



การศึกษาสถานการณ์และแบบแผนการเกิดอุบัติเหตุ

รถโดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554

THE STUDY OF SITUATION AND PLAN FOR CAUSED PUBLIC
TRANSPORT ACCIDENTS. YEAR 2010-2011

นางสาวชัตติยา	สีหา	รหัส 52363721
นายวัลลภ	มาสอน	รหัส 52364155
นายสากล	ทองจร	รหัส 52364261

กองคณะวิศวกรรมศาสตร์
ฉบับที่รับ..... - 7/ต.ค. 2556/.....
เลขทะเบียน..... 1634 2442
เลขเรียกหนังสือ..... ปร-
มหาวิทยาลัยนเรศวร ๗312 ก

ปริญญานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต

สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา ภาควิชาวิศวกรรมโยธา

คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร

ปีการศึกษา 2555



ใบรับรองปริญญาโท

ชื่อหัวข้อโครงการ การศึกษาสถานการณ์และแบบแผนการเกิดอุบัติเหตุโดยสาธารณะ
ปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554

ผู้ดำเนินโครงการ นางสาวชัตติยา สีหา รหัส 52363721
นายวัลลภ มาสอน รหัส 52364155
นายสากล ทองจร รหัส 52364421

ที่ปรึกษาโครงการ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ทวีศักดิ์ ตะทะกระโทก

สาขาวิชา วิศวกรรมโยธา

ภาควิชา วิศวกรรมโยธา

ปีการศึกษา 2555

คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร อนุมัติให้ปริญญาโทฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา

.....ที่ปรึกษาโครงการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ทวีศักดิ์ ตะทะกระโทก)

.....กรรมการ
(อาจารย์บุญพล มีไชโย)

ชื่อหัวข้อโครงการ การศึกษาสถานการณ์และแบบแผนการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ
ปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554

ผู้ดำเนินโครงการ นางสาวชัตติยา สีหา รหัส 52363721
นายวัลลภ มาสอน รหัส 52364155
นายสากล ทองจร รหัส 52364261

ที่ปรึกษาโครงการ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ทวีศักดิ์ ตะกระโทก

สาขาวิชา วิศวกรรมโยธา

ภาควิชา วิศวกรรมโยธา

ปีการศึกษา 2555

บทคัดย่อ

รถโดยสารสาธารณะเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะเกิดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก เนื่องจากเป็นยานพาหนะซึ่งบรรทุกผู้โดยสารคราวละมากๆ เมื่อเกิดอุบัติเหตุย่อมก่อให้เกิดความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจและสังคมมากกว่ายานพาหนะอื่นๆ ทั้งที่เป็นยานพาหนะของรัฐบาล มีอำนาจในการควบคุมและตรวจสอบสูงที่สุด ด้วยเหตุนี้ ผู้จัดทำจึงได้ศึกษาโครงการนี้ขึ้น เพื่อแสดงถึงสถานการณ์และแบบแผนการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถโดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ. 2553-2554 เน้นการศึกษารถโดยสารสาธารณะระหว่างเมือง โดยผลของการศึกษา พบว่า เมื่อพิจารณาจำแนกตามมาตรฐานของประเภทรถโดยสารสาธารณะ ปี 2553 รถประเภทปรับอากาศ 2 ชั้น : 46 ที่นั่ง {ม.2} ปี 2554 รถประเภทปรับอากาศ ชั้น 1 : 2 ชั้น 50 ที่นั่ง {ม.4(ข)} เป็นประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เมื่อพิจารณาที่จำแนกตามประเภทรถและหมวดการเดินทาง พบว่า เป็นประเภทรถโดยสารประจำทาง โดยหมวดเส้นทางที่ 2 ที่เริ่มต้นจากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดต่างๆ ในส่วนภูมิภาค เป็นหมวดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ซึ่งมีสาเหตุหลักมาจากคน เกิดจากความประมาทของผู้ขับรถ จากผลการศึกษา นี้สามารถนำไปให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาแก้ไขต่อไปในอนาคต

Project title THE STUDY OF SITUATION AND PLAN FOR CAUSED PUBLIC TRANSPORT ACCIDENTS. YEAR 2010-2011

Name Miss.Khattiya Seeha ID. 52363721

Mr.Wonlop Masorn ID. 52364155

Mr.Sakol Thongjon ID. 52364261

Project advisor Assistant Professor TAWEEKSAK TAEKRATTOK, Ph.D

Major Civil Engineering

Department Civil Engineering

Academic year 2012

Abstract

Public transport is type of vehicles accidents causing to the injured and died of time. An accidents, its higher loss of economic and social more than other vehicles both the control it by government. This is why we have made this project up. To the situations and incidents that occur with conventional buses Year 2010-2011. Focus on public transport between cities.

The results of the study follow as:

Showed the standard of the bus by the year 2010. If the two types of rooms: 46 m {2}, year 2554 car seat type air conditioning 1: 2 50 Seats {m 4 (b)} is the type of accident the car. When considering the category by type of vehicle and the vehicle. Found that the type of bus. By Section 2 routes from Bangkok to Phuket. In the region. A division of the accident.

The main cause of this. Caused by the negligence of the driver.

กิตติกรรมประกาศ

ปริญญานิพนธ์หลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธาฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ข้าพเจ้าขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงในความกรุณาของท่าน ผศ.ดร.ทวีศักดิ์ และกระโทก อาจารย์ที่ปรึกษาโครงการวิศวกรรมศาสตร์ ที่ได้ให้คำแนะนำ และข้อคิดเห็นต่างๆ มาโดยตลอด รวมทั้งเอื้อเฟื้ออุปกรณ์ที่จำเป็นในการทำโครงการและความช่วยเหลืออื่นๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการ คณะผู้จัดทำรู้สึกซาบซึ้งและขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอขอบคุณคณะวิศวกรรมศาสตร์ที่ได้จัดหางบประมาณในการทำโครงการครั้งนี้ ทำให้โครงการสามารถดำเนินไปได้ด้วยดี และขอขอบคุณข้อมูลจากกรมการขนส่งทางบกที่ได้เอื้อเฟื้อข้อมูลในการจัดทำโครงการในครั้งนี้

ขอขอบพระคุณห้องสมุดคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ที่เป็นแหล่งข้อมูลอันมีค่าสำหรับในการจัดทำโครงการที่ทำให้โครงการฉบับนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี และสุดท้ายนี้ ขอขอบคุณครอบครัว คณะผู้จัดทำทุกท่าน ตลอดจนผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่าน ที่คอยให้กำลังใจ ถามไถ่ความเป็นไปของโครงการอยู่เสมอและให้ความช่วยเหลืออย่างต่อเนื่องตลอดการทำโครงการ

คณะผู้ดำเนินโครงการวิศวกรรม

นางสาวจัตติยา สีหา

นายวัลลภ มาสอน

นายสากล ทองจร

มีนาคม 2556

สารบัญ

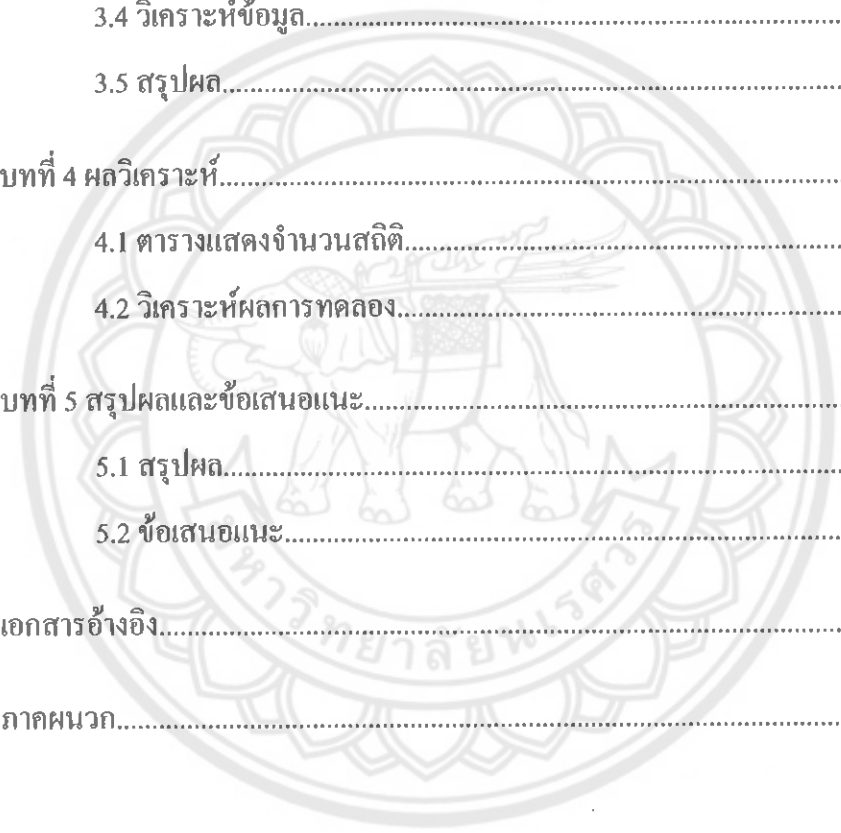
หน้า

ใบรับรองปริญญาโท.....	ก
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ค
กิตติกรรมประกาศ.....	ง
สารบัญ.....	จ
สารบัญตาราง.....	ช
สารบัญรูป.....	ฎ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของโครงการ.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ.....	1
1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	2
1.4 ขอบเขตการทำโครงการ.....	2
1.5 ขั้นตอนการดำเนินงาน.....	2
1.6 แผนการดำเนินงาน.....	2
1.7 รายละเอียดและงบประมาณตลอดโครงการ.....	2
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	3
ส่วนที่ 1 เอกสารที่เกี่ยวข้อง.....	3
2.1 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับโรคโดยสารสาธารณะ.....	3
2.2 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ.....	10
2.3 พฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ.....	13
ส่วนที่ 2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	15

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 3 วิธีดำเนิน โครงการ.....	17
3.1 สืบค้นข้อมูลและทบทวนวรรณกรรม.....	18
3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	18
3.3 กรอกข้อมูลและคัดกรองข้อมูล.....	18
3.4 วิเคราะห์ข้อมูล.....	18
3.5 สรุปผล.....	19
บทที่ 4 ผลวิเคราะห์.....	20
4.1 ตารางแสดงจำนวนสถิติ.....	20
4.2 วิเคราะห์ผลการทดลอง.....	41
บทที่ 5 สรุปผลและข้อเสนอแนะ.....	71
5.1 สรุปผล.....	71
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	71
เอกสารอ้างอิง.....	73
ภาคผนวก.....	74



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
ตารางที่ 4.1.1 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะจำแนกตามประเภทรถ เกิดในปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554.....	20
ตารางที่ 4.1.2 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะโดยจำแนกตามหมวดการเดินรถ ปี พ.ศ.2553 –พ.ศ.2554.....	20
ตารางที่ 4.1.3 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ จำแนกตามมาตรฐานรถ ปี พ.ศ.2553.....	21
ตารางที่ 4.1.4 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะจำแนกตามมาตรฐานรถ ปี พ.ศ.2554.....	22
ตารางที่ 4.1.5 สรุปประเภทสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ.2553 – พ.ศ.2554.....	22
ตารางที่ 4.1.6 แสดง 5 อันดับแรกของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่มาจากคน.....	23
ตารางที่ 4.1.6.1 ต้นเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุ โดยมีสาเหตุจากคน.....	23
ตารางที่ 4.1.6.2 สาเหตุหลักจากคนที่เป็นต้นเหตุการเกิดอุบัติเหตุ โดยผู้ประกอบการ.....	23
ตารางที่ 4.1.7 บริเวณที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ.2553 - พ.ศ. 2554.....	24
ตารางที่ 4.1.8 การจราจรที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554.....	24
ตารางที่ 4.1.9 ลักษณะทางที่มีความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554.....	25
ตารางที่ 4.1.10 การควบคุมการจราจรเกี่ยวกับสถานที่เกิดเหตุของรถโดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ.2553- พ.ศ.2554.....	25
ตารางที่ 4.1.11 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554.....	26

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
ตารางที่ 4.1.12 เส้นทาง การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 2 ปี พ.ศ.2553.....	26
ตารางที่ 4.1.13 เส้นทาง การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 2 ปี พ.ศ.2554.....	28
ตารางที่ 4.1.14 เส้นทาง การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 3 ปี พ.ศ.2553.....	29
ตารางที่ 4.1.15 เส้นทาง การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 3 ปี พ.ศ.2554.....	31
ตารางที่ 4.1.16 จำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ โดยจำแนกตามภูมิภาค ปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554.....	32
ตารางที่ 4.1.17 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะภาคกลาง ปี พ.ศ.2553.....	33
ตารางที่ 4.1.18 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะภาคกลาง ปี พ.ศ.2554.....	34
ตารางที่ 4.1.19 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะภาคเหนือ ปี พ.ศ.2553.....	35
ตารางที่ 4.1.20 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะภาคเหนือ ปี พ.ศ.2554.....	36
ตารางที่ 4.1.21 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ.2553.....	37
ตารางที่ 4.1.22 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ.2554.....	38
ตารางที่ 4.1.23 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะภาคใต้ปี พ.ศ.2553.....	39

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
ตารางที่ 4.1.24 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะภาคใต้ ปี พ.ศ.2554.....	39
ตารางที่ 4.1.25 แสดง 5 ลำดับ จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ.....	40
ตารางที่ 4.1.26 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถโดยสารสาธารณะ.....	40



สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
รูปที่ 3.1 ผังการดำเนิน โครงการสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554.....	17
แผนภูมิที่ 4.2.1 การเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะจำแนกตามประเภทรถ ปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554.....	41
แผนภูมิที่ 4.2.2 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะโดยจำแนกตามหมวดการเดินรถ ปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554.....	42
แผนภูมิที่ 4.2.3 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะจำแนกตามมาตรฐานรถ ปี พ.ศ. 2553-พ.ศ.2554.....	43
แผนภูมิที่ 4.2.4 สรุปประเภทสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ. 2553 – พ.ศ.2554.....	45
แผนภูมิที่ 4.2.5 ต้นเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยมีสาเหตุจากคน.....	46
แผนภูมิที่ 4.2.6 สาเหตุหลักจากคนที่เป็นต้นเหตุการณ่เกิดอุบัติเหตุโดยผู้ประกอบการ.....	47
แผนภูมิที่ 4.2.7 แสดง 5 อันดับแรกของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่มาจากคน ปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554.....	48
แผนภูมิที่ 4.2.8 แสดงบริเวณที่มีความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ ปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554.....	49
แผนภูมิที่ 4.2.9 การจราจรที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554.....	50
แผนภูมิที่ 4.2.10 ลักษณะทางที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ.2553-2554.....	51
แผนภูมิที่ 4.2.11 การควบคุมการจราจรเกี่ยวกับสถานที่เกิดเหตุ ปี พ.ศ. 2553-2554.....	52
แผนภูมิที่ 4.2.12 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554.....	53
แผนภูมิที่ 4.2.13 แสดงเส้นทางการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 2 ปี พ.ศ. 2553.....	54

สารบัญญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
แผนภูมิที่ 4.2.14 แสดงเส้นทางการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 2 ปี พ.ศ.2554.....	55
แผนภูมิที่ 4.2.15 เส้นทางการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 3 ปี พ.ศ. 2553.....	57
แผนภูมิที่ 4.2.16 เส้นทางการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 3 ปี พ.ศ. 2554.....	57
แผนภูมิที่ 4.2.17 จำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะโดยจำแนกตามภูมิภาค ปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554.....	59
แผนภูมิที่ 4.2.18 แสดงการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะของภาคกลาง ปี พ.ศ.2553.....	60
แผนภูมิที่ 4.2.19 แสดงการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะของภาคกลาง ปี พ.ศ.2554.....	61
แผนภูมิที่ 4.2.20 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดขึ้นของภาคเหนือ ปี พ.ศ.2553.....	63
แผนภูมิที่ 4.2.21 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดขึ้นของภาคเหนือ ปี พ.ศ.2554.....	64
แผนภูมิที่ 4.2.22 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ.2553.....	65
แผนภูมิที่ 4.2.23 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ.2554.....	66
แผนภูมิที่ 4.2.24 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะภาคใต้ ปี พ.ศ.2553.....	67

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
แผนภูมิที่ 4.2.25 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะภาคใต้ ปี พ.ศ.2554.....	68
แผนภูมิที่ 4.2.26 แสดง 5 ลำดับ จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ.....	69
แผนภูมิที่ 4.2.27 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถโดยสารสาธารณะ.....	70



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของโครงการ

ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรเป็นปัญหาสำคัญปัญหาหนึ่งของการคมนาคมขนส่ง ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่กำลังพัฒนาที่ประสบกับปัญหาความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากการจราจรเป็นจำนวนมากในแต่ละปี ซึ่งจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในประเทศไทยได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วจาก 67,800 ในปี พ.ศ.2542 เป็น 124,530 ในปี พ.ศ.2547 ซึ่งเป็นปีที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด รวมทั้งยังก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจอีกด้วย

อุบัติเหตุจราจรทางบกที่ก่อให้เกิดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินมากที่สุดในแต่ละครั้ง ได้แก่ อุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ เนื่องจากรถโดยสารสาธารณะเป็นพาหนะที่บรรทุกผู้โดยสารได้จำนวนมาก เมื่อเกิดอุบัติเหตุย่อมก่อให้เกิดความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจและสังคมมากกว่าพาหนะอื่นๆ

จากสถิติอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะของกองกฎหมาย บริษัทขนส่ง จำกัด พบว่า ตั้งแต่ปีพ.ศ.2542-2551 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับรถโดยสารสาธารณะจำนวน 4,166 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตจำนวน 1,455 ราย และบาดเจ็บจำนวน 9,487 ราย จากสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจึงได้ทำการศึกษาสถานการณ์และแบบแผนการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะในปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554 เพื่อให้ทราบถึงสถานการณ์โดยรวมของการเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะ

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อศึกษาสถานการณ์โดยรวมของการเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะของปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554
- เพื่อศึกษาแบบแผนของการเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะของปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ทราบถึงสถานการณ์โดยรวมของการเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะ ของปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554

1.4 ขอบเขตการทำโครงการ

- ศึกษาสถานการณ์โดยรวมของการเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะใน
ปี พ.ศ.2553 - พ.ศ.2554

1.5 ขั้นตอนการดำเนินโครงการ

- สืบค้นข้อมูลและทบทวนวรรณกรรม
- รวบรวมข้อมูล
- กรอกข้อมูลและกรองข้อมูล
- วิเคราะห์ข้อมูล
- สรุปผล

1.6 แผนการทำงาน

ตารางที่ 1.1 ระยะเวลาการศึกษาโครงการและแผนการดำเนินงาน

กิจกรรม	เดือน	ตุลาคม	พฤศจิกายน	ธันวาคม	มกราคม	กุมภาพันธ์
		1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3 4
1. ศึกษาค้นคว้าเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง		●————●				
2. ติดต่อข้อมูลจาก สำนักงานที่เกี่ยวข้อง			●————●			
3. วิเคราะห์ปัญหาที่ เกิดขึ้น					●————●	
4. เขียน โครงการ						●————●

1.7 รายละเอียดงบประมาณตลอดโครงการ

- ค่าถ่ายเอกสารและปรินต์เอกสาร 800 บาท
- ค่าจัดทำรูปเล่ม 2,200 บาท
- รวมเป็นเงิน 3,000 บาท (สามพันบาทถ้วน)

บทที่ 2

หลักการและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจะช่วยให้สามารถกำหนดวิธีการศึกษาเพื่อนำมาเป็นแนวทางและสร้างกรอบความคิด ได้แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 การทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้อง

ส่วนที่ 2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ส่วนที่ 1 ทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้อง

2.1 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ

รถโดยสารสาธารณะ หมายถึง รถที่บรรทุกคนโดยสารที่เดินตามทางที่กำหนดไว้ และเรียกเก็บค่าโดยสารเป็นรายคนตามอัตราที่วางไว้เป็นระยะทางหรือตลอดทางรถที่ขนส่งผู้โดยสาร

นิยามความของรถโดยสารสาธารณะ

รถโดยสารประจำทาง หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่กำหนด

รถโดยสารไม่ประจำทาง หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง

รถโดยสารส่วนบุคคล หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองซึ่งบรรทุก ผู้โดยสาร ได้ตั้งแต่ 12 ที่นั่งขึ้นไป และมีน้ำหนักรถเกินกว่า 1,600 กิโลกรัมขึ้นไป

รถขนาดเล็ก หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและหรือสิ่งของเพื่อสินจ้างตามเส้นทางกำหนด ด้วยรถที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม

รูปและลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร

ลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร แบ่งออกเป็น 7 มาตรฐาน ตามกฎกระทรวงฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

