การศึกษาความสัมพันธ์ของการใช้มาตรการกับสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต ในช่วงสงกรานต์และปีใหม่ ปี 2555

THE RELATIONSHIP OF THE MEASURES ON THE CAUSE OF INJURY AND DEATH DURING SONGKRAN AND NEWYEAR 2012

นายอธิศักดิ์ แก้วหินลาย รหัส 52364346

นางสาวอัญชลี อินทราศรี รหัส 52364384

นางสาวอารีรักษ์ โฉมชัย รหัส 52364421

ห้องสมุดคณะวิศวกรรมศาสตร์
วันที่รับ - 7 ส.ค. 2556
เลขทะเบียน 16340192
เลขเรียกหนังสือ ปร
มหาวิทยาลัยนเรศวร 0 149 ฯ 2555

ปริญญานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต

สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา ภาควิชาวิศวกรรมโยธา

คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร

ปีการศึกษา 2555

ใบรับรองปริญญานิพนธ์

ชื่อหัวข้อโครงงาน การศึกษาความสัมพันธ์ของการใช้มาตรการกับสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงสงกรานต์และปีใหม่ ปี 2555, ปีใหม่ 2556

ผู้ดำเนินโครงงาน

	นายอธิศักดิ์	แก้วหินลาย	รหัส 52364346
	นางสาวอัญชลี	อินทราศรี	รหัส 52364384
	นางสาวอารีรักษ์	โฉมชัย	รหัส 52364421

ที่ปรึกษาโครงงาน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ทวีศักดิ์ แตะกระโทก

สาขาวิชา วิศวกรรมโยธา

ภาควิชา วิศวกรรมโยธา

.....

คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร อนุมัติให้ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา

.....ที่ปรึกษาโครงงาน

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ทวีศักดิ์ แตะกระโทก)

.....กรรมการ

(อาจารย์บุญพล มีไชโย)

ชื่อหัวข้อโครงงาน	การศึกษาความสัมพันธ์ของการใช้มาตรการกับสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงปีใหม่และสงกรานต์ ปี 2555		
ผู้ดำเนินโครงงาน	นายอธิศักดิ์	แก้วหินลาย	รหัส 52364346
	นางสาวอัญชลี	อินทราศรี	รหัส 52364384
	นางสาวอารีรักษ์	โฉมชัย	รหัส 52364421
ที่ปรึกษาโครงงาน	ผศ.ดร. ทวีศักดิ์ แตะกระโทก		
สาขาวิชา	วิศวกรรมโยธา		
ภาควิชา	วิศวกรรมโยธา		
ปีการศึกษา	2555		

.....

บทคัดย่อ

การศึกษาเรื่อง " ความสัมพันธ์ของการใช้มาตรการกับสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่ 2555" มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ของการใช้มาตรการกับสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงเทศกาลดังกล่าว และเพื่อเปรียบเทียบการจับดำเนินคดีตามมาตรการกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่ขวดยานพาหนะในช่วงเทศกาล โดยใช้ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ผลจากการศึกษาพบว่า การเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่ขวดยานในช่วงเทศกาลอยู่ในระดับที่สูง อายุและประเภทรถที่ใช้ขับขี่มีผลต่อสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยประเภทรถที่เป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุคือรถมอเตอร์ไซค์ รองลงมาคือรถปิคอัพ และช่วงอายุที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไป รองลงมาคือ 30-39 ปี ส่วนในด้านของประเภทรถสวนใหญ่ที่ถูกจับดำเนินคดีตามมาตการคือรถมอเตอร์ไซค์ รองลงมาคือ รถปิคอัพ และช่วงอายุส่วนใหญ่ที่ถูกจับดำเนินคดีตามมาตรการคือช่วงอายุ 20-24 ปี รองลงมาคือ 15-19 ปี

Project title	THE RELATIONSHIP OF THE MEASURES ON THE CAUSE OF INJURY AND DEATH DURING SONGKRAN AND NEWYEAR 2012		
Name	Mr. Athisak	Kaewhinlai	ID. 52364346
	Miss. Anchalee	Intrasri	ID. 52364384
	Miss. Arreerak	Chomchai	ID. 52364421
Project advisor	Assit. Prof. Dr.Thaweesak	Taekratok	
Major	Civil Engineering		
Department	Civil Engineering		
Academic year	2012		

.....

Abstract

The purpose of this study was to study of Relationships between the measures with cause of injured and Died in the Songkran and New Year 2012. The purpose of this study was to relationship between the measures of the with cause of injured and Died in there festivals .And to compare the measures taken to prosecute the causes of Traffic accidents, the driver of vehicles during the festival. Using accident statistics from the Center for Prevention and Mitigation.

The study found that Traffic accidents by driving is higher in Songkran and New Year . Age and type of vehicles using the driving causes accidents affecting traffic. The main causes of accidents are the motorcycle, followed by car. And the age of the accident is the most up to age 50 years, followed by 30-39 years. Vehicle types, most of which were captured by a motorcycle, followed by car. And the age, of which were captured the most up to age 20-24 years, followed by 15-19 years.

กิตติกรรมประกาศ

ปริญญานิพนธ์หลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธาฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีข้าพเจ้าขอบพระคุณเป็นอย่างสูงในความกรุณาของท่านผศ.ดร.ทวีศักดิ์ แตะกระโทก อาจารย์ที่ปรึกษาโครงงานวิศวกรรมศาสตร์ที่ได้ให้คำแนะนำและข้อคิดต่างๆมาโดยตลอดรวมทั้งเอื้อเฟื้ออุปกรณ์ที่จำเป็นในการทำโครงงานและความช่วยเหลืออื่นๆที่เป็นประโยชน์ต่อโครงงาน คณะผู้จัดทำรู้สึกซาบซึ้งและขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอขอบคุณคณะวิศวกรรมศาสตร์ที่ได้จัดหางบประมาณในการทำโครงงานครั้งนี้ ทำให้โครงงานสามารถดำเนินไปได้ด้วยดี และขอขอบคุณข้อมูลจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ที่ได้เอื้อเฟื้อข้อมูลในการจัดทำโครงงานครั้งนี้

ขอขอบคุณห้องสมุดที่เป็นแหล่งข้อมูลอันมีค่าสำหรับการจัดทำโครงงานที่ทำให้โครงงานฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีและสุดท้ายนี้ขอขอบคุณครอบครัวและเพื่อนๆของผู้จัดทำที่คอยให้กำลังใจและถามไถ่ความเป็นไปของโครงงานอยู่เสมอและให้ความช่วยเหลืออย่างต่อเนื่องตลอดการทำโครงงาน

ขอขอบคุณ คุณลิณษญารัษ คณะนา ที่คอยเป็นที่ปรึกษาสำหรับการทำโครงงานในครั้งนี้และเป็นกำลังใจให้โครงงานฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

คณะผู้ดำเนินโครงงานวิศวกรรม

นายอธิศักดิ์ แก้วหินลาย

นางสาวอัญชลี อินทราศรี

นางสาวอารีรักษ์ โฉมชัย

มีนาคม 2555

สารบัญ

หน้า

ใบรับรองปริญญานิพนธ์.....ก
บทคัดย่อภาษาไทย.....ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....ค
กิตติกรรมประกาศ.....ง
สารบัญ.....จ-ฉ
สารบัญตาราง.....ช
สารบัญแผนภาพ.....ซ
บทที่ 1 บทนำ
1.1 หลักการและเหตุผล 1-1
1.2 วัตถุประสงค์ 1-2
1.3 ขอบข่ายการศึกษา 1-3
1.4 คำจำกัดความ 1-3
1.5 กรอบแนวคิดการศึกษา 1-4
1.6 ขั้นตอนการดำเนินงาน 1-5
1.7 แผนการดำเนินงาน 1-5
1.8 ผลที่คาดว่าจะได้รับ 1-6
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
1. ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุ 2-1
2. มาตรการที่ถูกบังคับใช้ 2-11
3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 2-14

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 วิธีการดำเนินงาน	
3.1 รับข้อมูลจากหน่วยงานราชการ	3-1
3.2 วิเคราะห์ข้อมูล	3-2
3.2.1 ศึกษาข้อมูลเพื่อตรวจสอบความสัมพันธ์ของข้อมูล	3-2
3.3 จัดทำกราฟเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างการจับตามมาตรการกับการเกิดอุบัติเหตุ	3-3
บทที่ 4 ผลการดำเนินงาน	
4.1 เทศกาลปีใหม่ปี 2555	4-3
4.2 เทศกาลสงกรานต์ปี 2555	4-22
4.3 เทศกาลปีใหม่ปี 2555	4-41
บทที่ 5 สรุปผลและข้อเสนอแนะ	
5.1 สรุปผล	5-1
5.2 ข้อเสนอแนะ	5-10
บรรณานุกรม	
ภาคผนวก	
ประวัติผู้จัดทำ	

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
ตารางที่ 1.1 สถิติอุบัติเหตุทางถนนเทศกาลปีใหม่ 2553-2554	1-1
ตารางที่ 1.2 สถิติอุบัติเหตุทางถนนเทศกาลสงกรานต์ 2553-2554	1-2
ตารางที่ 5.1 ภาพรวมการจับตามมาตรการกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	5-4

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพ	หน้า
แผนภาพที่ 2.1 สถิติจำนวนอุบัติเหตุผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 2545-2554	2-1
แผนภาพที่ 2.2 จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2550-2554	2-3
แผนภาพที่ 2.3 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่ ระหว่างปี 2553-2554	2-4
แผนภาพที่ 2.4 ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่ ระหว่างปี 2553-2554	2-5
แผนภาพที่ 2.5 จำนวนผู้ถูกดำเนินคดีตามมาตรการในช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2553-2554	2-6
แผนภาพที่ 2.6 จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี2550-2554	2-7
แผนภาพที่ 2.7 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ระหว่างปี 2553-2554	2-8
แผนภาพที่ 2.8 ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ระหว่างปี 2553-2554	2-9
แผนภาพที่ 2.9 จำนวนผู้ถูกดำเนินคดีตามมาตรการในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี2553-2554	2-10
แผนภาพที่ 3.1 กราฟระหว่างมาตรการกับประเภทรถ	3-3
แผนภาพที่3.2 กราฟระหว่างมาตรการกับอายุ	3-4

บทที่ 1

บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

อุบัติเหตุถือว่าเป็นปัญหาสำคัญของทุกภูมิภาคและประเทศไทยโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์เป็นช่วงเวลาที่มีประชาชนจำนวนมากใช้รถใช้ถนนในการเดินทางสัญจรกลับภูมิลำเนา และพาครอบครัวสังสรรค์ รื่นเริง และท่องเที่ยว ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าช่วงปกติซึ่ง เป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบในหลายด้าน เช่น การได้รับบาดเจ็บหรือจนเกิดความพิการ การสูญเสียชีวิตก่อนเวลาอันควร สูญเสียทรัพย์สินนอกจากนี้ยังส่งผลเสียทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคมอีกด้วย ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุได้ทวีความรุนแรงมากขึ้นจากสถานการณ์ดังกล่าว ศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนนซึ่งเป็นองค์กรหลักของรัฐบาลในการบูรณาการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ จึงกำหนดแผนบูรณาการในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลอย่างจริงจัง โดยร่วมมือกับหน่วยงานและองค์กรภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง มุ่งเน้นใช้การบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพในการลดปัจจัยเสี่ยงทั้งจากคน ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อมควบคู่กับการสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและส่งเสริมสนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีบทบาทในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนมากขึ้น

จากข้อมูลศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ระหว่างปี 2553-2554 พบว่า ช่วงเทศกาลปีใหม่มีอุบัติเหตุเฉลี่ยวันละ 502 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยวันละ 50 คน (ตารางที่ 1.1)

ตารางที่ 1.1 สถิติอุบัติเหตุทางถนนเทศกาลปีใหม่ 2553-2554

เทศกาลปีใหม่	จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ	ผู้บาดเจ็บ	ผู้เสียชีวิต
ปี 2553	3,534 (505:วัน)	3,827 (546:วัน)	347 (49:วัน)
ปี 2554	3,497 (499:วัน)	3,750 (535:วัน)	358 (51:วัน)
เฉลี่ยต่อวัน	502 : วัน	541 : วัน	50 : วัน

ที่มา : ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

จากข้อมูลศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ระหว่างปี 2553-2554 พบว่า ช่วงเทศกาลปีใหม่มีอุบัติเหตุเฉลี่ยวันละ 480 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยวันละ 45 คน (ตารางที่ 1.2)

ตารางที่ 1.2 สถิติอุบัติเหตุทางถนนเทศกาลสงกรานต์ 2553-2554

เทศกาลสงกรานต์	จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ	ผู้บาดเจ็บ	ผู้เสียชีวิต
ปี 2553	3,516 (502:วัน)	3,802 (543:วัน)	361 (51:วัน)
ปี 2554	3,215 (459:วัน)	3,476 (496:วัน)	271 (39:วัน)
เฉลี่ยต่อวัน	480 : วัน	519 : วัน	45 : วัน

ที่มา : ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความสูญเสียในช่วงเทศกาลดังกล่าว ทางคณะรัฐมนตรีจึงมีมติให้ทางศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนส่วนกลาง ระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเคร่งครัด เข้มงวด และจริงจัง โดยใช้ยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ประกอบด้วย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านประชาสัมพันธ์ ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน และด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2555) ซึ่งเป็นวิธีการที่สำคัญในการป้องกัน แก้ปัญหา และลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลดังกล่าว เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของการใช้มาตรการกับสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงเทศกาลและแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ถูกต้อง ตรงจุด จึงเป็นสิ่งที่จำเป็นและเร่งด่วนเพื่อลดการสูญเสียที่จะเกิดขึ้นในอนาคตต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของการใช้มาตรการกับสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงสงกรานต์และปีใหม่ ปี 2555

1.3 ขอบข่ายงาน

- ช่วงเทศกาลปีใหม่ปี 2555

- ช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2555

- ช่วงเทศกาลปีใหม่ปี 2556

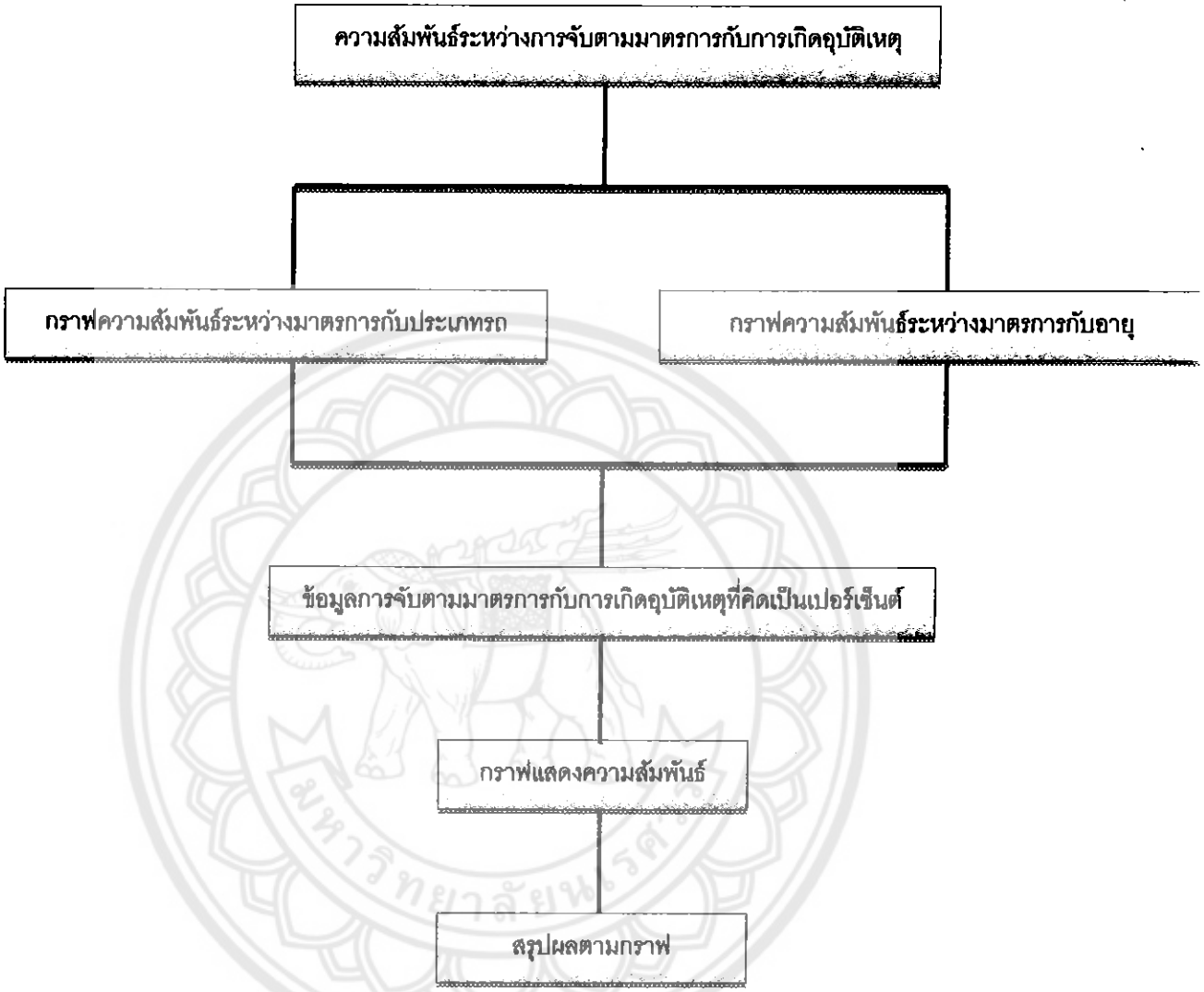
1.4 คำจำกัดความ

- อุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555หมายถึง อุบัติเหตุจากการ**จราจรทางถนนในช่วงระหว่างเวลา** 00.01 น. ของวันที่ 27 ธันวาคม 2554 ถึง เวลา 24.00 น. ของวันที่ **2 มกราคม 2555 ซึ่งส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต** และ/หรือบาดเจ็บนอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาล (Admit)

- อุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2555หมายถึง อุบัติเหตุจา**กการจราจรทางถนนในช่วงระหว่างเวลา** 00.01 น. ของวันที่ 11เมษายน 2555ถึง เวลา 24.00น. ของ**วันที่ 17 เมษายน** 2555 ซึ่งส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต และ/หรือบาดเจ็บนอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาล(Admit)

- อุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2556หมายถึง อุบัติเหตุจากการ**จราจรทางถนนในช่วงระหว่างเวลา** 00.01 น. ของวันที่ 27 ธันวาคม 2555 ถึง เวลา 24.00 น. ของวันที่ **2 มกราคม 2556 ซึ่งส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต** และ/หรือบาดเจ็บนอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาล (Admit)

1.5 กรอบแนวคิดการศึกษา



1.6 ขั้นตอนการดำเนินงาน

1. ได้รับข้อมูลจากหน่วยงานราชการ คือ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.)

2. การวิเคราะห์ข้อมูล

2.1) ศึกษาข้อมูลเพื่อตรวจสอบความสัมพันธ์และเชื่อมโยงความสัมพันธ์ของข้อมูล

2.2) วิเคราะห์ข้อมูลระหว่างการจับตามมาตรการกับการเกิดอุบัติเหตุ

3. จัดทำกราฟเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างการจับตามมาตรการกับการเกิดอุบัติเหตุ

1.7 แผนการดำเนินงาน

กิจกรรม / เดือน	กันยายน	ตุลาคม	พฤศจิกายน	ธันวาคม	มกราคม	กุมภาพันธ์	มีนาคม
	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3 4
1.การนำเสนอโครงงาน	←						
2.ติดต่อข้อมูลจากสำนักงานที่เกี่ยวข้อง	←	—	→				
3.ศึกษาค้นคว้าเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง			←	—	—	—	→
4.วิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้น				←	—	—	→
5.เขียนโครงการ				←	—	—	→

1.8 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อทราบถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางถนนที่เกิดขึ้น
2. เพื่อทราบถึงการดำเนินคดีตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจ
3. สามารถวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้

1.9 รายละเอียดงบประมาณตลอดโครงงาน

- ค่าถ่ายเอกสาร	1,000บาท
-ค่าจัดทำรูปเล่ม	2,000 บาท
รวมเป็นเงิน	3,000บาท (สามพันบาทถ้วน)

หมายเหตุถัวเฉลี่ยทุกรายการ

มหาวิทยาลัยนเรศวร

บทที่ 2

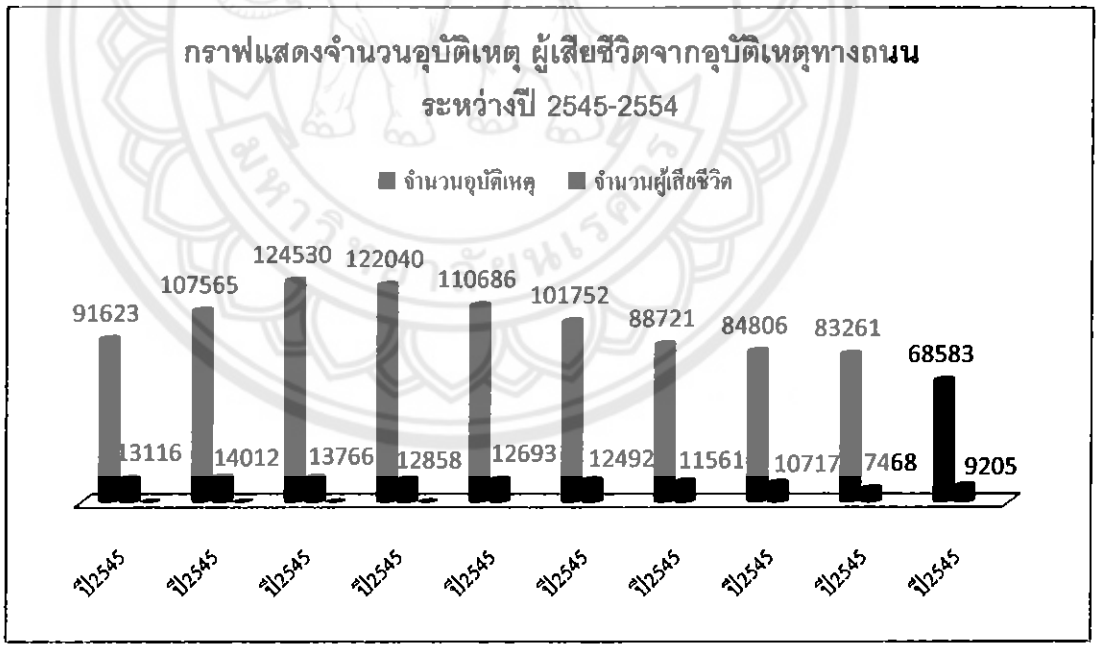
เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างการจับตามมาตรการกับการเกิดอุบัติเหตุ โดยผู้วิจัยได้ค้นคว้าพร้อมทั้งนำเสนอเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง มีรายละเอียดดังนี้

1. ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุ
2. มาตรการที่ถูกบังคับใช้
3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุ

1.1 สถิติจำนวนอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ระหว่างปี 2545-2554

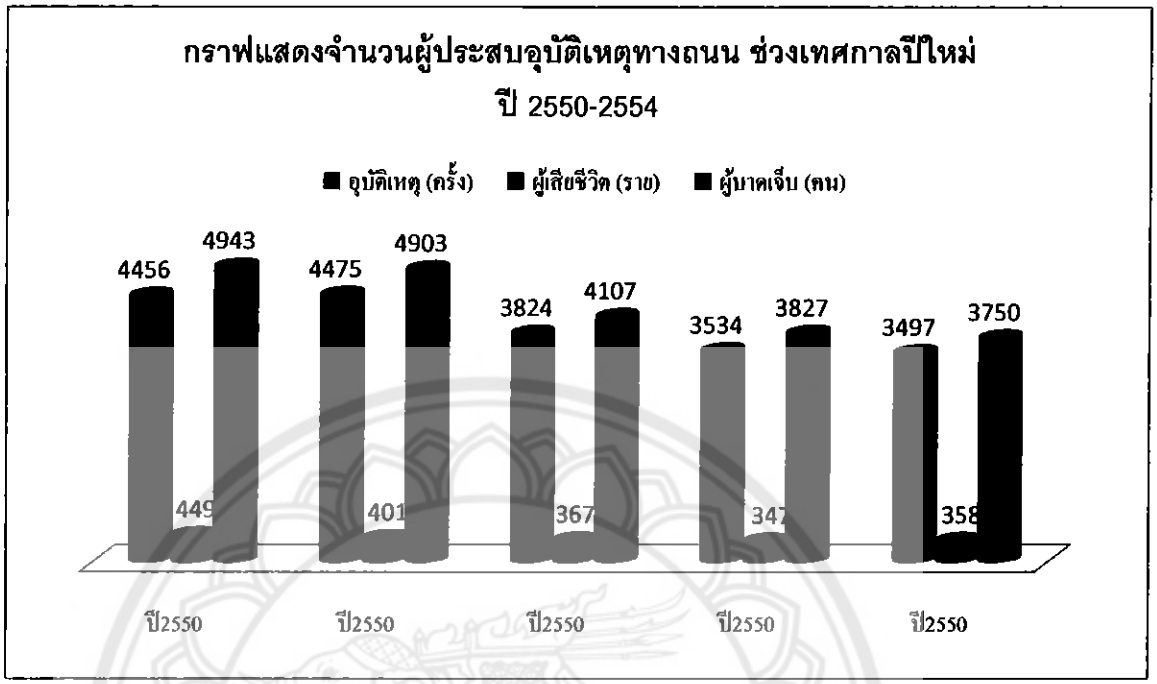


ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2554). สถิติอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ระหว่างปี 2545-2554

จากแผนภาพแสดงให้เห็นว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญอันดับต้นที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนและสภาพเศรษฐกิจสังคมของประเทศไทยมาโดยตลอด จากบันทึกสถิติคดีอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา มีจำนวนอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นรวม 983,567 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตไปแล้วถึง 117,888 ราย โดยในปี 2554 มีอุบัติเหตุทางถนน 68,583 ครั้ง จำนวนผู้เสียชีวิต 9,205 ราย คิดเป็นในแต่ละวันมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยประมาณ 25 ราย ซึ่งการเสียชีวิตจากอุบัติทางถนน เมื่อพิจารณาจากจำนวนการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องดังจะเห็นได้จากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ปี 2547 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบจำนวนการเกิดอุบัติเหตุปี 2547 กับจำนวนการเกิดอุบัติเหตุปี 2554 พบว่ามีจำนวนอุบัติเหตุลดลง 55,947 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 44.93 ของจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุปี 2547

ด้านจำนวนผู้เสียชีวิตพบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2545 จนถึงปี 2553 โดยปี 2545 มีจำนวนผู้เสียชีวิตรวม 13,116 รายและปี 2553 มีจำนวนผู้เสียชีวิตเพียง 7,468 ราย มีผู้เสียชีวิตลดลง 5,648 รายคิดเป็นร้อยละ 43.06 ของจำนวนผู้เสียชีวิตในปี 2545 แต่เมื่อพิจารณาจำนวนผู้เสียชีวิตในปี 2554 กับพบว่า มีจำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นจากปี 2553 เป็นจำนวน 1,737 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.87 ของจำนวนผู้เสียชีวิตในปี 2553

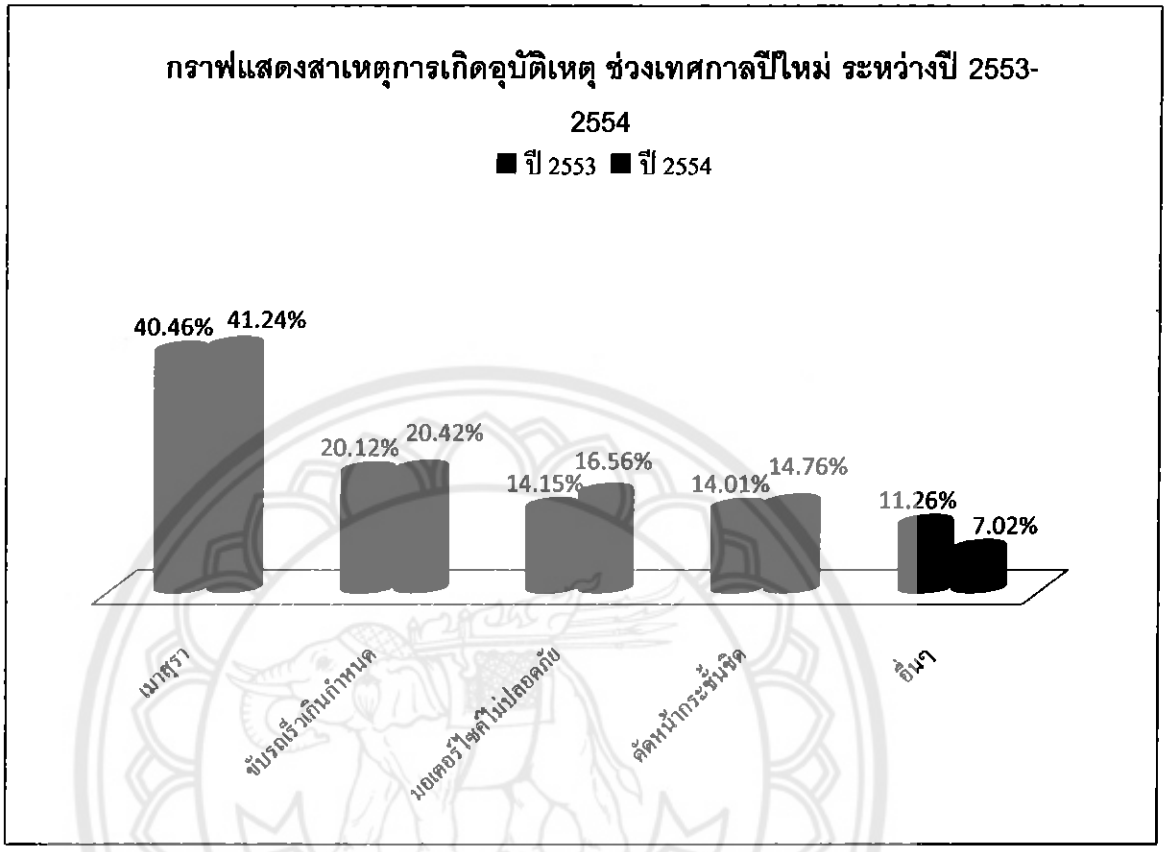
1.2 จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2550-2554



ที่มา : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่. ที่ นร0502/593. (เอกสารอัดสำเนา).

จากแผนภาพแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มของอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิตและจำนวนผู้บาดเจ็บช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยปี 2554 มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งสิ้น 3,497 ครั้ง ลดลงจากปี 2553 จำนวน 37 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 0.96 ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดในปี 2553 จำนวนผู้เสียชีวิตในปี 2554 มีจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งสิ้น 358 ราย เพิ่มขึ้นจากปี 2553 จำนวน 11 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.17 ของจำนวนผู้เสียชีวิตในปี 2553 จำนวนผู้บาดเจ็บของปี 2554 มีจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งสิ้น 3,750 คน ลดลงจากปี 2553 จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 2.01 ของจำนวนผู้บาดเจ็บในปี 2553

1.3 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่ ระหว่างปี 2553-2554

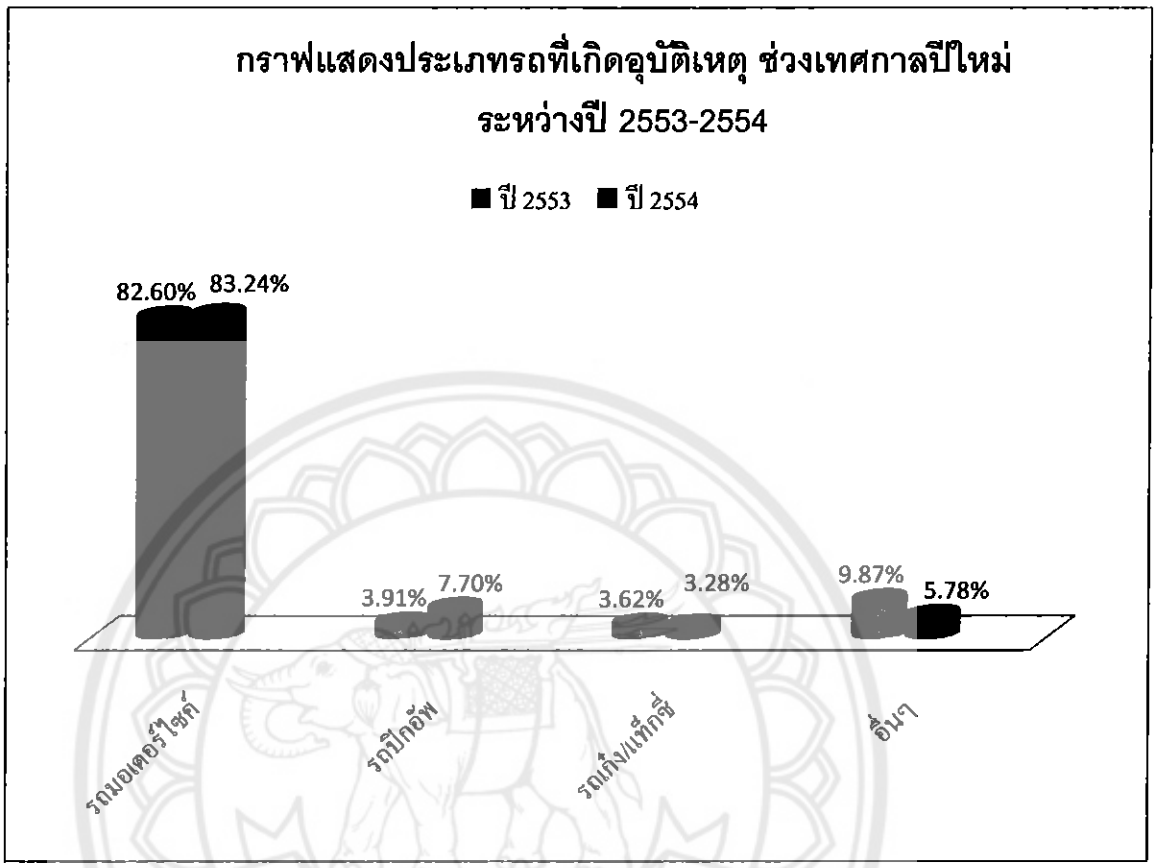


ที่มา : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554).สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่. ที่ นร0502/593. (เอกสารอัดสำเนา).

หมายเหตุ ปี 2554 จำนวนอุบัติเหตุ 3,497 ครั้ง , ปี 2553 จำนวนอุบัติเหตุ 3,534 ครั้ง

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่สูงที่สุดเกิดจากสาเหตุเมาสุรา ในปี 2554 อุบัติเหตุที่เกิดจากเมาสุราสูง คิดเป็นร้อยละ 41.24 ของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2554 โดยจำนวนอุบัติเหตุลดลงจากปี 2553 รองลงมาเป็นสาเหตุมาจากการขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด คิดเป็นร้อยละ 20.42 ของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2554 เพิ่มขึ้นจากปี 2553 จำนวน ลำดับสามเกิดจากสาเหตุมอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 16.56 ของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2554 เพิ่มขึ้นจากปี 2553

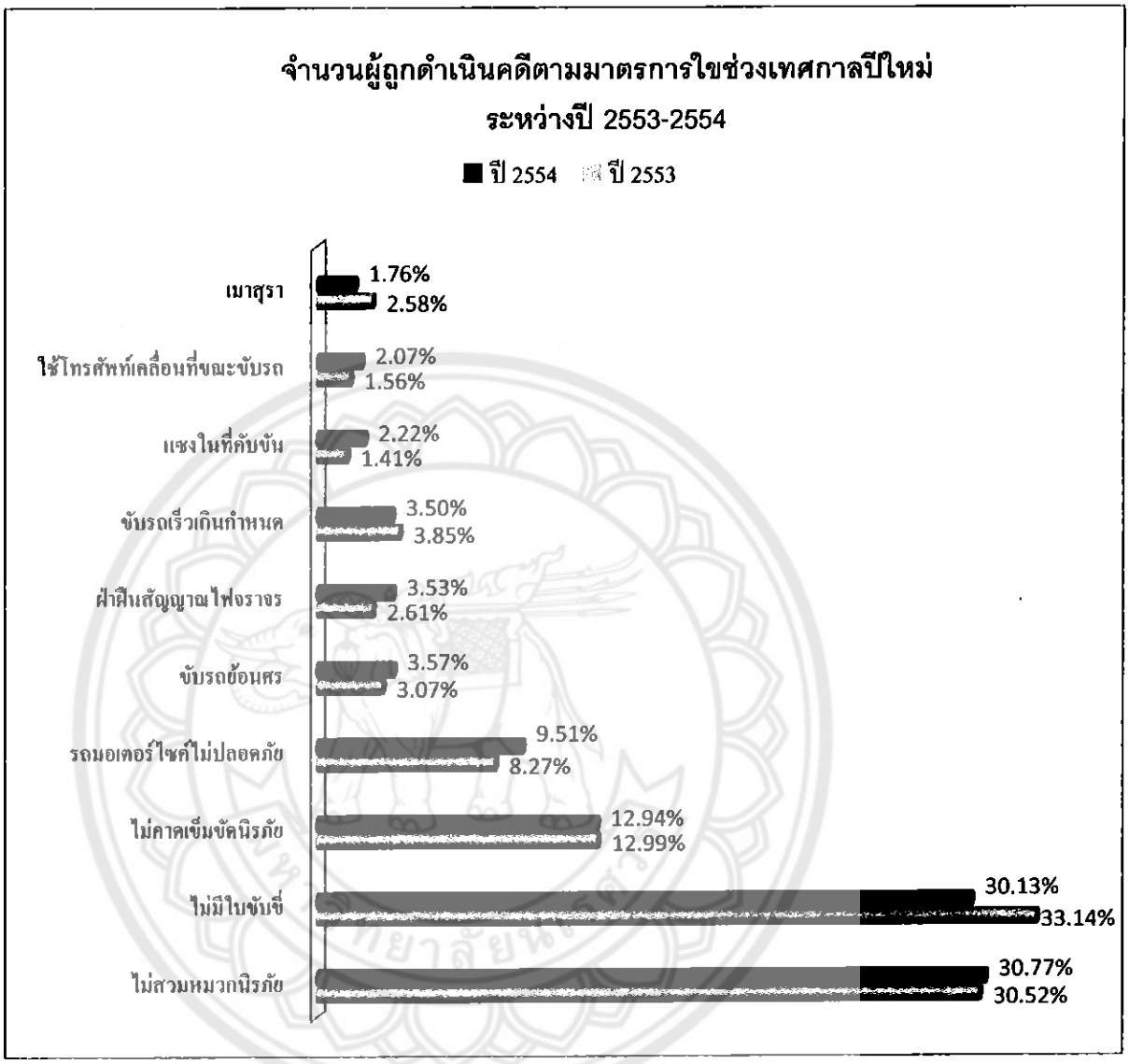
1.4 ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่ ระหว่างปี 2553-2554



ที่มา : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่. ที่ นร0502/593. (เอกสารอัดสำเนา).

ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ ระหว่างปี 2553-2554 เป็นลำดับที่หนึ่ง คือ รถมอเตอร์ไซค์คิดเป็นร้อยละ 83.24 ของจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ ลดลงจากปี 2553 ลำดับที่สองเป็นรถปิกอัพ คิดเป็นร้อยละ 7.7 ของจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ ลดลงจากปี 2553 ลำดับที่สามเป็นรถเก๋ง/รถแท็กซี่ คิดเป็นร้อยละ 3.28 ของจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ ลดลงจากปี 2553

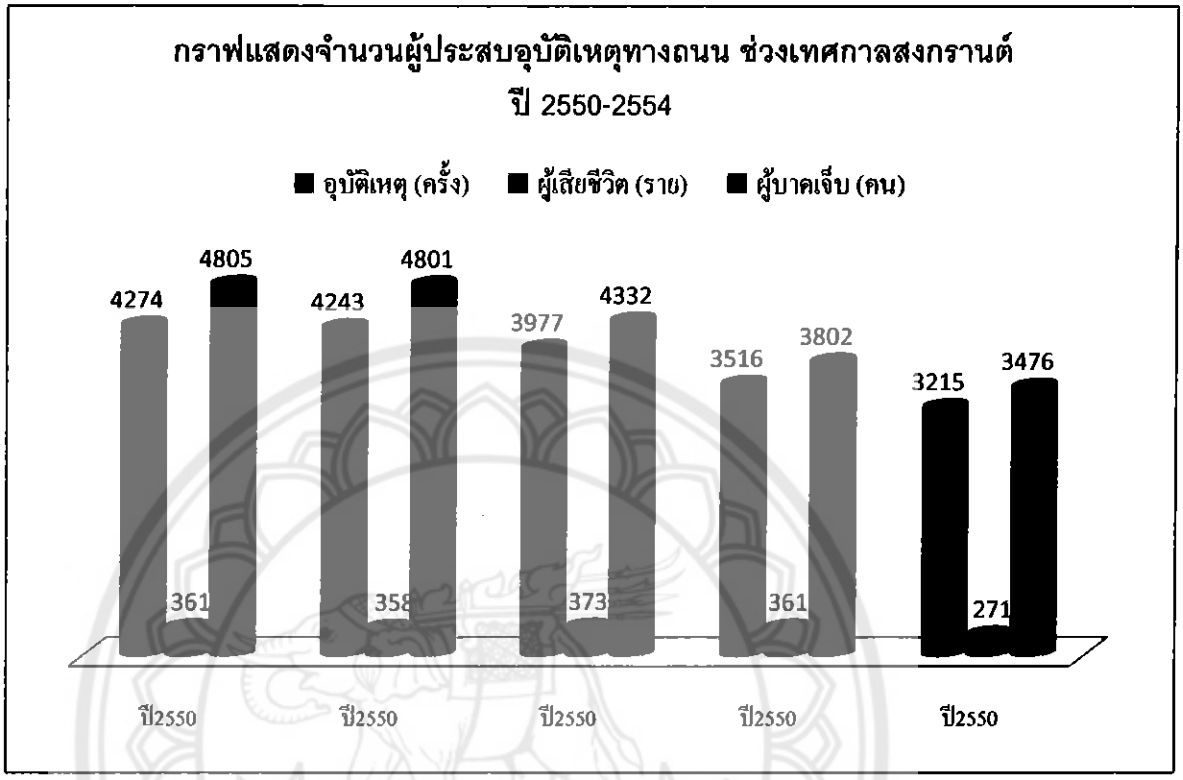
1.5 จำนวนผู้ถูกดำเนินคดีตามมาตรการในช่วงเทศกาลปีใหม่ ระหว่างปี 2553-2554



ที่มา : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่. ที่ นร0502/593. (เอกสารอัดสำเนา).

ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2554 มีผู้ถูกดำเนินคดีจากคดีไม่สวมหมวกนิรภัยสูงที่สุด จำนวน 181,937 คน เพิ่มจากปี 2553 จำนวน 44,699 คน คิดเป็นร้อยละ 32.57 ของจำนวนผู้ถูกดำเนินคดีที่เกิดขึ้นช่วงเทศกาลปีใหม่ 2553 ลำดับที่สองคดีไม่มีใบขับขี่ จำนวน 178,167 คน เพิ่มขึ้นจากปี 2553 จำนวน 29,143 คน คิดเป็นร้อยละ 19.56 ลำดับที่สามคดีไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จำนวน 76,541 คน เพิ่มขึ้นจากปี 2553 จำนวน 18,114 คน คิดเป็นร้อยละ 31.00

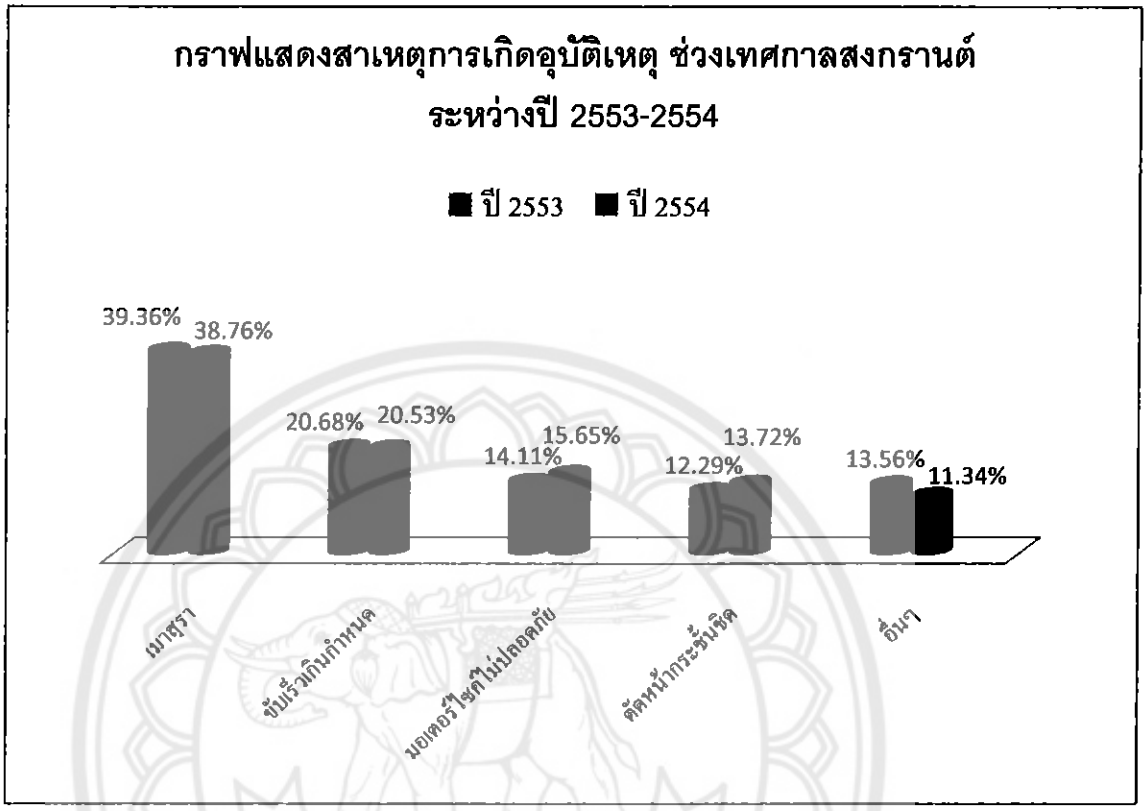
1.6 จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี2550-2554



ที่มา : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554).สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่. ที่ นร0502/593. (เอกสารอัดสำเนา).

จากแผนภาพแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มของอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิตและจำนวนผู้บาดเจ็บช่วงเทศกาลสงกรานต์ โดยปี 2554 มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งสิ้น 3,215 ครั้ง ลดลงจากปี 2553 จำนวน 301 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 8.56 ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดในปี 2553 จำนวนผู้เสียชีวิตในปี 2554 มีจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งสิ้น 271 ราย ลดลงจากปี 2553 จำนวน 90 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.93 ของจำนวนผู้เสียชีวิตในปี 2553 จำนวนผู้บาดเจ็บของปี 2554 มีจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งสิ้น 3,476 คน ลดลงจากปี 2553 จำนวน 326 คน คิดเป็นร้อยละ 8.57 ของผู้บาดเจ็บในปี 2553

1.7 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ระหว่างปี 2553-2554

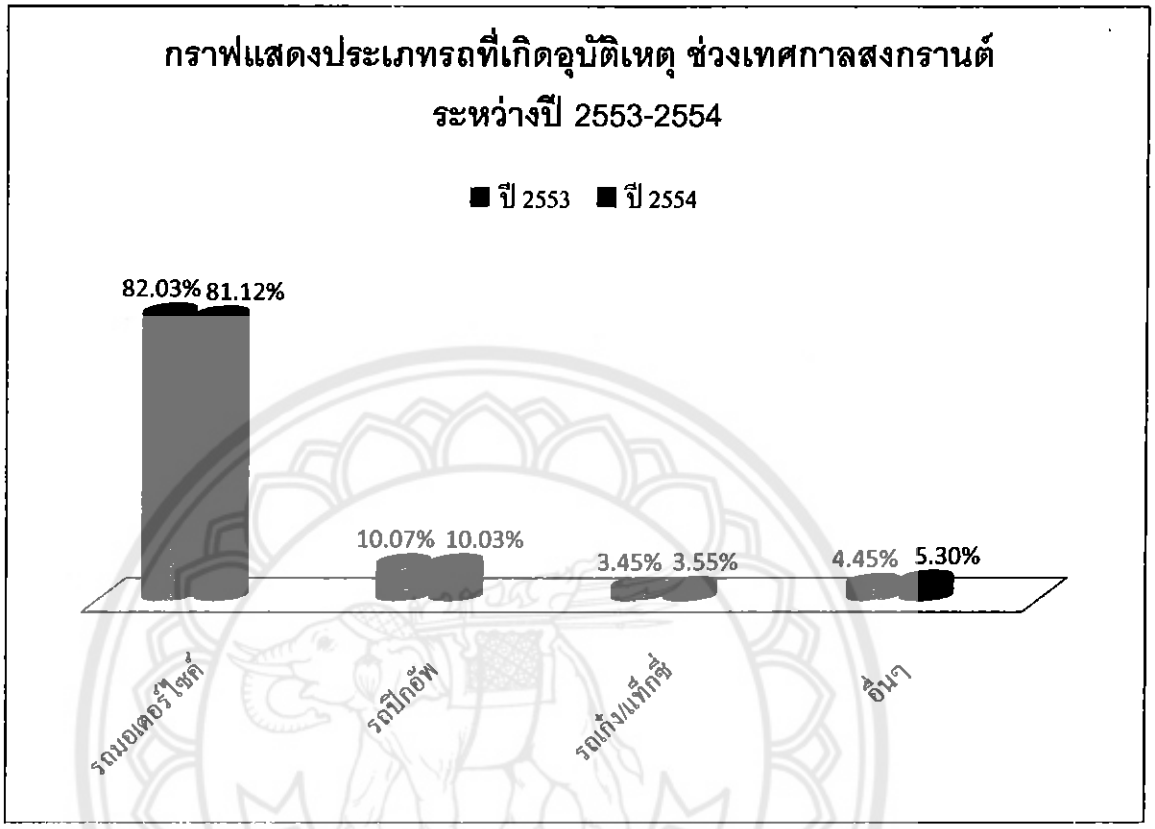


ที่มา : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่. ที่ นร0502/593. (เอกสารอัดสำเนา).

หมายเหตุ ปี 2554 จำนวนอุบัติเหตุ 3,215ครั้ง, ปี 2553 จำนวนอุบัติเหตุ 3,516ครั้ง

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่สูงที่สุดเกิดจากสาเหตุเมาสุรา ในปี 2554 อุบัติเหตุที่เกิดจากเมาสุราสูง คิดเป็นร้อยละ 38.76ของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2554 โดยจำนวนอุบัติเหตุลดลงจากปี 2553 รองลงมาเป็นสาเหตุมาจากการขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด คิดเป็นร้อยละ 20.53ของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2554 ลดลงจากปี 2553 จำนวน ลำดับสามเกิดจากสาเหตุมอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 15.65ของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2554 เพิ่มขึ้นจากปี 2553

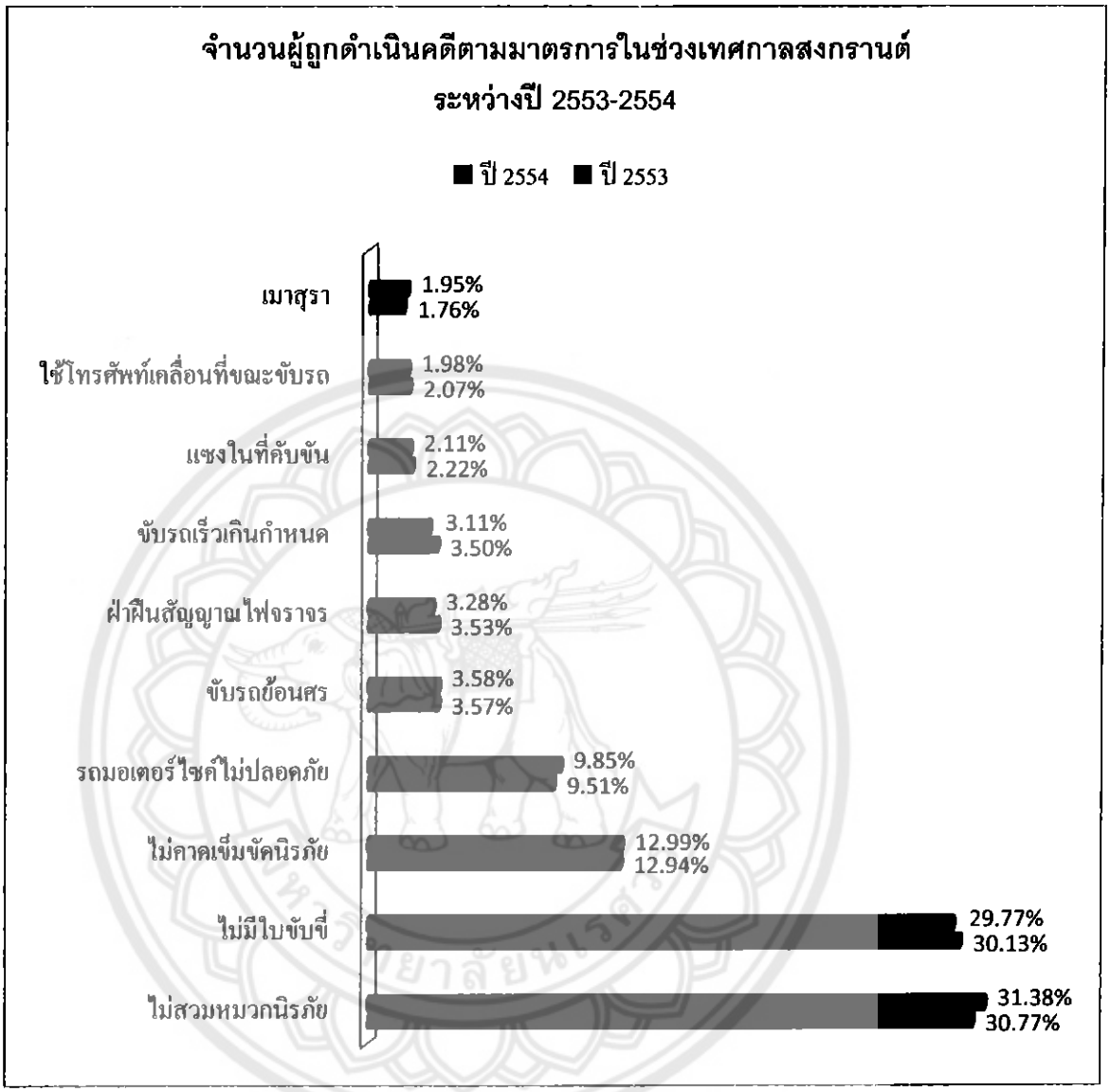
1.8 ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ระหว่างปี 2553-2554



ที่มา : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่. ที่ นร0502/593. (เอกสารอัดสำเนา).

ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ ระหว่างปี 2553-2554 เป็นลำดับที่หนึ่ง คือ รถมอเตอร์ไซค์ คิดเป็นร้อยละ 81.12ของจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ ลดลงจากปี 2553 ลำดับที่สองเป็นรถปิกอัพ คิดเป็นร้อยละ 10.01 ของจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ ลดลงจากปี 2553 ลำดับที่สามเป็นรถเก๋ง/รถแท็กซี่ คิดเป็นร้อยละ 3.55ของจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ ลดลงจากปี 2553

1.9 จำนวนผู้ถูกดำเนินคดีตามมาตรการในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ระหว่างปี 2553-2554



ที่มา : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่. ที่ นร0502/593. (เอกสารอัดสำเนา).

ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2554 มีผู้ถูกดำเนินคดีจากคดีไม่สวมหมวกนิรภัยสูงที่สุด จำนวน 202,956 คน เพิ่มขึ้นจากปี 2553 จำนวน 43.145 คน คิดเป็นร้อยละ 27.00 ของจำนวนผู้ถูกดำเนินคดีที่เกิดขึ้นในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2553 ลำดับที่สองคดีไม่มีใบขับขี่ จำนวน 192,535 คน เพิ่มขึ้นจากปี 2553 จำนวน 43,241 คน คิดเป็นร้อยละ 28.96 ลำดับที่สามคดีไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จำนวน 84,008 คน เพิ่มขึ้นจากปี 2553 จำนวน 23,096 คน คิดเป็นร้อยละ 37.92

2. มาตรการที่ถูกบังคับใช้

ขับขี่ปลอดภัยกับมาตรการ 3ม 2ข 1ร

3ม คือ

- ม. ที่ 1 เมาไม่ขับ

  สุรามีฤทธิ์ต่อการทำงานของระบบประสาท ทำให้การทำงานของร่างกายช้าลง ประสาทหย่อนสมรรถภาพในการรับรู้ภาพแสงและสี ของสัญญาณต่างๆช้าลง ขอบเขตของการมองเห็นแคบลง การคาดคะเนระยะผิดไป จึงทำให้ความสามารถในการขับ**ขี่ลดลง**ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น และคนไทยดื่มมากเป็นอันดับ 5 ของโลก

  (ความผิด : ขับรถขณะเมาสุราอัตราโทษ จำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับตั้งแต่ 1,000-2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับและถูกควบคุมประพฤติ)

- ม. ที่ 2 สวมหมวกนิรภัย

  อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นนั้นเกิดกับรถจักรยานยนต์ถึงร้อยละ 80 หมวกนิรภัย**ไม่ใช่หมวก**ป้องกันอุบัติเหตุ แต่สามารถลดความรุนแรงลงได้ การที่ผู้ขับขี่รถจักรยาน**ยนต์สวมหมวก**นิรภัยที่ได้มาตรฐานและถูกวิธีจะช่วยลดการบาดเจ็บที่ศีรษะได้มากกว่าผู้ที่**ไม่สวมหมวก**นิรภัยถึง 5 เท่า(ความผิด : ขับขี่รถจักรยานยนต์ / ผู้โดยสารรถ ไม่สวมหมวก**กนิรภัยอัตรา**โทษปรับไม่เกิน 500 บาท)

- ม. ที่ 3 มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย

  อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ พบว่าสภาพของรถมีความบก**พร่องในระบบ**ห้ามล้อ ไฟส่องสว่าง มีการดัดแปลงสภาพรถ การที่นำรถที่มีสภาพมั่นคงแ**ข็งแรง มี**อุปกรณ์ต่างๆสมบูรณ์ครบถ้วนมาใช้ในทางจะทำให้อุบัติเหตุลดลงได้อีกทางหนึ่ง **(ความผิด : นำรถที่มีส่วนควบและมีอุปกรณ์สำหรับรถไม่ครบถ้วนมาใช้ในทางอัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท)**

2ข. คือ

- ข. ที่ 1 ใบขับขี่

  ปัญหาสำคัญอย่างหนึ่งของอุบัติเหตุทางถนนคือ ผู้ขับขี่ไม่มีความรู้เรื่องการขับขี่ปลอดภัย ไม่เคยผ่านการฝึกอบรมที่ถูกต้องมาเลย การขับขี่รถในทางต้องมีใบอนุญาตขับขี่ก็เพื่อที่จะให้มีความรู้ในการขับขี่ที่ถูกต้องมีความปลอดภัยทั้งต่อตนเองและผู้อื่น เพราะการจะได้มาของใบขับขี่จะต้องมีการสอบข้อเขียนขับขี่รถจากกรมการขนส่งทางบก (ความผิด : ขับขี่รถไม่มีใบอนุญาตขับขี่ อัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท)

- ข. ที่ 2 รัดเข็มขัดนิรภัย

  รถเมื่อเคลื่อนที่ไปด้วยความเร็ว ผู้ที่อยู่ในรถจะเคลื่อนที่ด้วยความเร็วเท่ากับรถ **เมื่อเกิด**อุบัติเหตุจะทำให้ผู้ที่อยู่ในรถกระแทกกับตัวรถ อวัยวะภายในร่างกายจะกร**ะแทกกัน หรือ**อาจจะกระเด็นหลุดออกมาจากรถได้ การรัดเข็มขัดนิรภัยไม่สามารถป้องกัน**อุบัติเหตุ แต่**สามารถช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บถึงร้อยละ 40-50 (ความผิด : **ขับรถไม่คาดเข็มขัดนิรภัย/ ขับรถไม่จัดให้คนโดยสารซึ่งนั่งตอนหน้าแถวเดียวกับผู้ขับขี่ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย** อัตราโทษปรับไม่เกิน 500 บาท)

1ร. คือ

- 1ร. ขับรถเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด

  การขับขี่รถด้วยความเร็วสูงทำให้ความสามารถในการทรงตัวของรถน้อยล**งหากจะต้อง**หยุดรถระยะทางในการห้ามล้อจะมากขึ้น และความรุนแรงของอุบัติเหตุที่**เกิดขึ้นจะ**สัมพันธ์กับความเร็วของรถมีอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับการขับขี่รถเร็ว ร้อ**ยละ** 24 **(ความผิด : ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด อัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท)**

3ม 2ข 1ร คือ

ในรอบทศวรรษที่ผ่านมา ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนกว่าปีละ 12,000-13,000 คน บาดเจ็บอีกกว่าปีละ 1 ล้านคน สร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจกว่าปีละ 1 แสนล้านบาท อุบัติเหตุทางถนนจึงนับเป็นปัญหาสำคัญที่คร่าชีวิตประชาชนชาวไทย ซึ่งมีการประเมินกันว่า หากไม่มีหน่วยงานรับผิดชอบอย่างจริงจัง และไม่มีมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่ดีเพียงพอ อาจส่งผลให้การเสียชีวิต และการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยเพิ่มขึ้นกว่าปีละ 2-3เท่า

รัฐบาลจึงได้รับมอบหมายให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะ**เลขานุการศูนย์การ**อำนวยความปลอดภัยทางถนน บูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง **ทั้งระดับจังหวัด** และ**ท้องถิ่น** ดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว พร้อมกำหนดมาตรการในการ**แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ**ทางถนน โดยแบ่งยุทธศาสตร์การดำเนินงานออกเป็น 5 ด้าน (5 E) ดังนี้

1.ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)

2.ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมการจราจร (Engineering)

3.ยุทธศาสตร์การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education Pubilc Relation &Participayion)

4.ยุทธศาสตร์บริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service)

5.ยุทธศาสตร์การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and Information)

ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายเป็น 1 ใน 5 ยุทธศาสตร์ สามารถทำให้อุบัติเหตุทางถนนลดลงได้โดยการรณรงค์สร้างจิตสำนึกของผู้ใช้รถใช้ถนนให้ปฏิบัติตามแนวทางที่กำหนดไว้คือ 3ม 2ข 1ร

สาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ

- มาตรการขับรถเร็วเกินกำหนด
- มาตรการเมาสุรา
- มาตรการขับรถย้อนศร
- มาตรการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ
- มาตรการแซงในที่คับขัน
- มาตรการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- มาตรการมอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย
- มาตรการไม่สวมหมวกนิรภัย
- มาตรการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
- มาตรการไม่มีใบขับขี่

3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร (2548) ศึกษาเรื่อง สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่ขวดยานในเขตนิคมอุสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่ขวดยานในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี และเพื่อเปรียบเทียบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่ขวดยานของผู้ขับขี่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรีผลจากการศึกษาพบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากความประมาทและลักษณะในการขับขี่มากที่สุดได้แก่ ขับรถในขณะมึนเมาสุรามีมากที่สุด อายุ ประเภทรถที่ใช้ขับขี่มีผลต่อการสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่ขวดยานในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังส่วนตัวแปรด้านเพศ ระดับการศึกษา อาชีพ ประเภทใบอนุญาต ประสบการณ์ในการขับขี่รถ และช่วงเวลาในการขับขี่ พบว่าไม่มีผลต่อสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่ขวดยานในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง

ยอดพล ธนาบริบูรณ์ (2548) ศึกษาเรื่องปัจจัยเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนนมีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจราจร การกระจายของปัจจัยเสี่ยง เพื่อวางยุทธศาสตร์การแก้ปัญหาและเสนอแนะต่อการพัฒนาระบบข้อมูล โดยได้เสนอผลการวิเคราะห์แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งผลการวิเคราะห์แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ได้ข้อสรุปสำคัญดังนี้

- การเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลากลางคืนมีผู้เสียชีวิตมากกว่าในช่วงเวลากลางวัน เนื่องจากปริมาณการจราจรเวลากลางคืนจะเบาบางกว่าเวลากลางวัน ทำให้ผู้ขับขี่สามารถขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วมากขึ้น
- อุบัติเหตุที่เกิดจากการเมาสุราเกิดขึ้นสูงในช่วงเวลา 00.00-04.00 น. และยังล่วงเลยไปจนถึงเวลา 06.00 น. ชี้ให้เห็นว่ามาตรการการห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หลังเวลาที่ทางการกำหนดยังไม่ได้รับการปฏิบัติอย่างจริงจัง
- รถมอเตอร์ไซค์เป็นพาหนะที่เป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งมีผู้ประพบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากถึง 76.2%และผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถมอเตอร์ไซค์ยังสูงถึง 72.4%
- จากการวิเคราะห์พบว่า หมวกนิรภัยสามารถลดอัตราการเสียชีวิตได้ถึง 52.0 %และเข็มขัดนิรภัยสามารถลดอัตราการเสียชีวิตได้ถึง 40.0 %

บทที่ 3

วิธีการดำเนินงาน

การดำเนินงานโครงงาน นิสิตกลุ่มโครงงานได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

3.1) ได้รับข้อมูลจากหน่วยงานราชการ คือ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.)

3.2) การวิเคราะห์ข้อมูล

3.2.1) ศึกษาข้อมูลเพื่อตรวจสอบความสัมพันธ์และเชื่อมโยงความสัมพันธ์ของข้อมูล

3.2.2) วิเคราะห์ข้อมูลระหว่างการจับตามมาตรการกับการเกิดอุบัติเหตุ

3.3) จัดทำกราฟเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างการจับตามมาตรการกับการเกิดอุบัติเหตุ

3.1) ได้รับข้อมูลจากหน่วยงานราชการ คือ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.)

นิสิตกลุ่มโครงงานเข้ารับข้อมูลจากหน่วยงานราชการเพื่อศึกษารายละเอียดของข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล ซึ่งขอบเขตของข้อมูลอยู่ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2555 และเทศกาลปีใหม่ปี 2555 และ ปี 2556

3.2) การวิเคราะห์ข้อมูล

เป็นการนำข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุมาวิเคราะห์ ได้แก่ ช่วงอายุ ยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และการจับตามมาตรการ เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลดังกล่าว

3.2.1) ศึกษาข้อมูลเพื่อตรวจสอบความสัมพันธ์และเชื่อมโยงความสัมพันธ์ของข้อมูล

- เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจกับข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ

- เชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลทั้ง 2 ชนิด คือ ประเภทรถ กับ อายุ

- คำนวณหาเปอร์เซ็นต์ของประเภทรถแต่ละชนิดในการจับตามมาตรการและการเกิดอุบัติเหตุ

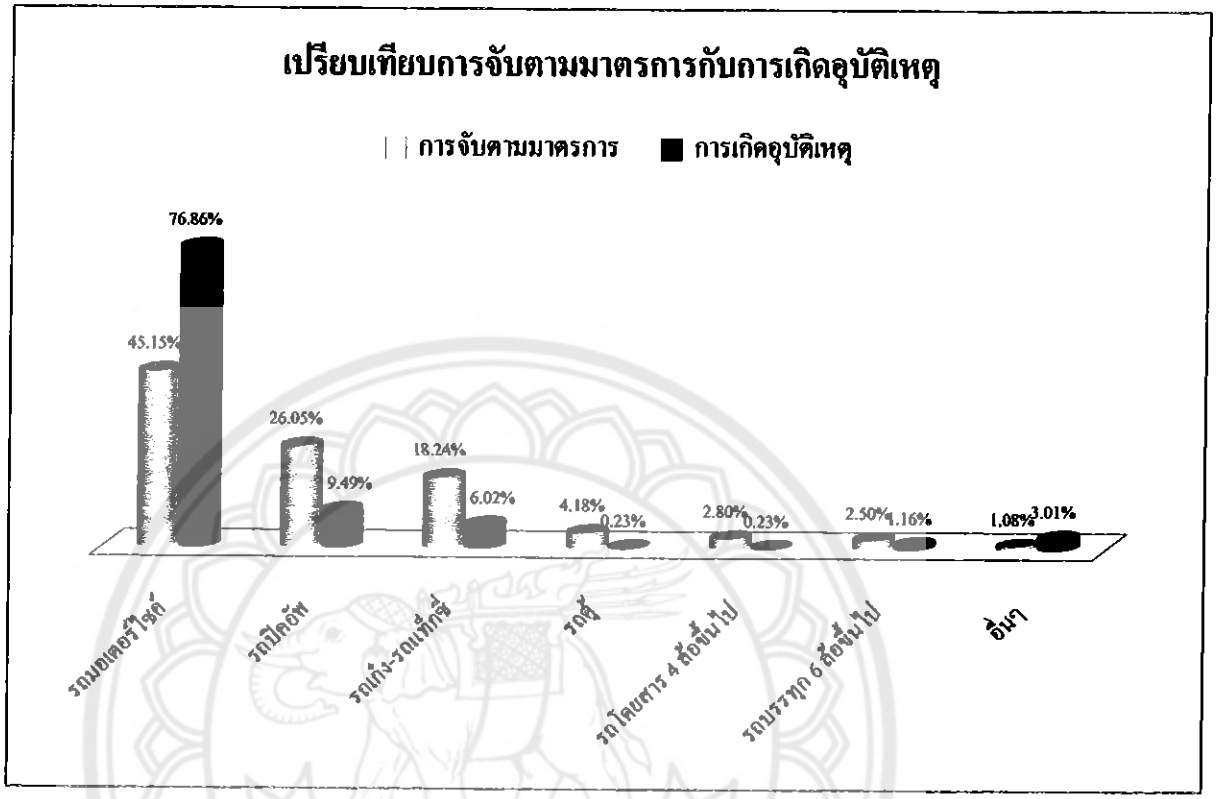
- คำนวณหาเปอร์เซ็นต์ในแต่ละช่วงอายุในการจับตามมาตรการและการเกิดอุบัติเหตุ

3.3) จัดทำกราฟเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างการจับตามมาตรการกับการเกิดอุบัติเหตุ

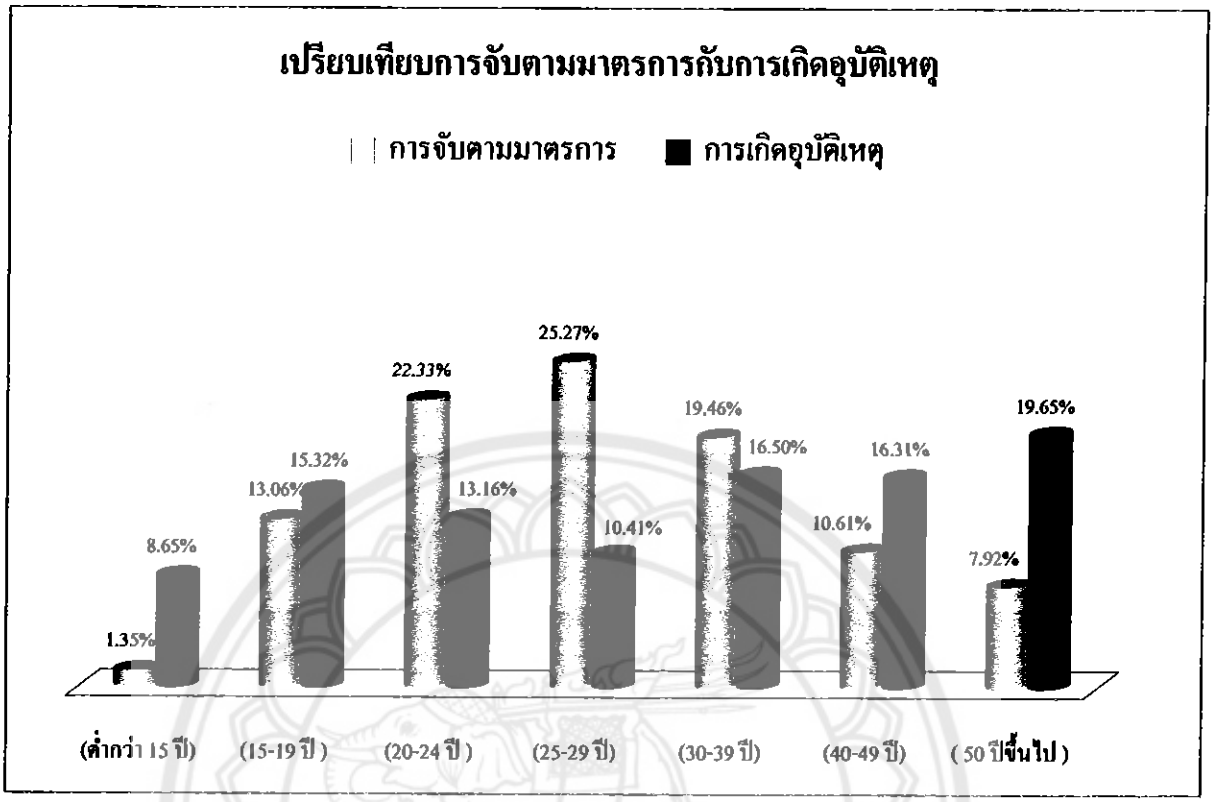
- จัดทำกราฟขึ้นมา 2 ชนิด คือ กราฟระหว่างมาตรการกับประเภทรถ และ กราฟระหว่างมาตรการกับอายุ

- กราฟแต่ละชนิดจะแสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างการจับตามมาตรการกับการเกิดอุบัติเหตุ

ตัวอย่างการวิเคราะห์ข้อมูลระหว่างการจับตามมาตรการกับการเกิดอุบัติเหตุ



แผนภาพที่ 3.1 กราฟระหว่างมาตรการกับประเภทรถ



แผนภาพที่3.2 กราฟระหว่างมาตรการกับอายุ

บทที่ 4

ผลการดำเนินงาน

ผลการดำเนินงานการวิเคราะห์ข้อมูลในช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2555, ปี 2556 และเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555 เพื่อหาความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องระหว่างข้อมูลของการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจกับข้อมูลของการเกิดอุบัติเหตุมีผลการดำเนินงานดังนี้

เทศกาลปีใหม่ปี 2555

การเกิดอุบัติเหตุโดยส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับประเภทรถจักรยานยนต์ร้อยละ 81.27 รองลงมาคือรถปิคอัพร้อยละ 9.33 ส่วนการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจของประเภทรถจักรยานยนต์ มีร้อยละ 33.55 และประเภทรถปิคอัพร้อยละ 27.85

การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปร้อยละ 18.96 รองลงมาคือช่วงอายุ 30-39 ปี ร้อยละ16.30 ส่วนการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีการดำเนินคดีในช่วงอายุ 20-24 ปีร้อยละ 24.28 รองลงมาคือช่วงอายุ 25-29 ปีร้อยละ 22.12

เทศกาลสงกรานต์ปี 2555

มีการเกิดอุบัติเหตุ โดยอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับประเภทรถจักรยานยนต์ร้อยละ 82.14 รองลงมาคือรถปิคอัพร้อยละ 9.72 ส่วนการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจของประเภทรถจักรยานยนต์มีร้อยละ 42.01และประเภทรถปิคอัพร้อยละ 29.82

การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปร้อยละ 18.19 รองลงมาคือช่วงอายุ 30-39 ปี ร้อยละ17.36 ส่วนการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีการดำเนินคดีในช่วงอายุ 20-24 ปีร้อยละ 27.65 รองลงมาคือช่วงอายุ 15-19 ปีร้อยละ 19.24

เทศกาลปีใหม่ปี 2556

การเกิดอุบัติเหตุโดยส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับประเภทรถจักรยานยนต์ร้อยละ 82.25 รองลงมาคือรถปิคอัพร้อยละ 7.90 ส่วนการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจของประเภทรถจักรยานยนต์ มีร้อยละ 43.20 และประเภทรถปิคอัพร้อยละ 28.01

การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปร้อยละ 20.11 รองลงมาคือช่วงอายุ 30-39 ปี ร้อยละ17.96 ส่วนการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีการดำเนินคดีในช่วงอายุ 20-24 ปี ร้อยละ 25.60 รองลงมาคือช่วงอายุ 25-29 ปีร้อยละ 22.83

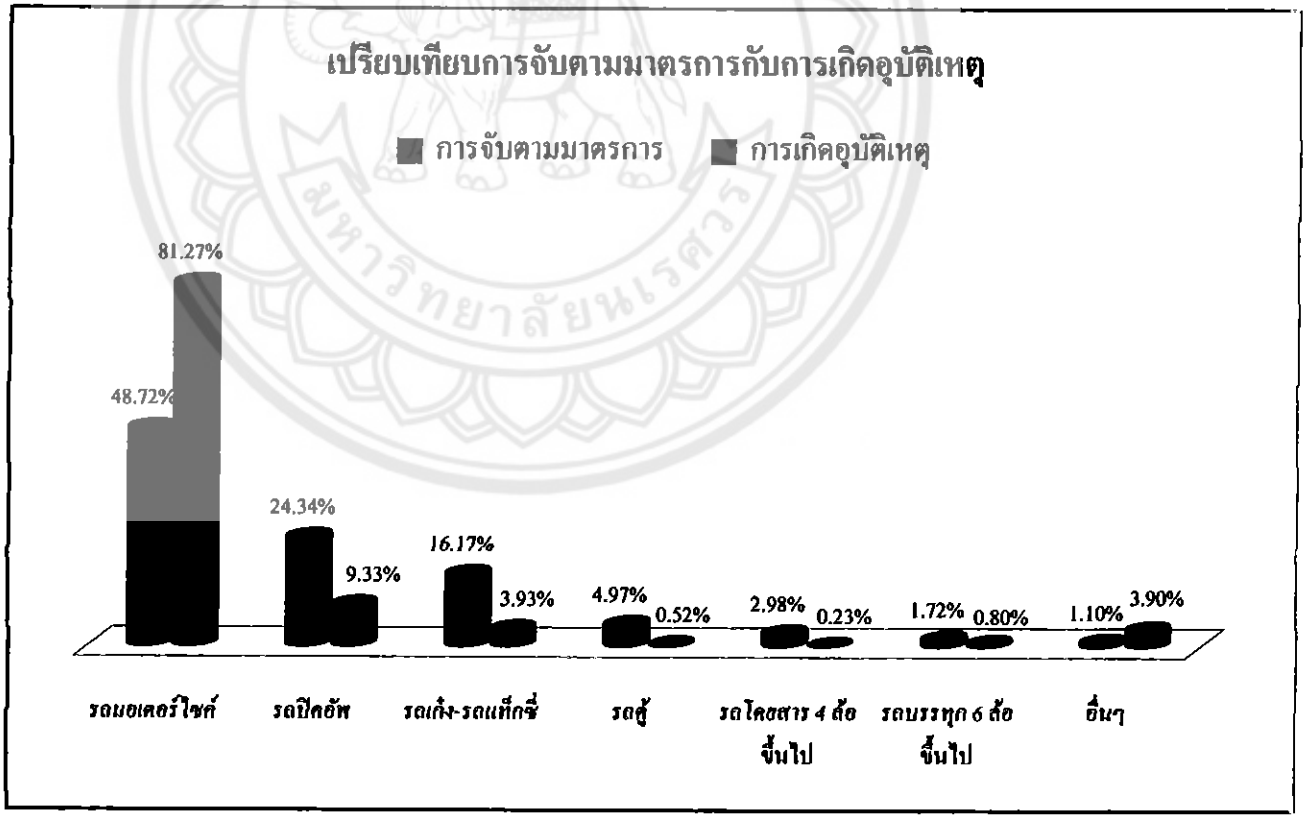
เทศกาลปีใหม่ ปี 2555

เทศกาลปีใหม่ ปี 2555

มาตรการการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรกับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	81.27%
รถปิคอัพ	9.33%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	3.93%
รถตู้	0.52%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.23%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.80%
อื่นๆ	3.90%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	48.72%
รถปิคอัพ	24.34%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	16.17%
รถตู้	4.97%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	2.98%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	1.72%
อื่นๆ	1.10%

