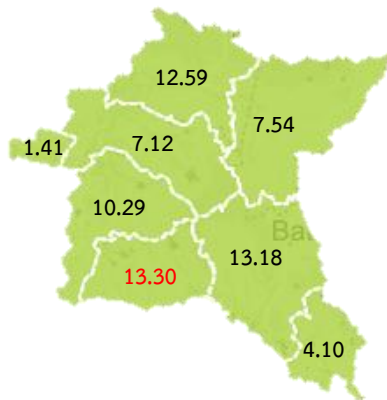


**สรุปรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน
และการวิเคราะห์จุดเสี่ยงและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนประจำปี พ.ศ.๒๕๖๑**

สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในระดับเขต (ข้อมูล ณ ไตรมาสที่ ๑)

จากข้อมูลของสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข พบว่า ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ (ข้อมูล ต.ค. – ธ.ค. ๒๕๖๐) ไตรมาสที่ ๑ เขตสุขภาพที่ ๖ มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ๘.๘๑ ต่อแสนประชากร ซึ่งจังหวัดระยองมีอัตราการเสียชีวิตสูงสุดในเขตสุขภาพที่ ๖ คือ ๑๓.๓๐ ต่อแสนประชากรดังภาพ



ที่มา : สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข

สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในระดับจังหวัด (ข้อมูล ต.ค.๒๕๖๐ – ม.ค. ๒๕๖๑)

จากการบูรณาการข้อมูล ๓ ฐาน ได้แก่ ฐานข้อมูลจากตำรวจ ฐานข้อมูลจากบริษัทกลาง และฐานข้อมูลจากกระทรวงสาธารณสุข พบว่า ในปี พ.ศ.๒๕๖๑ นี้จังหวัดระยองมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง ๑๘๑ ราย ซึ่งสูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปี พ.ศ. ๒๕๖๐ (๑๗๖ ราย) โดยอำเภอที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด ๓ อันดับแรกได้แก่ อำเภอปลวกแดง ๕๖ ราย อำเภอเมือง ๕๑ ราย และอำเภอนิคมน้ำอูน ๒๕ ราย ตามลำดับ

โดยผู้เสียชีวิตร้อยละ ๗๙.๑๔ ของทั้งหมด เกิดจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งจากเหตุการณ์ต่างๆในจังหวัดระยอง ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ พบว่า จุดเสี่ยงที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสะสมมากที่สุด ๕ อันดับแรกได้แก่

๑. โค้งปุมปาย ถนนปุมปาย ตำบลมาบยางพร อำเภอปลวกแดง มีผู้เสียชีวิตสะสม ๔ ราย
๒. แยกห้วยโป่ง ถนนห้วยโป่งหนองบอน อำเภอเมืองระยอง มีผู้เสียชีวิตสะสม ๔ ราย
๓. สี่แยกทุ่งสะเดา ถนน ทล.๓๖๓ ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมืองระยอง มีผู้เสียชีวิตสะสม ๓ ราย
๔. หลังสะพานสี่ ถ.ปลวกแดง-สะพานสี่ หนานิคมน้ำอูน , โค้งคาวซากิ มีผู้เสียชีวิตสะสม ๓ ราย
๕. หน้าไฟฟ้าบ้านวังตาผิน ตำบลปลวกแดง อำเภอปลวกแดง มีผู้เสียชีวิตสะสม ๓ ราย
๖. ถนนสายบ้านบึงแกลง ขาเข้าแกลง กม.๗๙-๘๐ บ้านขงโค ม.๖ อำเภอวังจันทร์ มีผู้เสียชีวิตสะสม ๓ ราย

๓ ราย

๗. ซอย ๕ สาย ๑๑ , ๑๓ , ๑๔ ตำบลนิคมพัฒนา อำเภอนิคมน้ำอูน มีผู้เสียชีวิตสะสม ๓ ราย

การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอำเภอเมืองระยอง (ข้อมูล ต.ค.๒๕๖๐ – ม.ค. ๒๕๖๑)

