

**รายงานสรุปอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ**  
**ประจำเดือนตุลาคม พ.ศ. 2562**  
(ระหว่างวันที่ 1 - 31 ตุลาคม 2562)

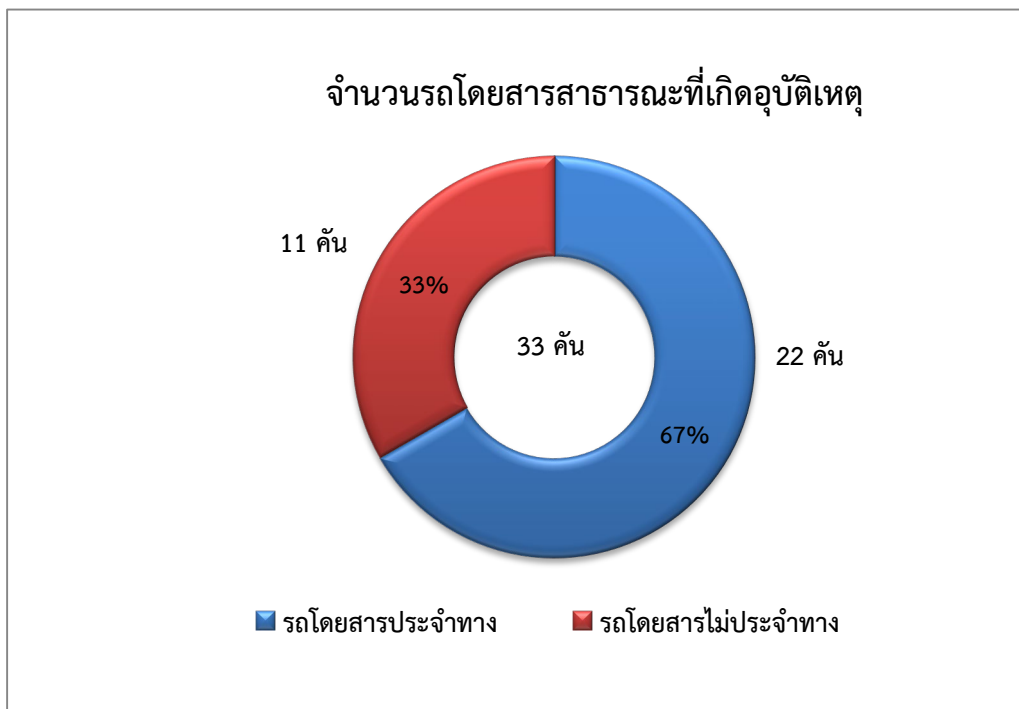
รายงานอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ เป็นการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่ได้รับการรายงานจากสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1-5 และสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นกรณีการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือที่ได้รับความสนใจจากสาธารณชนเป็นสำคัญ ซึ่งกลุ่มแผนงานความปลอดภัยสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก ได้รวบรวมข้อมูลจากการรายงานอุบัติเหตุผ่านทางแอปพลิเคชัน Line และโปรแกรมระบบรายงานอุบัติเหตุ <http://apps.dlt.go.th/Accident/> โดยสามารถสรุปอุบัติเหตุประจำเดือนตุลาคม ระหว่างวันที่ 1 - 31 ตุลาคม 2562

**1. อุบัติหารรถโดยสารสาธารณะ ระหว่างวันที่ 1 - 31 ตุลาคม 2562**

จากการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ระหว่างวันที่ 1-31 ตุลาคม 2562 พบว่าจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะมีจำนวนทั้งสิ้น 33 ครั้ง ซึ่งสามารถสรุปรายละเอียดการเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้

