

เอกสารประกอบการจัดส่งผลงาน

แบบจัดส่งผลงานเพื่อเสนอชื่อเข้ารับรางวัล Prime Minister Road Safety Awards

หน่วยงานที่เสนอชื่อ...แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 3 (เวียงสระ).....

ผู้ประสานงาน...นายพรเทพ พรหมสุวรรณ เบอร์โทร...077-361413.....

เบอร์อีเมล...ptp355@hotmail.co.th.....เบอร์มือถือ...081-5545511.....

ประเภทองค์กร

- บุคคล
- หน่วยงาน/องค์กรราชการ
- หน่วยงาน/องค์กรเอกชน/มูลนิธิ/เครือข่าย/ชมรม
- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/จังหวัด
- อื่น ๆ ระบุ

เอกสารประกอบการพิจารณา

- เอกสารรายละเอียดผลการดำเนินงานที่ผ่านมาจำนวน.....6.....หน้า
- หลักฐานเชิงประจักษ์อื่นๆ ระบุ.....ภาพถ่าย 15 หน้า.....

หลักการและเหตุผล

จังหวัดสุราษฎร์ธานีที่มีพื้นที่ จำนวน 12,892 ตารางกิโลเมตร มีประชากรจำนวน 1,063,501 คน เป็นแหล่งท่องเที่ยวระดับโลกที่มีทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเดินทางสู่พื้นที่เฉลี่ย 5,600,000 คนต่อปี มีการคมนาคมสัญจรทั้งทางบกและทางน้ำ ทางอากาศ เป็นประตูการขนส่งสู่ภาคใต้ โดยมีถนนในความควบคุมของกรมทางหลวงรวมระยะทางจริง 1,494 กิโลเมตร ระยะทางต่อ 2 ช่องจราจร 2,032.194 กิโลเมตร โดยเป็นถนนสายหลักที่สำคัญเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดต่างๆ ถึง 4 เส้นทางคือ

1. ทางหลวงหมายเลข 41 เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดชุมพรและจังหวัดนครศรีธรรมราช มีระยะทาง 146 กิโลเมตร
2. ทางหลวงหมายเลข 44 เชื่อมต่อระหว่างทะเลฝั่งอันดามันและฝั่งทะเลอ่าวไทย มีระยะทาง 96 กิโลเมตร
3. ทางหลวงหมายเลข 401 เชื่อมต่อระหว่างทะเลฝั่งอันดามันและฝั่งทะเลอ่าวไทย มีระยะทาง 175 กิโลเมตร
4. ทางหลวงหมายเลข 4009 เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดสุราษฎร์ธานีและจังหวัดกระบี่ มีระยะทาง 119 กิโลเมตร

ซึ่งมีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันค่อนข้างสูงจากปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสร้างความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินจำนวนมาก เช่นปี พ.ศ. 2561 มีผู้เสียชีวิต 307 คน คิดอัตราเฉลี่ย 28.94 คนต่อแสนประชากร มี พ.ศ. 2562 มีผู้เสียชีวิต 353 คน คิดอัตราเฉลี่ย 33.12 คนต่อแสนประชากร และในปี พ.ศ. 2563 มีผู้เสียชีวิต 329 คน คิดอัตราเฉลี่ย 30.80 คนต่อแสนประชากร

สภาพปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมาจากองค์ประกอบ 3 ด้าน คือ 1. ด้านคน 2. ด้านรถ 3. ด้านถนน และสิ่งแวดล้อม ถ้าหากไม่มีการดำเนินการแก้ไขปัญหามาอย่างจริงจังต่อเนื่องอาจทำให้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทวีความรุนแรงยิ่งขึ้นได้ในอนาคต แต่การแก้ไขปัญหาเหล่านั้นไม่สามารถดำเนินการได้ด้วยใครคนใดคนหนึ่งหรือหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง โดยเฉพาะการแก้ไขด้านถนนและสิ่งแวดล้อมคือการแก้ไขจุดเสี่ยง/จุดอันตรายซึ่งเป็นหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงของกรมฯและหน่วยงานแขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 3 (เวียงสระ) ซึ่งต้องอาศัยงบประมาณรวมทั้งองค์ความรู้ด้านวิศวกรรมและสิ่งที่สำคัญคือสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน/ท้องถิ่นรวมทั้งหน่วยงานภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐและเอกชนโดยใช้หลักการ 5 ส + 5 ช ในการดำเนินงาน ทำให้การแก้ไขปัญหาดังกล่าวประสบผลสำเร็จได้ ซึ่งกรมฯได้ดำเนินการขับเคลื่อนการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุของจังหวัดมาโดยต่อเนื่องไม่ต่ำกว่า 12 ปี ดังนี้

