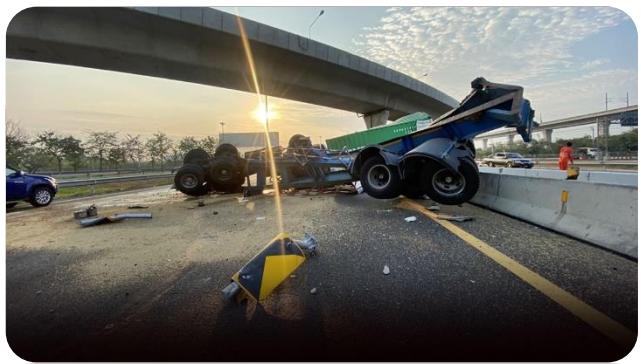




รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถบรรทุก  
ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก  
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563



กลุ่มแผนงานความปลอดภัย  
สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก



## สารบัญ

	หน้า
1. ภาพรวมอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563	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	13
2.1 สรุปผล	13
2.2 แนวทาง/ข้อเสนอแนะ	15

**รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถบรรทุก  
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 (ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2562 - 30 กันยายน 2563)**

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) ในช่วงเทศกาลปีใหม่และช่วงวันหยุดต่อเนื่องตามมติ ครม. ของกระทรวงคมนาคม ในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 (ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2562 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2563) จึงขอรายงานผลการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก สรุปในภาพรวมได้ดังนี้

**1. ภาพรวมอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563**

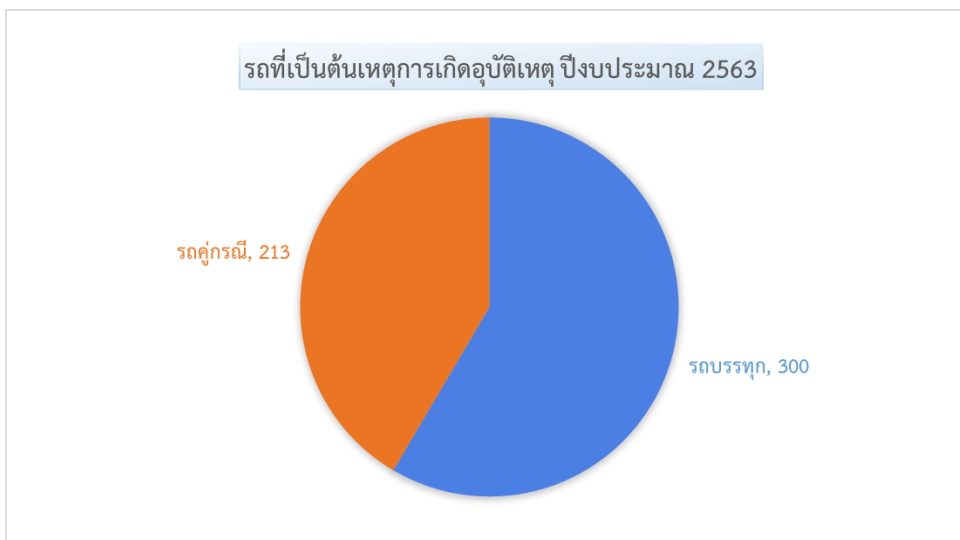
1.1 จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก พบว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 มีรถบรรทุกเกิดอุบัติเหตุรวมทั้งสิ้น 513 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตจำนวน 355 ราย ผู้บาดเจ็บจำนวน 535 ราย ต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุสันนิษฐานเบื้องต้นว่าส่วนใหญ่เกิดจากรถบรรทุกจำนวน 300 ครั้ง เกิดจากรถคู่กรณีจำนวน 213 ครั้ง ซึ่งหากเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 มีรถบรรทุกเกิดอุบัติเหตุรวมทั้งสิ้น 736 ครั้ง มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลง คิดเป็นร้อยละ 30.29 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 526 ราย ลดลงร้อยละ 32.50 จำนวนผู้บาดเจ็บ 868 ราย ลดลงร้อยละ 38.36

**ตารางที่ 1 จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 - 2563**

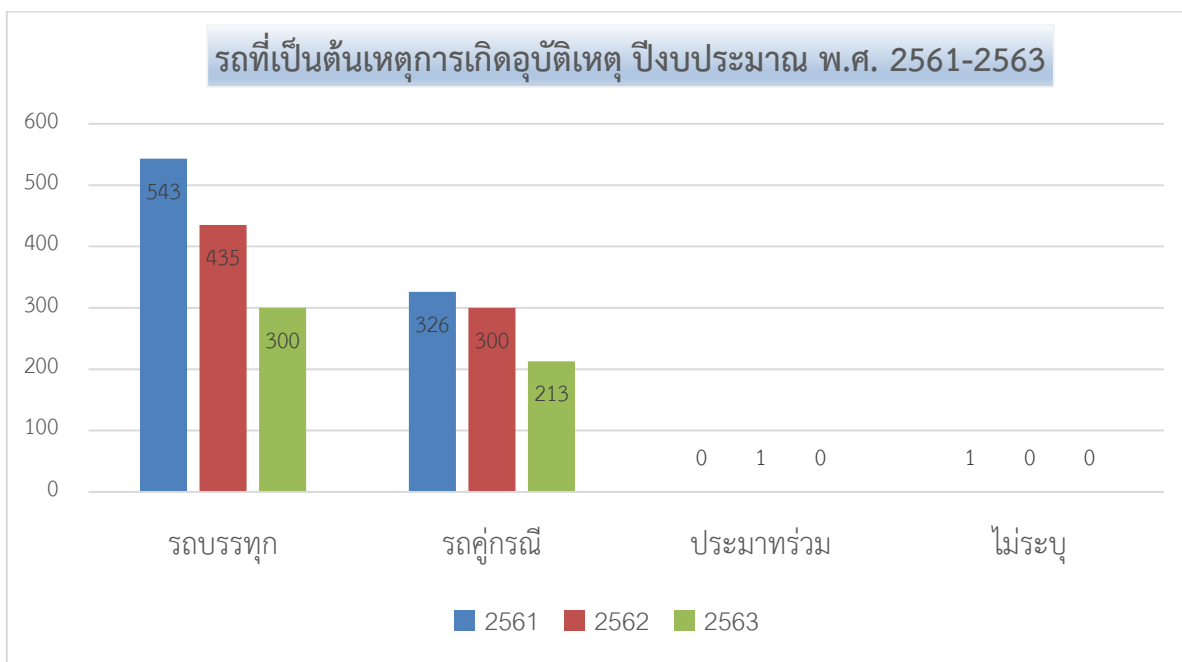
รายการ	2561	2562	2563**	เปรียบเทียบ 2562/2563
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	870	736	513	ลดลงร้อยละ 30.29
ผู้เสียชีวิต (ราย)	541	526	355	ลดลงร้อยละ 32.50
ผู้บาดเจ็บ (ราย)	1151	868*	535*	ลดลงร้อยละ 38.36

\* ผู้บาดเจ็บในปีงบประมาณ 2562 และ 2563 หมายถึง ผู้บาดเจ็บที่ admit เข้าโรงพยาบาล

\*\* ในปีงบประมาณ 2563 มีสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค Covid-19 รัฐบาลมีมาตรการต่างๆ ในการลดการแพร่ระบาด ทำให้ปริมาณการใช้รถใช้ถนนลดลงกว่าช่วงปกติ ส่งผลให้อุบัติเหตุลดลงตามไปด้วย



รูปที่ 1 รถที่เป็นต้นเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563



รูปที่ 2 รถที่เป็นต้นเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 - 2563

