



ประกาศองค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว

เรื่อง ประกาศใช้แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว พ.ศ. ๒๕๖๕

ตามที่องค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว ได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว พ.ศ. ๒๕๖๕ ซึ่งเป็นไปตามหนังสืออำเภอห้วยยอด ที่ ตง ๐๓๑๘/ว ๑๑๙๖ ลงวันที่ ๒๑ มีนาคม ๒๕๖๕ เรื่อง การจัดทำและขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ และท้องถิ่น พ.ศ. ๒๕๖๕ เสร็จเรียบร้อยแล้ว นั้น

อาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติ สภาดำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ.๒๕๓๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติมถึง (ฉบับที่ ๗) พ.ศ.๒๕๖๒ ส่วนที่ ๓ อำนาจหน้าที่ขององค์การบริหารส่วนตำบล มาตรา ๖๗ (๔) ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ประกอบระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ จึงประกาศใช้แผนปฏิบัติการป้องกันภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว พ.ศ. ๒๕๖๕ ตามเอกสารท้ายประกาศนี้

จึงประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ ๒๗ เดือน เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๕

(นายเชียว เสนี)

นายกองค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว

แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน
องค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว

พ.ศ. ๒๕๖๕



ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน
องค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว
โทรศัพท์/โทรสาร ๐-๗๕๒๗-๑๖๓๒

คำนำ

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของรัฐ และประชาชน รวมทั้งเศรษฐกิจโดยรวม ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศ โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เห็นชอบให้ใช้แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงาน ทุกภาคส่วน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างและกลไกการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ เพิ่มศักยภาพด้านระบบการกำกับ ติดตามและประเมินผล รวมถึงการหาเจ้าภาพร่วมในการแก้ไขปัญหาและลดปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเด็นหลัก ได้แก่ การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ดื่ม/เมา แล้วขับ การลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บที่ศีรษะ จากการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะใช้รถจักรยานยนต์ และการสร้างความรอบรู้ทางสุขภาพและวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลเขาวัว เห็นว่าเพื่อให้การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลเขาวัว เกิดประสิทธิภาพและบรรลุผลตามเป้าหมายที่กำหนดไว้อย่างเป็นรูปธรรม จึงจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลเขาวัว พ.ศ. ๒๕๖๕ ขึ้น เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนร่วมกันของหน่วยงานทุกภาคส่วน ให้อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของตำบลเขาวัว บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ เพื่อนำไปสู่เป้าหมายการลดอัตราการเสียชีวิตภาพรวมในระดับประเทศต่อไป

ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน
องค์การบริหารส่วนตำบลเขาวัว
เมษายน ๒๕๖๕

สารบัญ

	หน้า
ที่มา หลักการและเหตุผล	
บทที่ ๑ สภาพทั่วไปและข้อมูลพื้นฐานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน องค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว	๑ - ๙
- ข้อมูลทั่วไป	๒
- ข้อมูลพื้นฐานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	๕
บทที่ ๒ การวิเคราะห์เพื่อประเมินศักยภาพการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ขององค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว	๑๐ - ๑๒
- สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบัน	๑๐
- การวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	๑๐
- การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค	๑๒
บทที่ ๓ แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว พ.ศ.๒๕๖๕	๑๓ - ๑๗
- แนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว พ.ศ.๒๕๖๕	๑๓
บทที่ ๔ การติดตามประเมินผลแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว พ.ศ.๒๕๖๕	๑๘

ภาคผนวก

- แผนงาน/โครงการเพื่อขับเคลื่อนกลยุทธ์
- บัญชีรายชื่อหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ และองค์กรเครือข่าย ในเขตอำเภอห้วยยอด
- ข้อมูลอุปกรณ์เครื่องตัดถ่าง สำหรับช่วยชีวิตผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่
จังหวัดตรัง

ที่มา หลักการและเหตุผล

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศไทย ถึงแม้จะมีแนวโน้มลดลงในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา (พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๖๓) แต่เมื่อพิจารณาตามสถิติผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บพบว่ายังคงมีอัตราสูงกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔ ที่มีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ให้เหลือ ๑๘.๐๐ ต่อประชากรแสนคน ภายในปี พ.ศ.๒๕๖๔ ซึ่งการดำเนินงานที่ผ่านมา ประเทศไทยได้ใช้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ที่ครอบคลุมทุกระดับ ทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น โดยกำหนดให้มีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยได้มีการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน เพื่อกำหนดกรอบแนวทาง เป้าหมาย แนวทางปฏิบัติรวมทั้งการติดตามประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน

อย่างไรก็ตาม แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ ๔ (พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๖๔) จะสิ้นสุดรอบการดำเนินงานภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง องค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาวจึงจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว พ.ศ. ๒๕๖๕ ขึ้น เพื่อดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกันของหน่วยงานทุกภาคส่วน โดยกำหนดประเด็นการขับเคลื่อน เป้าหมาย และตัวชี้วัด แนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ๒๑.๑๗ ต่อประชากรแสนคน ภายในปี พ.ศ.๒๕๖๕

แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดตรัง พ.ศ.๒๕๖๕ ได้กำหนดมาตรการในการดำเนินการ เรียกว่า มาตรการ ๓^๓ ประกอบด้วย

๑. มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพกลไกระบบบริหารจัดการ ประกอบด้วย
 - (๑) โครงสร้างการบริหารที่เข้มแข็ง มีเป้าหมายในการขับเคลื่อน ตำบลขับขี่ปลอดภัย ๑๐๐%
 - (๒) ระบบฐานข้อมูลที่เข้มแข็ง
 - (๓) ระบบกำกับติดตามประเมินผลที่มีประสิทธิภาพทุกระดับ
๒. ลดสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญ โดยเน้นการบูรณาการมาตรการส่วนกลางและพื้นที่ ทั้ง value chain (ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ) ได้แก่
 - (๑) การลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ โดยการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐%
 - (๒) การลดความเร็วโดยเฉพาะเขตชุมชนและบริเวณหน้าโรงเรียน
 - (๓) การลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากพฤติกรรมดื่มแล้วขับ
๓. การสนับสนุน/พัฒนา เพื่อเตรียมความพร้อมการดำเนินงาน ทั้งแผนงานพื้นฐานและความเสี่ยงในพื้นที่ทั้ง ๓ ความเสี่ยง ได้แก่
 - (๑) คน
 - (๒) ยานพาหนะ
 - (๓) ถนน

๑. ข้อมูลทั่วไป

๑.๑ สภาพทั่วไปของ องค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว

๑.๑.๑ ที่ตั้งและอาณาเขต

องค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว ตั้งอยู่ที่ ๑๔๗ หมู่ที่ ๖ ตำบลเขาขาว อำเภอห้วยยอด จังหวัดตรัง มีพื้นที่ประมาณ ๔๖.๐๑ ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ ๒๘,๘๑๒.๕๐ไร่ มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ต่างๆ ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับตำบลหนองช้างแล่น และตำบลท่าจิว
ทิศใต้	ติดต่อกับตำบลห้วยยอด และตำบลทุ่งต่อ
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับตำบลห้วยยอด และตำบลเขาปูน
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับตำบลเขากอบ และตำบลหนองช้างแล่น

๑.๑.๒ เขตการปกครอง

องค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาวแบ่งเขตการปกครองออกเป็น ๗ หมู่บ้าน ได้แก่

- หมู่ที่ ๑ บ้านหนองยุง
- หมู่ที่ ๒ บ้านโคกแค
- หมู่ที่ ๓ บ้านหนองปราง
- หมู่ที่ ๔ บ้านคลองนุ้ย
- หมู่ที่ ๕ บ้านห้วยหลุด
- หมู่ที่ ๖ บ้านหว่างคลอง
- หมู่ที่ ๗ บ้านควนทั่ง