1. ด้านถนนและสิ่งแวดลอมทั้งระยะเบื้องต้น ระยะกลาง ระยะยาวสำเร็จไปแล้ว จำนวน 15 จุด โดยแบ่งแนวทางการปฏิบัติเป็น 2 แนวทาง คือ

- แนวทางปฏิบัติเชิงรุก (ตามหลักปรัชญาที่ว่า "การป้องกันดีกว่าการแก้ไข") คือ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit)

- แนวทางปฏิบัติเชิงรับ คือ การแก้ไขปรับปรุงจุดเสี่ยง/จุดอันตราย (Black Spot Improvement) เมื่อได้รับข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจึงเข้าไปดำเนินการแก้ไข

2. ด้านคนดำเนินการโครงการมาตรการองค์กรสวมหมวกนิรภัย 100% โครงการให้ความรู้เด็กนักเรียน จำนวน 3 โครงการ

3. เป็นตัวเชื่อมและขับเคลื่อนโครงการต่างๆ ของจังหวัด เช่น

- โครงการ "พระแสงสัญจรปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุทางถนน" เป็นภาคีเครือข่ายหลักในการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยการสร้างการมีส่วนร่วมรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากชุมชน, ท้องถิ่น ไปสู่การปฏิบัติของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านถนน มีการปรับปรุงติดตั้งป้ายจราจร อุปกรณ์อำนวยความสะดวก และจัดสร้างที่จอดรถรับส่งนักเรียนจนโครงการประสบผลสำเร็จ สามารถลดอุบัติเหตุได้อย่างเป็นรูปธรรม พร้อมผลักดันเสนอแผนงานการก่อสร้างขยายถนนเพื่อของบประมาณในการแก้ไขปัญหาในระยะยาว

- โครงการ "การบริหารจัดการความเร็วในพื้นที่ชุมชน"

- ขยายผล โครงการสร้างมาตรการองค์กร เพื่อความปลอดภัยทางถนน "สวมหมวกนิรภัย ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ" เทศบาลเมืองเวียง อ.เวียงสระ

- ขยายผลนำเสนอ/ผลักดันประเด็นจุดตัดรถไฟของเทศบาลตำบลเวียงสระให้เป็นแบบอย่าง ฯลฯ

ตัวอย่างที่ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง/จุดอันตรายสำเร็จได้ด้วยภาคีเครือข่าย

1) ปัญหาและสภาพปัญหา

ได้รับการร้องเรียนจากผู้ใช้รถใช้ถนนผ่านผู้นำชุมชน และ สภ.เวียงสระ ว่าบริเวณโค้งโรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราชเวียงสระ ได้เกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง (เฉลี่ย 2 ครั้ง/เดือน) และมีผู้เสียชีวิต 2 ราย ในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา จุดดังกล่าวคือที่ กม.61+656 ทางหลวงหมายเลข 4009 ตอน นาสาร -เวียงสระ ซึ่งได้รับการบรรจุเป็นจุดเสี่ยง/จุดอันตรายของแขวงทางหลวงฯ เช่นกัน

ข้อมูลทั่วไป ของทางหลวงหมายเลข 4009 ตอนควบคุม 40090201 ชื่อสายทาง นาสาร - เวียงสระ มาตรฐานชั้นทางประกอบด้วยชั้นพิเศษ และชั้น 1 เป็นช่วงๆ ชนิดผิวทางเป็นผิวแอสฟัลท์คอนกรีต ปริมาณการจราจร 11,000 คัน/วัน (เป็นรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป 2,281 คัน/วัน)

มีลักษณะทางกายภาพบริเวณจุดเสี่ยง/จุดอันตราย (BLACK SPOT) ดังนี้ 1. เป็นทางโค้ง 2. มีทางเชื่อมสาธารณะเกิดเป็นทางแยกบริเวณกลางโค้ง 3. เป็นย่านชุมชนหนาแน่น 4. มีเขตทางจำกัด (ติดเขตทางของการรถไฟฯ) 5. เป็นจุดเริ่มต้นของถนน 2 ช่องจราจรขยายเป็น 4 ช่องจราจรแบบมีเกาะกลาง 6. เป็นสามแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจรทำให้เกิดจุดขัดแย้งรวมทั้งหมด 9 จุด ซึ่งเป็นจุดขัดแย้งหลักถึง 6 จุด

2) ความสำคัญและผลกระทบจากปัญหา

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุ 2 ครั้ง/เดือน และมีเสียชีวิต 2 รายในรอบ 2 ปีที่ผ่านมาซึ่งจากแนวโน้มปริมาณจราจรที่สูงขึ้นทุกๆ ปี ประกอบกับการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ สังคม ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทั้งภาคธุรกิจ ภาคการเกษตร สถานศึกษาและการท่องเที่ยว