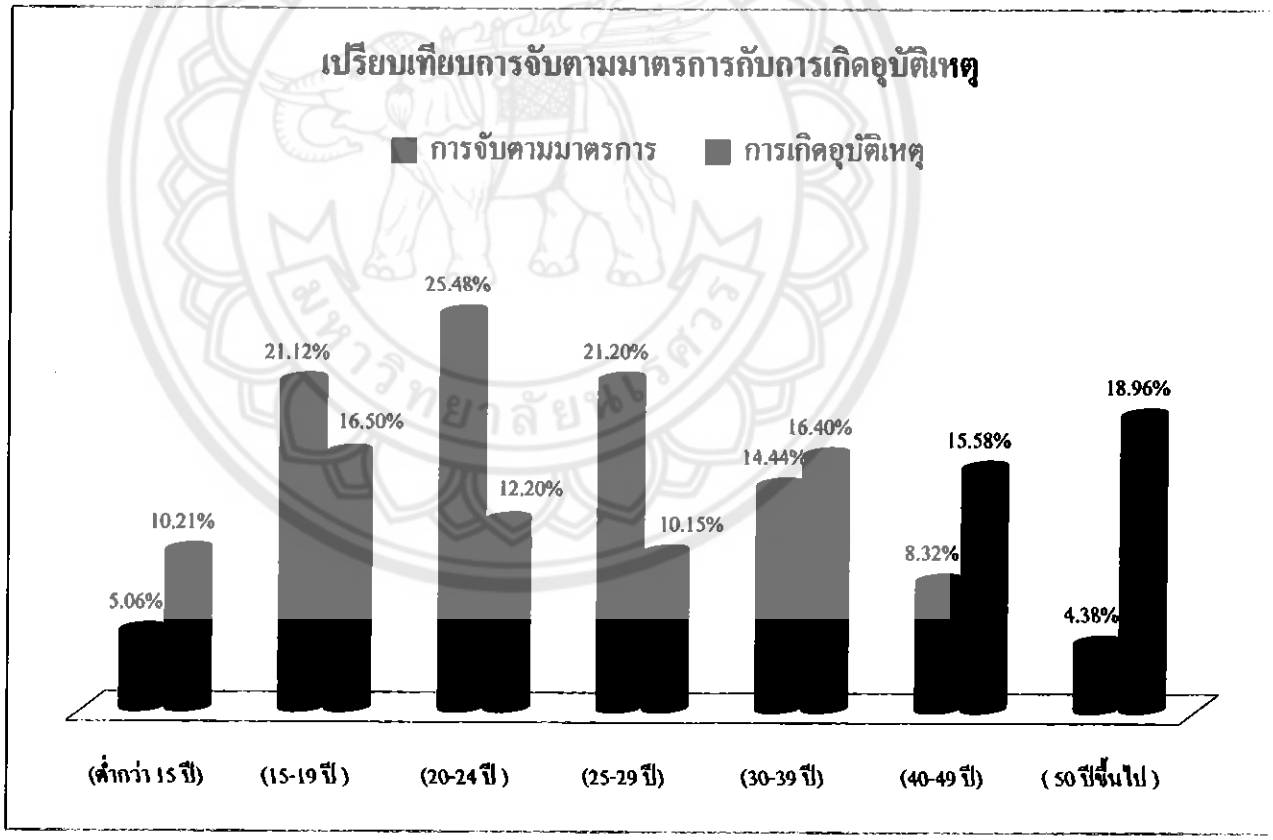


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากถึง 81.27 % มีการจับรถมอเตอร์ไซค์ 48.72 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	10.21%
15-19 ปี	16.50%
20-24 ปี	12.20%
25-29 ปี	10.15%
30-39ปี	16.40%
40-49 ปี	15.58%
50 ปีขึ้นไป	18.96%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	5.06%
15-19 ปี	21.12%
20-24 ปี	25.48%
25-29 ปี	21.20%
30-39ปี	14.44%
40-49 ปี	8.32%
50 ปีขึ้นไป	4.38%



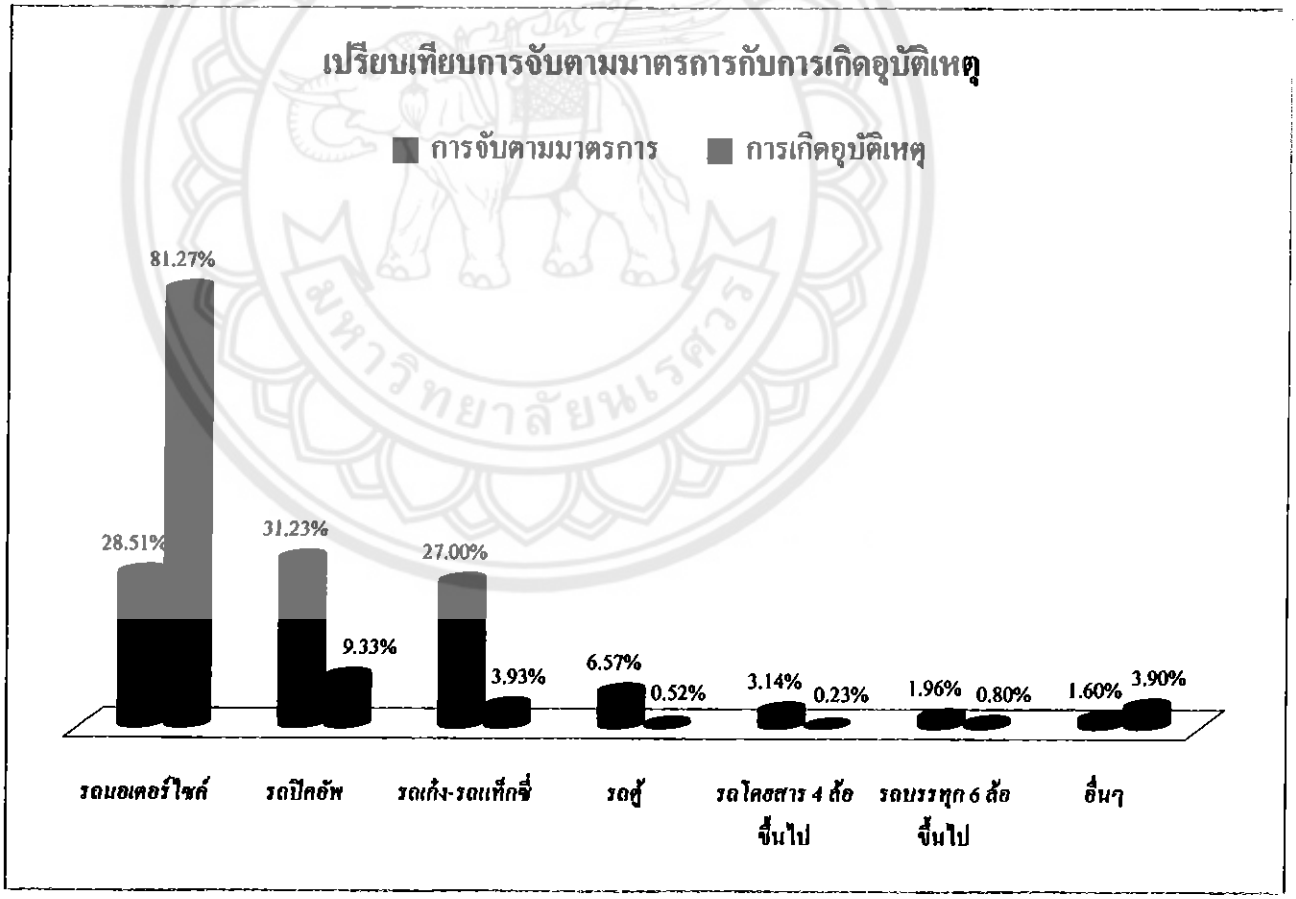
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 18.96 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 4.38 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถกับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	81.27%
รถปิคอัพ	9.33%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	3.93%
รถตู้	0.52%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.23%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.80%
อื่นๆ	3.90%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	28.51%
รถปิคอัพ	31.23%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	27.00%
รถตู้	6.57%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	3.14%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	1.96%
อื่นๆ	1.60%

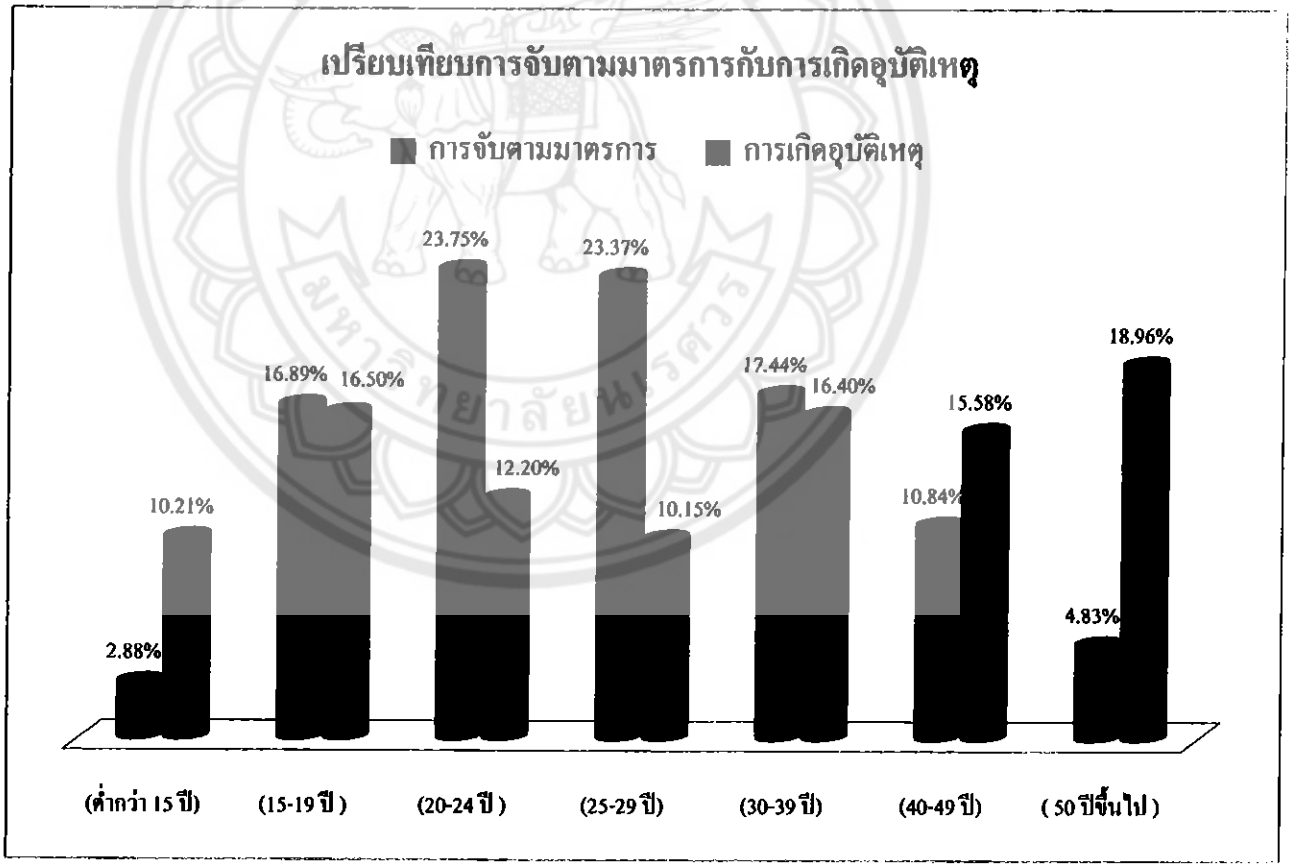


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากถึง 81.27 % มีการจับรถมอเตอร์ไซค์เพียง 28.51 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	10.21%
15-19 ปี	16.50%
20-24 ปี	12.20%
25-29 ปี	10.15%
30-39ปี	16.40%
40-49 ปี	15.58%
50 ปีขึ้นไป	18.96%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	2.88%
15-19 ปี	16.89%
20-24 ปี	23.75%
25-29 ปี	23.37%
30-39ปี	17.44%
40-49 ปี	10.84%
50 ปีขึ้นไป	4.83%



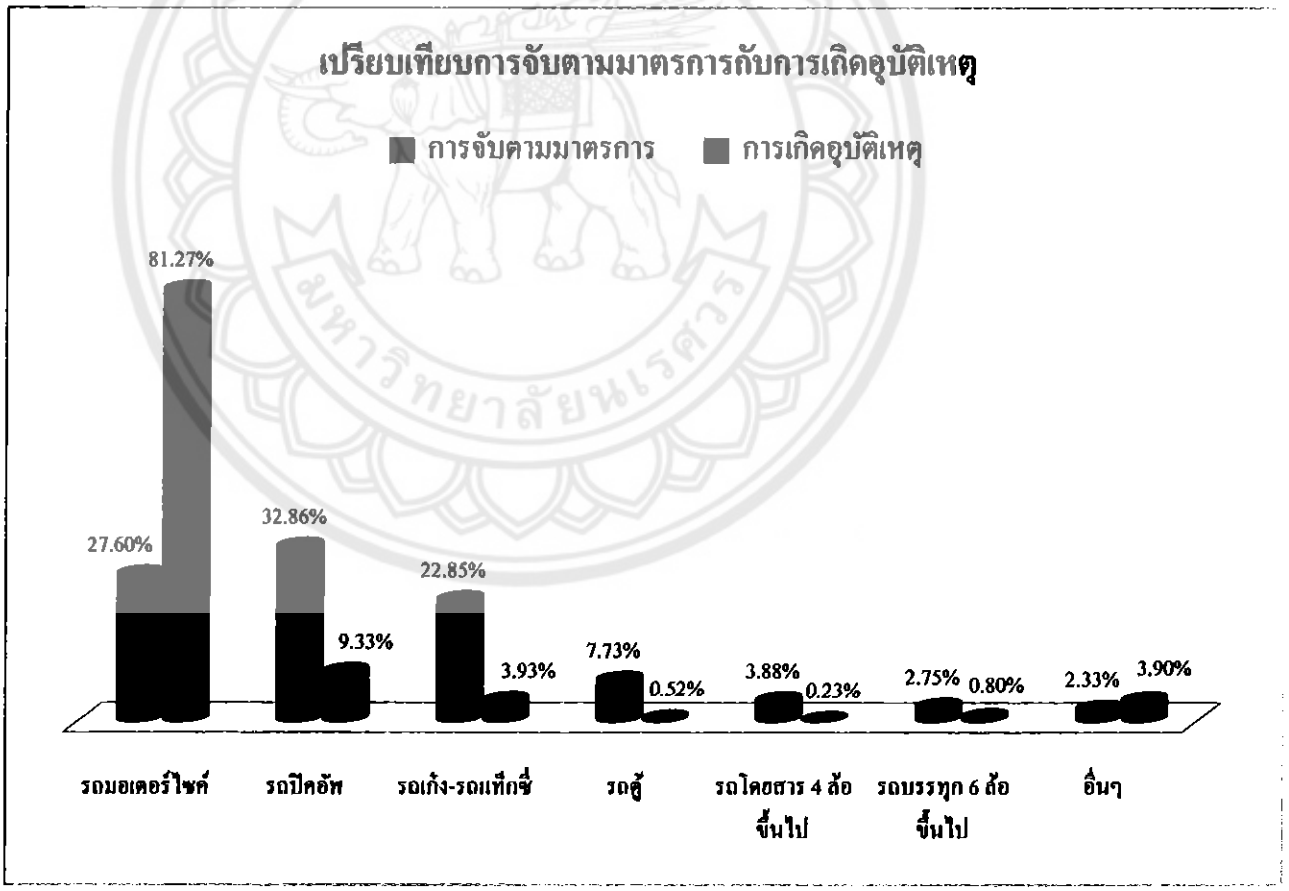
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 18.96 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 4.83 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการการแซงในที่คับขันกับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	81.27%
รถปิคอัพ	9.33%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	3.93%
รถตู้	0.52%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.23%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.80%
อื่นๆ	3.90%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	27.60%
รถปิคอัพ	32.86%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	22.85%
รถตู้	7.73%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	3.88%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	2.75%
อื่นๆ	2.33%

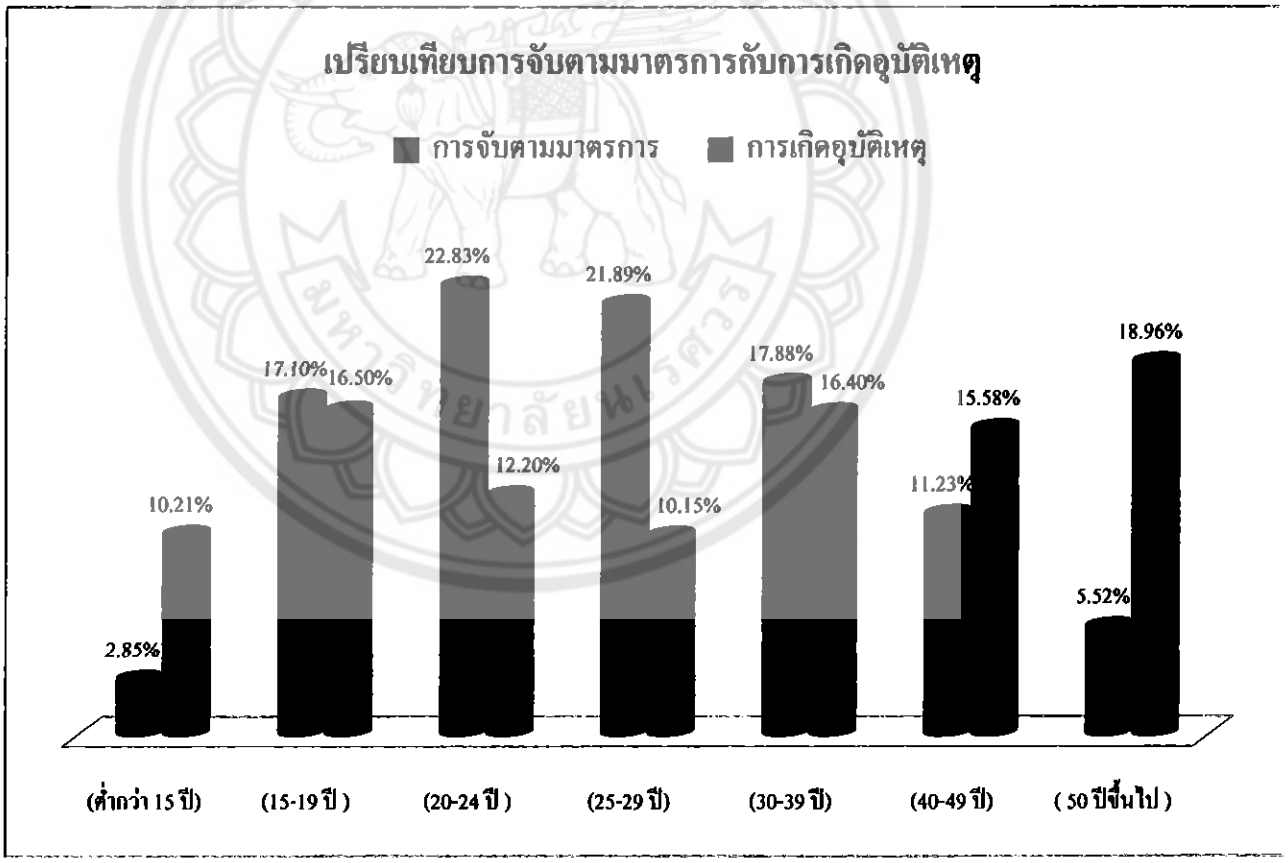


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากถึง 81.27 % มีการจับรถมอเตอร์ไซค์เพียง 27.06 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการการแซงในที่คับขันกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	10.21%
15-19 ปี	16.50%
20-24 ปี	12.20%
25-29 ปี	10.15%
30-39ปี	16.40%
40-49 ปี	15.58%
50 ปีขึ้นไป	18.96%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	2.85%
15-19 ปี	17.10%
20-24 ปี	22.83%
25-29 ปี	21.89%
30-39ปี	17.88%
40-49 ปี	11.23%
50 ปีขึ้นไป	5.52%



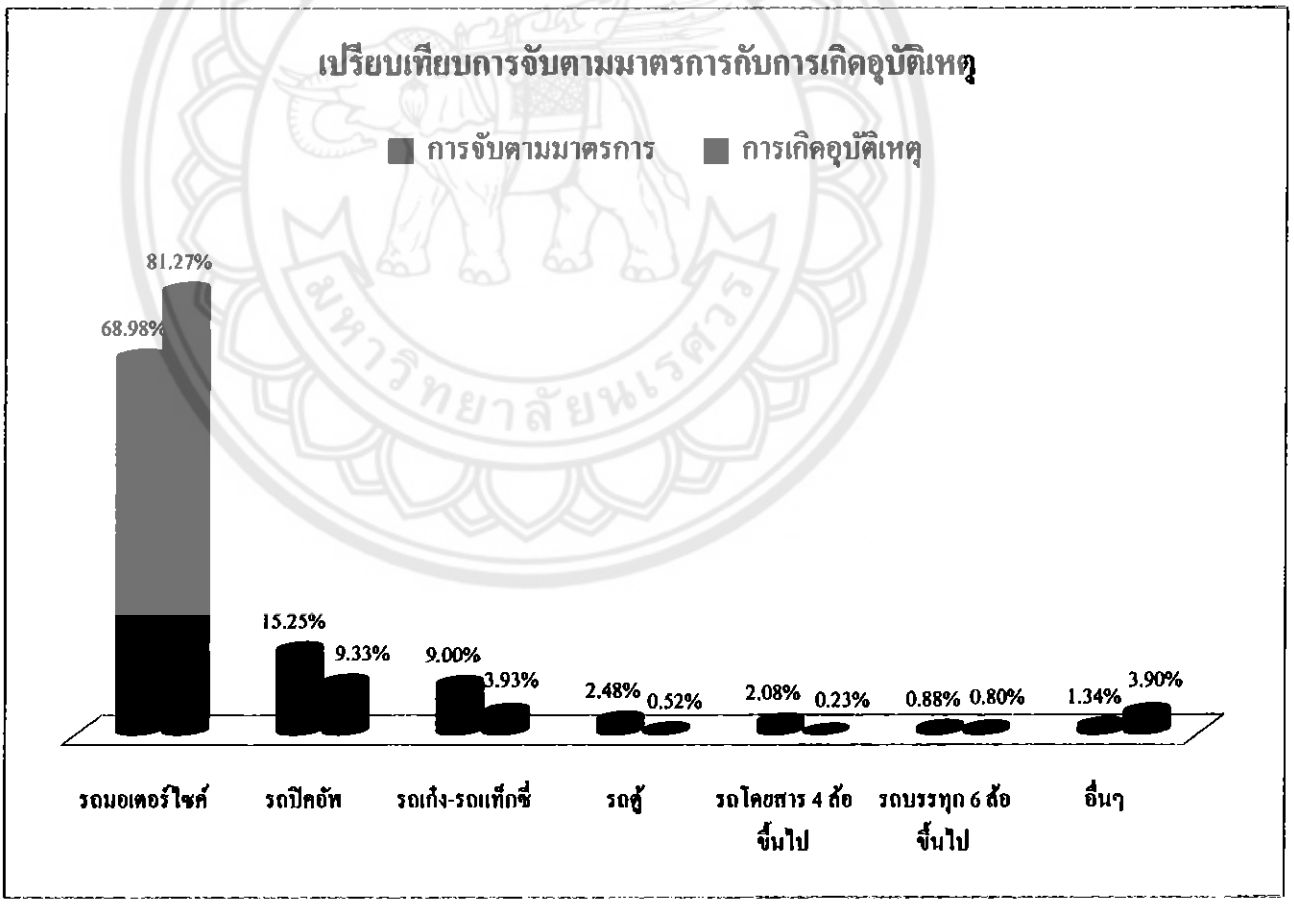
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 18.96 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 5.52 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการการขับรถย้อนศรกับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	81.27%
รถปิคอัพ	9.33%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	3.93%
รถตู้	0.52%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.23%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.80%
อื่นๆ	3.90%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	68.98%
รถปิคอัพ	15.25%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	9.00%
รถตู้	2.48%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	2.08%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.88%
อื่นๆ	1.34%

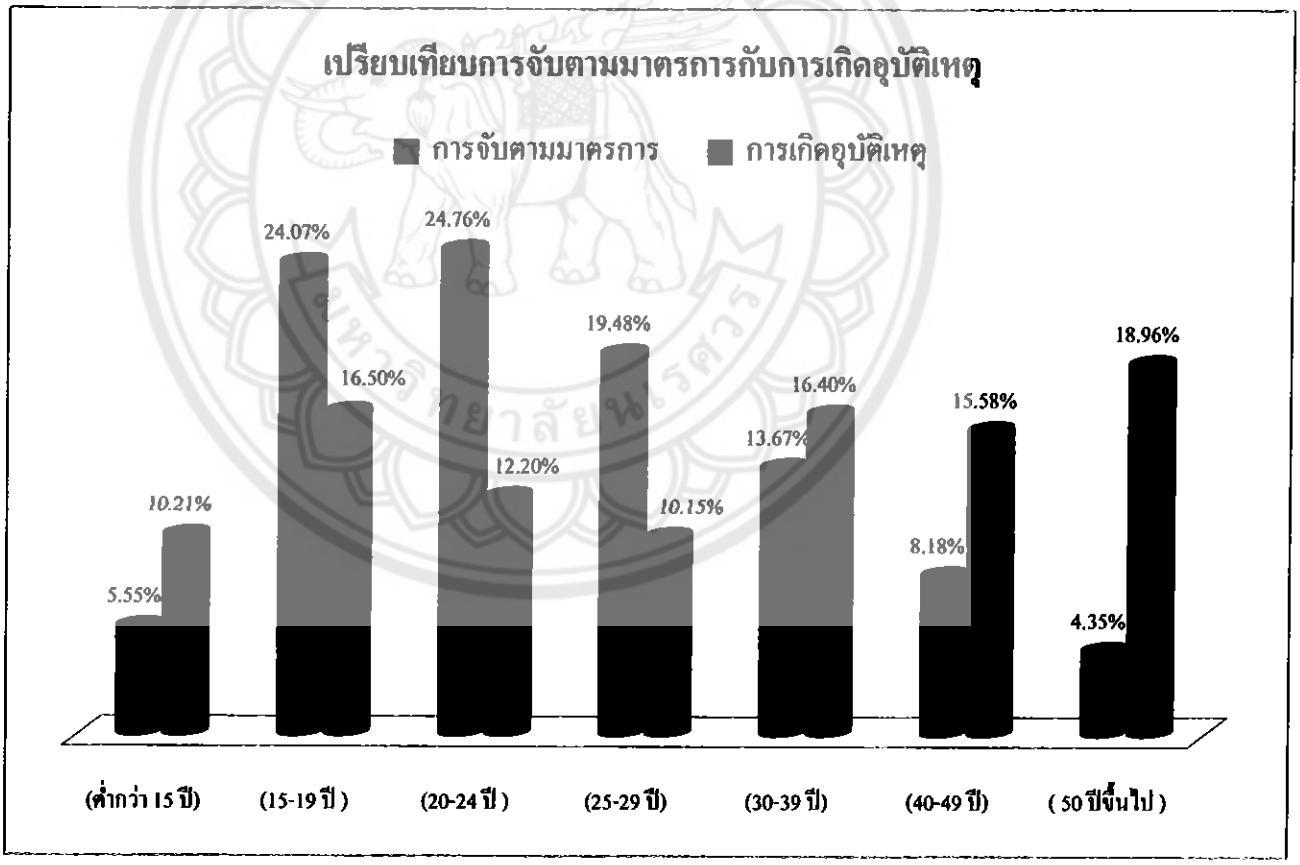


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากถึง 81.27 % มีการจับรถมอเตอร์ไซค์ 68.98 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการการขับรถย้อนศรกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	10.21%
15-19 ปี	16.50%
20-24 ปี	12.20%
25-29 ปี	10.15%
30-39ปี	16.40%
40-49 ปี	15.58%
50 ปีขึ้นไป	18.96%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	5.55%
15-19 ปี	24.07%
20-24 ปี	24.76%
25-29 ปี	19.48%
30-39ปี	13.67%
40-49 ปี	8.18%
50 ปีขึ้นไป	4.35%



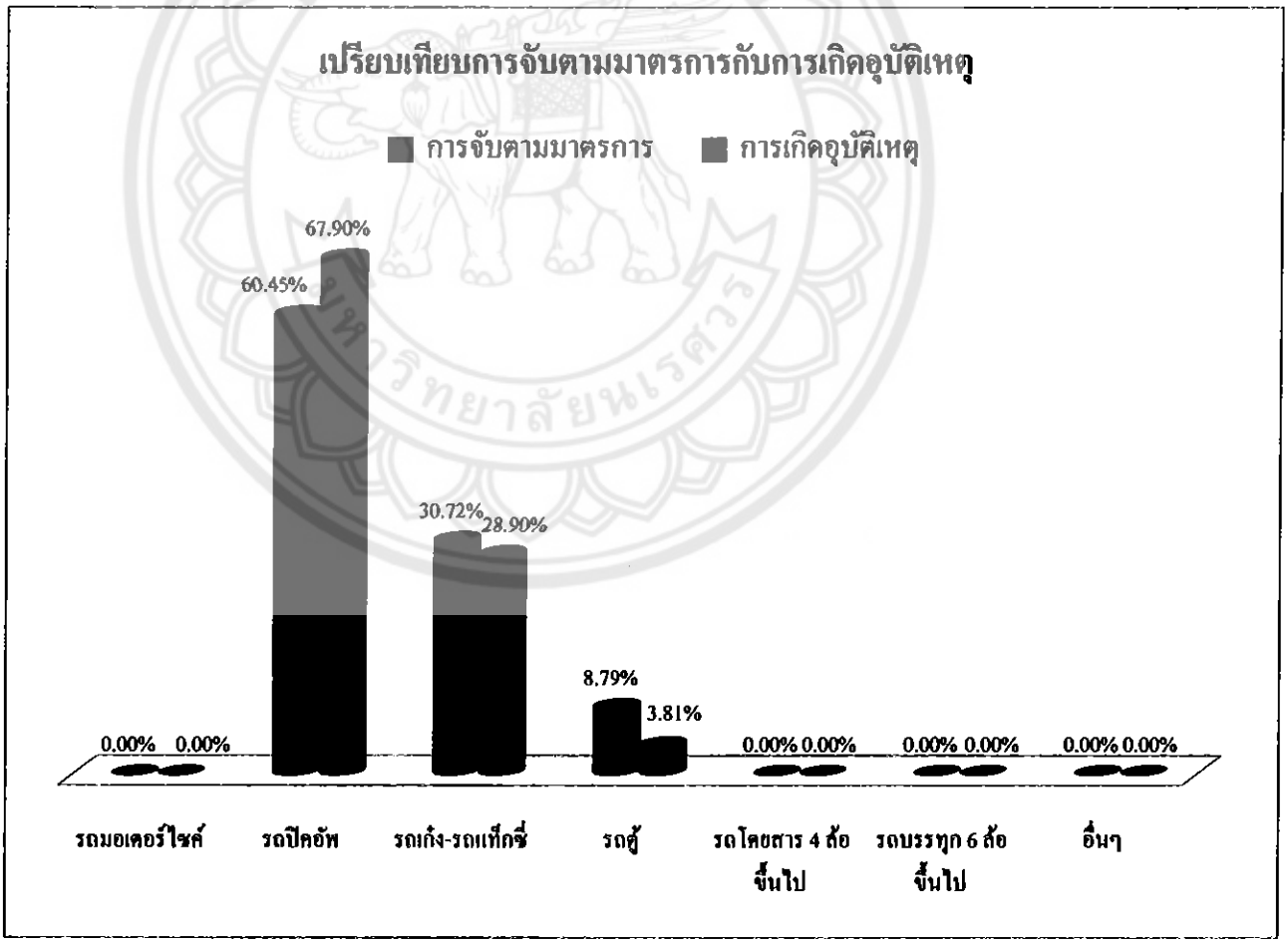
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 18.96 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 4.35 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยกับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	0.00%
รถปิคอัพ	67.90%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	28.90%
รถตู้	3.81%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.00%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.00%
อื่นๆ	0.00%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	0.00%
รถปิคอัพ	60.45%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	30.72%
รถตู้	8.79%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.00%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.00%
อื่นๆ	0.00%

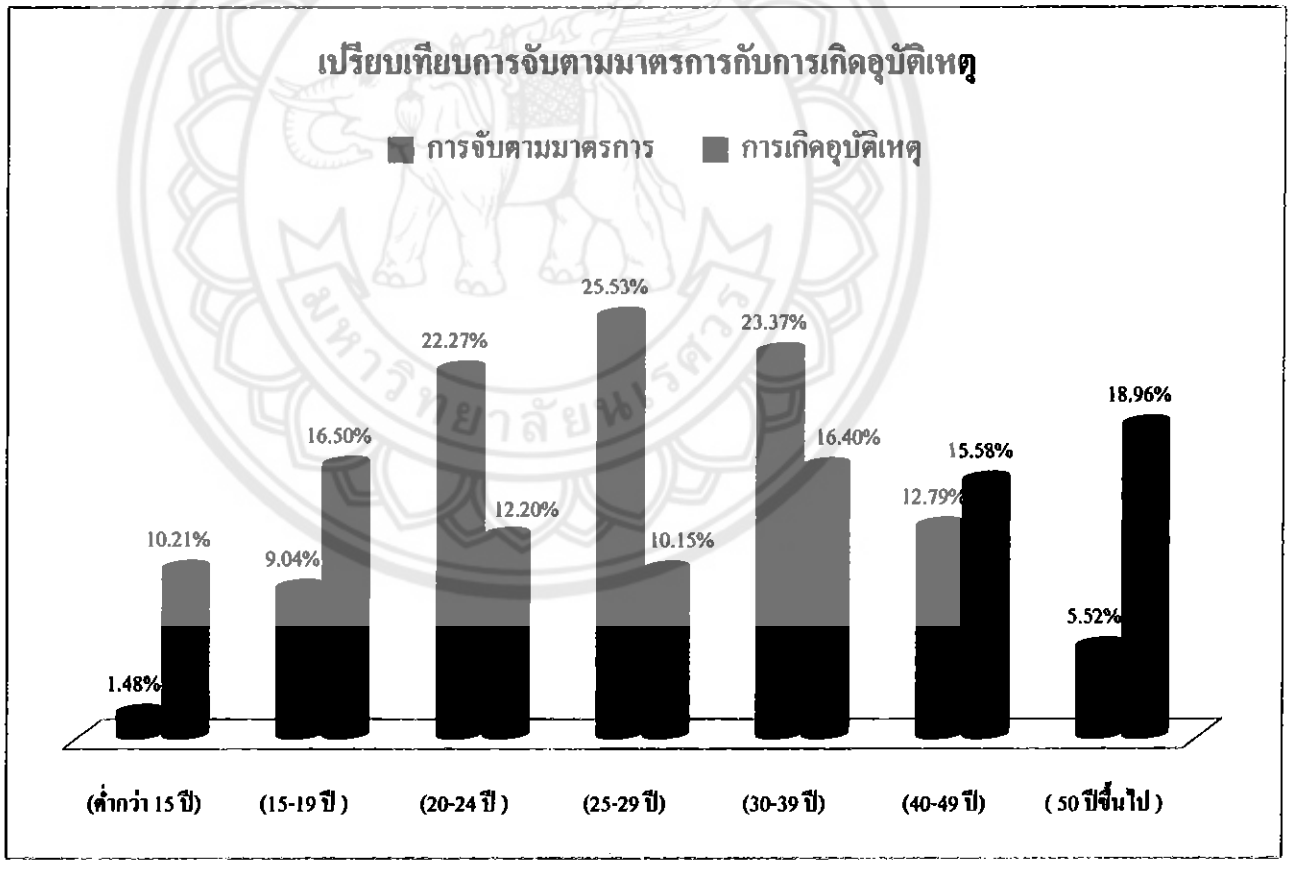


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถปิคอัพมากถึง 67.90 % มีการจับรถปิคอัพ 60.45 % แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	10.21%
15-19 ปี	16.50%
20-24 ปี	12.20%
25-29 ปี	10.15%
30-39ปี	16.40%
40-49 ปี	15.58%
50 ปีขึ้นไป	18.96%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	1.48%
15-19 ปี	9.04%
20-24 ปี	22.27%
25-29 ปี	25.53%
30-39ปี	23.37%
40-49 ปี	12.79%
50 ปีขึ้นไป	5.52%



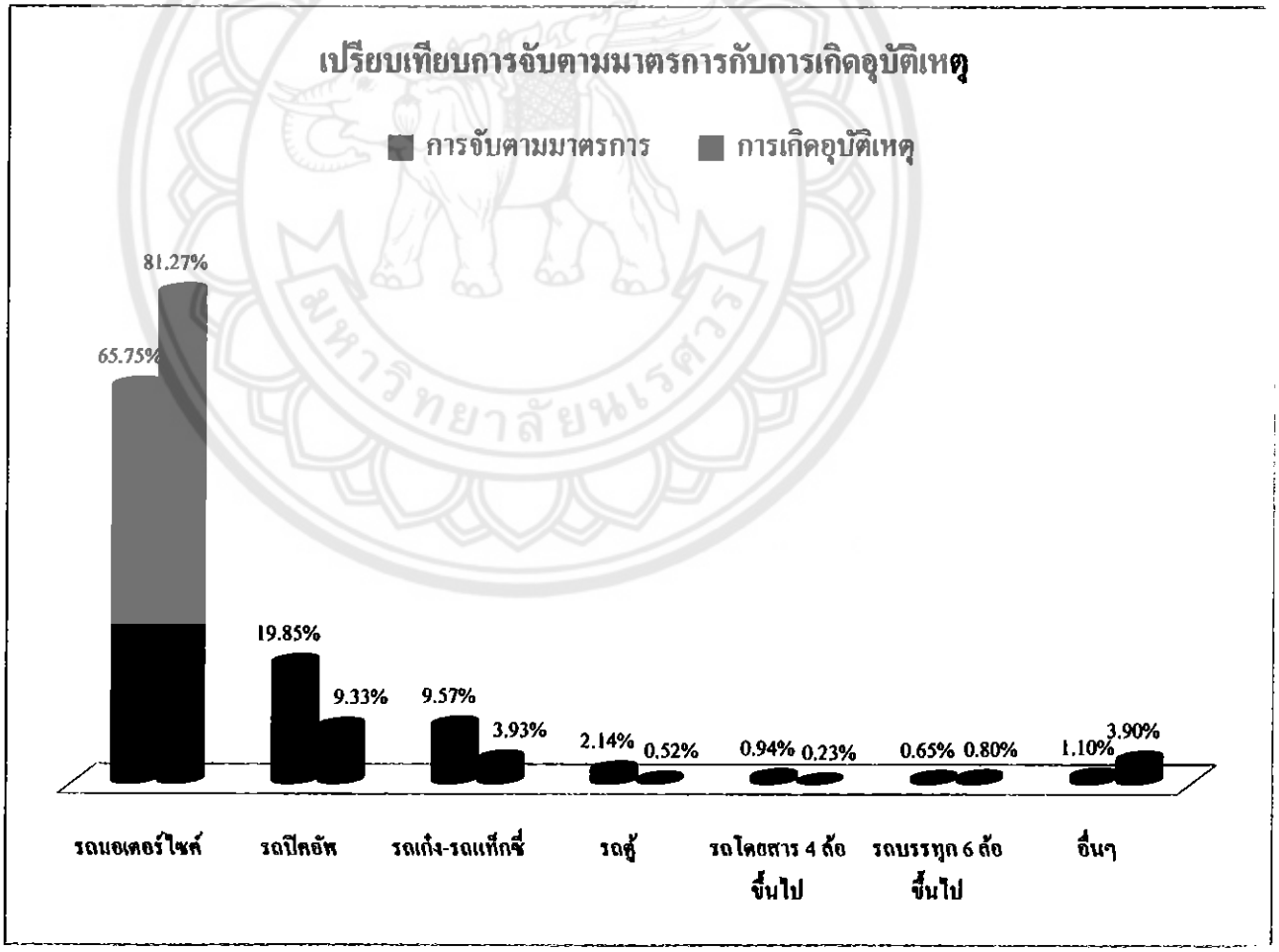
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 18.96 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 5.52 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการการไม่มีใบขับขี่กับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	81.27%
รถปิคอัพ	9.33%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	3.93%
รถตู้	0.52%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.23%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.80%
อื่นๆ	3.90%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	65.75%
รถปิคอัพ	19.85%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	9.57%
รถตู้	2.14%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.94%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.65%
อื่นๆ	1.10%

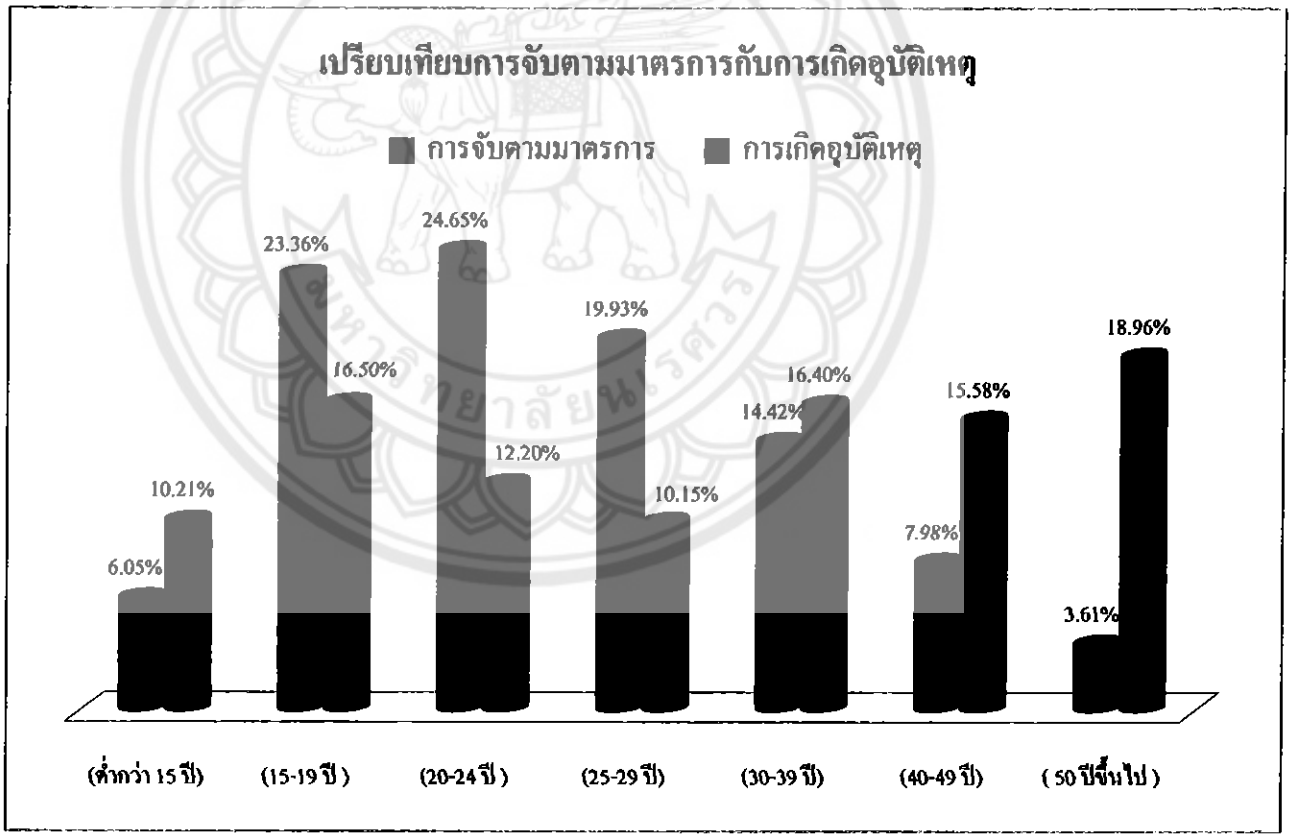


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากถึง 81.27 % มีการจับรถมอเตอร์ไซค์ 65.75 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการการไม่มีใบขับขี่กับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	10.21%
15-19 ปี	16.50%
20-24 ปี	12.20%
25-29 ปี	10.15%
30-39ปี	16.40%
40-49 ปี	15.58%
50 ปีขึ้นไป	18.96%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	6.05%
15-19 ปี	23.36%
20-24 ปี	24.65%
25-29 ปี	19.93%
30-39ปี	14.42%
40-49 ปี	7.98%
50 ปีขึ้นไป	3.61%



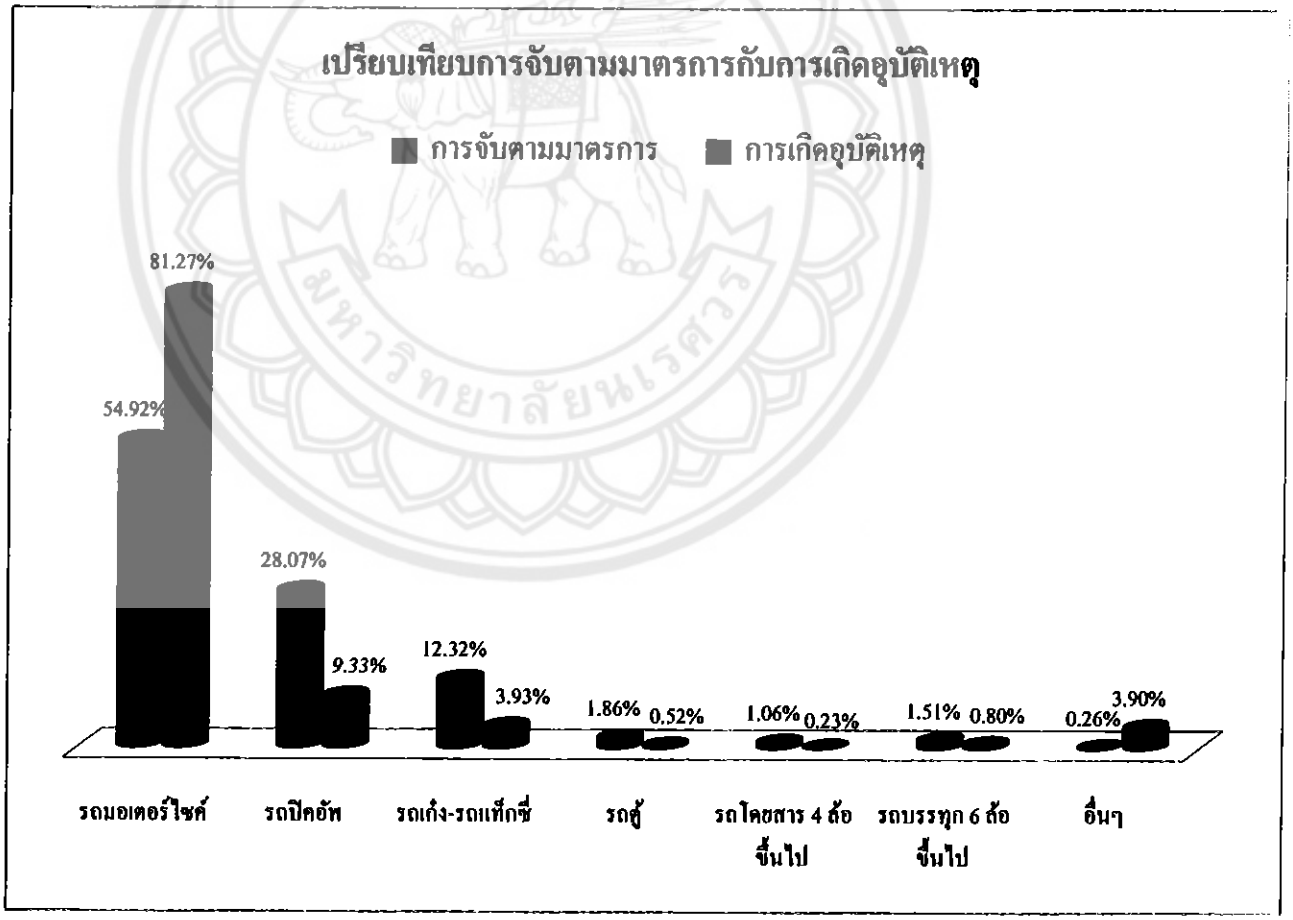
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 18.96 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 3.61 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการการเมาสุรากับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	81.27%
รถปิคอัพ	9.33%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	3.93%
รถตู้	0.52%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.23%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.80%
อื่นๆ	3.90%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	54.92%
รถปิคอัพ	28.07%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	12.32%
รถตู้	1.86%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	1.06%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	1.51%
อื่นๆ	0.26%

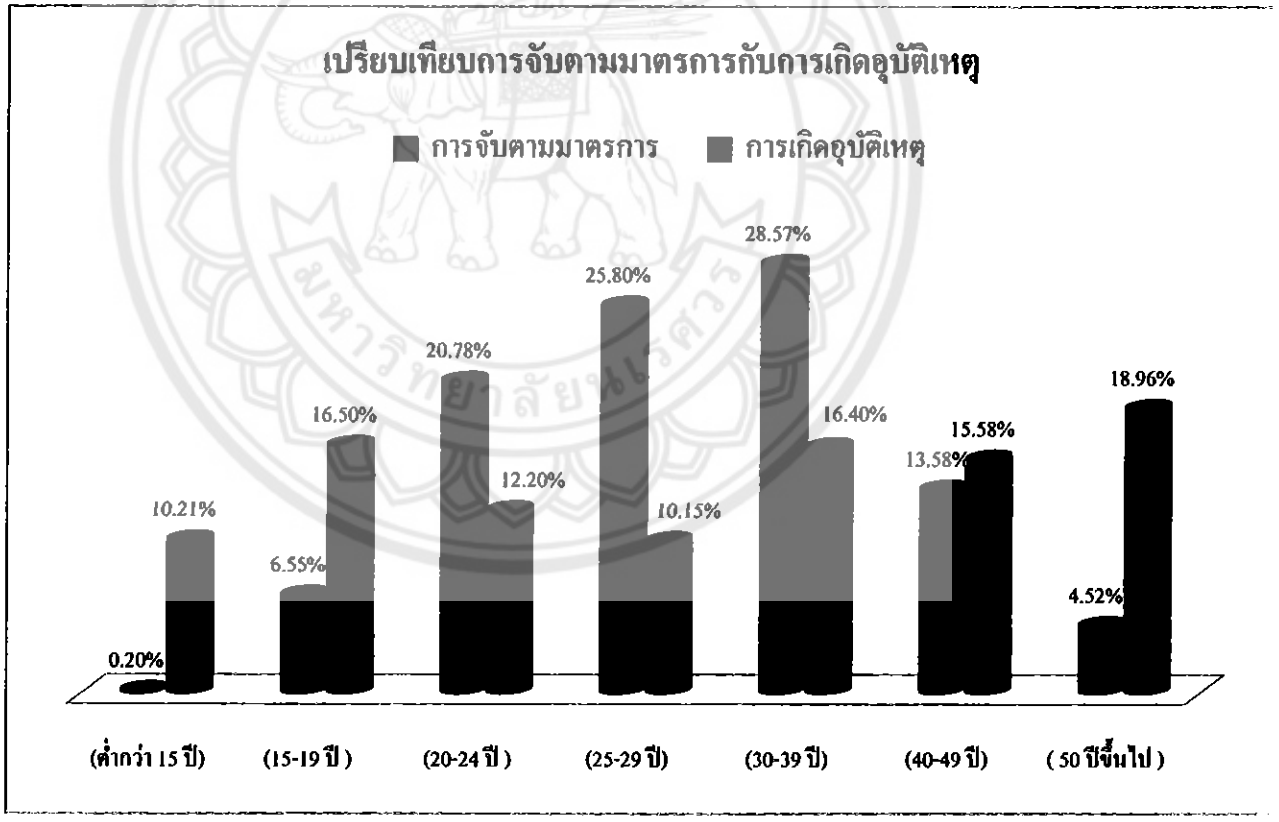


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากถึง 81.27 % มีการจับรถมอเตอร์ไซค์ 54.92 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการการเมาสุรากับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	10.21%
15-19 ปี	16.50%
20-24 ปี	12.20%
25-29 ปี	10.15%
30-39ปี	16.40%
40-49 ปี	15.58%
50 ปีขึ้นไป	18.96%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	0.20%
15-19 ปี	6.55%
20-24 ปี	20.78%
25-29 ปี	25.80%
30-39ปี	28.57%
40-49 ปี	13.58%
50 ปีขึ้นไป	4.52%



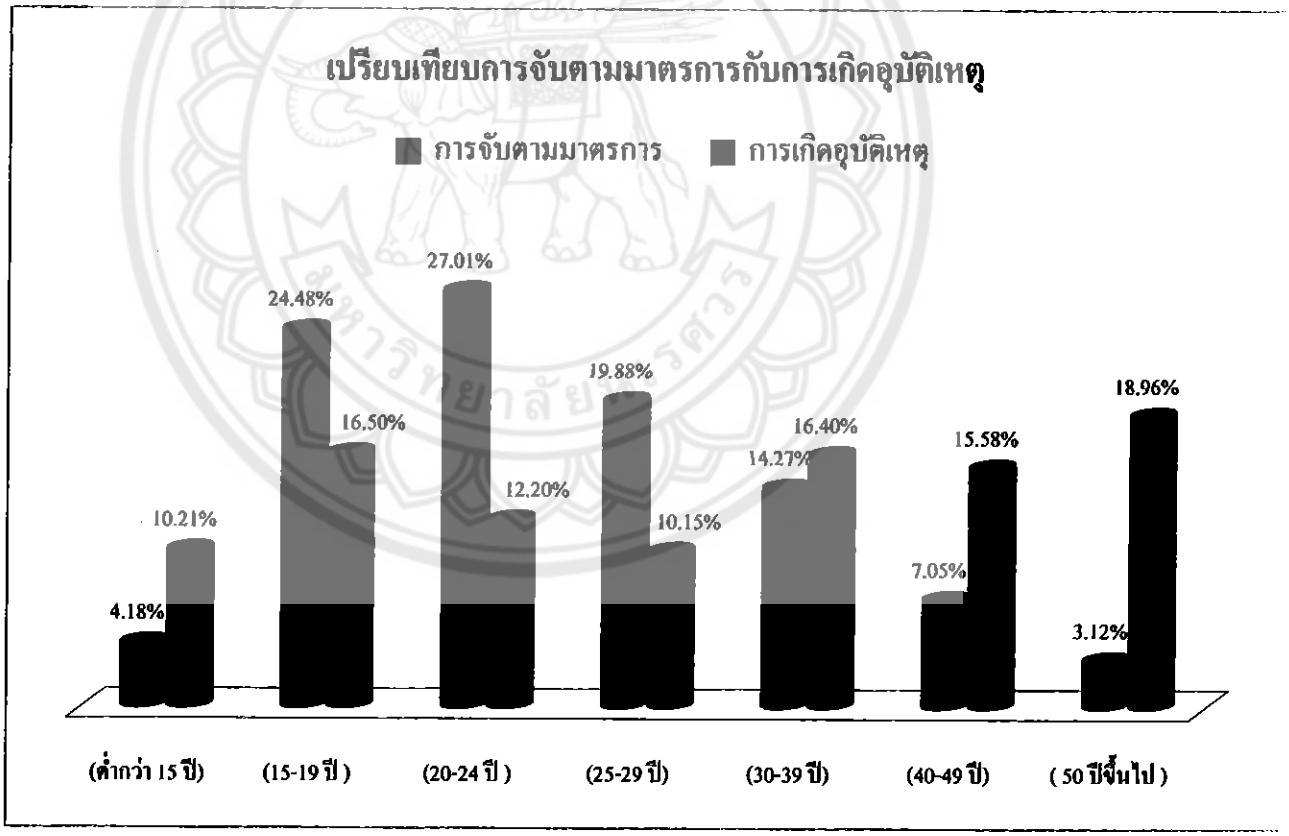
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 18.96 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 4.52 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการการไม่สวมหมวกนิรภัยกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	10.21%
15-19 ปี	16.50%
20-24 ปี	12.20%
25-29 ปี	10.15%
30-39ปี	16.40%
40-49 ปี	15.58%
50 ปีขึ้นไป	18.96%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	4.18%
15-19 ปี	24.48%
20-24 ปี	27.01%
25-29 ปี	19.88%
30-39ปี	14.27%
40-49 ปี	7.05%
50 ปีขึ้นไป	3.12%



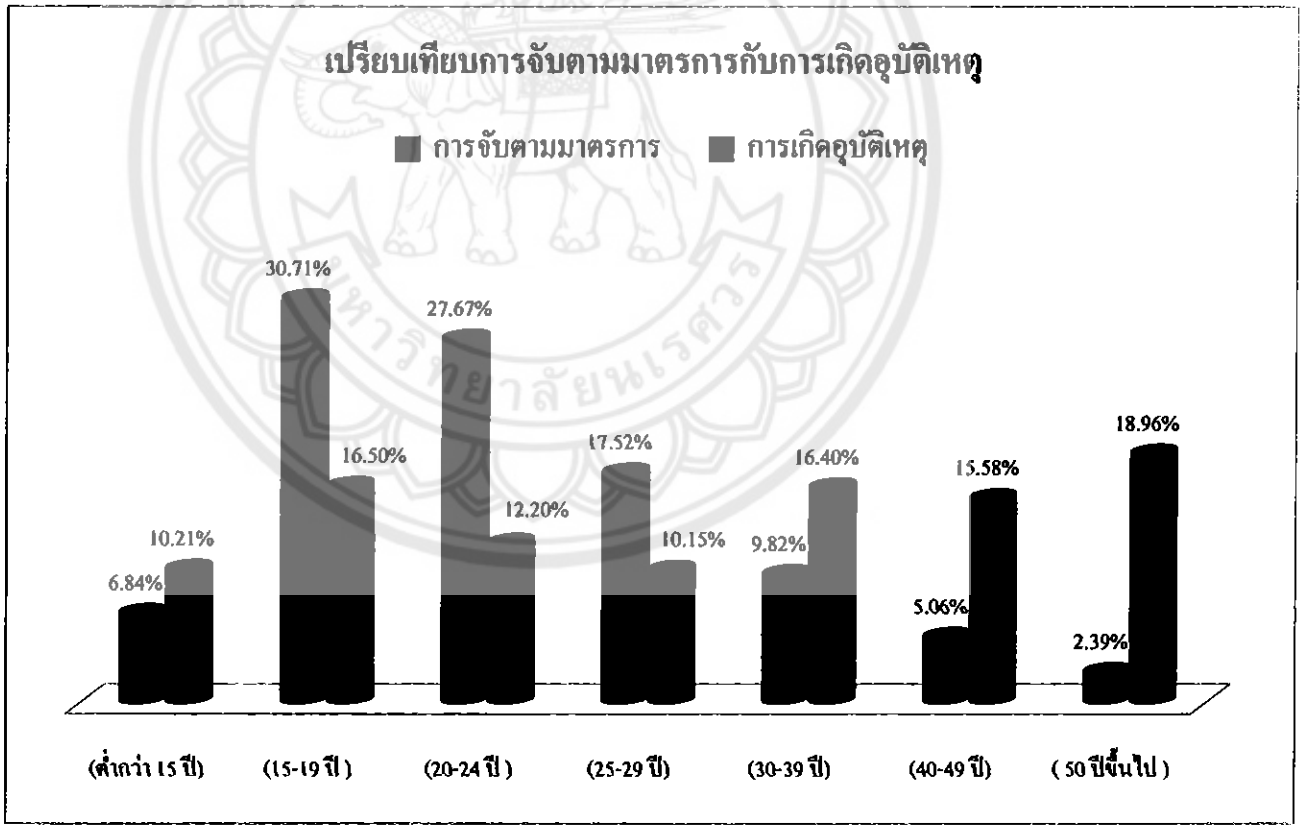
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 18.96 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 3.12 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการการมอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัยกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	10.21%
15-19 ปี	16.50%
20-24 ปี	12.20%
25-29 ปี	10.15%
30-39ปี	16.40%
40-49 ปี	15.58%
50 ปีขึ้นไป	18.96%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	6.84%
15-19 ปี	30.71%
20-24 ปี	27.67%
25-29 ปี	17.52%
30-39ปี	9.82%
40-49 ปี	5.06%
50 ปีขึ้นไป	2.39%



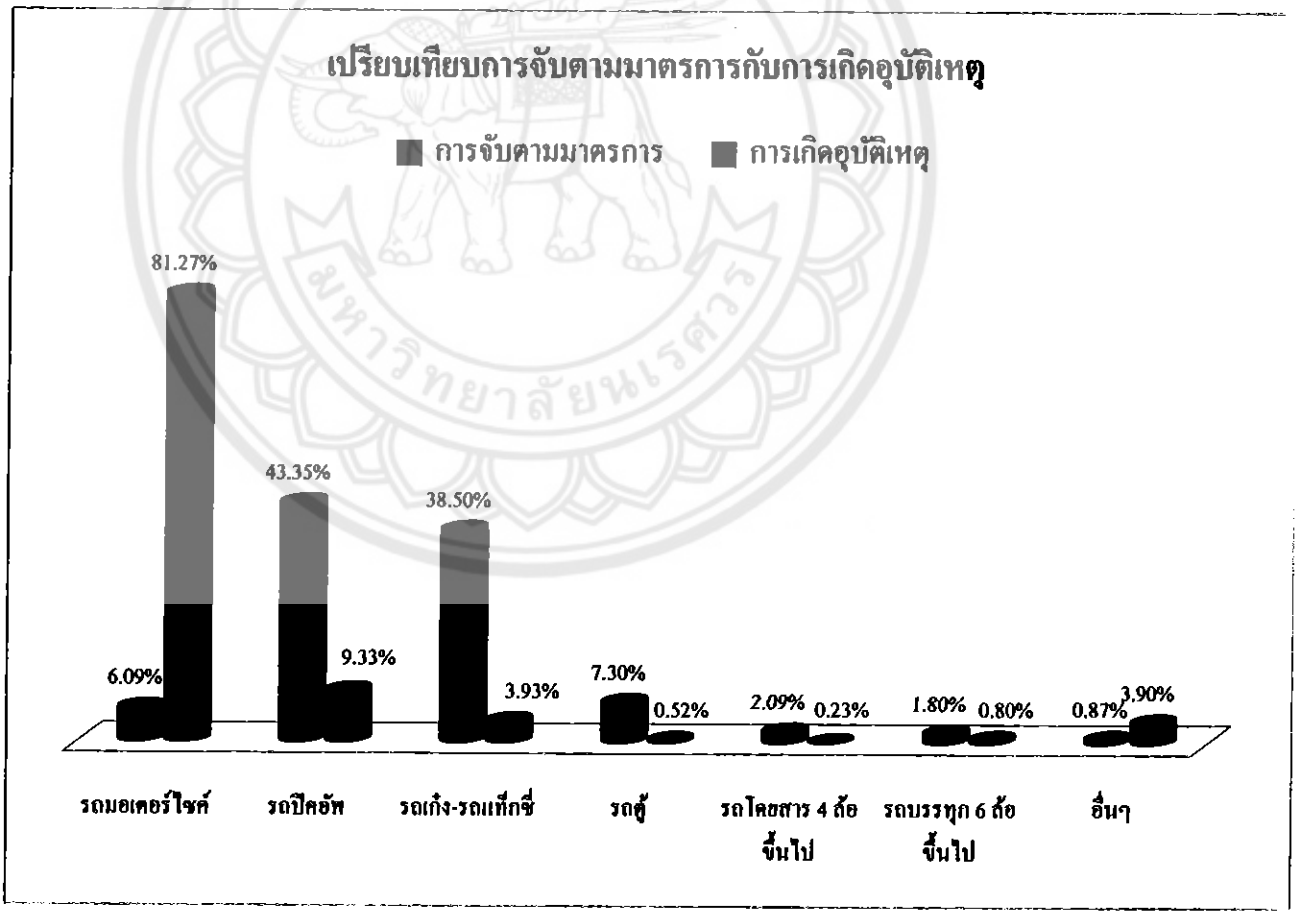
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 18.96 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 2.39 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการการขับรถเร็วเกินกำหนดกับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	81.27%
รถปิคอัพ	9.33%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	3.93%
รถตู้	0.52%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.23%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.80%
อื่นๆ	3.90%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	6.09%
รถปิคอัพ	43.35%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	38.50%
รถตู้	7.30%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	2.09%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	1.80%
อื่นๆ	0.87%

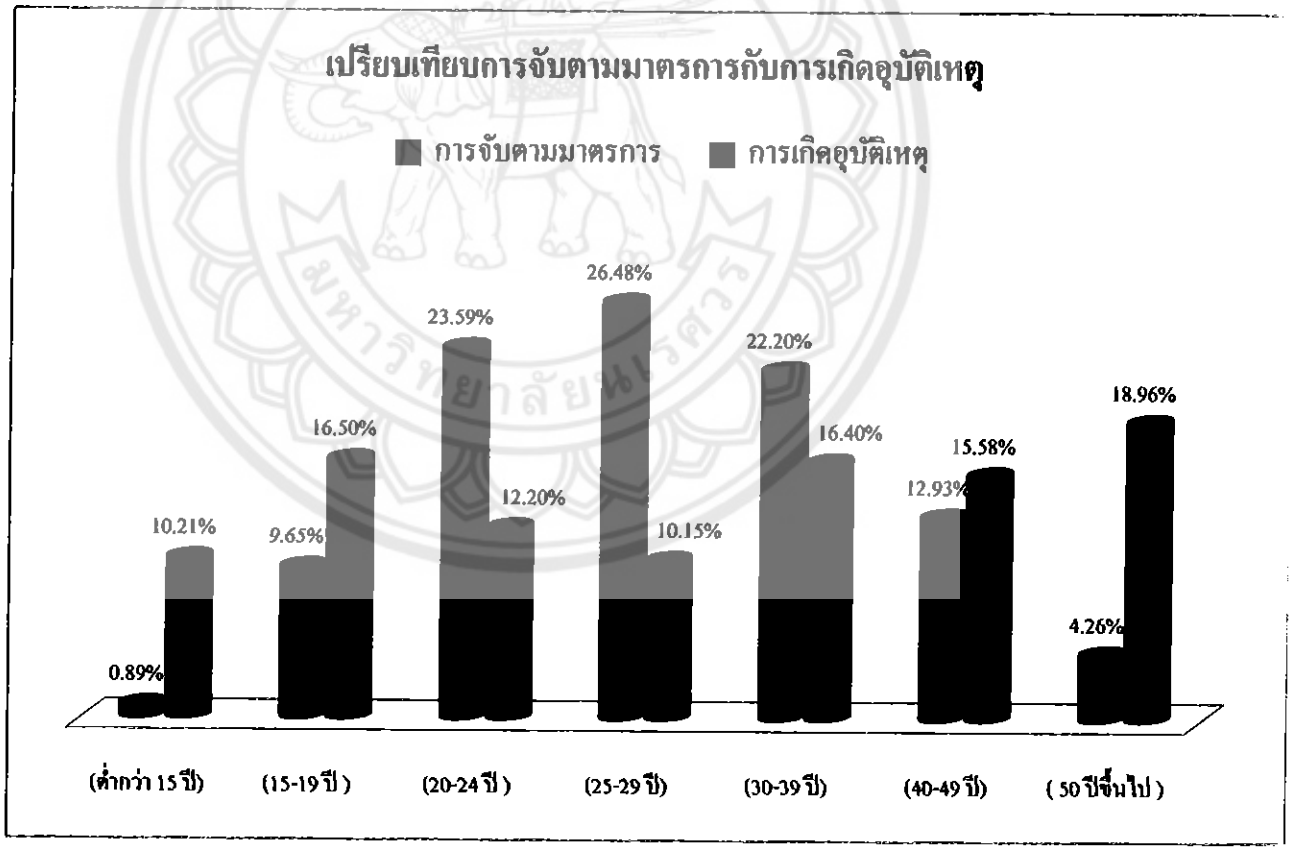


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากถึง 81.27 % มีการจับรถมอเตอร์ไซค์ 6.09 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการการขับรถเร็วเกินกำหนดกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	10.21%
15-19 ปี	16.50%
20-24 ปี	12.20%
25-29 ปี	10.15%
30-39ปี	16.40%
40-49 ปี	15.58%
50 ปีขึ้นไป	18.96%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	0.89%
15-19 ปี	9.65%
20-24 ปี	23.59%
25-29 ปี	26.48%
30-39ปี	22.20%
40-49 ปี	12.93%
50 ปีขึ้นไป	4.26%



การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 18.96 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 4.26 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

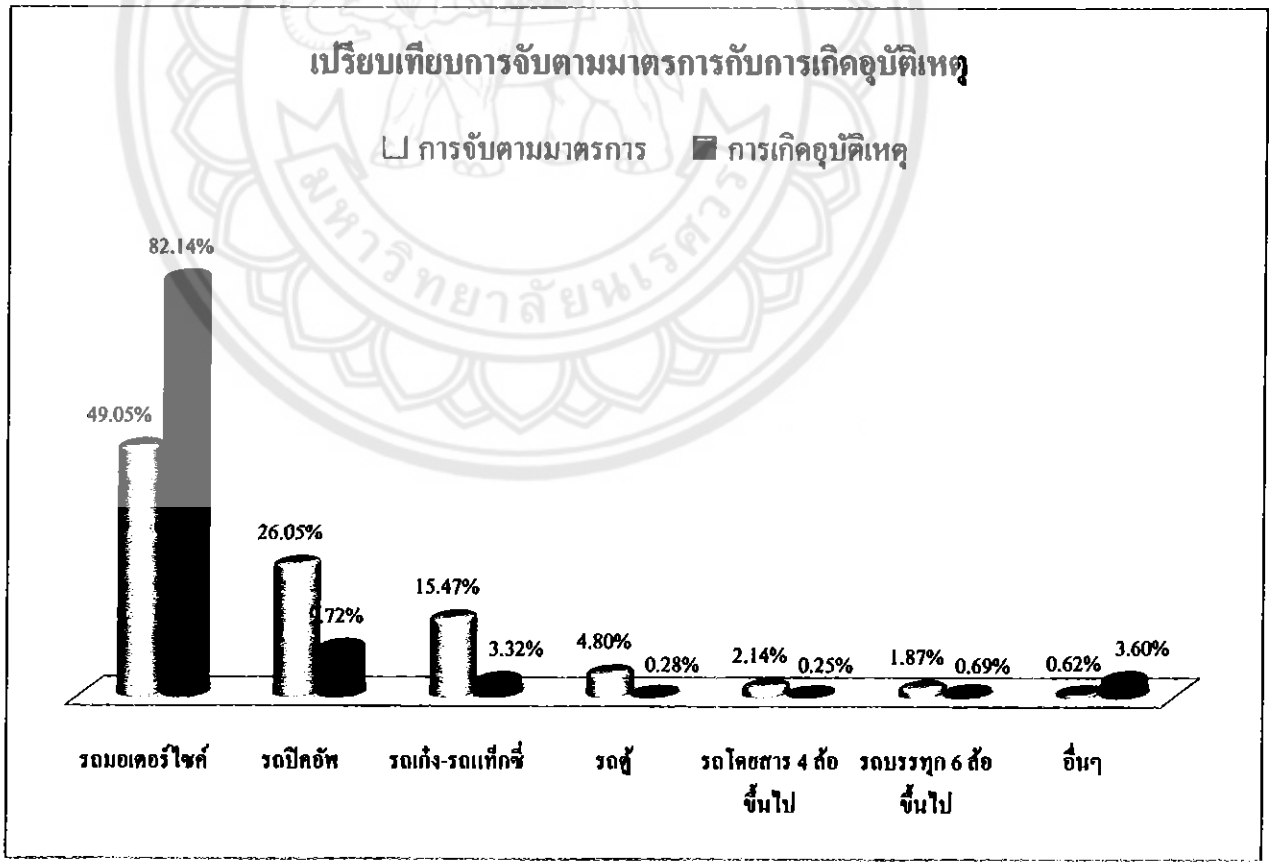
<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

เทศกาลสงกรานต์ ปี 2555

มาตรการการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรกับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	82.14%
รถปิคอัพ	9.72%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	3.32%
รถตู้	0.28%
รถโดนสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.25%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.69%
อื่นๆ	3.60%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	49.05%
รถปิคอัพ	26.05%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	15.47%
รถตู้	4.80%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	2.14%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	1.87%
อื่นๆ	0.62%

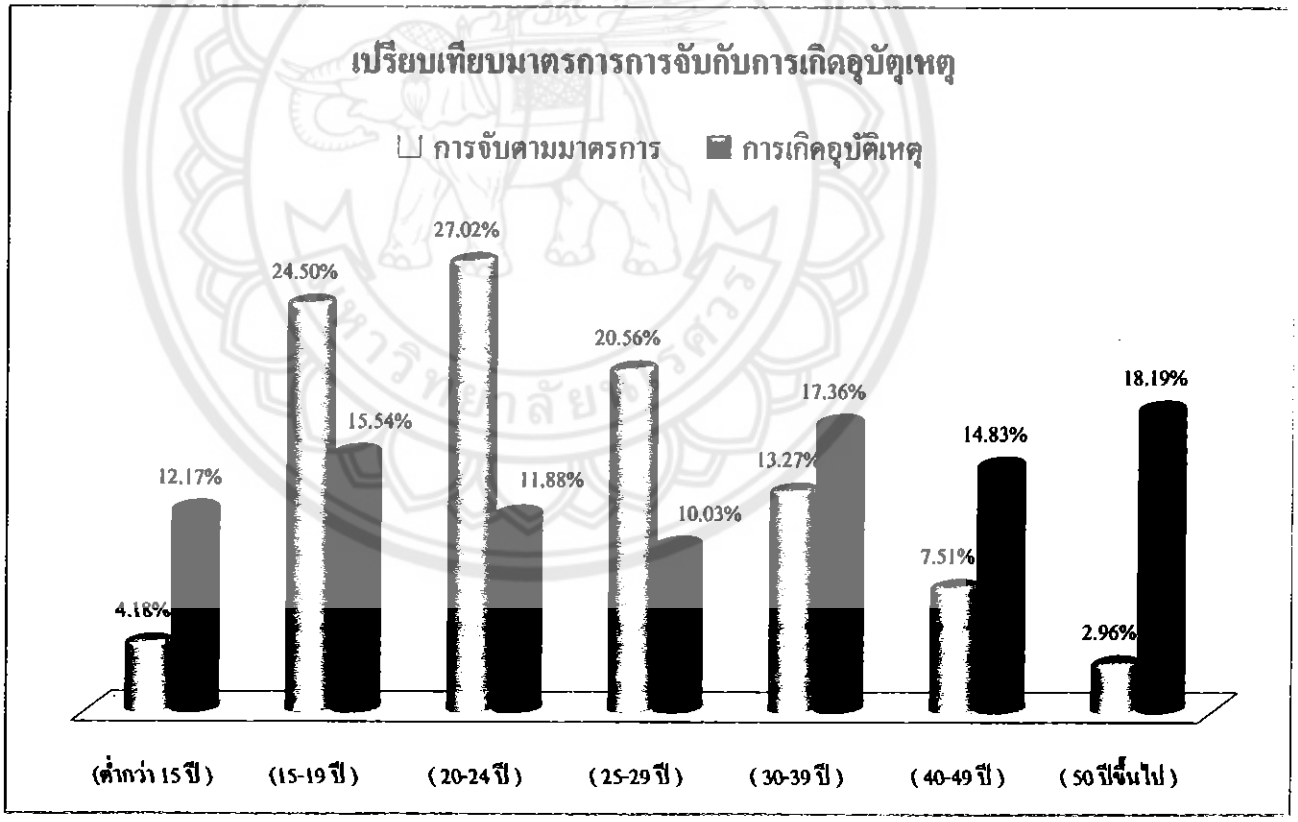


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากถึง 82.14 % มีการจับรถมอเตอร์ไซค์ 49.05 % แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	12.17%
15-19 ปี	15.54%
20-24 ปี	11.88%
25-29 ปี	10.03%
30-39ปี	17.36%
40-49 ปี	14.83%
50 ปีขึ้นไป	18.19%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	4.18%
15-19 ปี	24.50%
20-24 ปี	27.02%
25-29 ปี	20.56%
30-39ปี	13.27%
40-49 ปี	7.51%
50 ปีขึ้นไป	2.96%



การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 18.19 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 2.96 % แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

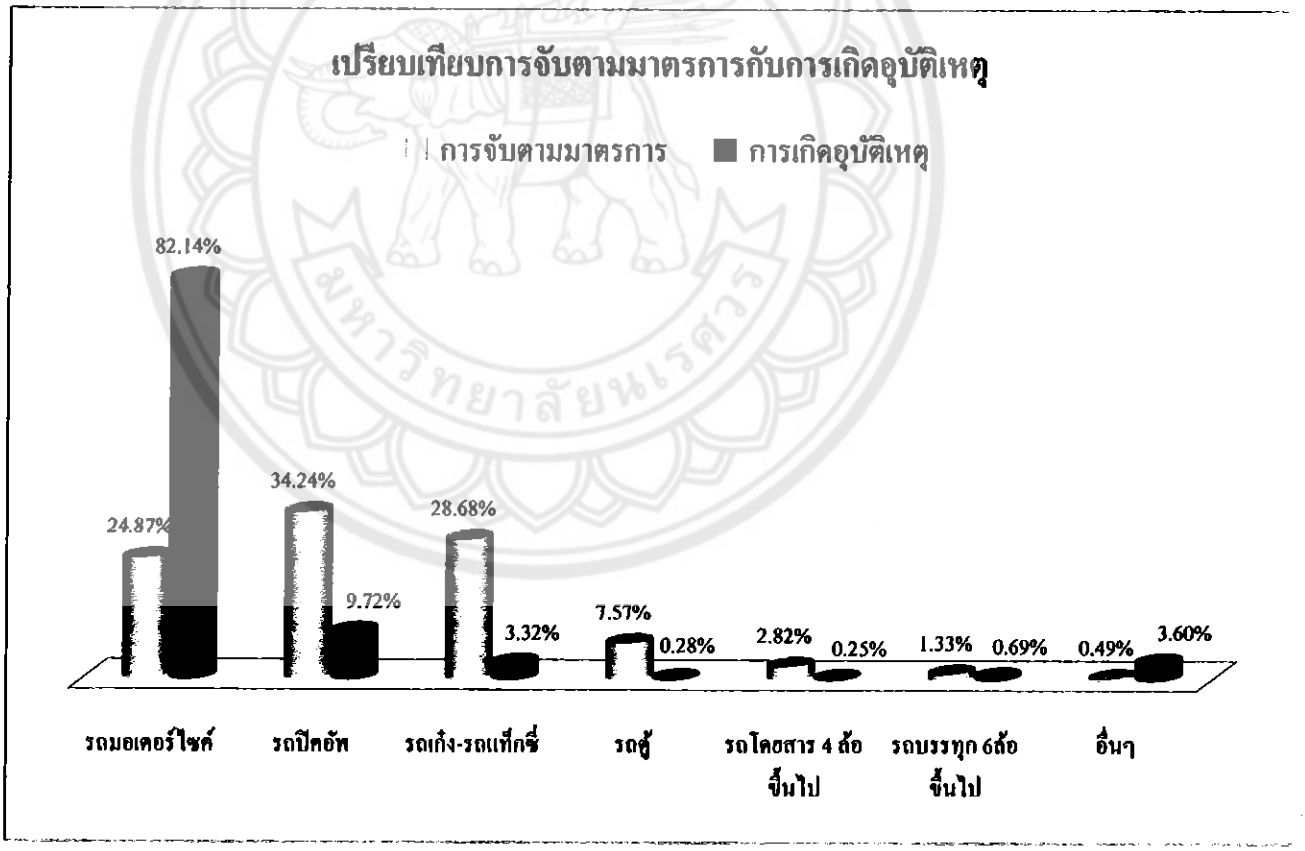
<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

เทศกาลสงกรานต์ ปี 2555

มาตรการการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถกับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	82.14%
รถปิคอัพ	9.72%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	3.32%
รถตู้	0.28%
รถโคนสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.25%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.69%
อื่นๆ	3.60%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	24.87%
รถปิคอัพ	34.24%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	28.68%
รถตู้	7.57%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	2.82%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	1.33%
อื่นๆ	0.49%

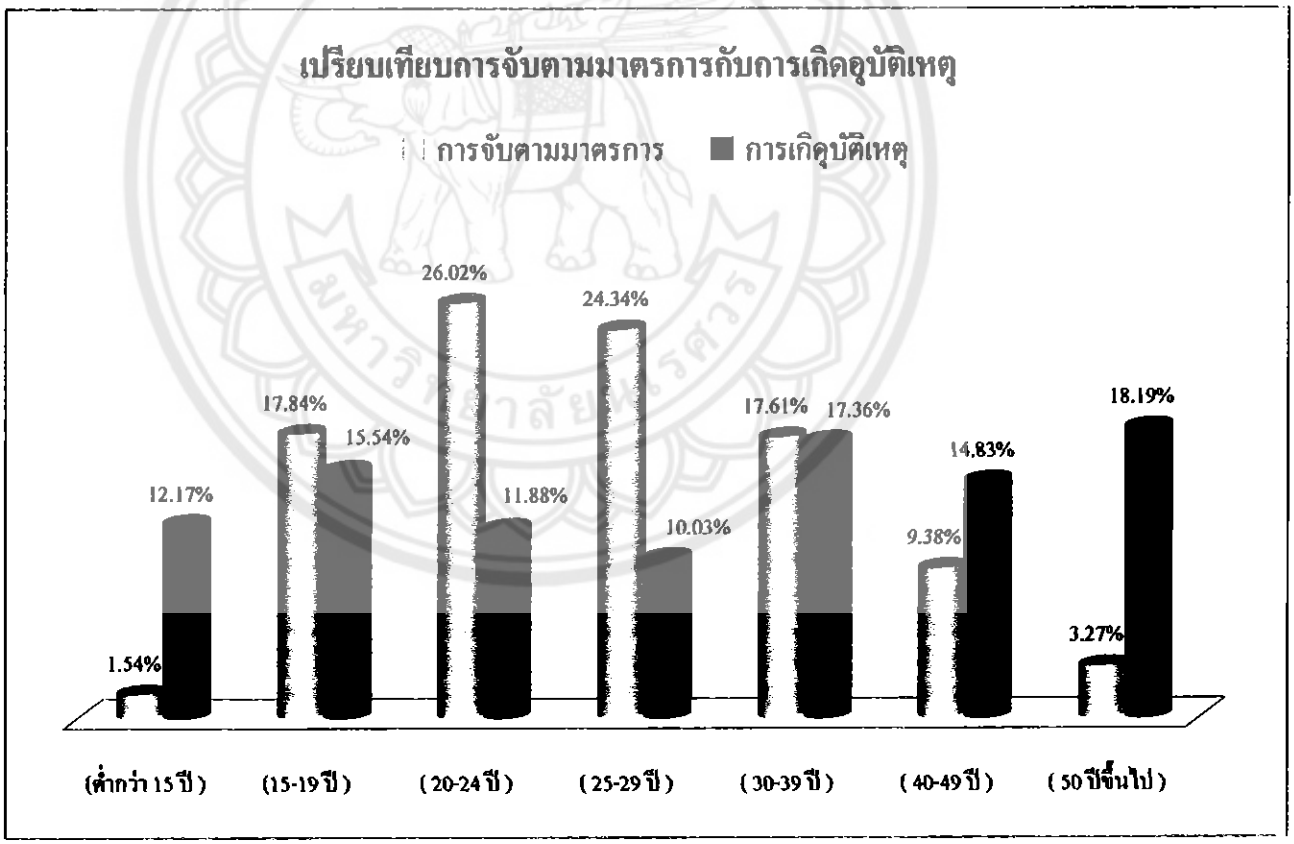


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากถึง 82.14 % มีการจับรถมอเตอร์ไซค์ 24.87 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	12.17%
15-19 ปี	15.54%
20-24 ปี	11.88%
25-29 ปี	10.03%
30-39ปี	17.36%
40-49 ปี	14.83%
50 ปีขึ้นไป	18.19%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	1.54%
15-19 ปี	17.84%
20-24 ปี	26.02%
25-29 ปี	24.34%
30-39ปี	17.61%
40-49 ปี	9.38%
50 ปีขึ้นไป	3.27%



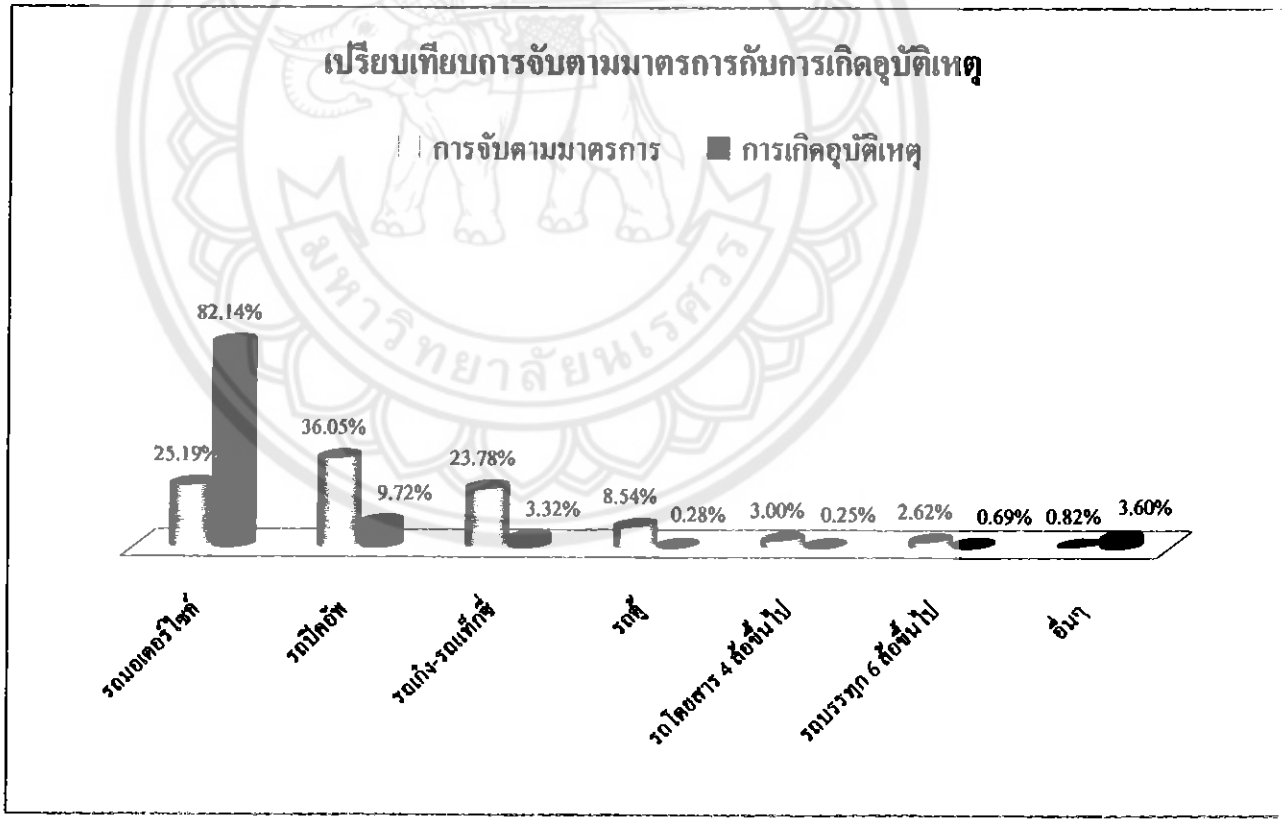
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 18.19 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไป เพียง 3.27 % แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการการแซงในที่คับขันกับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	82.14%
รถปิคอัพ	9.72%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	3.32%
รถตู้	0.28%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.25%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.69%
อื่นๆ	3.60%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	25.19%
รถปิคอัพ	36.05%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	23.78%
รถตู้	8.54%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	3.00%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	2.62%
อื่นๆ	0.82%

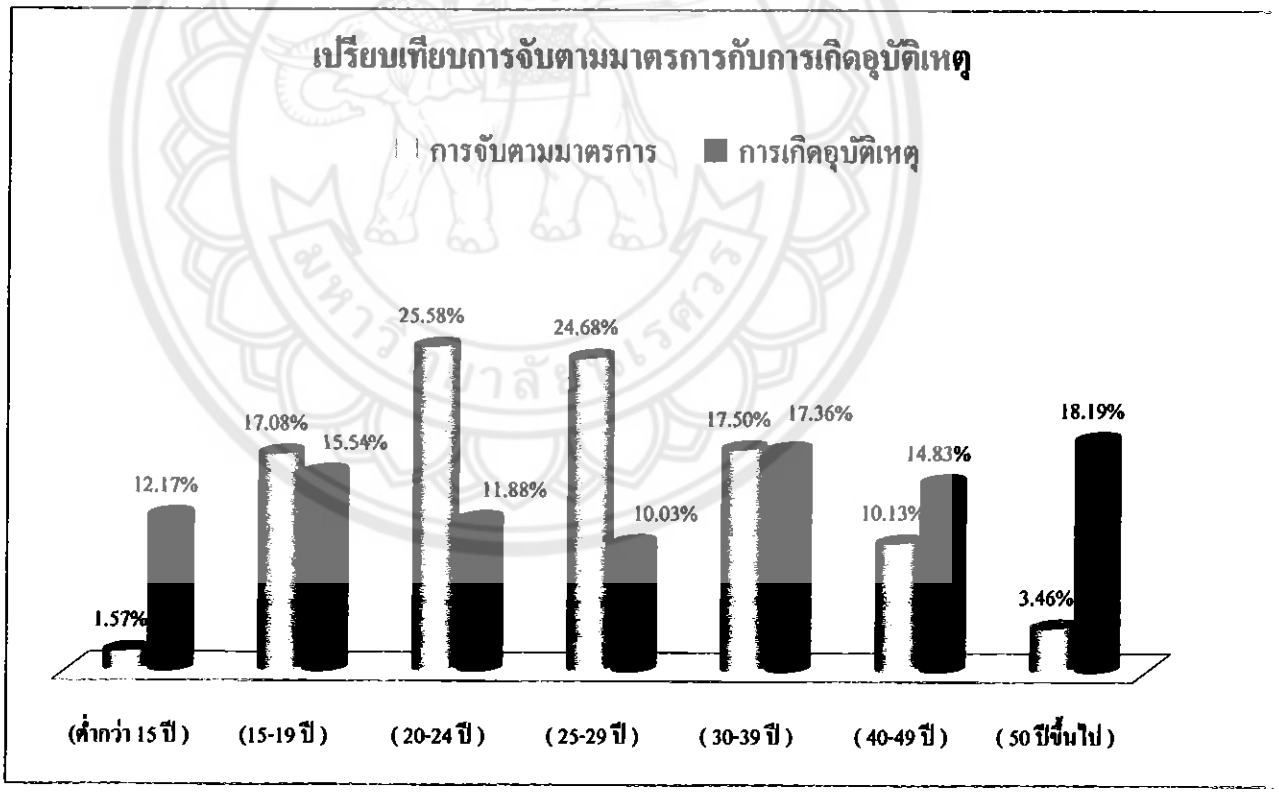


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากถึง 82.14 % มีการจับรถมอเตอร์ไซค์ 25.19 % แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการการแซงในที่คับขันกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	12.17%
15-19 ปี	15.54%
20-24 ปี	11.88%
25-29 ปี	10.03%
30-39ปี	17.36%
40-49 ปี	14.83%
50 ปีขึ้นไป	18.19%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	1.57%
15-19 ปี	17.08%
20-24 ปี	25.58%
25-29 ปี	24.68%
30-39ปี	17.50%
40-49 ปี	10.13%
50 ปีขึ้นไป	3.46%



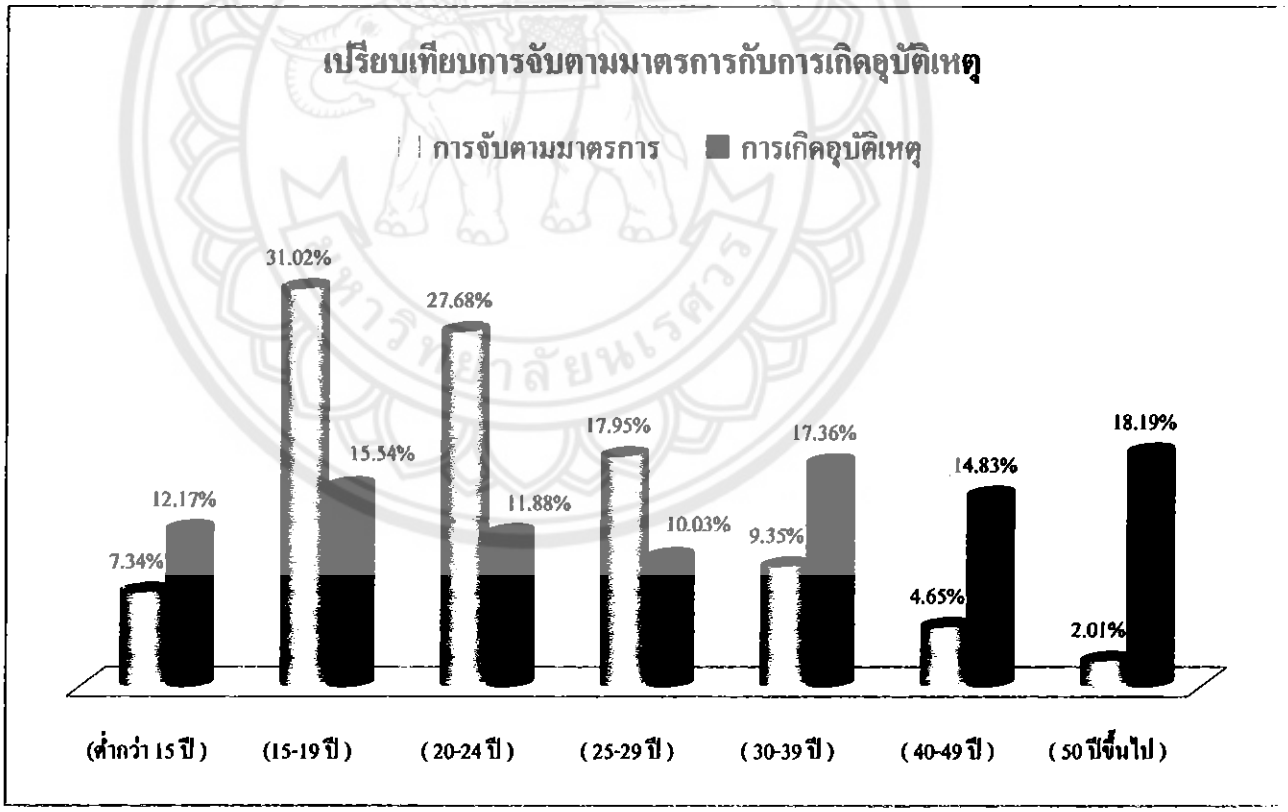
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 18.19 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 3.46 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการมอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัยกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	12.17%
15-19 ปี	15.54%
20-24 ปี	11.88%
25-29 ปี	10.03%
30-39ปี	17.36%
40-49 ปี	14.83%
50 ปีขึ้นไป	18.19%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	7.34%
15-19 ปี	31.02%
20-24 ปี	27.68%
25-29 ปี	17.95%
30-39ปี	9.35%
40-49 ปี	4.65%
50 ปีขึ้นไป	2.01%



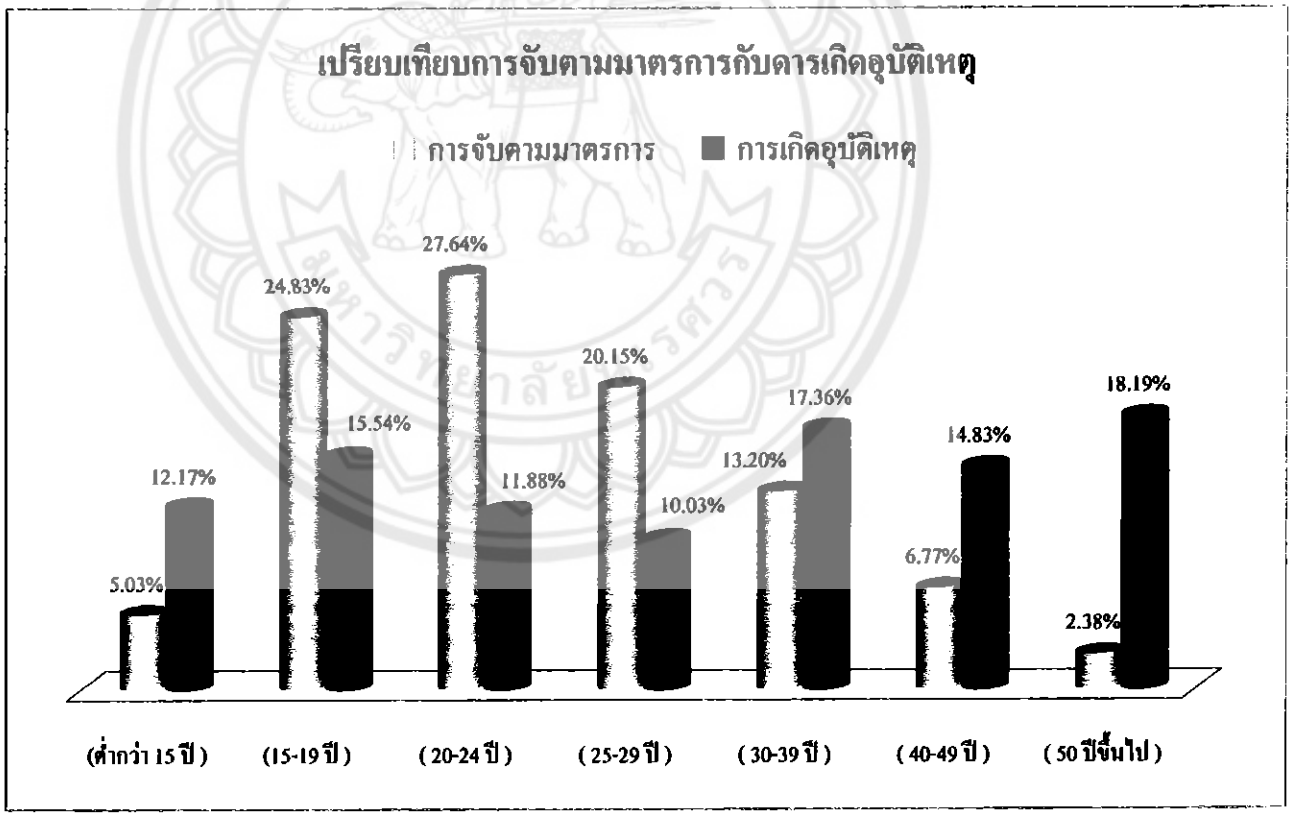
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 18.19 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไป เพียง 2.01 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

หมายเหตุเด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการการไม่สวมหมวกนิรภัยกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	12.17%
15-19 ปี	15.54%
20-24 ปี	11.88%
25-29 ปี	10.03%
30-39ปี	17.36%
40-49 ปี	14.83%
50 ปีขึ้นไป	18.19%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	5.03%
15-19 ปี	24.83%
20-24 ปี	27.64%
25-29 ปี	20.15%
30-39ปี	13.20%
40-49 ปี	6.77%
50 ปีขึ้นไป	2.38%



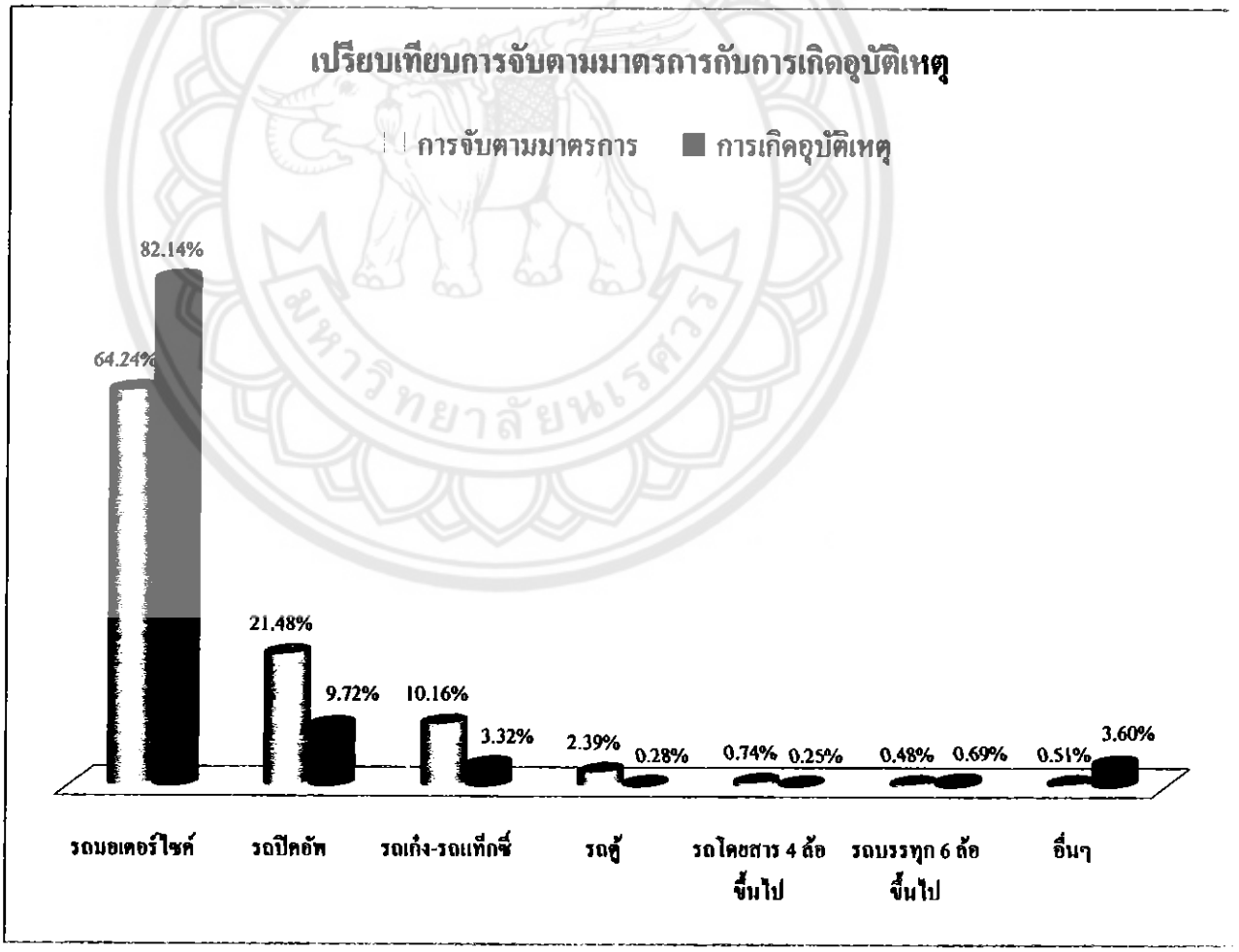
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 18.19 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไป เพียง 2.38 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการการไม่มีใบขับขี่กับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	82.14%
รถปิคอัพ	9.72%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	3.32%
รถตู้	0.28%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.25%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.69%
อื่นๆ	3.60%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	64.24%
รถปิคอัพ	21.48%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	10.16%
รถตู้	2.39%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.74%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.48%
อื่นๆ	0.51%

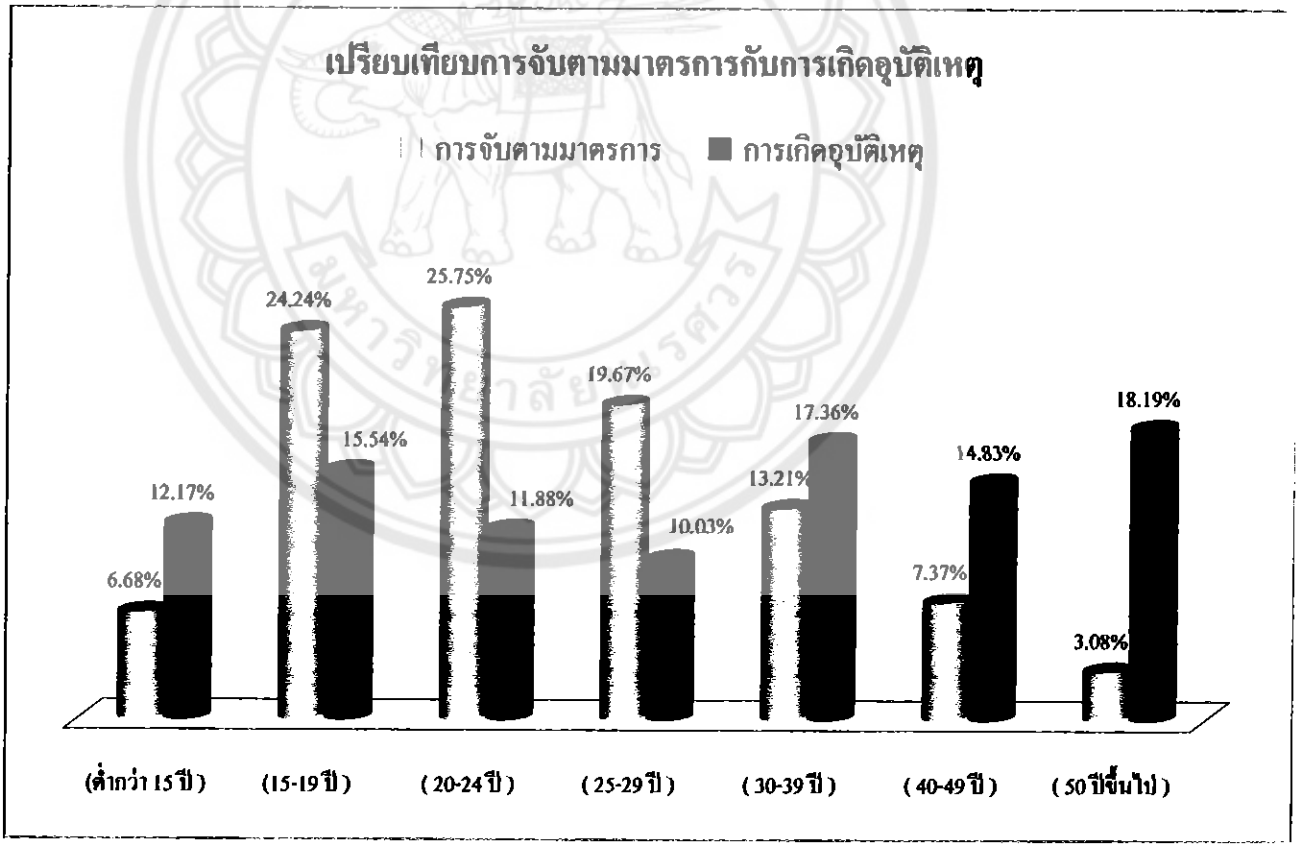


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากถึง 82.14 % มีการจับรถมอเตอร์ไซค์ 64.24 % แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการการไม่มีใบขับขี่กับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	12.17%
15-19 ปี	15.54%
20-24 ปี	11.88%
25-29 ปี	10.03%
30-39ปี	17.36%
40-49 ปี	14.83%
50 ปีขึ้นไป	18.19%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	6.68%
15-19 ปี	24.24%
20-24 ปี	25.75%
25-29 ปี	19.67%
30-39ปี	13.21%
40-49 ปี	7.37%
50 ปีขึ้นไป	3.08%



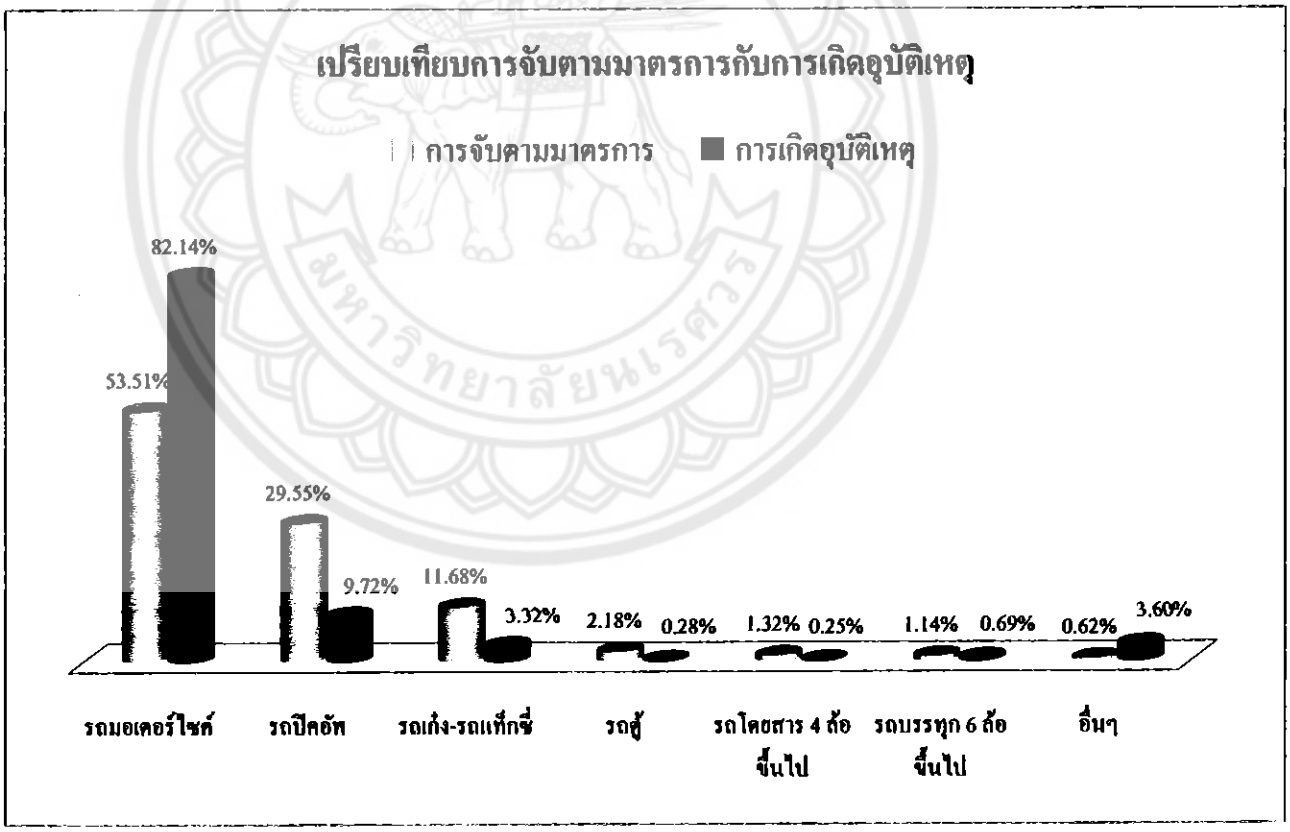
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 18.19 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 3.08 % แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

หมายเหตุเด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการการเมาสุรากับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	82.14%
รถปิคอัพ	9.72%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	3.32%
รถตู้	0.28%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.25%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.69%
อื่นๆ	3.60%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	53.51%
รถปิคอัพ	29.55%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	11.68%
รถตู้	2.18%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	1.32%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	1.14%
อื่นๆ	0.62%

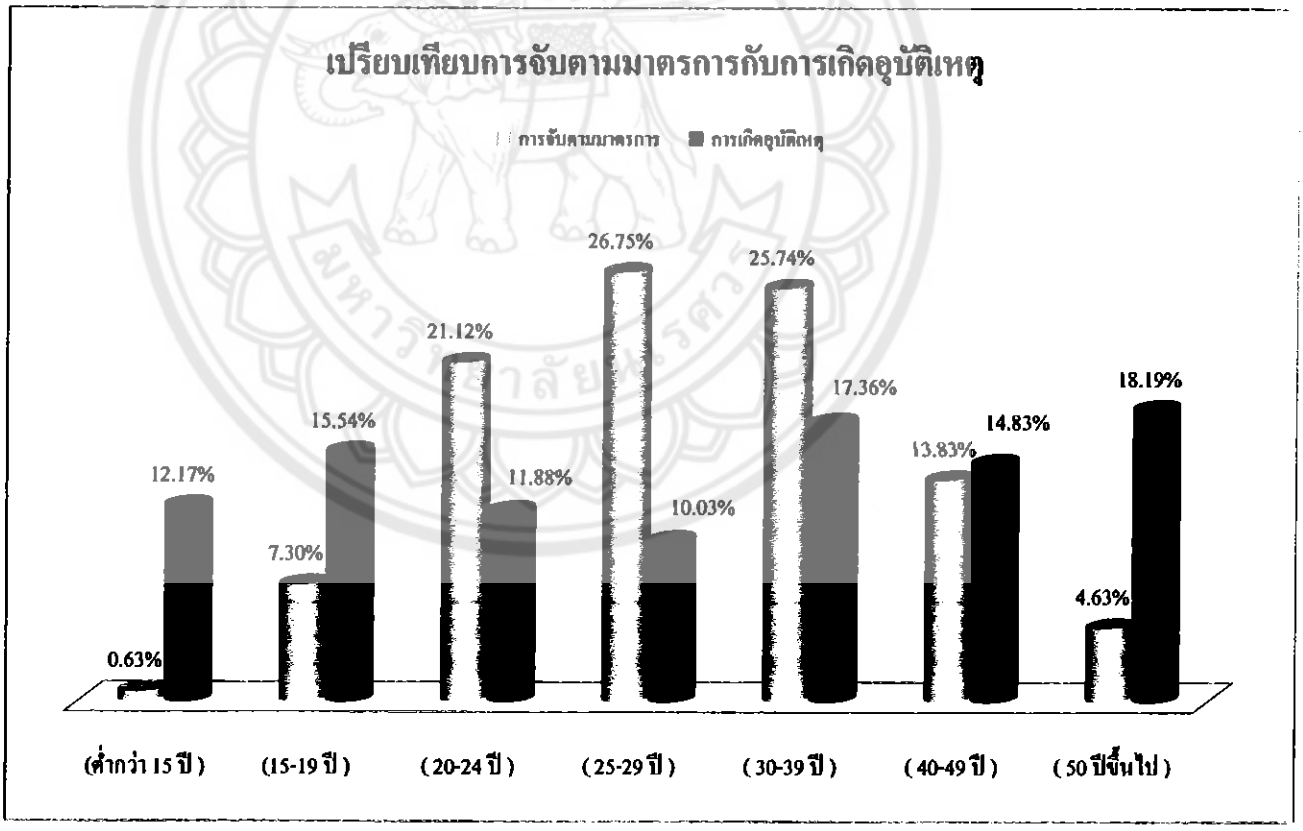


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากถึง 82.14 % มีการจับรถมอเตอร์ไซค์ 53.51 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการการเมาสุรากับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	12.17%
15-19 ปี	15.54%
20-24 ปี	11.88%
25-29 ปี	10.03%
30-39ปี	17.36%
40-49 ปี	14.83%
50 ปีขึ้นไป	18.19%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	0.63%
15-19 ปี	7.30%
20-24 ปี	21.12%
25-29 ปี	26.75%
30-39ปี	25.74%
40-49 ปี	13.83%
50 ปีขึ้นไป	4.63%



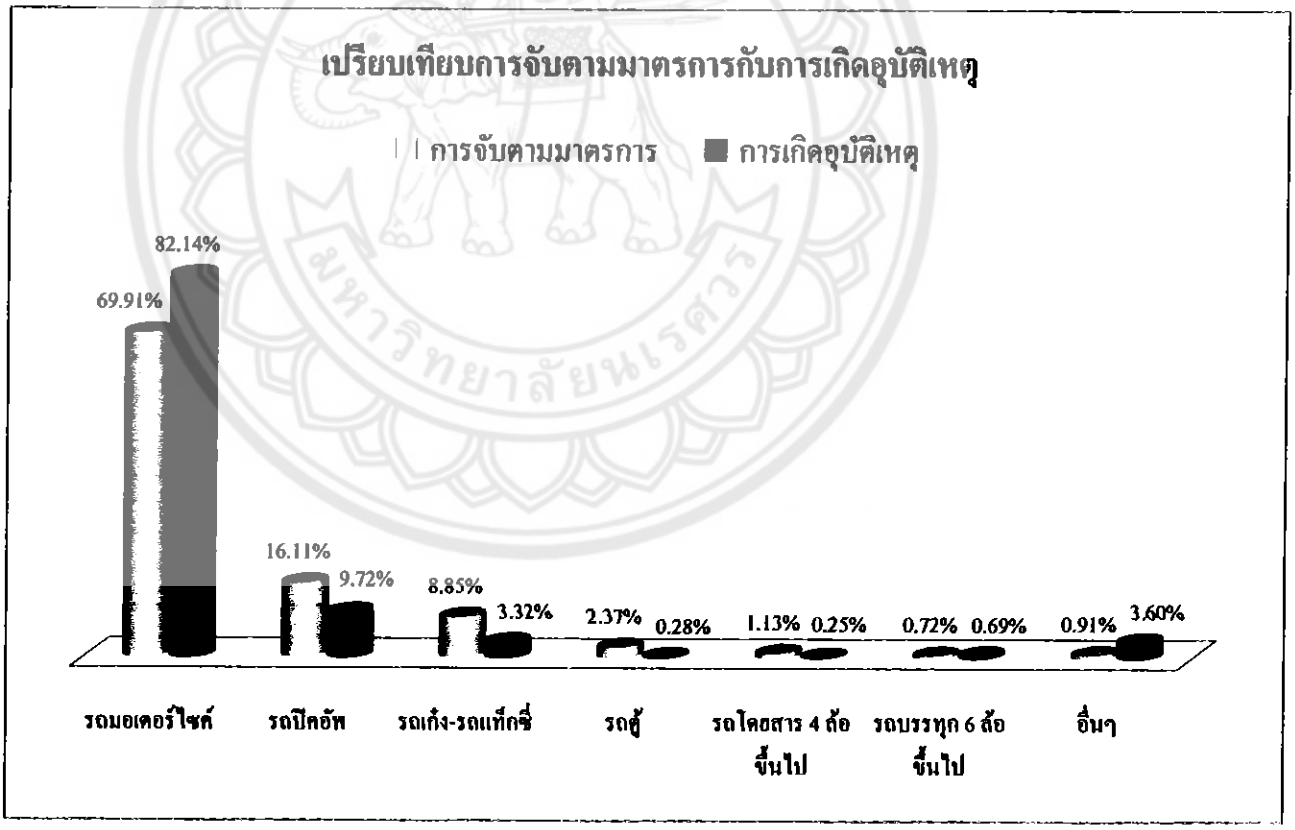
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 18.19 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 4.63 % แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการการขับรถย้อนศรกับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	82.14%
รถปิคอัพ	9.72%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	3.32%
รถตู้	0.28%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.25%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.69%
อื่นๆ	3.60%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	69.91%
รถปิคอัพ	16.11%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	8.85%
รถตู้	2.37%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	1.13%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.72%
อื่นๆ	0.91%

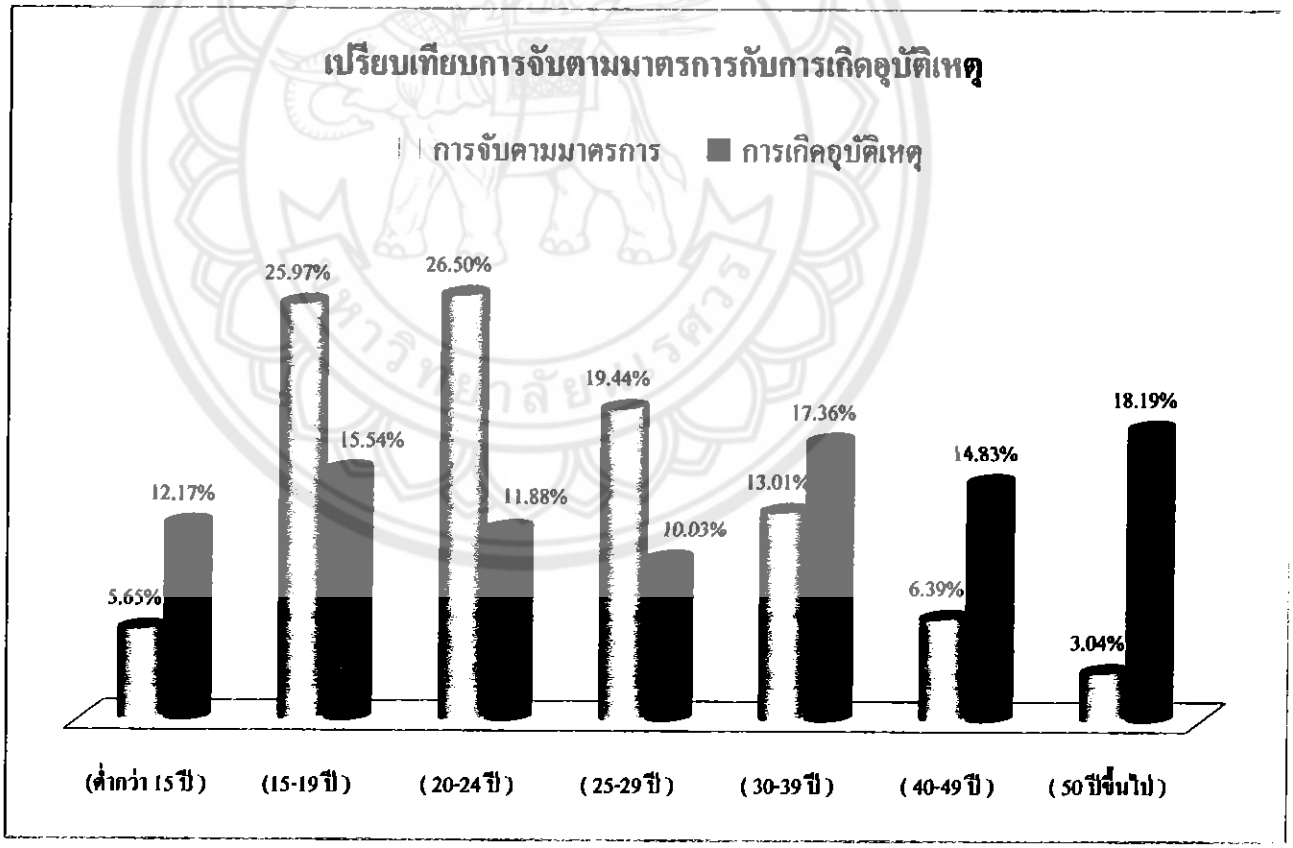


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากถึง 82.14 % มีการจับรถมอเตอร์ไซค์ 69.91 % แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการการขับรถย้อนศรกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	12.17%
15-19 ปี	15.54%
20-24 ปี	11.88%
25-29 ปี	10.03%
30-39ปี	17.36%
40-49 ปี	14.83%
50 ปีขึ้นไป	18.19%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	5.65%
15-19 ปี	25.97%
20-24 ปี	26.50%
25-29 ปี	19.44%
30-39ปี	13.01%
40-49 ปี	6.39%
50 ปีขึ้นไป	3.04%



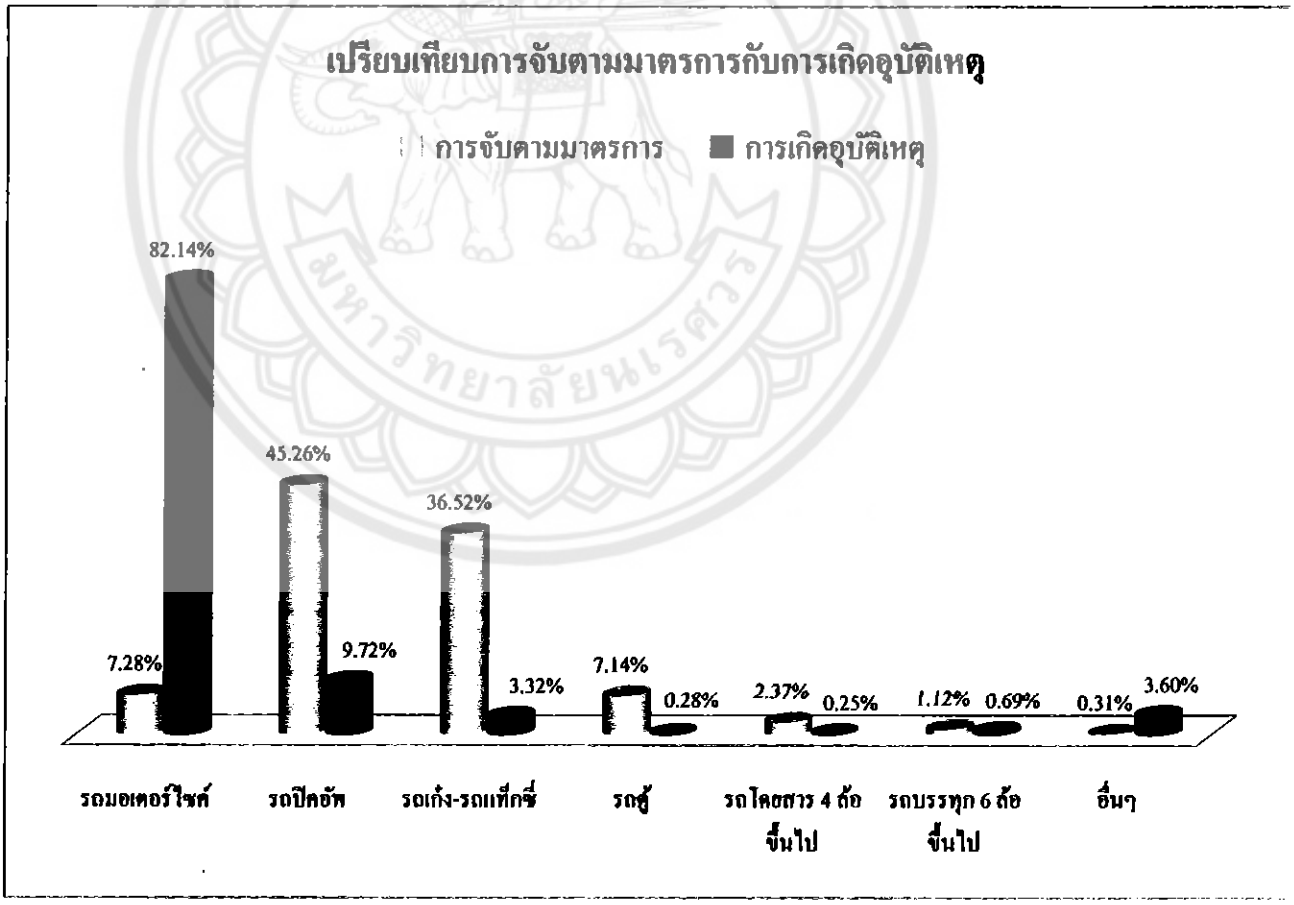
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 18.19 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 3.04 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตราการการขับรถเร็วเกินกำหนดกับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	82.14%
รถปิคอัพ	9.72%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	3.32%
รถตู้	0.28%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.25%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.69%
อื่นๆ	3.60%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	7.28%
รถปิคอัพ	45.26%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	36.52%
รถตู้	7.14%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	2.37%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	1.12%
อื่นๆ	0.31%

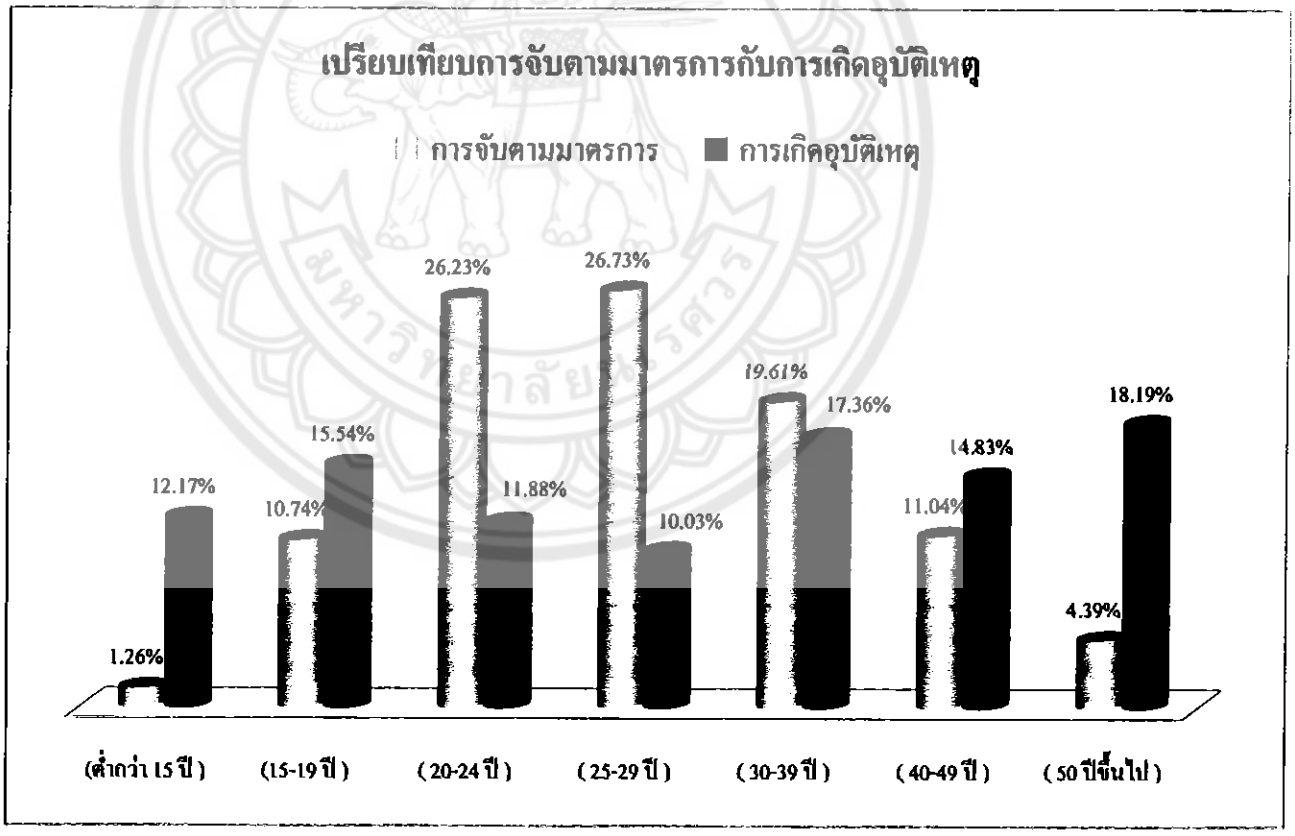


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากถึง 82.14 % มีการจับรถมอเตอร์ไซค์ 7.28 % แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตราการการขับรถเร็วเกินกำหนดกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	12.17%
15-19 ปี	15.54%
20-24 ปี	11.88%
25-29 ปี	10.03%
30-39ปี	17.36%
40-49 ปี	14.83%
50 ปีขึ้นไป	18.19%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	1.26%
15-19 ปี	10.74%
20-24 ปี	26.23%
25-29 ปี	26.73%
30-39ปี	19.61%
40-49 ปี	11.04%
50 ปีขึ้นไป	4.39%



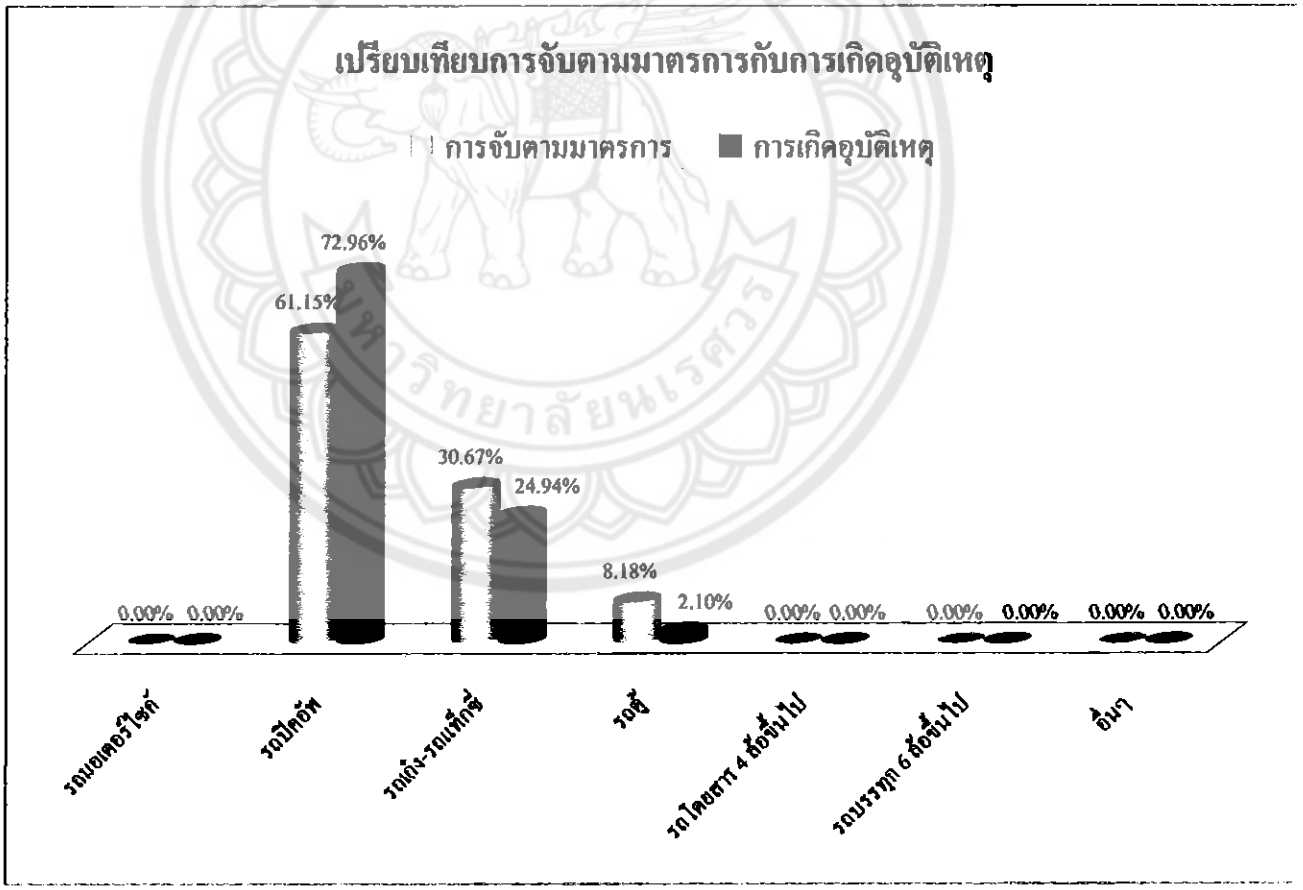
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 18.19 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไป เพียง 4.39 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยกับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	0.00%
รถปิคอัพ	72.96%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	24.94%
รถตู้	2.10%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.00%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.00%
อื่นๆ	0.00%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	0.00%
รถปิคอัพ	61.15%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	30.67%
รถตู้	8.18%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.00%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.00%
อื่นๆ	0.00%

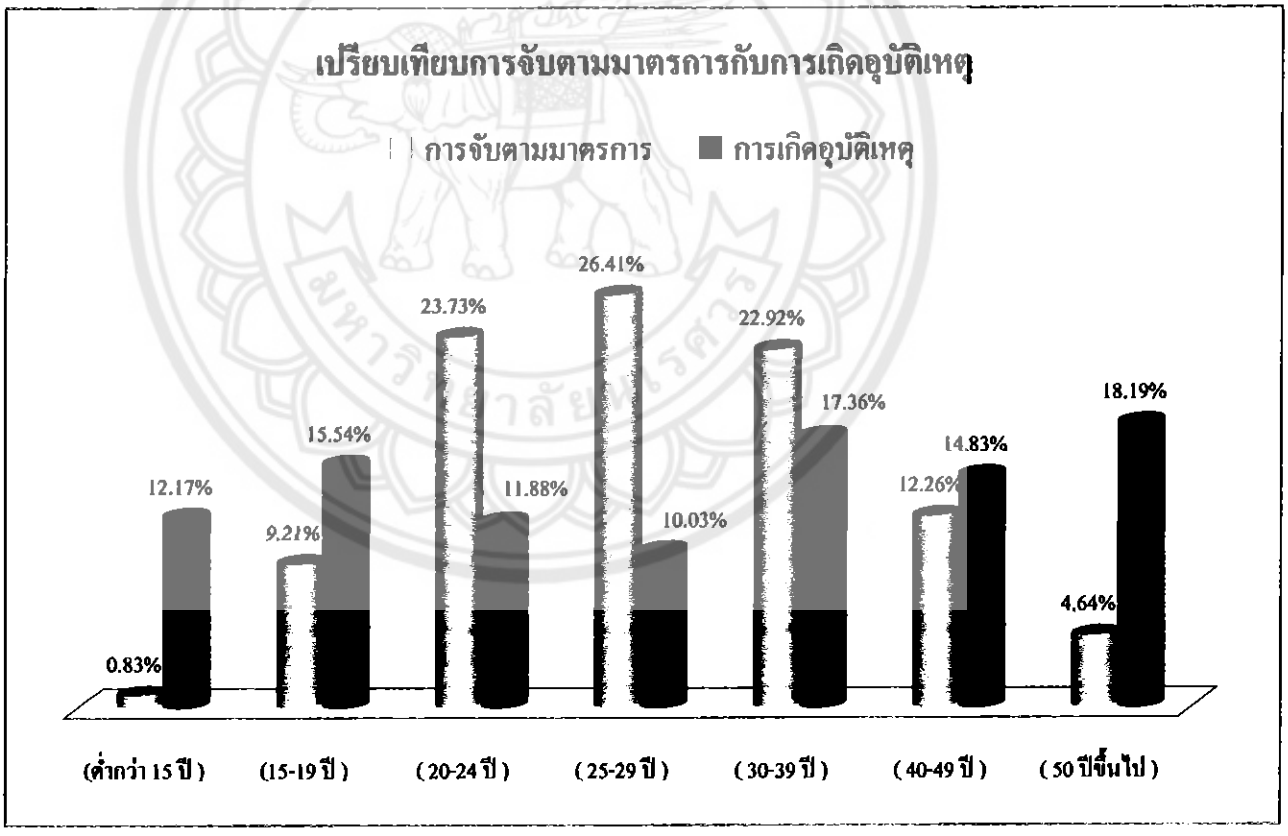


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถปิคอัพมากถึง 79.26 % มีการจับรถปิคอัพ 61.15 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	12.17%
15-19 ปี	15.54%
20-24 ปี	11.88%
25-29 ปี	10.03%
30-39ปี	17.36%
40-49 ปี	14.83%
50 ปีขึ้นไป	18.19%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	0.83%
15-19 ปี	9.21%
20-24 ปี	23.73%
25-29 ปี	26.41%
30-39ปี	22.92%
40-49 ปี	12.26%
50 ปีขึ้นไป	4.64%



การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 18.19 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไป เพียง 4.64 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

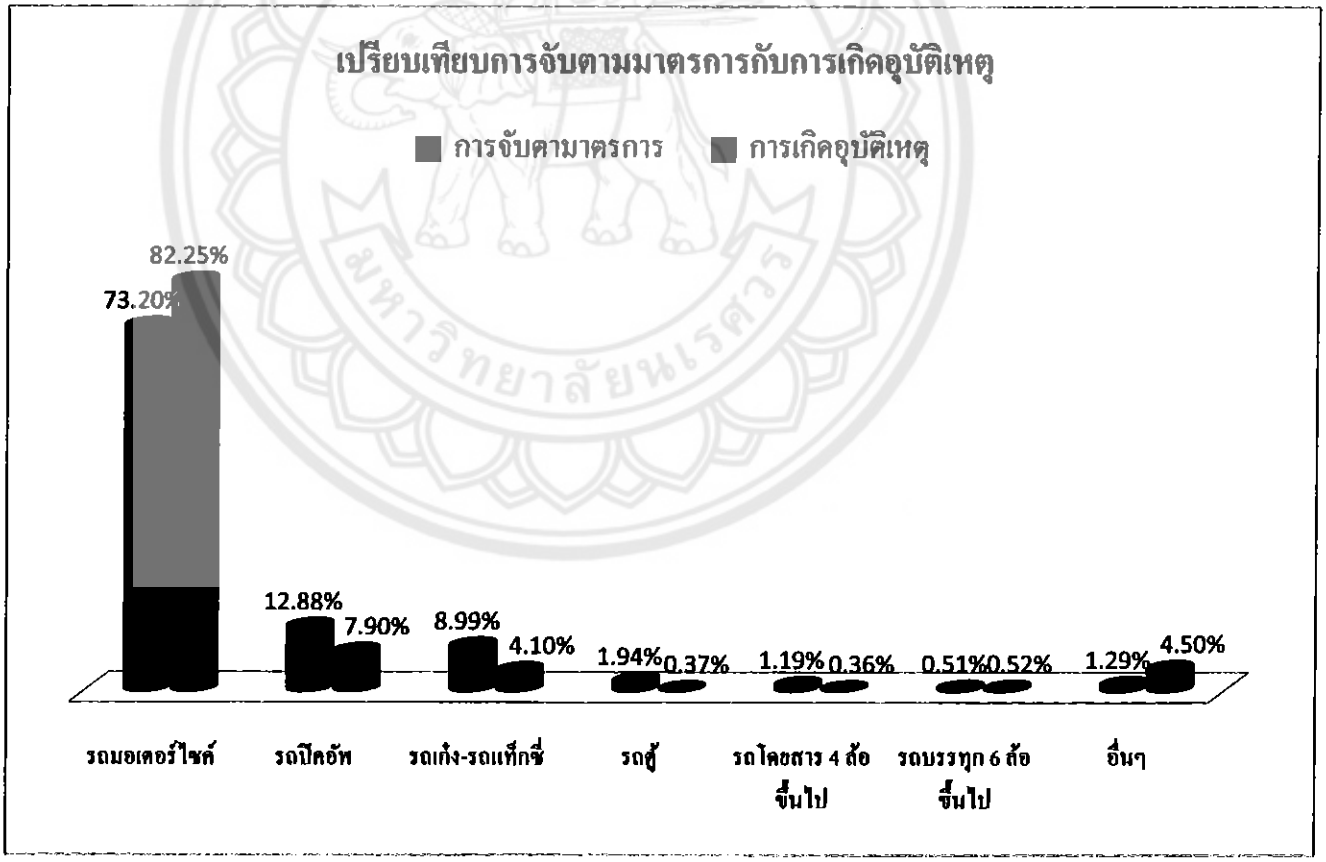
เทศกาลปีใหม่ ปี 2556

เทศกาลปีใหม่ ปี 2556

มาตรการการขับรถย้อนศรกับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	82.25%
รถปิคอัพ	7.90%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	4.10%
รถตู้	0.37%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.36%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.52%
อื่นๆ	4.50%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	73.20%
รถปิคอัพ	12.88%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	8.99%
รถตู้	1.94%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	1.19%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.51%
อื่นๆ	1.29%

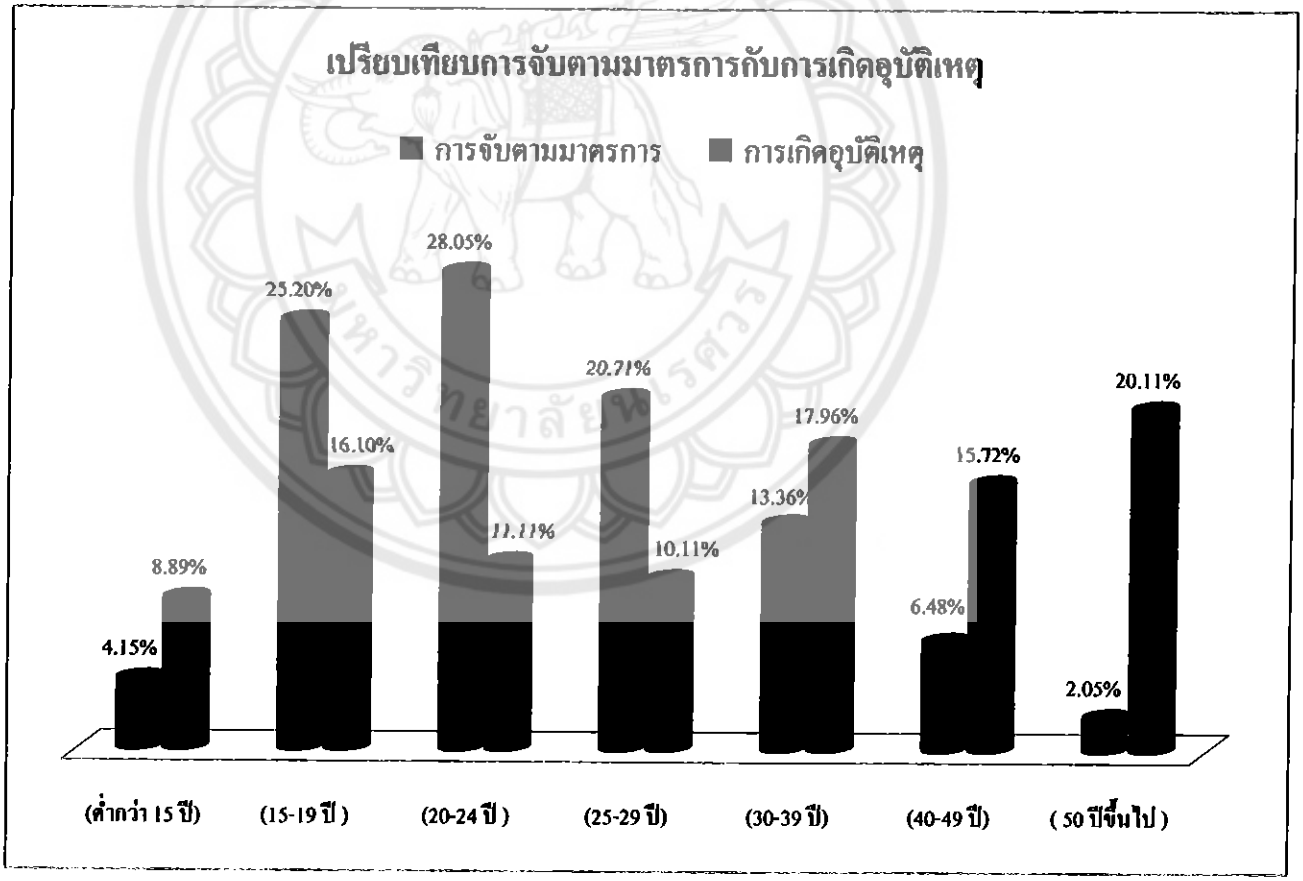


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากถึง 82.25 % มีการจับรถมอเตอร์ไซค์ 73.20 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการการขับรถย้อนศรกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	8.89%
15-19 ปี	16.10%
20-24 ปี	11.11%
25-29 ปี	10.11%
30-39 ปี	17.96%
40-49 ปี	15.72%
50 ปีขึ้นไป	20.11%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	4.15%
15-19 ปี	25.20%
20-24 ปี	28.05%
25-29 ปี	20.71%
30-39 ปี	13.36%
40-49 ปี	6.48%
50 ปีขึ้นไป	2.05%



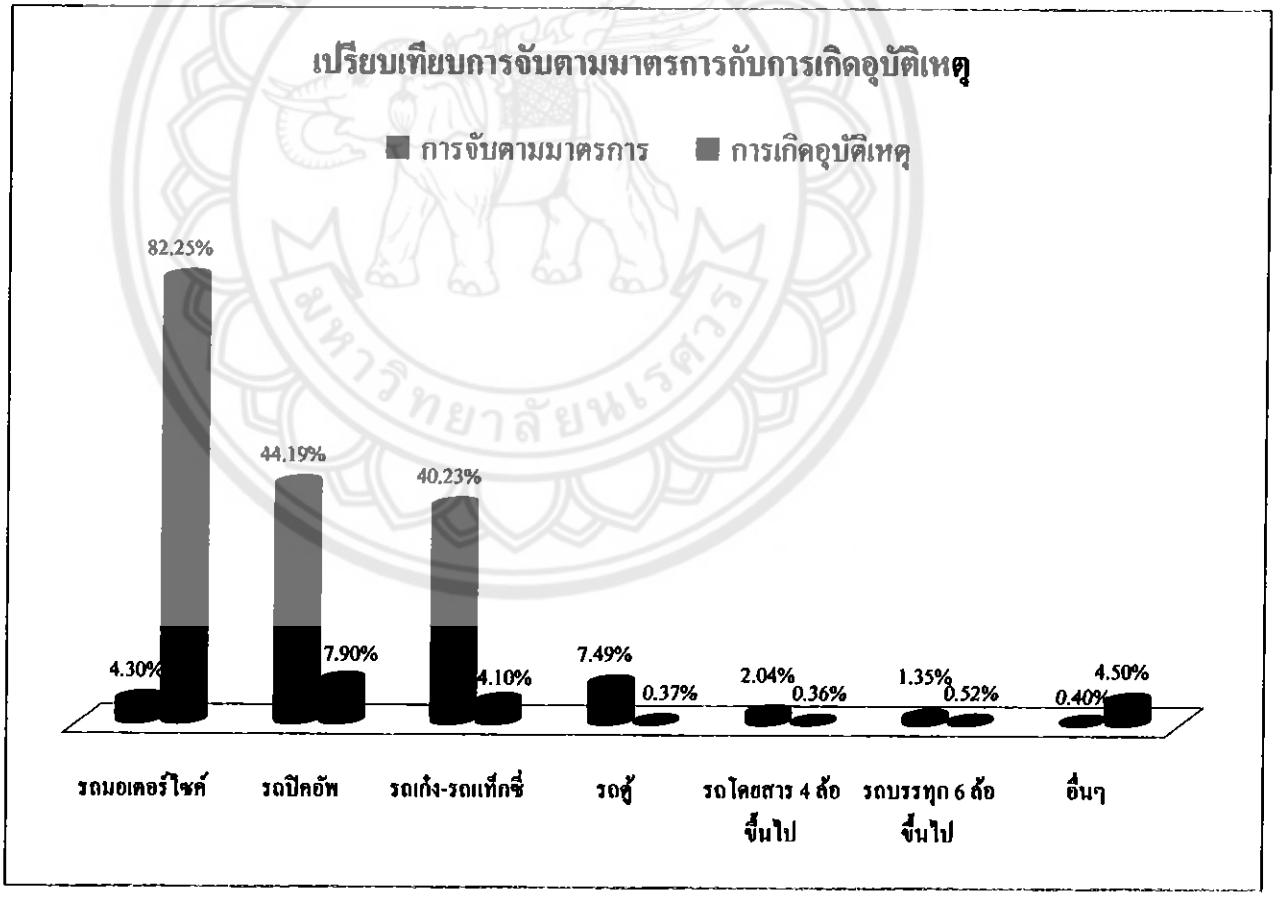
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 20.11 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 2.05 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการขับรถเร็วเกินกำหนดกับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	82.25%
รถปิคอัพ	7.90%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	4.10%
รถตู้	0.37%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.36%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.52%
อื่นๆ	4.50%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	4.30%
รถปิคอัพ	44.19%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	40.23%
รถตู้	7.49%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	2.04%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	1.35%
อื่นๆ	0.40%



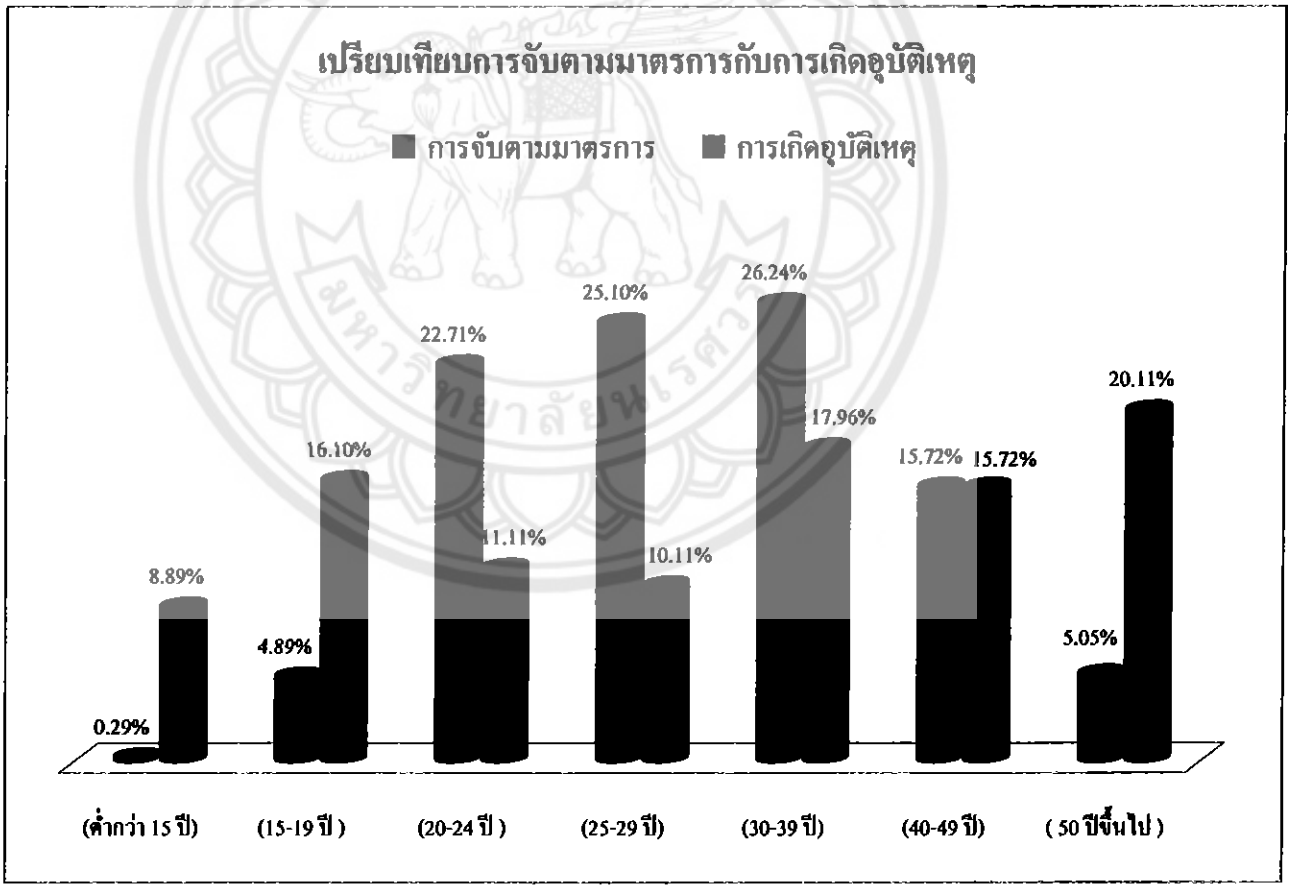
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากถึง 82.25 % มีการจับรถมอเตอร์ไซค์

เพียง 4.30 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการขับรถเร็วเกินกำหนดกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	8.89%
15-19 ปี	16.10%
20-24 ปี	11.11%
25-29 ปี	10.11%
30-39 ปี	17.96%
40-49 ปี	15.72%
50 ปีขึ้นไป	20.11%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	0.29%
15-19 ปี	4.89%
20-24 ปี	22.71%
25-29 ปี	25.10%
30-39 ปี	26.24%
40-49 ปี	15.72%
50 ปีขึ้นไป	5.05%



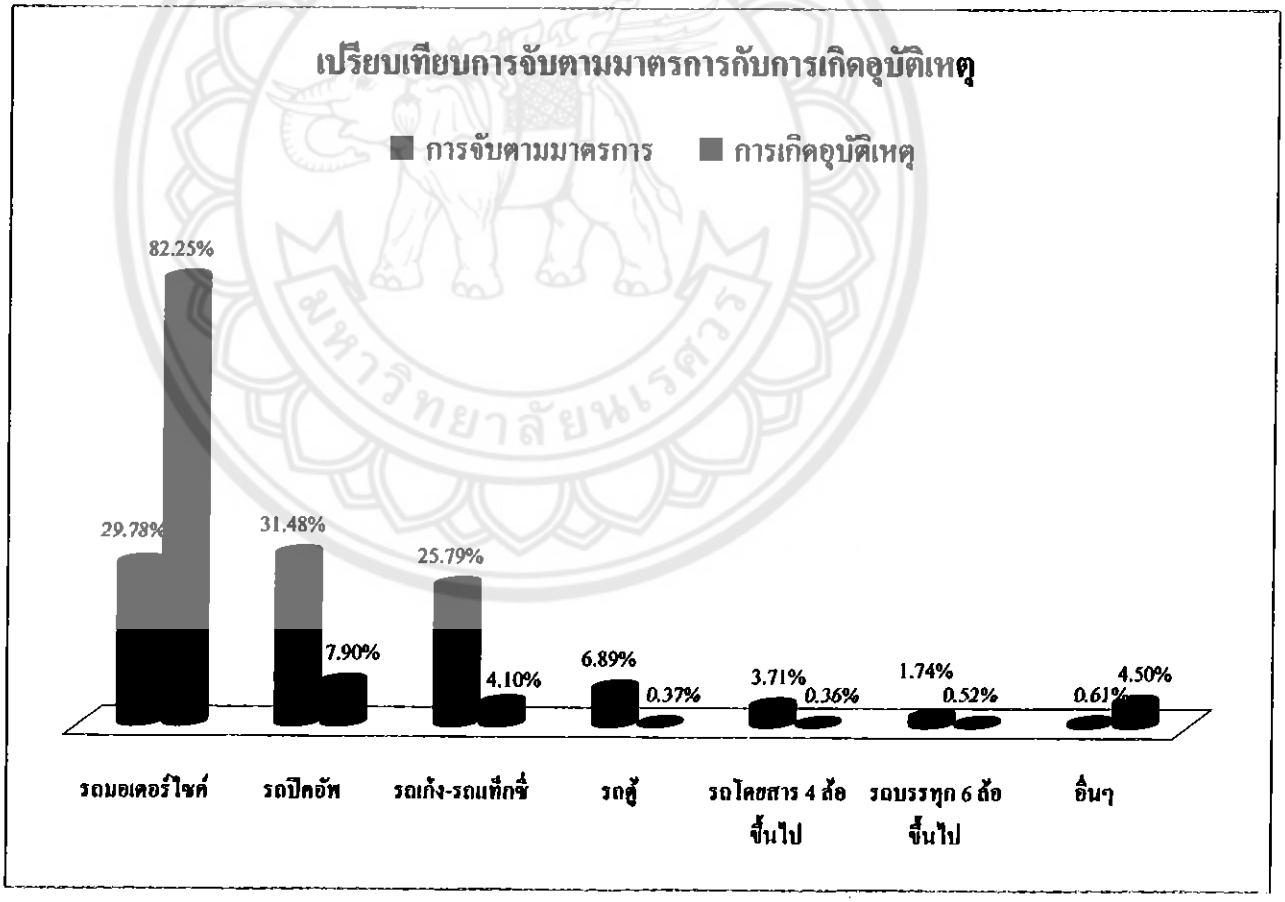
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 20.11 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 5.05 % แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถกับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	82.25%
รถปิคอัพ	7.90%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	4.10%
รถตู้	0.37%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.36%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.52%
อื่นๆ	4.50%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	29.78%
รถปิคอัพ	31.48%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	25.79%
รถตู้	6.89%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	3.71%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	1.74%
อื่นๆ	0.61%

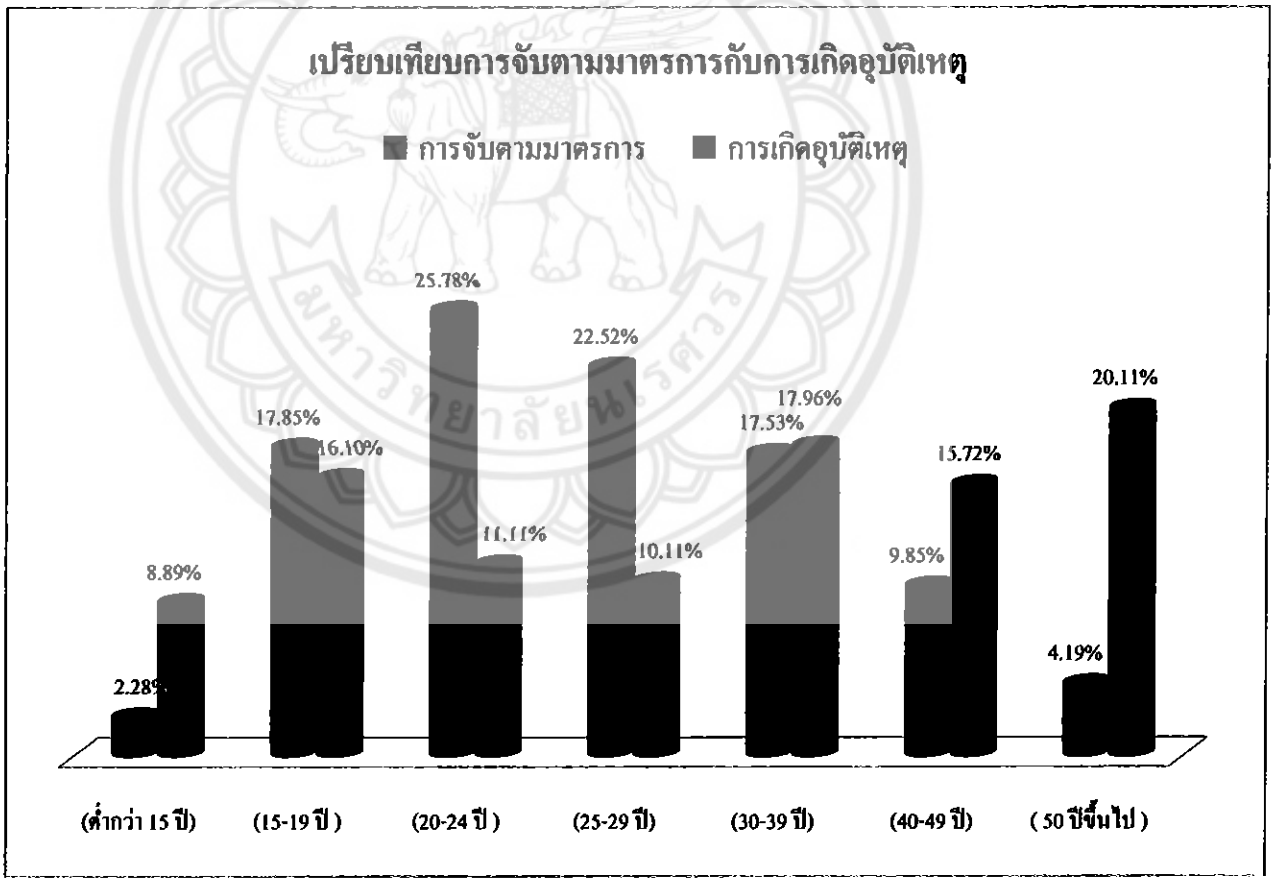


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากถึง 82.25 % มีการจับรถมอเตอร์ไซค์เพียง 29.78 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
1-14 ปี	8.89%
15-19 ปี	16.10%
20-24 ปี	11.11%
25-29 ปี	10.11%
30-39 ปี	17.96%
40-49 ปี	15.72%
50 ปีขึ้นไป	20.11%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	2.28%
15-19 ปี	17.85%
20-24 ปี	25.78%
25-29 ปี	22.52%
30-39 ปี	17.53%
40-49 ปี	9.85%
50 ปีขึ้นไป	4.19%