1.2 ประเภทรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 มีรถบรรทุกไม่ประจำทางเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 290 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 53 ของรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ และรถบรรทุกส่วนบุคคลเกิดอุบัติเหตุจำนวน 253 ครั้ง (ร้อยละ 47) กล่าวคือรถบรรทุกไม่ประจำทางเป็นรถสำหรับการขนส่งเพื่อประกอบธุรกิจการค้าในเชิงพาณิชย์มักมีการขับรถข้ามภาคมากกว่ารถบรรทุกส่วนบุคคล ดังนั้นการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกไม่ประจำทาง จึงมีแนวโน้มสูงกว่ารถบรรทุกส่วนบุคคล



รูปที่ 3 ประเภทรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

1.3 ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ จากตารางที่ 2 แสดงให้เห็นว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ในช่วงกลางวันเกิดอุบัติเหตุจำนวน 172 ครั้ง และช่วงเวลากลางคืนเกิดอุบัติเหตุจำนวน 341 ครั้ง ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นในช่วงเวลากลางคืนมากกว่าช่วงเวลากลางวัน ซึ่งแนวโน้มช่วงเวลาเกิดเหตุกลางคืนมากกว่ากลางวันเช่นเดียวกับปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 และปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

ตารางที่ 2 ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุก ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 - 2563

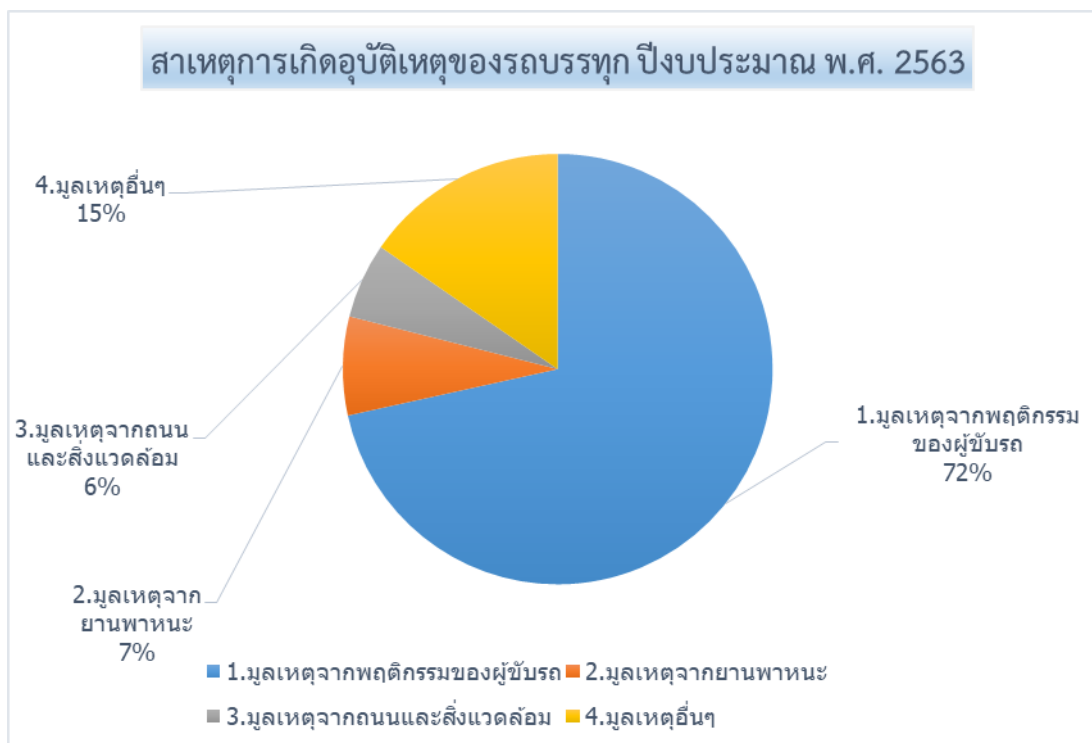
ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)		
	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563
ประจำปีงบประมาณ			
กลางวัน	341	256	172
08.01-12.00 น.	172	132	102
12.01-16.00 น.	169	124	70
กลางคืน	529	480	341
16.01-20.00 น.	119	100	74
20.01-00.00 น.	112	95	74
00.01-04.00 น.	131	127	73
04.01-08.00 น.	167	158	120

1.4 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ 3 ลำดับแรกมาจากพฤติกรรมของผู้ขับรถ อันดับที่ 1 คือขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด จำนวน 76 ครั้ง รองลงมาคือหลับใน จำนวน 58 ครั้ง และขับรถเร็ว จำนวน 48 ครั้ง รายละเอียดสาเหตุอื่นๆ แสดงตามตารางที่ 3 ซึ่งสาเหตุการขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด หลับใน ขับรถเร็ว และขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด ยังคงเป็นสาเหตุส่วนใหญ่เช่นเดียวกับปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 และปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

ตารางที่ 3 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุก ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 - 2563

มูลเหตุอุบัติเหตุ	งปม.พ.ศ. 2561 จำนวน (ครั้ง)	งปม.พ.ศ. 2562 จำนวน (ครั้ง)	งปม.พ.ศ. 2563 จำนวน (ครั้ง)
<b>1.มูลเหตุจากพฤติกรรมของผู้ขับรถ</b>	<b>603</b>	<b>586</b>	<b>367</b>
ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด	104	118	76
หลับใน	111	104	58
ขับรถด้วยความเร็ว	116	94	48
ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด	65	74	44
ขับล้ำเข้าไปในช่องทางฝั่งตรงข้าม	38	36	40
จอดรอไหลทาง	27	49	24
แซงในที่คับขัน	30	25	17
ไม่ชำนาญเส้นทาง	37	29	15
ขับล้ำเข้าไปในช่องทางจราจรอื่น	9	25	9
ขาดทักษะที่ถูกต้องในการขับรถ	18	15	8
จอดเสียจอดไหลทาง	23	0	8
ฝ่าฝืนเครื่องหมาย/สัญญาณจราจร	6	8	7
เปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	0	0	6
ขับย้อนศร	9	4	5
เมาสุรา	3	3	1
ขาดสมาธิขณะขับรถ	7	2	1
ทำกิจกรรมอื่นในขณะที่ขับรถ	0	0	0
<b>2.มูลเหตุจากยานพาหนะ</b>	<b>67</b>	<b>48</b>	<b>38</b>
ระบบเบรกชำรุด	41	27	25
สภาพยางชำรุด	14	10	6
อุปกรณ์ส่วนควบอื่นๆ ชำรุด	7	8	6
ระบบคั่นส่งคั่นชักชำรุด	0	1	1
ระบบล้อและเพลลาชำรุด	3	1	0
ระบบไฟฟ้าชำรุด	1	1	0
ระบบพวงมาลัยชำรุด	1	0	0
<b>3.มูลเหตุจากถนนและสิ่งแวดล้อม</b>	<b>68</b>	<b>41</b>	<b>29</b>
ฝนตกถนนลื่น	57	36	24
ถนนไม่มีไฟฟ้าแสงสว่าง	7	4	4
สภาพถนนชำรุด	3	0	1
ถนนมีสิ่งกีดขวางจราจร	1	1	0
<b>4.มูลเหตุอื่นๆ</b>	<b>132</b>	<b>61</b>	<b>79</b>
ประมาท	123	56	67
ไม่ระบุ	9	5	9
อื่นๆ	0	0	3

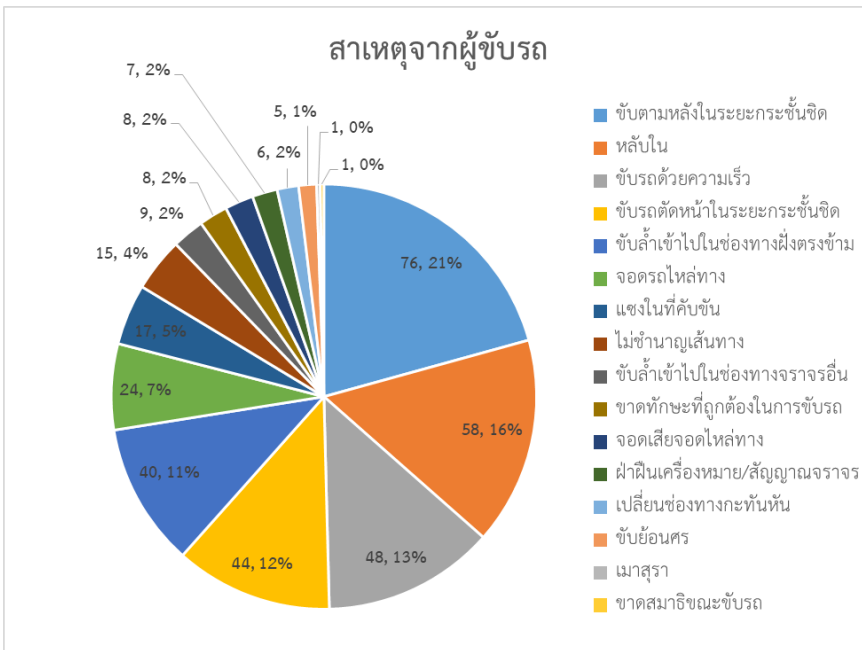
สำหรับมูลเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมของผู้ขับรถจำนวน 367 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 72 มูลเหตุจากยานพาหนะจำนวน 38 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 7 มูลเหตุจากถนนและสิ่งแวดลอมจำนวน 29 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 6 และอื่นๆ จำนวน 79 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 15 ปรากฏตามรูปที่ 4



รูปที่ 4 มูลเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

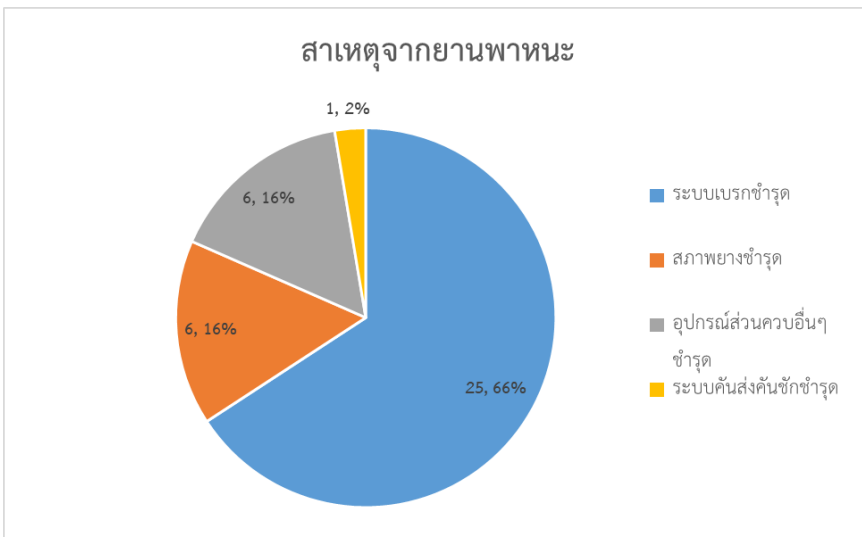
จากรูปที่ 4 และ 5 มูลเหตุการเกิดอุบัติเหตุไม่ว่าจะเป็นผู้ขับรถ ยานพาหนะ หรือถนนและสิ่งแวดลอม ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 - 2563 เมื่อเปรียบเทียบกันมีแนวโน้มและทิศทางไปในทางเดียวกัน กล่าวคือ

- ผู้ขับรดยังมีพฤติกรรมเสี่ยงสูงกว่ามูลเหตุอื่น โดยเฉพาะ การขับรถตามหลังในระยะ กระชั้นชิด หลับใน ขับรถด้วยความเร็ว ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด เป็นสาเหตุต้น ๆ ของการเกิดอุบัติเหตุ
- ยานพาหนะ จากสภาพตัวรถโดยเฉพาะระบบเบรก ยาง และอุปกรณ์ส่วนควบอื่น ๆ
- ถนนและสิ่งแวดลอม เป็นองค์ประกอบหนึ่งทีก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้แก่ ฝนตกถนนลื่น ไม่มีแสงสว่างเพียงพอ และสภาพถนนชำรุด



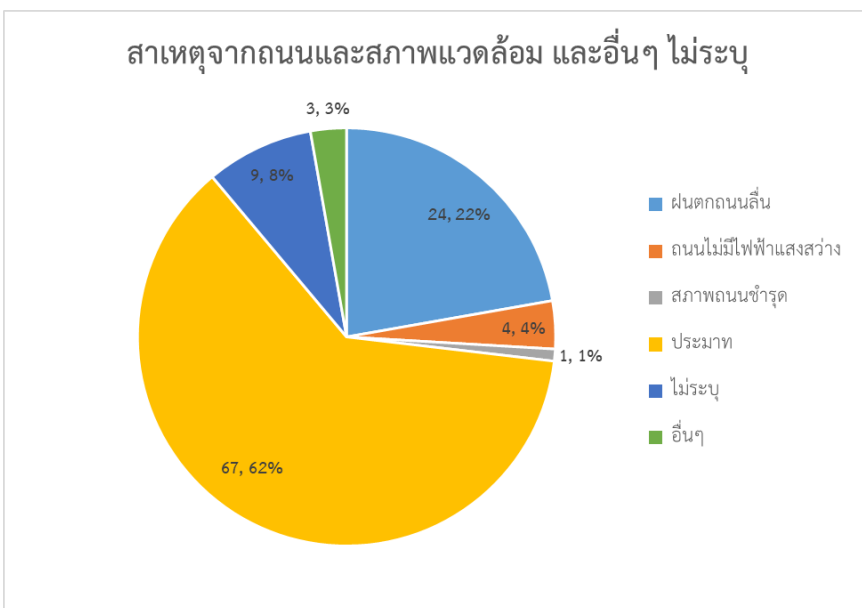
สาเหตุจากผู้ขับขี่ 3 ลำดับแรก

- 1.ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด
- 2.หลับใน
- 3.ขับรถด้วยความเร็ว



สาเหตุจากยานพาหนะ 3 ลำดับแรก

- 1.ระบบเบรกชำรุด
- 2.สภาพยางชำรุด
- 3.อุปกรณ์ส่วนควบอื่นๆ



สาเหตุจากถนนและสภาพแวดล้อม และอื่นๆ ไม่ระบุ 3 ลำดับแรก

- 1.อื่นๆ (ประมาท)
- 2.ฝนตกถนนลื่น
- 3.ไม่ระบุ

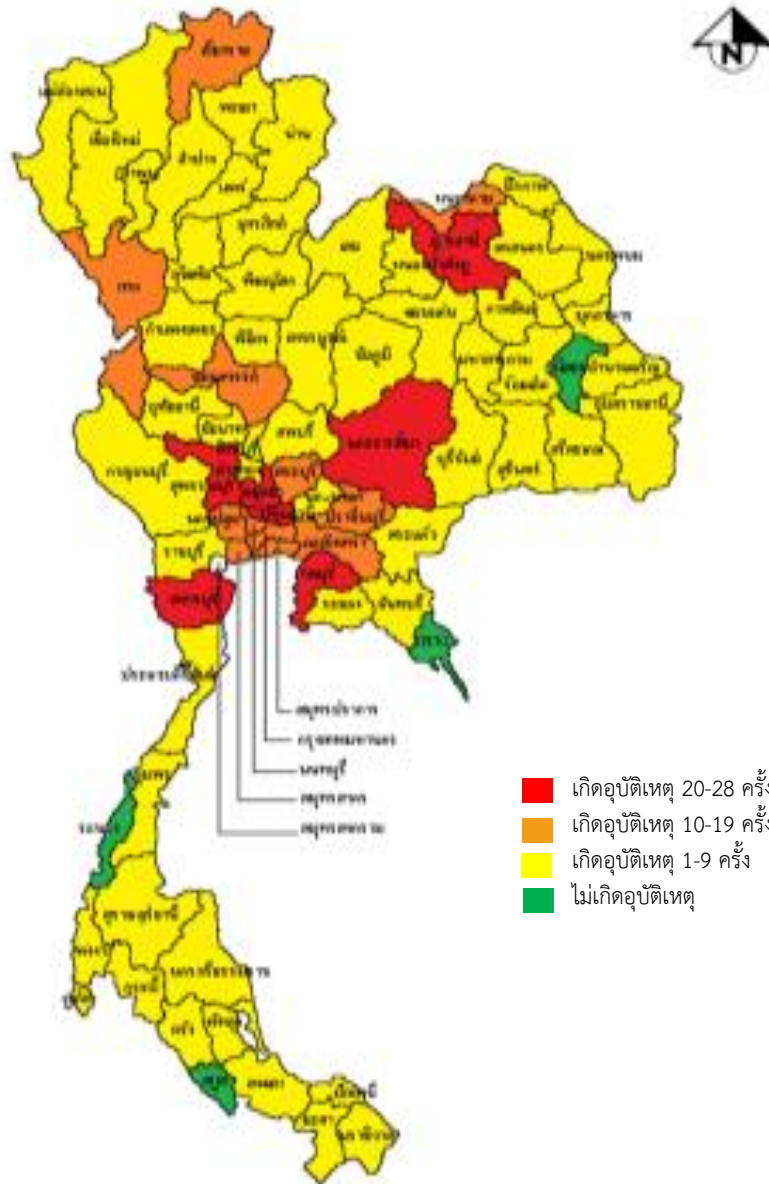
รูปที่ 5 สาเหตุจากผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ถนนและสภาพแวดล้อมและอื่นๆ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563



1.5 จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุ ในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 พบว่าจังหวัดสุพรรณบุรีเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกสูงสุด จำนวน 28 ครั้ง รองลงมาคือจังหวัดอุดรธานี จำนวน 23 ครั้ง ปทุมธานี 22 ครั้ง และจังหวัดอื่น ๆ แบ่งเป็นช่วงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุได้ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกสาธารณะ

จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุ
20 - 28 ครั้ง	สุพรรณบุรี อุดรธานี ปทุมธานี ชลบุรี พระนครศรีอยุธยา เพชรบุรี นครราชสีมา
10 - 19 ครั้ง	ปราจีนบุรี กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ นครปฐม สมุทรสาคร เชียงราย นนทบุรี ฉะเชิงเทรา ตาก นครสวรรค์ สระบุรี หนองคาย
1 - 9 ครั้ง	ลำปาง สมุทรสงคราม สกลนคร สระแก้ว กำแพงเพชร ชัยภูมิ ชุมพร พิษณุโลก ราชบุรี ศรีสะเกษ ชัยนาท ลำพูน ขอนแก่น เชียงใหม่ เพชรบูรณ์ สงขลา กระบี่ นครศรีธรรมราช บุรีรัมย์ พัทลุง แพร่ ภูเก็ต อุบลราชธานี กาฬสินธุ์ ประจวบคีรีขันธ์ พะเยา มหาสารคาม มุกดาหาร ระยอง เลย สิงห์บุรี สุโขทัย สุราษฎร์ธานี สุรินทร์ อุทัยธานี จันทบุรี นราธิวาส ปัตตานี พังงา ร้อยเอ็ด กาญจนบุรี ตรัง นครนายก นครพนม น่าน บึงกาฬ พิจิตร แม่ฮ่องสอน ยะลา ลพบุรี หนองบัวลำภู อ่างทอง อุตรดิตถ์ อำนาจเจริญ
ไม่เกิดอุบัติเหตุ	ตราด ยโสธร ระนอง สตูล



**1.6 ความเสียหายของการเกิดอุบัติเหตุ** พบว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 มีรถบรรทุกสาธารณะเกิดอุบัติเหตุจำนวน 513 ครั้ง และมีผู้เสียชีวิตรวม 355 ราย หากพิจารณาความรุนแรงของอุบัติเหตุจากอัตราการเสียชีวิตต่ออุบัติเหตุหนึ่งครั้งเท่ากับ 0.692 คน ส่วนจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บรวม จำนวน 535 ราย โดยเดือนที่มีการสะสมของการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกสูงสุดคือเดือนพฤศจิกายน 2562 จำนวน 60 ครั้ง อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุดของแต่ละเดือนมี ดังนี้

**เดือนกันยายน 2563** อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2563 เวลา 04.00 น. บริเวณทางหลวงหมายเลข 304 ตอนดอนขวาง-โพธิ์กลาง หลักกิโลเมตรที่ 284+515 มุ่งหน้าไปอำเภอวังน้ำเขียว ตำบลโพธิ์กลาง อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา รถบัสเช่าเหมา 30-0288 กาฬสินธุ์ รับคณะอสม. จากตำบลน้ำใส อำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด เพื่อเดินทางไปพัทยา เมื่อมาถึงจุดเกิดเหตุสัญญาณไฟจราจรเป็นสัญญาณไฟกระพริบ รถบัสเช่าเหมาได้ขับผ่านสัญญาณไฟและชนกับรถบรรทุกพ่วง (82-3913, 82-3949 ลพบุรี) ซึ่งบรรทุกถ่านสำปะหลัง จนเป็นเหตุให้รถบัสเสียหลักพลิกคว่ำ ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวน 7 ราย และบาดเจ็บ จำนวน 46 ราย

**เดือนสิงหาคม 2563** อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2563 เวลา 11.20 น. บริเวณทางหลวงหมายเลข 357 วงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี หลักกิโลเมตร ที่ 3+250 มุ่งหน้าไปอ่างทอง ตำบลรั้วใหญ่ อำเภอเมือง จังหวัดสุพรรณบุรี รถเก๋ง กข 9877 สมุทรสาคร วิ่งอยู่ช่องจราจรด้านขวา เมื่อมาถึงที่เกิดเหตุได้เบี่ยงออกด้านซ้ายเพื่อจะหลบรถบรรทุกพ่วงที่อยู่ด้านหน้า ทำให้ชนท้ายรถบรรทุก 81-8948 สุพรรณบุรี ที่บรรทุกหินวิ่งอยู่ช่องจราจรด้านซ้ายอยู่ก่อนแล้ว เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตจำนวน 3 ราย และบาดเจ็บ จำนวน 1 ราย และกรณีเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2563 เวลา 03.50 น. บริเวณทางหลวงหมายเลข 2043 ตอนร้อยเอ็ด-อาจสามารถ หลักกิโลเมตรที่ 6 ตำบลหนองไผ่ อำเภอธวัชบุรี จังหวัดร้อยเอ็ด รถปิคอัพ 4 ประตู 8กล 6368 กรุงเทพฯ ชับรถมาด้วยความเร็ว เมื่อมาถึงที่เกิดเหตุ ได้ชนท้ายรถบรรทุกพ่วง (70-1220, 70-1221 กาศสินธุ์) ซึ่งจอดอยู่บริเวณไหล่ทาง เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต จำนวน 3 ราย และบาดเจ็บ จำนวน 1 ราย

**เดือนกรกฎาคม 2563** อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2563 เวลา 01.00 น. บริเวณถนนมิตรภาพ กิโลเมตรที่ 37 ตำบลพญาเย็น อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา รถบรรทุกพ่วง (82-5515, 82-5516 เพชรบูรณ์) คันที่ 1 ชับมาตามถนนมิตรภาพฝั่งขาเข้ากรุงเทพฯ เมื่อมาถึงที่เกิดเหตุ ขณะนั้นฝนตกถนนลื่น รถจึงเสียหลักพุ่งชนราวกัน ตระกองกลางถนน ทำให้รถพ่วง 82-5516 เพชรบูรณ์ ได้ไปชนกับรถตู้ส่วนบุคคล 1นก 712 กรุงเทพฯ คันที่ 2 รถบรรทุก 6 ล้อ 62-1358 กรุงเทพฯ คันที่ 3 และรถบรรทุกพ่วง (71-0114, 71-0115 เพชรบุรี) คันที่ 4 ซึ่งขับมุ่งหน้าจังหวัดนครราชสีมา เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต จำนวน 3 ราย และบาดเจ็บ จำนวน 10 ราย

**เดือนมิถุนายน 2563** อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2563 เวลา 06.30 น. บริเวณทางหลวงหมายเลข 32 ตอนสิงห์เหนือ-โพนางด้าออก กิโลเมตรที่ 105+800 ตำบลท่างาม อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี รถพ่วงบรรทุกปูน (85-8018, 86-6820 สระบุรี) คันที่ 1 ชับออกจากบ้มน้ำมันบางจากตรงบริเวณจุดเกิดเหตุ เพื่อเลี้ยวเข้าถนนสายเอเชีย มุ่งหน้าไปจังหวัดนครสวรรค์ ขณะนั้นมีรถตู้บรรทุกพ่วง (70-1823, 70-1824 ปราจีนบุรี) คันที่ 2 ซึ่งขับในทางตรงไม่สามารถหยุดรถได้ทัน เป็นเหตุให้ชนท้ายรถบรรทุกคันที่ 1 และทำให้รถ 70- 1824 ปราจีนบุรี ตัวพ่วงของคันที่ 2 พลิกคว่ำกีดขวางช่องทางจราจร และได้มีรถปิคอัพ 4 ประตู 1กภ 7365 กรุงเทพฯ คันที่ 3 ซึ่งขับตามหลังรถตู้บรรทุกพ่วง คันที่ 2 หักหลบไม่ทันเฉี่ยวชนท้ายรถตู้บรรทุกพ่วง คันที่ 2 ที่พลิกคว่ำกีดขวางช่องทางจราจร จนรถปิคอัพ คันที่ 3 เสียหลักพลิกคว่ำตกลงไปข้างทาง เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตจำนวน 3 ราย และบาดเจ็บจำนวน 5 ราย

**เดือนพฤษภาคม 2563** อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2563 เวลา 04.50 น. บริเวณทางหลวงหมายเลข 1 กิโลเมตรที่ 57 ขาเข้ากรุงเทพฯ ตำบลลำไทร อำเภอลำไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา รถบรรทุก 72-3952 นครปฐม ชับมาตามทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) มุ่งหน้าเข้ากรุงเทพฯ เมื่อมาถึงจุดเกิดเหตุรถได้เสียหลักชนกับแบรีเออร์และข้ามไปชนเสาตอมหื้อสะพานกลับรถ เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 3 ราย

**เดือนเมษายน 2563** อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2563 เวลา 22.54 น. บริเวณถนนกาญจนาภิเษก ช่องทางด่วนขาออก บริเวณปากซอยวัดศรีประวัติ ตำบลปลายบาง อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี รถตู้ส่วนบุคคล ฮบ-4057 กรุงเทพมหานคร เมื่อมาถึงที่เกิดเหตุได้เสียหลักชนท้ายรถบรรทุกเสาเข็ม 70-3924 ปทุมธานี ที่จอดบริเวณด้านขวาติดเกาะกลางถนนเพื่อที่จะนำเสาเข็มลงไว้ข้างทาง เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 3 ราย และบาดเจ็บ 6 ราย

**เดือนมีนาคม 2563** อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2563 เวลา 18.00 น. บริเวณทางหลวงชนบท ลย.3002 วังสะพุง ตำบลหนองจิว อำเภอสว่าง จังหวัดเลย รถบรรทุกม้า 83-5114 อุดรธานี มาจากจังหวัดเชียงใหม่ มุ่งหน้าไปจังหวัดขอนแก่น เมื่อมาถึงที่เกิดเหตุเป็น

ทางโค้งลงเขาลาดชัน มีฝนตกทำให้ถนนลื่น ผู้ขับรถไม่สามารถควบคุมรถได้ รถจึงเสียหลักพลิกคว่ำไถลลงข้างทาง เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 2 ราย และบาดเจ็บ 2 ราย และกรณีเมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2563 เวลา 09.20 น. บริเวณทางหลวงหมายเลข 409 ปัตตานี-ยะลา กิโลเมตร ที่ 17 ตำบลปากถ่อ อำเภอโคกโพธิ์ จังหวัดปัตตานี รถบรรทุกพ่วง (80-6006, 80-6272 ปัตตานี) ขับมาจากจังหวัดยะลา มุ่งหน้าไปจังหวัดปัตตานี เมื่อมาถึงจุดเกิดเหตุมีรถปิคอัพ ผก 6141 สงขลา ขับมาจากบ้านนาประดู่ อำเภอโคกโพธิ์ มุ่งหน้าจังหวัดยะลา เสียหลักจากการเบรคหักหลบรถที่จอดข้างทาง มาชนกับรถบรรทุกพ่วงที่วิ่งสวนทาง เป็นเหตุให้รถเสียหลักไปชนกับบ้านเรือนของประชาชนที่อยู่ริมทางเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 2 ราย และบาดเจ็บ 2 ราย

**เดือนกุมภาพันธ์ 2563** อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2563 เวลา 08.59 น. บริเวณทางหลวงหมายเลข 2131 เหล่านาดิ กิโลเมตรที่ 7 บริเวณทางเข้าโรงเรียนขอนแก่นวิเทศศึกษา ตำบลบ้านหว้า อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น รถเก๋ง ขน-7306 ขอนแก่น (นายอาจ วิชามูล ไม่มีใบอนุญาตขับรถ) เมื่อถึงจุดเกิดเหตุสภาพช่องจราจรลดลง ได้ขับแซงซ้ายรถปิคอัพ บม-6275 เลข ที่วิ่งข้างหน้าไม่พ้นไปเฉี่ยวรถปิคอัพ แล้วเสียหลักข้ามเกาะกลางถนนไปชนกับรถบรรทุก 84-8052 ขอนแก่น ที่วิ่งสวนทางมา เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 3 ราย และกรณีเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2563 เวลา 16.50 น. บริเวณถนนธัญญา มุ่งหน้าวังน้อย ตำบลคลองเจ็ด อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี รถปิคอัพ 4 ประตู 3กต-1529 กทม. (นายพนม ภูมิโต ไม่มีใบอนุญาตขับรถ) เมื่อถึงจุดเกิดเหตุรถเสียหลักข้ามเลนไปชนกับรถบรรทุกพ่วง (70-9662, 71-1350 ปทุมธานี) ที่วิ่งสวนทางมาเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 3 ราย

**เดือนมกราคม 2563** อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2563 เวลา 09.24 น. บริเวณทางหลวงหมายเลข 21 กิโลเมตรที่ 170+500 ตำบลนาเฉลียง อำเภอหนองไผ่ จังหวัดเพชรบูรณ์ รถบรรทุก 81-0766 เพชรบูรณ์ คันที่ 1 จอดเสียในช่องทางขวา ในขณะที่มีรถบรรทุก 81-4671 เพชรบูรณ์ คันที่ 2 กำลังเตรียมเพื่อลากรถเสียให้พ้นทาง ได้มีรถตู้ส่วนบุคคล ฮม-5010 กรุงเทพมหานคร เดินทางมาจากพิจิตรจะไปเพชรบูรณ์ชนท้ายรถบรรทุกคันที่ 1 เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 4 ราย และบาดเจ็บจำนวน 7 ราย

**เดือนธันวาคม 2562** อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2562 เวลา 00.15 น. บริเวณทางหลวงหมายเลข 4311 ตอนพังงา-ทับปุด กิโลเมตรที่ 911+000 หน้าร้านเครื่องเสียงเกโม่ดีพาย ตำบลทับปุด อำเภอทับปุด จังหวัดพังงา รถจักรยานยนต์ 1กค-3699 พังงา มีผู้นั่งซ้อนท้าย 2 ราย ขับมาจากกระบี่มุ่งหน้าทับปุด เมื่อถึงจุดเกิดเหตุสภาพทางมีด ถนนเปียกและมีฝนตก ได้ชนท้ายรถบรรทุกพ่วง (70-3992, 70-4024 นครศรีธรรมราช) ที่จอดอยู่ไหล่ทางเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 3 ราย

**เดือนพฤศจิกายน 2562** อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด 2 ราย จำนวน 4 ครั้ง คือ (1.) กรณีเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2562 เวลา 07.50 น. บริเวณทางหลวงชนบทหมายเลข 3454 กิโลเมตรที่ 111+600 ตำบลบางนมโค อำเภอเสนา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา รถบรรทุกพ่วง (82-5713, 82-2487 กาญจนบุรี) จอดติดไฟแดงอยู่ เมื่อสัญญาณไฟเขียวจึงเคลื่อนตัวออก ขณะเดียวกันได้มีรถจักรยานยนต์ 9 กฌ 8553 กรุงเทพฯ เคลื่อนตัวออกจากจุดไฟแดงดังกล่าวเช่นเดียวกัน แต่เสียหลักล้มลงและไถลไปอยู่ใต้ล้อหลังของรถบรรทุก 10 ล้อ เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 2 ราย (2.) กรณีเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2562 เวลา 21.45 น. บริเวณทางหลวงหมายเลข 3092 ตำบลลาดใหญ่ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสงคราม รถบรรทุกพ่วง (80-7082, 80-7834 สมุทรสงคราม) เดินทางไปส่งของที่นาโคก เมื่อมาถึงที่เกิดเหตุบริเวณคอสะพาน มีรถปิคอัพ (ป้ายแดง) ชนมาชนท้าย เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 2 ราย (3.) กรณีเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2562 เวลา 02.10 น. บริเวณทางหลวงหมายเลข 3091 บริเวณปั้มน้ำมัน ปตท. ตำบลท่าไม้ อำเภอกระทุ่มแบน จังหวัดสมุทรสาคร รถปิคอัพ 1ฌว-7190 กรุงเทพมหานคร ขับรถมาด้วยความเร็ว ชนท้ายจักรยานยนต์พ่วงข้าง อชล 384 กรุงเทพฯ กระเด็นไปชนเสาไฟฟ้าและรถปิคอัพไปชนท้ายรถบรรทุก 70-6894 เพชรบุรี ที่จอดอยู่ข้างทาง เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 2 ราย และ (4.) กรณีเมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2562 เวลา 23.30 น. บริเวณทางหลวง

หมายเลข 12 กิโลเมตรที่ 398+300 ตำบลน้ำหนาว อำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ รถบรรทุก 81-1212 พิจิตร เมื่อมาถึงที่เกิดเหตุ รถเสียหลักพลิกคว่ำลงไหล่ทางเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 2 ราย

**เดือนตุลาคม 2562** อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 23 ตุลาคม 2562 เวลา 09.56 น. บริเวณทางหลวงหมายเลข 24 วารินชำราบ-เดชอุดม ตำบลเมืองศรีโค อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี รถตู้โดยสารส่วนบุคคล นค-8905 ชลบุรี มีผู้มากับรถรวมผู้ขับรถ 8 ราย (พระสงฆ์ 2 รูป) ออกมาจากบ้านนาเจริญ ตำบลนาเจริญ อำเภอเดชอุดม มาซื้อเครื่องกึ่งกฐิน เมื่อมาถึงจุดเกิดเหตุสภาพทางโค้ง 4 ช่องทาง มีเกาะสี่แบ่งช่องทาง (ทางโค้งสบายดีรีสอร์ท) รถเสียหลักขับล้นช่องทางมาชนรถตู้บรรทุก 83-6454 อุบลราชธานี ที่วิ่งสวนทางมา เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 7 ราย และมีผู้ได้รับบาดเจ็บ 4 ราย

หากเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 และ พ.ศ. 2563\*\* มีจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุลดลงจาก 736 ครั้งเป็น 513 ครั้ง ลดลง 223 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 30.30 จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงจาก 526 ราย เป็น 355 ราย ลดลง 171 ราย คิดเป็นร้อยละ 32.50 และมีผู้บาดเจ็บลดลงจาก 868\* ราย เป็น 535 ราย ลดลง 333 ราย คิดเป็นร้อยละ 38.36 เป็นผลจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค Covid-19 ซึ่งรัฐบาลมีมาตรการต่างๆ ในการลดการแพร่ระบาด ทำให้ปริมาณการใช้รถใช้ถนนลดลงกว่าช่วงปกติ ส่งผลให้จำนวนการการอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บลดลง

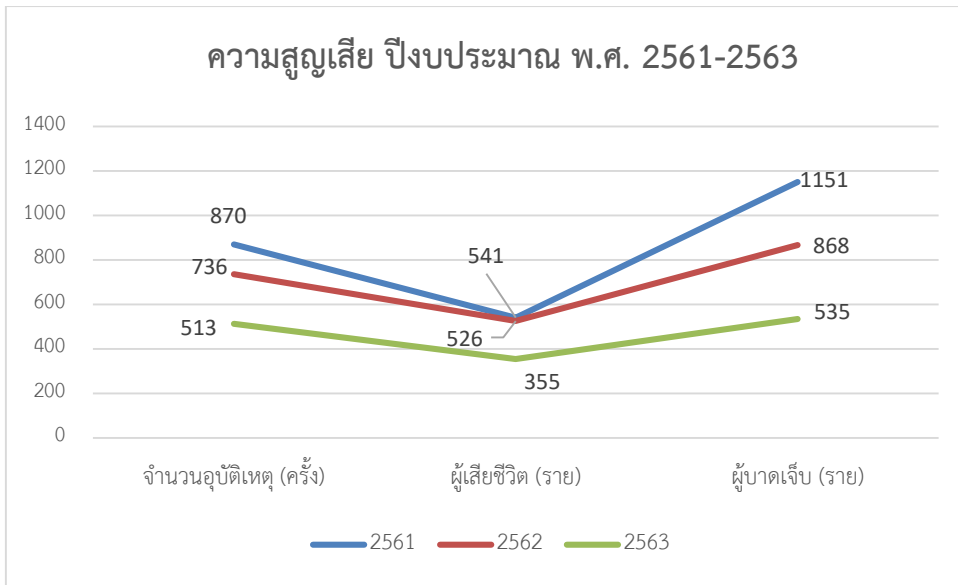
แต่หากพิจารณาอัตราความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุก ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 - 2563 จะพบว่ายังคงมีแนวโน้มไปในทิศทางเดียวกัน ดังแสดงได้จากตารางที่ 5 และรูปที่ 6 ซึ่งเมื่อใดก็ตามที่มีรถบรรทุกมาเกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ จะพบว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บรุนแรงเป็นจำนวนมาก เนื่องจากขนาดและน้ำหนักของรถบรรทุก ที่มีจะส่งเสริมให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น มีความรุนแรงที่สูงขึ้น ดังจะเห็นได้จากกรณีของเดือนกันยายน 2563 และเดือนตุลาคม 2562 เป็นอุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมาก เป็นต้น

**ตารางที่ 5 จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุก และการเปรียบเทียบ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 - 2563**

รายการ	2561	2562	2563**	เปรียบเทียบ 2562/2563	เปรียบเทียบ 2561/2563
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	870	736	513	ลดลงร้อยละ 30.30	ลดลงร้อยละ 41.03
ผู้เสียชีวิต (ราย)	541	526	355	ลดลงร้อยละ 32.50	ลดลงร้อยละ 34.38
ผู้บาดเจ็บ (ราย)	1151	868*	535	ลดลงร้อยละ 38.36	ลดลงร้อยละ 53.51
อัตราความรุนแรง	0.62	0.71	0.69	ลดลง 0.02	เพิ่มขึ้น 0.07

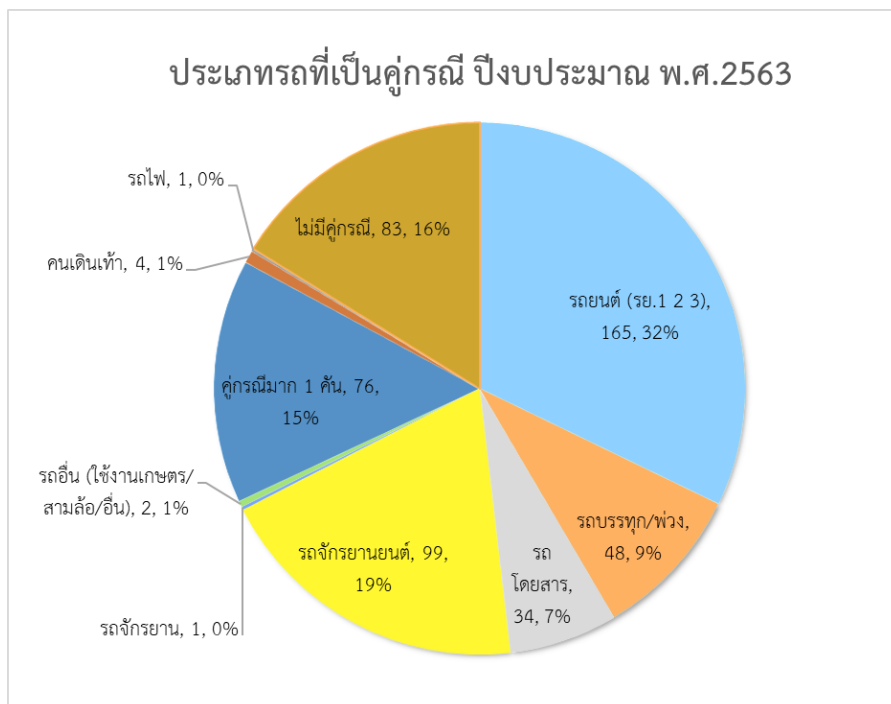
\* ผู้บาดเจ็บในปีงบประมาณ 2562 หมายถึง ผู้บาดเจ็บที่ admit เข้าโรงพยาบาล

\*\* ในปีงบประมาณ 2563 มีสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค Covid-19 รัฐบาลมีมาตรการต่างๆ ในการลดการแพร่ระบาด ทำให้ปริมาณการใช้รถใช้ถนนลดลงกว่าช่วงปกติ



รูปที่ 6 ความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุรถบรรทุกสาธารณะ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 – 2563

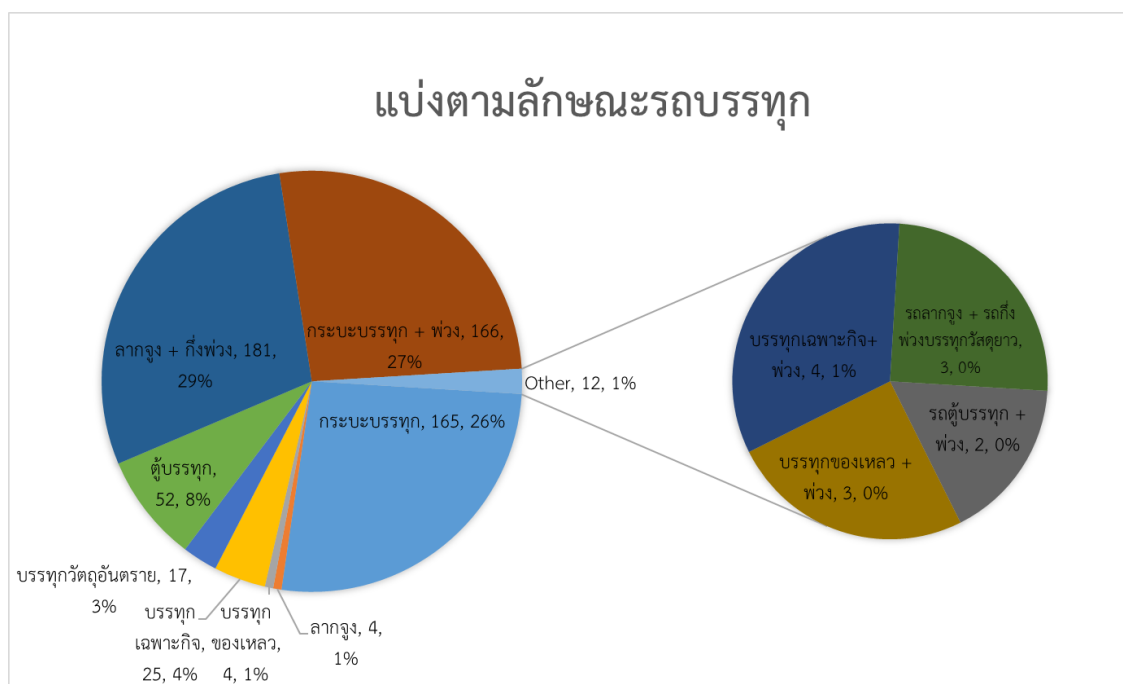
จากการรวบรวมรายงานการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุก ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 พบว่ารถคู่กรณีที่เกิดอุบัติเหตุชนกับรถบรรทุก อันดับที่ 1 คือรถยนต์ (รย.1 2 3) จำนวน 165 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 32 ของรถคู่กรณีที่เกิดอุบัติเหตุชนกับรถบรรทุกทั้งหมด รองลงมาคือรถจักรยานยนต์จำนวน 99 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 19 ไม่มีคู่กรณีจำนวน 86 ครั้ง (ร้อยละ 16) มีคู่กรณีมากกว่าหนึ่งคัน จำนวน 76 ครั้ง (ร้อยละ 15) รถบรรทุก จำนวน 48 ครั้ง (ร้อยละ 9) รถโดยสารจำนวน 34 ครั้ง (ร้อยละ 7) และคู่กรณีอื่นๆ ตามรูปที่ 7



รูปที่ 7 ประเภทรถที่เป็นคู่กรณีจากอุบัติเหตุรถบรรทุก ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

ในการนี้จากรูปที่ 8 จากการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ลักษณะรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ จำแนกได้ดังนี้

(1) กระบะบรรทุก	จำนวน 165 คัน
(2) รถตู้บรรทุก	จำนวน 52 คัน
(3) รถลากจูง	จำนวน 4 คัน
(4) รถบรรทุกของเหลว	จำนวน 4 คัน
(5) รถบรรทุกเฉพาะกิจ	จำนวน 25 คัน
(6) รถบรรทุกวัตถุอันตราย	จำนวน 17 คัน
(7) รถกระบะบรรทุกและรถพ่วง	จำนวน 166 คัน
(8) รถตู้บรรทุกและรถพ่วง	จำนวน 2 คัน
(9) รถลากจูงและรถกึ่งพ่วง	จำนวน 181 คัน
(10) รถลากจูงและรถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาว	จำนวน 3 คัน
(11) รถบรรทุกของเหลวและรถพ่วง	จำนวน 3 คัน
(12) รถบรรทุกเฉพาะกิจและรถพ่วง	จำนวน 4 คัน



รูปที่ 8 ลักษณะรถบรรทุกสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

## 2. สรุปผลและข้อเสนอแนะ

### 2.1 สรุปผล

จากสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่มาจากรถบรรทุกในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 พบว่าการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุรถบรรทุกเป็นต้นเหตุสำคัญ ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมาจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ ได้แก่ การขับรถตามหลังในระยะกระชั้นชิด การขับติดต่อกันเป็นเวลานานเป็นผลทำให้ร่างกายอ่อนเพลียหรือหลับใหล การขับเร็ว การเปลี่ยนช่องทางเดินรถในระยะกระชั้นชิด การขับรถประมาท ตลอดจนการไม่ใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยของคู่กรณี เพื่อลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย

และการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น โดยช่วงเวลาที่เกิดเหตุมากที่สุดมักจะอยู่ในช่วงเวลาเวลากลางคืนระหว่าง 16.01-08.00 น. มากกว่าในช่วงเวลากลางวัน 08.01-16.00 น. คิดเป็นร้อยละ 32.94 โดยเฉพาะช่วงเวลาที่เกิดเหตุมากที่สุดคือช่วงเวลา 04.01-08.00 น. อีกทั้งรถคูเปอร์ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ (รถเก๋ง รถตู้ รถปิคอัพ) รถจักรยานยนต์ ไม่มีคูเปอร์ และมีคูเปอร์มากกว่าหนึ่งคัน เรียงตามลำดับ ซึ่งหากพบว่าคูเปอร์เป็นรถจักรยานยนต์เมื่อใด มักจะมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสเสมอ และเป็นที่น่าสังเกตเสมอว่ามักเป็นการชนท้ายรถบรรทุกที่จอดอยู่ไหล่ทาง ซึ่งอาจจอดเสียหรือจอดไหล่ทางเพื่อนอนพักก็ตาม หรือแม้แต่คูเปอร์เป็นรถยนต์ (รถเก๋ง รถตู้ รถปิคอัพ) ก็จะมีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บรุนแรงเป็นจำนวนมากเช่นกัน เนื่องจากขนาดและน้ำหนักของรถบรรทุก ที่มักจะส่งเสริมให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีความรุนแรงที่สูงขึ้นไม่ว่าจะมีคูเปอร์หรือไม่มีคูเปอร์ก็ตาม

ทั้งนี้ ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกกรมการขนส่งทางบกได้มีมาตรการโดยได้ออกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะ สี ขนาด จำนวน และตำแหน่งการติดตั้ง รวมทั้งประเภทและลักษณะของรถที่ต้องมีอุปกรณ์หรือแผ่นสะท้อนแสง พ.ศ. 2560 ประกาศ ณ วันที่ 22 มีนาคม 2560 กำหนดให้รถบรรทุกต้องติดตั้งแผ่นสะท้อนแสงตามมาตรฐาน UN R104 ที่ด้านข้างและด้านท้ายของรถ โดยเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561 และมีผลโดยสมบูรณ์ในปี พ.ศ. 2562 และมีมาตรการในการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าของประเทศไทยพัฒนาศักยภาพการประกอบการขนส่งโดยมีการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก หรือมาตรฐาน Q Mark เพื่อเป็นเครื่องมือในการพัฒนา สนับสนุน และส่งเสริมระบบการขนส่งสินค้าทางถนน ให้มีคุณภาพได้มาตรฐานสอดคล้องกับความต้องการของภาคอุตสาหกรรม ลดต้นทุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่ง และลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวม ซึ่งจะส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark จะต้องมีระบบการทำงานที่มีความปลอดภัยทุกเที่ยวการขนส่ง ยานพาหนะมีการดูแลบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ พนักงานขับรถมีทักษะและความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ นอกจากนี้ประโยชน์ในการประกอบธุรกิจแล้วยังลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งทำให้ระบบโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพในการเติบโตที่เหมาะสม

พร้อมทั้งได้มีการกำชับสำนักงานขนส่งจังหวัดเพื่อให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังสำหรับรถที่มีการจอดบนไหล่ทาง โดยหากรถคันใดมีการจอดจะต้องมีการติดตั้งเครื่องหมายหรือสัญญาณให้รถคันอื่นสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน เพื่อให้เป็นไปตามที่ประกาศกำหนด นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบกได้มีการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอยู่เสมอ อาทิ การออกหน่วยเคลื่อนที่ตรวจจับความเร็วของรถบรรทุก การควบคุม กำกับดูแล การบริหารจัดการเดินรถอย่างปลอดภัยตามโครงการ “มั่นใจทั่วไทย รถใช้ GPS” อีกทั้ง หากเป็นช่วงเทศกาลปีใหม่หรือสงกรานต์จะมีมาตรการเข้มข้นเพิ่มเติมอีก เช่น กิจกรรม “ตรวจรถก่อนใช้เดินทางปลอดภัย” การขอความร่วมมือผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่หลีกเลี่ยงการขนส่งหรือใช้งานในช่วงเทศกาล เป็นต้น

ซึ่งจากมาตรการดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าจำนวนการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 มีแนวโน้มลดลงเมื่อเทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ.2562 และปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 และการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลากลางคืนในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ก็มีแนวโน้มลดลงจากปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 และปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 อีกด้วย



## 2.2 แนวทาง/ข้อเสนอแนะ

- (1) ส่งเสริมให้มี Transport Safety Manager (TSM) การจัดการความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่ง มีบทบาทในการควบคุม กำกับ ดูแล บริหารจัดการเดินรถอย่างมีประสิทธิภาพและรับผิดชอบต่อสังคม
  - (2) ให้ประชาสัมพันธ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย ตี๋ไม่ขับ ไม่ขับเร็ว รวมถึงผู้ขับรถและผู้โดยสารต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่มีการเดินทาง
  - (3) กำชับผู้ขับรถไม่ให้มีการขับรถเกินชั่วโมงทำงาน เพื่อป้องกันการหลับใน ไม่ขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และไม่จอดรถบนไหล่ทาง หากมีความจำเป็นต้องจอดต้องจัดให้มีอุปกรณ์หรือเครื่องหมายเตือนเพื่อให้รถคันอื่นมองเห็นได้
  - (4) ควรรณรงค์ปลูกฝังวินัยจราจร จิตสำนึกความปลอดภัยให้กับเยาวชน เพื่อปลูกฝัง สร้างวินัยจราจรให้มีความปลอดภัย
  - (5) ควรเร่งรัดการติดตั้งและมาตรฐานความปลอดภัยของอุปกรณ์ป้องกันการชนท้ายของรถบรรทุก เพื่อเป็นการลดอันตรายที่เกิดขึ้น
  - (6) ควรมีมาตรการในการควบคุม ตรวจสอบแผ่นสะท้อนแสงบนรถบรรทุกที่ผ่านการใช้งานแล้วให้ยังคงเป็นไปตามมาตรฐานหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
  - (7) ควรปรับปรุงหลักสูตรการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ โดยเน้นเนื้อหาเฉพาะด้านสำหรับการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ
  - (8) ควรเผยแพร่ประชาสัมพันธ์สื่อความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง
-