หากไม่รีบดำเนินการแก้ไขอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่ร้ายแรงเกิดการสูญเสีย ส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนนรวมถึงของประชาชนและชุมชนผู้อยู่อาศัยสองข้างทาง ซึ่งผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทั้งทางตรงและทางอ้อมที่อาจประเมินค่ามิได้

3) กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการที่นำมาใช้ จนส่งผลให้ประสบความสำเร็จ

การนำเอาหลักบริหารจัดการ 5 ส + 5 ช มาดำเนินการสร้างการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายทั้งหน่วยงานภาครัฐ/เอกชน/ผู้นำชุมชน/ผู้นำท้องถิ่น มูลนิธิ มีการประชุมปรึกษาหารือเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหามีทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ รวมถึงความรู้ทางด้านหลักวิศวกรรมจราจรของหน่วยงาน คือคณะกรรมการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานแขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 3 (เวียงสระ) และการให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาของผู้บริหารของกรมทางหลวงทุกระดับ

4) แนวทางการแก้ไขปัญหและประโยชน์ที่ได้รับ

- แนวทางการแก้ไขปัญห ขั้นตอนสำคัญในการดำเนินงาน

1. จัดตั้งคณะกรรมการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับสถานีตำรวจ (สภ.เวียงสระ)
2. ประชุมคณะกรรมการฯ
3. ลงพื้นที่ตรวจสอบ
4. ประชุมสรุป/เสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาระยะเบื้องต้น และระยะยาวแบบถาวร โดยนำมติที่ประชุมไปดำเนินการ
5. มอบหมายหน้าที่รับผิดชอบให้คณะกรรมการดำเนินการในแต่ละด้าน
6. เก็บข้อมูล/สถิติการเกิดอุบัติเหตุ เปรียบเทียบก่อนและหลังการดำเนินการ
7. กำกับติดตามและประเมินผล

- กลุ่มเป้าหมายที่ได้รับประโยชน์

1. ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน
2. ประชาชนและชุมชนผู้อยู่อาศัยสองข้างทาง
3. ประชาชนผู้เดินทางไปโรงพยาบาล
4. หน่วยงานภาครัฐและเอกชน

- การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย

1. สถานีตำรวจภูธรเวียงสระ จัดตั้งคณะกรรมการ โดยมี ผกก.เป็นประธานสนับสนุนการบริหารจัดการจราจร/การบังคับใช้กฎหมาย/สนับสนุนสถานที่ในการประชุมชี้แจงผู้ได้รับผลกระทบและไม่พอใจ/เก็บสถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ ประเมินผลก่อนและหลังดำเนินการ
2. อำเภอเวียงสระ คณะกรรมการ/ตอบข้อร้องเรียนผ่านศูนย์ดำรงธรรม
3. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นคณะกรรมการ/ประชาสัมพันธ์/ประสานงาน
4. โรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราชเวียงสระ โดยมีผู้อำนวยการเป็นคณะกรรมการ/เก็บสถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังดำเนินการ สนับสนุนสถานที่ในการประชุม
5. เทศบาลตำบลเวียงสระ เป็นคณะกรรมการสนับสนุนการบริหารจัดการจราจร/ประชาสัมพันธ์/ชี้แจงผู้ได้รับผลกระทบ
6. ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 4 ต.เวียงสระ อ.เวียงสระ เป็นคณะกรรมการ ประชาสัมพันธ์/ชี้แจงผู้ได้รับผลกระทบ
7. ขนส่งจังหวัดสุราษฎร์ธานี สาขาเวียงสระ คณะกรรมการ/ประสานงานด้านรถขนส่งสาธารณะ
8. มูลนิธิการกุศลสงเคราะห์บ้านส้อง เป็นคณะกรรมการ/บริหารจัดการจราจร/เก็บสถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังดำเนินการ
9. แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 3 (เวียงสระ) เป็นเจ้าภาพหลักในการจัดหางบประมาณ ดำเนินการและเป็นคณะกรรมการ/เก็บข้อมูล/กำกับติดตามและประเมินผลก่อนและหลังดำเนินการ

- ผลลัพธ์

1. เกิดกลไกการบริหารจัดการความเสี่ยงทางกายภาพบนระดับพื้นที่และระดับจังหวัด แบบมีส่วนร่วมระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านถนนกับพหุภาคีเครือข่ายและชุมชนทั้งในเชิงป้องกัน (Road Safety Audit) และเชิงแก้ไข
2. สามารถแก้ไขปัญหาคัดเสี่ยง/จุดอันตรายแบบเบื้องต้นได้สำเร็จโดยใช้งบบำรุงปกติและใช้เวลาอันสั้น พร้อมทั้งผลักดันให้เกิดการแก้ไขปัญหาแบบถาวรจากงบส่วนกลางเป็นผลสำเร็จ
3. สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุเป็น "ศูนย์" ลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินไม่ต่ำกว่าปีละ 14 ล้าน

