



แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕

โดย ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสมุทรปราการ



สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสมุทรปราการ

โทร./โทรสาร. ๐๒ ๓๘๒ ๖๐๔๐ - ๑

กรกฎาคม ๒๕๖๔

คำนำ

แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสมุทรปราการ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ ฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นแนวทางดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งได้กล่าวถึง สภาพทั่วไปและข้อมูลพื้นฐานของจังหวัด สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ ปัญหาที่เป็นปัจจัยทำให้เกิดอุบัติเหตุ พฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน การดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด แผนงานโครงการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดและแนวทางการติดตามประเมินผลการดำเนินงาน

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสมุทรปราการ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสมุทรปราการ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ ฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และภาคีเครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดสมุทรปราการ สามารถนำไปใช้ประโยชน์ตามความเหมาะสมต่อไป



(นายวันชัย คงเกษม)

ผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ

ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสมุทรปราการ

สารบัญ

	หน้า
บทที่ ๑ สภาพทั่วไปและข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดสมุทรปราการ	๑
บทที่ ๒ สถานการณ์และการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดสมุทรปราการ	๗
บทที่ ๓ แผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสมุทรปราการ	๑๓
บทที่ ๔ การติดตามประเมินผล	๓๐

บทที่ ๑
สภาพทั่วไปและข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดสมุทรปราการ

๑. ภูมิประเทศ

ลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่ของจังหวัดสมุทรปราการเป็นพื้นที่ราบลุ่ม มีแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านกลาง ซึ่งแบ่งพื้นที่ออกเป็นด้านตะวันตกและด้านตะวันออก มีลำคลองรวม ๙๕ สาย โดยเป็นคลองชลประทาน ๑๔ สาย คลองธรรมชาติ ๘๑ สาย ลักษณะภูมิประเทศโดยทั่วไปสามารถแบ่งพื้นที่ออกได้เป็น ๓ ส่วน คือ

- (๑) บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสองฝั่ง ซึ่งเป็นที่ราบลุ่มทั้งหมด
- (๒) บริเวณตอนใต้ใกล้ชายฝั่งทะเล น้ำทะเลท่วมถึงและพื้นดินจะเค็มจัดในฤดูแล้ง
- (๓) บริเวณที่ราบกว้างใหญ่ทางตอนเหนือและทางตะวันออก ซึ่งจะเป็นที่ราบลุ่มติดต่อกันตลอด มีคลองชลประทานหลายแห่ง

๒. ที่ตั้งและอาณาเขต

จังหวัดสมุทรปราการตั้งอยู่บนที่ราบลุ่มน้ำตอนล่าง หรือบริเวณดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาตอนปลายสุดของแม่น้ำเจ้าพระยาและเหนืออ่าวไทย ระหว่างเส้นรุ้งที่ ๑๓ - ๑๔ องศาเหนือ และเส้นแวงที่ ๑๐๐ - ๑๐๑ องศาตะวันออก มีเนื้อที่ประมาณ ๑,๐๐๔ ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ ๖๒๗,๕๕๗ ไร่ มีชายฝั่งทะเลยาว ๔๗.๕ กม. ตั้งอยู่ภาคกลางของประเทศไทย ห่างจากกรุงเทพมหานครไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ ๒๙ กิโลเมตร

อาณาเขต

ทิศเหนือ ติดกับกรุงเทพมหานคร ระยะทาง ๕๕ กิโลเมตร

ทิศใต้ ติดกับอ่าวไทย (พื้นที่ชายฝั่งทะเล) ระยะทาง ๔๗.๒๐ กิโลเมตร

ทิศตะวันออก ติดกับจังหวัดฉะเชิงเทรา ระยะทาง ๔๒.๖๐ กิโลเมตร

ทิศตะวันตก ติดกับกรุงเทพมหานคร ระยะทาง ๓๔.๒๐ กิโลเมตร

๓. ลักษณะการปกครอง

การปกครองท้องที่จังหวัดสมุทรปราการ แบ่งตามลักษณะการปกครองท้องที่ จำนวน ๖ อำเภอ ๕๐ ตำบล ๓๙๙ หมู่บ้าน มีจำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎรในปี ๒๕๖๓ ดังปรากฏตามตารางที่ ๑.๑

ตารางที่ ๑.๑ : จำนวนประชากรจังหวัดสมุทรปราการ

อำเภอ	ชาย	หญิง	รวม	ครัวเรือน
เมืองสมุทรปราการ	๒๕๘,๔๗๑	๒๘๖,๓๔๐	๕๔๔,๘๑๑	๒๗๐,๔๑๐
พระประแดง	๙๒,๖๘๙	๙๙,๕๔๓	๑๙๒,๒๓๒	๘๘,๖๙๖
พระสมุทรเจดีย์	๗๐,๕๒๘	๗๕,๓๔๗	๑๔๕,๘๗๕	๖๖,๖๘๘
บางพลี	๑๒๘,๕๙๙	๑๔๔,๐๔๒	๒๗๒,๖๔๑	๑๖๕,๘๘๕
บางบ่อ	๕๕,๑๓๓	๕๘,๐๑๖	๑๑๓,๑๔๙	๔๙,๕๓๘
บางเสาธง	๓๘,๖๘๙	๔๑,๔๗๙	๘๐,๑๖๘	๕๙,๘๓๒
รวม	๖๔๔,๑๐๙	๗๐๔,๗๖๗	๑,๓๔๘,๘๗๖	๗๐๑,๐๔๙

(ที่มา : ที่ทำการปกครองจังหวัดสมุทรปราการ ณ วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓)

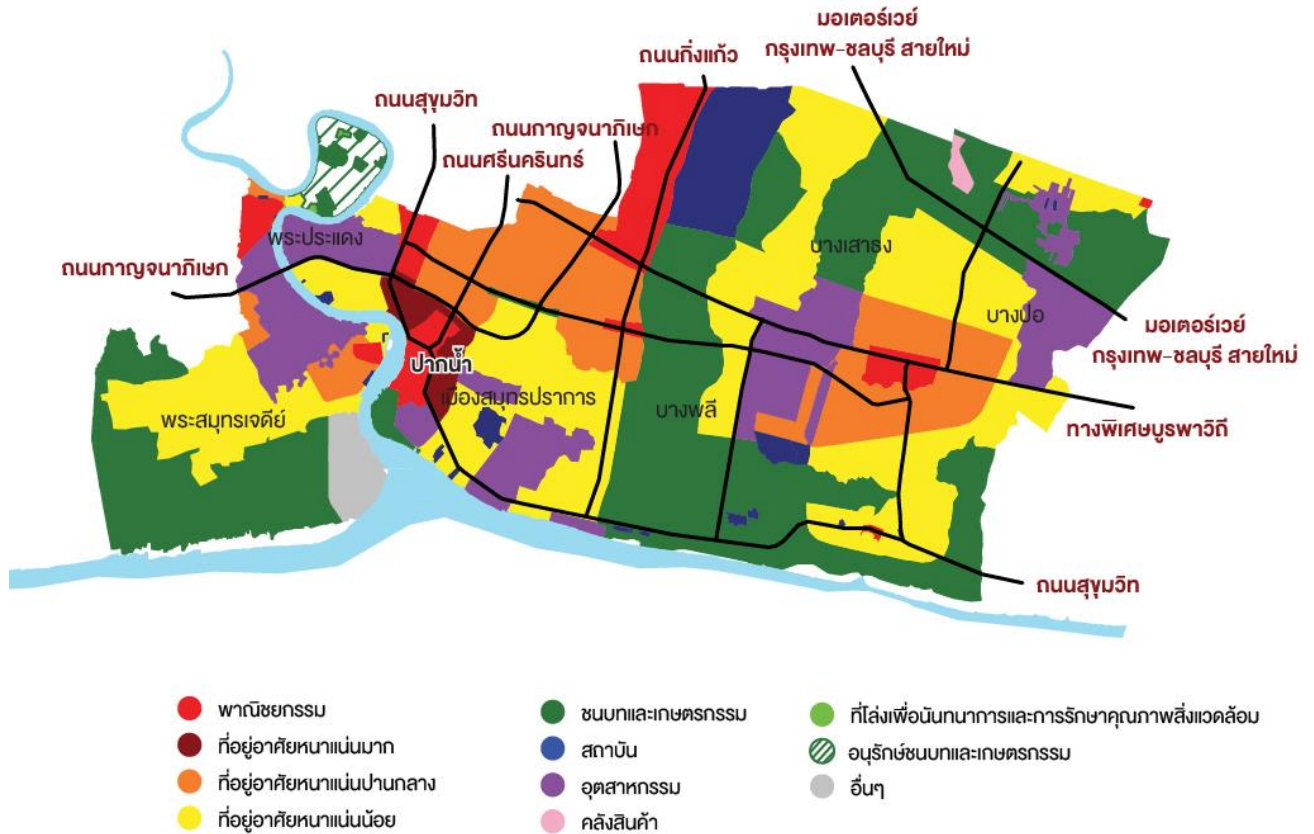
จากการสำรวจข้อมูลจำนวนประชากรแฝงของสำนักงานสถิติจังหวัดสมุทรปราการ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ จังหวัดสมุทรปราการมีจำนวนประชากรแฝงที่เดินทางเข้ามาทำงานแบบไปเช้า - เย็นกลับ จำนวน ๔๐,๖๓๔ คน ประชากรนักเรียน นักศึกษาที่เข้ามาเรียนแบบไปเช้า - เย็นกลับ จำนวน ๒,๑๗๖ คน และประชากรแฝงกลางคืน คือ ประชากรที่เข้ามาทำงานและนักเรียน นักศึกษาที่เข้ามาเรียน แล้วพักอาศัยอยู่ในจังหวัดสมุทรปราการ จำนวน ๖๔๕,๗๘๘ คน รวมจำนวนประชากรแฝงทั้งหมด ๖๘๘,๖๐๘ คน หรือประมาณร้อยละ ๓๓.๘๐ ของจำนวนประชากรที่มีชื่ออยู่ในทะเบียนราษฎรของจังหวัดสมุทรปราการ ณ ปี ๒๕๖๓ คือ ๑,๓๔๘,๘๗๖ คน ดังนั้น จากการวิเคราะห์คาดการณ์จังหวัดสมุทรปราการน่าจะมีประชากรที่เข้ามาอยู่อาศัยจริง และเข้ามาทำงาน/เรียนหนังสือทั้งสิ้นประมาณ ๒,๐๓๗,๔๘๔ คน ซึ่งเป็นภาระรับผิดชอบของภาครัฐในการให้บริการ และดูแลในเรื่องของสุขอนามัย การศึกษา และสาธารณสุขบุคคลขั้นพื้นฐานให้เพียงพอทั่วถึง

