



รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๘





คำนำ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ปี ๒๕๕๘ จากข้อมูลของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย รวมทั้งได้รวบรวมสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะจากกรมขนส่งทางบกไว้ด้วย เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับการวิเคราะห์สถานการณ์และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากการจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการลดปัญหาและแก้ไขความรุนแรงของอุบัติเหตุซึ่งเกิดจากผู้ขับขี่ สภาพยานพาหนะและโครงสร้างของถนน โดยข้อมูลดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ในการตัดสินใจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดทำแผนงาน/โครงการ และการปรับปรุง แก้ไขกฎ ระเบียบ มาตรการ มาตรฐานด้านความปลอดภัยในภาคการคมนาคมขนส่ง ต่อไป

สถิติอุบัติเหตุทางถนนทั้งประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ มีจำนวน ๖๙,๓๗๑ ครั้ง เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. ๒๕๕๗ ร้อยละ ๑๐.๕๑ ผู้เสียชีวิต ๖,๒๖๘ คน ลดลงจาก พ.ศ. ๒๕๕๗ ร้อยละ ๑.๖๖ ผู้บาดเจ็บ ๑๘,๑๖๐ คน ลดลงจาก พ.ศ. ๒๕๕๗ ร้อยละ ๒๒.๕๕ ส่วนใหญ่เกิดกับรถจักรยานยนต์ร้อยละ ๓๖.๐๕ ส่วนอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ มีจำนวน ๑๖,๑๕๗ ครั้ง มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. ๒๕๕๗ ร้อยละ ๘.๖๖ ผู้เสียชีวิต ๒,๔๔๔ คน เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. ๒๕๕๗ ร้อยละ ๑๗.๙๓ ผู้บาดเจ็บ ๑๔,๒๒๒ คน เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. ๒๕๕๗ ร้อยละ ๑๒.๓๙ โดยมียานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะร้อยละ ๓๒.๗๙ ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นทางตรงร้อยละ ๗๘.๖๑ โดยมีมูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ ๗๒.๗๔ คนหรือรถตัดหน้ากระชั้นชิดร้อยละ ๘.๘๙ หลับในร้อยละ ๔.๙๓ และเมาสุรา/ยาบ้าร้อยละ ๒.๗๑

สนข. จึงขอขอบคุณหน่วยงานต่างๆ ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์เพื่อการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อจัดทำรายงานการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน ซึ่งประกอบด้วย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการปกครอง การรายงานอุบัติเหตุบนถนนของประเทศไทย (TRAMS) ของกระทรวงคมนาคม รวมทั้งข้อมูลรายงานผลสำรวจอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์ อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย โดยมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน ไว้ ณ ที่นี้ด้วย

หน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถค้นหาข้อมูลเพิ่มเติมได้ทาง <http://www.otp.go.th> หรือโทรศัพท์ ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๒๒ โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๓๔๘๐ - ๑

กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย สำนักแผนความปลอดภัย
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กันยายน ๒๕๕๘



สารบัญ

	หน้า
บทที่ ๑ บทนำ	
๑.๑ กล่าวนำ	๑
๑.๒ วัตถุประสงค์	๓
๑.๓ อักษรย่อ	๓
บทที่ ๒ สถานการณ์อุบัติเหตุ	
๒.๑ อุบัติเหตุของประเทศไทย	๔
๒.๒ อุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม	๖
๒.๓ อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๕ – ๒๕๕๗	๑๑
๒.๔ ตัวชี้วัดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน	๑๔
บทที่ ๓ บทสรุปและข้อเสนอแนะ	
๓.๑ บทสรุป	๒๐
๓.๒ ข้อเสนอแนะ	๒๑
ภาคผนวก	



บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ กล่าวนำ

การพัฒนาประเทศทำให้เกิดความเจริญเติบโตทางเกษตรกรรม พาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมควบคู่ไปกับการขยายของเขตตัวเมืองจากการอพยพของประชากรเข้าสู่เมืองเพิ่มขึ้น โดยภาครัฐและเอกชนได้มีการก่อสร้างถนนและพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองทำให้การเดินทางมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ประชาชนจึงหันมาใช้รถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น ส่งผลกระทบต่อปัญหาต่างๆ เช่น การจราจรติดขัด การใช้พลังงานอย่างสิ้นเปลืองและปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็นต้นเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดความสูญเสียและส่งผลกระทบต่ออย่างมากมายทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและส่วนราชการ

ประเทศไทยถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงเป็นอันดับที่สองของโลก โดยมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ ๓๖.๒ (ในรายงานฉบับเดิมอยู่ที่ ๓๘.๑ และเป็นอันดับ ๓ ของโลก) โดยประเทศลิเบียมีอัตราการเสียชีวิตสูงที่สุดในโลกอยู่ที่ ๗๓.๔ ในขณะที่ประเทศอันดับ ๓ - ๕ คือประเทศมาลาวี ไลบีเรีย และ คองโก ซึ่งอยู่ในทวีปแอฟริกาทั้งหมด โดยมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ ๓๕.๐, ๓๓.๗ และ ๓๓.๒ ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียน เวียดนาม ๒๔.๕ มาเลเซีย ๒๔.๐ เมียนมาร์ ๒๐.๓ กัมพูชา ๑๗.๔ ติมอร์ ๑๖.๖ อินโดนีเซีย ๑๕.๓ ลาว ๑๔.๓ ฟิลิปปินส์ ๑๐.๕ สิงคโปร์ ๓.๖ และยังถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอันตรายสูงที่สุดในโลกสำหรับรถจักรยานยนต์ โดยมีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคนอยู่ที่ ๒๖.๓ คน โดยประเทศสาธารณรัฐโดมินิกัน เป็นอันดับที่ ๒ ที่ ๑๘.๕ ในขณะที่อันดับที่ ๒, ๓ และ ๔ ในกลุ่มอาเซียน ได้แก่ ประเทศมาเลเซีย ๑๔.๙ กัมพูชา ๑๒.๓ และลาว ๙.๖ ตามลำดับ จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีความเสี่ยงมากกว่าประเทศเพื่อนบ้านไม่น้อยกว่าสองเท่า

สมัชชาสหประชาชาติในการประชุมครั้งที่ ๖๔ เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๕๓ ได้รับรองคำประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก โดยประกาศให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) และเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกมีการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการ พร้อมทั้งกำหนดเป้าหมายการลดการเสียชีวิตในระดับที่ท้าทายให้เหมาะสมกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละประเทศเมื่อสิ้นสุดทศวรรษ โดยมีกรอบในการดำเนินงานที่สำคัญ ๕ ประการ ดังนี้

- (๑) การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ (Building Management Capacity)
- (๒) การดำเนินการในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนนที่รองรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence Road Design and Network Management)
- (๓) การดำเนินการเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถ (Influence Vehicle Safety Design)
- (๔) การดำเนินการเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence Road User Behavior)
- (๕) การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Improve Post Crash Care)



ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติ จึงสมควรมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนวาระความปลอดภัยทางถนนของโลก โดยคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ได้พิจารณากำหนดเป้าหมายและแนวทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนตามกรอบปฏิญญาออสโล ดังนี้

(๑) กำหนดเป้าหมายการดำเนินงานในช่วงทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล คือ กำหนดให้**อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยลดลงครึ่งหนึ่ง** หรือจากอัตรา ๓๘.๑ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน (ประมาณการโดย WHO คศ. ๒๐๑๐) ให้ได้ในอัตราที่ต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน

(๒) กำหนดแนวทางการดำเนินงานใน “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการ ปี ๒๕๕๔-๒๕๖๓ จำนวน ๘ ประการ ได้แก่

(๒.๑) ส่งเสริมการ**สวมหมวกนิรภัย** โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย

(๒.๒) ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่ม**แอลกอฮอล์**แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง

(๒.๓) แก้ไข**ปัญหาจุดเสี่ยงและจุดอันตราย (Black Spot)** โดยมีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด

(๒.๔) ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้**ความเร็ว**ตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

(๒.๕) ยกระดับ**มาตรฐานยานพาหนะ**ให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

(๒.๖) พัฒนาสมรรถนะของ**ผู้ใช้รถใช้ถนน**ให้มีความปลอดภัย

(๒.๗) พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การ**รักษาและฟื้นฟู**ผู้บาดเจ็บ เพื่อให้การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

(๒.๘) พัฒนาระบบ**บริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน**ของประเทศให้มีความเข้มแข็ง เพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ มีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

คำประกาศเรื่องความปลอดภัยทางถนน (Brasilia Declaration on Road Safety) ประกาศ ณ กรุงบราซิล เมื่อวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ ในการประชุม 2nd Global high Level Conference on Road Safety: Time for Result โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

(๑) **เสาหลักที่ ๑ การจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนน**

(๑.๑) รัฐบาลจัดตั้งหน่วยงานความปลอดภัยทางถนนทั้งในส่วนกลางและในระดับจังหวัด เพื่อทำหน้าที่เป็นกลไกสำคัญในการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่างๆ ในทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ เอกชน ประชาสังคม เพื่อผลักดันให้เกิดการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ

(๑.๒) ให้ภาคประชาคม ประชาชน องค์กรมูลนิธิเข้ามามีส่วนร่วมในการเสริมสร้างมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน

(๑.๓) จัดทำแผนหลักแห่งชาติเพื่อความปลอดภัยทางถนน

(๑.๔) ควบคุมความเสี่ยงใหม่ ได้แก่ การร่วงแล้วขับ การใช้ยา การเสพสารเสพติดการจัดการจุดเสี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงใหม่นอกจากพฤติกรรมเสี่ยงเดิม คือ เมาแล้วขับ ขับรถเร็ว ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่มีที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก



(๑.๕) พัฒนาระบบข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุให้มีประสิทธิภาพ รวมถึงการบูรณาการข้อมูลจากฐานข้อมูลหลักที่สำคัญ คือ ตำรวจ สาธารณสุข และบริษัทประกัน เป็นต้น

