



รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถบรรทุก
ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2560



กลุ่มแผนงานความปลอดภัย
สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก
ตุลาคม 2560



สารบัญ

| | หน้า |
|--|------|
| 1. ภาพรวมอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 | 1 |
| 1.1 จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก | 1 |
| 1.2 ประเภทรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ | 2 |
| 1.3 ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ | 3 |
| 1.4 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ | 3 |
| 1.5 จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุ | 7 |
| 1.6 ความเสียหายของการเกิดอุบัติเหตุ | 8 |
| 2. สรุปผลและข้อเสนอแนะ | 11 |
| 2.1 สรุปผล | 11 |
| 2.2 แนวทาง/ข้อเสนอแนะ | 11 |
| ภาคผนวก | |
| ตารางสรุปสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2560 | |

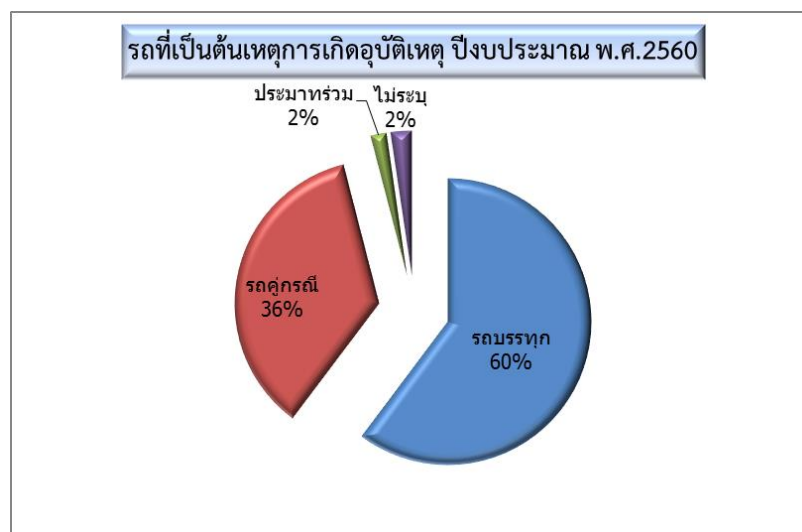
**รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถบรรทุก
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 (ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2559 - 30 กันยายน 2560)**

กรมการขนส่งทางบก โดยกลุ่มแผนงานความปลอดภัย สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก ได้รวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุก ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก จากสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1-5 และสำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด ที่ได้จัดส่งรายงานอุบัติเหตุผ่าน Application Line หรือผ่านโปรแกรมระบบรายงานอุบัติเหตุ <http://apps.dlt.go.th/Accident/> รวมทั้ง ติดตามรายงานการเกิดอุบัติเหตุจากระบบรายงานสภาพการจราจรและบริหารจัดการอุบัติเหตุด้านการขนส่ง (Transport Report and Accident Management System - TRAMS) ของกระทรวงคมนาคม ในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 (ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2559 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2560) จึงขอรายงานผลการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก สรุปในภาพรวมได้ดังนี้

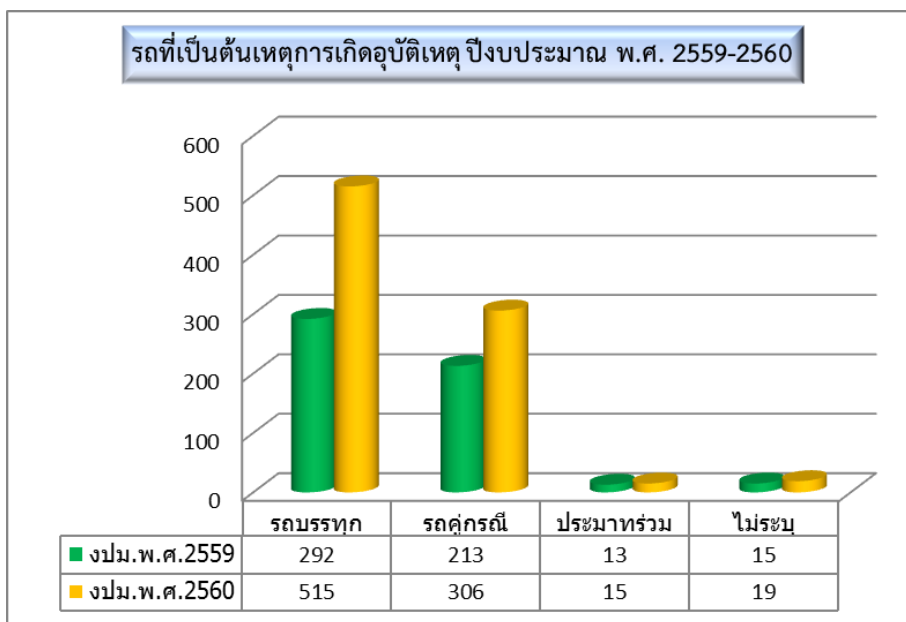
1. ภาพรวมอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560

1.1 จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก พบว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 มีรถบรรทุกเกิดอุบัติเหตุรวมทั้งสิ้น 855 ครั้ง ต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุสันนิษฐานเบื้องต้นว่าส่วนใหญ่เกิดจากรถบรรทุกจำนวน 515 ครั้ง เกิดจากรถคู่กรณีจำนวน 306 ครั้ง เกิดจากประมาทร่วมจำนวน 15 ครั้ง และไม่ระบุจำนวน 19 ครั้ง ซึ่งหากเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่เพิ่มสูงขึ้นคิดเป็นร้อยละ 60.41

รูปที่ 1 รถที่เป็นต้นเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560

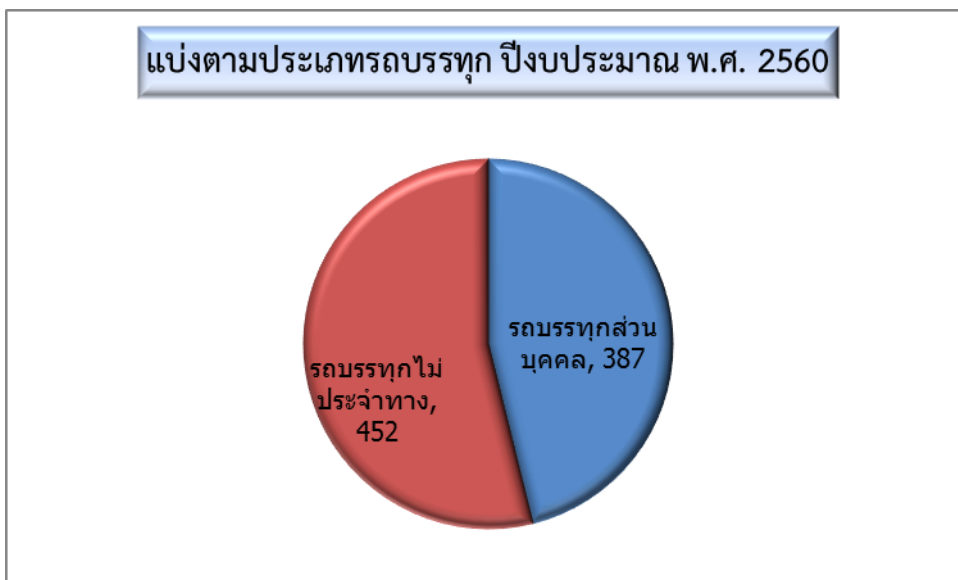


รูปที่ 2 รถที่เป็นต้นเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2560



1.2 ประเภทรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 รถบรรทุกไม่ประจำทางเป็นการขนส่งเพื่อประกอบธุรกิจการค้าในเชิงพาณิชย์มักมีการขับรถข้ามภาคมากกว่ารถบรรทุกส่วนบุคคล ดังนั้น การเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกไม่ประจำทางจึงมีแนวโน้มสูงกว่ารถบรรทุกส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 16.79

รูปที่ 3 ประเภทรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560



1.3 ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ จากตารางที่ 1 แสดงให้เห็นว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นในช่วงเวลา 12.01-16.00 น. รองลงมา คือช่วงเวลา 04.01-08.00 น. และ 08.01-12.00 น. ตามลำดับ

จะสังเกตได้ว่าช่วงเวลาเกิดเหตุในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 เมื่อเทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 แนวโน้มช่วงเวลาที่เกิดเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นในช่วงเวลา 04.01-08.00 น.

ตารางที่ 1 ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุก ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2560

| ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) | |
|---------------------------|-------------------------|-----------|
| | พ.ศ. 2559 | พ.ศ. 2560 |
| ประจำปีงบประมาณ | | |
| กลางวัน | 195 | 323 |
| 08.01-12.00 น. | 99 | 152 |
| 12.01-16.00 น. | 96 | 170 |
| กลางคืน | 338 | 532 |
| 16.01-20.00 น. | 86 | 130 |
| 20.01-00.00 น. | 66 | 115 |
| 00.01-04.00 น. | 77 | 125 |
| 04.01-08.00 น. | 112 | 162 |

1.4 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ 3 ลำดับแรกมาจากพฤติกรรมของผู้ขับรถ อันดับที่ 1 คือหลับใน จำนวน 143 ครั้ง รองลงมาคือขับรถเร็ว จำนวน 139 ครั้ง และเปลี่ยนช่องทางเดินรถในระยะกระชั้นชิด จำนวน 92 ครั้ง รายละเอียดสาเหตุอื่นๆ แสดงตามตารางที่ 2

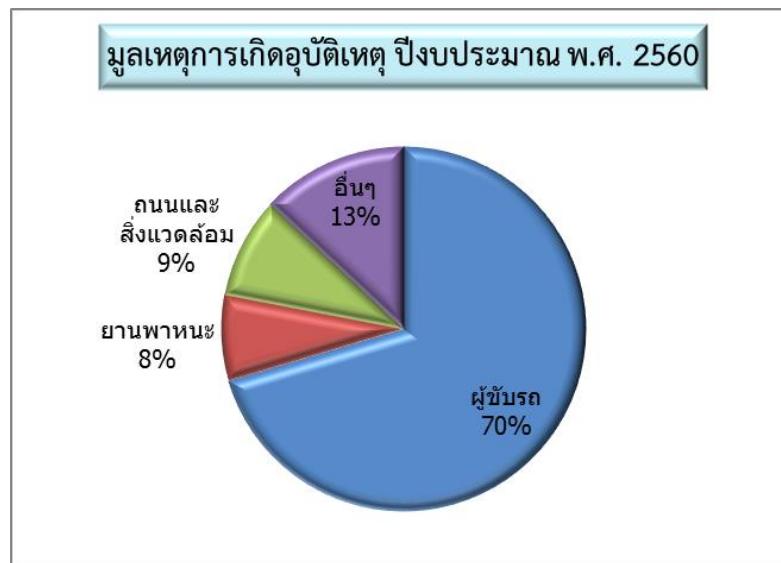
ตารางที่ 2 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุก ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2560

| มูลเหตุอุบัติเหตุ | งปม.พ.ศ. 2559 จำนวน (ครั้ง) | งปม.พ.ศ. 2560 จำนวน (ครั้ง) |
|---|--------------------------------|--------------------------------|
| 1. หลับใน | 63 | 143 |
| 2. ขับรถเร็ว | 97 | 139 |
| 3. เปลี่ยนช่องทางเดินรถในระยะกระชั้นชิด | 71 | 92 |
| 4. ตามหลังในระยะกระชั้นชิด | 44 | 57 |
| 5. ประมาท | 35 | 55 |
| 6. ผนตกถนนลื่น | 30 | 54 |
| 7. แสงในที่คับขัน | 16 | 42 |

| | | |
|--------------------------------------|----|----|
| 8. ระบบเบรกชำรุด | 30 | 32 |
| 9. จอctrถไหล่ | 8 | 22 |
| 10. ขับล้าเข้าไปในช่องทางจราจรอื่น | 8 | 21 |
| 11. ขับล้าเข้าไปในช่องทางฝั่งตรงข้าม | 8 | 13 |

สำหรับมูลเหตุการณั้เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่คิดเป็นร้อยละ 70 จากมูลเหตุจากยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม และอื่นๆ ปรากฏตามรูปที่ 4

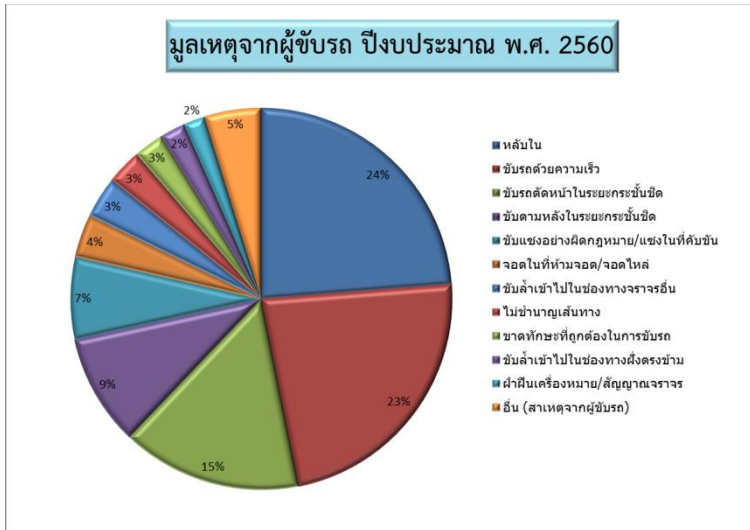
รูปที่ 4 มูลเหตุการณั้เกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560



จากรูปที่ 5 และ 6 มูลเหตุการณั้เกิดอุบัติเหตุไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ยานพาหนะ หรือถนนและสิ่งแวดล้อม ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2560 เมื่อเปรียบเทียบกันมีแนวโน้มหรือทิศทางเดียวกัน ถึงแม้ว่าการจัดเก็บข้อมูลในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 มีปริมาณมากกว่าอาจด้วยปัจจัยจากระบบการสื่อสารระหว่าง สขจ. กับภาคีเครือข่ายในพื้นที่เกิดเหตุ หรือ สขจ. กับ สนภ. ที่ทันสมัยผ่านเครือข่ายโทรศัพท์มือถือก็ตาม กล่าวคือ

- ผู้ขับขี่ยังมีพฤติกรรมเสี่ยงสูงสุดกว่ามูลเหตุอื่น โดยเฉพาะหลักใน การขับขี่เร็ว การเปลี่ยนช่องทางเดินรถในระยะกระชั้นชิด
- ยานพาหนะ จากสภาพตัวรถโดยเฉพาะระบบเบรก ยาง และอุปกรณ์อื่นๆ
- ถนนและสิ่งแวดล้อม เป็นองค์ประกอบหนึ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้แก่ ฝนตกถนนลื่น ไม่มีแสงสว่างเพียงพอ และถนนชำรุดหรืออยู่ระหว่างการก่อสร้าง

รูปที่ 5 ข้อมูลจากผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ถนนและสภาพแวดล้อมและอื่นๆ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560



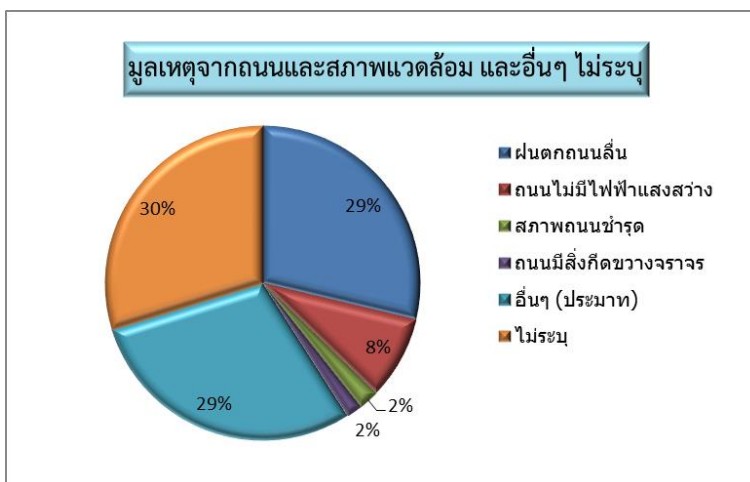
ข้อมูลจากผู้ขับขี่ 3 ลำดับแรก

1. หลับใน
2. ขับรถด้วยความเร็ว
3. ตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด



ข้อมูลจากยานพาหนะ 3 ลำดับแรก

1. ระบบเบรกชำรุด
2. สภาพยางชำรุด
3. อุปกรณ์ส่วนควบอื่นๆชำรุด

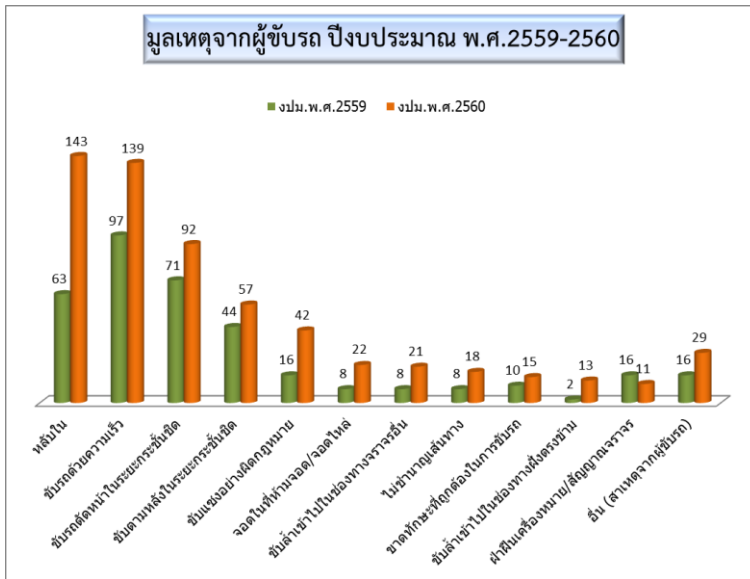


ข้อมูลจากถนนและสภาพแวดล้อม

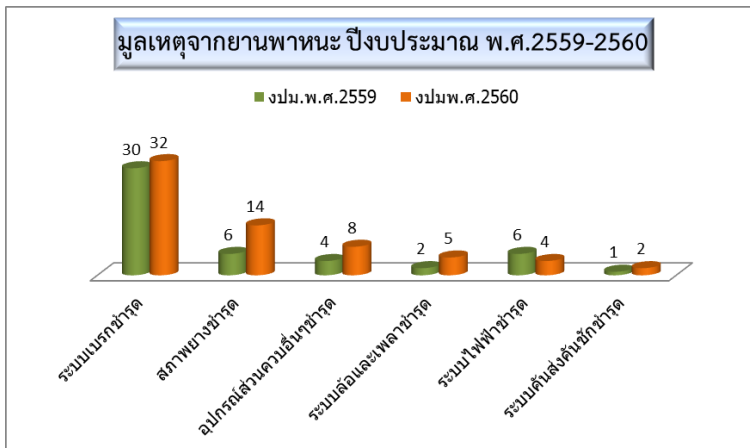
และอื่นๆ ไม่ระบุ 3 ลำดับแรก

1. ไม่ระบุ
2. อื่นๆ (ประมาณ)
3. ฝนตกถนนลื่น

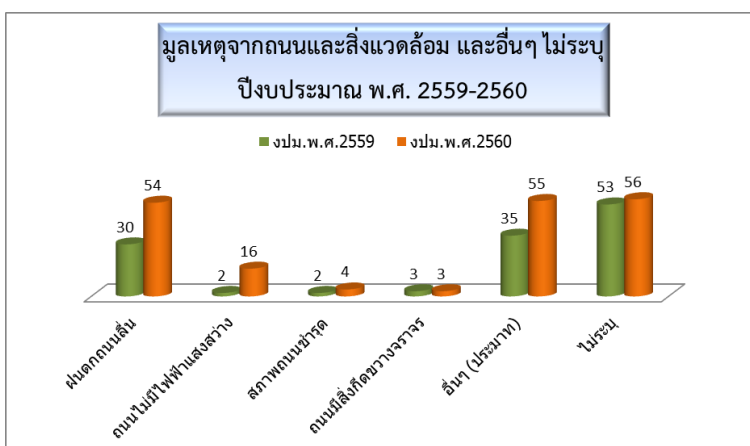
รูปที่ 6 ข้อมูลจากผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ถนนและสภาพแวดล้อม ไม่ระบุและอื่นๆ (เปรียบเทียบปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2560)



- สาเหตุจากผู้ขับขี่ 3 ลำดับแรก
1. ขับรถด้วยความเร็ว
 2. หลับใน
 3. ตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด



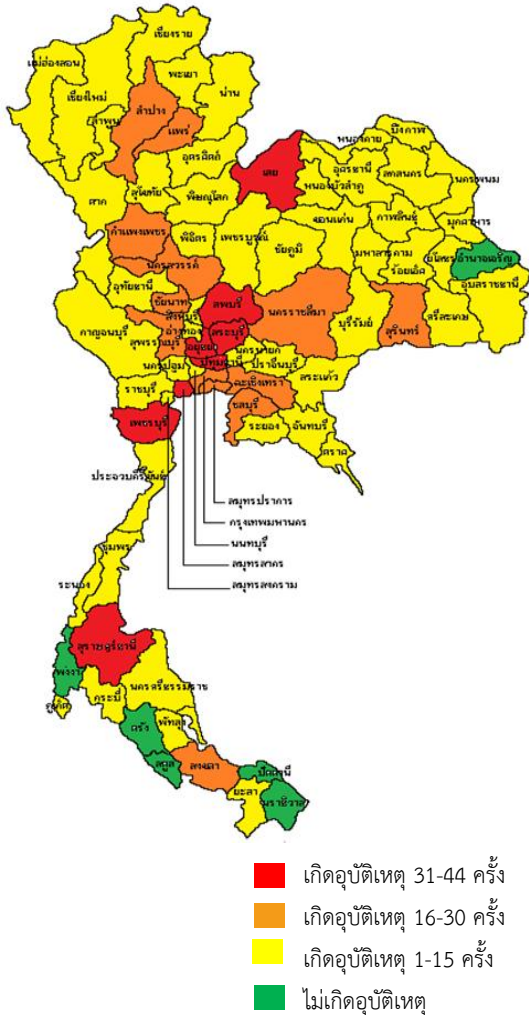
- สาเหตุจากยานพาหนะ 3 ลำดับแรก
1. ระบบเบรกชำรุด
 2. สภาพยางชำรุด
 3. อุปกรณ์ส่วนควบอื่นๆ ชำรุด



- สาเหตุจากถนนและสภาพแวดล้อม และอื่นๆ ไม่ระบุ 3 ลำดับแรก
1. ไม่ระบุ
 2. อื่นๆ (ประมาณ)
 3. ฝนตกถนนลื่น

1.5 จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุ ในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 พบว่าจังหวัดปทุมธานีและจังหวัดเลย เกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกสูงสุดจำนวน 44 ครั้ง รองลงมาคือจังหวัดเพชรบุรี จำนวน 37 ครั้ง และจังหวัดอื่นๆ แบ่งเป็นช่วงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุได้ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกสาธารณะ

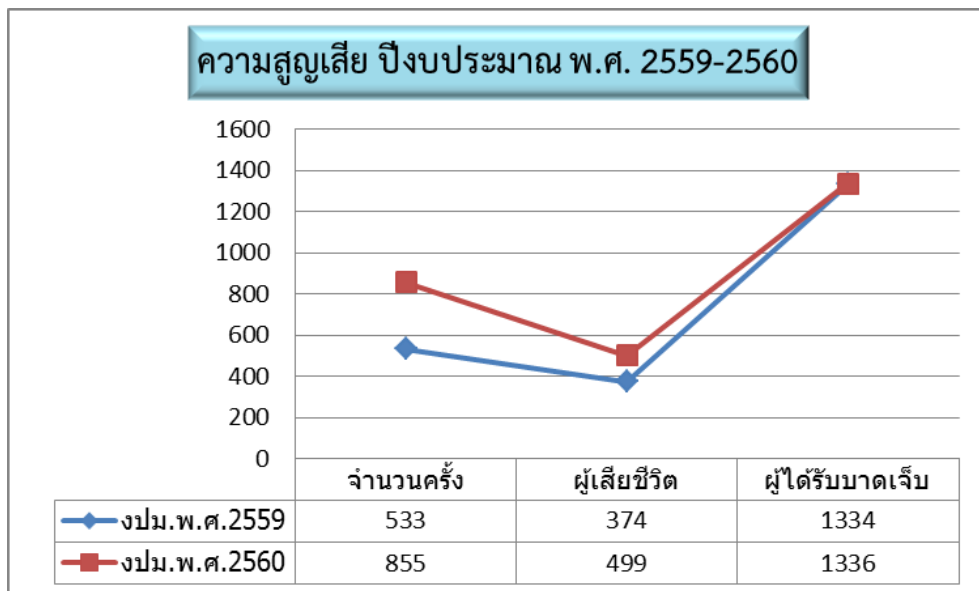


4

| จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง) | จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุ |
|--------------------------------|---|
| 31-44 ครั้ง | ปทุมธานี เลย เพชรบุรี พระนครศรีอยุธยา สมุทรสาคร สุราษฎร์ธานี สระบุรี ลพบุรี |
| 16-30 ครั้ง | นครราชสีมา สุพรรณบุรี กำแพงเพชร นครสวรรค์ กรุงเทพมหานคร ชลบุรี ชัยนาท ลำปาง ฉะเชิงเทรา แพร่ สมุทรปราการ สงขลา สุรินทร์ |
| 1-15 ครั้ง | เชียงราย ระยอง สุโขทัย ชุมพร เชียงใหม่ เพชรบูรณ์ ชัยภูมิ นครปฐม นนทบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ปราจีนบุรี สระแก้ว หนองบัวลำภู มุกดาหาร ขอนแก่น พิษณุโลก ตาก น่าน พัทลุง พิจิตร พะเยา ภูเก็ต อ่างทอง กาฬสินธุ์ จันทบุรี กาญจนบุรี นครศรีธรรมราช มหาสารคาม ยะลา ยโสธร ร้อยเอ็ด สมุทรสงคราม อุตรธานี อุตรดิตถ์ กระบี่ บุรีรัมย์ ระนอง ราชบุรี อุบลราชธานี นครพนม บึงกาฬ สกลนคร สิงห์บุรี ตราด นครนายก แม่ฮ่องสอน ลำพูน ศรีสะเกษ หนองคาย อุทัยธานี |
| ไม่เกิดอุบัติเหตุ | ตรัง นราธิวาส ปัตตานี พังงา สตูล อำนาจเจริญ |

1.6 ความเสียหายของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 มีรถบรรทุกสาธารณะเกิดอุบัติเหตุจำนวน 855 ครั้ง และมีผู้เสียชีวิตรวม 499 ราย หากพิจารณาความรุนแรงของอุบัติเหตุจากอัตราการเสียชีวิตต่ออุบัติเหตุหนึ่งครั้งเท่ากับ 0.5836 คน ส่วนจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บรวม จำนวน 1,336 ราย โดยเดือนที่มีการสะสมของการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกสาธารณะสูงสุดคือเดือนเมษายน 2560 จำนวน 109 ครั้ง อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุดคือเมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2560 กรณีมีรถจักรยานยนต์ตัดหน้ารถบรรทุก หมายเลขทะเบียน 81-6905 เชียงราย รถบรรทุกจึงหลักหลบและเสียหลักข้ามเกาะกลางถนนไปชนกับรถตู้โดยสารไม่ประจำทางหมายเลขทะเบียน 36-0031 เชียงใหม่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลหมายเลขทะเบียน ขท 8523 กรุงเทพมหานคร และรถบรรทุกส่วนบุคคลป้ายแดงที่กำลังวิ่งตามกันมาเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 8 ราย และได้รับบาดเจ็บ 3 ราย

รูปที่ 7 ความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุรถบรรทุกสาธารณะ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2560



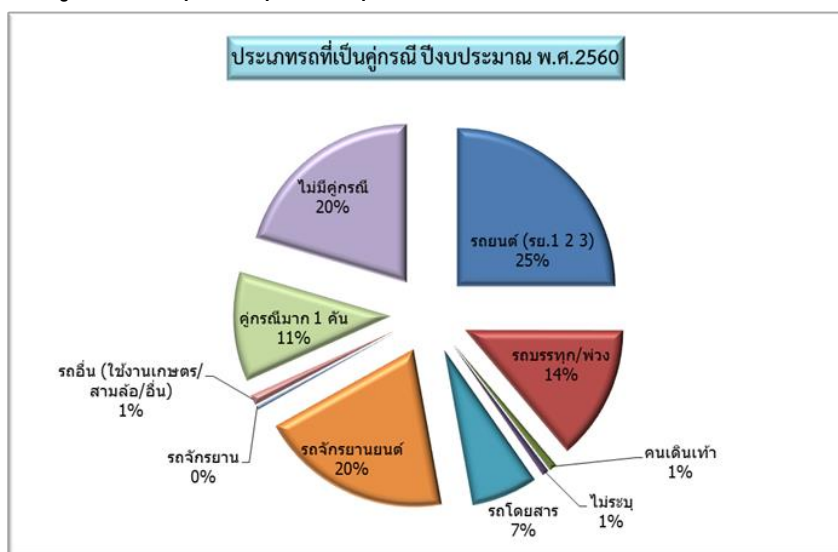
จากรูปที่ 7 และตารางที่ 4 หากเทียบการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 และ พ.ศ. 2560 มีจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นจาก 533 ครั้งเป็น 855 ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ 60.41 มีจำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นจาก 374 ราย เป็น 499 ราย เพิ่มขึ้น 125 ราย คิดเป็นร้อยละ 33.42 และมีผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้นจาก 1,334 ราย เป็น 1,336 ราย เพิ่มขึ้น 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.15 แสดงให้เห็นว่าอุบัติเหตุยังคงเกิดขึ้นและมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ 4 เปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกสาธารณะ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2560

| เดือน | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) | | | จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย) | | | จำนวนผู้บาดเจ็บ (ราย) | | |
|-------|-------------------------|--------|-------------|-------------------------|--------|-------------|-----------------------|--------|-------------|
| | งปม.59 | งปม.60 | เปรียบเทียบ | งปม.59 | งปม.60 | เปรียบเทียบ | งปม.59 | งปม.60 | เปรียบเทียบ |
| ต.ค. | 26 | 29 | 3 | 31 | 14 | -17 | 81 | 29 | -52 |
| พ.ย. | 34 | 51 | 17 | 40 | 28 | -12 | 65 | 38 | -27 |
| ธ.ค. | 28 | 49 | 21 | 15 | 36 | 21 | 100 | 72 | -28 |
| ม.ค. | 61 | 48 | -13 | 42 | 25 | -17 | 91 | 89 | -2 |
| ก.พ. | 37 | 81 | 44 | 29 | 68 | 39 | 185 | 130 | -55 |
| มี.ค. | 30 | 94 | 64 | 45 | 62 | 17 | 85 | 203 | 118 |
| เม.ย. | 49 | 109 | 60 | 38 | 60 | 22 | 131 | 170 | 39 |
| พ.ค. | 54 | 92 | 38 | 24 | 46 | 22 | 71 | 138 | 67 |
| มิ.ย. | 53 | 77 | 24 | 21 | 39 | 18 | 36 | 74 | 38 |
| ก.ค. | 50 | 79 | 29 | 28 | 38 | 10 | 160 | 131 | -29 |
| ส.ค. | 62 | 85 | 23 | 26 | 48 | 22 | 249 | 146 | -103 |
| ก.ย. | 49 | 61 | 12 | 35 | 35 | 0 | 80 | 116 | 36 |
| รวม | 533 | 855 | 322 | 374 | 499 | 125 | 1334 | 1336 | 2 |

จากการรวบรวมรายงานการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกสาธารณะปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 พบว่ารถคู่อุปกรณ์ที่เกิดอุบัติเหตุชนกับรถบรรทุก อันดับที่ 1 คือรถยนต์ (รย.1 2 3) จำนวน 214 ครั้ง รองลงมาคือไม่มีคู่อุปกรณ์จำนวน 175 ครั้ง รถจักรยานยนต์จำนวน 169 ครั้ง รถบรรทุกจำนวน 118 ครั้ง และคู่อุปกรณ์อื่นๆ ตามรูปที่ 8

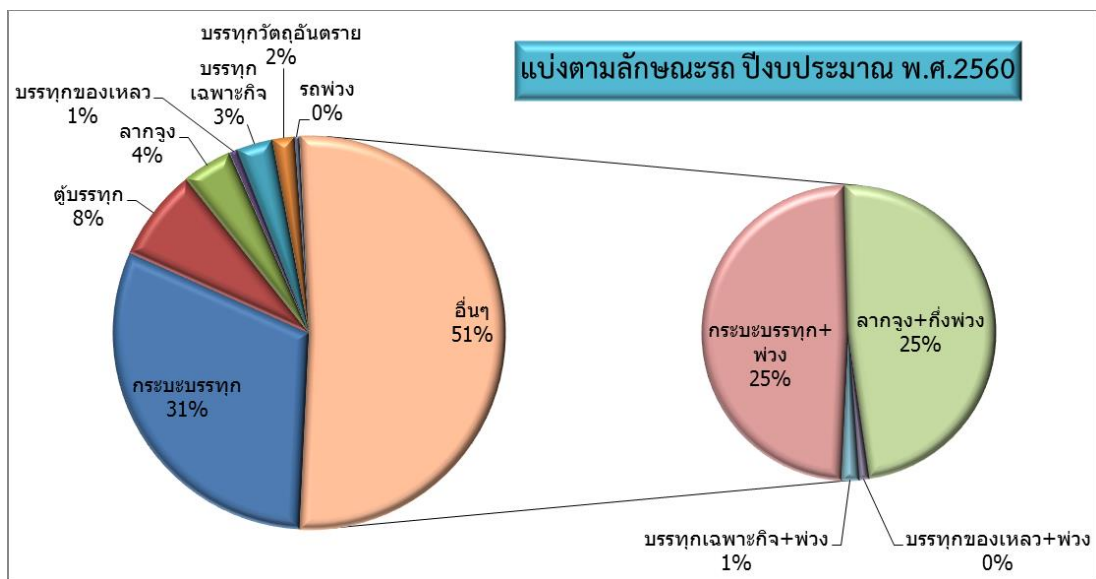
รูปที่ 8 ประเภทที่เป็นคู่อุปกรณ์จากอุบัติเหตุรถบรรทุกสาธารณะ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560



ในการนี้จากรูปที่ 9 จากการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 ลักษณะรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ จำแนกได้ดังนี้

| | |
|------------------------------------|---------------|
| (1) กระบะบรรทุก | จำนวน 322 คัน |
| (2) รถตู้บรรทุก | จำนวน 79 คัน |
| (3) รถลากจูง | จำนวน 43 คัน |
| (4) รถบรรทุกของเหลว | จำนวน 7 คัน |
| (5) รถบรรทุกเฉพาะกิจ | จำนวน 31 คัน |
| (6) รถบรรทุกวัตถุอันตราย | จำนวน 19 คัน |
| (7) รถพ่วง | จำนวน 4 คัน |
| (8) รถกระบะบรรทุกและรถกึ่งพ่วง | จำนวน 262 คัน |
| (9) รถลากจูงและรถกึ่งพ่วง | จำนวน 259 คัน |
| (10) รถบรรทุกของเหลวและรถกึ่งพ่วง | จำนวน 6 คัน |
| (11) รถบรรทุกเฉพาะกิจและรถกึ่งพ่วง | จำนวน 10 คัน |

รูปที่ 9 ลักษณะรถบรรทุกสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560



2. สรุปผลและข้อเสนอแนะ

2.1 สรุปผล

จากสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่มาจากรถบรรทุกในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 พบว่าการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุรถบรรทุกเป็นต้นเหตุสำคัญ ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมาจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับรถ ได้แก่ การขับติดต่อกันเป็นเวลานานเป็นผลทำให้ร่างกายอ่อนเพลียหรือหลับใน การขับเร็ว การเปลี่ยนช่องทางเดินรถในระยะกระชั้นชิด การขับรถตามหลังในระยะกระชั้นชิด ตลอดจนการไม่ใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยในการลดความรุนแรงของคู่อริที่เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัยและการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น โดยช่วงเวลาที่เกิดเหตุมากที่สุดมักจะอยู่ในช่วงเวลาเวลากลางคืนระหว่าง 16.01-08.00 น. มากกว่าในช่วงเวลากลางวัน 08.01-16.00 น. คิดเป็นร้อยละ 64.70 โดยเฉพาะช่วงเวลาที่เกิดเหตุมากที่สุดคือช่วงเวลา 12.01-16.00 น. อีกทั้งรถคู่อริส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ (รถเก๋ง รถตู้ รถปิคอัพ) ไม่มีคู่อริ และรถจักรยานยนต์ เรียงตามลำดับ ซึ่งหากพบว่าคู่อริเป็นรถจักรยานยนต์เมื่อใด มักจะมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสเสมอ และเป็นที่น่าสังเกตเสมอว่ามักเป็นการชนท้ายรถบรรทุกที่จอดอยู่ไหล่ทาง ซึ่งอาจจอดเสียหรือจอดนอนพักก็ตาม

ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบกได้มีการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอยู่เสมอ อาทิ การออกหน่วยเคลื่อนที่ตรวจจับความเร็วของรถบรรทุกสาธารณะ กิจกรรมการควบคุม กำกับดูแล การเดินรถอย่างปลอดภัยตามโครงการ “มันใจทั่วไทย รถใช้ GPS” อีกทั้งหากเป็นช่วงเทศกาลปีใหม่หรือสงกรานต์จะมีมาตรการเพิ่มเติมอีก เช่น กิจกรรม “ตรวจรถก่อนใช้ เดินทางปลอดภัย” การขอความร่วมมือผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่หลีกเลี่ยงการใช้งานรถบรรทุกในช่วงเทศกาล เป็นต้น

2.2 แนวทาง/ข้อเสนอแนะ

- ผู้ขับรถที่มีความเหนื่อยล้าในการขับรถทั้งในช่วงเวลากลางวันหรือกลางคืน ต้องเน้นย้ำการขับรถติดต่อกันเป็นเวลานานมิให้เกินกว่าชั่วโมงทำงานเพื่อเป็นการป้องกันการหลับใน
- ควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำจุดพักรถที่มีความเหมาะสม เพื่อให้ผู้ขับรถได้หยุดหรือจอดพักรถอย่างเพียงพอ ซึ่งเป็นการป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการหลับในและการชนท้ายรถที่จอดบริเวณไหล่ทางอีกด้วย
- ควรให้ความสำคัญเกี่ยวกับการติดตั้งและมาตรฐานความปลอดภัยของอุปกรณ์ป้องกันการชนท้ายของรถบรรทุก เพื่อเป็นการลดอันตรายที่เกิดขึ้น
- ควรให้มีการปรับลดอัตราความเร็วในการใช้รถให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จริงจังอย่างต่อเนื่องจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- จากงานวิจัยในต่างประเทศ การขับซึ่รถจักรยานยนต์มีความต้องการด้านทักษะการขับซึ่ที่ปลอดภัยมากกว่าทักษะการขับซึ่รถยนต์ โดยเฉพาะทักษะด้านการรับรู้อันตราย (Hazard Perception) ดังนั้น ในการขอรับและขอต่อใบอนุญาตขับซึ่ควรได้รับการอบรมเพิ่มเติมเกี่ยวกับทักษะดังกล่าว

- ควรมีการพัฒนาหลักสูตรการขับขี่เชิงป้องกันสำหรับรถจักรยานยนต์โดยมีการจำลองสถานการณ์จริงจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นซ้ำๆ มาจัดทำเป็นการ์ตูน Animation ให้มีความน่าสนใจ หรือสื่ออื่นๆ สำหรับนำมาใช้เป็นหลักสูตรอบรมผู้ที่มาขอรับหรือต่ออายุใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ โดยอาจเพิ่มระยะเวลาการอบรมอีกหนึ่งชั่วโมง สำหรับผู้ขอรับและผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์

ทั้งนี้ โดยให้มีการดำเนินการศึกษาวิจัยเพื่อจัดทำหลักสูตรการขับขี่เชิงป้องกันที่เป็นที่ยอมรับ และจัดทำสื่อประกอบการบรรยายจำลองสถานการณ์จริงให้มีความน่าสนใจ เป็นตอนๆ ไม่น้อยกว่า 15 ตอน โดยใช้เวลาไม่เกิน 30 นาที จากสถาบันที่น่าเชื่อถือและมีความเชี่ยวชาญในการจัดทำหลักสูตรและผลิตสื่อที่ทันสมัย

- นำรูปแบบเหตุการณ์อุบัติเหตุต่างๆ มาใช้จำลองสถานการณ์อุบัติเหตุเพื่อให้ผู้ขอรับและผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ ได้ทดลองฝึกฝนเพื่อให้เกิดทักษะการขับขี่จักรยานยนต์เชิงป้องกัน โดยผ่านเครื่องจำลองเหตุการณ์เสมือนจริง (Driving Simulator)

- อุบัติเหตุความรุนแรงที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตเกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ไม่ใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย ควรรณรงค์ปลูกฝังวินัยจราจรโดยเริ่มตั้งแต่สถานศึกษาตั้งแต่เยาว์วัย

- นำออกเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อสังคม Online หรือรูปแบบอื่นๆ ให้กับองค์กรต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง และขยายการนำไปใช้ในโอกาสต่างๆ เช่น

(1) ในสถานศึกษาหรือองค์กรที่ให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนเพื่อให้เกิดจิตสำนึกในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ

(2) โรงเรียนสอนขับรถภาคเอกชนที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก

(3) หน่วยงานของรัฐที่ทำ MOU กับกรมการขนส่งทางบก

(4) บุคลากรหรือหน่วยงานภาคเอกชนที่สนใจ

- การรณรงค์ 4 ห้าม 2 ต้อง (4 ห้าม : เมา เร็ว โทร ่วง และ 2 ต้อง : เข็มขัดนิรภัย หมวกนิรภัย) ควรให้ทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐ และเอกชนมีส่วนร่วมรณรงค์อย่างต่อเนื่องจนเกิดเป็นวัฒนธรรมของคนไทย

- รณรงค์และกวดขันการบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์อย่างจริงจังและต่อเนื่อง