ข้อ ๑๐ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารตามข้อ ๕ (๑) มี ๗ มาตรฐาน ได้แก่

(๑) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๑ คือ รถปรับอากาศพิเศษ ซึ่งหมายความว่ารถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารซึ่งมีคัสซี เป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น มีเครื่องปรับอากาศ มีที่เก็บสัมภาระไว้โดยเฉพาะมีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม มีอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ และมีห้องสุขภัณฑ์

(๒) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๒ คือ รถปรับอากาศ ซึ่งหมายความว่า

(ก) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน ๓๐ ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสารมีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ

สำหรับที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์นั้น จะมีหรือไม่มีก็ได้ แต่ไม่มีห้องสุขภัณฑ์

(ข) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน ๓๐ ที่นั่งและมีที่สำหรับผู้โดยสารอื่นซึ่งคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ

สำหรับที่เก็บสัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์นั้น จะมีหรือไม่มีก็ได้แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(ค) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ ๒๑ ถึง ๓๐ ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ

สำหรับที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ จะมีหรือไม่มีก็ได้ แต่ไม่มีห้องสุขภัณฑ์

(ง) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ ๒๑ ถึง ๓๐ ที่นั่ง และมีที่สำหรับผู้โดยสารอื่นซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสารมีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ

สำหรับที่เก็บสัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์นั้น จะมีหรือไม่มีก็ได้แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(จ) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน ๒๐ ที่นั่งโดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ จะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้

(๓) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๓ คือ รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ ซึ่งหมายความว่า

(ก) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่ง ๓๐ ที่นั่ง และมีที่สำหรับผู้โดยสารอื่นซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ ไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(ข) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน ๓๐ ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรดโดยสารมีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ มีที่เก็บสัมภาระ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(ค) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ ๒๑ ถึง ๓๐ ที่นั่ง และมีที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรดโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ ไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(ง) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ ๒๑ ถึง ๓๐ ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรดโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ มีที่เก็บสัมภาระ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(จ) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ ๑๓ ถึง ๒๔ ที่นั่ง ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรดโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถจะกำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่นหรือไม่ก็ได้ และจะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้

(ฉ) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน ๑๒ ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรดโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ จะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้

(๕) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๔ คือ รถสองชั้นซึ่งหมายความว่า

(ก) รถสองชั้นปรับอากาศ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรดโดยสารมีทางขึ้นลงทางด้านข้างและมีทางขึ้นลงชั้นบนภายในตัวรถอย่างน้อยหนึ่งทาง โดยชั้นล่างกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารอื่น มีเครื่องปรับอากาศไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(ข) รถสองชั้นที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรดโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้าง และมีทางขึ้นลงชั้นบนภายในตัวรถอย่างน้อยหนึ่งทาง โดยชั้นล่างกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(๕) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๕ คือ รถพ่วงซึ่งหมายความว่า

(ก) รถพ่วงปรับอากาศ ซึ่งไม่มีแรงขับเคลื่อนในตัวเอง จำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูงและนำหนักกรรมน้ำหนักบรรทุกทั้งหมดลงบนเพลาล้อสมบูรณในตัวเอง ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรดโดยสารมีทางขึ้นลงด้านข้างจะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ และห้องสุขภัณฑ์หรือไม่ก็ได้

(ข) รถพ่วงที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ ซึ่งไม่มีแรงขับเคลื่อนในตัวเอง จำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูงและนำหนักกรรมน้ำหนักบรรทุกทั้งหมดลงบนเพลาล้อสมบูรณในตัวเอง ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรดโดยสารมีทางขึ้นลงด้านข้าง จะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ที่เก็บสัมภาระที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์หรือไม่ก็ได้

(๖) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๖ คือ รถกึ่งพ่วงซึ่งหมายความว่า

(ก) รถกึ่งพ่วงปรับอากาศซึ่งมีสองตอน ตอนท้ายมีเพลาล้อชุดเดียวนำมาต่อพ่วงกับตอนหน้าทำให้มีทางเดินติดต่อกันได้ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรดโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้าง จะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่มอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ และห้องสุขภัณฑ์หรือไม่ก็ได้

(ข) รถกึ่งพ่วงไม่มีเครื่องปรับอากาศซึ่งมีสองตอน ตอนท้ายมีเพลาล้อชุดเดียวนำมาต่อพ่วงกับตอนหน้า ทำให้มีทางเดินติดต่อกันได้ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรดโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้าง ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์ จะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ที่เก็บสัมภาระ และอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์หรือไม่ก็ได้

(ค) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๘ คือ รถโดยสารเฉพาะกิจ ซึ่งหมายความว่ารถซึ่งส่วนที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมีลักษณะพิเศษเพื่อใช้ในกิจการใดกิจการหนึ่งโดยเฉพาะ ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรดโดยสารหรือไม่ก็ได้ เช่น รถพยาบาล รถบริการซ่อมบำรุงรักษารถบริการถ่ายทอวิทยุหรือโทรทัศน์ รถบริการไปรษณีย์ รถบริการธนาคาร รถบริการทางการแพทย์ รถบริการในท่าอากาศยาน เป็นต้น

แก้ไขเพิ่มเติมลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 4 กฎกระทรวงฉบับที่ 39 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 7 มาตรา 23 วรรคสอง และมาตรา 28 วรรคสี่แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกความใน (1) ของข้อ 10 แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 32 (พ.ศ. 2532) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"(1) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 1 คือ รถปรับอากาศพิเศษ ซึ่งหมายความว่า

(ก) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีการกำหนดห้องผู้โดยสารเป็นสัดส่วนแยกจากห้องผู้ขับรถ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรดโดยสารมีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ มีแบบและการจัดวางที่นั่งผู้โดยสารที่ให้ความสะดวกสบายกว่า (ข) โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืนมีเครื่องปรับอากาศ มีที่เก็บสัมภาระไว้โดยเฉพาะ มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม มีอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ และมีห้องสุขภัณฑ์

(ข) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรดโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน มีเครื่องปรับอากาศ มีที่เก็บสัมภาระไว้โดยเฉพาะ มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม มีอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ และมีห้องสุขภัณฑ์

ข้อ 2 ให้ยกเลิกความใน (4) ของข้อ 10 แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"(4) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 4 คือ รถสองชั้น ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรูดโดยสาร มีห้องผู้โดยสารทั้งชั้นบนและชั้นล่าง โดยพื้นที่ห้องผู้โดยสารทั้งสองชั้นแยกจากกันอย่างเด็ดขาด มีทางขึ้นลงชั้นล่างอยู่ด้านข้าง และมีทางขึ้นลงชั้นบนอยู่ภายในตัวรถอย่างน้อยหนึ่ง ทางซึ่งหมายความว่า

(ก) รถสองชั้นปรับอากาศพิเศษ ซึ่งมีแบบและการจัดวางที่นั่งผู้โดยสารที่ให้ความสะดวกสบายกว่า (ข) โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน มีเครื่องปรับอากาศ มีที่เก็บสัมภาระไว้โดยเฉพาะ มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม มีอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์และมีห้องสุขภัณฑ์

(ข) รถสองชั้นปรับอากาศ ซึ่งไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืนมีเครื่องปรับอากาศ มีที่เก็บสัมภาระไว้โดยเฉพาะ มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม มีอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ และมีห้องสุขภัณฑ์

(ค) รถสองชั้นปรับอากาศ ซึ่งไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน มีเครื่องปรับอากาศ แต่ไม่มีห้องสุขภัณฑ์สำหรับที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์นั้น จะมีหรือไม่มีก็ได้

(ง) รถสองชั้นปรับอากาศ ซึ่งชั้นล่างกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืนมีเครื่องปรับอากาศ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์สำหรับที่เก็บสัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์นั้น จะมีหรือไม่มีก็ได้

(จ) รถสองชั้นที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ ซึ่งชั้นล่างกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืนไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(ฉ) รถสองชั้นที่ไม่มีปรับอากาศ ซึ่งไม่กำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน มีที่เก็บสัมภาระ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

หมายเหตุ: เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เนื่องจากในปัจจุบันผู้ประกอบการกิจการขนส่งได้นำรถโดยสารมาตรฐาน 4 (สองชั้น) ไปใช้ทำการขนส่งผู้โดยสารระหว่างจังหวัดเป็นจำนวนมาก สมควรแก้ไขเพิ่มเติมลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 4 เสียใหม่เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการใช้งาน และเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้บริการให้มากยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

สิทธิสำหรับผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

1. สิทธิที่จะได้รับข้อมูลข่าวสาร รวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพเกี่ยวกับบริการรถโดยสาร รวมทั้งความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัยที่ถูกต้องเป็นจริงครบถ้วน
2. สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในด้านสัญญา และราคาค่าบริการ

3. สิทธิในการเลือกใช้บริการด้วยความสมัครใจ และปราศจากการชักจูงอันไม่เป็นธรรม
 4. สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยในทุก ๆ ด้านจากการใช้บริการ
 5. สิทธิที่จะได้รับการบริการจากรถโดยสาร และผู้ให้บริการที่มีคุณภาพมาตรฐาน
 6. สิทธิในการร้องเรียน หรือฟ้องร้อง เพื่อให้ได้รับการแก้ไขปัญหา เยียวยาชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น
 7. สิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหาย ทั้งทางร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอื่นๆ ที่ถูกละเมิด
 8. สิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายจากการประกันภัย โดยไม่มีการประวิงเวลา และไม่ถูกบังคับกดดันให้ต้องจ่ายออมประนีประนอมยอมความโดยไม่เป็นธรรม
 9. สิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายด้วยหลักแห่งพหุติการณและ ความร้ายแรงแห่ง
 10. สิทธิที่จะรวมตัวกันเพื่อพิทักษ์สิทธิของตนและผู้อื่น
- มาตรการเพื่อยกระดับรถโดยสารสาธารณะสู่ความปลอดภัย
1. ผู้ใช้บริการจะต้องรับรู้ถึงสิทธิของผู้ใช้บริการ และเข้าไปมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา มีความตื่นตัวที่จะปกป้องสิทธิของตนเอง รวมถึงมีข้อมูลที่จำเป็นเพื่อการเลือกใช้บริการรถโดยสารสาธารณะที่มีมาตรฐานด้านความปลอดภัยเป็นพื้นฐาน
 2. ผู้ประกอบการรถโดยสารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องตระหนักและให้ความสำคัญในสิทธิและความปลอดภัยของผู้ใช้บริการเป็นที่ตั้งในการให้บริการรถโดยสาร
 3. หากเกิดการละเมิดสิทธิ ผู้ใช้บริการหรือทายาทจะต้องได้รับการเยียวยาในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากผู้ให้บริการและหน่วยงานที่กำกับดูแลอย่างรวดเร็วและเป็นธรรม
- การจำแนกประเภทรถจากป้ายทะเบียน
- ประเภทของป้ายทะเบียนนั้นสามารถแบ่งได้ตามประเภทการใช้งานของรถต่างๆดังต่อไปนี้
1. ป้ายสีขาวอักษรสีดำ คือ ป้ายทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง
 2. ป้ายสีขาวอักษรสีฟ้า คือ ป้ายทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง
 3. ป้ายสีขาวอักษรสีเขียว คือ ป้ายทะเบียนรถบรรทุกส่วนบุคคล
 4. ป้ายสีขาวอักษรสีแดง คือ ป้ายทะเบียนรถ 3 ล้อส่วนบุคคล
 5. ป้ายสีเหลืองอักษรสีดำ คือ ป้ายทะเบียนรถรับจ้างบรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน
 6. ป้ายสีเหลืองอักษรสีเขียว คือ ป้ายทะเบียนรถรับจ้าง 3 ล้อ

7. ป้ายสีเหลืองอักษรสีฟ้า คือ ป้ายทะเบียนรถ 4 ล้อเล็กรับจ้าง (ป้ายรถกระบี่)
8. ป้ายสีเหลืองอักษรสีแดง คือ ป้ายทะเบียนรถรับจ้างระหว่างจังหวัด
9. ป้ายสีแสดอักษรสีดำ คือ ป้ายทะเบียนรถ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถใช้งานเกษตรกรรม
10. ป้ายสีเขียวอักษรสีขาว คือ ป้ายทะเบียนรถบริการธุรกิจ รถบริการทัศนาจร และรถบริการให้เช่า

รถโดยสารสาธารณะ

- 1.รถโดยสารประจำทาง เลขทะเบียนขึ้นต้นด้วยเลข 10-19 ป้ายสีเหลืองอักษรสีดำ
- 2.รถโดยสารขนาดเล็ก เลขทะเบียนขึ้นต้นด้วย 20-29 ป้ายสีเหลืองอักษรสีดำ
- 3.รถโดยสารไม่ประจำทาง เลขทะเบียนขึ้นต้นด้วย 30-39 ป้ายสีเหลืองอักษรสีดำ

หมวดรถโดยสารประจำทาง

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางในการประชุมครั้งที่ 14/2523 เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2523 ได้กำหนดเส้นทางการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร ดังนี้

การขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร หมายถึง การขนส่งคนเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการ กำหนด แบ่งเป็น 4 หมวด คือ

1. เส้นทาง หมวด 1

หมายถึง เส้นทางการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารประจำทางภายในเขตกรุงเทพมหานคร เทศบาล สุขาภิบาล เมืองและเส้นทางต่อเนื่อง

- หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานคร หมายถึง เส้นทางการขนส่งประจำทางภายในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่องในเขตปริมณฑล โดยลักษณะเส้นทางเดินรถส่วนใหญ่ผ่านถนนสายหลัก และถนนสายสำคัญที่เป็นบริเวณชุมชนที่อยู่อาศัยหนาแน่น แหล่งธุรกิจการค้า สถาบันการศึกษา สถานที่ราชการ เป็นต้น
- หมวด 1 ในส่วนภูมิภาค หมายถึง เส้นทางภายในเขตเทศบาล สุขาภิบาลเมืองใน ส่วนภูมิภาคมีลักษณะเส้นทางผ่านถนนสายหลักที่มีประชาชนอาศัยหนาแน่น

รวมทั้งสถานที่สำคัญ ๆ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ตลาด สถานีขนส่งผู้โดยสาร
สถานที่ราชการ เป็นต้น

2. เส้นทาง หมวด 2

หมายถึง เส้นทางการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร ซึ่งมีเส้นทาง เริ่มต้นจาก
กรุงเทพมหานคร ไปยังจังหวัดในส่วนภูมิภาค

3. เส้นทาง หมวด 3

หมายถึง เส้นทางการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร ซึ่งมีเส้นทางระหว่างจังหวัด
หรือคาบเกี่ยวระหว่างเขตจังหวัดในส่วนภูมิภาค

4. เส้นทาง หมวด 4

หมายถึง เส้นทางการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร ในเขตจังหวัด ซึ่งอาจจะ
ประกอบด้วยเส้นทางสายหลักสายเดียว หรือเส้นทางสายหลักและเส้นทางสายย่อยซึ่งแยก
ออกจากเส้นทางสายหลัก ไปยังอำเภอ หมู่บ้าน หรือเขตชุมชน

- หมวด 4 ในเขตกรุงเทพมหานคร หมายถึง เส้นทางที่มีลักษณะเส้นทางเดินรถ
ส่วนใหญ่ผ่านถนนสายรองและถนนในซอยที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก มุ่งเน้น
การให้บริการเชื่อมต่อกับเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ในเขต
กรุงเทพมหานคร
- หมวด 4 ในส่วนภูมิภาค หมายถึง เส้นทางรถโดยสารภายในเขตจังหวัดเพื่อ
เชื่อมโยงการเดินทางของประชาชนในเขตชุมชนต่าง ๆ คือ หมู่บ้าน อำเภอ และ
เมือง

2.2 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ

องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุสามารถจำแนกได้เป็น 4 กลุ่ม คือ คน
ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม โดยรวมแล้วคนเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจากร
ทางถนนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 95.62 รองลงมาได้แก่ ยานพาหนะ คิดเป็นร้อยละ 27.54 และถนน
กับสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 21.56 (อริศศักดิ์ พงษ์พูลผลศักดิ์ และคณะ.อ้างใน วารสารวิจัยละ
พัฒนา มจร. ปีที่ 27 ฉบับที่ 3 กรกฎาคม-กันยายน 2547)

2.2.1 ปัจจัยด้านคน

ปัจจัยด้านคนที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรทางถนนมีเป็นจำนวนมาก ซึ่งสามารถนำมา
จัดเป็นกลุ่มปัจจัยได้ 7 ปัจจัยย่อย ดังต่อไปนี้

1. การดื่มของมึนเมาหรือการใช้สารเสพติด คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะมีเมามาจากการดื่มของมึนเมาประเภทต่างๆ

2. พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน และการปฏิบัติตามกฎจราจร คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจร ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร กฎจราจรและการใช้สัญญาณไฟของยานพาหนะ ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่ที่ปฏิบัติตามกฎจราจร เนื่องจากผู้ขับขี่อาจจะบังคับรถไปในทิศทางหรือตำแหน่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

3. สภาวะทางร่างกาย คือ ผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะขณะร่างกายขาดความพร้อมในการควบคุมรถ เนื่องจากร่างกายอ่อนเพลียจากการขับรถเป็นเวลานาน และพักผ่อนไม่เพียงพอ ทำให้ผู้ขับขี่มีอาการหลับใน หรือการตัดสินใจของผู้ขับขี่ช้าลง ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และความผิดปกติทางร่างกายทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีสภาวะร่างกายปกติ เนื่องจากผู้ขับขี่อาจไม่สามารถประเมินสถานการณ์ขณะขับขี่ยานยนต์พาหนะได้ถูกต้อง

4. สภาวะด้านจิตใจ คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีสภาพจิตใจที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทำให้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ขับขี่ที่มีสภาวะด้านจิตใจที่ปกติ เนื่องจากกลุ่มคนเหล่านี้มีแนวโน้มที่จะขับขี่พาหนะด้วยความประมาทเลินเล่อ

5. ประสาทการรับรู้ คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีปัญหาด้านประสาทการรับรู้ ซึ่งประกอบด้วย การมองเห็น การได้ยิน และการประเมินความเสี่ยงขณะขับรถต่อสถานการณ์ต่างๆ ปัญหาดังกล่าวจะทำให้ผู้ขับขี่เกิดความผิดพลาดในการควบคุมการขับรถทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้มีประสาทรับรู้ที่ดี

6. ลักษณะนิสัยและทัศนคติ คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีสภาวะทางจิตที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพื้นฐานมาจากกลุ่มคนที่มีค่านิยมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุในขณะขับขี่มากกว่าผู้ที่ไม่มีความเสี่ยง

7. ประสิทธิภาพและความชำนาญในการขับขี่ คือ ผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะที่มีประสิทธิภาพและความชำนาญในการขับขี่ต่างกันจะมีความเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุที่ต่างกัน

2.2.2 ปัจจัยด้านยานพาหนะ

ปัจจัยด้านยานพาหนะที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางถนนมีเป็นจำนวนมาก ซึ่งสามารถนำมาจัดเป็นกลุ่มปัจจัยได้ 4 ปัจจัยย่อย ดังต่อไปนี้

1. อุปกรณ์พื้นฐานในการเดินรถ คือ ความสมบูรณ์ของอุปกรณ์ของยานพาหนะที่พร้อมใช้งานได้ทุกอย่างเหมาะสมเพียงใด

2. อุปกรณ์ด้านความปลอดภัย คือ อุปกรณ์ที่ช่วยป้องกันหรือลดความรุนแรงในขณะเกิดอุบัติเหตุ เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่ผู้โดยสารที่อยู่ภายในยานพาหนะนั้น

3. การปรับแต่งสภาพยานพาหนะ คือ ยานพาหนะที่มีการดัดแปลงและใช้งานผิดประเภท ส่งผลให้เกิดการลดลงของมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ

4. การบรรทุกที่ไม่ปลอดภัย คือ ยานพาหนะมีการบรรทุกน้ำหนักมากเกินไป บรรทุกสูงเกิน บรรทุกขึ้นเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

2.2.3 ปัจจัยด้านถนน

ปัจจัยด้านถนนที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางถนนมีเป็นจำนวนมาก ซึ่งสามารถนำมาจัดเป็นกลุ่มปัจจัยได้ 5 ปัจจัยย่อย ดังต่อไปนี้

1. ลักษณะทางกายภาพของถนน คือ ลักษณะการออกแบบทางเลขาคณิตที่สมบูรณ์ถูกต้องและเหมาะสมในด้านความปลอดภัย

2. อุปกรณ์ควบคุมการจราจร คือ เครื่องหมายจราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจร มีสภาพสมบูรณ์และมีการติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสมหรือไม่ มองเห็นได้ชัดเจนหรือไม่

3. อุปกรณ์เพิ่มความปลอดภัยข้างทาง คือ อุปกรณ์ที่ติดตั้งเพื่อป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกนอกถนน โดยทั่วไปจะติดตั้งไว้บริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงอันตราย

4. ไฟฟ้าส่องสว่าง คือ ไฟฟ้าเพื่อให้แสงสว่างแก่ผู้ขับขี่ในเวลากลางคืน โดยพิจารณาว่าความสว่างบนถนนในบริเวณนั้นเพียงพอสำหรับการมองเห็นคนหรือสัตว์เดินข้ามถนนหรือไม่

5. สภาพผิวถนน คือ ความสมบูรณ์ของถนนมีความเหมาะสมกับการใช้งานหรือมีข้อบกพร่องซึ่งอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้

2.2.4 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางถนนมีเป็นจำนวนมาก ซึ่งสามารถนำมาจัดเป็นกลุ่มปัจจัยได้ 3 ปัจจัยย่อย ดังต่อไปนี้

1. อุปสรรคทางธรรมชาติ คือ สิ่งที่ยับยั้งความสามารถในการจับจ้องให้ลดลงที่มีผลมาจากอุปสรรคทางธรรมชาติ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่ทำให้ทัศนวิสัยผู้ขับขี่ลดลงทั้งสิ้นและอาจส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

2. อุปสรรคที่เกิดจากการกระทำของคน คือ สิ่งที่ยับยั้งความสามารถในการจับจ้องให้ลดลงที่มีผลมาจากกระทำของคน ซึ่งทำให้ทัศนวิสัยผู้ขับขี่ลดลงทั้งสิ้นและอาจส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

3. สิ่งกีดขวางบนช่องจราจร คือ วัตถุหรือสิ่งอื่นใดที่รบกวนบนผิวจราจร หรืออยู่ในตำแหน่งกีดขวางทางจราจรอันอาจส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

2.3 พฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ

สำนักงานคณะกรรมการการจ้ดระบบการจราจรทางบก กองพัฒนาระบบการจราจร (จิรพัฒน์ โชติไกร, 2531, หน้า 13) ได้รวบรวมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะไว้ว่า สมรรถภาพของแต่ละคนมีความแปรปรวนแตกต่างกันขึ้นอยู่กับ อายุ ประสบการณ์ ความชำนาญ ความแข็งแรงของร่างกาย เช่น คีมีของมีนเมา กินยาเสพติด ทำกิจกรรมอื่นร่วมกับการขับรถ หรือขับรถติดต่อกันเป็นเวลานานหลายชั่วโมง และสภาพแวดล้อมของทางที่ขับรถผ่านไป

2.3.1 การมองเห็น (Vision)

ความสามารถของตาคนปกติ ในขณะที่อยู่กับที่จะมองเห็นภาพในลักษณะเป็นกรวยจอกกว้าง (Peripheral) มีขอบเขตทำมุม 120-160 องศา เมื่อมีการเคลื่อนที่ขอบเขตของการมองเห็นชัดเจนจะลดลง เช่น ที่ความเร็ว 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง มีมุมการมองเห็นได้ชัด 100 องศา ที่ความเร็ว 75 กิโลเมตร/ชั่วโมง มีมุมการมองเห็นได้ชัด 60 องศา และที่ความเร็ว 75 กิโลเมตร/ชั่วโมง มีมุมการมองเห็นได้ชัด 40 องศาสภาพการมองเห็นในเวลากลางคืน ถ้ามีแสงสว่างเข้าตาเราจากรถที่แล่นสวนทางมา หรือจากการสะท้อนของกระจกมาเข้าตาเรา จะทำให้ตามเกิดการพร่ามัวชั่วขณะ ตามของมนุษย์จะต้องใช้เวลาปรับตัวขยายหรือหดม่านตา ถ้าผ่านจากที่มีดอออกสู่ที่สว่างใช้เวลาประมาณ 3 วินาที และถ้าผ่านจากที่สว่างเข้าที่มืด ใช้เวลาประมาณ 6 วินาที

2.3.2 การได้ยิน (Hearing)

ผู้ขับขี่ใช้หูฟังร่วมกับตามอง เพื่อบอกทิศทางของยานพาหนะคันอื่น ในขณะที่เปลี่ยนทิศทางหรือในขณะแซง แต่คนหูหนวกก็สามารถขับรถได้อย่างปลอดภัยและมีอุบัติเหตุค่อนข้างต่ำ เพราะจะเพิ่มความระมัดระวังตัวสูงขึ้นกว่าคนปกติ ประเทศไทยอยู่ในเขตร้อน รถยนต์ส่วนใหญ่จะต้องติดเครื่องปรับอากาศ ทำให้ต้องปิดกระจกรถยนต์ ซึ่งทำให้การได้ยินของผู้ขับขี่ลดลงได้ และหากมีการทำกิจกรรมอื่น ๆ ในขณะขับรถทำให้ประสิทธิภาพการได้ยินลดลง ซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในขณะขับรถ

2.3.3 เวลาในการรับรู้ และการตอบสนอง (Perception and reaction time)

ร่างกายสามารถรับรู้ได้จากทางตา หู และการสัมผัส สภาพการรับรู้จะถูกส่งไปยังสมอง และสมองก็จะสั่งการให้มือ และเท้าทำหน้าที่ตามที่สมองกำหนดอีกทอดหนึ่ง ระยะเวลาที่ตามเริ่มมองเห็นวัตถุและสมองสั่งการให้เท้าเหยียบที่เบรก และยกเท้าไปเหยียบที่เบรก ประกอบด้วย ระยะเวลาต่าง ๆ ตามทฤษฎีของ PIEW ดังนี้

Perception time ระยะเวลาที่มองเห็นวัตถุชัดเจนและรับทราบสถานการณ์

Intellection time ระยะเวลาที่ใช้ในการพิจารณา วิเคราะห์ให้ทราบว่าสิ่งที่มองเห็นคืออะไร

Emotion time ระยะเวลาที่ใช้ในการตัดสินใจว่าจะทำอย่างไรต่อไปกับสถานการณ์ หรือสิ่งที่เห็น

Violation time ระยะเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติตามที่สมองสั่งการ

ในสภาพร่างกายของคนปกติ จะไม่มีอาการเมื่อยล้าจากการขับรถนาน ไม่ดื่มของมึนเมา หรือเสพยาเสพติด การตอบสนองของผู้ขับขี่ที่ถูกกระตุ้น โดยสภาพการจราจรนั้น ตามมาตรฐานของประเทศสหรัฐอเมริกา (AASHTO) แนะนำให้ใช้เวลาประมาณ 2.5 วินาที แต่ถ้าสภาพร่างกายของเราเกิดเหนื่อยล้าจากการเดินทางไกล หรือพบปัญหาที่ยากต่อการตัดสินใจ ระยะเวลาในการตอบสนองอาจเพิ่มเป็น 4 วินาที องค์ประกอบที่มีผลต่อการตอบสนองในการจราจรมีดังนี้ (จิรพัฒน์ โชติไกร, 2531)

1. สถานะของผู้ขับขี่ เช่น อายุ ประสบการณ์ และความชำนาญ ไหวพริบ เพศ
2. สภาพของร่างกาย เช่น ความเมื่อยล้า ความแข็งแรง ดื่มของมึนเมา กินยากระตุ้นประสาท ขาดความรับผิดชอบในการควบคุมตนเอง
3. สภาพแวดล้อม เช่น ความร้อน ฝนตก ทัศนวิสัย สภาพการจราจร ทิวทัศน์ข้างทาง
4. ความรีบเร่ง ทำให้เกิดความประมาท ขาดความรอบคอบ ขับรถเร็ว
5. อารมณ์ เกิดจากสภาพการจราจรที่ไม่เป็นระเบียบ ความร้อนจัด หรือจากคนข้างเคียงทำให้เกิดโมโห ขาดสติยั้งคิด หรือคึกคะนอง
6. ความกลัวต่อการถูกจับ และต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้น มีผลให้ขับรถช้าลงเมื่อผ่านด่านตรวจทางหลวง หรือในถนนที่มีรถบรรทุกแล่นสวนทางมาก ทำให้เพิ่มความระมัดระวัง

สรุปได้ว่า พฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะนั้น ในแต่ละคนจะมีสมรรถภาพในการขับขี่แตกต่างกัน มีความแปรปรวนแตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับอายุ ประสบการณ์ ความชำนาญ ความแข็งแรงของร่างกาย สภาพแวดล้อมของทางที่ขับขี่ ซึ่งตัวแปรดังกล่าวมีผลต่อความปลอดภัย ในขณะที่ขับรถ

ส่วนที่ 2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เอกลักษณ์ และคณะ(2555) ศึกษาวิจัยอุบัติเหตุจากรถทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่ศึกษา 14 จังหวัดภาคใต้ การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ประยุกต์องค์ความรู้และกระบวนการสืบสวนอุบัติเหตุการจราจรเชิงลึก ในการเก็บข้อมูลลักษณะการชนและข้อมูลยานพาหนะในที่เกิดเหตุ สอบถามสาเหตุจากผู้รอดชีวิตและพยาน รวมทั้งรวบรวมข้อมูลอื่นๆที่เกี่ยวข้อง จาก 15 กรณีศึกษา พบว่าความเร็วของยานพาหนะและความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ส่วนปัจจัยที่ก่อให้เกิดความรุนแรงของอุบัติเหตุ พบว่าเกิดจากโครงสร้างของตัวรถและเก้าอี้ของผู้โดยสาร ไม่มีความแข็งแรงเพียงพอ การไม่มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสารและไม่ให้ความสำคัญกับการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร นอกจากนี้คันไม้ข้างทางยังเป็นปัจจัยหนึ่งส่งผลให้ความรุนแรงของอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น

นายกฤษณ์ เจ็ควรรณะ และนายศุภชัย หอวิมานพร (2554) ศึกษาวิจัยเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ระหว่างเมือง จากสถิติอุบัติเหตุจากรถโดยสารขนาดใหญ่ของกองกฏหมาย บริษัทขนส่ง จำกัด ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ตั้งแต่ปีพ.ศ.2542-2551 พบว่าลักษณะการเกิดอุบัติเหตุกว่าครึ่งเป็น Single-Vehicle Accident ซึ่งเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในลักษณะไม่มีคู่กรณี และสอดคล้องกับการวิเคราะห์ปัจจัยที่พบว่าสาเหตุของอุบัติเหตุเกี่ยวข้องมาจากความบกพร่องของผู้ขับรถโดยสารถึงร้อยละ 76.92 % สาเหตุหลักมาจากการขับรถโดยใช้ความเร็วสูงและประมาท

มงคล อย่างรัตน์ โชติ (2550) ศึกษาปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและแนวทางการลดอุบัติเหตุของการขนส่งโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดสุโขทัยกับจังหวัดอื่นๆ และกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารประจำทางในจังหวัดสุโขทัย จำนวน 60 คน โดยใช้วิธีสุ่มแบบบังเอิญ และกลุ่มประชาชนในจังหวัดสุโขทัยที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง จำนวน 150 คน กลุ่มเจ้าหน้าที่ขนส่งในจังหวัดสุโขทัย จำนวน 3 คน เครื่องมือที่ใช้การเก็บข้อมูลเป็นแบบสอบถาม จากการศึกษา พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมีทั้งหมด 5 ปัจจัย ดังนี้

1) ปัจจัยด้านการใช้รถใช้ถนน ได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด แซงรถอื่นๆในที่คับขัน ไม่ให้สัญญาณจอด ชะลอ หรือเลี้ยว ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด ดั้มสุราหรือสารกระตุ้นในขณะที่ขับขี่ กลับในเนื่องจากพักผ่อน ไม่เพียงพอ และความคุ้นเคยกับสภาพถนนทำให้ประมาท

2) ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม ได้แก่ ปริมาณผู้โดยสาร (บรรทุกเกิน) ความสว่างของเส้นทาง ในเวลากลางคืน ป้ายสัญญาณ ไปจากราง ไม่ชัด และสภาพอากาศ

3) ปัจจัยด้านความรู้และพฤติกรรมของพนักงานขับรถ เช่น คาอธิบายใช้อุปกรณ์ไม่ชัดเจน การใช้อุปกรณ์สื่อสารระหว่างขับรถ ขาดความรู้เรื่องป้ายจราจร การรับประทานอาหารระหว่างขับรถ และการสนทนากันระหว่างพนักงานขับรถ

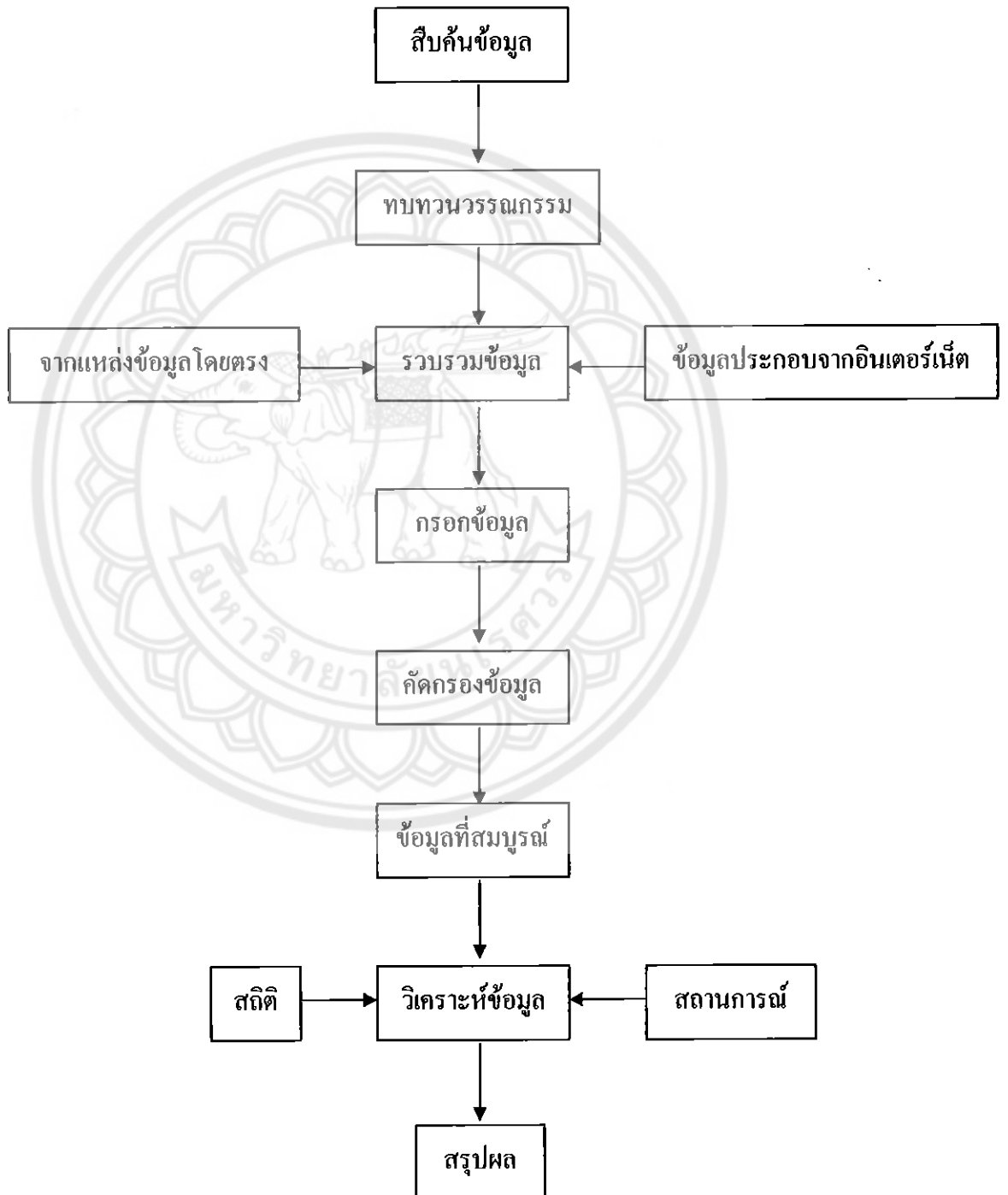
- 4) ปัจจัยด้านสภาพรถโดยสาร ระบบเบรก สภาพยาง และระบบสัญญาณไปของรถ
- 5) ปัจจัยด้านเครื่องอำนวยความสะดวกของรถโดยสาร การติดตั้งเครื่องเสียงและโทรทัศน์ และเครื่องปรับอากาศ



บทที่ 3

วิธีดำเนินโครงการ

การดำเนินโครงการได้ดำเนินตามขั้นตอนดังนี้



รูปที่ 3.1 ผังการดำเนินโครงการสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะของ ปีพ.ศ.2553-พ.ศ.2554

3.1 สืบค้นข้อมูลและทบทวนวรรณกรรม

เริ่มต้นศึกษาโดยการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเด็นปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุและสถิติการเกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสาร โดยสารโดยสารสาธารณะในสถานที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งเป็นพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และจังหวัดที่เป็นเศรษฐกิจหลักของแต่ละภาค ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา ชลบุรี ภูเก็ต เป็นต้น โดยนำข้อมูลที่ได้ศึกษามาปรับใช้เป็นแนวทางในการทำโครงการเพื่อศึกษาสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ

3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

รวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นจริงของรถโดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ. 2553-พ.ศ.2554 และข้อมูลประกอบอื่นๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาวิเคราะห์ให้สามารถนำเสนอสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ โดยสืบค้นข้อมูล และเอกสารจากกรมการขนส่งทางบก

3.3 กรอกข้อมูลและคัดกรองข้อมูล

นำข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะของปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554 จากรายงานอุบัติเหตุการขนส่งทางบก จากกรมการขนส่งทางบก กรอกลงแบบฟอร์มบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีรายละเอียด วัน เวลาที่เกิดเหตุ สถานที่เกิดเหตุ เส้นทางเดินรถ ประเภทรถที่เกิดเหตุ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ประเภทผู้กรณี จำนวนคนเจ็บคนเสียชีวิต เป็นต้น และนำข้อมูลที่กรอกลงแบบฟอร์มมาเรียบเรียงเพื่อใช้ในการวิเคราะห์

3.4 วิเคราะห์ข้อมูล

นำข้อมูลสถิติที่เรียบเรียงเรียบร้อยแล้วมาวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุที่นำไปสู่อุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ โดยวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

3.4.1 ประเภท

- จำแนกตามประเภท
- จำแนกตามมาตรฐานการเดินรถ

- จำแนกตามหมวดการเดินรถ (หมวดที่ 2 และหมวดที่ 3 เพื่อหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุ)

3.4.2 ปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ

- คน
- ยานพาหนะ
- ถนน/สิ่งแวดล้อม

3.4.3 รายละเอียดเกี่ยวกับสถานที่เกิดเหตุ

- บริเวณที่เกิดเหตุ
- การจราจร
- ลักษณะทาง
- การควบคุมทางจราจร
- ช่วงเวลาที่เกิดเหตุ
- เดือนที่เกิดเหตุ

3.4.4 ภาวที่เกิดเหตุ

- ภาวเหนือ
- ภาวกกลาง
- ภาวตะวันออกเฉียงเหนือ
- ภาวใต้

3.5 สรุปผล

จากข้อมูลสถิติที่นำมาวิเคราะห์หาสาเหตุที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้ทราบถึงสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะในปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์

การวิเคราะห์ผลการศึกษาศาสนาการณและแบบแผนการอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2554 เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริงในท้องถนน โดยรวบรวมข้อมูลจากกรมขนส่งทางบก

4.1 ตารางแสดงจำนวนสถิติ

ตารางที่ 4.1.1 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะจำแนกตามประเภทรถ
เกิดในปี พ.ศ.2553 - 2554

ประเภทรถ	ปี 2553		ปี 2554	
	จำนวน (ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน (ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ
รถโดยสารประจำทาง	183	85.51	85	59.03
รถโดยสารไม่ประจำทาง	18	8.41	32	22.22
รถตู้โดยสารประจำทาง	10	4.67	24	16.67
รถโดยสารส่วนบุคคล	3	1.40	3	2.08

ตารางที่ 4.1.2 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะโดยจำแนกตามหมวดการเดินรถ
ปี พ.ศ.2553 - 2554

หมวดรถ	ปี 2553		ปี 2554	
	จำนวน (ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน (ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ
หมวดที่ 1	23	10.75%	9	6.25%
หมวดที่ 2	97	45.33%	46	31.94%
หมวดที่ 3	48	22.43%	35	24.31%
หมวดที่ 4	17	7.94%	14	9.72%
อื่นๆ	29	13.55%	40	27.78%

หมายเหตุ : อื่นๆ หมายถึง รถโดยสารไม่ประจำทาง, รถโดยสารส่วนบุคคล และข้อมูลไม่สมบูรณ์

ตารางที่ 4.1.3 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ จำแนกตามมาตรฐานรถ ปี พ.ศ.2553

