



รายงานสรุปผล

อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2561 ถึง 30 กันยายน 2562



สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบก

สารบัญ

	หน้า
1. ภาพรวมการเกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศ ของรถโดยสารสาธารณะ	1
1.1 รถต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ	2
1.2 จำนวนรถโดยสารสาธารณะ แบ่งตามลักษณะรถ	4
1.3 รถคู่กรณีการเกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารสาธารณะ	6
1.4 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสาร	6
2. สถิติจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศ	8
2.1 10 อันดับ จังหวัดที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตที่สุด	10
3. ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ	11
4. สรุปผล และแนวทาง/ข้อเสนอแนะ	11
4.1 สรุปผล	11
4.2 แนวทาง/ข้อเสนอแนะ	14

รายงานสรุปอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ

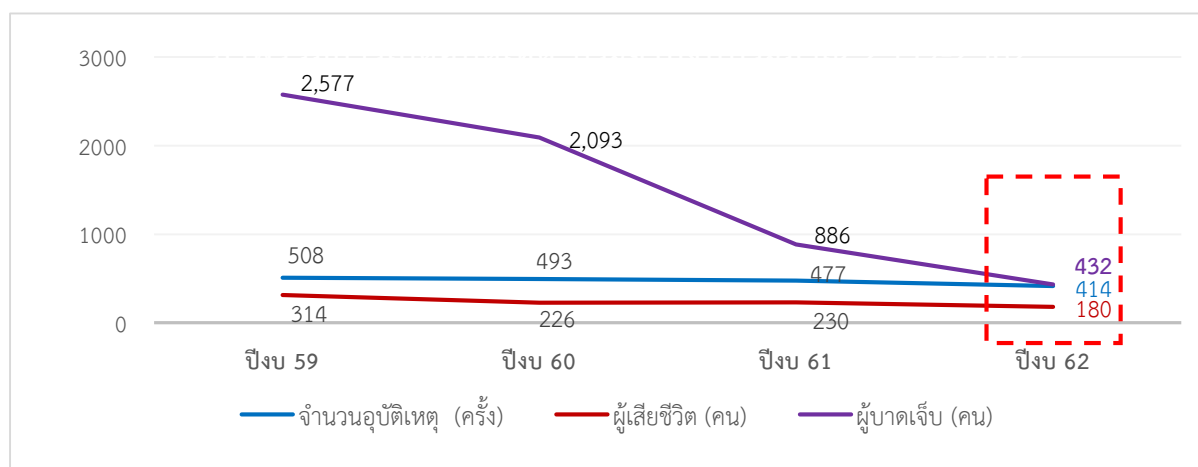
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2561 ถึง วันที่ 30 กันยายน 2562

รายงานอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ เป็นการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่ได้รับการรายงานจากสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1-5 และสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ โดยเป็นกรณีการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือที่ได้รับความสนใจจากสาธารณชนเป็นสำคัญ ซึ่งปีงบประมาณ พ.ศ.2562 ที่ผ่านมา กลุ่มแผนงานความปลอดภัย สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก ได้รวบรวมข้อมูลจากการรายงานอุบัติเหตุผ่านทางแอปพลิเคชัน Line หรือโปรแกรมระบบรายงานอุบัติเหตุ <http://apps.dlt.go.th/Accident/> สามารถสรุปอุบัติเหตุตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2562 มีรายละเอียด ดังนี้

1. ภาพรวมการเกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศ ของรถโดยสารสาธารณะ

จากสถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 – 2562 มีอัตราการลดลงต่อเนื่อง ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 พบว่าการเกิดอุบัติเหตุ มีจำนวน 414 ครั้ง ในปีงบประมาณ พ.ศ.2561 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 477 ครั้ง ปีงบประมาณ 2560 มีจำนวนอุบัติเหตุ 493 ครั้ง และปีงบประมาณ 2559 จำนวน 508 ครั้ง ซึ่งเมื่อเทียบปีงบประมาณ 2561 และปีงบประมาณ 2562 ลดลงจากเดิมร้อยละ 13.21 ส่วนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ มีจำนวนลดลงเช่นกัน คิดเป็นร้อยละ 21.74 และ 51.24 ตามลำดับ ส่วนดัชนีความรุนแรงในปีงบประมาณ 2561 มีจำนวนลดลง แต่ดัชนีการเสียชีวิตมีอัตราเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ดังภาพที่ 1 และตารางที่ 1



ภาพที่ 1 : แสดงภาพรวมการเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 1 : แสดงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศ

รายการ	ปีงบ 59	ปีงบ 60	ปีงบ 61	ปีงบ 62	เปรียบเทียบ 2561/2562
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	508	493	477	414	-13.21
ผู้เสียชีวิต (คน)	314	226	230	180	-21.74
ผู้บาดเจ็บ (คน)	2,577	2,093	886	432	-51.24
ดัชนีความรุนแรง	0.62	0.46	0.48	0.44	-
ดัชนีการเสียชีวิต	0.11	0.10	0.21	0.29	-

หมายเหตุ : จำนวนผู้บาดเจ็บในปีงบประมาณ 2561 มีจำนวนลดลง เนื่องจากมีการเก็บเฉพาะผู้บาดเจ็บสาหัสเท่านั้น



เมื่อเปรียบเทียบรายเดือนของภาพรวมการเกิดอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ.2561 และ 2562 พบว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 จำนวนเดือนที่มีการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นมากที่สุด คือ เดือนมกราคม มีจำนวน 41 ครั้ง (เพิ่มขึ้นร้อยละ 46.43) สำหรับผู้เสียชีวิต พบว่าเดือนสิงหาคมเพิ่มมากขึ้นที่สุด มีจำนวน 28 ราย (เพิ่มขึ้นร้อยละ 180) และเดือนมิถุนายน จำนวน 57 ราย (เพิ่มขึ้นร้อยละ 470) รายละเอียดดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 : เปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 และ2562

เดือน	จำนวนอุบัติเหตุ		อัตราเพิ่มลด (%)	จำนวนผู้เสียชีวิต		อัตราเพิ่มลด (%)	จำนวนผู้บาดเจ็บ		อัตราเพิ่มลด (%)
	ปีงบ 61	ปีงบ 62		ปีงบ 61	ปีงบ 62		ปีงบ 61	ปีงบ 62	
ต.ค.	28	41	46.43	9	21	133.33	142	24	-83.10
พ.ย.	39	40	2.56	39	9	-76.92	179	14	-92.18
ธ.ค.	45	53	17.78	16	18	12.50	120	20	-83.33
ม.ค.	62	41	-33.87	26	19	-26.92	80	61	-23.75
ก.พ.	34	22	-35.29	13	6	-53.85	111	9	-91.89
มี.ค.	38	42	10.53	54	29	-46.30	78	29	-62.82
เม.ย.	53	55	3.77	21	20	-4.76	54	57	5.56
พ.ค.	38	14	-63.16	4	5	25.00	16	24	50.00
มิ.ย.	32	30	-6.25	9	5	-44.44	10	57	470.00
ก.ค.	48	21	-56.25	18	4	-77.78	60	36	-40.00
ส.ค.	35	32	-8.57	10	28	180.00	12	66	450.00
ก.ย.	25	23	-8.00	11	16	45.45	24	35	45.83
รวม	477	414	-13.208	230	180	-21.74	886	432	-51.24

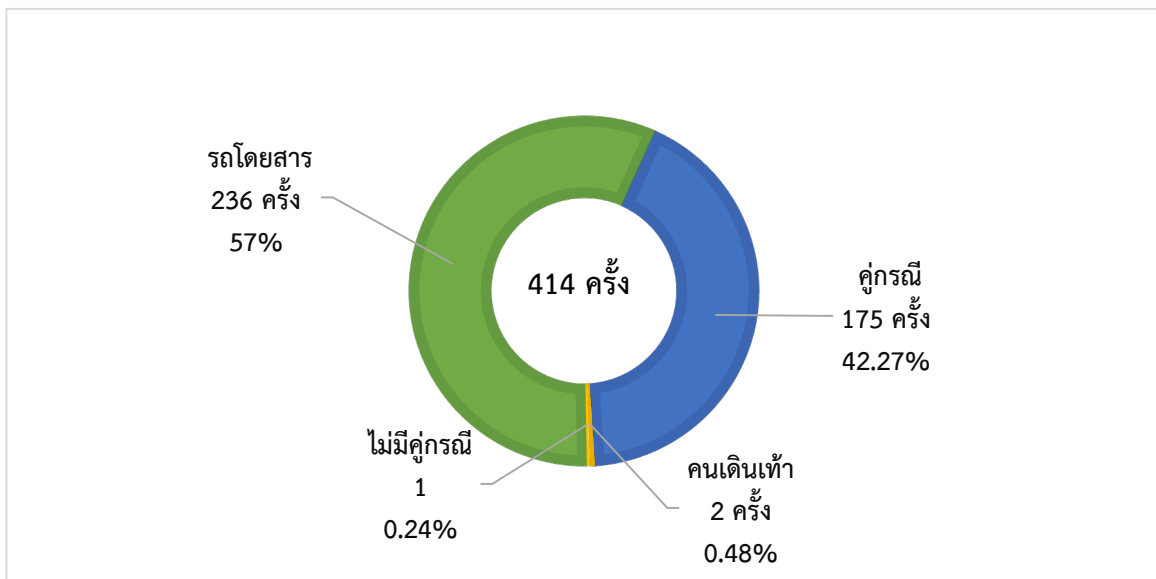
1.1 รุดต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

ต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เกิดจากรถโดยสารประจำทาง จำนวน 236 ครั้ง (ร้อยละ 57) และต้นเหตุจากคู่อริ 175 ครั้ง (ร้อยละ 42.27) รวมถึงต้นเหตุจากคนเดินเท้า 2 ครั้ง (ร้อยละ 0.48) และไม่มีคู่อริ 1 ครั้ง (ร้อยละ 0.24) แสดงภาพที่ 2 และตารางที่ 3



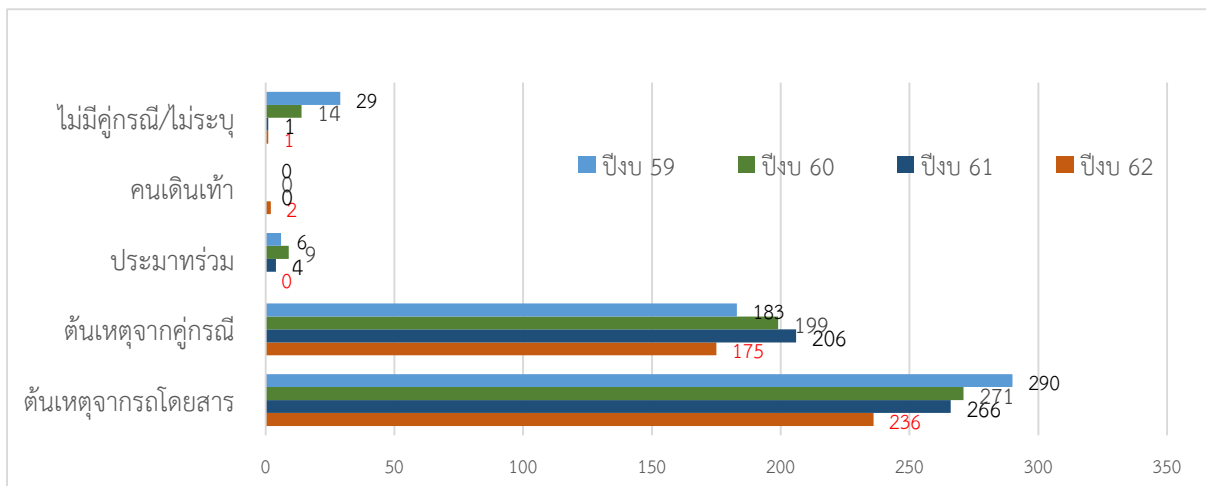
ตารางที่ 3 : ต้นเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ.2562

ยอดสะสม 1 ต.ค.61 - 30 ก.ย.62 (ปีงบฯ 62)	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้เสียชีวิต (ราย)	ผู้บาดเจ็บ (ราย)
	414	180	432
ต้นเหตุจากรถโดยสาร	236	88	329
ต้นเหตุจากคู่กรณี	175	90	103
ต้นเหตุจากคนเดินเท้า	2	2	0
ไม่มีคู่กรณี	1	0	0



ภาพที่ 2 : ต้นเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

เมื่อเปรียบเทียบต้นเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ.2559 - 2562 พบว่ารถโดยสารประจำทางเป็นต้นเหตุการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด อย่างไรก็ตาม ต้นเหตุจากรถโดยสารมีแนวโน้มลดลงทุกปี ส่วนต้นเหตุจากคู่กรณีสำหรับในปีงบประมาณ 2562 มีจำนวนลดลงเล็กน้อยแตกต่างจากปีงบประมาณอื่นที่ผ่านมาที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี รายละเอียดดังภาพที่ 3

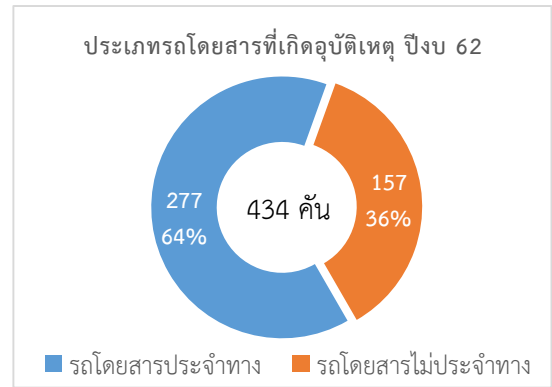


ภาพที่ 3 : เปรียบเทียบต้นเหตุการเกิดอุบัติเหตุระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ.2559-2562

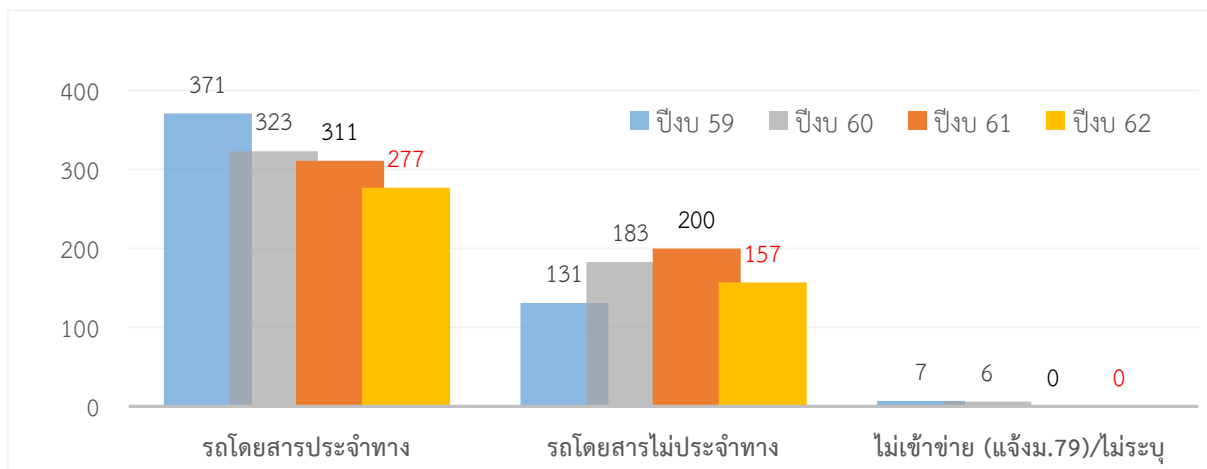


1.2 จำนวนรถโดยสารสาธารณะ แบ่งตามลักษณะรถ

ในปีงบประมาณ พ.ศ.2562 จากการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 414 ครั้ง พบว่ามีรถโดยสารสาธารณะเกิดอุบัติเหตุจำนวน 434 คัน แบ่งเป็น รถโดยสารประจำทาง จำนวน 277 คัน (ร้อยละ 64) และรถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน 157 คัน (ร้อยละ 36)

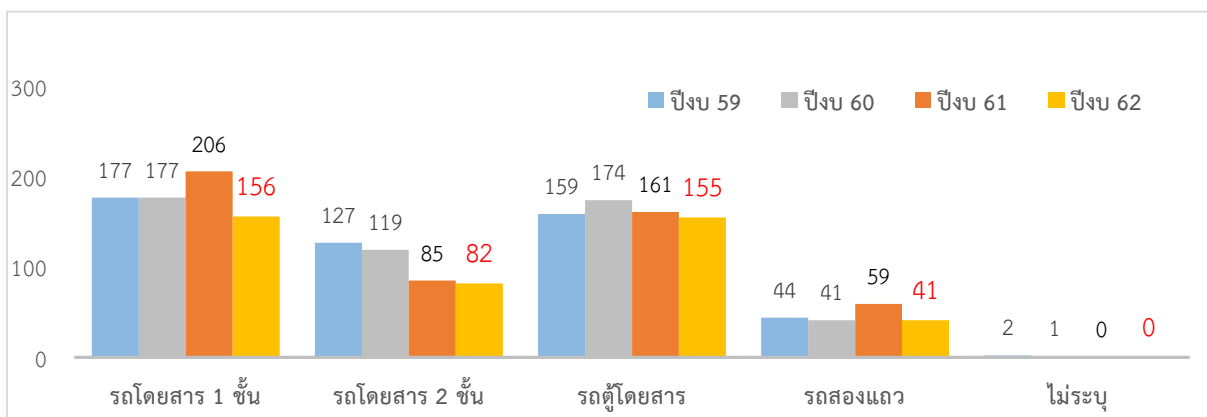
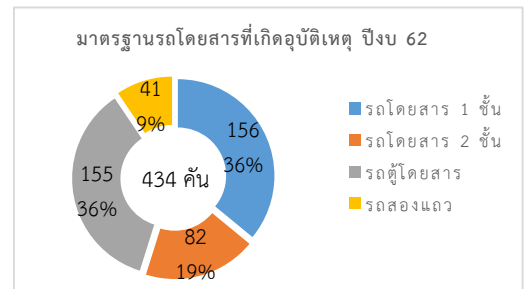


เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 - 2562 จำนวนรถโดยสารประจำทางที่เกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลง แต่รถโดยสารไม่ประจำทางในปีงบประมาณ 2562 มีแนวโน้มลดลงเล็กน้อย ซึ่งไม่เหมือนปีที่ผ่านมาที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง รายละเอียดตามภาพที่ 4

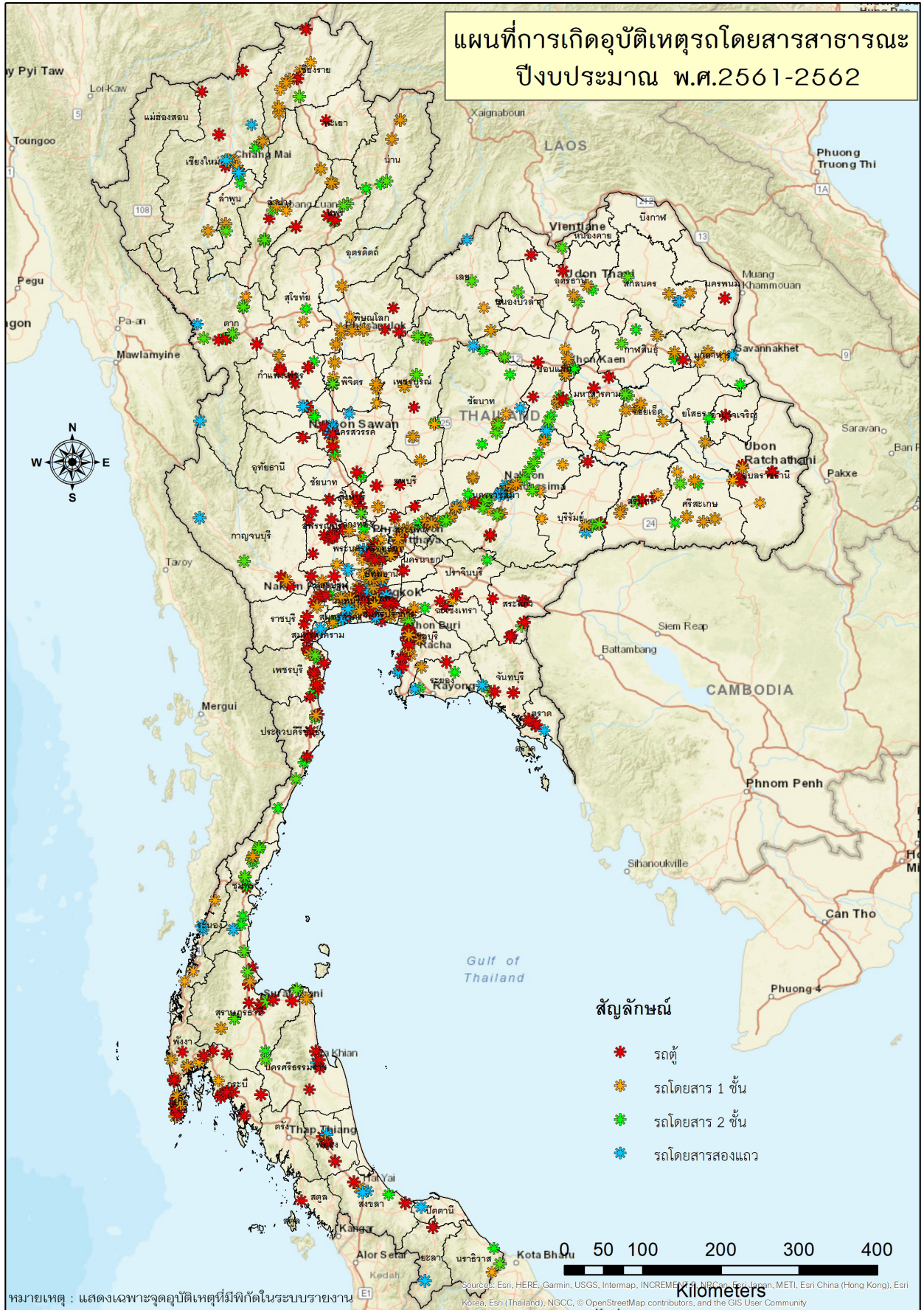


ภาพที่ 4 : เปรียบเทียบลักษณะรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2562

นอกจากนี้ เมื่อตรวจสอบตามมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่า การเกิดอุบัติเหตุมีจำนวนลดลง เมื่อเทียบกับปีงบประมาณที่ผ่านมา โดยในปีงบประมาณ 2562 มีการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสาร 1 ชั้น จำนวน 156 คัน รถโดยสาร 2 ชั้น จำนวน 82 คัน รถตู้โดยสาร จำนวน 155 คัน และรถสองแถว จำนวน 41 คัน คิดเป็นร้อยละ 36 ร้อยละ 19 ร้อยละ 36 ร้อยละ 9 ตามลำดับ รายละเอียดตามภาพที่ 5



ภาพที่ 5 : เปรียบเทียบมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ 2559 - 2562

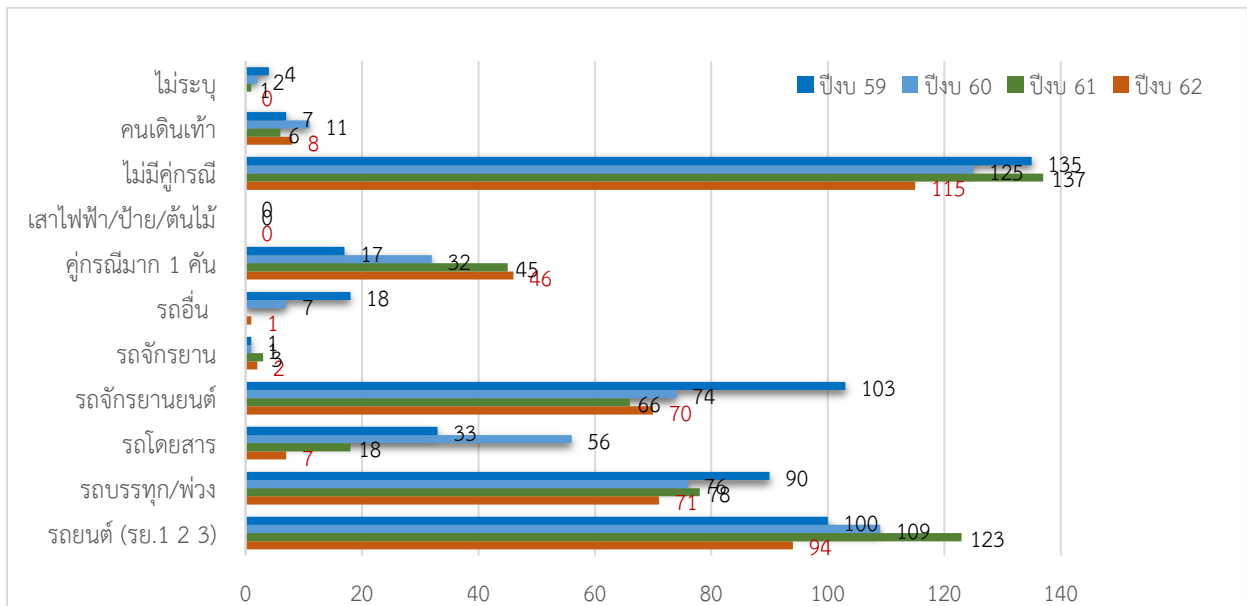
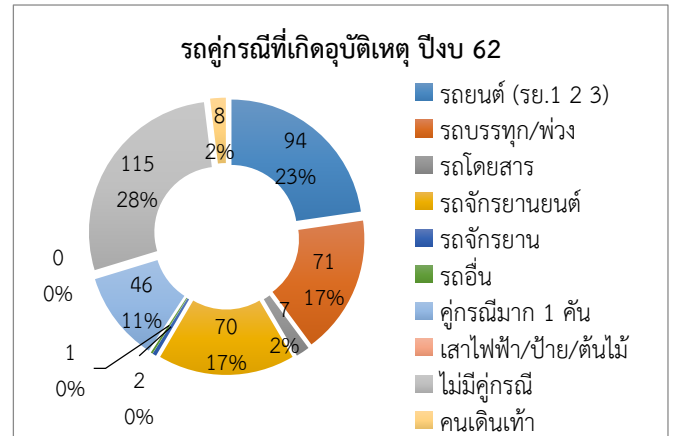


ภาพที่ 6 : แผนที่แสดงการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะแยกตามประเภท ปีงบประมาณ พ.ศ.2561-2562



1.3 รถคู่กรณีที่เกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารสาธารณะ

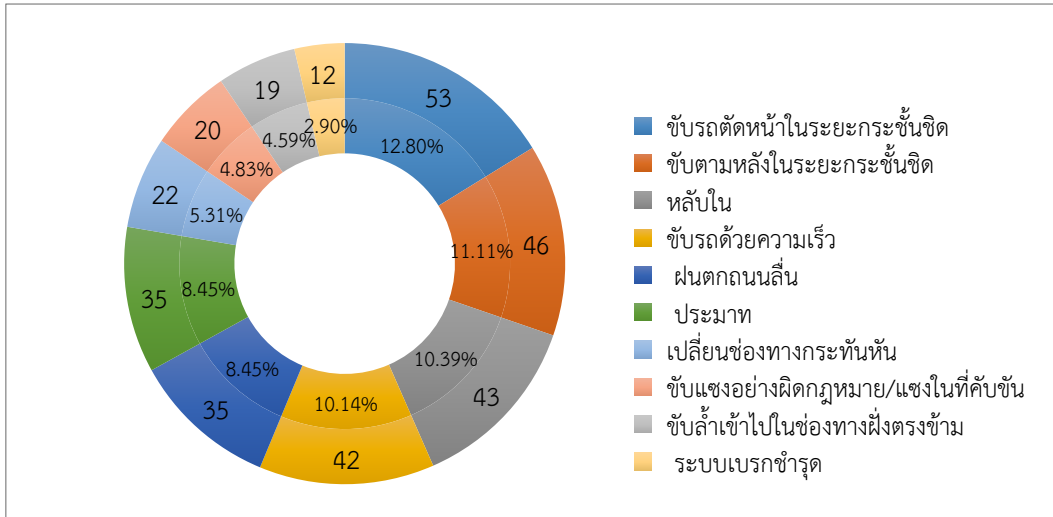
สำหรับรถคู่กรณีที่เกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารสาธารณะ พบว่า ในปีงบประมาณ 2559-2562 มีจำนวนใกล้เคียงกัน โดยการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารเอง (ไม่มีคู่กรณี) มีจำนวนมากที่สุด ในปีงบประมาณ 2562 มีอุบัติเหตุที่ไม่มีคู่กรณีจำนวนมากที่สุด คือ 115 ครั้ง รองลงมา คือ คู่กรณีที่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล (รย. 1 2 3) จำนวน 94 ครั้ง รถบรรทุก/พ่วง จำนวน 71 ครั้ง และรถจักรยานยนต์ จำนวน 70 ครั้ง รายละเอียดดังแสดงในภาพที่ 7



ภาพที่ 7 : จำนวนรถคู่กรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2562

1.4 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 สาเหตุ 10 อันดับที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ อันดับแรกสุด คือ สาเหตุขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด จำนวน 53 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 12.80 จากอุบัติเหตุทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ ขับรถตามหลังในระยะกระชั้นชิด จำนวน 46 ครั้ง (ร้อยละ 11.11) หลับใน 43 ครั้ง (ร้อยละ 10.39) ขับรถด้วยความเร็วและประมาท มีจำนวนเท่ากัน คือ 35 ครั้ง (ร้อยละ 8.45) เปลี่ยนช่องทางกะทันหัน จำนวน 22 ครั้ง (ร้อยละ 5.31) ขับแข่งอย่างผิดกฎหมาย หรือ แข่งในที่คับขัน จำนวน 20 ครั้ง (ร้อยละ 4.83) ขับล้ำเข้าไปในช่องทางฝั่งตรงข้าม จำนวน 19 ครั้ง (ร้อยละ 4.59) และระบบเบรกชำรุด จำนวน 12 ครั้ง (ร้อยละ 2.90) ดังแสดงในภาพที่ 8 และตารางที่ 4



ภาพที่ 8 : สาเหตุ 10 อันดับของการเกิดอุบัติเหตุ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

ตารางที่ 4 : แสดงสาเหตุ 10 อันดับ ของการเกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ 2562

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ
ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด	53	12.80
ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด	46	11.11
ลื่นไถล	43	10.39
ขับรถด้วยความเร็ว	42	10.14
ฝนตกถนนลื่น	35	8.45
ประมาท	35	8.45
เปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	22	5.31
ขับแข่งอย่างผิดกฎหมาย/แข่งในที่คับขัน	20	4.83
ขับล้าเข้าไปในช่องทางฝั่งตรงข้าม	19	4.59
ระบบเบรกชำรุด	12	2.90

เมื่อเปรียบเทียบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2562 พบว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง คือ ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด ขับรถด้วยความเร็ว ฝนตกถนนลื่น ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด ลื่นไถล ประมาท ขับแข่งอย่างผิดกฎหมาย/แข่งในที่คับขัน เป็นต้น รายละเอียดดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 : เปรียบเทียบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 – 2562

ปีงบประมาณ 2559		ปีงบประมาณ 2560		ปีงบประมาณ 2561		ปีงบประมาณ 2562	
สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน (ครั้ง)	สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน (ครั้ง)	สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน (ครั้ง)	สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน (ครั้ง)
ไม่ระบุ	79	ขับรถด้วยความเร็ว	87	อื่นๆ	58	ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด	53

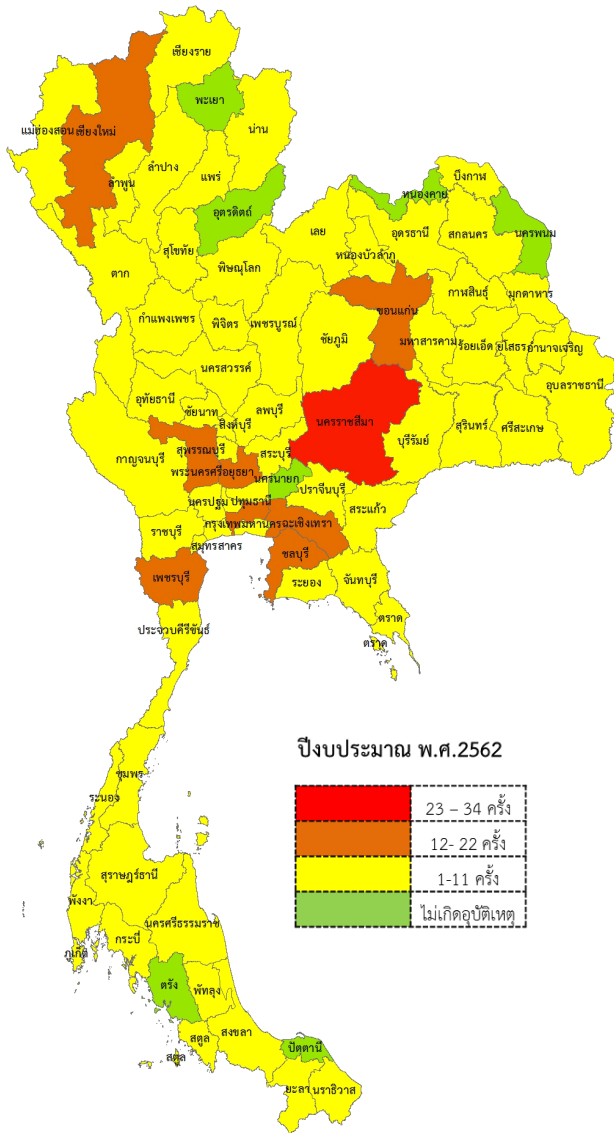


ปีงบประมาณ 2559		ปีงบประมาณ 2560		ปีงบประมาณ 2561		ปีงบประมาณ 2562	
สาเหตุการเกิดอุบัติเหต	จำนวน (ครั้ง)	สาเหตุการเกิดอุบัติเหต	จำนวน (ครั้ง)	สาเหตุการเกิดอุบัติเหต	จำนวน (ครั้ง)	สาเหตุการเกิดอุบัติเหต	จำนวน (ครั้ง)
ขับรถด้วยความเร็ว	73	ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด	62	ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด	53	ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด	46
ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด	72	ฝนตกถนนลื่น	45	ฝนตกถนนลื่น	52	หลับใน	43
ฝนตกถนนลื่น	55	ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด	45	ขับรถด้วยความเร็ว	44	ขับรถด้วยความเร็ว	42
หลับใน	37	ประมาท	45	หลับใน	44	ฝนตกถนนลื่น	35
ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด	30	หลับใน	36	ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด	42	ประมาท	35
ประมาท	24	ไม่ระบุ	32	ประมาท	27	เปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	22
ฝ่าฝืนเครื่องหมาย/สัญญาณจราจร	20	ขับแข่งอย่างผิดกฎหมาย/แข่งในที่คับขัน	29	ขับล้ำเข้าไปในช่องทางฝั่งตรงข้าม	22	ขับแข่งอย่างผิดกฎหมาย/แข่งในที่คับขัน	20
ขับแข่งอย่างผิดกฎหมาย/แข่งในที่คับขัน	15	ระบบเบรกชำรุด	24	ระบบเบรกชำรุด	22	ขับล้ำเข้าไปในช่องทางฝั่งตรงข้าม	19
ขับล้ำเข้าไปในช่องทางจราจรอื่น	12	ฝ่าฝืนเครื่องหมาย/สัญญาณจราจร	9	เปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	17	ระบบเบรกชำรุด	12

2. สถิติจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศ

ในปีงบประมาณ พ.ศ.2562 มีการรายงานอุบัติเหตุดูกรโดยสาธารณสุขาระจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวนทั้งสิ้น 414 ครั้ง โดยจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ จังหวัดนครราชสีมา (เช่นเดียวกับปีงบประมาณ 2559 - 2561) มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น 34 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 8.21 ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ จังหวัดชลบุรี เพชรบุรี กรุงเทพมหานคร พระนครศรีอยุธยา ขอนแก่น เชียงใหม่ สุพรรณบุรี และฉะเชิงเทรา ส่วนจังหวัดที่ไม่มีการรายงานการเกิดอุบัติเหตุดูกรโดยสาธารณสุขาระ ได้แก่ จังหวัดตรัง นครนายก นครพนม ปัตตานี พะเยา หนองคาย และอุดรดิตถ์ รายละเอียดดังตารางที่ 6 และภาพที่ 9

ตารางที่ 6 : สถิติจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ 62



ภาพที่ 9 : แผนที่การเกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศ ปีงบประมาณ 2562

จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	จังหวัด
23 - 34	นครราชสีมา
12-22	ชลบุรี เพชรบุรี กรุงเทพมหานคร พระนครศรีอยุธยา ขอนแก่น เชียงใหม่ สุพรรณบุรี ฉะเชิงเทรา
1-11	นครศรีธรรมราช สมุทรปราการ สมุทรสาคร ชุมพร นครสวรรค์ เพชรบูรณ์ สระบุรี พังงา ระยอง เชียงรายบุรีรัมย์ ลำปาง กาญจนบุรี กำแพงเพชร จันทบุรี พัทลุง พิษณุโลก อุตรธานี กาฬสินธุ์ นนทบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ร้อยเอ็ด ศรีสะเกษ สงขลา สุรินทร์ ตรัง ปราจีนบุรี พิจิตร ลพบุรี เลย อ่างทอง ชัยนาท ชัยภูมิ นครราชสีมา น่าน มหาสารคาม ระนอง ราชบุรี ลำพูน สกลนคร สระแก้ว สิงห์บุรี ยะลา หนองบัวลำภู อุบลราชธานี มุกดาหาร ยโสธร สตูล สมุทรสงคราม หนองคาย อุทัยธานี อำนาจเจริญ แม่ฮ่องสอน สุโขทัย
ไม่เกิดอุบัติเหตุ	ตรัง นครนายก นครพนม ปัตตานี พะเยา หนองคาย อุตรดิตถ์

เมื่อเปรียบเทียบจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2562 พบว่า จังหวัดที่ติดอันดับ 10 และเกิดอุบัติเหตุทุกปีมีจำนวน 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา ชลบุรี กรุงเทพมหานคร พระนครศรีอยุธยา โดยมีอัตราเฉลี่ยการเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้ จังหวัดนครราชสีมา เฉลี่ยเกิดอุบัติเหตุ 35.5 ครั้ง จังหวัดชลบุรี เฉลี่ย 21.75 ครั้ง กรุงเทพมหานคร 18.75 ครั้ง และพระนครศรีอยุธยา จำนวน 17.25 ครั้ง รายละเอียดตามตารางที่ 6



ตารางที่ 6 : เปรียบเทียบ 10 อันดับ จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ.2559 – 2562

ปีงบประมาณ 2559		ปีงบประมาณ 2560		ปีงบประมาณ 2561		ปีงบประมาณ 2562	
จังหวัด	จำนวน	จังหวัด	จำนวน	จังหวัด	จำนวน	จังหวัด	จำนวน
นครราชสีมา	43	นครราชสีมา	28	นครราชสีมา	37	นครราชสีมา	34
ชลบุรี	32	ปทุมธานี	22	กรุงเทพฯ	18	ชลบุรี	21
กรุงเทพฯ	25	ชลบุรี	20	อยุธยา	18	เพชรบุรี	18
สุราษฎร์ธานี	22	สุราษฎร์ธานี	18	ภูเก็ต	15	กรุงเทพฯ	17
อยุธยา	17	อยุธยา	17	ชลบุรี	14	อยุธยา	17
สงขลา	14	สระบุรี	16	เชียงใหม่	13	ขอนแก่น	16
นครสวรรค์	12	กรุงเทพฯ	15	นครปฐม	13	เชียงใหม่	16
เพชรบุรี	12	กำแพงเพชร	15	ปทุมธานี	13	สุพรรณบุรี	15
สระบุรี	12	ลพบุรี	15	กระบี่	12	ฉะเชิงเทรา	12
ชุมพร	11	เพชรบุรี	14	ขอนแก่น	12	กระบี่/นครสวรรค์	11

2.1 10 อันดับ จังหวัดที่มีจำนวนผู้เสียชีวิต

สำหรับปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 ผู้เสียชีวิตทั่วประเทศ มีจำนวน 180 คน สำหรับจังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด คือ จังหวัดสระแก้ว จำนวน 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 10 ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด รองลงมา คือ จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 13 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.22 จังหวัดกาญจนบุรี จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.56 จังหวัดนครราชสีมา จำนวน 9 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.00 และกรุงเทพฯ จำนวน 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.44 ดังแสดงในตารางที่ 7 ซึ่งจากการตรวจสอบข้อมูลอุบัติเหตุ พบว่า รถที่เกิดอุบัติเหตุและมีจำนวนผู้เสียชีวิตมากเกิดกับรถโดยสารไม่ประจำทางมากที่สุด

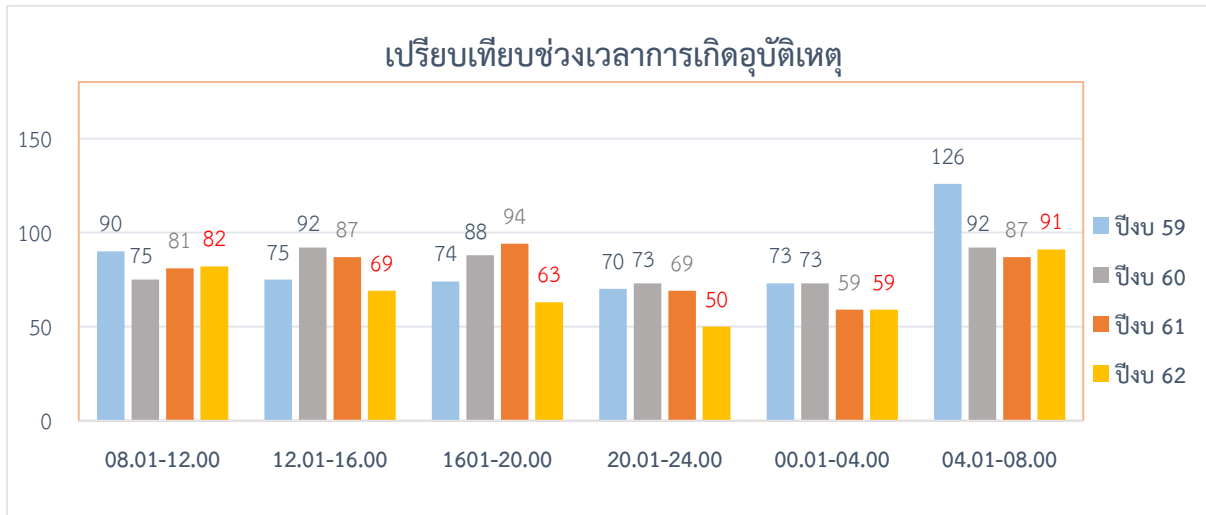
ตารางที่ 7 : 10 อันดับ จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด

10 อันดับจังหวัดที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตมากที่สุด		
จังหวัด	จำนวน (คน)	ร้อยละ
สระแก้ว	18	10.00
กำแพงเพชร	13	7.22
กาญจนบุรี	10	5.56
นครราชสีมา	9	5.00
กรุงเทพมหานคร	8	4.44
ปทุมธานี	7	3.89
ลพบุรี	7	3.89
เชียงใหม่	6	3.33
พังงา	6	3.33
นครสวรรค์	5	2.78



3. ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ

เมื่อเปรียบเทียบช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 - 2562 พบว่า ในปีงบประมาณ 2562 มีการเกิดอุบัติเหตุลดลง ยกเว้นช่วงเวลา 04..01-12.00 น. มีอัตราเพิ่มขึ้นเล็กน้อย รายละเอียดตามภาพ 8 และตารางที่ 8



ภาพที่ 8 : ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2562

ตารางที่ 8 : ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ.2559 – 2562

ช่วงเวลา	ปีงบฯ 2559	ปีงบฯ 2560	ปีงบฯ 2561	ปีงบฯ 2562
	จำนวน (ครั้ง)	จำนวน (ครั้ง)	จำนวน (ครั้ง)	จำนวน (ครั้ง)
กลางวัน	165	167	168	151
08.01-12.00	90	75	81	82
12.01-16.00	75	92	87	69
กลางคืน	343	326	309	263
16.01-20.00	74	88	94	63
20.01-24.00	70	73	69	50
00.01-04.00	73	73	59	59
04.01-08.00	126	92	87	91
รวม	508	493	477	414

4. สรุปผล และแนวทาง/ข้อเสนอแนะ

4.1 สรุปผล

การเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุกับปีที่ผ่านมา พบว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 มีจำนวนลดลงทั้งจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ โดยมีจำนวนอุบัติเหตุ 414 ครั้ง ผู้เสียชีวิต 180 ราย และบาดเจ็บ 432 ราย เมื่อเทียบกับปีงบประมาณ 2561 คิดเป็นอัตราการลดลง ร้อยละ 13.21 21.74 และ 51.24 ตามลำดับ ส่วนดัชนีความรุนแรงในปีงบประมาณ 2562 มีจำนวนลดลงเช่นกัน แต่ดัชนีการเสียชีวิตมีอัตราเพิ่มขึ้นเล็กน้อย คิดเป็นร้อยละ 0.435 และ 0.294 ตามลำดับ



การเกิดอุบัติเหตุที่มีรถโดยสารสาธารณะเป็นต้นเหตุมีจำนวนมากที่สุด 236 ครั้ง (ร้อยละ 57) และต้นเหตุจากคูกรณี 175 ครั้ง (ร้อยละ 42.27) รวมถึงต้นเหตุจากคนเดินเท้า 2 ครั้ง (ร้อยละ 0.48) และไม่มีคูกรณี 1 ครั้ง (ร้อยละ 0.24) และเมื่อตรวจสอบมาตรฐานรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่า ในปีงบประมาณ 2562 มีจำนวนลดลงทุกประเภท โดยรถโดยสาร 1 ชั้น มีการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด จำนวน 156 คัน ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 24.27 รองลงมา เป็นรถตู้โดยสาร จำนวน 155 คัน ลดลงร้อยละ 3.73 รถโดยสาร 2 ชั้น จำนวน 82 คัน ลดลงร้อยละ 3.53 และรถสองแถว จำนวน 41 คัน ลดลงร้อยละ 30.51

สำหรับ 5 อันดับ สาเหตุที่เกิดจากรถโดยสารเป็นต้นเหตุมากที่สุด ได้แก่

- หลับใน จำนวน 35 ครั้ง
- ผนตกลนสนั่น จำนวน 28 ครั้ง
- ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด จำนวน 26 ครั้ง
- ประมาท จำนวน 24 ครั้ง
- ขับรถด้วยความเร็ว จำนวน 18 ครั้ง

ส่วนสาเหตุ 5 อันดับ ที่ต้นเหตุเกิดจากรถคูกรณี ได้แก่

- ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด จำนวน 36 ครั้ง
- ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด จำนวน 24 ครั้ง
- ขับรถด้วยความเร็ว จำนวน 21 ครั้ง
- ขับล้ำเข้าไปในช่องทางฝั่งตรงข้าม จำนวน 18 ครั้ง
- เปลี่ยนช่องทางกะทันหัน จำนวน 14 ครั้ง

สำหรับรถคูกรณีที่เกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารสาธารณะ พบว่า ในปีงบประมาณ 2559-2562 มีจำนวนใกล้เคียงกัน โดยในปีงบประมาณ 2562 ตรวจสอบ พบว่า

ไม่มีคูกรณี มีจำนวนมากที่สุด 115 ครั้ง - มีสาเหตุจากการหลับในมากที่สุด จำนวน 24 ครั้ง รองลงมา ได้แก่ ผนตกลนสนั่น จำนวน 22 ครั้ง และประมาท จำนวน 10 ครั้ง

คูกรณีที่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล (รย. 1 2 3) จำนวน 94 ครั้ง- มีสาเหตุขับล้ำเข้าไปในช่องทางฝั่งตรงข้ามมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิดและขับรถด้วยความเร็ว

คูกรณีรถบรรทุก/พ่วง จำนวน 71 ครั้ง - มีสาเหตุจากการขับรถตามหลังมากที่สุด จำนวน 16 ครั้ง แต่ไม่มีผู้เสียชีวิต รองลงมา คือ หลับใน จำนวน 11 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 5 ราย

คูกรณีที่เป็นรถจักรยานยนต์ จำนวน 70 ครั้ง - อุบัติเหตุของคูกรณีที่เป็นรถจักรยานยนต์มีผู้เสียชีวิต จำนวน 43 กรณี ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุระหว่างรถจักรยานยนต์กับรถโดยสาร โดยผู้ขับรถจักรยานยนต์หรือคนนั่งซ้อนท้ายมีโอกาสเสียชีวิตสูงมาก สำหรับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากรถจักรยานยนต์ตัดหน้าในระยะกระชั้นชิดมากที่สุด โดยมีลักษณะการชนพิจารณาจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ได้แก่ การขับรถออกจากซอยเข้าสู่ถนนใหญ่ ผู้ขับรถจักรยานยนต์ไม่ดูรถที่มาจากทางตรงหรือทางขวามือ การตัดหน้ารถอย่างกะทันหันเพื่อกลับรถ การขับรถย้อนศร การขับรถด้วยความประมาทข้ามไปเลนฝั่งตรงข้าม เป็นต้น

สำหรับสาเหตุของเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารทั้งหมด ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 สาเหตุ 10 อันดับ ได้แก่ อันดับแรกสุด คือ สาเหตุขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด จำนวน 53 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 12.80 จากอุบัติเหตุทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ ขับรถตามหลังในระยะกระชั้นชิด จำนวน 46 ครั้ง (ร้อยละ 11.11) หลับใน 43 ครั้ง (ร้อยละ 10.39) ขับรถด้วยความเร็วและประมาท มีจำนวนเท่ากัน คือ 35 ครั้ง (ร้อยละ 8.45) เปลี่ยนช่องทางกะทันหัน จำนวน 22 ครั้ง (ร้อยละ 5.31) ขับแข่งอย่างผิดกฎหมาย หรือแข่งในที่คับขัน



จำนวน 20 ครั้ง (ร้อยละ 4.83) ขับล้าเข้าไปในช่องทางฝั่งตรงข้าม จำนวน 19 ครั้ง (ร้อยละ 4.59) และระบบเบรกชำรุด จำนวน 12 ครั้ง (ร้อยละ 2.90) ดังนั้น จึงแสดงให้เห็นว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นสำคัญ

ในปีงบประมาณ พ.ศ.2562 มีการรายงานอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวนทั้งสิ้น 414 ครั้ง โดย**จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด** คือ จังหวัดนครราชสีมา (เช่นเดียวกับปีงบประมาณ 2559 - 2561) มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น 34 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 8.21 ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ จังหวัดชลบุรี เพชรบุรี กรุงเทพมหานคร พระนครศรีอยุธยา ขอนแก่น เชียงใหม่ สุพรรณบุรี และฉะเชิงเทรา ส่วนจังหวัดที่ไม่มีการรายงานการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ จังหวัดตรัง นครนายก นครพนม ปัตตานี พะเยา หนองคาย และอุดรดิตถ์

สำหรับ**ผู้เสียชีวิตทั่วประเทศ** ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 มีจำนวน 180 คน จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด คือ จังหวัดสระแก้ว จำนวน 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 10 ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด รองลงมา คือ จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 13 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.22 จังหวัดกาญจนบุรี จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.56 จังหวัดนครราชสีมา จำนวน 9 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.00 และกรุงเทพ จำนวน 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.44

กรณีอุบัติเหตุร้ายแรงและมีการลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบข้อเท็จจริง มี 4 กรณี ได้แก่

- วันที่ 21 ต.ค. 2561 กรณีรถตู้โดยสาร หมายเลขทะเบียน 33-2779 กทม. รับแรงงานชาวเมียนมา จำนวน 14 คน เดินทางออกจากจังหวัดเพชรบุรี เสียหลักชนต้นไม้ข้างทางจนเป็นเหตุให้เกิดเพลิงลุกไหม้รถทั้งคัน บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ดอนโนนโปแตง-ปากดง) กิโลเมตรที่ 431+350 บ้านท่าพุทรา อำเภอคลองขลุง จังหวัดกำแพงเพชร มีผู้เสียชีวิต 9 ราย บาดเจ็บ 6 ราย

- วันที่ 6 ม.ค. 2562 กรณีรถโดยสารประจำทางสายกรุงเทพ-พนมไพร หมายเลขทะเบียน 10-8175 นครราชสีมา รับผู้โดยสารจำนวน 57 คน จากสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดร้อยเอ็ด เสียหลักชนแบร์ริเออร์และพลิกคว่ำตกร่องกลางถนน บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 หลัก กม. ที่ 35+100 ถ.พหลโยธิน (ขาเข้า) ตำบลคลองหนึ่ง อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี มีผู้เสียชีวิต 6 ราย บาดเจ็บ 51 ราย โดยมีความเร็วจากระบบ GPS ก่อนเกิดเหตุ 79 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

- วันที่ 18 ส.ค. 2562 กรณีรถตู้โดยสารเช่าเหมา หมายเลขทะเบียน 34-0405 กทม. รับแรงงานชาวลาว จำนวน 13 คน เดินทางจาก กทม. เพื่อไปต่อพาสปอร์ตที่จังหวัดจันทบุรี เสียหลักชนประสานงากับรถบรรทุกพ่วง หมายเลขทะเบียน 70-1234, 70-1235 อุดรดิตถ์ บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 317 กิโลเมตรที่ 98+900 ใกล้กับที่ว่าการวังสมบูรณ์ ตำบลวังสมบูรณ์ อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดสระแก้ว มีผู้เสียชีวิตจำนวน 11 ราย บาดเจ็บ 4 ราย โดยมีความเร็วจากระบบ GPS ก่อนเกิดเหตุ 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

- วันที่ 12 ก.ย.2562 กรณีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รถเก๋ง) หมายเลขทะเบียน กข-3789 สระแก้ว ได้เสียหลักข้ามเกาะกลางถนนไปชนกับรถตู้โดยสารเช่าเหมา หมายเลขทะเบียน 33-4933 กรุงเทพ ที่บรรทุกผู้โดยสารชาวกัมพูชา 10 คน จากกรุงเทพฯ เพื่อเดินทางไป อำเภอรัฐประเทศกลับประเทศกัมพูชา บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33 กม.ที่ 274 หน้าวัดโนนจิก ตำบลวัฒนานคร อำเภอวัฒนานคร จังหวัดสระแก้ว เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 5 คน บาดเจ็บ 7 คน โดยมีความเร็วจากระบบ GPS ก่อนเกิดเหตุ 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง



4.2 แนวทาง/ข้อเสนอแนะ

ในปีงบประมาณ 2562 ที่ผ่านมา กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินกิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยการจัดกิจกรรมให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง และปลอดภัยให้กับกลุ่มเป้าหมายอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี เช่น โครงการสนามจราจรเยาวชนสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย ตลอดจนการเข้มงวดกวดขันด้านความปลอดภัยในช่วงเทศกาลตรุษสงกรานต์ปีใหม่ สงกรานต์ และวันหยุดต่อเนื่อง ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุให้มีจำนวนน้อยที่สุด อีกทั้งการส่งเสริมและพัฒนาให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีผู้จัดการด้านความปลอดภัย (Transport Safety Manager) ตลอดจนการดำเนินโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการขอรับใบอนุญาตขับรถ ภายใต้โครงการยกระดับมาตรฐานคุณภาพผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) เพื่อยกระดับคุณภาพผู้ขับรถให้มีความรู้และทักษะที่ถูกต้องเหมาะสมในการขับรถอย่างปลอดภัย

จากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุยังคงพบว่า พฤติกรรมการขับขี่รถเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งแนวทางการแก้ไขปัญหาคือการให้ผู้ขับรถมีจิตสำนึกในเรื่องการขับขี่อย่างปลอดภัยอย่างแท้จริง พร้อมทั้งมีทักษะในการขับรถที่ถูกต้อง และสามารถตอบสนองขณะเกิดเหตุได้อย่างเหมาะสม อันจะส่งผลให้การเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มที่ลดลงได้ นอกจากนี้การส่งเสริมหรือแก้ไขปัญหาที่มุ่งเป้าไปที่กลุ่มเป้าหมายที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมาก เช่น รถจักรยานยนต์ ซึ่งสาเหตุหลักคือการขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด การขับร้ย้อนศร การกลับรถในที่ห้าม สาเหตุเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงทักษะการขับขี่ที่ไม่ถูกต้องและไม่รับรู้เข้าใจถึงอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นได้ แนวทางการแก้ไขปัญหาคือการวิเคราะห์ทั้งด้านสังคม เศรษฐกิจ และกายภาพของกลุ่มเป้าหมายเหล่านี้ เช่น อายุของผู้เกิดเหตุ อาชีพ และปัจจัยที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เพื่อนำมาพิจารณารูปแบบการรณรงค์ที่สามารถดึงดูดความสนใจของกลุ่มคนดังกล่าว รวมถึงการใช้วิธีการตามกฎหมาย การพัฒนากระบวนการเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ และอื่นๆ เป็นส่วนในการควบคุม สร้างจิตสำนึก และเพิ่มทักษะการขับขี่ที่ถูกต้อง จะสามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

เมื่อวิเคราะห์จากสถิติข้อมูลอุบัติเหตุสามารถสรุปภาพรวมแนวทางในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะเพื่อลดและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้

1. การพัฒนาและปรับปรุงด้านคน

การเพิ่มทักษะการขับขี่ปลอดภัย

- พัฒนาระบบการออกใบอนุญาตขับรถ เน้นการอบรมภาคปฏิบัติในการขับรถ เพิ่มทักษะในการขับขี่ที่ปลอดภัยอย่างแท้จริง การเพิ่มหลักสูตรการรับรู้ความเสี่ยง หรือความเข้าใจการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้ผู้ที่ขอรับใบอนุญาตได้รับทักษะและสร้างคุณภาพผู้ขับรถในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การสร้างจิตสำนึก

- การรณรงค์และจำกัดการขับขี่สำหรับเด็กและเยาวชนที่อายุยังไม่ถึงเกณฑ์ โดยการใช้สื่อที่สามารถเข้าถึง และสร้างการตระหนักรับรู้อย่างต่อเนื่อง สร้างความเข้าใจในด้านความปลอดภัย

- ใช้กลไกสถาบันครอบครัว ในการควบคุมปัจจัยเสี่ยง และปลูกฝังด้านจิตสำนึกตั้งแต่เด็ก

การควบคุมและติดตามตรวจสอบ

- การเพิ่มมาตรการการสุ่มตรวจประเมิน (Audit) ประเมินผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารทั้งประจำทาง และไม่ประจำทาง เป็นการกระตุ้นให้ผู้ประกอบการปฏิบัติตามกฎระเบียบ รวมถึงส่งผลให้ผู้ประกอบการดำเนินการควบคุมพนักงานขับรถ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในกิจการตนเองอย่างสม่ำเสมอ



- การเข้มงวดกวดขันให้ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขประกอบการขนส่ง และกฎกระทรวงว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง อย่างเคร่งครัด และใช้มาตรการลงโทษขั้นสูงสุดในกรณีเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากการประมาทหรือละเลยไม่ควบคุมกำกับดูแลอย่างเข้มงวด รวมทั้งนำประวัติการกระทำความผิดไปประกอบการพิจารณาต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วย
- การใช้วิธีการตัดแต้มเมื่อกระทำความผิดในการขับรถ ควรมีกฎหมายหรือบทลงโทษที่ชัดเจนระหว่างสำนักงานตำรวจกับกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้สามารถควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงประชาสัมพันธ์สร้างความเข้าใจและการรับรู้กับประชาชนหรือผู้ขับรถที่ถูกต้อง
- การบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนให้มีส่วนร่วมในการรณรงค์ด้านความปลอดภัย และประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ความรู้ในการเลือกใช้บริการรถโดยสารไม่ประจำทางที่มีมาตรฐานให้กับประชาชนในทุกกลุ่มเป้าหมายและทุกช่องทาง เป็นประจำอย่างต่อเนื่อง

2. การพัฒนาและปรับปรุงด้านตัวรถ

- การนำเทคโนโลยีที่ช่วยป้องกันหรือบรรเทาความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการเร่งรัด กำหนดให้รถโดยสารขนาดใหญ่ต้องมีการติดตั้งระบบเบรกป้องกันล้อล็อก (Anti-Lock Braking System : ABS) เพื่อป้องกันรถลื่นไถลเวลาเหยียบเบรกกะทันหันและรุนแรง ควบคู่ไปกับการให้ความรู้ในการใช้เบรก ABS อย่างถูกต้อง
- การสร้างมาตรฐานการบริการหรือตัวรถ ด้วยการให้ระบบการรับรอง เมื่อผู้ประกอบการหรือรถ ผ่านการทดสอบตามมาตรฐานความปลอดภัยที่กรมกำหนด โดยเพิ่มมูลค่าของมาตรฐานดังกล่าวให้เป็นสิ่งสำคัญที่ผู้ประกอบการต้องการจะได้รับการรับรอง
- รถบัสโดยสารของบริษัททุกคันควรติดตั้งเครื่องบันทึกพฤติกรรมการขับรถ Data Recorder : Digital Tachograph เพื่อตรวจสอบพฤติกรรมของผู้ขับรถผ่านระบบ AI เช่น พฤติกรรมการออกตัวกะทันหัน การเบรกกะทันหัน การเร่งเครื่อง การใช้เกียร์ เป็นต้น นอกจากนี้ยังสามารถกำหนดแผนที่จุดเสี่ยงเพื่อให้พนักงานขับรถระมัดระวัง โดยระบบจะส่งเสียงเตือนเป็นคำพูด อีกทั้งยังช่วยในเรื่องการประมวลผลการใช้น้ำมันและยืดอายุการใช้งานของเครื่องยนต์จากสถิติข้อมูลที่ได้ และตรวจสอบการปล่อยมลพิษเพื่อเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยการดำเนินการดังกล่าวสามารถให้ผู้จัดการด้านความปลอดภัยเป็นผู้ควบคุมและประเมินผลการขับรถในแต่ละบริษัท อันจะส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุน้อยลง

3. การพัฒนาและปรับปรุงแก้ไขข้อมูลและเทคโนโลยี

- ควรมีการนำวิธีสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกสำหรับเก็บข้อมูลอุบัติเหตุในหลายๆ กรณี เพื่อหาสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดกับรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งเมื่อมีข้อมูลเก็บเป็นฐานข้อมูลจะทำให้สามารถวิเคราะห์และได้ข้อมูลที่มีมิติมากยิ่งขึ้น ส่งผลทำให้สามารถเห็นถึงปัญหาที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุ และนำข้อมูลที่ได้ไปแก้ไขปัญหาคือออกมาตรการป้องกันต่อไป
- การนำข้อมูลจากระบบ GPS มาวิเคราะห์เพื่อนำข้อมูลที่ได้ ไปใช้สำหรับควบคุมพนักงานขับรถได้อย่างแท้จริง