- ประโยชน์ของผลการดำเนินงาน

1. ทำให้ไม่เกิดอุบัติเหตุขึ้นในบริเวณดังกล่าว
2. สามารถแก้ไขปัญหาคัดเสี่ยง/จุดอันตรายได้ โดยลดการบาดเจ็บการเสียชีวิตและทรัพย์สินของพี่น้องประชาชนรวมถึงทรัพย์สินทางราชการ/เอกชน
3. ลดปัญหาสังคมและเศรษฐกิจอันเป็นผลต่อเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุ

5) ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไขปัญหา

ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
1. มีผู้ฝ่าฝืนป้ายและกฎหมายจราจร	1. จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจ/เจ้าหน้าที่เทศกิจคอยให้คำแนะนำ/อำนวยความสะดวกรวมถึงการบังคับใช้กฎหมาย
2. มีผู้ร้องเรียนผ่านศูนย์ดำรงธรรม/ผ่านโซเชียลมีเดีย	2. เชิญผู้ร้องเรียนเข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น อธิบายให้ทราบถึงวัตถุประสงค์ของการดำเนินการแก้ปัญหาในระยะเบื้องต้นและการแก้ปัญหาแบบถาวรรวมถึงการตอบข้อร้องเรียนผ่านโซเชียลมีเดีย
3. การแก้ปัญหาดังกล่าวเป็นแบบเบื้องต้นซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ได้รับความสะดวก, ความสวยงาม แต่ได้รับความปลอดภัย	3. จัดทำแผนงาน/โครงการ เพื่อของบประมาณมาดำเนินการก่อสร้างแบบถาวร

6) ทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงานและวิธีระดมทรัพยากร

- งบประมาณในการแก้ไขเบื้องต้น จำนวน 250,000 บาท เป็นงบบำรุงปกติของแขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 3 (เวียงสระ) ทั้งด้านบุคลากร/แรงงาน/เครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ป้ายจราจร, กรวยยางจราจร, ถังกั้นการจราจรได้นำวัสดุเหลือใช้มาปรับปรุง
- งบประมาณและบุคลากรในการดำเนินงานได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานภาคีเครือข่ายต่าง ๆ ทั้งภาครัฐ/เอกชนและผู้นำชุมชน เช่น อาหาร / เครื่องดื่ม ทั้งในการประชุม การลงพื้นที่และระหว่างการปฏิบัติงาน
- งบประมาณและบุคลากรในการดำเนินงานด้านสำรวจออกแบบได้รับการสนับสนุนจากส่วนสำรวจและออกแบบ สำนักงานทางหลวงที่ 16 (นครศรีธรรมราช)
- งบประมาณในการแก้ไขแบบถาวร จำนวน 14,519,580 บาท ได้รับการสนับสนุนจากกรมทางหลวง

7) การสร้างความยั่งยืนและขยายผลไปยังหน่วยงานอื่นๆ

ในการดำเนินงานโครงการดังกล่าวเริ่มจากการแก้ไขปัญหาในระยะเบื้องต้นเมื่อปี พ.ศ. 2559 และได้รับงบประมาณในการแก้ไขแบบถาวรเมื่อปี พ.ศ. 2560 ซึ่งเมื่อได้ดำเนินการแล้วเสร็จก็สามารถแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง/จุดอันตรายได้ ทำให้ไม่เกิดอุบัติเหตุบริเวณดังกล่าวขึ้นอีกเลย ซึ่งทางกรมฯ และหน่วยงานแขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 3 (เวียงสระ) มีความเห็นว่าเป็นการแก้ไขปัญหายั่งยืนและหวังจะให้บุคคลหรือหน่วยงานอื่นๆ นำไปเป็นแบบอย่าง