มาตรฐานรถ	จำนวน(คัน)
ปรับอากาศชั้น 2 : 46 ที่นั่ง[ม.2]	37
ปรับอากาศชั้น 1 : 40 ที่นั่ง[ม.1 (ข)]	33
ปรับอากาศชั้น 1 :2 ชั้น 50 ที่นั่ง[ม.4 (ข)]	19
รถปรับอากาศชั้น 2 :30 ที่นั่ง ไม่มีห้องน้ำ[ม.2 (ก)]	14
รถตู้โดยสาร [ม.2 (จ)]	13
รถพัดลม 30 ที่นั่ง [ม.3 (ข)]	12
รถพัดลม [ม.3 (ค)]	9
รถโดยสารสองชั้นปรับอากาศชนิดพิเศษ[ม.4 (ก)]	6
ปรับอากาศ 30 ที่นั่ง ไม่มีห้องน้ำ[ม.2 (ข)]	5
ปรับอากาศพิเศษ (VIP) 2 ชั้น 24 ที่นั่ง[ม.1 (ก)]	4
รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 60 ที่นั่ง[ม.3(ส)]	4
ปรับอากาศชั้น2:2 ชั้น 55 ที่นั่ง[ม.4 (ค)]	4
รถปรับอากาศ 21-30 ที่นั่ง [ม.2(ค)]	3
รถโดยสารสองแถวไม่เกิน 12 ที่นั่ง[ม.3 (ฉ)]	3
ปรับอากาศพิเศษ 32 ที่นั่ง(ม.1)	3
รถโดยสารปรับอากาศชั้น 1 ชนิดที่นั่งพิเศษ[ม.1 (ข)พิเศษ]	2
รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ[ม.3]	2
รถตู้โดยสาร [ม.2 (จ)จัดระเบียบ]	2
สองแถว 21-30 ที่นั่ง [ม.3 (จ)]	1
รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ มี 21-30 ที่นั่ง [ม.3(ค)]	1
รถขนาดเล็ก	1
ไม่ระบุ	36

หมายเหตุ : ไม่ระบุ หมายถึง ข้อมูลไม่สมบูรณ์ ไม่ระบุข้อมูลที่ชัดเจน

ตารางที่ 4.1.4 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะจำแนกตามมาตรฐานรถ ปี พ.ศ.2554

มาตรฐานรถ	จำนวน(คัน)
ปรับอากาศชั้น 1 :2 ชั้น 50 ที่นั่ง[ม.4 (ข)]	32
ปรับอากาศชั้น 1 : 40 ที่นั่ง[ม.1 (ข)]	29
รถตู้โดยสาร [ม.2 (จ)]	20
ปรับอากาศชั้น 2 : 46 ที่นั่ง[ม.2]	14
รถพัดลม [ม.3 (ข)]	15
รถพัดลม 30 ที่นั่ง [ม.3 (ข)]	8
รถโดยสารสองแถวไม่เกิน 12 ที่นั่ง[ม.3 (ค)]	5
รถปรับอากาศชั้น 2 :30 ที่นั่ง ไม่มีห้องน้ำ[ม.2 (ก)]	6
รถโดยสารปรับอากาศชั้น 1 ชนิดที่นั่งพิเศษ[ม.1 (ข)พิเศษ]	4
สองแถว 21-30 ที่นั่ง [ม.3 (จ)]	3
ปรับอากาศชั้น2:2 ชั้น 55 ที่นั่ง[ม.4 (ค)]	2
ปรับอากาศพิเศษ (VIP) 2 ชั้น 24 ที่นั่ง[ม.1 (ก)]	1
ปรับอากาศ 30 ที่นั่ง ไม่มีห้องน้ำ[ม.2 (ข)]	2
ปรับอากาศชั้น 1 :2 ชั้นพิเศษ 50 ที่นั่ง[ม.4 (ข)พิเศษ]	1
ไม่ระบุ	2

หมายเหตุ : ไม่ระบุ ถึง ข้อมูลไม่สมบูรณ์ ไม่ระบุข้อมูลที่ชัดเจน

ตารางที่ 4.1.5 สรุปประเภทสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ

ปี พ.ศ. 2553 - 2554

สาเหตุ	ปี 2553		ปี 2554	
	จำนวน(ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน(ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ
คน	184	85.98%	126	87.50%
รถ	18	8.41%	9	6.25%
ถนน/สภาพแวดล้อม	12	5.61%	9	6.25%

ตารางที่ 4.1.6 แสดง 5 อันดับแรกของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่มาจากคน

การควบคุมการจราจร	ปี 2553		ปี 2554	
	จำนวน(ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน(ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ
ความประมาทของผู้ขับรถ	60	32.61%	42	33.33%
ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด	39	21.20%	34	26.98%
ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด	28	15.22%	15	11.90%
หลับใน	16	8.70%	17	13.49%
แข่งอย่างผิดกฎหมาย	9	4.89%	6	4.76%

ตารางที่ 4.1.6.1 ต้นเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยมีสาเหตุจากคน

ต้นเหตุ	ปี พ.ศ.2553	ปี พ.ศ.2554
ผู้ประกอบการ	87 คน	68 คน
คู่กรณี	97 คน	57 คน
รวม	184 คน	125 คน

ตารางที่ 4.1.6.2 สาเหตุหลักจากคนที่เป็นต้นเหตุการเกิดอุบัติเหตุโดยผู้ประกอบการ

การควบคุมการจราจร	ปี พ.ศ. 2553	ปี พ.ศ.2554
ความประมาทของผู้ขับรถ	50	27
ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด	4	9
ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด	18	10
หลับใน	12	16
แข่งอย่างผิดกฎหมาย	3	6

ตารางที่ 4.1.7 บริเวณที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ

ปี พ.ศ. 2553 - พ.ศ. 2554

บริเวณที่เกิดเหตุ	ปี 2553		ปี 2554	
	จำนวนที่เกิดเหตุ	%ความเสี่ยง	จำนวนที่เกิดเหตุ	%ความเสี่ยง
อื่นๆ	93	43.46%	53	36.81%
นอกเมือง	98	45.79%	70	48.61%
ย่านชุมชน	23	10.75%	21	14.58%

หมายเหตุ : อื่นๆ หมายถึง บริเวณสามแยก, ซานเมือง, ทางด่วน, ทางโค้งลงเขา, บริเวณสี่แยก, และข้อมูลไม่สมบูรณ์ ไม่ระบุข้อมูลที่ชัดเจน

ตารางที่ 4.1.8 การจราจรที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะปี 2553-2554

การจราจร	ปี 2553		ปี 2554	
	จำนวน (ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน (ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ
เดินรถทางเดียว	81	37.85%	56	38.89%
เดินรถสวนทาง	42	19.63%	34	23.61%
ไม่ระบุ	91	42.52%	54	37.50%

หมายเหตุ : ไม่ระบุ หมายถึง ข้อมูลไม่สมบูรณ์ ไม่ระบุข้อมูลที่ชัดเจน

ตารางที่ 4.1.9 ลักษณะทางที่มีความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ ปี 2553-2554

ลักษณะทาง	ปี2553		ปี2554	
	อุบัติเหตุ(ครั้ง)	%ที่เกิดอุบัติเหตุ	อุบัติเหตุ(ครั้ง)	%ที่เกิดอุบัติเหตุ
ทางตรง	76	35.51%	56	38.89%
ทางโค้ง	22	10.28%	16	11.11%
ทางแยก	18	8.41%	13	9.03%
บริเวณเขา	8	3.74%	4	2.78%
สะพาน	3	1.40%	1	0.69%
อื่นๆ	3	1.40%	9	6.25%
ไม่ระบุ	84	39.25%	45	31.25%

หมายเหตุ : อื่นๆ หมายถึง เนินสูง, จุดกั้บรถ, ลาดชัน และข้อมูลไม่สมบูรณ์

ตารางที่ 4.1.10 การควบคุมการจราจรเกี่ยวกับสถานที่เกิดเหตุของรถโดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ.2553 - 2554

การควบคุมการจราจร	ปี 2553		ปี 2554	
	จำนวน(ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน(ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ
ไม่ระบุ	95	44.39%	64	44.44%
อื่นๆ	15	7.01%	7	4.86%
ไม่มีการควบคุม	70	32.71%	49	34.03%
สัญญาณไฟจราจร	15	7.01%	6	4.17%
ป้ายจำกัดความเร็ว....กม./ชม.	13	6.07%	11	7.64%
เขตห้ามแซง	5	2.34%	7	4.86%
เจ้าพนักงานจราจรควบคุม	1	0.47%	0	0.00%
รวม	214	100.00%	144	100.00%

หมายเหตุ: อื่นๆ หมายถึง การแบ่งเส้นจราจร, ป้ายกั้บรถ, ป้ายเตือนการก่อสร้าง, ป้ายให้ใช้
เกียร์ เท่านั้น ไม่ระบุ หมายถึง ข้อมูลไม่สมบูรณ์

ตารางที่ 4.1.11 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ ปี 2553-2554

ช่วงเวลา	จำนวนที่เกิดอุบัติเหตุ(ครั้ง)
16.01-20.00 น.	64
20.01-24.00 น.	46
00.01-04.00 น.	45
04.01-08.00 น.	68
08.01-12.00 น.	56
12.01-16.00 น.	76

ตารางที่ 4.1.12 เส้นทางการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 2 ปี พ.ศ.2553

เส้นทางการเกิดอุบัติเหตุ	ปี 2553	
	จำนวน(ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ
กรุงเทพฯ-เชียงใหม่	5	5.15%
กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี	5	5.15%
กรุงเทพฯ-นครราชสีมา	4	4.12%
กรุงเทพฯ-ภูเก็ต	4	4.12%
กรุงเทพฯ-หาดใหญ่	4	4.12%
กรุงเทพฯ-คอนตาด	3	3.09%
กรุงเทพฯ-มุกดาหาร	3	3.09%
กรุงเทพฯ-ลพบุรี	3	3.09%
กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี	3	3.09%
กรุงเทพฯ-เกาะสมุย	2	2.06%
กรุงเทพฯ-เขมราฐ	2	2.06%
กรุงเทพฯ-จันทบุรี	2	2.06%
กรุงเทพฯ-เชียงใหม่	2	2.06%
กรุงเทพฯ-ทุ่งช้าง	2	2.06%
กรุงเทพฯ-นครพนม	2	2.06%
กรุงเทพฯ-นครศรีธรรมราช	2	2.06%
กรุงเทพฯ-น่าน	2	2.06%

ตารางที่ 4.1.12 (ต่อ)เส้นทางการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 2 ปี พ.ศ.2553

กรุงเทพฯ-บ้านช่องเม็ก	2	2.06%
กรุงเทพฯ-ปราณบุรี	2	2.06%
กรุงเทพฯ-พัทลุง	2	2.06%
กรุงเทพฯ-แม่สาย	2	2.06%
กรุงเทพฯ-สุรินทร์	2	2.06%
กรุงเทพฯ-หนองบัวลำภู	2	2.06%
กรุงเทพฯ-หัวหิน	2	2.06%
กรุงเทพฯ-ชุมพร	2	2.06%
กรุงเทพฯ-กุศชุม-ธาตุพนม	1	1.03%
กรุงเทพฯ-ขอนแก่น	1	1.03%
กรุงเทพฯ-โขงเจียม	1	1.03%
กรุงเทพฯ-จตุรพักตรพิมาน	1	1.03%
กรุงเทพฯ-จอมทอง	1	1.03%
กรุงเทพฯ-ชลบุรี	1	1.03%
กรุงเทพฯ-ชัยนาท	1	1.03%
กรุงเทพฯ-ชัยภูมิ	1	1.03%
กรุงเทพฯ-ตลาดโรงเกลือ	1	1.03%
กรุงเทพฯ-เชียงใหม่	1	1.03%
กรุงเทพฯ-เชียงคาน	1	1.03%
กรุงเทพฯ-ด่านซ้าย	1	1.03%
กรุงเทพฯ-นครสวรรค์	1	1.03%
กรุงเทพฯ-นาทวี	1	1.03%
กรุงเทพฯ-บางบัวทอง-ด่านซ้าย	1	1.03%
กรุงเทพฯ-บึงกาฬ	1	1.03%
กรุงเทพฯ-ปากชม	1	1.03%
กรุงเทพฯ-ราชบุรี	1	1.03%
กรุงเทพฯ-พนมไพร	1	1.03%
กรุงเทพฯ-พิษณุโลก	1	1.03%
กรุงเทพฯ-ระนอง	1	1.03%

ตารางที่ 4.1.12 (ต่อ)เส้นทางการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 2 ปี พ.ศ.2553

กรุงเทพฯ-ระยอง	1	1.03%
กรุงเทพฯ-เลย	1	1.03%
กรุงเทพฯ-ศรีเชียงใหม่	1	1.03%
กรุงเทพฯ-ศรีสะเกษ	1	1.03%
กรุงเทพฯ-สกลนคร	1	1.03%
กรุงเทพฯ-สระบุรี	1	1.03%
กรุงเทพฯ-สะพานน้อย-มาบอำมฤต	1	1.03%
กรุงเทพฯ-สิงห์บุรี	1	1.03%
กรุงเทพฯ-สุโขทัย	1	1.03%
กรุงเทพฯ-หนองคาย	1	1.03%

ตารางที่ 4.1.13 เส้นทางการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 2 ปี พ.ศ.2554

เส้นทางการเกิดอุบัติเหตุ	ปี 2554	
	จำนวน(ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ
ไม่ระบุ	4	8.70%
กรุงเทพฯ-นครราชสีมา	3	6.52%
กรุงเทพฯ-แม่ฮ่องสอน	2	4.35%
กรุงเทพฯ-เลย	2	4.35%
กรุงเทพฯ-เชียงใหม่(ข)	2	4.35%
กรุงเทพฯ-หาดใหญ่	2	4.35%
กรุงเทพฯ-สระบุรี	2	4.35%
กรุงเทพฯ-ศรีสะเกษ	2	4.35%
กรุงเทพฯ-บ้านหมี่	2	4.35%
กรุงเทพฯ-เขียงราย	2	4.35%
กรุงเทพฯ-สตูล	1	2.17%
กรุงเทพฯ-แม่สาย	1	2.17%
กรุงเทพฯ-สุโขทัย	1	2.17%
กรุงเทพฯ-เขียงคาน	1	2.17%
กรุงเทพฯ-ชัยภูมิ	1	2.17%

ตารางที่ 4.1.13 (ต่อ)เส้นทางการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 2 ปี พ.ศ.2554

กรุงเทพ-กระบี่	1	2.17%
กรุงเทพ-พัทลุง	1	2.17%
กรุงเทพฯ-ทุ่งช้าง	1	2.17%
กรุงเทพฯ-สรรคบุรี-ชัยนาท	1	2.17%
กรุงเทพฯ-หล่มสัก	1	2.17%
กรุงเทพฯ-อ่างทอง	1	2.17%
กรุงเทพฯ-ขอนแก่น	1	2.17%
กรุงเทพฯ-สมุทรสงคราม	1	2.17%
กรุงเทพฯ - อุทยานฯ	1	2.17%
กรุงเทพ-กาญจนบุรี	1	2.17%
กรุงเทพฯ-โขงเจียม	1	2.17%
กรุงเทพฯ-หนองบัวลำภู	1	2.17%
กรุงเทพฯ-นครศรีธรรมราช	1	2.17%
กรุงเทพฯ-กัณฑ์รถลี้ภัย	1	2.17%
กรุงเทพฯ-ชลบุรี	1	2.17%
กรุงเทพฯ-คลองลาน	1	2.17%
กรุงเทพฯ-ภูเก็ต	1	2.17%
กรุงเทพฯ-สุรินทร์	1	2.17%

ตารางที่ 4.1.14 เส้นทางการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 3 ปี พ.ศ.2553

เส้นทางการเกิดอุบัติเหตุ	ปี 2553	
	จำนวน(ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ
ขอนแก่น-เชียงใหม่	2	4.17%
ขอนแก่น-ร้อยเอ็ด	2	4.17%
นครศรีธรรมราช-สงขลา	2	4.17%
หาดใหญ่-สุราษฎร์ธานี	2	4.17%
ตรัง-ภูเก็ต	2	4.17%
กาญจนบุรี-ด่านช้าง	1	2.08%
ขอนแก่น-เขียงราย	1	2.08%

ตารางที่ 4.1.14(ต่อ) เส้นทางการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 3 ปี พ.ศ.2553

ขอนแก่น-ภูเขียว	1	2.08%
ขอนแก่น-สุรินทร์	1	2.08%
โคกสำโรง-ตากฟ้า	1	2.08%
ฉะเชิงเทรา-วังน้ำเย็น-คลองหาด	1	2.08%
ฉะเชิงเทรา-แหลมงอบ	1	2.08%
นครพนม-ระยอง	1	2.08%
นครราชสีมา-ชลบุรี	1	2.08%
นครราชสีมา-ชัยภูมิ	1	2.08%
นครราชสีมา-เชียงใหม่	1	2.08%
นครราชสีมา-ตราด	1	2.08%
นครราชสีมา-พนมสารคาม	1	2.08%
นครราชสีมา-แม่สาย	1	2.08%
นครราชสีมา-ระยอง	1	2.08%
นครราชสีมา-ระยอง	1	2.08%
นครราชสีมา-อุดรธานี	1	2.08%
นครราชสีมา-อุดรฯ	1	2.08%
นครศรีธรรมราช-ตรัง	1	2.08%
นครศรีธรรมราช-กระบี่	1	2.08%
นครศรีธรรมราช-ทุ่งสง	1	2.08%
นครศรีธรรมราช-พัทลุง	1	2.08%
ภูเก็ต-ตรัง	1	2.08%
ม.ธรรมศาสตร์-บางบัวทอง-บางใหญ่	1	2.08%
มุกดาหาร-พิทยา-ระยอง	1	2.08%
รังสิต-บ้านนา	1	2.08%
รังสิต-บางนา	1	2.08%
ศรีสะเกษ-น้ำยืน	1	2.08%
หนองคาย-ระยอง	1	2.08%
หาดใหญ่-ตรัง	1	2.08%
หาดใหญ่-พัทลุง	1	2.08%

ตารางที่ 4.1.14(ต่อ) เส้นทางการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 3 ปี พ.ศ.2553

หาคใหญ่-ภูเก็ต	1	2.08%
หาคใหญ่-ยะลา-จะนะ	1	2.08%
หาคใหญ่-ระนอง	1	2.08%
หาคใหญ่-สตูล	1	2.08%
หาคใหญ่-สุโขทัย	1	2.08%
อุบลราชธานี-เชียงใหม่	1	2.08%
อุบลราชธานี-พัทธา	1	2.08%

ตารางที่ 4.1.15 เส้นทางการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 3 ปี พ.ศ.2554

เส้นทางการเกิดอุบัติเหตุ	ปี 2554	
	จำนวน(ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ
ภูเก็ต-หาคใหญ่	4	11.43%
มุกดาหาร-แม่สอด	3	8.57%
เชียงใหม่-ขอนแก่น	2	5.71%
นครราชสีมา-แม่สาย	2	5.71%
เชียงใหม่-นครสวรรค์	2	5.71%
เชียงใหม่-อุตรธานี	2	5.71%
ปทุมธานี-นนทบุรี	2	5.71%
นครราชสีมา-เชียงใหม่	2	5.71%
ยะลา-ปัตตานี	1	2.86%
นครราชสีมา-ศรีเชียงใหม่	1	2.86%
นครราชสีมา-ระยอง	1	2.86%
ร้อยเอ็ด-ขอนแก่น	1	2.86%
นครราชสีมา-ตราด	1	2.86%
ลพบุรี-นครราชสีมา	1	2.86%
นครราชสีมา-มุกดาหาร	1	2.86%
สระบุรี-จันทบุรี	1	2.86%
รังสิต-น่านนา	1	2.86%

ตารางที่ 4.1.15(ต่อ) เส้นทางการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 3 ปี พ.ศ.2554

นครศรีฯ-สงขลา	1	2.86%
สุพรรณ-อยุธยา	1	2.86%
นครราชสีมา- นครสวรรค์	1	2.86%
นครศรีธรรมราช-เพชรบุรี	1	2.86%
เชียงใหม่-ลำปาง	1	2.86%
สีกี้ว-ด่านขุนทด	1	2.86%
ไม่ระบุ	1	2.86%

ตารางที่ 4.1.16 จำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะโดยจำแนกตามภูมิภาค

ปี พ.ศ.2553 - 2554

ภาคที่เกิดอุบัติเหตุ	ปี 2553		ปี 2554	
	จำนวน(ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน(ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ
ภาคกลาง	84	39.25%	48	33.33%
ภาคใต้	59	27.57%	30	20.83%
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	51	23.83%	36	25.00%
ภาคเหนือ	17	7.94%	30	20.83%
ไม่ระบุ	3	1.40%	0	0.00%

หมายเหตุ: ไม่ระบุ หมายถึง ข้อมูลไม่สมบูรณ์

ตารางที่ 4.1.17 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะภาคกลาง ปี พ.ศ.2553

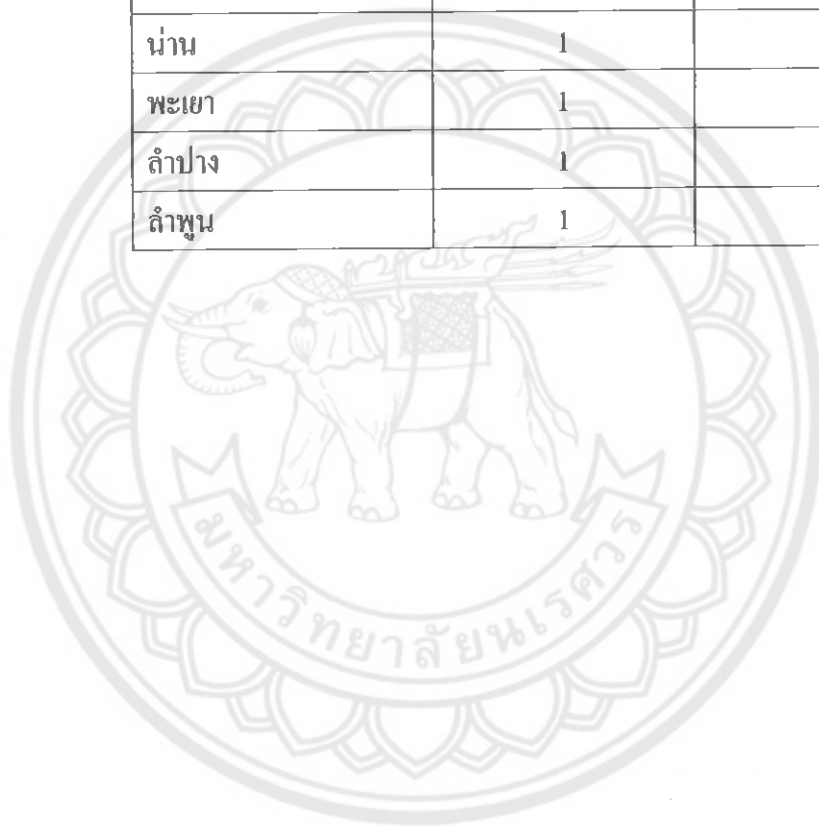
จังหวัด	ปี 2553	
	จำนวน(ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ
กรุงเทพฯ	18	21.43%
สระบุรี	9	10.71%
พระนครศรีอยุธยา	8	9.52%
ปราจีนบุรี	6	7.14%
ชลบุรี	5	5.95%
ปทุมธานี	4	4.76%
ลพบุรี	4	4.76%
สุพรรณบุรี	4	4.76%
กาญจนบุรี	3	3.57%
จันทบุรี	3	3.57%
ฉะเชิงเทรา	2	2.38%
ชัยนาท	2	2.38%
นนทบุรี	2	2.38%
เพชรบุรี	2	2.38%
สมุทรสาคร	2	2.38%
สระแก้ว	2	2.38%
สิงห์บุรี	2	2.38%
อ่างทอง	2	2.38%
ราชบุรี	1	1.19%
นครนายก	1	1.19%
สมุทรสงคราม	1	1.19%
สมุทรปราการ	1	1.19%

ตารางที่ 4.1.18 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะภาคกลาง ปี พ.ศ.2554

จังหวัด	ปี 2554	
	จำนวน(ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ
กรุงเทพฯ	9	18.37%
ปทุมธานี	5	10.20%
ลพบุรี	5	10.20%
สมุทรสงคราม	5	10.20%
สระบุรี	4	8.16%
กาญจนบุรี	3	6.12%
พระนครศรีอยุธยา	2	4.08%
ชลบุรี	2	4.08%
จันทบุรี	2	4.08%
สระแก้ว	2	4.08%
อุทัยธานี	2	4.08%
นครนายก	2	4.08%
นครปฐม	1	2.04%
ฉะเชิงเทรา	1	2.04%
สิงห์บุรี	1	2.04%
ระยอง	1	2.04%
อ่างทอง	1	2.04%
สมุทรปราการ	1	2.04%

ตารางที่ 4.1.19 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะภาคเหนือ ปี พ.ศ.2553

จังหวัด	ปี 2553	
	จำนวน(ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ
แพร่	4	23.53%
พิจิตร	4	23.53%
เชียงใหม่	2	11.76%
สุโขทัย	2	11.76%
เชียงราย	1	5.88%
น่าน	1	5.88%
พะเยา	1	5.88%
ลำปาง	1	5.88%
ลำพูน	1	5.88%



ตารางที่ 4.1.20 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะภาคเหนือ ปี พ.ศ.2554

จังหวัด	ปี 2554	
	จำนวน(ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ
แพร่	4	13.33%
กำแพงเพชร	4	13.33%
เชียงราย	3	10.00%
ตาก	3	10.00%
พิษณุโลก	3	10.00%
ลำปาง	3	10.00%
พะเยา	2	6.67%
ลำพูน	2	6.67%
พิจิตร	1	3.33%
น่าน	1	3.33%
นครสวรรค์	1	3.33%
เพชรบูรณ์	1	3.33%
แม่ฮ่องสอน	1	3.33%
อุตรดิตถ์	1	3.33%

ตารางที่ 4.1.21 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ.2553

จังหวัด	ปี 2553	
	จำนวน(ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ
นครราชสีมา	16	31.37%
ขอนแก่น	9	17.65%
ร้อยเอ็ด	4	7.84%
ศรีสะเกษ	4	7.84%
อุดรธานี	3	5.88%
นครพนม	2	3.92%
บุรีรัมย์	2	3.92%
มหาสารคาม	2	3.92%
เลย	2	3.92%
สุรินทร์	2	3.92%
กาฬสินธุ์	1	1.96%
ชัยภูมิ	1	1.96%
หนองคาย	1	1.96%
อุบลราชธานี	1	1.96%
อำนาจเจริญ	1	1.96%

ตารางที่ 4.1.22 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ.2554

จังหวัด	ปี 2554	
	จำนวน(ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ
นครราชสีมา	13	36.11%
ศรีสะเกษ	5	13.89%
เลย	3	8.33%
สุรินทร์	3	8.33%
ขอนแก่น	2	5.56%
ชัยภูมิ	2	5.56%
ยโสธร	2	5.56%
บุรีรัมย์	1	2.78%
มหาสารคาม	1	2.78%
สกลนคร	1	2.78%
หนองคาย	1	2.78%
อุบลราชธานี	1	2.78%
อำนาจเจริญ	1	2.78%

ตารางที่ 4.1.23 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดขึ้นของภาคใต้ ปี พ.ศ.2553

จังหวัด	ปี 2553	
	จำนวน(ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ
ประจวบคีรีขันธ์	13	22.03%
นครศรีธรรมราช	12	20.34%
ชุมพร	10	16.95%
สตูล	5	8.47%
สุราษฎร์ธานี	4	6.78%
สงขลา	3	5.08%
พัทลุง	3	5.08%
กระบี่	2	3.39%
ตรัง	2	3.39%
ภูเก็ต	1	1.69%
นราธิวาส	1	1.69%
พังงา	1	1.69%
ยะลา	1	1.69%
ระนอง	1	1.69%

ตารางที่ 4.1.24 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะภาคใต้ ปี พ.ศ.2554

จังหวัด	ปี 2554	
	จำนวน(ราย)	% การเกิดอุบัติเหตุ
ชุมพร	6	21.43%
นครศรีธรรมราช	4	14.29%
สงขลา	4	14.29%
ตรัง	3	10.71%
ประจวบคีรีขันธ์	2	7.14%
สุราษฎร์ธานี	2	7.14%
กระบี่	2	7.14%
พัทลุง	2	7.14%
ภูเก็ต	1	3.57%
ยะลา	1	3.57%
ระนอง	1	3.57%

ตารางที่ 4.1.25 แสดง 5 ลำดับ จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ

ปี พ.ศ.	จังหวัด	จำนวน (คัน)	หมวดที่ 1	หมวดที่ 2	หมวดที่ 3	หมวดที่ 4	ไม่ระบุ
2553	กรุงเทพมหานคร	18	17	1	0	0	0
	นครราชสีมา	16	0	11	2	1	2
	ประจวบคีรีขันธ์	13	0	7	0	0	6
	นครศรีธรรมราช	12	0	2	5	3	2
	ชุมพร	10	0	7	1	0	2
2554	นครราชสีมา	13	0	5	2	0	6
	กรุงเทพมหานคร	9	7	1	0	0	1
	ชุมพร	6	0	3	0	0	3
	ปทุมธานี	5	0	2	3	1	0
	ลพบุรี	5	0	2	3	0	0
	สมุทรสงคราม	5	0	2	0	1	2
	ศรีสะเกษ	5	0	1	0	2	2

หมายเหตุ : ไม่ระบุ หมายถึง รถโดยสารไม่ประจำทาง, รถโดยสารส่วนบุคคล

ตารางที่ 4.1.26 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถโดยสารสาธารณะ

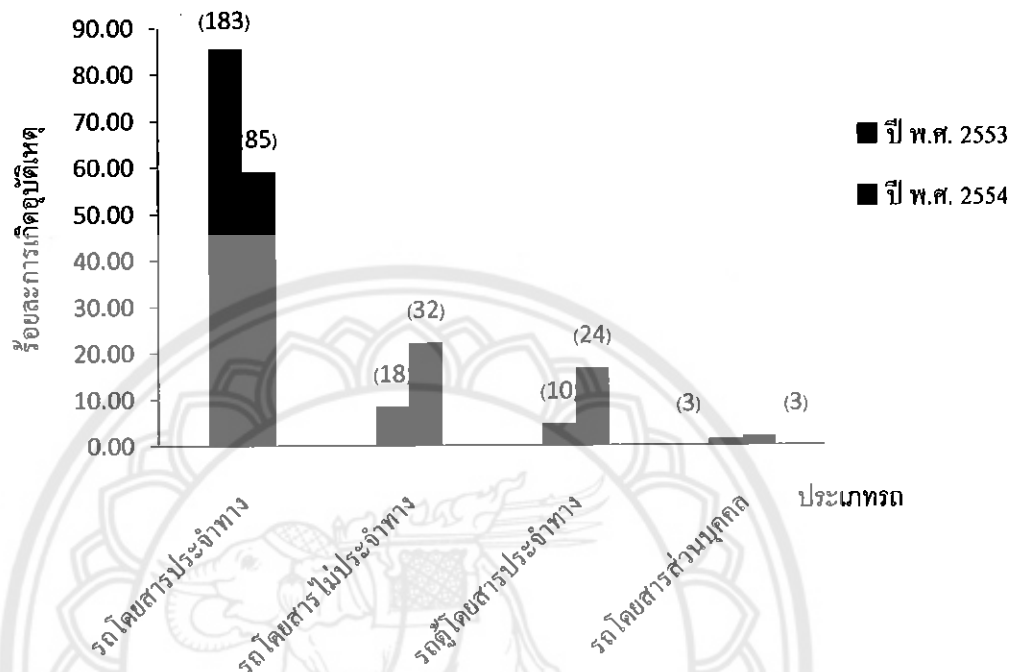
	ปี พ.ศ.2553	ปี พ.ศ. 2554
ผู้บาดเจ็บทั้งหมด	1846	1252
เพศชาย	480	348
เพศหญิง	530	445
ไม่สามารถระบุเพศ	836	459
ผู้เสียชีวิตทั้งหมด	163	141
เพศชาย	87	63
เพศหญิง	56	41
ไม่สามารถระบุเพศ	20	37

หมายเหตุ : ไม่สามารถระบุเพศ หมายถึง เอกสารไม่ได้ระบุเพศ

4.2 วิเคราะห์ผล

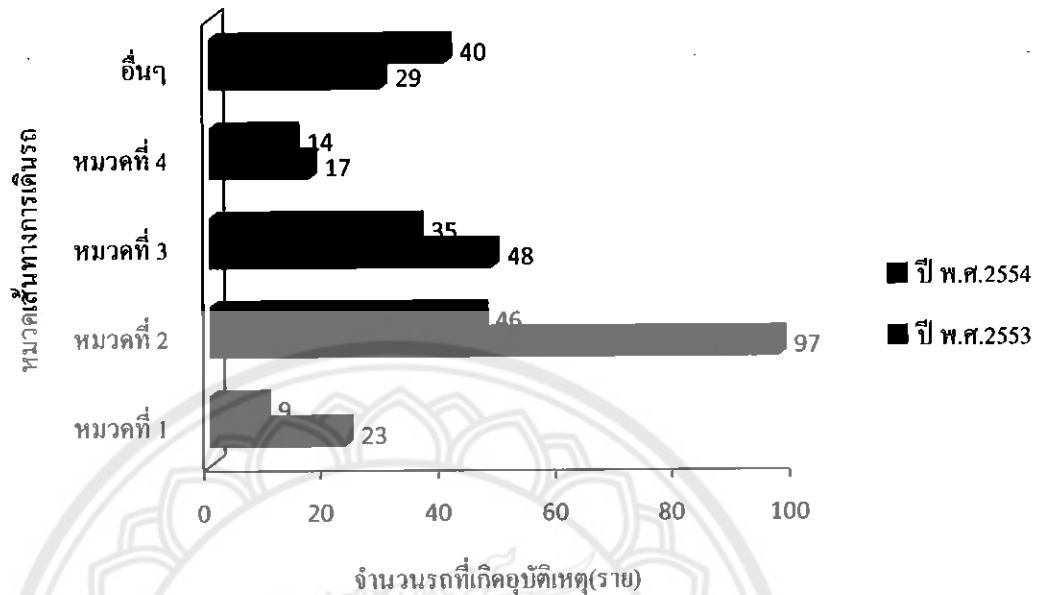
แผนภูมิที่ 4.2.1 การเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะจำแนกตามประเภทรถ

ระหว่าง ปี พ.ศ.2553 - 2554



จากแผนภูมิที่ 4.2.1 แสดงให้เห็นถึงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะจำแนกตามประเภทรถ ลำดับแรก ในปี พ.ศ.2553 เป็นรถโดยสารประจำทาง เกิดมากถึง 183 ราย คิดเป็นร้อยละ 85.51 และปี 2554 ลดลงเหลือเพียง 85 ราย คิดเป็นร้อยละ 59.03 ลำดับสองเป็นรถโดยสารไม่ประจำทาง ปี 2553 เกิดจำนวน 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.41 แต่ปี 2554 ได้มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 32 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.22 ลำดับสามเป็นรถตู้โดยสารประจำทางปี 2553 เกิดจำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.67 และเพิ่มขึ้นในปี 2554 เป็น 24 ราย คิดเป็นร้อยละ 16.67 และลำดับสุดท้ายเป็นรถโดยสารส่วนบุคคล ในปี 2553 มีจำนวน 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.40 จะได้เห็นว่ รถโดยสารประจำทางมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลง แต่สวนทางกับรถโดยสารไม่ประจำทางและรถตู้โดยสารประจำทาง ซึ่งมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.1

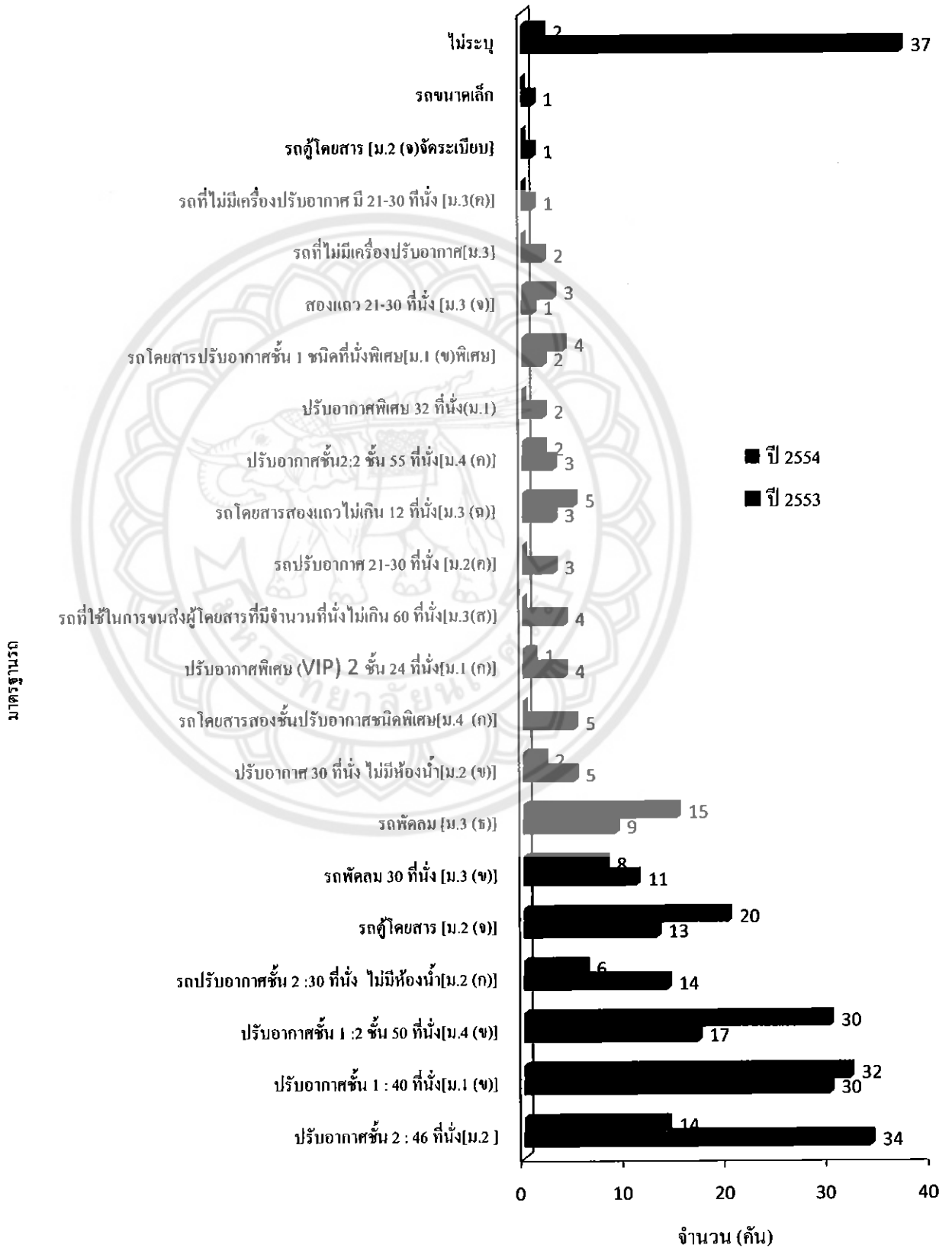
แผนภูมิที่ 4.2.2 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะโดยจำแนกตามหมวดการเดินทาง
ปี พ.ศ.2553-2554



หมายเหตุ : อื่นๆ หมายถึง รถโดยสารไม่ประจำทาง, รถโดยสารส่วนบุคคล และข้อมูลไม่สมบูรณ์

จากแผนภูมิที่ 4.2.2 จำแนกตามหมวดการเดินทาง พบว่าปี 2553 รถหมวดเส้นทางที่ 2 ที่เริ่มต้นจากกรุงเทพมหานคร ไปยังจังหวัดต่างๆ ในส่วนภูมิภาค เป็นหมวดเส้นทางที่มีการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด สูงถึง 97 ราย คิดเป็นร้อยละ 45.33 ของการเกิดอุบัติเหตุตามหมวดเส้นทางทั้งหมด 214 ราย ปี 2554 ได้มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลงเหลือเพียง 46 ราย จาก 144 ราย คิดเป็นร้อยละ 31.94 ของการเกิดอุบัติเหตุตามหมวดเส้นทางทั้งหมด รองลงมาคือรถหมวดเส้นทางที่ 3 รถที่วิ่งระหว่างจังหวัด ในปี 2553 มีจำนวน 48 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.43 และ ปี 2554 มีจำนวน 35 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.31 ซึ่งมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลงจากปีที่แล้วจำนวน 13 ราย ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.2

แผนภูมิที่ 4.2.3 แสดงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะจำแนกตามมาตรฐานรถ
ปี พ.ศ. 2553-2554