จากการบูรณาการข้อมูล ๓ ฐาน พบว่าอำเภอเมืองระยอง มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งหมด ๖๒๔ ครั้ง มีผู้บาดเจ็บจำนวนทั้งสิ้น ๖๖๗ ราย และมีผู้พิการจากการเกิดอุบัติเหตุจำนวน ๓ ราย โดยในปี พ.ศ.๒๕๖๑ จุดเสี่ยงที่มีการเกิดอุบัติเหตุและส่งผลให้มีผู้บาดเจ็บหลายครั้ง ได้แก่

๑. แยกศาลาสังกะสี ตำบลเพ อำเภอเมืองระยอง
๒. โค้งกรอกยายชา หน้าปั๊มเอสโซ่ อำเภอเมืองระยอง
๓. จุดกลับรถ บริเวณหน้าไต้หวัน ระยอง อำเภอเมืองระยอง
๔. หน้าอบต.แกลง ตำบลแกลง อำเภอเมืองระยอง
๕. ถนนเลียบหาด PMY (ตลอดเส้น) อำเภอเมืองระยอง

และอีกจุดหนึ่งที่เกิดจากการวิเคราะห์ของทางมูลนิธิสว่างพรกุศล คือ เนินปาร์ตี้สอร์ท + อ่าววงเดือน เกาะเสม็ด ตำบลเพ อำเภอเมืองระยอง

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอำเภอเมืองระยอง (ข้อมูล ต.ค.๒๕๖๐ – ม.ค. ๒๕๖๑)

ในปี พ.ศ.๒๕๖๑ ที่ผ่านมา อำเภอเมืองระยองมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนรวมทั้งสิ้นจำนวน ๕๑ ราย แบ่งเป็นชาย ๔๓ ราย และหญิง ๘ ราย จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุ และมีผู้เสียชีวิตมากที่สุด ได้แก่

๑. แยกห้วยโป่ง ถนนห้วยโป่งหนองบอน อำเภอเมืองระยอง มีผู้เสียชีวิตสะสม ๔ ราย
๒. สี่แยกทุ่งสะเดา ถนน ทล.๓๖๓ ตำบลมาตาพุด อำเภอเมืองระยอง มีผู้เสียชีวิตสะสม ๓ ราย
๓. แยกเกาะกลอย ตำบลเชิงเนิน อำเภอเมืองระยอง มีผู้เสียชีวิตสะสม ๒ ราย
๔. แยกบางจาก ตำบลเชิงเนิน อำเภอเมืองระยอง มีผู้เสียชีวิตสะสม ๒ ราย
๕. หน้าโรงงานบรรจุกากชาก่อนถึงหมู่บ้านบ้านฉัน , จุดกลับรถบ้านฉัน , ปั๊มแก๊สบ้านฉัน ต.ตะพง อำเภอเมืองระยอง มีผู้เสียชีวิตสะสม ๒ ราย

๖. บริเวณหน้าทางเข้าพัน ร.๗ อำเภอเมืองระยอง มีผู้เสียชีวิตสะสม ๒ ราย
๗. หน้าสำนักอัยการจังหวัดระยอง ตำบลเนินพระ อำเภอเมืองระยอง มีผู้เสียชีวิตสะสม ๒ ราย
๘. แยกขนส่งใหม่ระยอง ตำบลเนินพระ อำเภอเมืองระยอง มีผู้เสียชีวิตสะสม ๒ ราย
๙. หาดสุชาดา ตรังร้านเจ้หวานซีฟู้ด อำเภอเมืองระยอง มีผู้เสียชีวิตสะสม ๒ ราย
๑๐. สี่แยกตลาดมาตาพุด ตำบลมาตาพุด อำเภอเมืองระยอง มีผู้เสียชีวิตสะสม ๒ ราย

สาเหตุการเสียชีวิต

จากการสอบสวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ไตรมาสที่ ๑ ของพื้นที่ CUP โรงพยาบาลระยอง จำนวนทั้งสิ้น ๘ เหตุการณ์ สามารถสรุปสาเหตุการเสียชีวิตเบื้องต้น ได้ดังนี้