หมู่ที่	ชื่อบ้าน	จำนวนครัวเรือน (หลัง)	จำนวนประชากร ชาย (คน)	จำนวนประชากร หญิง (คน)	จำนวนประชากร ทั้งหมด	ผู้ใหญ่บ้าน
๑	หนองยุง	๓๓๒	๔๔๓	๔๙๒	๙๓๕	นายเฉลิม ประมวลศิลป์
๒	โคกแค	๔๓๓	๓๖๑	๔๑๒	๗๗๓	นายสุพล แสงเงิน
๓	หนองปราง	๑๙๕	๒๖๖	๒๙๘	๕๖๔	นายสุพรรณ บริพันธ์
๔	คลองนุ้ย	๑๕๓	๒๐๔	๒๒๐	๔๒๔	นายสาโรจน์ พุทธรอด
๕	ห้วยหลุด	๑๓๖	๒๓๗	๒๔๖	๔๘๓	นายวิรัตน์ วิเชียรชม
๖	หว่างคลอง	๑๓๒	๑๗๔	๒๑๗	๓๙๑	นายมนตรี เหม่นแก้ว
๗	ควนทั่ง	๑๔๑	๒๒๒	๒๑๑	๔๓๓	นายภาคภูมิ มีจิตร
รวม		๑,๕๒๒	๑,๙๐๗	๒,๐๙๖	๔,๐๐๓	

๑.๑.๓ ประชากร ศาสนา

องค์การบริหารส่วนตำบลเขาวงมีจำนวนประชากรทั้งสิ้น ๔,๐๐๓ คน

จำแนกเป็น

เพศชาย ๑,๙๐๗ คน

เพศหญิง ๒,๐๙๖ คน

จำนวนครัวเรือน ๑,๕๒๒ ครัวเรือน

จำนวนประชากรแฝง ประมาณ ๑๕๐ คน

ส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ ๙๙

ข้อมูล ณ เดือนสิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ (ที่มา : ข้อมูลทะเบียนราษฎร์ของอำเภอห้วยยอด)

๑.๑.๔ การประกอบอาชีพ

ประชากรส่วนใหญ่ขององค์การบริหารส่วนตำบลเขาวง ประมาณร้อยละ ๘๕ประกอบอาชีพทำสวนยางพารา รองลงมาได้แก่ สวนปาล์ม น้ำมัน และรับจ้าง เฉลี่ยรายได้ประชากรต่อหัว/ต่อปี ประมาณ ๗,๘๘๔๙.บาท

๑.๑.๕ สถานที่สำคัญ

พื้นที่	สถานที่สำคัญ (ระบุรายละเอียด)	พิกัดทางภูมิศาสตร์
หมู่ที่ ๑	- ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก อบต.เขาวง - กศน.ตำบลเขาวง	N ๗.๗๙๔๑๑๙ E ๙๙.๖๐๑๗๔๕ N ๗.๗๙๔๐๗๙ E ๙๙.๖๐๑๑๓๓
หมู่ที่ ๒	- โรงพยาบาลห้วยยอด - วิทยาลัยการอาชีพห้วยยอด - โรงเรียนวัดกาญจนบุรีรักษ์ - วัดกาญจนบุรีรักษ์	N ๗.๘๐๒๔๕๓ E ๙๙.๖๒๗๘๙๙ N ๗.๘๐๔๓๗๗ E ๙๙.๖๒๙๗๒๓ N ๗.๘๐๕๒๙๖ E ๙๙.๖๒๖๔๙๗ N ๗.๘๐๔๗๔๗ E ๙๙.๖๒๕๑๓๒
หมู่ที่ ๖	- การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค อำเภอห้วยยอด - ที่ทำการองค์การบริหารส่วนตำบลเขาวง	N ๗.๘๐๑๔๖๗ E ๙๙.๖๐๐๖๗๖ N ๗.๘๐๓๓๑๓ E ๙๙.๖๑๔๕๖๒
หมู่ที่ ๗	- โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเขาวง - สำนักสงฆ์ประชาสามัคคี	N ๗.๗๙๒๒๙๑ E ๙๙.๖๐๑๓๔๓ N ๗.๗๘๗๐๓๗ E ๙๙.๕๙๙๙๒๐

๑.๑.๖ เส้นทางคมนาคม (การขนส่งทางรถยนต์ ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ)

องค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว มีเส้นทางคมนาคมที่สำคัญสามารถเดินทางติดต่อกันระหว่างตำบลและอำเภอต่างๆ ได้อย่างรวดเร็ว โดยสามารถเดินทางได้ทางรถยนต์ บนถนนทางหลวงหมายเลข ๔๒๖๙ ข้อมูลจุดตัดทางรถไฟกับถนนในพื้นที่ตำบลเขาขาว และยังไม่มีการก่อสร้าง จำนวน ๓ จุด ได้แก่ หมู่ที่ ๒ ๓ และ หมู่ที่ ๔

๑.๑.๗ แหล่งน้ำลำคลอง

องค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว มีลักษณะภูมิประเทศโดยทั่วไปเป็นพื้นที่ราบหุบเขา อาทิ เขาช้างชุม, เขาขาว,เขาจอมแหลม,เขาโคค้าย และมีแม่น้ำสายเล็ก ๆ ไหลผ่าน จำนวน ๔ สาย ได้แก่

คลองสะพานวา ไหลผ่านพื้นที่หมู่บ้าน ตั้งแต่ หมู่ที่ ๑ ถึงหมู่ที่ ๖

คลองน่วย ไหลผ่านพื้นที่หมู่ที่ ๓ ถึง หมู่ที่ ๔

คลองห้วยนา ไหลผ่านพื้นที่ หมู่ที่ ๒ ถึง หมู่ที่ ๓

คลองห้วยด้วน ไหลผ่านพื้นที่ หมู่ที่ ๑ ถึง หมู่ที่ ๖

๑.๑.๘ สถาบันการศึกษา

๑. วิทยาลัยการอาชีพห้วยยอด ตั้งอยู่ในหมู่ที่ ๒

๒. โรงเรียนวัดกาญจนบุรีรักษ์ ตั้งอยู่ในหมู่ที่ ๒

๓. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว ตั้งอยู่ในหมู่ที่ ๑

๑.๑.๙ สถาบันและองค์การทางศาสนา

- วัดกาญจนบุรีรักษ์ ตั้งอยู่ในหมู่ที่ ๒

- สำนักสงฆ์ประชาสามัคคีธรรม ตั้งอยู่ในหมู่ที่ ๗

๑.๑.๑๐ การสาธารณสุข

- โรงพยาบาลห้วยยอด ตั้งอยู่ในหมู่ที่ ๒

- โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเขาขาว ตั้งอยู่ในหมู่ที่ ๗

๑.๑.๑๑ ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

- จุดตรวจประจำตำบลเขาขาว ตั้งอยู่ในหมู่ที่ ๒

๒. ข้อมูลพื้นฐานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว

เพื่อให้การดำเนินงานป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนครอบคลุมทุกพื้นที่ขององค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลอย่างต่อเนื่อง โดยทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการดำเนินการร่วมกัน สอดคล้องตามแนวทางที่รัฐบาลกำหนด และตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔

ระดับท้องถิ่นจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) ณ ที่ตั้งสำนักงานองค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว โดยมีนายกองค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว เป็นผู้อำนวยการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และมีคณะกรรมการ ศปถ.อปท.

