



แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
พ.ศ.๒๕๖๖



องค์การบริหารส่วนตำบลรางงาม
อำเภอเนินสง่า จังหวัดชัยภูมิ



ที่ ชย ๘๐๘๐๑/๔๒๒

องค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม
๕๒ หมู่๓ อำเภอเนินสง่า
จังหวัดชัยภูมิ ๓๖๑๓๐

๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๖

เรื่อง แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๖๕ - ๒๕๗๐

เรียน นายอำเภอเนินสง่า

อ้างถึง หนังสืออำเภอเนินสง่า ด่วนที่สุด ที่ ชย ๑๕๑๘/๑๘๘๐ ลงวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๖

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.๒๕๖๖ จำนวน ๑ เล่ม

ตามที่อำเภอเนินสง่า แจ้งเรื่องแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๖๕ - ๒๕๗๐ ให้
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.๒๕๖๖ เพื่อรองรับแผน
แม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๖๕ - ๒๕๗๐ เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานด้านความ
ปลอดภัยทางถนน รายละเอียดตามหนังสือที่อ้างถึงนั้น

องค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม ได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทาง
ถนน พ.ศ.๒๕๖๖ เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงจัดส่งแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ให้อำเภอเนินสง่า
ได้พิจารณาและดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วยพร้อมหนังสือนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นายสว่าง บุตรประเสริฐ)

นายกองค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม

สำนักปลัดฯ
งานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
โทร./โทรสาร ๐๔๔ ๐๕๖ ๕๗๓-๔
www.rangam.go.th

ร่าง.....
พิมพ์.....
ตรวจ/ทาน.....

“ซื่อสัตย์ สุจริต มุ่งสัมฤทธิ์ของงาน ยึดมั่นมาตรฐาน บริการด้วยใจเป็นธรรม”

คำนำ

อุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและของรัฐตลอดจนความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศเป็นอย่างมาก ในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนปีละประมาณ ๑๙,๐๐๐ คน และความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศกว่า ๕ แสนล้านบาทต่อปี ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องมีการดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างเร่งด่วนอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง โดยการบูรณาการร่วมของทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคมและภาคประชาชน เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ทั้งนี้กระทรวงมหาดไทยได้กำหนดนโยบายให้จังหวัดดำเนินการขับเคลื่อนให้มีการจัดตั้งศูนย์ความปลอดภัยทางถนนจังหวัด อำเภอ ตำบล ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔ ให้จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เรียกโดยย่อว่า “ศปถ.อปท.” โดยยึดกรอบแนวทางตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๖๕-๒๕๗๐ และแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนของจังหวัด เพื่อสามารถนำแผนปฏิบัติการไปสู่การปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งองค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม จะใช้ประกอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๖ และเป็นข้อมูลในการกำหนดมาตรการและนโยบายในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้บรรลุวัตถุประสงค์ อันจะนำไปสู่การลดอัตราการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนของหน่วยงานราชการในพื้นที่ตำบลรังงาม และนำไปสู่การลดความสูญเสียในภาพรวมระดับอำเภอ ระดับจังหวัดและระดับประเทศในโอกาสต่อไป

สว่าง บุตรประเสริฐ

(นายสว่าง บุตรประเสริฐ)

นายกองค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม

ผู้อำนวยการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบลรังงาม

สารบัญ

หน้า

บทที่ ๑ ข้อมูลทั่วไป

สภาพทั่วไปขององค์การบริหารส่วนตำบลวังงาม	
-ที่ตั้งและอาณาเขต	๑
-เขตการปกครอง	๑
-ประชากร ศาสนา	๑
-การประกอบอาชีพ	๒
-เส้นทางคมนาคม	๒
-แหล่งน้ำลำคลอง	๒
-สถานที่สำคัญ	๓-๔
-สาธารณูปโภค	๕-๖
-แผนที่พื้นที่เสี่ยงภัยของ อบต.วังงาม	๗
-สถิติจากการคมนาคม (อุบัติเหตุทางถนน ของ อบต.วังงาม)	๗-๘

บทที่ ๒ กรอบแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลวังงาม เพื่อรองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๖๕-๒๕๗๐

-วิสัยทัศน์	๙
-พันธกิจ	๙
-เป้าประสงค์	๙
-เป้าหมาย	๙
-ยุทธศาสตร์	
ยุทธศาสตร์ ที่ ๑ มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน	๙-๑๒
ยุทธศาสตร์ ที่ ๒ ยกระดับด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ	๑๒-๑๔
ยุทธศาสตร์ ที่ ๓ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน	๑๔-๑๗
ยุทธศาสตร์ ที่ ๔ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน	๑๗-๒๐

บทที่ ๓ สถานการณ์และแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ องค์การบริหารส่วนตำบลวังงาม

๒๑-๒๔

บทที่ ๔ วิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลวังงาม

๒๕-๓๒

บทที่ ๕ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ ประจำปี พ.ศ.๒๕๖๖ ไปสู่การปฏิบัติหน้าที่

๓๓

บทที่ ๖ การติดตามประเมินผล

๓๔

ภาคผนวก

- สำเนาคำสั่งจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น(ศปถ.อปท.)
- บัญชีรายชื่อหน่วยบริการด้านการแพทย์ฉุกเฉิน หน่วยกู้ชีพ(อบต.รังงาม)
- แผนงานโครงการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของ อบต.รังงาม
- บัญชีรายชื่อองค์กรสาธารณกุศล หน่วยงานเครือข่ายการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- หมายเลขโทรศัพท์ฉุกเฉิน

บทที่ ๑ ข้อมูลทั่วไป

๑.๑ สภาพทั่วไปขององค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม

๑.๑.๑ ที่ตั้งและอาณาเขต

องค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม อำเภอเนินสง่า จังหวัดชัยภูมิ ตั้งอยู่เลขที่ ๕๒ หมู่ ๓ ตำบลรังงาม อำเภอเนินสง่า จังหวัดชัยภูมิ อยู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของอำเภอเนินสง่า ห่างจากอำเภอไปตามทางสายบ้านค่าย-ละหาน และแยกสายหนองฉิม-รังงาม เป็นระยะทางประมาณ ๑๔ กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ ๓๖,๑๐๖.๒๕ ไร่ หรือประมาณ ๔๙.๕๕ ตารางกิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ต่างๆ ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับตำบลหนองฉิม อำเภอเนินสง่า จังหวัดชัยภูมิ
ทิศใต้	ติดต่อกับตำบลทัพวัง อำเภอพระทองคำ จังหวัดนครราชสีมา
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับตำบลตาเนิน อำเภอเนินสง่า จังหวัดชัยภูมิ
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับตำบลบ้านกอกและตำบลหนองบัวใหญ่ อำเภอจัตุรัส จังหวัดชัยภูมิ

๑.๑.๒ เขตการปกครอง

องค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม แบ่งเขตการปกครองออกเป็น ๙ หมู่บ้าน ได้แก่

ลำดับ	ชื่อหมู่บ้าน	หมู่ที่	กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน	หมายเหตุ
๑	บ้านบุงหวาย	๑	นายประสิทธิ์ พิลิก	ผู้ใหญ่บ้าน
๒	บ้านโกรกตาแป้น	๒	นายจุน เชื่อมมะรัง	ผู้ใหญ่บ้าน
๓	บ้านบุฝ้าย	๓	นางสาวอัญชัญ ธุระธรรม	ผู้ใหญ่บ้าน
๔	บ้านรังงาม	๔	นายสำรอง ลามพัฒน์	กำนัน
๕	บ้านหนองตอ	๕	นายกมล มีพัฒน์	ผู้ใหญ่บ้าน
๖	บ้านหนองแดง	๖	นางสุดใจ วงษ์ชาติ	ผู้ใหญ่บ้าน
๗	บ้านดอนเปล้า	๗	นางสาวยุวดี ชัยจันดี	ผู้ใหญ่บ้าน
๘	บ้านรุ่งอรุณ	๘	นายพัน คงคำ	ผู้ใหญ่บ้าน
๙	บ้านห้วยยาง	๙	นายพงษ์ เคนชมภู	ผู้ใหญ่บ้าน

สภาพภูมิอากาศ องค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม มีลักษณะอากาศร้อนชื้น อยู่ในภูมิอากาศแบบมรสุมเขตร้อนชื้น มี ๓ ฤดู โดยระยะเวลาในแต่ละฤดูอาจคลาดเคลื่อนไปตามสภาพดินฟ้าอากาศของแต่ละปี มีอากาศหนาวจัดในฤดูหนาว ร้อนจัดในฤดูร้อนและช่วยฝนสลับกับช่วงแล้งแตกต่างกันอย่างชัดเจนตามช่วงเวลาตามฤดูกาล ดังนี้

ฤดูหนาว ประมาณเดือน พฤศจิกายน-กุมภาพันธ์

ฤดูร้อน ประมาณเดือน มีนาคม-พฤษภาคม

ฤดูฝน ประมาณเดือน มิถุนายน-ตุลาคม

ลักษณะของดิน เป็นดินทราย ดินเหนียว เหมาะแก่การทำการเกษตรและเพาะปลูกข้าว

๑.๑.๓ ประชากร ศาสนา

องค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม มีจำนวนหมู่บ้านในเขตการปกครองทั้งสิ้น ๙ หมู่บ้าน จำนวนประชากรทั้งหมด ๔,๕๘๓ คน

ลำดับ	ชื่อหมู่บ้าน	จำนวนครัวเรือน	ชาย	หญิง	จำนวนประชากร
๑	บ้านบุ่งหวาย	๑๕๑	๒๔๐	๒๕๐	๔๙๐
๒	บ้านโกรกตาแป้น	๓๐๙	๔๔๘	๔๔๖	๘๙๔
๓	บ้านบุฝ้าย	๙๒	๑๗๒	๑๖๘	๓๔๐
๔	บ้านรังงาม	๒๕๕	๔๓๙	๔๓๓	๘๗๒
๕	บ้านหนองตอ	๑๘๔	๓๐๖	๓๐๑	๖๐๗
๖	บ้านหนองแดง	๔๔	๗๐	๘๒	๑๕๒
๗	บ้านดอนเปล้า	๑๐๗	๑๗๖	๑๕๖	๓๓๒
๘	บ้านรุ่งอรุณ	๑๒๑	๒๑๔	๒๒๗	๔๔๑
๙	บ้านห้วยยาง	๑๓๔	๒๔๓	๒๓๒	๔๗๕
รวม		๑,๓๙๗	๒,๓๐๘	๒,๒๗๕	๔,๕๘๓

จำแนกเป็นเพศชาย ๒,๓๐๘ คน เพศหญิง ๒,๒๗๕ คน

จำนวนเด็ก(อายุ ๐-๑๔ ปี) เด็กชาย ๓๓๙ คน เด็กหญิง ๓๒๖ คน รวม ๖๖๕ คน

จำนวนผู้สูงอายุ(อายุ ๖๐ ปี ขึ้นไป) เพศชาย ๔๒๕ คน เพศหญิง ๔๙๓ คน รวม ๙๑๘ คน

จำนวนผู้พิการ เพศชาย ๙๔ คน เพศหญิง ๑๐๓ คน รวม ๑๙๗ คน

จำนวนสตรีมีครรภ์ ๘ คน

จำนวนผู้ป่วยติดเตียง ๑๙ คน

จำนวนครัวเรือน ๑,๓๙๗ ครัวเรือน

จำนวนประชากรแฝง*ประมาณ.....-.....คน

ส่วนใหญ่นับถือศาสนา พุทธ ร้อยละ ๙๙.๙๙

(ที่มา : ข้อมูลจากแผนพัฒนาท้องถิ่น อบต.รังงาม พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐)

(ที่มา : ข้อมูลจากโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลรังงาม ณ เดือนมีนาคม ๒๕๖๔)

๑.๑.๔ การประกอบอาชีพ

ประชากรส่วนใหญ่ขององค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม ประมาณร้อยละ ๙๐ ประกอบอาชีพเกษตรกรรม รองลงมาได้แก่รับจ้างทั่วไป ประมาณร้อยละ ๖ ด้านค้าขาย ประมาณร้อยละ ๒ รับราชการ ประมาณร้อยละ ๒ เนื่องจากสภาพภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมกับอาชีพเกษตรกรรม เฉลี่ยรายได้ประชากรต่อหัว/ต่อปี ประมาณ ๓๕,๐๐๐/บาท/คน/ปี

๑.๑.๕ เส้นทางคมนาคม (การขนส่งทางรถยนต์ ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ)

องค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม มีเส้นทางคมนาคมที่สำคัญสามารถเดินทางติดต่อกันระหว่าง อบต. ใกล้เคียงและอำเภอต่างๆ ได้อย่างรวดเร็ว โดยสามารถเดินทางได้ทางรถยนต์ บนถนนทางหลวงหมายเลข ชย๔๐๕๘(ถนนสายรังงาม-หนองฉิม) หมายเลข ชย๔๐๕๓(ถนนสายรังงาม-พระทองคำ) หมายเลข ชย๔๐๕๓(ถนนสายรังงาม-ตาเนิน) และหมายเลข ชย๖๐๔๖ (ถนนสายรังงาม-จตุรัส)

๑.๑.๖ แหล่งน้ำลำคลอง

องค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม มีลักษณะภูมิประเทศโดยทั่วไปเป็นพื้นที่สูงมีลูกคลื่น ทาง

ทิศเหนือเป็นที่ราบต่ำ มีห้วยหรือเป็นที่ราบลุ่มเหมาะแก่การทำนา มีระดับความสูงประมาณ ๒๐๐ เมตร ทางทิศตะวันออกสภาพดินส่วนใหญ่จะเป็นที่สูง โดยเริ่มจากทิศตะวันตกของตำบล สูงขึ้นไปทางทิศเหนือตะวันออก ซึ่งเป็นแนวเขตป่าสงวนแห่งชาติ(ป่าตาดเนิน) มีแหล่งน้ำสำคัญไหลผ่านหลายสาย ได้แก่

๑. ลำห้วยยาง ไหลผ่านพื้นที่บ้านห้วยยาง หมู่๙
๒. ลำห้วยโปร่ง ไหลผ่านพื้นที่บ้านโกรกตาแป้น หมู่๒
๓. ลำห้วยรวก ไหลผ่านพื้นที่บ้านบุฝ้าย หมู่๓ และพื้นที่บ้านหนองตอ หมู่๕
๔. อ่างเก็บน้ำทะเลหลวงภูาคา พื้นที่บ้านรุ่งอรุณ หมู่๘

๑.๑.๗ สถานที่สำคัญ

พื้นที่	สถานที่สำคัญ (ระบุรายละเอียด)	พิกัดทางภูมิศาสตร์
หมู่ที่ ๑	สถานที่ราชการ.....แห่ง สถานบริการสาธารณสุข.....แห่ง สถาบันการศึกษา.....แห่ง สถานที่ตั้งทางศาสนา.....๑.....แห่ง *วัดป่าโนนบึงหวาย พื้นที่ทิ้งขยะ.....แห่ง	
หมู่ที่ ๒	สถานที่ราชการ.....แห่ง สถานบริการสาธารณสุข.....แห่ง สถาบันการศึกษา.....๒.....แห่ง *โรงเรียนบึงหวายโกรกตาแป้นสามัคคี *ศูนย์การศึกษานอกนอกระบบฯ สถานที่ตั้งทางศาสนา.....๒.....แห่ง *วัดโกรกตาแป้น *ศูนย์ปฏิบัติธรรมป่าช้าบ้านโกรกตาแป้น พื้นที่ทิ้งขยะ.....แห่ง	(N ๑๕๒๕๗๕๗) (E ๑๐๑๕๗๐๖๔) (N ๑๕๒๙๖๗๕) (E ๑๐๑๕๖๙๙๘)
หมู่ที่ ๓	สถานที่ราชการ.....๑.....แห่ง *ที่ทำการองค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม สถานบริการสาธารณสุข.....แห่ง สถาบันการศึกษา.....แห่ง สถานที่ตั้งทางศาสนา.....แห่ง พื้นที่ทิ้งขยะ.....แห่ง	(N ๑๕๒๙๑๐๘) (E ๑๐๑๕๗๗๔๓) (Lat:๑๕.๒๙๑๐๘) (Long:๑๐๑.๕๗๗๔๓)
หมู่ที่ ๔	สถานที่ราชการ.....แห่ง สถานบริการสาธารณสุข.....แห่ง สถาบันการศึกษา.....๒.....แห่ง *โรงเรียนมัธยมชัยมงคลรังงาม *ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ในวัดรังงาม	(N ๑๕๒๙๔๐๐) (E ๑๐๑๕๗๒๙๕) (N ๑๕๒๙๒๕๑) (E ๑๐๑๕๗๕๗๔)

	สถานที่ตั้งทางศาสนา.....๑.....แห่ง *วัดรังงาม พื้นที่ทิ้งขยะ.....-.....แห่ง	(N ๑๕๒๙๒๔๗) (E ๑๐๑๕๗๕๓๘)
หมู่ที่ ๕	สถานที่ราชการ.....-.....แห่ง สถานบริการสาธารณสุข.....-.....แห่ง สถาบันการศึกษา.....๑.....แห่ง *โรงเรียนบ้านหนองตอ สถานที่ตั้งทางศาสนา.....๑.....แห่ง *วัดบ้านหนองตอ พื้นที่ทิ้งขยะ.....-.....แห่ง	(N ๑๕๒๗๕๕๑) (E ๑๐๑๕๕๑๗๓) (N ๑๕๒๗๖๔๓) (E ๑๐๑๕๕๑๖๐)
หมู่ที่ ๖	สถานที่ราชการ.....-.....แห่ง สถานบริการสาธารณสุข.....-.....แห่ง สถาบันการศึกษา.....-.....แห่ง สถานที่ตั้งทางศาสนา.....-.....แห่ง พื้นที่ทิ้งขยะ.....-.....แห่ง	
หมู่ที่ ๗	สถานที่ราชการ.....-.....แห่ง สถานบริการสาธารณสุข.....-.....แห่ง สถาบันการศึกษา.....๑.....แห่ง *โรงเรียนดอนเป่าศึกษา สถานที่ตั้งทางศาสนา.....๑.....แห่ง *วัดบ้านดอนเป่า พื้นที่ทิ้งขยะ.....-.....แห่ง	(N ๑๕๒๖๖๖๗) (E ๑๐๑๕๗๐๖๒)
หมู่ที่ ๘	สถานที่ราชการ.....-.....แห่ง สถานบริการสาธารณสุข.....-.....แห่ง สถาบันการศึกษา.....๑.....แห่ง *โรงเรียนรังงามวิทยา สถานที่ตั้งทางศาสนา.....-.....แห่ง พื้นที่ทิ้งขยะ.....๑.....แห่ง *เตาเผาขยะ	(N ๑๕๒๙๑๙๔) (E ๑๐๑๕๗๗๑๒) (N ๑๕๒๙๑๔๗) (E ๑๐๑๕๙๑๘๘)
หมู่ที่ ๙	สถานที่ราชการ.....-.....แห่ง สถานบริการสาธารณสุข.....๑.....แห่ง *โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลรังงาม สถาบันการศึกษา.....๑.....แห่ง *ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก อบต.รังงาม สถานที่ตั้งทางศาสนา.....๒.....แห่ง *วัดโฆษิตาราม *วัดนา พื้นที่ทิ้งขยะ.....-.....แห่ง	(N ๑๕๒๙๘๖๗) (E ๑๐๑๕๗๐๔๖) (N ๑๕๒๙๙๐๙) (E ๑๐๑๕๖๙๙๙) (N ๑๕๓๐๑๐๙) (E ๑๐๑๕๗๒๓๔)

รวม	สถานที่ราชการ.....๑.....แห่ง สถานบริการสาธารณสุข.....๑.....แห่ง สถาบันการศึกษา.....๘.....แห่ง สถานที่ตั้งทางศาสนา.....๘.....แห่ง พื้นที่ทิ้งขยะ.....๑.....แห่ง(เตาเผาขยะ)	
-----	---	--

๑.๑.๘ สาธารณูปโภค

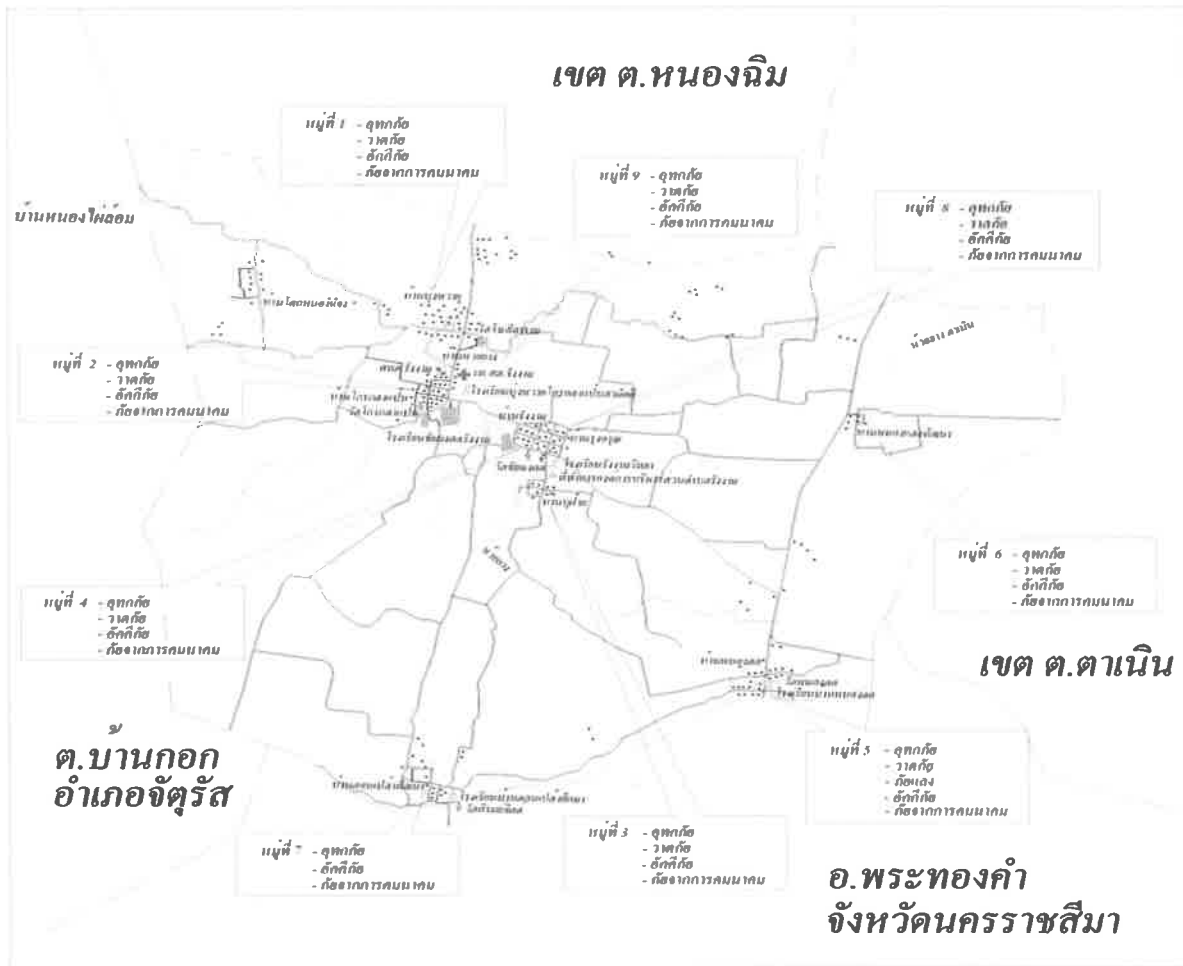
พื้นที่	สาธารณูปโภค (ระบุรายละเอียด)	พิกัดทางภูมิศาสตร์
หมู่ที่ ๑	ไฟฟ้า.....-.....แห่ง ประปา(บ่อบาดาล) ๑ แห่ง ถนน ๕ สาย รถโดยสาร.....-.....แห่ง การสื่อสารและโทรคมนาคม.....-.....แห่ง	(N ๑๕๓๐๕๘๑) (E ๑๐๑๕๗๐๓๖)
หมู่ที่ ๒	ไฟฟ้า.....-.....แห่ง ประปา(ผิวดิน) ๑ แห่ง ถนน ๑๓ สาย รถโดยสาร.....-.....แห่ง การสื่อสารและโทรคมนาคม.....-.....แห่ง	(N ๑๕๒๙๖๕๑) (E ๑๐๑๕๖๙๙๓)
หมู่ที่ ๓	ไฟฟ้า.....-.....แห่ง ประปา(บ่อบาดาล) ๑ แห่ง ถนน ๑๐ สาย รถโดยสาร.....-.....แห่ง การสื่อสารและโทรคมนาคม.....-.....แห่ง	(N ๑๕๒๙๐๑๘) (E ๑๐๑๕๗๖๖๓)
หมู่ที่ ๔	ไฟฟ้า.....-.....แห่ง ประปา(บาดาล) ๑ แห่ง ถนน ๑๐ สาย รถโดยสาร.....-.....แห่ง การสื่อสารและโทรคมนาคม ๒ แห่ง	(N ๑๕๒๙๓๙๔) (E ๑๐๑๕๗๕๗๓) ๑.(N ๑๕๒๙๕๓๔) (E ๑๐๑๕๗๖๗๒) ๒.(N ๑๕๒๙๒๕๙) (E ๑๐๑๕๗๖๔๒)
หมู่ที่ ๕	ไฟฟ้า.....-.....แห่ง ประปา(บาดาล) ๑ แห่ง ถนน ๘ สาย รถโดยสาร.....-.....แห่ง การสื่อสารและโทรคมนาคม ๑ แห่ง	(N ๑๕๒๗๖๔๕) (E ๑๐๑๕๙๒๐๓) (N ๑๕๒๗๖๕๖) (E ๑๐๑๕๘๘๔๔)
หมู่ที่ ๖	ไฟฟ้า.....-.....แห่ง ประปา(บาดาล) ๑ แห่ง	(N ๑๕๒๙๕๔๐) (E ๑๐๑๕๙๖๗๐)

	ถนน ๖ สาย รถโดยสาร.....-.....แห่ง การสื่อสารและโทรคมนาคม.....-.....แห่ง	
หมู่ที่ ๗	ไฟฟ้า.....-.....แห่ง ประปา(บาดาล) ๑ แห่ง ถนน ๑๐ สาย รถโดยสาร.....-.....แห่ง การสื่อสารและโทรคมนาคม.....-.....แห่ง	(N ๑๕๒๖๙๖๘) (E ๑๐๑๕๖๙๑๑)
หมู่ที่ ๘	ไฟฟ้า.....-.....แห่ง ประปา(บาดาล) ๑ แห่ง ถนน ๗ สาย รถโดยสาร.....-.....แห่ง การสื่อสารและโทรคมนาคม.....-.....แห่ง	(N ๑๕๒๙๔๒๖) (E ๑๐๑๕๗๗๐๔)
หมู่ที่ ๙	ไฟฟ้า.....-.....แห่ง ประปา(บาดาล) ๑ แห่ง ถนน ๖ สาย รถโดยสาร.....-.....แห่ง การสื่อสารและโทรคมนาคม.....-.....แห่ง	(N ๑๕๒๙๙๒๐) (E ๑๐๑๕๗๐๒๓)
รวม	ไฟฟ้า.....-.....แห่ง ประปา *ประปา(บ่อบาดาล)....๘.... แห่ง *ประปา(ผิวดิน).....๑.....แห่ง ถนน.....๗๕.....สาย รถโดยสาร.....-.....แห่ง การสื่อสารและโทรคมนาคม....๓...แห่ง	

หมายเหตุ :วิธีการระบุพิกัดทางภูมิศาสตร์ ดูรายละเอียดเพิ่มเติม “การหาค่าพิกัดละติจูด ลองจิจูด จาก Google Maps”

๑.๑.๙ แผนที่พื้นที่เสี่ยงภัยของ อบท.

(เขียนแสดงแผนที่เสี่ยงภัยของ อบท.แยกตามประเภทภัยที่เกิดขึ้นใน อบท.)



๑.๒ สถิติภัยจากการคมนาคม (อุบัติเหตุทางถนนทั้งปี)

ตารางแสดงสถิติการเกิดภัยจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลวังงาม

พ.ศ.	จำนวนครั้งที่เกิดเหตุ(ครั้ง)	สถานที่เกิดเหตุ	ผลกระทบความเสียหาย		มูลค่าความเสียหาย(บาท)
			จำนวนผู้เสียชีวิต(คน)	จำนวนผู้บาดเจ็บ(คน)	
๒๕๖๐	๒	หมู่๒,หมู่๕	๒	๑๙	-
๒๕๖๑	-	-	-	-	-
๒๕๖๒	๑	หมู่๒	๑	-	-
	๓๗	หมู่๑-๙	-	๓๗	-
๒๕๖๓	๓๔	หมู่๑-๙	-	๓๔	-
๒๕๖๔	๒๔	หมู่๑-๙	-	๒๔	-
๒๕๖๕	วันที่ ๕ พ.ย.๖๕	หมู่๖	-	๒	-

๒๕๖๖	-วันที่ ๕ มี.ค.๖๖ -วันที่ ๑๒ พ.ค.๖๖ -วันที่ ๒๐ มิ.ย.๖๖	-ถนนสายหนองฉิม-รังงาม -ถนนสายรังงาม-หนองตอ -ถนนสายรังงาม-หนองตอ	๑ - -	- ๑ ๑	รถยนต์เสียหาย รถยนต์เสียหาย
------	--	---	-------------	-------------	--------------------------------

(ที่มา : งานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย อบต.รังงาม)

(ที่มา : ข้อมูลจากโรงพยาบาลเนินสง่า)

บทที่ ๒

กรอบแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลวังงาม เพื่อรองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๖๕-๒๕๗๐

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

๑. วิสัยทัศน์

“มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน”

๒. พันธกิจ

๑. เน้นจัดการกับความเสียหายหรือภัยคุกคามสำคัญของประเทศอย่างจริงจัง เร่งด่วนซึ่งครอบคลุมประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนน โดยให้ความสำคัญกับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง
๒. เน้นจัดการกับความเสียหายอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นยานพาหนะทุกประเภทโดยให้ความสำคัญกับยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูง
๓. ปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยที่เอื้อต่อการสัญจรทุกรูปแบบอย่างยั่งยืนทั้งการสัญจรที่ใช้ยานยนต์ และการสัญจรที่ไม่ใช้ยานยนต์
๔. สร้างรากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีประสิทธิภาพสามารถขับเคลื่อนการทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างยั่งยืนผ่านการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน การปรับปรุงข้อกำหนดการจัดสรรงบประมาณอย่างสร้างสรรค์ และการติดตามประเมินผลที่ต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

๓. เป้าประสงค์

๑. เพื่อลดอัตราการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะกลุ่มผู้เดินทางซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง
๒. เพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะทุกประเภท
๓. เพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยสำหรับการสัญจรทางถนน และมีทางเลือกการสัญจรที่ปลอดภัยสำหรับผู้เดินทางทุกรูปแบบ
๔. เพื่อวางรากฐานการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ โดยมีแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการได้จริง สามารถสนับสนุนให้เกิดความรับผิดชอบร่วมกันทุกภาคส่วนมีกฎหมายที่สนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนเทียบเท่าสากลมีการจัดสรรงบประมาณ ด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเพียงพอ ตลอดจนเกิดระบบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน ที่มีประสิทธิภาพ

๔. เป้าหมาย ปี พ.ศ.๒๕๖๖ ลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสและลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

๕. ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน

เนื่องด้วยทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. ๒๐๒๑-๒๐๓๐ ได้กำหนดเป้าหมายที่จะลดผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างน้อยร้อยละ ๕๐ ภายในปี ค.ศ. ๒๐๓๐ ประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศสมาชิกขององค์การสหประชาชาติจึงต้องดำเนินการเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้สอดคล้องกับแผนดังกล่าวโดยในยุทธศาสตร์นี้ ได้กำหนดเป้าหมาย ประเด็นขับเคลื่อนและกลยุทธ์

ที่มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่มและมุ่งเน้นประเด็นการดำเนินงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย นอกจากนี้ยุทธศาสตร์นี้ยังให้ความสำคัญกับการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชนอายุ ๑๕-๒๔ ปี ซึ่งเป็นกลุ่มผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ที่มีสัดส่วนสูงที่สุดกว่าร้อยละ ๗๔ และ ๒๕ ตามลำดับ รวมไปถึงการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ของผู้เดินทางที่เป็นกลุ่มเปราะบางอันประกอบด้วย คนเดิน ผู้ใช้จักรยานและผู้สูงอายุ

เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๑ คือการลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภทโดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยงสำคัญอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีโอกาสจะส่งผลให้จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสในภาพรวมของประเทศลดลงตามเป้าหมายได้อย่างชัดเจน อันได้แก่

๑. ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนน
๒. ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน

เป้าหมาย

*เป้าหมายรายปีระดับจังหวัดชัยภูมิ

๑. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า
๒. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้โดยสารยนต์ส่วนบุคคลลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า
๓. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นคนเดินเท้าลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า
๔. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้จักรยานต่อแสนประชากรลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า
๕. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้สูงวัย (อายุ ๖๐ ปีขึ้นไป) ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า
๖. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบอาชีพขับรถ (คนขับและผู้โดยสาร) ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า
๗. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นเยาวชนลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่สามารถลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนนได้ทันทีและควรต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วน ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นประเด็นที่มีความสำคัญในการลดอุบัติเหตุทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ต้องขับเคลื่อนต่อเนื่องเพื่อให้เห็นผลในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๑ มี ดังนี้

*ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี ๒๕๖๖-๒๕๖๗)

๑. เพิ่มการตรวจจับหรือจุดตั้งด่านตรวจจับผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (ดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ใช้วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่น ไม่ใช่เบาะนิรภัยสำหรับเด็กและที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กและไม่มีใบอนุญาตขับขี่)
๒. กำกับดูแลผู้ขับขี่รถสาธารณะให้มีความพร้อมทางสภาพร่างกายก่อนและระหว่างการขับขี่
๓. มีแนวทางในการเก็บข้อมูลตั้งต้น (Baseline data) และเริ่มต้นการเก็บข้อมูลสำหรับพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ ได้แก่ การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

*ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี ๒๕๖๖ -๒๕๗๐) เน้นขับเคลื่อนมาตรการเพื่อ

๑. พัฒนาและปรับปรุงทักษะของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะทักษะการคาดการณ์ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

กลยุทธ์

๑. ลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และเยาวชน

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์

๑) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (เฉพาะคนขับ) ซึ่งมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี ๒๕๗๐

๒) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ซึ่งไม่ใส่หมวกนิรภัยลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี ๒๕๗๐

๓) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน (เฉพาะคนขับ) ซึ่งมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี ๒๕๗๐

๔) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน ซึ่งไม่ใส่หมวกนิรภัยลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี ๒๕๗๐

ข้อมูลสถิติเพื่อประเมินความเสี่ยง:

๑) สัดส่วนใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสะสมแยกตามประเภทใบอนุญาตขับขี่

แนวทางการดำเนินงาน :

๑) เพิ่มจุดตั้งด่านตรวจจับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย และไม่มีใบอนุญาตขับขี่โดยความร่วมมือการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อทราบถึงจำนวนการตั้งด่านที่เหมาะสมในพื้นที่ต่างๆ

ผู้รับผิดชอบหลัก : ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ

ผู้สนับสนุน : ปกครองจังหวัดชัยภูมิ , สาธารณสุขจังหวัดชัยภูมิ

๒) พัฒนาหลักสูตรแกนกลางด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในช่วงวัยต่างๆ และพัฒนาแนวทางการนำหลักสูตรไปใช้ (Guideline) ที่เหมาะสม

ผู้รับผิดชอบหลัก : ศึกษาธิการจังหวัดชัยภูมิ

ผู้สนับสนุน : ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ, องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น, ขนส่งจังหวัดชัยภูมิ , แขวงทางหลวงชัยภูมิ, แขวงทางหลวงขอนแก่น ที่ ๒ (ชุมแพ), แขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิ

๓) เก็บข้อมูลสถิติตั้งต้นและตลอดระยะเวลาของแผน สำหรับสัดส่วนใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสะสมเพื่อประเมินความเสี่ยงของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

ผู้รับผิดชอบหลัก : ขนส่งจังหวัดชัยภูมิ

ผู้สนับสนุน : ศูนย์ควบคุมโรคติดต่อ นำโดยแมลง ที่ ๙.๑ จังหวัดชัยภูมิ

๔) พัฒนาหลักสูตรการอบรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ครอบคลุมทักษะคาดการณ์ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ผู้รับผิดชอบหลัก : ขนส่งจังหวัดชัยภูมิ

๕) สนับสนุนเครือข่ายเยาวชนเป็นกลไกสำคัญในการเฝ้าระวังสะท้อนความเสี่ยงและขับเคลื่อนงานประเด็นความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่

ผู้รับผิดชอบหลัก : ศึกษาธิการจังหวัดชัยภูมิ , องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น , สถานศึกษา

๒. ลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากพฤติกรรมกรับขี่และการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ไม่เหมาะสม
เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์

๑) สัดส่วนผู้เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ลดลงเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ จนถึงปี ๒๕๗๐

๒) สัดส่วนผู้เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด (เฉพาะคนขับ) ลดลงเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ จนถึงปี ๒๕๗๐

๓) สัดส่วนผู้เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส ที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ (เฉพาะคนขับ) ที่ร้อยละ ๐ ในปี ๒๕๗๐

๔) สัดส่วนผู้เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส ของเด็กจากอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากไม่ใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก ที่ร้อยละ.....และร้อยละ.....ตามลำดับ ในปี ๒๕๗๐ (กำหนดค่าเป้าหมายที่ชัดเจนอีกครั้งเมื่อมีการเก็บข้อมูลภายในปี ๒๕๖๗)

๕) สัดส่วนผู้เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส ของผู้ขับขี่ใช้วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่น (เฉพาะคนขับ) ที่ร้อยละ ๐ ในปี ๒๕๗๐

ข้อมูลสถิติเพื่อประเมินความเสี่ยง

๑) สัดส่วนของผู้ประกอบอาชีพขับรถที่มีใบอนุญาตขับรถตามที่กำหนด

แนวทางการดำเนินงาน :

๑) เพิ่มกล้องตรวจจับการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการติดตั้งกล้องในพื้นที่ต่างๆ

ผู้รับผิดชอบหลัก : ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ , แขวงทางหลวงชัยภูมิ , แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๒ (ชุมแพ) , แขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิ , องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๒) เพิ่มจุดตั้งด่านตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มแล้วขับ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ใช้วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่นโดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการตั้งด่านที่เหมาะสมในพื้นที่ต่างๆ

ผู้รับผิดชอบหลัก : ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ , สาธารณสุขจังหวัดชัยภูมิ

ผู้สนับสนุน : ปกครองจังหวัด

๓) เพิ่มจุดพักรถสำหรับรถสาธารณะและรถบรรทุก

ผู้รับผิดชอบหลัก : ขนส่งจังหวัดชัยภูมิ , แขวงทางหลวงชัยภูมิ , แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๒ (ชุมแพ) , แขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิ , องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๔) มีการประชาสัมพันธ์และสร้างความตระหนักในประเด็นที่เกี่ยวกับดื่มแล้วขับ การคาดเข็มขัดนิรภัย การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่และการใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก อย่างต่อเนื่อง อย่างน้อยไตรมาสละ ๑ ครั้ง

ผู้รับผิดชอบหลัก : ประชาสัมพันธ์จังหวัดชัยภูมิ

ผู้สนับสนุน : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๕) มีการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงทุกประเภท ครบทุกอำเภอภายใน ๓ ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก : สาธารณสุขจังหวัดชัยภูมิ

ผู้สนับสนุน : ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ , ขนส่งจังหวัดชัยภูมิ , บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาชัยภูมิ

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

มาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะเป็นหนึ่งในประเด็นสำคัญของเสาหลักด้านความปลอดภัยทางถนนและหลักการ Safe System ที่ช่วยลดความเสี่ยงของการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนได้โดยแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) ได้ตั้งเป้าหมายยกระดับมาตรฐานยานพาหนะในประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลตามกรอบของคณะกรรมการการเศรษฐกิจยุโรปแห่งสหประชาชาติ (United Nations Economic Commission for Europe:UNECE) อย่างสมบูรณ์หรือร้อยละ ๑๐๐ ภายในปีที่ ๑๕ ดังนั้น เพื่อให้ยานพาหนะภายในประเทศไทยสอดคล้องตามมาตรฐานสากลประเทศไทยจำเป็นต้องมีแนวทางในการดำเนินการรับรองข้อกำหนดระดับสากลต่างๆ ในขณะเดียวกันยังจำเป็นต้องสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรฐานยานพาหนะการใช้พาหนะอย่างปลอดภัยและการตรวจ

สภาพยานพาหนะเช่นกันยุทธศาสตร์นี้จึงครอบคลุมแนวทางการดำเนินงานในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะปลอดภัยโดยเฉพาะเพื่อมุ่งดำเนินการยกระดับมาตรฐานยานพาหนะ การตรวจสภาพยานพาหนะและการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับยานพาหนะปลอดภัย

เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๒ คือการลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากการใช้รถที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย

เป้าหมาย

*เป้าหมายรายปีระดับจังหวัดชัยภูมิ

๑. สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสจากรถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย ลดลง

๒. สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส จากรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย ลดลง

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่ช่วยยกระดับมาตรฐานยานพาหนะและสร้างความตระหนักเกี่ยวกับมาตรฐานยานพาหนะได้ ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นการรับรองและมีประกาศรับรองข้อกำหนดข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ ๑๙๕๘ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย และเพิ่มสัดส่วนยานพาหนะที่ได้มาตรฐานสากล รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๒ มีดังนี้

*ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี ๒๕๖๕-๒๕๖๗)

๑. มุ่งเน้นการให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับมาตรฐานรถจักรยานยนต์รวมถึงการเลือกซื้อและการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

๒. มุ่งเน้นการให้ความรู้ตามมาตรฐานยานพาหนะและการใช้ยานพาหนะอย่างปลอดภัย

*ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี ๒๕๖๘-๒๕๗๐) เน้นขับเคลื่อนมาตรการเพื่อ

๑. เพิ่มสัดส่วนรถจักรยานยนต์ที่ติดเบรก ABS หรืออุปกรณ์ส่วนควบที่เพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่

๒. ให้หมวกนิรภัยที่วางจำหน่ายเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

กลยุทธ์

๑. ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์และอุปกรณ์ส่วนควบพร้อมกับให้ความรู้ด้านมาตรฐานรถจักรยานยนต์และการใช้งานอย่างปลอดภัย

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์ : เป็นไปตามเป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

แนวทางการดำเนินงาน :

๑. เผยแพร่ความรู้ประชาชนเกี่ยวกับการเลือกซื้อรถจักรยานยนต์ที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยและการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ผู้รับผิดชอบหลัก : ขนส่งจังหวัดชัยภูมิ , ประชาสัมพันธ์จังหวัดชัยภูมิ

๒. ส่งเสริมความตระหนักรู้เกี่ยวกับมาตรฐานยานยนต์และการใช้งานที่ถูกต้อง

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์ : เป็นไปตามเป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

๑) ให้ความรู้ประชาชนเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยให้ถูกต้อง มีความปลอดภัยเพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงได้

ผู้รับผิดชอบหลัก : ขนส่งจังหวัดชัยภูมิ

ผู้สนับสนุน : ประชาสัมพันธ์จังหวัดชัยภูมิ

๓. ปรับปรุงมาตรฐานยานยนต์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์ :

๑) มีการจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานยานพาหนะและรายละเอียดของพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน ภายใน ๓ ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก : ขนส่งจังหวัดชัยภูมิ

ผู้สนับสนุน : บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาชัยภูมิ

แนวทางการดำเนินงาน :

๑) จัดทำโครงการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเรื่องประโยชน์และความสำคัญการทดสอบการชนของรถใหม่ให้แก่ประชาชนอย่างทั่วถึง อย่างน้อย ๑ โครงการต่อปี

ผู้รับผิดชอบหลัก : ขนส่งจังหวัดชัยภูมิ

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน

การสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยเป็นหลักการที่สอดคล้องกับกรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ค.ศ. ๒๐๒๑-๒๐๓๐ และหลักการ Safe System ที่เล็งเห็นถึงความสำคัญของการออกแบบสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยได้ (Forgivable environment) โดยตระหนักถึงข้อจำกัดของมนุษย์ในการทนต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนและการกระจายความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนสู่องค์ประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกเหนือจากการมุ่งเป้าไปที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะแต่เพียงผู้เดียว ดังนั้นในยุทธศาสตร์ที่ ๓ จะเป็นการกำหนดแนวทางของเป้าประสงค์ กลยุทธ์และตัวชี้วัดที่มุ่งพัฒนาสภาพแวดล้อมและการเดินทางที่ยั่งยืน เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส จากสภาพแวดล้อมที่อาจก่อให้เกิดปัจจัยเสี่ยง ซึ่งครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม โดยมีแนวทางการดำเนินงานเชิงมาตรการที่จะช่วยลดการเปิดรับต่อความเสี่ยงของปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วยประเด็นด้านการจัดการความเร็ว ถนน และการสัญจรอย่างปลอดภัยและการสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์

เป้าประสงค์ยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๓ คือการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบทและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งให้ความสำคัญกับการจัดการความเร็วในการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล รวมถึงการเดินทางที่ปลอดภัยของกลุ่มเปราะบางและผู้โดยสารขนส่งสาธารณะ เพื่อให้ผู้เดินทางทุกรูปแบบมีทางเลือกการสัญจรที่ปลอดภัยอย่างแท้จริง

เป้าหมาย

*เป้าหมายรายปีระดับจังหวัดชัยภูมิ

๑. จำนวนผู้เสียชีวิต ที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวงลดลง
๒. จำนวนผู้เสียชีวิต ที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวงชนบทลดลง
๓. จำนวนผู้เสียชีวิต ที่เกิดขึ้นบนถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นลดลง

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญเกี่ยวกับการพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย ที่ควรต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วนและสามารถคาดหวังผลในระยะสั้นได้ ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นประเด็นที่มีความสำคัญในการลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งระบบ และการส่งเสริมการเดินทางที่ยั่งยืนที่ต้องขับเคลื่อนต่อเนื่องเพื่อให้เห็นผลในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๓

พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน มีดังนี้

*ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี ๒๕๖๕-๒๕๖๗)

๑) เพิ่มพื้นที่ที่มามีการใช้เทคโนโลยีเพื่อตรวจจับความเร็วยานพาหนะโดยกำหนดจุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายที่ต้องมีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในทุกจังหวัด

๒) เพิ่มมาตรการชะลอความเร็วในพื้นที่ถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบทและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

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

๔) ดำเนินมาตรการเพื่อลดจำนวนผู้ขับขี่ที่ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

*ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี ๒๕๖๘-๒๕๗๐)

๑) เพิ่มพื้นที่ที่มีการใช้เทคโนโลยีเพื่อตรวจจับความเร็วยานพาหนะและบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

๒) ดำเนินมาตรการเชิงป้องกัน โดยมีการตรวจประเมินถนนตามเกณฑ์ของ iRap และปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพในพื้นที่ถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบทและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๓) ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล

๔) จัดทำมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐานและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์ให้มากขึ้น

๕) พัฒนาฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุของจักรยานยนต์ที่ใช้ความเร็วเกินกำหนดและปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล

กลยุทธ์

๑. ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชน

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์ :

๑) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (เฉพาะคนขับ) ซึ่งขับขี่เกินกว่าความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด

๒) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นเด็กและเยาวชน (เฉพาะคนขับขี่) ซึ่งขับขี่เกินกว่าความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด

แนวทางการดำเนินงาน :

๑) ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วที่ตรวจจับป้ายทะเบียนของรถจักรยานยนต์ได้ในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นและพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในพื้นที่ต่างๆ

ผู้รับผิดชอบหลัก : ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ , แขวงทางหลวงชัยภูมิ ,

แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๒ (ชุมแพ), แขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิ, องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๒) ใช้เครื่องมือชะลอความเร็ว (Traffic calming) และการลดขนาดถนน (Road diet) ที่เหมาะสมกับผู้ใช้งานจักรยานยนต์และบริบทของถนน ตามหลักการ Context Sensitive Design

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงชัยภูมิ , แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๒ (ชุมแพ)

, แขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิ , องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน : ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ

๒. ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนด้วยการใช้เทคโนโลยีและการแก้ไขจุดเสี่ยงในระดับพื้นที่

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์ :

๑) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล (เฉพาะคนขับ) ซึ่งขับขี่เกินกว่าความเร็วตามกฎหมายกำหนด

แนวทางการดำเนินงาน :

๑) ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นและพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในพื้นที่ต่างๆ

ผู้รับผิดชอบหลัก : ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ , แขวงทางหลวงชัยภูมิ ,

แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๒ (ชุมแพ), แขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิ , องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๒) ใช้เครื่องมือชะลอความเร็ว (Traffic calming) และการลดขนาดถนน (Road diet) ที่เหมาะสมกับผู้ใช้งานจักรยานยนต์และบริบทของถนน ตามหลักการ Context Sensitive Design

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงชัยภูมิ , แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๒ (ชุมแพ)

, แขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิ , องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน : ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ

๓) มีการติดตั้งสัญญาณเตือนและป้ายแสดงข้อกำหนดการจำกัดความเร็วที่สอดคล้องกับข้อกำหนดในแผนที่ต่างๆ อย่างทั่วถึง

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงชัยภูมิ , แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๒ (ชุมแพ)

, แขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิ , องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน : ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ

๔) กำหนดจุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายที่ต้องมีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในทุกอำเภอ ภายใน

๑ ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก : ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ , แขวงทางหลวงชัยภูมิ ,

แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๒ (ชุมแพ) , แขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิ , องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

๕) กิจกรรมสร้างความตระหนักเกี่ยวกับการใช้ความเร็วต่อสาธารณชนอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อย

ไตรมาสละ ๑ ครั้ง

ผู้รับผิดชอบหลัก : ประชาสัมพันธ์จังหวัดชัยภูมิ

ผู้สนับสนุน : องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

๖) มีการจัดเก็บข้อมูลการใช้ความเร็วและการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการใช้ความเร็ว

ภายใน ๓ ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก : ขนส่งจังหวัดชัยภูมิ , ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ

ผู้สนับสนุน : องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

๓. ประเมินและปรับปรุงถนนให้ปลอดภัย และใช้ข้อมูลอุบัติเหตุเชิงพื้นที่เพื่อจัดการจุดเสี่ยงในถนนทุกรูปแบบ เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์ :

๑) สัดส่วนของจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไข หลังจากการตรวจประเมินเชิงป้องกัน (พื้นที่ที่ยังไม่เกิดอุบัติเหตุ)

๒) สัดส่วนของจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไข หลังจากการตรวจประเมินเชิงป้องกัน (พื้นที่ที่เคยเกิดอุบัติเหตุแล้ว)

แนวทางการดำเนินงาน :

๑) ให้ความรู้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกี่ยวกับแนวทางการก่อสร้างถนนที่มีความปลอดภัยสูงสำหรับผู้ใช้งานทุกกลุ่ม (รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้จักรยาน และคนเดินเท้า) ตามเกณฑ์ของ iRAP โดยดำเนินการสำรวจถนนสายใหม่ที่มีแผนจะดำเนินการก่อสร้าง

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิ

ผู้สนับสนุน : องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

๒) จัดเก็บข้อมูลตั้งต้น (Baseline data) ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนและปริมาณการจราจรบนถนนในความรับผิดชอบของหน่วยงาน เพื่อให้สามารถทราบถึงจุดเสี่ยง และพื้นที่ถนนที่มีการจราจรคับคั่ง

ผู้รับผิดชอบหลัก : องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน : แขวงทางหลวงชัยภูมิ , แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๒ (ชุมแพ)

, แขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิ

๓) ตรวจประเมินถนนเชิงป้องกัน (Proactive) ตามเกณฑ์ของ iRAP สำหรับพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นและพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยดำเนินการตรวจประเมินเพื่อให้เห็นสัดส่วนของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง กลาง และต่ำและสามารถกำหนดเป้าหมายในการลดสัดส่วนของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงได้ต่อไป

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงชัยภูมิ , แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๒ (ชุมแพ)
, แขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิ , องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๔) ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงที่ได้ทำการตรวจประเมินเชิงป้องกันตามหลักเกณฑ์ของ iPAP เพื่อลดสัดส่วนของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงชัยภูมิ , แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๒ (ชุมแพ)
, แขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิ , องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๕) ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงที่มีการดำเนินการตรวจประเมินเชิงแก้ไข (Reactive)

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงชัยภูมิ , แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๒ (ชุมแพ)
, แขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิ , องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๔. ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากการใช้พาหนะส่วนบุคคลไปสู่การเดินทางรูปแบบอื่นๆ โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะ การเดินทางและการใช้จักรยาน

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

กรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ค.ศ. ๒๐๒๑-๒๐๓๐ ได้กล่าวถึงแนวทางที่จะนำไปสู่การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ประสบความสำเร็จ ซึ่งต้องอาศัยรากฐานบริหารจัดการที่มีความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เหนียวแน่นการบูรณาการแผนปฏิบัติงาน การมีงบประมาณและแหล่งทุนที่เพียงพอและเหมาะสม การมีกรอบกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับหลักสากล รวมทั้งการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรที่ทำงานในประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนน ดังนั้นในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับใหม่ พ.ศ.๒๕๖๕-๒๕๗๐ จะยังคงต้องมุ่งเน้นการสร้างรากฐานที่แข็งแกร่งของการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยต่อยอดจากความสำเร็จของการดำเนินงานในช่วงแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ผ่านมา ทั้งนี้แนวทางการดำเนินงานในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับพัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงาน ประกอบด้วยประเด็นด้านการจัดการความเร็ว การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย ผู้ใช้รถใช้ถนน อย่างปลอดภัย การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ การจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผลและการศึกษาวิจัย การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนรวมถึงการสื่อสารสาธารณะและการเข้าร่วมของชุมชน

เป้าประสงค์ยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๔ คือการพัฒนาและเสริมสร้างรากฐานในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีศักยภาพสูงขึ้น สามารถดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายการลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน โดยจะต้องมุ่งเน้นให้เกิด

๑. แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติที่นำไปใช้ได้จริง

โดยมีการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่องและสามารถปรับแผนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในช่วงเวลาของแผน

๒. กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ

๓. งบประมาณสนับสนุนที่เหมาะสมและเพียงพอ

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญ (Priority) ที่สามารถเสริมสร้างการทำงานเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเร่งด่วน ในขนาดที่ช่วงครึ่งหลังของแผนมุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่ต้องวางรากฐานการทำงานให้สามารถลดอุบัติเหตุทางถนนได้ในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงาน มีดังนี้

*ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี ๒๕๖๕-๒๕๖๗)

๑) ในประเด็นจัดการความเร็ว จำเป็นต้องมีการศึกษาและทบทวนกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งพัฒนาฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้ความเร็ว

๒) ในประเด็นการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน มีแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดเป้าหมายเชิงผลลัพธ์ โดยบูรณาการการปฏิบัติราชการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับกระทรวง และมีการเพิ่มสัดส่วนงบประมาณสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเหมาะสม

๓) ในประเด็นเกี่ยวกับถนนและการสัญจรที่ปลอดภัย มีมาตรฐานการออกแบบช่องทางรถจักรยานยนต์และการออกแบบถนนในเขตเมืองและบนทางหลวงที่ปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์

๔) ในประเด็นการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ มีการเพิ่มสัดส่วนผู้ทำประกันภัยภาคบังคับให้ใกล้เคียงร้อยละ ๑๐๐

๕) ในประเด็นการจัดการข้อมูล การติดตามและการประเมินผล มีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดและมีการปรับปรุงแผนแม่บทฯ ในครึ่งทางของแผนรวมทั้งรายงานความก้าวหน้าให้ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดรับทราบ และมีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดทุกไตรมาส ในช่วงครึ่งทางของแผน

๖) ในประเด็นการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน มีกลไกการบริหารจัดการระหว่างส่วนกลางและท้องถิ่น การจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์ และการจัดตั้งทีมสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนเชิงลึกในระดับจังหวัด นอกจากนี้ควรเริ่มต้นการเพิ่มศักยภาพบุคลากรท้องถิ่นที่ทำหน้าที่ด้านความปลอดภัยทางถนน

*ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี ๒๕๖๘-๒๕๗๐)