1. ได้นำเสนอผลการปฏิบัติงานต่อคณะกรรมการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับสถานีตำรวจภูธรเวียงสระ
2. ได้นำเสนอผลการปฏิบัติงานในคราวประชุมระดับอำเภอเวียงสระ
3. ได้นำเสนอผลงานต่อคณะกรรมการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดสุราษฎร์ธานี
4. ได้นำเสนอผลงานในเวทีถนนปลอดภัยจังหวัดสุราษฎร์ธานี พ.ศ. 2560
5. ได้นำเสนอผลงานเข้าประกวดประเภทพัฒนา - นวัตกรรม ในงานสัมมนาวิชาการความปลอดภัยทางถนนภาคใต้ครั้งที่ 4 จ.ภูเก็ต โดยได้รับรางวัลรองชนะเลิศอันดับ 2
6. ได้นำเสนอผลงานต่อคณะกรรมการคัดเลือกข้าราชการดีเด่น กรมทางหลวง ประจำปี พ.ศ.2561
7. ได้นำเสนอผลงานในการศึกษาดูงานของคณะทำงาน สอจร.ระดับประเทศ เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2563
8. ได้นำเสนอผลงานในการติดตามการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุราษฎร์ธานี ของคณะอนุกรรมการศึกษาเสนอแนะแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนวุฒิสภาเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2564

8) บทเรียนที่ได้รับ

1. จะเห็นได้ว่าถึงแม้หน่วยงานที่รับผิดชอบทางด้านถนน เช่น กรมทางหลวง จะมีอำนาจในการดำเนินการปิดทางแยกทางเชื่อมเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุ แต่ถ้าการดำเนินการดังกล่าวไปกระทบกับความสะดวกสบายและความเคยชินของผู้ใช้รถใช้ถนนกระทบต่อวิถีชุมชนแล้ว เมื่อเกิดปัญหาการร้องเรียนหน่วยงานก็ไม่สามารถรับแรงกดดันได้เพียงพอ ทำให้การแก้ปัญหาไม่ประสบผลสำเร็จ

2. การดำเนินการโครงการดังกล่าวสามารถแก้ไขเบื้องต้นด้วยงบประมาณบำรุงปกติของหน่วยงานที่มีอยู่แล้วโดยไม่ต้องรออนุมัติงบประมาณจากหน่วยงานส่วนกลางส่งมาถึงจะเริ่มดำเนินการ ซึ่งอาจจะทำให้เกิดการสูญเสียและปัญหาทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นในระหว่างที่รออนุมัติ

3. ปัจจัยสำคัญของการขับเคลื่อนโครงการดังกล่าวประสบผลสำเร็จได้ด้วย การสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน ชุมชน ท้องถิ่น หน่วยงานภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐและเอกชน ได้ทำงานแบบบูรณาการร่วมกันในการแก้ปัญหา ร่วมกันคิด ร่วมกันทำ และร่วมกันรับผิดชอบต่อผลที่จะเกิดขึ้น

โครงการแก้ไขจุดเสี่ยง/จุดอันตรายสำเร็จได้ด้วยภาคีเครือข่าย

การแก้ไขจุดเสี่ยงจุดอันตรายสำเร็จได้ด้วยภาคีเครือข่าย

ได้รับการร้องเรียนจากผู้ใช้รถใช้ถนนผ่านผู้ชุมชนและสภ. เวียงสระว่าบริเวณโค้งโรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราชเวียงสระได้เกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง (เฉลี่ย 2 ครั้ง/เดือนและมีผู้เสียชีวิต 1 ราย ในรอบ 2 ปี ที่ผ่านมา จุดดังกล่าวคือที่ กม.61+656 และบริเวณทางโค้ง ที่ กม. 67+200 ทางหลวงหมายเลข 4009 ตอน นาดار - เวียงสระ ซึ่งได้รับการบรรจุเป็นจุดเสี่ยง/จุดอันตรายของแขวงทางหลวงชนบท



ประชุมคณะกรรมการฯ ตรวจสอบพื้นที่จุดเสี่ยงพร้อมการนำเสนอแนวทางแก้ไขระยะเบื้องต้นและแบบถาวร นำมติที่ประชุมไปดำเนินการ



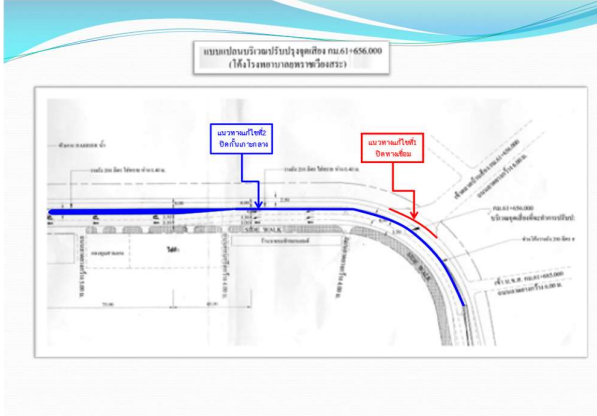
Official document or report detailing the project's progress, including a list of committee members and their roles, and a section for the meeting minutes (มติที่ประชุม).