(๑.๖) สนับสนุนการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน

(๑.๗) รัฐบาลมีส่วนร่วมกับกิจกรรมขององค์การสหประชาชาติด้านความปลอดภัยทางถนน

(๒) เสาหลักที่ ๒ ถนนปลอดภัย

(๒.๑) ส่งเสริมให้มีการลงทุนการก่อสร้างขนส่งสาธารณะ

(๒.๒) ให้แยกเส้นทางจักรยานและคนเดินเท้าออกจากเส้นทางรถยนต์

(๒.๓) จัดทำแนวทางคุ้มครองกลุ่มเสี่ยง เช่น เด็ก คนชรา คนพิการ

(๒.๔) ค้นหาจุดเสี่ยงและจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงบนถนน

(๓) เสาหลักที่ ๓ รถปลอดภัย

(๓.๑) กำหนดระเบียบและดำเนินการด้านมาตรฐานของรถทุกประเภทตามมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะของสหประชาชาติ (UN Vehicle Safety Standard)

(๓.๒) นำเทคโนโลยีเข้ามาสนับสนุนในการจัดการการจราจรและความปลอดภัย

(๔) เสาหลักที่ ๔ พฤติกรรมปลอดภัย

(๔.๑) กำหนดนโยบายการจำกัดเวลาในการขับรถโดยเฉพาะอย่างยิ่งในการขับรถสาธารณะ

(๔.๒) รมรณรงค์สร้างความตระหนักในพฤติกรรมเสี่ยงที่กำหนดทั้งในการสื่อสารสาธารณะและในหลักสูตรการศึกษา

(๔.๓) บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น จริงจัง และต่อเนื่อง

(๕) เสาหลักที่ ๕ การดูแลหลังเกิดเหตุ

(๕.๑) พัฒนาระบบการบริการการแพทย์ก่อนถึงโรงพยาบาลและการรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บให้ประชาชนสามารถเข้าถึงการบริการได้อย่างทั่วถึง

(๕.๒) จัดระบบการฟื้นฟูผู้พิการทั้งในโรงพยาบาลและการดูแลต่อเนื่องโดยครอบครัวและชุมชน

๑.๒ วัตถุประสงค์

- ๑) เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจจัดทำแผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนน
- ๒) เพื่อเสนอแนะแนวทางการลดปัญหาและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน
- ๓) เพื่อเสนอแนะแนวทางในการจัดทำระเบียบ มาตรการ มาตรฐานด้านความปลอดภัยทางถนน

๑.๓ อักษรย่อ

- ๑) สตช. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- ๒) คค. กระทรวงคมนาคม
- ๓) ทล. กรมทางหลวง
- ๔) ทช. กรมทางหลวงชนบท
- ๕) ขบ. กรมการขนส่งทางบก
- ๖) กทพ. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- ๗) บขส. บริษัท ขนส่ง จำกัด
- ๘) ขสมก. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
- ๙) TRAMS Thailand Road Accident Management System



บทที่ ๒

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน

๒.๑ อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ มีจำนวนครั้งเพิ่มขึ้น แต่จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บมีแนวโน้มลดลง กล่าวคือ ในปี ๒๕๕๘ มีจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ ๖๙,๓๗๑ ครั้ง เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๔ ที่มีสถิติอุบัติเหตุ ๖๘,๕๘๓ ครั้ง โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ มีจำนวนอุบัติเหตุ ๖๙,๓๗๑ ครั้ง เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๗ ร้อยละ ๑๐.๕๑ มีผู้เสียชีวิต ๖,๒๖๘ คน ลดลงจากปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ร้อยละ ๑.๖๖ และผู้บาดเจ็บ ๑๘,๑๖๐ คน ลดลงจากปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ร้อยละ ๒๒.๕๕ เนื่องจากรัฐบาลได้ดำเนินมาตรการด้านต่างๆ เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดยาว

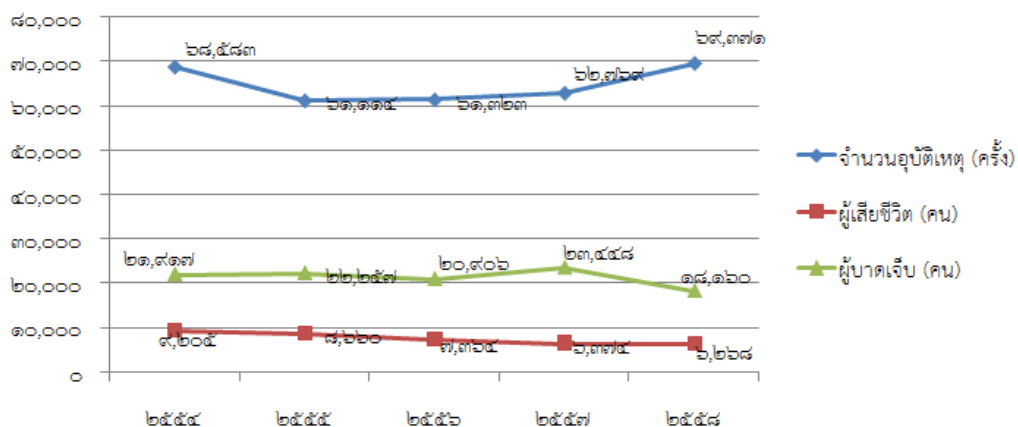
สำหรับยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ๓ อันดับแรก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ ๓๖.๐๕) รถยนต์นั่ง (ร้อยละ ๓๐.๕๔) และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) (ร้อยละ ๑๗.๑๓)

ตารางที่ ๑ อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘

รายการ	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	เปรียบเทียบ ๒๕๕๘/ ๒๕๕๗
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	๖๘,๕๘๓	๖๑,๑๑๔	๖๑,๓๒๓	๖๒,๗๖๙	๖๙,๓๗๑	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐.๕๑
ผู้เสียชีวิต (คน)	๙,๒๐๕	๘,๖๖๐	๗,๓๖๔	๖,๓๗๔	๖,๒๖๘	ลดลงร้อยละ ๑.๖๖
ผู้บาดเจ็บ (คน)	๒๑,๙๑๗	๒๒,๒๕๗	๒๐,๙๐๖	๒๓,๔๔๘	๑๘,๑๖๐	ลดลงร้อยละ ๒๒.๕๕

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

รูปที่ ๑ อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘



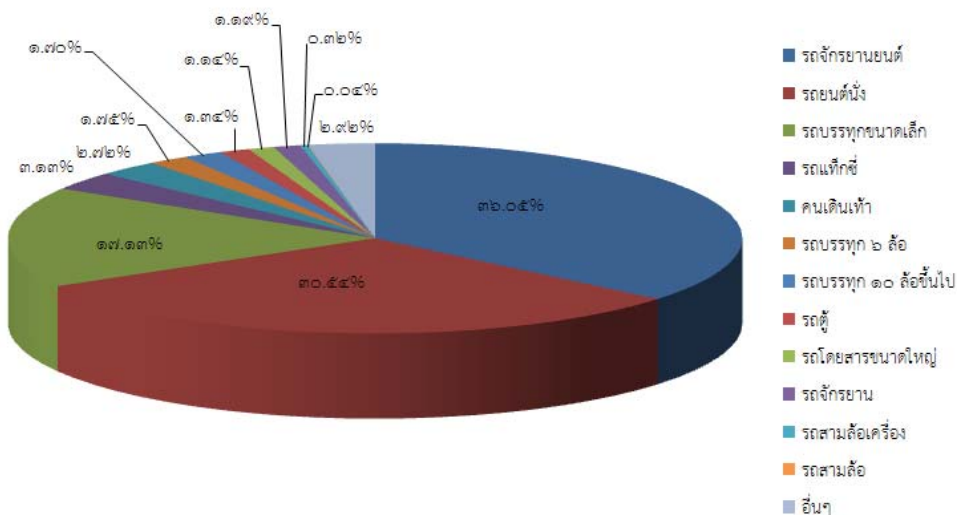


ตารางที่ ๒ อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย จำแนกตามประเภทยานพาหนะ พ.ศ. ๒๕๕๘

ลำดับ	ยานพาหนะ	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ร้อยละ
๑.	รถจักรยานยนต์	๒๖,๗๑๔	๓๖.๐๕
๒.	รถยนต์นั่ง	๒๒,๖๓๕	๓๐.๕๔
๓.	รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ)	๑๒,๖๙๗	๑๗.๑๓
๔.	รถแท็กซี่	๒,๓๑๘	๓.๑๓
๕.	คนเดินเท้า	๒,๐๑๖	๒.๗๒
๖.	รถบรรทุก ๖ ล้อ	๑,๒๙๕	๑.๗๕
๗.	รถบรรทุก ๑๐ ล้อขึ้นไป	๑,๒๗๙	๑.๗๓
๘.	รถตู้	๙๙๐	๑.๓๔
๙.	รถโดยสารขนาดใหญ่	๘๔๕	๑.๑๔
๑๐.	รถจักรยาน	๘๘๕	๑.๑๙
๑๑.	รถสามล้อเครื่อง	๒๔๐	๐.๓๒
๑๒.	รถสามล้อ	๒๙	๐.๐๔
๑๓.	อื่นๆ	๒,๑๖๔	๒.๙๒
	รวม	๗๔,๑๐๗	๑๐๐.๐๐

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

รูปที่ ๒ ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘





๒.๒ อุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุรวม ๑๖,๑๕๗ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๒๓.๒๙ ของจำนวนอุบัติเหตุทั่วประเทศ มีผู้เสียชีวิต ๒,๔๔๔ คน คิดเป็นร้อยละ ๓๘.๙๙ ของผู้เสียชีวิตทั่วประเทศ โดยมีผู้บาดเจ็บ ๑๔,๒๒๒ คน คิดเป็นร้อยละ ๗๘.๓๑ ของผู้บาดเจ็บทั่วประเทศ กล่าวคือ มีแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๔ ที่มีอุบัติเหตุ ๑๒,๘๕๘ ครั้ง มีผู้เสียชีวิต ๑,๔๘๑ ในปี ๒๕๕๘ เป็น ๑๖,๑๕๗ ครั้ง และมีผู้เสียชีวิต ๒,๔๔๔ คน เนื่องจากประชาชนมีการใช้รถในการเดินทางเพิ่มมากขึ้นทุกปี

ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมสูงสุด ๓ อันดับแรก ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ (ร้อยละ ๓๒.๗๙) รถจักรยานยนต์ ๔ ล้อ (ร้อยละ ๒๔.๖๔) และรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ ๑๙.๑๔) ซึ่งมีลำดับจำนวนการเกิดอุบัติเหตุต่างจากของทั่วประเทศแต่ยังคงเป็นยานพาหนะประเภทกลุ่มเดียวกัน (รถจักรยานยนต์ ๔๖.๓๓% รถยนต์นั่ง ๓๙.๒๖% และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) ๒๒.๐๒% ตามลำดับ) เนื่องจากถนนของทางหลวงเป็นทางที่เชื่อมระหว่างเมืองและจังหวัด ประชาชนจึงเดินทางโดยใช้รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์เป็นส่วนใหญ่ ในขณะที่ถนนในท้องถิ่นจะมีการใช้รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวันเป็นจำนวนมาก

ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นทางตรง (ร้อยละ ๗๘.๔๘) และทางโค้ง (ร้อยละ ๑๖.๙๘) โดยมีมูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ขับรถเร็วเกินกำหนด (ร้อยละ ๓๒.๗๔) คนหรือรถตัดหน้า กระชั้นชิด (ร้อยละ ๘.๘๙) หลับใน (ร้อยละ ๔.๙๓) และเมาสุรา/ยาบ้า (ร้อยละ ๔.๓๘)

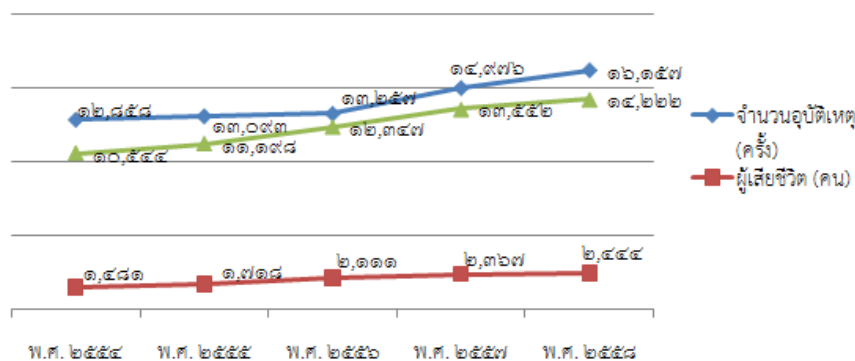
รายละเอียดข้อมูลดังกล่าวข้างต้นปรากฏตามตารางที่ ๓ ถึง ๗

ตารางที่ ๓ อุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘

รายการ	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	เปรียบเทียบ ๒๕๕๗/ ๒๕๕๘
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	๑๒,๘๕๘	๑๓,๐๙๓	๑๓,๒๕๗	๑๔,๙๗๖	๑๖,๑๕๗	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๘.๖๖
ผู้เสียชีวิต (คน)	๑,๔๘๑	๑,๗๑๘	๒,๑๑๑	๒,๓๖๗	๒,๔๔๔	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๗.๙๓
ผู้บาดเจ็บ (คน)	๑๐,๕๕๔	๑๑,๑๙๘	๑๒,๓๔๗	๑๓,๕๕๒	๑๔,๒๒๒	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๒.๓๙

ที่มา : ระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม Thailand Road Accident Management Systems (TRAMS) ข้อมูล ณ ๑๗ มิ.ย. ๕๙

รูปที่ ๓ อุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๘



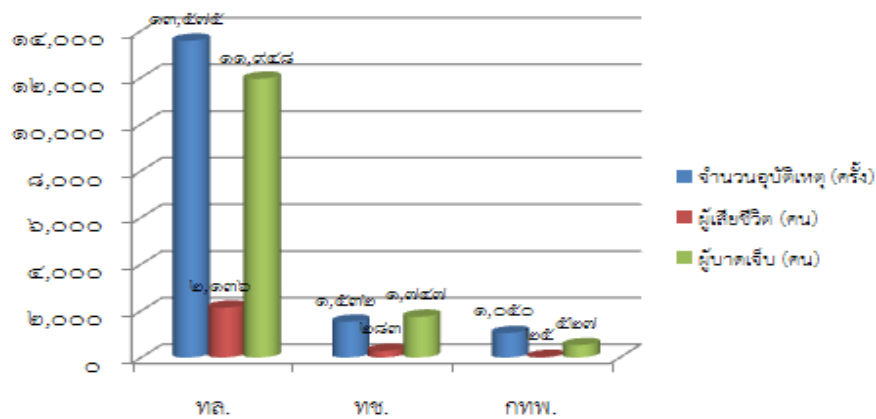


ตารางที่ ๔ อุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม จำแนกตามประเภทถนน พ.ศ. ๒๕๕๘

รายการ	ทางหลวง	ทางหลวงชนบท	ทางพิเศษ	รวม
อุบัติเหตุ (ครั้ง)	๑๓,๕๗๕ (๘๔.๐๒%)	๑,๕๓๒ (๙.๔๘%)	๑,๐๕๐ (๖.๕๐%)	๑๖,๑๕๗
ผู้เสียชีวิต (คน)	๒,๑๓๖ (๘๗.๓๙%)	๒๘๓ (๑๑.๕๔%)	๒๕ (๑.๐๖%)	๒,๔๔๔
ผู้บาดเจ็บ (คน)	๑๑,๙๔๘ (๘๔.๐๑%)	๑,๗๔๗ (๑๒.๒๘%)	๕๒๗ (๓.๗๐%)	๑๔,๒๒๒

ที่มา : ระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม Thailand Road Accident Management Systems (TRAMS) ข้อมูล ณ ๑๗ มิ.ย. ๕๙

รูปที่ ๔ ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘



ทางหลวงแผ่นดิน ระยะทาง
ประมาณ ๖๐,๐๐๐ กิโลเมตร



ทางหลวงชนบท ระยะทาง
ประมาณ ๔๙,๐๐๐ กิโลเมตร



ทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระยะทาง
ประมาณ ๒๑๔.๗๐ กิโลเมตร

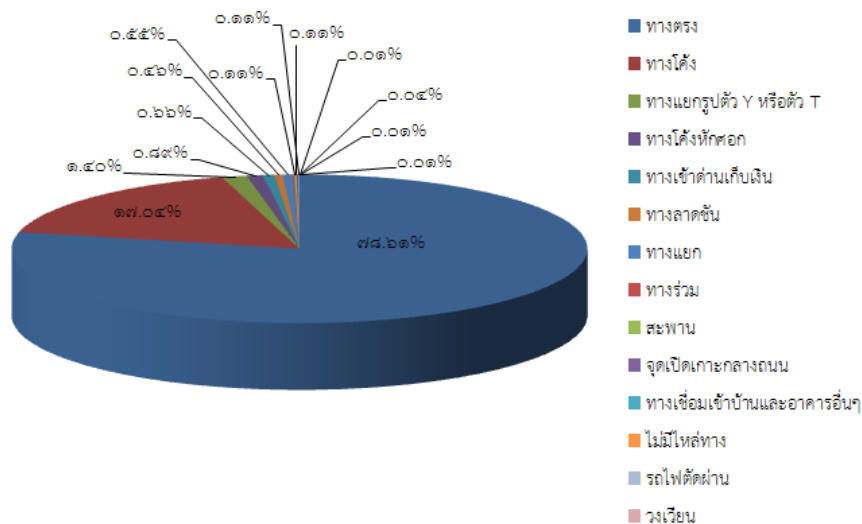


ตารางที่ ๕ อุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม จำแนกตามลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ และประเภทถนน พ.ศ. ๒๕๕๘

ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)				ร้อยละ
	รวม	ทล.	ทช.	กทพ.	
ทางตรง	๑๒,๗๐๑	๑๑,๑๙๙	๘๒๓	๖๗๙	๗๘.๖๑
ทางโค้ง	๒,๗๕๓	๒,๒๓๓	๓๗๓	๑๔๗	๑๗.๐๔
ทางแยกรูปตัว Y หรือตัว T	๒๒๗	-	๒๒๗	-	๑.๔๐
ทางโค้งหักศอก	๑๔๓	๑๔๓	-	-	๐.๘๙
ทางเข้าด้านเก็บเงิน	๑๐๖	-	-	๑๐๖	๐.๖๖
ทางลาดชัน	๗๔	-	๕	๖๙	๐.๔๖
ทางแยก	๘๙	-	๕๘	๓๑	๐.๕๕
ทางร่วม	๑๘	-	-	๑๘	๐.๑๑
สะพาน	๑๘	-	๑๘	-	๐.๑๑
จุดเปิดเกาะกลางถนน	๑๘	-	๑๘	-	๐.๑๑
ทางเชื่อมเข้าบ้านและอาคาร	๖	-	๖	-	๐.๐๔
ไม่มีไหล่ทาง	๒	-	๒	-	๐.๐๑
รถไฟตัดผ่าน	๑	-	๑	-	๐.๐๑
วงเวียน	๑	-	๑	-	๐.๐๑

ที่มา : ระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม Thailand Road Accident Management Systems (TRAMS) ข้อมูล ณ ๑๗ มิ.ย. ๕๘

รูปที่ ๕ ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘



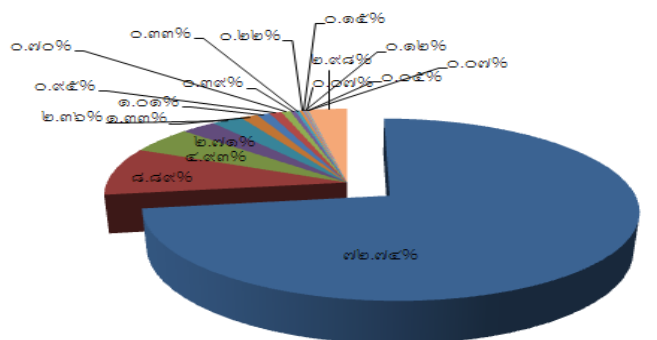


ตารางที่ ๖ อุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม จำแนกตามมูลเหตุสันนิษฐาน พ.ศ. ๒๕๕๘