๔. การคมนาคมขนส่ง

๔.๑ การคมนาคมทางบก จังหวัดสมุทรปราการมีทางหลวงสายหลัก ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงสมุทรปราการ และทางหลวงสายรอง ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงชนบทจังหวัดสมุทรปราการ รวมทั้งทางบริการพิเศษ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่สำคัญ ๆ ในพื้นที่ ดังนี้

- (๑) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ (ถนนสุขุมวิท)
- (๒) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๔ (ถนนบางนา - ตราด)
- (๓) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๐๓ (ถนนสุขสวัสดิ์)
- (๔) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๕๕ (ทางแยกเข้าท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิด้านทิศตะวันตก)
- (๕) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑๐๔ (ถนนเพชรหึงส์)
- (๖) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑๑๓ (ถนนปู่เจ้าสมิงพราย)
- (๗) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑๑๖ (ถนนแพรกษา)
- (๘) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑๑๗ (ถนนปानวิถี)
- (๙) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๒๔๓ (ถนนแหลมฟ้าผ่า)
- (๑๐) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๓๔๔ (ถนนศรีนครินทร์)
- (๑๑) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๒๕๖ (ถนนกิ่งแก้ว)
- (๑๒) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๒๖๘ (ถนนเทพารักษ์)
- (๑๓) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๔๑๓ (ถนนเลียบเมืองบางบ่อ)
- (๑๔) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๗๐๑ (ทางบริการพิเศษสายมอเตอร์เวย์ด้านซ้ายทาง)
- (๑๕) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๗๐๒ (ทางบริการพิเศษสายมอเตอร์เวย์ด้านขวาทาง)
- (๑๖) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๘๐๑ (ทางบริการถนนกาญจนาภิเษกด้านซ้ายทาง)
- (๑๗) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๘๐๒ (ทางบริการถนนกาญจนาภิเษกด้านขวาทาง)

นอกจากทางหลวงแผ่นดิน ๑๗ สายแล้ว ยังมีทางด่วนพิเศษสายมอเตอร์เวย์และทางด่วนเชื่อมต่อสายบางพลี - สุขสวัสดิ์ (ถนนกาญจนาภิเษก) ทางพิเศษบูรพาวิถี ถนนวงแหวนอุตสาหกรรมที่ถ่ายโอนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดูแล จำนวนทั้งสิ้น ๘๒ สายทาง และมีสะพานแขวนข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน ๒ แห่ง คือ สะพานกาญจนาภิเษก และสะพานภูมิพล ๑, ๒



ภาพที่ ๑ - ๑ : เส้นทางคมนาคมทางบกจังหวัดสมุทรปราการ

๔.๒ การคมนาคมทางน้ำ จังหวัดสมุทรปราการมีท่าเทียบเรือขนส่งโดยสารสาธารณะ และท่าขนส่งสินค้าที่สำคัญ รวม ๓๒ แห่ง และมีท่าเทียบเรือขนาดใหญ่เกินกว่า ๕๐๐ ตัน จำนวน ๕๓ ท่า โดยมีท่าเทียบเรือโดยสารที่สำคัญในจังหวัดสมุทรปราการดังปรากฏตามตารางที่ ๑.๒

ตารางที่ ๑.๒ : ท่าเทียบเรือโดยสารที่สำคัญในจังหวัดสมุทรปราการ

ลำดับที่	ชื่อท่าเทียบเรือ	ที่อยู่	จำนวนโต๊ะ	จำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลงเฉลี่ยต่อวัน			
				เรือด่วน	เรือข้ามฝาก	เรือหางยาว	เรือทั่วไป
๑	ท่าเจ้าท่าสมุทรปราการ	หน้า สนง.เจ้าท่า สาขาสมุทรปราการ อ.เมืองสมุทรปราการ	๑	-	-	-	✓
๒	ท่าสมุทรปราการ	ตลาดวิบูลย์ศรี อ.เมืองสมุทรปราการ	๑	-	-	-	✓
๓	ท่าวิบูลย์ศรี	ตลาดวิบูลย์ศรี อ.เมืองสมุทรปราการ	๒	-	๗,๔๖๙	✓	-
๔	ท่าพระสมุทรเจดีย์	อ.พระประแดง	๒	-	๗,๔๖๙	-	-
๕	ท่าวัดบางฝ้าย	อ.พระประแดง	๑	-	-	-	✓

ลำดับ ที่	ชื่อท่าเทียบเรือ	ที่อยู่	จำนวน โปะะ	จำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลงเฉลี่ยต่อวัน			
				เรือด่วน	เรือ ข้าม ฝาก	เรือทาง ยาว	เรือ ทั่วไป
๖	ท่าสุขสวัสดิ์ ๕๓	ปลายซอยสุขสวัสดิ์ ๕๓ อ.พระประแดง	๑	-	-	-	✓
๗	ท่าวัดบางหัวเสือ	วัดบางหัวเสือ อ.พระประแดง	๑	-	-	-	✓
๘	ท่าโรงพยาบาล พระประแดง	โรงพยาบาลพระประแดง อ.พระประแดง	๑	-	✓	-	-
๙	ท่าเกษตรรา	ปลายถนนปู่เจ้าสมิงพราย อ.พระประแดง	๒	-	๖,๖๑๒	-	-
๑๐	ท่าพระประแดง (ด้านใต้)	หน้าที่ว่าการอำเภอพระ ประแดง	๑	-	✓	-	✓
	ท่าพระประแดง (ด้านเหนือ)		๑	-	๖,๖๑๒	-	-
๑๑	ท่าวัดบาง กระสอบ	หน้าวัดบางกระสอบ อ.พระประแดง	๑	-	-	-	✓
๑๒	ท่าตำบล บางกระสอบ	ต.บางกระสอบ อ.พระประแดง	๑	-	-	-	✓
๑๓	ท่ากำนันดี (ท่าตาเลื่อน)	ต.บางน้ำผึ้งนอก อ.พระประแดง	๑	-	๓๑๙	-	-
๑๔	ท่าวัดบางน้ำผึ้ง นอก	วัดบางน้ำผึ้งนอก อ.พระประแดง	๑	-	๖,๑๗๐	-	-
๑๕	ท่าวัดบางกระเจ้า นอก	หน้าวัดบางกระเจ้านอก อ.พระประแดง	๑	-	-	-	✓
๑๖	ท่าคลองลัดโพธิ์	ใต้สะพานวงแหวน อุตสาหกรรม อ.พระประแดง	๑	-	-	-	✓
๑๗	ท่าปากคลอง ลัดโพธิ์	ใต้สะพานวงแหวน อุตสาหกรรม อ.พระประแดง	๑	-	๒,๕๕๔	-	-
๑๘	ท่าปากคลอง ลัดหลวง	ริมเขื่อนประตูน้ำคลองลัด หลวง อ.พระประแดง	๑	-	-	-	-
๑๙	ท่าวัดบางพิง	วัดบางพิง อ.พระประแดง	๑	-	๑,๓๘๒	-	✓

๔.๓ การคมนาคมทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi International Airport) ตั้งอยู่ที่ถนนบางนา - ตราด กิโลเมตรที่ ๑๕ ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ มีเนื้อที่ ๒๐,๐๐๐ ไร่ รองรับเที่ยวบินมากกว่า ๗๖ เที่ยวบินต่อชั่วโมง รองรับบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ๓ ล้านตันต่อปี และรองรับผู้โดยสาร ๔๕ ล้านคนต่อปี นอกจากนี้ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิยังได้ขยายและปรับปรุง สนามบิน (โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเฟส ๒) ซึ่งจะเปิดให้บริการประมาณเดือนตุลาคม ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ จะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้สูงถึง ๖๐ ล้านคนต่อปี พัฒนาไปสู่ความเป็นศูนย์กลาง ด้านการบินของภูมิภาค โดยเป็นศูนย์กลางการบินและประตูสู่เอเชีย ให้บริการ ๑๐๗ สายการบินสู่ ๑๔๒ เมืองทั่วโลก

๔.๔ การคมนาคมระบบราง

(๔.๑) รถไฟฟ้า BTS สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ รฟม. ได้ดำเนินการก่อสร้างงาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ เพื่อต่อขยายโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (BTS) ตั้งแต่บริเวณซอยสุขุมวิท ๑๐๗ (แบริ่ง) จนถึงจุดสิ้นสุดปลายทางที่สถานีการเคหะสมุทรปราการ รวมเป็น ระยะทางประมาณ ๑๒.๖ กิโลเมตร จำนวน ๙ สถานี เริ่มก่อสร้างตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ เปิดให้บริการเมื่อ ๖ ธันวาคม ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ และดำเนินการก่อสร้างส่วนต่อขยายอีก ๔ สถานี จุดสิ้นสุด ปลายทางที่สถานีบางปู คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๕

(๔.๒) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) เริ่มจาก จุดเชื่อมต่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ ที่บริเวณสถานีเตาปูน และสิ้นสุดเส้นทาง บริเวณครุใน รวมระยะทางวิ่งใต้ดิน ๑๒.๖ กิโลเมตร และทางยกระดับ ๑๑ กิโลเมตร จำนวนสถานีใต้ดิน ๑๐ สถานี และสถานียกระดับ ๗ สถานี โดยมีแผนก่อสร้างโครงการและทดสอบระบบในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ ซึ่งคาดว่าจะเปิดบริการในช่วงเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๕๖๖

(๔.๓) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง เริ่มต้นที่จุดเชื่อมต่อกับระบบ รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินระยะแรก) ที่แยกรัชดา - ลาดพร้าว ไปสิ้นสุดบริเวณ ถนนปู่เจ้าสมิงพราย รวมระยะทาง ๓๐.๔ กิโลเมตร จำนวน ๒๓ สถานี เริ่มก่อสร้างตั้งแต่เดือนธันวาคม ๒๕๖๐ โดยมีกำหนดการเปิดให้บริการเต็มรูปแบบตลอดทั้งสายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๕ ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่ประชาชนที่มาพักอาศัย ประกอบธุรกิจกรรมและท่องเที่ยวในพื้นที่ รวมทั้งสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้อีกทางหนึ่ง

๕. การสาธารณสุข

สถานบริการสาธารณสุขของรัฐกระทรวงสาธารณสุข

โรงพยาบาลศูนย์	๖๐๐	เตียง	๑	แห่ง
โรงพยาบาลทั่วไป	๒๓๐	เตียง	๑	แห่ง
โรงพยาบาลชุมชน	๑๕๔	เตียง	๑	แห่ง
โรงพยาบาลชุมชน	๑๐๑	เตียง	๑	แห่ง
โรงพยาบาลชุมชน	๔๘	เตียง	๑	แห่ง
โรงพยาบาลชุมชน	๑๐	เตียง	๑	แห่ง
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล			๗๓	แห่ง