๒.๑ . กลไกการขับเคลื่อนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว

ประกอบด้วย คณะกรรมการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนองค์กรการบริหารส่วนตำบลเขาขาว ดังนี้

๑. นายเชียว เสนี นายองค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว ประธานกรรมการ
๒. นายสุชาติ นุ่นทอง รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว รองประธานกรรมการ
๓. นายอนุสรณ์ คงฤทธิ์ รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว รองประธานกรรมการ
๔. นายวิชาญ มาสังข์ ผอ.รพ.สต.เขาขาว กรรมการ
๕. นายภาคภูมิ มีจิตร กำนันตำบลเขาขาว กรรมการ
๖. นางวารุณี สัตยากุล ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดกาญจนบุรีรักษ์ กรรมการ
๗. นายพนันท์ บัวซิม ผู้อำนวยการกองช่าง กรรมการ
๘. นางสาวภีรวดี โพธิ์วิจิตร ผู้อำนวยการกองคลัง กรรมการ
๙. ผู้ใหญ่บ้านทุกหมู่บ้าน กรรมการ
๑๐. หัวหน้าสายตรวจประจำตำบลเขาขาว กรรมการ
๑๑. ประธาน อสม.ทุกหมู่บ้าน กรรมการ
๑๑. ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว กรรมการ/เลขานุการ
๑๒. นางภัทธณี ยังช่วย หัวหน้าสำนักปลัด กรรมการ/ผู้ช่วยเลขานุการ

๒.๒ จุดเสี่ยง จุดอันตรายทางถนนตำบลเขาขาว

จุดเสี่ยง/อันตราย	ลักษณะจุดเสี่ยง	ประเภทถนน	แนวทางแก้ไข
ถนนสายเทศบาล หน้าวิทยาลัยการอาชีพ ห้วยยอด	เป็นเขตชุมชน , หน้าสถานศึกษา	ลาดยาง	- ติดตั้งไฟกระพริบ - สัญญาณจราจร
ถนนทางหลวง ยูเทรินหน้าร้านข้าว แกงพื้นบ้าน หมู่ที่ ๑	ทางโค้ง	ลาดยาง	- ติดตั้งไฟกระพริบ - ป้ายเตือน

๒.๓ สถิติผลการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดตรัง

ข้อมูล เดือนมกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๔

รายการ	เดือน												รวม
	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	
จำนวน (ครั้ง)	๑๗๕	๑๙๑	๒๐๔	๑๗๖	๑๓๐	๑๓๒	๑๒๗	๑๓๘	๑๓๙	๑๖๒	๑๓๓	๑๕๙	๑,๘๖๖
ผู้บาดเจ็บ (คน)	๑๙๕	๒๔๕	๒๔๔	๑๙๘	๑๓๑	๑๓๙	๑๓๐	๑๓๕	๑๒๔	๑๖๒	๑๓๗	๑๖๘	๒,๐๐๘
ผู้เสียชีวิต (คน)	๑๑	๑๗	๒๐	๑๓	๑๐	๙	๑๓	๑๓	๑๑	๑๓	๘	๒๐	๑๕๘

ที่มา : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดตรัง (ข้อมูล ณ มกราคม ๒๕๖๕)

สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ๓ ปีย้อนหลัง

ปี พ.ศ.	จำนวนครั้ง	ผู้บาดเจ็บ (คน)	ผู้เสียชีวิต (คน)
๒๕๖๒	๑,๙๔๐	๒,๓๑๐	๑๙๗
๒๕๖๓	๒,๑๓๑	๒,๔๘๒	๑๗๕
๒๕๖๔	๑,๘๖๖	๒,๐๐๘	๑๕๘

ที่มา : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดตรัง (ข้อมูล ณ มกราคม ๒๕๖๕)

สถิติการช่วยเหลือตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ปี พ.ศ.	ผู้บาดเจ็บ		ทุพพลภาพ (คน)		ผู้เสียชีวิต (คน)		การจ่ายค่าชดเชยประจำวัน	
	คน	จำนวนเงิน	คน	จำนวนเงิน	คน	จำนวนเงิน	คน	จำนวนเงิน
๒๕๖๒	๗,๘๗๕	๕๘,๑๙๓,๗๔๑	๓๑	๑,๘๔๖,๐๐๐	๑๑๗	๙,๓๖๕,๘๘๒	๑๐๖	๑๓๑,๔๐๐
๒๕๖๓	๘,๒๐๔	๕๙,๒๗๒,๑๕๙	๒๒	๑,๒๖๖,๐๔๓	๙๓	๑๒,๐๐๑,๕๗๑	๙๙	๑๔๗,๘๐๐
๒๕๖๔	๖,๓๔๐	๔๗,๖๐๐,๙๙๙	๑๒	๗๔๐,๐๐๐	๗๗	๙,๐๙๙,๕๒๒	๖๔	๖๒,๖๐๐

ที่มา : บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาตรัง (ข้อมูล ณ เดือนมกราคม - ตุลาคม ๒๕๖๔)

สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนจุดตัดรถไฟกับถนนในพื้นที่จังหวัดตรัง ปี ๒๕๖๒ - ปัจจุบัน

ครั้งที่	วัน เดือน ปี	สถานที่เกิดเหตุ	รายการ	ความเสียหาย
๑	๑๐ ก.ค. ๒๕๖๒	ถ.ห้วยยอด-เขาปูน กม.๗๙๘+๖๓๘ (๗๙๘/๑๑-๑๒) อ.ห้วยยอด (ไม่มีเครื่องกั้น)	ข.๑๖๗ เชี่ยวชนรถยนต์กระบะ	ไม่มีผู้เสียชีวิต
๒	๑๑ ต.ค. ๒๕๖๒	ถ.คลองชีล้อม-บางหมาก กม.๘๔๓+๙๖๐ (๘๔๓/๑๗- ๘๔๔/๑) อ.กันตัง (ไม่มีเครื่องกั้น)	ข.๑๖๗ เชี่ยวชนรถยนต์เก๋ง	เสียชีวิต ๒ ราย
๓	๓ ม.ค. ๒๕๖๔	สถานีที่วัง - สถานีห้วยยอด	ข.๑๖๗ เชี่ยวชน รถจักรยานยนต์	เสียชีวิต ๑ ราย
๔	๘ มิ.ย. ๒๕๖๔	จุดตัดทางรถไฟ พื้นที่ ม.๖ ต.คลองปาง อ.รัชฎา จ.ตรัง	ข.๑๖๗ เชี่ยวชน รถจักรยานยนต์	เสียชีวิต ๒ ราย

ที่มา : แขวงบำรุงทางทุ่งสง กองบำรุงทางเขตทุ่งสง

สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดตรัง ย้อนหลัง ๓ ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔ พบว่า ช่วงอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่ อยู่ในช่วงอายุ ๑๑ - ๒๐ ปี ร้อยละ ๒๒.๙๐ รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ ที่ประสบอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด ร้อยละ ๕๔.๒๔ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดจากการตัดหน้ากระชั้นชิด ร้อยละ ๓๓.๕๓ ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เป็นช่วงเวลา ๑๖.๐๑ - ๒๐.๐๐ น. ร้อยละ ๒๘.๔๙ ทางหลวงแผ่นดินเป็นเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด ร้อยละ ๕๑.๐๙ และบริเวณจุดเกิดเหตุทางถนนส่วนใหญ่เป็นทางตรง ร้อยละ ๖๔.๔๒

สถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุดของจังหวัดตรัง ย้อนหลัง ๓ ปี

อายุ	ร้อยละ
อายุ ๕๐ ปีขึ้นไป	๒๗.๐๒
อายุ ๔๐ - ๔๙ ปี	๑๗.๗๔
อายุ ๓๐ - ๓๙ ปี	๑๕.๓๒
อายุ ๑๕ - ๑๙ ปี	๑๓.๗๑
อายุ ต่ำกว่า ๑๕ ปี	๑๑.๖๙
อายุ ๒๐ - ๒๔ ปี	๘.๐๖
อายุ ๒๕- ๒๙ ปี	๖.๔๕