มูลเหตุสันนิษฐาน	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)				ร้อยละ
	รวม	ทล.	ทช.	กทพ.	
ขับรถเร็วเกินกำหนด	๑๑,๗๕๓	๑๐,๔๘๔	๖๐๖	๖๖๓	๗๒.๗๔
คนหรือรถตัดหน้ากระชั้นชิด	๑,๔๓๗	๑,๑๕๘	๒๗๙	-	๘.๘๙
หลับใน	๗๙๖	๗๐๖	๔๙	๔๑	๔.๙๓
เมาสุรา/ยาบ้า	๔๓๘	๒๒๖	๒๐๖	๖	๒.๗๑
อุปกรณ์รถบกพร่อง	๓๘๒	๓๘๒	-	-	๒.๓๖
ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ	๒๑๕	๕๗	๓๓	๑๒๕	๑.๓๓
แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	๑๖๓	๑๑๓	๕๐	-	๑.๐๑
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	๑๕๓	๑๑๗	๒๐	๑๖	๐.๙๕
ขับรถไม่ชำนาญ	๑๑๓	๑๑๓	-	-	๐.๗๐
บรรทุกเกินอัตรา	๖๓	๕๑	๓	๙	๐.๓๙
ชนสิ่งกีดขวาง	๕๓	๕๓	-	-	๐.๓๓
อุปกรณ์ชำรุด	๓๕	-	๒๖	๙	๐.๒๒
ฝ่าฝืนป้ายหยุดรถขณะออก	๒๔	๕	๑๙	-	๐.๑๕
มีรถอื่นเข้าจอด/ออกจากที่จอด	๑๙	๑๙	-	-	๐.๑๒
ไม่ขับรถในช่องทางเดินรถ	๑๒	๑๒	-	-	๐.๐๗
รถเสียไม่แสดงเครื่องหมาย	๑๒	๗	๕	-	๐.๐๗
ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ใช้แสง	๘	๕	๓	-	๐.๐๕
อื่นๆ	๔๘๑	๖๗	๒๓๓	๑๘๑	๒.๙๘
รวม	๑๖,๑๕๗	๑๓,๕๗๕	๑,๕๓๒	๑,๐๕๐	๑๐๐.๐๐

ที่มา : ระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม Thailand Road Accident Management Systems (TRAMS) ข้อมูล ณ ๑๗ มิ.ย. ๕๙

รูปที่ ๖ มูลเหตุสันนิษฐานที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘



- ขับรถเร็วเกินกำหนด
- คนหรือรถตัดหน้ากระชั้นชิด
- หลับใน
- เมาสุรา/ยาบ้า
- อุปกรณ์รถบกพร่อง
- ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ
- แซงรถอย่างผิดกฎหมาย
- ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ
- ขับรถไม่ชำนาญ
- บรรทุกเกินอัตรา
- ชนสิ่งกีดขวาง
- อุปกรณ์ชำรุด
- ฝ่าฝืนป้ายหยุดรถขณะออก
- มีรถอื่นเข้าจอด/ออกจากที่จอด
- ไม่ขับรถในช่องทางเดินรถ
- รถเสียไม่แสดงเครื่องหมาย
- ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ใช้แสง
- อื่นๆ

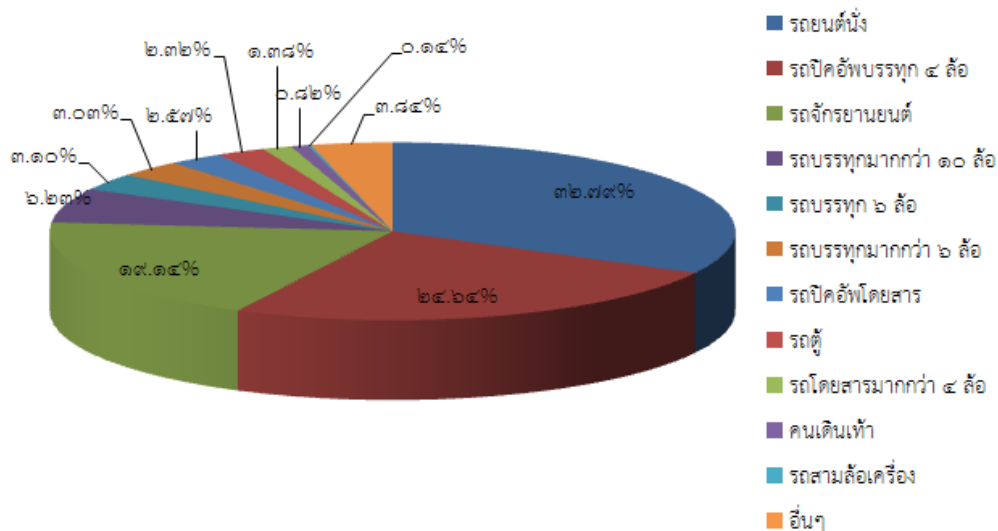


ตารางที่ ๗ อุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม จำแนกตามยานพาหนะหรือคนเดินเท้าที่เกี่ยวข้องกับการเกิดเหตุและประเภทถนน พ.ศ. ๒๕๕๘

คนเดินเท้าหรือรถยนต์ที่เกี่ยวข้องในการเกิดเหตุ	จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน)				ร้อยละ
	รวม	ทล.	ทช.	กทพ.	
รถยนต์นั่ง	๘,๒๗๙	๖,๖๗๐	๖๒๕	๙๘๔	๓๒.๗๙
รถจักรยานยนต์ ๔ ล้อ	๖,๒๒๐	๕,๔๐๑	๓๔๓	๔๗๖	๒๔.๖๔
รถจักรยานยนต์	๔,๘๓๓	๓,๗๙๗	๑,๐๓๖	-	๑๙.๑๔
รถบรรทุกมากกว่า ๑๐ ล้อ	๑,๕๗๔	๑,๔๑๙	๕๒	๑๐๓	๖.๒๓
รถบรรทุก ๖ ล้อ	๗๘๒	๖๖๒	๔๗	๗๓	๓.๑๐
รถบรรทุกมากกว่า ๖ ล้อ	๗๖๔	๖๖๖	๓๘	๖๐	๓.๐๓
รถจักรยานยนต์โดยสาร	๖๔๘	๕๙๒	๕๖	-	๒.๕๗
รถตู้	๕๘๕	๕๐๓	๒๗	๕๕	๒.๓๒
รถโดยสารมากกว่า ๔ ล้อ	๓๔๘	๓๐๘	๔	๓๖	๑.๓๘
คนเดินเท้า	๒๐๘	๒๐๘	-	-	๐.๘๒
รถสามล้อเครื่อง	๓๕	๒๖	๙	-	๐.๑๔
อื่นๆ	๙๖๙	๘๐๓	๘	๑๕๘	๓.๘๔
รวม	๒๕,๒๔๕	๒๑,๐๕๕	๒,๒๔๕	๑,๙๔๕	๑๐๐.๐๐

ที่มา : ระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม Thailand Road Accident Management Systems (TRAMS) ข้อมูล ณ ๑๗ มิ.ย. ๕๙

รูปที่ ๗ ยานพาหนะหรือคนเดินเท้าที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘





๒.๓ อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๗

สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้แบ่งประเภทของรถโดยสารสาธารณะเป็น ๔ ประเภท ได้แก่ รถแท็กซี่ รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้) รถโดยสารขนาดใหญ่ และรถสามล้อเครื่อง โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ รถโดยสารสาธารณะมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั่วประเทศ ๔,๓๙๓ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๖.๒๕ ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งประเทศ เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. ๒๕๕๗ ร้อยละ ๑๔.๑๐

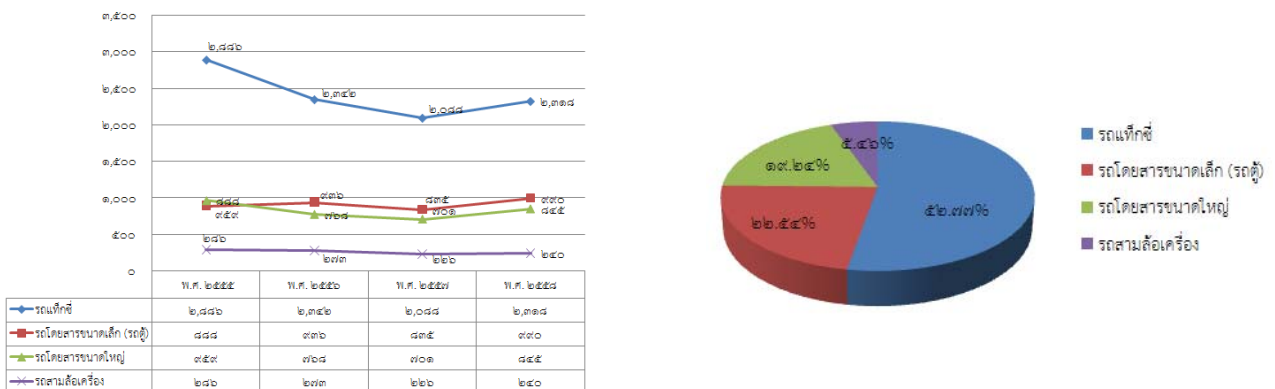
อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะเกิดจากรถแท็กซี่มากที่สุด ๒,๓๑๘ ครั้ง ซึ่งเป็นรถที่ให้บริการเป็นส่วนใหญ่ โดยสถิติการเกิดอุบัติเหตุกับรถตู้และรถโดยสารขนาดใหญ่ ซึ่งส่วนใหญ่ให้บริการระหว่างเมืองรวม ๑,๘๓๕ คัน ส่วนรถสามล้อเครื่องมีรายงานอุบัติเหตุในปี ๒๕๕๘ จำนวน ๒๔๐ คัน ดังนั้น จึงควรพิจารณาแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะด้วยการติดตั้งระบบ GPS เพื่อตรวจสอบความเร็ว และเวลาทำงานของพนักงานขับรถ กล้องหน้ารถและอุปกรณ์แสดงความเร็วรถให้ผู้โดยสารทราบด้วย เป็นต้น ส่วนรถสามล้อเครื่องควรพิจารณาติดตั้งระบบห้ามล้อสำหรับล้อหน้าด้วย

ตารางที่ ๘ อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘ (ทั้งประเทศ)

ประเภทรถ	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)				สัดส่วนประเภทรถ พ.ศ. ๒๕๕๘	เปรียบเทียบ ๒๕๕๘/ ๒๕๕๗
	พ.ศ. ๒๕๕๕	พ.ศ. ๒๕๕๖	พ.ศ. ๒๕๕๗	พ.ศ. ๒๕๕๘		
รถแท็กซี่	๒,๘๘๖	๒,๓๔๒	๒,๐๘๘	๒,๓๑๘	๕๒.๗๗%	+๑๑.๐๑%
รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้)	๘๘๘	๙๓๖	๘๓๕	๙๙๐	๒๒.๕๔%	+๑๘.๕๖%
รถโดยสารขนาดใหญ่	๙๕๙	๗๖๘	๗๐๑	๘๔๕	๑๙.๒๔%	+๒๐.๕๔%
รถสามล้อเครื่อง	๒๘๖	๒๗๓	๒๒๖	๒๔๐	๕.๔๖%	+๖.๑๙%
รวม	๕,๐๑๙	๔,๓๑๙	๓,๘๕๐	๔,๓๙๓	๑๐๐.๐๐%	+๑๔.๑๐%

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

รูปที่ ๘ อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘ (ทั้งประเทศ)





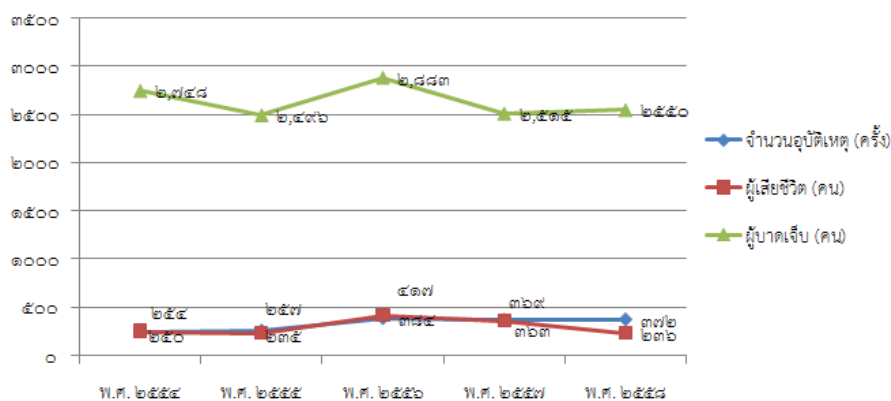
การศึกษารวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะของกรมการขนส่งทางบกในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ๓๗๒ ครั้ง และมูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสรุปได้ว่า เกิดจากการขับรถเร็วเกินกำหนด จำนวน ๙๐ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๑๙ (ความเร็วของรถโดยสาร ร้อยละ ๑๔.๗๘ และคู่มือขับขี่เร็ว ร้อยละ ๙.๔๑) ดังนั้น จึงควรกำหนดมาตรการในการควบคุมความเร็วของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ โดยการติดตั้งระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (Global Positioning System) หรือ GPS กล้องหน้ารถและหน้าปัดแสดงความเร็วให้ผู้โดยสารทราบ และควรตรวจสอบอุปกรณ์ส่วนควบของรถ โดยเฉพาะสภาพยางรถโดยสาร เพราะที่ผ่านมาอุบัติเหตุเนื่องจากฝนตกถนนลื่นมากถึง ๒๙ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๗.๘

ตารางที่ ๙ อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (คนนาคม)

รายการ	พ.ศ. ๒๕๕๔	พ.ศ. ๒๕๕๕	พ.ศ. ๒๕๕๖	พ.ศ. ๒๕๕๗	พ.ศ. ๒๕๕๘
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	๒๕๐	๒๕๗	๓๘๔	๓๖๙	๓๗๒
ผู้เสียชีวิต (คน)	๒๕๔	๒๓๕	๔๑๗	๓๖๓	๒๓๖
ผู้บาดเจ็บ (คน)	๒,๗๔๘	๒,๔๙๖	๒,๘๘๓	๒,๕๑๕	๒,๕๕๐

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

รูปที่ ๙ อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (คนนาคม)

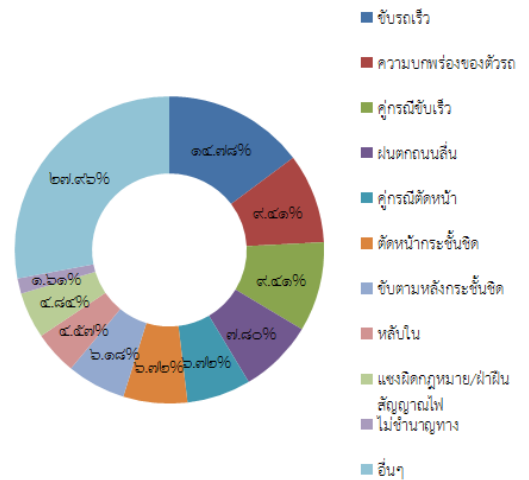




ตารางที่ ๑๐ อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะจำแนกตามมูลเหตุสันนิษฐาน พ.ศ. ๒๕๕๘

มูลเหตุสันนิษฐาน	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	ร้อยละ
ขับรถเร็วเกินกำหนด	๕๕	๑๔.๗๘
คูกรณีขับรถเร็ว	๓๕	๙.๔๑
ความบกพร่องของตัวรถ	๓๕	๙.๔๑
ฝนตกถนนลื่น	๒๙	๗.๘๐
คูกรณีตัดหน้า	๒๕	๖.๗๒
ตัดหน้ากระชั้นชิด	๒๕	๖.๗๒
ขับตามหลังกระชั้นชิด	๒๓	๖.๑๘
หลับใน	๑๗	๔.๕๗
แข่งผิดกฎหมาย/ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	๑๘	๔.๘๔
ไม่ชำนาญทาง	๖	๑.๖๑
อื่นๆ	๑๐๔	๒๗.๙๖
รวม	๓๗๒	๑๐๐.๐๐

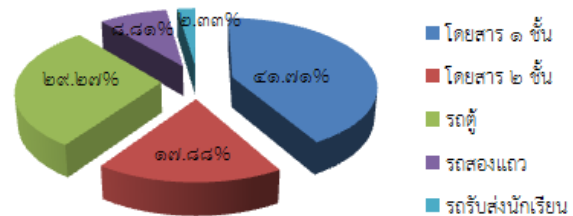
ที่มา : กรมการขนส่งทางบก



ตารางที่ ๑๑ ประเภทรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. ๒๕๕๘

ประเภทรถ	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ร้อยละ
โดยสาร ๑ ชั้น	๑๖๑	๔๑.๗๑
โดยสาร ๒ ชั้น	๖๙	๑๗.๘๘
รถตู้	๑๑๓	๒๙.๒๗
รถสองแถว	๓๔	๘.๘๑
รถรับส่งนักเรียน	๙	๒.๓๓
โดยสาร ๑ ชั้น	๑๖๑	๔๑.๗๑
โดยสาร ๒ ชั้น	๖๙	๑๗.๘๘
รถตู้	๑๑๓	๒๙.๒๗
รถสองแถว	๓๔	๘.๘๑
รวม	๓๘๖	๑๐๐.๐๐

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก





๒.๔ ตัวชี้วัดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน

ตัวชี้วัดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

๑) อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน ของประเทศไทยในช่วง พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๕๘ มีแนวโน้มลดลง โดยใน พ.ศ. ๒๕๕๘ ค่าตัวชี้วัดทั่วประเทศมีอัตรา ๙.๕๔ สำหรับถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น มีอัตรา ๓.๗๒

๒) อัตราการเสียชีวิตต่อรถจดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คัน ของประเทศไทยในช่วง พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๕๘ มีทิศทางสอดคล้องกับอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน โดยใน พ.ศ. ๒๕๕๘ มีค่าตัวชี้วัดทั่วประเทศในอัตรา ๑.๗๑ สำหรับถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมมีอัตรา ๐.๖๗

๓) ดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนของประเทศไทยในช่วง พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๕๘ มีแนวโน้มลดลงตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๕๔ เป็นต้นมา แต่ยังคงอยู่ในระดับความรุนแรงที่สูง โดยใน พ.ศ. ๒๕๕๘ ทั่วประเทศมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ ๒๐.๘๖ สำหรับถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ ๑๔.๖๖

๔) การสำรวจอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัย^๑ ของผู้ใช้รถยนต์ในประเทศไทย โดยมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนครั้งล่าสุด พ.ศ. ๒๕๕๔ มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินถึงสถานการณ์ปัจจุบันเกี่ยวกับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์ สำหรับเป็นข้อมูลพื้นฐานในการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของมาตรการที่มุ่งเน้นให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัยมากยิ่งขึ้น โดยดำเนินการควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมาย การรณรงค์และประชาสัมพันธ์ ด้วยวิธีการสังเกต (Observational Survey) พฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์จำนวนทั้งสิ้น ๑,๐๖๔,๘๒๘ คน แบ่งเป็นผู้ขับขี่ ๗๖๓,๘๖๑ คน และผู้โดยสารตอนหน้า ๓๐๐,๙๖๗ คน ดำเนินการสำรวจครอบคลุมพื้นที่ ๗๗ จังหวัดทั่วประเทศ โดยมีผลการสำรวจอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์ในประเทศไทยในภาพรวมทั้งประเทศ สำหรับ พ.ศ. ๒๕๕๔ มีผู้ขับขี่คาดเข็มขัดนิรภัยร้อยละ ๕๘ และผู้โดยสารตอนหน้าคาดเข็มขัดนิรภัยร้อยละ ๔๐

๕) การสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัย^๒ ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย โดยมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนครั้งล่าสุด พ.ศ. ๒๕๕๗ มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินถึงสถานการณ์ปัจจุบันเกี่ยวกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั้งในระดับประเทศและระดับจังหวัดสำหรับเป็นข้อมูลพื้นฐานในการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของมาตรการที่มุ่งเน้นให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยมากยิ่งขึ้น ทั้งในการบังคับใช้กฎหมายและการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๕๓ เป็นต้นมา โดยอาศัยวิธีการสังเกต (Observational Survey) พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์บนท้องถนนสำหรับ พ.ศ. ๒๕๕๗ ได้ทำการสำรวจกลุ่มตัวอย่างจำนวน ๑,๕๖๒,๗๗๒ คน แบ่งออกเป็นผู้ขับขี่ ๑,๑๔๑,๒๔๙ คน และผู้โดยสาร ๔๒๑,๕๒๓ คน ดำเนินการครอบคลุมพื้นที่ ๗๗ จังหวัดทั่วประเทศ โดยเริ่มเดือนพฤษภาคม – ธันวาคม ๒๕๕๗ ผลการสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยภาพรวมทั้งประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๗ มีผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ ๕๑ และผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยร้อยละ ๑๙

รายละเอียดข้อมูลดังกล่าวข้างต้นปรากฏตามตารางที่ ๑๑ ถึง ๑๕

^๑ รายงานการรายงานผลสำรวจ “อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔” โดยมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ^๒ รายงานผลการสำรวจ “อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๗” โดยมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน

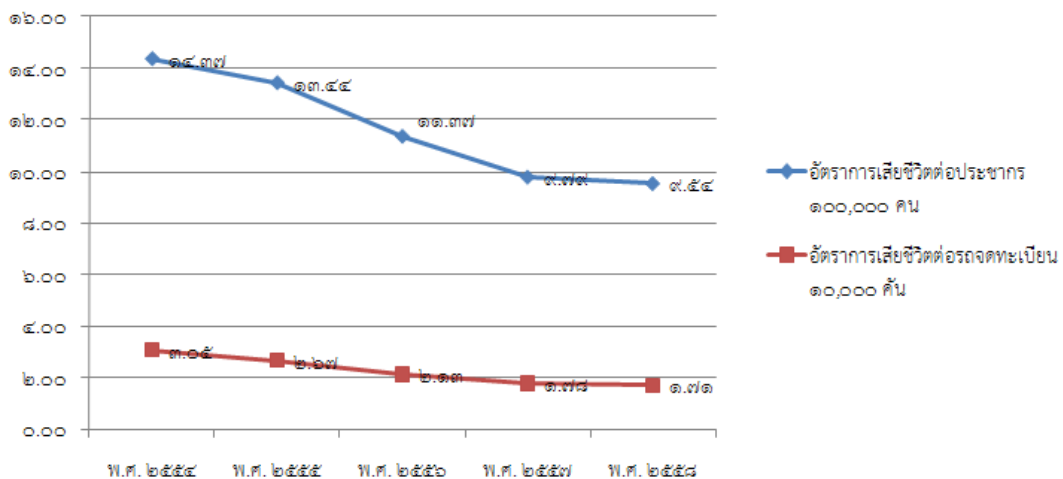


ตารางที่ ๑๑ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางถนนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน และอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางถนนต่อรถจดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คัน ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๒ - ๒๕๕๗

รายการ	พ.ศ. ๒๕๕๔	พ.ศ. ๒๕๕๕	พ.ศ. ๒๕๕๖	พ.ศ. ๒๕๕๗	พ.ศ. ๒๕๕๘
ผู้เสียชีวิต (คน)	๙,๒๐๕	๘,๖๖๐	๗,๓๖๔	๖,๓๗๔	๖,๒๖๘
ประชากร (คน)	๖๔,๐๗๖,๐๓๓	๖๔,๔๕๖,๖๙๕	๖๔,๗๘๕,๙๐๙	๖๕,๑๒๔,๗๑๖	๖๕,๗๒๙,๐๙๘
รถจดทะเบียน (คัน)	๓๐,๑๙๔,๙๓๗	๓๒,๔๗๖,๙๗๗	๓๔,๖๒๔,๔๐๖	๓๕,๘๓๕,๑๘๐	๓๖,๗๓๑,๐๒๓
อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน	๑๔.๓๗	๑๓.๔๔	๑๑.๓๗	๙.๗๙	๙.๕๔
อัตราการเสียชีวิตต่อรถจดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คัน	๓.๐๕	๒.๖๗	๒.๑๓	๑.๗๘	๑.๗๑

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, กรมการปกครอง, กรมการขนส่งทางบก

รูปที่ ๑๑ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางถนนต่อประชากร ๑๐๐, ๐๐๐ คน และอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางถนนต่อรถจดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คัน ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘



อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน และอัตราการเสียชีวิตต่อรถจดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คันทั่วประเทศมีแนวโน้มลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

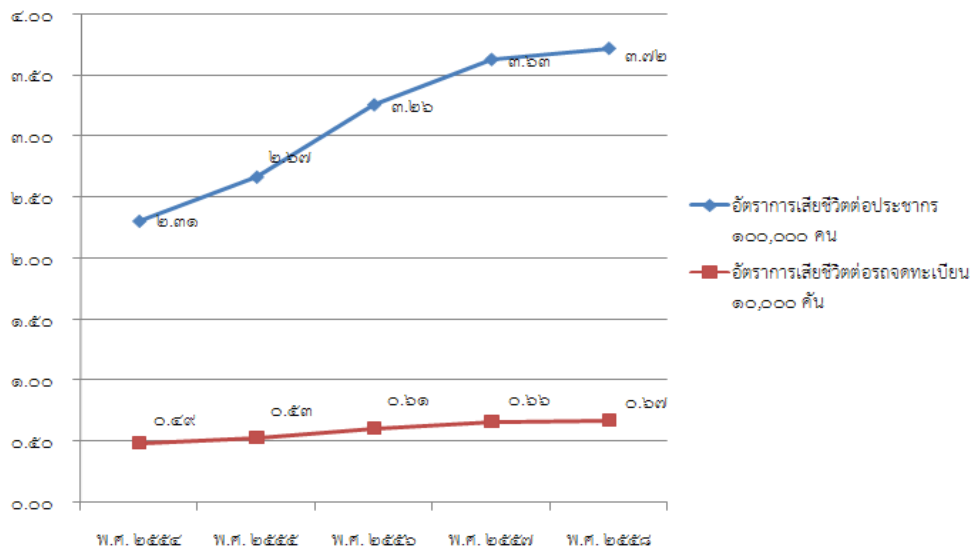


ตารางที่ ๑๒ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน และอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนต่อรถจดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คัน ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘

รายการ	พ.ศ. ๒๕๕๔	พ.ศ. ๒๕๕๕	พ.ศ. ๒๕๕๖	พ.ศ. ๒๕๕๗	พ.ศ. ๒๕๕๘
ผู้เสียชีวิต (คน)	๑,๔๘๑	๑,๗๑๘	๑,๙๔๖	๒,๒๙๕	๒,๔๔๔
ประชากร (คน)	๖๔,๐๗๖,๐๓๓	๖๔,๔๕๖,๖๙๕	๖๔,๗๘๕,๙๐๙	๖๕,๑๒๔,๗๑๖	๖๕,๗๒๙,๐๙๘
รถจดทะเบียน (คัน)	๓๐,๑๙๔,๙๓๗	๓๒,๔๗๖,๙๗๗	๓๔,๖๒๔,๔๐๖	๓๕,๘๓๕,๑๘๐	๓๖,๗๓๑,๐๒๓
อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน	๒.๓๑	๒.๖๗	๓.๐๐	๓.๕๒	๓.๗๒
อัตราการเสียชีวิตต่อรถจดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คัน	๐.๔๙	๐.๕๓	๐.๕๖	๐.๖๔	๐.๖๗

ที่มา : ระบบรายงานอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย (TRAMS) ของกระทรวงคมนาคม, กรมการปกครอง, กรมการขนส่งทางบก

รูปที่ ๑๒ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน และอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนต่อรถจดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คัน ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๒ - ๒๕๕๘



อย่างไรก็ตาม แม้ว่าอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน บนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น แต่เมื่อเทียบกับอัตราการเสียชีวิตต่อรถจดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คัน จะมีอัตราคงที่อยู่ระหว่าง ๐.๕๕-๐.๖๔

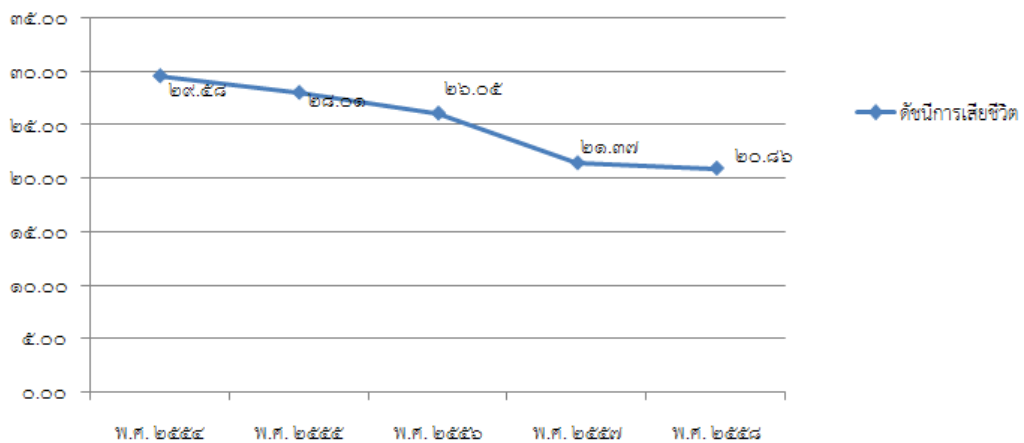


ตารางที่ ๑๓ ดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘

รายการ	พ.ศ. ๒๕๕๔	พ.ศ. ๒๕๕๕	พ.ศ. ๒๕๕๖	พ.ศ. ๒๕๕๗	พ.ศ. ๒๕๕๘
ผู้เสียชีวิต (คน)	๙,๒๐๕	๘,๖๖๐	๗,๓๖๔	๖,๓๗๔	๖,๒๖๘
ผู้บาดเจ็บ (คน)	๒๑,๙๑๗	๒๒,๒๕๗	๒๐,๙๐๖	๒๓,๔๔๘	๑๘,๑๖๐
รวม (คน)	๓๑,๑๒๒	๓๐,๙๑๗	๒๘,๒๗๐	๒๙,๘๒๒	๓๐,๐๕๒
ดัชนีการเสียชีวิต (ร้อยละ)	๒๙.๕๘	๒๘.๐๑	๒๖.๐๕	๒๑.๓๗	๒๐.๘๖

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

รูปที่ ๑๓ ดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘



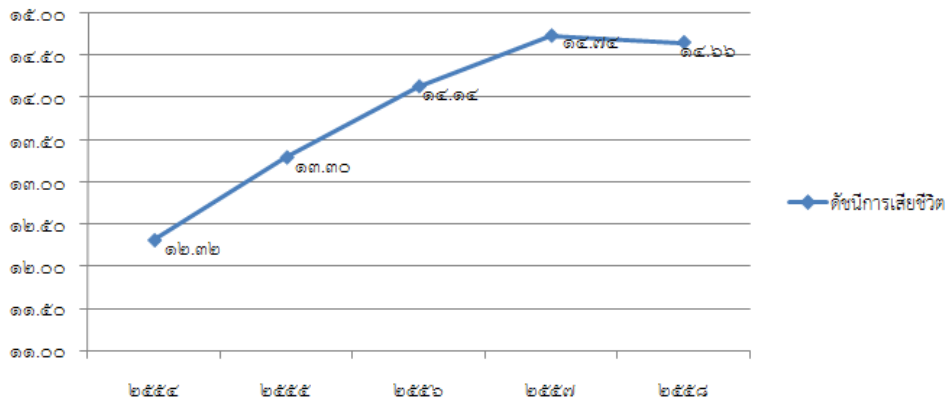


ตารางที่ ๑๔ ดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘

รายการ	พ.ศ. ๒๕๕๔	พ.ศ. ๒๕๕๕	พ.ศ. ๒๕๕๖	พ.ศ. ๒๕๕๗	พ.ศ. ๒๕๕๘
ผู้เสียชีวิต (คน)	๑,๔๘๑	๑,๗๑๘	๑,๙๔๖	๒,๒๙๕	๒,๔๔๔
ผู้บาดเจ็บ (คน)	๑๐,๕๔๔	๑๑,๑๙๘	๑๑,๘๑๕	๑๓,๒๗๙	๑๔,๒๒๒
รวม (คน)	๑๒,๐๒๕	๑๒,๙๑๖	๑๓,๗๖๑	๑๕,๕๗๔	๑๖,๖๖๖
ดัชนีการเสียชีวิต (ร้อยละ)	๑๒.๓๒	๑๓.๓๐	๑๔.๑๔	๑๔.๗๔	๑๔.๖๖

ที่มา : ระบบรายงานอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย (TRAMS) ของกระทรวงคมนาคม

รูปที่ ๑๔ ดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘



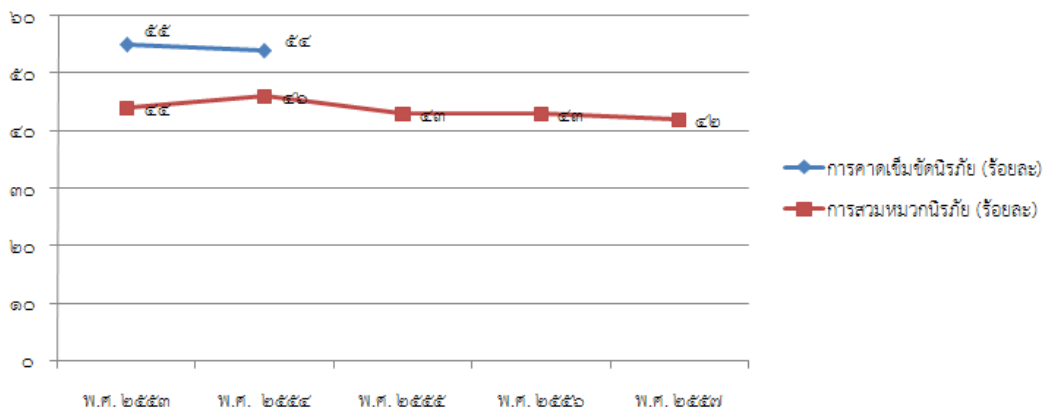


ตารางที่ ๑๕ ผลการสำรวจอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๔ และอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗

รายการ	พ.ศ. ๒๕๕๓	พ.ศ. ๒๕๕๔	พ.ศ. ๒๕๕๕	พ.ศ. ๒๕๕๖	พ.ศ. ๒๕๕๗
อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์					
◆ รวมผู้ขับขี่และผู้โดยสารตอนหน้า	๕๕%	๕๔%	-	-	-
◆ ผู้ขับขี่	๖๑%	๕๘%	-	-	-
◆ ผู้โดยสารตอนหน้า	๔๒%	๔๐%	-	-	-
อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์					
◆ รวมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร	๔๔%	๔๖%	๔๓%	๔๓%	๔๒%
◆ ผู้ขับขี่	๕๓%	๕๔%	๕๒%	๕๑%	๕๑%
◆ ผู้โดยสาร	๑๙%	๒๔%	๒๐%	๑๙%	๑๙%

ที่มา : รายงานผลสำรวจ “อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔” และรายงานผลการสำรวจ “อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๗” โดยมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน

รูปที่ ๑๕ ผลการสำรวจอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๔ และอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗





บทที่ ๓

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

๓.๑ บทสรุป

อุบัติเหตุการจราจรทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน โดยเฉพาะกรณีรถโดยสารสาธารณะ เมื่อเกิดอุบัติเหตุมักจะมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก ซึ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากปัจจัยหลัก ๓ ประการ คือ ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม

๓.๑.๑ ผู้ขับขี่

พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ประมาทไม่เหมาะสม ไม่เคารพกฎจราจร ไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนและที่สำคัญ คือ การขาดจิตสำนึกในความปลอดภัยต่อตนเองและสังคม เช่น การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด ไม่สามารถควบคุมรถได้เมื่อเกิดเหตุการณ์เฉพาะหน้า ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด หรือแซงในที่คับขัน ขับรถติดต่อกันเป็นระยะเวลานานเป็นผลทำให้ร่างกายอ่อนเพลียหรือหลับใน และขับรถไม่ชำนาญทาง

๓.๑.๒ ยานพาหนะ

สภาพของรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถโดยสารที่มีอายุการใช้งานสูง มีการดัดแปลงด้วยการเพิ่มที่นั่งผู้โดยสาร รวมทั้งติดตั้งระบบแก๊สเป็นเชื้อเพลิง ซึ่งส่งผลให้น้ำหนักรวมและความสมดุลของน้ำหนักตัวรถเปลี่ยนแปลงจากตัวรถแบบเดิม ซึ่งอาจมีผลโดยตรงต่อการควบคุมรถ การบังคับเลี้ยวจนเกิดเหตุการณ์ หลุดโค้ง ท้ายปัด ล้อลื่นไถล เป็นต้น รวมถึงการไม่ติดตั้งอุปกรณ์ที่จะช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุหรืออุปกรณ์ที่ติดตั้งไม่สามารถใช้งานได้จริง อาทิ เข็มขัดนิรภัย สภาพอุปกรณ์ส่วนควบของรถโดยสารสีทหรือ เช่น ระบบเบรกไม่ทำงาน ยางชำรุด เป็นต้น

๓.๑.๓ ถนนและสิ่งแวดล้อม

ลักษณะทางกายภาพของถนนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ ทางโค้งซึ่งไม่มีป้ายแจ้งเตือน ทางโค้งลงเนินที่มีความชันสูงและมีระยะทางยาว ทางแยกที่ไม่เหมาะสมและทางแยกไม่มีสัญญาณไฟจราจร ไหล่ถนนใช้งานไม่ได้ จุดกลับรถไม่เหมาะสม พื้นผิวถนนเสื่อมเป็นหลุมเป็นบ่อ ถนนแคบไม่เพียงพอกับปริมาณรถ เป็นต้น นอกจากนี้จากถนนแล้วสภาพแวดล้อมยังเป็นปัจจัยร่วมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ด้วยเช่นกัน โดยส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในกรณีฝนตก ถนนลื่นทำให้ไม่สามารถควบคุมรถได้ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ

ส่วนปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ก่อให้เกิดความรุนแรงของอุบัติเหตุ คือ โครงสร้างของตัวรถและเก้าอี้ผู้โดยสารที่ไม่มีความแข็งแรงเพียงพอ การไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์ การไม่มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสารและการไม่ให้ความสำคัญกับการใช้เข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสาร นอกจากนี้ วัตถุข้างทางยังส่งผลต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุ เช่น เสาไฟฟ้า ป้ายข้างทาง และต้นไม้ข้างทาง เป็นต้น