สังกัดหน่วยงานอื่นๆ				
โรงพยาบาลรัฐ	๕๕๐	เตียง	๒	แห่ง
โรงพยาบาลรัฐ	๔๐๐	เตียง	๑	แห่ง
โรงพยาบาลรัฐ	๓๐	เตียง	๑	แห่ง
สถานบริการสาธารณสุขของรัฐกระทรวงสาธารณสุข				
โรงพยาบาลเอกชน	๙๗๔	เตียง	๘	แห่ง
โรงพยาบาลเอกชน	๖๘๐	เตียง	๖	แห่ง
โรงพยาบาลเอกชน	๔๐๐	เตียง	๓	แห่ง
โรงพยาบาลเอกชน	๑๒๖	เตียง	๒	แห่ง
โรงพยาบาลเอกชน	๑๐๐	เตียง	๑	แห่ง
โรงพยาบาลเอกชน	๖๐	เตียง	๑	แห่ง
โรงพยาบาลเอกชนเฉพาะทาง	๕๙	เตียง	๑	แห่ง
คลินิกเวชกรรม			๒๐๘	แห่ง
คลินิกเวชกรรมเฉพาะทาง			๓๔	แห่ง

บทที่ ๒

สถานการณ์และการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสมุทรปราการ

๒.๑ กลไกการขับเคลื่อนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

จังหวัดสมุทรปราการได้ขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ตามแนวทางของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ โดยมีการตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสมุทรปราการ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ทั้ง ๖ อำเภอ และศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตลอดจนได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ/คณะทำงาน เพื่อร่วมแก้ไขปัญหาในด้านต่างๆ ได้แก่ คณะทำงานการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสมุทรปราการ คณะทำงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสมุทรปราการ คณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด และคณะอนุกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยมีกลไกหลักในการขับเคลื่อนงานที่ครอบคลุมทั้ง ๕ ด้าน ดังนี้

๑. ด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)
๒. ด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Road and Mobility)
๓. ด้านยานพาหนะปลอดภัย (Safer Vehicles)
๔. ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย (Safer Road User)
๕. ด้านการตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post Crash Response)

เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางทุกมิติ โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องบูรณาการร่วมกับทุกภาคส่วนทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาชนดำเนินงานอย่างเข้มแข็งและต่อเนื่อง ในลักษณะยึดพื้นที่เป็นตัวตั้ง (Area Approach) ให้มีความสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เคารกครัด ควบคู่กับการสร้างจิตสำนึกและความตระหนักด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและประชาชนเกิดผลเป็นรูปธรรมอย่างแท้จริง

๒.๒ ภาคิ์เครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดสมุทรปราการ

การดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน จังหวัดสมุทรปราการ ได้ขับเคลื่อนผ่านศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสมุทรปราการ (ศปถ.จังหวัดสมุทรปราการ) โดยมีสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสมุทรปราการ เป็นฝ่ายเลขานุการ ซึ่งประสานงานร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่าย ทั้ง ๕ ด้าน คือ ด้านการบริหารจัดการ ด้านถนน ด้านยานพาหนะ ด้านพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน และด้านการตอบสนองหลังเกิดเหตุ ซึ่งมีหน่วยงานหลักในแต่ละด้าน ดังนี้

๑. ด้านการบริหารจัดการ
 - สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสมุทรปราการ
 - สำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ
๒. ด้านถนน
 - สำนักงานแขวงทางหลวงสมุทรปราการ
 - สำนักงานแขวงทางหลวงชนบทสมุทรปราการ
 - องค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรปราการ
 - องค์กรการปกครองส่วนท้องถิ่น
๓. ด้านยานพาหนะ
 - สำนักงานขนส่งจังหวัดสมุทรปราการ

๔. ด้านพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน

- ตำรวจภูธรจังหวัดจังหวัดสมุทรปราการ
- สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดสมุทรปราการ
- สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษาจังหวัดสมุทรปราการ
- สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดสมุทรปราการ
- ชมรมเฝ้าระวังภัยปัจจัยเสี่ยงจังหวัดสมุทรปราการ

๕. ด้านการตอบสนองหลังเกิดเหตุ

- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรปราการ
- โรงพยาบาลสมุทรปราการ (หน่วย EMS)
- มูลนิธิในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ คือ มูลนิธิร่วมกตัญญูสมุทรปราการ มูลนิธิร่วมกุศลสมุทรปราการ
- สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยจังหวัดสมุทรปราการ
- บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาสมุทรปราการ

๒.๓ ปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดสมุทรปราการ

๒.๓.๑ ปัจจัยด้านคน

(๑) ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดวินัย ขาดจิตสำนึก ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร โดยเฉพาะข้อหาที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ อาทิ เมาแล้วขับ ขับรถเร็ว ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

(๒) ผู้ขับขี่ไม่มีความสามารถในการขับขี่ อาทิ เด็กอายุไม่ถึง ๑๕ ปี หรือผู้สูงอายุที่อาจมีปัญหาในการมองเห็น/การได้ยิน

(๓) พฤติกรรมการดื่มสุราของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลงานประเพณีต่าง ๆ การพบปะสังสรรค์ระหว่างญาติพี่น้องเพื่อนฝูง ทำให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลง

(๔) ความประมาทเลินเล่อ ขาดวินัยของผู้ขับขี่ยานพาหนะและใช้เส้นทาง

๒.๓.๒ ปัจจัยด้านถนน

(๑) ถนนที่เกิดอุบัติเหตุมีทั้งถนนสายหลัก และถนนสายรอง ส่วนใหญ่มีลักษณะถนนที่เป็นทางตรง

(๒) ไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ

(๓) มีจุดเสี่ยงจุดอันตรายในพื้นที่บริเวณเขตชุมชน

(๔) ถนนบางเส้นทางมีไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอสำหรับการมองเห็นสภาพถนน รถ คน หรือสัตว์เดินข้ามถนน รวมถึงถนนมีไหล่ทางที่แคบ

๒.๓.๓ ปัจจัยด้านยานพาหนะ

(๑) รถที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่พบว่าเป็นรถจักรยานยนต์

(๒) รถยนต์ รถโดยสารสาธารณะ บางส่วนขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์ความปลอดภัย คือ อุปกรณ์ที่ช่วยป้องกันหรือลดความรุนแรงต่อการบาดเจ็บในขณะเกิดอุบัติเหตุ อาทิ ถุงลมนิรภัย เข็มขัดนิรภัย

(๓) รถส่วนใหญ่ที่เกิดอุบัติเหตุไม่มี พรบ. ไม่ได้ชำระภาษีรถ/ต่อทะเบียนรถ

(๔) ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์พื้นฐานในรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ขาดความสมบูรณ์ ของอุปกรณ์ยานพาหนะที่พร้อมใช้งานได้อย่างปลอดภัย อาทิ ล้อรถเก่า ไฟหน้าไม่มี ไฟท้ายชำรุด กระงกมองหลังไม่มีผ้าเบรกชำรุด

(๕) การปรับแต่งสภาพยานพาหนะคือ ยานพาหนะที่มีการดัดแปลงและใช้งาน ผิดประเภทส่งผลต่อประสิทธิภาพและมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ

๒.๓.๔ ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม

(๑) มีหญ้า/ต้นไม้ และป้ายผิดกฎหมาย บดบังระยะการมองเห็น บริเวณทางแยกและทางโค้ง รวมถึงอุปสรรคทางธรรมชาติ ลักษณะภูมิอากาศและทัศนวิสัยที่ไม่ดี โดยบางช่วงของถนน มีการติดป้ายโฆษณาต่าง ๆ เป็นต้น ทำให้เกิดการบดบังทัศนวิสัย ผู้ขับขี่มีความสามารถในการขับขี่ลดลง และอาจส่งผลทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

(๒) สภาพการจราจรหนาแน่น ในช่วงเวลาเร่งด่วน

๒.๔ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค

๒.๔.๑ จุดแข็ง (Strength)

(๑) มีคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในทุกระดับ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ ตลอดจนแต่งตั้งคณะทำงานในแต่ละด้าน เพื่อให้การทำงานขับเคลื่อนได้อย่างรวดเร็ว และเกิดการบูรณาการการร่วมมือกันของหลากหลายสาขาวิชาชีพ

(๒) มีหน่วยงานภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนนที่เข้มแข็ง สามารถประสานงานได้รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ

(๓) มีการนำข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในช่วงปกติและช่วงเทศกาล ๓ ปีย้อนหลัง มาวิเคราะห์วางแผนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาที่แท้จริง

(๔) มีการประชุม ศปถ.จังหวัด /จร.จังหวัด/อนุกรรมการ และคณะทำงานในด้านต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อวางแผนการดำเนินงานและติดตามผลการดำเนินงานตลอดทั้งปี

(๕) มีการประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน และสร้างความตระหนักรู้ให้กับประชาชนอย่างต่อเนื่อง ทั้งในช่วงเทศกาลและช่วงปกติ

(๖) ผู้บริหารระดับจังหวัดให้ความสำคัญในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ

๒.๔.๒ จุดอ่อน (Weakness)

(๑) ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดวินัย ขาดจิตสำนึก ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร อาทิ เมาแล้วขับ ขับรถเร็ว ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

(๒) งบประมาณและวัสดุอุปกรณ์ในการสนับสนุนการปฏิบัติงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ไม่เพียงพอ อาทิ ค่าตอบแทนเจ้าหน้าที่ อุปกรณ์ในการปฏิบัติหน้าที่การสนับสนุนในการตั้งจุดตรวจด่านชุมชน ส่งผลให้การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติยังไม่เกิดผลเป็นรูปธรรมหรือไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่

(๓) อำนาจหน้าที่ในการสั่งการของหน่วยงานแต่ละเสาหลักยังไม่เด็ดขาดหรือจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการระยะหนึ่ง อาจจะทำให้ไม่ทันต่อการแก้ไขปัญหา

(๔) การบังคับใช้กฎหมายในช่วงเทศกาลมีความเข้มข้นกว่าช่วงปกติ

๒.๔.๓ โอกาส (Opportunity)

(๑) ผู้บริหารในทุกระดับ (จังหวัด อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น) มีนโยบายและข้อสั่งการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งในช่วงปกติและช่วงเทศกาลที่เน้นการบูรณาการการทำงาน ofทุกภาคส่วน

(๒) หน่วยงานทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน ได้นำนวัตกรรม เทคโนโลยีต่าง ๆ เข้ามาช่วยในการปฏิบัติงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

(๓) ภาคีเครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ มีความเข้มแข็ง

๒.๔.๔ อุปสรรค (Treat)

