



แผนปฏิบัติการในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

เทศบาลตำบลหัวลำโรง

พ.ศ.๒๕๖๔-๒๕๗๐



ศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนนของ

เทศบาลตำบลหัวลำโรง

โทรศัพท์/โทรสาร ๐ ๓๘๘๕๓ ๑๐๔, ๐ ๓๘๘๕๓ ๗๑๘



ที่ ณช ๕๔๑๐๑ / ๕๕๕

สำนักงานเทศบาลตำบลหัวสำโรง
๑๙๙ หมู่ที่ ๑ ตำบลหัวสำโรง
อำเภอแมลงยาง จังหวัดฉะเชิงเทรา ๒๔๑๙๐

๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๘

เรื่อง แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลหัวสำโรง พ.ศ.๒๕๖๘

เรียน นายอำเภอแมลงยาง

อ้างถึง หนังสืออำเภอแมลงยาง ที่ ณช ๐๘๑๘/ว ๑๙๐ ลงวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๘

สิ่งที่ส่งมาด้วย แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลหัวสำโรง พ.ศ.๒๕๖๘ จำนวน ๑ ฉบับ

ตามหนังสือที่อ้างถึง อำเภอแมลงยางแจ้งให้เทศบาลตำบลหัวสำโรงดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น พ.ศ.๒๕๖๘ โดยใช้กรอบแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดฉะเชิงเทรา พ.ศ.๒๕๖๘ เป็นแนวทางในการจัดทำแผนฯ นั้น

เทศบาลตำบลหัวสำโรง ได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลหัวสำโรง พ.ศ.๒๕๖๘ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาพร้อมนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายวริษฐ์ มณีคง)

ปลัดเทศบาล ปฏิบัติหน้าที่
นายกเทศมนตรีตำบลหัวสำโรง

สำนักปลัดเทศบาล

งานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

โทรศัพท์ ๐ ๓๘๘๕๓ ๑๐๔



แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนของเทศบาลตำบลหัวลำโรง

พ.ศ. ๒๕๖๘

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนของ

เทศบาลตำบลหัวลำโรง

โทรศัพท์/โทรสาร ๐ ๓๘๘๕๓ ๑๐๔,๐ ๓๘๘๕๓ ๖๑๒ ต่อ ๑๔

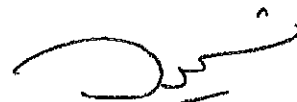
๐ ๓๘๘๕๓ ๗๑๘

คำนำ

สถานการณ์และแนวโน้มสาธารณสุขของโลกและประเทศกำลังเผชิญกับปัญหาที่มีลักษณะเชื่อมโยงซับซ้อน ส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินในวงกว้าง และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เช่น การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่ทำให้เกิดภาวะลมฟ้าอากาศแปรปรวน ระดับน้ำทะเลของโลกสูงขึ้น เกิดภาวะแล้งจัด พายุหมุน การกัดเซาะชายฝั่งทะเล อุทกภัยขนาดใหญ่ ดินโคลนถล่ม น้ำป่าไหลหลาก โรคระบาด รวมทั้งการเกิดสาธารณภัยขนาดใหญ่ เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีภัยที่ไม่อาจคาดการณ์ได้ อาทิ แผ่นดินไหว สึนามิ ไฟป่าและหมอกควัน ซึ่งล้วนเป็นสาธารณภัยที่จะต้องเผชิญในปัจจุบันและมีแนวโน้มมากขึ้นในอนาคต อันส่งผลกระทบต่อทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นหน่วยงานที่มีความใกล้ชิดกับประชาชน และมีบทบาทภารกิจในการให้ความช่วยเหลือและบรรเทาภัยในลำดับแรกก่อนที่จะหน่วยงานภายนอกจะเข้าไปให้ความช่วยเหลือ ประกอบกับพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๒๐ กำหนดให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแห่งพื้นที่มีหน้าที่ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในเขตท้องถิ่นของตน โดยมีผู้บริหารท้องถิ่นขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแห่งพื้นที่นั้นเป็นผู้รับผิดชอบในฐานะผู้อำนวยการท้องถิ่น และแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๔-๒๕๗๐ ได้กำหนดให้กองอำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งพื้นที่ (องค์การบริหารส่วนตำบล/เทศบาล/เมืองพัทยา) ทำหน้าที่อำนวยความสะดวก ควบคุม ปฏิบัติการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย รวมทั้งจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินท้องถิ่นและเผชิญเหตุเมื่อเกิดสาธารณภัยขึ้น โดยมีผู้อำนวยการท้องถิ่น เป็นผู้ควบคุมและสั่งการเพื่อทำหน้าที่จัดการสาธารณภัยที่เกิดขึ้นจนกว่าสถานการณ์จะกลับเข้าสู่ภาวะปกติ พร้อมทั้งจัดทำแผนปฏิบัติการในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จึงถือเป็นภารกิจสำคัญขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่จะต้องเตรียมความพร้อมในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย รวมถึงการพัฒนาขีดความสามารถในการเผชิญเหตุและให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยภายหลังจากสถานการณ์สิ้นสุดลง

ดังนั้น เทศบาลตำบลหัวสำโรง จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยขึ้น เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติในการเตรียมความพร้อม การแจ้งเตือนภัย และการดำเนินการช่วยเหลือให้แก่หน่วยงานในระดับท้องถิ่นร่วมกับหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่รับผิดชอบและพื้นที่ข้างเคียง ตั้งแต่ก่อนเกิดภัย ขณะเกิดภัย และภายหลังเกิดภัย ถูกต้องตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมีความเชื่อมโยงกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยอำเภอ พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๗๐ แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๗๐ และสอดคล้องกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๗๐ และแผนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อป้องกันและลดความสูญเสียต่อชีวิต และทรัพย์สิน รวมถึงผลกระทบทางเศรษฐกิจของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป



(นายวรวิช มณีคง)

ปลัดเทศบาล ปฏิบัติหน้าที่

นายกเทศมนตรีตำบลหัวสำโรง

ผู้อำนวยการท้องถิ่น

วันที่ ๓๐ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๘

สารบัญ

		หน้า
บทที่ ๑	บททั่วไป	
๑.๑	ความเป็นมา	๑
๑.๒	วิสัยทัศน์	๑
๑.๓	พันธกิจ	๑
๑.๔	เป้าประสงค์	๒
๑.๕	เป้าหมาย	๒
๑.๖	ยุทธศาสตร์	๓
๑.๗	ประเด็นหลักในการขับเคลื่อน	๓
๑.๘	วัตถุประสงค์ของแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนของเทศบาลตำบลหัวสำโรง พ.ศ. ๒๕๖๘	๔
บทที่ ๒	สภาพทั่วไปและข้อมูลพื้นฐานของเทศบาลตำบลหัวสำโรง	๕
๒.๑	ลักษณะภูมิประเทศ	๕
๒.๒	ที่ตั้งและอาณาเขต	๖
๒.๓	เส้นทางคมนาคม	๗
๒.๔	สถานที่สำคัญของเทศบาลตำบลหัวสำโรง	๗
๒.๕	วัตถุประสงค์ของแผนปฏิบัติการ	๘
บทที่ ๓	สถานการณ์และสถิติอุบัติเหตุทางถนนเทศบาลตำบลหัวสำโรง	๙
๓.๑	สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี ๒๕๖๕ – ๒๕๗๐	๙
บทที่ ๔	แนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี	๑๐
	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน	๑๐
	ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ	๑๓
	ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน	๑๔
	ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน	๑๗
บทที่ ๕	การติดตามผลการดำเนินงาน	๒๑
ภาคผนวก		

บทที่ ๑ บททั่วไป

๑.๑ ความเป็นมา

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๖๕ – ๒๕๗๐ เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการบูรณาการและขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายตามปฏิญญาสตอกโฮล์ม และเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ไม่เกิน ๑๒ คนต่อแสนประชากร ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ และกำหนดเป้าหมายในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ให้จังหวัดฉะเชิงเทรา มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า ๒๑.๕๑ คนต่อแสนประชากร หรือไม่เกิน ๑๘๙ คน ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๗๐ จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จังหวัดฉะเชิงเทรา จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดฉะเชิงเทรา พ.ศ.๒๕๖๘ เพื่อให้การดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ประจำปี ๒๕๖๘ ของระดับประเทศ จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนของเทศบาลตำบลหัวสำโรง จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนของเทศบาลตำบลหัวสำโรง พ.ศ. ๒๕๖๘ ขึ้น เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตลอดปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ให้เกิดความต่อเนื่องและสอดคล้องกับแนวโน้มสถานการณ์ปัญหาที่เป็นปัจจุบัน

๑.๒ วิสัยทัศน์

เทศบาลตำบลหัวสำโรง มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน

๑.๓ พันธกิจ

๑.๓.๑ เน้นจัดการกับความเสียหายหรือภัยคุกคามสำคัญของประเทศไทย จังหวัดฉะเชิงเทรา และเทศบาลตำบลทุ่งสะเดาอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนน โดยให้ความสำคัญกับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง

๑.๓.๒ เน้นจัดการกับความเสียหายหลักอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นยานพาหนะทุกประเภท โดยให้ความสำคัญกับยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูง

๑.๓.๓ ปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยที่เอื้อต่อการสัญจรทุกรูปแบบอย่างยั่งยืน ทั้งการสัญจรที่ใช้ยานพาหนะ และการสัญจรที่ไม่ใช้ยานพาหนะ