๑. การขับรถเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด
๒. การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่
๓. การดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์
๔. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมคือ ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ และติดป้ายเตือนในจุดที่ไม่เหมาะสม

ทุกเหตุการณ์เสียชีวิตโดยรถจักรยานยนต์ พบว่าเกิดเหตุการณ์ในช่วงเวลากลางคืน และ ร้อยละ ๑๐๐ ของเหตุการณ์ที่สอบสวน ไม่สวมหมวกนิรภัย

พฤติกรรมกำรขับขี่และข้อบ่งคับของประเทศไทยและเวียดนาม (เบื้องต้น)

รายละเอียด	ประเทศไทย	ประเทศเวียดนาม
๑. ข้อบ่งคับด้าน การรักษาวินัย จราจรอย่าง เคร่งครัด	ต้องประพฤติตามกฎหมายจราจร - เมื่อกระทำความผิดมีการปรับ และ รับโทษตามข้อกำหนด (ส่วนใหญ่ไม่ค่อยมีการยึดใบขับขี่ หรือยึดแล้วคืนเมื่อชำระค่าปรับ)	ต้องประพฤติตามกฎหมายจราจร - เมื่อกระทำความผิดมีการปรับ และรับ โทษตามข้อกำหนด และหากกระทำ ความผิดทางจราจรมากกว่า ๓ ครั้งจะ โดนยึดใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ กฎหมายที่บังคับในเรื่องของการขับขี่ บนท้องถนน ให้มีความสำคัญมากในกรณีการ จอดรถในถนนสาธารณะ จะห้ามจอดหรือ ห้ามหยุดด้านหน้าองค์กรหรือสำนักงานใน ระยะ ๕ เมตร ห้ามรถยนต์บีบแตรหรือเร่ง เครื่องยนต์ตั้งแต่เวลา ๒๒.๐๐ - ๐๕.๐๐ น.
	การเปรียบเทียบปรับกรณีทำผิดกฎจราจร - การจอดรถล้ำเส้นขาวขณะรอสัญญาณ ไฟจราจร หากกระทำผิด จะมีโทษปรับ ๓๐๐ บาท สูงสุดไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท	การเปรียบเทียบปรับกรณีทำผิดกฎจราจร - อาทิเช่น การจอดรถล้ำเส้นขาวขณะรอ สัญญาณไฟจราจร หากกระทำผิด จะมี โทษปรับ ๑,๐๐๐ บาท สูงสุดไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ บาท
	- เมมาแล้วขับขี่จำคุกไม่เกิน ๑ ปี ปรับขึ้น ต่ำ ๑๐,๐๐๐ ถึง ๒๐,๐๐๐ บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ นอกจากนี้ยังให้ศาลสั่ง พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ มีกำหนดไม่น้อย กว่า ๖ เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาต จนถึงการยึดรถที่ใช้ไม่เกิน ๗ วัน - หากเมมาแล้วขับจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับ อันตรายอย่างสาหัส จะมีโทษเพิ่มขึ้น เป็น จำคุก ๒-๖ ปี ปรับ ๔๐,๐๐๐- ๑๒๐,๐๐๐ บาท พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ไม่น้อยกว่า ๒ ปี หรือเพิกถอน แต่หาก ผู้นั้นถึงแก่ความตาย โทษจะเปลี่ยนเป็น จำคุก ๓-๑๐ ปี ปรับ ๖๐,๐๐๐- ๒๐๐,๐๐๐ บาท รวมทั้งเพิกถอน ใบอนุญาตขับขี่	- เมมาแล้วขับขี่ปรับเงินในผู้ที่เมมาแล้วขับ ที่มีระดับแอลกอฮอล์เกิน ๘๐ มิลลิกรัม เปอร์เซ็นต์ จำนวนขั้นต่ำ ๒๘,๗๐๐ บาท โดยผู้ที่ฝ่าฝืนการเป่า จะปรับทันที และหากการกระทำผิดดังกล่าวเป็นเหตุ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ หรือปฏิเสธการ จอดรถเพื่อจับกุมจะต้องถูกปรับเงิน ๓๒,๐๐๐ บาท - หากเป็นผู้ที่ใช้สารเสพติดขณะขับจะ ถูกยึดใบขับขี่และระงับการขับขี่จำนวน ๒ ปี ในทันที
	การตั้งด่านตรวจเตือน ของตำรวจจะมีจำนวน มากในช่วงเทศกาลสำคัญของประเทศ เช่น เทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์	การตั้งด่านเพื่อความสะดวกทางกฎหมายใน เขตเมืองมีเกือบทุกทางร่วมทางแยก และมี การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง พร้อมกับการ การจัดตั้งด่านตรวจเตือนทุกวัน