(๑) พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ขาดจิตสำนึก ขาดวินัยจราจรและไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย

(๒) ประชาชนบางส่วน ยังเกิดการต่อต้านในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งอาจเกิดจากขาดการรับรู้ข่าวสารด้านความปลอดภัยทางถนนที่ถูกต้อง

(๓) งบประมาณที่สนับสนุนไม่เพียงพอและต่อเนื่อง

(๔) การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ จึงอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในผู้สูงอายุมากขึ้น

๒.๕ สถิติผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสมุทรปราการประจำปีงบประมาณ

พ.ศ. ๒๕๖๓

๒.๕.๑ สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงปกติประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จังหวัดสมุทรปราการ

(๑) จำนวนครั้ง ผู้บาดเจ็บ (Admit) และจำนวนผู้เสียชีวิต

เดือน	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้เสียชีวิต (คน)	ผู้บาดเจ็บ (Admit) (คน)
ตุลาคม ๒๕๖๒	๗๕	๒๗	๖๙
พฤศจิกายน ๒๕๖๒	๑๐๕	๒๗	๘๓
ธันวาคม ๒๕๖๒	๘๐	๓๕	๔๘
มกราคม ๒๕๖๓	๘๗	๒๕	๗๖
กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓	๑๐๗	๒๘	๙๘
มีนาคม ๒๕๖๓	๙๖	๒๔	๗๒
เมษายน ๒๕๖๓	๖๙	๒๔	๕๒
พฤษภาคม ๒๕๖๓	๗๖	๒๖	๕๑
มิถุนายน ๒๕๖๓	๕๖	๒๐	๔๓
กรกฎาคม ๒๕๖๓	๖๓	๒๓	๕๐
สิงหาคม ๒๕๖๓	๘๒	๒๓	๗๙
กันยายน ๒๕๖๓	๕๒	๓๓	๒๕
รวม	๙๔๘	๓๑๕	๗๔๖

(๒) อัตราเกิดอุบัติเหตุ อัตราผู้บาดเจ็บ (Admit) และอัตราผู้เสียชีวิต

อัตราเกิดอุบัติเหตุ เฉลี่ย	๗๙.๐๐	ครั้งต่อเดือน
อัตราผู้บาดเจ็บ (Admit) เฉลี่ย	๖๒.๑๖	คนต่อเดือน
อัตราผู้เสียชีวิตเฉลี่ยต่อเดือน	๒๖.๒๕	คนต่อเดือน

(๓) จำนวนครั้ง ผู้บาดเจ็บ (Admit) และจำนวนผู้เสียชีวิต ในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓
แยกรายอำเภอ

ลำดับ	อำเภอ	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้บาดเจ็บ (Admit) (คน)	ผู้เสียชีวิต (คน)
๑	เมืองสมุทรปราการ	๒๙๑	๘๖	๒๔๕
๒	บางบ่อ	๖๕	๓๒	๓๙
๓	บางพลี	๒๒๙	๙๓	๑๖๐
๔	พระประแดง	๑๒๒	๔๗	๘๘
๕	พระสมุทรเจดีย์	๑๑๐	๓๒	๙๔
๖	บางเสาธง	๑๓๑	๒๕	๑๒๐
รวม		๙๔๘	๓๑๕	๗๔๖

๒.๕.๒ สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๓ จังหวัดสมุทรปราการ

(๑) สถิติอุบัติเหตุทางถนนจำนวนครั้ง ผู้บาดเจ็บ (Admit) และผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่
เฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓)

ปี	เกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้บาดเจ็บ (admit) คน	ผู้เสียชีวิต (คน)
๒๕๖๑	๑๐	๔	๘
๒๕๖๒	๑๓	๑	๑๔
๒๕๖๓	๑๓	๒	๑๒
เฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	๑๒	๒.๓๓	๑๑.๓๓

(๒) จำนวนครั้ง ผู้บาดเจ็บ (Admit) และจำนวนผู้เสียชีวิต ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๓ แยกรายอำเภอ

ลำดับ	อำเภอ	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้บาดเจ็บ (Admit) (คน)	ผู้เสียชีวิต (คน)
๑	เมืองสมุทรปราการ	๔	๓	๒
๒	บางบ่อ	๑	๑	-
๓	บางพลี	๔	๔	-
๔	พระประแดง	๒	๒	-
๕	พระสมุทรเจดีย์	-	-	-
๖	บางเสาธง	๒	๒	-
รวม		๑๓	๑๒	๒

๒.๕.๓ สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๓ จังหวัดสมุทรปราการ

(๑) สถิติอุบัติเหตุทางถนนจำนวนครั้ง ผู้บาดเจ็บ (Admit) และผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลสงกรานต์ เฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๒) * ครม. ยกเลิกวันหยุดสงกรานต์ปี พ.ศ. ๒๕๖๓

ปี	เกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้บาดเจ็บ (admit) คน	ผู้เสียชีวิต (คน)
๒๕๖๐	๔	๒	๓
๒๕๖๑	๑๒	๗	๑๒
๒๕๖๒	๙	๓	๘
เฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	๘.๓๓	๔	๗.๖๖

(๒) จำนวนครั้ง ผู้บาดเจ็บ (Admit) และจำนวนผู้เสียชีวิต ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๒ แยกรายอำเภอ * ครม. ยกเลิกวันหยุดสงกรานต์ปี พ.ศ. ๒๕๖๓

ลำดับ	อำเภอ	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้บาดเจ็บ (Admit) (คน)	ผู้เสียชีวิต (คน)
๑	เมืองสมุทรปราการ	๒	-	๒
๒	บางบ่อ	๑	-	๑
๓	บางพลี	๒	-	๒
๔	พระประแดง	๑	๑	-
๕	พระสมุทรเจดีย์	-	-	-
๖	บางเสาธง	๓	๒	๓
รวม		๙	๓	๘

บทที่ ๓

แผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสมุทรปราการ

๓.๑ กรอบแนวทางการจัดทำแผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสมุทรปราการ

แผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๔ เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งด้านพฤติกรรมผู้ขับขี่ ด้านยานพาหนะ ด้านถนน และด้านสภาพแวดล้อม ให้บรรลุเป้าหมายของทศวรรษ แห่งความปลอดภัยทางถนน โดยแผนแม่บทดังกล่าว มีสาระสำคัญ ดังนี้

๓.๑.๑ วิสัยทัศน์

มุ่งมั่นสู่มาตรฐานการสัญจรที่ปลอดภัยด้วยกัน (Committing to Standard of Safe Journey Together)

๓.๑.๒ พันธกิจ

(๑) เสริมสร้างสมรรถนะให้กับระบบบริหารจัดการภาครัฐด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้เกิดการทำงานได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

(๒) ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาคน พัฒนาความรู้ พัฒนามาตรฐาน และนวัตกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน และลดภาระของรัฐจากการสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจของประเทศด้วยการลดจำนวนผู้พิการและทุพพลภาพจากอุบัติเหตุทางถนน

(๓) ส่งเสริมให้เกิดรูปแบบการพัฒนาที่ยั่งยืนด้วยการมีส่วนร่วมตามแนวทางประชารัฐ

๓.๑.๓ เป้าประสงค์

(๑) ระบบบริหารจัดการภาครัฐด้านความปลอดภัยทางถนนมีการทำงานในลักษณะบูรณาการ ทั้งแผนงานและงบประมาณที่เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ และมีองค์กรวิชาการความปลอดภัยทางถนน ในการติดตามและเสนอแนะแนวทางในการขับเคลื่อนนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญระดับประเทศ

(๒) ประเทศไทยมีระบบขนส่งสาธารณะทางถนนที่มีมาตรฐานและปลอดภัยสำหรับคนทุกกลุ่มอย่างทั่วถึง

(๓) ประเทศไทยมีถนนและสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและลดความรุนแรงอันเกิดจากการชน

(๔) ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาและส่งเสริมการผลิตยานพาหนะที่มีความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลสำหรับผู้บริโภคใช้ถนนทุกกลุ่ม

(๕) ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี ทั้งด้านสุขภาพ ความปลอดภัย และมีแนวทางการใช้ชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๓.๑.๔ แผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เพื่อรองรับแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๔ ได้นำยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๔ มาเป็นยุทธศาสตร์ การขับเคลื่อนการดำเนินงาน ประกอบด้วย

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย ๔.๐

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ประชากรรัฐเพื่อถนนปลอดภัย

๓.๑.๔ เป้าหมายตัวชี้วัด



พ.ศ.	อัตราการตายต่อประชากรแสนคน
๒๕๖๐	๓๐.๐
๒๕๖๑	๒๗.๐
๒๕๖๒	๒๔.๐
๒๕๖๓	๒๑.๐
๒๕๖๔	๑๘.๐

หมายเหตุ: ค่าเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๖๐ เป็นค่าประมาณการ เนื่องจากยังไม่มีตัวเลขที่เป็นทางการและใช้ค่าเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ เป็นค่าเป้าหมายสุดท้ายสำหรับ พ.ศ. ๒๕๖๔

๓.๒ แผนปฏิบัติการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสมุทรปราการ ประกอบด้วย

๓.๒.๑ แผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด

(๑) วิสัยทัศน์

มุ่งมั่นสู่มาตรฐานการสัญจรที่ปลอดภัยด้วยกัน (Committing to Standard of Safe Journey Together)

(๒) เป้าหมายการดำเนินงาน

จังหวัดสมุทรปราการมีอัตราการเสียชีวิตน้อยกว่า ๑๘ ต่อประชากรแสนคนในปีงบประมาณ

พ.ศ. ๒๕๖๔

(๓) ประเด็นหลักในการขับเคลื่อน

การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้กำหนดประเด็นปัญหาสำคัญในการมุ่งเน้นขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บังเกิดผลเป็นรูปธรรม คือ การเมาแล้วขับ การขับซึ่ด้วยความเร็วเกินกำหนด และการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่มีลักษณะไม่ปลอดภัย

(๔) ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ เพิ่มขีดความสามารถองค์การบริหารความปลอดภัยทางถนน มีเป้าหมายเพื่อปรับโครงสร้างการบริหารนโยบายความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดให้มีความกระชับ และมีเป้าหมายร่วมระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการลดอุบัติเหตุทางถนน และเป้าหมายเชิงบูรณาการของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องแต่ละหน่วยงาน

เป้าหมายที่ ๒ เพิ่มประสิทธิภาพระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน

เป้าหมายที่ ๓ การบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ

เป้าหมายที่ ๔ เพิ่มสัดส่วนงบประมาณ ทรัพยากร และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของภาครัฐ และประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด

เป้าหมายที่ ๕ เพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ช่วงเทศกาลอย่างบูรณาการทรัพยากรของภาครัฐในเชิงรุก และสามารถลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าหมายที่ ๖ พัฒนาหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีบทบาทหน้าที่ในการเสนอแนะเชิงนโยบายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนต่อคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด

กลยุทธ์

- (๑) เพิ่มขีดความสามารถองค์กรการบริหารความปลอดภัยทางถนน
- (๒) การปฏิรูประบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้เกิดข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่มีคุณภาพและเป็นเอกภาพ นำไปสู่การกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่นที่มีประสิทธิภาพ และการสื่อสารให้ความรู้แก่สังคมเพื่อการเปลี่ยนแปลงไปสู่สังคมแห่งความปลอดภัยทางถนน
- (๓) ปฏิรูปการบังคับใช้กฎหมายเพื่อกำหนดแนวทางในการปฏิบัติราชการของหน่วยงานรัฐ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนที่ทันสมัยและนำไปสู่การบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ
- (๔) การปฏิรูปด้านงบประมาณ เพื่อส่งเสริมให้เกิดกลไกจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรในการบริหารความปลอดภัยทางถนนเชิงบูรณาการ
- (๕) ปฏิรูปการทำงานช่วงเทศกาล ๗ วัน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถให้กับภาครัฐในการลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลได้อย่างมีประสิทธิภาพในระยะเวลาสั้น
- (๖) ปฏิรูปการวิจัยและพัฒนา เพื่อพัฒนางานวิจัยและงานวิชาการที่จำเป็นต่อการกำหนดนโยบาย เพื่อนำไปสู่กระบวนการในการปรับปรุงการบริหารงานด้านความปลอดภัยทางถนนของภาครัฐให้สอดคล้องกับบริบทของสังคม รวมถึงการถ่ายทอดองค์ความรู้จากต้นแบบการบริหารนโยบายไปสู่การปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ สร้างพฤติกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเยาวชน มีเป้าหมายเพื่อการสร้างจิตสำนึก และพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องตั้งแต่ปฐมวัย จากการเรียนรู้ทั้งจากการเรียนในหลักสูตรและสภาพแวดล้อมทางสังคม

เป้าหมายที่ ๒ ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในสังคม มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมความเข้าใจที่ถูกต้องในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย รวมถึงการสร้างจิตสำนึกขับขี่ปลอดภัยและการมีน้ำใจในการใช้รถใช้ถนนในสังคม

เป้าหมายที่ ๓ ส่งเสริมให้เกิดผู้ขับขี่คุณภาพ

เป้าหมายที่ ๔ เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการปัจจัยเสี่ยงหลักที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม มีเป้าหมายเพื่อลดอัตราการสูญเสียจากพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่เหมาะสมอันได้แก่ เมาแล้วขับ ขับรถเร็ว รถจักรยานยนต์ และความปลอดภัยในการเดินทางของเด็กและเยาวชน

เป้าหมายที่ ๕ ลดและป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มนักท่องเที่ยว

กลยุทธ์

- (๑) ส่งเสริมการเรียนรู้และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเยาวชน
- (๒) สร้างการเรียนรู้วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในสังคมไทยเพื่อส่งเสริมความเข้าใจที่ถูกต้องในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย รวมถึงการสร้างจิตสำนึกขับขี่ปลอดภัยและการมีน้ำใจ ในการใช้รถใช้ถนนในสังคม

(๓) ส่งเสริมคุณภาพผู้ขับขี่ เพื่อสร้างผู้ขับขี่ที่มีความรู้และทัศนคติที่ดีต่อการขับขี่ที่ปลอดภัยรวมถึงการมีพฤติกรรมกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยด้วยการเรียนรู้ภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติที่มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล

(๔) เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการปัจจัยเสี่ยงหลักที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม เพื่อลดอัตราการสูญเสียจากพฤติกรรมกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม อันได้แก่ เมาแล้วขับ ขับรถเร็ว รถจักรยานยนต์ และความปลอดภัยในการเดินทางของเด็กและเยาวชน และกลุ่มนักท่องเที่ยว

(๕) เพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มนักท่องเที่ยว เพื่อให้เกิดมาตรฐานการท่องเที่ยวทางบกที่ปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างชาติ และระบบการจัดการนักท่องเที่ยว ให้สามารถเดินทางท่องเที่ยวทางถนนได้อย่างปลอดภัย มีทัศนคติที่ถูกต้องต่อการใช้รถใช้ถนนเพื่อการท่องเที่ยวในประเทศไทย

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย ๔.๐

เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ เพิ่มมูลค่าการให้บริการภาคขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นมืออาชีพ และทันสมัย มีเป้าหมายเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าประเภทบริการด้านการขนส่งทางบกด้วยมาตรฐานการประกอบการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าที่ปลอดภัย

เป้าหมายที่ ๒ ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะเพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันและรองรับการเติบโตในกลุ่มอาเซียนมีเป้าหมายเพื่อปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพยานพาหนะในการให้บริการด้านการขนส่งทางบกนำไปสู่ความได้เปรียบในการแข่งขันและรองรับการเติบโตในกลุ่มอาเซียน

เป้าหมายที่ ๓ ยกระดับถนนที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล มีเป้าหมายเพื่อปรับปรุงโครงสร้างถนนเพื่อนำไปสู่การลดปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และ พัฒนาระบบจัดการถนนที่เอื้อต่อความปลอดภัย

เป้าหมายที่ ๔ ยกระดับการจัดการการให้บริการขนส่งทางบกที่ปลอดภัยด้วยนวัตกรรมมีเป้าหมายเพื่อประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนนำไปสู่การบังคับใช้กฎหมายที่เป็นธรรม

เป้าหมายที่ ๕ พัฒนาบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและเป็นมืออาชีพด้านความปลอดภัยมีเป้าหมายเพื่อพัฒนาสมรรถนะของบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งภาครัฐสถาบันการศึกษาและภาคเอกชนในการเป็นกลไกสำคัญในการตรวจสอบภายนอกด้านความปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งเป็นกลไกทางวิชาการในการปรับปรุงและพัฒนาระบบการจัดการการให้บริการขนส่งทางถนนที่มีประสิทธิภาพ

เป้าหมายที่ ๖ ส่งเสริมการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีเป้าหมายเพื่อสนับสนุนให้ประชาชนใช้รูปแบบการเดินทางด้วยการใช้ยานพาหนะที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์

(๑) สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าประเภทบริการด้านการขนส่งทางบกด้วยมาตรฐานการประกอบการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าที่ปลอดภัย (Green Logistics)

(๒) ปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพยานพาหนะในการให้บริการด้านการขนส่งทางบกสู่มาตรฐานสากล

(๓) ประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนและนำไปสู่การบังคับใช้กฎหมายที่เป็นธรรม โดยการพัฒนาระบบข้อมูลและการตรวจสอบพฤติกรรม การขับขี่ที่ละเมิดและกระทำผิดตามกฎหมาย

(๔) พัฒนาโครงข่ายถนนที่ปลอดภัย เพื่อปรับปรุงโครงสร้างถนนเพื่อนำไปสู่การลดปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และพัฒนาระบบจัดการถนนที่เอื้อต่อความปลอดภัย ปรับปรุงถนนให้เกิดความปลอดภัยโดยการแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย (Black spot Improvement Program) และพื้นที่ที่มีอันตรายข้างทาง รวมทั้งการกำหนดมาตรการเชิงป้องกัน เพื่อลดหรือชะลอการเกิดขึ้นของจุดเสี่ยงด้วยแนวทางการจัดการทางเชื่อมทางเข้าออก (Access Management)

(๕) ประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนและนำไปสู่การบังคับใช้กฎหมายที่เป็นธรรม โดยการพัฒนาระบบข้อมูลและการตรวจสอบพฤติกรรม การขับขี่ที่ละเมิดและกระทำผิดตามกฎหมาย

(๖) พัฒนาบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและเป็นมืออาชีพด้านความปลอดภัย เพื่อพัฒนาสมรรถนะของบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งภาครัฐ สถาบันการศึกษาและภาคเอกชน ในการเป็นกลไกสำคัญในการตรวจสอบภายนอกด้านความปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งเป็นกลไกทางวิชาการในการปรับปรุงและพัฒนาระบบการจัดการการให้บริการขนส่งทางถนนที่ประสิทธิภาพ

(๗) ส่งเสริมการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนให้ประชาชนใช้รูปแบบการเดินทางด้วยการใช้ยานพาหนะที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ประชากรรัฐเพื่อถนนปลอดภัย

เป้าหมาย

ส่งเสริมความร่วมมือส่วนร่วมเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนจากทุกภาคส่วน มีเป้าหมายเพื่อก่อให้เกิดความรับผิดชอบจากทุกภาคส่วนในการร่วมกันสร้างแนวทางและมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในบริบททางสังคมในแต่ละภาคส่วน

กลยุทธ์

(๑) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในภาคเอกชน โดยการสนับสนุนให้ภาคเอกชนจัดตั้งเครือข่ายภาคเอกชนเพื่อถนนปลอดภัย และจัดทำมาตรการองค์กรเพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน การสื่อสารเพื่อส่งเสริมและให้ความรู้ในการดำเนินการมาตรการองค์กรในภาคเอกชน รวมถึงผลักดันให้ภาครัฐจัดการประกวดมอบรางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านการดูแลความปลอดภัย ทางถนนภายในองค์กร ทั้งในขณะทำงาน และนอกเวลางาน

(๒) ผลักดันการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนเป็นกิจกรรมด้าน CSR (กิจกรรมเพื่อสังคม) เช่นเดียวกับกิจกรรมอื่นๆ

(๓) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน โดยการสนับสนุนให้มีการจัดตั้งเครือข่ายชุมชนเพื่อถนนปลอดภัย และจัดทำมาตรการชุมชนเพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน การสื่อสารเพื่อส่งเสริมและให้ความรู้ในการดำเนินการมาตรการองค์กรในชุมชน รวมถึงผลักดันให้ภาครัฐจัดการประกวดมอบรางวัลชุมชนดีเด่นด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน

(๔) พัฒนาชุมชนให้มีความเข้มแข็งในการมีส่วนร่วมกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยส่งเสริมให้กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำชุมชน เป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลงด้านความปลอดภัยทางถนนในชุมชนและสนับสนุนโครงการนำร่องเพื่อชุมชนถนนปลอดภัย และขยายผลไปยังพื้นที่ต่างๆ รวมทั้ง การส่งเสริมมาตรการบังคับเชิงสังคม (Social Sanction) ในหมู่บ้าน/ชุมชน เช่น มาตรการ

