบล

๕) ในประเด็นการจัดการข้อมูล การติดตามและการประเมินผล และการศึกษาวิจัย มีหน่วยงานวิชาการในการขับเคลื่อนนโยบายในระดับประเทศ/สถาบันวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน

กลยุทธ์	เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์	แนวทางการดำเนินงาน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	
			ผู้รับผิดชอบหลัก	ผู้สนับสนุน
๑. ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความเร็วให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและสอดคล้องกับหลักสากล	๑) มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วที่สอดคล้องกับบริบทของผังเมือง ลำดับศักดิ์ และลักษณะการใช้งานของถนนภายใน ๕ ปี ๒) มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วอยู่ในฉบับเดียวกันภายใน ๕ ปี	มีแผนการจัดการความเร็วบนถนนในระดับประเทศภายใน ๓ ปี	- ขนส่งจังหวัดสงขลา - ตำรวจภูธรจังหวัดสงขลา	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดสงขลา
๒. เสริมความแข็งแกร่งของรากฐานการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน	๑) มีแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดเป้าหมายเชิงผลลัพธ์ (Result Focus) และกรอบระยะเวลาดำเนินการที่ชัดเจน และบูรณาการการปฏิบัติราชการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับกระทรวง ประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ และกระทรวงสาธารณสุข	๑) สร้างความร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศในระยะยาวเพื่อกำหนดทิศทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยให้สอดคล้องกับกรอบการดำเนินงานของนานาชาติ	- ปก.จังหวัดสงขลา - แขวงทางหลวงชนบทสงขลา - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดสงขลา	- ศึกษาธิการจังหวัดสงขลา - ตำรวจภูธรจังหวัดสงขลา - ประชาสัมพันธ์จังหวัดสงขลา - สาธารณสุขจังหวัดสงขลา
	๒) กำหนดสัดส่วนงบประมาณประจำปีสำหรับการดำเนินงานติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road safety furniture) ในถนนเส้นใหม่อย่างต่ำที่ร้อยละ ๕ ของงบประมาณประจำปี และส่งเสริมการใช้งบประมาณการสำหรับการบำรุงรักษาถนนเส้นเดิมให้มีความปลอดภัยมากขึ้น		- แขวงทางหลวงสงขลา ๑,๒ - แขวงทางหลวงชนบทสงขลา - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดสงขลา	

กลยุทธ์	เป้าหมาย/ตัวชี้วัด ที่ส่งผลกระทบต่อเป้าประสงค์	แนวทางการดำเนินงาน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	
			ผู้รับผิดชอบหลัก	ผู้สนับสนุน
๓. ปรับปรุงมาตรฐานถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท	มาตรฐานความปลอดภัยของถนนเพิ่มขึ้น	๑) มีมาตรฐานการออกแบบช่องทางรถจักรยานยนต์และการออกแบบถนนในเขตเมืองและบนทางหลวง ที่ปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะจุดที่เป็นพื้นที่ ทางข้าม ทางแยก จุดกลับรถ ภายใน ๒ ปี	- แขวงทางหลวงสงขลา ๑,๒ - แขวงทางหลวงชนบทสงขลา - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดสงขลา	
๔. เพิ่มความครอบคลุมของบริการแพทย์ฉุกเฉินที่มีคุณภาพและลดเวลาการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ	๑) มีระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาลครอบคลุมทุกตำบล ร้อยละ ๙๑ ในปี ๒๕๗๐ ๒) อัตราการเข้าถึงบริการของผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) โดยทีมปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉินเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๘๘ ในปี ๒๕๗๐ ๓) ผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) ได้รับบริการรักษาพยาบาล (Response Time) ตั้งแต่รับแจ้งเหตุถึงจุดเกิดเหตุภายใน ๑๐ นาที ในระยะ ๑๐ กิโลเมตร เป็นร้อยละ ๘๐ ในปี ๒๕๗๐ ๔) ผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) ได้รับบริการรักษาพยาบาล ตั้งแต่รับแจ้งเหตุจนถึงโรงพยาบาล (Mission Time) ในระยะ ๑๐ กิโลเมตรไม่เกิน ๖๐ นาที ร้อยละ ๖๗ ในปี ๒๕๗๐	๑) เพิ่มระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาลให้ครอบคลุมทุกตำบล	- เครือข่ายกู้ชีพในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดสงขลา - สาธารณสุขจังหวัดสงขลา - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดสงขลา - ศูนย์รับแจ้งเหตุฯ ๑๖๖๙	
		๒) เพิ่มจำนวนการทำกรณธรรมประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์	- สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยจังหวัดสงขลา - บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาสงขลา	