๒.การขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน	- กรณีขับรถในเขตชุมชน/เขตเทศบาลขับได้ไม่เกิน ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง - กรณีขับรถบนทางหลวงชนบทต่างๆ ขับได้ไม่เกิน ๙๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ** สาเหตุที่กำหนดความเร็วในชุมชน ๘๐ กม./ชม. ด้วยเหตุผลที่ว่าหากกริ่งช้าจะทำให้การจราจรติดขัด	กฎหมายได้กำหนดไว้ว่า ในเขตเมืองจะต้องใช้ความเร็วไม่เกิน ๔๐ กม.ต่อ ชม. และนอกเมืองจะต้องใช้ความเร็วไม่เกิน ๖๐ กม.ต่อ ชม. เท่านั้น หากผู้ใดฝ่าฝืนจะถูกยึดใบขับขี่ทันที (กระทำได้เพียง ๓ ครั้งหากเกิน ๓ ครั้งถูกยึดใบขับขี่ตลอดชีพ) ** สาเหตุที่กำหนดความเร็วในเขตเมืองเพียง ๔๐ กม./ชม. ด้วยเหตุผลเพื่อลดการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
		- รถที่จะขอแข่งจะต้องให้สัญญาณด้วยไฟหรือแตร สำหรับในเขตเมืองและพื้นที่ชุมชน ส่วนในช่วงเวลา ๒๒.๐๐-๐๕.๐๐ น. การขอแข่งจะใช้ได้เฉพาะสัญญาณไฟเท่านั้น ห้ามใช้แตร
	- พฤติกรรมการขับขี่ไม่เคร่งครัด มีการแข่งกันบริเวณทางแยก และทางตำแหน่งอื่นๆจำนวนมาก	- ห้ามแข่งในกรณีที่มีช่องทางเดินรถเพียงช่องเดียว ได้สะพานลอย ทางแยก ทางลาด และตำแหน่งอื่นๆ ที่มองเห็นไม่สะดวก และห้ามแข่งบริเวณที่ถนนตัดกัน หรือถนนตัดผ่านรถไฟ
		- การจราจรในอุโมงค์ รถยนต์จะต้องเปิดไฟหน้ารถแม้ว่าอุโมงค์จะสว่าง และรถที่ไม่ได้ใช้เครื่องยนต์จะต้อง ดิดไฟ หรือแผ่นป้ายสะท้อนแสงเพื่อให้สัญญาณและหยุดรถได้เฉพาะในบริเวณที่กำหนดไว้เท่านั้น
	การเดินทางโดยรถสาธารณะระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตรใช้เวลาเดินทาง ๒ ชั่วโมงเศษ	การเดินทางโดยรถสาธารณะระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตรใช้เวลาเดินทาง ๖ - ๗ ชั่วโมง
๓.มารยาทบนท้องถนน	ใช้เสียงแตร แทนการตำหนิ ซึ่งเป็นปัจจัยทำให้เกิดความโกรธ นำมาซึ่งการเฉี่ยวชนบนท้องถนน	ใช้เสียงแตรเป็นหลักในการขับขึ้นบนท้องถนน โดยเสียงแตรแทนการเตือน ว่ามีรถสัญจรมาบริเวณทางร่วมทางแยก รถที่มาจากทางแยกจะต้องหยุดให้ทางตรงสัญจรไปก่อน
๔. การสวมหมวกนิรภัย	ผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์มีการสวมหมวกนิรภัย เฉลี่ยเพียงร้อยละ ๔๕ -๕๐	ผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์มีการสวมหมวกนิรภัย เฉลี่ยร้อยละ ๘๕ - ๙๐ และได้มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยจนเป็นวัฒนธรรมของประเทศเวียดนาม