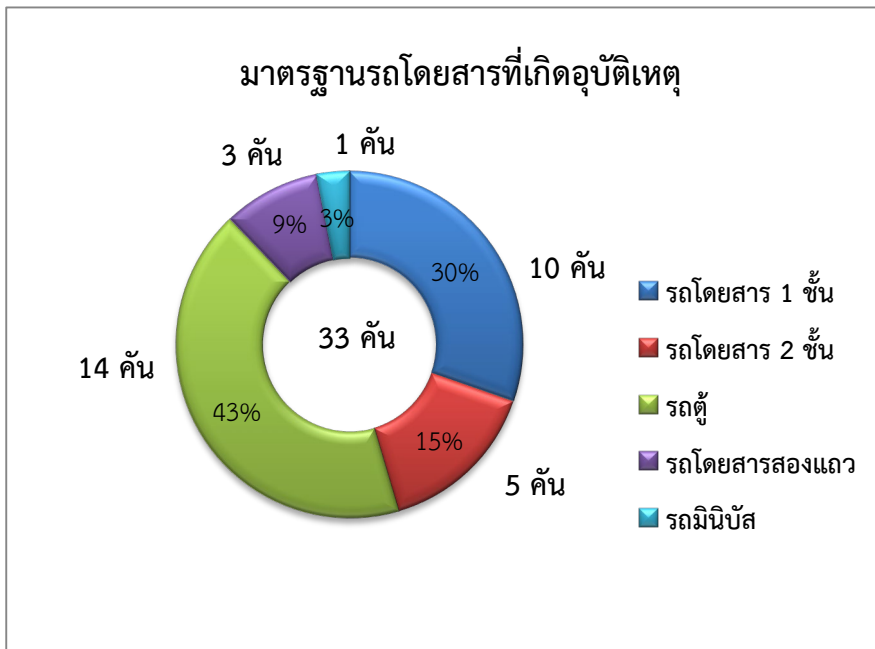
**1.1 จำนวนอุบัติเหตุแบ่งตามประเภทการขนส่ง ดังนี้**

- รถโดยสารประจำทาง จำนวน 22 ครั้ง มีรถเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 22 คัน (คิดเป็นร้อยละ 67)
- รถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน 11 ครั้ง มีรถเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 11 คัน (คิดเป็นร้อยละ 33)

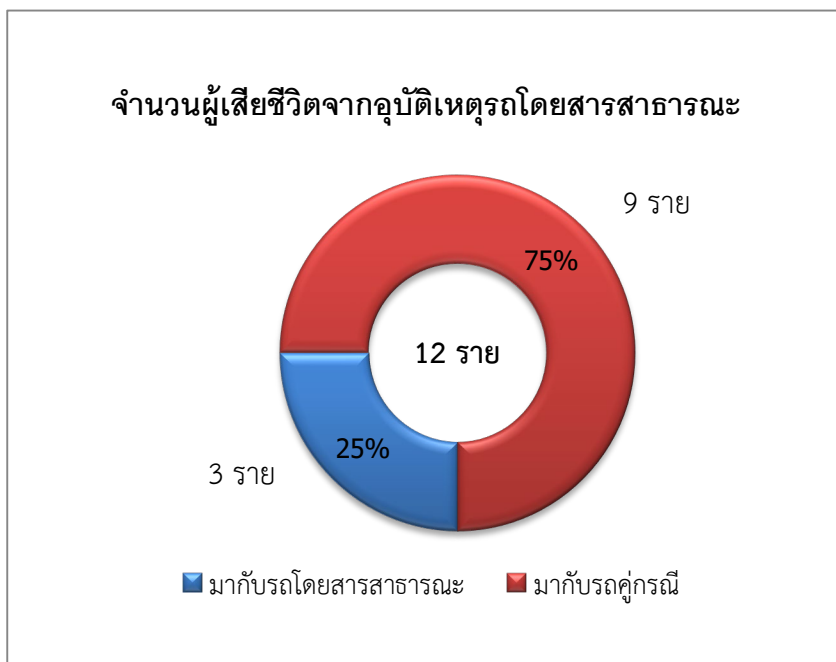


### 1.2 จำนวนอุบัติเหตุแบ่งตามมาตรฐานรถ ดังนี้

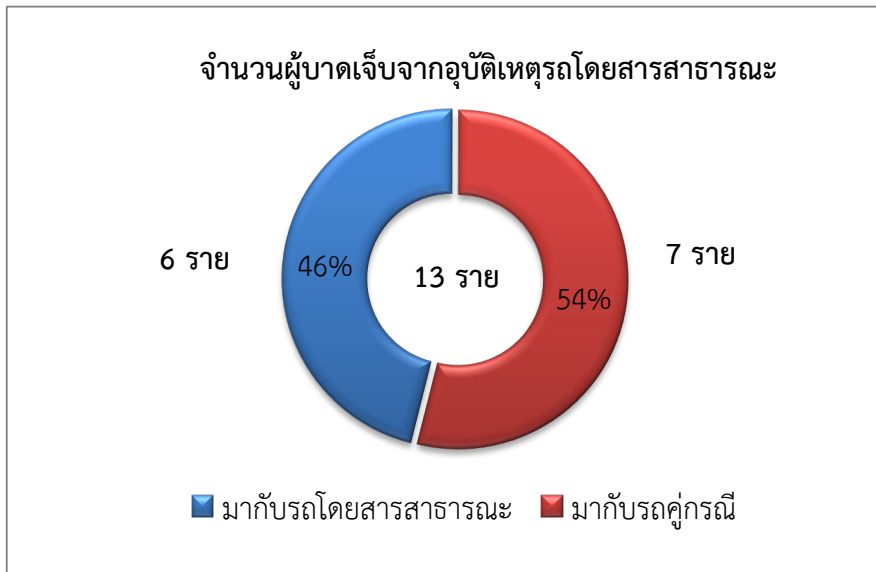
- รถโดยสาร 1 ชั้น จำนวน 10 คัน (ร้อยละ 30)
- รถโดยสาร 2 ชั้น จำนวน 5 คัน (ร้อยละ 15)
- รถตู้โดยสาร จำนวน 14 คัน (ร้อยละ 43)
- รถโดยสารสองแถว จำนวน 3 คัน (ร้อยละ 9)
- รถมินิบัส จำนวน 1 คัน (ร้อยละ 3)



### 1.3 จำนวนผู้เสียชีวิต ทั้งหมด 12 ราย (เป็นผู้เสียชีวิตที่มากับรถโดยสาร จำนวน 3 ราย และมากับรถคู่กรณี จำนวน 9 ราย)



1.4 จำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมด 13 ราย (เป็นผู้บาดเจ็บที่มากับรถโดยสารจำนวน 6 ราย และมากับรถคู่อร์ณีจำนวน 7 ราย



2. จำนวนต้นเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ

สำหรับเดือนตุลาคม 2562 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุต้นเหตุจากรถโดยสารมีมากกว่าต้นเหตุจากคู่อร์ณี โดยต้นเหตุจากรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 23 ครั้ง และต้นเหตุจากคู่อร์ณี จำนวน 10 ครั้ง สำหรับผู้เสียชีวิต ต้นเหตุจากรถโดยสาร มีจำนวน 7 ราย และต้นเหตุจากคู่อร์ณี เสียชีวิตจำนวน 5 ราย ส่วนต้นเหตุจากรถโดยสารมีผู้บาดเจ็บ จำนวน 6 ราย และผู้บาดเจ็บจากรถคู่อร์ณีเป็นต้นเหตุ จำนวน 7 ราย รายละเอียดแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 : จำนวนต้นเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ

ยอดสะสม 1 – 31 ต.ค. 62	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้เสียชีวิต (ราย)	ผู้บาดเจ็บ (ราย)
	33	12	13
ต้นเหตุจากรถโดยสาร	23	7	6
ต้นเหตุจากคู่อร์ณี	10	5	7

หมายเหตุ : กรณีจำนวนผู้บาดเจ็บนับเฉพาะบาดเจ็บสาหัส หรือ admit เข้าโรงพยาบาล

3. ข้อมูลช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ

จากการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยแบ่งเป็นช่วงระยะเวลาการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า จำนวนการเกิดอุบัติเหตุในเดือนตุลาคม 2562 ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ช่วงระยะเวลาตั้งแต่ 12.01 – 16.00 น. จำนวน 12 ครั้ง รองลงมา คือ ช่วงเวลา 04.01- 20.00 น. จำนวน 8 ครั้ง รายละเอียด ดังตารางที่ 1.2

ตารางที่ 1.2 : สรุปการเกิดอุบัติเหตุโดยสาเหตุตามช่วงเวลา

กลางวัน	17	ครึ่ง
08.01 – 12.00 น.	5	ครึ่ง
12.01 – 16.00 น.	12	ครึ่ง
กลางคืน	16	ครึ่ง
16.01 – 20.00 น.	4	ครึ่ง
20.01 – 00.00 น.	2	ครึ่ง
00.01 – 04.00 น.	2	ครึ่ง
04.01 – 08.00 น.	8	ครึ่ง

#### 4. สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุโดยสาเหตุส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่รวมทั้งสิ้น 29 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 87.88 ของสาเหตุอุบัติเหตุโดยสาเหตุทั้งหมด ส่วนใหญ่พฤติกรรมผู้ขับขี่มีสาเหตุมาจาก ประมาท ขับย้อนศร ขับรถตามหลังกระชั้นชิด เป็นต้น ส่วนสาเหตุจากยานพาหนะ มีจำนวน 3 ครั้ง (คิดเป็น ร้อยละ 9.09) และสาเหตุของอุบัติเหตุที่มาจากสภาพแวดล้อม เกิดจากฝนตกถนนลื่น จำนวน 1 ครั้ง (คิดเป็น ร้อยละ 3.03) รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.3

ตารางที่ 1.3 สาเหตุของอุบัติเหตุโดยสาเหตุ

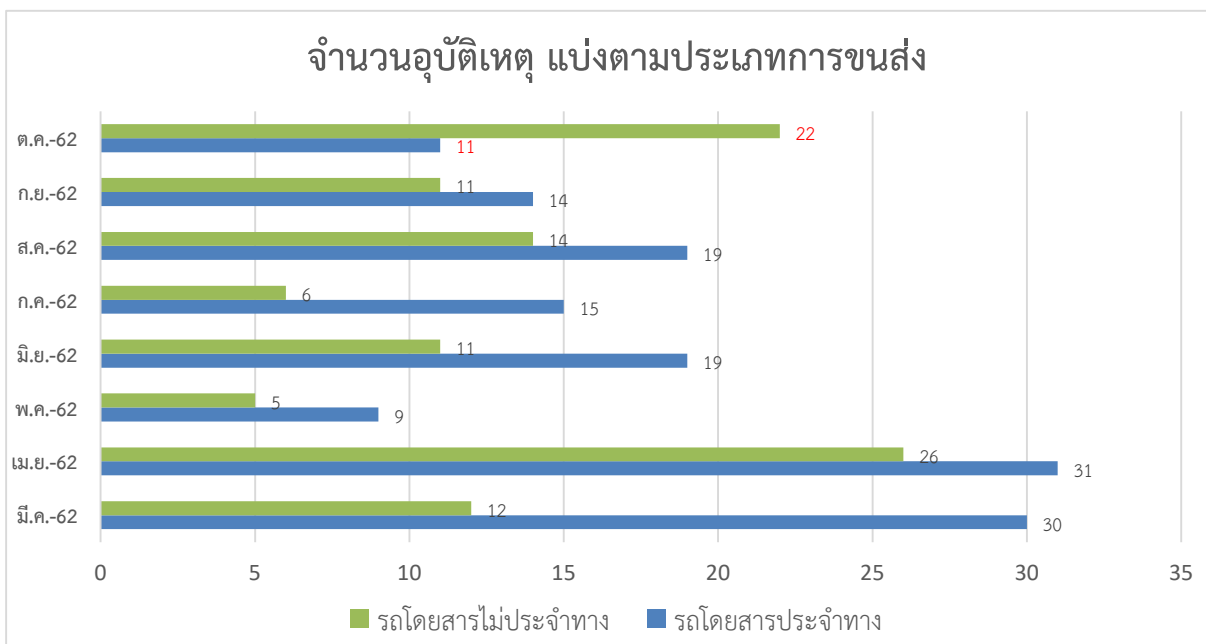
สาเหตุของอุบัติเหตุที่มาจาก พฤติกรรมของผู้ขับขี่	รถคันเหตุ		
	รถโดยสารสาธารณะ	รถคู่อุบัติเหตุ	รวม
- ขับรถด้วยความเร็ว	2	1	3
- ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด	3	-	3
- ขับรถตามหลังในระยะกระชั้นชิด	2	2	4
- ขับแข่งอย่างผิดกฎหมาย/แข่งในที่คับขัน	1	-	1
- ทำกิจกรรมอื่นในขณะที่ขับรถ	1	-	1
- ขับล้าเข้าไปในช่องทางฝั่งตรงข้าม	1	-	1
- ขับล้าเข้าไปในช่องทางฝั่งตรงข้าม	1	-	1
- ขับย้อนศร	1	3	4
- ประมาท	5	2	7
- จอดไหล่ทางล้า/จอดไม่ให้เครื่องหมายหรือสัญญาณ	1	1	2
- สุขภาพร่างกายผู้ขับรถ	1	-	1
- ไม่ชำนาญเส้นทาง	1	-	1
<b>รวม</b>	<b>20</b>	<b>9</b>	<b>29</b>

สาเหตุของอุบัติเหตุที่มาจาก	รถต้นเหตุ		
	รถโดยสารสาธารณะ	รถคู่อุบัติเหตุ	รวม
<b>ยานพาหนะ</b>			
- อุปกรณ์ส่วนควบอื่นๆ ชำรุด	1	-	1
- ระบบคั่นส่งคั่นชักชำรุด/ระบบพวงมาลัยชำรุด	1	-	1
- สภาพยางชำรุด	1	-	1
<b>รวม</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>3</b>
<b>สภาพแวดล้อม</b>			
- ฝนตกถนนลื่น		1	1
<b>รวม</b>		<b>1</b>	<b>1</b>
<b>รวมสาเหตุทั้ง 3 ประเภท</b>	<b>23</b>	<b>10</b>	<b>33</b>

### 5. เปรียบเทียบอัตราการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสีย

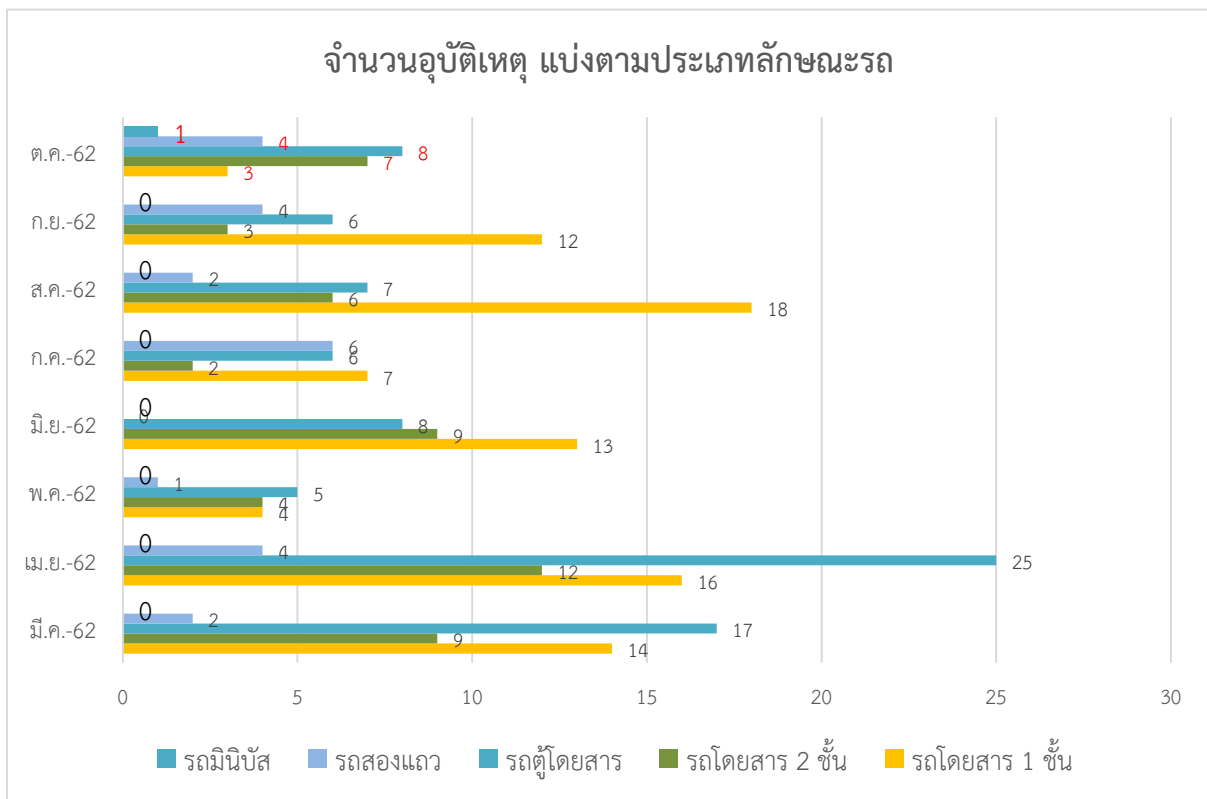
#### แบ่งตามประเภทการขนส่ง(คัน)

ประเภทการขนส่ง	มี.ค.-62	เม.ย.-62	พ.ค.-62	มิ.ย.-62	ก.ค.-62	ส.ค.-62	ก.ย.-62	ต.ค.-62	รวม
รถโดยสารประจำทาง	30	31	9	19	15	19	14	11	148
รถโดยสารไม่ประจำทาง	12	26	5	11	6	14	11	22	107
<b>รวม</b>	<b>42</b>	<b>57</b>	<b>14</b>	<b>30</b>	<b>21</b>	<b>33</b>	<b>25</b>	<b>33</b>	<b>255</b>



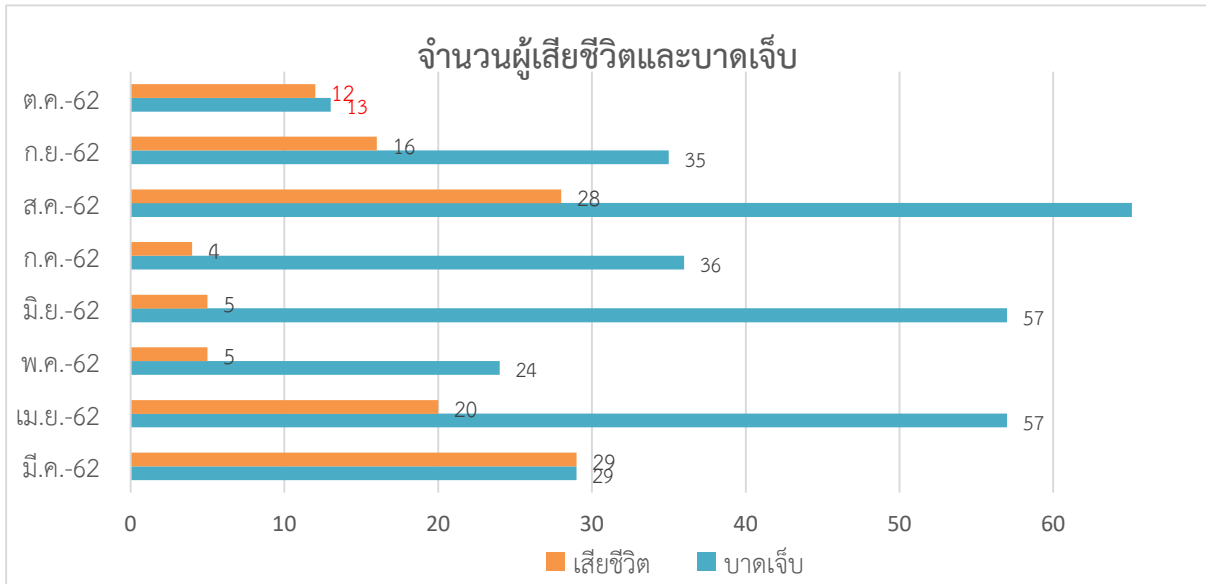
แบ่งตามลักษณะรถ (คัน)

ลักษณะรถ	มี.ค.-62	เม.ย.-62	พ.ค.-62	มิ.ย.-62	ก.ค.-62	ส.ค.-62	ก.ย.-62	ต.ค.-62	รวม
รถโดยสาร 1 ชั้น	14	16	4	13	7	18	12	3	87
รถโดยสาร 2 ชั้น	9	12	4	9	2	6	3	7	52
รถตู้โดยสาร	17	25	5	8	6	7	6	8	82
รถสองแถว	2	4	1	0	6	2	4	4	23
รถมินิบัส	-	-	-	-	-	-	-	1	1
รวม	42	57	14	30	21	33	25	23	245



ความสูญเสีย

ความสูญเสีย	มี.ค.-62	เม.ย.-62	พ.ค.-62	มิ.ย.-62	ก.ค.-62	ส.ค.-62	ก.ย.-62	ต.ค.-62	รวม
เสียชีวิต	29	20	5	5	4	28	16	12	119
บาดเจ็บ	29	57	24	57	36	66	35	13	317



### 7. ข้อเสนอแนะ และแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

1. เข้มงวดกวดขันให้ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขประกอบการขนส่ง และกฎกระทรวงว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง อย่างเคร่งครัด และใช้มาตรการลงโทษขั้นสูงสุดในกรณีเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากการประมาทหรือละเลยไม่ควบคุมกำกับดูแลอย่างเข้มงวด รวมทั้งนำประวัติการกระทำความผิดไปประกอบการพิจารณาต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วย (สนส.กำหนดเป็นมาตรการในการต่ออายุใบอนุญาตฯ)

2. เร่งรัดการกำหนดให้รถโดยสารขนาดใหญ่ต้องมีการติดตั้งระบบเบรกป้องกันล้อล็อก (Anti-Lock Braking System : ABS) เพื่อป้องกันรถลื่นไถลเวลาเหยียบเบรกกะทันหันและรุนแรง ควบคู่ไปกับการให้ความรู้ในการใช้เบรก ABS อย่างถูกต้อง

3. ควรมีการสุ่มตรวจประเมิน (Audit) ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารไม่ประจำทางให้ดำเนินการตามเงื่อนไขประกอบการ และเร่งรัดออกกฎระเบียบให้ผู้ประกอบการต้องมีผู้จัดการด้านความปลอดภัย หรือ Transport Safety Manager เป็นผู้ควบคุมดูแลด้านความปลอดภัยเส้นทางรถ ตัวรถ และพนักงานขับรถ ให้ปฏิบัติหน้าที่อย่างปลอดภัย ในทุกขั้นตอนที่เกี่ยวข้อง

4. บังคับใช้ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถโดยสารขนาดใหญ่ ซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้มีประกาศไปแล้ว ได้แก่ การทดสอบความแข็งแรงของโครงสร้างที่นั่งและจุดยึด ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อ 1 มกราคม 2563 และการทดสอบความแข็งแรงของโครงสร้างรถโดยสาร ซึ่งมีผลบังคับใช้วันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป

5. การรณรงค์และจำกัดการขับขี่สำหรับเด็กและเยาวชนที่อายุยังไม่ถึงเกณฑ์ โดยการใช้สื่อที่สามารถเข้าถึง และสร้างการตระหนักรับรู้อย่างต่อเนื่อง สร้างความเข้าใจในด้านความปลอดภัย

-----