๑.๓.๔ สร้างรากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของเทศบาลตำบลหัวสำโรง ให้มีประสิทธิภาพ สามารถขับเคลื่อนการทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างยั่งยืน ผ่านการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน ผ่านกลไกการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดฉะเชิงเทรา ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลทุ่งสะเดา มีการจัดสรรงบประมาณอย่างต่อเนื่อง และการติดตามประเมินผลที่ต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ



๑.๔ เป้าประสงค์

๑.๔.๑ เพื่อลดอัตราการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะกลุ่มผู้เดินทาง ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง

๑.๔.๒ เพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะทุกประเภท

๑.๔.๓ เพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยสำหรับการสัญจรทางถนน และมีทางเลือกการสัญจรที่ปลอดภัยสำหรับผู้เดินทางทุกรูปแบบ

๑.๔.๔ เพื่อวางรากฐานการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ โดยมีแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการได้จริง สามารถสนับสนุนให้เกิดความรับผิดชอบร่วมกันทุกภาคส่วนมีการจัดสรรงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเพียงพอ ตลอดจนเกิดระบบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ

๑.๕ เป้าหมาย

เป้าหมายอัตราและจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด อ้างอิงจากมติที่ประชุม คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๔ ที่มีมติเห็นชอบค่าเป้าหมายอัตราและจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด และให้จังหวัดใช้เป็นกรอบในการดำเนินงานและติดตามการประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่

๑.๕.๑ ภาพรวมของประเทศ มีเป้าหมาย ดังนี้

“ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า ๑๒ คนต่อประชากรแสนคนภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐”

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร	จำนวน (คน)	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	อัตราการลด (ร้อยละ)
๒๕๖๕	๒๒.๘๖	๑๕,๑๕๘	๑,๓๓๗	๘.๑
๒๕๖๖	๒๐.๖๙	๑๓,๘๒๑	๑,๓๓๗	๘.๘
๒๕๖๗	๑๘.๕๑	๑๒,๕๘๔	๑,๓๓๗	๙.๗
๒๕๖๘	๑๖.๓๔	๑๑,๑๔๘	๑,๓๓๗	๑๐.๗
๒๕๖๙	๑๔.๑๗	๙,๘๑๑	๑,๓๓๗	๑๒.๐
๒๕๗๐	๑๒.๐๐	๘,๔๗๔	๑,๓๓๗	๑๓.๖



๑.๕.๒ จังหวัดฉะเชิงเทรา มีเป้าหมาย ดังนี้

“ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า ๒๑.๕๑ คนต่อประชากรแสนคนในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ (จำนวนผู้เสียชีวิตรวมไม่เกิน ๑๘๙ คน/ปี)”

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิต ต่อแสนประชากร	จำนวน (คน)	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	อัตราการลด (ร้อยละ)
๒๕๖๕	๓๐.๔๖	๒๓๒	๑๕	๕.๖๙
๒๕๖๖	๒๗.๔๘	๒๑๗	๑๔	๖.๔๗
๒๕๖๗	๒๔.๔๙	๒๐๓	๑๔	๖.๔๕
๒๕๖๘	๒๑.๕๑	๑๘๙	๑๔	๖.๙๐
๒๕๖๙	๑๘.๕๓	๑๗๕	๑๔	๗.๔๑
๒๕๗๐	๑๕.๕๕	๑๖๐	๑๕	๘.๕๗

๑.๕.๓ เทศบาลตำบลหัวสำโรง มีเป้าหมาย ดังนี้

ลดอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า รวม ไม่เกิน ๓๐ คนต่อปี

เป้าหมายเทศบาลตำบลหัวสำโรง ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐						
เป้าหมายระดับจังหวัด	ปี ๖๕	ปี ๖๖	ปี ๖๗	ปี ๖๘	ปี ๖๙	ปี ๗๐
จำนวนผู้บาดเจ็บ (คน/ปี)	๑๐	๙	๘	๗	๖	๕
จำนวนผู้เสียชีวิต (คน/ปี)	๐	๐	๐	๐	๐	๐

๑.๖ ยุทธศาสตร์

แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนของเทศบาลตำบลหัวสำโรง ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- ยุทธศาสตร์ที่ ๑ มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน
- ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น
- ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน



๑.๗ ประเด็นหลักในการขับเคลื่อน

๑.๗.๑ ด้านการบริหารจัดการ

ใช้กลไกการทำงานของ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดฉะเชิงเทรา (ศปถ.จังหวัดฉะเชิงเทรา) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนของเทศบาลตำบลหัวไร่ (ศปถ.เทศบาลตำบลหัวไร่) เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนการทำงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในแต่ระดับ

๑.๗.๒ ด้านการจัดการความเสี่ยงและส่งเสริมพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

- เน้นการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน
- เน้นการกำหนดมาตรการลดความเสี่ยงที่เกิดจากรถจักรยานยนต์
- เน้นการดำเนินการครอบคลุมการจัดการ ๓ พฤติกรรมเสี่ยงหลัก ได้แก่
 - ๑) การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
 - ๒) ดื่ม/เมา แล้วขับ
 - ๓) เพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัย

๑.๘ วัตถุประสงค์ของแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลหัวไร่ พ.ศ. ๒๕๖๘

๑.๘.๑ เพื่อกำหนดทิศทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบ โดยถือเป็นวาระสำคัญของจังหวัดฉะเชิงเทราที่ทุกฝ่ายต้องร่วมมือและมีเป้าหมายร่วมกัน

๑.๘.๒ เพื่อให้หน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง นำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนของเทศบาลตำบลทุ่งสะเดา ไปเป็นแนวทางการบูรณาการการดำเนินงานอย่างเป็นระบบและมีเอกภาพ รวมทั้งจัดทำแผนปฏิบัติการของแต่ละหน่วยงานตามอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบ

๑.๘.๓ เพื่อกำหนดแนวทางในการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ รวมทั้งการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนของเทศบาลตำบลหัวไร่ (ศปถ.เทศบาลตำบลหัวไร่)



บทที่ ๒

สภาพทั่วไปและข้อมูลพื้นฐานของเทศบาลตำบลหัวสำโรง

๑. ที่ตั้งและอาณาเขต

เทศบาลตำบลหัวสำโรง ตั้งอยู่ที่ตำบลหัวสำโรง อำเภอแปลงยาว จังหวัดฉะเชิงเทรา มีเขตพื้นที่การปกครองประมาณ ๘.๘๘ ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ ๕,๕๐๐ ไร่ มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ต่างๆ ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับองค์การบริหารส่วนตำบลหัวสำโรง
ทิศใต้	ติดต่อกับองค์การบริหารส่วนตำบลหัวสำโรง
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับองค์การบริหารส่วนตำบลหัวสำโรง
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับองค์การบริหารส่วนตำบลหัวสำโรง

เขตการปกครอง

เทศบาลตำบลหัวสำโรง แบ่งเขตการปกครองออกเป็น ๗ หมู่บ้าน ได้แก่ หมู่ที่ ๑, ๒, ๓, ๔, ๗, ๘, ๑๒

ตารางที่ ๒-๑ สถิติของประชากรรายตำบลของเทศบาลตำบลหัวสำโรง ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๘

ในเขตเทศบาลตำบลหัวสำโรง มีประชากรทั้งสิ้น ๖,๙๒๒ คน แยกเป็นชาย ๓,๓๘๐ คน หญิง ๓,๕๔๒ คน จำนวนชุมชนในเขตเทศบาลตำบลหัวสำโรง มีจำนวน ๗ ชุมชน ดังนี้

หมู่ที่ / ชื่อชุมชน	จำนวนครัวเรือน	ประชากร		
		ชาย	หญิง	รวม
หมู่ที่ ๑ บ้านใน	๖๕๔	๖๐๗	๖๑๖	๑,๒๒๓
หมู่ที่ ๒ บ้านภูมิเจริญ	๔๑๔	๓๒๗	๓๖๐	๖๘๗
หมู่ที่ ๓ บ้านกลาง	๕๒๐	๓๕๕	๓๖๓	๗๑๘
หมู่ที่ ๔ บ้านสวน	๔๕๓	๔๑๐	๓๙๐	๘๐๐
หมู่ที่ ๗ บ้านเกาะลอย	๑,๒๑๖	๘๓๖	๙๒๐	๑,๗๕๖
หมู่ที่ ๘ บ้านแหลมหิน	๖๕๐	๔๓๔	๔๘๐	๙๑๔
หมู่ที่ ๑๒ บ้านเนินตะค้อ	๓๕๑	๔๐๖	๔๑๓	๘๑๙
รวม	๔,๒๖๘	๓,๓๘๐	๓,๕๔๒	๖,๙๒๒

แหล่งข้อมูล : สถิติจำนวนประชากร จังหวัดฉะเชิงเทรา เทศบาลตำบลหัวสำโรง ณ เดือน เมษายน ๒๕๖๘

๒. การประกอบอาชีพ

ประชากรส่วนใหญ่ของ เทศบาลตำบลหัวสำโรง ประมาณร้อยละ ๖๐ ประกอบอาชีพเกษตรกรรม เนื่องจากสภาพภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมกับ การเพาะปลูก/การประมง/การเลี้ยงสัตว์ รองลงมาได้แก่ การรับจ้างประมาณร้อยละ ๒๐ การค้าขาย ประมาณร้อยละ ๒๐ และด้านอื่นๆร้อยละ ๑๐ เฉลี่ยรายได้ประชากรต่อหัวต่อปี/ประมาณ ๑๐,๐๐๐.-บาท