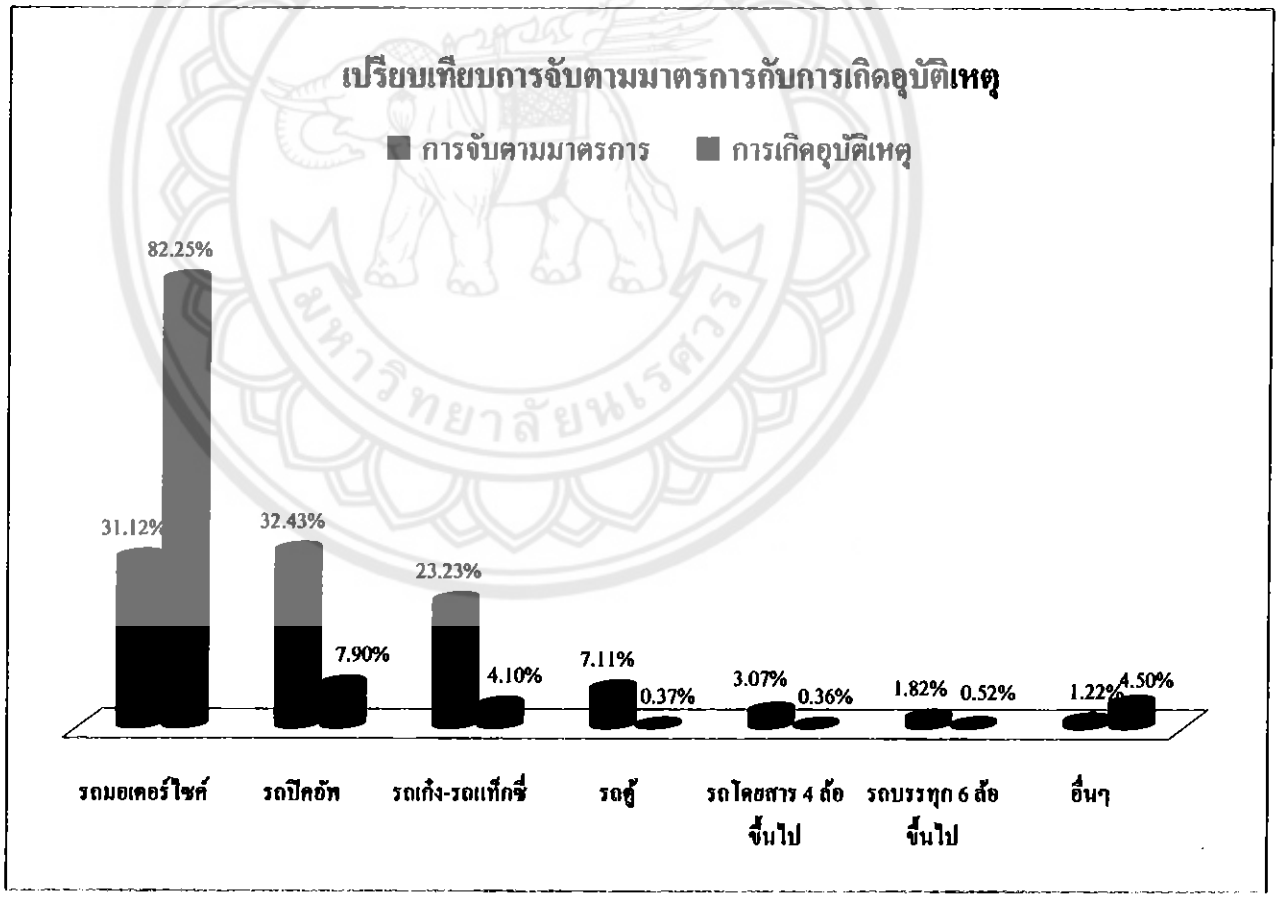
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 20.11 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 4.19 % แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการแซงในที่คับขันกับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	82.25%
รถปิคอัพ	7.90%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	4.10%
รถตู้	0.37%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.36%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.52%
อื่นๆ	4.50%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	31.12%
รถปิคอัพ	32.43%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	23.23%
รถตู้	7.11%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	3.07%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	1.82%
อื่นๆ	1.22%

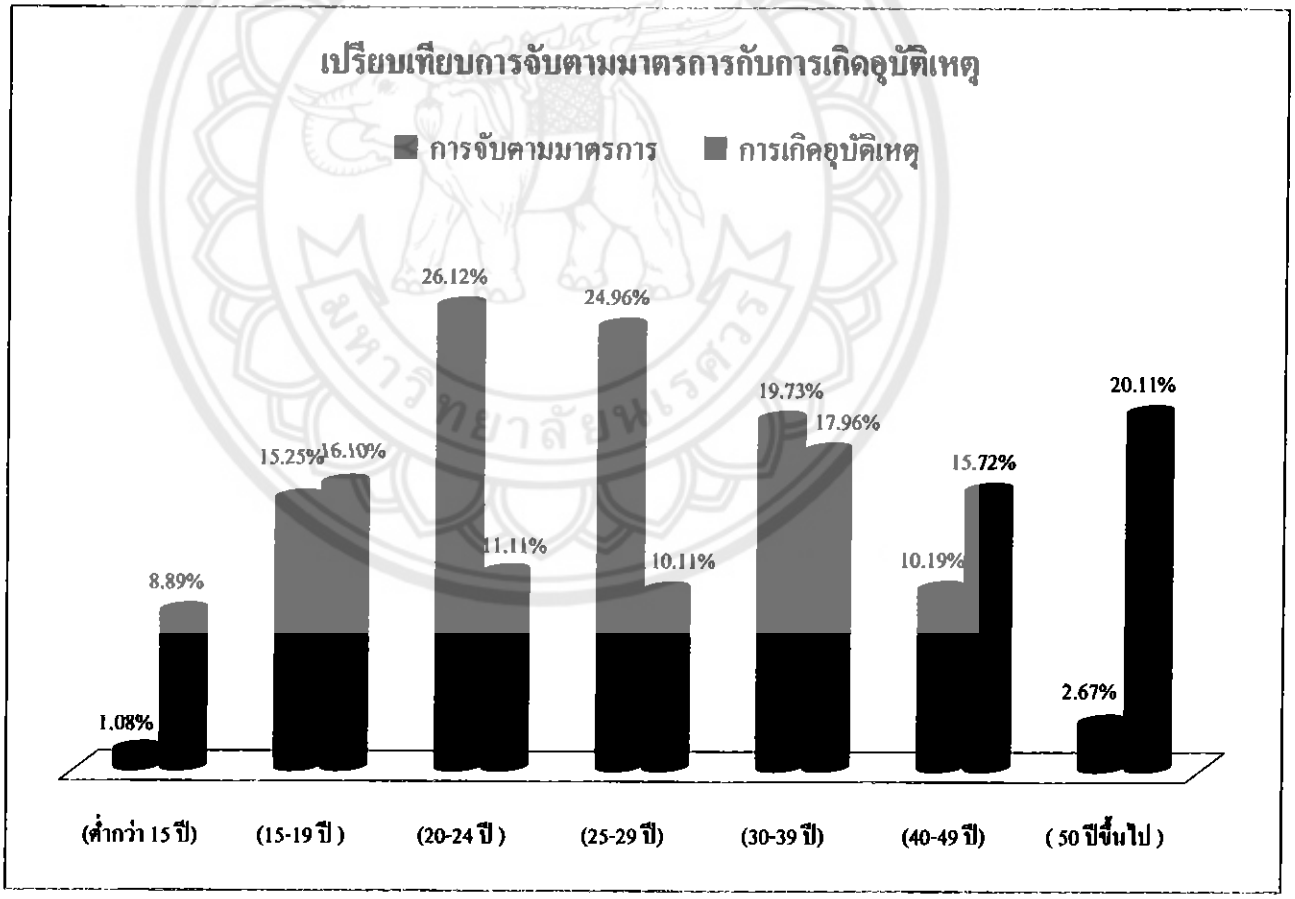


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากถึง 82.25 % มีการจับรถมอเตอร์ไซค์ เพียง 31.12 % แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการแซงในที่คับขันกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
1-14 ปี	8.89%
15-19 ปี	16.10%
20-24 ปี	11.11%
25-29 ปี	10.11%
30-39 ปี	17.96%
40-49 ปี	15.72%
50 ปีขึ้นไป	20.11%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	1.08%
15-19 ปี	15.25%
20-24 ปี	26.12%
25-29 ปี	24.96%
30-39 ปี	19.73%
40-49 ปี	10.19%
50 ปีขึ้นไป	2.67%



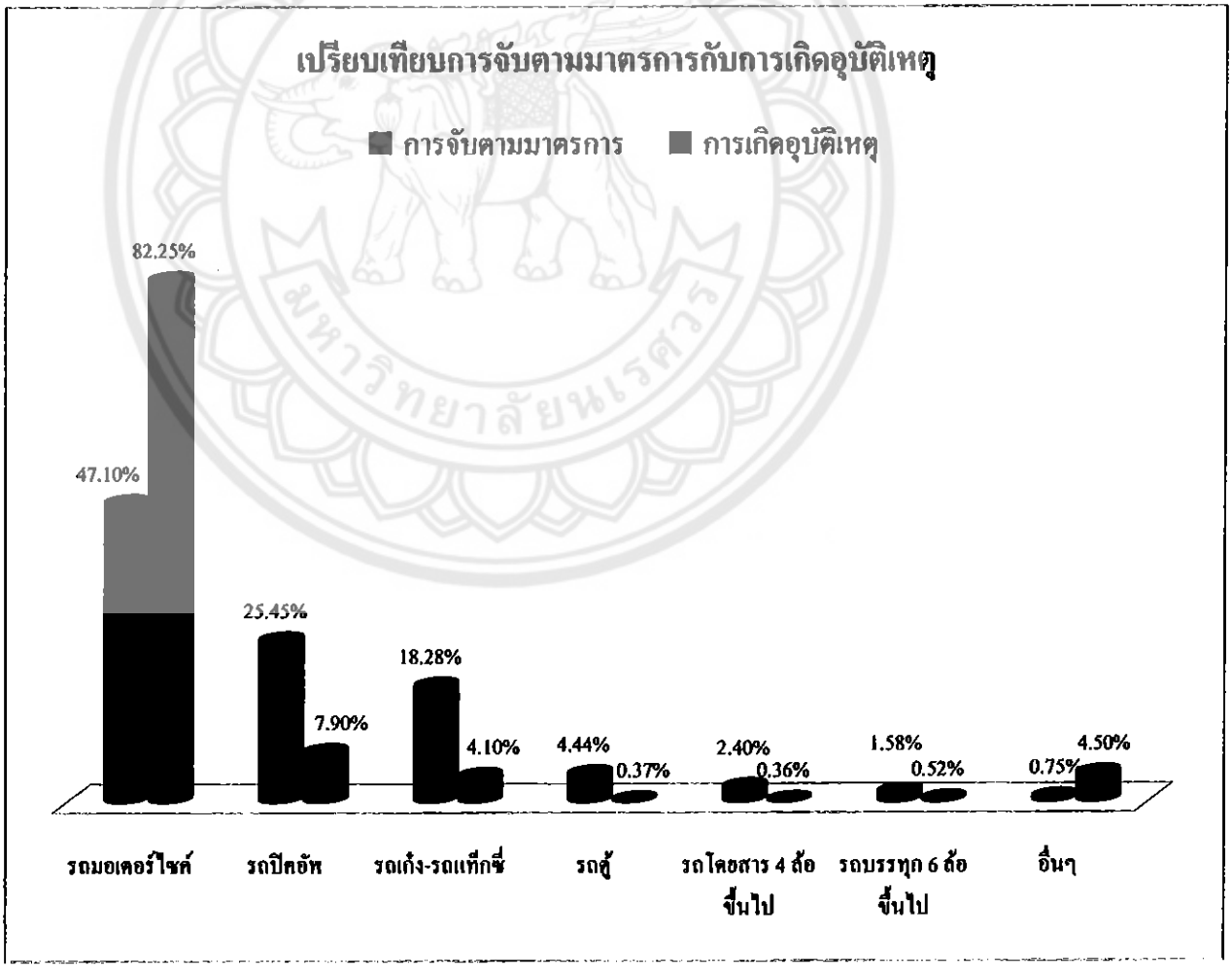
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 20.11 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 2.67 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรกับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	82.25%
รถปิคอัพ	7.90%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	4.10%
รถตู้	0.37%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.36%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.52%
อื่นๆ	4.50%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	47.10%
รถปิคอัพ	25.45%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	18.28%
รถตู้	4.44%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	2.40%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	1.58%
อื่นๆ	0.75%

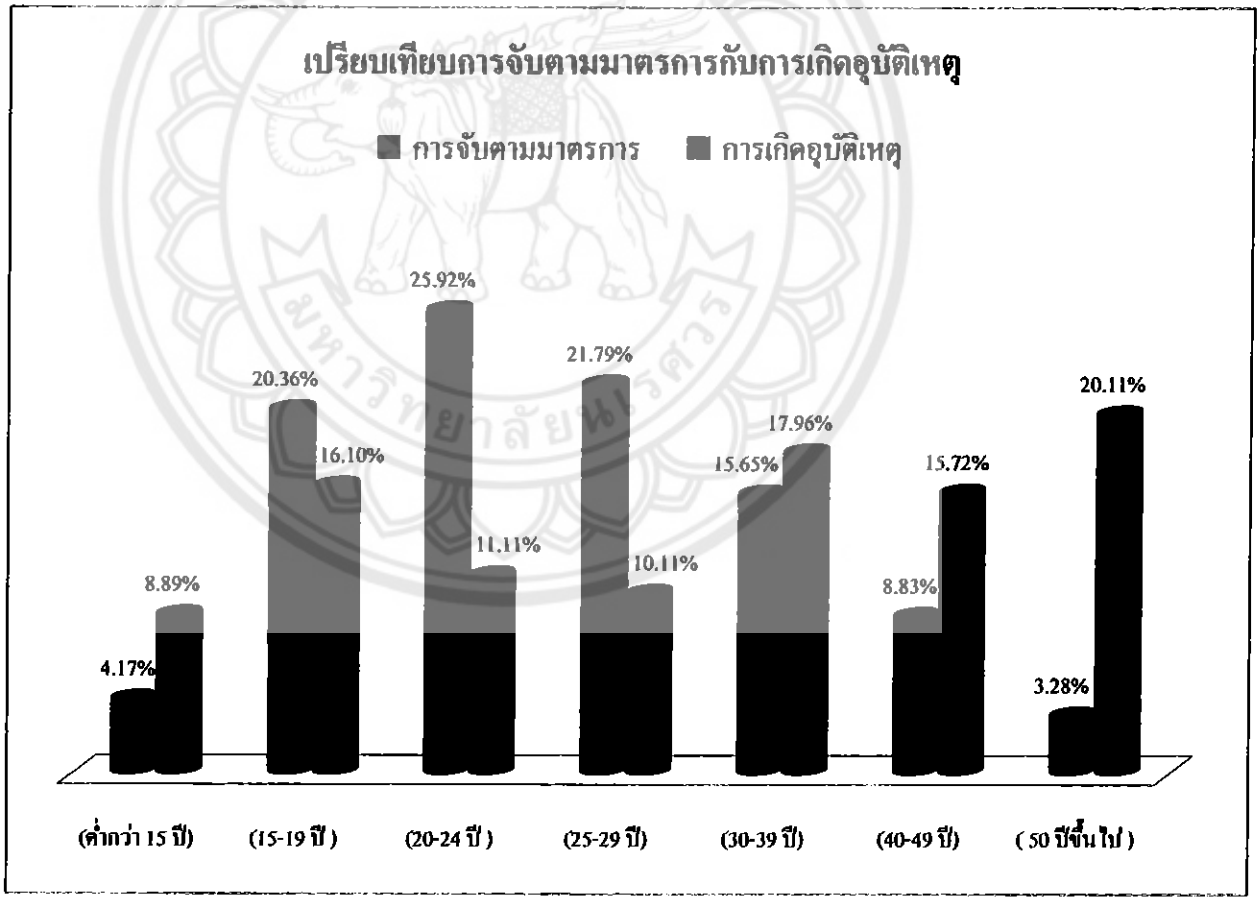


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากถึง 82.25 % มีการจับรถมอเตอร์ไซค์เพียง 47.10 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
1-14 ปี	8.89%
15-19 ปี	16.10%
20-24 ปี	11.11%
25-29 ปี	10.11%
30-39 ปี	17.96%
40-49 ปี	15.72%
50 ปีขึ้นไป	20.11%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	4.17%
15-19 ปี	20.36%
20-24 ปี	25.92%
25-29 ปี	21.79%
30-39 ปี	15.65%
40-49 ปี	8.83%
50 ปีขึ้นไป	3.28%



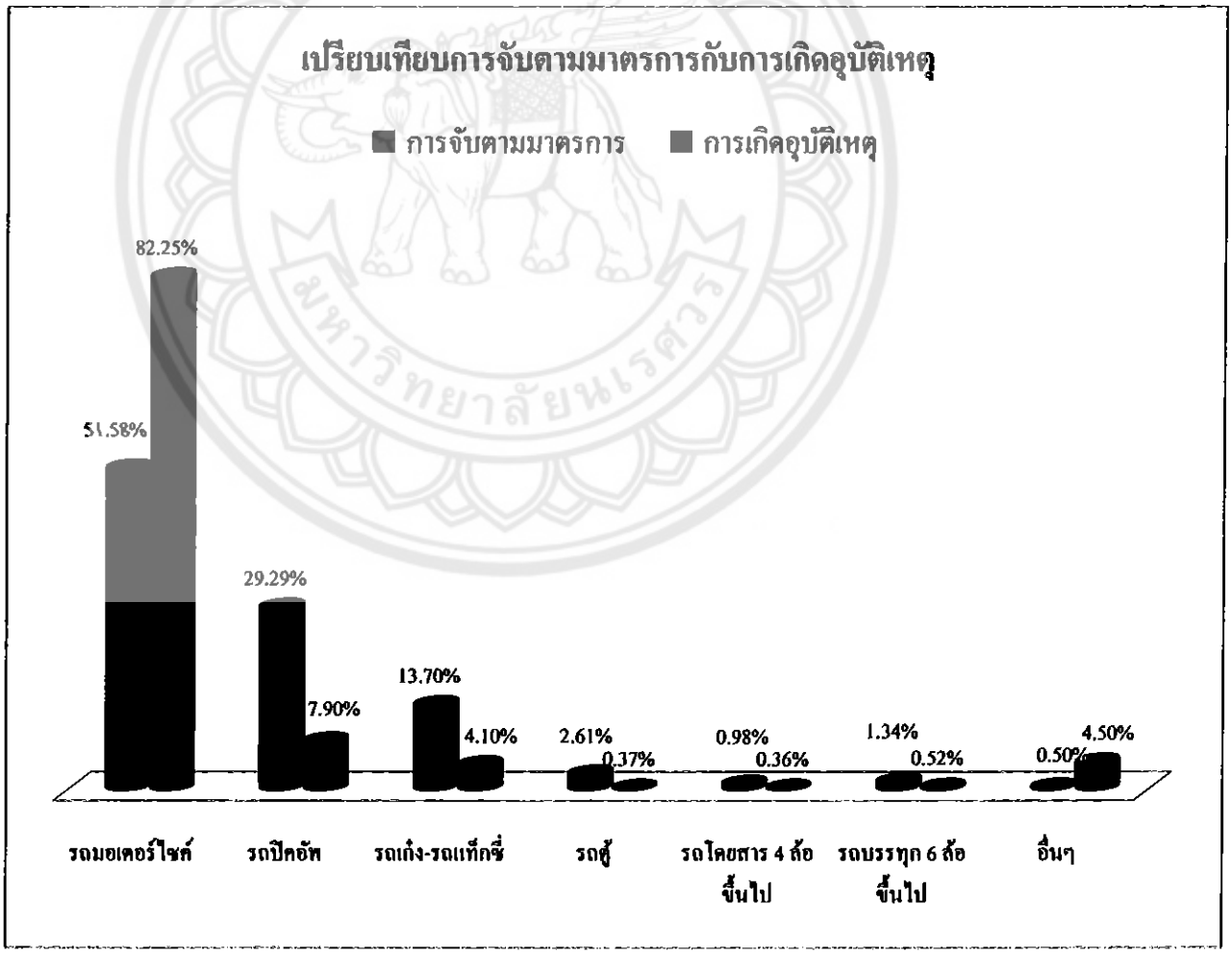
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 20.11 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 3.28 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการเมาสุรากับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	82.25%
รถปิคอัพ	7.90%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	4.10%
รถตู้	0.37%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.36%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.52%
อื่นๆ	4.50%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	51.58%
รถปิคอัพ	29.29%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	13.70%
รถตู้	2.61%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.98%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	1.34%
อื่นๆ	0.50%

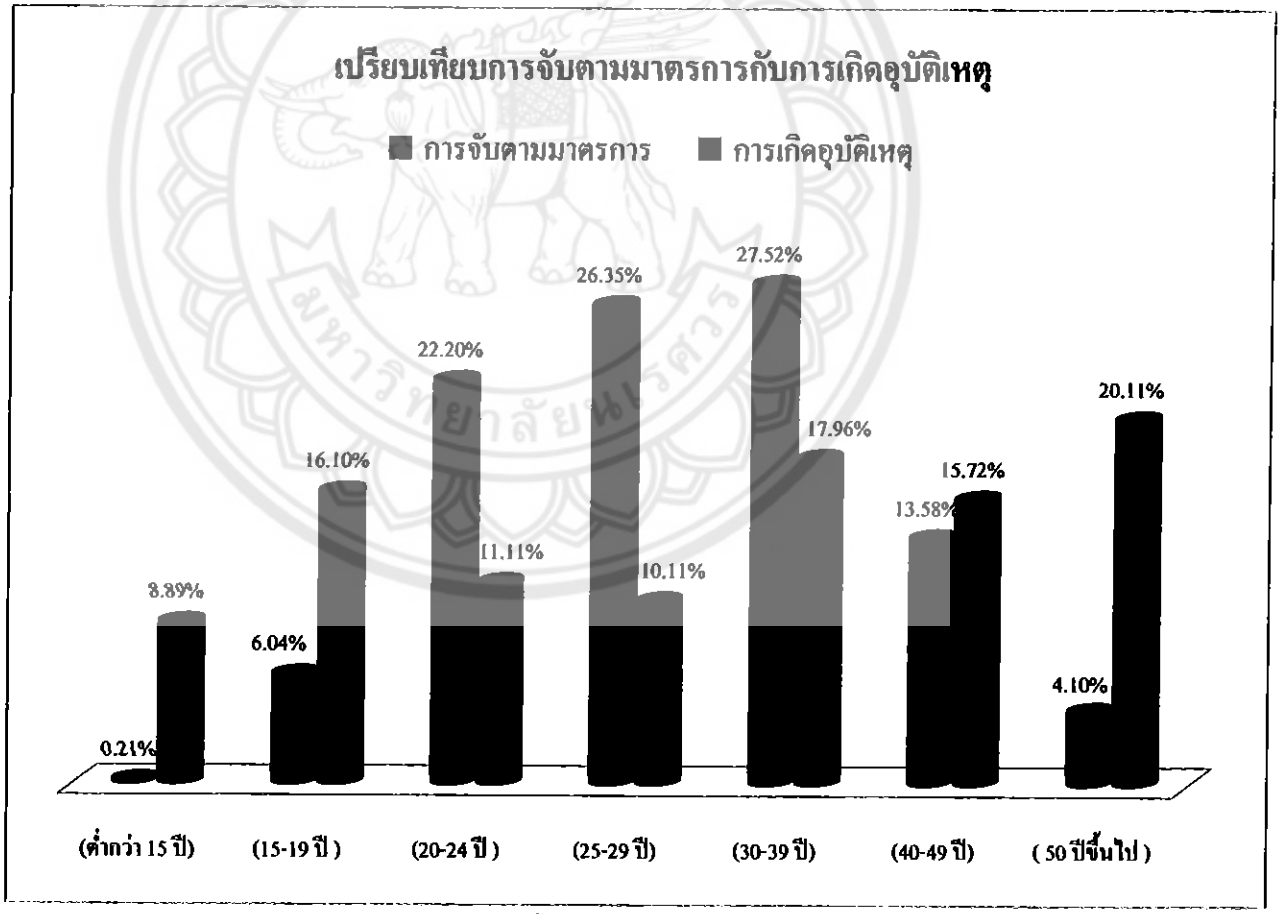


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากถึง 82.25 % มีการจับรถมอเตอร์ไซค์ 51.58 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการเมาสุรากับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
1-14 ปี	8.89%
15-19 ปี	16.10%
20-24 ปี	11.11%
25-29 ปี	10.11%
30-39 ปี	17.96%
40-49 ปี	15.72%
50 ปีขึ้นไป	20.11%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
ต่ำกว่า 15 ปี	0.21%
15-19 ปี	6.04%
20-24 ปี	22.20%
25-29 ปี	26.35%
30-39 ปี	27.52%
40-49 ปี	13.58%
50 ปีขึ้นไป	4.10%



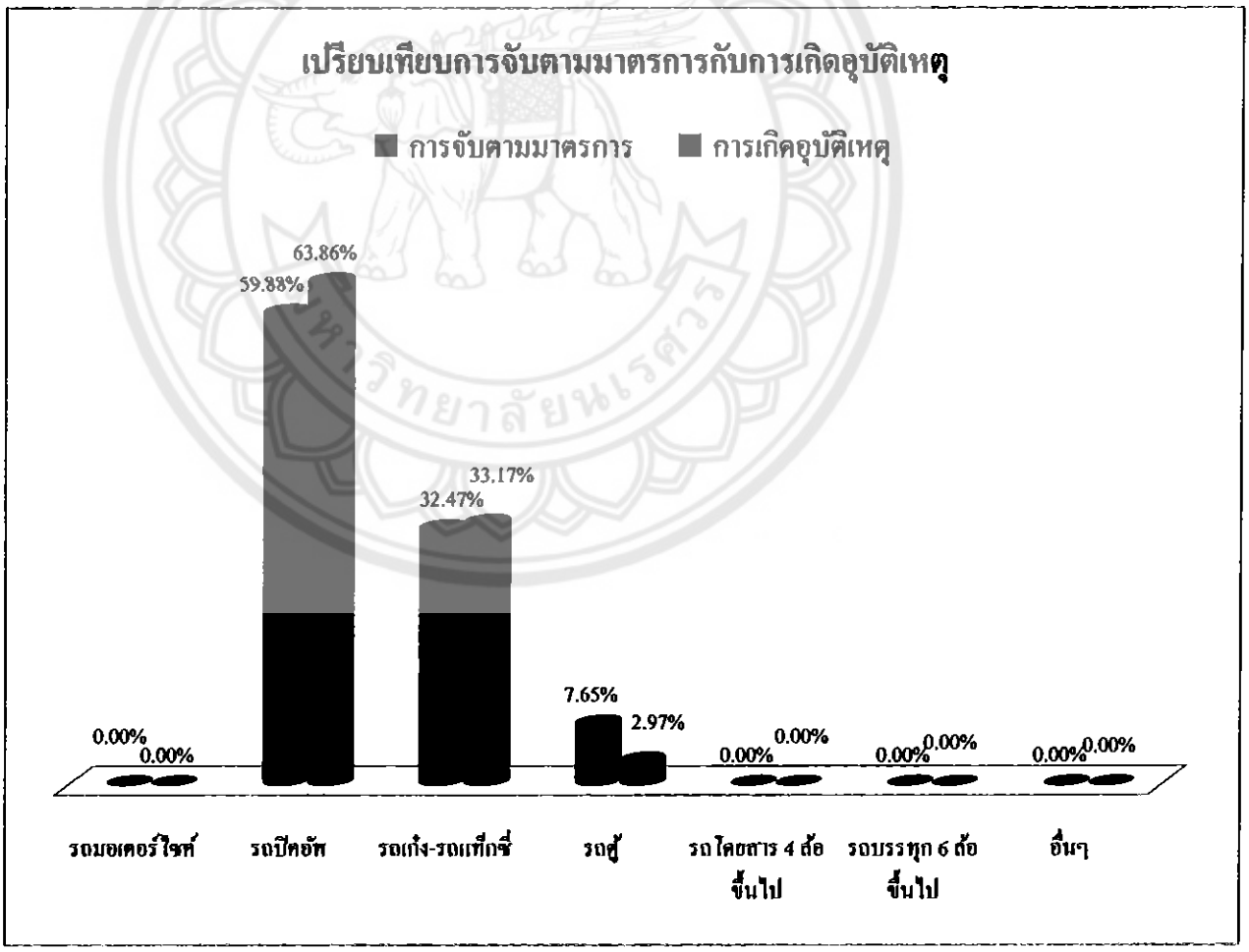
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 20.11 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 4.10 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยกับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	0.00%
รถปิคอัพ	63.86%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	33.17%
รถตู้	2.97%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.00%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.00%
อื่นๆ	0.00%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	0.00%
รถปิคอัพ	59.88%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	32.47%
รถตู้	7.65%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.00%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.00%
อื่นๆ	0.00%

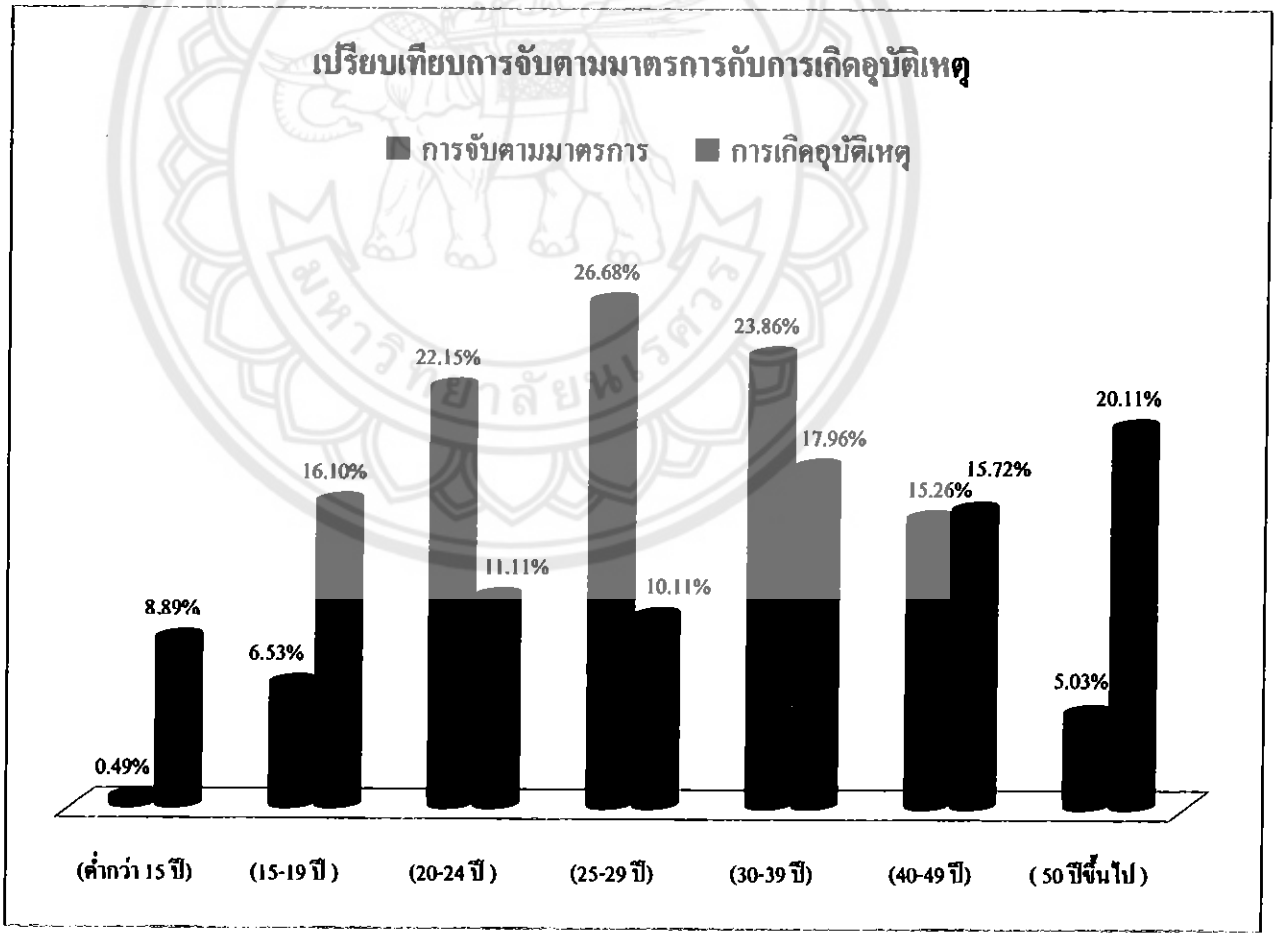


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถปิกอัพมากถึง 63.86 % มีการจับรถปิกอัพ 59.88 %แสดงว่าการจับตาม
มาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
1-14 ปี	8.89%
15-19 ปี	16.10%
20-24 ปี	11.11%
25-29 ปี	10.11%
30-39 ปี	17.96%
40-49 ปี	15.72%
50 ปีขึ้นไป	20.11%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
1-14 ปี	0.49%
15-19 ปี	6.53%
20-24 ปี	22.15%
25-29 ปี	26.68%
30-39 ปี	23.86%
40-49 ปี	15.26%
50 ปีขึ้นไป	5.03%



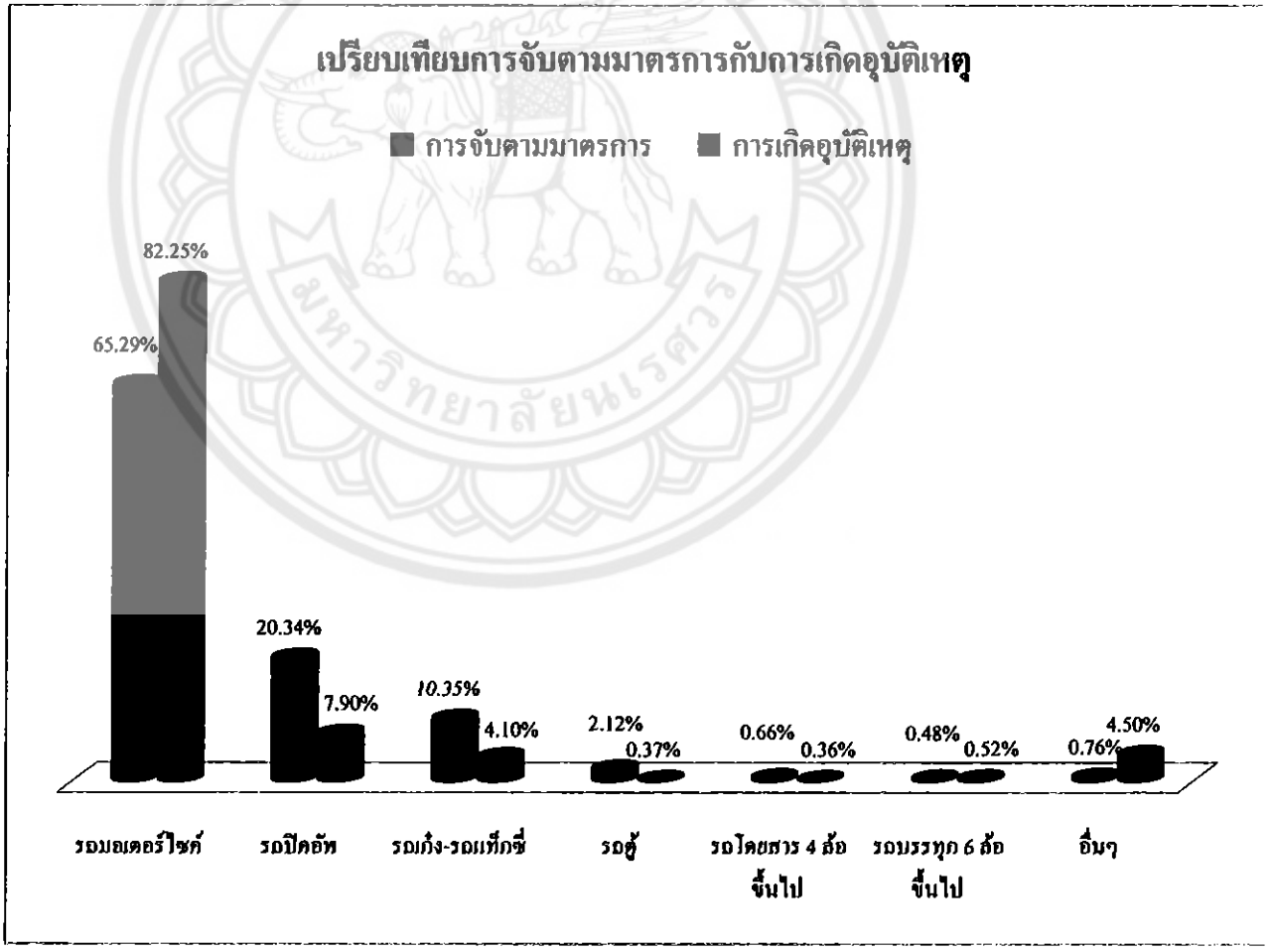
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 20.11 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 5.03 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุระหว่าง 1-14 ปีถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการไม่มีใบขับขี่กับประเภทรถ

การเกิดอุบัติเหตุ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	82.25%
รถปิคอัพ	7.90%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	4.10%
รถตู้	0.37%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.36%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.52%
อื่นๆ	4.50%

การจับตามมาตรการ	
ประเภทรถ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
รถมอเตอร์ไซค์	65.29%
รถปิคอัพ	20.34%
รถเก๋ง,รถแท็กซี่	10.35%
รถตู้	2.12%
รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.66%
รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.48%
อื่นๆ	0.76%

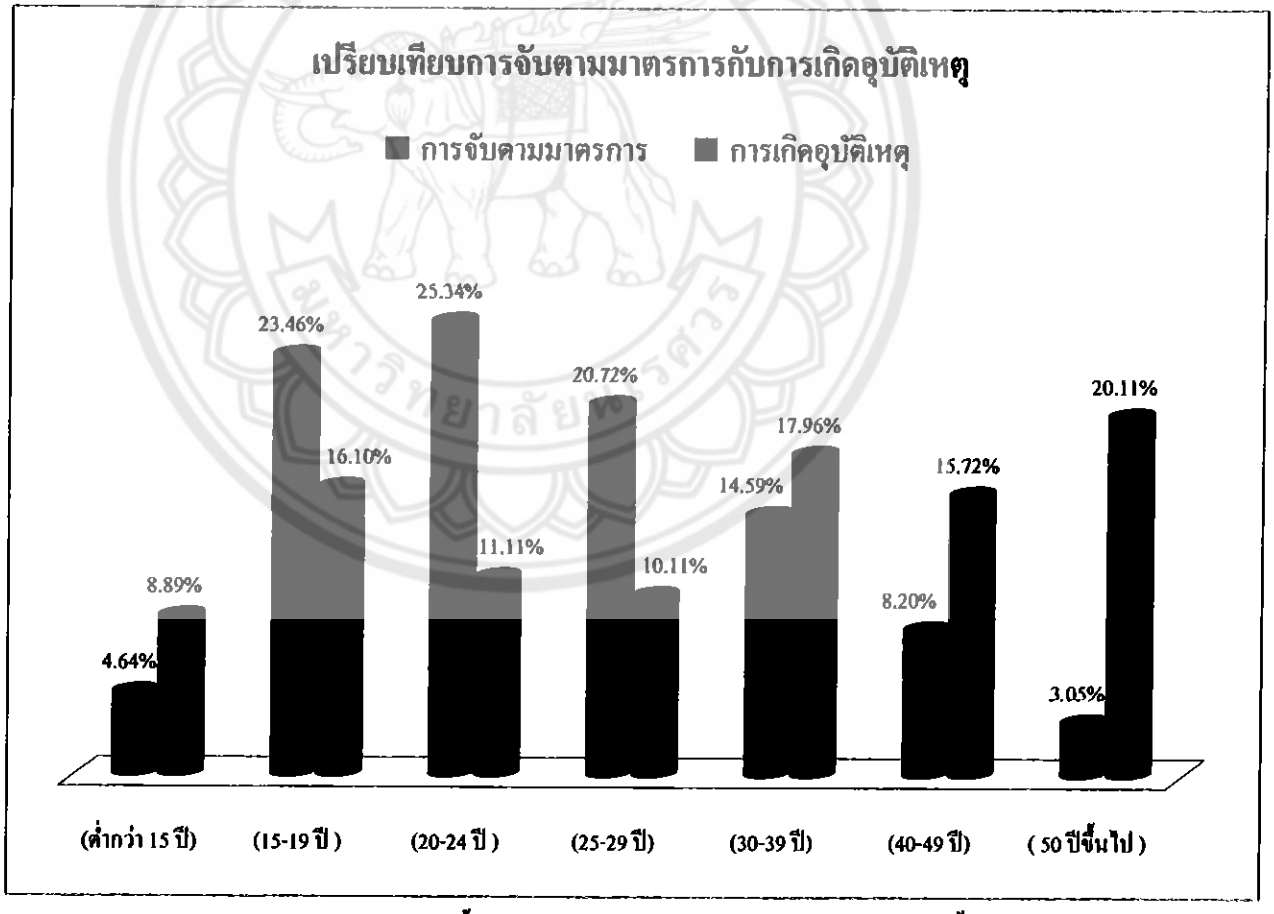


การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากถึง 82.25 % มีการจับรถมอเตอร์ไซค์ 65.29%แสดงว่า การจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการไม่มีใบขับขี่กับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
1-14 ปี	8.89%
15-19 ปี	16.10%
20-24 ปี	11.11%
25-29 ปี	10.11%
30-39 ปี	17.96%
40-49 ปี	15.72%
50 ปีขึ้นไป	20.11%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
1-14 ปี	4.64%
15-19 ปี	23.46%
20-24 ปี	25.34%
25-29 ปี	20.72%
30-39 ปี	14.59%
40-49 ปี	8.20%
50 ปีขึ้นไป	3.05%



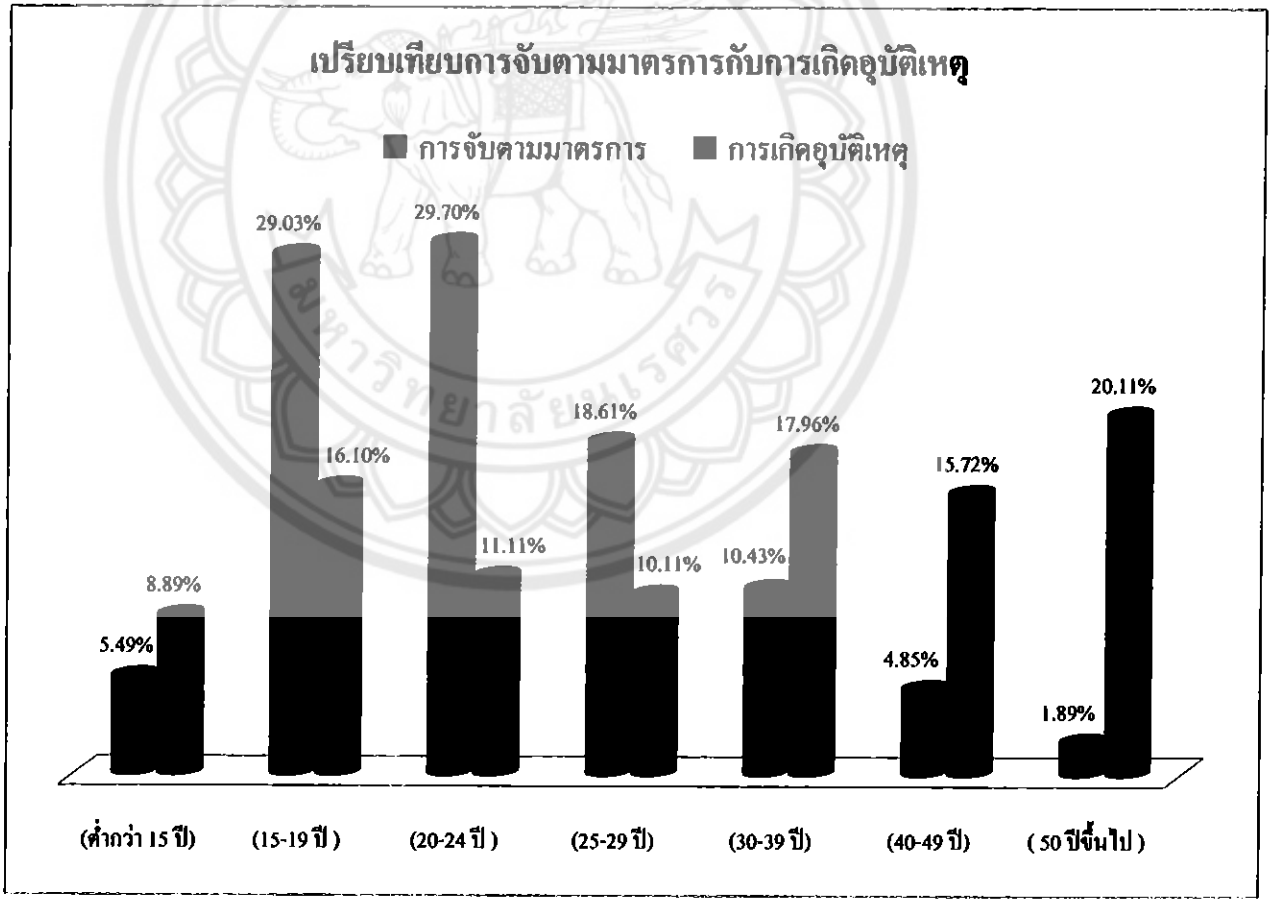
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง20.11 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 3.05 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุระหว่าง 1-14 ปีถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการมอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัยกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
1-14 ปี	8.89%
15-19 ปี	16.10%
20-24 ปี	11.11%
25-29 ปี	10.11%
30-39 ปี	17.96%
40-49 ปี	15.72%
50 ปีขึ้นไป	20.11%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
1-14 ปี	5.49%
15-19 ปี	29.03%
20-24 ปี	29.70%
25-29 ปี	18.61%
30-39 ปี	10.43%
40-49 ปี	4.85%
50 ปีขึ้นไป	1.89%



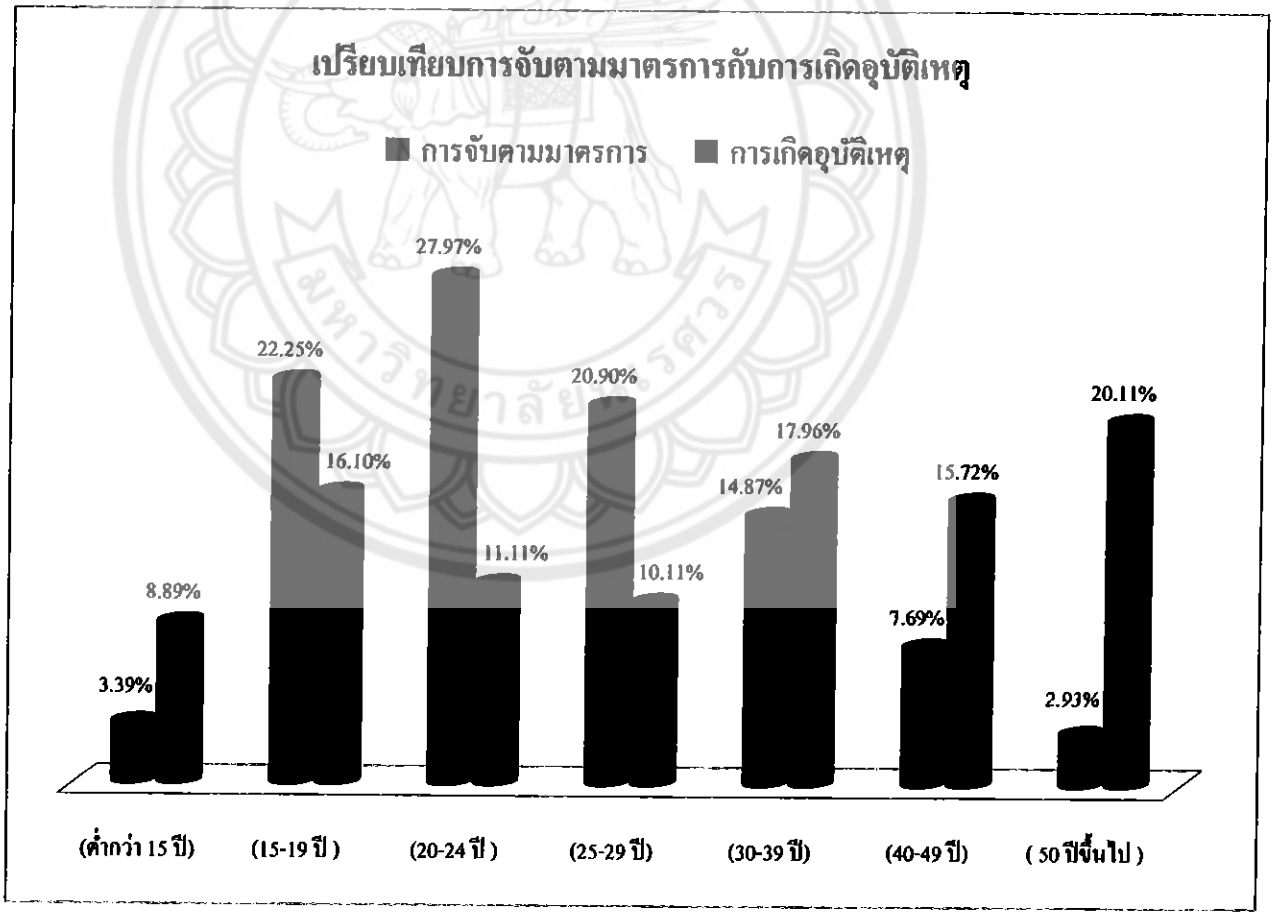
การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 20.11 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง 1.89 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุระหว่าง 1-14 ปีถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

มาตรการไม่สวมหมวกนิรภัยกับอายุ

การเกิดอุบัติเหตุ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
1-14 ปี	8.89%
15-19 ปี	16.10%
20-24 ปี	11.11%
25-29 ปี	10.11%
30-39 ปี	17.96%
40-49 ปี	15.72%
50 ปีขึ้นไป	20.11%

การจับตามมาตรการ	
อายุ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
1-14 ปี	3.39%
15-19 ปี	22.25%
20-24 ปี	27.97%
25-29 ปี	20.90%
30-39 ปี	14.87%
40-49 ปี	7.69%
50 ปีขึ้นไป	2.93%



การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปมากถึง 20.11 % แต่มีการจับในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไปเพียง2.93 %แสดงว่าการจับตามมาตรการของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

<u>หมายเหตุ</u>เด็กในช่วงอายุระหว่าง 1-14 ปีถือว่าเป็นผู้โดยสารเพราะส่วนใหญ่ยังไม่สามารถขับขี่ได้

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลโครงงาน

จากการวิจัยเรื่องการศึกษาความสัมพันธ์ของการใช้มาตรการกับสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงปีใหม่และสงกรานต์ ปี 2555 ชี้ให้เห็นว่าความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ มีองค์ประกอบทั้งในด้านคน ถนน ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม ปัจจัยที่นำมาศึกษาคือ ประเภทรถกับอายุ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยได้มีการกำหนดมาตรการมาบังคับใช้เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ โดยมาตรการที่นำมาเปรียบเทียบมีดังนี้

- มาตรการขับรถเร็วเกินกำหนด
- มาตรการเมาสุรา
- มาตรการขับรถย้อนศร
- มาตรการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ
- มาตรการแซงในที่คับขัน
- มาตรการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- มาตรการมอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย
- มาตรการไม่สวมหมวกนิรภัย
- มาตรการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
- มาตรการไม่มีใบขับขี่

เทศกาลปีใหม่ 2555

ข้อมูลสรุปตัวเลขสถิติอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2555 คือ อุบัติเหตุทางถนนรวม 7 วัน (วันที่ 29ธ.ค. 54 – 4ม.ค. 55) เกิดอุบัติเหตุรวม 3093ครั้ง ผู้เสียชีวิตรวม 336รายผู้บาดเจ็บรวม 3375คน โดยประเภทรถที่เป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ คือ รถมอเตอร์ไซค์ ร้อยละ 81.27และช่วงอายุที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ อายุ 50 ปีขึ้นไป ร้อยละ 18.96

เทศกาลปีใหม่ 2556

ข้อมูลสรุปตัวเลขสถิติอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2556 คือ อุบัติเหตุทางถนนรวม 7 วัน (วันที่ 27 ธ.ค. 55 – 2 ม.ค. 56) เกิดอุบัติเหตุรวม 3176ครั้ง ผู้เสียชีวิตรวม 365ราย ผู้บาดเจ็บ 3329 คน โดยประเภทรถที่เป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ คือ รถมอเตอร์ไซค์ ร้อยละ 82.25และช่วงอายุที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ อายุ 50 ปีขึ้นไป ร้อยละ 20.11

จากข้อมูลทั้งหมดพบว่า ตัวเลขสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่นี้เพิ่มสูงขึ้นจากปีที่แล้วในช่วงเวลาเดียวกันจำนวนการเกิดอุบัติเหตุรวมเพิ่มขึ้น 83 ครั้ง ร้อยละ 2.68 ผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น 29 ราย ร้อยละ 8.63 ผู้บาดเจ็บลดลง 46 คน ร้อยละ 1.36 แม้ว่ารัฐบาลจะได้มีมาตรการเพื่อลดอุบัติภัยรวมถึงการเข้มงวดกวดขันด้านการจราจร แต่ยังปรากฏว่าสถิติอุบัติภัยบนท้องถนนในช่วงเทศกาลยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง แสดงให้เห็นว่าการทำงานของเจ้าหน้าที่ภาครัฐตามมาตรการที่ถูกบังคับใช้ไม่สัมพันธ์กับสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงเทศกาลดังกล่าวทำให้ไม่สามารถลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตได้

เทศกาลสงกรานต์ 2555

ข้อมูลสรุปตัวเลขสถิติอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2555 คือ อุบัติเหตุทางถนนรวม 7 วัน (วันที่ 11 เม.ย. 55 – 17 เม.ย. 55) เกิดอุบัติเหตุรวม 3129 ครั้ง ผู้เสียชีวิตรวม 320 ราย ผู้บาดเจ็บรวม 3320 คน โดยประเภทรถที่เป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ คือ รถมอเตอร์ไซค์ ร้อยละ 82.14 และช่วงอายุที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ อายุ 50 ปีขึ้นไป ร้อยละ 18.19

ข้อมูลสรุปตัวเลขสถิติอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2554 (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย,2552) คือ อุบัติเหตุทางถนนรวม 7 วัน (วันที่ 11 เม.ย. 54 – 17 เม.ย. 54) เกิดอุบัติเหตุรวม 3215 ครั้ง ผู้เสียชีวิตรวม 271 ราย ผู้บาดเจ็บรวม 3476 คน โดยประเภทรถที่เป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ คือ รถมอเตอร์ไซค์ ร้อยละ 81.12 และช่วงอายุที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ อายุ 50 ปีขึ้นไป ร้อยละ 18.15

ข้อมูลทั้งหมดพบว่า ตัวเลขสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2555 ลดลงจากปี 2554 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุรวม ลดลง 86 ครั้ง ร้อยละ 2.76 ผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น 49 ราย ร้อยละ 18.08 ผู้บาดเจ็บลดลง 156 คน ร้อยละ 4.49 แสดงให้เห็นว่าการทำงานของเจ้าหน้าที่รัฐตามมาตรการที่ถูกบังคับใช้สัมพันธ์กับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ แต่ในทางกลับกันตัวเลขของผู้เสียชีวิตมีจำนวนเพิ่มขึ้น อาจมีสาเหตุมาจากความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

ตาราง 5.1 สรุปภาพรวมการจับตามมาตรการกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

มาตรการ / ปัจจัยที่ศึกษา	ประเภทรถ	อายุ
มาตรการขับรถเร็วเกินกำหนด	อุบัติเหตุเกิดขึ้นกับประเภทรถมอเตอร์ไซค์มากแต่เน้นการจับที่รถปิกอัพ รถเก๋ง/แท็กซี่	อุบัติเหตุเกิดขึ้นกับอายุ 50 ปีขึ้นไปมากที่สุดแต่ส่วนใหญ่จับช่วงอายุตั้งแต่ 20-39 ปี
มาตรการเมาสุรา	อุบัติเหตุเกิดขึ้นกับรถมอเตอร์ไซค์มากและก็มีการเน้นจับรถมอเตอร์ไซค์มากเช่นกัน แต่ภาพรวมการจับตามมาตรการยังน้อยกว่าการเกิดอุบัติเหตุอยู่มาก	อุบัติเหตุเกิดขึ้นกับอายุ 50 ปีขึ้นไปมากที่สุดแต่ส่วนใหญ่จับช่วงอายุตั้งแต่ 20-39 ปี
มาตรการขับรถย้อนศร	อุบัติเหตุเกิดขึ้นจากรถมอเตอร์ไซค์มาก ขณะเดียวกันก็มีการจับรถมอเตอร์ไซค์มากเช่นกัน	อุบัติเหตุเกิดขึ้นกับอายุ 50 ปีขึ้นไปมากที่สุดแต่ส่วนใหญ่จับช่วงอายุตั้งแต่ 15-19ปี
มาตรการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ	อุบัติเหตุเกิดขึ้นจากรถมอเตอร์ไซค์มากแต่ส่วนใหญ่เน้นการจับรถปิกอัพมากกว่า	อุบัติเหตุเกิดขึ้นกับอายุ 50 ปีขึ้นไปมากที่สุดแต่ส่วนใหญ่จับช่วงอายุตั้งแต่ 15-39 ปี
มาตรการแซงในที่คับขัน	อุบัติเหตุเกิดขึ้นจากรถมอเตอร์ไซค์มากสุดแต่ก็มีการจับรถมอเตอร์ไซค์มากสุดเช่นกัน	อุบัติเหตุเกิดขึ้นกับอายุ 50 ปีขึ้นไปมากที่สุดแต่ส่วนใหญ่จับช่วงอายุตั้งแต่ 15-39 ปี
มาตรการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	อุบัติเหตุเกิดขึ้นจากรถมอเตอร์ไซค์มากและก็มีการจับรถมอเตอร์ไซค์มากสุดเช่นกัน	อุบัติเหตุเกิดขึ้นกับอายุ 50 ปีขึ้นไปมากที่สุดแต่ส่วนใหญ่จับช่วงอายุตั้งแต่ 15-29ปี
มาตรการมอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย	-	อุบัติเหตุเกิดขึ้นกับอายุ 50 ปีขึ้นไปมากที่สุดแต่ส่วนใหญ่จับช่วงอายุตั้งแต่ 15-29ปี
มาตรการไม่สวมหมวกนิรภัย	-	อุบัติเหตุเกิดขึ้นกับอายุ 50 ปีขึ้นไปมากที่สุดแต่ส่วนใหญ่จับช่วงอายุตั้งแต่ 15-29 ปี
มาตรการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	อุบัติเหตุเกิดขึ้นจากรถปิกอัพมากสุดและก็มีการจับรถปิกอัพมากสุดเช่นกัน	อุบัติเหตุเกิดขึ้นกับอายุ 50 ปีขึ้นไปมากที่สุดแต่ส่วนใหญ่จับช่วงอายุตั้งแต่ 20-39 ปี
มาตรการไม่มีใบขับขี่	อุบัติเหตุเกิดขึ้นจากรถมอเตอร์ไซค์มากและก็มีการจับรถมอเตอร์ไซค์มากสุดเช่นกัน	อุบัติเหตุเกิดขึ้นกับอายุ 50 ปีขึ้นไปมากที่สุดแต่ส่วนใหญ่จับช่วงอายุตั้งแต่ 15-29 ปี

จากข้อมูลสถิติ พบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากรถมอเตอร์ไซค์มากเป็นอันดับหนึ่ง และในขณะเดียวกันก็มีบางมาตรการที่ตำรวจก็จับรถมอเตอร์ไซค์ได้มากเป็นอันดับหนึ่ง เช่น มาตรการขับรถย้อนศร มาตรการไม่มีใบขับขี่ ซึ่งถือว่าตำรวจมีการจับตามมาตรการที่มีความสัมพันธ์กับสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต แต่ในมาตรการอื่นๆพบว่าการจับตามมาตรการของตำรวจยังไม่สัมพันธ์กับสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต

ทางด้านอายุ พบว่าช่วงอายุที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดอยู่ในช่วง อายุ 50 ปีขึ้นไป แต่ในการจับตามมาตรการของตำรวจไปเน้นการจับช่วงอายุตั้งแต่ 15-29 ปี ซึ่งเห็นได้ว่าการจับตามมาตรการของตำรวจในด้านนี้ไม่มีความสัมพันธ์กับสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต

ข้อเสนอแนะ

ด้านการจัดเก็บข้อมูล

1. การแบ่งช่วงอายุไม่สมเหตุสมผล เนื่องจากข้อมูลที่ได้มีการแบ่งช่วงอายุที่ไม่เท่ากัน ทำให้ไม่สามารถระบุได้ว่าช่วงอายุใดเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ควรจะมีการกำหนดช่วงอายุที่แน่นอน มีความชัดเจนและกำหนดช่องห่างของช่วงอายุที่ทำการจัดเก็บให้เท่ากันในแต่ละช่วงอายุ

2. ในการเก็บข้อมูลของช่วงอายุที่ระบุว่าต่ำกว่า 15 ปี นั้น ทางผู้จัดเก็บข้อมูลควรมีการระบุให้ชัดเจนถึงสถิติที่ได้มานั้นว่าเป็นช่วงอายุของคนที่เป็นผู้ขับขี่หรือคนที่เป็นผู้โดยสาร

ด้านการบังคับใช้มาตรการ

1. จากการวิเคราะห์ข้อมูล จะเห็นว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่เน้นจับช่วงอายุ 15-29 ปีแต่อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดในช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไป ซึ่งไม่มีความสอดคล้องกันในการจับกุม จึงควรปรับเปลี่ยนการจับกุมให้ถูกจุด และควรเน้นการจับกุมในทุกช่วงอายุเพื่อประสิทธิภาพสูงสุดในการป้องกันอุบัติเหตุ

2. ควรเน้นการจับในมาตรการเมาสุราให้มากกว่านี้เพราะจากสถิติพบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุนั้นมีสาเหตุมาจากการเมาสุรา แต่เจ้าหน้าที่ตำรวจกลับเน้นจับที่มาตรการไม่มีใบขับขี่และการไม่สวมหมวกนิรภัย

บรรณานุกรม

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน. (2555). **โครงการการพัฒนางานวิจัยเพื่อสนับสนุนความเข้าใจด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของทีมกรมการขนส่งทางบก(หน้า 2-1 ถึง 2-9).พิษณุโลก :** มหาวิทยาลัยนเรศวร.

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). **สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ปีใหม่. ที่ นร0505/593. (เอกสารอัดสำเนา).**

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). **สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์. ที่ นร 0505/593. (เอกสารอัดสำเนา).**

ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน. (2554). **โครงการวิจัยการสืบสวนเชิงลึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ จากการขนส่งและจราจร พื้นที่การศึกษาภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน(หน้า 1-4).ขอนแก่น:** มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2554).**สถิติคดีอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ระหว่างปี 2553-2554. [ออนไลน์].** เข้าถึงได้จาก : http://statistic.police.go.th/traff_main.html. (วันที่ค้นข้อมูล: 11 มีนาคม 2556).

ศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนน. (ม.ป.ป.). **ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ 56. [ออนไลน์].** เข้าถึงได้จาก : http://www.roadsafetythailand.com/main/files/data1/newyear2556/newyear56_plan.pdf. (วันที่ค้นข้อมูล: 8 มีนาคม 2556).

ศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนน. (ม.ป.ป.) . **ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ 55. [ออนไลน์].** เข้าถึงได้จาก : http://www.roadsafetythailand.com/main/files/data1/songkran56/plan_songkran56.pdf. (วันที่ค้นข้อมูล: 8 มีนาคม 2556.)

ยอดพล ธนบริบูรณ์และคณะ. (2549). **ปัจจัยเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนน.** [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : http:// kb.hsri.or.th/dspace/handle/123456789/667 . (วันที่ค้นข้อมูล: 8 มีนาคม 2556.)

กลุ่มยุทธศาสตร์และแผนการประชาสัมพันธ์ สำนักโฆษก. (2552). **การรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุช่วงเทศกาล สงกรานต์ 56.** [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : http://www.thaigov.go.th/th/governmental/item/30091-*.html?tmpl=component&print=1.* (วันที่ค้นข้อมูล: 11 มีนาคม 2556.)

ภาวิณี เทพคำราม. (2556). **อุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 56.** [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : http://www.thaihealth.or.th/partner/partner_stor/32411. (วันที่ค้นข้อมูล: 11 มีนาคม 2556.)

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ. (ม.ป.ป.). เข้าถึงได้จาก :http://www.ipesp.ac.th/learning/supitcha/html/E4-2-1.html (วันที่ค้นข้อมูล: 12 มีนาคม 2556.)

ภาคผนวก

ตารางแสดงข้อมูลการจับตามมาตรการกับการเกิดอุบัติเหตุเทศกาลปีใหม่ 2555(ประเภทรถ)

มาตรการ/ประเภทรถ	รถมอเตอร์ไซค์	รถปิคอัพ	รถเก๋ง/รถแท็กซี่	รถตู้	รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	อื่นๆ
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร							
- การจับตามมาตรการ	48.72%	24.34%	16.17%	4.97%	2.98%	1.72%	1.10%
- การเกิดอุบัติเหตุ	81.27%	9.33%	3.93%	0.52%	0.23%	0.80%	3.90%
ขับรถเร็วเกินกำหนด							
- การจับตามมาตรการ	6.09%	43.35%	38.50%	7.30%	2.09%	1.80%	0.87%
- การเกิดอุบัติเหตุ	81.27%	9.33%	3.93%	0.52%	0.23%	0.80%	3.90%
ขับรถย้อนศร							
- การจับตามมาตรการ	68.98%	15.25%	9.00%	2.48%	2.08%	0.88%	1.34%
- การเกิดอุบัติเหตุ	81.27%	9.33%	3.93%	0.52%	0.23%	0.80%	3.90%
เมาสุรา							
- การจับตามมาตรการ	54.92%	28.07%	12.32%	1.86%	1.06%	1.51%	0.26%
- การเกิดอุบัติเหตุ	81.27%	9.33%	3.93%	0.52%	0.23%	0.80%	3.90%
ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ							
- การจับตามมาตรการ	28.51%	31.23%	27.00%	6.57%	3.14%	1.96%	1.60%
- การเกิดอุบัติเหตุ	81.27%	9.33%	3.93%	0.52%	0.23%	0.80%	3.90%
แซงในที่คับขัน							
- การจับตามมาตรการ	27.60%	32.86%	22.85%	7.73%	3.88%	2.75%	2.33%
- การเกิดอุบัติเหตุ	81.27%	9.33%	3.93%	0.52%	0.23%	0.80%	3.90%
ไม่มีใบขับขี่							
- การจับตามมาตรการ	65.75%	19.85%	9.57%	2.14%	0.94%	0.65%	1.10%
- การเกิดอุบัติเหตุ	81.27%	9.33%	3.93%	0.52%	0.23%	0.80%	3.90%
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย							
- การจับตามมาตรการ	-	67.90%	28.90%	3.81%	-	-	-
- การเกิดอุบัติเหตุ	-	60.45%	30.72%	8.79%	-	-	-
ไม่สวมหมวกนิรภัย							
- การจับตามมาตรการ	-	-	-	-	-	-	-
- การเกิดอุบัติเหตุ	-	-	-	-	-	-	-
มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย							
- การจับตามมาตรการ	-	-	-	-	-	-	-
- การเกิดอุบัติเหตุ		-	-	-	-	-	-

ตารางแสดงข้อมูลการจับตามมาตรการกับการเกิดอุบัติเหตุเทศกาลปีใหม่ 2555(อายุ)

มาตรการ/อายุ	ต่ำกว่า 15 ปี	15-19 ปี	20-24 ปี	25-29 ปี	30-39 ปี	40-49 ปี	50 ปีขึ้นไป
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร							
- การจับตามมาตรการ	5.06%	21.12%	25.48%	21.20%	14.40%	8.32%	4.38%
- การเกิดอุบัติเหตุ	10.21%	16.50%	12.20%	10.15%	16.40%	15.58%	18.96%
ขับรถเร็วเกินกำหนด							
- การจับตามมาตรการ	0.89%	9.65%	23.59%	26.48%	22.20%	12.93%	4.26%
- การเกิดอุบัติเหตุ	10.21%	16.50%	12.20%	10.15%	16.40%	15.58%	18.96%
ขับรถย้อนศร							
- การจับตามมาตรการ	5.55%	24.07%	24.76%	19.48%	13.67%	8.18%	4.35%
- การเกิดอุบัติเหตุ	10.21%	16.50%	12.20%	10.15%	16.40%	15.58%	18.96%
เมาสุรา							
- การจับตามมาตรการ	0.20%	6.55%	20.78%	25.80%	28.57%	13.58%	4.52%
- การเกิดอุบัติเหตุ	10.21%	16.50%	12.20%	10.15%	16.40%	15.58%	18.96%
ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ							
- การจับตามมาตรการ	2.88%	16.89%	23.75%	23.37%	17.44%	10.84%	4.83%
- การเกิดอุบัติเหตุ	10.21%	16.50%	12.20%	10.15%	16.40%	15.58%	18.96%
แซงในที่คับขัน							
- การจับตามมาตรการ	2.85%	17.10%	22.83%	21.89%	17.88%	11.23%	5.52%
- การเกิดอุบัติเหตุ	10.21%	16.50%	12.20%	10.15%	16.40%	15.58%	18.96%
มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย							
- การจับตามมาตรการ	6.84%	30.71%	27.67%	17.52%	9.82%	5.06%	2.39%
- การเกิดอุบัติเหตุ	10.21%	16.50%	12.20%	10.15%	16.40%	15.58%	18.96%
ไม่สวมหมวกนิรภัย							
- การจับตามมาตรการ	4.18%	24.48%	27.01%	19.88%	14.27%	7.05%	3.12%
- การเกิดอุบัติเหตุ	10.21%	16.50%	12.20%	10.15%	16.40%	15.58%	18.96%
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย							
- การจับตามมาตรการ	1.48%	9.04%	22.27%	25.53%	23.37%	12.79%	5.52%
- การเกิดอุบัติเหตุ	10.21%	16.50%	12.20%	10.15%	16.40%	15.58%	18.96%
ไม่มีใบขับขี่							
- การจับตามมาตรการ	6.05%	23.36%	24.65%	19.93%	14.42%	7.98%	3.61%
- การเกิดอุบัติเหตุ	10.21%	16.50%	12.20%	10.15%	16.40%	15.58%	18.96%

ตารางแสดงข้อมูลการจับตามมาตรการกับการเกิดอุบัติเหตุเทศกาลสงกรานต์2555 (ประเภทรถ)

มาตรการ/ประเภทรถ	รถมอเตอร์ไซค์	รถปิคอัพ	รถเก๋ง/รถแท็กซี่	รถตู้	รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	อื่นๆ
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร							
- การจับตามมาตรการ	49.05%	26.05%	15.47%	4.80%	2.14%	1.87%	0.62%
- การเกิดอุบัติเหตุ	82.14%	9.72%	3.32%	0.28%	0.25%	0.69%	3.60%
ขับรถเร็วเกินกำหนด							
- การจับตามมาตรการ	7.28%	45.26%	36.52%	7.14%	2.37%	1.12%	0.31%
- การเกิดอุบัติเหตุ	82.14%	9.72%	3.32%	0.28%	0.25%	0.69%	3.60%
ขับรถย้อนศร							
- การจับตามมาตรการ	69.91%	16.11%	8.85%	2.37%	1.13%	0.72%	0.91%
- การเกิดอุบัติเหตุ	82.14%	9.72%	3.32%	0.28%	0.25%	0.69%	3.60%
เมาสุรา							
- การจับตามมาตรการ	53.51%	29.55%	11.68%	2.18%	1.32%	1.14%	0.62%
- การเกิดอุบัติเหตุ	82.14%	9.72%	3.32%	0.28%	0.25%	0.69%	3.60%
ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ							
- การจับตามมาตรการ	24.87%	34.24%	28.68%	7.57%	2.82%	1.33%	0.49%
- การเกิดอุบัติเหตุ	82.14%	9.72%	3.32%	0.28%	0.25%	0.69%	3.60%
แซงในที่คับขัน							
- การจับตามมาตรการ	25.19%	36.05%	23.78%	8.54%	3.00%	2.62%	0.82%
- การเกิดอุบัติเหตุ	82.14%	9.72%	3.32%	0.28%	0.25%	0.69%	3.60%
ไม่มีใบขับขี่							
- การจับตามมาตรการ	64.24%	21.48%	10.16%	2.39%	0.74%	0.48%	0.51%
- การเกิดอุบัติเหตุ	82.14%	9.72%	3.32%	0.28%	0.25%	0.69%	3.60%
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย							
- การจับตามมาตรการ	-	61.15%	30.67%	8.18%	-	-	-
- การเกิดอุบัติเหตุ	-	72.96%	24.94%	2.10%	-	-	-
ไม่สวมหมวกนิรภัย							
- การจับตามมาตรการ	-	-	-	-	-	-	-
- การเกิดอุบัติเหตุ	-		-	-	-	-	
มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย							
- การจับตามมาตรการ	-	-	-	-	-	-	-
- การเกิดอุบัติเหตุ		-	-	-	-	-	-

ตารางแสดงข้อมูลการจับตามมาตรการกับการเกิดอุบัติเหตุเทศกาลสงกรานต์2555(อายุ)

มาตรการ/อายุ	ต่ำกว่า 15 ปี	15-19 ปี	20-24 ปี	25-29 ปี	30-39 ปี	40-49 ปี	50 ปีขึ้นไป
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร							
- การจับตามมาตรการ	4.18%	24.50%	27.02%	20.56%	13.27%	7.51%	2.96%
- การเกิดอุบัติเหตุ	12.17%	15.54%	11.88%	10.03%	17.36%	14.83%	18.19%
ขับรถเร็วเกินกำหนด							
- การจับตามมาตรการ	1.26%	10.74%	26.23%	26.73%	19.61%	11.04%	4.39%
- การเกิดอุบัติเหตุ	12.17%	15.54%	11.88%	10.03%	17.36%	14.83%	18.19%
ขับรถย้อนศร							
- การจับตามมาตรการ	5.65%	25.97%	26.50%	19.44%	13.01%	6.39%	3.04%
- การเกิดอุบัติเหตุ	12.17%	15.54%	11.88%	10.03%	17.36%	14.83%	18.19%
เมาสุรา							
- การจับตามมาตรการ	0.63%	7.30%	21.12%	26.75%	25.74%	13.83%	4.63%
- การเกิดอุบัติเหตุ	12.17%	15.54%	11.88%	10.03%	17.36%	14.83%	18.19%
ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ							
- การจับตามมาตรการ	1.54%	17.84%	26.06%	24.34%	17.61%	9.38%	3.27%
- การเกิดอุบัติเหตุ	12.17%	15.54%	11.88%	10.03%	17.36%	14.83%	18.19%
แซงในที่คับขัน							
- การจับตามมาตรการ	1.57%	17.08%	25.58%	24.68%	17.50%	10.13%	3.46%
- การเกิดอุบัติเหตุ	12.17%	15.54%	11.88%	10.03%	17.36%	14.83%	18.19%
มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย							
- การจับตามมาตรการ	7.34%	31.02%	27.68%	17.95%	9.35%	4.65%	2.01%
- การเกิดอุบัติเหตุ	12.17%	15.54%	11.88%	10.03%	17.36%	14.83%	18.19%
ไม่สวมหมวกนิรภัย							
- การจับตามมาตรการ	5.03%	24.83%	27.64%	20.15%	13.20%	6.77%	2.37%
- การเกิดอุบัติเหตุ	12.17%	15.54%	11.88%	10.03%	17.36%	14.83%	18.19%
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย							
- การจับตามมาตรการ	0.83%	9.21%	23.73%	26.41%	22.92%	12.26%	4.64%
- การเกิดอุบัติเหตุ	12.17%	15.54%	11.88%	10.03%	17.36%	14.83%	18.19%
ไม่มีใบขับขี่							
- การจับตามมาตรการ	6.68%	24.24%	25.75%	19.67%	13.21%	7.37%	3.08%
- การเกิดอุบัติเหตุ	12.17%	15.54%	11.88%	10.03%	17.36%	14.83%	18.19%

ตารางแสดงข้อมูลการจับตามมาตรการกับการเกิดอุบัติเหตุเทศกาลปีใหม่2556 (ประเภทรถ)

มาตรการ/ประเภทรถ	รถมอเตอร์ไซค์	รถปิคอัพ	รถเก๋ง/รถแท็กซี่	รถตู้	รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	อื่นๆ
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร							
- การจับตามมาตรการ	47.10%	25.45%	18.28%	4.44%	2.40%	1.58%	0.75%
- การเกิดอุบัติเหตุ	82.25%	7.90%	4.10%	0.37%	0.36%	0.52%	4.50%
ขับรถเร็วเกินกำหนด							
- การจับตามมาตรการ	4.30%	44.19%	40.23%	7.49%	2.04%	1.35%	0.40%
- การเกิดอุบัติเหตุ	82.25%	7.90%	4.10%	0.37%	0.36%	0.52%	4.50%
ขับรถย้อนศร							
- การจับตามมาตรการ	73.20%	12.88%	8.19%	1.94%	1.19%	0.51%	1.29%
- การเกิดอุบัติเหตุ	82.25%	7.90%	4.10%	0.37%	0.36%	0.52%	4.50%
เมาสุรา							
- การจับตามมาตรการ	51.58%	29.29%	13.70%	2.61%	0.98%	1.34%	0.50%
- การเกิดอุบัติเหตุ	82.25%	7.90%	4.10%	0.37%	0.36%	0.52%	4.50%
ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ							
- การจับตามมาตรการ	29.78%	31.48%	25.79%	6.89%	3.71%	1.74%	0.61%
- การเกิดอุบัติเหตุ	82.25%	7.90%	4.10%	0.37%	0.36%	0.52%	4.50%
แซงในที่คับขัน							
- การจับตามมาตรการ	31.12%	31.48%	25.79%	6.89%	3.71%	1.82%	1.22%
- การเกิดอุบัติเหตุ	82.25%	7.90%	4.10%	0.37%	0.36%	0.52%	4.50%
ไม่มีใบขับขี่							
- การจับตามมาตรการ	65.29%	20.34%	10.35%	2.12%	0.66%	0.48%	0.76%
- การเกิดอุบัติเหตุ	82.25%	7.90%	4.10%	0.37%	0.36%	0.52%	4.50%
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย							
- การจับตามมาตรการ	-	59.88%	32.47%	7.65%	-	-	-
- การเกิดอุบัติเหตุ	-	63.86%	33.17%	2.97%	-	-	-
ไม่สวมหมวกนิรภัย							
- การจับตามมาตรการ	-	-	-	-	-	-	-
- การเกิดอุบัติเหตุ	-		-	-	-	-	
มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย							
- การจับตามมาตรการ	-	-	-	-	-	-	-
- การเกิดอุบัติเหตุ		-	-	-	-	-	-

ตารางแสดงข้อมูลการจับตามมาตรการกับการเกิดอุบัติเหตุเทศกาลปีใหม่2556 (อายุ)

มาตรการ/ประเภทรถ	ต่ำกว่า 15 ปี	15-19 ปี	20-24 ปี	25-29 ปี	30-39 ปี	40-49 ปี	50 ปีขึ้นไป
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร							
- การจับตามมาตรการ	4.17%	20.36%	25.92%	21.79%	15.65%	8.83%	3.28%
- การเกิดอุบัติเหตุ	8.89%	16.10%	11.11%	10.11%	17.96%	15.72%	20.11%
ขับรถเร็วเกินกำหนด							
- การจับตามมาตรการ	0.29%	4.89%	22.71%	25.10%	26.24%	15.72%	5.05%
- การเกิดอุบัติเหตุ	8.89%	16.10%	11.11%	10.11%	17.96%	15.72%	20.11%
ขับรถย้อนศร							
- การจับตามมาตรการ	4.15%	25.20%	28.05%	20.71%	13.36%	6.48%	2.05%
- การเกิดอุบัติเหตุ	8.89%	16.10%	11.11%	10.11%	17.96%	15.72%	20.11%
เมาสุรา							
- การจับตามมาตรการ	0.21%	6.04%	22.20%	26.35%	27.52%	13.58%	4.10%
- การเกิดอุบัติเหตุ	8.89%	16.10%	11.11%	10.11%	17.96%	15.72%	20.11%
ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ							
- การจับตามมาตรการ	2.28%	17.85%	25.78%	22.52%	17.53%	9.85%	4.19%
- การเกิดอุบัติเหตุ	8.89%	16.10%	11.11%	10.11%	17.96%	15.72%	20.11%
แซงในที่คับขัน							
- การจับตามมาตรการ	1.08%	15.25%	26.12%	24.96%	19.73%	10.19%	2.67%
- การเกิดอุบัติเหตุ	8.89%	16.10%	11.11%	10.11%	17.96%	15.72%	20.11%
มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย							
- การจับตามมาตรการ	5.49%	29.03%	29.70%	18.61%	10.43%	4.85%	1.89%
- การเกิดอุบัติเหตุ	8.89%	16.10%	11.11%	10.11%	17.96%	15.72%	20.11%
ไม่สวมหมวกนิรภัย							
- การจับตามมาตรการ	3.39%	22.25%	27.97%	20.90%	14.87%	7.69%	2.93%
- การเกิดอุบัติเหตุ	8.89%	16.10%	11.11%	10.11%	17.96%	15.72%	20.11%
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย							
- การจับตามมาตรการ	0.49%	6.53%	22.15%	26.68%	23.86%	15.26%	5.03%
- การเกิดอุบัติเหตุ	8.89%	16.10%	11.11%	10.11%	17.96%	15.72%	20.11%
ไม่มีใบขับขี่							
- การจับตามมาตรการ	4.64%	23.46%	25.34%	20.72%	14.59%	8.20%	3.05%
- การเกิดอุบัติเหตุ	8.89%	16.10%	11.11%	10.11%	17.96%	15.72%	20.11%