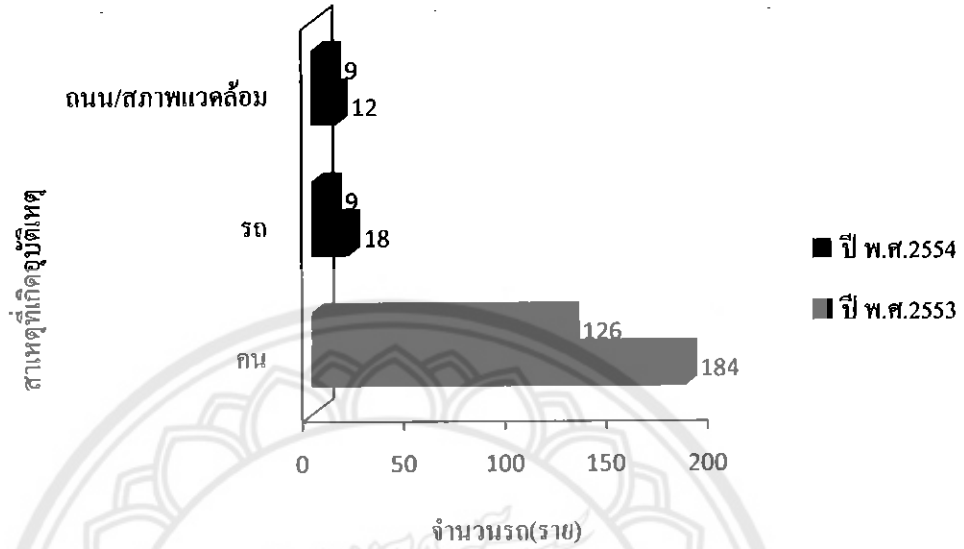


จากแผนภูมิที่ 4.2.3 แสดงให้เห็นถึงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะจำแนกตามมาตรฐานรถปี พ.ศ. 2553 พบว่าประเภทรถปรับอากาศชั้น 2 : 46 ที่นั่ง [ม.2] เป็นประเภทที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด มีจำนวน 37 ราย จากรถที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 214 ราย รองลงมาคือรถปรับอากาศชั้น 1 : 40 ที่นั่ง [ม.1 (ข)] จำนวน 33 ราย สำหรับรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุน้อยที่สุดคือ สองแถว 21-30 ที่นั่ง [ม.3 (จ)] รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ มี 21-30 ที่นั่ง [ม.3(ค)] และรถขนาดเล็ก มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุประเภทละ 1 ราย ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.3

ปี พ.ศ. 2554 พบว่าประเภทรถปรับอากาศชั้น 1 :2 ชั้น 50 ที่นั่ง [ม.4 (ข)] เป็นประเภทที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด มีจำนวน 32 ราย จากที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 144 ราย ลำดับที่ 2 คือรถปรับอากาศชั้น 1 : 40 ที่นั่ง [ม.1 (ข)] จำนวน 29 ราย ลำดับที่ 3 คือรถตู้โดยสาร [ม.2 (จ)] มีจำนวน 20 ราย สำหรับรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุน้อยที่สุด คือ ปรับอากาศชั้น 1 :2 ชั้นพิเศษ 50 ที่นั่ง [ม.4 (ข)พิเศษ] ปรับอากาศพิเศษ (VIP) 2 ชั้น 24 ที่นั่ง [ม.1 (ก)] มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุประเภทละ 1 ราย ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.4

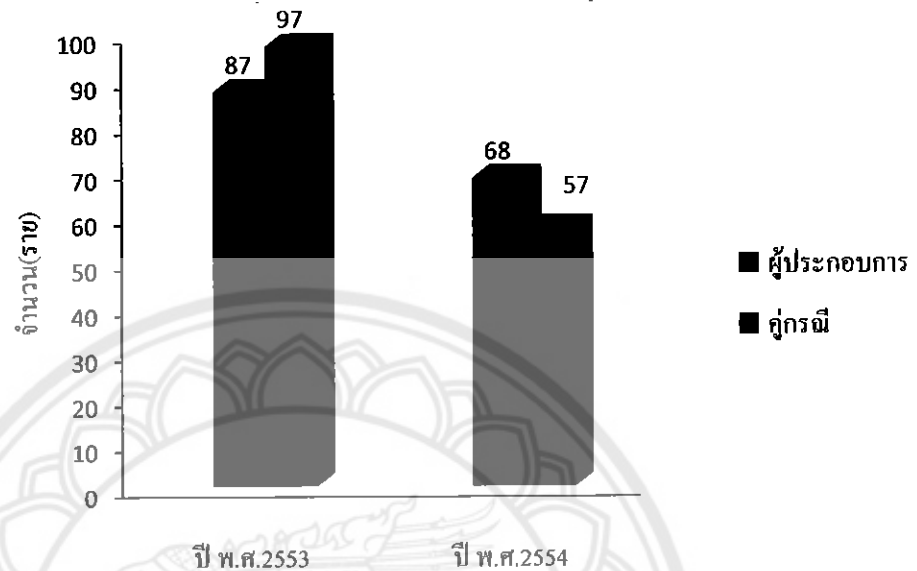


แผนภูมิที่ 4.2.4 สรุปประเภทสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ
ปี พ.ศ. 2553 - 2554



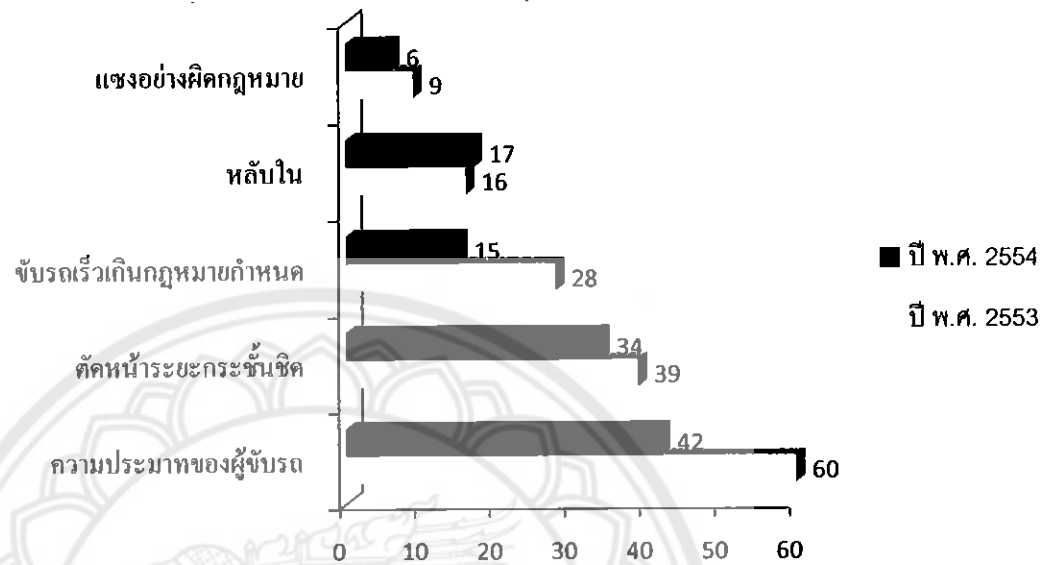
จากแผนภูมิที่ 4.2.4 สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดมาจากคน และ ได้เปรียบเทียบระหว่างปี 2553 กับ ปี 2554 พบว่าปี 2554 มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุลดลงจากปี 2553 มีจำนวน 58 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.71 ของสาเหตุจากคนทั้งหมด รองลงมาเป็นสาเหตุจากรถ เช่น เบรกชำรุด เป็นต้น ปี 2554 ลดลงจากปี 2553 จำนวน 9 ราย คิดเป็นร้อยละ 33.33 ของสาเหตุจากรถทั้งหมด สาเหตุที่เกิดจากถนนและสภาพแวดล้อมเกิดน้อยที่สุด ปี 2554 ลดลงจากปี 2553 จำนวน 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.29 จากสาเหตุที่เกิดจากถนนและสภาพแวดล้อมทั้งหมด

แผนภูมิที่ 4.2.5 ต้นเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยมีสาเหตุจากคน



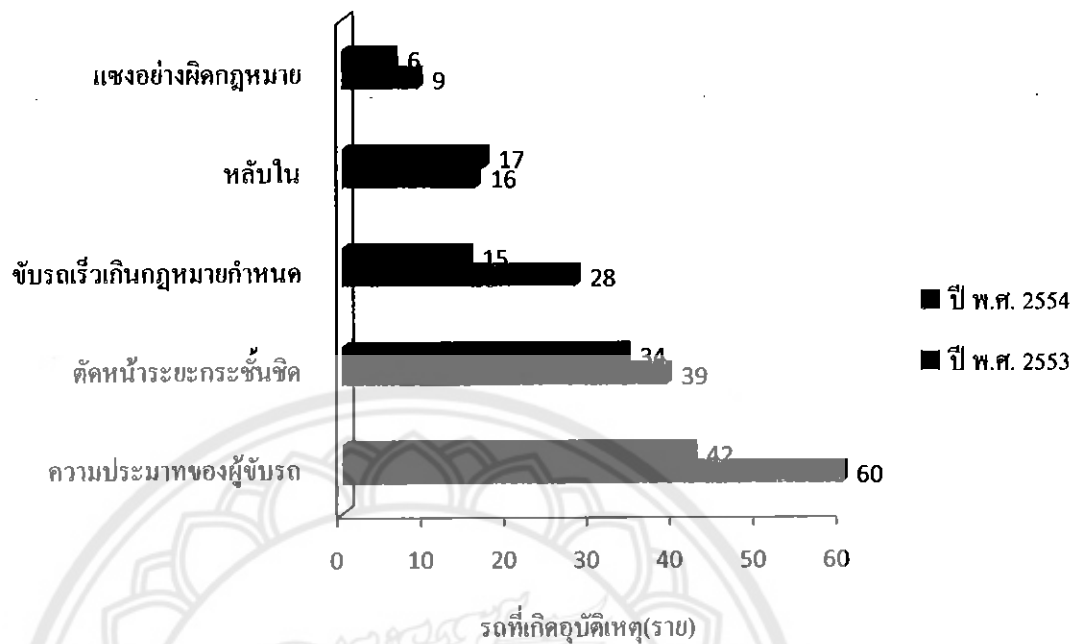
จากแผนภูมิที่ 4.2.5 แสดงให้เห็นว่าปี 2553 รถของคู่กรณีเป็นต้นเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะมากที่สุดจำนวน 97 ราย และเกิดจากรถของผู้ประกอบการ 87 ราย ที่เกิดภายในปีเดียวกัน ปี 2554 จะเห็นได้ว่าสาเหตุหลักเป็นรถผู้ประกอบการเอง จำนวน 68 มากกว่ารถคู่กรณีซึ่งมี จำนวน 57 ราย ที่เกิดภายในปีเดียวกัน จากแผนภูมิแสดงต้นเหตุจากทั้งสองปีมีทิศทางที่ตรงข้ามกัน โดยมีสาเหตุมาจากความประมาทของผู้ขับรถของผู้ประกอบการเอง สอดคล้องกับแผนภูมิที่ 4.2.6.2 ดังแสดงในตารางที่ แผนภูมิที่ 4.1.6.1

แผนภูมิที่ 4.2.6 สาเหตุหลักจากคนที่เป็ต้นเหตุการณ้เกิดอุบัติเหตุโดยผู้ประกอบการ



จากแผนภูมิที่ 4.2.6 แสดงสาเหตุหลักจากคนที่เป็ต้นเหตุการณ้เกิดอุบัติเหตุโดยเป็นคนของผู้ประกอบการ พบว่า เกิดจากความประมาทของผู้ขับรถมากที่สุด ปี 2553 จำนวน 60 ราย และปี 2554 จำนวน 42 ราย รองลงมาเป็ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด ปี 2553 จำนวน 39 ราย และ ปี 2554 จำนวน 34 ราย

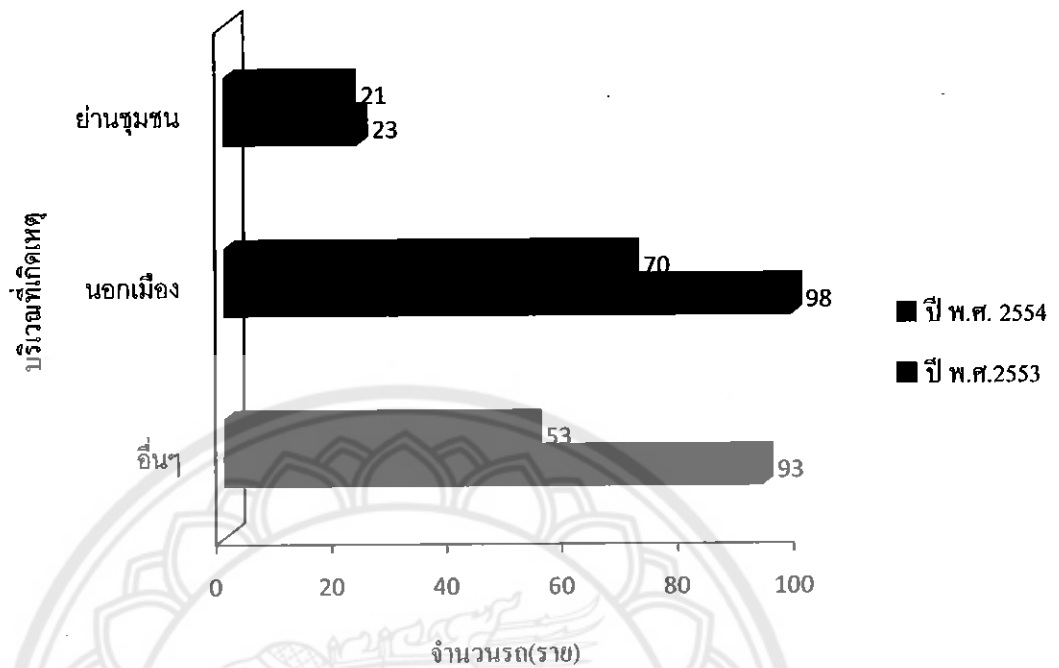
แผนภูมิที่ 4.2.7 แสดง 5 อันดับแรกของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่มาจากคนปี พ.ศ.2553-2554



หมายเหตุ ; จากสาเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดคิดจากจำนวนรถที่เป็นต้นเหตุการณ้เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด

จากแผนภูมิที่ 4.2.7 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากตัวบุคคล ในปี 2554 เกิดขึ้นจากความประมาทของผู้ขับรถสูงที่สุด จำนวน 42 ราย ซึ่งปี 2553 จำนวน 60 ราย ลดลงจำนวน 18 ราย ลำดับที่สอง เกิดจากการตัดหน้าระยะกระชั้นชิด ปี 2554 จำนวน 39 ราย ลดลงจากปี 2553 จำนวน 5 ราย ลำดับที่สาม หลับใน ปี 2554 จำนวน 17 ราย ได้มีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นจากปี 2553 จำนวน 1 ราย ลำดับที่สี่ ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด ปี 2554 มีจำนวน 15 ราย ลดลงจากปี 2553 จำนวน 13 ราย และลำดับที่ห้าคือ แขงอย่างผิดกฎหมาย ปี 2554 จำนวน 6 ราย ลดลงจากปี 2553 จำนวน 3 ราย ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.6

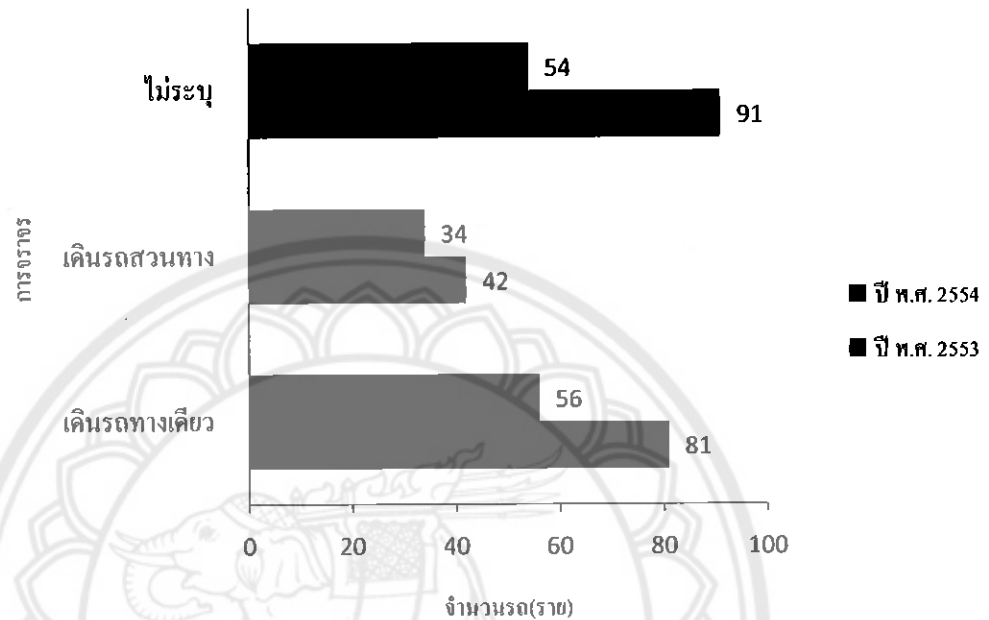
แผนภูมิที่ 4.2.8 แสดงบริเวณที่มีความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ ปี พ.ศ.2553-2554



หมายเหตุ : อื่นๆ หมายถึง บริเวณสามแยก, ซานเมือง, ทางด่วน, ทางโค้งลงเขา, บริเวณสี่แยก, ทางหลวงทั่วไปไม่มี ทางขนาน และข้อมูลไม่สมบูรณ์ ไม่ระบุข้อมูลที่ชัดเจน

จากแผนภูมิที่ 4.2.8 พบว่า บริเวณที่มีความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุเป็นบริเวณที่อยู่นอกเมืองมากที่สุด ปี 2553 จำนวน 98 ราย คิดเป็นร้อยละ 45.79 ปี 2554 ลดลงเหลือ จำนวน 70 ราย คิดเป็นร้อยละ 48.61 ของจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด รองลงมาเป็นบริเวณย่านชุมชน ปี 2553 จำนวน 23 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.75 ปี 2554 ลดลงจากปี 2553 จำนวน 2 ราย เป็น 21 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.58 ของจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.7

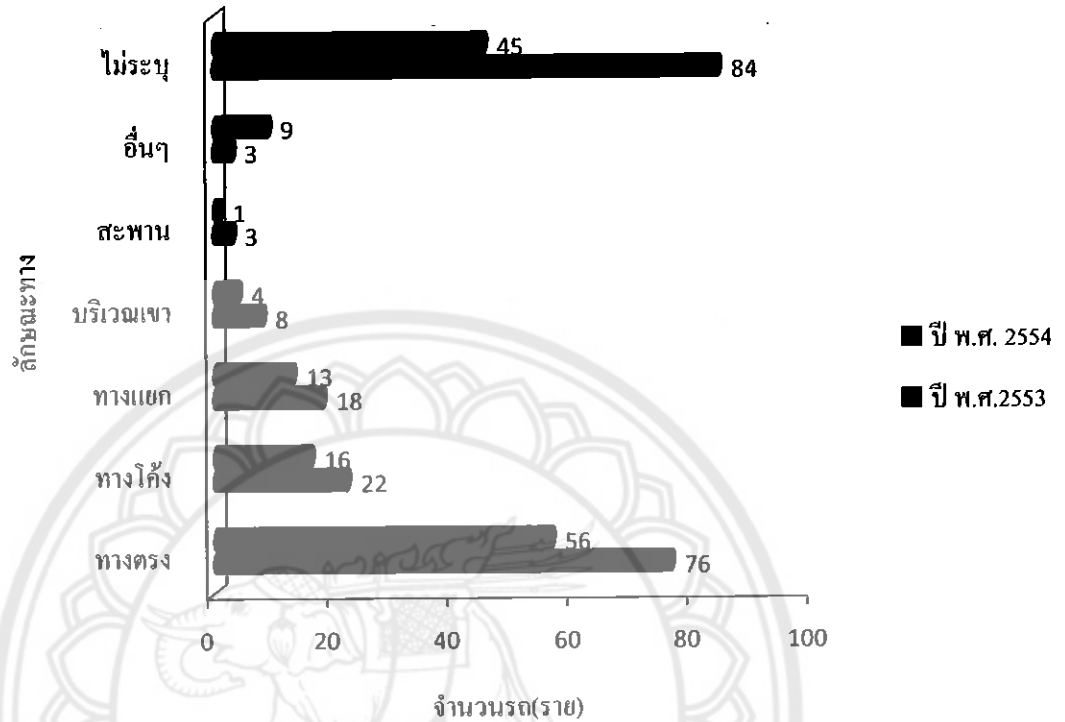
แผนภูมิที่ 4.2.9 การจราจรที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุโดยสาธารณะ ปี 2553-2554



หมายเหตุ : ไม่ระบุ หมายถึง ข้อมูลไม่สมบูรณ์ ไม่ระบุข้อมูลที่ชัดเจน

จากแผนภูมิที่ 4.2.9 พบว่าการจราจรที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดเป็นการจราจรแบบเดินรถทางเดียว ปี 2554 จำนวน 56 ราย คิดเป็นร้อยละ 38.89 ของจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด ลดลงจาก ปี 2553 จำนวน 25 ราย จากทั้งหมดจำนวน 81 ราย รองลงมาเป็นการเดินรถสวนทาง ปี 2554 จำนวน 34 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.61 ของจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด ลดลงจาก ปี 2553 จำนวน 8 ราย จากทั้งหมด 42 ราย ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.8

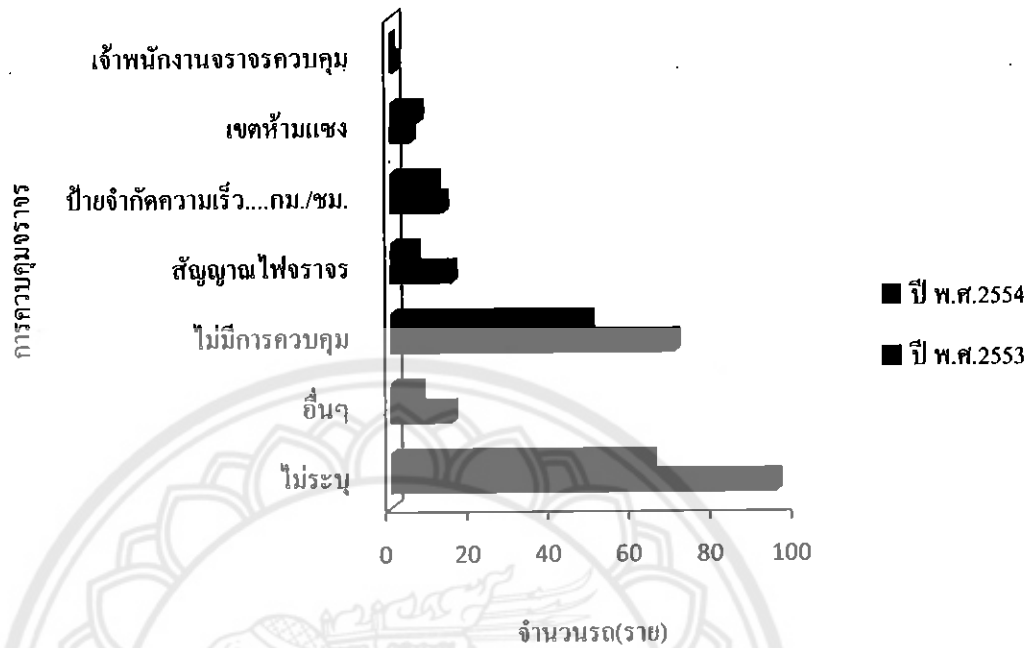
แผนภูมิที่ 4.2.10 ลักษณะทางที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ
ปี พ.ศ.2553-2554



หมายเหตุ : อื่นๆ หมายถึง เนินสูง, จุดกั้บรถ, ลาดชัน และข้อมูลไม่สมบูรณ์

จากแผนภูมิที่ 4.2.10 สามอันดับแรกของลักษณะทางที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ พบว่า ทางตรง เกิดมากที่สุด ปี 2554 จำนวน 56 ราย คิดเป็นร้อยละ 38.89 ของรถที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด ลดลงจาก ปี 2553 จำนวน 76 ราย ลำดับที่สาม เป็นทางโค้ง ปี 2554 จำนวน 16 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.11 ลดลงจาก ปี 2553 จำนวน 22 ราย และลำดับที่สามเป็นทางแยก ปี 2554 จำนวน 13 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.41 ลดลงจากปี 2553 จำนวน 18 ราย จะเห็นได้ว่า ปี 2554 ร้อยละความเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดจากปี 2553 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.9

แผนภูมิที่ 4.2.11 การควบคุมการจราจรเกี่ยวกับสถานที่เกิดเหตุ ปี พ.ศ. 2553-2554

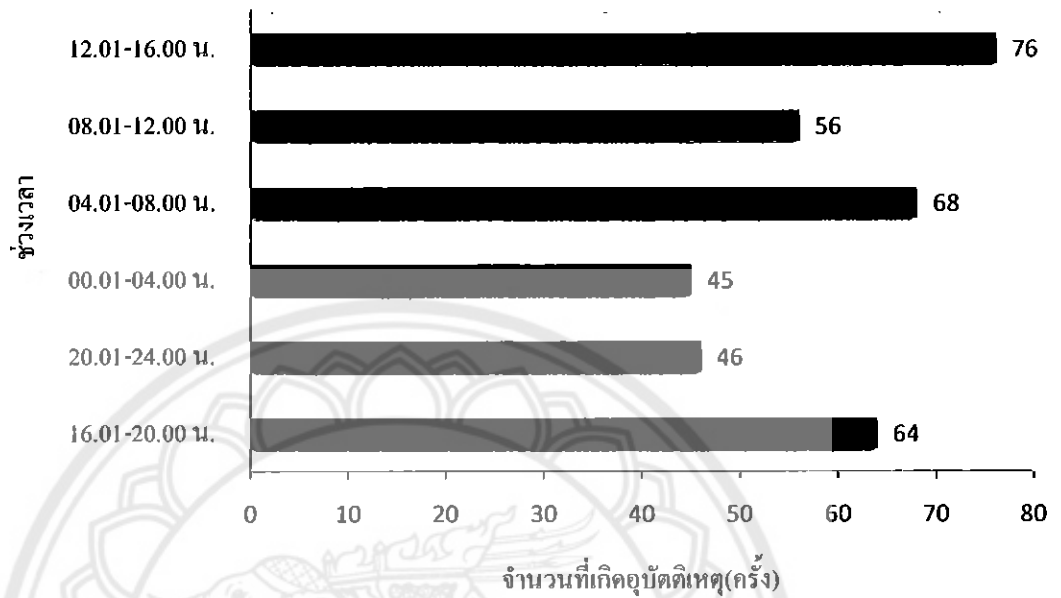


หมายเหตุ: อื่นๆ หมายถึง การแบ่งเส้นจราจร, ป้ายกลับรถ, ป้ายเตือนการก่อสร้าง, ป้ายให้ใช้เกียร์ 1 เท่านั้น

ไม่ระบุ หมายถึง ข้อมูลไม่สมบูรณ์

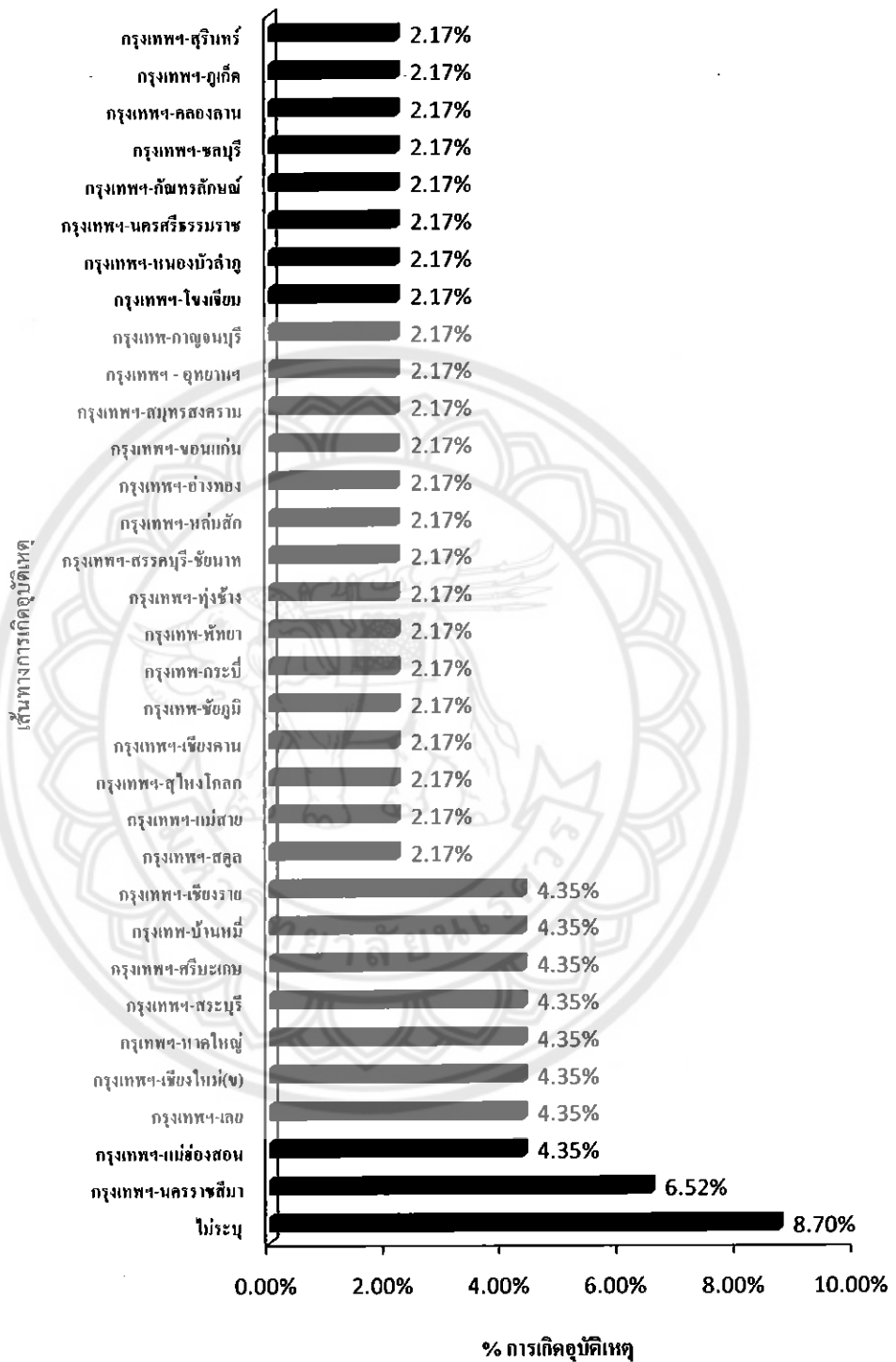
จากแผนภูมิที่ 4.2.11 แสดงการควบคุมการจราจรเกี่ยวกับสถานที่เกิดเหตุ พบว่าบริเวณที่ไม่มี
การควบคุมการจราจรเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ปี 2554 จำนวน 49 ราย คิดเป็นร้อยละ 34.03 ของจำนวนรถ
ที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด ลดลงจาก ปี 2553 จำนวน 21 ราย จากจำนวน 95 ราย ดังแสดงรายละเอียดใน
ตารางที่ 4.1.10

แผนภูมิที่ 4.2.12 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ ปี 2553-2554



จากแผนภูมิที่ 4.2.12 แสดงให้เห็นว่าช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดได้แก่ ช่วง 12.01-16.00 น. มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 76 ครั้ง ลำดับที่สอง เป็นช่วง 04.01-08.00 น.จำนวน 68 ครั้ง ลำดับที่สาม เป็นช่วง 16.01-20.00 น. จำนวน 64 ครั้ง ลำดับที่สี่ เป็นช่วง 08.01-12.00 น. จำนวน 56 ครั้ง ลำดับที่ห้า เป็นช่วง 20.01-24.00 น. จำนวน 46 ครั้ง และช่วง 00.01-04.00 น. เป็นช่วงที่เกิดน้อยที่สุด จำนวน 45 ครั้ง จากจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งสองปี เห็นได้ว่าช่วงที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเป็นช่วงเวลาที่มีการจราจรหนาแน่น

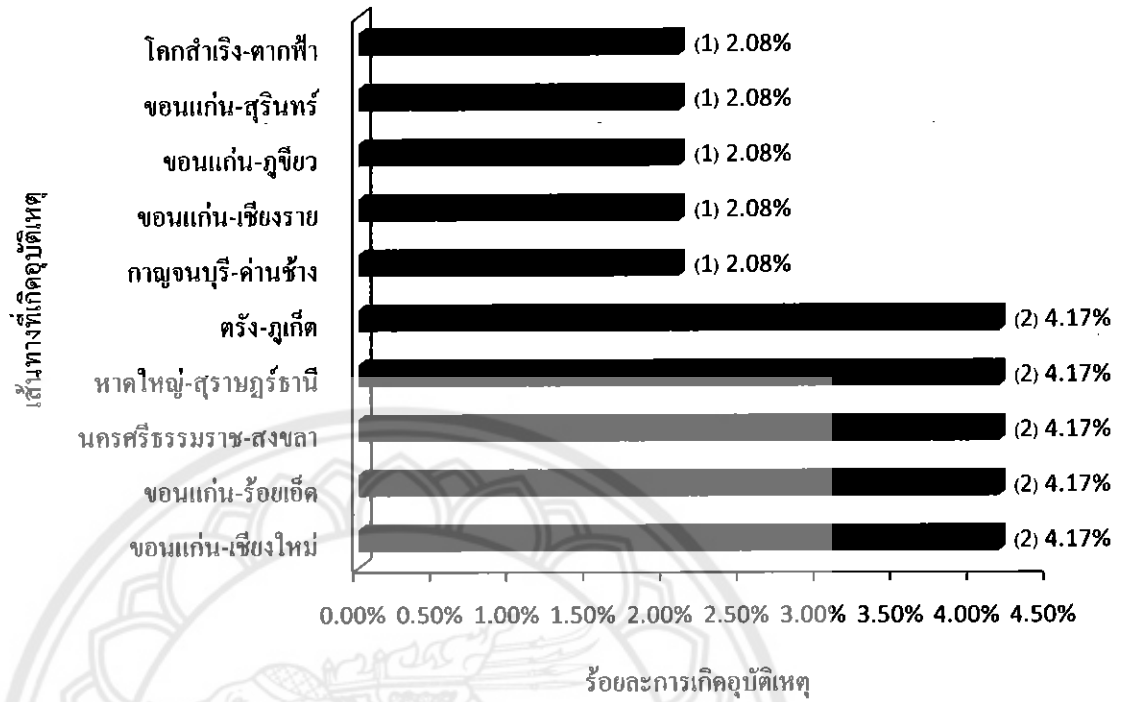
แผนภูมิที่ 4.2.14 แสดงเส้นทางการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 2 ปี พ.ศ.2554



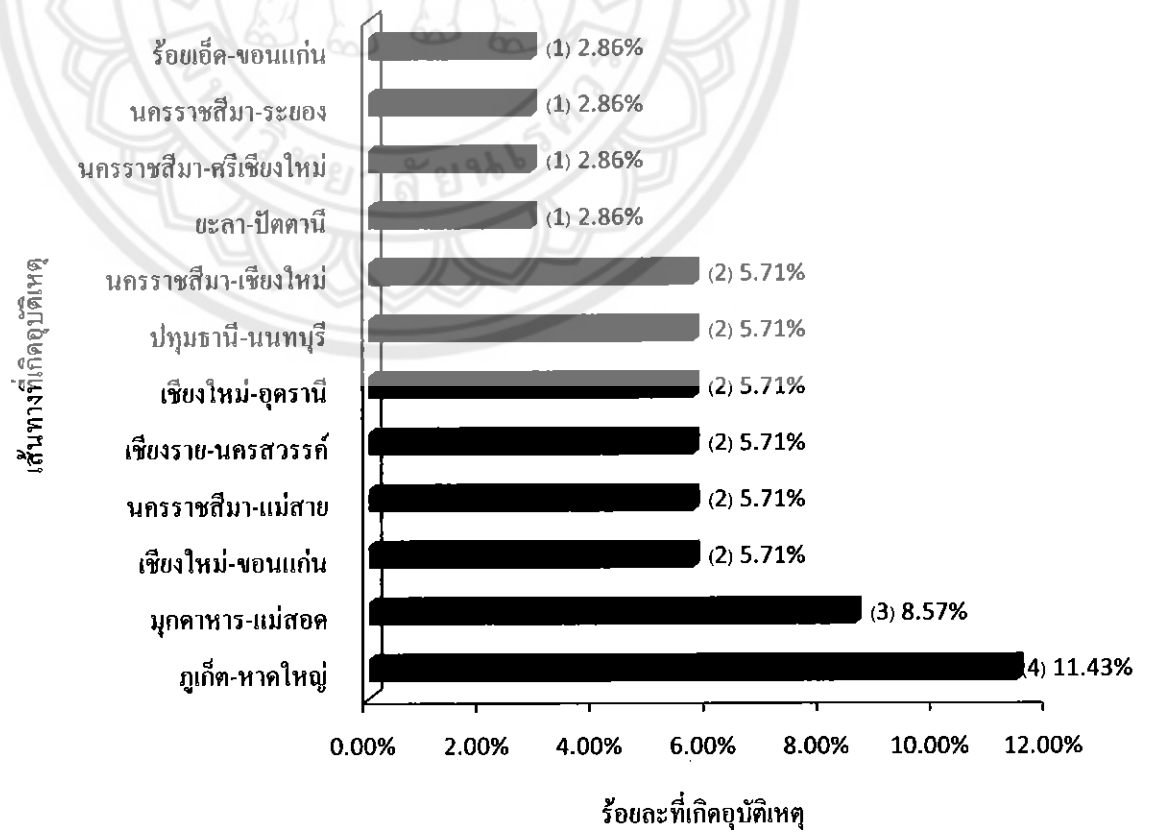
จากแผนภูมิที่ 4.2.13 แสดงเส้นทางการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 2 ปี พ.ศ.2553 พบว่า เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่และเส้นทางกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด จำนวน 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.15 ลำดับที่สอง กรุงเทพฯ-นครราชสีมาและกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.12 ลำดับที่สาม กรุงเทพฯ-ดอนตาล,กรุงเทพฯ-มุกดาหาร, กรุงเทพฯ-ลพบุรี และกรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี มีจำนวน 3 รายเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 3.09 ของรถที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมดตลอดทั้งปี จะเห็นได้ว่า เส้นทางที่มีการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ มักเกิดกับจังหวัดที่มีประชากรหนาแน่น มีสถานที่ท่องเที่ยวเป็นที่นิยม และเป็นเมืองเศรษฐกิจของประเทศ ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.12

จากแผนภูมิที่ 4.2.14 แสดงเส้นทางการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 2 ปี พ.ศ.2554 พบว่า กรุงเทพฯ-นครราชสีมา เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด จำนวน 3 ราย คิดเป็น ร้อยละ 6.52 รองลงมาเป็น กรุงเทพฯ-แม่ฮ่องสอน,กรุงเทพฯ-เลย,กรุงเทพฯ-เชียงใหม่,กรุงเทพฯ-หาดใหญ่, กรุงเทพฯ-สระบุรี,กรุงเทพฯ-ศรีสะเกษ,กรุงเทพฯ-บ้านหมี่ และ กรุงเทพฯ-เขียงราย มีจำนวน 2 รายเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 4.35 ของรถที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมดตลอดทั้งปี จะเห็นได้ว่า เส้นทางที่มีการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ มักเกิดกับจังหวัดที่มีประชากรหนาแน่น มีสถานที่ท่องเที่ยวเป็นที่นิยม และเป็นเมืองเศรษฐกิจของประเทศ ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.13

แผนภูมิที่ 4.2.15 เส้นทางการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 3 ปี พ.ศ. 2553



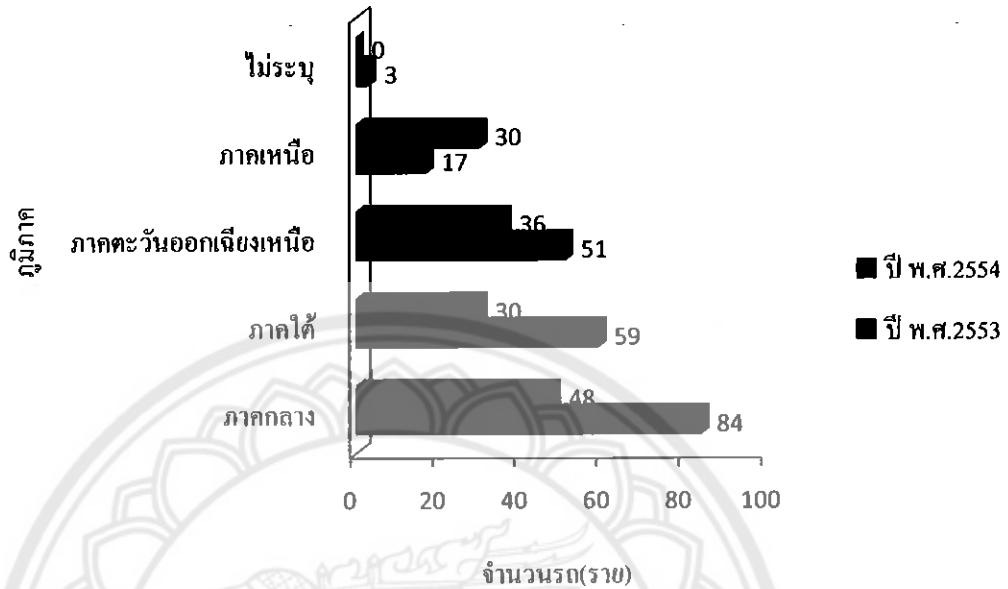
แผนภูมิที่ 4.2.16 เส้นทางการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 3 ปี พ.ศ. 2554



จากแผนภูมิที่ 4.2.15 แสดงเส้นทางการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 3 ปี พ.ศ.2553 พบว่า เส้นทางขอนแก่น-เชียงใหม่, ขอนแก่น-ร้อยเอ็ด, นครศรีธรรมราช-สงขลา และ หาดใหญ่-สุราษฎร์ธานี เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด จำนวน 2 รายเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 4.17 ของรถที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมดตลอดทั้งปี จะเห็นได้ว่าเส้นทางที่มีการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ มักเกิดระหว่างจังหวัดที่มีประชากรหนาแน่น มีสถานที่ท่องเที่ยวเป็นที่นิยม และเป็นเมืองเศรษฐกิจของประเทศ ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.14