ด้านชุมชน และเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างการเรียนรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในชุมชน เช่นการสร้างสนามฝึกการขับขี่ปลอดภัย การรณรงค์ลดพฤติกรรมเสี่ยง

(๕) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในสถานศึกษาโดยการสนับสนุนให้สถานศึกษาการจัดทำมาตรการองค์กร และกำหนดตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยของนักศึกษาในสถาบันการศึกษา รวมทั้งส่งเสริมและให้ความรู้ในการดำเนินการมาตรการองค์กรเพื่อถนนปลอดภัยในสถานศึกษาพร้อมกับจัดประกวดโครงการรณรงค์ด้านความปลอดภัยในสถานศึกษา

(๖) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในภาครัฐ โดยการสนับสนุนให้ภาครัฐการจัดทำมาตรการองค์กร

(๗) พัฒนาค้นข้อมูลและองค์ความรู้การจัดการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพื่อเป็นแหล่งเรียนรู้ผ่านช่องทางการสื่อสารที่หลากหลาย และสามารถเข้าถึงองค์ความรู้ได้ง่ายนำไปสู่การต่อยอดองค์ความรู้และการจัดการความรู้อย่างเป็นระบบ และเป็นการขยายพื้นที่การเรียนรู้ในวงกว้าง โดยการพัฒนาช่องทางการสื่อสารและระบบในการรวบรวมข้อมูลกรณีศึกษาและตัวอย่างในการจัดการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน รวมถึง พัฒนาช่องทางการสื่อสาร เพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์การจัดการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนตามบริบทขององค์กร

๓.๓ แนวทางขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี

๓.๓.๑ กฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย

(๑) การพิจารณาพัฒนา ปรับปรุงระเบียบ กฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัญหา โดยเฉพาะในประเด็นเกี่ยวกับการเมาสุราแล้วขับ การควบคุมความเร็วในการขับขี่การขอใบอนุญาตใบขับขี่รถในแต่ละประเภท การใช้อุปกรณ์นิรภัย และระเบียบกฎหมายเกี่ยวกับแอลกอฮอล์

(๒) การพัฒนาระบบฐานข้อมูลความผิดคดีจราจร และการเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

(๓) เน้นย้ำให้มีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจังต่อเนื่อง โดยเพิ่มความเข้มข้นในกลุ่มเมาแล้วขับ การขับขี่ด้วยความเร็วเกินกำหนด ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในลักษณะที่ไม่ปลอดภัยควบคู่กับการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับระเบียบ กฎหมาย ข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดความปลอดภัย

(๔) การสำรวจความต้องการ และจัดทรวาวัสดุ อุปกรณ์ในการตรวจจับและสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย ให้มีความเพียงพอ และเหมาะสมกับสถานการณ์ปัญหาในแต่ละพื้นที่

๓.๓.๒ การสร้างจิตสำนึกและวัฒนธรรมความปลอดภัย

(๑) ส่งเสริมการนำนโยบาย “ประชารัฐ” เป็นแนวทางในการสร้างความตระหนัก จิตสำนึก และวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดในพื้นที่ เช่น การร่วมกันจัดทำกติกาชุมชนเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในรูปแบบ “เคาะประตูบ้าน” การใช้ “ด้านครอบครัว” หรือ “ด้านชุมชน” ให้ความรู้ และป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยง การให้จิตอาสาหรืออาสาสมัครร่วมกันดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยทางถนน เป็นต้น

(๒) จัดทำแผนการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยให้ความสำคัญกับการใช้สื่อที่หลากหลาย มีรูปแบบที่น่าสนใจเพื่อเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายทุกกลุ่ม เน้นการสร้างความร่วมมือระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับสื่อมวลชนในพื้นที่และใช้สื่อท้องถิ่นในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง

(๓) ผลักดันให้ทุกหน่วยงานขับเคลื่อนมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนให้บังเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

(๔) ผลักดันให้บรรจุ เรื่อง “วินัยจราจร” หรือ “ความปลอดภัยทางถนน” ไว้ในหลักสูตรการศึกษาหรือการจัดกิจกรรมเสริมหลักสูตรในทุกระดับชั้น รวมถึงส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของเด็กและเยาวชนให้เกิดผลเป็นรูปธรรม เช่น การพัฒนาระบบรถรับ - ส่งนักเรียน ทั้งโรงเรียนในเขตเมืองและชนบทให้เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่และมีความปลอดภัย การสนับสนุนให้มีการใช้อุปกรณ์นิรภัยของเด็กและเยาวชน เป็นต้น

๓.๓.๓ การเฝ้าระวังและลดปัจจัยเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนน

(๑) สำรวจและปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงจุดอันตรายบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน ให้มีความปลอดภัย

(๒) พัฒนา ปรับปรุง ตรวจสอบ และกำกับดูแลถนนทุกเส้นทางทั้งในส่วนที่ก่อสร้างแล้ว และอยู่ระหว่างการก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานและมีความปลอดภัย โดยต้องให้ความสำคัญกับการดำเนินการที่สร้างความปลอดภัยในการเดินทางในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วย

(๓) พัฒนาปรับปรุงมาตรฐานของยานพาหนะให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และมีมาตรการในการกำกับ ควบคุมการใช้งานยานพาหนะทุกประเภทให้ถูกต้องตามกฎหมาย

(๔) ประเมิน ตรวจสอบ ผู้ขับขี่ยานพาหนะให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานที่เกี่ยวกับการขับรถแต่ละประเภท รวมถึงมีการทบทวน ปรับปรุง พัฒนาระบบการในการออกใบอนุญาตขับขี่รถแต่ละประเภท ให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

(๕) สนับสนุนการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่ส่งเสริมความปลอดภัยของถนน ยานพาหนะ และการขับขี่มาประยุกต์ใช้เพื่อสร้างความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนน

๓.๓.๔ การบริหารจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน

(๑) การบูรณาการข้อมูล ๓ ฐาน ให้มีประสิทธิภาพและเป็นเอกภาพอย่างต่อเนื่อง

(๒) พัฒนาระบบฐานข้อมูล เครื่องมือ แนวทางในการจัดเก็บข้อมูล และรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนให้มีประสิทธิภาพและเป็นเอกภาพ

๓.๓.๕ พัฒนาประสิทธิภาพองค์กรและกลไกการบริหารงานความปลอดภัยทางถนนทุกระดับ

(๑) จัดทำแผนปฏิบัติการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยนำข้อมูลมาวิเคราะห์สังเคราะห์ และถอดบทเรียนผลการดำเนินงานที่ผ่านมา เพื่อกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาให้สอดคล้องกับสถานการณ์ พร้อมทั้ง ให้มีการติดตามผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนทุกระดับอย่างต่อเนื่อง

(๒) พัฒนากลไกการดำเนินงาน และจัดหาเครื่องมือในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงพัฒนาประสิทธิภาพในการสืบสวนหรือวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก กรณีการเกิดอุบัติเหตุใหญ่หรืออุบัติเหตุสำคัญเพื่อสนับสนุนการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ให้เกิดประสิทธิภาพเกิดความต่อเนื่อง และบังเกิดผลเป็นรูปธรรม

(๓) สนับสนุนการสร้างองค์ความรู้และส่งเสริมให้มีการวิจัยเพื่อพัฒนาการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนในทุกมิติ รวมถึงแสวงหาโอกาสความร่วมมือใหม่ ๆ ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้เกิดความต่อเนื่อง

(๔) การปรับปรุง พัฒนากลไกการชดเชยเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนให้เกิดความเป็นธรรม

๓.๔ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ไปสู่การปฏิบัติในพื้นที่

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสมุทรปราการได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กำหนดแนวทางขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๔ โดยมุ่งเน้นการปฏิบัติงานในระดับพื้นที่ โดยใช้กลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในการขับเคลื่อนนโยบาย กรอบแนวคิด ยุทธศาสตร์ มาตรการ และแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนไปสู่การปฏิบัติในพื้นที่ให้เกิดผลเป็นรูปธรรม รวมทั้งสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน โดยได้ กำหนดโครงการเสริมสร้างประสิทธิภาพการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ ในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน โดยมีโครงการจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีภารกิจ ในระดับจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ลำดับ ที่	แผนงาน/โครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (บาท)	ระยะเวลา ดำเนินการ	ตัวชี้วัด	หน่วยงานรับผิดชอบ
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน						
๑.	๑.๑ การประชุมคณะกรรมการศูนย์ อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด สมุทรปราการ/อำเภอ/คณะทำงาน ด้านความปลอดภัยทางถนน	- เพื่อบูรณาการความร่วมมือ ในการวางแผน กำหนดมาตรการ แนวทางในการป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งติดตาม การดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ ในระดับจังหวัด ระดับอำเภอ/ ท้องถิ่น	ไม่ระบุ	ต.ค. ๒๕๖๓ – ก.ย. ๒๕๖๔	- มีการประชุมคณะกรรมการ ศปถ.จังหวัด/คณะทำงานฯ อย่างน้อย ๘ ครั้ง/ปี - มีการประชุมคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ/คณะทำงาน ระดับอำเภอ/ระดับท้องถิ่น อย่างน้อย ๖ ครั้ง/ปี	- ศปถ.จังหวัด - ปภ.จว. - ศปถ.อำเภอ - ศปถ.อปท.
	๑.๒ จัดทำข้อมูล ๓ ฐาน บูรณาการข้อมูล ร่วมกันระหว่าง ตำรวจภูธรจังหวัด สมุทรปราการ สำนักงานสาธารณสุข จังหวัดสมุทรปราการ บริษัทกลางคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ สาขาสมุทรปราการ โดยมีสำนักงานป้องกันและบรรเทา สาธารณภัยจังหวัดสมุทรปราการ เป็นฝ่าย รวบรวมสรุปข้อมูล	- เพื่อบูรณาการข้อมูล ๓ ฐาน นำไปสู่การป้องกันและแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุทางถนนที่ถูกต้อง	ไม่ระบุ	ต.ค. ๒๕๖๓ – ก.ย. ๒๕๖๔	- ข้อมูล ๓ ฐาน ในเดือนต.ค. ๖๓ – ก.ย. ๖๔	- สสจ. - ตร.ภูธรจังหวัด สมุทรปราการ - บ.กลางฯ สาขา สมุทรปราการ - ปภ.จว. - อำเภอทุกอำเภอ
	๑.๓. บันทึกข้อมูลบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุ ผ่านระบบ E-Report (กรม ปภ.)	- เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ ทางถนนรวมถึงการวิเคราะห์หา สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	ไม่ระบุ	ต.ค. ๒๕๖๓ – ก.ย. ๒๕๖๔	- มีการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ ทางถนนอย่างต่อเนื่องทุก เดือน	- ปภ.จว. - อำเภอทุกอำเภอ
	๑.๔ จัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและ ลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด สมุทรปราการ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔	- เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้ เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงาน ด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนนในพื้นที่	ไม่ระบุ	ต.ค. ๒๕๖๓ – ก.ย. ๒๕๖๔	- แผนปฏิบัติการแล้วเสร็จ และจัดส่งให้หน่วยงานที่ เกี่ยวข้องต่อไป	- ศปถ.จังหวัด - ปภ.จว.