กลยุทธ์	เป้าหมาย/ตัวชี้วัด ที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์	แนวทางการดำเนินงาน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	
			ผู้รับผิดชอบหลัก	ผู้สนับสนุน
๕. เพิ่มประสิทธิภาพ ของกระบวนการ ติดตามและประเมินผล ทั้งระบบ	๑) มีการติดตามและประเมินผล ตัวชี้วัดทุกไตรมาส ในช่วงครึ่ง ทางของแผน (Mid-term) หรือ ภายในปี ๒๕๖๗ และเมื่อสิ้นสุด แผน หรือภายในปี ๒๕๗๑	๑) ให้ความร่วมมือในการจัดตั้ง ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน แห่งชาติ และศูนย์อุบัติเหตุ ทางถนนแห่งชาติ	- ปก.จังหวัดสงขลา - สาธารณสุขจังหวัด สงขลา - ตำรวจภูธรจังหวัด สงขลา - บริษัทกลาง คุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ จำกัด สาขา สงขลา	องค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่นในจังหวัด สงขลา
	๒) มีการเพิ่มศักยภาพบุคลากร ที่ทำหน้าที่ติดตามและ ประเมินผล (Capacity building) อย่างน้อย ไตรมาสละ ๑ ครั้ง		ปก.จังหวัดสงขลา สาธารณสุขจังหวัด สงขลา ตำรวจภูธรจังหวัด สงขลา บริษัทกลางคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาสงขลา	
	๓) มีการติดตามและประเมินผล การใช้งบประมาณเพื่อการ ดำเนินงานด้านความปลอดภัย ทางถนนของหน่วยงานที่ รับผิดชอบ รวมทั้งหน่วยงาน ให้ทุน		- ปก.จังหวัดสงขลา - ปก.จังหวัด สาขา เทพา/ระโนด	องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่นใน จังหวัดสงขลา
๖. ยกระดับกระบวนการ มีส่วนร่วมและการ กระจายอำนาจของ การทำงานด้านความ ปลอดภัยทางถนนใน ระดับท้องถิ่น	๑) มีกลไกการบริหารจัดการ ระหว่างส่วนกลางและท้องถิ่น โดยบูรณาการการทำงาน ระหว่าง สปถ. จังหวัด สงขลา. อำเภอก และ สปถ. อปท. ในทุกจังหวัด ภายใน ๓ ปี ๒) มีการจัดประชุม สปถ.อปท. (ท้องถิ่น) ในลักษณะการ แลกเปลี่ยนประสบการณ์ ทำงาน ไตรมาสละ ๑ ครั้ง ๓) มีคณะทำงานวิเคราะห์ อุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด และอำเภอ อย่างน้อยปีละ ๑ ทีมต่อจังหวัด	๑) สนับสนุนให้เกิดการจัดตั้งด้าน ชุมชนและการเฝ้าระวังอุบัติเหตุ ทางถนนในระดับครอบครัวและ ชุมชน ในพื้นที่ที่ยังไม่เคย ดำเนินการ และเพิ่มความถี่และ ช่วงเวลาดำเนินการของด้าน ชุมชนในพื้นที่ที่เคยดำเนินการ แล้ว	- ปก.จังหวัดสงขลา - องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่นใน จังหวัดสงขลา - อำเภอกในจังหวัด สงขลา - องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่นใน จังหวัดสงขลา	- สปถ. อำเภอก - สปถ. อปท. - เครือข่ายองค์กร ผู้บริโภคร

กลยุทธ์	เป้าหมาย/ตัวชี้วัด ที่ส่งผลกระทบต่อเป้าประสงค์	แนวทางการดำเนินงาน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	
			ผู้รับผิดชอบหลัก	ผู้สนับสนุน
		๒) ทบทวนและปรับปรุงระเบียบ การบริหารจัดการงบประมาณ ของท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับงาน ด้าน ความปลอดภัยทางถนน	- กระทรวงมหาดไทย - สำนักงานการ ตรวจเงินแผ่นดิน	- ปก.จังหวัดสงขลา - ปก.จังหวัด สาขา เทพา/ระโนด - องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่นใน จังหวัดสงขลา - ศปถ. อำเภอ ใน จังหวัดสงขลา - ศปถ. อปท. ในจังหวัดสงขลา - องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่นใน จังหวัดสงขลา
		๓) เพิ่มศักยภาพบุคลากรท้องถิ่น ที่ทำหน้าที่ด้านความปลอดภัย ทางถนนอย่างน้อยปีละ ๒ ครั้ง	- จังหวัดสงขลา - อำเภอ ในจังหวัด สงขลา - องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่นใน จังหวัดสงขลา - ปก.จังหวัดสงขลา - ปก.จังหวัด สาขา เทพา/ระโนด - องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่นใน จังหวัดสงขลา	- ศปถ. อำเภอ ในจังหวัดสงขลา - ศปถ. อปท. ในจังหวัดสงขลา - องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่นใน จังหวัดสงขลา

บทที่ ๔

การขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ

กรอบแนวทางในการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ มุ่งเน้นการบูรณาการความร่วมมือและประสานการปฏิบัติร่วมกันระหว่างศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) กับศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) และหน่วยงานภาคีเครือข่าย ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทุกภาคส่วน เพื่อดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ ในประเด็น ที่สำคัญ ดังนี้

๑. การขับเคลื่อนการดำเนินงานตามเป้าหมายอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด สงขลา โดยบูรณาการความร่วมมือ และประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน นำค่าเป้าหมายอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไปใช้ประกอบการวางแผน การกำหนดมาตรการและแนวทางการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ โดยมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการจัดการความเสี่ยงหลัก ได้แก่ การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การดื่มสุรแล้วขับ และการขับซิ่งจักรยานยนต์

๒. การจัดการข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่

๒.๑ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ประสาน และบูรณาการความร่วมมือกับศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อรวบรวม จัดเก็บ รายงานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ผ่านระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (e - Report) ทั้งช่วงปกติ ช่วงเทศกาล และช่วงที่มีวันหยุดต่อเนื่อง โดยมีแนวทาง ดังนี้

๑) ประสานให้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) มอบหมายผู้รับผิดชอบในการประสานรวบรวม บูรณาการ และตรวจสอบข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ สถานีตำรวจในพื้นที่ โรงพยาบาลในพื้นที่ แล้วทำการบันทึกข้อมูลเข้าระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (e - Report) ให้ถูกต้อง ครบถ้วน ภายในวันที่ ๕ ของเดือนถัดไป

๒) ให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ในฐานะสำนักงานเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ประสานและบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อตรวจสอบความถูกต้องและยืนยันข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนตามที่ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) ได้รายงานเข้าระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (e-Report) ให้ครบถ้วน ภายในวันที่ ๑๐ ของเดือนถัดไป

๓) ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุใหญ่หรืออุบัติเหตุที่น่าสนใจ ให้ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ตรวจสอบข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและรายงานข้อมูลตามแบบรายงานอุบัติเหตุใหญ่หรืออุบัติเหตุที่น่าสนใจในระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (e - Report) ทันที

๒.๒ ผลักดันให้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานด้านข้อมูลและติดตามประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่ ภายใต้คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อปท. เพื่อเป็นทีมในการติดตาม วิเคราะห์ สรุปผลข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน ใช้ประกอบการกำหนดแผน มาตรการ แนวทางในการดำเนินงานของพื้นที่ต่อไป

๒.๓ นำข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่มาวิเคราะห์ สรุปผล และใช้ประกอบการกำหนดแนวทางในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้เหมาะสมกับสภาพปัญหาของพื้นที่

๒.๔ มีการนำข้อมูลไปสื่อสารกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ผ่านเวทีการประชุม หรือช่องทางอื่นๆ เช่น เสียงตามสายของชุมชนหมู่บ้าน เวทีประชุมกำนันผู้ใหญ่บ้าน วิทยุสื่อสารออนไลน์ เป็นต้น เพื่อสะท้อนให้ตระหนักถึงความรุนแรงของปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ รวมถึงเป็นฐานข้อมูลในการกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาในระยะต่อไป

๓. จัดประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด / คณะอนุกรรมการ/คณะทำงาน หรือประชุมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่

๓.๑ จัดการประชุมคณะกรรมการ ศปถ. จังหวัด/คณะอนุกรรมการ/คณะทำงาน เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง ไม่น้อยกว่าปีละ ๘ ครั้ง โดยควรมีประเด็นสำคัญ ดังนี้

๑) สถิติอุบัติเหตุทางถนนรายเดือน เช่น จำนวนอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ เสียชีวิต สาเหตุ ฯลฯ

๒) ข้อมูลอุบัติเหตุที่เป็นกระแสทางสังคม อุบัติเหตุใหญ่

๓) ข้อมูลจุดเสี่ยง จุดอันตราย และการดำเนินการปรับปรุง แก้ไข

๔) ผลการดำเนินการมาตรการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการ ๑๐ รสขม

๕) การติดตามผลการดำเนินงานของหน่วยงานตามแผน ข้อสั่งการที่เกี่ยวข้อง

๖) การวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหา และร่วมกันกำหนดมาตรการ แนวทางในการแก้ปัญหา โดยให้ความสำคัญกับความเสี่ยงหลัก ได้แก่ การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การดื่มแล้วขับ การขับซัดจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย รวมถึงความเสี่ยงเฉพาะอื่นๆ ในพื้นที่

๓.๒ กรณีมีการมอบหมาย สั่งการในประเด็นที่สำคัญ ให้มีการแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนให้ดำเนินการ พร้อมกำหนดให้มีการรายงานความคืบหน้าในการดำเนินการในการประชุมครั้งถัดไป

๓.๓ จัดทำสรุปรายงานการประชุมคณะกรรมการ ศปถ. จังหวัด/คณะอนุกรรมการ/คณะทำงาน

๔. การจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่

ให้ ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท. บูรณาการร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วนจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๗ ให้สอดคล้องกับปัญหาสถานการณ์ในพื้นที่ รวมถึงเป็นไปตามกรอบนโยบาย แผนแม่บท แผนปฏิบัติการของ ศปถ. และสามารถขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติในพื้นที่ ได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยมีแนวทางการดำเนินการ ดังนี้

๔.๑ แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๗ โดยมีหน่วยงานภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมเป็นคณะทำงาน

๔.๒ จัดการประชุมคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อร่วมกันกำหนดกรอบแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ กำหนดมาตรการ แผนงานโครงการ หน่วยงานรับผิดชอบ ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนร่วมกันยกร่างแผนปฏิบัติการฯ โดยนำข้อมูลสถิติ ปัญหา สถานการณ์ในพื้นที่ รวมถึงนโยบาย แผนแม่บท แผนปฏิบัติการของ ศปถ. (ส่วนกลาง) มาพิจารณากำหนดรายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ระดับพื้นที่ ให้เหมาะสม

๔.๓ เสนอแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๗ ให้คณะกรรมการ ศปถ.พิจารณาให้ความเห็นชอบ

๔.๔ เสนอให้ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอนุมัติแผนปฏิบัติการฯ และแจ้งให้หน่วยงานทุกภาคส่วนนำไปใช้เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่

๕. ขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตามแนวทาง.มาตรการ นโยบาย แผนปฏิบัติการฯ ทั้งในช่วงปกติ ช่วงเทศกาล และช่วงที่มีวันหยุดต่อเนื่องให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

๕.๑ สื่อสารแผน แนวทาง มาตรการ นโยบาย แผนปฏิบัติการฯ ข้อสั่งการ ฯลฯ ทั้งในช่วงปกติ ช่วงเทศกาล และช่วงที่มีวันหยุดต่อเนื่อง ให้หน่วยงานต่าง ๆ รับทราบและใช้เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินการ อาทิ การชี้แจง/มอบหมาย/สั่งการผ่านเวทีการประชุมคณะกรรมการ/คณะทำงานที่เกี่ยวข้อง หรือการมีหนังสือมอบหมาย/สั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการ เป็นต้น

๕.๒ ประสานการปฏิบัติกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีการดำเนินการตามแผน แนวทาง มาตรการ นโยบาย แผนปฏิบัติการฯ ให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

๕.๓ มีการติดตาม รายงานผล/ความคืบหน้าในการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง อาทิ ให้รายงานผลการดำเนินงานในการประชุมคณะกรรมการ/คณะทำงานที่เกี่ยวข้อง

๕.๔ มีการประเมินผลตามตัวชี้วัด การถอดบทเรียนและสรุปผลการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ ตามแผน มาตรการ แนวทางที่เกี่ยวข้อง ทั้งในช่วงปกติ ช่วงเทศกาล และช่วงที่มีวันหยุด เพื่อวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค ปัจจัยความสำเร็จ และกำหนดแนวทางในการขับเคลื่อนการดำเนินงานในระยะต่อไป

๖. ส่งเสริม สนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ของ สปถ.อำเภอ และ สปถ.อปท.

๖.๑ ผลักดันให้มีการจัดตั้ง สปถ.อปท. และแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อบูรณาการการทำงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ให้ครอบคลุมทุกแห่ง

๖.๒ สื่อสารและสร้างการรับรู้เกี่ยวกับนโยบาย แผน มาตรการ แนวทาง ข้อสั่งการ ฯลฯ ทั้งในช่วงปกติ ช่วงเทศกาล และช่วงที่มีวันหยุดต่อเนื่อง ให้ สปถ.อำเภอ และ สปถ.อปท. นำไปขับเคลื่อนสู่ การปฏิบัติร่วมกับหน่วยงานต่างๆ ในระดับอำเภอ ท้องถิ่น ชุมชน

๖.๓ สนับสนุนให้ สปถ.อำเภอ และ สปถ.อปท. จัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ระดับอำเภอ ท้องถิ่น ให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาของพื้นที่ และเป็นไปตามกรอบนโยบาย แผนแม่บท แผนปฏิบัติการฯ ระดับจังหวัด และประเทศ

๖.๔ ผลักดันให้ สปถ.อปท. มีการบรรจุประเด็นการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ไว้ในแผนพัฒนาท้องถิ่น เพื่อขอรับการจัดสรรงบประมาณในการดำเนินการให้เกิดความต่อเนื่อง

๖.๕ ประสานการปฏิบัติกับ สปถ.อำเภอ สปถ.อปท. ในการดำเนินกิจกรรม/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ ท้องถิ่น อาทิ แก้ปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย การสนับสนุนทีมวิเคราะห์ สาเหตุอุบัติเหตุทางถนนเชิงลึก กรณีเกิดอุบัติเหตุใหญ่/อุบัติเหตุที่น่าสนใจ ร่วมกิจกรรมรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ ประชุมร่วมกับ สปถ.อำเภอ/สปถ.อปท./เวทีประชุมกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ฯลฯ

๖.๖ มีการกำกับ ติดตาม ประเมินผลการดำเนินงานของ สปถ.อำเภอ สปถ.อปท. อย่างต่อเนื่อง เช่น การประชุมร่วมกับ สปถ.อำเภอ/สปถ.อปท. การลงพื้นที่เพื่อติดตามผลการดำเนินงาน การสร้างแบบฟอร์ม/แนวทางให้มีการรายงานผลการดำเนินงานต่อ สปถ.จังหวัด เป็นต้น

๗. การสร้างความร่วมมือในระดับพื้นที่ (Area)

แบ่งแนวทางการสร้างความร่วมมือออกเป็น ๔ ส่วน ประกอบด้วย

๗.๑ การสร้างเครือข่ายความร่วมมือในระดับชุมชน และเครือข่ายความร่วมมือขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ใกล้เคียงกัน เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการสนับสนุนการดำเนินงานในขอบเขตที่ครอบคลุมระหว่างพื้นที่หลาย อบต. และเป็นการสนับสนุนการสร้างภาคีความร่วมมือจากพื้นที่

๗.๒ การสร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคีความปลอดภัยทางถนน ซึ่งอยู่ภายใต้การประสานงานกับ ปภ. หรือ ศปถ.จังหวัด/อำเภอ เช่น อาสากู้ภัย หรือ รพสต. ที่เข้าร่วม เป็นต้น ให้มีขีดความสามารถสูงขึ้น มาตรฐานการดำเนินงานที่สอดคล้องกับสภาพความท้าทายในปัจจุบัน

๗.๓ การสร้างความร่วมมือกับภาคเอกชนในพื้นที่เพื่อการสนับสนุนการลงทุน หรือการพัฒนา ระบบเทคโนโลยี หรือระบบบริหารจัดการการรับมือเหตุทางถนน

๗.๔ การสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย อาทิ โรงเรียนในสังกัด สพฐ. หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ศูนย์เยาวชน ศูนย์การเรียนรู้ชุมชน เป็นต้น เพื่อขับเคลื่อนให้การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนเกิดขึ้นได้จริง

บทที่ ๕

การติดตามประเมินผลแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อบต.ตลิ่งชัน พ.ศ. ๒๕๖๘
แนวคิดเกี่ยวกับการกำกับติดตาม ประเมินผล และรายงาน

การกำกับติดตาม ประเมินและรายงานผลแผนงานและแผนปฏิบัติการเป็นกิจกรรมสำคัญที่มุ่งรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลทั้งในเชิงคุณภาพและแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อนำเสนอให้ผู้บริหารได้รับทราบข้อมูลอย่างต่อเนื่องเป็นระยะ และเพื่อตรวจสอบ ตลอดจนการประเมินประสิทธิภาพของแผนงานและแผนปฏิบัติการตามเป้าหมายและดัชนีชี้วัดที่กำหนด

จึงได้กำหนดระบบและกลไกในการติดตามประเมินผลแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อบต.ตลิ่งชัน ประจำปี พ.ศ.๒๕๖๘ ขึ้นเพื่อให้สามารถนำผลของการประเมินมาปรับปรุงและพัฒนาแผนงานในปีต่อไปให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้อาจต้องมีการปรับปรุงวิธีการดำเนินงานหรือปรับเปลี่ยนเป้าหมายของกิจกรรมต่างๆให้เหมาะสมกับทรัพยากรหรือสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปในระหว่างปีงบประมาณ

การกำกับติดตาม ประเมินและรายงานผลแผนงานและแผนปฏิบัติการระดับ อปท. แบ่งได้เป็น ๒ ส่วน คือ

๑) การติดตาม การดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี

๒) การประเมินผลสัมฤทธิ์ของโครงการ

ข้อมูลที่ได้จากการติดตามและประเมินผลดังกล่าว จำเป็นต้องมีการตรวจสอบและพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบ เพื่อให้เกิดประโยชน์ มีประสิทธิภาพ และพึงพอใจของบุคลากรเพื่อสร้างความร่วมมือของหน่วยงานทุกภาคส่วนจนเกิดความเชื่อมั่นในระบบและนำไปใช้ประโยชน์ได้เต็มที่ ซึ่งกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยได้กำหนดแนวทางในการรายงานผลการดำเนินงานไว้แล้ว เช่น ให้มีการรายงานความก้าวหน้าการดำเนินงาน/โครงการโดยการรายงานผ่านการประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนแต่ละระดับทุก ๒ เดือน และการรายงานการประมวลผลสถิติอุบัติเหตุทางถนนผ่านระบบฐานข้อมูลของหน่วยงาน ให้มีการสรุปผลการดำเนินงาน/โครงการเป็นระยะตามกำหนดในเดือน ตุลาคมและมีนาคม เป็นต้น

แผนการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผน

ที่	การติดตาม/การประเมินผล	ระยะเวลา	หน่วยงานเกี่ยวข้อง	วิธีการ	กลไก
๑.	ติดตามเป้าหมายการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดสงขลา	ทุก ๓ เดือน	- สำนักงานสาธารณสุข อำเภอจะนะ - ตำรวจภูธรจังหวัดสงขลา - บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาสงขลา - แขวงทางหลวงชนบท สงขลา - แขวงทางหลวงสงขลาที่ ๑,๒	ติดตามการเปลี่ยนแปลงอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยใช้ข้อมูล ๓ ฐาน	- ศปถ.จังหวัด - คณะอนุกรรมการบูรณาการข้อมูลฯ (ข้อมูล ๓ ฐาน)

ที่	การติดตาม/การประเมินผล	ระยะเวลา	หน่วยงานเกี่ยวข้อง	วิธีการ	กลไก
๒	ติดตามการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี	ทุก ๓ เดือน	ทุกหน่วยงาน	- ติดตามการปฏิบัติงานตามปฏิทินกิจกรรมประจำเดือน และมีการปรับปรุงแก้ไขเกณฑ์การประเมินตัวชี้วัดตามความเหมาะสม	- การประชุม ศปด.จังหวัด - การประชุม ศปด.อำเภอ - การประชุม ศปด.อปท.
๓	ประเมินผลประโยชน์ของแผนปฏิบัติการ	ปลายปีงบประมาณ	ทุกหน่วยงาน	ใช้แบบสอบถาม	แต่ละหน่วยสรุปผลการปฏิบัติต่อ ศปด. รวมทั้งหาแนวทางปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงาน

การติดตาม (Monitoring) การติดตามจะเน้นความก้าวหน้าของโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ว่าเป็นไปตามแผนหรือไม่ และจะปรับแผนหรือเน้นย้ำการทำงานอย่างไร ศปด.อำเภอ ควรมีการติดตามให้กำลังใจการทำงานของคณะทำงานต่าง ๆ เป็นระยะ เช่น ศปด.อปท. สถานศึกษา สถานประกอบการ หน่วยงาน หรือเครือข่ายอื่น ๆ ที่ร่วมกันขับเคลื่อนการทำงาน โดยมีแนวทางการติดตามที่มีประสิทธิภาพ ดังนี้

๑. วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อติดตามเป็นระยะ เช่น รายไตรมาส เพื่อติดตามความก้าวหน้าการทำงาน โดยคณะทำงาน/คณะอนุกรรมการ

๒. ประชุมคณะทำงาน/คณะอนุกรรมการ ประจำเดือนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อสะท้อนความก้าวหน้าต่อ ศปด.อำเภอ หรือการประชุมประจำเดือนของอำเภอ สำหรับเน้นย้ำ ปรับแผนการทำงาน

๓. ลงพื้นที่ติดตามการทำงาน ศปด.อปท./สถานศึกษา โดยผู้บริหารและคณะทำงาน

๔. สื่อสารนโยบาย สถานการณ์ เหตุการณ์ ประสานงาน รายงานการทำงานเป็นระยะผ่าน Social Media เช่น Line group เป็นต้น

๕. จัดเวทีนำเสนอผลงานของเครือข่าย ของ ศปด.อปท. หรือระดับสถานศึกษา แลกเปลี่ยนเรียนรู้

๖. สนับสนุนการส่งผลงานของเครือข่ายในพื้นที่ในการประเมินรับรองคุณภาพการทำงาน ทั้งในระดับจังหวัด ระดับเขต ระดับประเทศ เพื่อเสริมพลังเครือข่าย สร้างความภาคภูมิใจ เกิดผลงานเชิงประจักษ์ ทำให้มีความต่อเนื่อง ทั้งการทำงานในระยะต่อไป และได้การสนับสนุนงบประมาณ

การติดตามประเมินผลจะช่วยให้ทราบถึงความก้าวหน้าของการดำเนินงานว่าใกล้เคียงกับเป้าหมายเพียงใด กล่าวคือการติดตามประเมินผล เป็นส่วนของกระบวนการดำเนินงานด้านการกำกับควบคุม เพื่อติดตามความก้าวหน้าของภารกิจและประเมินว่าภารกิจสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้หรือไม่ โดยการกำหนดดัชนีการติดตามประเมินผล เพื่อเป็นเกณฑ์ในการวิเคราะห์ว่า สถานการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้หรือไม่ เมื่อเทียบกับเกณฑ์ หรือดัชนีที่กำหนดไว้ นอกจากนี้ การติดตามประเมินผลยังสามารถช่วยวิเคราะห์ให้ทราบ

ถึงปัจจัยของเหตุแห่งความสำเร็จและความล้มเหลวได้ ซึ่งสามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการปรับปรุงแนวทางดำเนินการในปีต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การติดตามประเมินผลการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา พ.ศ. ๒๕๖๘ ได้กำหนดแนวทางการดำเนินงาน ไว้ดังนี้

๑. ให้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจัดส่งคำสั่งการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสงขลา ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลาทราบ

๒. ให้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจัดส่งแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอำเภอ พ.ศ. ๒๕๖๘ ให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสงขลาในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลาทราบ

๓. ให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ผู้บริหารหรือหัวหน้าส่วนราชการติดตามการดำเนินการป้องกันการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในส่วนที่รับผิดชอบอย่างต่อเนื่อง และรายงานปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอการดำเนินงานให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสงขลา ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลาทราบ

๔. ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รายงานการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ เพื่อทราบถึงผลการดำเนินงานตามเป้าหมาย ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสงขลา ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลารวบรวม เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนดรายงานผล ดังนี้

รอบ ๖ เดือน (๓๑ มีนาคม ๒๕๖๘) ภายในวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๘

รอบ ๑๒ เดือน (๓๐ กันยายน ๒๕๖๘) ภายในวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๘

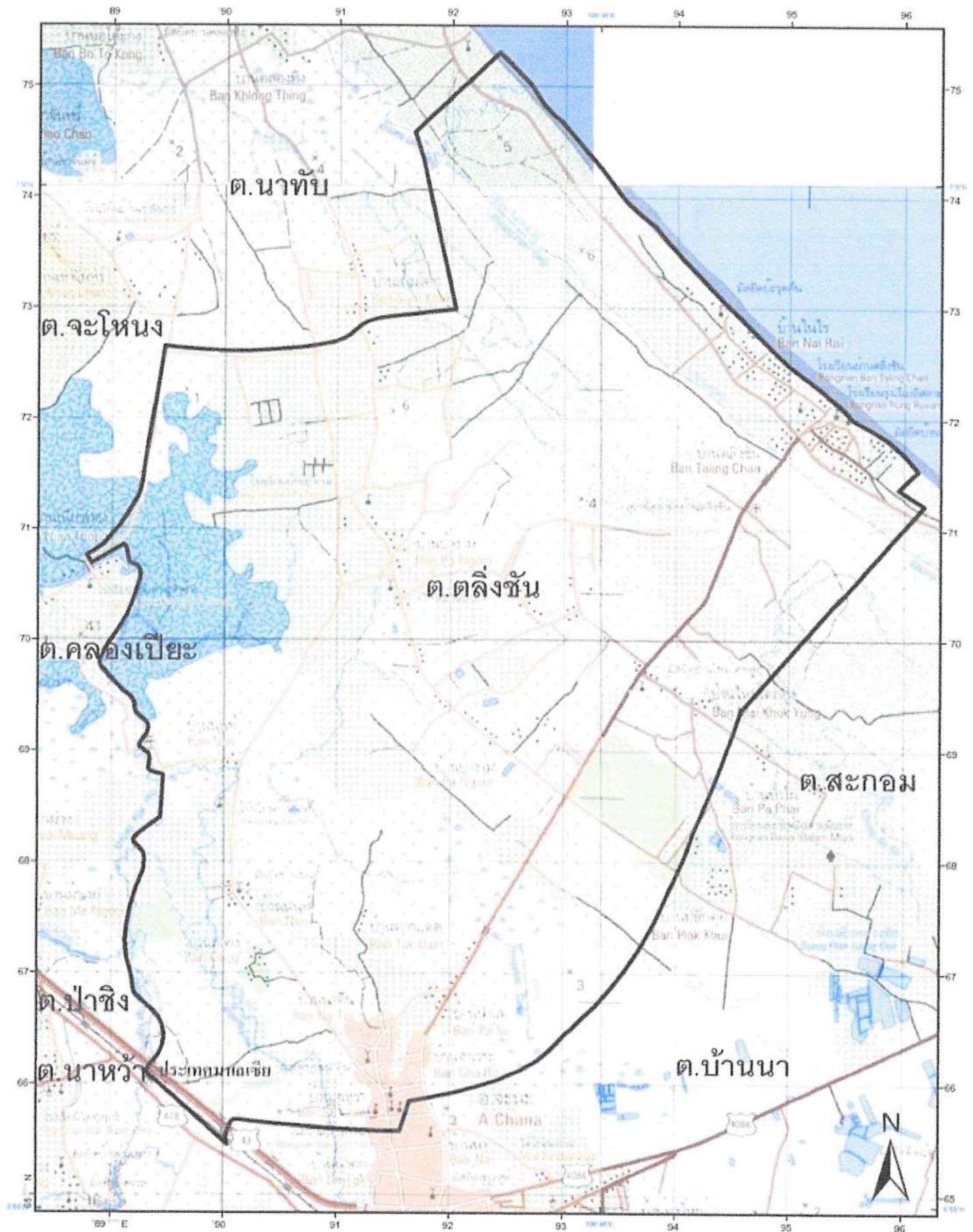


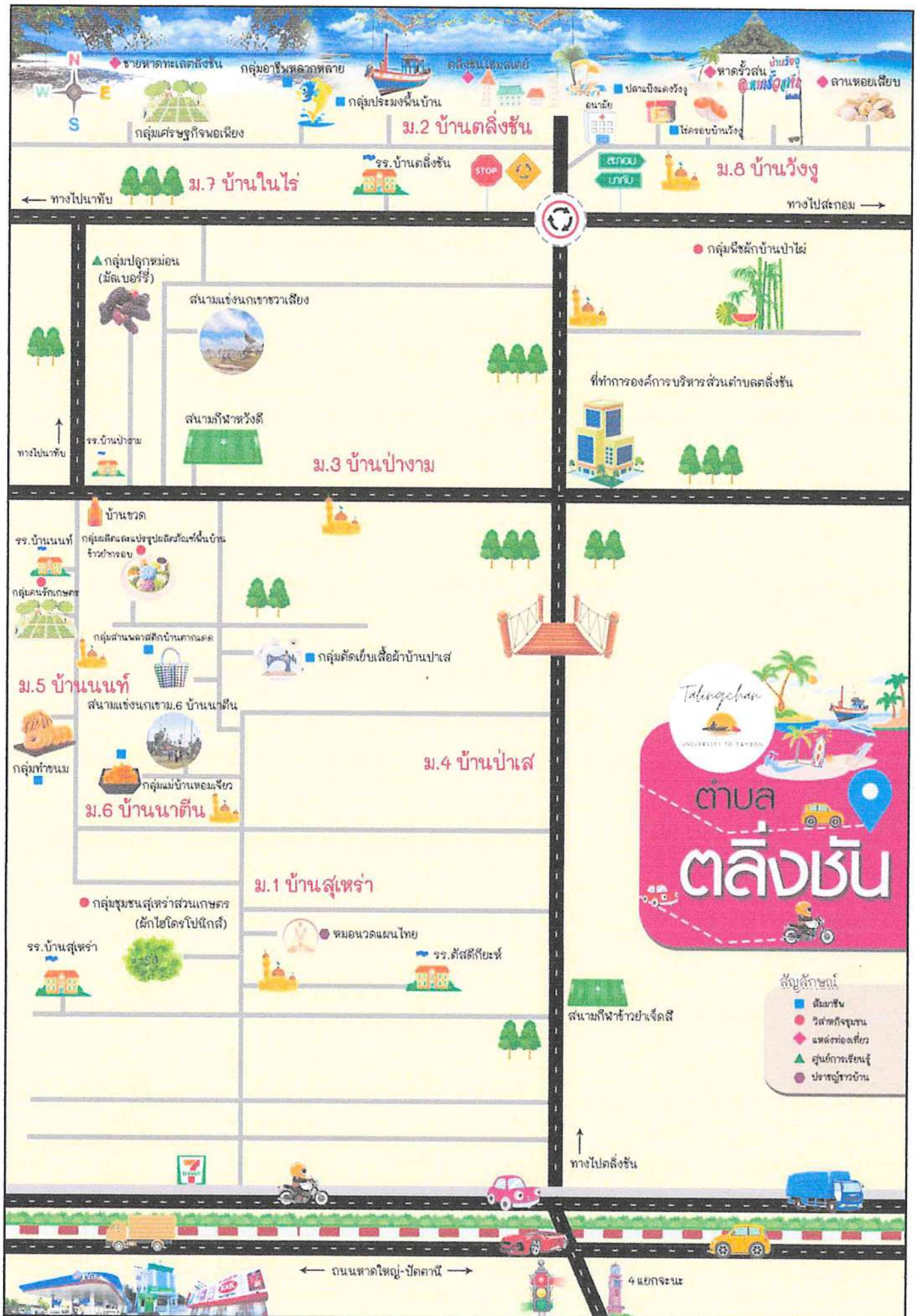
(นายอานนท์ สะเม้าะ)

นายกองค์การบริหารส่วนตำบลลิงชัน

ผู้อำนวยการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลลิงชัน

ภาคผนวก ก





ภาคผนวก ข



คำสั่งองค์การบริหารส่วนตำบลดงช้าง

ที่ ๐๗๒ /๒๕๖๕

เรื่อง จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การบริหารส่วนตำบลดงช้าง

ด้วยในปัจจุบันสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และทวีความรุนแรงอย่างต่อเนื่องก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิต และทรัพย์สินของประชาชนในทุกพื้นที่ ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมเป็นจำนวนมากนับมูลค่ามิได้ ซึ่งในขณะนี้พบว่าประชาชน มีการใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมาก ทำให้ปริมาณการจราจรบนถนนทางหลวงสายต่างๆหนาแน่น และมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงมากขึ้นเรื่อยๆ ดังนั้นเพื่อให้การป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ให้ลดความสูญเสียจากการบาดเจ็บเสียชีวิต ทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนนให้ลดลงเหลือน้อยที่สุด และเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

อาศัยอำนาจตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔ ข้อ ๒๒ องค์การบริหารส่วนตำบลดงช้าง อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา จึงจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การบริหารส่วนตำบลดงช้างขึ้น เพื่อเป็นศูนย์อำนวยการประสานงานบูรณาการการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนเป็นศูนย์รวบรวมข้อมูล สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในระดับท้องถิ่น เพื่อนำข้อมูลไปสู่การวิเคราะห์ถึงสาเหตุ และกำหนดมาตรการแนวทางแก้ไขปัญหาดังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ จึงแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การบริหารส่วนตำบลดงช้าง ดังนี้

๑. นายก อบต.ดงช้าง		ประธานกรรมการ
๒. นายสอและ ดุหมั่น	รอง นายก อบต.ดงช้าง	รองประธานกรรมการ
๓. ปลัด อบต.ดงช้าง		กรรมการ
๔. ผู้อำนวยการกองคลัง		กรรมการ
๕. ผู้อำนวยการกองช่าง		กรรมการ
๖. ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านดงช้าง		กรรมการ
๗. ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านปางาม		กรรมการ
๘. ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านสุเหร่า		กรรมการ
๙. ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านนนท์		กรรมการ
๑๐. ผู้จัดการส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต ๗ บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)		กรรมการ
๑๑. กำนันตำบลดงช้าง		กรรมการ
๑๒. นายหะหม๊ะ เต๊ะเก๊ะ	ภาคประชาสังคม	กรรมการ
๑๓. นายคนรอธิม ชายหาะ	ภาคประชาสังคม	กรรมการ
๑๔. ประธานสภา อบต.ดงช้าง		กรรมการ

- | | |
|--|----------------------------|
| ๑๕. ประธานคณะกรรมการประสานงานศูนย์ อปพร. อบต.ตลิ่งชัน | กรรมการ |
| ๑๖. ประธานอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน ตำบลตลิ่งชัน | กรรมการ |
| ๑๗. หัวหน้าสำนักปลัด | กรรมการและเลขานุการ |
| ๑๘. ผอ.รพ.สต.ตลิ่งชัน | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |
| ๑๙. นักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |

ให้คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลตลิ่งชัน มีอำนาจหน้าที่ดังนี้

๑. จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลตลิ่งชัน

๒. ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตองค์การบริหารส่วนตำบลตลิ่งชัน โดยร่วมเจ้าหน้าที่ตำรวจ ฝ่ายปกครอง หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการตั้งจุดตรวจ/ด่านตรวจร่วม อย่างต่อเนื่อง ตลอดทั้งปี

๓. ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตองค์การบริหารส่วนตำบลตลิ่งชัน โดยการจัดประชาคม หมู่บ้าน/ชุมชน เพื่อกำหนดกติกาหรือธรรมเนียมหมู่บ้านร่วมกัน

๔. จัดให้มีศูนย์ข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลตลิ่งชัน โดยรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ แล้วเสนอต่อที่ประชุมเจ้าหน้าที่องค์การบริหารส่วนตำบลตลิ่งชันในการประชุมประจำเดือน ทุกเดือน

๕. ประชาสัมพันธ์ผ่านเครือข่ายสถานีวิทย์โทรทัศน์ สถานีวิทยุ สถานีวิทยุชุมชน หนังสือพิมพ์ หอกระจายข่าว ตลอดจนการบูรณาการความร่วมมือจากองค์กรภาคเอกชน องค์กรภาคสังคม มูลนิธิในการจัดกิจกรรมรณรงค์เพื่อกระตุ้นเตือนและปลูกจิตสำนึกประชาชนให้มีความตระหนักในการระมัดระวังป้องกันอุบัติเหตุทางถนนด้วยตนเอง

๖. สำรวจจุดเสี่ยง จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง หรือสภาพถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบ หากเกิดการชำรุดให้ดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซม ให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยต่อการสัญจร หรือทำป้ายเตือนที่เห็นชัดเป็นระยะๆ

๗. ช่วงเทศกาลให้ขอความร่วมมือผู้รับงานก่อสร้างถนน เร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จ และคืนผิวจราจรก่อนเทศกาล และกรณีที่ยังไม่แล้วเสร็จ ให้ติดตั้งเครื่องหมายเตือนผู้ใช้รถใช้ถนนล่วงหน้าก่อนถึงบริเวณก่อสร้างในระยะที่ปลอดภัย

๘. จัดเตรียมความพร้อมของหน่วยปฏิบัติการ ชุดปฏิบัติการฉุกเฉิน ทั้งด้านบุคลากร เครื่องมือและวัสดุอุปกรณ์ ให้เป็นไปตามมาตรฐานและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับระบบการแพทย์ฉุกเฉิน

๙. เสนอความเห็นต่อคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา เพื่อพิจารณากำหนดแนวทาง หรือมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลตลิ่งชัน

๑๐. แต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานเพื่อปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ ตามที่เห็นสมควร

๑๑. ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่คณะกรรมการ ศปถ.อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา มอบหมาย

ให้ยกเลิกคำสั่งองค์การบริหารส่วนตำบลลิงชั้นที่ ๓๑๙/๒๕๖๓ เรื่อง จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการ
ความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลลิงชั้น ลงวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๓ และให้ใช้คำสั่งนี้แทน

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๕



(นายอานนท์ สะเมื้อะ)

นายกองค์การบริหารส่วนตำบลลิงชั้น

ผู้อำนวยการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การบริหารส่วนตำบลลิงชั้น

ที่ สข ๐๓๑๘/ว ๕๐๗



ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอจะนะ
ที่ว่าการอำเภอจะนะ ถนนราษฎร์บำรุง สข ๙๐๑๓๐

พ. มีนาคม ๒๕๖๘

เรื่อง การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลา พ.ศ. ๒๕๖๘

เรียน ผู้อำนวยการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทุกแห่ง

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอจะนะ พ.ศ. ๒๕๖๘

จำนวน ๑ เล่ม

๒. รหัสเข้าใช้ระบบ MIS

จำนวน ๑ ชุด

ด้วยศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอจะนะ ได้รับแจ้งจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลาว่า ได้จัดประชุมจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลา พ.ศ. ๒๕๖๘ และให้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอจะนะ และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๘

เพื่อให้การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปีของจังหวัดสงขลาเป็นไปอย่างต่อเนื่องตามแนวทางที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกำหนดไว้ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอจะนะ จึงขอให้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น พ.ศ. ๒๕๖๘ โดยใช้กรอบแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลา พ.ศ. ๒๕๖๘ เป็นแนวทางในการจัดทำแผนฯ และจัดส่งให้อำเภอทราบภายในวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๘ ทั้งนี้สามารถดาวน์โหลดสิ่งที่ส่งมาด้วยตาม QR Code ที่แนบมาพร้อมนี้

จึงเรียนมาเพื่อทราบและดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายชุลกิฟลี ลีญญากุล)

นายอำเภอจะนะ

ที่ทำการปกครองอำเภอ

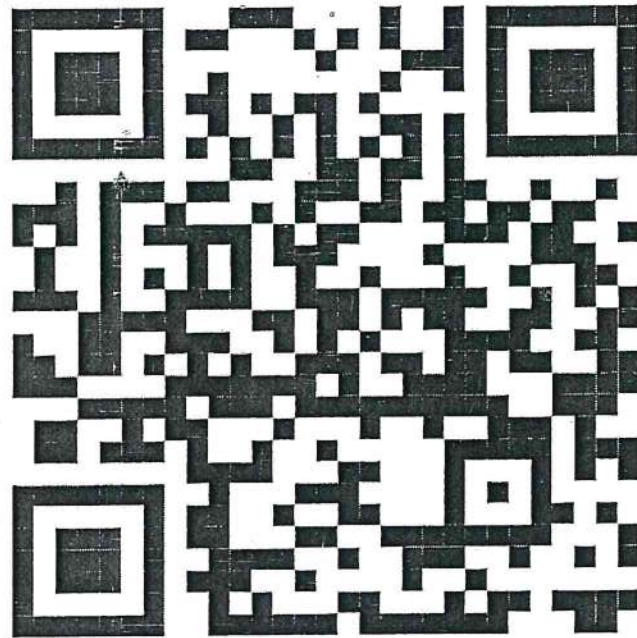
กลุ่มงานความมั่นคง

โทรศัพท์/โทรสาร. ๐ ๗๔๒๐ ๗๐๗๙

E-mail : PongKan_chana๒๐๑๐@hotmail.co.th

QR Code

แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอจะนะ พ.ศ. ๒๕๖๘



QR Code

รหัสการใช้ระบบ MIS พร้อมคู่มือการใช้ระบบ



