

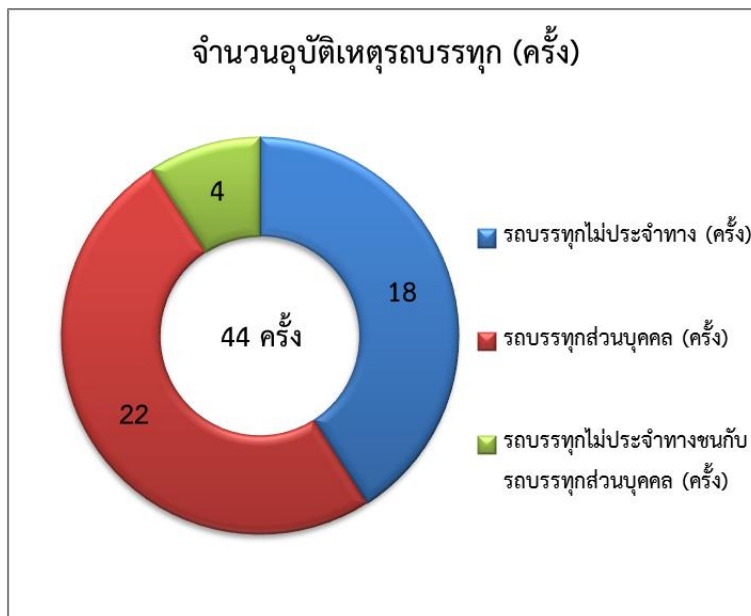
รายงานสรุปอุบัติเหตุรถบรรทุก

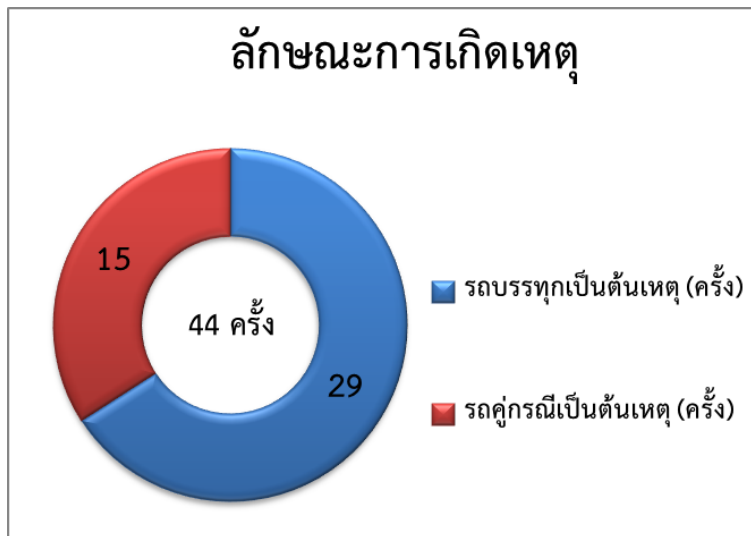
ประจำเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564

(ระหว่างวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 ถึง 30 พฤศจิกายน 2564)

รายงานอุบัติเหตุรถบรรทุก เป็นการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่ได้รับการรายงานจากสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1-5 และสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ โดยกลุ่มแผนงานความปลอดภัย สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก ได้รวบรวมข้อมูลจากการรายงานอุบัติเหตุผ่านทางแอปพลิเคชัน Line หรือโปรแกรมระบบรายงานอุบัติเหตุ <http://apps.dlt.go.th/Accident/> โดยสามารถสรุปอุบัติเหตุประจำเดือนพฤศจิกายน ระหว่างวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 ถึง 30 พฤศจิกายน 2564 มีรายละเอียด ดังนี้

1. จำนวนอุบัติเหตุรถบรรทุก พบว่าเกิดอุบัติเหตุกับรถบรรทุก รวมทั้งสิ้น 44 ครั้ง แบ่งเป็นอุบัติเหตุรถบรรทุกไม่ประจำทาง จำนวน 18 ครั้ง รถบรรทุกส่วนบุคคล จำนวน 22 ครั้ง และเป็นกรณีรถบรรทุกไม่ประจำทางชนกับรถบรรทุกส่วนบุคคล จำนวน 4 ครั้ง ซึ่งต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากรถบรรทุก จำนวน 29 ครั้ง และเกิดจากรถคู่กรณี จำนวน 15 ครั้ง





2. ประเภทรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ จากการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ ประจำเดือนพฤศจิกายน 2564 ลักษณะรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ จำแนกได้ดังนี้

(1) รถกระบะบรรทุก	จำนวน 16 คัน
(2) รถตู้บรรทุก	จำนวน 5 คัน
(3) รถบรรทุกของเหลว	จำนวน 0 คัน
(4) รถบรรทุกวัตถุอันตราย	จำนวน 0 คัน
(5) รถบรรทุกเฉพาะกิจ	จำนวน 4 คัน
(6) รถพ่วง	จำนวน 0 คัน
(7) รถกึ่งพ่วง	จำนวน 0 คัน
(8) รถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาว	จำนวน 0 คัน
(9) รถลากจูง	จำนวน 0 คัน
(10) รถกระบะบรรทุกและรถพ่วง	จำนวน 13 คัน
(11) รถตู้บรรทุกและรถพ่วง	จำนวน 0 คัน
(12) รถบรรทุกของเหลวและรถพ่วง	จำนวน 0 คัน
(13) รถบรรทุกวัตถุอันตรายและรถพ่วง	จำนวน 0 คัน
(14) รถบรรทุกเฉพาะกิจและรถพ่วง	จำนวน 0 คัน
(15) รถลากจูงและรถกึ่งพ่วง	จำนวน 15 คัน
(16) รถลากจูงและรถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาว	จำนวน 0 คัน

หมายเหตุ รถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่เกิดอุบัติเหตุ

- | | | |
|--|-------|-------|
| (1) รถกึ่งพ่วงบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ (ขนาดปกติ) | จำนวน | 2 คัน |
| (2) รถกึ่งพ่วงบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ (HIGH CUBE) | จำนวน | 0 คัน |

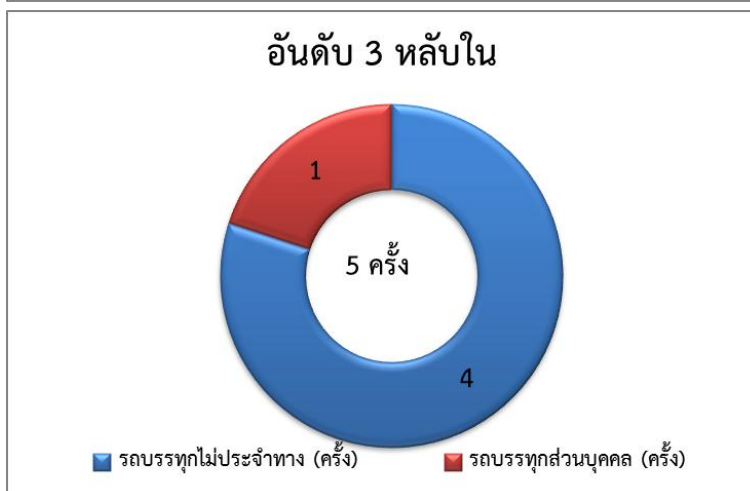
3. จำนวนรถต้นเหตุที่เกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุก พบว่าการเกิดอุบัติเหตุที่มีรถบรรทุกเป็นต้นเหตุมากกว่าการเกิดอุบัติเหตุจากรถคู่กรณี ซึ่งรถบรรทุกที่เกิดเหตุมีจำนวน 29 ครั้ง (ร้อยละ 65.91) และสาเหตุที่เกิดจากรถคู่กรณีเป็นต้นเหตุมีจำนวน 15 ครั้ง (ร้อยละ 34.09) ซึ่งมีผู้เสียชีวิตที่โดยสารมากับรถบรรทุกมีจำนวน 5 ราย (ร้อยละ 15.15) และผู้เสียชีวิตที่โดยสารมากับรถคู่กรณีมีจำนวน 28 ราย (ร้อยละ 84.85) ได้แก่ ผู้ที่มากับรถจักรยานยนต์ จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 57.14) ผู้ที่มากับรถเก๋ง จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 28.57) ผู้ที่มากับรถปิคอัพ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 7.14) ผู้ที่มากับรถบรรทุก จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.57) และคนเดินเท้า จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.57) ส่วนผู้ได้รับบาดเจ็บที่โดยสารมากับรถบรรทุกมีจำนวน 4 ราย (ร้อยละ 22.22) และผู้ได้รับบาดเจ็บที่โดยสารมากับรถคู่กรณีมีจำนวน 14 ราย (ร้อยละ 77.78)

ยอดสะสม 1-30 พ.ย.64	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้เสียชีวิต (ราย)	ผู้บาดเจ็บ (ราย)
	44	33	18
รถบรรทุก	29	5	4
รถคู่กรณี	15	28	14

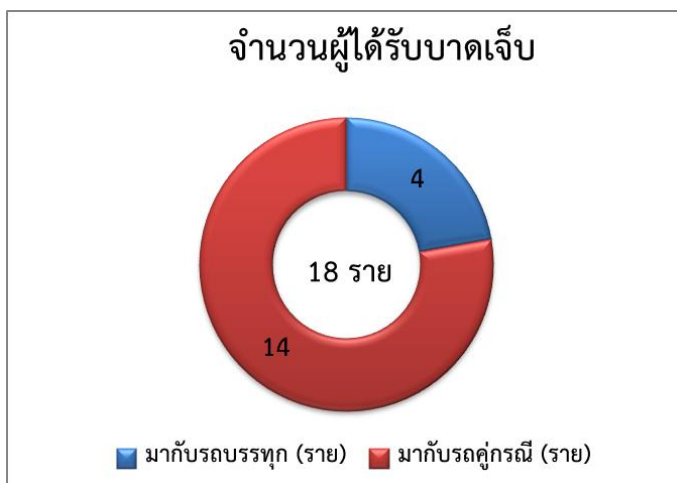
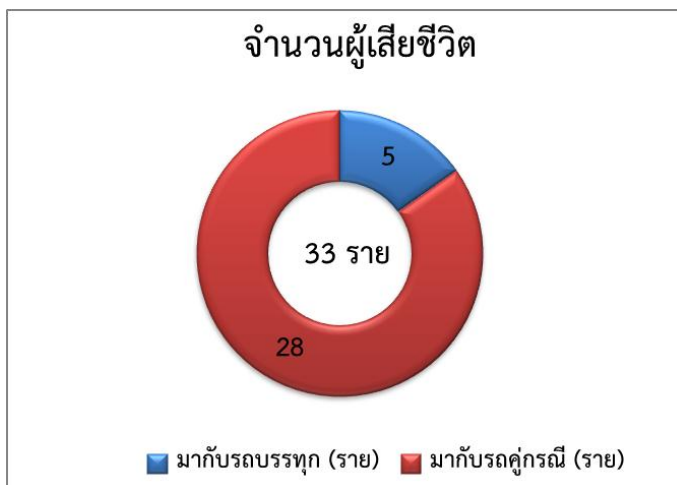
4. ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงเวลาที่เกิดเหตุมากที่สุดคือช่วงเวลาระหว่าง 12.01-16.00 น. รองลงมาคือช่วงเวลาระหว่าง 04.01-08.00 น. และช่วงเวลาระหว่าง 16.01-20.00 น.

ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุก	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)
กลางวัน	
08.01-12.00 น.	6
12.01-16.00 น.	11
กลางคืน	
16.01-20.00 น.	9
20.01-00.00 น.	5
00.01-04.00 น.	4
04.01-08.00 น.	9

5. สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับรถบรรทุก จำนวน 27 ครั้ง ซึ่งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุอันดับแรก ได้แก่ ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด จำนวน 8 ครั้ง อันดับสอง ได้แก่ ขับรถเร็ว จำนวน 6 ครั้ง และอันดับสาม ได้แก่ หลับใน จำนวน 5 ครั้ง ส่วนสาเหตุอุบัติเหตุที่มาจากข้อบกพร่องของตัวรถ จำนวน 2 ครั้ง ได้แก่ สภาพยางชำรุด จำนวน 1 ครั้ง และอุปกรณ์ส่วนควบอื่นๆ ชำรุด จำนวน 1 ครั้ง



6. ความเสียหายของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่ามีผู้เสียชีวิตรวม 33 ราย เป็นผู้เสียชีวิตที่มากับรถบรรทุกจำนวน 5 ราย และเป็นผู้เสียชีวิตที่มากับรถคู่อรณี จำนวน 28 ราย หากพิจารณาความรุนแรงของอุบัติเหตุจากอัตราการเสียชีวิตต่ออุบัติเหตุหนึ่งครั้งเท่ากับ 0.75 คน ส่วนจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บรวม จำนวน 18 ราย เป็นผู้ได้รับบาดเจ็บที่มากับรถบรรทุกจำนวน 4 ราย และเป็นผู้ได้รับบาดเจ็บที่มากับรถคู่อรณี จำนวน 14 ราย สำหรับอุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากที่สุด คือ กรณีเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2564 เวลา 13.37 น. บริเวณถนนลำลูกกา-คลอง 16 ตำบลลำไทร อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี รถบรรทุกกึ่งพ่วง (53-0130, 53-0084 กรุงเทพฯ) เดินทางมาจากคลอง 15 เมื่อมาถึงที่เกิดเหตุได้เลี้ยวซ้ายเพื่อจะเข้าไปบรรทุกแก่งแบรีเออร์ ทำให้เฉี่ยวชนรถจักรยานยนต์ วจบ 823 กรุงเทพฯ ที่ขับอยู่ด้านซ้าย เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต จำนวน 3 ราย และบาดเจ็บ จำนวน 1 ราย และกรณีเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2564 เวลา 17.49 น. บริเวณทางหลวงหมายเลข 202 สุวรรณภูมิ-พนมไพร ตำบลหัวช้าง อำเภอสวรรณภูมิ จังหวัดร้อยเอ็ด รถบรรทุกพ่วง (83-3805, 83-3806 นครสวรรค์) บรรทุกข้าวเปลือก ขับมุ่งหน้าอำเภอสวรรณภูมิ เมื่อถึงจุดเกิดเหตุ เป็นช่วงถนนกำลังก่อสร้างปรับปรุงจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ได้มีรถเก๋ง กง 2842 ยโสธร ที่ขับมาจากถนน 4 ช่องจราจร เข้าสู่ถนน 2 ช่องจราจรได้เสียหลักเฉี่ยวชนกับรถบรรทุกพ่วงที่ขับสวนทางมา เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต จำนวน 3 ราย และบาดเจ็บ จำนวน 1 ราย



7. ข้อเสนอแนะ และแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

7.1 ส่งเสริมให้มี Transport Safety Manager (TSM) การจัดการความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่ง มีบทบาทในการควบคุม กำกับ ดูแล บริหารจัดการเดินรถอย่างมีประสิทธิภาพและรับผิดชอบต่อสังคม

7.2 ให้ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับรถบรรทุกคำนึงถึงความปลอดภัย โดยการไม่ดื่มสุรา ไม่ขับรถเร็ว และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดความปลอดภัยทุกครั้งที่ขับรถ

7.3 ควบคุมดูแลผู้ขับรถไม่ให้มีการขับรถเกินชั่วโมงทำงาน เพื่อป้องกันการหลับใน และไม่ให้ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

7.4 ควบคุมดูแลผู้ขับรถไม่ให้จอดรถบนไหล่ทาง หากมีความจำเป็น ต้องจัดให้มีอุปกรณ์หรือเครื่องหมายเตือน เพื่อให้รถคันอื่นสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน และบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

7.5 ควรเร่งรัดการติดตั้งและมาตรฐานความปลอดภัยของอุปกรณ์ป้องกันการชนท้ายของรถบรรทุก เพื่อเป็นการลดอันตรายที่เกิดขึ้น

7.6 ควรมีมาตรการในการควบคุม ตรวจสอบแผ่นสะท้อนแสงบนรถบรรทุกที่ผ่านการใช้งานแล้ว ให้ยังคงเป็นไปตามมาตรฐานหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

7.7 ควรปรับปรุงหลักสูตรการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถบรรทุก โดยเน้นเนื้อหาเฉพาะด้านสำหรับการขับรถบรรทุกที่มีความจำเป็นต้องใช้ในการปฏิบัติงาน

7.8 ควรเผยแพร่ประชาสัมพันธ์สื่อความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง

7.9 ให้เพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบสภาพรถบรรทุก ทั้งในส่วนของสำนักงานขนส่ง สถานตรวจสอบรถเอกชน (ตรอ.) และสถานติดตั้ง ตรวจสอบและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง เพื่อให้รถเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

7.10 ให้ผู้ประกอบการขนส่งหมั่นดูแลและบำรุงรักษาและเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถให้มีความพร้อมต่อการใช้งานอย่างสม่ำเสมอ

7.11 ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่ง และพนักงานขับรถบรรทุก มีความรู้ด้านความปลอดภัยและวิธีแก้ไขสถานการณ์เมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินขึ้น ซึ่งจะสามารถช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่จะนำมาซึ่งความสูญเสียต่อร่างกาย และทรัพย์สินได้