ลำดับ ที่	แผนงาน/โครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (บาท)	ระยะเวลา ดำเนินการ	ตัวชี้วัด	หน่วยงานรับผิดชอบ
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน (ต่อ)						
	๑.๕ การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ - จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์จังหวัด/อำเภอ - ตั้งจุดตรวจหลัก/ด่านชุมชน - ประชาสัมพันธ์และบริการอำนวยความสะดวกสอบถามเส้นทาง - บริการเครื่องดื่มแก้่วง, ที่พักรถพักคน, ช่วยเหลือเหตุฉุกเฉิน	- เพื่อเกิดการบูรณาการการทำงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนร่วมกันของทุกภาคส่วน รวมถึงเพื่อสนับสนุนงบประมาณในการตั้งจุดตรวจ	๖๐,๐๐๐	ธ.ค. ๒๕๖๓ - ม.ค. ๒๕๖๔	- สามารถลดจำนวนครั้งผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล เมื่อเทียบกับสถิติ ๓ ปีซ้อนหลัง ๕ เปอร์เซ็นต์	- ศปถ.จังหวัด - ปภ.จว. - ศปถ.อำเภอ - ศปถ.อปท.
	๑.๖ การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ - จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์จังหวัด/อำเภอ - ตั้งจุดตรวจหลัก/ด่านชุมชน - ประชาสัมพันธ์และบริการอำนวยความสะดวกสอบถามเส้นทาง - บริการเครื่องดื่มแก้่วง, ที่พักรถพักคน, ช่วยเหลือเหตุฉุกเฉิน	- เพื่อเกิดการบูรณาการการทำงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนร่วมกันของทุกภาคส่วน รวมถึงเพื่อสนับสนุนงบประมาณในการตั้งจุดตรวจ	๖๐,๐๐๐	เม.ย. ๒๕๖๔	- สามารถลดจำนวนครั้งผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล เมื่อเทียบกับสถิติ ๓ ปีซ้อนหลัง ๑๐ เปอร์เซ็นต์	- ศปถ.จังหวัด - ปภ.จว. - ศปถ.อำเภอ - ศปถ.อปท.

ลำดับ ที่	แผนงาน/โครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (บาท)	ระยะเวลา ดำเนินการ	ตัวชี้วัด	หน่วยงานรับผิดชอบ
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน (ต่อ)						
	๑.๗ ติดตามการดำเนินงานของศูนย์ อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ/ ท้องถิ่น (อปท.)	- เพื่อติดตามการดำเนินงานระดับ พื้นที่ และเป็นการขับเคลื่อนให้เกิด กลไกการดำเนินงานของ ศปถ.อำเภอ /ศปถ.อปท. อย่างเป็นรูปธรรม	ไม่ระบุ	ต.ค. ๒๕๖๓ – ก.ย. ๒๕๖๔	- มีการติดตามการดำเนินงาน ของ ศปถ.อำเภอ ทั้ง ๖ อำเภอ	- ศปถ.จังหวัด - ปภ.จว. - ศปถ.อำเภอ - ศปถ.อปท.
	๑.๘ การบังคับใช้กฎหมายบนท้องถนน - บังคับใช้กฎหมายให้เป็นรูปธรรม - ติดตามและวิเคราะห์ผลการ ปฏิบัติงาน - ประชุมคณะอนุกรรมการความ ปลอดภัยทางถนนด้านการบังคับใช้ กฎหมาย	- เพื่อบังคับใช้กฎหมายกับประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนน	ไม่ระบุ	ต.ค. ๒๕๖๓ – ก.ย. ๒๕๖๔	- สัดส่วนการบังคับใช้กฎหมาย ด้านความปลอดภัยทางถนน เพิ่มขึ้น	- ตร.ภูธรจังหวัด สมุทรปราการ
	๑.๙ โครงการสัมมนาเครือข่ายการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด สมุทรปราการ ประจำปี ๒๕๖๓	- เพื่อสนับสนุนและสร้างเครือข่าย ภาคีความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาค ประชาสังคม ในการขับเคลื่อนการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ของจังหวัดสมุทรปราการ	๔๕,๐๐๐ สต.ส.	พ.ย. ๒๕๖๓ – มิ.ย. ๒๕๖๔	- เกิดภาคีเครือข่ายเก่าที่ เข้มแข็ง และเพิ่มภาคีใหม่ เพิ่มขึ้น เพื่อทำงานป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ	- ศปถ.จังหวัด - ปภ.จว.
	๑.๑๐ จัดทำ MOU ระหว่างจังหวัดสมุทรปราการ และอำเภอ ในการดำเนินการด้านการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ของจังหวัดสมุทรปราการ	- เพื่อขับเคลื่อนการป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด สมุทรปราการ เป็นไปในลักษณะ บูรณาการและเป็นเจ้าภาพร่วมกัน	ไม่ระบุ	ต.ค. ๒๕๖๓ – ก.ย. ๒๕๖๔	- ติดตามการดำเนินงาน ของ ศปถ.อำเภอ ทั้ง ๖ อำเภอ	- ศปถ.จังหวัด - ศปถ.อำเภอ - ปภ.จว.

ลำดับ ที่	แผนงาน/โครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (บาท)	ระยะเวลา ดำเนินการ	ตัวชี้วัด	หน่วยงานรับผิดชอบ
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน						
๒	๒.๑ จัดอบรมใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์	- เพื่อสร้างผู้ขับขี่ที่มีความรู้และทัศนคติที่ดีต่อการขับขี่ที่ปลอดภัย รวมถึงการมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยด้วยการเรียนรู้ภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติที่มีคุณภาพตามมาตรฐาน	ไม่ระบุ	ต.ค. ๒๕๖๓ – ก.ย. ๒๕๖๔	- ผู้ขับขี่ที่ผ่านการฝึกอบรมมีความรู้ความเข้าใจในด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย/สามารถสอบผ่านในการขอใบอนุญาตขับขี่	- สนง.ขนส่งจังหวัด สมุทรปราการ
	๒.๒ เสริมสร้างวินัยจราจร จัดอบรมให้ความรู้ด้านกฎหมายกับนักเรียน/นักศึกษาในโรงเรียนหรือสถานศึกษาเพื่อการขับขี่อย่างปลอดภัย	- เพื่อปลูกฝังจิตสำนึกการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจรให้แก่เยาวชน	ไม่ระบุ	ต.ค. ๒๕๖๓ – ก.ย. ๒๕๖๔	- นักเรียน นักศึกษา และบุคลากรในสถานศึกษามีความตระหนักในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	- ตร.ภูธรจังหวัด สมุทรปราการ - สนง.ขนส่งจังหวัด สมุทรปราการ
	๒.๓ โครงการ ๓ ด้านประสานใจ ครอบครัวปลอดภัยทุกเทศกาล	- ควบคุม ดูแล สอดส่อง ห้ามปราม และตักเตือนคนในครอบครัวที่มีพฤติกรรมเสี่ยง - ประสานทางผู้ประกอบการ ร้านค้า ร้านขายของชำ ฯลฯ จัดให้มีประชาคมหมู่บ้านและประชาสัมพันธ์ ให้คนในชุมชนทราบถึงความปลอดภัยและผลเสียที่เกิดขึ้น - ห้ามปราม และอธิบายให้ตระหนักถึงและบทลงโทษทางกฎหมายหากประเมินแล้วไม่สามารถควบคุมสถานการณ์ได้	ไม่ระบุ	๘ มี.ค. ๒๕๖๓ - ก.ย. ๒๕๖๔	- การประชาสัมพันธ์โครงการ ๓ ด้านประสานใจ ครอบครัวปลอดภัยทุกเทศกาลครอบคลุมทั้งจังหวัดสมุทรปราการ	- ปกครองจังหวัด สมุทรปราการ - อำเภอ

ลำดับ ที่	แผนงาน/โครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (บาท)	ระยะเวลา ดำเนินการ	ตัวชี้วัด	หน่วยงานรับผิดชอบ
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน (ต่อ)						
๒	๒.๔ โครงการรณรงค์ให้กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน เป็นตัวอย่างที่ดีในการมีวินัยจราจร “ปกครองท้องที่ วินัยดี ขับขี่ปลอดภัย”	- เพื่อให้เป็นตัวอย่างที่ดีในการมีวินัยจราจร	ไม่ระบุ	ต.ค. ๒๕๖๓ – ก.ย. ๒๕๖๔	- ร้อยละของการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยในการเดินทางมาประชุมประจำเดือน และติดต่อราชการ ณ ที่ว่าการอำเภอ	- อำเภอ
	๒.๕ การส่งเสริมให้มีหอกระจายข่าวประจำหมู่บ้าน/ชุมชน ครบทุกแห่ง	- เพื่อให้มีความสะดวกในการแจ้งข่าวสาร/การประชาสัมพันธ์ และสร้างการรับรู้ให้ประชาชน	ไม่ระบุ	ต.ค. ๒๕๖๓ – ก.ย. ๒๕๖๔	- ร้อยละของหมู่บ้าน/ชุมชนมีหอกระจายข่าว	- อำเภอ
	๒.๖ ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีสถานศึกษาต้นแบบความปลอดภัยทางถนน ๑ ตำบล ๑ สถานศึกษา	- เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้มีสถานศึกษาต้นแบบความปลอดภัยทางถนน ๑ ตำบล ๑ สถานศึกษา	ไม่ระบุ	ม.ค. ถึง ธ.ค.	- มีสถานศึกษาต้นแบบความปลอดภัยทางถนน ๑ ตำบล ๑ สถานศึกษา ในทุกอำเภอ	บริษัทกลางฯ
	๒.๗ ส่งเสริมและสนับสนุนให้หน่วยงานเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยด้วยมาตรการองค์กรขึ้น ในหน่วยงานระดับตำบล	- เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้หน่วยงานเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยด้วยมาตรการองค์กรขึ้น ในหน่วยงานระดับตำบล	ไม่ระบุ	ม.ค. ถึง ธ.ค.	- มีหน่วยงานมาตรการองค์กรระดับตำบลอย่างน้อย ๑ ตำบล ๑ หน่วย	บริษัทกลางฯ
	๒.๘ ส่งเสริมและสนับสนุนการเสริมสร้างความปลอดภัยต้นแบบในระดับชุมชน (หมู่บ้าน)	- เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการเสริมสร้างความปลอดภัยต้นแบบในระดับชุมชน (หมู่บ้าน)	ไม่ระบุ	ม.ค. ถึง ธ.ค.	- มีชุมชนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนระดับตำบลอย่างน้อย ๑ ตำบล ๑ ชุมชน	บริษัทประกันภัย+คปภ.

ลำดับ ที่	แผนงาน/โครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (บาท)	ระยะเวลา ดำเนินการ	ตัวชี้วัด	หน่วยงานรับผิดชอบ
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน (ต่อ)						
๒.	๒.๙ โครงการอาสาสมัครประกันภัย	- เพื่อให้อาสาสมัครประกันภัยที่ผ่านการอบรมความรู้เกี่ยวกับการประกันภัยมีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องและมีความเชื่อมั่นในการนำประกันภัยไปเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้แก่ประชาชนในท้องถิ่น	ไม่ระบุ	ม.ค. ๒๕๖๔ - ธ.ค. ๒๕๖๔	- ระดับความสำเร็จของจำนวนอาสาสมัครประกันภัยที่รวมโครงการฯ	คปภ.
	๒.๑๐ โครงการสนับสนุนการขับเคลื่อนตำบลขับขี่ปลอดภัย	- สนับสนุนให้เกิดการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในระดับพื้นที่อำเภอ ตำบล หมู่บ้าน	ไม่ระบุ	ปี ๖๔	- ลดอุบัติเหตุในพื้นที่	สสส.
	๒.๑๑ โครงการส่งเสริมความรู้ด้านการประกันภัยสู่ทุกอำเภอ	- เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประกันและสิทธิประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ประชาชนทั่วไปผู้ประกอบการเพื่อสร้างความตระหนักรู้ถึงคุณค่าและประโยชน์ของประกันภัย	ไม่ระบุ	ม.ค. ๒๕๖๔ - ธ.ค. ๒๕๖๔	- ร้อยละความสำเร็จของการส่งเสริมการให้ความรู้ประกันภัยต่อสาธารณชน	คปภ.
	๒.๑๒ การช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบภัยจากรถภายใน ๒๔ ชั่วโมง ให้ได้รับค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. กรณีเสียชีวิต	- เพื่อให้การช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบภัยจากรถภายใน ๒๔ ชั่วโมง ให้ได้รับค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. กรณีเสียชีวิต	ไม่ระบุ	ม.ค. ๒๕๖๔ - ธ.ค. ๒๕๖๔	- สามารถเยียวยาได้ ๑๐๐% กรณีเสียชีวิต	บริษัทกลางฯ + คปภ. + บริษัทประกันภัย

ลำดับ ที่	แผนงาน/โครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (บาท)	ระยะเวลา ดำเนินการ	ตัวชี้วัด	หน่วยงานรับผิดชอบ
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน (ต่อ)						
	๒.๑๓ โครงการลดเมาเพิ่มสุข	- สนับสนุนให้เกิดการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในระดับพื้นที่ อำเภอ ตำบล หมู่บ้าน	ไม่ระบุ	ปี ๖๔	- ลดอุบัติเหตุที่เกิดจาก การดื่มเหล้า	สสส.
	๒.๑๔ โครงการจัดการจุดเสี่ยงเพื่อ ป้องกันอุบัติเหตุในชุมชน	- สนับสนุนให้เกิดการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในระดับพื้นที่ อำเภอ ตำบล หมู่บ้าน	ไม่ระบุ	ปี ๖๔	- แก้ไขจุดเสี่ยงในชุมชน	สสส.

ลำดับ ที่	แผนงาน/โครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (บาท)	ระยะเวลา ดำเนินการ	ตัวชี้วัด	หน่วยงานรับผิดชอบ
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย ๔.๐						
๓	๓.๑ โครงการบำรุงรักษาถนนและแก้ไขจุดเสี่ยงอันตราย	- เพื่อให้ประชาชนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ไม่ระบุ	ต.ค. ๒๕๖๓ – ก.ย. ๒๕๖๔	- จุดเสี่ยงของทางหลวงที่อยู่ในตำบลที่ได้รับการคัดเลือกในโครงการตำบลขับขี่ปลอดภัยได้รับ ๑๐๐%	- แขวงทางหลวงสป.
	๓.๒ การจัดการปัจจัยเสี่ยงบนถนน	- สำรวจและติดตั้งไฟส่องสว่างทุกเส้นทาง ปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรให้พร้อมใช้งาน - เพื่อปรับปรุงบริเวณทางร่วมทางแยก - เพื่อปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย (ทางโค้ง) - เพื่อซ่อมสร้างผิวทางลาดยาง - เพื่อติดตั้งป้ายจราจร ตีเส้นจราจรผิวทาง - ติดตั้งป้ายจราจรนอกสถานที่	ไม่ระบุ	ต.ค. ๒๕๖๓ – ก.ย. ๒๕๖๔	- มีการแก้ไขจุดเสี่ยง/จำนวนการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงลดลง	- แขวงทางหลวงสป. - แขวงทางหลวงชนบทสป. - อบจ.สมุทรปราการ - เทศบาล/อบต. - ศปถ.จังหวัด
	๓.๓ ตรวจเช็คสภาพรถช่วงเทศกาล - โดยตรวจสอบรถ และ ผู้ขับขี่รถตามรายการ (Checklist) เพื่อความปลอดภัยของประชาชนในการเดินทาง ณ ศูนย์การขนส่งสาธารณะท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	- เพื่อตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางในช่วงเทศกาล - เพื่อ บริการผู้ใช้รถใช้ถนน (รถส่วนตัว) ได้ตรวจสอบสภาพรถและอุปกรณ์ส่วนควบของรถให้มีความพร้อมในการเดินทาง	ไม่ระบุ	ธ.ค. ๒๕๖๓ - ม.ค. ๒๕๖๔ และ เม.ย. ๒๕๖๔	- ดำเนินการตรวจความพร้อมของตัวรถและอุปกรณ์ส่วนควบด้าน ความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะครบทุกคัน ๑๐๐%	- สนง.ขนส่งจังหวัดสมุทรปราการ

ลำดับ ที่	แผนงาน/โครงการ	วัตถุประสงค์	งบประมาณ (บาท)	ระยะเวลา ดำเนินการ	ตัวชี้วัด	หน่วยงานรับผิดชอบ
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ประชากรรัฐเพื่อถนนปลอดภัย						
๔	๔.๑ ส่งเสริมให้ประชาชนทุกกลุ่มอายุมีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการแจ้งเหตุขอความช่วยเหลือด้านการแพทย์ฉุกเฉินการปฐมพยาบาลเบื้องต้นและการช่วยเหลือฟื้นคืนชีพ (CPR)	- เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มอายุมีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการแจ้งเหตุขอความช่วยเหลือด้านการแพทย์ฉุกเฉินการปฐมพยาบาลเบื้องต้นและการช่วยเหลือฟื้นคืนชีพ (CPR)	ไม่ระบุ	ต.ค. ๒๕๖๓ - ก.ย. ๒๕๖๔	- ร้อยละ ๗๐ ของผู้ประสบเหตุได้รับการให้ความช่วยเหลือด้านการแพทย์ฉุกเฉินจากจุดเกิดเหตุถึงโรงพยาบาลไม่เกิน ๘ นาที	- ศูนย์การแพทย์ ฉุกเฉินและสสจ.
	๔.๒ การส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจัดระบบการแพทย์ฉุกเฉินในพื้นที่ให้สามารถปฏิบัติการได้ตลอด ๒๔ ชั่วโมง	- เพื่อส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจัดระบบการแพทย์ฉุกเฉินในพื้นที่ให้สามารถปฏิบัติการได้ตลอด ๒๔ ชั่วโมง	ไม่ระบุ	ต.ค. ๒๕๖๓ - ก.ย. ๒๕๖๔	- ร้อยละ ๗๐ ของผู้ประสบเหตุได้รับการให้ความช่วยเหลือด้านการแพทย์ฉุกเฉินจากจุดเกิดเหตุถึงโรงพยาบาลไม่เกิน ๘ นาที	- ศูนย์การแพทย์ ฉุกเฉินและสสจ.
	๔.๓ อบรมเกี่ยวกับกฎหมายจราจรบรรยายให้ความรู้กฎหมายจราจรและโครงการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์ ให้กับเครือข่ายการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	- เพื่อให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจร	ไม่ระบุ	ต.ค. ๒๕๖๓ - ก.ย. ๒๕๖๔	- ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจร เพิ่มขึ้น	- ตร.ภูธรจังหวัด สมุทรปราการ

บทที่ ๔
การติดตามประเมินผล

๔.๑ ขอบเขตการติดตามประเมินผล

การติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่องของการดำเนินงาน โดยเป็นการประเมินผลที่เกิดขึ้นจริงว่า สอดคล้องกับเป้าหมายและวัตถุประสงค์หรือไม่ รวมทั้งสามารถวัดระดับความสำเร็จตามตัวชี้วัดที่กำหนดไว้หรือไม่

๔.๒ กระบวนการและแนวทางการประเมินผล

(๑) ประสานการติดตาม ประเมินผลและตรวจสอบผลงานในแต่ละแผนงาน/โครงการ ตามแผนปฏิบัติการของหน่วยงาน เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการประสานงาน และปรับปรุงในระดับปฏิบัติอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาของแผน


(๒) สนับสนุนให้หน่วยงานมีการติดตาม ประเมินผลแผนงาน/โครงการของแต่ละหน่วยงาน และให้มีการรายงานความก้าวหน้าให้กับผู้บริหารหน่วยงานให้รับทราบอย่างสม่ำเสมอ และมีการรายงานให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสมุทรปราการรับทราบอยู่เป็นประจำ

(๓) พัฒนาให้เกิดการเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกกระดับ มีระบบการรายงานผลระหว่างหน่วยงาน และในระดับพื้นที่ โดยเฉพาะระบบการติดตามการดำเนินงานในระดับแผนงาน/โครงการ ที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณจากรัฐ ทั้งในระบบงบประมาณปกติ และในระดับกองทุนต่าง ๆ


(ลงชื่อ)..........ผู้เสนอแผน
(นายปภินวิช ละอองแก้ว)

หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสมุทรปราการ

ผู้ให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสมุทรปราการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕

(ลงชื่อ)..........ผู้เห็นชอบแผน
(นายสุเมธ ชีรินิติ)
รองผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ

ผู้อนุมัติแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสมุทรปราการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕

(ลงชื่อ)..........ผู้อนุมัติแผน
(นายวันชัย คงเกษม)

ผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ

ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสมุทรปราการ