



# รายงานการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน ประจำปี 2555

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร  
สำนักแผนความปลอดภัย กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย  
ตุลาคม 2556

## คำนำ

กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย สำนักแผนความปลอดภัยความปลอดภัย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดทำรายงานวิเคราะห์อุบัติเหตุที่เกิดบนทางหลวง ทางหลวงชนบท และรถโดยสารสาธารณะ ประจำปี 2555 โดยได้ศึกษารวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท รายงานอุบัติเหตุบนถนนของประเทศไทย (TRAMS) และกรมการขนส่งทางบก เพื่อวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุฯ พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุฯ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดทำแผนงาน/โครงการที่เกี่ยวกับความปลอดภัยบนทางหลวง ทางหลวงชนบทและผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ และกำหนดแนวทางในการจัดทำระเบียบ มาตรการ มาตรฐานด้านความปลอดภัยในเรื่องดังกล่าวต่อไป

หน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องข้อมูลเพิ่มเติมสามารถดาวน์โหลดข้อมูลได้ทาง <http://www.otp.go.th>  
หรือโทรศัพท์ 0 2215 1515 ต่อ 2022 โทรสาร 0 2216 3481

## สารบัญ

	หน้า
คำนำ	
สารบัญ	
<b>บทที่ 1 บทนำ</b>	
1.1 กล่าวนำ	1
1.2 วัตถุประสงค์	2
1.3 ข้อมูลทั่วไปของสายทางหลวง	3
1.4 ข้อมูลทั่วไปของสายทางหลวงชนบท	4
1.5 ข้อมูลสถิติโดยสารสาธารณะ	6
<b>บทที่ 2 สถานการณ์อุบัติเหตุ</b>	
2.1 สถิติอุบัติเหตุของประเทศไทย ปี 2551 - 2555	10
2.2 สถิติอุบัติเหตุบนถนนทางหลวงและทางหลวงชนบท ปี 2551 - 2555	12
2.3 สถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ ประจำปี 2555 ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	45
<b>บทที่ 3 การดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</b>	
3.1 นโยบายรัฐบาล (นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร)	43
3.2 นโยบายรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม (นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์)	43
3.3 กรมทางหลวง	44
3.4 กรมทางหลวงชนบท	56
3.5 กรมการขนส่งทางบก	59
<b>บทที่ 4 บทสรุปและข้อเสนอแนะ</b>	
4.1 บทสรุป	60
4.2 ปัญหาอุปสรรค	61
4.3 ข้อเสนอแนะ	61

## สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 ประเภททางหลวงแผ่นดิน	3
ตารางที่ 2 ปริมาณการเดินทางบนทางหลวง	3
ตารางที่ 3 ประเภทผิวทางของทางหลวงชนบท	4
ตารางที่ 4 ปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบท	4
ตารางที่ 5 สายทางที่มีปริมาณจราจรสูงสุด 10 ลำดับแรก	4
ตารางที่ 6 สายทางที่มีปริมาณรถจักรยานยนต์สูงสุด 10 ลำดับแรก	5
ตารางที่ 7 สายทางที่มีปริมาณรถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป สูงสุด 10 ลำดับแรก	5
ตารางที่ 8 จำนวนรถโดยสารแยกตามมาตรฐานรถ และประเภทการจดทะเบียนที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	6
ตารางที่ 9 สถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	8
ตารางที่ 10 สถิติอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย ปี 2551 - 2555	10
ตารางที่ 11 สถิติประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุของประเทศไทย ปี 2551 - 2555	11
ตารางที่ 12 สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวง ปี 2551 - 2555	12
ตารางที่ 13 สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวง ปี 2555 จำแนกรายเดือน	13
ตารางที่ 14 มูลเหตุสันนิษฐานในการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง	14
ตารางที่ 15 ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง	16
ตารางที่ 16 จำนวนมูลค่าความเสียหายในทรัพย์สินในปี 2555	17
ตารางที่ 17 แสดงอุบัติเหตุบนทางหลวงจำแนกตามประเภททางหลวง	18
ตารางที่ 18 แสดงจำนวนอุบัติเหตุบนทางหลวงจำแนกตามรายภาค	19
ตารางที่ 19 อุบัติเหตุบนสายทางแยกตามรายจังหวัด	20
ตารางที่ 20 แสดงลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ	25
ตารางที่ 21 แสดงช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุบนสายทาง	26
ตารางที่ 22 สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงเปรียบเทียบทั้งปี ช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์	27
ตารางที่ 23 สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท ปี 2551 - 2555	28
ตารางที่ 24 อุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท ปี 2555	29
ตารางที่ 25 จังหวัดที่มีอุบัติเหตุมากที่สุด 10 อันดับแรกบนถนนทางหลวงชนบท ปี 2555	30

## สารบัญชตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 26 จำนวนอุบัติเหตุจำแนกลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนทางหลวงชนบท ปี 2555	30
ตารางที่ 27 ลักษณะของอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท ปี 2555	31
ตารางที่ 28 มูลเหตุสันนิษฐานของอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท ปี 2555	32
ตารางที่ 29 จำนวนอุบัติเหตุ จำแนกตามสภาพอากาศขณะเกิดอุบัติเหตุ ปี 2555	33
ตารางที่ 30 จำนวนอุบัติเหตุ จำแนกตามคนเดินเท้าหรือรถยนต์ที่เกี่ยวข้องในการเกิดอุบัติเหตุ ปี 2555	33
ตารางที่ 31 เปรียบเทียบอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2551 – 2555	34
ตารางที่ 32 อุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555	35
ตารางที่ 33 จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555	35
ตารางที่ 34 จำนวนผู้เสียชีวิตแยกตามเพศในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555	36
ตารางที่ 35 จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บแยกตามเพศในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555	36
ตารางที่ 36 สาเหตุเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555	36
ตารางที่ 37 รถที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555	37
ตารางที่ 38 ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555	37
ตารางที่ 39 จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555	37
ตารางที่ 40 เปรียบเทียบอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2551 – 2555	38
ตารางที่ 41 อุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555	39
ตารางที่ 42 จำนวนผู้เสียชีวิตแยกตามเพศในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555	39
ตารางที่ 43 จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บแยกตามเพศในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555	39
ตารางที่ 44 สาเหตุเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555	40
ตารางที่ 45 รถที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555	40
ตารางที่ 46 ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555	41
ตารางที่ 47 อุบัติเหตุบนสายทางของกรมทางหลวงชนบททั้งปี เปรียบเทียบเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555	41
ตารางที่ 48 สถิติอุบัติเหตุของประเทศไทย ปี 2551 - 2555	42
ตารางที่ 49 สถิติอุบัติเหตุทั่วประเทศ บนทางหลวงและบนทางหลวงชนบท ปี 2554 - 2555	44

## สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 50 สถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะประจำปี 2555 ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	45
ตารางที่ 51 สถิติอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามประเภทรถและประเภทถนน (คน/คัน) ประจำปี 2555 จากระบบ TRAMS	47
ตารางที่ 52 จำนวนอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ ประจำปี 2555 ของกรมการขนส่งทางบก	48
ตารางที่ 53 มูลเหตุสำนึกพื้นฐานของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ ประจำปี 2555 ของกรมการขนส่งทางบก	51
ตารางที่ 54 งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ 2555 ของกรมทางหลวง	56
ตารางที่ 55 แสดงสรุปการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนทางหลวง	57
ตารางที่ 56 แสดงการสรุปจำนวนไฟฟ้าแสงสว่าง	58
ตารางที่ 57 แสดงจำนวนสัญญาณไฟจราจรบนทางหลวง	58
ตารางที่ 58 แสดงจำนวนสัญญาณไฟจราจรบนทางหลวงระบบไฟสัญญาณจราจรบนทางหลวง	60
ตารางที่ 59 แสดงจำนวนราวกันอันตรายบนทางหลวง	60
ตารางที่ 60 แสดงจำนวนสะพานลอยคนเดินข้ามบนทางหลวง	61
ตารางที่ 61 มาตรการอำนวยความสะดวกที่บริเวณทางรถไฟตัดผ่านทางหลวง	64
ตารางที่ 62 แสดงจำนวนรถไฟตัดผ่านทางหลวง	65
ตารางที่ 63 บริเวณทางรถไฟตัดผ่านทางหลวง	66
ตารางที่ 64 บริเวณทางรถไฟต่างระดับรถไฟลอดใต้ทางหลวง	66
ตารางที่ 65 บริเวณทางรถไฟต่างระดับรถไฟข้ามทางหลวง	67
ตารางที่ 66 การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ จุดตัดทางรถไฟประจำปี 2555	67
ตารางที่ 67 งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ 2555 ของกรมทางหลวงชนบท	68
ตารางที่ 68 กรอบงบประมาณกิจกรรมอำนวยความสะดวก ปี 2555	68
ตารางที่ 69 ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยบนทางหลวงชนบท ปี 2555	70

## สารบัญรูปร่างภาพ

	หน้า
รูปที่ 1 แผนภูมิแสดงสัดส่วนรถโดยสารแยกตามมาตรฐานรถ และประเภทการจดทะเบียน	6
รูปที่ 2 แผนภูมิแสดงจำนวนรถโดยสารประจำทางแยกตามมาตรฐานรถ	7
รูปที่ 3 แผนภูมิแสดงจำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางแยกตามมาตรฐานรถ	7
รูปที่ 4 แผนภูมิแสดงจำนวนรถโดยสารส่วนบุคคลแยกตามมาตรฐานรถ	8
รูปที่ 5 แผนภูมิแสดงจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งรถโดยสาร	9
รูปที่ 6 สถิติอุบัติเหตุของประเทศไทย ปี 2551 - 2555	10
รูปที่ 7 สถิติประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุของประเทศไทย ปี 2551 - 2555	12
รูปที่ 8 สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวง ปี 2551 - 2555	12
รูปที่ 9 สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวง ปี 2555 จำแนกรายเดือน	14
รูปที่ 10 มูลเหตุสำนันิษฐานในการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง	15
รูปที่ 11 ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง	16
รูปที่ 12 แสดงจำนวนมูลค่าความเสียหายในทรัพย์สินในปี 2555	17
รูปที่ 13 แสดงอุบัติเหตุบนทางหลวงจำแนกตามประเภททางหลวง	18
รูปที่ 14 แสดงจำนวนอุบัติเหตุบนทางหลวงจำแนกตามรายภาค	19
รูปที่ 15 อุบัติเหตุบนสายทางแยกตามรายจังหวัด	22
รูปที่ 16 แสดงลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ	25
รูปที่ 17 แสดงช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุบนสายทาง	27
รูปที่ 18 อุบัติเหตุบนทางหลวงเปรียบเทียบทั้งปี เทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์	27
รูปที่ 19 สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท ปี 2551 - 2555	28
รูปที่ 20 อุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท ปี 2555	29
รูปที่ 21 จำนวนอุบัติเหตุจำแนกลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนทางหลวงชนบท ปี 2555	31
รูปที่ 22 ลักษณะของอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท ปี 2555	31
รูปที่ 23 มูลเหตุสำนันิษฐานของอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท ปี 2555	32
รูปที่ 24 จำนวนอุบัติเหตุ จำแนกตามสภาพอากาศขณะเกิดอุบัติเหตุ ปี 2555	33
รูปที่ 25 จำนวนอุบัติเหตุ จำแนกตามคนเดินเท้าหรือรถยนต์ที่เกี่ยวข้องในการเกิดเหตุ ปี 2555	34
รูปที่ 26 เปรียบเทียบอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2551 - 2555	34

## สารบัญรูปรูปภาพ (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 27 อุบัติเหตุบนทางหลวงช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555	35
รูปที่ 28 เปรียบเทียบอุบัติเหตุทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2551 – 2555	38
รูปที่ 29 อุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555	39
รูปที่ 30 สถิติอุบัติเหตุของประเทศไทย ปี 2551 - 2555	42
รูปที่ 31 สถิติอุบัติเหตุทั่วประเทศ บนทางหลวงและบนทางหลวงชนบท ปี 2554 - 2555	44
รูปที่ 32 สถิติผู้เสียชีวิตทั่วประเทศ บนทางหลวงและบนทางหลวงชนบท ปี 2554 - 2555	44
รูปที่ 33 สถิติผู้บาดเจ็บทั่วประเทศ บนทางหลวงและบนทางหลวงชนบท ปี 2554 - 2555	44
รูปที่ 34 แผนภูมิแสดงสัดส่วนประเภทของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน ประจำปี 2555 ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	46
รูปที่ 35 สถิติอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามประเภทรถประจำปี 2555 จากระบบ TRAMS	47
รูปที่ 36 สถิติอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามประเภทถนนประจำปี 2555 จากระบบ TRAMS	48
รูปที่ 37 จำนวนอุบัติเหตุทางถนน ผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ ประจำปี 2555 ของกรมการขนส่งทางบก	49
รูปที่ 38 จำนวนอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ ประจำปี 2555 ของกรมการขนส่งทางบก	49
รูปที่ 39 จำนวนผู้เสียชีวิตทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ ประจำปี 2555 ของกรมการขนส่งทางบก	50
รูปที่ 40 จำนวนผู้บาดเจ็บทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ ประจำปี 2555 ของกรมการขนส่งทางบก	50
รูปที่ 41 แสดงสัดส่วนมูลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารสาธารณะ ประจำปี 2555 ของกรมการขนส่งทางบก	51
รูปที่ 42 รถทัวร์สายกรุงเทพฯ – พะงัน	52
รูปที่ 43 รถทัวร์สายเชียงใหม่ – อุดรธานี	53
รูปที่ 44 รถทัวร์ 2 ชั้น สายกรุงเทพฯ – ศรีสะเกษ	54
รูปที่ 45 แสดงสรุปการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนทางหลวง	57
รูปที่ 46 แสดงสรุปจำนวนไฟฟ้าแสงสว่าง	58
รูปที่ 47 แสดงจำนวนสัญญาณไฟจราจรบนทางหลวง	59



## สารบัญรูปรูปภาพ (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 48 แสดงจำนวนสัญญาณไฟจราจรบนทางหลวงระบบไฟสัญญาณจราจร	60
รูปที่ 49 แสดงจำนวนราวกันอันตรายบนทางหลวง	61
รูปที่ 50 แสดงจำนวนสะพานลอยคนเดินข้ามบนทางหลวง	61
รูปที่ 51 กราฟแสดงจำนวนรถไฟตัดผ่านทางหลวง	65
รูปที่ 22 แสดงกรอบงบประมาณกิจกรรมอำนวยความสะดวกภัยปี 2555	69

## บทที่ 1

### บทนำ

\*\*\*\*\*

#### 1.1 กล่าวนำ

ปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางถนนถือเป็นต้นเหตุสำคัญประการหนึ่งซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม ตลอดจนนำมาซึ่งความสูญเสียและผลกระทบอย่างมากมายทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน ทำให้มีการบาดเจ็บและเสียชีวิตก่อนวัยอันควร พบว่า ในช่วง 7 ปีที่ผ่านมา ตั้งแต่ปี 2549-2555 มีผู้ใช้รถใช้ถนนประสบอุบัติเหตุเสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 10,326 คน บาดเจ็บ 50,988 คน โดยการศึกษามูลค่าความเสียหายของอุบัติเหตุในประเทศไทย ของกรมทางหลวง ได้ประมาณมูลค่าความสูญเสียทางการเงินที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทั้งหมดในปี พ.ศ. 2551 ไว้สูงถึง 232,000 ล้านบาท คิดเป็นอัตราร้อยละ 2.8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) โดยผลการวิจัยพบว่า ทุกครั้งที่มียุบัติเหตุร้ายแรงเกิดขึ้นในประเทศไทยถึงขั้นทำให้มีผู้เสียชีวิตนั้น ความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจะมีมูลค่าสูงถึง 5,300,000 บาทต่อครั้งโดยเฉลี่ย ส่วนอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดผู้บาดเจ็บถึงขั้นพิการนั้นมีมูลค่าสูงกว่าคือประมาณ 6,200,000 บาท โดยเฉลี่ย โดยการประมาณการนี้เกิดขึ้นจากการนำมูลค่าความสูญเสียทางแรงงานและผลผลิต ความสูญเสียคุณภาพชีวิตมาคำนวณรวมกับค่าใช้จ่ายทางการแพทย์ ซึ่งรวมไปถึงค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลฉุกเฉิน ค่ายาพยาบาล และค่าดูแลรักษา นอกจากนี้ แล้วยังคำนวณค่าใช้จ่ายในการสอบสวนของเจ้าพนักงานตำรวจ ค่าใช้จ่ายในการส่งคดีขึ้นศาล ค่าทนาย ค่าใช้จ่ายของบริษัทประกัน ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะและทรัพย์สินอื่นๆ เข้าไว้ด้วย ส่วนการจราจรที่ติดขัดอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ นั้น ก็ทำให้ผู้ประกอบการต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่สูงขึ้น โดยปัญหาดังกล่าวได้กลายเป็นข้อกั่วงลของรัฐบาล และหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางถนนที่ได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการแก้ไขปัญหาย่างเป็นระบบและจริงจัง และต้องมีความร่วมมือทั้งในระดับยุทธศาสตร์จนถึงระดับแผนงานเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดคือ การลดอัตราการสูญเสียและความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน

องค์การอนามัยโลกได้กล่าวไว้ว่า ในแต่ละวันผู้คนจำนวนมากกว่า 3,000 คนที่ต้องเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และได้มีการคาดการณ์ว่าระหว่างปี พ.ศ.2543-2563 การเสียชีวิตจากการจราจรจะลดลงประมาณ 30% ในประเทศที่มีรายได้สูง แต่จะเพิ่มขึ้นอย่างมากในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง ถ้าปราศจากการดำเนินการแก้ไขปัญหาก็เหมาะสม

สมัชชาสหประชาชาติในการประชุมครั้งที่ 64 เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2553 ได้รับรองคำประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก และประกาศให้ ปี พ.ศ. 2554 - 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) และเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกมีการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการ พร้อมทั้งกำหนดเป้าหมายการลดการเสียชีวิตในระดับที่ท้าทายให้เหมาะสมกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละประเทศเมื่อสิ้นสุดทศวรรษ โดยมีกรอบในการดำเนินงานที่สำคัญ 5 ประการ ดังนี้

- การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ (Building management capacity)
- การดำเนินการในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนนที่รองรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road design and network management)
- การดำเนินการเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถ (Influence vehicle safety design)
- การดำเนินการเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road user behavior)
- การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Improve post crash care)

ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติ ควรมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนวาระความปลอดภัยทางถนนของโลก คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จึงได้ดำเนินการพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนตามกรอบปฏิญญาออสโล ดังนี้

1.1.1 กำหนดให้การดำเนินการในช่วงทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ระหว่างปี พ.ศ. 2554 - 2563 ให้มีเป้าหมายตามมาตรฐานสากล คือ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยลดลงครึ่งหนึ่งหรือในอัตราที่ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน

1.1.2 กำหนดแนวทางการดำเนินงานใน “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการ ปี 2554 - 2563 จำนวน 8 ประการ ได้แก่

1) ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย

2) ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง

3) แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย โดยมีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด

4) ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

5) ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัยโดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก

6) พัฒนาศมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย

7) พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เพื่อให้การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

8) พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความแข็งแกร่งเพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบมีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

## 1.2 วัตถุประสงค์รายงานการวิเคราะห์อุบัติเหตุ 2555 มีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1.2.1 เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจจัดทำแผนงาน/โครงการที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน

1.2.2 เพื่อเสนอแนะแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดบนทางหลวง ทางหลวงชนบท และรถโดยสารสาธารณะ

1.2.3 เพื่อเสนอแนะแนวทางในการจัดทำระเบียบมาตรการ มาตรฐานด้านความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนนบนทางหลวง ทางหลวงชนบท และรถโดยสารสาธารณะ

### 1.3 ข้อมูลทั่วไปของสายทางหลวง

ในปี 2555 กรมทางหลวงมีทางหลวงในความรับผิดชอบทั่วประเทศ (ไม่รวมทางหลวงที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง) 51,613.208 กม. แบ่งเป็น

- ผิวคอนกรีต 2,646.623 กม.
- ผิวแอสฟัลท์ติดคอนกรีต 39,953.837 กม.
- ผิวแอสฟัลท์ 8,849.287 กม.
- ผิวลูกรัง 163.461 กม.

ตารางที่ 1 ประเภททางหลวงแผ่นดิน

ผิวจราจร	ประเภททางหลวงแผ่นดิน			ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	รวม
	สายประธาน	สายรอง	สายจังหวัด		
คอนกรีต	872.794	1078.268	585.429	110.132	2646.623
แอสฟัลท์ติดคอนกรีต	6339.791	9644.793	23789.966	179.287	39953.837
แอสฟัลท์	-	569.553	8279.734	-	8849.287
ลูกรัง	-	-	163.461	-	163.461
<b>รวม</b>	<b>7212.585</b>	<b>11292.614</b>	<b>32818.59</b>	<b>289.419</b>	<b>51613.208</b>

ที่มา กรมทางหลวง

#### 1.3.1 ปริมาณการเดินทางบนทางหลวง (คัน-กิโลเมตร)

ปริมาณการเดินทางทั้งประเทศ กรณีไม่รวมรถจักรยานยนต์ จำนวน 177,341,178,014 คัน-กิโลเมตร และกรณีรวมรถจักรยานยนต์มีปริมาณการเดินทางรวม 212,801,118,815 คัน-กิโลเมตร ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ปริมาณการเดินทางบนทางหลวง

ประเภทรถ	ประเภททางหลวงแผ่นดิน			ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	รวมทั้งหมด
	สายประธาน	สายรอง	สายจังหวัด		
รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	18,475,997,583	16,477,705,887	17,359,049,126	3,471,616,831	55,784,369,427
รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	11,093,590,998	10,062,663,512	10,822,062,377	1,334,992,796	33,313,309,683
รถโดยสารขนาดเล็ก	1,480,473,966	1,203,779,279	1,434,513,978	64,983,989	4,183,751,212
รถโดยสารขนาดกลาง	882,683,494	705,253,185	839,544,054	65,506,347	2,492,987,080
รถโดยสารขนาดใหญ่	1,562,630,726	1,024,983,145	802,372,202	117,932,694	3,507,918,767
<b>รวมรถโดยสาร</b>	<b>33,495,376,767</b>	<b>29,474,385,008</b>	<b>31,257,541,737</b>	<b>5,055,032,657</b>	<b>99,282,336,169</b>
รถบรรทุกขนาดเล็ก	14,247,682,201	14,136,754,053	18,148,291,603	2,113,187,516	48,645,915,373
รถบรรทุก 6 ล้อ	3,295,344,550	2,718,210,459	3,703,719,246	601,837,449	10,319,111,704
รถบรรทุก 10 ล้อ	3,084,574,965	2,074,318,536	2,551,143,027	409,116,704	8,119,153,232
รถบรรทุกพ่วง	2,538,304,790	1,600,510,933	1,651,279,458	343,922,611	6,134,017,792
รถบรรทุกกึ่งพ่วง	2,172,044,250	1,166,788,660	1,070,263,015	431,527,819	4,840,623,744
<b>รวมรถบรรทุก</b>	<b>25,337,950,756</b>	<b>21,696,582,641</b>	<b>27,124,696,349</b>	<b>3,899,592,099</b>	<b>78,058,821,845</b>
<b>รวมทั้งหมด</b>	<b>58,833,327,523</b>	<b>51,170,967,649</b>	<b>58,382,238,086</b>	<b>8,954,624,756</b>	<b>177,341,158,014</b>
รถจักรยานยนต์	7,022,286,502	9,838,120,992	18,566,655,979	32,897,328	35,459,960,801
<b>รวมทั้งหมด</b>	<b>65,855,614,025</b>	<b>61,009,088,641</b>	<b>76,948,894,065</b>	<b>8,987,522,084</b>	<b>212,801,118,815</b>

ที่มา กรมทางหลวง

#### 1.4 ข้อมูลทั่วไปของสายทางหลวงชนบท

ปี 2555 สายทางหลวงชนบทมีระยะทางรวมทั้งสิ้น 49,080.163 กิโลเมตร แบ่งเป็น ผิวทางลาดยาง ระยะทาง 41,962,934 กิโลเมตร ผิวทางลูกรังระยะทาง 5,693,207 กิโลเมตร และผิวทางคอนกรีตระยะทาง 1,424,022 กิโลเมตร ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ประเภทผิวทางของทางหลวงชนบท

ประเภทผิวทาง	ผิวทางลาดยาง	ผิวทางลูกรัง	ผิวทางคอนกรีต	รวม
ระยะทาง (กิโลเมตร)	41,962,934.00	5,693,207.00	1,424,022.00	49,080,163.00

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

##### 1.4.1 ปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบท

มีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยเฉลี่ย 5 ปีย้อนหลัง (ปี 2551-2555) มีอัตราการเติบโต (Growth Rate) อย่างต่อเนื่อง แต่ในปี 2555 ปริมาณจราจรลดลงเล็กน้อย (ร้อยละ 1.65) เมื่อเทียบกับปี 2554 ทั้งนี้อาจเนื่องจากผลกระทบจาก “มหาอุทกภัย” ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบท

ปี	ปริมาณการจราจร คัน/วัน
2551	3,827,874
2552	4,256,210
2553	4,945,965
2554	5,610,179
2555	5,517,524

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

##### 1.4.2 สายทางที่มีปริมาณจราจรสูงสุด 10 ลำดับแรก

ทางหลวงชนบทที่มีปริมาณจราจรสูงสุด 10 ลำดับแรก ในหน่วยคัน/วัน และ PCU/วัน พบว่า สายทาง นบ.3021 ถนนราชพฤกษ์มีปริมาณจราจรสูงสุด 52,257 คัน/วัน ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 สายทางที่มีปริมาณจราจรสูงสุด 10 ลำดับแรก

ลำดับที่	จังหวัด	สายทาง	จำนวน คัน/วัน
1	นนทบุรี	นบ.3021	52,257
2	นนทบุรี	นบ.1020	47,470
3	นนทบุรี	นบ.3030	36,970
4	ปทุมธานี	ปท.3004	35,598
5	สมุทรปราการ	สป.1006	34,764
6	นครปฐม	นฐ.3004	26,124
7	สมุทรสาคร	สค.1018	24,928
8	นครปฐม	นฐ.3004	26,124
9	สมุทรสาคร	สค.1018	24,928
10	ระยอง	รย.3013	21,145

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

### 1.4.3 สายทางที่มีปริมาณรถจักรยานยนต์สูงสุด 10 ลำดับแรก

ทางหลวงชนบทที่มีปริมาณจราจรประเภทรถจักรยานยนต์สูงสุด 10 ลำดับแรก ในหน่วยคัน/วัน พบว่า สายทาง สข.2029 แยกทางหลวงหมายเลข 43 – ถนนสาย ค.ฝั่งเมืองรวมหาดใหญ่มีปริมาณรถจักรยานยนต์สูงสุด 14,082 คัน/วัน ดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 สายทางที่มีปริมาณรถจักรยานยนต์สูงสุด 10 ลำดับแรก

ลำดับที่	จังหวัด	สายทาง	จำนวน คัน/วัน
1	สงขลา	สข.2029	14,082
2	ปทุมธานี	ปท.3017	7,801
3	ระยอง	รย.3013	7,701
4	ระยอง	รย.4006	6,749
5	สมุทรปราการ	สป.2001	6,144
6	เชียงราย	ชร.5051	6,056
7	ตราด	ตร.6032	5,890
8	สุรินทร์	สร.4026	5,735
9	เพชรบูรณ์	พช.6046	5,622
10	ชุมพร	ชพ.3066	5,551

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

### 1.4.4 สายทางที่มีปริมาณรถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป สูงสุด 10 ลำดับแรก

ทางหลวงชนบทที่มีปริมาณจราจรประเภทรถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไปสูงสุด 10 ลำดับแรก ในหน่วยคัน/วันพบว่า สายทาง นย.3001 แยกทางหลวงหมายเลข 305 บ้านบางน้ำเปรี้ยว (ต่อนนครนายก) มีปริมาณรถบรรทุกสูงสุด 3,350 คัน/วัน ดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 สายทางที่มีปริมาณรถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป สูงสุด 10 ลำดับแรก

ลำดับที่	จังหวัด	สายทาง	จำนวน คัน/วัน
1	นครนายก	นย.3001	3,350
2	นครปฐม	นฐ.3004	2,789
3	สงขลา	สข.2029	2,550
4	ปทุมธานี	ปท.3004	2,342
5	นนทบุรี	นบ.1020	2,202
6	นครปฐม	นฐ.4006	2,182
7	ฉะเชิงเทรา	ฉช.3001	1,860
8	นครนายก	นย.3001	1,860
9	สมุทรปราการ	สป.1006	1,392
10	สมุทรปราการ	สป.2001	1,092

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

## 1.5 ข้อมูลรถโดยสารสาธารณะ

### 1.5.1 จำนวนรถโดยสารแยกตามมาตรฐานรถ และประเภทการจดทะเบียน ที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

จำนวนรถโดยสารที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 137,609 คัน แยกเป็น รถโดยสารประจำทาง จำนวน 88,902 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 64.60 รถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน 37,467 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 27.23 และรถโดยสารส่วนบุคคล จำนวน 11,240 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 8.17 ดังตารางที่ 8 และรูปที่ 1

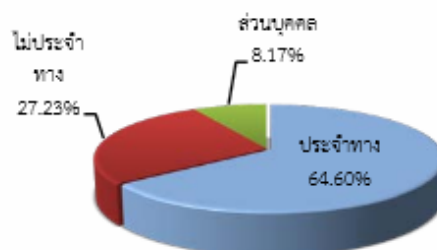
#### ตารางที่ 8 จำนวนรถโดยสารแยกตามมาตรฐานรถ และประเภทการจดทะเบียนที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

หน่วย : คัน

มาตรฐานรถ	ประเภทรถ								
	รถโดยสารประจำทาง			รถโดยสารไม่ประจำทาง			รถโดยสารส่วนบุคคล		
	ทั่วประเทศ	ส่วนกลาง	ส่วนภูมิภาค	ทั่วประเทศ	ส่วนกลาง	ส่วนภูมิภาค	ทั่วประเทศ	ส่วนกลาง	ส่วนภูมิภาค
มาตรฐาน 1 รถปรับอากาศพิเศษ	3,558	813	2,745	5,418	2,582	2,836	289	115	174
มาตรฐาน 2 รถปรับอากาศ	23,070	13,589	9,481	11,292	4,339	6,953	2,654	919	1,735
มาตรฐาน 3 รถที่ไม่มี เครื่องปรับอากาศ	60,691	9,052	51,639	15,922	1,923	13,999	7,897	1841	6,056
มาตรฐาน 4 รถสองชั้น	1,552	851	701	4,148	1,470	2,678	41	15	26
มาตรฐาน 5 รถพ่วง	1	-	1	5	-	5	2	-	2
มาตรฐาน 6 รถกึ่งพ่วง	30	29	1	-	-	-	1	1	-
มาตรฐาน 7 รถโดยสารเฉพาะกิจ	-	-	-	682	681	1	356	242	114
<b>รวม</b>	<b>88,902</b>	<b>24,334</b>	<b>64,568</b>	<b>37,467</b>	<b>10,995</b>	<b>26,472</b>	<b>11,240</b>	<b>3,133</b>	<b>8,107</b>

ที่มา กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

#### รูปที่ 1 แผนภูมิแสดงสัดส่วนรถโดยสารแยกตามมาตรฐานรถ และประเภทการจดทะเบียน

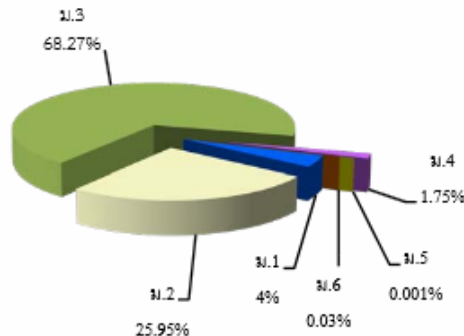




### 1) จำนวนรถโดยสารประจำทาง

รถโดยสารประจำทาง มีจำนวนทั้งสิ้น **88,902 คัน** เป็นรถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ (มาตรฐาน 3) มากที่สุด จำนวน 60,691 คัน คิดเป็นร้อยละ **68.27** ของจำนวนรถโดยสารประจำทางทั้งหมด รองลงมา คือ รถปรับอากาศ (มาตรฐาน 2) จำนวน 23,070 คัน คิดเป็นร้อยละ 25.95 ของจำนวนรถโดยสารประจำทางทั้งหมด และรถปรับอากาศพิเศษ (มาตรฐาน 1) ซึ่งมีจำนวนรถมากเป็นลำดับที่ 3 จำนวน 3,558 คัน คิดเป็นร้อยละ 4.00 ของจำนวนรถโดยสารประจำทางทั้งหมด ดังรูปที่ 2

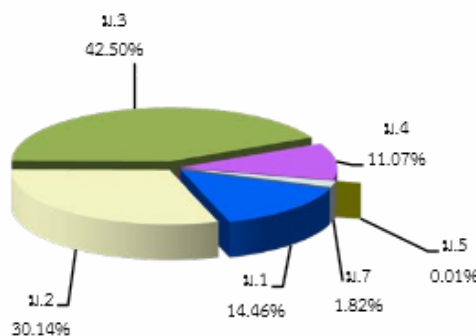
รูปที่ 2 แผนภูมิแสดงจำนวนรถโดยสารประจำทางแยกตามมาตรฐานรถ



### 2) จำนวนรถโดยสารไม่ประจำทาง

รถโดยสารไม่ประจำทาง มีจำนวนทั้งสิ้น **37,467 คัน** เป็นรถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ (มาตรฐาน 3) มากที่สุด จำนวน 15,922 คัน คิดเป็นร้อยละ **42.50** ของจำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางทั้งหมด รองลงมา คือ รถปรับอากาศ (มาตรฐาน 2) จำนวน 11,292 คัน คิดเป็นร้อยละ 30.14 ของจำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางทั้งหมด และรถปรับอากาศพิเศษ (มาตรฐาน 1) ซึ่งมีจำนวนรถมากเป็นลำดับที่ 3 จำนวน 5,418 คัน คิดเป็นร้อยละ 14.46 ของจำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางทั้งหมด ดังรูปที่ 3

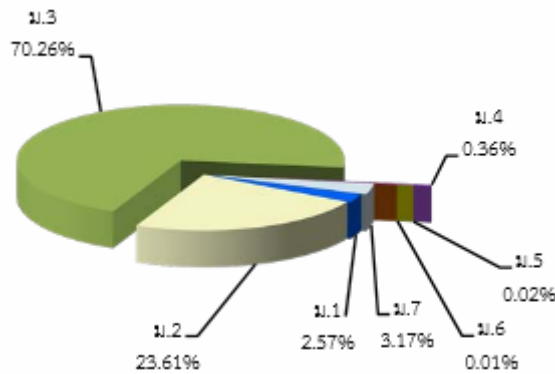
รูปที่ 3 แผนภูมิแสดงจำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางแยกตามมาตรฐานรถ



### 3) จำนวนรถโดยสารส่วนบุคคล

รถโดยสารส่วนบุคคล มีจำนวนทั้งสิ้น **11,240 คัน** เป็นรถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ (มาตรฐาน 3) มากที่สุด จำนวน 7,897 คัน คิดเป็นร้อยละ **70.26** ของรถโดยสารส่วนบุคคลทั้งหมด รองลงมา คือ รถปรับอากาศ (มาตรฐาน 2) จำนวน 2,654 คัน คิดเป็นร้อยละ 23.61 ของรถโดยสารส่วนบุคคลทั้งหมด และรถโดยสารเฉพาะกิจ (มาตรฐาน 7) จำนวน 356 คัน คิดเป็นร้อยละ 3.17 ของรถโดยสารส่วนบุคคลทั้งหมด ดังรูปที่ 4



**รูปที่ 4 แผนภูมิแสดงจำนวนรถโดยสารส่วนบุคคลแยกตามมาตรฐานรถ**

**1.5.2 สถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555**

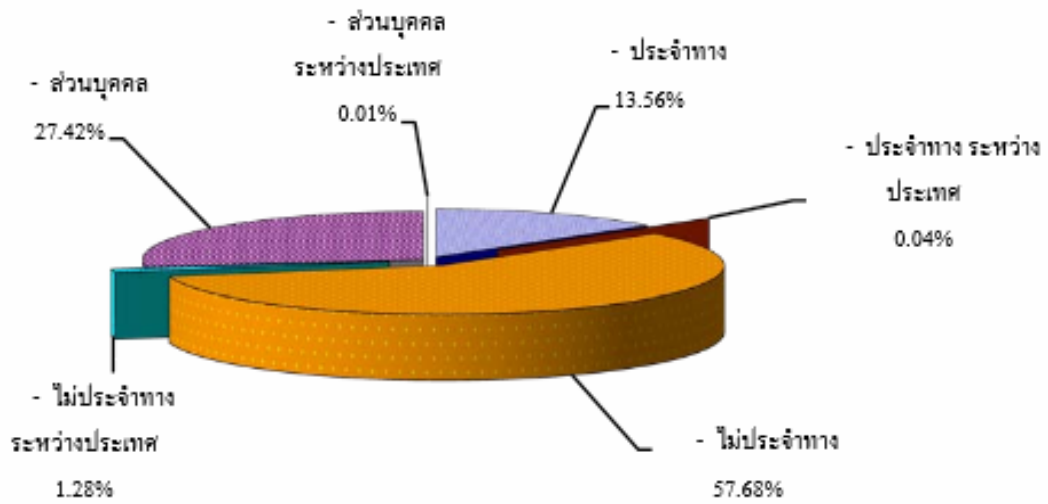
ใบอนุญาตประกอบการขนส่งรถโดยสาร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวนทั้งสิ้น 22,302 ฉบับ โดยเป็นใบอนุญาตประกอบการขนส่งรถโดยสารไม่ประจำทางมากที่สุด จำนวน 13,150 ฉบับ หรือคิดเป็นร้อยละ 57.68 รองลงมา คือ ใบอนุญาตประกอบการขนส่งรถโดยสารส่วนบุคคล จำนวน 6,118 ฉบับ หรือคิดเป็นร้อยละ 27.42 และใบอนุญาตประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทาง จำนวน 3,034 ฉบับ หรือคิดเป็นร้อยละ 13.56 ตามลำดับ ดังตารางที่ 9 และรูปที่ 5

**ตารางที่ 9 สถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555**

ลักษณะรถโดยสาร	จำนวนใบอนุญาตผู้ประกอบการขนส่ง (ฉบับ)	จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง (ราย)	จำนวนรถ (คัน)
<b>รถโดยสารประจำทาง</b>	<b>3,034</b>	<b>1,472</b>	88,902
หมวด 1	653	197	
หมวด 2	206	1	
หมวด 3	524	307	
หมวด 4	1,641	966	
ประจำทาง ระหว่างประเทศ	10	4	
<b>รถโดยสารไม่ประจำทาง</b>	<b>13,150</b>	<b>13,150</b>	37,467
ไม่ประจำทาง	12,864	12,864	
ไม่ประจำทาง ระหว่างประเทศ	286	286	
<b>รถโดยสารส่วนบุคคล</b>	<b>6,118</b>	<b>6,118</b>	11,240
ส่วนบุคคล	6,115	6,115	
ส่วนบุคคล ระหว่างประเทศ	3	3	
<b>รวม</b>	<b>22,302</b>	<b>20,740</b>	<b>137,609</b>

ที่มา : กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

รูปที่ 5 แผนภูมิแสดงจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยสาร



## บทที่ 2 สถานการณ์อุบัติเหตุ

\*\*\*\*\*

### 2.1 สถิติอุบัติเหตุของประเทศไทย ปี 2551 - 2555

#### 2.1.1 จำนวนอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ ปี 2551 - 2555

จากการรวบรวมข้อมูลของศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปี 2551 - 2555 พบว่ามีค่าเฉลี่ยในการเกิดอุบัติเหตุจำนวน 77,257 ครั้งต่อปี มีผู้เสียชีวิตจำนวน 9,419 รายต่อปี และผู้บาดเจ็บ 38,919 รายต่อปี

อัตราการเติบโตของอุบัติเหตุมีอัตราที่ลดลง ดังนี้ จำนวนอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 8.89 จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ 7.01 และผู้บาดเจ็บลดลงร้อยละ 25.19

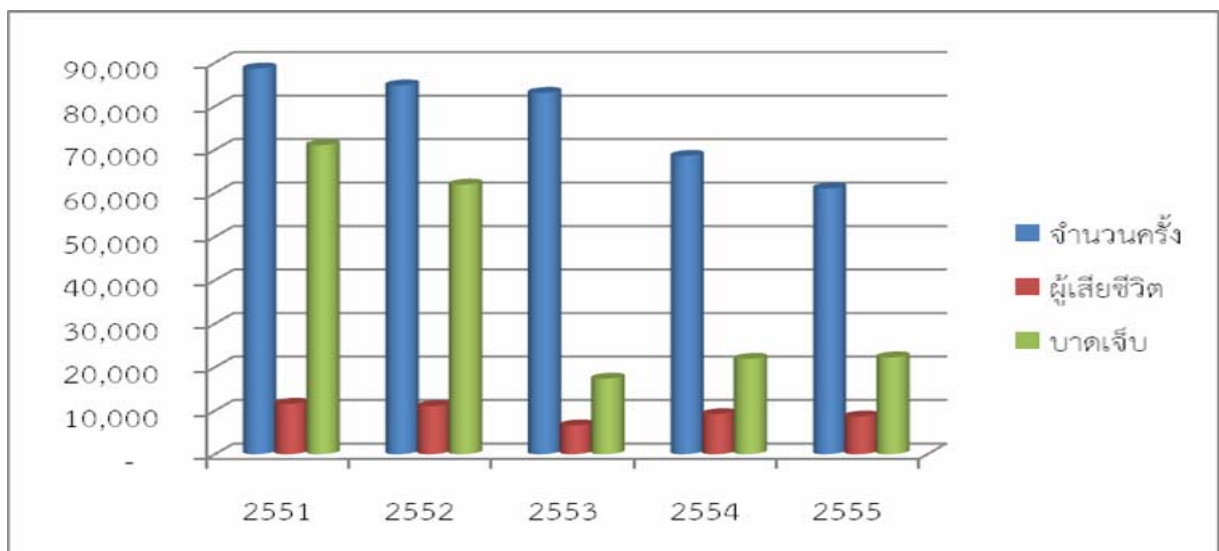
ปี 2555 มีการเกิดอุบัติเหตุจำนวน 61,114 ครั้ง ลดลงจากปี 2554 เป็นจำนวน 7,469 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 10.89 ผู้เสียชีวิตจำนวน 8,660 ราย ลดลงจากปี 2554 เป็นจำนวน 545 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.29 และผู้บาดเจ็บจำนวน 22,257 ราย เพิ่มขึ้นจาก ปี 2554 เป็นจำนวน 340 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.55 ดังตารางที่ 10 และรูปที่ 6

ตารางที่ 10 สถิติอุบัติเหตุของประเทศไทย ปี 2551 - 2555

รายการ	2551	2552	2553	2554	2555	เฉลี่ย	GR	อัตราการเพิ่ม-ลด ปี 2554 - 2555
จำนวนครั้ง	88,689	84,806	83,093	68,583	61,114	77,257	-8.89%	ลดลงร้อยละ 10.89
ผู้เสียชีวิต	11,581	11,048	6,602	9,205	8,660	9,419	-7.01%	ลดลงร้อยละ 6.29
ผู้บาดเจ็บ	71,059	61,996	17,367	21,917	22,257	38,919	-25.19%	เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.55

ที่มา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

รูปที่ 6 สถิติอุบัติเหตุของประเทศไทย ปี 2551 - 2555



## 2.1.2 ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุของประเทศไทย

จากการรวบรวมข้อมูลของสำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า

ปี 2551 มีรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดจำนวน 59,162 รายคิดเป็นร้อยละ 39.16 รองลงมารถยนต์นั่งจำนวน 40,334 รายคิดเป็นร้อยละ 26.70 และอันดับสามคือรถปิคอัพจำนวน 24,491 รายคิดเป็นร้อยละ 16.21

ปี 2552 มีรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดจำนวน 52,608 รายคิดเป็นร้อยละ 37.45 รองลงมารถยนต์นั่งจำนวน 39,275 รายคิดเป็นร้อยละ 27.95 และอันดับสามคือรถปิคอัพจำนวน 23,650 รายคิดเป็นร้อยละ 16.83

ปี 2553 มีรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดจำนวน 19,905 รายคิดเป็นร้อยละ 36.27 รองลงมารถยนต์นั่งจำนวน 16,307 รายคิดเป็นร้อยละ 29.71 และอันดับสามคือรถปิคอัพจำนวน 8,428 รายคิดเป็นร้อยละ 15.36

ปี 2554 มีรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดจำนวน 19,703 รายคิดเป็นร้อยละ 35.19 รองลงมารถยนต์นั่งจำนวน 16,257 รายคิดเป็นร้อยละ 29.04 และอันดับสามคือรถปิคอัพจำนวน 8,795 รายคิดเป็นร้อยละ 15.71

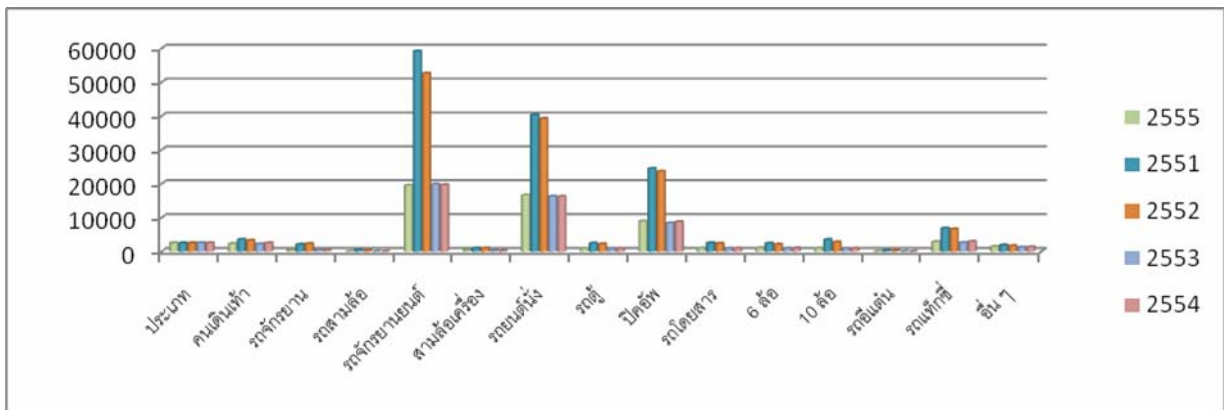
ปี 2555 มีรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดจำนวน 19,535 รายคิดเป็นร้อยละ 34.63 รองลงมารถยนต์นั่งจำนวน 16,659 รายคิดเป็นร้อยละ 29.54 และอันดับสามคือรถปิคอัพจำนวน 8,974 รายคิดเป็นร้อยละ 15.91

จากข้อมูลข้างต้น จะเห็นได้ว่า ปี 2551 – 2555 มียานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเป็นอันดับ 1, 2 และ 3 เป็นพาหนะชนิดเดียวกันทั้งหมด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่งและรถปิคอัพ ถึงแม้ว่าจำนวนจะลดลงทุกปี แต่ยานพาหนะก็ยังคงเป็นยานพาหนะชนิดเดิม ดังตารางที่ 11 และรูปที่ 7

ตารางที่ 11 สถิติประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุของประเทศไทย ปี 2551 - 2555

ยานพาหนะ	2551		2552		2553		2554		2555		เฉลี่ย
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
รถยนต์นั่ง	40,334	26.70	39,275	27.95	16,307	29.71	16,257	29.04	16,659	29.54	128,832
รถจักรยานยนต์	59,162	39.16	52,608	37.45	19,905	36.27	19,703	35.19	19,535	34.63	170,913
รถบรรทุกขนาดเล็ก	24,491	16.21	23,650	16.83	8,428	15.36	8,795	15.71	8,974	15.91	74,338
รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป	3,530	2.34	2,815	2.00	876	1.60	948	1.69	990	1.76	9,159
รถบรรทุก 6 ล้อ	2,435	1.61	2,139	1.52	935	1.70	1,018	1.82	1,085	1.92	7,612
รถโดยสารขนาดใหญ่	2,534	1.68	2,370	1.69	914	1.67	943	1.68	959	1.70	7,720
รถตู้	2,417	1.60	2,218	1.58	803	1.46	850	1.52	888	1.57	7,176
คนเดินเท้า	3,536	2.34	3,306	2.35	2,234	4.07	2,512	4.49	2,312	4.10	13,900
รถจักรยาน	2,114	1.40	2,312	1.65	381	0.69	407	0.73	346	0.61	5,560
รถสามล้อเครื่อง	992	0.66	987	0.70	210	0.38	231	0.41	286	0.51	2,706
รถอีแต๋น	251	0.17	216	0.15	0	-	0	-	0	-	467
รถสามล้อถีบ	484	0.32	266	0.19	21	0.04	23	0.04	18	0.03	812
อื่นๆ	8,790	5.82	8,332	5.93	3,869	7.05	4,299	7.68	4,352	7.72	29,642
รวม	151,070	100.00	140,494	100.00	54,883	100.00	55,986	100.00	56,404	100.00	91,767

ที่มา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

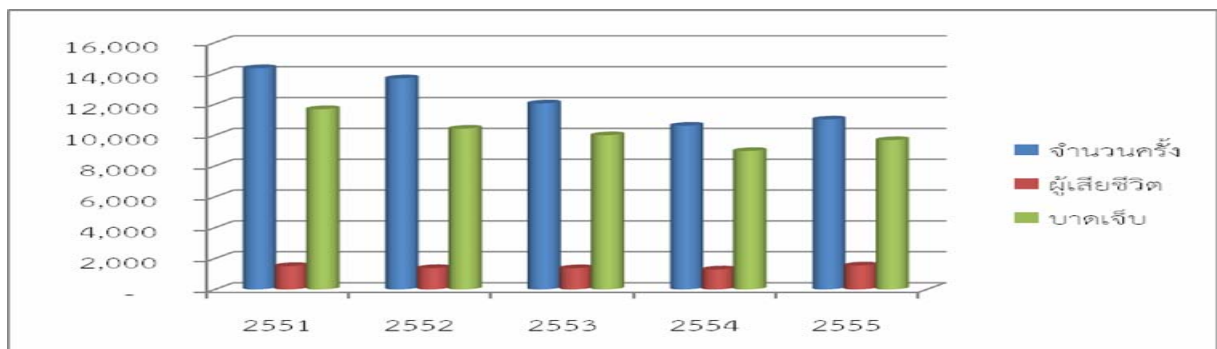
**รูปที่ 7 สถิติประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุของประเทศไทย ปี 2551 - 2555**

**2.2 สถิติอุบัติเหตุบนถนนทางหลวงและทางหลวงชนบท**
**2.2.1 สถิติสำนักอำนวยการความปลอดภัยของกรมทางหลวง**
**1) สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงทั้งปี**
**1.1) สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวง ตั้งแต่ ปี 2551 - 2555**

พบว่ามูลค่าเฉลี่ยในการเกิดอุบัติเหตุจำนวน 12,337 ครั้งต่อปี มีผู้เสียชีวิตจำนวน 1,420 รายต่อปี และผู้บาดเจ็บ 10,146 รายต่อปี อัตราการเติบโตของอุบัติเหตุมีอัตราที่ลดลง ดังนี้จำนวนอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 6.38 จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.59 และผู้บาดเจ็บลดลงร้อยละ 4.60 และในปี 2555 บนทางหลวงมีการเกิดอุบัติเหตุจำนวน 11,013 ครั้ง เพิ่มขึ้นจากปี 2554 จำนวน 406 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 3.82 ผู้เสียชีวิตจำนวน 1,549 ราย เพิ่มขึ้นจากปี 2554 จำนวน 258 ราย คิดเป็นร้อยละ 19.98 และผู้บาดเจ็บจำนวน 22,257 ราย เพิ่มขึ้นจากปี 2554 จำนวน 705 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.86 ดังตารางที่ 12 และรูปที่ 8

**ตารางที่ 12 สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวง ปี 2551 - 2555**

รายการ	2551	2552	2553	2554	2555	เฉลี่ย	GR	อัตราการเพิ่ม-ลด ปี 2554 - 2555
จำนวนครั้ง	14,336	13,673	12,054	10,607	11,013	12,337	-6.38%	เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.82
ผู้เสียชีวิต	1,513	1,378	1,370	1,291	1,549	1,420	0.59%	เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.98
ผู้บาดเจ็บ	11,680	10,415	9,991	8,970	9,675	10,146	-4.60%	เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.86

ที่มา กรมทางหลวง

**รูปที่ 8 สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวง ปี 2551 - 2555**


### 1.2) สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวง ปี 2555 จำแนกรายเดือน

จากการรวบรวมข้อมูล พบว่าในปี 2555 มีการเกิดอุบัติเหตุจำนวน 11,013 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 917.75 ครั้งต่อเดือน มีผู้เสียชีวิตจำนวน 1,549 รายคิดเป็นร้อยละ 94.33 รายต่อเดือน และผู้บาดเจ็บจำนวน 9,675 ราย คิดเป็นร้อยละ 806.2 รายต่อเดือน

จำนวนอุบัติเหตุที่มากที่สุดคือ เดือนเมษายนจำนวน 1,439 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 13.07 รองลงมาคือเดือนธันวาคมจำนวน 1,355 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 12.30 อันดับสามคือเดือนมกราคมจำนวน 1,261 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 11.45 และอันดับที่มีจำนวนอุบัติเหตุที่น้อยที่สุด คือเดือนกันยายนจำนวน 731 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 6.64

จำนวนผู้เสียชีวิตที่มากที่สุดคือ เดือนเมษายนจำนวน 221 ราย คิดเป็นร้อยละ 19.52 รองลงมาคือเดือนธันวาคมจำนวน 189 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.20 อันดับสามคือเดือนมกราคมจำนวน 157 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.43 และอันดับที่มีจำนวนอุบัติเหตุที่น้อยที่สุด คือเดือนกันยายนจำนวน 46 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.06

จำนวนผู้บาดเจ็บที่มากที่สุดคือ เดือนเมษายนจำนวน 1,553 ราย คิดเป็นร้อยละ 16.05 รองลงมาคือเดือนธันวาคมจำนวน 1,256 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.98 อันดับสามคือเดือนมกราคมจำนวน 1,073 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.13 และอันดับที่มีจำนวนอุบัติเหตุที่น้อยที่สุด คือเดือนกันยายนจำนวน 520 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.57

จากข้อมูลข้างต้น เดือนเมษายน มีจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิตและจำนวนผู้บาดเจ็บมากที่สุด เนื่องจาก เดือนเมษายนเป็นเดือนที่มีวันหยุดยาวและต่อเนื่อง คือเทศกาลสงกรานต์ ทำให้มีปริมาณการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนาเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ

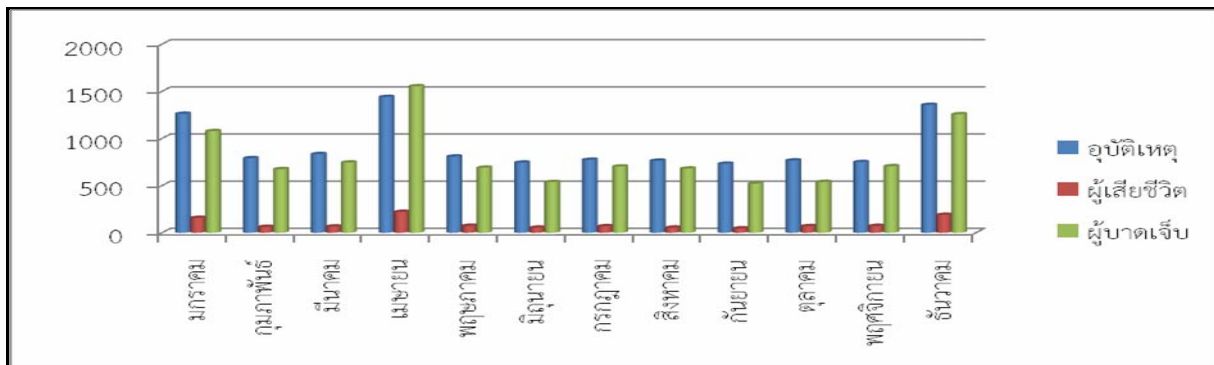
เดือนธันวาคมและเดือนมกราคม มีจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิตและจำนวนผู้บาดเจ็บรองลงมา เนื่องจาก เดือนธันวาคมและเดือนมกราคมเป็นเดือนที่คาบเกี่ยว ในช่วงเทศกาลปีใหม่ที่มีวันหยุดยาวและต่อเนื่อง ทำให้มีปริมาณการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนาและท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก

และเดือนกันยายน มีจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิตและจำนวนผู้บาดเจ็บน้อยที่สุด เนื่องจากเป็นเดือนที่ไม่มีเทศกาลใด ๆ จึงมีปริมาณการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนาเป็นจำนวนน้อย ดังตารางที่ 13 และ รูปที่ 9

ตารางที่ 13 สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวง ปี 2555 จำแนกรายเดือน

เดือน	อุบัติเหตุ		ผู้เสียชีวิต		ผู้บาดเจ็บ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มกราคม	1,261	11.45	208	13.43	1,077	11.13
กุมภาพันธ์	790	7.17	111	7.17	674	6.97
มีนาคม	834	7.57	102	6.58	744	7.69
เมษายน	1,439	13.07	287	18.53	1,553	16.05
พฤษภาคม	808	7.34	103	6.65	689	7.12
มิถุนายน	743	6.75	67	4.33	537	5.55
กรกฎาคม	773	7.02	108	6.97	702	7.26
สิงหาคม	764	6.94	69	4.45	680	7.03
กันยายน	731	6.64	65	4.20	520	5.37
ตุลาคม	766	6.96	100	6.46	538	5.56
พฤศจิกายน	749	6.80	109	7.04	705	7.29
ธันวาคม	1,355	12.30	220	14.20	1,256	12.98
รวม	11,013	100.00	1,549	100.00	9,675	100.00
เฉลี่ย	917.75		129.08		806.25	

ที่มา กรมทางหลวง

**รูปที่ 9 สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวง ปี 2555 จำแนกรายเดือน**

**1.3) มูลเหตุสันนิษฐานในการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ปี 2555**

จากการรวบรวมข้อมูล พบว่าในปี 2555 มูลเหตุสันนิษฐานในการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือการขับรถเร็วเกินกำหนดจำนวน 8,342 ราย คิดเป็นร้อยละ 75.75 รองลงมาคือการตัดหน้ากระชั้นชิดจำนวน 893 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.11 และอันดับสามคือการหลับในจำนวน 496 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.50 ดังตารางที่ 14 และรูปที่ 10

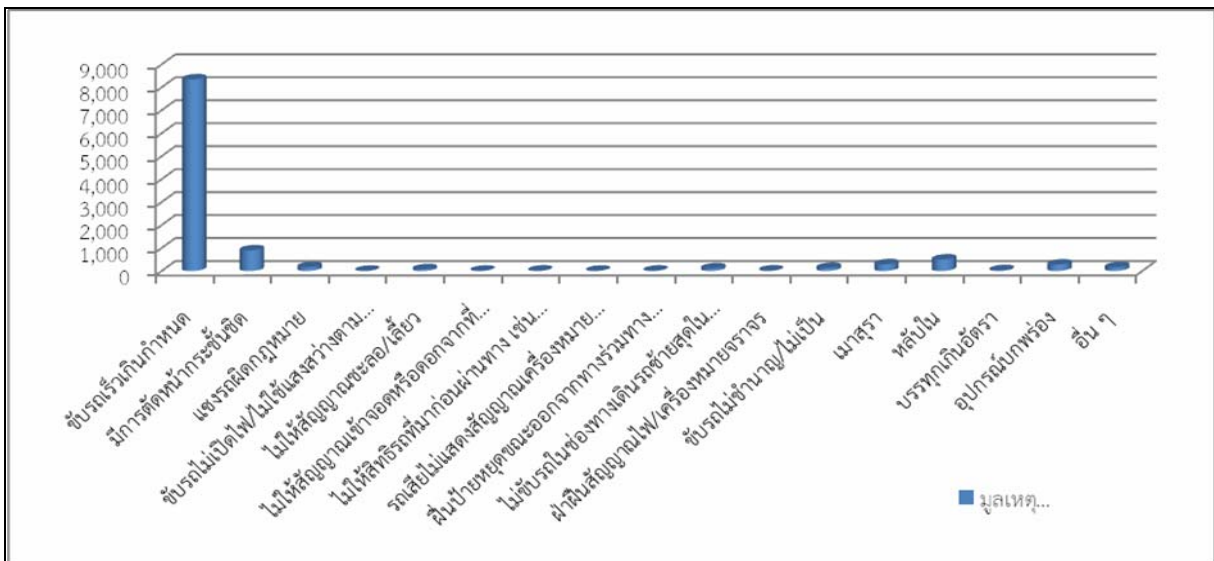
**ตารางที่ 14 มูลเหตุสันนิษฐานในการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง**

มูลเหตุสันนิษฐาน	จำนวน	ร้อยละ
ขับรถเร็วเกินกำหนด	8,342	75.75
มีการตัดหน้ากระชั้นชิด	893	8.11
แข่งรถผิดกฎหมาย	163	1.48
ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ใช้แสงสว่างตามกำหนด	3	0.03
ไม่ให้สัญญาณชะลอ/เลี้ยว	73	0.66
ไม่ให้สัญญาณเข้าจอดหรือออกจากที่จอด	8	0.07
ไม่ให้สิทธิรถที่มาก่อนผ่านทาง เช่นทางแยก	11	0.10
รถเสียไม่แสดงสัญญาณเครื่องหมายหรือสัญญาณไฟที่กำหนด	6	0.05
ฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางร่วมทางแยก	10	0.09
ไม่ขับรถในช่องทางเดินรถซ้ายสุดในถนนที่มี 4 ช่องทาง	110	1.00
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	17	0.15
ขับรถไม่ชำนาญ/ไม่เป็น	128	1.16
เมาสุรา	287	2.61
หลับใน	496	4.50
บรรทุกเกินอัตรา	32	0.29
อุปกรณ์บกพร่อง	277	2.52
อื่น ๆ	157	1.43
<b>รวม</b>	<b>11,013</b>	<b>100.00</b>
<b>เฉลี่ย</b>	<b>647.82</b>	

ที่มา กรมทางหลวง



รูปที่ 10 มูลเหตุสันนิษฐานในการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง



#### 1.4) ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ปี 2555

จากการรวบรวมข้อมูล พบว่า ปี 2551 มีรถยนต์นั่งเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดจำนวน 7,759 ราย คิดเป็นร้อยละ 32.58 รองลงมา รถจักรยานยนต์จำนวน 5,954 ราย คิดเป็นร้อยละ 25.00 และอันดับสามคือรถบรรทุกขนาดเล็กจำนวน 5,211 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.88

ปี 2552 มีรถยนต์นั่งเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดจำนวน 7,918 ราย คิดเป็นร้อยละ 34.16 รองลงมา รถบรรทุกขนาดเล็กจำนวน 5,277 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.77 และอันดับสามคือรถจักรยานยนต์จำนวน 5,223 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.53

ปี 2553 มีรถยนต์นั่งเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดจำนวน 6,595 ราย คิดเป็นร้อยละ 33.52 รองลงมา รถบรรทุกขนาดเล็กจำนวน 4,766 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.23 และอันดับสามคือรถจักรยานยนต์จำนวน 3,988 ราย คิดเป็นร้อยละ 20.27

ปี 2554 มีรถยนต์นั่งเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดจำนวน 5,078 ราย คิดเป็นร้อยละ 30.68 รองลงมา รถบรรทุกขนาดเล็กจำนวน 3,948 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.86 และอันดับสามคือรถจักรยานยนต์จำนวน 2,955 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.8

ปี 2555 มีรถยนต์นั่งเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดจำนวน 4,870 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.74 รองลงมา รถบรรทุกขนาดเล็กจำนวน 4,177 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.65 และอันดับสามคือรถจักรยานยนต์จำนวน 3,203 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.90

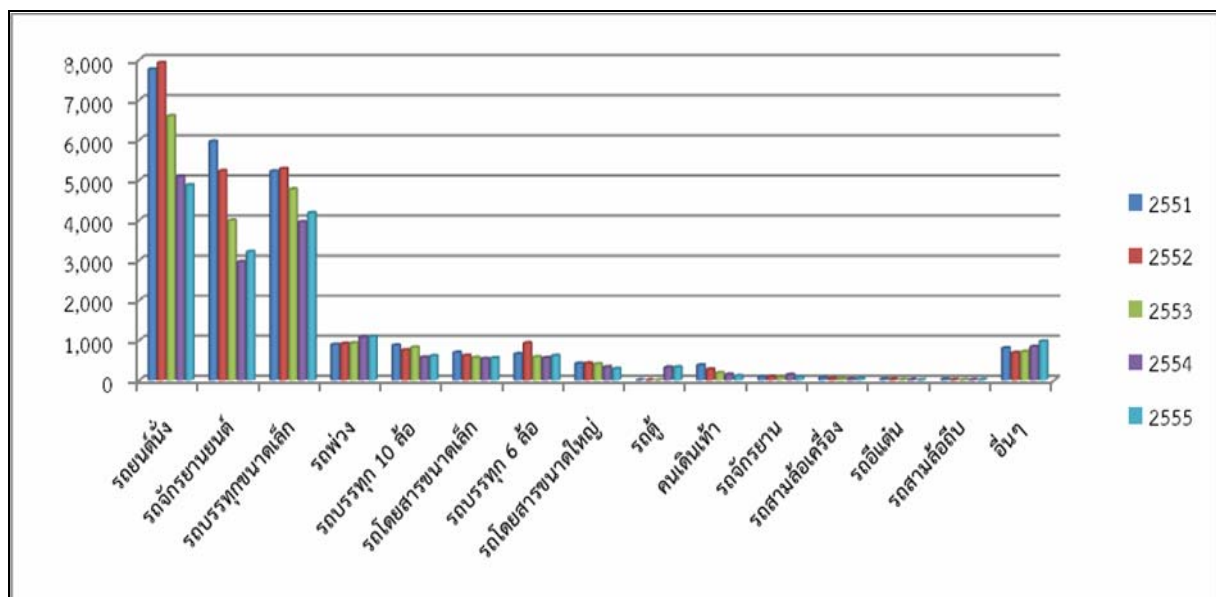
จากข้อมูลข้างต้น จะเห็นได้ว่า ปี 2551 – 2555 มียานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเป็นอันดับ 1, 2 และ 3 เป็นพาหนะชนิดเดียวกันทั้งหมด ได้แก่ รถยนต์นั่ง รถบรรทุกขนาดเล็กและรถจักรยานยนต์ ถึงแม้ว่าจำนวนจะลดลงทุกปี แต่ยานพาหนะก็ยังคงเป็นยานพาหนะชนิดเดิม ดังตารางที่ 15 และรูปที่ 11



**ตารางที่ 15 ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง**

ยานพาหนะ	2551		2552		2553		2554		2555		เฉลี่ย
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน
รถยนต์นั่ง	7,759	32.58	7,918	34.16	6,595	33.52	5,078	30.68	4,870	28.74	6,444
รถจักรยานยนต์	5,954	25.00	5,223	22.53	3,988	20.27	2,955	17.86	3,203	18.90	4,265
รถบรรทุกขนาดเล็ก	5,211	21.88	5,277	22.77	4,766	24.23	3,948	23.86	4,177	24.65	4,676
รถพ่วง	891	3.74	912	3.93	925	4.70	1,072	6.48	1,091	6.44	978
รถบรรทุก 10 ล้อ	872	3.66	751	3.24	820	4.17	573	3.46	603	3.56	724
รถโดยสารขนาดเล็ก	690	2.90	617	2.66	565	2.87	537	3.24	554	3.27	593
รถบรรทุก 6 ล้อ	657	2.76	928	4.00	581	2.95	560	3.38	613	3.62	668
รถโดยสารขนาดใหญ่	417	1.75	424	1.83	405	2.06	328	1.98	287	1.69	372
รถตู้	-	-	-	-	-	-	322	1.95	327	1.93	130
คนเดินเท้า	378	1.59	272	1.17	183	0.93	144	0.87	108	0.64	217
รถจักรยาน	75	0.31	88	0.38	72	0.37	139	0.84	77	0.45	90
รถสามล้อเครื่อง	62	0.26	48	0.21	36	0.18	30	0.18	45	0.27	44
รถอีแต๋น	25	0.10	25	0.11	15	0.08	16	0.10	4	0.02	17
รถสามล้อถีบ	24	0.10	12	0.05	9	0.05	11	0.07	14	0.08	14
อื่นๆ	802	3.37	684	2.95	712	3.62	836	5.05	970	5.73	801
รวม	23,817	100.00	23,179	100.00	19,672	100.00	16,549	100.00	16,943	100.00	20,032

ที่มา กรมทางหลวง

**รูปที่ 11 ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง**


### 1.5) มูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นใน ปี 2555

จากการรวบรวมข้อมูลของสำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง พบว่า ปี 2555 มีมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจำนวน 309,366,617.00 บาท คิดเฉลี่ยเป็นจำนวน 25,780,551.00 บาทต่อเดือนสามารถจำแนกได้ 2 ประเภท คือ มูลค่าความเสียหายในทรัพย์สินของกรมทางหลวง หมายถึง มูลค่าความเสียหายที่เป็นเฉพาะทรัพย์สินของกรมทางหลวง เช่น เสาไฟฟ้า การ์ดเรียล เป็นต้น มูลค่าความเสียหาย 130,039,486.00 บาทและคิดเฉลี่ยเป็นจำนวน 10,836,624.00 บาทต่อเดือน

มูลค่าความเสียหายในทรัพย์สินของเอกชน หมายถึงมูลค่าความเสียหายที่เป็นเฉพาะทรัพย์สินของเอกชน เช่น รถที่เกิดอุบัติเหตุ อาคารที่ได้รับความเสียหาย เป็นต้น จำนวนเงิน 179,327,131.00 บาท และคิดเฉลี่ยเป็นจำนวน 14,943,928.00 บาท ต่อเดือน

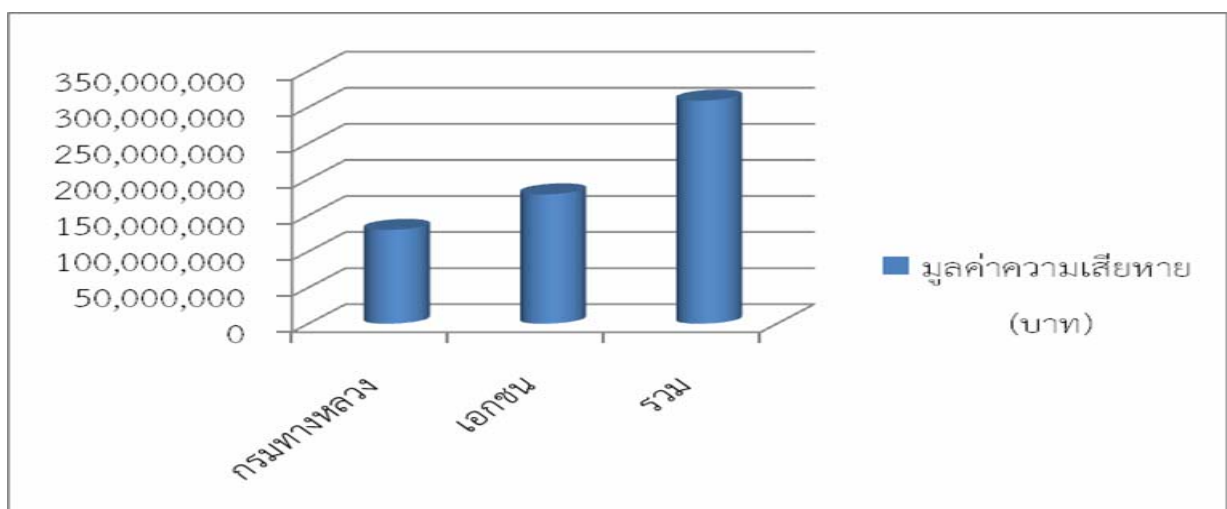
เดือนที่มีมูลค่าความเสียหายโดยรวมมากที่สุดคือเดือนเมษายนเป็นจำนวนเงิน 88,055,910.00 บาท คิดเป็นร้อยละ 28.46 รองลงมาคือเดือนมกราคมเป็นจำนวนเงิน 42,793,123.00 บาท คิดเป็นร้อยละ 13.83 และอันดับสามคือเดือนธันวาคมเป็นจำนวนเงิน 42,376,754.00 บาท คิดเป็นร้อยละ 13.70 ของมูลค่าความเสียหายทั้งหมดในปี 2555 ดังตารางที่ 16 และรูปที่ 12

ตารางที่ 16 จำนวนมูลค่าความเสียหายในทรัพย์สินในปี 2555

เดือน	มูลค่าความเสียหาย			
	กรมทางหลวง	เอกชน	รวม	ร้อยละ
มกราคม	8,496,023.00	34,297,100.00	42,793,123.00	13.83
กุมภาพันธ์	5,825,519.00	8,314,800.00	14,140,319.00	4.57
มีนาคม	6,808,248.00	6,120,000.00	12,928,248.00	4.18
เมษายน	45,214,541.00	42,841,369.00	88,055,910.00	28.46
พฤษภาคม	9,236,263.00	9,616,000.00	18,852,263.00	6.09
มิถุนายน	6,676,853.00	5,326,181.00	12,003,034.00	3.88
กรกฎาคม	7,207,806.00	8,739,000.00	15,946,806.00	5.15
สิงหาคม	5,802,904.00	4,381,500.00	10,184,404.00	3.29
กันยายน	6,996,925.00	6,300,881.00	13,297,806.00	4.30
ตุลาคม	7,670,811.00	16,619,000.00	24,289,811.00	7.85
พฤศจิกายน	8,786,639.00	5,711,500.00	14,498,139.00	4.69
ธันวาคม	11,316,954.00	31,059,800.00	42,376,754.00	13.70
รวม	130,039,486.00	179,327,131.00	309,366,617.00	100.00
เฉลี่ย	10,836,624.00	14,943,928.00	25,780,551.00	

ที่มา กรมทางหลวง

รูปที่ 12 แสดงจำนวนมูลค่าความเสียหายในทรัพย์สินในปี 2555



### 1.6) บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุบนทางหลวง จำแนกตามประเภททางหลวง จากการรวบรวมข้อมูลพบว่าปี 2555 มีจำนวนอุบัติเหตุเฉลี่ย 11,013 ครั้ง จำนวนผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 387.25 ราย และผู้บาดเจ็บเฉลี่ย 2,418.75 ราย ต่อประเภททางหลวง

ประเภททางหลวงที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ ทางหลวง 3 หลักมีจำนวน 3,477 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 31.57

ประเภททางหลวงที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุดคือ ทางหลวง 3 หลักมีจำนวน 333 ราย คิดเป็นร้อยละ 30.08

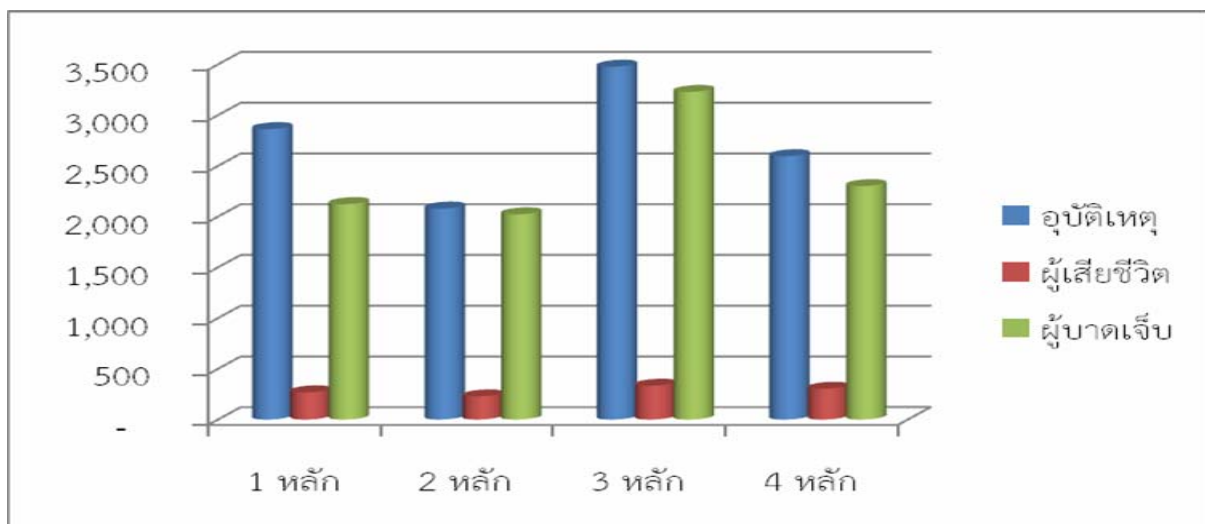
ประเภททางหลวงที่มีผู้บาดเจ็บมากที่สุดคือ ทางหลวง 3 หลักมีจำนวน 3,229 ราย คิดเป็นร้อยละ 33.37 ดังตารางที่ 17 และรูปที่ 13

ตารางที่ 17 แสดงอุบัติเหตุบนทางหลวงจำแนกตามประเภททางหลวง

ประเภททางหลวง	อุบัติเหตุ		ผู้เสียชีวิต		ผู้บาดเจ็บ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1 หลัก	2,862	25.99	359	23.18	2,123	21.94
2 หลัก	2,079	18.88	327	21.11	2,023	20.91
3 หลัก	3,477	31.57	466	30.08	3,229	33.37
4 หลัก	2,595	23.56	397	25.63	2,300	23.77
รวม	11,013	100.00	1,549	100.00	9,675	100.00
เฉลี่ย	2,753.25		387.25		2,418.75	

ที่มา กรมทางหลวง

รูปที่ 13 แสดงอุบัติเหตุบนทางหลวงจำแนกตามประเภททางหลวง



### 1.7) อุบัติเหตุบนทางหลวง จำแนกตามรายภาค

จากการรวบรวมข้อมูลของสำนักอำนาจความปลอดภัย กรมทางหลวง พบว่าปี 2555 มีจำนวนอุบัติเหตุเฉลี่ย 1,573 จำนวนผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 221 และจำนวนผู้บาดเจ็บเฉลี่ย 1,382 ต่อรายภาค สามารถแยกอุบัติเหตุได้ตามรายภาค

ภาคที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจำนวน 3,054 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 27.73 รองลงมาคือภาคเหนือจำนวน 2,313 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 21.00 และอันดับสามคือภาคใต้จำนวน 1,689 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 15.34

ภาคที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุดคือภาคเหนือจำนวน 357 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.05 รองลงมาคือภาคใต้จำนวน 323 ราย คิดเป็นร้อยละ 20.85 และอันดับสามคือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือจำนวน 292 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.85

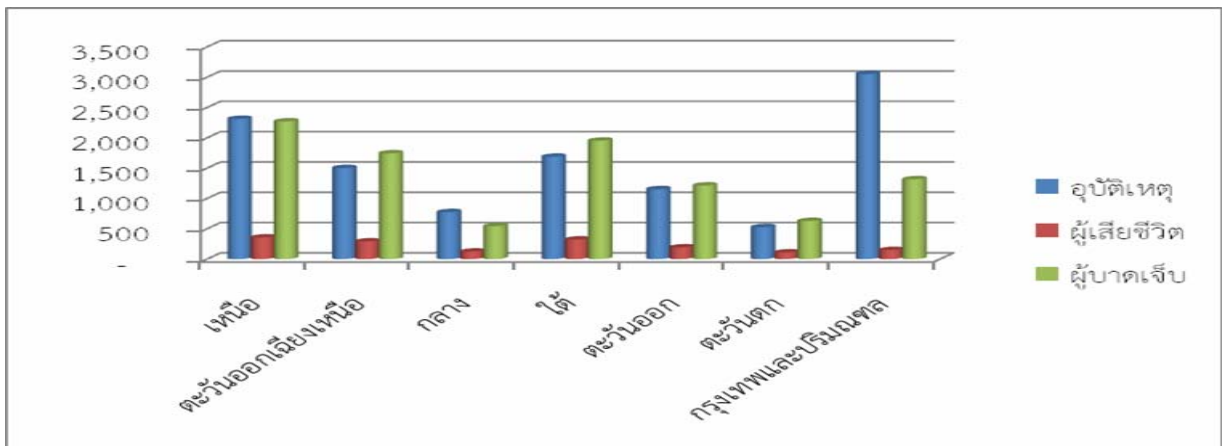
และภาคที่มีผู้บาดเจ็บมากที่สุดคือภาคเหนือจำนวน 2,272 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.48 รองลงมาคือภาคใต้จำนวน 1,954 ราย คิดเป็นร้อยละ 20.20 และอันดับสามคือภาคตะวันออกเฉียงเหนือจำนวน 1,745 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.04 ดังตารางที่ 18 และรูปที่ 14

ตารางที่ 18 แสดงจำนวนอุบัติเหตุบนทางหลวงจำแนกตามรายภาค

รายภาค	อุบัติเหตุ		ผู้เสียชีวิต		ผู้บาดเจ็บ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เหนือ	2,313	21.00	357	23.05	2,272	23.48
ตะวันออกเฉียงเหนือ	1,502	13.64	292	18.85	1,745	18.04
กลาง	775	7.04	124	8.01	544	5.62
ใต้	1,689	15.34	323	20.85	1,954	20.20
ตะวันออก	1,153	10.47	193	12.46	1,214	12.55
ตะวันตก	527	4.79	110	7.10	629	6.50
กรุงเทพและปริมณฑล	3,054	27.73	150	9.68	1,317	13.61
รวม	11,013	100.00	1,549	100.00	9,675	100.00
เฉลี่ย	1,573		221		1,382	

ที่มา กรมทางหลวง

รูปที่ 14 แสดงจำนวนอุบัติเหตุบนทางหลวงจำแนกตามรายภาค



### 1.8) อุบัติเหตุบนสายทางของกรมทางหลวงแยกตามรายจังหวัด

จากสถิติ ปี 2555 บนสายทางของกรมทางหลวง พบว่า ปี 2555 มีอุบัติเหตุบนทางหลวงแยกตามรายจังหวัดที่เกิดเหตุเฉลี่ยจำนวนอุบัติเหตุ 793.68 ครั้ง จำนวนผู้เสียชีวิต 110.92 ราย และผู้บาดเจ็บ 289.05 ราย

จากอุบัติเหตุบนทางหลวงแยกตามรายจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ กรุงเทพมหานครจำนวน 32,675 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 53.47 รองลงมาคือ สมุทรปราการจำนวน 2,622 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 4.29 และอันดับสามคือ เชียงใหม่จำนวน 1,822 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.98

จากอุบัติเหตุบนทางหลวงแยกตามรายจังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุดคือ นครราชสีมาจำนวน 402 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.71 รองลงมาคือนครศรีธรรมราชจำนวน 306 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.58 และอันดับสามคือกรุงเทพมหานครจำนวน 306 คิดเป็นร้อยละ 3.58

จากอุบัติเหตุบนทางหลวงแยกตามรายจังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บมากที่สุดคือ กรุงเทพมหานครจำนวน 7,225 ราย คิดเป็นร้อยละ 32.46 รองลงมาคือ สมุทรปราการจำนวน 1,227 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.51 และอันดับสามคือนครศรีธรรมราชจำนวน 1,197 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.38 ดังตารางที่ 19 และรูปที่ 15

ตารางที่ 19 อุบัติเหตุบนสายทางแยกตามรายจังหวัด

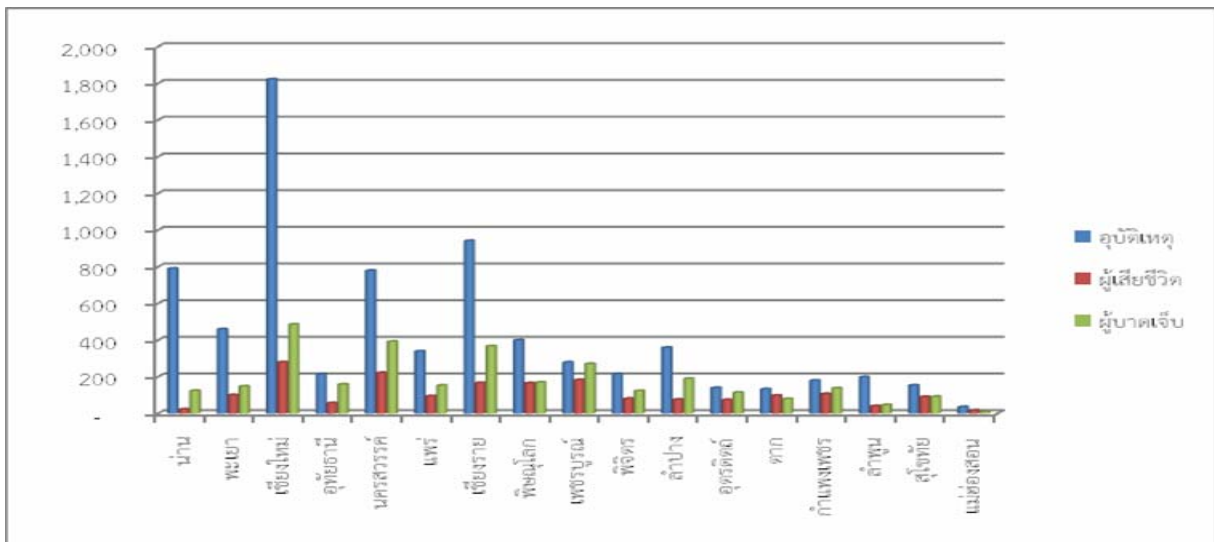
จังหวัด	อุบัติเหตุ		ผู้เสียชีวิต		ผู้บาดเจ็บ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น่าน	790	1.29	23	0.27	124	0.56
พะเยา	460	0.75	101	1.18	148	0.66
เชียงใหม่	1,822	2.98	280	3.28	486	2.18
อุทัยธานี	214	0.35	57	0.67	159	0.71
นครสวรรค์	779	1.27	222	2.60	392	1.76
แพร่	339	0.55	95	1.11	153	0.69
เชียงราย	941	1.54	167	1.96	367	1.65
พิษณุโลก	400	0.65	166	1.94	170	0.76
เพชรบูรณ์	279	0.46	183	2.14	271	1.22
พิจิตร	215	0.35	81	0.95	123	0.55
ลำปาง	359	0.59	76	0.89	190	0.85
อุตรดิตถ์	140	0.23	75	0.88	114	0.51
ตาก	133	0.22	98	1.15	80	0.36
กำแพงเพชร	180	0.29	107	1.25	138	0.62
ลำพูน	199	0.33	41	0.48	47	0.21
สุโขทัย	153	0.25	91	1.07	92	0.41
แม่ฮ่องสอน	36	0.06	17	0.20	10	0.04
ยโสธร	350	0.57	45	0.53	419	1.88
อำนาจเจริญ	131	0.21	41	0.48	132	0.59
ศรีสะเกษ	542	0.89	198	2.32	327	1.47
นครราชสีมา	1,018	1.67	402	4.71	756	3.40
กาฬสินธุ์	284	0.46	141	1.65	203	0.91
มหาสารคาม	269	0.44	153	1.79	182	0.82
เลย	209	0.34	113	1.32	84	0.38
ร้อยเอ็ด	299	0.49	192	2.25	150	0.67
บุรีรัมย์	494	0.81	192	2.25	157	0.71
สุรินทร์	300	0.49	199	2.33	181	0.81
ชัยภูมิ	271	0.44	145	1.70	143	0.64

จังหวัด	อุบัติเหตุ		ผู้เสียชีวิต		ผู้บาดเจ็บ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
นครพนม	133	0.22	106	1.24	84	0.38
หนองบัวลำภู	102	0.17	62	0.73	36	0.16
อุบลราชธานี	658	1.08	98	1.15	187	0.84
บึงกาฬ	55	0.09	34	0.40	9	0.04
มุกดาหาร	85	0.14	38	0.44	18	0.08
ขอนแก่น	372	0.61	195	2.28	135	0.61
หนองคาย	109	0.18	53	0.62	36	0.16
สกลนคร	199	0.33	113	1.32	64	0.29
อุดรธานี	225	0.37	129	1.51	159	0.71
สิงห์บุรี	164	0.27	62	0.73	135	0.61
สระบุรี	504	0.82	155	1.81	253	1.14
ลพบุรี	588	0.96	146	1.71	316	1.42
ชัยนาท	236	0.39	67	0.78	140	0.63
อ่างทอง	137	0.22	52	0.61	70	0.31
พระนครศรีอยุธยา	522	0.85	87	1.02	171	0.77
นครศรีธรรมราช	1,304	2.13	306	3.58	1,197	5.38
กระบี่	593	0.97	79	0.92	170	0.76
พังงา	185	0.30	67	0.78	112	0.50
สุราษฎร์ธานี	896	1.47	166	1.94	455	2.04
ภูเก็ต	289	0.47	75	0.88	133	0.60
ระนอง	77	0.13	35	0.41	85	0.38
ชุมพร	270	0.44	102	1.19	167	0.75
พัทลุง	205	0.34	104	1.22	189	0.85
สงขลา	532	0.87	206	2.41	423	1.90
ตรัง	156	0.26	97	1.14	85	0.38
นราธิวาส	117	0.19	80	0.94	41	0.18
สตูล	62	0.10	22	0.26	27	0.12
ปัตตานี	83	0.14	41	0.48	73	0.33
ยะลา	91	0.15	16	0.19	38	0.17
สระแก้ว	393	0.64	101	1.18	276	1.24
ปราจีนบุรี	317	0.52	134	1.57	201	0.90
ตราด	104	0.17	43	0.50	88	0.40
นครนายก	94	0.15	55	0.64	96	0.43
ฉะเชิงเทรา	260	0.43	154	1.80	250	1.12
ระยอง	216	0.35	13	0.15	188	0.84

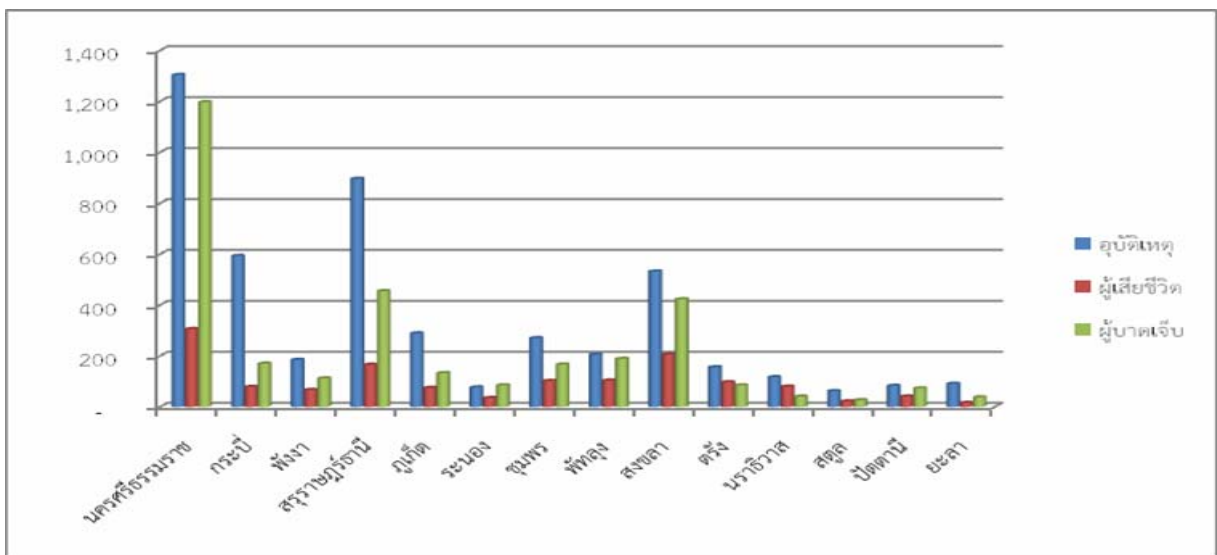
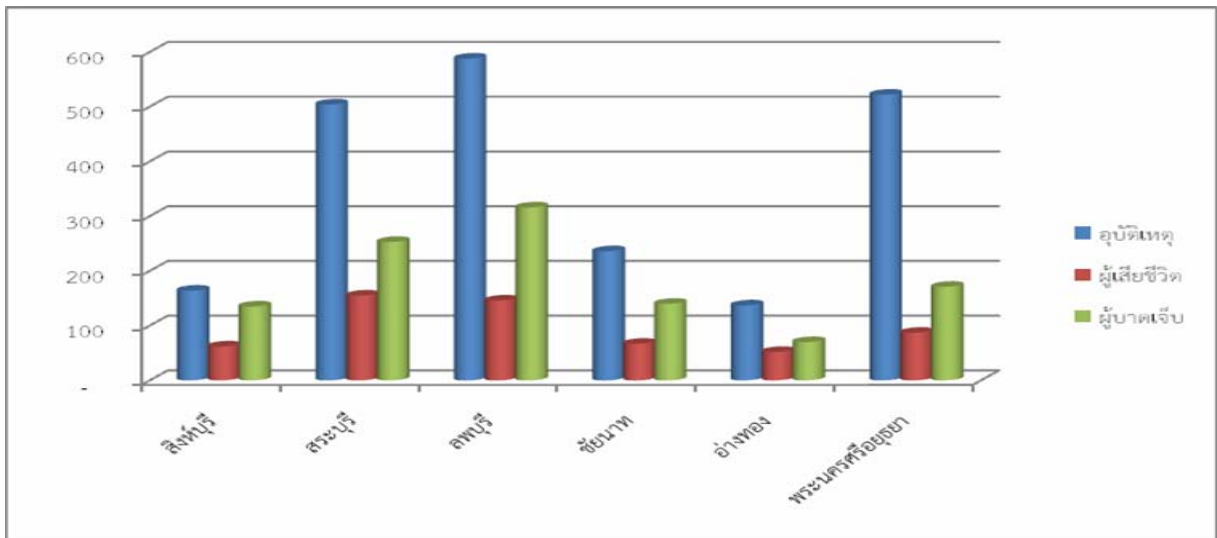
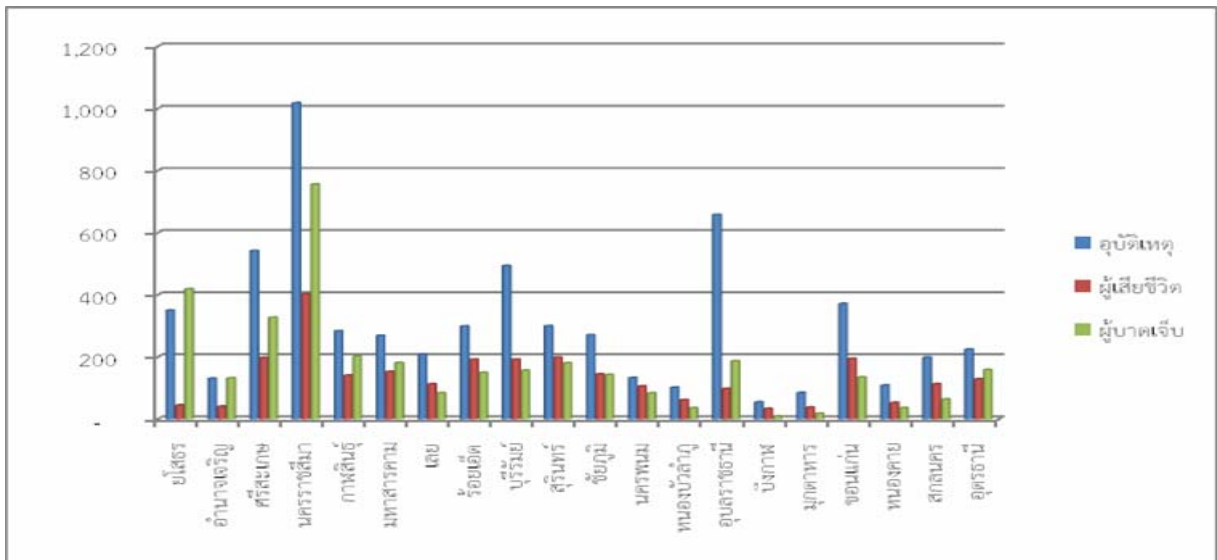
จังหวัด	อุบัติเหตุ		ผู้เสียชีวิต		ผู้บาดเจ็บ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
จันทบุรี	157	0.26	91	1.07	149	0.67
ชลบุรี	608	0.99	128	1.50	136	0.61
เพชรบุรี	234	0.38	109	1.28	163	0.73
สุพรรณบุรี	422	0.69	149	1.74	162	0.73
กาญจนบุรี	344	0.56	123	1.44	211	0.95
สมุทรสาคร	44	0.07	31	0.36	52	0.23
ประจวบคีรีขันธ์	160	0.26	76	0.89	113	0.51
ราชบุรี	218	0.36	91	1.07	128	0.58
กรุงเทพ	32,675	53.47	306	3.58	7,225	32.46
สมุทรปราการ	2,622	4.29	106	1.24	1,227	5.51
ปทุมธานี	856	1.40	136	1.59	289	1.30
นครปฐม	309	0.51	121	1.42	318	1.43
นนทบุรี	414	0.68	47	0.55	89	0.40
สมุทรสาคร	112	0.18	33	0.39	90	0.40
<b>รวม</b>	<b>61,114</b>	<b>100.00</b>	<b>8,541</b>	<b>100.00</b>	<b>22,257</b>	<b>100.00</b>
<b>เฉลี่ย</b>	<b>793.68</b>		<b>110.92</b>		<b>289.05</b>	

ที่มา กรมทางหลวง

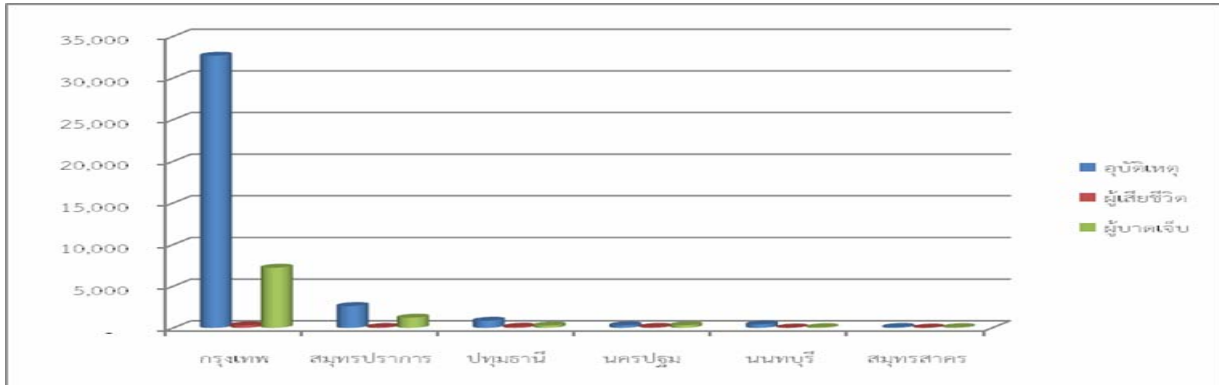
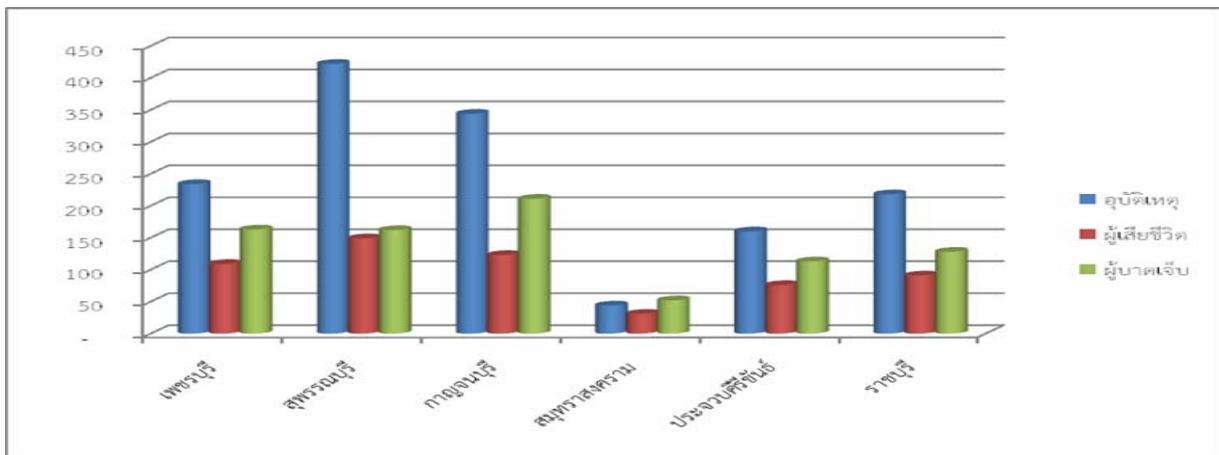
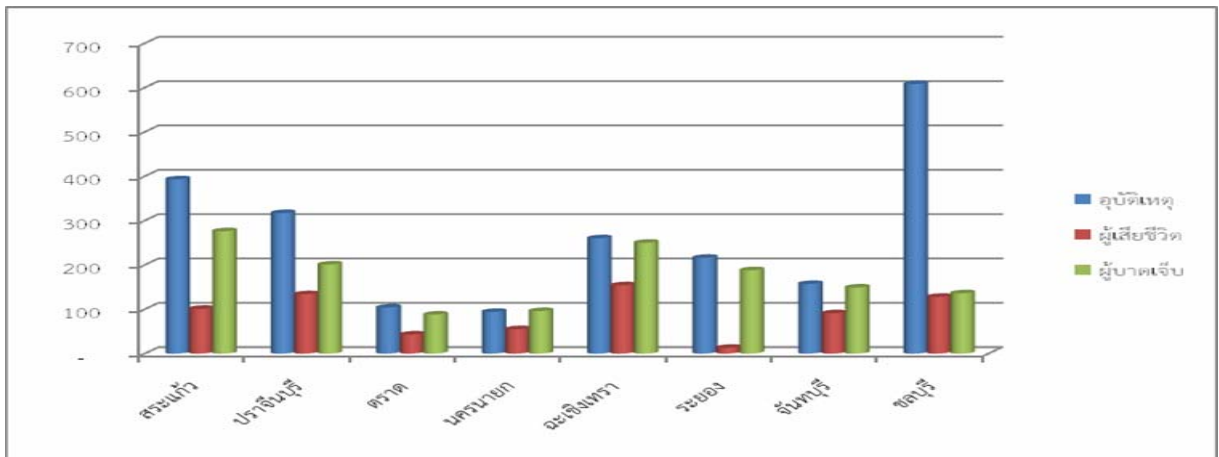
รูปที่ 15 อุบัติเหตุบนสายทางแยกตามรายจังหวัด











### 1.9) ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง

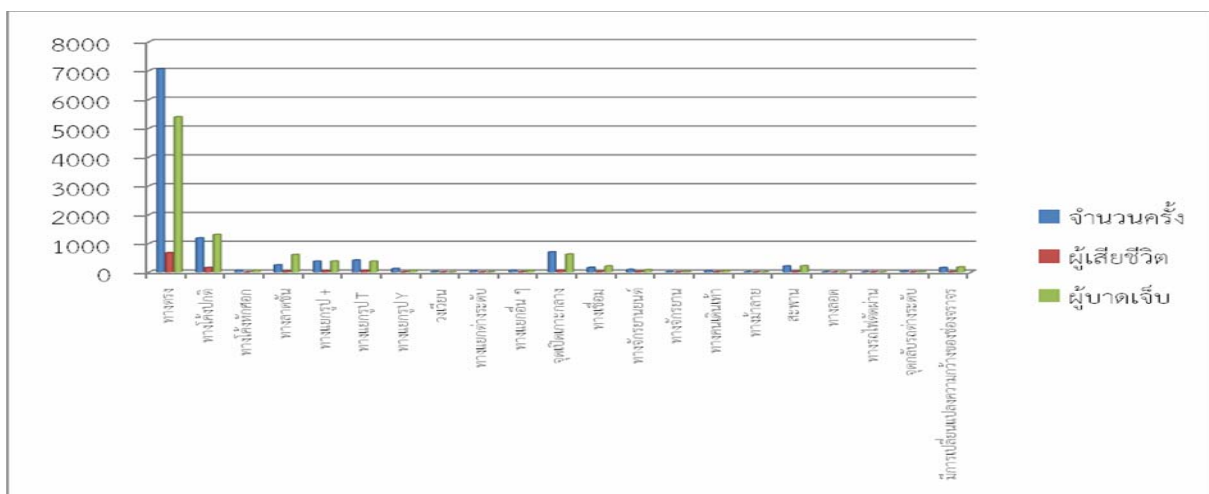
จากการรวบรวมข้อมูลของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง พบว่า ปี 2555 สามารถแยกลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุได้ดังนี้ บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือทางตรง จำนวน 7,054 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 64.05 รองลงมาคือทางโค้งปกติจำนวน 1,183 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 10.74 และอันดับสามคือจุดเปิดเกาะกลางจำนวน 701 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 6.37 บริเวณที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุดคือทางตรงจำนวน 903 ราย คิดเป็นร้อยละ 58.33 รองลงมาคือทางโค้งปกติจำนวน 227 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.66 และอันดับสามคือจุดเปิดเกาะกลางจำนวน 89 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.75 บริเวณที่มีผู้บาดเจ็บมากที่สุดคือทางตรงจำนวน 5,389 ราย คิดเป็นร้อยละ 55.70 รองลงมาคือทางโค้งปกติจำนวน 1,306 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.50 และอันดับสามคือจุดเปิดเกาะกลางจำนวน 624 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.45 ดังตารางที่ 20 และรูปที่ 16

ตารางที่ 20 แสดงลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ

รายการ	อุบัติเหตุ		ผู้เสียชีวิต		ผู้บาดเจ็บ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ทางตรง	7,054	64.05	903	58.33	5,389	55.70
ทางโค้งปกติ	1,183	10.74	227	14.66	1,306	13.50
ทางโค้งหักศอก	62	0.56	1	0.06	65	0.67
ทางลาดชัน	248	2.25	60	3.88	606	6.26
ทางแยกรูป +	376	3.41	63	4.07	379	3.92
ทางแยกรูป T	416	3.78	65	4.20	377	3.90
ทางแยกรูป Y	122	1.11	5	0.32	64	0.66
วงเวียน	14	0.13	2	0.13	3	0.03
ทางแยกต่างระดับ	42	0.38	3	0.19	11	0.11
ทางแยกอื่น ๆ	63	0.57	6	0.39	59	0.61
จุดเปิดเกาะกลาง	701	6.37	89	5.75	624	6.45
ทางเชื่อม	163	1.48	34	2.20	210	2.17
ทางจักรยานยนต์	92	0.84	34	2.20	82	0.85
ทางม้าลาย	6	0.05	1	0.06	7	0.07
สะพาน	209	1.90	28	1.81	219	2.26
ทางลอด	7	0.06	0	-	3	0.03
ทางรถไฟตัดผ่าน	6	0.05	3	0.19	2	0.02
จุดกลับรถต่างระดับ	31	0.28	4	0.26	17	0.18
มีการเปลี่ยนแปลงความกว้างฯ	157	1.43	10	0.65	177	1.83
<b>รวม</b>	<b>11,013</b>	<b>100.00</b>	<b>1548</b>	<b>100.00</b>	<b>9,675</b>	<b>100.00</b>

ที่มา กรมทางหลวง

รูปที่ 16 แสดงลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ



### 1.10) ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุบนสายทางของกรมทางหลวง

จากสถิติ ปี 2555 บนสายทางของกรมทางหลวง พบว่า ปี 2555 มีอุบัติเหตุบนสายทางแยกช่วงเวลาที่เกิดเหตุเฉลี่ยจำนวนอุบัติเหตุ 324 ครั้ง จำนวนผู้เสียชีวิต 57 รายและผู้บาดเจ็บ 325 ราย

**ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือเวลา 09.00 – 09.59 น.** จำนวน 522 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 6.36 รองลงมาคือเวลา 10.00 – 10.59 น. จำนวน 512 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 6.24 และอันดับสามคือเวลา 15.00 – 15.59 น. จำนวน 490 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.97

**ช่วงเวลาที่มียุติเหตุมากที่สุดคือเวลา 19.00 – 19.59 น.** จำนวน 92 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.68 รองลงมาคือเวลา 05.00 – 05.59 น. จำนวน 88 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.39 และอันดับสามคือเวลา 17.00 – 17.59 น. จำนวน 72 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.22

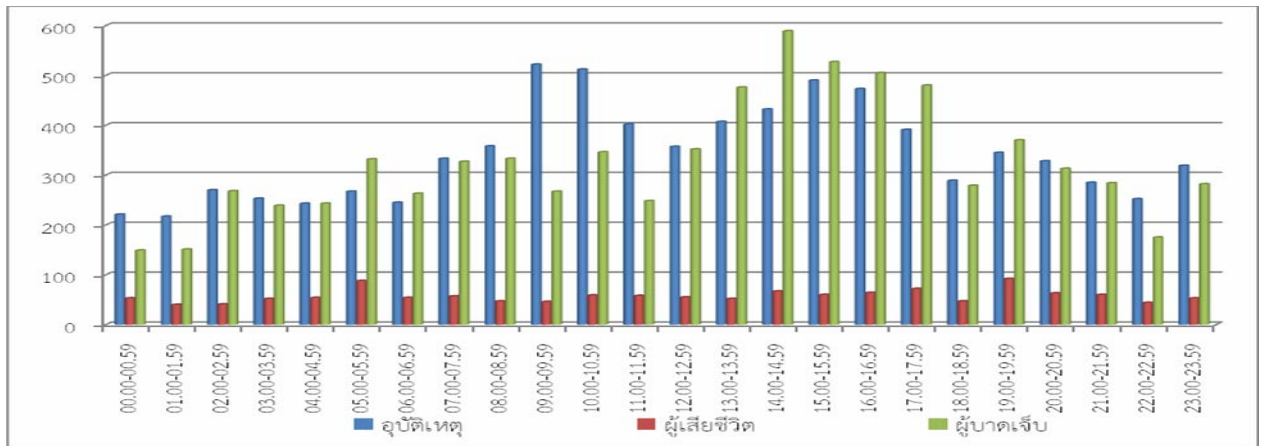
**ช่วงเวลาที่มียุติเหตุมากที่สุดคือเวลา 14.00 – 14.59 น.** จำนวน 589 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.55 รองลงมาคือเวลา 15.00 – 15.59 น. จำนวน 527 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.76 และอันดับสามคือเวลา 16.00 – 16.59 น. จำนวน 505 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.48

#### ตารางที่ 21 แสดงช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุบนสายทาง

เวลา	อุบัติเหตุ	ร้อยละ	ผู้เสียชีวิต	ร้อยละ	ผู้บาดเจ็บ	ร้อยละ
00.00-00.59	221	2.69	53	3.85	149	1.91
01.00-01.59	217	2.64	40	2.90	151	1.94
02.00-02.59	270	3.29	41	2.98	268	3.44
03.00-03.59	253	3.08	52	3.77	239	3.06
04.00-04.59	243	2.96	54	3.92	243	3.12
05.00-05.59	267	3.25	88	6.39	332	4.26
06.00-06.59	245	2.98	54	3.92	263	3.37
07.00-07.59	333	4.06	57	4.14	327	4.19
08.00-08.59	358	4.36	47	3.41	333	4.27
09.00-09.59	522	6.36	46	3.34	267	3.42
10.00-10.59	512	6.24	59	4.28	346	4.44
11.00-11.59	402	4.90	58	4.21	248	3.18
12.00-12.59	357	4.35	55	3.99	352	4.51
13.00-13.59	407	4.96	52	3.77	476	6.10
14.00-14.59	432	5.26	67	4.86	589	7.55
15.00-15.59	490	5.97	60	4.35	527	6.76
16.00-16.59	473	5.76	64	4.64	505	6.48
17.00-17.59	391	4.76	72	5.22	480	6.16
18.00-18.59	289	3.52	47	3.41	279	3.58
19.00-19.59	345	4.20	92	6.68	370	4.74
20.00-20.59	328	3.99	63	4.57	313	4.01
21.00-21.59	285	3.47	60	4.35	284	3.64
22.00-22.59	252	3.07	44	3.19	175	2.24
23.00-23.59	319	3.89	53	3.85	282	3.62
<b>รวม</b>	<b>8,211</b>	<b>100.00</b>	<b>1,378</b>	<b>100.00</b>	<b>7,798</b>	<b>100.00</b>
<b>เฉลี่ย</b>	<b>342</b>		<b>57</b>		<b>325</b>	

ที่มา กรมทางหลวง

รูปที่ 17 แสดงช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุบนสายทาง



2) สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงเปรียบเทียบทั้งปี ช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์

จากการรวบรวมข้อมูลของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวงพบว่า ปี 2555 มีการเกิดอุบัติเหตุทั้งปีจำนวน 11,013 ครั้ง ช่วงเทศกาลปีใหม่จำนวน 795 ครั้งคิดเป็นร้อยละ 7.22 และช่วงเทศกาลสงกรานต์จำนวน 78 ครั้งคิดเป็นร้อยละ 7.16 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งปี

จำนวนผู้เสียชีวิตทั้งปีจำนวน 1,549 ราย ช่วงเทศกาลปีใหม่จำนวน 216 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.94 และช่วงเทศกาลสงกรานต์จำนวน 191 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.48 ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งปี

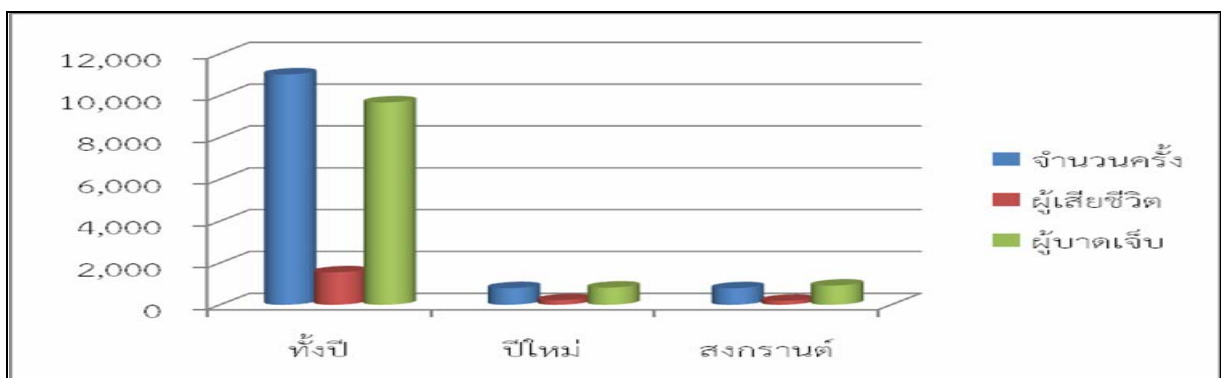
จำนวนผู้บาดเจ็บทั้งปีจำนวน 9,675 ราย ช่วงเทศกาลปีใหม่จำนวน 820 รายคิดเป็นร้อยละ 8.48 และช่วงเทศกาลสงกรานต์จำนวน 915 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.46 ของจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งปี

จากข้อมูลข้างต้น จะพบว่า เทศกาลปีใหม่มิ่จำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิตและจำนวนผู้บาดเจ็บมากกว่าเทศกาลสงกรานต์ เพียงเล็กน้อยตาม ดังตารางที่ 22 และรูปที่ 18

ตารางที่ 22 อุบัติเหตุบนทางหลวงเปรียบเทียบอุบัติเหตุทั้งปีเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์

รายการ	ทั้งปี		เทศกาลปีใหม่		เทศกาลสงกรานต์	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนครั้ง	11,013	100	795	7.22	788	7.16
จำนวนผู้เสียชีวิต	1,549	100	216	13.94	191	12.37
จำนวนผู้บาดเจ็บ	9,675	100	820	8.48	915	9.46

รูปที่ 18 อุบัติเหตุบนทางหลวงเปรียบเทียบอุบัติเหตุทั้งปีเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์



## 2.2.2 สถิติสำนักอำนวยการความปลอดภัยของกรมทางหลวงชนบท

### 1) สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบททั้งปี

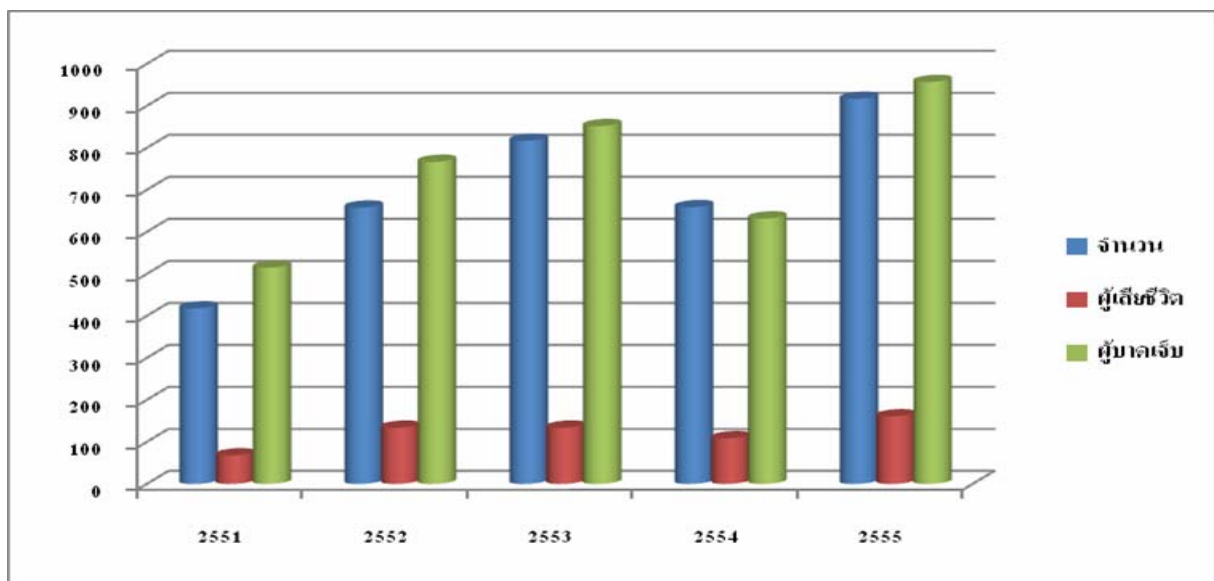
1.1) สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท ปี 2551 – 2555 พบว่ามีค่าเฉลี่ยในการเกิดอุบัติเหตุจำนวน 694 ครั้งต่อปี มีผู้เสียชีวิตจำนวน 121 รายต่อปี และผู้บาดเจ็บ 745 รายต่อปี อัตราการเติบโตของอุบัติเหตุมีอัตราที่ลดลง ดังนี้จำนวนอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.99 จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.45 และผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.88 และในปี 2555 บนทางหลวงชนบทมีการเกิดอุบัติเหตุจำนวน 917 ครั้ง เพิ่มขึ้นจากปี 2554 จำนวน 258 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 39.15 ผู้เสียชีวิตจำนวน 161 รายเพิ่มขึ้นจากปี 2554 จำนวน 52 ราย คิดเป็นร้อยละ 47.70 และผู้บาดเจ็บจำนวน 957 ราย เพิ่มขึ้นจากปี 2554 จำนวน 325 ราย คิดเป็นร้อยละ 51.42 ดังตารางที่ 23 และรูปที่ 19

ตารางที่ 23 สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท ปี 2551 – 2555

รายการ	2551	2552	2553	2554	2555	เฉลี่ย	GR	อัตราการเพิ่ม-ลด ปี 2554 - 2555
จำนวนครั้ง	418	658	817	659	917	694	13.99%	เพิ่มขึ้นร้อยละ 39.15
ผู้เสียชีวิต	68	134	134	109	161	121	15.45%	เพิ่มขึ้นร้อยละ 47.70
ผู้บาดเจ็บ	515	767	852	632	957	745	10.88%	เพิ่มขึ้นร้อยละ 51.42

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

รูปที่ 19 สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท ปี 2551 - 2555



1.2) สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท ปี 2555 พบว่ามีค่าเฉลี่ยในการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2555 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2555 รวมทั้งสิ้น 917 ครั้ง เสียชีวิต 161 มีผู้บาดเจ็บ 957 ราย จากสถิติ ปี 2555 บนสายทางของกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปี 2555 จำนวนอุบัติเหตุอัตราการเกิดอุบัติเหตุเดือนละ 76.42 ครั้ง จำนวนผู้เสียชีวิตมีอัตราเฉลี่ย 13.42 ราย และจำนวนผู้บาดเจ็บมีอัตราเฉลี่ย 79.75

จากปี 2554 และ 2555 เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะพบว่าปี 2555 มีจำนวนอุบัติเหตุจำนวนผู้เสียชีวิตและจำนวนผู้บาดเจ็บสูงกว่าปี 2554 คิดเป็นร้อยละ 39.15, 47.71 และ 51.42 ตามลำดับ

จำนวนอุบัติเหตุที่มากที่สุดคือ เดือนเมษายน จำนวน 160 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 17.45 และจำนวนอุบัติเหตุที่น้อยที่สุดคือ เดือนตุลาคม จำนวน 29 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 3.16

จำนวนผู้เสียชีวิตที่มากที่สุดคือ เดือนธันวาคม จำนวน 29 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.01 และจำนวนผู้เสียชีวิตที่น้อยที่สุดคือ เดือนกันยายนและตุลาคม จำนวน 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.24

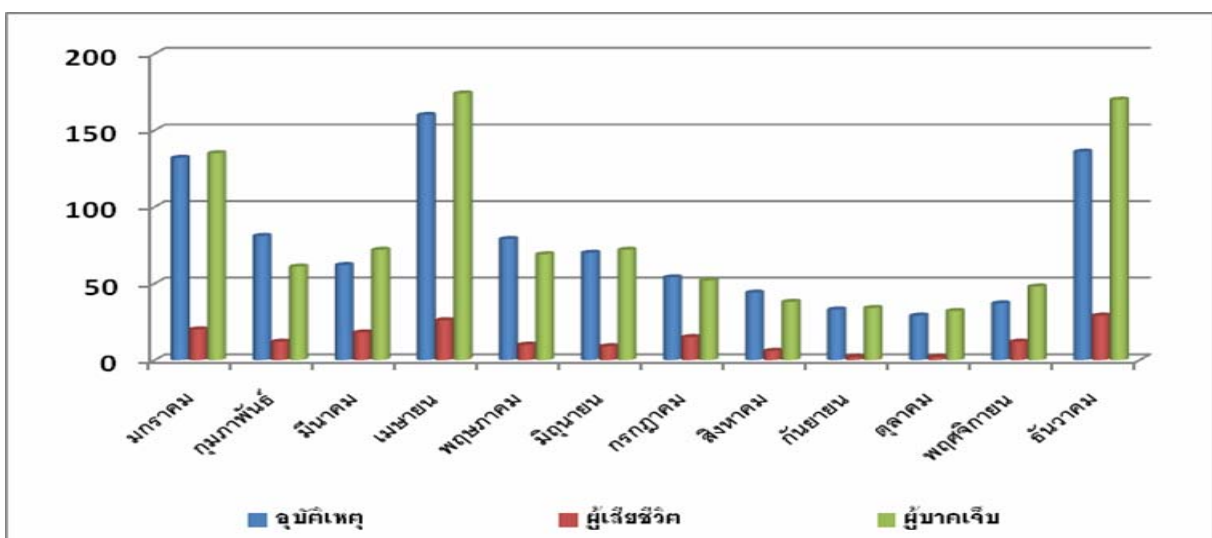
จำนวนผู้บาดเจ็บที่มากที่สุดคือ เดือนเมษายน จำนวน 174 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.18 และจำนวนผู้บาดเจ็บที่น้อยที่สุดคือ เดือนตุลาคม จำนวน 32 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.34 ดังตารางที่ 24 และรูปที่ 20

ตารางที่ 24 อุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท ปี 2555

เดือน	อุบัติเหตุ		ผู้เสียชีวิต		ผู้บาดเจ็บ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มกราคม	132	14.39	20	12.42	135	14.11
กุมภาพันธ์	81	8.83	12	7.45	61	6.37
มีนาคม	62	6.76	18	11.18	72	7.52
<b>เมษายน</b>	<b>160</b>	<b>17.45</b>	<b>26</b>	<b>16.15</b>	<b>174</b>	<b>18.18</b>
พฤษภาคม	79	8.62	10	6.21	69	7.21
มิถุนายน	70	7.63	9	5.59	72	7.52
กรกฎาคม	54	5.89	15	9.32	52	5.43
สิงหาคม	44	4.80	6	3.73	38	3.97
กันยายน	33	3.60	2	1.24	34	3.55
<b>ตุลาคม</b>	<b>29</b>	<b>3.16</b>	<b>2</b>	<b>1.24</b>	<b>32</b>	<b>3.34</b>
พฤศจิกายน	37	4.03	12	7.45	48	5.02
ธันวาคม	136	14.83	29	18.01	170	17.76
<b>รวม</b>	<b>917</b>	<b>100.00</b>	<b>161</b>	<b>100.00</b>	<b>957</b>	<b>100.00</b>
<b>เฉลี่ย</b>	<b>76.42</b>		<b>13.42</b>		<b>79.75</b>	

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

รูปที่ 20 อุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท ปี 2555





### 1.3) จังหวัดที่มีอุบัติเหตุมากที่สุด 10 อันดับแรกบนถนนทางหลวงชนบท ปี 2555

ข้อมูลจาก Thailand Road Accident Management Systems (TRAMS) จังหวัดที่มีอุบัติเหตุมากที่สุด 10 อันดับแรกบนถนนทางหลวงชนบท ปี 2555 คือ นนทบุรี พะเยา ระยอง สตูล เชียงใหม่ สมุทรปราการ สมุทรสาคร ปทุมธานี นครศรีธรรมราช และนครพนม ตามลำดับ ดังตารางที่ 25 ตารางที่ 25 จังหวัดที่มีอุบัติเหตุมากที่สุด 10 อันดับแรกบนถนนทางหลวงชนบท ปี 2555

ลำดับ	จังหวัด	จำนวน (ครั้ง)
1	นนทบุรี	80
2	พะเยา	66
3	ระยอง	64
4	สตูล	60
5	เชียงใหม่	59
6	สมุทรปราการ	57
7	สมุทรสาคร	52
8	ปทุมธานี	50
9	นครศรีธรรมราช	32
10	นครพนม	28

ที่มา TRAMS

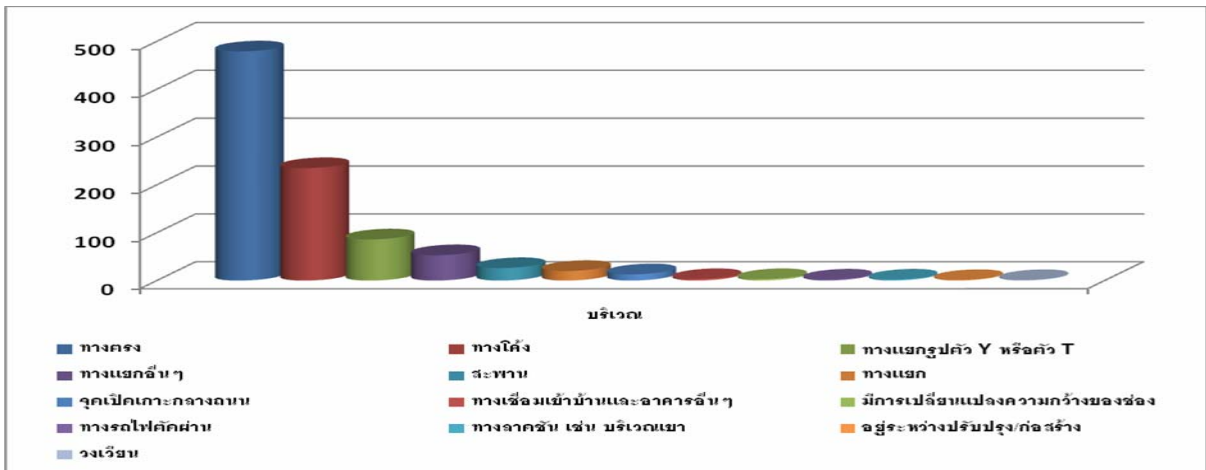
1.4) จำนวนอุบัติเหตุจำแนกลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนทางหลวงชนบท ปี 2555 จากสถิติ ปี 2555 บนสายทางหลวงชนบทมีอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทแยกตามลักษณะบริเวณพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่า บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งคือ ลักษณะทางตรงจำนวน 479 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 51.84 รองลงมาคือ ทางโค้งจำนวน 235 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 25.43 และอันดับสามคือทางแยกรูปตัว Y หรือตัว T จำนวน 86 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 9.31 ดังตารางที่ 26 และรูปที่ 21

ตารางที่ 26 จำนวนอุบัติเหตุจำแนกลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนทางหลวงชนบท ปี 2555

ลำดับที่	บริเวณ	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ
1	ทางตรง	479	51.84
2	ทางโค้ง	235	25.43
3	ทางแยกรูปตัว Y หรือตัว T	86	9.31
4	ทางแยกอื่นๆ	53	5.74
5	สะพาน	26	2.81
6	ทางแยก	20	2.16
7	จุดเปิดเกาะกลางถนน	13	1.41
8	ทางเชื่อมเข้าบ้านและอาคารอื่นๆ	3	0.32
9	มีการเปลี่ยนแปลงความกว้างของช่อง	3	0.32
10	ทางรถไฟตัดผ่าน	2	0.22
11	ทางลาดชัน เช่น บริเวณเขา	2	0.22
12	อยู่ระหว่างปรับปรุง/ก่อสร้าง	1	0.11
13	วงเวียน	1	0.11
รวม		924	100.00

ที่มา TRAMS

รูปที่ 21 จำนวนอุบัติเหตุจำแนกลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนทางหลวงชนบท ปี 2555



### 1.5) ลักษณะของอุบัติเหตุบนถนนทางหลวงชนบท ปี 2555

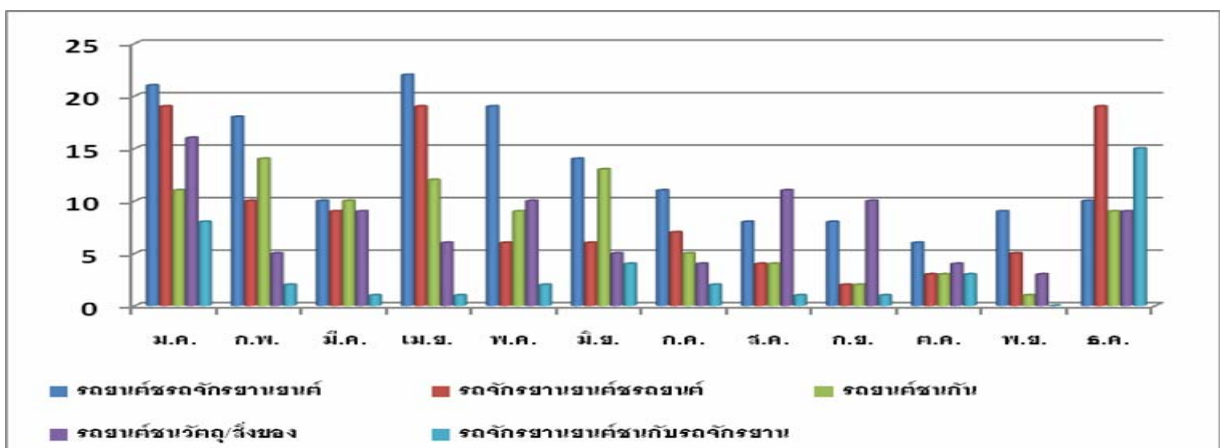
เมื่อพิจารณาลักษณะของอุบัติเหตุเป็นคู่กรณี 5 ลำดับแรก พบว่ารถยนต์ชนรถจักรยานยนต์สูงสุด 156 ครั้ง และเกิดในช่วงเดือนเมษายนสูงสุด 22 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 14.10 รองลงมาคือ เดือนมกราคม 21 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 13.46 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นในช่วงเทศกาลสงกรานต์-เทศกาลปีใหม่ ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ผู้ใช้เส้นทางมากเป็นพิเศษ ดังตารางที่ 27 และรูปที่ 22

ตารางที่ 27 ลักษณะของอุบัติเหตุบนถนนทางหลวงชนบท ปี 2555

รายการ	เดือน												รวม
	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	
รถยนต์ชนรถจักรยานยนต์	21	18	10	22	19	14	11	8	8	6	9	10	156
รถจักรยานยนต์ชนรถจักรยานยนต์	19	10	9	19	6	6	7	4	2	3	5	19	109
รถยนต์ชนกัน	11	14	10	12	9	13	5	4	2	3	1	9	93
รถยนต์ชนวัตถุ/สิ่งของ	16	5	9	6	10	5	4	11	10	4	3	9	92
รถจักรยานยนต์ชนกับรถจักรยาน	8	2	1	1	2	4	2	1	1	3	0	15	40

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

รูปที่ 22 ลักษณะของอุบัติเหตุบนถนนทางหลวงชนบท ปี 2555





### 1.6) มูลเหตุสันนิษฐานของอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท ปี 2555

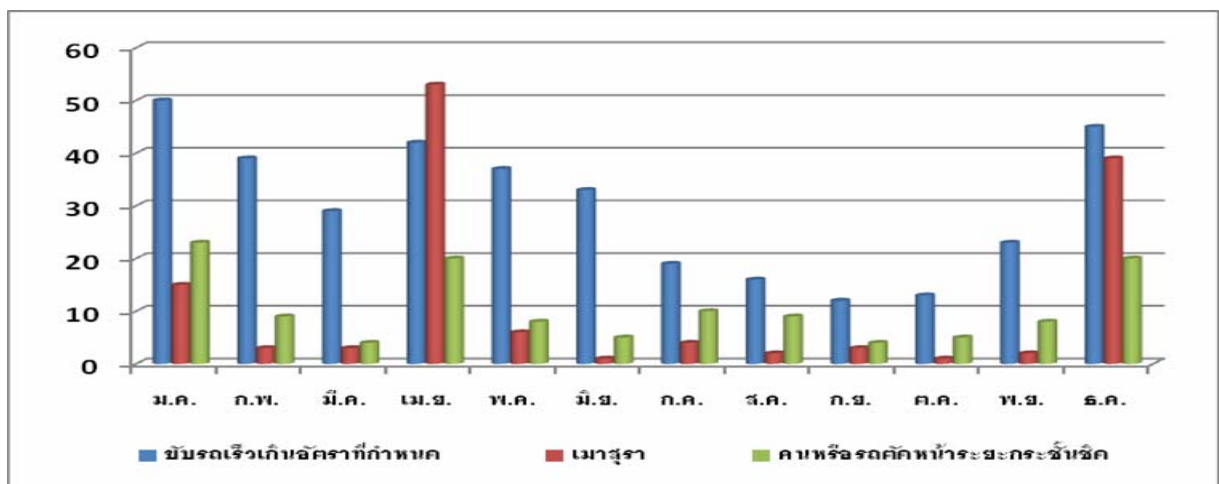
เมื่อพิจารณาถึงมูลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุเป็นคู่กรณี 3 ลำดับแรก พบว่าผู้ขับขี่ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดสูงสุด 358 ครั้ง และเกิดในช่วงเดือนมกราคมสูงสุด 50 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 13.97 รองลงมาคือ เดือนธันวาคม 45 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 16.47 ดังตารางที่ 28 และรูปที่ 23

ตารางที่ 28 มูลเหตุสันนิษฐานของอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท ปี 2555

เดือน รายละเอียด	เดือน												รวม
	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	
ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	50	39	29	42	37	33	19	16	12	13	23	45	358
เมาสุรา	15	3	3	53	6	1	4	2	3	1	2	39	132
คนหรือรถตัดหน้า ระยะกระชั้นชิด	23	9	4	20	8	5	10	9	4	5	8	20	125

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

รูปที่ 23 มูลเหตุสันนิษฐานของอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท ปี 2555



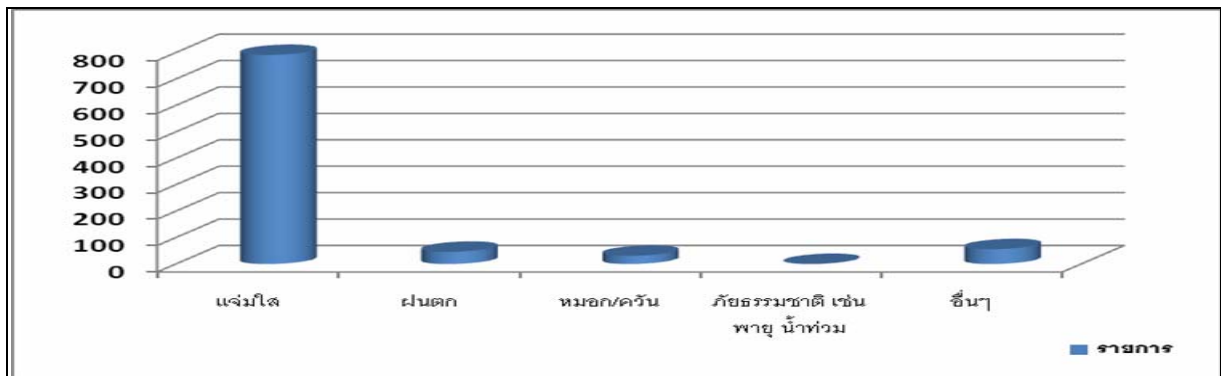
### 1.7) จำนวนอุบัติเหตุ จำแนกตามสภาพอากาศขณะเกิดอุบัติเหตุ ปี 2555

จำนวนอุบัติเหตุ หากจำแนกตามสภาพอากาศขณะเกิดอุบัติเหตุ พบว่า อากาศแจ่มใส เกิดอุบัติเหตุ 791 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 85.61 ฝนตก จำนวน 46 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 4.98 หมอก/ควัน จำนวน 31 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 3.35 และอื่นๆ 56 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 6.06 ดังตารางที่ 29 และรูปที่ 24

ตารางที่ 29 จำนวนอุบัติเหตุ จำแนกตามสภาพอากาศขณะเกิดอุบัติเหตุ ปี 2555

ลำดับ	รายการ	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ
1	แจ่มใส	791	85.61
2	ฝนตก	46	4.98
3	หมอก/ควัน	31	3.35
4	ภัยธรรมชาติ เช่น พายุ น้ำท่วม	0	-
5	อื่นๆ	56	6.06
รวม		924	100.00

ที่มา TRAMS

**รูปที่ 24 จำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามสภาพอากาศ ขณะเกิดอุบัติเหตุ ปี 2555**


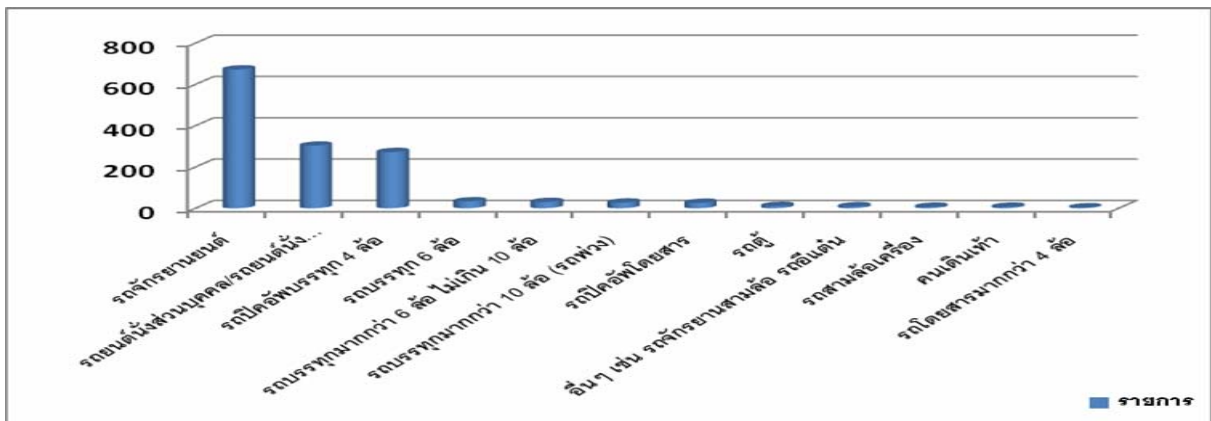
1.8) จำนวนอุบัติเหตุ จำแนกตามคนเดินเท้าหรือรถยนต์ที่เกี่ยวข้องในการเกิดเหตุ ปี 2555 จากสถิติ ปี 2555 บนสายทางหลวงชนบท พบว่า มีจำนวนอุบัติเหตุ จำแนกตามคนเดินเท้าหรือรถยนต์ที่เกี่ยวข้องในการเกิดเหตุ ดังนี้ รถจักรยานยนต์จำนวน 672 คิดเป็นร้อยละ 47.97 รองลงมาคือรถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะจำนวน 303 คิดเป็นร้อยละ 21.63 และอันดับสามคือ รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อจำนวน 272 คิดเป็นร้อยละ 19.41 ดังตารางที่ 30 และรูปที่ 25

ตารางที่ 30 จำนวนอุบัติเหตุ จำแนกตามคนเดินเท้าหรือรถยนต์ที่เกี่ยวข้องในการเกิดเหตุ ปี 2555

ลำดับ	รายการ	จำนวน (คนหรือคัน)	ร้อยละ
1	รถจักรยานยนต์	672	47.97
2	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ	303	21.63
3	รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ	272	19.41
4	รถบรรทุก 6 ล้อ	33	2.36
5	รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ ไม่เกิน 10 ล้อ	30	2.14
6	รถบรรทุกมากกว่า 10 ล้อ (รถพ่วง)	27	1.93
7	รถปิคอัพโดยสาร	26	1.86
8	รถตู้	11	0.79
9	อื่นๆ เช่น รถจักรยานสามล้อ รถอีแต๋น	9	0.64
10	รถสามล้อเครื่อง	7	0.50
11	คนเดินเท้า	7	0.50
12	รถโดยสารมากกว่า 4 ล้อ	4	0.29
รวม		1,401	100.00

ที่มา TRAMS

รูปที่ 25 จำนวนอุบัติเหตุ จำแนกตามคนเดินเท้าหรือรถยนต์ที่เกี่ยวข้องในการเกิดเหตุ ปี 2555



2) อุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลปีใหม่

2.1) เปรียบเทียบอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลปีใหม่ 2551-2555

เมื่อเปรียบเทียบอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลปีใหม่ 7 ปีย้อนหลัง จำนวนอุบัติเหตุและผู้บาดเจ็บลดลงอย่างต่อเนื่อง

ค่าเฉลี่ยในการเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวน 111 ครั้งต่อปี มีผู้บาดเจ็บจำนวน 126 รายต่อปี และผู้เสียชีวิตจำนวน 25 รายต่อปี

อัตราการเติบโตของอุบัติเหตุมีอัตราที่ลดลง ดังนี้ จำนวนอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 7.44 จำนวนผู้บาดเจ็บลดลง 9.37 จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง 8.76

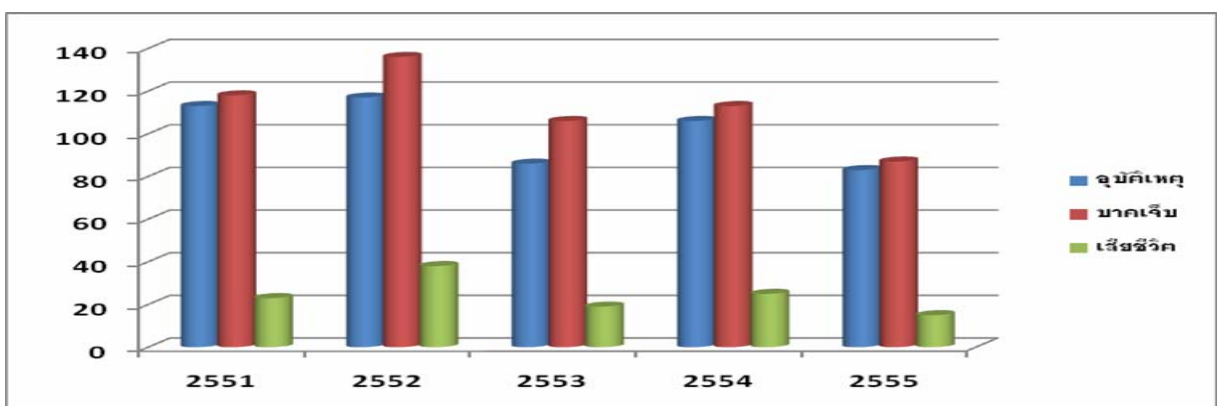
จากปี 2554 และ 2555 เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะพบว่าปี 2555 มีจำนวนอุบัติเหตุบาดเจ็บและผู้เสียชีวิตลดลง คิดเป็นร้อยละ 21.70 23.01 และ 40.00 ตามลำดับ ดังตารางที่ 31 และรูปที่ 26

ตารางที่ 31 เปรียบเทียบอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2551 - 2555

วัน รายการ	ปีใหม่ 51	ปีใหม่ 52	ปีใหม่ 53	ปีใหม่ 54	ปีใหม่ 55	เฉลี่ย	GR	ปี 54-55
อุบัติเหตุ	113	117	86	106	83	101	-7.42%	-21.70
บาดเจ็บ	118	136	106	113	87	112	-7.34%	-23.01
เสียชีวิต	23	38	19	25	15	24	-10.13%	-40.00

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

รูปที่ 26 เปรียบเทียบอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2551 - 2555



## 2.2) อุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555

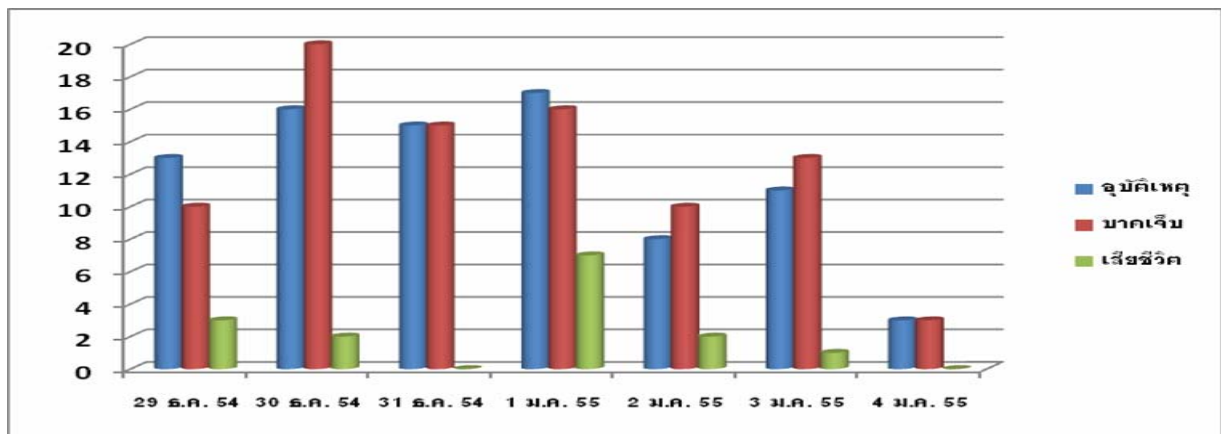
อุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555 ตั้งแต่วันพฤหัสบดีที่ 29 ธันวาคม 2554 - วันพุธที่ 4 มกราคม 2555 รวมทั้งสิ้น 83 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 87 ราย มีผู้เสียชีวิต 15 ราย โดยอุบัติเหตุเกิดขึ้นสูงสุดในวันอาทิตย์ที่ 1 มกราคม 2555 จำนวน 17 ครั้ง ผู้บาดเจ็บ 16 ราย ผู้เสียชีวิต 7 ราย ดังตารางที่ 32 และรูปที่ 27

ตารางที่ 32 อุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555

วันที่ รายการ	29 ธ.ค.54	30 ธ.ค.54	31 ธ.ค.54	1 ม.ค.55	2 ม.ค.55	3 ม.ค.55	4 ม.ค.55	รวม
อุบัติเหตุ	13	16	15	17	8	11	3	83
บาดเจ็บ	10	20	15	16	10	13	3	87
เสียชีวิต	3	2	0	7	2	1	0	15

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

รูปที่ 27 อุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555



## 2.3) จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555

จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในช่วงเทศกาลปีใหม่ คือ สมุทรสาครจำนวน 12 ครั้ง รองลงมา คือ อุทัยธานีและนครพนมจำนวนจังหวัดละ 5 ครั้ง ดังตารางที่ 33

ตารางที่ 33 จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555

ลำดับ	จังหวัด	จำนวนครั้ง
1	สมุทรสาคร	12
2	อุทัยธานี	5
3	นครพนม	5

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

## 2.4) จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้ได้รับบาดเจ็บแยกตามเพศในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555

ผู้เสียชีวิตเป็นเพศชายจำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 80 เพศหญิงจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 20 และจำนวนผู้บาดเจ็บเป็นเพศชาย 66 คน คิดเป็นร้อยละ 75.86 และเพศหญิง 21 คน คิดเป็นร้อยละ 24.14 ดังตารางที่ 34 และ 35

**ตารางที่ 34 จำนวนผู้เสียชีวิตแยกตามเพศในช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2555**

เพศ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ชาย	12	80
หญิง	3	20
รวม	15	100

**ตารางที่ 35 จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บแยกตามเพศในช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2555**

เพศ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ชาย	66	75.86
หญิง	21	24.14
รวม	87	100.00

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

**2.5) สาเหตุเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555**

สาเหตุเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555 คือ เมาสุรา/ยาบ้า จำนวน 29 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 34.94 รองลงมาคือ ขับรถเร็วจำนวน 22 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 26.51 และอันดับสามคือ คน/รถตัดหน้าจำนวน 13 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 15.66 ดังตารางที่ 36

**ตารางที่ 36 สาเหตุเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555**

ลำดับ	สาเหตุเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ
1	เมาสุรา/ยาบ้า	29	34.94
2	ขับรถเร็ว	22	26.51
3	คน/รถตัดหน้า	13	15.66
4	แซงในที่คับขัน	4	4.82
5	หลับใน	3	3.61
6	อุปกรณ์บกพร่อง	1	1.20
7	สิ่งกีดขวาง	0	0.00
8	อื่นๆ	11	13.25

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

**2.6) รถที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555**

รถที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555 คือรถจักรยานยนต์ จำนวน 74 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 70.48 รองลงมา คือ รถยนต์ 4 ที่นั่งจำนวน 13 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 12.38 และอันดับสามคือ รถโดยสาร 11 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 10.48 ดังตารางที่ 37

**ตารางที่ 37 รถที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555**

ลำดับ	รถที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
1	รถจักรยานยนต์	74	70.48
2	รถยนต์ 4 ที่นั่ง	13	12.38
3	รถโดยสาร	11	10.48
4	รถปิคอัพ	4	3.81
5	รถตู้	1	0.95
6	รถบรรทุก 6 ล้อ	1	0.95
7	รถบรรทุก 10 ล้อ	1	0.95

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

**2.7) ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555**

ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555 คือ ทางตรงจำนวน 46 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 62.16 รองลงมา คือ ทางโค้งจำนวน 19 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 25.68 และอันดับสาม คือ ทางแยกจำนวน 9 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 12.16 ดังตารางที่ 38

**ตารางที่ 38 ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555**

ลำดับ	ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
1	ทางตรง	46	62.16
2	ทางโค้ง	19	25.68
3	ทางแยก	9	12.16
4	สะพาน	0	-
5	ทางลาดชัน	0	-
6	อื่นๆ	0	-

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

**2.8) จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555**

จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555 คือ สมุทรสาครจำนวน 13 ครั้ง รองลงมาคือ นครพนมจำนวน 7 ครั้ง และอันดับสามคือ พัทลุงและสุพรรณบุรีจังหวัดละ 5 ครั้ง ดังตารางที่ 39

**ตารางที่ 39 จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555**

ลำดับ	จังหวัด	จำนวนครั้ง
1	สมุทรสาคร	46
2	นครพนม	19
3	พัทลุง	9
4	สุพรรณบุรี	0

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

### 3) อุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555

#### 3.1) เปรียบเทียบอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2551-2555

เมื่อเปรียบเทียบอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลสงกรานต์ 7 ปีย้อนหลัง จำนวนอุบัติเหตุและผู้บาดเจ็บลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2555 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ และจำนวนผู้บาดเจ็บลดลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา จำนวนผู้เสียชีวิตกลับเพิ่มขึ้น

ค่าเฉลี่ยในการเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวน 110 ครั้งต่อปี มีผู้บาดเจ็บจำนวน 131 รายต่อปี และผู้เสียชีวิตจำนวน 22 รายต่อปี

อัตราการเติบโตของอุบัติเหตุมีอัตราที่ลดลง ดังนี้ จำนวนอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 4.84 จำนวนผู้บาดเจ็บลดลง 6.34 จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง 4.28

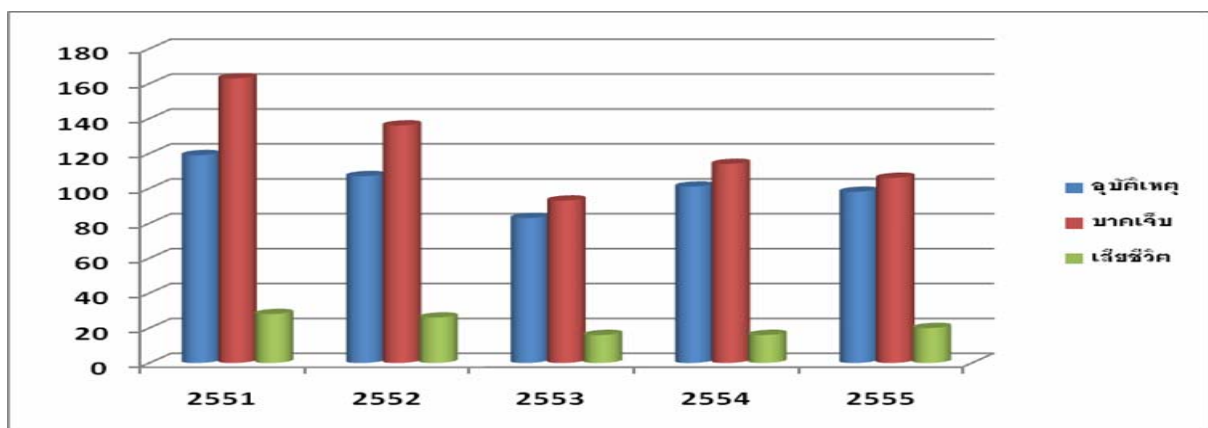
จากปี 2554 และ 2555 เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะพบว่าปี 2555 มีจำนวนอุบัติเหตุ และบาดเจ็บลดลง คิดเป็นร้อยละ 2.97 และ 7.02 ตามลำดับ แต่จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นจากปี 2554 คิดเป็นร้อยละ 25 ดังตารางที่ 40 และรูปที่ 28

ตารางที่ 40 เปรียบเทียบอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2551 - 2555

วัน รายการ	สงกรานต์ 2551	สงกรานต์ 2552	สงกรานต์ 2553	สงกรานต์ 2554	สงกรานต์ 2555	เฉลี่ย	GR	ปี 54-55
อุบัติเหตุ	119	107	83	101	98	102	-4.74%	-2.97
บาดเจ็บ	163	136	93	114	106	122	-10.20%	-7.02
เสียชีวิต	28	26	16	16	20	21	-8.07%	25.00

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

รูปที่ 28 เปรียบเทียบอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2551 - 2555



#### 3.2) อุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555

อุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555 ตั้งแต่วันที่ 11 เมษายน 2555 - วันอังคารที่ 17 เมษายน 2555 รวมทั้งสิ้น 98 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 106 ราย มีผู้เสียชีวิต 20 ราย โดยวันศุกร์ที่ 13 เมษายน 2555 เป็นช่วงที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นสูงสุด 25 ครั้ง ผู้บาดเจ็บ 26 ราย ผู้เสียชีวิต 3 ราย ดังตารางที่ 41 และรูปที่ 29

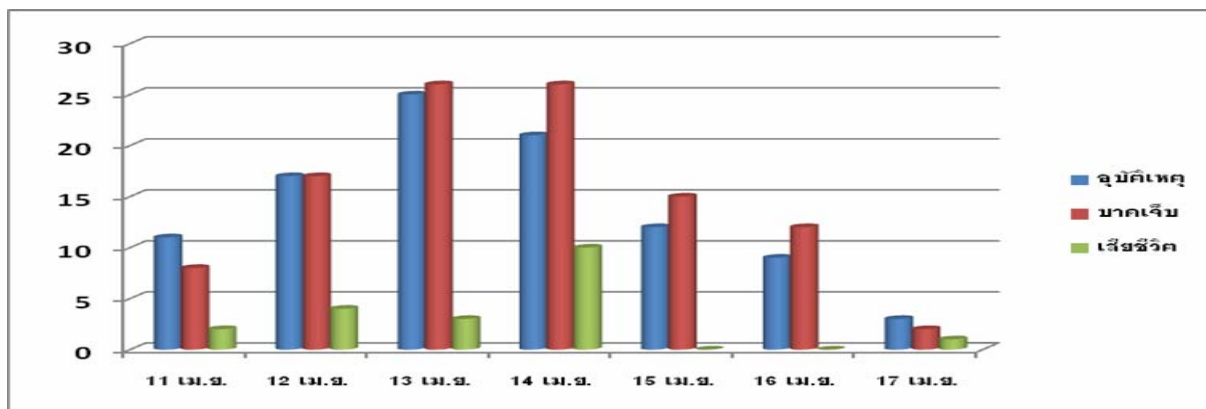


ตารางที่ 41 อุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555

วัน รายการ	11 เม.ย.	12 เม.ย.	13 เม.ย.	14 เม.ย.	15 เม.ย.	16 เม.ย.	17 เม.ย.	รวม
อุบัติเหตุ	11	17	25	21	12	9	3	98
บาดเจ็บ	8	17	26	26	15	12	2	106
เสียชีวิต	2	4	3	10	0	0	1	20

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

รูปที่ 29 อุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555



### 3.3) จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้ได้รับบาดเจ็บแยกตามเพศในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2555

ผู้เสียชีวิตเป็นเพศชายจำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 50 เพศหญิงจำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 50 และจำนวนผู้บาดเจ็บเป็นเพศชาย 81 คน คิดเป็นร้อยละ 78.50 และเพศหญิง 23 คน คิดเป็นร้อยละ 21.50 ดังตารางที่ 42 และ 43

ตารางที่ 42 จำนวนผู้เสียชีวิตแยกตามเพศในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555

เพศ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ชาย	10	50.00
หญิง	10	50.00
รวม	20	100.00

ตารางที่ 43 จำนวนผู้เสียชีวิตแยกตามเพศในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555

เพศ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ชาย	83	78.30
หญิง	23	21.70
รวม	106	100.00

ที่มา กรมทางหลวงชนบท



### 3.4) สาเหตุเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555

สาเหตุเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555 คือ เมาสุรา/ยาบ้าจำนวน 47 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 47.47 รองลงมาคือ คน/รถตัดหน้า 19 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 19.19 และอันดับสามคือ ขับรถเร็วจำนวน 17 คิดเป็นร้อยละ 17.17 ดังตารางที่ 44

ตารางที่ 44 สาเหตุเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555

ลำดับ	สาเหตุเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ
1	เมาสุรา/ยาบ้า	47	47.47
2	คน/รถตัดหน้า	19	19.19
3	ขับรถเร็ว	17	17.17
4	แข่งในที่คับขัน	2	2.02
5	อุปกรณ์บกพร่อง	2	2.02
6	หลับใน	1	1.01
7	สิ่งกีดขวาง	0	0.00
8	อื่นๆ	11	11.11
	รวม	99	100.00

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

### 3.5) รถที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555

รถที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555 คือ รถจักรยานยนต์จำนวน 89 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 71.20 รองลงมา คือ รถยนต์ 4 ที่นั่งและรถปิคอัพจำนวน 14 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 11.20 และอันดับสามคือ รถโดยสาร 5 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 4 ดังตารางที่ 45

ตารางที่ 45 รถที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555

ลำดับ	รถที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
1	รถจักรยานยนต์	89	71.20
2	รถยนต์ 4 ที่นั่ง	14	11.20
3	รถปิคอัพ	14	11.20
4	รถโดยสาร	5	4.00
5	รถบรรทุก 6 ล้อ	2	1.60
6	รถบรรทุก 10 ล้อ	1	0.80
7	รถตู้	0	0.00
	รวม	125	100.00

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

### 3.6) ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555

ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2555 คือ ทางตรงจำนวน 68 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 68.69 รองลงมา คือ ทางโค้งจำนวน 23 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 23.23 และอันดับสาม คือ ทางแยกจำนวน 8 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 8.08 ดังตารางที่ 46

**ตารางที่ 46 ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555**

ลำดับ	ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
1	ทางตรง	68	68.69
2	ทางโค้ง	23	23.23
3	ทางแยก	8	8.08
4	สะพาน	0	-
5	ทางลาดชัน	0	-
6	อื่นๆ	0	-
รวม		99	100.00

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

**4) เปรียบเทียบอุบัติเหตุบนสายทางหลวงชนบทและช่วงเทศกาล**
**4.1) อุบัติเหตุบนสายทางของกรมทางหลวงชนบททั้งปีเปรียบเทียบกับเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555**

จากการรวบรวมข้อมูลกรมทางหลวงชนบทพบว่า ในปี 2555 มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งปี 917 ครั้ง ช่วงเทศกาลปีใหม่ 83 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 9.05 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งปี และช่วงเทศกาลสงกรานต์จำนวน 98 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 10.67 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งปี

จำนวนผู้เสียชีวิตทั้งปี 161 ราย ช่วงเทศกาลปีใหม่ 15 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.32 ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งปี และช่วงเทศกาลสงกรานต์ 20 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.42

จำนวนผู้บาดเจ็บทั้งปี 957 ราย ช่วงเทศกาลปีใหม่ 87 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.09 ของจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งปี และช่วงเทศกาลสงกรานต์ 106 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.08 ของจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งปี ดังตารางที่ 47

**ตารางที่ 47 อุบัติเหตุบนสายทางของกรมทางหลวงชนบททั้งปีเปรียบเทียบกับเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์**

รายการ	2555		
	ทั้งปี	ปีใหม่	สงกรานต์
จำนวนครั้ง	917 (100%)	83 (9.05%)	98 (10.67%)
ผู้เสียชีวิต	161 (100%)	15 (9.32%)	20 (12.42%)
ผู้บาดเจ็บ	957 (100%)	87 (9.09%)	106 (11.08%)

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

### 2.2.3 สถิติอุบัติเหตุทั่วประเทศ บนทางหลวงและบนทางหลวงชนบท ปี 2551 – 2555

เมื่อนำสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงและบนทางหลวงชนบท ปี 2555 เปรียบเทียบกับสถิติอุบัติเหตุทั่วประเทศ จะพบว่าสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงคิดเป็นร้อยละ 18.02 ของสถิติอุบัติเหตุทั่วประเทศ และสถิติบนทางหลวงชนบทคิดเป็นร้อยละ 1.50 ของสถิติอุบัติเหตุทั่วประเทศ

สถิติผู้เสียชีวิตบนทางหลวงและบนทางหลวงชนบท ปี 2555 เปรียบเทียบกับสถิติผู้เสียชีวิตทั่วประเทศ จะพบว่าสถิติผู้เสียชีวิตบนทางหลวงคิดเป็นร้อยละ 17.89 ของสถิติอุบัติเหตุทั่วประเทศและสถิติบนทางหลวงชนบทคิดเป็นร้อยละ 1.86 ของสถิติอุบัติเหตุทั่วประเทศ

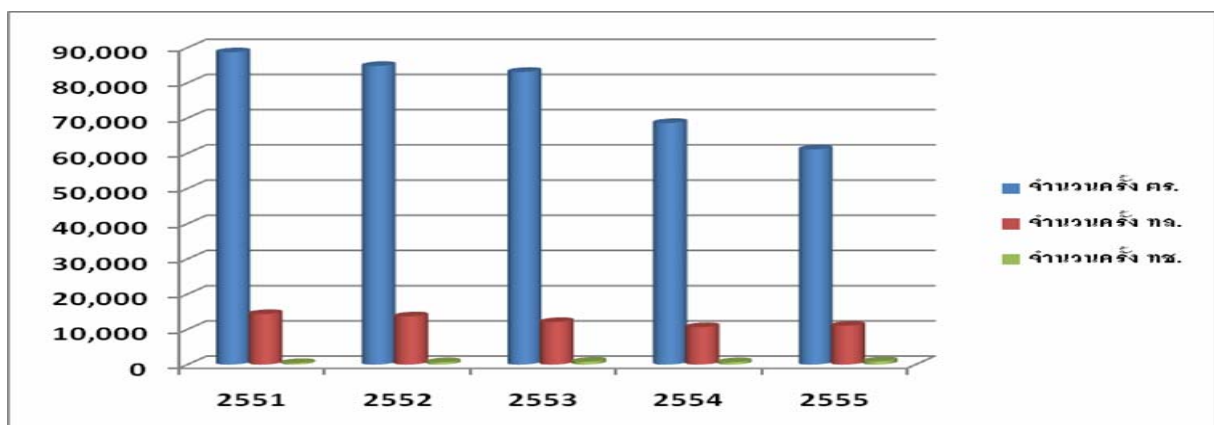
สถิติผู้บาดเจ็บบนทางหลวงและบนทางหลวงชนบท ปี 2555 เปรียบเทียบกับสถิติผู้เสียชีวิตทั่วประเทศ จะพบว่าสถิติผู้บาดเจ็บบนทางหลวงคิดเป็นร้อยละ 43.47 ของสถิติอุบัติเหตุทั่วประเทศและสถิติบนทางหลวงชนบทคิดเป็นร้อยละ 4.30 ของสถิติอุบัติเหตุทั่วประเทศ ดังตารางที่ 48 และรูปที่ 30

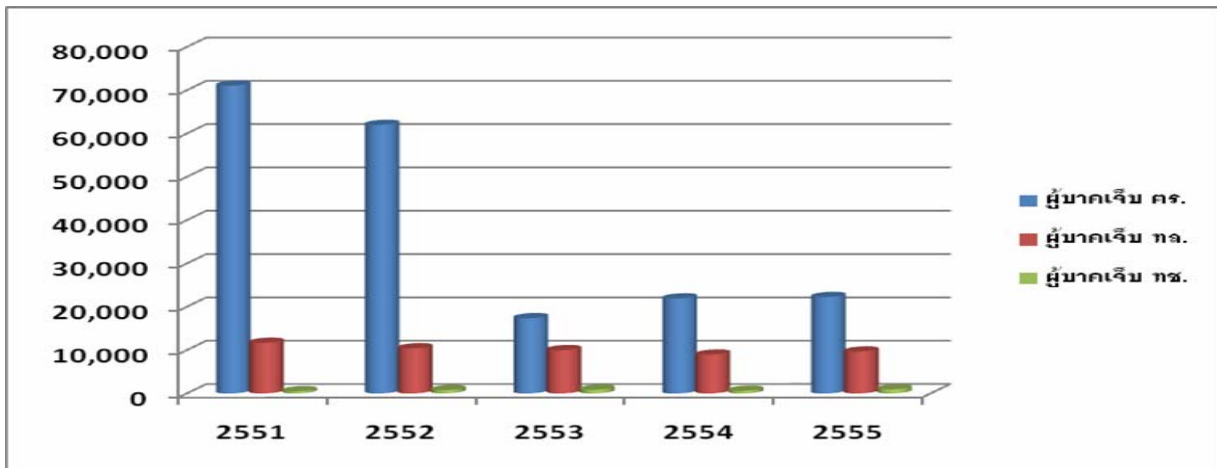
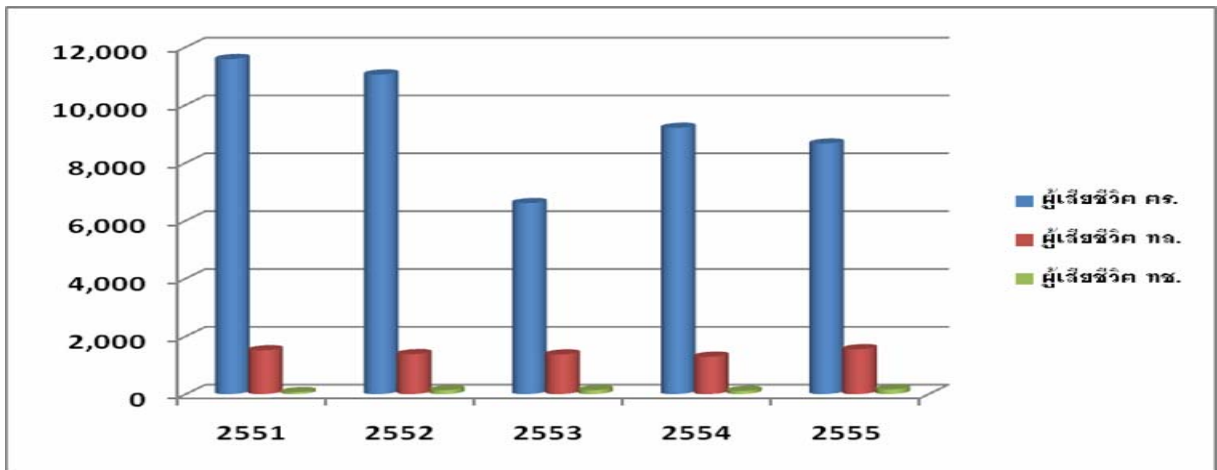
ตารางที่ 48 สถิติอุบัติเหตุของประเทศไทย ปี 2551 - 2555

รายการ	หน่วยงาน	2551	2552	2553	2554	2555	เฉลี่ย	GR	อัตราการเพิ่ม-ลด ปี 2554-2555
จำนวนครั้ง	ตร.	88,689	84,806	83,093	68,583	61,114	77,257	-8.89%	ลดลงร้อยละ 10.89
	ทล.	14,336	13,673	12,054	10,607	11,013	12,337	-6.38%	เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.82
	ทช.	418	658	817	659	917	694	13.99%	เพิ่มขึ้นร้อยละ 39.15
	ร้อยละทล.	16.16	16.12	14.51	15.47	18.02			
	ร้อยละทช.	0.47	0.78	0.98	0.96	1.50			
ผู้เสียชีวิต	ตร.	11,581	11,048	6,602	9,205	8,660	9,419	-7.01%	ลดลงร้อยละ 6.29
	ทล.	1,513	1,378	1,370	1,291	1,549	1,420	0.59%	เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.98
	ทช.	68	134	134	109	161	121	15.45%	เพิ่มขึ้นร้อยละ 47.70
	ร้อยละทล.	13.06	12.47	20.75	14.02	17.89			
	ร้อยละทช.	0.59	1.21	2.03	1.18	1.86			
ผู้บาดเจ็บ	ตร.	71,059	61,996	17,367	21,917	22,257	38,919	-25.17%	เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.55
	ทล.	11,680	10,415	9,991	8,970	9,675	10,146	-4.60%	เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.86
	ทช.	515	767	852	632	957	745	10.88%	เพิ่มขึ้นร้อยละ 51.42
	ร้อยละทล.	16.44	16.80	57.53	40.93	43.47			
	ร้อยละทช.	0.72	1.24	4.91	2.88	4.30			

ที่มา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท

รูปที่ 30 สถิติอุบัติเหตุของประเทศไทย ปี 2551 – 2555





#### 2.2.4 สถิติอุบัติเหตุทั่วประเทศ บนทางหลวงและบนทางหลวงชนบท ปี 2554 – 2555

สถิติอุบัติเหตุทั่วประเทศ ปี 2555 ลดลงจากปี 2554 คิดเป็นร้อยละ 10.89 บนทางหลวง ปี 2555 เพิ่มขึ้นจากปี 2554 คิดเป็นร้อยละ 3.83 และบนทางหลวงชนบท ปี 2555 เพิ่มขึ้นปี 2554 คิดเป็นร้อยละ 39.15

สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงเปรียบเทียบอุบัติเหตุทั่วประเทศปี 2555 เพิ่มขึ้นจากปี 2554 คิดเป็นร้อยละ 18.02 และ 15.47 ตามลำดับ และ สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทเปรียบเทียบอุบัติเหตุทั่วประเทศปี 2555 เพิ่มขึ้นจากปี 2554 คิดเป็นร้อยละ 1.50 และ 0.96 ตามลำดับ

สถิติผู้เสียชีวิตบนทางหลวงเปรียบเทียบอุบัติเหตุทั่วประเทศปี 2555 เพิ่มขึ้นจากปี 2554 คิดเป็นร้อยละ 17.89 และ 14.02 ตามลำดับ และ สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทเปรียบเทียบอุบัติเหตุทั่วประเทศปี 2555 เพิ่มขึ้นจากปี 2554 คิดเป็นร้อยละ 1.86 และ 1.18 ตามลำดับ

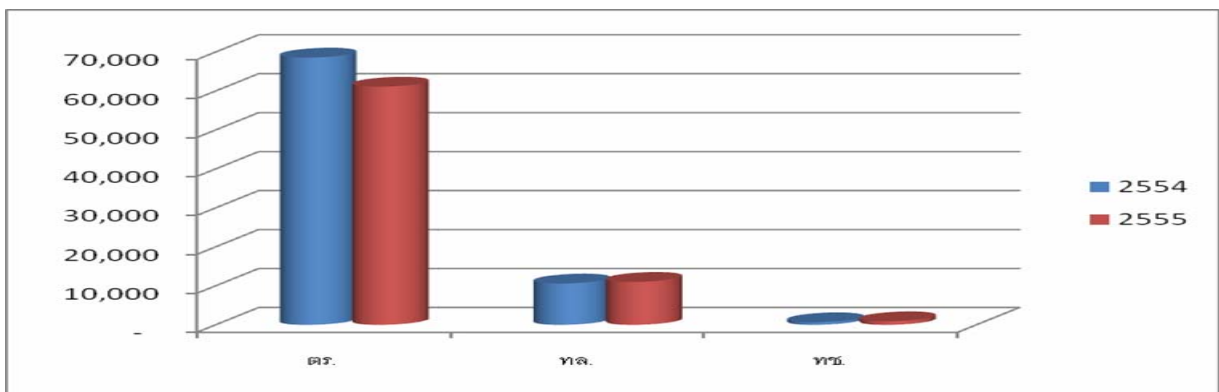
สถิติผู้บาดเจ็บบนทางหลวงเปรียบเทียบอุบัติเหตุทั่วประเทศปี 2555 เพิ่มขึ้นจากปี 2554 คิดเป็นร้อยละ 43.47 และ 40.93 ตามลำดับ และ สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทเปรียบเทียบอุบัติเหตุทั่วประเทศปี 2555 เพิ่มขึ้นจากปี 2554 คิดเป็นร้อยละ 4.30 และ 2.88 ตามลำดับ ดังตารางที่ 49 และ รูปที่ 31-33

## ตารางที่ 49 สถิติอุบัติเหตุทั่วประเทศ บนทางหลวงและบนทางหลวงชนบท ปี 2554 - 2555

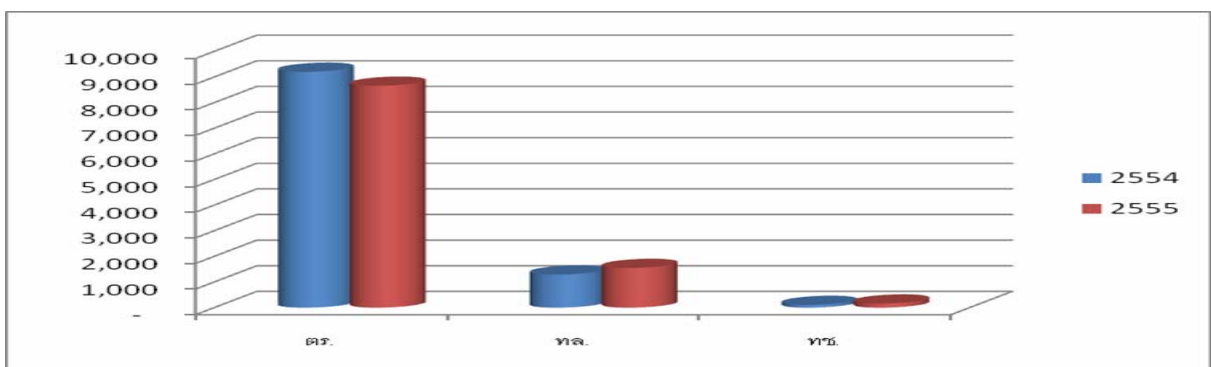
รายการ	หน่วยงาน	2554	2555	อัตราการเพิ่ม-ลด
จำนวนครั้ง	ตร.	68,583	61,114	-10.89
	ทล.	10,607	11,013	3.83
	ทช.	659	917	39.15
	ร้อยละ ทล.	15.47	18.02	
	ร้อยละ ทช.	0.96	1.50	
ผู้เสียชีวิต	ตร.	9,205	8,660	-5.92
	ทล.	1,291	1,549	19.98
	ทช.	109	161	47.71
	ร้อยละ ทล.	14.02	17.89	
	ร้อยละ ทช.	1.18	1.86	
ผู้บาดเจ็บ	ตร.	21,917	22,257	1.55
	ทล.	8,970	9,675	7.86
	ทช.	632	957	51.42
	ร้อยละ ทล.	40.93	43.47	
	ร้อยละ ทช.	2.88	4.30	

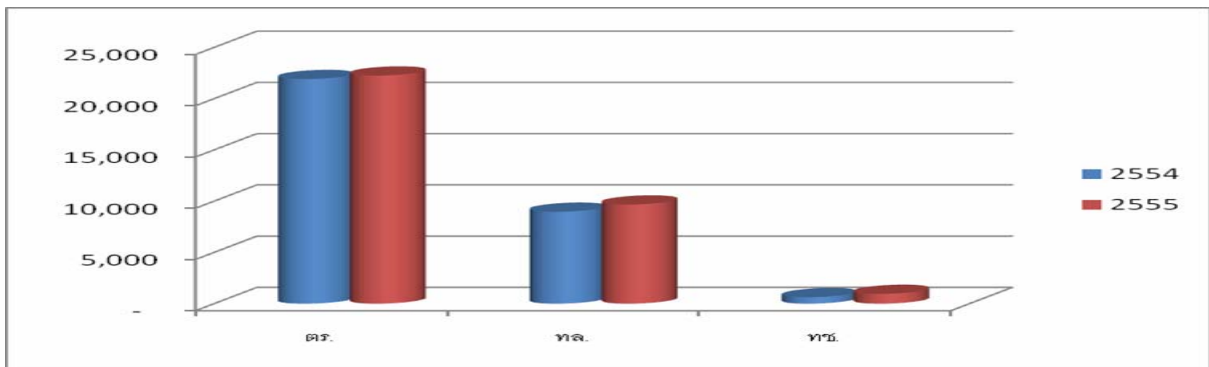
ที่มา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท

## รูปที่ 31 สถิติอุบัติเหตุทั่วประเทศ บนทางหลวงและบนทางหลวงชนบท ปี 2554 - 2555



## รูปที่ 32 สถิติผู้เสียชีวิตทั่วประเทศ บนทางหลวงและบนทางหลวงชนบท ปี 2554 - 2555



**รูปที่ 33 สถิติผู้บาดเจ็บทั่วประเทศ บนทางหลวงและบนทางหลวงชนบท ปี 2554 - 2555**


**2.3 สถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ ประจำปี 2555** ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ ประจำปี 2555 ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีจำนวนทั้งสิ้น 5,019 ครั้ง แยกตามประเภทรถ ได้ดังนี้ **รถแท็กซี่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด** จำนวน 2,886 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 57.50 ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด รองลงมา คือ รถโดยสารขนาดใหญ่ จำนวน 959 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 19.11 ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด รถโดยสารเล็ก (รถตู้) จำนวน 888 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 17.69 ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด และรถสามล้อเครื่อง จำนวน 286 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 5.70 ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด ดังตารางที่ 50 และรูปที่ 34

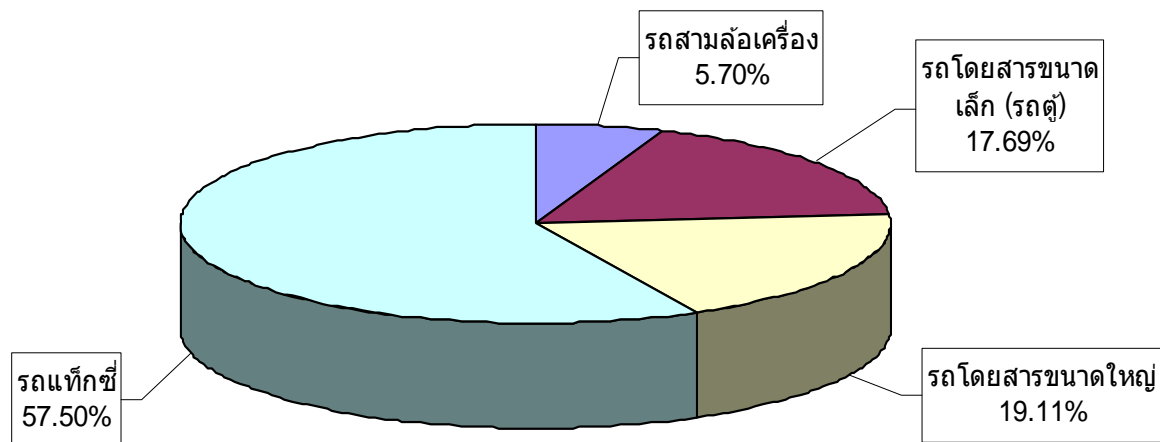
**ตารางที่ 50 สถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ ประจำปี 2555**  
ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

หน่วย : ครั้ง

หน่วยงาน	รถสามล้อเครื่อง	รถโดยสารเล็ก (รถตู้)	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถแท็กซี่	รวม
ภ.1	19	121	135	256	531
ภ.2	7	58	22	8	95
ภ.3	8	42	45	11	106
ภ.4	10	14	31	5	60
ภ.5	2	37	15	3	57
ภ.6	9	27	22	1	59
ภ.7	0	38	30	4	72
ภ.8	7	54	24	8	93
ภ.9	1	20	1	0	22
ศชต.	0	2	2	0	4
บช.น.	223	471	631	2,590	3,915
บช.ก.	0	4	1	0	5
<b>รวม</b>	<b>286</b>	<b>888</b>	<b>959</b>	<b>2,886</b>	<b>5,019</b>

ที่มา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

รูปที่ 34 แผนภูมิแสดงสัดส่วนประเภทของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน ประจำปี 2555 ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ



### 2.3.1 สถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะที่เกิดบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ประจำปี 2555

จากข้อมูลในระบบรายงานอุบัติเหตุบนถนนของประเทศไทย (TRAMS) พบว่า จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ มีจำนวนทั้งสิ้น 17,659 ครั้ง แยกตามประเภทรถ ได้ดังนี้ **รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด** จำนวน 5,204 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 29.47 ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด รองลงมา คือ รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ จำนวน 4,338 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 24.57 ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด รถจักรยานยนต์ จำนวน 3,536 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 20.02 ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาจากประเภทถนน พบว่า **ถนนของทางหลวงเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด** จำนวน 15,115 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 85.59 ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด รองลงมา คือ ถนนของทางหลวงชนบท จำนวน 1,401 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 7.93 ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด ถนนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จำนวน 1,143 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 6.47 ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด

จะเห็นได้ว่าในระบบ TRAMS ไม่ได้จำแนกประเภทของรถโดยสารสาธารณะไว้อย่างชัดเจน จึงทำให้ไม่สามารถระบุจำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะได้ ดังนั้น ผู้ดูแลระบบควรมีการจำแนกประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุให้ชัดเจน เช่น รถยนต์นั่งส่วนบุคคล, รถยนต์นั่งสาธารณะ, รถบัสโดยสาร, รถโดยสาร 2 ชั้น เป็นต้น ดังตารางที่ 51 และรูปที่ 35-36



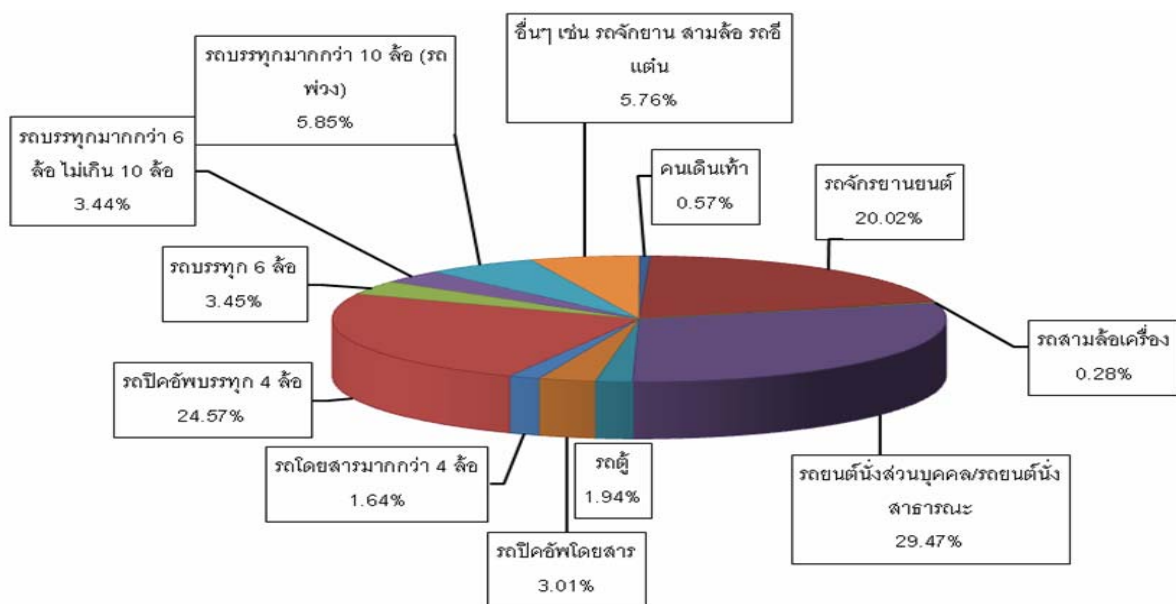
ตารางที่ 51 สถิติอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามประเภทรถและประเภทถนน (คน/คัน)  
ประจำปี 2555 จากระบบ TRAMS

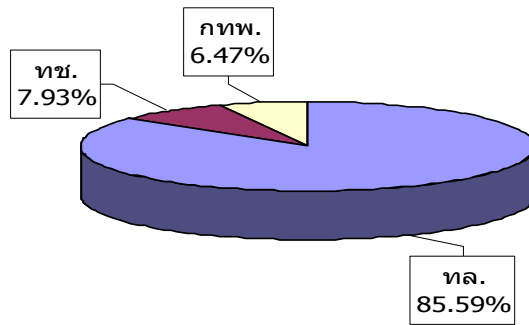
รายการ	ประเภทถนน			รวม	ร้อยละ
	ทล.	ทช.	กทพ.		
คนเดินเท้า	93	7	0	100	0.57
รถจักรยานยนต์	2,864	672	0	3,536	20.02
รถสามล้อเครื่อง	42	7	0	49	0.28
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ	4,319	303	582	5,204	29.47
รถตู้	297	11	35	343	1.94
รถปิคอัพโดยสาร	506	26	0	532	3.01
รถโดยสารมากกว่า 4 ล้อ	266	4	19	289	1.64
รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ	3,738	272	328	4,338	24.57
รถบรรทุก 6 ล้อ	543	33	34	610	3.45
รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ ไม่เกิน 10 ล้อ	534	30	43	607	3.44
รถบรรทุกมากกว่า 10 ล้อ (รถพ่วง)	960	27	46	1,033	5.85
อื่นๆ เช่น รถจักรยาน สามล้อ รถอีแต๋น	953	9	56	1,018	5.76
รวม	15,115	1,401	1,143	17,659	100.00

ที่มา ระบบรายงานอุบัติเหตุบนถนนของประเทศไทย (TRAMS) ข้อมูล ณ วันที่ 16 ก.ย. 2556

หมายเหตุ : ในระบบ TRAMS ไม่ได้แยกจำนวนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถยนต์นั่งสาธารณะออกจากกัน จึงทำให้ไม่สามารถระบุจำนวนการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะได้อย่างแน่ชัด

รูปที่ 35 สถิติอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามประเภทรถ ประจำปี 2555 จากระบบ TRAMS



**รูปที่ 36 สถิติอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามประเภทถนน ประจำปี 2555 จากระบบ TRAMS**

**2.3.1 สถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ ประจำปี 2555 ของกรมการขนส่งทางบก**

จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก พบว่า อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ มีจำนวนทั้งสิ้น 220 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต จำนวน 221 คน และมีจำนวนผู้บาดเจ็บ 2,203 คน โดยมีค่าเฉลี่ยอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 18.33 ครั้งต่อเดือน มีจำนวนผู้เสียชีวิต จำนวน 18.42 คนต่อเดือน มีจำนวนผู้บาดเจ็บ จำนวน 183.58 คนต่อเดือน ดังตารางที่ 52 และรูปที่ 37

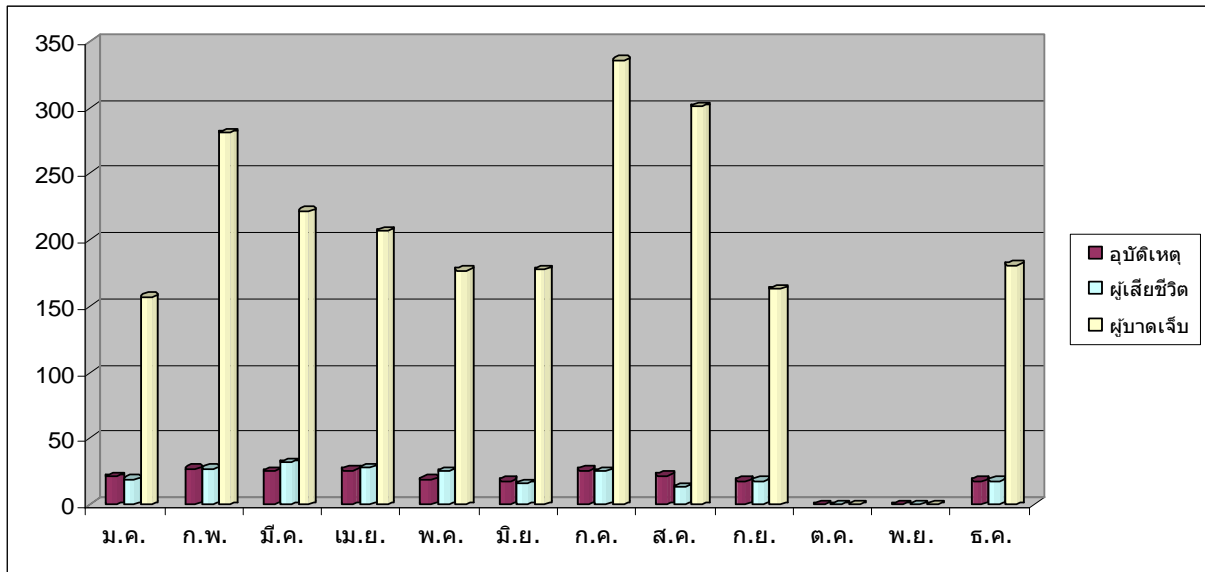
**ตารางที่ 52 จำนวนอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ  
ประจำปี 2555 ของกรมการขนส่งทางบก**

เดือน	อุบัติเหตุ		ผู้เสียชีวิต		ผู้บาดเจ็บ	
	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ม.ค.	21	9.55	19	8.60	157	7.13
ก.พ.	27	12.27	27	12.22	281	12.76
มี.ค.	25	11.36	32	14.48	222	10.08
เม.ย.	26	11.82	28	12.67	207	9.40
พ.ค.	19	8.64	25	11.31	177	8.03
มิ.ย.	18	8.18	16	7.24	178	8.08
ก.ค.	26	11.82	25	11.31	336	15.25
ส.ค.	22	10.00	13	5.88	301	13.66
ก.ย.	18	8.18	18	8.14	163	7.40
ต.ค.	0	0.00	0	0.00	0	0.00
พ.ย.	0	0.00	0	0.00	0	0.00
ธ.ค.	18	8.18	18	8.14	181	8.22
<b>รวม</b>	<b>220</b>	<b>100.00</b>	<b>221</b>	<b>100.00</b>	<b>2,203</b>	<b>100.00</b>
<b>เฉลี่ย</b>	<b>18.33</b>		<b>18.42</b>		<b>183.58</b>	

ที่มา : ศูนย์ปลอดภัยคมนาคมโดยการรายงานของสำนักงานขนส่งจังหวัด

หมายเหตุ : เดือนตุลาคมและเดือนพฤศจิกายนไม่ได้รับการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุจากสำนักงานขนส่งจังหวัด

**รูปที่ 37 จำนวนอุบัติเหตุทางถนน ผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ ประจำปี 2555 ของกรมการขนส่งทางบก**



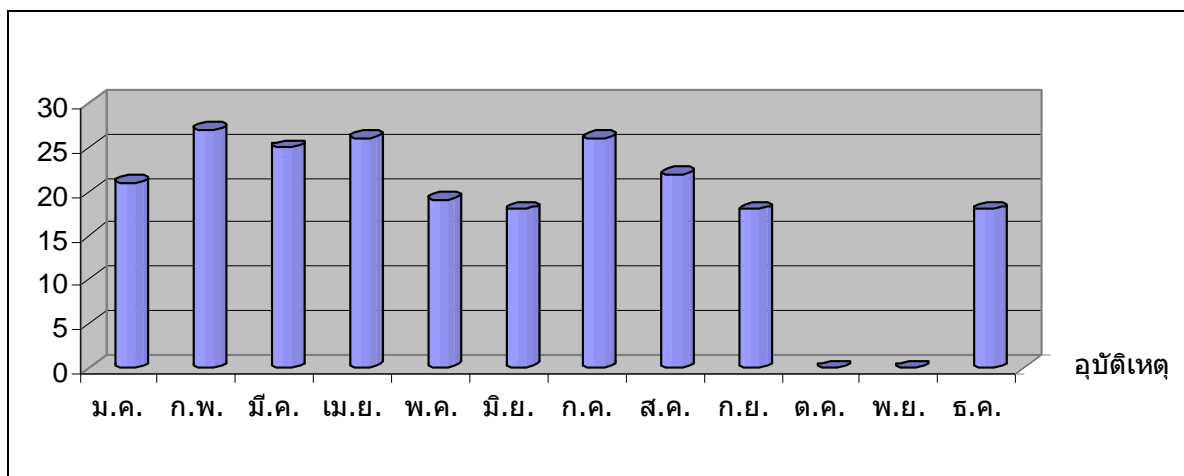
หมายเหตุ : เดือนตุลาคมและเดือนพฤศจิกายนไม่ได้รับการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุจากสำนักงานขนส่งจังหวัด

**2.3.2 เปรียบเทียบอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ ประจำปี 2555 ของกรมการขนส่งทางบก**

**1) เปรียบเทียบจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ**

เมื่อเปรียบเทียบสถิติระหว่างเดือนมกราคม - ธันวาคม 2555 จะพบว่า เดือน กุมภาพันธ์ มีการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะมากที่สุด จำนวน 27 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 12.27 ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด รองลงมา คือ เดือนเมษายนและกรกฎาคม จำนวน 26 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 11.82 ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด ดังรูปที่ 38

**รูปที่ 38 จำนวนอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ ประจำปี 2555 ของกรมการขนส่งทางบก**

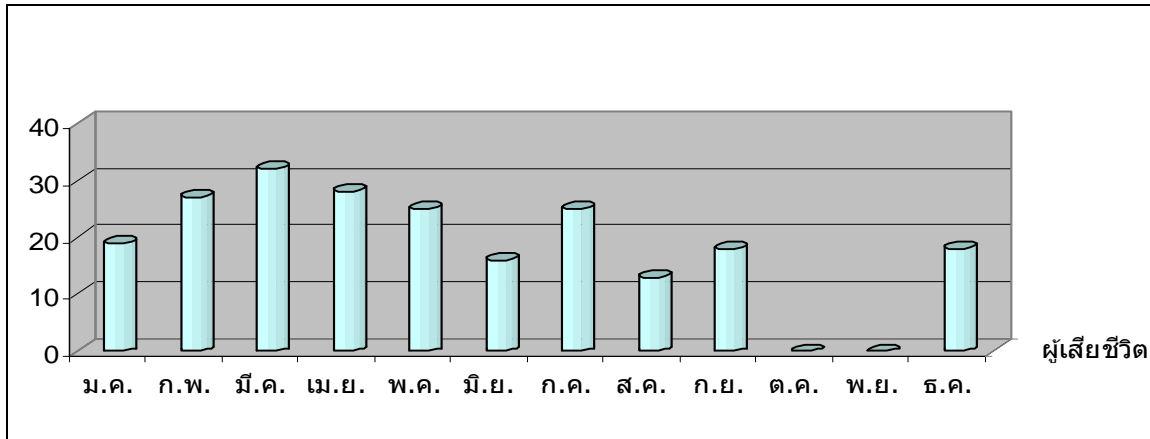


หมายเหตุ : เดือนตุลาคมและเดือนพฤศจิกายนไม่ได้รับการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุจากสำนักงานขนส่งจังหวัด

## 2) เปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิต

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ ระหว่างเดือนมกราคม – ธันวาคม 2555 จะพบว่า เดือนมีนาคมมีผู้เสียชีวิตมากที่สุด จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 14.48 ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด รองลงมา คือ เดือนเมษายน จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 12.67 ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด และเดือนกุมภาพันธ์ จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 12.22 ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด ดังรูปที่ 39

รูปที่ 39 จำนวนผู้เสียชีวิตทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ  
ประจำปี 2555 ของกรมการขนส่งทางบก

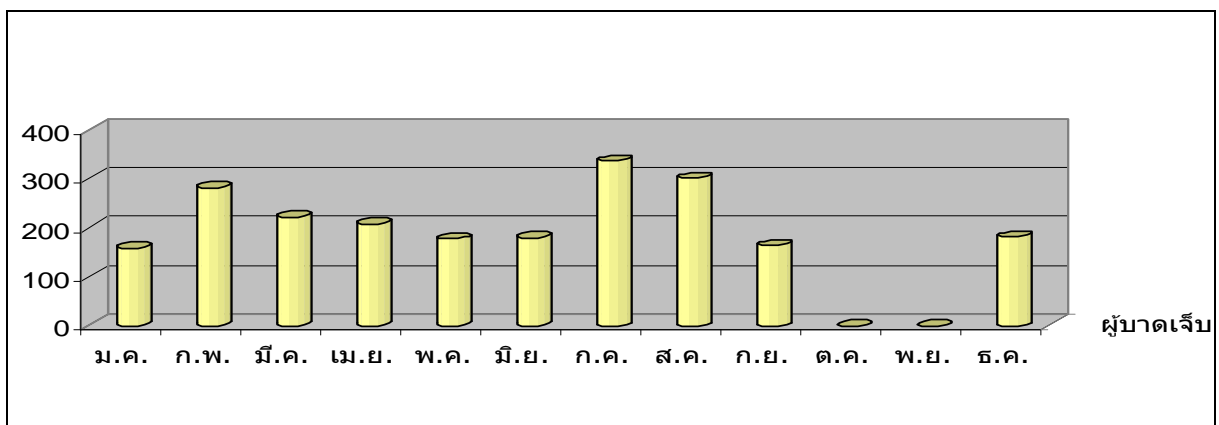


หมายเหตุ : เดือนตุลาคมและเดือนพฤศจิกายนไม่ได้รับการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุจากสำนักงานขนส่งจังหวัด

## 3) เปรียบเทียบจำนวนผู้บาดเจ็บ

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนผู้บาดเจ็บที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ ระหว่างเดือนมกราคม – ธันวาคม 2555 พบว่า เดือนกรกฎาคม มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะมากที่สุด จำนวน 336 คน คิดเป็นร้อยละ 15.25 ของจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด รองลงมา เดือนสิงหาคมจำนวน 301 คน คิดเป็น ร้อยละ 13.66 ของจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด และเดือนกุมภาพันธ์ จำนวน 281 คน คิดเป็นร้อยละ 12.76 ของจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด ดังรูปที่ 40

รูปที่ 40 จำนวนบาดเจ็บทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ  
ประจำปี 2555 ของกรมการขนส่งทางบก



หมายเหตุ : เดือนตุลาคมและเดือนพฤศจิกายนไม่ได้รับการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุจากสำนักงานขนส่งจังหวัด

### 2.3.2 มูลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารสาธารณะ ประจำปี 2555 ของกรมการขนส่งทางบก

มูลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารสาธารณะ 3 ลำดับแรก คือ ขับรถเร็วเกินกำหนด จำนวน 50 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 22.73 ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด ขับตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด จำนวน 32 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 14.55 ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด และหลับใน จำนวน 28 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 12.73 ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด ดังตารางที่ 53 และรูปที่ 41

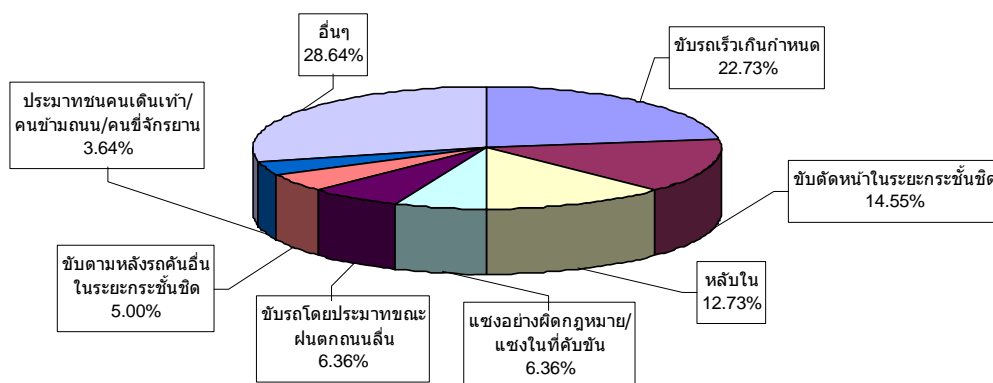
ตารางที่ 53 มูลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ ประจำปี 2555 ของกรมการขนส่งทางบก

ลำดับ	รายการ	จำนวน (ครั้ง)	คิดเป็นร้อยละ
1	ขับรถเร็วเกินกำหนด	50	22.73
2	ขับตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด	32	14.55
3	หลับใน	28	12.73
4	แข่งอย่างผิดกฎหมาย/แข่งในที่คับขัน	14	6.36
5	ขับรถโดยประมาทขณะฝนตกถนนลื่น	14	6.36
6	ขับตามหลังรถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด	11	5.00
7	ประมาทชนคนเดินเท้า/คนข้ามถนน/คนขี่จักรยาน	8	3.64
8	อื่นๆ	63	28.64
	รวม	220	100

ที่มา : ศูนย์ปลอดภัยคมนาคมโดยการรายงานของสำนักงานขนส่งจังหวัด

หมายเหตุ : เดือนตุลาคมและเดือนพฤศจิกายนไม่ได้รับการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุจากสำนักงานขนส่งจังหวัด

รูปที่ 41 แสดงสัดส่วนมูลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ ประจำปี 2555 ของกรมการขนส่งทางบก



### 2.3.3 กรณีตัวอย่างอุบัติเหตุที่เกิดกับรถโดยสารสาธารณะ

1) กรณีรถทัวร์กรุงเทพฯ - พะงัน พุ่งชนเสาไฟฟ้าแรงสูงที่กาญจนดิษฐ์ เป็นเหตุให้ผู้เสียชีวิต 10 ราย บาดเจ็บอีก 17 ราย เวลาประมาณ 06.00 น. วันที่ 3 ก.ค. 2555 รถทัวร์ปรับอากาศชั้น 1 ของบริษัทขนส่ง จำกัด หมายเลขข้างรถ ม.1 (ก) 991-945 ทะเบียน 15-2202 กทม. ประสบอุบัติเหตุร้ายแรง โดยรถเสียหลักพุ่งชนอัดเข้ากับเสาไฟฟ้าแรงสูงจนรถพังยับเยิน และเสาไฟฟ้าหักสองท่อนโค่นลงมาทับรถทัวร์ซ้ำอีก เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 10 ราย (รวมคนขับ) บาดเจ็บอีก 17 ราย มีทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ

รถทัวร์คันดังกล่าว รับผู้โดยสาร 24 คน รวมทั้งคนขับและเด็กกรรถอีก 39 คน ออกเดินทางจากกรุงเทพฯ เวลา 19.50 น. วันที่ 2 ก.ค. 2555 มุ่งหน้าไปยังเกาะพะงัน อ.เกาะพะงัน จ.สุราษฎร์ธานี กระทั่งมาประสบอุบัติเหตุบริเวณหน้าสถานีบริการน้ำมันปตท. ถ.สุราษฎร์ธานี-นครศรีธรรมราช หมู่ที่ 7 ต.ตะเคียนทอง อ.กาญจนดิษฐ์ จ.สุราษฎร์ธานี สาเหตุสันนิษฐานผู้ขับรถโดยสารหลับใน ดังรูปที่ 42

#### รูปที่ 42 รถทัวร์สายกรุงเทพฯ - พะงัน

สาเหตุ : พุ่งชนเสาไฟฟ้าแรงสูงที่กาญจนดิษฐ์ตาย 10 ราย เจ็บ 17 ราย



ที่มา : หนังสือพิมพ์ข่าวสด วันที่ 3 กรกฎาคม 2555



2) กรณีรถทัวร์สายเชียงใหม่-อุดรธานี ประสบอุบัติเหตุเสียหลักแกว่ง พลิกคว่ำ ขณะลงเขา เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 6 ราย บาดเจ็บอีก 25 ราย

เมื่อเวลา 21.55 น. เกิดอุบัติเหตุ รถโดยสารประจำทางหมวด 3 มาตรฐานรถโดยสารปรับอากาศพิเศษ ม.1(พ) สาย 636 เส้นทางเชียงใหม่-อุดรธานี หมายเลขทะเบียน 10-7587 อุดรธานี รถมร่วม บริษัทจักรพงษ์ทัวร์ จำกัด มีนายธนวัฒน์ นามมุงคุณ เป็นผู้ขับรถ รับผู้โดยสาร 32 คน ออกจากเชียงใหม่ เมื่อเวลา 20.00 น. เดินทางสู่อุดรธานี เมื่อถึงบริเวณหลักกม. ที่ 42-43 ทางหลวงหมายเลข 11 ถนนลำปาง-เด่นชัย ขาล่องบ้านแม่แวม อ.ลอง จ.แพร่ เป็นเขตรอยต่อ จ.ลำปาง เป็นทางโค้งลงเขา ผู้ขับรถได้ขับรถด้วยความเร็วสูงไม่สามารถควบคุมรถได้ ทำให้รถหลุดโค้งลงเขาและชนต้นไม้ข้างทางทำให้รถสิ้นไถลพลิกคว่ำ เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 6 ราย บาดเจ็บอีก 25 ราย ดังรูปที่ 43

รูปที่ 43 รถทัวร์สายเชียงใหม่-อุดรธานี

สาเหตุ : เสียหลักแกว่ง พลิกคว่ำ ขณะลงเขา อ.ลอง จ.แพร่ ตาย 6 ราย เจ็บ 25 คน



ที่มา : หนังสือพิมพ์ ไอ.เอ็น.เอ็น ฉบับวันเสาร์ที่ 21 เมษายน 2555



3) กรณีรถทัวร์ปรับอากาศ 2 ชั้น สายกรุงเทพฯ – ศรีสะเกษ ประสานงากับรถพ่วง 18 ล้อ เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 9 ราย บาดเจ็บนับสิบ

เมื่อเวลา 03.40 น. วันที่ 15 ก.พ. 55 ผู้สื่อข่าวรายงานว่า เกิดอุบัติเหตุรถทัวร์ปรับอากาศ 2 ชั้น สายกรุงเทพฯ-ศรีสะเกษ ของบริษัทศรีสะเกษทัวร์ ทะเบียน 10-7865 นครราชสีมา มุ่งหน้าไปจังหวัดศรีสะเกษ ประสานงากับรถพ่วง 18 ล้อ บรรทุกมันสำปะหลัง บนถนนช่วงแยกบ้านหลัก ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 (โชคชัย-เดชอุดม) ก่อนถึงอำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์ ประมาณ 17 กิโลเมตร ที่เกิดเหตุพบสภาพรถทัวร์ปรับอากาศขาดครึ่งท่อน ขณะที่รถพ่วง 18 ล้อ คั้นดังกล่าวตกลงไปด้านข้างถนน เบื้องต้นพบผู้เสียชีวิตแล้วหลายราย ล่าสุดเมื่อเวลา 05.30 น. มีรายงานว่า อุบัติเหตุดังกล่าว มีผู้เสียชีวิตทั้งหมด 9 ราย แต่ยังไม่ทราบชื่อ ส่วนผู้บาดเจ็บยังไม่ทราบตัวเลขแน่ชัด โดยเจ้าหน้าที่ได้นำผู้เสียชีวิตและผู้ได้รับบาดเจ็บทั้งหมดส่งโรงพยาบาลสังขะเรียบร้อยแล้ว ดังรูปที่ 44

รูปที่ 44 รถทัวร์ 2 ชั้น สายกรุงเทพฯ – ศรีสะเกษ

สาเหตุ : ประสานงाप่วง 18 ล้อ ตาย 9 ราย เจ็บนับสิบราย



ที่มา : หนังสือพิมพ์ไทยรัฐ วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555

### บทที่ 3

#### การดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

\*\*\*\*\*

#### 3.1 นโยบายรัฐบาล (นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร)

รัฐบาล (นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร) ได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2554 ข้อ 4.5.6 ได้กำหนดให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ และคณะรัฐมนตรีได้กำหนดให้ปี 2554-2563 เป็นปีแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยมีเป้าหมายการลดอัตราการเสียชีวิตให้ต่ำกว่า 10 คนต่อแสนประชากร ในปี 2563 ซึ่งองค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันอุบัติเหตุ ได้เปิดเผยรายงานความปลอดภัยทางถนนของโลก พ.ศ. 2556 พบว่า อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของไทยสูงเป็นอันดับ 3 ของโลก (ข้อมูล 2554) เสียชีวิต 38.1 คนต่อแสนประชากร โดยมีสาเหตุหลัก คือ เมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัยและหลับใน โดยประเทศอันดับ 1 คือ ประเทศเกาหลีใต้ เสียชีวิต 68.3 ต่อแสนประชากร เป็นประเทศมีประชากรเพียง 1,465 คนเท่านั้น อันดับที่ 2 คือ สาธารณรัฐโดมินิกัน มีประชากร 9,927,320 คน มีอัตราการเสียชีวิต 41.7 คนต่อแสนประชากร และมี 6 ประเทศที่สามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้อย่างน่าชื่นชม คือ ออสเตรเลีย แคนาดา ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ สวีเดน และอังกฤษ

#### 3.2 นโยบายรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม (นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์) ได้ประชุมหารือเกี่ยวกับการกำหนดระเบียบและมาตรการกำกับดูแลความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ กำหนดมาตรการกำกับดูแล ความปลอดภัยและระเบียบวินัยของรถโดยสารสาธารณะ โดยมี พลเอกพณท์ สุวรรณทัต รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วย พล.ต.อ.วิเชียร พจน์โพธิ์ศรี ปลัดกระทรวงคมนาคม นายสมชัย ศิริวัฒน์ โฆษก อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) นายประภัสร์ จงสงวน ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) นายโอภาส เพชรมุณี ผู้อำนวยการขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2556 เวลา 10.30 น. ณ ห้องประชุม 1 กระทรวงคมนาคม

การหารือในครั้งนี้ รวค. ได้มอบหมายให้ ขบ. และ ขสมก. เร่งสรุปมาตรการเพื่อลดปัญหาการขับรถเร็วเกินกำหนด การแย่งผู้โดยสาร การวิ่งทับเส้นทาง การพกอาวุธ หากพบผู้กระทำความผิดให้พักรถทันทีและดำเนินคดีตามกฎหมาย และเชิญผู้ประกอบการมารับทราบมาตรการการลงโทษสูงสุดถึงขั้นถอนใบอนุญาตประกอบการ พร้อมกำชับให้เข้มงวดเกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยบนรถโดยสารสาธารณะทุกประเภท หากพบว่าพนักงานประจำรถพกอาวุธหรือวัตถุอันตราย รวมทั้งสารเสพติดต่างๆ ขณะปฏิบัติหน้าที่จะมีความผิดถึงขั้นให้ออกจากงานทันที ส่วนปัญหาการตู้โดยสารสาธารณะบรรทุกผู้โดยสารเกินที่กำหนด และรถแท็กซี่ที่ไม่รับ-ส่งผู้โดยสารให้ ขบ. เข้มงวด ในการตรวจสอบต่อไป

ทั้งนี้ การกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยและการปรับปรุงคุณภาพการบริการของรถโดยสารสาธารณะและรถไฟเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งของรถโดยสารสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเดินทางให้เกิดความปลอดภัย ตลอดจนสร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการและประชาชน

### 3.3 กรมทางหลวง

#### 3.3.1 งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ 2555 ของกรมทางหลวง เป็นเงินทั้งสิ้น 46,944.1379 ล้านบาท

งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ 2555 ของกรมทางหลวง โดยแบ่งตามงบประมาณได้ดังนี้ งบลงทุน จำนวน 41,633.3720 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 88.69 งบบุคลากร จำนวน 4,463.0179 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.51 งบดำเนินการ จำนวน 686.2450 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.46 งบรายจ่ายอื่น ๆ จำนวน 151.1160 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.32 และงบอุดหนุน จำนวน 10.3870 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.02 ดังตารางที่ 54

ตารางที่ 54 งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ 2555 ของกรมทางหลวง

ลำดับ	รายการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ร้อยละ
1	งบลงทุน	41,633.3720	88.69
2	งบบุคลากร	4,463.0179	9.51
3	งบดำเนินการ	686.2450	1.46
4	งบรายจ่ายอื่น ๆ	151.1160	0.32
5	งบอุดหนุน	10.3870	0.02
	รวม	46,944.1379	100

ที่มา : กรมทางหลวง

#### 3.3.2 งานด้านความปลอดภัยบนทางหลวง ปีงบประมาณ 2555

จากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบนทางหลวง กรมทางหลวงมีมาตรการทางวิศวกรรมเป็นการแก้ไข ปรับปรุง และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ สรุปได้ ดังนี้

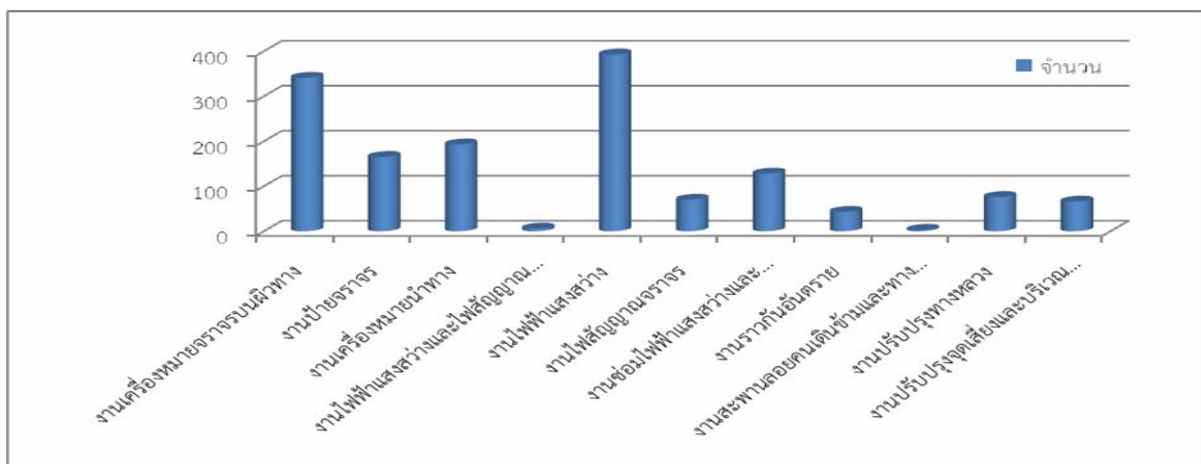
##### 1) การปรับปรุงสายทางในปี 2555

**การแก้ไข ปรับปรุงสายทาง** บริเวณที่มีจำนวนอุบัติเหตุบ่อยครั้ง หรือที่เรียกว่า Black Spot Improvement และมีลักษณะเป็นการตามแก้ปัญหา (Reactive Approach)

จากการรวบรวมข้อมูลการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนทางหลวงของสำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง ในปี 2555 พบว่า การแก้ไขงานไฟฟ้าแสงสว่างมีการแก้ไขมากที่สุด จำนวน 393 แห่ง คิดเป็น ร้อยละ 26.48 รองลงมาคืองานเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง จำนวน 341 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 22.98 และอันดับ 3 คือ งานเครื่องหมายนำทาง จำนวน 193 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 13.01 ดังตารางที่ 55 และรูปที่ 45

**ตารางที่ 55 แสดงสรุปการแก้ไขปัญหอุบัติเหตุบนทางหลวง**

การแก้ไขปรับปรุง	จำนวน	ร้อยละ
งานเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง	341	22.98
งานป้ายจราจร	165	11.12
งานเครื่องหมายนำทาง	193	13.01
งานไฟฟ้าแสงสว่างและไฟสัญญาณจราจร	6	0.40
<b>งานไฟฟ้าแสงสว่าง</b>	<b>393</b>	<b>26.48</b>
งานไฟสัญญาณจราจร	70	4.72
งานซ่อมไฟฟ้าแสงสว่างและไฟสัญญาณจราจร	128	8.63
งานราวกันอันตราย	43	2.90
งานสะพานลอยคนเดินข้ามและทางลอด	3	0.20
งานปรับปรุงทางหลวง	76	5.12
งานปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวง	66	4.45
<b>รวม</b>	<b>1,484</b>	<b>100.00</b>

**รูปที่ 45 แสดงสรุปการแก้ไขปัญหอุบัติเหตุบนทางหลวง**


## 2) อุปกรณ์อำนวยความสะดวกและทางแยกประจำปี 2555

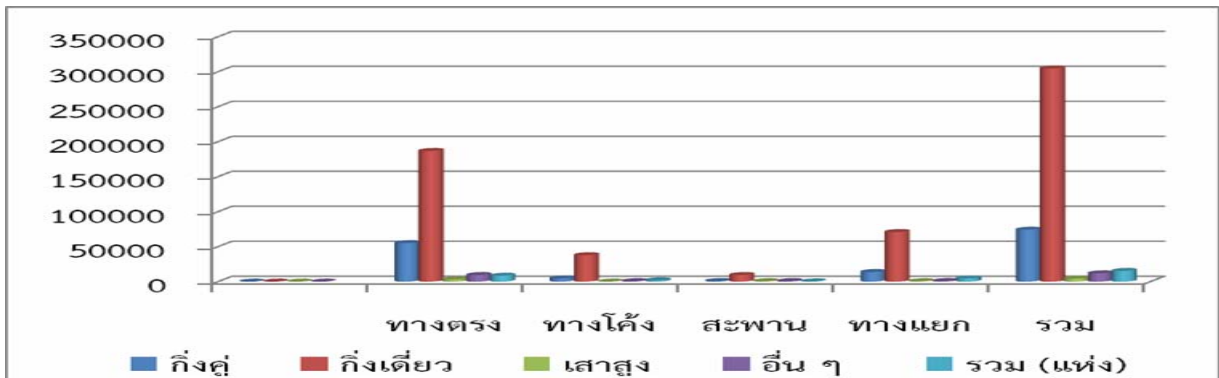
สำนักอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง ได้มีการรวบรวมทะเบียนประวัติอุปกรณ์อำนวยความสะดวก มี 4 ประเภท ดังนี้

2.1) ไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลวงในความควบคุมของกรมทางหลวงมีทั้งสิ้น 15,347 แห่ง เป็นกิ่งคู่ 74,183 ต้น เป็นกิ่งเดี่ยว 304,592 ต้น เป็นเสาสูง 4,327 ต้น และอื่น ๆ อีก 11,824 ต้น ดังตารางที่ 56 และรูปที่ 46

ตารางที่ 56 แสดงการสรุปจำนวนไฟฟ้าแสงสว่าง

บริเวณ	จำนวนเสา				รวม (แห่ง)
	กิ่งคู่	กิ่งเดี่ยว	เสาสูง	อื่น ๆ	
ทางตรง	55,038	186,686	3,022	9,433	8,494
ทางโค้ง	4,588	37,705	95	716	1,933
สะพาน	820	9,364	607	794	323
ทางแยก	13,741	70,837	603	881	4,597
รวม	74,187	304,592	4,327	11,824	15,347

รูปที่ 46 แสดงการสรุปจำนวนไฟฟ้าแสงสว่าง



## 2.2) สัญญาณไฟจราจรบนทางหลวงในความควบคุมของกรมทางหลวง

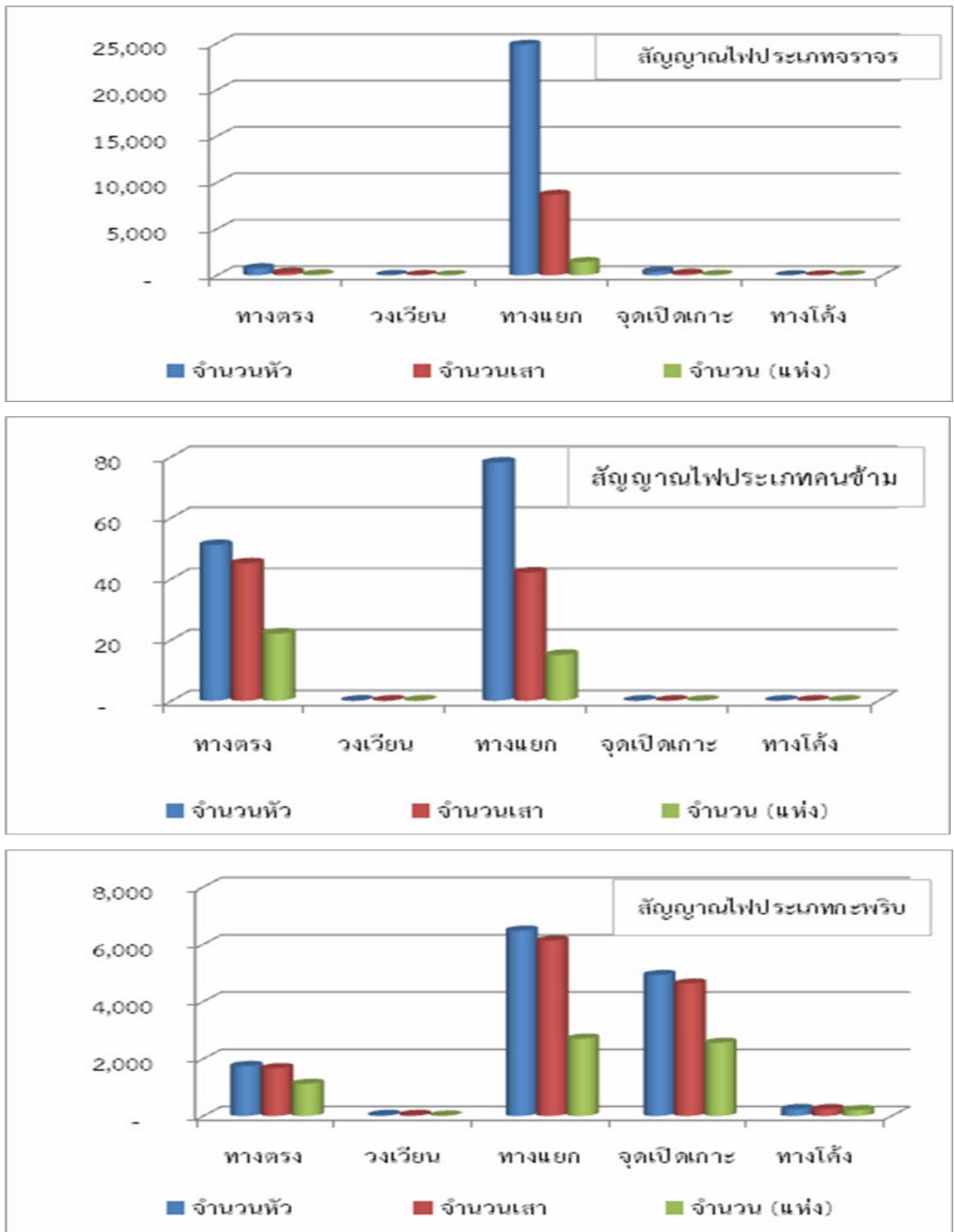
(1) สัญญาณไฟจราจรบนทางหลวงมีทั้งสิ้น 8,171 แห่ง เป็นทางตรง 1,233 แห่ง วงเวียน 16 แห่ง ทางแยก 4,130 แห่ง จุดเปิดเกาะ 2,589 แห่ง และทางโค้ง 203 แห่ง ดังตารางที่ 57 และรูปที่ 47

ตารางที่ 57 แสดงจำนวนสัญญาณไฟจราจรบนทางหลวง

บริเวณ	จราจร			คนข้าม			กะพริบ		
	จำนวน (หัว)	จำนวน (เสา)	จำนวน (แห่ง)	จำนวน (หัว)	จำนวน (เสา)	จำนวน (แห่ง)	จำนวน (หัว)	จำนวน (เสา)	จำนวน (แห่ง)
ทางตรง	755	284	91	51	45	22	1,740	1,665	1,120
วงเวียน	42	18	2	-	-	-	36	34	14
ทางแยก	24,846	8,675	1,419	78	42	15	6,470	6,122	2,696
จุดเปิดเกาะ	389	166	36	-	-	-	4,921	4,621	2,553
ทางโค้ง	4	4	4	-	-	-	239	237	199
รวม	26,036	9,147	1,552	129	87	37	13,406	12,679	6,582



รูปที่ 47 แสดงจำนวนสัญญาณไฟจราจรบนทางหลวง

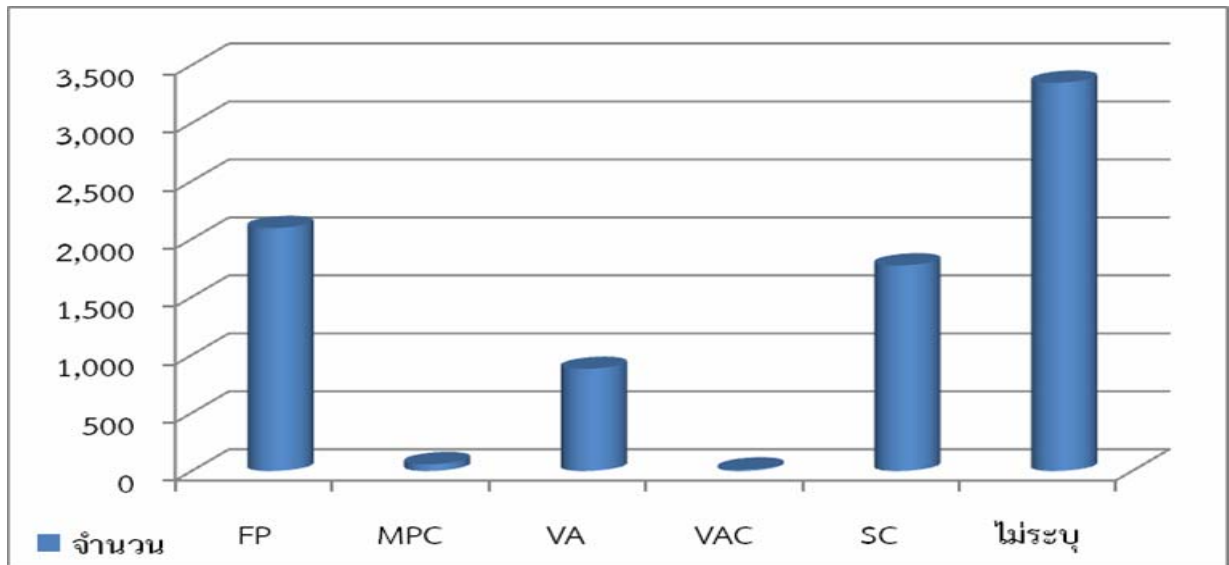


(2) สัญญาณไฟจราจรบนทางหลวงระบบไฟสัญญาณจราจร 6 ประเภท ได้แก่ FIXED PATTERN จำนวน 2,096 แห่ง, MOLTI PATTERN CO-ORDINATED จำนวน 59 แห่ง, VEHICLE ACTUATED จำนวน 881 แห่ง, VEHICLE ACTUATED CO-ORDINATED จำนวน 13 แห่ง, SOLAR CELL จำนวน 1,773 แห่งและอื่น ๆ 3,349 แห่ง ดังตารางที่ 58 และรูปที่ 48

ตารางที่ 58 แสดงจำนวนสัญญาณไฟจราจรระบบไฟสัญญาณจราจรบนทางหลวง

ระบบสัญญาณ	FP	MPC	VA	VAC	SC	อื่น ๆ	รวม
จำนวน	2,096	59	881	13	1,773	3,349	8,171

รูปที่ 48 แสดงจำนวนสัญญาณไฟจราจรระบบไฟสัญญาณจราจรบนทางหลวง



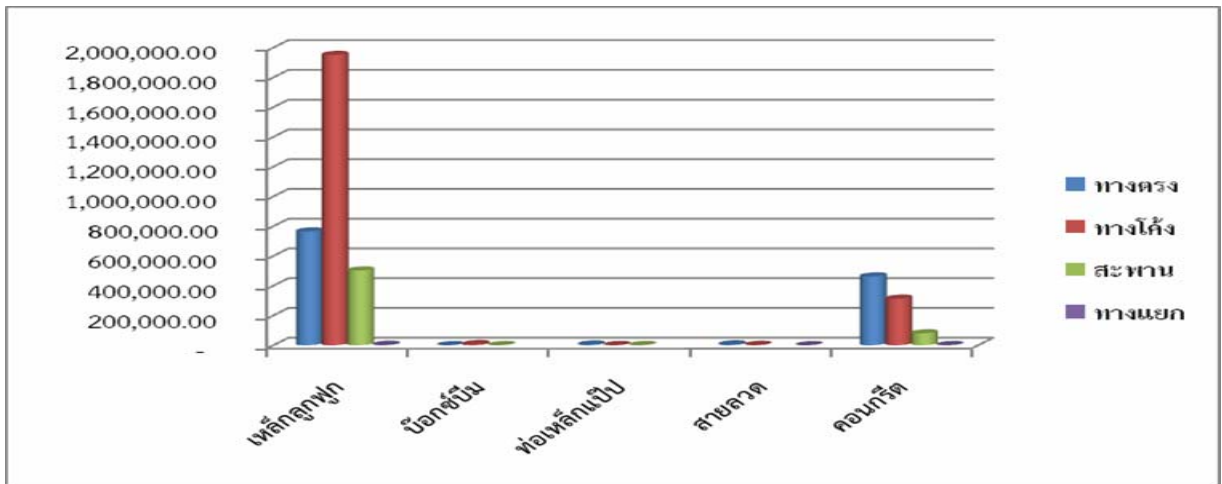
(3) รวากันอันตรายบนทางหลวงมี 5 ชนิด ได้แก่ รวแบบเหล็กลูกฟูก จำนวน 3,220,828.70 เมตร รวแบบบ็อกซ์ปิม จำนวน 8,707.60 เมตร รวแบบท่อเหล็กแป๊ป จำนวน 7,626 เมตร รวแบบสายลวด จำนวน 8,555.50 เมตรและรวแบบคอนกรีต จำนวน 855,659.57 เมตร รวมทั้งหมด 31,782 แห่ง ดังตารางที่ 59 และรูปที่ 49

ตารางที่ 59 แสดงจำนวนรวากันอันตรายบนทางหลวง

บริเวณ	จำนวนเสา					รวม (แห่ง)
	เหล็กลูกฟูก	บ็อกซ์ปิม	ท่อเหล็กแป๊ป	สายลวด	คอนกรีต	
ทางตรง	764,700.72	261.00	5,335.00	6,128.00	462,162.00	5,181.00
ทางโค้ง	1,950,808.76	7,881.60	1,158.00	2,418.00	312,580.82	13,414.00
สะพาน	502,271.82	565.00	1,133.00	0.00	79,830.75	13,106.00
ทางแยก	3,047.40	0.00	0.00	9.50	1,086.00	81.00
รวม	3,220,828.70	8,707.60	7,626.00	8,555.50	855,659.57	31,782.00



รูปที่ 49 แสดงจำนวนรบกวนอันตรายนบนทางหลวง

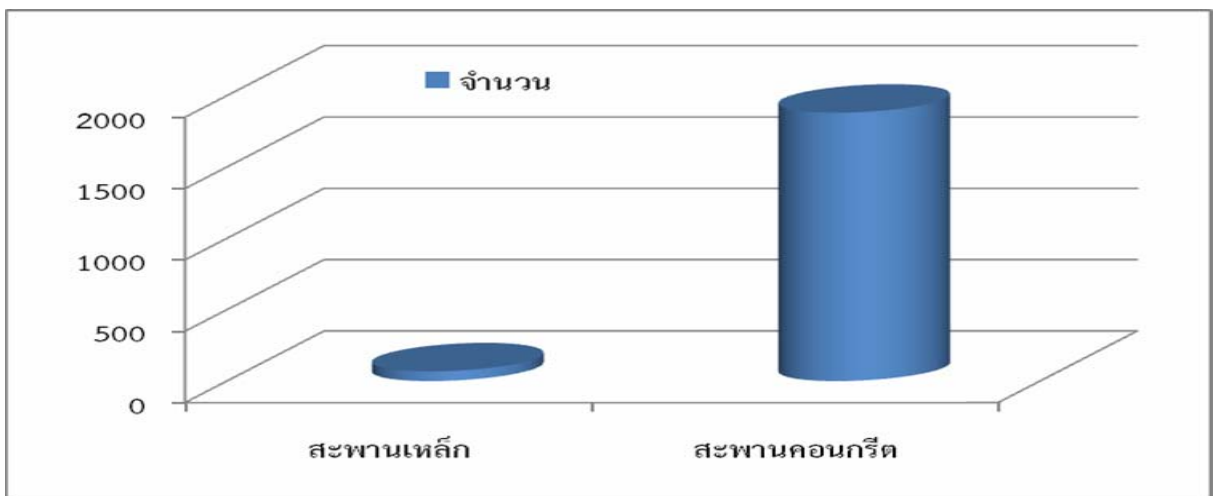


(4) สะพานลอยคนเดินข้ามบนทางหลวงมีสะพานลอยคนเดินข้ามทั้งสิ้น 1,949 แห่ง เป็นสะพานเหล็ก 68 แห่งและเป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก 1,881 แห่ง ดังตารางที่ 60 และรูปที่ 50

ตารางที่ 60 แสดงจำนวนสะพานลอยคนเดินข้ามบนทางหลวง

ประเภทสะพาน	สะพานเหล็ก	สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก	รวม
จำนวน	68	1,881	1,949

รูปที่ 50 แสดงจำนวนสะพานลอยคนเดินข้ามบนทางหลวง



### 2.3) การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) มีลักษณะเป็นการป้องกันและเป็นการแก้ไขปัญหาในเชิงรุก (Proactive Approach) ในการดำเนินการแก้ไขก่อนเกิดอุบัติเหตุ โดยมีวัตถุประสงค์ เป็นการตรวจหาจุดที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนน และเสนอแนะแนวทางในการขจัดหรือบรรเทาอันตรายและความไม่ปลอดภัยดังกล่าว โดยจะต้องคำนึงถึงผู้ใช้ถนนทุกกลุ่มมิใช่จำกัดเพียงผู้ใช้งานยนต์เท่านั้น และประโยชน์ของการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน การออกแบบถนนใหม่ที่มีความปลอดภัยมากขึ้นและคำนึงถึงผู้ใช้ถนนทุกประเภท ลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุในโครงข่ายถนนโดยรวมลดการบาดเจ็บและเสียชีวิต ยกกระดับความสำคัญของความปลอดภัยทางถนนให้เท่าเทียมกับปัจจัยอื่น

การตรวจสอบความปลอดภัย มี 2 แบบ คือ

(1) **ขั้นตอนระหว่างการก่อสร้าง (During Construction Stage)** การก่อสร้างถนนในแต่ละเส้นทางนั้น จะมีการเคลื่อนที่ของเครื่องจักรกล รถบรรทุกและกองวัสดุ ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น การจัดการจราจรที่ปลอดภัยจึงมีความจำเป็น เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง มีขั้นตอน ดังนี้

(1.1) ประเด็นทั่วไป มีแนวเส้นทาง รัศมีการเลี้ยวและการผายความกว้าง ความปลอดภัยและการมองเห็นของช่องจราจร ความปลอดภัยในเวลากลางคืน การซ่อมแซมและบำรุงรักษาทางเชื่อมเข้าออก อุปกรณ์กันชนและการตรวจสอบภาคสนาม

(1.2) การจัดการจราจร มี การควบคุมการจราจร การจัดการและควบคุมการใช้ความเร็วและการเข้าออกบริเวณพื้นที่เขตก่อสร้าง

(1.3) ป้ายและเครื่องหมายจราจร มี ป้ายจราจร ข้อกำหนดในการติดตั้งป้ายจราจรในเวลากลางวันและกลางคืน การควบคุมการจราจร เครื่องหมายนำทางและอุปกรณ์สะท้อนแสง เครื่องหมายจราจรบนผิวทางและทางเบี่ยง

(1.4) สัญญาณไฟจราจร มี สัญญาณไฟจราจรชั่วคราว ตำแหน่งของสัญญาณไฟจราจร การมองเห็นสัญญาณไฟจราจรและการเคลื่อนตัวของการจราจร

(1.5) คนเดินเท้าและคนขี่จักรยาน มี ปัญหาทั่วไป การเข้าออกของผู้สูงอายุ คนพิการและคนขี่จักรยาน

(1.6) พื้นผิวถนน มี ความเสียหายของผิวถนน ความต้านทานการลื่นไถลและการเกิด น้ำท่วมขัง

(2) **การตรวจสอบถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads)** เป็นการตรวจสอบถนนที่ไม่ใช่ถนนที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง แต่เป็นถนนที่อาจจะก่อสร้างมานาน และมีอุปกรณ์ ป้ายบอกทาง เสถียรภาพทัศนวิสัย รวมถึงสภาพทั่วไปที่อาจทรุดโทรม บดบังการมองเห็น ควรมีการปรับปรุงแก้ไข เปลี่ยนอุปกรณ์ และปรับภูมิทัศน์ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น มีขั้นตอน ดังนี้

(2.1) แนวทางและรูปตัดของถนน มีแนวทางราบและแนวทางดิ่ง ระยะการมองเห็นตามแนวทางและรูปตัดถนน

(2.2) ลักษณะทั่วไปของทางแยก มีลักษณะทางเรขาคณิตของทางแยก การมองเห็น การควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกและการนำทาง

(2.3) การระบายน้ำ มีปัญหาทั่วไป

(2.4) ป้ายจราจร มีชนิดและการติดตั้งป้ายจราจร และการมองเห็นป้ายจราจร

(2.5) สัญญาณไฟจราจร มีการติดตั้งและการทำงานของสัญญาณไฟจราจรและการมองเห็นสัญญาณไฟจราจร

(2.6) เครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทาง มีปัญหาทั่วไป เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายนำทาง อุปกรณ์บนผิวจราจร (ปุ่มจราจร) และสันระนาบ

(2.7) สภาพอันตรายข้างทาง มีเขตปลอดภัย อุปกรณ์กันชนและรั้ว

(2.8) พื้นถนน มีสภาพพื้นถนน

(2.9) ไฟฟ้าแสงสว่าง มีปัญหาทั่วไป

(2.10) คนเดินเท้า คนเดินข้ามถนน คนขี่จักรยาน มีสิ่งอำนวยความสะดวกและปลอดภัย สำหรับคนเดินเท้า คนเดินข้ามถนนและสิ่งอำนวยความสะดวกและปลอดภัยสำหรับคนขี่รถจักรยาน

(2.11) ทางเชื่อม มีปัญหาทั่วไปและระยะการมองเห็น

(2.12) การจอดรถและที่หยุดรถประจำทาง มี การจอดรถ และที่หยุดรถประจำทาง

(2.13) อื่น ๆ มีแสงที่สะท้อนเข้าตาผู้ขับขี่ และกิจกรรมข้างทาง

#### 2.4) การติดตั้งป้ายจราจรบริเวณทางแยก

การติดตั้งป้ายจราจรบริเวณทางแยกเป็นกระบวนการหนึ่งของความปลอดภัยทางถนน ทางร่วม ทางแยก การเข้า-ออกจากทางหลัก เป็นการตัดกระแสการจราจร และการไหลของกระแสจราจรที่มีความเร็วสูง ดังนั้น ป้ายจราจรจึงมีบทบาทในการบริหารจัดการเพื่อให้การจราจรมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและเป็นการแนะนำเส้นทางแก่ผู้ใช้ทาง โดยไม่ให้เกิดความสับสนในการเลือกใช้เส้นทาง

##### (1) ประเภทของป้ายจราจรบริเวณทางแยก มี 4 ประเภท ดังนี้

(1.1) ป้ายบังคับ มี 3 ลักษณะ คือ ป้ายหยุด ป้ายให้ทางและป้ายให้ชิดซ้าย

(1.2) ป้ายเตือน มี 6 ลักษณะ คือ ป้ายเตือนหยุดข้างหน้า ป้ายเตือนทางแยก ป้ายเตือนสัญญาณไฟ ป้ายเตือนสิ่งกีดขวาง ป้ายเครื่องหมายลูกศรคู่และป้ายเสริมบอกระยะทาง

(1.3) ป้ายแนะนำ มี 4 ลักษณะ คือ สีของป้ายแนะนำ ป้ายหมายเลขทางหลวง ป้ายบอกจุดปลายทางและป้ายบอกระยะทาง

(1.4) ป้ายชุด มี 2 ลักษณะ คือ ป้ายชุดระบุทิศทางและป้ายชุดบอกรายละเอียดทางแยก

##### (2) ป้ายจราจรมาตรฐานสูง

(2.1) ประเภททางหลวงที่ติดตั้งป้ายจราจรมาตรฐานสูง มี 4 ประเภท ดังนี้ ทางหลวงพิเศษ, ทางแยกต่างระดับ, ทางหลวงแผ่นดินที่มีวัตถุประสงค์ต้องการให้การจราจรบนทางสายหลักนั้นเคลื่อนที่ด้วยความเร็วสูง มีการควบคุมทางเข้า-ออก และทางหลวงแผ่นดินอื่นๆ ที่มีคุณสมบัติเพียงพอในการติดตั้งป้ายมาตรฐานสูงประเภทแขวนสูง

(2.2) หลักเกณฑ์การติดตั้งป้ายจราจรมาตรฐานสูงประเภทแขวนสูง มี 2 ประเภท ดังนี้ ป้ายจราจรแขวนสูงแบบแขนยื่น ต้องมีปริมาณจราจรมากกว่า 4,000 คันต่อวัน และป้ายจราจรแขวนสูงแบบคร่อมผิวจราจร ต้องมีปริมาณจราจรมากกว่า 8,000 คันต่อวัน

(2.3) รายละเอียดบนแผ่นป้าย มีลักษณะสำคัญ 4 ประเภท ดังนี้ สีของป้ายจราจรมาตรฐานสูง, ขนาดของตัวอักษรและตัวเลข, ชนิดของตัวพิมพ์ และเครื่องหมายของลูกศร

(2.4) ป้ายจราจรมาตรฐานสูงชุดทางแยก มี 5 ประเภท ดังนี้ ป้ายแนะนำทางออก ล่วงหน้า, ป้ายแนะนำทางใช้ช่องจราจร, ป้ายแนะนำชี้ทางออก, ป้ายชี้ทางเข้า-ออก และป้ายหมายเลขทางออก

##### (3) การกำหนดชื่อจุดหมายปลายทาง

###### (3.1) ประเภทของจุดควบคุม มี 3 จุดควบคุม ดังนี้

- จุดควบคุมหลักเป็นลักษณะที่เป็นชุมทาง มีเส้นทางหลักต่อเนื่องไปยังทิศทางต่าง ๆ ได้สะดวก

- จุดควบคุมรองเป็นลักษณะที่เป็นจุดหมายปลายทางหรือจุดปลายทางของโครงข่ายถนน

- จุดควบคุมย่อยเป็นลักษณะที่เป็นพื้นที่และเป็นชื่อที่ประชาชนในท้องถิ่นใช้

### (3.2) การกำหนดชื่อจุดหมายปลายทางในแผ่นป้ายจราจร

จุดควบคุมหลัก ใช้จุดควบคุมหลักเป็นจุดหมายปลายทางและจุดควบคุมรองเป็นจุดหมายปลายทางที่สอง

- หากไม่ผ่านจุดควบคุมหลัก ใช้จุดควบคุมรอง
- ชื่อจุดหมายปลายทางที่จะแนะนำ
- หากเส้นทางที่ไปสู่จุดหมายปลายทางมีได้หลายเส้นทางอาจใช้วงเล็บขยาย
- จำนวนข้อความชื่อจุดหมายปลายทางต้องไม่เกิน 4 ชื่อ

### (3.3) การจัดเรียงชื่อจุดหมายปลายทางบนแผ่นป้าย

กรณีติดตั้งเป็นป้ายข้างทาง ให้ระบุจุดควบคุมรองหรือจุดควบคุมย่อยที่อยู่ใกล้ที่สุด

กรณีติดตั้งเป็นป้ายแขวนสูงแบบคร่อมผิวจราจร ให้ระบุจุดควบคุมรองที่ใกล้ที่สุด และตามด้วยจุดควบคุมหลัก

กรณีติดตั้งเป็นป้ายแบบแผ่นที่ กรณีที่เข้าสู่ทางแยกและมีจุดควบคุมหลักมากกว่า 1 ชื่อ ซึ่งไม่สามารถระบุลงในป้ายประเภทอื่นได้ ให้ใช้ป้ายแผ่นที่แทน

### (3.4) การติดตั้งป้ายจราจรบริเวณทางแยก

หลักการโดยทั่วไป ติดตั้งป้ายชุดทางแยกให้ติดตั้งตามมาตรฐานที่กำหนด

ป้ายชุดบริเวณทางแยกกรณีระดับเดียวกัน แบ่งออกเป็นสองก่อนเข้าทางแยกและส่วนหลักจากทางแยก

ป้ายชุดบริเวณทางแยกกรณีต่างระดับ แบ่งออกเป็นสองก่อนเข้าทางแยกและส่วนหลักจากทางแยก

## 2.5) มาตรการอำนวยความสะดวกที่บริเวณทางรถไฟตัดผ่านทางหลวง

มีลักษณะของการติดตั้งป้ายจราจร ติดตั้งเครื่องกั้นถนนพร้อมสัญญาณไฟวาบอัตโนมัติ ติดตั้งเครื่องกั้นถนนชนิดมีพนักงานปิด - เปิด หรือก่อสร้างเป็นทางต่างระดับข้ามทางรถไฟตามความเหมาะสมในแต่ละพื้นที่

มาตรการความปลอดภัยที่บริเวณทางรถไฟตัดผ่านทางหลวงจะยึดถือ Traffic Movement (T.M.) เป็นค่าผลคูณระหว่างปริมาณจราจรบนทางหลวง (ADT) กับจำนวนขบวนรถไฟใน 24 ชั่วโมง หลักการในการจัดหาอุปกรณ์และบำรุงรักษาทางหลวงบริเวณทางรถไฟตัดผ่าน ดังตารางที่ 61

ตารางที่ 61 มาตรการอำนวยความสะดวกที่บริเวณทางรถไฟตัดผ่านทางหลวง

ค่า Traffic Movement	หลักการ
น้อยกว่า 10,000	ให้ก่อสร้างแบบเสมอระดับและติดตั้งป้ายจราจร
10,000-40,000	ให้ก่อสร้างแบบเสมอระดับและติดตั้งเครื่องกั้นถนนพร้อมสัญญาณไฟวาบอัตโนมัติ
40,001-100,000	ให้ก่อสร้างแบบเสมอระดับและติดตั้งเครื่องกั้นถนนชนิดมีพนักงานปิด-เปิด
มากกว่า 100,001	พิจารณาจัดสร้างเป็นทางผ่านข้ามทางรถไฟแบบต่างระดับ

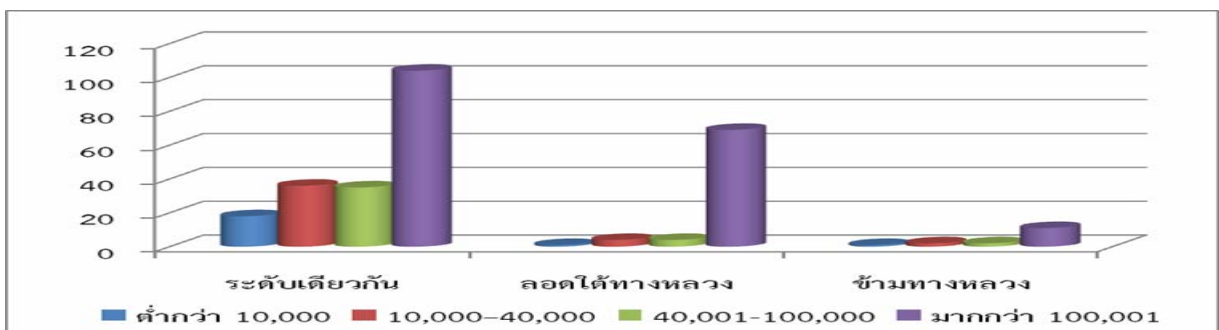
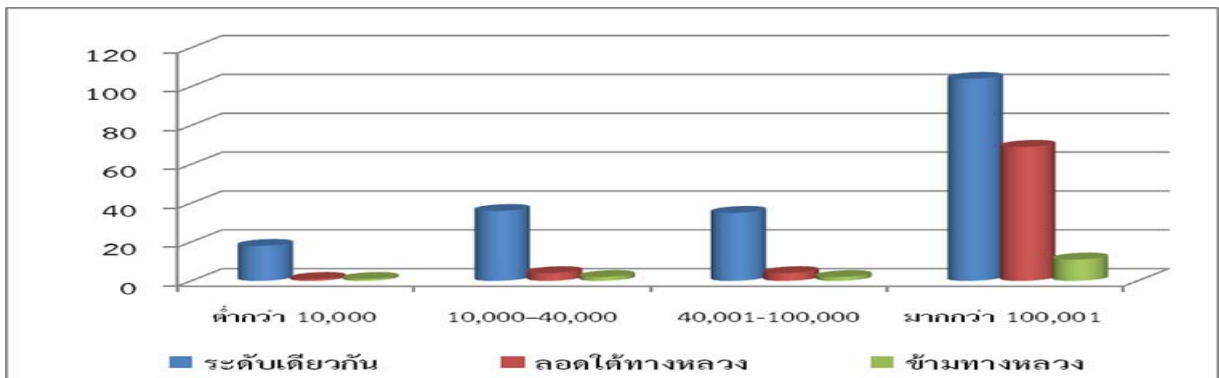
**(1) สรุปบริเวณทางรถไฟตัดผ่านทางหลวง จำนวน 287 แห่ง จำแนกได้ดังนี้**

- (1.1) บริเวณทางรถไฟตัดผ่านทางหลวงระดับเดียวกัน 193 แห่ง
- (1.2) บริเวณทางรถไฟตัดผ่านทางหลวงต่างระดับ 94 แห่ง
- ต่างระดับรถไฟลอดใต้ทางหลวง 78 แห่ง
  - ต่างระดับรถไฟข้ามทางหลวง 16 แห่ง

ดังตารางที่ 62 และรูปที่ 51

**ตารางที่ 62 แสดงจำนวนรถไฟตัดผ่านทางหลวง**

ค่า T.M.	บริเวณทางผ่านทางรถไฟ (จำนวน)			รวมทั้งหมด (แห่ง)
	ระดับเดียวกัน	ต่างระดับ		
		ลอดใต้ทางหลวง	ข้ามทางหลวง	
ต่ำกว่า 10,000	18	1	1	20
10,000-40,000	36	4	2	42
40,001-100,000	35	4	2	41
มากกว่า 100,001	104	69	11	184
รวม	193	78	16	287

**รูปที่ 51 กราฟแสดงจำนวนรถไฟตัดผ่านทางหลวง**


## (2) การติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก

(2.1) บริเวณทางรถไฟตัดผ่านทางหลวงระดับเดียวกัน มีจำนวน 193 แห่ง  
 ดังตารางที่ 63

ตารางที่ 63 บริเวณทางรถไฟตัดผ่านทางหลวง

เครื่องอำนวยความสะดวก	จำนวน (แห่ง)
มีป้ายจราจร, เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง, ไฟฟ้าแสงสว่างและสัญญาณไฟจราจร	37
มีป้ายจราจร, เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง, ไฟฟ้าแสงสว่างและสัญญาณไฟจราจรและอื่น ๆ (ปุ่มสะท้อนแสง, สัญญาณไฟกะพริบ)	1
มีป้ายจราจร, เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง, ไฟฟ้าแสงสว่าง	24
มีป้ายจราจร, เครื่องหมายจราจรบนผิวทางและสัญญาณไฟจราจรและอื่น ๆ (ปุ่มสะท้อนแสง, สัญญาณไฟกะพริบ)	1
มีป้ายจราจร, เครื่องหมายจราจรบนผิวทางและสัญญาณไฟจราจร	14
มีป้ายจราจร, เครื่องหมายจราจรบนผิวทางและอื่น ๆ (ปุ่มสะท้อนแสง, สัญญาณไฟกะพริบ)	2
มีป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง	59
มีป้ายจราจร, ไฟฟ้าแสงสว่างและสัญญาณไฟจราจร	5
มีป้ายจราจรและไฟฟ้าแสงสว่าง	9
มีป้ายจราจรและสัญญาณไฟจราจร	8
มีป้ายจราจร	20
มีเครื่องหมายจราจรบนผิวทางและไฟฟ้าแสงสว่าง	2
มีเครื่องหมายจราจรบนผิวทางและสัญญาณไฟจราจร	1
ไม่มีการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก	10
รวม	193

(2.2) บริเวณทางรถไฟต่างระดับรถไฟลอดใต้ทางหลวง มีจำนวน 78 แห่ง  
 ดังตารางที่ 64

ตารางที่ 64 บริเวณทางรถไฟต่างระดับรถไฟลอดใต้ทางหลวง

เครื่องอำนวยความสะดวก	จำนวน (แห่ง)
มีป้ายจราจร, เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง, ไฟฟ้าแสงสว่างและสัญญาณไฟจราจร	1
มีป้ายจราจร, เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง, ไฟฟ้าแสงสว่าง	3
มีป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง	6
มีป้ายจราจร, ไฟฟ้าแสงสว่างและอื่น ๆ (การ์ดเรล, สะพานข้ามทางรถไฟ, ป้ายกลับรถ, เป้าสะท้อนแสง)	1
มีป้ายจราจรและไฟฟ้าแสงสว่าง	4
มีป้ายจราจรอย่างเดียว	7
มีเครื่องหมายจราจรบนผิวทางและไฟฟ้าแสงสว่าง	7
มีเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง	4
มีไฟฟ้าแสงสว่าง	13
อื่น ๆ (การ์ดเรล, สะพานข้ามทางรถไฟ, ป้ายกลับรถ, เป้าสะท้อนแสง)	6
ไม่มีการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก	26
รวม	78

(2.3) บริเวณทางรถไฟต่างระดับรถไฟข้ามทางหลวง มีจำนวน 16 แห่ง  
 ดังตารางที่ 65

ตารางที่ 65 บริเวณทางรถไฟต่างระดับรถไฟข้ามทางหลวง

เครื่องอำนวยความสะดวก	จำนวน (แห่ง)
มีป้ายจราจร, เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง, ไฟฟ้าแสงสว่างและสัญญาณไฟจราจร	1
มีป้ายจราจร, เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง, ไฟฟ้าแสงสว่าง	4
มีป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง	2
มีป้ายจราจร, ไฟฟ้าแสงสว่างและสัญญาณไฟจราจร	1
อื่น ๆ (ไม่ระบุเครื่องอำนวยความสะดวก)	1
ไม่มีการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก	7
รวม	16

(2.4) การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุจุดตัดทาง  
 รถไฟ ประจำปี 2555 ดังตารางที่ 66

ตารางที่ 66 การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุจุดตัดทางรถไฟ ประจำปี 2555

แขวงทางหลวง	ทางหลวง	ชื่อสายทาง	อุบัติเหตุ	ผู้เสียชีวิต	ผู้บาดเจ็บ	อุปกรณ์อำนวยความสะดวก
นครสวรรค์ที่ 1 (ระดับเดียวกัน)	1 (0603)	ตากลี-ดอนรังนก	1	0	0	คานยกและแผงกั้น
นครราชสีมาที่ 3 (ระดับเดียวกัน)	226 (0100)	หัวทะเล-หนองกระเทียม	1	0	1	ป้ายจราจร, เครื่องหมายจราจรบน ผิวทางและสัญญาณไฟจราจร
สุพรรณบุรีที่ 1 (ระดับเดียวกัน)	357 (101)	ถนนวงแหวนรอบ เมืองสุพรรณบุรี	1	1	1	ป้ายจราจร, เครื่องหมายจราจรบน ผิวทางและไฟฟ้าแสงสว่าง
ลำปาง (ระดับเดียวกัน)	1037 (0100)	ศรีชุม-แม่ทะ	1	0	0	ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจร
สระแก้ว (ระดับเดียวกัน)	3446 (0101)	ตลาดโรงเกลือ-ป่าไร่	1	0	2	

(2.5) ปัญหาการก่อสร้างบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

- บริเวณที่มีค่า T.M. มากกว่า 100,000 พบว่ามีบริเวณทางผ่านรถไฟ  
 จำนวน 104 แห่ง ที่เป็นทางผ่านทางรถไฟระดับเดียวกันกับทางหลวง จำเป็นต้องจัดทำงบประมาณสำหรับการ  
 ก่อสร้างทางตัดทางรถไฟเป็นทางต่างระดับ โดยให้พิจารณาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจในการลงทุน

- การติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกของกรมทางหลวง (เพิ่มเติม)  
 ในบริเวณจุดตัดทางรถไฟ บริเวณที่ไม่มีการติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก จำนวน 43 แห่ง มีดังนี้

ทางรถไฟระดับเดียวกัน	10	แห่ง
ทางรถไฟลอดใต้ทางหลวง	26	แห่ง
ทางรถไฟข้ามทางหลวง	7	แห่ง



### 3.4 กรมทางหลวงชนบท

#### 3.4.1 งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ 2555 ของกรมทางหลวงชนบท เป็นเงินทั้งสิ้น 29597.086 ล้านบาท

งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ 2555 ของกรมทางหลวงชนบท โดยแบ่งเป็น งบลงทุน จำนวน 28,286.3306 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 95.57 งบบุคลากร จำนวน 1,052.643 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.56 งบดำเนินการ จำนวน 223.8124 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.76 งบรายจ่ายอื่น จำนวน 33.3 ล้านบาท และงบเงินอุดหนุน จำนวน 1 ล้านบาท ดังตารางที่ 67

ตารางที่ 67 งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ 2555 ของกรมทางหลวงชนบท

ลำดับ	รายการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ร้อยละ
1	งบลงทุน	28,286.3306	95.57
2	งบบุคลากร	1,052.643	3.56
3	งบดำเนินการ	223.8124	0.76
4	งบรายจ่ายอื่น	33.3	0.11
5	งบเงินอุดหนุน	1.00	0.00
รวม		29,597.086	100.00

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

#### 3.4.2 งบประมาณด้านความปลอดภัยบนทางหลวงชนบท ปีงบประมาณ 2555

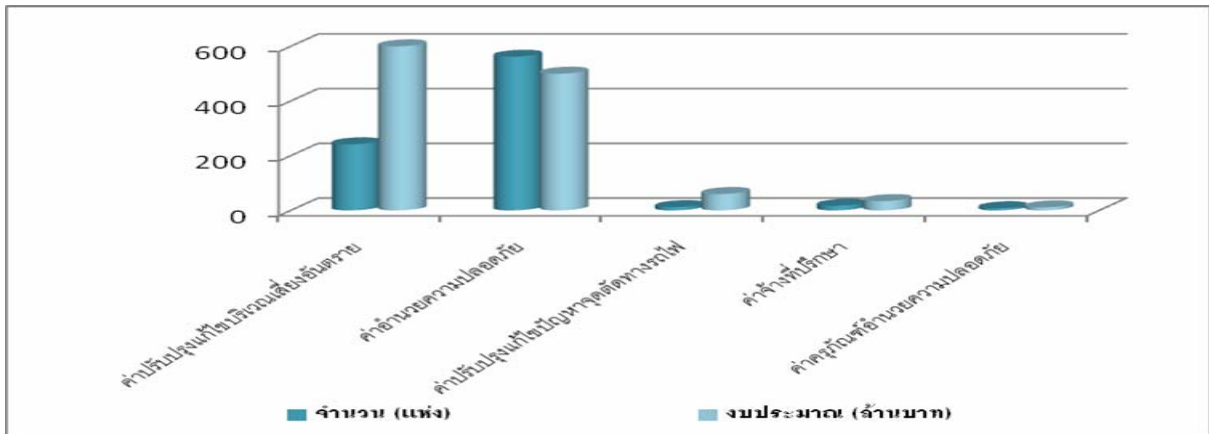
กิจกรรมอำนวยความสะดวก งบลงทุน 1,205,200,000 บาท โดยแบ่งเป็น ค่าปรับปรุงแก้ไขบริเวณเสี่ยงอันตราย 600 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 49.78 ค่าอำนวยความสะดวก 500 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 41.49 ค่าปรับปรุงแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ 60 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.98 ค่าจ้างที่ปรึกษา 34 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.82 และค่าครุภัณฑ์อำนวยความสะดวก 11.2 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.93 ดังตารางที่ 68 และรูปที่ 52

ตารางที่ 68 งบประมาณกิจกรรมอำนวยความสะดวก ปี 2555

ลำดับ	รายการ	จำนวน (แห่ง)	งบประมาณ (ล้านบาท)	ร้อยละ
1	ค่าปรับปรุงแก้ไขบริเวณเสี่ยงอันตราย	242	600	49.78
2	ค่าอำนวยความสะดวก	562	500	41.49
3	ค่าปรับปรุงแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ - ติดตั้งเครื่องกั้นพร้อมสัญญาณไฟวับอัตโนมัติ	12	60	4.98
4	ค่าจ้างที่ปรึกษา - สำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับผ่านทางรถไฟ	17	34	2.82
5	ค่าครุภัณฑ์อำนวยความสะดวก - เครื่องตัดเส้นจราจรพร้อมอุปกรณ์ควบคุมคุณภาพ	8	11.2	0.93
รวม			1,205.2	100.00

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

รูปที่ 52 แสดงกรอบงบประมาณกิจกรรมอำนวยความสะดวก ปี 2555



### 3.4.3 ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยบนทางหลวงชนบท ปีงบประมาณ 2555

กรอบงบประมาณปี 2555 เฉพาะรายการค่าอำนวยความสะดวกและปรับปรุงฯ จำนวน 816 แห่ง วงเงินรวม 1160 ล้านบาท ผลการดำเนินงานทำได้จำนวน 818 แห่ง วงเงินรวม 1160 ล้านบาท

โดยความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานตามแผนงานด้านความปลอดภัย ได้แก่

#### 1) กรณีเกิดภัยธรรมชาติ อุทกภัย ผลที่ตามมาคือ

- 1.1) มีการปรับแผนงานและเปลี่ยนสายทางดำเนินการ
- 1.2) ทำให้งานที่กำลังดำเนินการก่อสร้างเกิดความล่าช้า (สั่งหยุดงาน ขยายวันดำเนินการ)
- 1.3) เกิดความเสียหายเพิ่มขึ้น รุนแรงขึ้น ทำให้ต้องปรับปรุงแบบปรับปรุง/แก้ไข

#### 2) กิจกรรมไฟฟ้าแสงสว่างและสัญญาณไฟจราจร

บริเวณ (แห่ง) ที่ดำเนินการก่อสร้างจริงมากกว่าแผนงาน เนื่องจาก ประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ที่มีความต้องการให้ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างและไฟสัญญาณจราจรสูง จึงร้องขอผ่านผู้นำชุมชนมายังกรมทางหลวงชนบทในส่วนภูมิภาคหรือโทรเข้ามาขอโดยตรงที่สายด่วน 1146

3) กิจกรรมปรับปรุงแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ (ติดตั้งเครื่องกั้นพร้อมสัญญาณฯ ไฟวาบอัตโนมัติ บริเวณ (แห่ง) ที่ดำเนินการก่อสร้างจริงน้อยกว่าแผนงาน สาเหตุจากบริเวณที่ไม่ได้ดำเนินการปรับปรุงเนื่องจากติดเงื่อนไขหรือไม่ผ่านตามหลักเกณฑ์ในการพิจารณาทางตัดผ่านเสมอระดับระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์ของทางรถไฟแห่งประเทศไทย ดังตารางที่ 69

**ตารางที่ 69 ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยบนทางหลวงชนบท ปีงบประมาณ 2555**

กิจกรรม	กรอบงบประมาณ		ผลการดำเนินงาน	
	แห่ง	วงเงิน (ล้านบาท)	แห่ง	วงเงิน (ล้านบาท)
<b>1. รายการค่าอำนวยความสะดวกความปลอดภัยและปรับปรุงฯ</b>	<b>816</b>	<b>1160.00</b>	<b>818</b>	<b>1160.00</b>
1.1 สนับสนุนการอำนวยความสะดวก	668	680.00	692	733.70
1) เครื่องหมายจราจรผิวทาง	200	146.97	157	150.41
2) ราวกันอันตราย	45	29.23	43	37.84
3) ป้ายและเครื่องหมายจราจร	40	30.22	41	32.27
4) ไฟฟ้าแสงสว่างและไฟสัญญาณจราจร	150	197.18	192	222.29
5) ปรับปรุงทางเพื่อความปลอดภัย	233	276.40	259	290.89
5.1) ปรับปรุงทางเพื่อความปลอดภัย	63	217.41	59	246.44
5.2) สนับสนุนงานอำนวยความสะดวก	170	58.99	200	44.45
1.2 ปรับปรุงแก้ไขบริเวณเสี่ยงอันตราย	140	415.00	121	381.68
1) ทางแยกและจุดต่อเชื่อม	10	21.4	4	15.27
2) ปรับปรุงเรขาคณิตของทาง	30	71.98	28	60.26
3) บริเวณคอขวด	80	251.72	71	242.99
3.1) สะพาน	30	62.07	25	61.17
3.2) ไหล่ทาง	50	189.65	46	181.82
4) บริเวณย่านชุมชน	20	69.90	18	63.15
1.3 ปรับปรุงแก้ไขปัญหาดัดตัดทางรถไฟกับถนน	8	30.00	5	24.62
1) ติดตั้งเครื่องกั้นพร้อมสัญญาณไฟวาบอัตโนมัติ	8	30.00	5	24.62
1.4 ค่าสำรวจและควบคุม	-	35.00	0	20.00
รวม	816	1160	818	1160

ที่มา กรมทางหลวงชนบท

**3.4.4 ผลที่คาดว่าจะได้รับของการดำเนินงานด้านความปลอดภัย**

- 1) ลดจำนวนครั้งและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ณ บริเวณจุดเสี่ยงอันตราย (Black Spot) เช่น ทางโค้ง ทางแยก จุดตัดทางรถไฟ เป็นต้น
- 2) ยกระดับความปลอดภัยในบริเวณที่มีผู้อยู่อาศัยหนาแน่น (ย่านชุมชน) โดยเฉพาะคนเดินเท้าข้างทาง
- 3) กระตุ้นเตือนให้ผู้ใช้เส้นทางเกิดความระมัดระวังและเพิ่มความสามารถในการขับขี่พร้อมทั้งให้ผู้ขับขี่สามารถตัดสินใจได้อย่างทันท่วงที
- 4) สร้างความมั่นใจและอุ่นใจให้แก่ผู้ใช้เส้นทางในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างถูกต้อง ไม่หลง (Sure) และปลอดภัย (Safe) ตลอดเส้นทาง
- 5) ผลตอบแทนและความคุ้มค่าสูงสุดของงบประมาณที่ได้มาจากภาษีของประชาชน เพื่อให้มูลค่าความสูญเสียทั้งทางด้านชีวิตและทรัพย์สินลดลง

### 3.5 กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการเพื่อรณรงค์ส่งเสริมความปลอดภัย ดังนี้

1) **ด้านตัวรถ** กำหนดให้รถโดยสารสาธารณะต้องตรวจสอบสภาพปีละ 2 ครั้ง การบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะในช่วงเทศกาลสำคัญของทุกปี **การกำหนดให้รถตู้โดยสารสาธารณะติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง และการกำหนดเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบเพิ่มเติมสำหรับรถโดยสารสาธารณะ** เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย เช่น กำหนดให้ประตูทางขึ้น-ลงจะต้องเป็นประตูนิรภัย พร้อมติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบ รวมทั้งกำหนดให้รถโดยสารต้องมีกระจกนิรภัยชนิดเทมเปอร์อย่างน้อย 2 บานที่ด้านซ้ายและด้านขวาของรถเพิ่มเติมจากประตูฉุกเฉิน เป็นต้น

2) **ด้านผู้ขับรถ** ได้ดำเนินการ**จัดอบรมเพื่อเพิ่มศักยภาพของพนักงานขับรถ**ทั้งในช่วงปกติและช่วงเทศกาลสำคัญโดยเน้นเฉพาะกลุ่ม เช่น พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ รถรับส่งนักเรียน รถจักรยานยนต์สาธารณะ และรถขนส่งวัตถุอันตราย จัดอบรมพนักงานเก็บค่าโดยสารเน้นการบริการที่ปลอดภัยและใส่ใจผู้ใช้บริการ จัดเจ้าหน้าที่ตรวจการออกตรวจสอบและปราบปรามผู้ขับรถโดยสารสาธารณะตามสถานีขนส่งผู้โดยสารและจุดให้บริการต่างๆ เพื่อให้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด การนำระบบ RFID มาควบคุมความเร็วของรถโดยสารสาธารณะบนทางด่วน ทางยกระดับโถลล์เวย์ และมอเตอร์เวย์ และจะขยายให้ครอบคลุมทั่วประเทศในระยะต่อไป นอกจากนี้ยังได้จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ 1584 ในช่วงปกติและช่วงเทศกาลสำคัญต่าง ๆ จัดโครงการสร้างนักขับรถมืออาชีพ เพื่อสร้างนักขับรถที่มีคุณภาพสู่ท้องถนน, กำหนดมาตรการควบคุมการเสพยาของพนักงานขับรถโดย **“พนักงานขับรถ แอลกอฮอล์ต้องเป็นศูนย์”**

3) **ด้านผู้ประกอบการขนส่ง** กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ และแบบรายงานอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง ห้ามผู้ประกอบการขนส่งใช้หรือยินยอมให้ผู้ได้นำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรือมีอุปกรณ์และส่วนควบไม่ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงมาใช้ทำการขนส่งในกิจการที่ตนเองได้รับอนุญาต ห้ามใช้พนักงานขับรถที่ไม่มีใบอนุญาตขับรถ และ**ห้ามใช้พนักงานขับรถให้ขับรถเกินชั่วโมงการทำงาน**

ทั้งนี้ปัจจุบันได้มีการศึกษาแนวทางและมาตรการในการนำเทคโนโลยี GPS มาติดตั้งในรถโดยสารสาธารณะ เพื่อให้สามารถติดตาม ตรวจสอบ การใช้งานของรถโดยสารสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพในอนาคตอันใกล้ด้วย

## บทที่ 4

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

\*\*\*\*\*

#### 4.1 บทสรุป

อุบัติเหตุจราจรทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน โดยเฉพาะกรณีรถโดยสารสาธารณะ เมื่อเกิดอุบัติเหตุมักมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมาจากคน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม ดังนี้

##### 4.1.1 ปัจจัยด้านคน

เกิดจากพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เคารพกฎจราจร และไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร และที่สำคัญคือการขาดจิตสำนึกในความปลอดภัยต่อตนเองและสังคม เช่น การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด ไม่สามารถควบคุมรถได้เมื่อเกิดเหตุการณ์เฉพาะหน้า ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด และขับรถเป็นระยะเวลานานทำให้ร่างกายอ่อนเพลียหรือหลับใน

##### 4.1.2 ปัจจัยด้านยานพาหนะ

สภาพของรถโดยสารที่มีอายุการใช้งานสูง และมีการดัดแปลงด้วยการเพิ่มที่นั่งผู้โดยสารและติดตั้งระบบแก๊สเป็นเชื้อเพลิง ซึ่งส่งผลให้น้ำหนักรวมและความสมดุลของน้ำหนักตัวรถเปลี่ยนแปลงจากตัวรถแบบเดิม ซึ่งอาจมีผลโดยตรงต่อการควบคุมรถ การบังคับเลี้ยวจนเกิดเหตุการณ์ หลุดโค้ง ท้ายปัด ล้อล้อคไถล เป็นต้น รวมถึงการไม่ติดตั้งอุปกรณ์ที่จะช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ หรืออุปกรณ์ที่ติดตั้งไม่สามารถใช้งานได้จริง อาทิ เข็มขัดนิรภัย สภาพอุปกรณ์ส่วนควบของรถโดยสารสึกหรอ เช่น ระบบห้ามล้อไม่ทำงาน ยางชำรุด

##### 4.1.3 ปัจจัยด้านถนน

ปัจจัยด้านถนนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ทางโค้งไม่มีป้ายแจ้งเตือน ทางแยกไม่เหมาะสม และทางแยกไม่มีสัญญาณไฟจราจร ไหล่ถนนใช้งานไม่ได้ จุดกลับรถไม่เหมาะสม พื้นผิวถนนเสื่อมเป็นหลุมเป็นบ่อ ถนนแคบไม่เพียงพอกับปริมาณรถ เป็นต้น

##### 4.1.4 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

สภาพแวดล้อมไม่ค่อยมีผลหรือมีผลน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับปัจจัยด้านอื่นๆ โดยที่มีผลส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในกรณีฝนตก ซึ่งเป็นเรื่องที่ควบคุมไม่ได้ พนักงานขับรถจะต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ

ส่วนปัจจัยที่ก่อให้เกิดความรุนแรงของอุบัติเหตุ คือ โครงสร้างของตัวรถและเก้าอี้ผู้โดยสารที่ไม่มี ความแข็งแรงเพียงพอ การไม่มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสารและการไม่ให้ความสำคัญกับการคาดเข็มขัดนิรภัย ของผู้โดยสาร นอกจากนี้ วัตถุข้างทาง เช่น เสาไฟฟ้า ป้ายข้างทาง และต้นไม้ข้างทางยังเป็นปัจจัยหนึ่งส่งผลต่อ ความรุนแรงของอุบัติเหตุด้วย

การทำงานของหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนยังขาดการบูรณาการการทำงานร่วมกันอย่างเป็นระบบ ขาดการจัดทำข้อมูลสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุแบบเป็นขั้นตอน ทั้งนี้ มีการวางแผนเชิงนโยบาย และข้อกฎหมาย ที่ครอบคลุมมากมาย แต่ขาดการบังคับใช้ และไม่มีผู้นำไปปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งในส่วนของ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ก็ทำอย่างจริงจังในช่วงการรณรงค์ปีใหม่และสงกรานต์เท่านั้น นอกจากนี้ นโยบายต่างๆ ของรัฐบาลที่ผ่านมา เน้นส่งเสริมด้านอุตสาหกรรมยานยนต์มากกว่าการพัฒนา ระบบขนส่งมวลชน ทำให้ประชาชนมีทางเลือกน้อย จึงมีการใช้รถส่วนบุคคลจำนวนมากทำให้เกิดอุบัติเหตุมากขึ้น ตามมาด้วย

## 4.2 ปัญหาอุปสรรค

ปัญหาอุปสรรคที่พบในการดำเนินการจัดทำรายงานการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน ปี 2555

4.2.1 ขาดหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน และข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน ในปัจจุบันที่หน่วยงานต่างๆ เก็บรวบรวม ยังไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

4.2.2 ระบบรายงานอุบัติเหตุบนถนนของประเทศไทย (TRAMS) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (ศทท. สปค.) ไม่ได้จำแนกประเภทของรถโดยสารสาธารณะไว้อย่างชัดเจน จึงทำให้ไม่สามารถระบุจำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะได้ ดังนั้น ผู้ดูแลระบบควรมีการจำแนกประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุให้ชัดเจน เช่น รถยนต์นั่งส่วนบุคคล, รถยนต์นั่งสาธารณะ, รถบัสโดยสาร, รถโดยสาร 2 ชั้น เป็นต้น

4.2.3 กรมการขนส่งทางบกที่มีอำนาจหน้าที่กำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะโดยตรง ตาม พ.ร.บ. ขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และมีข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะโดยการรายงานของสำนักงานขนส่งจังหวัด แต่ยังไม่มีการดำเนินการจัดเก็บข้อมูลอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดมาตรการแนวทางป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ

4.2.4 ขาดการสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ทำให้ขาดข้อมูลสำคัญเพื่อการวางแผนในการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุ

4.2.5 การกำกับดูแลของหน่วยงานที่รับผิดชอบยังไม่ทั่วถึงและเพียงพอ เป็นผลทำให้ ผู้ใช้รถใช้ถนน ผู้ประกอบการ พนักงานขับรถ พนักงานประจำรถไม่ปฏิบัติตาม กฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่กำหนดอย่างเคร่งครัด และจริงจังเท่าที่ควร

4.2.6 การลดอุบัติเหตุจากรถโดยสาร 2 ชั้น ควรมีป้ายแจ้งเตือนหรือกำหนดเส้นทางเดินรถของรถโดยสาร 2 ชั้นที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้รถโดยสาร 2 ชั้น วิ่งในเส้นทางลาดชันและทางขึ้นเขา เป็นต้น

## 4.3 ข้อเสนอแนะ

### 4.3.1 ด้านการบริหารจัดการ

1) หน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นต้น ควรมีระบบการจัดเก็บข้อมูลที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

2) ปัจจุบันยังไม่มี การสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ทำให้ขาดข้อมูลสำคัญเพื่อการวางแผนในการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุ จึงสมควรให้มี การสร้างทีมสืบสวนอุบัติเหตุ (เชิงลึก) จากการขนส่งและจราจรทางบก เพื่อพัฒนาแบบฟอร์มฐานข้อมูลและคู่มือแนวทางการดำเนินงานด้านการสืบสวนอุบัติเหตุ และให้ได้องค์ความรู้จากการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อนำไปใช้ในการขับเคลื่อนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนต่อไป



#### 4.3.2 ข้อเสนอแนะเพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ แบ่งเป็น 4 ปัจจัย ดังนี้

##### 1) ปัจจัยด้านคน

1.1) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการรณรงค์และบังคับให้ผู้ขับขี่รถใช้ถนน รวมถึงผู้ขับรถโดยสารสาธารณะปฏิบัติตามกฎจราจร และความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งมีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่รถทุกครั้ง

1.2) บริษัทขนส่ง จำกัด ควรกวดขันเรื่องชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ พนักงานขับรถต้องขับรถติดต่อกันไม่เกินสี่ชั่วโมง เว้นแต่ได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมงก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน

1.3) กรมการขนส่งทางบก ควรมีการพัฒนาผู้ขับรถโดยสารสาธารณะอย่างมืออาชีพ โดยต้องผ่านการฝึกอบรม มีใบอนุญาตขับขี่อย่างถูกต้อง มีทักษะในการขับขี่รถโดยสารในเส้นทางที่ซับซ้อนโดยเฉพาะ

##### 2) ปัจจัยด้านยานพาหนะ

2.1) กรมการขนส่งทางบก ควรเข้มงวดในเรื่องการตรวจสภาพรถทั้งรถยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสารสาธารณะ

2.2) ควรเข้มงวดในเรื่องการดัดแปลงเพิ่มที่นั่งของรถโดยสารสาธารณะ และต้องไม่บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่าจำนวนที่นั่งผู้โดยสาร

2.3) ควรมีการควบคุมความเร็วของรถโดยสารสาธารณะโดยการใช้อุปกรณ์ในการเฝ้าติดตาม เช่น การติดตั้ง GPS ในรถโดยสารสาธารณะทุกคัน

2.4) ควรมีการเช็คสภาพรถทุกครั้งก่อนออกเดินทาง

##### 3) ปัจจัยด้านถนน

กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ต้องดูแลถนนในความรับผิดชอบ ควรดำเนินการ ดังนี้

3.1) ควรมีการปรับปรุงจุดเสี่ยงจุดอันตราย ตรวจสอบเครื่องหมายสัญญาณไฟจราจรให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งาน

3.2) ควรมีการติดตั้งป้ายเตือนอันตรายให้ชัดเจนก่อนถึงจุดทางแยก ทางโค้ง และจุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง หากมีการปรับปรุงถนน ต้องมีการติดตั้งป้ายเตือนก่อนถึงบริเวณดังกล่าวให้ชัดเจน

##### 4) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ต้องดูแลถนนในความรับผิดชอบ ควรดำเนินการ ดังนี้

4.1) ควรติดตั้งป้ายเตือนทางเบี่ยงให้ถูกต้องและชัดเจน ติดตั้งไฟส่องสว่างและไฟกระพริบบริเวณทางเบี่ยง

4.2) ควรติดตั้งเครื่องหมายหรือสัญญาณเตือนก่อนถึงบริเวณก่อสร้างบนผิวจราจรและบริเวณทางแยก

4.3) ควรตรวจสอบวัตถุอันตรายข้างทาง เช่น หมันดูแลตัดกิ่งไม้บริเวณข้างทาง และบริเวณข้างทางต้องไม่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ รวมทั้งตรวจสอบทัศนวิสัยในการมองเห็นบริเวณทางแยก หากพบสิ่งกีดขวางการมองเห็นให้เคลื่อนย้ายออกไปจากบริเวณดังกล่าว เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน



### 4.3.3 ข้อเสนอแนะเพื่อลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ

1) รมรณรงค์และออกกฎหมายบังคับให้ผู้ขับรถใช้ถนน ผู้โดยสาร พนักงานขับรถ และพนักงานประจำรถคาดเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง

2) รถโดยสารสาธารณะควรจัดให้มีเข็มขัดนิรภัยแก่ผู้โดยสารทุกที่นั่ง โดยเฉพาะรถประจำทางปรับอากาศที่เดินทางระหว่างจังหวัดหรือข้ามจังหวัด และควรให้พนักงานประจำรถแนะนำผู้โดยสารให้คาดเข็มขัดนิรภัยทุกคน การที่ผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัยหากอุบัติเหตุเกิดขึ้นจะทำให้ร่างกายของผู้โดยสารไม่หลุดจากที่นั่งไปชนกระแทกกับผู้โดยสารคนอื่นหรือวัสดุสิ่งของต่างๆ ในรถ หรือกระเด็นออกจากตัวรถจะช่วยลดความสูญเสียที่เกิดจากการบาดเจ็บและเสียชีวิตได้เป็นอย่างดี

3) พนักงานประจำรถควรแนะนำชี้แจงผู้โดยสารถึงวิธีปฏิบัติตนในกรณีที่มีการเกิดเหตุฉุกเฉิน เช่น ไฟไหม้ในห้องโดยสาร

ทั้งนี้ การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจะสำเร็จตามเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ที่กำหนดให้มี “อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยต้องลดลงครึ่งหนึ่งหรือในอัตรา ที่ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน” นั้น ควรมีการทำงานแบบบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง