



สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
กรมการขนส่งทางบก

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

โครงการศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ในประเทศไทย

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
เมษายน 2563



บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

โครงการศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ในประเทศไทย

หลักการและเหตุผล

เป็นที่ทราบกันดีว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศไทย จากข้อมูลบูรณาการ 3 ฐาน (กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด) พบว่า ปี พ.ศ. 2559 มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยมากกว่า 21,000 คน ส่งผลให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาลต่อประเทศไทย เนื่องจากผู้ที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นประชากรในกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงาน จากรายงานสถิติอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2559 มูลนิธิไทยโรดส์ พบว่าประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ จักรยานยนต์ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล และมีรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 3 ของประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด และเมื่อใด ก็ตามที่มีรถบรรทุกมาเกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ จะพบว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บรุนแรงเป็นจำนวนมาก เนื่องจากขนาดและน้ำหนักของรถบรรทุก ที่มีจะส่งเสริมให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีความรุนแรงที่สูงขึ้น (ข้อมูลกรมการขนส่งทางบก จำนวนรถบรรทุกที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 พฤศจิกายน 2561 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,120,209 คัน แบ่งเป็นรถบรรทุกไม่ประจำทางจำนวน 314,681 คัน และรถบรรทุกส่วนบุคคลจำนวน 805,528 คัน) และจากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกที่จัดเก็บโดยกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2558 – 2560 มีอุบัติเหตุจำนวน 1,781 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตจำนวน 1,228 ราย และมีผู้ได้รับบาดเจ็บ 3,906 ราย

ในปี พ.ศ. 2561 ที่ผ่านมา กลุ่มแผนงานความปลอดภัย สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบกได้มีการพัฒนาระบบรายงานอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก ซึ่งได้มีการเก็บและบันทึกข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุในหลายปัจจัย รวมถึงได้มีการจัดทำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุ โดยมีการสรุปภาพรวมของการเกิดอุบัติเหตุ จำแนกเป็นจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ แยกรายเดือนและรายปี มีการแยกประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุเป็นรถประเภทต่างๆ รวมถึงประเภทของรถคู่กรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ช่วงเวลาที่มักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในภาพรวม อย่างไรก็ตาม ข้อมูลในระบบรายงานอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกที่ได้รับการพัฒนาขึ้นมา นั้น ยังคงมีข้อมูลที่สำคัญและเป็นประโยชน์ อย่างมากในการวิเคราะห์หาสาเหตุของอุบัติเหตุในมิติอื่นได้ นอกจากนี้ในหน่วยงานอื่นๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับการทำงานด้านอุบัติเหตุ ก็ได้มีการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถบรรทุกเช่นเดียวกัน เช่น ฐานข้อมูลอุบัติเหตุของกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ที่ผ่านมาก็ยังไม่ได้มีการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถบรรทุก เพื่อหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกในภาพรวม

นอกเหนือจากองค์ความรู้ที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุรถบรรทุกแล้ว เพื่อที่จะหาสาเหตุและความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุก มีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาพฤติกรรม การขับขี่ของคนขับรถบรรทุก สภาพรถบรรทุก และลักษณะการใช้งานของรถบรรทุกบนทางหลวง ด้วยเช่นกัน ซึ่งปัจจัยเหล่านี้เป็นปัจจัยหลักที่สำคัญที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุก เมื่อมีการวิเคราะห์ข้อมูลรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกร่วมกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ สภาพรถ และลักษณะการใช้งานของรถบรรทุกแล้ว ก็จะเข้าใจถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และช่องว่างของปัญหาที่ต้องได้รับการแก้ไขต่อไป ในการดำเนินงานจะต้องมีการศึกษา ทบทวน มาตรการและนโยบายด้านความปลอดภัยของรถบรรทุกในปัจจุบัน และวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถบรรทุก โดยอาศัยแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ เช่น ฐานข้อมูลอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท อีกทั้งยังมีการลงพื้นที่สำรวจ พฤติกรรมด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถบรรทุก สภาพการใช้งานของรถบรรทุก และลักษณะการใช้งานของรถบรรทุกที่ส่งผลต่อความปลอดภัย เพื่อเป็นแนะแนวทางการกำหนดมาตรการและนโยบายด้านความปลอดภัยของรถบรรทุก รวมทั้งมีการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ เพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้ และรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จากเหตุผลดังกล่าว สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการศึกษา พัฒนาและวางแผนระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก เห็นว่าการดำเนินงานมาตรการความปลอดภัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุก จำเป็นต้องมีการวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลที่รอบด้าน เพื่อหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกได้ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะก่อให้เกิดองค์ความรู้ที่เป็นประโยชน์อย่างมากมาใช้ในการนำไปใช้สนับสนุนการกำหนดนโยบายในประเด็นที่สำคัญ และนำไปเผยแพร่สู่สาธารณะเพื่อรณรงค์ให้สังคมตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงนำไปใช้ในการพัฒนางานวิจัยทางด้านความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของรถบรรทุกต่อไป ดังนั้นสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก จึงมีความจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษาเพื่อให้คำปรึกษาและแนวทางในการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุรถบรรทุกเพื่อให้ทราบสถานการณ์อุบัติเหตุของรถบรรทุกในปัจจุบัน

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้คำปรึกษาและแนวทางในการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุรถบรรทุกเพื่อให้ทราบสถานการณ์อุบัติเหตุของรถบรรทุกในปัจจุบัน
2. เพื่อสำรวจพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถบรรทุก สภาพการใช้งานของรถบรรทุก และลักษณะการใช้งานของรถบรรทุกที่ส่งผลต่อความปลอดภัย เพื่อนำมาเป็นข้อมูลเพิ่มเติมในการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุก

3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับรถบรรทุก โดยใช้ผลจากการวิเคราะห์ ข้อมูลอุบัติเหตุและข้อมูลอื่นๆ ที่ได้จากผลการศึกษาของโครงการเป็นหลัก

ขั้นตอนการดำเนินงาน

1. การศึกษา ทบทวน มาตรการและนโยบายด้านความปลอดภัยของรถบรรทุกในปัจจุบัน เพื่อเป็นแนวทางในการ วิเคราะห์ปัญหาและมาตรการด้านความปลอดภัยของรถบรรทุกที่จะนำเสนอ
 - การทบทวนมาตรการและนโยบายด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุกที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน และที่เคยได้มีการดำเนินการมาอย่างเป็นรูปธรรมแล้วในประเทศไทย
 - การทบทวนมาตรการและนโยบายด้านความปลอดภัยที่ยังไม่มีการดำเนินการในประเทศไทย
2. การสำรวจ พฤติกรรมด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถบรรทุก สภาพการใช้งานของรถบรรทุก และลักษณะการ ใช้งานของรถบรรทุกที่ส่งผลต่อความปลอดภัย
3. การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถบรรทุก และข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ
4. การเสนอแนะแนวทางการกำหนดมาตรการและนโยบายด้านความปลอดภัยของรถบรรทุก โดยพิจารณาจาก ข้อมูลในทุกมิติที่ได้รับจากผลการศึกษาของโครงการ
5. การจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ เพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้ และรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผลการดำเนินงาน

1. การศึกษา ทบทวน มาตรการและนโยบายด้านความปลอดภัยของรถบรรทุกในปัจจุบัน

การทบทวนมาตรการและนโยบายด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุกที่มีอยู่แล้วในปัจจุบันและ ที่เคยได้มีการดำเนินการมาอย่างเป็นรูปธรรมแล้วในประเทศไทย เช่น กฎหมายความปลอดภัยในการขนส่ง / หลักสูตรการอบรมด้านความปลอดภัยในการขนส่งสำหรับพนักงานขับรถขนส่ง / การรับรองมาตรฐานคุณภาพ บริการขนส่งด้วยรถบรรทุก/ การติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่ใช้ในการขนส่ง/การจัดให้มีสมุด ประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ การตรวจสอบสภาพและความพร้อมของรถและผู้ขับรถ และรายงานอุบัติเหตุที่เกิด จากการขนส่ง /การติดตั้งอุปกรณ์และแผ่นสะท้อนแสงไว้ที่ตัวรถ /การจัดให้มีเครื่องหมายหรือสัญญาณที่จะต้อง แสดงเมื่อจำเป็นต้องจอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทาง /การติดตั้งอุปกรณ์สำหรับยึดตู้บรรทุกสินค้า และความปลอดภัยในการขนส่งวัตถุอันตรายทางถนน เป็นต้น

การทบทวนมาตรการและนโยบายด้านความปลอดภัยที่ยังไม่มีการดำเนินการในประเทศไทย เช่น การจัดการกับจุดบอดของรถบรรทุก (Blind spots) /การติดตั้ง Side guards /การติดแถบสะท้อนแสง /การจำกัด

ชั่วโมงการทำงานของผู้ขับขี่/ระบบการบันทึกประวัติของผู้ขับขี่ /ความปลอดภัยของรถบรรทุกเพื่อการพาณิชย์ ในสหรัฐอเมริกา และการพัฒนาด้านเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยของรถบรรทุก เป็นต้น

2. การสำรวจ พฤติกรรมด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถบรรทุก สภาพการใช้งานของรถบรรทุก และลักษณะการใช้งานของรถบรรทุกที่ส่งผลต่อความปลอดภัย

ที่ปรึกษาและทีมงาน ได้ทำการสำรวจพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถบรรทุก สภาพการใช้งานของรถบรรทุก และลักษณะการใช้งานของรถบรรทุกด้วยแบบสอบถามและสัมภาษณ์ ภาคสนาม ในเขตกรุงเทพมหานคร ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร ชลบุรี สระบุรี นครราชสีมา ปราจีนบุรี ชัยภูมิ เชียงราย พระนครศรีอยุธยา และอุทัยธานี ซึ่งมีการเจาะประเด็นที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถบรรทุก สภาพด้านความปลอดภัยของรถบรรทุก ตามหมวดหมู่ ดังนี้

หมวดที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ขับขี่ (22 คำถาม) แบ่งออกเป็น

- ข้อมูลลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ขับขี่ ได้แก่ อายุ เพศ ระดับการศึกษา รายได้
- ข้อมูลประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก ได้แก่ อายุการครอบครองใบอนุญาตขับขี่ ประเภทใบอนุญาตขับขี่ที่ครอบครอง ประสบการณ์ในการขับขี่รถบรรทุกประเภทที่ใช้งานอยู่
- ข้อมูลประเภทและลักษณะการใช้งานของรถบรรทุกที่ผู้ขับขี่ใช้งานอยู่ ได้แก่ ประเภทรถบรรทุก ลักษณะของรถบรรทุก สถานะการครอบครองรถบรรทุก ช่วงเวลาที่ขับรถบรรทุก สินค้าที่บรรทุก
- ข้อมูลสภาพรถบรรทุก ได้แก่ อายุรถบรรทุก ระยะวิ่งของรถบรรทุก อุปกรณ์ความปลอดภัยของรถบรรทุก ประวัติการตรวจสภาพของรถบรรทุก
- ข้อมูลการอบรมขับขี่รถบรรทุก ได้แก่ ประสบการณ์การอบรมการขับขี้อย่างปลอดภัย แหล่งที่ผ่านการอบรม

หมวดที่ 2 พฤติกรรมในการขับขี่รถบรรทุกของผู้ขับขี่บนท้องถนน (24 คำถาม) เช่น การคาดเข็มขัดนิรภัย การดื่มแล้วขับ ความเร็วที่ใช้ในการขับขี่ พฤติกรรมการฝ่าไฟแดง การรักษาระยะห่างระหว่างคันหน้า การจอดรถเมื่อต้องการหยุดพักรถ พฤติกรรมในการแซงและการชะลอความเร็วรถ เป็นต้น

หมวดที่ 3 ความคิดเห็นของผู้ขับขี่ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย (9 คำถาม) เช่น การรับรู้และทัศนคติความ คิดเห็นต่อการใช้รถใช้ถนน การบังคับใช้กฎหมาย และมาตรการทางด้านความปลอดภัยของรถบรรทุกที่กำหนดโดยภาครัฐและผู้ประกอบการ

หมวดที่ 4 ความคิดเห็นของผู้ขับขี่ต่อพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (14 คำถาม)

หมวดที่ 5 การตรวจสอบความพร้อมของรถบรรทุก (12 คำถาม)

โดยทำการสำรวจรถบรรทุกประเภทต่างๆ รวมจำนวน 1137 คัน ประกอบด้วย กลุ่มผู้ประกอบการขนาดใหญ่ จำนวน 211 คัน กลุ่มผู้ประกอบการขนาดกลาง จำนวน 264 คัน กลุ่มผู้ประกอบการขนาดเล็ก จำนวน 244 คัน กลุ่มผู้ประกอบการรายย่อย จำนวน 301 คัน และรถบรรทุกวัตถุอันตราย จำนวน 117 คัน

3. การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถบรรทุก และข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ

3.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุรถบรรทุกโดยใช้ฐานข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกและกรมทางหลวง

จากการเปรียบเทียบระหว่างผลการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุรถบรรทุกโดยใช้ฐานข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกและกรมทางหลวง พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วงเวลากลางคืน มีแนวโน้มที่จะมีความรุนแรงสูงกว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเวลากลางวัน อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์เป็นคู่กรณี เมื่อใดก็ตามที่รถบรรทุกชนกับรถจักรยานยนต์ มักจะมีผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บเป็นจำนวนมากกว่าการชนกับรถประเภทอื่นๆ ลักษณะการชนที่ทำให้อุบัติเหตุมีความรุนแรงสูง คือ การชนท้ายและชนประสานงา

เมื่อทำการเปรียบเทียบผลการวิเคราะห์ความรุนแรงของอุบัติเหตุ ประเภทรถบรรทุกที่เกิดเหตุ และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ฐานข้อมูลกรมการขนส่งทางบกและ ฐานข้อมูลกรมทางหลวงมีความแตกต่างกัน โดยข้อมูลที่ได้จากกรมการขนส่งทางบก ระบุว่ารถบรรทุกประเภทรถพ่วงและรถกระบะบรรทุกเป็นรถบรรทุกที่ส่งผลต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุสูงกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับรถบรรทุกประเภทอื่นๆ ส่วนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากการขับเร็วและหลับใน ในทางกลับกันข้อมูลที่ได้จากกรมทางหลวงระบุว่ารถบรรทุกประเภทที่ส่งผลต่อความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถบรรทุกที่มีขนาดไม่เกิน 6 ล้อ ส่วนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากเครื่องยนต์บกพร่อง

3.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถบรรทุก สภาพการใช้

งานของรถบรรทุก และลักษณะการใช้งานของรถบรรทุกที่ส่งผลต่อความปลอดภัย

3.2.1 พฤติกรรมในการขับขี่รถบรรทุก

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการขนาดใหญ่มีการปฏิบัติพฤติกรรมเหล่านี้ ในสัดส่วนที่มากกว่า กลุ่มผู้ประกอบการขนาดเล็กลงมา ได้แก่ การตรวจความพร้อมของรถก่อนออกเดินทาง การตรวจสอบการจัดเรียงสินค้าและการผูกสินค้า การคาดเข็มขัดนิรภัย และการศึกษาเส้นทางก่อนออกเดินทาง โดยเฉพาะพฤติกรรม การคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ ซึ่งผู้ประกอบการขนาดเล็ก และผู้ประกอบการรายย่อยมีสัดส่วนในการปฏิบัติค่อนข้างต่ำ ในทางกลับกัน พบว่า ในผู้ขับขี่กลุ่มผู้ประกอบการรายย่อย มีพฤติกรรมการชะลอความเร็วเมื่อเข้าเขตเมือง ในสัดส่วนที่สูงกว่ากลุ่มผู้ประกอบการรายอื่น ซึ่งอาจเป็นเพราะผู้ประกอบการรายย่อยมักเดินทางในระยะทางที่ไม่ไกลนัก และอาจเป็นการเดินทางผ่านเขตเมืองหรือเขตชุมชนบ่อยกว่า ทำให้สามารถเลือกใช้ความเร็วได้อย่างเหมาะสม จากข้อมูลผู้ขับขี่กลุ่มผู้ประกอบการรายใหญ่พบว่า ผู้ขับขี่สัดส่วนสูงถึงร้อยละ 95 มีการตรวจวัด

แอลกอฮอล์ก่อนออกเดินทาง นั้นแสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการรายใหญ่ให้ความสำคัญกับเรื่องพฤติกรรมการเมาแล้ว ขับค่อนข้างมาก อย่างไรก็ตามในในกลุ่มผู้ประกอบการที่มีขนาดเล็กลงมาจะให้ความสำคัญกับพฤติกรรมนี้ในสัดส่วนที่น้อยกว่าอย่างเห็นได้ชัด นอกจากนี้จากการสำรวจ พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่ไม่ให้ความสำคัญในเรื่องการแสดงเครื่องหมายบริเวณด้านท้ายตัวรถเมื่อมีการจอดบนไหล่ทาง

3.2.2 ความคิดเห็นต่อมาตรการการบังคับใช้กฎหมาย

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ขับขี่รถบรรทุกในกลุ่มผู้ประกอบการขนาดใหญ่ มีความเห็นว่ามีโอกาสน้อยกว่าที่จะถูกตำรวจจับกุมเมื่อกระทำพฤติกรรมการขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ขับขี่ในกลุ่มผู้ประกอบการที่มีขนาดเล็กกว่า โดยพฤติกรรมที่มีโอกาสถูกจับกุมของผู้ขับขี่ในกลุ่มผู้ประกอบการขนาดเล็ก ได้แก่ การใช้ความเร็วเกินกำหนด ส่วนผู้ประกอบการรายย่อยมีโอกาสถูกจับกุมค่อนข้างสูง ในกรณี “โทรแล้วขับ” “ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย” “บรรทุกน้ำหนักสินค้าเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด” และ “ใช้ความเร็วเกินกำหนด”

3.2.3 ความคิดเห็นของผู้ขับขี่ต่อพฤติกรรมขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ผู้ขับขี่ในกลุ่มผู้ประกอบการขนาดใหญ่ จำนวนน้อยกว่าร้อยละ 50 มองเห็นว่า “การตรวจสอบจุดบอดการมองเห็น ด้านหน้ารถบรรทุก” “การตรวจสอบจุดบอดการมองเห็น ด้านขวาบรรทุก” “การขับรถต่อเนื่องเกิน 4 ชั่วโมง” และ “การตัดแปลงไฟหน้าและไฟท้ายรถบรรทุก” เป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ส่วนในกลุ่มผู้ประกอบการที่มีขนาดเล็ก และผู้ประกอบการรายย่อย มีสัดส่วนน้อยที่มีความเห็นว่าพฤติกรรมเสี่ยงเหล่านี้มีความอันตราย

3.2.4 การติดตั้งอุปกรณ์และส่วนประกอบด้านความปลอดภัยของรถบรรทุก

จากการสำรวจอุปกรณ์และส่วนประกอบด้านความปลอดภัยของรถบรรทุก แยกตามประเภทผู้ประกอบการ นั้นพบว่ารถบรรทุกผู้ประกอบการขนาดใหญ่ ในสัดส่วนที่มากกว่า ร้อยละ 85 จะมีอุปกรณ์และส่วนประกอบด้านความปลอดภัยครบถ้วน ในขณะที่รถบรรทุกของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก จะมีสัดส่วนรถบรรทุกที่มีการติดตั้ง “Underrun ด้านหลัง” และ “Underrun/Sideguard ด้านข้าง” ที่น้อยกว่า โดยจะยังมีสัดส่วนในการติดตั้งน้อยมาก ในกลุ่มผู้ประกอบการรายย่อย โดยเฉพาะ อุปกรณ์ “ป้ายสามเหลี่ยมสะท้อนแสงที่จัดเตรียมไว้กรณีที่ต้องหยุดหรือจอดในไหล่ทาง” มีเพียงร้อยละ 22 ของกลุ่มผู้ประกอบการรายย่อย เท่านั้น ส่วนการติดป้ายสะท้อนแสงพบว่า รถบรรทุกในกลุ่มนี้มีสัดส่วนร้อยละ 60-80 ที่มีการติด “ป้ายสะท้อนแสงด้านข้าง” และ “ป้ายสะท้อนแสงด้านท้าย” ที่อยู่ในสภาพที่ดี ซึ่งป้ายสะท้อนแสงนี้ ที่ผ่านมาได้พบว่าเป็นปัญหาสำหรับการมองเห็นในเวลาากลางคืน และเป็นสาเหตุหลักอย่างหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุชนท้าย

4. การเสนอแนะแนวทางการกำหนดมาตรการและนโยบายด้านความปลอดภัยของรถบรรทุก

จากการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุรถบรรทุก และข้อมูลที่ได้รับจากการสำรวจและสัมภาษณ์ภาคสนาม ที่ปรึกษามีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและมาตรการด้านความปลอดภัยของรถบรรทุกระยะสั้น และระยะยาว ดังนี้

4.1 ข้อเสนอแนะแนวทางการกำหนดมาตรการ และนโยบายด้านความปลอดภัยของรถบรรทุก มาตรการ และนโยบายระยะสั้น

มาตรฐานการติดตั้งกระจกงมองข้าง

ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีมาตรฐานการติดตั้งกระจกงมองข้างของรถบรรทุกที่ชัดเจน ผู้ขับขี่รถบรรทุกส่วนใหญ่ยังมองว่า การไม่ตรวจสอบจุดบอดรอบรถบรรทุก ไม่ได้เป็นความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรง ดังนั้นที่ปรึกษาจึงเสนอให้มีมาตรการหรือแนวทาง ในการติดตั้งกระจกงมองข้างของรถบรรทุก เพื่อตรวจสอบตำแหน่งจุดบอดรอบคัน

มาตรฐานการติดตั้ง Side Guard/ Underrun Guard / Underride Guard

ที่ปรึกษามีข้อเสนอให้มีการกำหนดมาตรการหรือนโยบาย ในการติดตั้ง Side Guard/ Underrun Guard / Underride Guard ที่ใช้กับรถกระบะบรรทุก หรือรถบรรทุกลักษณะอื่นๆ หรืออาจมีการเพิ่มมาตรการที่เป็นข้อยกเว้นรถบางประเภทที่ไม่จำเป็นต้องมี side guard เช่น รถบรรทุกเฉพาะกิจ (รถปูน รถขยะ รถดับเพลิง เป็นต้น) เพราะจากข้อมูลการสำรวจสภาพของรถบรรทุกที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบัน มีสัดส่วนจำนวนมากที่ไม่มีการติดตั้ง Side Guard/ Underrun Guard / Underride Guard

มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)

ที่ปรึกษามีข้อเสนอให้มีการยกระดับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก โดยมีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการขนาดกลาง และผู้ประกอบการขนาดเล็กมาดำเนินการเพื่อขอรับมาตรฐาน Q mark โดยอาจมีการกำหนดสิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กจะได้รับด้วย

การบังคับใช้กฎหมายในเรื่องของการติดตั้งป้ายสะท้อนแสงท้ายรถบรรทุก และการตั้งป้ายสามเหลี่ยมสะท้อนแสงที่ในกรณีที่ต้องหยุดหรือจอดบนไหล่ทาง

ที่ปรึกษามีข้อเสนอให้มีการยกระดับการบังคับใช้กฎหมายในการติดตั้งป้ายสะท้อนแสงบริเวณด้านท้ายรถบรรทุก ให้เข้มงวดมากขึ้น ทั้งนี้เพื่อเพิ่มการมองเห็น ในรถบรรทุกทุกประเภท โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถบรรทุกในกลุ่มผู้ประกอบการรายย่อย ที่มีสภาพป้ายสะท้อนแสงที่ไม่ชัดเจน และควรมีมาตรฐานในการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการมองเห็นสำหรับรถบรรทุกประเภทรถกระบะบรรทุกที่มีการใช้ผ้าใบคลุม เนื่องจากรถประเภทนี้ยังไม่มีรูปแบบการติดตั้งป้ายสะท้อนแสงที่เป็นมาตรฐาน

มาตรการ และนโยบายระยะยาว

การควบคุมเสถียรภาพทางอิเล็กทรอนิกส์ Electronic Stability Control

การควบคุมเสถียรภาพทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นเทคโนโลยียานพาหนะที่ใช้การควบคุมแรงบิดของเครื่องยนต์ และการเบรกด้วยคอมพิวเตอร์เพื่อช่วยผู้ขับขี่ในการรักษาการควบคุมภายใต้เงื่อนไขที่ท้าทายบางอย่าง และลดความเสี่ยงของการชน ที่ปรึกษาจึงมีข้อเสนอให้รถบรรทุก ติดตั้งระบบควบคุมเสถียรภาพทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งคาดว่าจะสามารถป้องกันการชน การลื่นไถล และช่วยให้รถยึดเกาะกับถนนมากขึ้น โดยในเบื้องต้นอาจมีการปรับใช้ในรถบรรทุกที่มีน้ำหนักมากๆ

4.2 ข้อเสนอแนะแนวทางการกำหนดมาตรการ และนโยบายด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถบรรทุก มาตรการ และนโยบายระยะสั้น

มาตรการตรวจสอบความสามารถในการทำงานของผู้ขับขี่รถบรรทุก

ระยะเวลาการทำงานของผู้ขับขี่รถบรรทุกอาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ นอกจากการกำหนดชั่วโมงในการทำงานของผู้ขับขี่แล้ว ช่วงเวลาพักของผู้ขับขี่ก็มีความสำคัญ เนื่องจากผู้ขับขี่บางคนอาจจะมีเวลาในการพักผ่อนไม่เพียงพอ โดยที่ตนเองไม่รู้ตัว เช่น ผู้ที่มีภาวะหยุดหายใจขณะหลับแบบอุดกั้น (Obstructive sleep apnea) เป็นภาวะระบบทางเดินหายใจที่สามารถรบกวนการนอนหลับได้ รบกวนการหายใจของบุคคลขณะหลับทำให้ตื่นขึ้นมาซ้ำแล้วซ้ำอีก เป็นผลให้คนที่มีความเสี่ยงหยุดหายใจขณะหลับสามารถเห็น้อยลง เหมือนจะได้รับการพักผ่อนเป็นปริมาณที่เหมาะสมของการนอนหลับ จากการศึกษา พบว่า สำหรับผู้ที่มีภาวะหยุดหายใจขณะหลับ ถึงแม้ว่าจะมีเวลาในการนอนหลับแปดชั่วโมง ก็จะสามารถตื่นน้อยกว่าได้นอนหลับอย่างต่อเนื่องสี่ชั่วโมง ดังนั้นจึงส่งผลให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุของรถบรรทุกได้

ที่ปรึกษาจึงเห็นควรให้มีการพิจารณาคุณสมบัติทางการแพทย์ ของผู้ขับขี่รถบรรทุก ว่ามีสุขภาพร่างกายแข็งแรง พร้อมที่จะขับรถบรรทุกหรือไม่ โดยต้องได้รับการตรวจร่างกายอย่างละเอียดจากแพทย์ผู้เชี่ยวชาญ

มาตรการการเพิ่มเนื้อหาในการอบรมผู้ขับขี่รถบรรทุก

จากผลการสำรวจในโครงการนี้ ชี้ให้เห็นชัดเจนว่าผู้ขับขี่รถบรรทุกส่วนใหญ่ยังคงขาดการรับรู้ความเสี่ยงในพฤติกรรมที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรง เช่น การจอดพักรถบนไหล่ทาง ที่มีความเสี่ยงทำให้เกิดอุบัติเหตุชนท้ายที่มีความรุนแรงสูง การไม่ตรวจสอบจุดบอดการมองเห็นทั้งทางด้านหน้าและด้านขวา ซึ่งมักทำให้เกิดอุบัติเหตุชนกับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเล็กและมักจะอยู่ในตำแหน่งจุดบอดต่างๆ เหล่านี้ การขับรถต่อเนื่องเกิน 4 ชั่วโมงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุหลับในที่มีความรุนแรงสูงเช่นกัน หรือการตัดแปลงไฟหน้าและไฟท้ายรถบรรทุก ที่ส่งผลกระทบต่อมุมมองเห็นรถบรรทุกในช่วงเวลากลางคืน

ดังนั้นเพื่อสร้างการรับรู้ถึงพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ดังกล่าว ควรมีการเพิ่มเติมเนื้อหาในการอบรมขับขี่รถบรรทุก ในเรื่องของพฤติกรรมเสี่ยงเหล่านี้ โดยอาจเป็นการเพิ่มเติมเนื้อหาในหลักสูตรการอบรมในขั้นตอนการต่ออายุใบขับขี่ หรือเมื่อมีการกระทำความผิดฝ่าฝืนกฎจราจร ผู้ประกอบการรายใหญ่อาจพิจารณาบรรจุเนื้อหาเหล่านี้เข้าไปในหลักสูตรอบรมขับขี่ปลอดภัยของบริษัทเมื่อจำเป็นต้องอบรมพนักงานขับรถด้วยก็ได้

มาตรการการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดและการเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษ

จากผลการสำรวจในโครงการนี้ ชี้ให้เห็นว่าเมื่อกระทำความผิดจะมีโอกาสในการถูกจับกุมค่อนข้างน้อย แสดงให้เห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบันยังคงไม่มีความเข้มงวด ดังนั้นจึงควรมีการเพิ่มระดับในการบังคับใช้กฎหมายให้มีความเข้มงวดมากยิ่งขึ้น โดยอาจมีการพิจารณาเพิ่มบทลงโทษที่รุนแรงมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีการกระทำผิดที่อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงได้ เช่น การขับรถเร็ว การขับรถต่อเนื่องเกิน 4 ชั่วโมง การจอดรถบนไหล่ทางแล้วไม่แสดงเครื่องหมายสะท้อนแสงท้ายรถ การตัดแปลงไฟหน้าหรือไฟท้ายทำให้มองเห็นตัวรถบรรทุกได้ไม่ชัดเจน และ การไม่ติดป้ายสะท้อนแสงด้านข้าง/ท้ายรถที่อยู่ในสภาพที่ดี เป็นต้น

มาตรการ และนโยบายระยะยาว

ระบบตรวจสอบความล้าของคนขับ Driver Fatigue Monitoring System

ระบบตรวจสอบความล้าของผู้ขับขี่ได้รับการพัฒนาทั่วโลกโดยใช้เทคโนโลยีที่หลากหลายรวมถึงจอพวงมาลัยและการตรวจสอบบริเวณตา ระบบกล้องที่ติดตั้งในห้องโดยสารของยานพาหนะ หรือติดตั้งกับแว่นตาพิเศษที่ผู้ขับขี่สวมใส่สามารถมุ่งเน้นไปที่ดวงตาของผู้ขับขี่แต่ละคน โดยจากการสำรวจภาคสนามพบว่าในประเทศไทยมีบริษัทที่นำเทคโนโลยีการตรวจสอบความล้าของคนขับมาใช้ในการขับขี่รถบรรทุก ส่งผลให้พฤติกรรมขับขี่ของคนขับรถบรรทุก มีสติ มีสมาธิ จดจ่อกับการขับขี่มากกว่าปกติ ที่ปรึกษาจึงเห็นควรให้มีการศึกษาเพิ่มเติมในการนำเทคโนโลยีนี้มาใช้กับผู้ประกอบการรายอื่นๆ ในประเทศไทย

ระบบการบันทึกประวัติของผู้ขับขี่รถบรรทุก

ผู้ประกอบการขนส่ง ต้องมีประวัติของผู้ขับขี่รถบรรทุกที่เป็นปัจจุบัน ซึ่งจากการสำรวจภาคสนามพบว่าผู้ประกอบการขนาดกลาง และผู้ประกอบการขนาดใหญ่ ส่วนใหญ่มีการจัดเก็บข้อมูลของผู้ขับขี่รถบรรทุกไว้อย่างเป็นระบบ แต่ผู้ประกอบการขนาดเล็กหรือผู้ประกอบการรายย่อยส่วนใหญ่ไม่มีการจัดเก็บข้อมูลคนขับรถบรรทุก ที่ปรึกษาจึงมีข้อเสนอให้กรมการขนส่งทางบกจัดทำฐานข้อมูลส่วนกลางในการจัดเก็บข้อมูล ประวัติของคนขับรถบรรทุก ประวัติในการขับขี่ มีการบันทึกคะแนน บทลงโทษกรณีของผู้ขับขี่กระทำความผิด เช่น ขับรถเร็วเกินกว่ากำหนด การดื่มแล้วขับ เป็นต้น โดยผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงข้อมูลของผู้ใต้บังคับบัญชาได้ รวมถึงตัวผู้ขับขี่เองก็สามารถเข้าถึงข้อมูลได้เช่นกัน

4.3 ข้อเสนอแนะแนวทางการกำหนดมาตรการ และนโยบายด้านความปลอดภัยของถนน

มาตรการและนโยบายในการพัฒนาจุดพักรถบรรทุก

ตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 103 ทวิ บัญญัติว่า “ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมงก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกิน 4 ชั่วโมงติดต่อกัน” แต่ในทางปฏิบัติผู้ขับรถโดยเฉพาะรถบรรทุกไม่สามารถจอดพักรถระหว่างทางเนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีการพัฒนาจุดพักรถมาตรฐานเพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ ผู้ขับรถบรรทุกส่วนมากจึงไม่สามารถจอดพักรถได้ตามที่กฎหมายกำหนด ทำให้ผู้ขับรถต้องจอดพักรถตามพื้นที่ริมทางหลวง จึงอาจเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุตามมาได้ ดังนั้นที่ปรึกษาจึงมีข้อเสนอแนะ ตามมาตรการระยะสั้นและระยะยาว ดังนี้

มาตรการ และนโยบายระยะสั้น

เพื่อลดอุบัติเหตุและความสูญเสียจากอุบัติเหตุ และเพื่ออำนวยความสะดวกในระบบการขนส่ง ให้ผู้ขับรถสามารถจอดพักรถบรรทุกได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ที่ปรึกษาเสนอให้หาจุดพักรถบรรทุกชั่วคราว ตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ พร้อมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้ผู้ขับรถบรรทุกทราบ โดยมุ่งเน้นบริเวณที่มีปริมาณการใช้งานของรถบรรทุกจำนวนมาก

มาตรการ และนโยบายระยะยาว

การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าสายหลักของประเทศ เพื่อลดอุบัติเหตุและความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรอันเนื่องมาจาก ความอ่อนล้าของผู้ขับรถและการจอดพักรถบริเวณไหล่ทางถนน เพื่อให้ผู้ขับรถมีสถานที่สำหรับจอดพักรถบรรทุกได้อย่างปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะเป็นการยกระดับการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนนให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยในปัจจุบันสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้จัดทำโครงการศึกษารายละเอียดการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ ซึ่งได้มีแผนแม่บทในการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกในระยะยาว ซึ่งจะมีการสร้างจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักที่ได้มาตรฐาน และสอดคล้องกับความต้องการในปัจจุบันและอนาคตเพื่อสร้างความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุก โดยอาจมีตำแหน่งของจุดพักรถบรรทุกที่มีความสอดคล้องกับการหยุดพักของพนักงานขับรถบรรทุก เพื่อให้พนักงานขับรถบรรทุกสามารถหยุดพักได้ตามตำแหน่งที่เหมาะสม พร้อมทั้ง การมีสิ่งอำนวยความสะดวกของจุดพักรถบรรทุกที่ได้มาตรฐาน