1. นายสุวิทย์ วัฒน	ประธานคณะกรรมการฯ
2. นายวิเศษ วัฒน	รองประธานคณะกรรมการฯ
3. นายสุวิทย์ วัฒน	กรรมการ
4. นายสุวิทย์ วัฒน	กรรมการ
5. นายสุวิทย์ วัฒน	กรรมการ
6. นายสุวิทย์ วัฒน	กรรมการ
7. นายสุวิทย์ วัฒน	กรรมการ
8. นายสุวิทย์ วัฒน	กรรมการ
9. นายสุวิทย์ วัฒน	กรรมการ
10. นายสุวิทย์ วัฒน	กรรมการ

มติที่ประชุม: ...

ลักษณะทางกายภาพบริเวณจุดเสี่ยง/จุดอันตราย (BLACK SPOT)

1. เป็นทางโค้ง
2. มีทางเชื่อมสาธารณะเกิดขึ้นทางแยกบริเวณกลางโค้ง
3. เป็นย่านชุมชนหนาแน่น
4. มีเขตทางจำกัด (ติดเขตทางของกรรพไฟฟ้า)
5. เป็นจุดเริ่มต้นของถนน 2 ช่องจราจรขยายเป็น 4 ช่องจราจรแบบมีเกาะกลาง



มอบหมายหน้าที่รับผิดชอบให้คณะกรรมการดำเนินการในแต่ละด้าน

สอบถามความคิดเห็นประชาชนโดยผู้นำชุมชนผู้นำท้องถิ่นแขวงทางหลวงฯ



ติดตั้งป้ายประกาศก่อนการดำเนินการอย่างน้อย 15 วัน โดยแขวงทางหลวงฯ



ขยายไหล่ทาง



ติดตั้งป้ายเตือน/ป้ายแนะนำ/ป้ายบังคับ ให้ถูกต้องสมบูรณ์



ปิดกั้นทางแยกบริเวณทางโค้งด้วยถังยางแอลพีแก๊สที่บรรจุทรายทาสีขาว - แดง เพื่อบังกั้นทิศทางจราจร



เก็บข้อมูล/สถิติการเกิดอุบัติเหตุ เปรียบเทียบก่อนและหลังการดำเนินการ โดย



1. โรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราชเวียงสระ
2. สถานีตำรวจภูธรเวียงสระ
3. มูลนิธิการกุศลสงเคราะห์บ้านฮ่อง
4. แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 1 (เวียงสระ)

เจ้าหน้าที่หน่วยงานต่างๆและภาคีเครือข่าย





หลังจากดำเนินการเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2559 – ปัจจุบัน
ไม่พบข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ



1. มีผู้ฝ่าฝืนป้ายและกฎจราจร
2. มีผู้ร้องเรียนผ่านศูนย์ดำรงธรรม
3. มีผู้ร้องเรียนผ่านเฟซบุ๊กมีเดีย



1. จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่เทศกิจคอยให้คำแนะนำหรือการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ร่วมประชุมแสดงความกังวล
2. จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่เทศกิจคอยให้คำแนะนำแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ร่วมประชุมแสดงความกังวล
3. คอยชี้แจงรถจักรยานยนต์ที่ร่วมประชุม