ที่มา : (พัฒนาชุมชน จปฐ.สำนักปลัดเทศบาลตำบลหัวสำโรง)





๔. เส้นทางคมนาคม (การขนส่งทางรถยนต์ ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ)

เทศบาลตำบลหัวสำโรง มีเส้นทางคมนาคมที่สำคัญสามารถเดินทางติดต่อกันระหว่าง นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ และองค์การบริหารส่วนตำบลหัวสำโรง เทศบาลตำบลทุ่งสะเดา และอำเภอต่างๆ ได้อย่างรวดเร็ว โดยสามารถเดินทางได้ทางรถยนต์ บนถนนทางหลวงหมายเลข ๓๓๑/๓๕๕๑/๓๐๔

๕. แหล่งแม่น้ำลำคลอง

เทศบาลตำบลหัวสำโรง มีลักษณะภูมิประเทศโดยทั่วไปเป็นพื้นที่ราบลุ่มด้านตะวันออกเป็นที่สูงมีเทือกเขาขนาดเล็ก และมีนิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ มีแม่น้ำสำคัญไหลผ่าน ได้แก่

คลองชลประทาน ไหลผ่านพื้นที่หมู่บ้าน ตั้งแต่หมู่ที่ ๑ , ๒ , ๓ , ๔ , ๘ , ๑๒

คลองห้วยอ่าง ไหลผ่านพื้นที่หมู่บ้าน ตั้งแต่หมู่ที่ ๘ และไหลลงคลองชลประทาน

๖. สถานที่สำคัญ

พื้นที่	สถานที่สำคัญ	พิกัดทางภูมิศาสตร์
หมู่ที่ ๑	สถานที่ราชการ เทศบาลตำบลหัวสำโรง	๑๓.๖๑๕๑๒๖, ๑๐๑.๓๐๙๔๘๕
หมู่ที่ ๒	สถานบริการสาธารณสุข รพ.สต.ตำบลหัวสำโรง สถาบันการศึกษา โรงเรียนวัดหัวสำโรง (ศรีราษฎร์บำรุง) สถานที่ตั้งทางศาสนา วัดหัวสำโรง	๑๓.๖๔๗๑๐๑, ๑๐๑.๒๙๑๓๖๐ ๑๓.๖๔๖๒๘๑, ๑๐๑.๒๙๕๖๐๖ ๑๓.๖๔๖๗๑๘, ๑๐๑.๒๙๕๖๘๐
หมู่ที่ ๔	สถาบันการศึกษา โรงเรียนวัดอ่าวช้างไล่ สถานที่ตั้งทางศาสนา วัดอ่าวช้างไล่	๑๓.๖๒๙๓๘๗, ๑๐๑.๒๘๕๙๐๙ ๑๓.๖๒๙๓๘๗, ๑๐๑.๒๘๕๘๓๔
รวม	สถานที่ราชการ ๒ แห่ง สถานบริการสาธารณสุข ๑ แห่ง สถาบันการศึกษา ๒ แห่ง สถานที่ตั้งทางศาสนา ๒ แห่ง	

๗. สาธารณูปโภค

พื้นที่	สาธารณูปโภค	พิกัดทางภูมิศาสตร์
หมู่ที่ ๑ - ๑๒	ไฟฟ้า ภูมิภาคสาขาแปลงยาว ประปา ภูมิภาค ประปา ทต.หัวสำโรง ถนน ๓๕๕๑ ถนน ๓๓๑ ถนน ๓๐๔ รถโดยสาร ประจำทางสำโรงแปดริ้ว/โคราชระยอง	๑๓.๕๘๒๒๔๙, ๑๐๑.๒๗๙๐๐๖ ๑๓.๗๒๑๕๔๑๐๑.๒๑๘๙๙๔ - ๑๓.๖๑๑๓๘๙, ๑๐๑.๓๐๖๕๖๒ ๑๓.๖๔๑๑๖๕, ๑๐๑.๓๓๗๘๑๓ ๑๓.๖๓๒๘๕๑, ๑๐๑.๓๒๕๐๗๒
รวม	ไฟฟ้า ๑ แห่ง ประปา ๑ แห่ง ถนน ๓ สาย รถโดยสาร ๒ การสื่อสารและโทรคมนาคม	



๘. วัตถุประสงค์ของแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลหัวสำโรง พ.ศ.๒๕๖๘

๘.๑ เพื่อกำหนดทิศทางการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางถนนอย่างเป็นระบบ โดยถือเป็นวาระสำคัญของเทศบาลตำบลหัวสำโรง ที่ทุกฝ่ายต้องร่วมมือและมีเป้าหมายร่วมกัน

๘.๒ เพื่อให้หน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง นำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลหัวสำโรง ไปเป็นแนวทางการบูรณาการการดำเนินงานอย่างเป็นระบบและมีเอกภาพ รวมทั้งจัดทำแผนปฏิบัติการของแต่ละหน่วยงานตามอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบ

๘.๓ เพื่อกำหนดแนวทางในการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ รวมทั้งการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปอ.อำเภอ) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดฉะเชิงเทรา



บทที่ ๓
สถานการณ์และสถิติอุบัติเหตุทางถนนของเทศบาลตำบลหัวสำโรง

๓.๑ สถิติผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๗๐

พ.ศ.	จำนวนครั้งที่เกิดเหตุ (ครั้ง)	สถานที่เกิดเหตุ	ผลกระทบความเสียหาย		มูลค่าความเสียหาย (ล้านบาท)
			จำนวน ผู้เสียชีวิต (คน)	จำนวน ผู้บาดเจ็บ (คน)	
๒๕๖๕	-	ถนนในพื้นที่	-	-	
๒๕๖๖	-	”	-	-	
๒๕๖๗	-	”	-	-	
๒๕๖๘	-	”	-	-	
๒๕๖๙	-	”	-	-	
๒๕๗๐	-	”	-	-	
รวม	-	”	-	-	

(ที่มา : เทศบาลตำบลหัวสำโรง ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๘)

หมายเหตุ : จุดรับผิดชอบพื้นที่เทศบาลตำบลหัวสำโรง ถนนทางหลวง หมายเลข ๓๕๕๑
(สามแยกหนองปลาตะเพียน - สี่แยกนิคมเกษตรเวทย์)

-จุดเกิดเหตุส่วนใหญ่เกิดในถนนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๓๓๑ (ฉะเชิงเทรา - สัตหีบ) ซึ่งอยู่

นอก

พื้นที่ความรับผิดชอบของเทศบาลตำบลหัวสำโรง

บทที่ ๔

แนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี

เพื่อให้การขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของเทศบาลตำบลหัวสำโรง บังเกิดผลเป็นรูปธรรม และมีความต่อเนื่องตลอดทั้งปี จึงกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี ให้มีความชัดเจน เป็นรูปธรรม พร้อมทั้งให้มีรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ ศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเทศบาลตำบลหัวสำโรง อย่างต่อเนื่อง ตามเป้าประสงค์ของแผนฯ ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน

เนื่องด้วยทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. ๒๐๒๑- ๒๐๓๐ ได้กำหนดเป้าหมายที่จะลดของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างน้อยร้อยละ ๕๐ ภายในปี ค.ศ. ๒๐๓๐ ประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศสมาชิกขององค์การสหประชาชาติ จึงต้องดำเนินการเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้สอดคล้องกับแผนดังกล่าว โดยในยุทธศาสตร์นี้ได้กำหนดเป้าหมาย ประเด็นขับเคลื่อนและกลยุทธ์ที่มุ่งเป้าหมายลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม และมุ่งเน้นประเด็นการดำเนินงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย นอกจากนี้ ยุทธศาสตร์นี้ยังให้ความสำคัญกับการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชนอายุ ๑๕ - ๒๔ ปี ซึ่งเป็นกลุ่มผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีสัดส่วนสูงที่สุดกว่าร้อยละ ๗๔ และ ๒๕ ตามลำดับ รวมไปถึงการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้เดินทางที่เป็นกลุ่มเปราะบาง ประกอบด้วย คนเดิน ผู้ใช้จักรยาน และผู้สูงอายุ

เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๑ คือ การลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยงสำคัญอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ที่มีโอกาสจะส่งผลให้จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสในภาพรวมของประเทศลดลงตามเป้าหมายได้อย่างชัดเจน อันได้แก่

๑. ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนน
๒. ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน

เป้าหมาย

๑. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ลดลง ร้อยละ ๑๐
 ๒. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้โดยสารส่วนบุคคลลดลง ร้อยละ ๑๐
 ๓. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นคนเดินเท้าลดลง ร้อยละ ๑๐
 ๔. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานต่อแสนประชากรลดลง ร้อยละ ๑๐
 ๕. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้สูงอายุ (อายุ ๖๐ ปีขึ้นไป) ลดลง ร้อยละ ๑๐
 ๖. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบอาชีพขับรถ (คนขับและผู้โดยสาร) ลดลงร้อยละ ๑๐
 ๗. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นเยาวชนลดลง ร้อยละ ๑๐
- การบังคับใช้กฎหมาย
- การดำเนินการบังคับใช้กฎหมายตาม ๑๐ มาตราการ



ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่สามารถลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนนได้ทันทีและควรต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วน ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นประเด็นที่มีความสำคัญในการลดอุบัติเหตุทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ต้องขับเคลื่อนต่อเนื่องเพื่อให้เห็นผลในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๑ ดังนี้

ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี ๒๕๖๖-๒๕๖๗)

๑. เพิ่มการตรวจจับหรือจุดตั้งด่านตรวจจับผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีพฤติกรรมเสี่ยงสูงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ ขับรถเร็วเกินกำหนด เมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ การขับซี้รถจักรยานยนต์ในลักษณะที่ไม่ปลอดภัย และรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพ/อุปกรณ์ส่วนควบไม่สมบูรณ์

๒. กำกับดูแลผู้ขับขี่รถสาธารณะให้มีความพร้อมทางสภาพร่างกายก่อนและระหว่างการทำงาน

๓. ขับเคลื่อนมาตรการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ ให้เกิดขึ้นในทุกส่วนราชการในจังหวัด

๔. บูรณาการคณะทำงานระดับอำเภอและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มุ่งเน้นให้เกิดกิจกรรม “ตำบลซี้ปลอดภัย” เพื่อขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้เกิดขึ้นในพื้นที่ได้อย่างต่อเนื่อง

๕. การส่งเสริมความรู้และเพิ่มความตระหนักรู้ โดยมุ่งเน้นการให้ความรู้แก่นักเรียน/นักศึกษาและประชาชนในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ช่วยเหลือตัวเองเบื้องต้นขณะเกิดอุบัติเหตุ และทราบถึงสิทธิในการรักษาพยาบาล (เพื่อให้ประชาชนเข้าใจตั้งแต่ก่อน ขณะและหลัง เกิดอุบัติเหตุ) โดยมุ่งหวังให้เกิดการสูญเสียน้อยที่สุด

๖. รณรงค์/ประชาสัมพันธ์ ข้อมูลด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ผ่านสื่อโซเชียลมีเดียทุกช่องทาง

๗. มีแนวทางมาตรการจัดเก็บข้อมูลตั้งต้น และเริ่มต้นการเก็บข้อมูลสำหรับพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ ได้แก่ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่

๘. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในตำบลจัดทำประกันภัยภาคบังคับ (พ.ร.บ.)

ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐) เน้นขับเคลื่อนมาตรการเพื่อ

๑. บังคับใช้กฎหมายตาม ๑๐ มาตรการหลัก (๑๐ รสขม) อย่างจริงจังและต่อเนื่อง

๒. ขับเคลื่อนมาตรการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ ให้เกิดขึ้นในทุกส่วนราชการ และบังคับใช้กฎหมายกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยอย่างจริงจัง

๓. ขับเคลื่อนมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในทุกส่วนราชการ

๔. การส่งเสริมความรู้ มุ่งเน้นการให้ความรู้แก่นักเรียน/นักศึกษา และประชาชนในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ช่วยเหลือตัวเองเบื้องต้นขณะเกิดอุบัติเหตุ และทราบถึงสิทธิในการรักษาพยาบาล (เพื่อให้ประชาชนเข้าใจตั้งแต่ก่อน ขณะ และหลัง เกิดอุบัติเหตุ) โดยดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

๕. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในตำบลจัดทำประกันภัยภาคบังคับ (พ.ร.บ.) อย่างต่อเนื่อง

กลยุทธ์

๑. ลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และเยาวชน

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์

๑) สัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (เฉพาะคนขับ) ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด ลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี พ.ศ.๒๕๗๐



ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลหัวลำโพง

๒) สัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (เฉพาะคนขับ) ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ลดลงโดยเฉลี่ย ร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๗๐

๓) สัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กเยาวชน (เฉพาะคนขับ) ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ ในกระแสเลือด ลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๗๐

๔) สัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน ซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัย ลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๗๐

แนวทางการดำเนิน

๑) เพิ่มจุดตั้งด่านตรวจจับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงสูงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ ขับรถเร็วเกินกำหนด ดื่มไม่ขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การขับใช้รถจักรยานยนต์ในลักษณะที่ไม่ปลอดภัย และรถจักรยานยนต์ดัดแปลงสภาพ/อุปกรณ์ส่วนควบไม่สมบูรณ์

๒) เพิ่มจุดตั้งด่านชุมชนเพื่อเป็นการป้องปราม แนะนำ และตักเตือน กลุ่มเด็กและเยาวชนในพื้นที่ที่ใช้รถจักรยานยนต์ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

๓) จัดทำประกาศวาระจังหวัดให้การสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์ เป็นวาระตำบลหัวสำโรงโดยทุกหน่วยงานในตำบลต้องขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่อง

๔) เผยแพร่ความรู้ให้แก่นักเรียนและประชาชนในตำบลหัวสำโรงด้านการขับใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

๕) พัฒนาหลักสูตรด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในช่วงวัยต่างๆและพัฒนาแนวทางการนำหลักสูตรไปใช้ที่เหมาะสม โดยตั้งคณะกรรมการเพื่อออกแบบหลักสูตรและแนวทางการนำหลักสูตรไปใช้ และเริ่มต้นดำเนินการในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา นำร่องตามพระราชบัญญัติพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา พ.ศ. ๒๕๖๒

๖) พัฒนาหลักสูตรการอบรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ครอบคลุมทักษะาดการณ์ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

๗) สนับสนุนให้เกิดเครือข่าย/ชมรมขับใช้รถจักรยานยนต์ปลอดภัยในสถานศึกษา เพื่อให้เกิดกลไกสำคัญในการเฝ้าระวัง สะท้อนความเสี่ยง และขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่

๒. ลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์และการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ไม่เหมาะสม เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์

๑) ผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๗๐

๒) ผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด (เฉพาะคนขับ) ลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๗๐

๓) ผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ (เฉพาะคนขับ) ลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๗๐

๔) ผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ของเด็กจากอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากไม่ใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็กร้อยละ ๑๐ และร้อยละ ๐ ตามลำดับในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ (กำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนอีกครั้งเมื่อมีการเก็บข้อมูลภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๘)

๕) ผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ถือจิจิตและประสาทอื่น (เฉพาะคนขับ) ที่ร้อยละ ๐ ในปี พ.ศ. ๒๕๗๐

แนวทางการดำเนินงาน

๑) เพิ่มกล้องตรวจจับการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการติดตั้งกล้องในพื้นที่ต่างๆ



- ๒) เพิ่มจุดตั้งด่านจับผู้ขับขี่ที่ดื่มแล้วขับ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการติดตั้งกล้องในพื้นที่ต่างๆ
- ๓) เพิ่มจุดพักรถสำหรับบรรดาสาธารณะและรถบรรทุก
- ๔) มีการประชาสัมพันธ์และสร้างความตระหนักในประเด็นเกี่ยวกับดื่มแล้วขับ การคาดเข็มขัดนิรภัยการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ และการใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก อย่างต่อเนื่อง อย่างน้อยไตรมาสละ ๑ ครั้ง
- ๕) สร้างการมีส่วนร่วมจากภาครัฐและภาคเอกชน ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการกำหนดข้อห้ามในการกระทำผิดกฎหมายจราจรเป็นมาตรการรอง
- ๖) มีการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงทุกประเภท ครบทุกอำเภอ ภายใน ๓ ปี

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

มาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะเป็นหนึ่งในประเด็นสำคัญของเสาหลักด้านความปลอดภัยทางถนนและหลักการ safe system ที่ช่วยลดความเสี่ยงของการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนได้ โดยแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) ได้ตั้งเป้าการยกระดับมาตรฐานยานพาหนะในประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลตามกรอบของคณะกรรมการเศรษฐกิจยุโรปแห่งสหประชาชาติ (United Nations Economic Commission for Europe: UNECE) อย่างสมบูรณ์หรือร้อยละ ๑๐๐ ภายในปีที่ ๑๕ ดังนั้นเพื่อให้ยานพาหนะภายในประเทศไทยสอดคล้องตามมาตรฐานสากล ประเทศไทยจำเป็นต้องมีแนวทางในการดำเนินการรับรองข้อกำหนดระดับสากลต่างๆ ในขณะเดียวกันยังจำเป็นต้องสร้างความริ่ความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรฐานยานพาหนะ การใช้พาหนะอย่างปลอดภัย และการตรวจสอบสภาพยานพาหนะเช่นกัน ยุทธศาสตร์นี้จึงครอบคลุมแนวทางการดำเนินงานในประเด็นที่เกี่ยวข้องยานพาหนะปลอดภัยโดยเฉพาะ เพื่อมุ่งดำเนินการยกระดับมาตรฐานยานพาหนะ การตรวจสอบสภาพยานพาหนะ และการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับยานพาหนะปลอดภัย

เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๒ คือ การลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากการใช้รถที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย

เป้าหมาย

เป้าหมายรายปีระดับตำบล

๑. สัดส่วนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส จากรถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัยลดลง

๒. สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส จากรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัยลดลง

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงแรกของแผนและช่วงหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่ช่วยยกระดับมาตรฐานยานพาหนะและสร้างความตระหนักเกี่ยวกับมาตรฐานยานพาหนะได้ ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นการรับรองและมีประกาศรับรองข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของกรมการขนส่งทางบก ๑๔๕๘ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย และเพิ่มสัดส่วนยานพาหนะที่ได้มาตรฐานสากล รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๒ มีดังนี้

ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๖๗)

๑. มุ่งเน้นการให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับมาตรฐานรถจักรยานยนต์ รวมถึงการเลือกซื้อและการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

๒. มุ่งเน้นการให้ความรู้มาตรฐานยานพาหนะและการใช้ยานพาหนะอย่างปลอดภัย



ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี ๒๕๖๘- ๒๕๗๐)

๑. เพิ่มสัดส่วนรถจักรยานยนต์ที่ติดเบรก ABS หรืออุปกรณ์ส่วนควบที่เพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่
๒. ให้หมวกนิรภัยที่วางจำหน่ายในตำบลได้คุณภาพมาตรฐานที่กำหนด

กลยุทธ์

๑. ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์และอุปกรณ์ส่วนควบ พร้อมกับให้ความรู้ด้าน มาตรฐานรถจักรยานยนต์และการใช้งานอย่างปลอดภัย

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลกระทบต่อเป้าประสงค์: เป็นไปตามเป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

แนวทางการดำเนินงาน:

๑) เผยแพร่ความรู้ประชาชนเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยและการใช้รถจักรยานยนต์ อย่างปลอดภัย

๒. ส่งเสริมความตระหนักรู้เกี่ยวกับมาตรฐานยานยนต์และการใช้งานที่ถูกต้อง

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลกระทบต่อเป้าประสงค์: เป็นไปตามเป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ แนวทางการดำเนินงาน:

๑) ให้ความรู้ประชาชนเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยให้ถูกต้อง มีความปลอดภัย เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงได้

๓.ปรับปรุงมาตรฐานยานยนต์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลกระทบต่อเป้าประสงค์:

๑) มีการจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานยานพาหนะและรายละเอียดของพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน ภายใน ๓ ปี

แนวทางการดำเนินงาน:

๑. จัดทำโครงการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเรื่องประโยชน์และความสำคัญการทดสอบการชน ของรถใหม่ให้แก่ประชาชนอย่างทั่วถึง อย่างน้อย ๑ โครงการต่อปี

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน

การสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย เป็นหลักการที่สอดคล้องกับกรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ค.ศ. ๒๐๒๑ – ๒๐๓๐ และหลักการ Safe System ที่เล็งเห็นถึงความสำคัญของการออกแบบสภาพแวดล้อมที่ให้อภัยได้ (Forgivable Environment) โดยตระหนักถึงข้อจำกัดของมนุษย์ในการทนต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน และการกระจายความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนสู่องค์ประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกเหนือจากการมุ่งเป้าไปที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะแต่เพียงผู้เดียว ดังนั้น ในยุทธศาสตร์ที่ ๓ จะเป็นการกำหนดแนวทางของเป้าประสงค์ กลยุทธ์ และตัวชี้วัดที่มุ่งพัฒนาสภาพแวดล้อมและการเดินทางที่ยั่งยืน เพื่อลดจำนวน ผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส จากสภาพแวดล้อมที่อาจก่อให้เกิดปัจจัยเสี่ยง ซึ่งครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม โดยมีแนวทางการดำเนินงานเชิงมาตรการที่จะช่วยลดการเปิดรับต่อความเสี่ยงของปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ทางถนน ประกอบด้วยประเด็นด้านการจัดการความเร็ว ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย และการสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์

เป้าประสงค์ยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๓ คือการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งให้ความสำคัญกับการจัดการความเร็วในการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล รวมถึงการเดินทางที่ปลอดภัยของกลุ่มเปราะบางและผู้โดยสารขนส่งสาธารณะ เพื่อให้ผู้เดินทางทุกรูปแบบมีทางเลือกการสัญจรที่ปลอดภัยอย่างแท้จริง



ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลหัวลำโพง

เป้าหมาย

เป้าหมายรายปีระดับตำบล:

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

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็น ๒ ประเด็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผน เป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญเกี่ยวกับการพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย ที่ควรต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วนและสามารถคาดหวังผลในระยะสั้นได้ ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นประเด็นที่มีความสำคัญในการลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งระบบ และการส่งเสริมการเดินทางที่ยั่งยืน ที่ต้องขับเคลื่อนต่อเนื่องเพื่อให้เห็นผลในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน มีดังนี้

ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี ๒๕๖๖ – ๒๕๖๗)

๑. เพิ่มพื้นที่ที่มีการใช้เทคโนโลยีเพื่อตรวจจับความเร็วยานพาหนะโดยกำหนดจุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายที่ต้องมีการ ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในทุกจังหวัด
๒. เพิ่มมาตรการชะลอความเร็วในพื้นที่ถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๓. ตรวจประเมินถนน ดำเนินมาตรการเชิงแก้ไข (Road Side Hazard) โดยปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ในจุดที่เคยเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นพื้นที่ถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๔. ดำเนินมาตรการเพื่อลดจำนวนผู้ขับขี่ที่ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี ๒๕๖๘ – ๒๕๗๐)

เน้นขับเคลื่อนมาตรการเพื่อ

๑. เพิ่มพื้นที่ที่มีการใช้เทคโนโลยีเพื่อตรวจจับความเร็วยานพาหนะและบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

๒. ดำเนินมาตรการเชิงป้องกัน โดยมีการตรวจประเมินถนนตามเกณฑ์ของ IRap และปรับปรุงสภาพแวดล้อม ทางกายภาพในพื้นที่ถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๓. ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล

๔. จัดทำมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐานและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์ให้มากขึ้น

๕. พัฒนาระบบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ความเร็วเกินกำหนดและปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล

กลยุทธ์

๑. ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชน

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์:

๑) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (เฉพาะคนขับ) ซึ่งขับขี่เกินกว่าความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด



ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลหัวสำโรง

๒) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน (เฉพาะคนขับ) ซึ่งขับซีเกินกว่าความเร็ว ตามที่กฎหมายกำหนด

แนวทางการดำเนินงาน:

๑. ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วที่ตรวจจับป้ายทะเบียนของรถจักรยานยนต์ได้ ในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น และพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

๒. หน่วยงานสร้างความตระหนักเกี่ยวกับการใช้ความเร็วต่อสาธารณชน กฎหมายจราจรทางบก อย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยไตรมาสละ ๑ ครั้ง

๓. ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนด้วยการใช้เทคโนโลยีและการแก้ไขจุดเสี่ยงในระดับพื้นที่เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์:

๑) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล (เฉพาะคนขับ) ซึ่งขับซีเกินกว่าความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด

แนวทางการดำเนินงาน:

๑. ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น จุดเสี่ยง และจุดที่มีอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

๒. ติดตั้งสัญญาณเตือน ป้ายเตือน หรือข้อความจำกัดความเร็ว ในพื้นที่ชุมชน รวมถึงจุดเสี่ยง และจุดที่มีอุบัติเหตุบ่อยครั้ง รวมถึงจุดตัดทางรถไฟ

๓. ประเมินและปรับปรุงถนนให้ปลอดภัย และใช้ข้อมูลอุบัติเหตุเชิงพื้นที่เพื่อจัดการจุดเสี่ยงในถนนทุกรูปแบบ

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์:

๑) สัดส่วนของจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไข หลังจากการตรวจประเมินเชิงป้องกัน (พื้นที่ที่ยังไม่เกิดอุบัติเหตุ)

๒) สัดส่วนของจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไข หลังจากการตรวจประเมินเชิงป้องกัน (พื้นที่ที่เคยเกิดอุบัติเหตุแล้ว)

แนวทางการดำเนินงาน:

๑. ให้ความรู้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกี่ยวกับแนวทางการก่อสร้างถนนที่มีความปลอดภัยสูง สำหรับผู้ใช้งานทุกกลุ่ม (รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้จักรยาน และคนเดินเท้า) ตามเกณฑ์ของ IRAP โดยดำเนินการสำหรับถนนสายใหม่ที่มีแผนจะดำเนินการก่อสร้าง

๒. จัดเก็บข้อมูลตั้งต้น (Baseline Data) ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนและปริมาณจราจรบนถนน ในความรับผิดชอบของหน่วยงาน เพื่อให้สามารถทราบถึงจุดเสี่ยง และพื้นที่ถนนที่มีการจราจรคับคั่ง

๓. ตรวจประเมินถนนเชิงป้องกัน (Proactive) ตามเกณฑ์ของ IRAP สำหรับพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น และพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยดำเนินการตรวจประเมินเพื่อให้เห็นสัดส่วนของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง กลาง และต่ำ และสามารถกำหนดเป้าหมายในการลดสัดส่วนของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงได้ต่อไป

๔. ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงตามที่ได้ทำการตรวจประเมินเชิงป้องกันตามหลักเกณฑ์ของ IRAP เพื่อลดสัดส่วน ของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง

๕. ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงที่มีการดำเนินการตรวจประเมินเชิงแก้ไข (Reactive)

๖. ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากการใช้พาหนะส่วนบุคคลไปสู่การเดินทางรูปแบบอื่นๆ โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะ และเดิน-จักรยาน

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์:

สัดส่วนของประชาชนที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และเดิน-จักรยาน แทนการใช้ยานพาหนะสัญจรบนท้องถนน มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น



แนวทางการดำเนินงาน:

๑. ประชาสัมพันธ์และส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เดิน-จักรยาน โดยอาศัยความร่วมมือในทุกภาคส่วนร่วมกันลดการใช้รถยนต์มาทำงาน

๒. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบการขนส่งทางราง หรืออื่นๆ เพิ่มมากขึ้น

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

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

เป้าประสงค์ยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๔ คือการพัฒนาและเสริมสร้างรากฐานในการทำงานด้าน ความปลอดภัยทางถนนให้มีศักยภาพสูงขึ้น สามารถดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายการลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ได้อย่างยั่งยืน โดยจะต้องมุ่งเน้นให้เกิด

๑. นำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติแปลงไปสู่การปฏิบัติในพื้นที่จังหวัด ฉะเชิงเทรา มีการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง และปรับแผนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ ความปลอดภัยทางถนนในช่วงเวลาของแผน

๒. กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ของสหประชาชาติ

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผน เป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญ (Priority) ที่สามารถเสริมสร้างการทำงานเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเร่งด่วน ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่ต้องวางรากฐานการทำงานให้สามารถลดอุบัติเหตุทางถนนได้ ในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงาน มีดังนี้

ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี ๒๕๖๖ – ๒๕๖๗)

๑. ในประเด็นการจัดการความเร็ว จำเป็นต้องมีการศึกษาและทบทวนกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง พัฒนารากฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้ความเร็ว

๒. ในประเด็นการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน มีแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนน ที่กำหนดเป้าหมายเชิงผลลัพธ์ โดยบูรณาการการปฏิบัติราชการด้านความปลอดภัยทางถนน และมีการมีส่วนร่วม งบประมาณสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเหมาะสม



ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลหัวสำโรง

๓. ในประเด็นเกี่ยวกับถนนและการสัญจรที่ปลอดภัย มีมาตรฐานการออกแบบช่องทางจราจรยานยนต์และการ ออกแบบถนนในเขตเมืองและบนทางหลวงที่ปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์

๔. ในประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย มีการทบทวนและปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถในกรณีต่างๆ รวมทั้งให้ ผู้มีใบอนุญาตขับรถตลอดชีพในครอบครองมาทดสอบสมรรถภาพและเปลี่ยนแปลงประเภทใบอนุญาตขับรถ ในครอบครอง มีการทบทวนระบบคัดคะแนนความประพฤติของผู้ขับรถสาธารณะและบังคับใช้ระบบคัดคะแนน ความประพฤติใบอนุญาตสำหรับผู้ขับขี่ทั่วไป มีกฎหมายว่าด้วยที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กและที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก มี การศึกษาการควบคุมสื่อโฆษณาเพื่อความปลอดภัยทางถนน มีการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับ พฤติกรรมเสี่ยง ทุกประเภท ครอบคลุมจังหวัด นอกจากนี้ควรมีการศึกษาผลกระทบของการใช้ฟิล์มกรองแสงรถยนต์ ที่มีขนาดความเข้มสูง

๕. ในประเด็นการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ มีการเพิ่มสัดส่วนผู้ทำประกันภัยภาคบังคับให้ใกล้เคียง ร้อยละ ๑๐๐

๖. ในประเด็นการจัดการข้อมูล การติดตามและการประเมินผล และการศึกษาวิจัย มีการติดตามและ ประเมินผล ตัวชี้วัดและมีการปรับปรุงแผนแม่บทฯ ในช่วงครึ่งทางของแผน รวมทั้งรายงานความก้าวหน้าให้แก่ละ ะกระทรวง ที่รับผิดชอบรับทราบ มีการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (Database) โดยมีระบบข้อมูล อุบัติเหตุ ระดับชาติและข้อมูลอุบัติเหตุเชิงลึกในระดับพื้นที่ และมีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดทุกไตรมาส ในช่วงครึ่งทาง ของแผน (Mid-term)

๗. ในประเด็นการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน มี กลไกการบริหารจัดการระหว่างส่วนกลางและท้องถิ่น การจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์ และการจัดตั้ง ทีมสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนเชิงลึกในระดับจังหวัด นอกจากนี้ ควรเริ่มต้นการเพิ่มศักยภาพบุคลากรท้องถิ่น ที่ทำ หน้าที่ด้านความปลอดภัยทางถนน

ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี ๒๕๖๘ – ๒๕๗๐)

๑. ในประเด็นการจัดการความเร็ว มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วที่สอดคล้องกับบริบทของผังเมือง ลำดับศักดิ์ และลักษณะการใช้งานของถนน มีแก้ไขอัตราโทษปรับของการขับขี่เกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมาย กำหนดให้ เพิ่มขึ้นในรูปแบบขั้นบันได และมีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วอยู่ในฉบับเดียวกัน

๒. ในประเด็นการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน มีระดับคะแนนของดัชนีการประเมินด้านกฎหมาย ด้านความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้จัดทำโดยองค์การอนามัยโลกอยู่ในระดับดีมาก

๓. ในประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย มีการปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ. ๒๕๖๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยให้แบ่งตามลักษณะทางกายภาพของรถเท่านั้น มีกฎหมายว่าด้วยการ ควบคุม สื่อโฆษณาเพื่อความปลอดภัยทางถนน และมีหน่วยงานกำกับดูแล และควรมีการจัดตั้งศูนย์วิชาการด้านการ บังคับใช้ กฎหมาย

๔. ในประเด็นการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ เพิ่มความครอบคลุมของระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึง โรงพยาบาล ในทุกตำบล

๕. ในประเด็นการจัดการข้อมูล การติดตามและการประเมินผล และการศึกษาวิจัย มีหน่วยงานวิชาการใน การ ขับเคลื่อนนโยบายในระดับประเทศ/สถาบันวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน

กลยุทธ์

๑. ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความเร็วให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและสอดคล้องกับหลัก สากล

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์



ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลหัวลำโพง

๑) จังหวัดฉะเชิงเทรณำกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วที่สอดคล้องกับบริบทของผังเมือง ลำดับศักดิ์ และลักษณะการใช้งานของถนน ไปสู่การปฏิบัติในพื้นที่

๒) จังหวัดฉะเชิงเทรณำกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วที่อยู่ในฉบับเดียวกัน ไปประยุกต์ใช้ในพื้นที่ตำบล
แนวทางการดำเนินงาน:

๑. มีแผนบริหารจัดการความเร็วครอบคลุมทั้งจังหวัด ภายในปี ๒๕๗๐

๒. ประชาสัมพันธ์กฎหมายกำหนดความเร็วฉบับใหม่ ในประชาชนในจังหวัดรับทราบอย่างทั่วถึง

๒. เสริมความแข็งแกร่งของรากฐานการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลกระทบต่อเป้าประสงค์

๑) จังหวัดฉะเชิงเทรณำแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดเป้าหมาย เชิงผลลัพธ์ (Result Focus) และกรอบระยะเวลาดำเนินการที่ชัดเจน และบูรณาการการปฏิบัติราชการ ด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด ประกอบด้วยหน่วยงานระดับจังหวัดภายใต้กระทรวงต่างๆ ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ และกระทรวงสาธารณสุข

๒) กำหนดสัดส่วนงบประมาณประจำปีสำหรับการดำเนินงานติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Furniture) ในถนนเส้นใหม่อย่างต่ำที่ร้อยละ ๕ ของงบประมาณประจำปี และส่งเสริมการใช้งบประมาณสำหรับการบำรุงรักษาถนนเส้นเดิมให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

๓. ปรับปรุงมาตรฐานถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลกระทบต่อเป้าประสงค์

แนวทางการดำเนินงาน:

๑. เพิ่มช่องทางรถจักรยานยนต์และรถจักรยานในเขตเมืองให้ได้มาตรฐานและปลอดภัย เพื่อรองรับ การเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์และรถจักรยาน โดยนำร่องในเขตชุมชนเมือง

๔. เพิ่มความครอบคลุมของบริการแพทย์ฉุกเฉินที่มีคุณภาพและลดเวลาการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ
เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลกระทบต่อเป้าประสงค์:

๑. มีระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาลครอบคลุมทุกตำบล ร้อยละ ๙๑ ในปี ๒๕๗๐

๒. อัตราการเข้าถึงบริการของผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) โดยเพิ่มปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉินเพิ่มขึ้น เป็นร้อยละ ๘๘ ในปี ๒๕๗๐

๓. ผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) ได้รับบริการรักษาพยาบาล (Response Time) ตั้งแต่รับแจ้งเหตุถึงจุดเกิดเหตุ ภายใน ๑๐ นาที ในระยะ ๑๐ กิโลเมตร เป็นร้อยละ ๘๐ ในปี ๒๕๗๐

๔. ผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) ได้รับบริการรักษาพยาบาล ตั้งแต่รับแจ้งเหตุจนถึงโรงพยาบาล (Mission Time) ในระยะ ๑๐ กิโลเมตรไม่เกิน ๖๐ นาทีร้อยละ ๖๗ ในปี ๒๕๗๐

แนวทางการดำเนินงาน:

๑. พัฒนาศักยภาพบุคลากรเครือข่ายกู้ชีพทั้งกู้ชีพระดับสูง ได้แก่ โรงพยาบาล และกู้ชีพระดับพื้นฐาน ได้แก่ อาสาสมัครกู้ชีพ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และอาสาสมัครฉุกเฉิน

๒. พัฒนาเครือข่ายการแพทย์ฉุกเฉินส่งต่อองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพิ่มหน่วยบริการและการเข้าถึง

๓. ประชาสัมพันธ์ ๑๖๖๙ และบริการการแพทย์ฉุกเฉินให้มากขึ้น



๕. เพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการติดตามและประเมินผลทั้งระบบ

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์:

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

๒) มีการเผยแพร่ผลการดำเนินงานให้ประชาชนรับทราบ ปีละ ๑ ครั้ง

๓) มีการเพิ่มศักยภาพบุคลากรที่ทำหน้าที่ติดตามและประเมินผล (Capacity Building) อย่างน้อยไตรมาสละ ๑ ครั้ง

แนวทางการดำเนินงาน:

๑. ส่งเสริมการเพิ่มศักยภาพบุคลากรที่มีหน้าที่ติดตามประเมินผล

๖. ยกระดับกระบวนการมีส่วนร่วมและการกระจายอำนาจของการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์:

๑. มีกลไกการบริหารจัดการระหว่างส่วนกลางและท้องถิ่น โดยบูรณาการการทำงานระหว่าง ศปถ. จังหวัด ศปถ. อำเภอ และ ศปถ. อบต. ในทุกจังหวัด ภายใน ๓ ปี

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

๓. มีคณะทำงานวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดและอำเภอ อย่างน้อยปีละ ๑ ทีมต่อจังหวัด

แนวทางการดำเนินงาน:

๑. สนับสนุนให้เกิดการจัดตั้งด้านชุมชนและการเฝ้าระวังอุบัติเหตุทางถนนในระดับครอบครัวและชุมชนในพื้นที่ที่ยังไม่เคยดำเนินการ และเพิ่มความถี่และช่วงเวลาดำเนินการของด้านชุมชนในพื้นที่ที่เคยดำเนินการแล้ว

๒. ทบทวนและปรับปรุงระเบียบการบริหารจัดการของท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับงานด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงบรรจุโครงการ/แผนงาน ในแผนพัฒนาท้องถิ่น

๓. เพิ่มศักยภาพบุคลากรท้องถิ่นทำหน้าที่ด้านความปลอดภัยทางถนน อย่างน้อยปีละ ๒ ครั้ง



บทที่ ๕ การติดตามผลการดำเนินงาน

การติดตามประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นการประเมินผลที่เกิดขึ้นจริงว่าสอดคล้องกับเป้าหมายและวัตถุประสงค์หรือไม่ รวมทั้งสามารถวัดระดับความสำเร็จตามตัวชี้วัดที่กำหนดไว้หรือไม่ โดยมีแนวทางการดำเนินการ ดังนี้

๑. ใช้กลไกตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ ในการขับเคลื่อนการดำเนินงานและติดตามประเมินผลการดำเนินงาน โดยการประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) อย่างน้อยไตรมาสละ ๑ ครั้ง และการประชุมคณะกรรมการหรือคณะทำงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (เช่น ประชุมถอดบทเรียนช่วงเทศกาลปีใหม่/สงกรานต์ ประชุมแก้ไขจุดเสี่ยง) อย่างน้อยไตรมาสละ ๑ ครั้ง พร้อมทั้งรายงานผลการดำเนินงานทุกระยะโดยมีประเด็นสำคัญในการประชุม ดังนี้

- (๑) สถิติอุบัติเหตุทางถนนรายเดือน เช่น จำนวนอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ เสียชีวิต สาเหตุ ฯลฯ
- (๒) ข้อมูลอุบัติเหตุที่เป็นกระแสทางสังคม อุบัติเหตุใหญ่
- (๓) ข้อมูลจุดเสี่ยง จุดอันตราย และการดำเนินการปรับปรุงแก้ไข
- (๔) มาตรการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการ ๑๐ รสขม
- (๕) เน้นการบังคับคดีกรณีเมาแล้วขับ การขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด การไม่สวมหมวกนิรภัย และจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย
- (๖) การติดตามผลการดำเนินงานของหน่วยงานตามข้อสั่งการ มติคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง
- (๗) การวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหา และร่วมกันกำหนดมาตรการ แนวทางในการแก้ปัญหาในแต่ละประเด็น
- (๘) ติดตามผลการดำเนินงานตำบลขับขี่ปลอดภัย ๓ ด้าน ได้แก่
 - (๘.๑) การบริหารจัดการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.)
 - (๘.๒) ความปลอดภัยทางถนน
 - (๘.๓) วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

๒. ถอดบทเรียนผลการดำเนินการตามมาตรการต่างๆ โดยนำข้อมูลมาวิเคราะห์ เพื่อสรุปผลการดำเนินงานในประเด็นสำคัญ และจัดทำข้อเสนอแนะในการดำเนินงานในระยะต่อไป

๓. การมอบหมายผู้บริหารหรือผู้แทนลงพื้นที่ตรวจติดตามและให้กำลังใจผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

๔. การจัดเก็บและรายงานข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนผ่านระบบ e-report รวมถึงแบบฟอร์มการรายงานอื่นๆ ตามแนวทางที่กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะสำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการ ศปถ. กำหนด โดยต้องมีการตรวจสอบความครบถ้วน ถูกต้องของข้อมูล รายงานผลตามข้อเท็จจริง และดำเนินการตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดอย่างเคร่งครัด

๕. การจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ โดยให้ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท. บูรณาการร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วนจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๖ อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้สอดคล้องกับปัญหาและสถานการณ์ในพื้นที่ แล้วรายงานให้คณะกรรมการและอนุกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดและเชิงเทราทราบ



ถนนในพื้นที่เทศบาลตำบลหัวสำโรง

๑. ถนนในความดูแลรับผิดชอบของเทศบาลตำบลหัวสำโรง

ที่	อำเภอ	อปท.	บริเวณสถานที่/สายทาง	ประเภทถนน(ดิน,ลูกรัง,ค.ส.ล.,ลาดยาง,อื่นๆ)	ระยะทางทั้งหมด(กม.)
๑	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนเทศบาล ๑ หมู่ที่ ๒ ตำบลหัวสำโรง	ลาดยาง	๐.๖๙๐
๒	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนเทศบาล ๒ หมู่ที่ ๑ ตำบลหัวสำโรง	ค.ส.ล.	๐.๗๔๐
๓	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนเทศบาล ๓ หมู่ที่ ๘,๔ ตำบลหัวสำโรง	ลาดยาง	๑.๕๐๐
๔	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนเทศบาล ๔ หมู่ที่ ๘,๑๒ ตำบลหัวสำโรง	ค.ส.ล.	๑.๐๖๐
๕	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนเทศบาล ๕ หมู่ที่ ๑ ตำบลหัวสำโรง	ลาดยาง	๑.๑๒๕
๖	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนเทศบาล ๖ หมู่ที่ ๗ ตำบลหัวสำโรง	ค.ส.ล.	๑.๒๕๐
๗	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนเทศบาล ๗ หมู่ที่ ๗ ตำบลหัวสำโรง	ค.ส.ล.	๑.๗๗๐
๘	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนเทศบาล ๘ หมู่ที่ ๓,๑๒ ต.หัวสำโรง	ลาดยาง	๐.๗๑๕
๙	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยเทศบาล ๓/๑ หมู่ที่ ๘	ค.ส.ล.	๑.๐๑๐
๑๐	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยเทศบาล ๓/๓ หมู่ที่ ๘	ค.ส.ล.	๐.๙๐๐
๑๑	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านนายธรรม หมู่ที่ ๘	ค.ส.ล.	๐.๓๐๐
๑๒	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยเทศบาล ๓/๕ หมู่ที่ ๘	ค.ส.ล.	๐.๑๐๐
๑๓	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยเทศบาล ๓/๖ (หนองเกตุ) หมู่ที่ ๘	ค.ส.ล.	๐.๕๒๕

ที่	อำเภอ	อปท.	บริเวณสถานที่/สายทาง	ประเภทถนน(ดิน,ลูกล้าง,ค.ส.ล.,ลาดยาง,อื่นๆ)	ระยะทางทั้งหมด(กม.)
๑๔	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนบ้านนายวิน หมู่ที่ ๘	ค.ส.ล.	๐.๑๓๓
๑๕	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยเทศบาล ๓/๘ (ร่วมฤดี) หมู่ที่ ๔	ค.ส.ล.	๐.๔๘๐
๑๖	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยเทศบาล ๓/๙ (โปโล) หมู่ที่ ๔	ลาดยาง	๐.๗๖๐
๑๗	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยร่วมใจ หมู่ที่ ๔	ค.ส.ล.	๐.๔๐๐
๑๘	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยร่วมพัฒนา หมู่ที่ ๔	ค.ส.ล.	๐.๒๑๐
๑๙	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยธรรมศร หมู่ที่ ๔	ลาดยาง	๐.๒๘๕
๒๐	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยร่วมมิตร หมู่ที่ ๔	ค.ส.ล.	๐.๕๒๐
๒๑	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านอาจารย์ทองคำ หมู่ที่ ๔	ค.ส.ล.	๐.๒๒๐
๒๒	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายหน้าวัดอ่าวช้างไล่ หมู่ที่ ๔	ลาดยาง	๐.๑๗๐
๒๓	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยเทศบาล ๓/๗ (เจริญสุข) หมู่ที่ ๘	ค.ส.ล.	๐.๔๒๕
๒๔	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยเทศบาล ๔/๒ (แหลมหิน ๒) หมู่ที่ ๘	ค.ส.ล.	๐.๗๒๐
๒๕	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนบ้านนายดอก หมู่ที่ ๑๒	ค.ส.ล.	๐.๑๒๕
๒๖	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านนอก หมู่ที่ ๓	ลาดยาง	๐.๔๑๕
๒๗	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านนายแหลม หมู่ที่ ๓	ค.ส.ล.	๐.๑๘๐
๒๘	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านนายคง หมู่ที่ ๓	ค.ส.ล.	๐.๔๗๐

ที่	อำเภอ	อปท.	บริเวณสถานที่/สายทาง	ประเภทถนน(ดิน,ลูกล้าง,ค.ส.ล.,ลาดยาง,อื่นๆ)	ระยะทางทั้งหมด(กม.)
๒๙	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านนายเฉลย หมู่ที่ ๓	ค.ส.ล.	๐.๑๗๕
๓๐	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านนางรินทร์ หมู่ที่ ๓	ค.ส.ล.	๐.๑๘๐
๓๑	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยทวีสุข หมู่ที่ ๒	ค.ส.ล.	๐.๑๘๐
๓๒	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยสมบูรณ์ หมู่ที่ ๑	ลาดยาง	๐.๒๘๐
๓๓	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยนพเขต หมู่ที่ ๒	ค.ส.ล.	๐.๒๐๐
๓๔	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยอุดมศักดิ์ หมู่ที่ ๑	ลาดยาง	๐.๒๘๐
๓๕	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยสวนยาง หมู่ที่ ๓	ค.ส.ล.	๐.๒๓๐
๓๖	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยบ้านกลาง หมู่ที่ ๓	ค.ส.ล.	๐.๑๗๕
๓๗	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยสายสัมพันธ์ หมู่ที่ ๑	ลาดยาง	๐.๔๓๐
๓๘	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านลุงอ่อน หมู่ที่ ๓	ค.ส.ล.	๐.๒๔๐
๓๙	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านนางเกสร หมู่ที่ ๑	ค.ส.ล.	๐.๑๒๕
๔๐	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยเสริมสุข หมู่ที่ ๑	ลาดยาง	๐.๒๙๐
๔๑	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านยายบาง หมู่ที่ ๑	ค.ส.ล.	๐.๑๐๐
๔๒	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านทิดสัน หมู่ที่ ๑	ค.ส.ล.	๐.๑๐๐
๔๓	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยเทศบาล ๕/๑ หมู่ที่ ๑	ค.ส.ล.	๐.๑๕๐

ที่	อำเภอ	อปท.	บริเวณสถานที่/สายทาง	ประเภทถนน(ดิน,ลูกรัง,ค.ส.ล.,ลาดยาง,อื่นๆ)	ระยะทางทั้งหมด(กม.)
๔๔	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยเทศบาล ๕/๒ หมู่ที่ ๑	ค.ส.ล.	๐.๒๑๘
๔๕	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายภูชี หมู่ที่ ๗	ค.ส.ล.	๐.๙๐๐
๔๖	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านนายพื่อน หมู่ที่ ๗	ค.ส.ล.	๐.๓๒๐
๔๗	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยเทศบาล ๒/๑ (ข้างปอง) หมู่ที่ ๑	ลาดยาง	๐.๗๔๕
๔๘	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านนางสมิตรา หมู่ที่ ๑	ค.ส.ล.	๐.๑๒๐
๔๙	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยเทศบาล ๒/๔ (นายเคื่อน) หมู่ที่ ๑	ค.ส.ล.	๐.๒๗๕
๕๐	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยเทศบาล ๑/๔ หมู่ที่ ๗	ค.ส.ล.	๐.๒๖๐
๕๑	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านนายภูมินทร์ หมู่ที่ ๗	ค.ส.ล.	๐.๒๐๐
๕๒	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านนางเพ็ญ หมู่ที่ ๗	ค.ส.ล.	๐.๓๔๐
๕๓	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านนางนงลักษณ์ หมู่ที่ ๗	ค.ส.ล.	๐.๒๓๐
๕๔	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยเทศบาล ๖/๑ หมู่ที่ ๗	ค.ส.ล.	๐.๓๒๐
๕๕	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยเทศบาล ๖/๒ หมู่ที่ ๗	ค.ส.ล.	๐.๓๓๐
๕๖	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านนายสนธิ หมู่ที่ ๗	ค.ส.ล.	๐.๒๗๐
๕๗	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยเทศบาล ๗/๑ หมู่ที่ ๗	ค.ส.ล.	๐.๔๖๐
๕๘	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยเทศบาล ๗/๒ หมู่ที่ ๗	ลาดยาง	๑.๒๑๐

ที่	อำเภอ	อปท.	บริเวณสถานที่/สายทาง	ประเภทถนน(ดิน,ลูกรัง,ค.ส.ล.,ลาดยาง,อื่นๆ)	ระยะทางทั้งหมด(กม.)
๕๙	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยเทศบาล ๗/๓ หมู่ที่ ๗	ค.ส.ล.	๐.๑๐๐
๖๐	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายนายเดือน หมู่ที่ ๗	ค.ส.ล.	๐.๖๐๐
๖๑	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านนายนาจ หมู่ที่ ๗	ค.ส.ล.	๐.๑๘๐
๖๒	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านนางบุญหัน หมู่ที่ ๗	ค.ส.ล.	๐.๔๐๐
๖๓	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านนายบ้อง หมู่ที่ ๗	ค.ส.ล.	๐.๒๒๕
๖๔	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านครูศิลป์ชัย หมู่ที่ ๗	ค.ส.ล.	๐.๒๐๐
๖๕	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายบ้านผู้ช่วยพล หมู่ที่ ๗	ค.ส.ล.	๐.๑๔๐
๖๖	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยภูมิเจริญ หมู่ที่ ๒	ค.ส.ล.	๐.๓๐๐
๖๗	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายอยู่ข้างเกียรติ หมู่ที่ ๒	ลาดยาง	๐.๓๐๐
๖๘	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยเสาวณา ไสภรัตน์ หมู่ที่ ๒	ค.ส.ล.	๐.๔๗๐
๖๙	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนสายโปลีเชื่อมหนองแกหนองไข่เป็ด หมู่ที่ ๔	ค.ส.ล.	๐.๒๘๐
๗๐	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยหลังบ้านกำนัน หมู่ที่ ๗	ค.ส.ล.	๐.๑๓๐
๗๑	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยเทศบาล ๔/๔ หมู่ที่ ๑๒	ค.ส.ล.	๐.๓๗๐
๗๒	แปลงยาว	ทต.หัวสำโรง	ถนนซอยปกปวิาสกรรม หมู่ที่ ๔	ค.ส.ล.	๐.๔๒๐
รวมระยะทาง					๒๙.๒๗๖

ถนนลาดยาง ๑๕ สายทาง ระยะทางรวม ๘.๔๓๕ ก.ม.

ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก ระยะทางรวม ๒๐.๘๔๑ ก.ม.

ข้อมูลจุดเสี่ยง/จุดอันตราย จากอุบัติเหตุทางถนน

เขตเทศบาลตำบลหัวสำโรง

ลำดับ ที่	บริเวณจุดเสี่ยง/จุด อันตราย	ถนน	ลักษณะความ อันตราย	ภาพถ่าย
๑	บริเวณสี่แยกไฟแดงทุ่งแป้ง ตำบลหัวสำโรง	ทางหลวง ฉะเชิงเทรา หมายเลข ๓๕๕๑	บริเวณสี่แยกไฟ แดงตอนเช้าและ ตอนเย็นจะมีรถทุก ประเภทสัญจรไป มาและใช้ความเร็ว สูง	
๒	บริเวณสี่แยกไฟแดงบ่อ ยมตำรวจตำบลหัวสำโรง	ทางหลวง ฉะเชิงเทรา หมายเลข ๓๕๕๑	บริเวณสี่แยกไฟ แดงตอนเช้าและ ตอนเย็นจะมีรถทุก ประเภทสัญจรไป มาและใช้ความเร็ว สูง	

รายงานข้อมูลแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน
แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดฉะเชิงเทรา พ.ศ.๒๕๖๘
เทศบาลตำบลหัวสำโรง อำเภอแปลงยาว จังหวัดฉะเชิงเทรา

ที่	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	วัตถุประสงค์	เป้าหมาย/ผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ	ตัวชี้วัดระดับผลผลิต	พื้นที่ดำเนินการ	งบประมาณ (บาท)	ระยะเวลาดำเนินการ
๑.	เทศบาลตำบลหัวสำโรง	โครงการจัดการจราจร	เพื่อแก้ปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตรายจากพฤติกรรมรถแซงขึ้นเร็ว	อัตราการใช้ความเร็วในชุมชนลดลง	เขตเทศบาลตำบลหัวสำโรง	ตำบลหัวสำโรง อำเภอแปลงยาว จังหวัดฉะเชิงเทรา	๔๐,๐๐๐.-	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘
๒.	เทศบาลตำบลหัวสำโรง	โครงการอบรมการจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน	เพื่อแก้ปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตรายจากพฤติกรรมรถแซงขึ้นเร็ว	อัตราการใช้ความเร็วในชุมชนลดลง	เขตเทศบาลตำบลหัวสำโรง	ตำบลหัวสำโรง อำเภอแปลงยาว จังหวัดฉะเชิงเทรา	๒๐,๐๐๐.-	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘
๓.	เทศบาลตำบลหัวสำโรง	โครงการเฝ้าระวังอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี	เพื่อแก้ปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตรายจากพฤติกรรมรถแซงขึ้นเร็ว	อัตราการใช้ความเร็วในชุมชนลดลง	เขตเทศบาลตำบลหัวสำโรง	ตำบลหัวสำโรง อำเภอแปลงยาว จังหวัดฉะเชิงเทรา	๒๐,๐๐๐.-	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