๓.๒ ข้อเสนอแนะ

๓.๒.๑ ข้อเสนอแนะเพื่อการบริหารจัดการข้อมูล

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนควรร่วมมือกันกำหนดให้มีระบบจัดเก็บข้อมูลที่เป็นมาตรฐานเดียวกันและใช้ร่วมกันได้ เพื่อให้การรวบรวมข้อมูลที่สำคัญมีความชัดเจนและเป็นเอกภาพ ทั้งนี้ ควรระบุหมายเลขประจำตัวประชาชน ๑๓ หลัก เพื่อใช้ในการตรวจสอบความซ้ำซ้อนของข้อมูลได้ เนื่องจากระบบข้อมูลเป็นหัวใจสำคัญในการผลักดันให้เกิดกระแสการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับชาติและการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การดำเนินงานเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน การจัดทำแผนงาน/โครงการที่ดีจะต้องอาศัยข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วน เพื่อให้รู้แนวโน้มความรุนแรงของปัญหา ทำให้ทราบถึงสาเหตุและปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม แต่ในปัจจุบันข้อมูลจำนวนผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิตแตกต่างกันและไม่มีข้อมูลจากหน่วยงานใดที่มีความครอบคลุมครบถ้วนทำให้ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยไม่เป็นที่น่าเชื่อถือ ขณะนี้ได้มีความพยายามบูรณาการข้อมูลผู้เสียชีวิต พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๕๗ จากแหล่งข้อมูล ๓ ฐาน ได้แก่ ฐานข้อมูลมรณะบัตรและหนังสือรับรองการตายจากกระทรวงสาธารณสุข ฐานข้อมูลระบบ E-claim จากบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และฐานข้อมูลระบบ Polis จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งผลจากการบูรณาการข้อมูล ๓ ฐาน ดังกล่าวได้ข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยใกล้เคียงกับการประมาณการขององค์การอนามัยโลก (WHO)

ดังนั้นในส่วนของการจัดเก็บข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมควรให้ความสำคัญกับรายละเอียดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายโดยให้ระบุหมายเลขบัตรประชาชนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ วัน เวลาและสถานที่เกิดเหตุ เพื่อสามารถนำมาใช้ประโยชน์ร่วมกันได้อย่างเต็มที่

๓.๒.๒ ข้อเสนอแนะเพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ

๑) ปัจจัยด้านคน

๑.๑) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรสนับสนุนการจัดกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมและจูงใจให้ผู้ขับรถโดยเฉพาะ รถโดยสารสาธารณะปฏิบัติตามกฎจราจร และขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด เช่น โครงการขับรถถูกกฎ ช่วยลดอุบัติเหตุเป็นศูนย์

๑.๒) กรมการขนส่งทางบก บริษัท ขนส่ง จำกัด และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ควรทบทวนชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ พนักงานขับรถต้องขับรถติดต่อกันไม่เกินสี่ชั่วโมงเว้นแต่ได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็สามารถให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน

๑.๓) กรมการขนส่งทางบก ควรมีการพัฒนาผู้ขับรถโดยสารสาธารณะอย่างมืออาชีพ โดยต้องผ่านการฝึกอบรมการขับขี่ มีใบอนุญาตขับขี่อย่างถูกต้องตามประเภทรถที่ใช้ มีทักษะในการขับขี่รถโดยสารและชำนาญเส้นทางที่ขับขี่โดยเฉพาะ

๑.๔) กรมการขนส่งทางบก บริษัท ขนส่ง จำกัด และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ควรเข้มงวดให้มีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถบรรทุก ก่อนการปฏิบัติหน้าที่ทุกครั้ง

๑.๕) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ พนักงานขับรถ พนักงานประจำรถเพื่อให้ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่กำหนดอย่างเคร่งครัดและจริงจัง

๑.๖) ผลักดันให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมเข้มงวดการปฏิบัติตามกฎจราจร โดยมีมาตรการด้านองค์กรในการลงโทษผู้ที่กระทำผิดกฎจราจรต่างๆ เช่น เมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด เป็นต้น



๒) ปัจจัยด้านยานพาหนะ

๒.๑) ควรเข้มงวดในเรื่องการตรวจสภาพรถทั้งรถยนต์ส่วนบุคคล และรถโดยสารสาธารณะ การดัดแปลงเพิ่มที่นั่งของรถโดยสารสาธารณะ และต้องไม่บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่าจำนวนที่นั่งผู้โดยสาร

๒.๒) ควรมีการควบคุมความเร็วของรถโดยสารสาธารณะโดยการใช้อุปกรณ์ในการเฝ้าติดตาม เช่น การติดตั้ง GPS ในรถโดยสารสาธารณะทุกคัน

๒.๓) ควรมีการเช็คสภาพรถที่จะให้บริการทุกครั้งก่อนออกเดินทาง

๒.๔) ควรเข้มงวดตรวจสอบการจดทะเบียนรถ โดยเฉพาะรถที่มีการดัดแปลงสภาพ เช่น รถที่ใช้รองรับคนพิการ รถโฆษณาประชาสัมพันธ์ เป็นต้น

๓) ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ควรดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๖ มกราคม ๒๕๕๘ ให้ตรวจสอบและดำเนินการปรับปรุงแก้ไขเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง รวมทั้งควรดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๓.๑) ปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงจุดอันตราย ตรวจสอบเครื่องหมายสัญญาณไฟจราจรให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งาน มีทัศนวิสัยในการมองเห็นที่ชัดเจน

๓.๒) ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วและป้ายเตือนอันตรายให้ชัดเจนก่อนถึงจุดทางแยก ทางโค้ง และจุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

๓.๓) หากมีการปรับปรุงถนนหรือก่อสร้างผิวจราจรและบริเวณโดยรอบ ต้องติดตั้งเครื่องหมายสัญญาณหรือป้ายเตือนก่อนถึงบริเวณดังกล่าวให้ชัดเจน

๓.๔) ควรติดตั้งป้ายเตือนทางเบี่ยงให้ถูกต้องและชัดเจน ติดตั้งไฟส่องสว่างและสัญญาณไฟกระพริบบริเวณทางเบี่ยง

๓.๕) ควรกำหนดเส้นทางเดินรถของรถโดยสาร ๒ ชั้น เช่น จำกัดความเร็ว ห้ามวิ่งในเส้นทางลาดชัน และทางขึ้นเขา เป็นต้น

๓.๖) ควรหมั่นตรวจสอบวัตถุอันตรายข้างทาง เช่น หมันดูแลตัดกิ่งไม้บริเวณข้างทาง และบริเวณข้างทางต้องไม่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ รวมทั้งตรวจสอบทัศนวิสัยในการมองเห็นบริเวณทางแยก หากพบสิ่งกีดขวางการมองเห็นให้เคลื่อนย้ายออกไปจากบริเวณดังกล่าว เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน

๓.๗) เพิ่มมาตรการความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน สถานพยาบาล สถานที่ราชการ และตลาด เช่น การจัดทำทางข้าม การติดตั้งป้ายเตือนและไฟสัญญาณเตือน เป็นต้น

๓.๒.๓ ข้อเสนอแนะเพื่อลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ

๑) รมรณรงค์และกวดขันการบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์อย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยการสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานจะสามารถลดความเสี่ยงจากการเสียชีวิตได้ถึงร้อยละ ๔๐ และการลดบาดเจ็บที่รุนแรงบริเวณศีรษะได้มากกว่าร้อยละ ๗๐

๒) รมรณรงค์ให้ผู้ขับขี่ใช้ถนน ผู้โดยสาร พนักงานขับรถและพนักงานประจำรถคาดเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่งตามกฎหมายบังคับ ทั้งนี้ การคาดเข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดความเสี่ยงจากการเสียชีวิตของผู้โดยสารที่นั่งด้านหน้าได้ถึงร้อยละ ๔๐ - ๖๕ และผู้โดยสารที่นั่งด้านหลังได้ถึงร้อยละ ๒๐ - ๗๕



๓) รถโดยสารสาธารณะ โดยเฉพาะรถประจำทางปรับอากาศที่เดินทางระหว่างจังหวัดหรือข้ามจังหวัด ต้องจัดให้มีเข็มขัดนิรภัยแก่ผู้โดยสารทุกที่นั่ง และพนักงานประจำรถควรแนะนำผู้โดยสารให้คาดเข็มขัดนิรภัยทุกคน การที่ผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัยหากรถเกิดอุบัติเหตุขึ้นจะทำให้ร่างกายของผู้โดยสารไม่หลุดจากที่นั่งไปชนกระแทกกับผู้โดยสารคนอื่นหรือวัสดุสิ่งของต่างๆ ภายในรถหรือกระเด็นออกจากตัวรถจะช่วยลดความสูญเสียที่เกิดจากการบาดเจ็บและเสียชีวิตได้เป็นอย่างดี

๔) พนักงานประจำรถควรแนะนำชี้แจงผู้โดยสารถึงวิธีปฏิบัติตนทั้งในภาวะปกติและในกรณีที่มีการเกิดเหตุฉุกเฉิน เช่น ไฟไหม้ในห้องโดยสาร

๕) รมรณรงค์และออกกฎบังคับให้มีที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กในรถ เนื่องจากการมีที่นั่งพิเศษจะสามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้ร้อยละ ๕๔ -๘๐ สำหรับเด็กเล็ก และประมาณร้อยละ ๗๐ สำหรับทารก

๖) ควบคุมความเร็วในการขับขี่ โดยการติดตั้งกล้องอัตโนมัติ สามารถตรวจจับได้ตลอด ๒๔ ชั่วโมง ซึ่งจะช่วยลดภาระของเจ้าหน้าที่และตรวจจับในพื้นที่เสี่ยงได้อย่างถาวร โดยคาดว่าจะสามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนได้ถึงร้อยละ ๑๐ - ๓๙

อนึ่ง การลดปัญหาและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจะบรรลุความสำเร็จตามเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ที่กำหนดให้มี “อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยต้องลดลงครึ่งหนึ่ง หรือในอัตราที่ต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน” ได้ นั้น จำเป็นต้องได้รับความร่วมมืออย่างดียิ่งจากผู้ใช้รถใช้ถนนและความมุ่งมั่นในการทำงานแบบบูรณาการร่วมกันอย่างต่อเนื่องของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อหล่อหลอมเข้าด้วยกันจนเกิดเป็นพลังขับเคลื่อนที่สามารถผลักดันผลลัพธ์ไปสู่เป้าหมายดังกล่าวข้างต้นได้