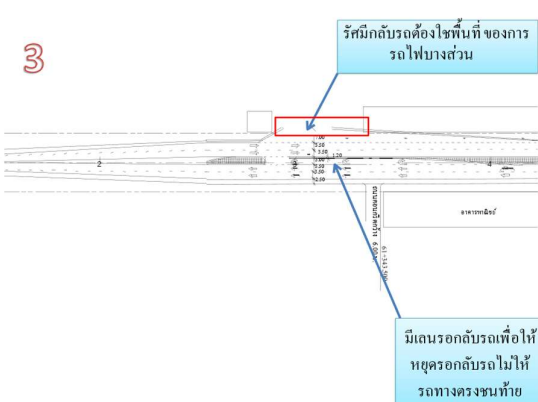
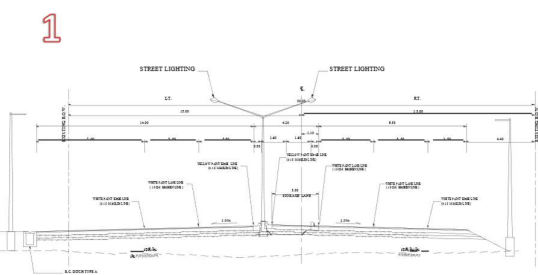
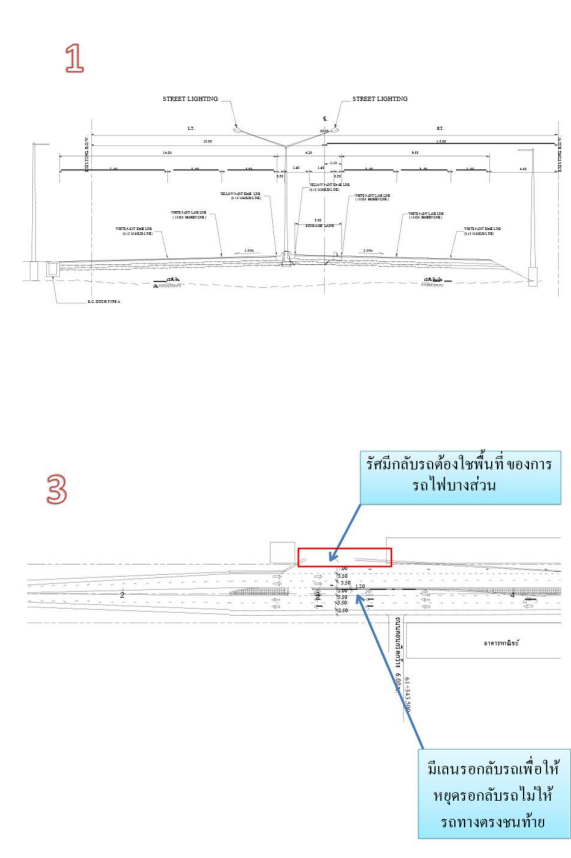
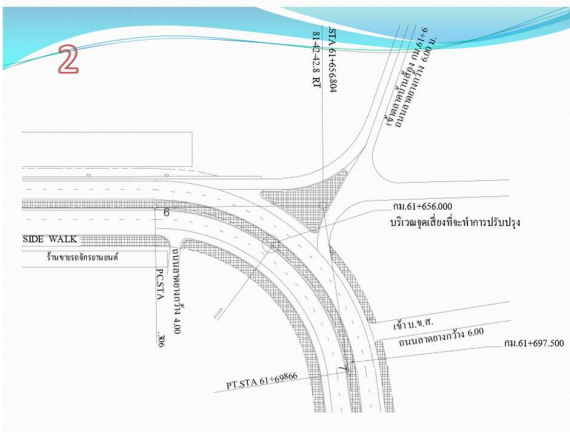


จะเห็นได้ว่าถึงแม้จะทางหลวงจะมีงานในการดำเนินการเปิดทางแยกเชื่อมต่อกับปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ แต่ด้วยการดำเนินการดังกล่าวไปมีผลกระทบบทบาทความสะอาดและความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางและวิธีชุมชนที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรซึ่งไม่สามารถรับแรงกดดันได้เพียงพอ จึงทำให้เกิดปัญหาไปประมาณ 4 ชั่วโมง เพราะฉะนั้นมีสาเหตุของการเกิดปัญหาที่เกิดขึ้นมาซึ่งการให้ข้อมูลแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ร่วมประชุมหน่วยงานราชการขอประชุมหารือถึงในรูปแบบของคณะกรรมการ และภาคีเครือข่าย



แบบแปลนบริเวณปรับปรุงจุดตัดขั้ว กม. 61+656.000
(ใกล้โรงพยาบาลพุทธราชเวียงสระ)

1. ก่อสร้างขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจรแบบมีเกาะกลาง
2. ปรับปรุงแยกเข้าโรงพยาบาล
3. เปิดจุดกลับรถบริเวณ กม. 61 + 290 (บริเวณที่ว่างไม่มีอาคาร)



สัญญาจ้างเลขที่ สฎ.3/9/2561 ลงวันที่ 4 ตุลาคม 2560
งานจ้างมหาทำการปรับปรุงด้านราคาฉัดของทางบนทางหลวงหมายเลข 4009
ตอน นาสาร – เวียงสระ ระหว่าง กม .61 + 150 – กม . 61 + 752

ระหว่างดำเนินการ



ดำเนินการแล้วเสร็จ



โครงการมาตรการองค์กรสวมหมวกนิรภัย 100% และโครงการให้ความรู้เด็กนักเรียน

โครงการสร้างมาตรการองค์กรในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100%
(ห่วงใครให้ใส่หมวก)



ได้รับโล่ประกาศเกียรติคุณในงานสัมมนาการสร้างมาตรการองค์กร
เพื่อความปลอดภัยทางถนน ปีพ.ศ. 2559



วิทยากรบรรยายให้ความรู้ความปลอดภัยทางถนน

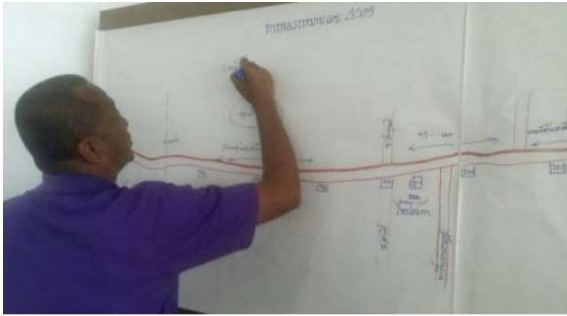
เด็กนักเรียนโรงเรียนอนุบาลเวียงสระศึกษา





โครงการ “พระแสงสัญจรปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุทางถนน”





ก่อนทำ



ก่อนทำ

หลังทำ

- โครงการ “การบริหารจัดการความเร็วในพื้นที่ชุมชน”

1 เมษายน 2564

บังคับใช้กฎหมายเข้มข้น

ถนนทางหลวง 4009 กม.ที่ 5+900

ทางขึ้นพระธาตุศรีสุราษฎร์ ถึง กม.ที่ 10 +700 (นิคมซอย 3) ตำบลขุนทะเล อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี



- ขยายผล โครงการสร้างมาตรการองค์กร เพื่อความปลอดภัยทางถนน “สวมหมวกนิรภัย ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ” เทศบาลเมืองเวียง อ.เวียงสระ



- ขยายผลนำเสนอ/ผลักดันประเด็นจุดตัดรถไฟของเทศบาลตำบลเวียงสระให้เป็นแบบอย่าง





งานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสุราษฎร์ธานี

รณรงค์ประชาสัมพันธ์งานป้องกันและอุบัติเหตุทางถนน

ขบวนคาราวาน

เดินทาง หนึ่งใจ

ปลอดภัยไม่ทิ้งกรมทางหลวง

กรมทางหลวง

กรมทางหลวง

งานด้านป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสุราษฎร์ธานี

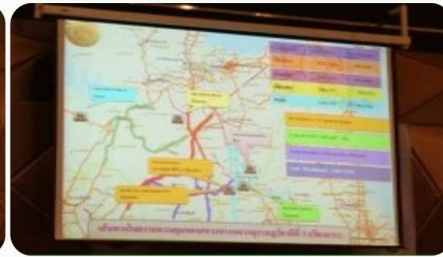
เป็นตัวแทนผู้อำนวยการฯงานด้านป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน



เวทีถนนปลอดภัย จ.สุราษฎร์ธานี ปีพ.ศ.2559



เวทีถนนปลอดภัย จ.สุราษฎร์ธานี ปีพ.ศ.2560



เวทีถนนปลอดภัย จ.สุราษฎร์ธานี ปีพ.ศ.2561



ได้รับเชิญเป็นคณะกรรมการตัดสินผลงานวิชาการเพื่อความปลอดภัยทาง
ถนนระดับจังหวัดสุราษฎร์ธานี



ได้รับเชิญเป็นวิทยากรบรรยายให้กับบุคลากรสาธารณสุขจังหวัดสุราษฎร์ธานี

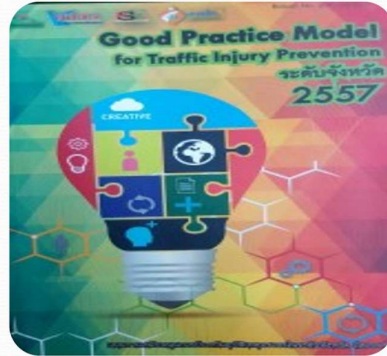
เรื่อง การพัฒนาศักยภาพการดำเนินงานโรคไม่ติดต่อเรื้อรัง (NCD) และการบาดเจ็บ จังหวัดสุราษฎร์ธานี พ.ศ. 2560



ได้จัดส่งผลงานการแก้ไขจุดเสี่ยง (Black Spot) ตามกำลังที่มี บนทางหลวงหมายเลข009
ที่ กม.67+200 เข้าร่วมประกวดในงาน “สัมมนาวิชาการความปลอดภัยทางถนนภาคใต้ ครั้งที่”



ได้รับรางวัล **รองชนะเลิศอันดับ 1 ระดับภาคใต้** และ สำนักงานกองทุน
สนับสนุนการสร้างสรรค์เสริมสุขภาพ (สสส.) ได้นำผลงานดังกล่าวไปตีพิมพ์ในหนังสือ
“Good Practice Model for Traffic Injury Prevention 2557” เพื่อเป็นแนวทางในการ
ดำเนินงานขับเคลื่อนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน



ได้รับรางวัลรองชนะเลิศอันดับ 2
ในงานสัมมนาวิชาการความปลอดภัยทางถนนภาคใต้ ครั้งที่ 4 ณ จังหวัดภูเก็ต



นำเสนอผลงานในการศึกษาดูงานของคณะทำงาน สจร.ระดับประเทศ เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2563





นำเสนอผลงานในการติดตามการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุราษฎร์ธานีของคณะกรรมการ
ศึกษาเสนอแนะแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนวุฒิสภาเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2564