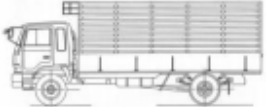
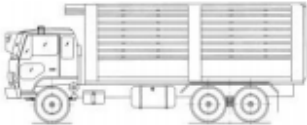
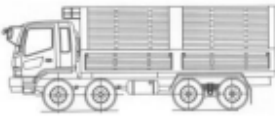
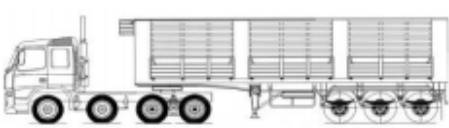
** สาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุของประเทศไทยมาจากการขับขี่ด้วยความเร็ว ส่วนในประเทศเวียดนามมีสาเหตุการเสียชีวิตจากการเมาแล้วขับมากที่สุด

** ที่มา : กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม / ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน/มูลนิธิป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ
/ วารสาร Prepare to ASEAN driving

มูลนิธิป้องกันอุบัติเหตุแห่งเอเชีย รายงานว่าการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทยมีสาเหตุส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมของคน ทั้งการขับเร็ว และเมาแล้วขับ ในบางส่วนประเทศไทยยังมีความเชื่อว่าการตายจากอุบัติเหตุทางถนนนั้นเกิดจากกรรมของแต่ละบุคคล และจากการให้ข้อมูลของ ผู้อำนวยการมูลนิธิป้องกันอุบัติเหตุแห่งเอเชีย ประเทศไทย ให้ข้อมูลว่าปัญหาอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่ยังมาจากความล้มเหลวในการบังคับใช้กฎหมายของภาครัฐที่ไม่เข้มข้นและไม่ต่อเนื่อง โดยที่ผ่านมา คณะทำงานเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนมักจะเพิ่มความเข้มงวดในช่วงก่อนเทศกาล แต่ในต่างประเทศ เช่น แคนาดา นิวซีแลนด์ ออสเตรเลีย หรือประเทศเพื่อนบ้านอย่างเวียดนาม มีการใช้กฎหมายอย่างสม่ำเสมอ จนพลเมืองคิดว่าเมื่อก้าวออกจากบ้านไปก็ต้องเจอกับตำรวจแล้ว ก็ต้องระมัดระวังตัวเอง

**** เพิ่มเติม**

เปรียบเทียบข้อกำหนดน้ำหนักบรรทุกทุกของประเทศไทยและเวียดนาม

ประเภทรถบรรทุก		น้ำหนักบรรทุก (กิโลกรัม)	
		ไทย	เวียดนาม
	2-Axles, 6-Wheelers Truck	GVW = 15,000	GVW ≤ 16,000
	3-Axles, 10-Wheelers Truck	GVW = 25,000	GVW ≤ 24,000
	4-Axles, 12-Wheelers Truck	GVW = 30,000	GVW ≤ 30,000
	2-Axles, 6-Wheelers Truck + 2-Axles, 8 Wheelers Semi-Trailer	GCW = 35,000 kg	GCW ≤ 34,000
	3-Axles, 10-Wheelers Truck + 2-Axles, 8 Wheelers Semi-Trailer	GCW = 45,000	GCW ≤ 44,000
	3-Axles, 10-Wheelers Truck + 3-Axles, 12 Wheelers Semi-Trailer	GCW = 50,500	GCW ≤ 48,000
	4-Axles, 12-Wheelers Truck + 3-Axles, 12 Wheelers Semi-Trailer	GCW = 50,500	GCW ≤ 48,000

หมายเหตุ : GVW = Gross Vehicle Weight, GCW = Gross Combination Weight