ประเภทยานพาหนะ	ร้อยละ
รถจักรยานยนต์	๕๔.๒๔
รถบรรทุกเล็ก	๒๓.๕๑
รถเก๋ง	๑๕.๓๔
รถอื่น ๆ	๑.๔๕
รถบรรทุก ๑๐ ล้อ	๑.๔๓
คนเดินเท้า	๑.๔๒
รถบรรทุก ๖ ล้อ	๐.๗๙
รถสามล้อเครื่อง	๐.๗๔
รถตู้	๐.๕๖
รถจักรยาน	๐.๔๑
รถโดยสารขนาดใหญ่	๐.๑๒

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	ร้อยละ
ตัดหน้ากระชั้นชิด	๓๓.๕๓
อื่น ๆ	๒๐.๘๒
ขับรถเร็วเกินกำหนด	๑๗.๕๖
ขับรถตามกระชั้นชิด	๑๒.๐๓
ไม่ให้สัญญาณชะลอ	๕.๘๔
ฝนตก	๓.๑๘
แข่งในที่คับขัน	๓.๑๗
เมาสุรา	๑.๓๒
ขับรถย้อนศร	๑.๒๒
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	๐.๙๖
อุปกรณ์ชำรุด	๐.๒๖
ทางชำรุด	๐.๐๗

ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน	ร้อยละ
๑๖.๐๑ - ๒๐.๐๐ น.	๒๘.๔๙
๑๒.๐๑ - ๑๖.๐๐ น.	๒๕.๗๑
๐๘.๐๑ - ๑๒.๐๐ น.	๒๒.๒๘
๒๐.๐๑ - ๐๐.๐๐ น.	๑๐.๑๗
๐๔.๐๑ - ๐๘.๐๐ น.	๙.๖๘
๐๐.๐๑ - ๐๔.๐๐ น.	๓.๖๗

เส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุ	ร้อยละ
ทางหลวงแผ่นดิน	๕๑.๐๙
ทางในเทศบาล	๑๙.๖๔
ทางหลวงชนบท	๑๘.๖๙
ทางใน อบต./หมู่บ้าน	๑๐.๕๘

จุดเกิดเหตุ	ร้อยละ
ทางตรง	๖๔.๔๒
ทางแยก	๒๐.๖๘
ทางโค้ง	๑๑.๐๓
จุดกลับรถ	๓.๐๕
ทางคนข้าม	๐.๘๓

ที่มา : ตำรวจภูธรจังหวัดตรัง (ข้อมูล ณ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕)

๑. สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.๒๕๖๕ ของจังหวัดตรัง มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุ๔๖ ครั้ง ผู้บาดเจ็บ ๔๘ คน และไม่มีผู้เสียชีวิต ซึ่งสถิติการเกิดอุบัติเหตุลดลงเมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยช่วงเทศกาล ปีใหม่ ๓ ปี ย้อนหลัง .ศ.พ)๒๕๖๒ - ๒๕๖๔ (เกิดอุบัติเหตุ ๖๗ ครั้ง ผู้บาดเจ็บ ๗๔ คน และเสียชีวิต ๔ ราย)

๒. สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ของจังหวัดตรัง ย้อนหลัง ๓ ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๖๒ - ๒๕๖๔ พบว่ามีแนวโน้มจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิตลดลง ช่วงอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ ๕๐ ปีขึ้นไป ร้อยละ ๒๗.๐๒ รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด ร้อยละ ๙๐.๗๘ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดจากการขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ ๔๙.๗๙ ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เป็นช่วงเวลา ๑๖.๐๑ - ๒๐.๐๐ น. ร้อยละ ๒๕.๕๘ ทางหลวงแผ่นดินเป็นเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด ร้อยละ ๓๘.๕๐ และบริเวณจุดเกิดเหตุทางถนนส่วนใหญ่เป็นทางตรงร้อยละ ๖๖.๒๐

บทที่ ๒

การวิเคราะห์เพื่อประเมินศักยภาพการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ขององค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว

๑. สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบัน

ปัจจุบันจังหวัดตรัง เป็นจังหวัดที่มีการขยายตัวทางด้านโครงสร้าง จำนวนประชากร เศรษฐกิจ การค้าการลงทุนการคมนาคมขนส่งที่ดี เพราะมีพื้นที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่ส่งเสริมให้การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การศึกษาวัฒนธรรม การเกษตร และโลจิสติกส์ได้เป็นอย่างดี อีกทั้งจังหวัดตรังเริ่มมีทิศทางที่ชัดเจนและเป็นที่ยอมรับของนักท่องเที่ยวมากขึ้น เนื่องจากมีชื่อเสียงที่แตกต่างจากแหล่งท่องเที่ยวอื่นอย่างชัดเจนและมีอัตลักษณ์ของตัวเองในด้านความสมบูรณ์ทางธรรมชาติที่สวยงาม มีเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม วิถีชีวิตที่ไม่เปลี่ยนแปลงการให้บริการยังเป็นการบริการแบบเจ้าบ้านที่ดี จึงเป็นปัจจัยดึงดูดที่สำคัญที่ทำให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเลือกที่จะเดินทางสู่จังหวัดตรัง เพื่อท่องเที่ยวตามสถานที่ต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก จากการเข้ามาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ส่งผลให้มีปริมาณยานพาหนะที่สัญจรในจังหวัดตรังเพิ่มขึ้น และมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยในปี ๒๕๖๔ มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จำนวน ๑,๘๖๖ ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ ๒,๐๐๘ คน และมีผู้เสียชีวิต ๑๕๘ ราย หากวิเคราะห์ถึงความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เห็นได้ว่า อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นมีอัตราการเสียชีวิตย้อนหลัง ๓ ปี เฉลี่ยปีละ ๑๗๖ รายต่อปี และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีความรุนแรงสูง และมักจะมีการเสียชีวิตทันที ณ จุดเกิดเหตุ โดยการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ ๕๔.๒๔ เกิดจากรถจักรยานยนต์ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ ๓๓.๕๓ เกิดจากการตัดหน้ากระชั้นชิด

ช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ของจังหวัดตรัง มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างชาติ เข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมากเช่นกัน สำหรับสถิติช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์เฉลี่ย ๕ ปีย้อนหลัง มีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ ๕ คนต่อปี และ ๓ คนต่อปี ตามลำดับ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

สำหรับพื้นที่ตำบลเขาขาว ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ในช่วงปีที่ผ่านมา ไม่มีอัตราการเสียชีวิตเกิดจากรถจักรยานยนต์ และรถยนต์

๒. การวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำแนกออกเป็น ๔ ปัจจัย ดังนี้

๒.๑ ปัจจัยด้านคน

๒.๑.๑ การเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่จะเกิดช่วงเวลาระหว่าง ๑๖.๐๑ น. – ๒๐.๐๐ น.

ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ประชาชนเดินทางกลับจากการทำงานและรับบุตรหลานกลับจากโรงเรียน

๒.๑.๒ ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลงจากการดื่มของมึนเมาหรือการใช้สารเสพติดทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่ที่ปฏิบัติตามกฎจราจร เนื่องจากไม่สามารถครองสติและบังคับยานยนต์ได้ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

๒.๑.๓ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารยานพาหนะมีพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน และโดยเฉพาะอย่างยิ่งการไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ขับรถในขณะเมาสุรา หลับใน ขับรถย้อนศร และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเกี่ยวกับสัญญาณ ไฟจราจร ป้ายจราจร และเครื่องหมายจราจร

๒.๑.๔ ความประมาทเลินเล่อ ขาดวินัยของผู้ขับขี่ยานพาหนะและผู้ใช้เส้นทาง

๒.๑.๕ ความเชื่อของผู้ขับขี่ที่มีความเชื่อว่าตนเองขับเก่งกว่าผู้อื่น โดยเฉพาะวัยรุ่นชายที่คิดว่าตนเองมีความเสี่ยงทางอุบัติเหตุต่ำกว่าคนอื่น ในทางกลับกันประสบการณ์ก็ไม่ได้เปลี่ยนทัศนคติของผู้ขับขี่เหล่านี้ได้ และแนวโน้มความคิดที่ว่าตัวเองขับขับปลอดภัยกว่าผู้อื่นทำให้พฤติกรรมของผู้ขับขี่มีความระมัดระวังน้อยลง

๒.๑.๖ การขับรถจักรยานยนต์หรือรถยนต์ไม่ได้เริ่มต้นจากการเรียนขับที่ถูกต้อง แต่เริ่มต้นจากภูมิหลังของแต่ละบุคคลที่แตกต่างกัน ดังนั้น การให้ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ถูกต้องและปลอดภัยจึงจำเป็นอย่างยิ่ง

๒.๒ ปัจจัยด้านยานพาหนะ

๒.๒.๑ ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์พื้นฐานในยานยนต์ คือ ความสมบูรณ์ของอุปกรณ์ยานพาหนะที่พร้อมใช้งานได้อย่างเหมาะสม

๒.๒.๒ ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์ความปลอดภัย คือ อุปกรณ์ที่ช่วยป้องกันหรือลดความรุนแรงในขณะเกิดอุบัติเหตุลงเพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

๒.๒.๓ การปรับแต่งสภาพยานพาหนะ คือ ยานพาหนะที่มีการดัดแปลงสภาพและใช้งานผิดประเภทส่งผลต่อประสิทธิภาพและมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะอันอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

๒.๒.๔ การบรรทุกที่ไม่ปลอดภัย คือ ยานพาหนะมีการบรรทุกน้ำหนักมากเกินไปเกินการบรรทุกทุกสูงเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

๒.๓ ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

๒.๓.๑ อุปกรณ์ควบคุมการจราจร เช่น เครื่องหมายจราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจร มีสภาพไม่สมบูรณ์และมีการติดตั้งในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสม หรือทัศนวิสัยการมองเห็นได้ไม่ชัดเจน

๒.๓.๒ ลักษณะทางกายภาพของถนนไม่สมบูรณ์ เช่น มีการก่อสร้างถนนใหม่ การซ่อมแซมถนนเดิมที่ชำรุดยังไม่เสร็จเรียบร้อย เป็นสิ่งกีดขวางการจราจร

๒.๓.๓ ไฟฟ้าส่องสว่างเพื่อให้แสงสว่างแก่ผู้ขับขี่ในเวลากลางคืนชำรุดและ/หรือแสงสว่างไม่พอเพียงสำหรับการมองเห็นคนหรือสัตว์เมื่อเดินข้ามถนน

๒.๓.๔ อุปสรรคทางธรรมชาติ ลักษณะภูมิอากาศ ทัศนวิสัยที่ไม่ดี ทำให้ผู้ขับขี่มีความสามารถลดลงและอาจส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

๒.๓.๕ สิ่งกีดขวางตกล้นบนช่องทางจราจรส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

๒.๔ ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ

๒.๔.๑ โครงสร้างการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ไม่มีความต่อเนื่องในการดำเนินงาน โดยจะดำเนินการในเฉพาะช่วงที่มีเทศกาลสำคัญเท่านั้น

๒.๔.๒ นโยบายและแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ผ่านมาไม่มีความชัดเจนทั้งในด้านงบประมาณและเป้าหมายในการดำเนินการ ซึ่งขาดความต่อเนื่อง ขึ้นอยู่กับผู้บริหารซึ่งจะกำหนดในแต่ละช่วงเวลาของการดำเนินงาน

๒.๔.๓ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับจังหวัดดำเนินการด้านแก้ไขปัญหาทางถนนในบริษัทและหน้าที่ที่หน่วยงานรับผิดชอบเท่านั้น ทำให้การแก้ไขปัญหาได้เฉพาะทางไม่ครอบคลุม

๒.๔.๔ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นยังไม่ได้จัดตั้งงบประมาณสนับสนุนดำเนินการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้ครบถ้วน และเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบไม่มีความรู้ความชำนาญเท่าที่ควร

๓. การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค

๓.๑ จุดแข็ง (Strength)

- มีคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔

- มีการดำเนินการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์อย่างสม่ำเสมอ และต่อเนื่อง สร้างความตื่นตัวในระดับนโยบายและสังคมในเรื่องความปลอดภัยทางถนน

๓.๒ จุดอ่อน (Weakness)

- บุคลากรที่รับผิดชอบไม่มีความรู้ ความชำนาญ ในการดำเนินงานด้านนี้ และมีผู้รับผิดชอบไม่ตรงกับสายงานการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

๓.๓ โอกาส (Opportunity)

- เรื่องความปลอดภัยทางถนนได้รับการบรรจุไว้ในเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

- เรื่องความปลอดภัยทางถนนถูกกำหนดเป็นตัวชี้วัดภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒

- รัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น การเดินทางด้วยรถจักรยาน

๓.๔ อุปสรรค (Treat)

- การกระตุ้นเศรษฐกิจการท่องเที่ยวเป็นการกระตุ้น ให้มีกิจกรรมบนถนนมากขึ้น และเป็นการเพิ่มปริมาณรถโดยสารนักท่องเที่ยวมากขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

- การเปลี่ยนแปลงไปสู่สังคมผู้สูงอายุ อาจส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุในผู้สูงอายุได้มากขึ้น

- ประชาชนขาดการรับรู้ที่ถูกต้อง เกี่ยวกับอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนน ทำให้เกิดกระแสต่อต้านในการบังคับใช้กฎหมาย จนส่งผลกระทบต่อการระงับการขับเคลื่อนนโยบายในหลายประเด็น

- ประเด็นความปลอดภัยทางถนนยังไม่ได้รับความตระหนักและความสนใจจากประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

บทที่ ๓

แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว พ.ศ. ๒๕๖๕

๑. แนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว พ.ศ. ๒๕๖๕

กำหนดมาตรการแบบบูรณาการเพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการกำหนดโครงสร้างการดำเนินงานและการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ และขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมาย ในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในพื้นที่ตำบลเขาขาว และติดตามผลการดำเนินงานให้สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดผลเป็นรูปธรรมต่อไป

๑.๑ เป้าหมาย

ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตำบลเขาขาว

๑.๒ พันธกิจ

- สร้างความร่วมมือและความรับผิดชอบในการป้องกันและลดการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
- ส่งเสริมการพัฒนาความรู้ บุคลากร ในการจัดการเพื่อลดความเสี่ยงและอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

๑.๓ เป้าประสงค์

- การพัฒนาระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เข้มแข็ง และดำเนินการร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- การสร้างแนวร่วมการดำเนินการในการป้องกันและลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่
- การลดอุบัติเหตุทางถนนจากพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด
- การลดอุบัติเหตุทางถนนจากพฤติกรรมเสี่ยงจากดื่มแล้วขับ
- การส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์

๑.๔ เป้าหมายตัวชี้วัด

พ.ศ.	อัตราผู้เสียชีวิตต่อประชากรแสนคน
๒๕๖๕	๒๑.๑๗
๒๕๖๖	๑๙.๑๓
๒๕๖๗	๑๗.๐๙
๒๕๖๘	๑๕.๐๕
๒๕๖๙	๑๓.๐๑
๒๕๗๐	๑๐.๙๗

หมายเหตุ อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อ้างอิงจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

๑.๕ ยุทธศาสตร์

๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การยกระดับระบบการบริหารจัดการและการติดตามประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นยุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มขีดสมรรถนะของศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนและศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตามพันธกิจในการสร้างความร่วมมือและความรับผิดชอบในการป้องกันและลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนและศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยยึดหลักการสำคัญ คือ การกำหนดนโยบายและแผนงานมาตรการที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานมีสมรรถนะด้านความปลอดภัยทางถนน มีข้อมูลและระบบฐานข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับการวางแผนการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ มีเป้าหมายสำคัญในการผลักดันให้เกิด “ตำบลขับขี่ปลอดภัย ๑๐๐%” ผ่านกลไกการบริหารจัดการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔

ระดับพื้นที่ (องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น) ผลักดันให้เกิด “ตำบลขับขี่ปลอดภัย ๑๐๐%” ผ่านกลไกการประเมินประสิทธิภาพขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (Local Performance Assessment: LPA) และกลไกศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอและท้องถิ่น โดยการเสริมสร้างสมรรถนะผู้ปฏิบัติงานด้านการจัดการข้อมูล และการติดตามประเมินผล การเพิ่มระบบการจัดเก็บและการจัดการข้อมูล มีประสิทธิภาพ และการจัดการความเสี่ยงสำคัญ ได้แก่ การจัดการความเร็ว ดื่ม/เมาแล้วขับ และการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐%

เป้าประสงค์

เป้าประสงค์ที่ ๑ การสร้างแนวร่วมการดำเนินการในการป้องกันและลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

เป้าประสงค์ที่ ๒ การพัฒนาระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เข้มแข็งและดำเนินการร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพทุกระดับ

ประเด็นกลยุทธ์

ประเด็นกลยุทธ์ที่ ๑ พัฒนาความเข้มแข็งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีโครงสร้างด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่มี ศักยภาพและผลักดันให้เกิด “ตำบลขับขี่ปลอดภัย ๑๐๐%”

แนวทางดำเนินการ

๑. มีการจัดตั้ง ศปถ.อปท. เพื่อบูรณาการการทำงานที่ครอบคลุมในพื้นที่
๒. จัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
๓. ประสานการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในด้านการจัดทำแผน และระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถทำงานร่วมกับหน่วยงานเจ้าของระเบียบ กฎหมาย เพื่อนำไปสู่การทำงานที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

๔. บูรณาการร่วมกับหน่วยงานและกองทุนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อขอรับการสนับสนุนโครงการที่จำเป็นและเร่งด่วนในกรณีที่ไม่สามารถขอรับการจัดสรรงบประมาณตามแผนงานที่กำหนดได้

๕. เพิ่มประสิทธิภาพการดูแลหลังเกิดเหตุ โดยการพัฒนาสมรรถนะให้กับผู้ปฏิบัติงานในการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ

ประเด็นกลยุทธ์ที่ ๒ พัฒนากลไกด้านข้อมูล และการติดตาม ประเมินผล ให้เกิดประสิทธิภาพ ประสิทธิผลเพื่อให้เกิดข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่มีคุณภาพและเป็นเอกภาพ นำไปสู่การกำหนดนโยบาย ด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ เกิดระบบการกำกับ ติดตาม และประเมินผลที่มีประสิทธิภาพและการสื่อสารให้ความรู้ แก่สังคมเพื่อการเปลี่ยนแปลงไปสู่สังคมแห่งความปลอดภัยทางถนน

แนวทางดำเนินการ

๑. จัดทำเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินการตามนโยบาย “ตำบลขับขี่ปลอดภัย”
๒. ร่วมกับกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ในการพัฒนาเกณฑ์ประเมินประสิทธิภาพขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (LPA) ด้านความปลอดภัยทางถนนให้ครอบคลุม รวมทั้งเกิดเจ้าภาพในการแก้ปัญหาาระดับท้องถิ่นที่ครอบคลุมใน ๓ ความเสี่ยงหลัก ๑) การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ๒) ดื่ม/เมาแล้วขับ และ ๓) การสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐%

๓. จัดตั้งทีมสืบสวนอุบัติเหตุเพื่อวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยง สาเหตุ คน ถนน และ ยานพาหนะ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปใช้ในการปรับปรุงการทำงาน กำหนดมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

๔. พัฒนาระบบการเฝ้าระวังและติดตามประเมินผลพฤติกรรมเสี่ยง ปัจจัยเสี่ยง และปริมาณการจราจรจากระบบกล้องวงจรปิดที่มีอยู่

ประเด็นกลยุทธ์ที่ ๓ เชื่อมโยงการดำเนินงานอย่างบูรณาการกับทุกภาคส่วนเพื่อผลักดันให้เกิดการสร้างความร่วมมือและเป็นเจ้าภาพร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนทั้งในระดับส่วนกลางและระดับท้องถิ่น

แนวทางดำเนินการ

๑. จัดทำ ชี้แจง และประชาสัมพันธ์แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ ให้ทุกภาคส่วนได้รับทราบ

๒. ประชุมศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน เพื่อกำหนดแผนการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕

๓. จัดประชุมคณะทำงานเพื่อวิเคราะห์ข้อมูล จัดทำมาตรการและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้เกิดเจ้าภาพในการแก้ไขปัญหาในพื้นที่

๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับมาตรการบูรณาการจัดการความเสี่ยง และส่งเสริมพฤติกรรมกรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย เพื่อมุ่งลดอัตราการเสียชีวิตจากปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุดในทุกกลุ่ม รวมถึงการปลูกจิตสำนึก และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในสังคม

เป้าประสงค์

เป้าประสงค์ที่ ๑ การลดอุบัติเหตุทางถนนจากพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

เป้าประสงค์ที่ ๒ การลดอุบัติเหตุทางถนนจากพฤติกรรมเสี่ยงจากดื่มแล้วขับ

เป้าประสงค์ที่ ๓ การส่งเสริมพฤติกรรมกรมการสวมหมวกนิรภัย๑๐๐%

เป้าประสงค์ที่ ๔ การสร้างความรอบรู้ทางสุขภาพและวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ประเด็นกลยุทธ์

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

แนวทางดำเนินการ

๑. ประกาศ/ออกคำสั่งท้องถนนชุมชนกำหนด ๑ ท้องถนน ๑ speed zone
 ๒. กำหนดมาตรการชุมชน องค์กร สถานศึกษา เพื่อควบคุมความเร็วในการขับขี่
 ๓. การสื่อสารให้ความรู้แก่ประชาชนในท้องถนน ชุมชนเพิ่มมากขึ้น
 ๔. ท้องถนนชุมชนกำหนด speed zone ในเขตชุมชน
 ๕. จัดทำมาตรฐานคู่มือการลดความเร็ว Traffic Calming เช่น วงเวียน เนินชะลอ สำหรับท้องถนน
 ๖. ผลักดัน/ส่งเสริมให้ถนนในเขตชุมชน (อปท-ทล/ทช) มีมาตรการสยบความเร็ว Traffic Calming เช่น วงเวียน เนินชะลอ เป็นต้น
 ๗. ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วให้มีความครอบคลุมและปรับปรุงถนนให้สอดคล้องกับความเร็วที่กำหนดด้วยระบบยับยั้งการจราจร (Traffic Calming)
 ๘. กำหนดมาตรการการชำระใบสั่งเพิ่มขึ้น
 ๙. ประสานและสนับสนุนการบังคับใช้ความเร็วร่วมกับตำรวจจราจรในพื้นที่ควบคุมความเร็ว
 ๑๐. จัดทำมาตรการรณรงค์ความปลอดภัยร่วมกับสถานศึกษา และชุมชน
- ประเด็นกลยุทธ์ที่ ๒** ยกระดับมาตรการตี/เมาไม่ขับ มีเป้าหมายสำคัญในการผลักดันให้เกิด “การลดอัตราการเสียชีวิตจากตี/เมาแล้วขับ” เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของท้องถนน/ชุมชนโดยการใช้กลไกบูรณาการการจัดการ “ข้อมูล” สะท้อนกลับ เพื่อให้เกิดการบูรณาการหน่วยงาน (เจ้าภาพ) ระดับพื้นที่ในการลดพฤติกรรมเสี่ยงและการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการตี/เมาแล้วขับ

แนวทางดำเนินการ

๑. ประกาศ/ออกคำสั่งให้ทุกสถานประกอบการ/ร้านค้าห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้เด็กและเยาวชน
 ๒. กำหนดมาตรการชุมชน องค์กร สถานศึกษา เพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงจากการตี/เมาแล้วขับ
 ๓. กำหนดมาตรการและแนวทางการดำเนินการของด่านชุมชนให้มีความชัดเจน เอกภาพ (มีคู่มือ, การจัดอบรม)
 ๔. ผลักดันให้มีการจัดทำปฏิทินความเสี่ยงวิถีชีวิต/มิติทางวัฒนธรรม เพื่อนำมาออกแบบมาตรการในการจัดการความเสี่ยงในพื้นที่
 ๕. ผลักดันให้เกิดการสื่อสารสาธารณะด้วยการนำหลักการปรับพฤติกรรมเชิงบวก (Behavior Base Safety: BBS) มาใช้คู่กับการตั้งด่านชุมชน เพื่อสร้างการรับรู้เรื่องตี/เมาแล้วขับแก่ประชาชน
 ๖. ประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้เรื่องการตี/เมาแล้วขับให้ประชาชนเกิดความเข้าใจและตระหนัก (เคาะประตูบ้านเสียงตามสาย)
 ๗. ใช้กลไกด่านชุมชน/ด่านครอบครัวเพื่อสกัดป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยง
 ๘. การบังคับใช้กฎหมายโดยการตั้งด่านตรวจเมาในพื้นที่เสี่ยง
 ๙. จัดทำมาตรการรณรงค์ความปลอดภัยร่วมกับสถานศึกษา และชุมชน
- ประเด็นกลยุทธ์ที่ ๓** ส่งเสริมการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย (เริ่มจากหมวกนิรภัย ๑๐๐%) มีเป้าหมายสำคัญในการผลักดันให้เกิด “การสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐%” เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของท้องถนนชุมชนและประชาชนในการส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ลดการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะ

แนวทางดำเนินการ

๑. ทบทวนประกาศและจัดทำแนวปฏิบัติในการขับเคลื่อนโครงการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% ให้ทุกจังหวัดปฏิบัติพร้อมทั้งมีกระบวนการกำกับติดตาม
๒. ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับ อปท. ประเมินข้อมูลสถานการณ์พร้อมจัดทำแผนมาตรการและกำกับติดตามอย่างต่อเนื่อง โดยอนุบังคับใช้กฎหมายเป็นหลักในการดำเนินงาน
๓. ทุกภาคส่วนร่วมรณรงค์สื่อสารสาธารณะให้สาธารณชนเกิดการรับรู้ถึงความสำคัญของการสวมหมวกและผลกระทบจากการไม่สวมหมวกนิรภัย
๔. ส่งเสริมให้ท้องถิ่นลงทุนกับการใช้เทคโนโลยีในการกำกับดูแลพฤติกรรมความปลอดภัย
๕. จัดอบรมเตรียมความพร้อมทีมพื้นที่ให้มีทักษะในบังคับเชิงบวก (BBS) เพื่อหนุนเสริมการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ
๖. เชื่อมประสานขนส่ง ตำรวจและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเชื่อมโยงระบบข้อมูลผู้กระทำผิดเพื่อแก้ไขปัญหาหลักเรื่องการจ่ายค่าปรับ
๗. กำหนดให้คณะทำงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอสอบสวนอุบัติเหตุในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะทุกกรณี เพื่อวิเคราะห์และกำหนดมาตรการการแก้ไขปัญหาในระดับพื้นที่ผ่านกลไกการประชุมศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ
๘. กำหนดให้ทุกอำเภอรายงานผลงานดำเนินงานโครงการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% ให้กับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดตรังทราบ และจัดลำดับอำเภอที่ดำเนินงานได้ดีเพื่อเป็นต้นแบบให้อำเภออื่น ๆ

ประเด็นกลยุทธ์ที่ ๔ การสร้างความรอบรู้ทางสุขภาพและวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมีเป้าหมายสำคัญในการเสริมสร้างการรับรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนและสร้างการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากประชาชน เพื่อสร้างการรับรู้และความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ใน ๓ ประเด็น ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% ลดอัตราการเสียชีวิตจาก “ดื่มขับ” และ ๑ ท้องถิ่น ๑ speed zone

แนวทางดำเนินการ

๑. จัดทำแผนการรณรงค์ให้ความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับอันตรายของพฤติกรรมเสี่ยงความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรและบทลงโทษ การตัดแต้ม เพื่อให้มีการสร้างกระแสรณรงค์อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี
๒. สนับสนุนการทำงานด้านการบังคับใช้กฎหมายของผู้บังคับใช้กฎหมายทั้งในด้านการจัดหาอุปกรณ์เพื่อช่วยในการทำงาน หรือ จัดหาเทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนการทำงาน
๓. สร้างความรอบรู้ด้านสุขภาพ (Health Literacy) ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรหรือกิจกรรมเสริมหลักสูตร
๔. สร้างเครือข่ายเยาวชนเพื่อความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษาหรือในชุมชน

บทที่ ๔

การติดตามประเมินผลแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว พ.ศ. ๒๕๖๕

๑. แนวคิดเกี่ยวกับการกำกับ ติดตาม ประเมินผลและรายงาน

การกำกับ ติดตาม ประเมินและรายงานผลแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว พ.ศ. ๒๕๖๕ เป็นกิจกรรมสำคัญที่มุ่งรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ แผนงานด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อนำเสนอให้ผู้บริหารได้รับทราบข้อมูลอย่างต่อเนื่องเป็นระยะ และเพื่อตรวจสอบตลอดจนเพื่อการประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของแผนปฏิบัติการฯ ตามเป้าหมายและตัวชี้วัดที่กำหนดศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว จึงได้กำหนดระบบและกลไกในการติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการฯ ขึ้น เพื่อให้สามารถนำผลการประเมินมาปรับปรุงและพัฒนาแผนปฏิบัติการฯ ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ อาจจะต้องมีการปรับปรุงวิธีการดำเนินงานหรือปรับเปลี่ยนเป้าหมายของแผนงาน/โครงการให้เหมาะสมกับทรัพยากรหรือสภาพแวดล้อม ที่เปลี่ยนแปลงไปในระหว่างปีงบประมาณ ซึ่งการกำกับ ติดตาม และประเมินผลแผนปฏิบัติการฯ มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

๑. เพื่อรวบรวมผลการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการฯ ที่กำหนดไว้ โดยประเมินผลจากเงื่อนไขเวลา ที่ควรปฏิบัติและสัมฤทธิ์ผลตามเป้าหมายเชิงปริมาณและคุณภาพของแผนงาน/โครงการ

๒. เพื่อทราบปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานตามแผนงาน/โครงการ ซึ่งจะนำไปสู่การปรับแผนปฏิบัติการฯ ในช่วงเวลาที่เหมาะสม

๓. เพื่อต้องการทราบสัมฤทธิ์ผลโดยรวมของแผนปฏิบัติการฯ ที่จะนำไปใช้ประโยชน์ในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ในปีต่อไป

๔. เพื่อต้องการทราบขอบเขตการใช้ประโยชน์จากแผนปฏิบัติการฯ ในด้านการบริหารและการพัฒนาประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน

การกำกับ ติดตาม ประเมินและรายงานผลแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว พ.ศ. ๒๕๖๕ แบ่งได้เป็น ๒ ส่วน คือ ๑) การติดตามการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี และ ๒) การประเมินผลสัมฤทธิ์ของแผนงาน/โครงการ โดยข้อมูลที่ได้จากการติดตามและประเมินผลดังกล่าวจำเป็นต้องมีการตรวจสอบและพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบ เพื่อให้เกิดประโยชน์ มีประสิทธิภาพ และพึงพอใจของบุคลากรเพื่อสร้างความร่วมมือของหน่วยงานทุกภาคส่วนจนเกิดความเชื่อมั่นในระบบและสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้เต็มที่

๒. ระบบและกลไกในการติดตามและประเมินผล

ระบบและกลไกสำคัญที่ดำเนินการติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลเขาขาว พ.ศ. ๒๕๖๕ ไปใช้ในการกำกับปรับปรุงและพัฒนาการปฏิบัติงานตามยุทธศาสตร์ ๒ ยุทธศาสตร์ คือ (๑) การยกระดับระบบการบริหารจัดการและการติดตามประเมินผล ด้านความปลอดภัยทางถนน และ (๒) การยกระดับมาตรการบูรณาการจัดการความเสี่ยงและส่งเสริมพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย

ทั้งนี้ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดตรัง ในฐานะสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดตรัง จะนำผลการติดตามและการประเมินผลแผนปฏิบัติการฯ เสนอต่อคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) เพื่อพิจารณากำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการ ในส่วนของระดับปฏิบัติการ มีการติดตามประเมินผลแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอและศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับตำบลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ข้อมูลอุปกรณ์เครื่องตัดถ่างสำหรับช่วยชีวิตผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดตรัง

หน่วยงาน	จำนวนอุปกรณ์ (ชุด)	หมายเลขโทรศัพท์
๑. สำนักงานป้องกันและป้องกันสาธารณภัย จังหวัดตรัง	๑	๐๗๕-๒๑๔-๓๘๒ สายด่วน ๑๗๘๔
๒. เทศบาลนครตรัง (ฝ่ายป้องกันฯ)	๑	๐๗๕-๒๑๘-๗๗๗ สายด่วน ๑๙๙
๓. องค์การบริหารส่วนตำบลบางเป้า	๑	๐๗๕-๒๙๒-๘๕๕
๔. องค์การบริหารส่วนตำบลช่อง	๑	๐๗๕-๒๗๐-๔๔๕
๕. มูลนิธิกุศลสถานตรัง	๓	๐๗๕-๒๑๕-๕๕๔
๖. สมาคมมูลนิธิรวมใจย่านตาขาว	๑	๐๘-๑๐๘๓-๗๙๙๙
๗. หน่วยกู้ชีพบรรเทาทาง	๑	๐๗๕-๒๖๔-๕๖๒

**บัญชีรายชื่อหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน และองค์กรเครือข่าย
ในเขตอำเภอห้วยยอด จังหวัดตรัง**

ลำดับ ที่	ชื่อหน่วยงาน	วิทยุสื่อสาร		หมายเลขโทรศัพท์	
		นามเรียกขาน	ความถี่	โทรศัพท์	โทรสาร
๑	นายก อบต .เขาขาว			๐๖๑-๑๘๙๒๑๑๘	๒๗๑๖๓๒-๐๗๕
๒	รองนายก อบตเขาขาว .			๐๘๐-๘๗๑๔๘๒๒	๒๗๑๖๓๒-๐๗๕
๓	นายอำเภอ	หงส์หยก ๑	๑๖๒.๑๒๕	๐๗๕-๒๗๑๐๐๒	๐๗๕-๒๗๑๐๐๒
๔	ปลัดอำเภอหัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานปกครอง	หงส์หยก ๒	๑๖๒.๑๒๕		๐๗๕-๒๗๑๕๐๔
๖	ปลัดอำเภองานป้องกัน	หงส์หยก ๓๑,๓๒	๑๖๒.๑๒๕		๐๗๕-๒๗๑๕๐๔
๗	ปลัดอำเภอหัวหน้าฝ่ายความมั่นคง	หงส์หยก ๓	๑๖๒.๑๒๕		๐๗๕๒๗๑๕๐๔
๑๐	ท้องถิ่นอำเภอ (นายสมพร ตีนอ่อง)			๐๘๙-๘๗๑๔๑๓๔	๐๗๕๒๗๑-๘๑๐
๑๑	สถานีตำรวจภูธรอำเภอห้วยยอด	ห้วยยอด ๑	๑๕๒.๙๐๐	๐๗๕-๒๗๒๑๔๘	
๑๒	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลห้วยยอด			๐๗๕-๒๗๑๐๔๙	
๑๓	สาธารณสุขอำเภอห้วยยอด			๐๗๕-๒๗๑๑๘๓	
๑๔	พัฒนาชุมชนอำเภอห้วยยอด			๐๗๕-๒๗๑๔๖๔	
๑๕	เกษตรอำเภอห้วยยอด			๐๗๕-๒๗๑๐๙๙	
๑๖	ปศุสัตว์อำเภอห้วยยอด			๐๗๕-๒๗๑๕๒๑	
๑๗	สำนักงานการไฟฟ้าภูมิภาคอำเภอห้วยยอด			๐๗๕-๒๗๑๐๑๑	
๑๘	การประปาภูมิภาคอำเภอห้วยยอด			๐๗๕-๒๗๑๐๕๓	
๑๙	มูลนิธิสยามห้วยยอด (นายยุทธชัย เมืองราช)	กุ้ยสยามห้วยยอด		๐๘๕-๗๙๘-๖๘๗๗	

ภาคผนวก

แผนงาน / โครงการเพื่อขับเคลื่อนกลยุทธ์

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	กลุ่มเป้าหมาย	ผลผลิต	ตัวชี้วัด	พื้นที่ ดำเนินการ/ งบประมาณ	ระยะเวลา ดำเนินการ
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การยกระดับระบบการบริหารจัดการและการติดตามประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนน						
กลยุทธ์ที่ ๑ พัฒนาความเข้มแข็งของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน						
๑.	โครงการรณรงค์ ป้องกันอุบัติเหตุ และลดอุบัติเหตุทาง ถนน	นักเรียน นักศึกษา และ ประชาชน ทั่วไป	นักเรียน นักศึกษา และ ประชาชนมีความ ปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน	จำนวนการ เกิดอุบัติเหตุ ลดลง	ต. เขาขาว / ๒๐,๐๐๐ บาท	ช่วงเทศกาลปี ใหม่ และ สงกรานต์
กลยุทธ์ที่ ๒ ยกระดับมาตรการดื่ม/เมาไม่ขับ						
๒.	กิจกรรมตั้งด่าน ชุมชน	ประชาชน ทั่วไป นักท่องเที่ยว	ประชาชนผู้ขับขี่ รถลดอัตรา การเกิดอุบัติเหตุ จากการดื่ม	จำนวนการ เกิดอุบัติเหตุ ลดลง	ต.เขาขาว / งบประมาณ	ช่วงเทศกาลปี ใหม่ และ สงกรานต์
กลยุทธ์ที่ ๓ ส่งเสริมการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย						
๓.	โครงการเด็กเล็ก เดินทางปลอดภัย เมื่อสวมหมวกนิรภัย	เด็กนักเรียน ศูนย์พัฒนาเด็ก เล็ก อบต.เขาขาว	เด็กนักเรียนสวม หมวกนิรภัย ๑๐๐%	จำนวนเด็ก นักเรียนสวม หมวกนิรภัย ๑๐๐%	ต.เขาขาว/ ๑๕,๓๐๐ บาท	เดือนมีนาคม ๒๕๖๕
กลยุทธ์ที่ ๔ การสร้างความรอบรู้ทางสุขภาพและวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน						
๔.	รณรงค์ ประชาสัมพันธ์ การสร้างความรู้ด้าน ความปลอดภัยการ ใช้รถใช้ถนนผ่าน ทางสื่อต่าง ๆ อาทิ เฟสบุ๊ก	ประชาชน ทั่วไป	ประชาชนมี ความรู้ด้านความ ปลอดภัยเกี่ยวกับการ ใช้รถ ใช้ถนน	จำนวนการ เกิดอุบัติเหตุ ลดลง	ต.เขาขาว / งบประมาณ	ตลอดปี