๑) ในประเด็นจัดการความเร็ว มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วที่สอดคล้องกับบริบทของผังเมือง ลำดับศักดิ์และลักษณะการใช้งานของถนน มีแก้ไขอัตราโทษปรับของการขับซึ่เกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนดให้เพิ่มขึ้นในรูปแบบขั้นบันไดและมีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วอยู่ในฉบับเดียวกัน

๒) ในประเด็นการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน มีระดับคะแนนของดัชนีการประเมินด้านกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้จัดทำโดยองค์การอนามัยโลกอยู่ในระดับดีมาก

๓) ในประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย มีการปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยให้แบ่งตามลักษณะทางการภาพของรถเท่านั้น มีกฎหมายว่าด้วยการควบคุมสื่อโฆษณาเพื่อความปลอดภัยทางถนน และมีหน่วยงานกำกับดูแลและควรมีการจัดตั้งศูนย์วิชาการด้านการบังคับใช้กฎหมาย

๔) ในประเด็นการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุเพิ่มความครอบคลุมของระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาลในทุกตำบล

๕) ในประเด็นการจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผล

กลยุทธ์

๑. ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความเร็วให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและสอดคล้องกับหลักสากล เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลกระทบต่อเป้าประสงค์

๑) มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วที่สอดคล้องกับบริบทของผังเมือง ลำดับศักดิ์และลักษณะการใช้งานของถนน ภายใน ๕ ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ , กรมทางหลวง , กรมทางหลวงชนบท

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๒) มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วอยู่ในฉบับเดียวกัน ภายใน ๕ ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ , กรมทางหลวง , กรมทางหลวงชนบท

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

แนวทางการดำเนินงาน :

๑) มีแผนการจัดการความเร็วบนถนนในระดับประเทศภายใน ๓ ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก : ขนส่งจังหวัดชัยภูมิ , ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ
ผู้สนับสนุน : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๒. เสริมความแข็งแกร่งของรากฐานการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลกระทบต่อเป้าประสงค์

๑) มีแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดเป้าหมายเชิงผลลัพธ์ (Result Focus) และกรอบระยะเวลาดำเนินการที่ชัดเจนและบูรณาการการปฏิบัติราชการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับกระทรวง ประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ และกระทรวงสาธารณสุข

ผู้รับผิดชอบหลัก : ปภ.จังหวัดชัยภูมิ

๒) กำหนดสัดส่วนงบประมาณประจำปีสำหรับการดำเนินงานติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road safety furniture) ในถนนเส้นใหม่อย่างต่ำที่ร้อยละ ๕ ของงบประมาณประจำปีและส่งเสริมการใช้งบประมาณสำหรับการบำรุงรักษาดูแลถนนเส้นเดิมให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงชัยภูมิ , แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๒ (ชุมแพ)
, แขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิ, องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๓. ปรับปรุงมาตรฐานถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลกระทบต่อเป้าประสงค์

แนวทางการดำเนินงาน :

๑) มีมาตรฐานการออกแบบช่องทางจราจรยานยนต์และการออกแบบถนนในเขตเมืองและบนทางหลวงที่ปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะจุดที่เป็นพื้นที่ทางข้าม ทางแยก จุดกลับรถ ภายใน ๒ ปี
ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงชัยภูมิ , แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ ๒ (ชุมแพ)
, แขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิ , องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๔. เพิ่มความครอบคลุมของบริการแพทย์ฉุกเฉินที่มีคุณภาพและลดเวลาการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลกระทบต่อเป้าประสงค์ :

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) ได้รับบริการรักษาพยาบาลตั้งแต่รับแจ้งเหตุจนถึงโรงพยาบาล (Mission Time) ในระยะ ๑๐ กิโลเมตรไม่เกิน ๖๐ นาที ร้อยละ ๖๗ ในปี ๒๕๗๐

๕. เพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการติดตามและประเมินผลทั้งระบบ เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลกระทบต่อเป้าประสงค์ :

๑) มีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดทุกไตรมาส ในช่วงครึ่งทางของแผน (Mid-term) หรือภายในปี ๒๕๖๗ และเมื่อสิ้นสุดแผนหรือภายในปี ๒๕๗๑

ผู้รับผิดชอบหลัก : ปภ.จังหวัดชัยภูมิ , สาธารณสุขจังหวัดชัยภูมิ , ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ , บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาชัยภูมิ
ผู้สนับสนุน : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๒) มีการเผยแพร่ผลการดำเนินงานให้ประชาชนรับทราบ ปีละ ๑ ครั้ง

ผู้รับผิดชอบหลัก : ประชาสัมพันธ์จังหวัดชัยภูมิ

๓) มีการเพิ่มศักยภาพบุคลากรที่ทำหน้าที่ติดตามและประเมินผล (Capacity building) อย่าง

น้อยไตรมาสละ ๑ ครั้ง

ผู้รับผิดชอบหลัก : ปภ.จังหวัดชัยภูมิ ,สาธารณสุขจังหวัดชัยภูมิ ,ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ ,บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาชัยภูมิ

๖. ยกระดับกระบวนการมีส่วนร่วมและการกระจายอำนาจของการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์ :

๑) มีกลไกการบริหารจัดการระหว่างส่วนกลางและท้องถิ่น โดยบูรณาการการทำงานระหว่าง ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท. ภายใน ๓ ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก : ปภ.จังหวัดชัยภูมิ ,องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน : ศปถ.อำเภอ ,ศปถ.อปท. ,เครือข่ายองค์กรผู้บริโภค

๒) มีการจัดประชุม ศปถ.อปท. (ท้องถิ่น) ในลักษณะการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ทำงาน ไตรมาสละ ๑ ครั้ง

ผู้รับผิดชอบหลัก : ปภ.จังหวัดชัยภูมิ ,ปภ.อำเภอ ,องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน : ศปถ.อำเภอ ,ศปถ.อปท.

๓) มีคณะทำงานวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดและอำเภอ อย่างน้อยปีละ ๑ ทีมต่อจังหวัด

ผู้รับผิดชอบหลัก : ปภ.จังหวัดชัยภูมิ ,ปภ.อำเภอ ,องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน : ศปถ.อำเภอ ,ศปถ.อปท.

แนวทางการดำเนินงาน :

๑) สนับสนุนให้เกิดการจัดตั้งด้านชุมชนและการเฝ้าระวังอุบัติเหตุทางถนนในระดับครอบครัวและชุมชนในพื้นที่ที่ยังไม่เคยดำเนินการและเพิ่มความถี่และช่วงเวลาดำเนินการของด้านชุมชนในพื้นที่ที่เคยดำเนินการแล้ว

ผู้รับผิดชอบหลัก : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๒) ทบทวนและปรับปรุงระเบียบการบริหารจัดการงบประมาณของท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับงานด้านความปลอดภัยทางถนน

ผู้รับผิดชอบหลัก : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๓) เพิ่มศักยภาพบุคลากรท้องถิ่นที่ทำหน้าที่ด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างน้อยปีละ ๒ ครั้ง

ผู้รับผิดชอบหลัก : ปภ.จังหวัดชัยภูมิ ,องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน : ศปถ.อำเภอ ,ศปถ.อปท.

บทที่ ๓

สถานการณ์และแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ องค์การบริหารส่วนตำบลวังงาม

๑. เป้าหมาย

เป้าหมายการดำเนินงานในการลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลวังงาม ในภาพรวม ด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลวังงาม เพื่อต้องการเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภทโดยแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลวังงาม ได้กำหนดไว้ คือ

๑. ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยที่สุด
๒. สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในตำบลวังงาม

การกำหนดเป้าหมายของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เป็นการใช้อัตราของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลวังงาม (ข้อมูล ๓ ฐาน) และเป้าหมายหรือตัวชี้วัดของจังหวัด ได้ตั้งเป้าหมายไว้ว่าจำนวนผู้เสียชีวิตและจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนต้องลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เทียบกับปีก่อนหน้านั้นในช่วงเวลาเดียวกัน

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลวังงาม ได้มีการกำหนดมาตรการในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน ๖ มาตรการ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางทุกมิติ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องบูรณาการร่วมกันทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน หน่วยทหารในพื้นที่ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาชน ในลักษณะยึดพื้นที่เป็นตัวตั้ง (Area Approach) นำมาตรการดังกล่าวไปใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อให้การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งในช่วงปกติ และช่วงเทศกาลต่างๆ ขององค์การบริหารส่วนตำบลวังงาม เกิดผลเป็นรูปธรรมอย่างแท้จริง ดังนี้

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

๒. การวิเคราะห์สถานะแวดล้อมภายในและภายนอก

การวิเคราะห์สถานะแวดล้อมภายในและภายนอก หรือ SWOT Analysis ของการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลตาเนินสรุปได้ดังนี้

๒.๑ สถานะแวดล้อมภายในประเด็นจุดแข็ง (Strength : S)

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

๒.๒ สถานะแวดล้อมภายในประเด็นจุดอ่อน (Weakness : W)

- ๑) การบังคับใช้กฎหมายไม่ต่อเนื่อง
- ๒) งบประมาณมีน้อยเมื่อเทียบกับภารกิจ
- ๓) ขาดเครื่องมือ อุปกรณ์และเครื่องจักร

- ๔) สภาพถนนในบางแห่งไม่เหมาะสม
- ๕) อาสาสมัครยังขาดความรู้ความเข้าใจและการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง
- ๖) ประชาชนยังไม่มีควมตระหนักในด้านความปลอดภัยและการมีวินัยจราจร

๒.๓ สภาวะแวดล้อมภายนอกในประเด็นโอกาส (Opportunity : O)

- ๑) ภาครัฐให้การสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง และจริงจัง
- ๒) ได้รับการสนับสนุนการดำเนินงานจากภาคเอกชน
- ๓) มีการประชาสัมพันธ์ในสื่อต่างๆ จากส่วนกลางที่ได้รับความสนใจจากภาครัฐ
- ๔) มีระบบเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพและทันสมัย ทั้งด้านการสื่อสารและการปฏิบัติการ
- ๕) มีการปรับปรุง วิชาการและคิดค้นนวัตกรรมใหม่ๆ ในด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง

๒.๔ สภาวะแวดล้อมภายนอกในประเด็นอุปสรรค (Threat : T)

- ๑) พฤติกรรมของประชาชนที่ขาดจิตสำนึก ขาดวินัยและไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย
- ๒) การเพิ่มปริมาณของประชากรและรถเพิ่มมากขึ้นทุกปี
- ๓) งบประมาณที่นำมาสนับสนุนไม่เพียงพอและไม่ต่อเนื่อง
- ๔) การทำงานของบุคลากรภาครัฐในการปฏิบัติงานแบบบูรณาการขาดความต่อเนื่อง
- ๕) การให้ความสำคัญของแผนงานโครงการและกิจกรรมเกี่ยวกับด้านความปลอดภัยทางถนน

ของแต่ละหน่วยงานยังมีน้อย

- ๖) สังคม วัฒนธรรมและค่านิยมที่ไม่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัย

๓. หน่วยงานที่ร่วมดำเนินการ

จากการศึกษาการจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลวังสามหมอ ได้กำหนดแผนในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทั้งในภาวะปกติและช่วงเทศกาล การประสานความร่วมมือของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐภาคเอกชน ภาคประชาชน มูลนิธิ อาสาสมัครต่างๆ โดยมีหน่วยงานที่ได้บูรณาการในการปฏิบัติ ดังนี้

- ๑) สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดชัยภูมิ
- ๒) สถานีตำรวจภูธรเนินสง่า
- ๓) สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเนินสง่า
- ๔) โรงพยาบาลเนินสง่า
- ๕) อำเภอเนินสง่า
- ๖) มูลนิธิ อาสาสมัครทุกแห่ง ในอำเภอเนินสง่า

๔. ปัจจัยความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบลวังสามหมอ

๑. ปัจจัยเสี่ยงที่เอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำแนกออกเป็น ๔ ปัจจัย ดังนี้

๑.๑ ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลงจากการดื่มของมึนเมาหรือการใช้สารเสพติด ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่ที่ปฏิบัติตามกฎจราจร เนื่องจากไม่สามารถครองสติและบังคับยานยนต์ได้ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

๑.๒ สภาพร่างกายไม่พร้อมในการควบคุมรถเนื่องจากมีสภาพร่างกายอ่อนเพลียจากการขับรถเป็นเวลานานและการพักผ่อนไม่เพียงพอมีโอกาสหลับในหรือการตัดสินใจของผู้ขับขี่ช้าลง

๑.๓ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารยานพาหนะมีพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนและโดยเฉพาะอย่างยิ่งขับขี่รถในขณะที่เมาสุรา ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับขี่รถโดยขาดทักษะ

และความชำนาญ การไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยและไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจร ป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจรต่างๆ

๑.๔ ความประมาทเลินเล่อ ขาดวินัยของผู้ขับขี่ยานพาหนะและใช้เส้นทาง

๒. ปัจจัยด้านรถ/ยานพาหนะ

๒.๑ ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์พื้นฐานในยานยนต์ คือ ความสมบูรณ์ของอุปกรณ์ยานพาหนะที่พร้อมใช้งานได้อย่างเหมาะสม

๒.๒ ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์ความปลอดภัย คือ อุปกรณ์ที่ช่วยป้องกันหรือลดความรุนแรงในขณะเกิดอุบัติเหตุลงเพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

๒.๓ การปรับแต่งสภาพยานพาหนะ คือ ยานพาหนะที่มีความดัดแปลงสภาพและใช้งานผิดประเภทส่งผลต่อประสิทธิภาพและมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะอันอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

๒.๔ การบรรทุกที่ไม่ปลอดภัย คือ ยานพาหนะมีการบรรทุกน้ำหนักมากเกินไป การบรรทุกสูงเกินไป การบรรทุกวัสดุยื่นยาวเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดซึ่งอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

๓. ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

๓.๑ ไม่มีอุปกรณ์ควบคุมการจราจร เช่น ไม่มีเครื่องหมายจราจร ไม่มีป้ายจราจร ไม่มีสัญญาณไฟจราจรหรือทัศนวิสัยการมองเห็นได้ไม่ชัดเจน

๓.๒ ลักษณะทางกายภาพของถนนไม่สมบูรณ์ เช่น มีการก่อสร้างถนนใหม่ การซ่อมแซมถนนเดิมที่ชำรุดยังไม่เสร็จเรียบร้อย มีสิ่งกีดขวางการจราจร ถนนที่เป็นดินถูกน้ำกัดเซาะ ถนนเป็นหลุมบ่อหรือมีสภาพไม่เรียบขรุขระ

๓.๓ ไฟฟ้าส่องสว่างเพื่อแสงสว่างแก่ผู้ขับขี่ในเวลากลางคืนชำรุดและ/หรือแสงสว่างไม่พอเพียงสำหรับการมองเห็นคนหรือสัตว์เมื่อเดินข้ามถนน

๓.๔ อุปสรรคทางธรรมชาติ ลักษณะภูมิอากาศ ทัศนวิสัยไม่ดีทำให้ผู้ขับขี่มีขีดความสามารถลดลงและอาจส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

๓.๕ สิ่งกีดขวางตลิ่งบนช่องทางจราจรส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

๔. ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ

๔.๑ นโยบายและแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ผ่านมาไม่มีความชัดเจนทั้งในด้านงบประมาณและเป้าหมายในการดำเนินการซึ่งขาดความต่อเนื่อง ขึ้นอยู่กับผู้บริหารซึ่งจะกำหนดในแต่ละช่วงเวลาของการดำเนินงาน

๔.๒ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายนอกดำเนินการด้านแก้ไขปัญหาทางถนนในบริบทและหน้าที่หน่วยงานรับผิดชอบเท่านั้นทำให้แก้ไขปัญหาได้เฉพาะทางไม่ครอบคลุม

๔.๓ องค์การบริหารส่วนตำบลดำเนินไม่ได้จัดตั้งงบประมาณสนับสนุนดำเนินการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้ครบถ้วน (ตั้งงบประมาณเฉพาะเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์) และไม่มียกงบประมาณและบุคลากรไม่เพียงพอ

๕. ข้อเสนอแนะทางการจัดการปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

องค์การบริหารส่วนตำบลวังงิ้ว วางแนวทางในการจัดการปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ที่เกิดจากผู้ขับขี่เกิดจากยานพาหนะ พฤติกรรมในการขับขี่และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด โดยจะต้องควบคุมปัจจัยเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ คือ

๕.๑ การใช้ความเร็วสูงในการขับขี่ มีความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับการขับขี่ด้วยความเร็วปกติและเมื่อผู้ขับขี่ต้องใช้เส้นทางที่ไม่คุ้นเคย การใช้ความเร็วสูงก็จะยิ่งเสี่ยงมากขึ้น แต่

หลายๆ คน ในความรีบเร่งก็มีความจำเป็นที่จะต้องทำความเร็ว หนึ่งในวิธีที่จะช่วยให้เราไม่ต้องขับชီးด้วยความเร็ว ก็คือการเผื่อเวลาเดินทางและศึกษาเส้นทางก่อนออกเดินทางเสมอ

๕.๒ ความไม่พร้อมของผู้ขับชီး อาการง่วงนอน ความเครียด อาการมีเมมาต่างๆ สิ่งเหล่านี้ ล้วนแล้วแต่ทำให้ความสามารถในการขับชီးลดน้อยลง

๕.๓ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร บ้ายเตือน บ้ายห้าม ข้อกำหนดต่างๆ บนท้องถนน ล้วนแล้วแต่มีความสำคัญยิ่ง ผู้ขับชီးทุกคนจึงต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เพราะจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงได้ทั้งตัวผู้ขับชီးเองและผู้ร่วมขับชီးบนท้องถนนคนอื่นด้วย

๕.๔ ความไม่พร้อมของยานพาหนะ อีกปัจจัยที่มีความสำคัญไม่แพ้กัน หากเมื่อคนพร้อมแต่รถไม่พร้อมอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นควรหมั่นตรวจเช็คสภาพรถให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอและคอยสังเกตถึงความผิดปกติที่อาจจะเกิดขึ้นได้แม้จะเป็นรถใหม่ก็ตาม สำหรับรถที่มีการใช้งานนานมาแล้วควรตรวจเช็คให้ละเอียดยิ่งขึ้น

๕.๕ สิ่งแวดล้อมและทัศนวิสัยไม่ดี โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก ถนนลื่น ผู้ขับชီးจะต้องเพิ่มความระมัดระวังให้มากยิ่งขึ้นและถนนที่สองข้างทางมีสิ่งกีดขวางไม่สามารถมองเห็นในระยะไกล หน่วยงานที่รับผิดชอบและประชาชนในพื้นที่จะต้องช่วยกันดูแลและบำรุงรักษาไม่ให้บดบังทัศนวิสัยในการมองเห็น

๖. ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรค

๖.๑ ด้านพฤติกรรมเสี่ยง

- การประชาสัมพันธ์ที่เข้าถึงระดับพื้นที่ในการลด ละ เลิกพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
- สร้างการเรียนรู้กฎหมาย กฎจราจรและการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องมีความปลอดภัย

๖.๒ ด้านเครื่องมือและการรักษาเส้นทางคมนาคม

- จัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงานของทุกภาคส่วน

- ดูแลรักษา แก้ไข ปรับปรุงสภาพถนน สัญญาณไฟ เครื่องหมายและสิ่งแวดลอมอื่นๆ ให้อยู่ใน

สภาพที่มีความปลอดภัยต่อการจราจรซึ่งต้องร่วมมือกันทั้งรัฐบาลและประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

๖.๓ ยานพาหนะไม่ปลอดภัย

- เพิ่มมาตรการในการตรวจสอบยานพาหนะก่อนมีการต่อทะเบียน ชำระภาษีประจำปี
- จัดตั้งจุดบริการตรวจสอบยานพาหนะก่อนการเดินทางในเส้นทางสายหลักทุกเส้นทาง
- สร้างวินัยในการใช้รถอย่างปลอดภัยก่อนใช้ยานพาหนะ ต้องตรวจดูสภาพรถให้เรียบร้อย

๖.๔ กฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย

- มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น ต่อเนื่องตลอดทั้งปี

๗. ข้อเสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหาแบบยั่งยืน

๗.๑ จัดการเรื่องอุบัติเหตุให้เป็นวาระแห่งจังหวัดในการแก้ปัญหาโดยเฉพาะจากพฤติกรรมของ คน

๗.๒ กระทรวงศึกษาธิการควรจัดวิชา เรื่องการจัดการภัยพิบัติและอุบัติเหตุเป็นหลักสูตรของ สถานศึกษาในทุกๆระดับชั้น

๗.๓ ให้มีการจัดการภายใต้แนวความคิด ๑ ตำบล ๑ ศูนย์จัดการภัยพิบัติและอุบัติเหตุ

บทที่ ๔

วิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม

ปัญหา อุบัติเหตุ การดำเนินการตามแผนแม่บทการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดชัยภูมิที่ผ่านมา การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม รับนโยบายจากอำเภอเนินสง่าและจังหวัดชัยภูมิ จำนวนผู้เสียชีวิต จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุและจำนวนผู้บาดเจ็บมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง สืบเนื่องจากการดำเนินการบูรณาการการจัดเก็บข้อมูลขององค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม อำเภอเนินสง่าและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ข้อมูล ๓ ฐาน) โดยบูรณาการข้อมูลจากโรงพยาบาลเนินสง่า สาธารณสุขอำเภอเนินสง่า สถานีตำรวจภูธรเนินสง่าและมูลนิธิต่างๆ ตามที่คณะกรรมการได้มีมติเห็นชอบให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปรับปรุงข้อมูลให้เปรียบเทียบได้ในระดับนานาชาติและสามารถนำข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนมาวิเคราะห์ เพื่อปรับปรุงแก้ไข พัฒนาแนวทางการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งในช่วงปกติและเทศกาลอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะกรรมการ ที่กำหนดให้ช่วงปี ๒๕๖๖-๒๕๗๐ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

๑. สาเหตุและพฤติกรรมเสี่ยง

๑.๑ ด้านคน สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่

- ไม่สวมหมวกนิรภัย
- ขับรถเร็วเกินกำหนด
- ตัดหน้ากระชั้นชิด
- ไม่มีใบอนุญาตขับขี่
- เมาสุรา
- มอเตอร์ไซค์/รถจักรยานยนต์ ไม่ปลอดภัย
- ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
- หลับใน/ง่วงนอน
- แข่งรถผิดกฎหมาย
- ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร / ขาดวินัยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร
- ขับรถย้อนศร
- ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ
- ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- อื่นๆ เช่น ตาบอดสี คนชรา ผู้ป่วยต่างๆ ไม่มีความชำนาญ ขาดทักษะปัญหาสุขภาพ

๑.๒ ด้านยานพาหนะ

- ยานพาหนะที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์
- บรรทุกเกินอัตรา/บรรทุกไม่ปลอดภัย
- อุปกรณ์ด้านความปลอดภัย (เข็มขัดนิรภัย หมวกนิรภัย)
- รถไม่มีอุปกรณ์มาตรฐานหรือมีการดัดแปลงผิดไปจากมาตรฐานที่กำหนด
- อุปกรณ์พื้นฐานในการเดินทาง (ไฟหน้า ไฟหลัง ระบบเบรก) ชำรุด
- อุปกรณ์อื่นๆ ชำรุด

๑.๓ ด้านถนน

ถนนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเป็นถนนสายหลัก แต่กรณีที่เป็นช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ ฯลฯ อุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเกิดบนถนนสายรอง เนื่องจากถนนส่วนใหญ่

เป็นถนนสายรอง ซึ่งไม่มีอุปกรณ์ควบคุมการจราจร ไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ ลักษณะทางกายภาพของถนนไม่สมบูรณ์ ผิวถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ

๑.๔ สภาพแวดล้อม

สภาพแวดล้อมก็เป็นปัญหาและปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญอีกอย่าง เช่น ไฟฟ้าส่องสว่างชำรุดและไม่เพียงพอ อุปสรรคทางธรรมชาติและลักษณะภูมิอากาศ สิ่งกีดขวางตกหล่นบนช่องทางจราจร เช่น สัตว์เลี้ยง

๒. ขอบเขตความรุนแรงของปัญหา

๒.๑ สาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ เรียงจากมากไปหาน้อย ดังนี้

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

๒.๒ ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เรียงจากมากไปหาน้อย ดังนี้

อันดับหนึ่ง	รถจักรยานยนต์
อันดับสอง	รถปิคอัพ
อันดับสาม	รถเก๋ง
อันดับสี่	รถตู้
อันดับห้า	รถบรรทุก (๒ ล้อขึ้นไป)

๒.๓ สาเหตุและพฤติกรรมเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ

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

-สาเหตุจากสภาพรถ ได้แก่ สภาพรถและอุปกรณ์ประกอบบกพร่องไม่สมบูรณ์

-สาเหตุทัศนวิสัยไม่ดี ได้แก่ ฝนตกถนนลื่น,แสงสว่างไม่เพียงพอ, สภาพผิวจราจรเป็นหลุม เป็นบ่อ ถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด (ทั่วประเทศ) คือถนนสายหลักสำหรับองค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม ที่เกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลต่างๆ ส่วนใหญ่จะเป็นถนนสายรองขององค์การบริหารส่วนจังหวัดชัยภูมิ กรมทางหลวง ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อซึ่งยังไม่ดำเนินการซ่อมแซม และถนนในความรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนตำบลรังงามจะเป็นถนนดินฝนตกชะล้างหน้าดินเป็นหลุมเป็นบ่อ บางส่วนเป็นถนนบนที่ราบสูงน้ำชะล้างทำให้ถนนเป็นร่องหลุม บ่อ ไม่เรียบ ขรุขระ เป็นอุปสรรคในการจราจร องค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม มีงบประมาณไม่เพียงพอในการทำถนนคอนกรีต ต้องทยอยทำตามงบประมาณที่ได้รับหรือที่มี

๓. ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน

ปัญหา อุปสรรคและแนวทางการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งในระยะสั้น และระยะยาว ภายใต้การดำเนินงานยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน คือ

๓.๑ ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ปัญหา/อุปสรรค

๑) ประชาชนยังขาดจิตสำนึกในการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง โดยเฉพาะมาตรการ ดร. ๒ส. ๓ข. ๔ม. (๑๐ รสขม) คือ ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับรถย้อนศร ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่มีใบขับขี่ แชนจ์ในที่คับขัน เมาสูรา ไม่สวมหมวกนิรภัย มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัยและใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

๒) มาตรการในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ไม่มีความสม่ำเสมอ

๓) ธรรมเนียมในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในพื้นที่มีความแตกต่างกัน

๔) กำลังเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานไม่เพียงพอ ขาดแคลนงบประมาณและอุปกรณ์ต่างๆ

และมีไม่เพียงพอ เช่น เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ไฟกระพริบ ฯลฯ

แนวทางแก้ไข

๑) ควรเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ไม่เลือกปฏิบัติ ทั้งช่วงปกติและช่วงเทศกาล สำคัญต่างๆ

๒) ควรจัดประชุมชี้แจงเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานให้ดำเนินการด้วยความสม่ำเสมอ มีความเสมอภาค ทัวถึงเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

๓) มีการประชาสัมพันธ์ กวดขันสร้างจิตสำนึกให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายอย่างต่อเนื่องและมากขึ้น ในทุกพื้นที่ขององค์การบริหารส่วนตำบลวังงาม

๔. สนับสนุนกำลังคน งบประมาณ และอุปกรณ์สำหรับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอ

๓.๒ ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร

ปัญหา/อุปสรรค

๑) การติดตั้งป้ายโฆษณาและต้นไม้ปิดบังป้ายสัญญาณจราจร ปิดบังการมองเห็นบริเวณทางแยก และทางโค้ง

๒) การรुकล้ำทางเท้า ผิวจราจร การประกอบกิจกรรมต่างๆ ในเขตทางและพื้นที่ปลอดภัยในเขตทางในลักษณะของการกีดขวางการจราจรหรือบดบังทัศนวิสัยในการขับขี่

๓) การก่อสร้างแก้ไขปัญหาคัดเสียบนถนน บริเวณทางแยก ทางโค้งและจุดอันตราย

แนวทางแก้ไข

๑. ควรแต่งตั้งคณะกรรมการระดับอำเภอ จังหวัดหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ออกสำรวจเส้นทางถนนและสภาพถนนที่มีการจราจรหนาแน่น เป็นจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ป้ายโฆษณา ต้นไม้ที่เป็นจุดอันตรายและส่งผลการสำรวจให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขปรับปรุงในจุดนั้นๆ

๒) ให้มีการบังคับใช้กฎหมาย ระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางอย่างเคร่งครัด เข้มงวด เสมอภาคทุกพื้นที่

๓.๓ ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ ประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม

ปัญหา / อุปสรรค

๑) ประชาชนขาดจิตสำนึกและให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

๒) การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ไม่ต่อเนื่อง

แนวทางแก้ไข

๑) การสร้างจิตสำนึกเกี่ยวกับการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุโดยการบรรจุเนื้อหาในหลักสูตรการเรียนการสอนในระบบโรงเรียนสำหรับนักเรียนตั้งแต่ภาคบังคับจนถึงระดับอุดมศึกษาและการศึกษานอกระบบ (กศน.)

๒) รณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ ทุกช่องทางอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี

๓) บูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างแนวร่วมในการให้ความรู้และประชาสัมพันธ์แนวทางการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุ เพื่อให้มีความเป็นเอกภาพของการดำเนินการ

๔) กำหนดกลุ่มเสี่ยงที่คาดว่าจะเกิดอุบัติเหตุเป็นกลุ่มเป้าหมายในการร่วมโครงการหรือจัดฝึกอบรมให้ความรู้

๕) ณรงค์สร้างจิตสำนึกให้กับเยาวชน ประชาชน ให้ทราบและตระหนักถึงผลกระทบจากอุบัติเหตุ รวมถึงผลกระทบที่จะตามมาในระยะยาว

๓.๔ ยุทธศาสตร์ด้านการบริการด้านการแพทย์ฉุกเฉิน

ปัญหา/อุปสรรค

๑) บุคลากรไม่เพียงพอในการดำเนินงานด้านกู้ชีพ กู้ภัย

๒) ขาดการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง

๓) งานด้านกู้ชีพกู้ภัยยังไม่เป็นระบบ

แนวทางแก้ไข

๑) ด้านบุคลากรให้เพิ่มศักยภาพบุคลากร พร้อมออกปฏิบัติการทางการแพทย์ฉุกเฉินและให้มีบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมการปฐมพยาบาล และการเคลื่อนย้ายผู้ป่วยพร้อมอุปกรณ์การช่วยเหลือพื้นฐานของ อบต. เทศบาล มูลนิธิ

๒) ตั้งงบประมาณเป็นค่าตอบแทนสำหรับผู้ปฏิบัติงานด้านกู้ชีพกู้ภัย

๓.๕ ยุทธศาสตร์ด้านการติดตามและประเมินผล

ปัญหา/อุปสรรค

๑) ขาดเจ้าหน้าที่รับผิดชอบงานโดยตรง

๒) ปัญหาด้านระบบเทคโนโลยีทั้งระบบ, อุปกรณ์ ICT ของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านข้อมูลขัดข้องไม่สามารถใช้งานได้ในขณะนั้น

๓) ไม่สามารถประสานงานกับเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในการจัดทำข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ในกรณีที่ต้องการข้อมูลเร่งด่วน

๔) ขาดการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

แนวทางการแก้ไข

๑) ให้หน่วยงานมีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบงานโดยตรงที่

๒. ให้มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สามารถเชื่อมโยง Internet และสามารถใช้ในการรายงานข้อมูลได้

๔. บทวิเคราะห์และข้อเสนอแนะ

๔.๑ ตามกรอบยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน (๕ Es)

๑) ใช้กลไกของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด อำเภอนในการกำกับควบคุมดูแลการดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน

๒) จัดทำแผนแม่บทประจำปี ภายใต้ยุทธศาสตร์หลัก ๕ ด้าน (ยุทธศาสตร์ ๕ Es) โดยให้สอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่

๓) เพิ่มบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถานศึกษา อาสาสมัคร รวมทั้งองค์กรภาคประชาชนให้มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในเขตพื้นที่รับผิดชอบ

๔) เพิ่มความเข้มงวดและกวดขัน ตามมาตรการ ๑๐ รสขม (๑ร.๒ส.๓ข.๔ม.) โดยการตั้งด่านตรวจการตระเวน ตรวจ เพื่อเป็นการป้องปรามและควบคุมการเกิดอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้น

๕) มาตรการควบคุม เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ ความเข้าใจเรื่องพฤติกรรมอันตรายจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง

๖) จัดตั้งจุดตรวจ จุดสกัด อย่างเป็นระบบ รวมถึงจัดชุดปฏิบัติการเน้นตรวจจับผู้ขับขี่รถเร็ว โดยเฉพาะเส้นทางที่กำหนดไว้ตามสภาพ

๔.๒ ตามกรอบ ๕ เสาหลัก ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน

๕ เสาหลัก กรอบระดับชาติ



การดำเนินการตามกรอบ ๕ เสาหลัก ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบในแต่ละเสาหลักอย่างชัดเจน เพื่อให้เป็นไปตามกรอบและหน้าที่ความรับผิดชอบ ดังนี้

๑. การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)
 - ก. กำหนดหน่วยงานรับผิดชอบ
 - ข. พัฒนาแผนยุทธศาสตร์
 - ค. วางเป้าหมายระยะยาว
 - ง. จัดหางบประมาณ
 - จ. สนับสนุนระบบข้อมูล ติดตาม ประเมินผล
๒. ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัยยิ่งขึ้น (Safer Roads and Mobility)
 - ก. ส่งเสริมหน่วยงานจัดการถนน ทางฝั่งเมือง
 - ข. จัดระบบฝั่งเมือง ถนน การใช้ที่ดิน ตอบสนองความต้องการ
 - ค. ส่งเสริมสภาพการใช้ถนนปลอดภัย บำรุงรักษา
 - ง. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการสัญจรใหม่
 - จ. พัฒนาศักยภาพ และการถ่ายทอดความรู้
 - ฉ. ส่งเสริมการวิจัย ถนน สัญจร ที่ปลอดภัย

๓. ยานพาหนะที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น (Safer Vehicles)
 - ก. ประกาศใช้มาตรฐานยานพาหนะที่ปลอดภัย
 - ข. ประเมินความปลอดภัยรถรุ่นใหม่
 - ค. เข็มขัดนิรภัย
 - ง. ใช้เทคโนโลยีใหม่ เช่น ESC ,ABS
 - จ. ส่งเสริมรถที่มีมาตรฐานดี กีดกันรถคุณภาพต่ำ
 - ฉ. ดูแลคนเดินเท้า วิจัยการลดความสูญเสีย
 - ช. ส่งเสริมหน่วยงานใช้ยานพาหนะปลอดภัย ดูแลผู้โดยสาร
๔. การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น (Safer Road Users)
 - ก. สร้างความตระหนัก เปลี่ยนทัศนคติ
 - ข. ควบคุมความเร็ว
 - ค. ดื่มไม่ขับ
 - ง. หมวกนิรภัย
 - จ. เข็มขัดนิรภัย รวมถึงเด็ก
 - ฉ. ระบบขนส่งสาธารณะ ความปลอดภัย รวมทั้งการขนส่งสินค้าและโดยสาร
 - ช. มาตรฐานใบอนุญาตขับขี่
๕. การดูแลหลังการเกิดเหตุ (Post-Crash Reponse)
 - ก. ระบบดูแล ช่วยเหลือ ผู้ประสบภัยก่อนถึงโรงพยาบาล
 - ข. พัฒนาระบบศูนย์วิกฤตบำบัดและอุบัติเหตุ
 - ค. ระบบฟื้นฟูสภาพร่างกาย จิตใจ
 - ง. ส่งเสริมระบบประกันภัย รับผิดชอบค่ารักษา
 - จ. เตรียมรองรับ AEC
 - ฉ. ส่งเสริมกลไกสอบสวนสาเหตุ
 - ช. ส่งเสริมการจ้างงานผู้พิการจากอุบัติเหตุ
 - ซ. วิจัย พัฒนา การจัดการหลังอุบัติเหตุ

โดยจังหวัดชัยภูมิ มีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ๙.๓๒ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี ๒๕๗๐ และถือเป็นวาระแห่งชาติที่ต้องดำเนินการให้เข้มข้นในทุกพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ

๔.๓ ปัจจัยสนับสนุนต่อการดำเนินงาน :

๑. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย หน่วยงานภาคีเครือข่ายลดอุบัติเหตุทางถนน สนับสนุนเอกสารแผ่นพับ โปสเตอร์และสื่อต่างๆ ในการประชาสัมพันธ์ ให้จังหวัดและส่งมาให้ก่อน ๑ เดือน

๒. มาตรการทั่วไป ๕ มาตรการและมาตรการเน้นหนัก ๖ ข้อ

๒.๑ มาตรการทั่วไป ๕ มาตรการ

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

๒.๒ มาตรการเน้นหนัก ๖ ข้อ

- มาตรการด้านบริหารจัดการ
- มาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมาย
- มาตรการด้านสังคม
- มาตรการด้านวิศวกรรมจราจร
- มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์
- มาตรการด้านการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน

๓. ได้รับความร่วมมือและข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ขนส่งจังหวัด ทางหลวงชนบท แขวงทางหลวง สาธารณสุขจังหวัด ปกครองจังหวัด โรงพยาบาล ตำรวจ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยจังหวัดชัยภูมิ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด มูลนิธิภาคเอกชนในพื้นที่

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

๕. ผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผู้บริหารของจังหวัดค่อนข้างให้ความสำคัญกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรทางบก

๔.๔ อุปสรรคต่อการดำเนินงาน :

๑. จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นรวมทั้งประชากรแฝงและปริมาณการจดทะเบียนรถใหม่เพิ่มขึ้นทุกปี เป็นสาเหตุหนึ่งของการเพิ่มสถิติจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก

๒. ประชาชนบางส่วนฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ขับขี่จักรยานยนต์สวนทางเดินรถ ขับขี่ขณะเมาสุรา ฯลฯ

๓. อัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องมีจำนวนไม่เพียงพอ

๔. มีการโยกย้ายบุคลากรที่รับผิดชอบรวมทั้งผู้บริหารระดับจังหวัดบ่อยครั้ง

๕. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมักให้ความสำคัญกับการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยเฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้น ไม่ได้เน้นหนักในดำเนินการตลอดทั้งปี

๖. การป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรทางบก ยังขาดการเชื่อมโยงการบูรณาการในระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่น

๔.๕ ข้อเสนอแนะการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลวังสาม

๑. งานด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเป็นงานระดับชาติที่ควรมีการสนับสนุนจากหน่วยงาน และมีโครงการประสานเครือข่ายจากภาครัฐ เอกชนและภาคประชาสังคม

๒. การรณรงค์ปลูกจิตสำนึกให้กับประชาชนและเยาวชน โดยเฉพาะควรเน้นหนักในสถานศึกษา

๓. การกระตุ้นให้เกิดปัจจัยสำเร็จในการปฏิบัติงานด้านต่างๆ เช่น การบังคับใช้กฎหมาย วิศวกรรมจราจรหรือนวัตกรรมใหม่ๆ

๔. ร่วมบูรณาการแนวทางการทำงานร่วมกันของเสาหลักทุกเสาทั้ง ๕ เสา โดยมีประเด็นสำคัญของรัฐบาล ที่นำมาขับเคลื่อนตาม “ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน” ดังนี้

- การสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐%
- การบังคับใช้ความเร็วที่ปลอดภัย
- เมาแล้วขับ
- สมรรถนะผู้ใช้รถ ใช้ถนน (เช่นการออกใบอนุญาตขับรถที่มีคุณภาพ)

- ยานพาหนะที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย
- การจัดการจุดเสี่ยง
- ระบบการดูแลรักษา มีระบบการเฝ้าระวังและติดตามประเมินผล
- = พัฒนาระบบบริหารจัดการ (กลไกนโยบายตัวชี้วัดข้อมูล ติดตาม-ประเมินผล วิจัย พัฒนา

บุคลากรฯ)

๕. จัดทำเป็นวาระของจังหวัดที่ทุกฝ่ายต้องมีส่วนร่วมและให้ความสำคัญ เพื่อรับการเป็นประชาคมอาเซียน (AEC)

๖. ส่งเสริมสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาจัดเป็นนโยบายร่วมกันของสถาบัน/บรรจฯ เข้าหลักสูตรชั่วโมงการเรียนการสอน

๗. สร้างการรับรู้ ส่งเสริมการมีส่วนร่วมตามนโยบายรัฐบาล/ส่วนกลางที่ต่อเนื่อง

๘. ส่งเสริมการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ/อุบัติเหตุจราจรทางบก/ด้านสาธารณสุข ให้เกิดขึ้นกับตนเองและบุคคลรอบข้าง

บทที่ ๕
การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ ประจำปี พ.ศ.๒๕๖๖
ไปสู่การปฏิบัติในพื้นที่

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม ได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดแนวทางขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนประจำปี พ.ศ.๒๕๖๖ โดยมุ่งเน้นการปฏิบัติงานในระดับพื้นที่โดยใช้กลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด(ศปถ.จ.) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ(ศปถ.อ.) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม(ศปถ.อบต.รังงาม) ในการขับเคลื่อนนโยบาย กรอบแนวคิด ยุทธศาสตร์ มาตรการและแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนน ไปสู่การปฏิบัติในพื้นที่ให้เกิดผลเป็นรูปธรรม รวมทั้งสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน โดยได้กำหนดโครงการขับเคลื่อนกลไก ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ คู่ ศปถ.อบต.รังงาม เป็นประเด็นหลักในการขับเคลื่อนโดยมีแผนงานโครงการของหน่วยงานต่างๆ ที่มีภารกิจในระดับจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น

บทที่ ๖ การติดตามประเมินผล

การติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลวังสาม ประจำปี พ.ศ.๒๕๖๖ สามารถดำเนินการได้ ดังนี้

๑. ติดตาม ประเมินความสำเร็จของแผนปฏิบัติการจากเป้าหมายการเสียชีวิต (๓ ฐาน) จากอุบัติเหตุทางถนน

๒. ติดตาม ประเมินผลการขับเคลื่อนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด, ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ, ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลวังสาม

๓. ติดตาม ประเมินผลจากแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการของหน่วยงานภาคีเครือข่าย เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการประสานงานและปรับปรุงแผนในระดับปฏิบัติการอย่างต่อเนื่อง

๔. สนับสนุนให้หน่วยงานมีการติดตาม ประเมินผลแผนงาน/โครงการของแต่ละหน่วยงาน และให้มีการรายงานความก้าวหน้าให้ผู้บริหารหน่วยงานได้รับทราบอย่างสม่ำเสมอและมีการรายงานการขับเคลื่อนในคราวประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอเนินสง่า ทุกเดือน

ภาคผนวก



คำสั่งองค์การบริหารส่วนตำบลวังงาม

ที่ ๓๐๙/๒๕๖๕

เรื่อง จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลวังงาม(ศปถ.อปท.)

ด้วยในปัจจุบันประชาชนมีการใช้รถใช้ถนนเพิ่มมากขึ้น จึงเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้น ปริมาณการใช้รถจำนวนมากส่งผลให้การจราจรติดขัดหนาแน่นมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิตและทรัพย์สิน ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจสังคมโดยรวม ดังนั้น เพื่อให้การป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ ลดการสูญเสียชีวิต ลดการบาดเจ็บ ลดการสูญเสียทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนนให้น้อยที่สุดและให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ถือปฏิบัติตามพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.๒๕๕๐ และตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔ หมวด ๔ ข้อ ๒๒ โดยมีผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้อำนวยการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ดังนั้น เพื่อเป็นการบูรณาการร่วมกันในระดับพื้นที่ เพื่อขับเคลื่อนภารกิจด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลวังงาม(ศปถ.อปท.) ขึ้น ณ ที่ทำการองค์การบริหารส่วนตำบลวังงาม อำเภอเนินสง่า จังหวัดชัยภูมิ และแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์ฯ โดยมีคณะกรรมการและอำนาจหน้าที่ดังนี้

- | | | |
|--|--|--------------------------|
| ๑. นายสว่าง บุตรประเสริฐ | นายก อบต.วังงาม | ประธานกรรมการ |
| ๒. นายชาญชัย สิทธิเวช | รองนายก อบต.วังงาม | รองประธานกรรมการ |
| ๓. นายเนือง ท้าวจตุรัส | รองนายก อบต.วังงาม | รองประธานกรรมการ |
| ๔. นายบด เจียนสันเทียะ | เลขานุการนายก อบต.วังงาม | กรรมการ |
| ๕. นางรัญธม พิสิก | ปลัด อบต.วังงาม | กรรมการ |
| ๖. กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน | ทุกหมู่บ้าน | กรรมการ |
| ๗. ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลวังงาม | | กรรมการ |
| ๘. สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบลวังงามทุกหมู่บ้าน | | กรรมการ |
| ๙. นางสมัย จินดามาศย์ | ผู้อำนวยการกองคลัง | กรรมการ |
| ๑๐. นายสุรเชษฐ ทองสอาด | ผู้อำนวยการกองช่าง | กรรมการ |
| ๑๑. นายภานุพงศ์ สอนสำโรง | ผู้อำนวยการกองการศึกษาฯ | กรรมการ |
| ๑๒. นางกัลยา สอนสำโรง | นักจัดการฯ รักษาราชการแทน หน.สป. กรรมการ/เลขานุการ | |
| ๑๓. นายเกรียงไกร อุดมบุญ | เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน | กรรมการ/ผู้ช่วยเลขานุการ |
| ๑๔. นายชิรพล เชิดสูงเนิน | ผู้ช่วยเจ้าพนักงานธุรการ | กรรมการ/ผู้ช่วยเลขานุการ |

มีหน้าที่ดังนี้

๑. จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการและงบประมาณในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอและจังหวัด

๒. ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่รับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๓. ประสานการปฏิบัติงาน เร่งรัด ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการและรายงานการดำเนินงานให้คณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.จังหวัด ทราบ
๔. ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่รับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
๕. จัดให้มีศูนย์ข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
๖. จัดให้มีโครงการพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน
๗. ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนผ่านหอกระจายข่าว เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จัดกิจกรรม/โครงการเพื่อกระตุ้นเตือน ให้ความรู้และปลูกจิตสำนึกประชาชนให้มีความตระหนักในการระมัดระวังอุบัติเหตุ ส่งเสริมสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่
๘. รายงานผลการดำเนินงานและเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.จังหวัด เพื่อพิจารณากำหนดแนวทางหรือมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่
๙. แต่งตั้งคณะกรรมการ คณะทำงานและเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์เพิ่มเติมตามความเหมาะสม
๑๐. ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.จังหวัด มอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๒ พฤศจิกายน พ.ศ.๒๕๖๕

สว่าง บุตรประเสริฐ
(นายสว่าง บุตรประเสริฐ)
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม

บัญชีรายชื่อหน่วยบริการด้านการแพทย์ฉุกเฉิน หน่วยกู้ชีพ(อบต.รังงาม)

คณะผู้บริหาร องค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม

วัน/เดือน/ปี/ เวลา	ชื่อ -สกุล	ตำแหน่ง	เบอร์โทร.	หมายเหตุ
ตลอด ๒๔ ชั่วโมง	๑.นายสว่าง บุตรประเสริฐ	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม	๐๘๙ ๐๐๕ ๔๘๙๗	
	๒.นายชาญชัย สิทธิเวช	รองนายก อบต.รังงาม	๐๘๑ ๒๖๕ ๒๐๑๘	
	๓.นายเนือง ท้าวจัตูรัส	รองนายก อบต.รังงาม	๐๘๒ ๑๒๖ ๘๙๑๘	
	๔.นายบด เจียนสันเทียะ	เลขานุการนายก อบต.รังงาม	๐๖๔ ๙๕๙ ๕๗๔๙	

วัน/เดือน/ปี/ เวลา	ชื่อ -สกุล	ตำแหน่ง	เบอร์โทร.	หมายเหตุ
๑-๘ ของทุกเดือน เวลา ๐๖.๐๐-๒๔.๐๐น./ ๒๔.๐๐-๐๖.๐๐น.	๑.นายเจียม เชื่อมมะรัง	แพทย์ประจำตำบลรังงาม	๐๙๗ ๓๓๔ ๘๗๔๒	หัวหน้าชุด
	๒.นายจุน เชื่อมมะรัง	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่๒	๐๘๗ ๙๖๔ ๘๘๗๒	
	๓.นายธนวิทย์ โชตินอก	เจ้าพนักงานพัสดุชำนาญงาน	๐๘๕ ๒๐๗ ๔๐๗๐	
	๔.นายจิรเดช ชาวบัวใหญ่	(EMS)หมู่๙	๐๘๗ ๒๕๘ ๐๔๘๕	
	๕.นายวรท สิงห์สวัสดิ์	(EMS)หมู่๑	๐๘๔ ๔๘๒ ๘๐๐๙	
	๖.น.ส.จันทร์เพ็ญ โสมภิรมย์	ผู้ช่วยเจ้าพนักงานจัดเก็บรายได้	๐๘๑ ๐๖๓ ๐๗๗๑	
๙-๑๖ ของทุกเดือน เวลา ๐๖.๐๐-๒๔.๐๐น./ ๒๔.๐๐-๐๖.๐๐น.	๑.นายบุญรอด ทองสถิตย์	ส.อบต.(EMS)หมู่๘	๐๖๒ ๔๐๒ ๕๘๙๕	หัวหน้าชุด
	๒.นายเกรียงไกร อุดมบุญ	เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน	๐๙๘ ๙๖๐ ๓๙๔๐	
	๓.นายดณัย ต่ายสันเทียะ	ผู้ช่วยนายช่างโยธา	๐๘๘ ๓๕๓ ๑๖๔๖	
	๔.นายประดิษฐ์ คำขึ้น	(EMS)หมู่๔	๐๘๒ ๑๕๘ ๔๖๐๓	
	๕.นายทองสุข พิมพ์โสมงค์	(EMS)หมู่๕	๐๘๐ ๑๖๔ ๗๘๖๘	
๑๗-๒๔ ของทุกเดือน เวลา ๐๖.๐๐-๒๔.๐๐น./ ๒๔.๐๐-๐๖.๐๐น.	๑.นางรัฐธรม พิสิก	ปลัด อบต.รังงาม	๐๙๓ ๓๒๖ ๕๘๙๖	หัวหน้าชุด
	๒.นายชาญชัย บุตรประเสริฐ	ส.อบต./(EMS)หมู่๒	๐๖๑ ๓๗๔ ๓๕๓๓	
	๓.น.ส.จุฑามาศ ขึ้นกันกง	ผู้ช่วยเจ้าพนักงานธุรการ	๐๙๓ ๖๑๒ ๘๗๔๖	
	๔.นายสุพิน วงษ์ขาลี	(EMS)หมู่๖	๐๖๔ ๓๖๐ ๘๖๐๑	
	๕.นายพัทธะธงชัย พิสิก	นักวิชาการเกษตรชำนาญการ	๐๙๗ ๓๓๕ ๐๕๑๔	
	๖.นายจรรูวัตร กาฬปักขิม	ผู้ช่วยเจ้าพนักงานพัสดุ	๐๘๘ ๖๑๙ ๘๖๑๔	
๒๕-๓๑ ของทุกเดือน เวลา ๐๖.๐๐-๒๔.๐๐น./ ๒๔.๐๐-๐๖.๐๐น.	๑.นายภานุพงศ์ สอนสำโรง	ผู้อำนวยการกองการศึกษา	๐๙๓ ๔๗๔๔ ๕๔๙	หัวหน้าชุด
	๒.นายชिरพล เขตสูงเนิน	ผู้ช่วยเจ้าพนักงานธุรการ	๐๘๒ ๒๑๑ ๑๙๙๗	
	๓.นายทิง ศรีแก้ว	ส.อบต./(EMS)หมู่๗	๐๘๑ ๐๖๘ ๘๑๘๔	
	๔.นายจิรพัฒน์ ธนโชติกิจติ	(EMS)หมู่๒	๐๖๑ ๑๑๒ ๘๑๘๑	
	๕.นางกัลยา สอนสำโรง	นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ	๐๙๑ ๐๑๙ ๖๓๐๖	
	๖.นายธนาพุมิชัย วงษ์ศิริ	เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน		

**แผนงานโครงการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
ขององค์การบริหารส่วนตำบลรังงาม**

โครงการ/กิจกรรม	กลุ่มเป้าหมาย	ผลผลิต	ตัวชี้วัดโครงการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	พื้นที่ ดำเนินการ	งบประมาณ	หน่วยงาน รับผิดชอบ
โครงการส่งเสริมความปลอดภัยในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ปกครองในศูนย์พัฒนาเด็ก	ผู้ปกครองในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก			2561-2570	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก อบต.รังงาม	15,000	อบต.รังงาม
โครงการขับขี่ปลอดภัยสร้างวินัยเป็นแบบอย่างที่ดี	ประชาชนในพื้นที่			2561-2570	ตำบลรังงาม	30,000	อบต.รังงาม
ติดตั้งกระจกโค้งบนทางโค้งบริเวณจุดเสี่ยงภัย	ติดตั้งในพื้นที่			2561-2570	ตำบลรังงาม	18,000	อบต.รังงาม
โครงการส่งเสริมความรู้ในการป้องกันสาธารณภัย	ประชาชนในพื้นที่			2561-2570	ตำบลรังงาม	50,000	อบต.รังงาม
โครงการป้องกันสาธารณภัย	ประชาชนในพื้นที่			2561-2570	ตำบลรังงาม	30,000	อบต.รังงาม
การประจำจุดบริการประชาชนช่วงเทศกาลฯ	คณะผู้บริหาร,ส.อบต., ผู้นำ,อปพร. หน่วย(EMS),จิตอาสา			ดำเนินการทุกปี	ตำบลรังงาม	30,000	อบต.รังงาม
การติดตั้งป้ายเตือนภัยจุดเสี่ยง,จุดอันตราย	ติดตั้งในพื้นที่			2561-2570	ตำบลรังงาม	3,000	อบต.รังงาม
โครงการด่านชุมชนและจุดบริการประชาชนช่วงเทศกาล	ตั้งในพื้นที่			ดำเนินการทุกปี	ตำบลรังงาม	30,000	อบต.รังงาม
โครงการซ้อมแผนป้องกันสาธารณภัย	คณะผู้บริหาร,ส.อบต., พนักงานฯ,อปพร. หน่วย(EMS)			2561-2570	ตำบลรังงาม	30,000	

**บัญชีรายชื่อองค์กรสาธารณกุศล
หน่วยงานเครือข่ายการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย**

ลำดับ ที่	รายชื่อองค์กรสาธารณกุศลหน่วยงาน เครือข่าย	สถานที่ตั้ง	ความเชี่ยวชาญ	โทรศัพท์/โทรสาร	จำนวนสมาชิกที่ ปฏิบัติงานได้
1	กุ๊กภัยมูลนิธิสว่างคุณธรรม อำเภอจตุรัส (กุ๊กชีพศูนย์หลวงบรรเทา)	อำเภอจตุรัส	กุ๊กชีพ, กุ๊กภัย	061 141 7785	
2	มูลนิธิสว่างคุณธรรม (กุ๊กภัยสว่างคุณธรรม จังหวัดชัยภูมิ)	จังหวัดชัยภูมิ	กุ๊กชีพ, กุ๊กภัย	044 811 736	
3	มูลนิธิสว่างคุณธรรม(จุดตำบลตาเนิน)	ตำบลตาเนิน	กุ๊กชีพ, กุ๊กภัย	089 07297370	
4	หน่วยกุ๊กชีพ อบต.รังงาม	อบต.รังงาม	ปฐมพยาบาลเบื้องต้น, นำส่งผู้ป่วยเหตุฉุกเฉิน	044 056573	15

หมายเลขโทรศัพท์ฉุกเฉิน

หน่วยงาน	หมายเลขโทรศัพท์
ห้องฉุกเฉินโรงพยาบาลเนินสง่า	098 591 0813 082 853 1353
สถานีตำรวจภูธรเนินสง่า	044 846 027-8
อำเภอเนินสง่า	044 052954
อบต.รังงาม	044 056 573 081 630 1549
อบต.หนองฉิม	044 846 255-11
อบต.ตาดเนิน	044 846254
อบต.ละหาน	044 840578
อบต.กะฮาด	044 810557
เหตุด่วนเหตุร้าย	191
เพลิงไหม้	199
สายด่วน ตร.ท่องเที่ยว	1155
หน่วยแพทย์ฉุกเฉิน	1669
แจ้งรถหาย	1192
ตำรวจทางหลวง	1193
กองปราบปราม	1195
อุบัติเหตุทางน้ำ	1196
ข้อมูลจราจร	1197
สอบถามเส้นทาง	1543
กรมขนส่ง	1587
ร่วมด้วยช่วยกัน	1677
ประปา	1125
ไฟฟ้าขัดข้อง	1130
กรมอุตุฯ	1182
กู้ภัย กทม.	1554