จากแผนภูมิที่ 4.2.16 แสดงเส้นทางการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 3 ปี พ.ศ.2554 พบว่า เส้นทางภูเก็ต-หาดใหญ่ เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.43 ลำดับที่สองเป็น มุกดาหาร-แม่สอด จำนวน 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.57 ลำดับที่สาม เชียงใหม่-ขอนแก่น, นครราชสีมา-แม่สาย, เชียงราย-นครสวรรค์, เชียงใหม่-อุดรธานี, ปทุมธานี-นนทบุรี นครราชสีมา-เชียงใหม่ มีจำนวน 2 รายเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 5.71 ของรถที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมดตลอดทั้งปี จะเห็นได้ว่าเส้นทางที่มีการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ มักเกิดระหว่างจังหวัดที่มีประชากรหนาแน่น มีสถานที่ท่องเที่ยวเป็นที่นิยม และเป็นเมืองเศรษฐกิจของประเทศ ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.15

แผนภูมิที่ 4.2.17 จำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะโดยจำแนกตามภูมิภาค
ปี พ.ศ.2553-2554

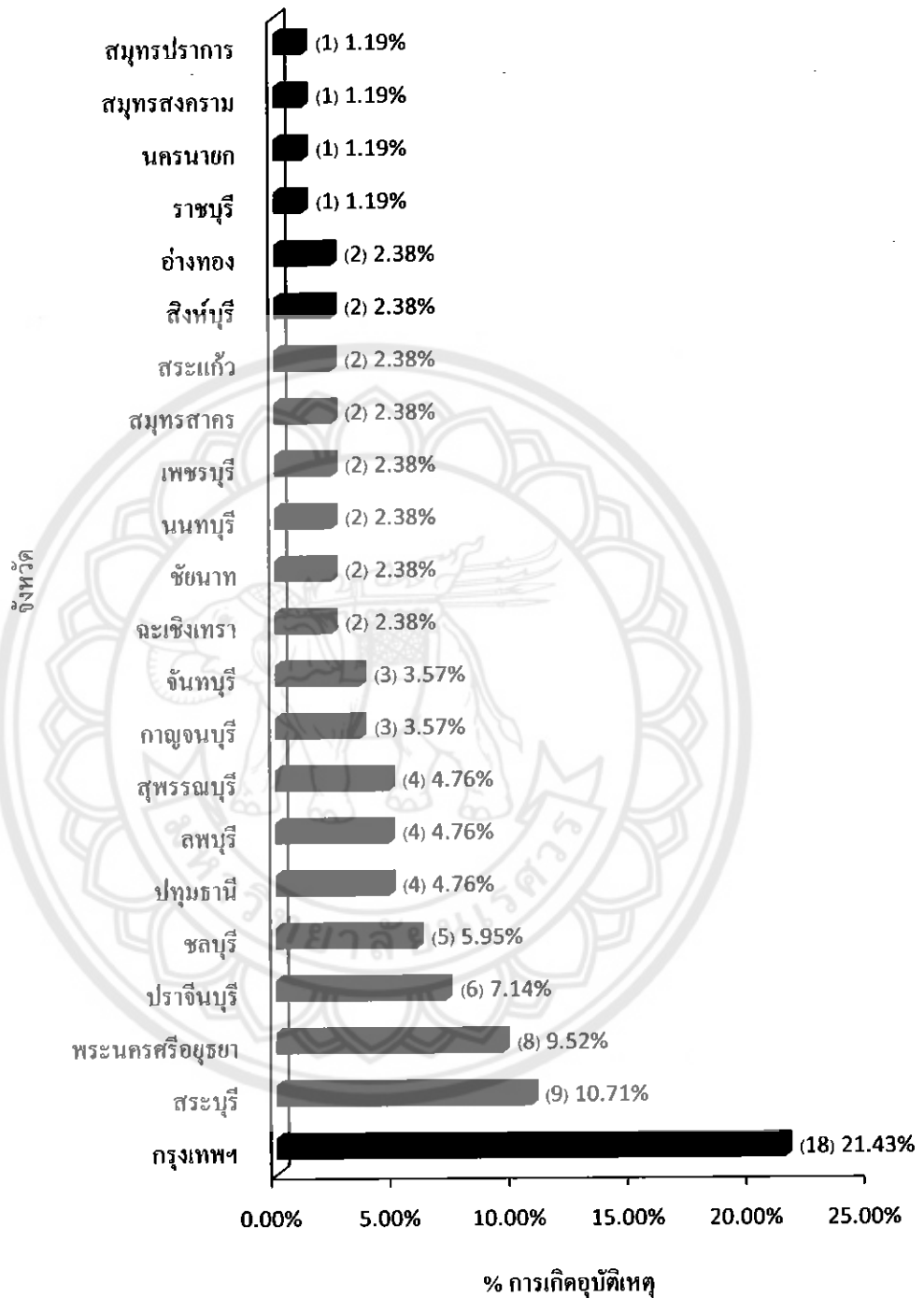


หมายเหตุ: ไม่ระบุ หมายถึง ข้อมูลไม่สมบูรณ์

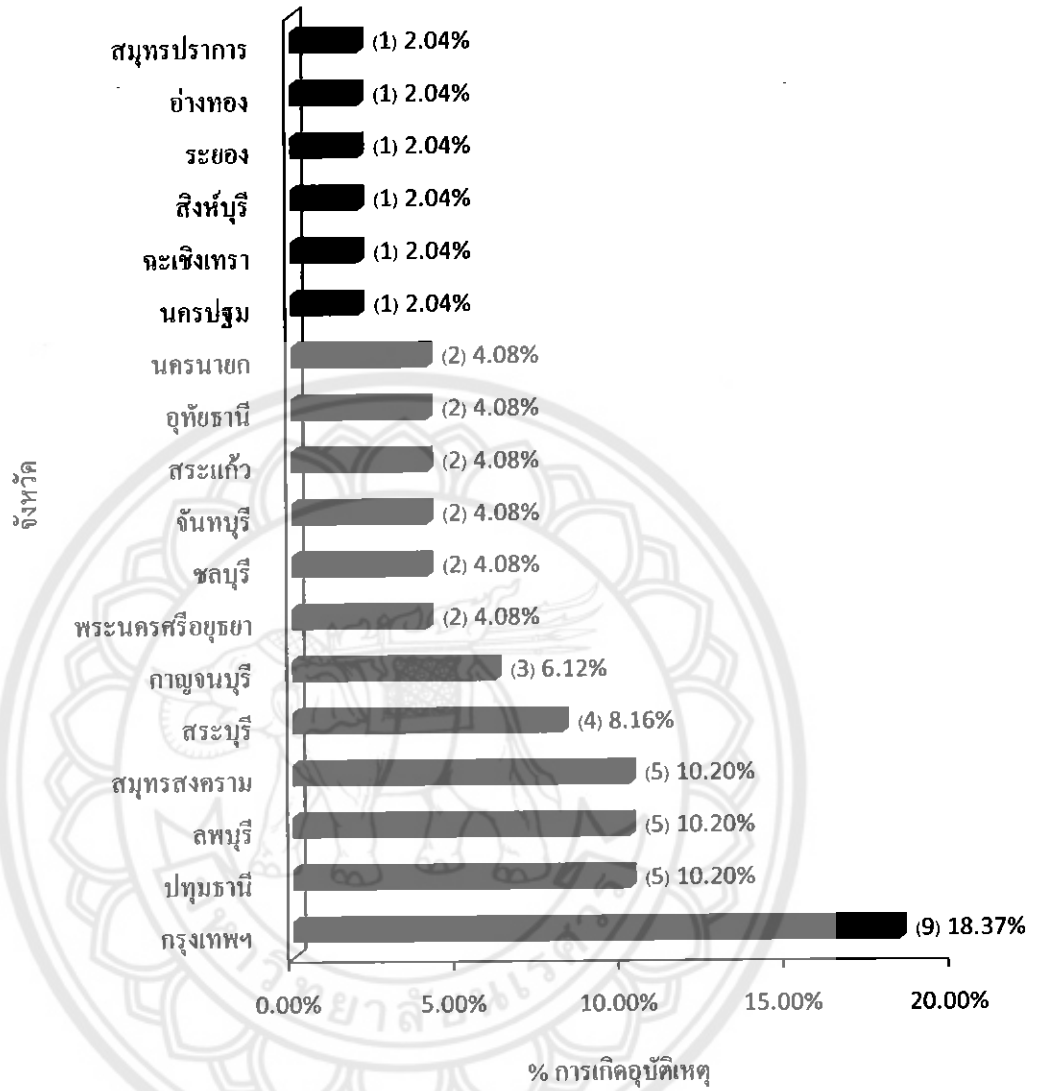
คิดจากจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศ

จากแผนภูมิที่ 4.2.17 จำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะโดยจำแนกตามภูมิภาค พบว่า ภาคกลาง มีการเกิดอุบัติเหตุที่สูงสุด ปี 2553 จำนวน 84 ราย คิดเป็นร้อยละ 39.25 ของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ ปี 2554 ลดลงเหลือเพียง จำนวน 48 ราย คิดเป็นร้อยละ 33.33 รองลงมา ปี 2553 เป็นภาคใต้ จำนวน 59 ราย คิดเป็นร้อยละ 27.57 ปี 2554 เป็นภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 36 ราย คิดเป็นร้อยละ 25.00 สำหรับภูมิภาคที่เกิดน้อยที่สุดคือ ปี 2553 เป็นภาคเหนือ จำนวน 17 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.94 ปี 2554 เป็นภาคเหนือและภาคใต้ จำนวน 30 ราย เท่ากัน 2553 คิดเป็นร้อยละ 20.83 ของการเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด โดยที่ภาคใต้มีแนวโน้มลดลงแต่ภาคเหนือมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นจากปี 2553 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.16 ทั้งนี้ภาคกลางมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดอาจมีสาเหตุมาจากเป็นภูมิภาคที่มีจำนวนรถโดยสารสาธารณะมากที่สุดซึ่งรวมในจังหวัดกรุงเทพมหานครด้วย

แผนภูมิที่ 4.2.18 แสดงการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะของภาคกลาง ปี พ.ศ.2553



แผนภูมิที่ 4.2.19 แสดงการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะของภาคกลาง ปี พ.ศ.2554

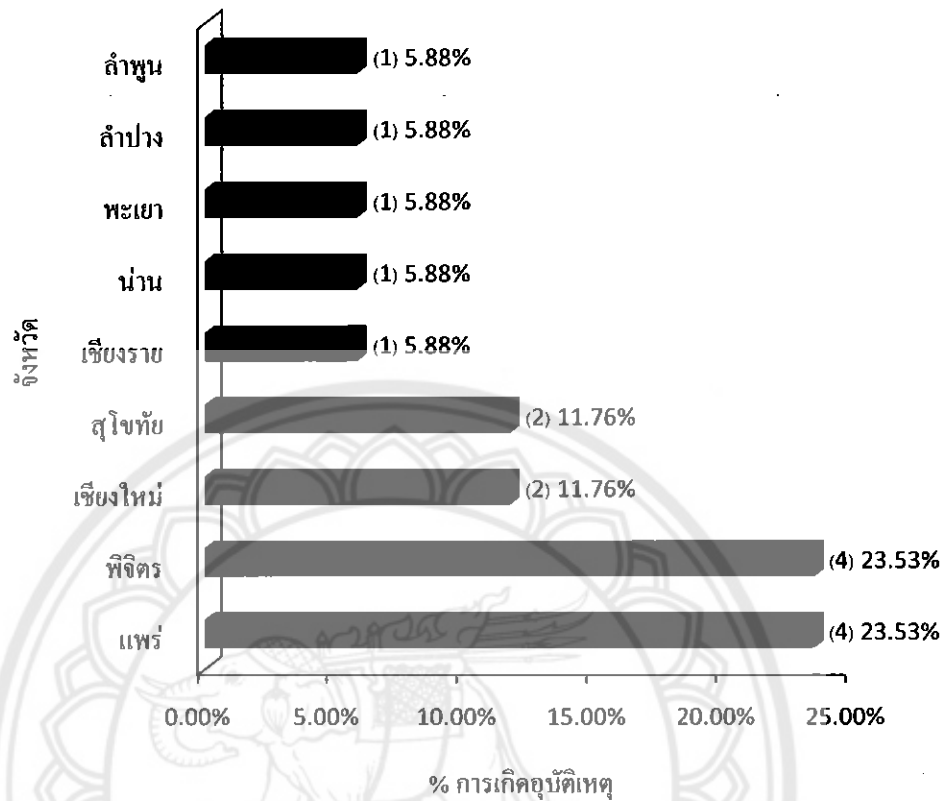


จากแผนภูมิที่ 4.2.18 สามอันดับแรกที่มีการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดขึ้นสูงสุดของภาคกลาง ปี พ.ศ.2553 พบว่า จังหวัดกรุงเทพมหานคร มีการเกิดอุบัติเหตุสูง จำนวน 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.43 ของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด ลำดับที่สอง จังหวัดสระบุรี จำนวน 9 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.71 ลำดับที่สาม จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำนวน 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.52 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.17

จากแผนภูมิที่ 4.2.19 สามอันดับที่มีการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดขึ้นสูงสุดของภาคกลาง ปี พ.ศ.2554 พบว่า จังหวัดกรุงเทพมหานคร มีการเกิดอุบัติเหตุสูง จำนวน 9 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.37 ของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด ซึ่งมีแนวโน้มลดลงจากปี 2553 ลำดับที่สอง จังหวัดปทุมธานี,จังหวัดลพบุรี และจังหวัดสมุทรสงคราม จำนวน 5 ราย เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 10.20 ลำดับที่สาม จังหวัดสระบุรี จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.1 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.18

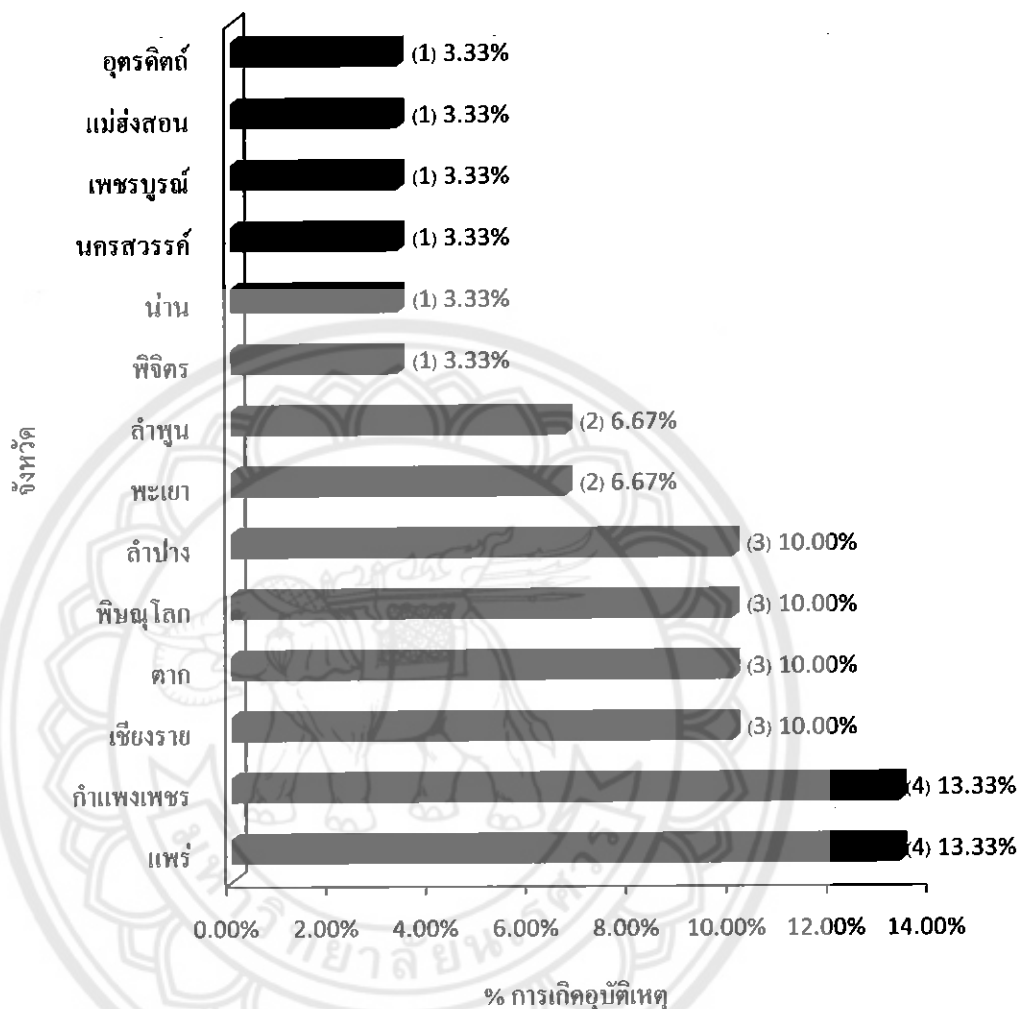


แผนภูมิที่ 4.2.20 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดขึ้นของภาคเหนือ ปี พ.ศ.2553



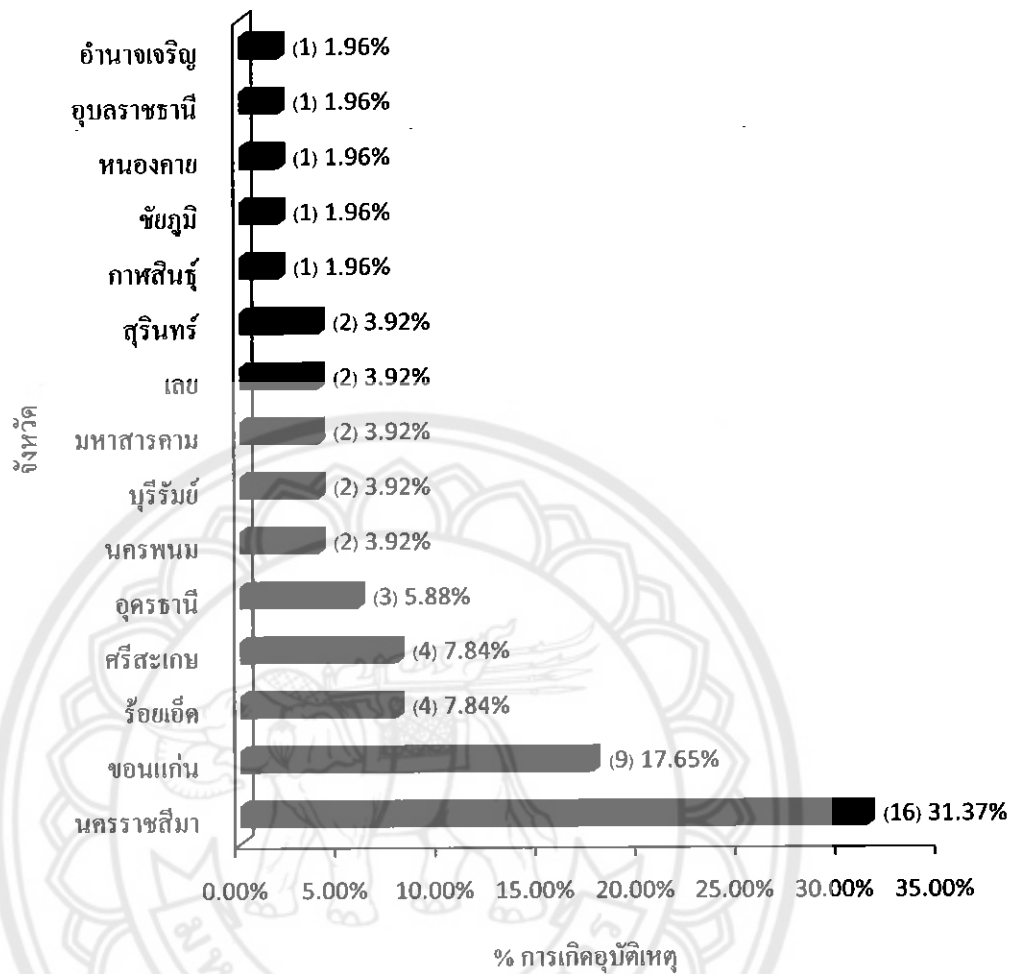
จากแผนภูมิที่ 4.2.20 สามอันดับที่มีการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดขึ้นสูงสุดของภาคเหนือ ปี พ.ศ.2553 พบว่า จังหวัดแพร่ และจังหวัดพิจิตร มีการเกิดอุบัติเหตุสูง จำนวน 4 ราย เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 23.53 ของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด ลำดับที่สอง จังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดสุโขทัย จำนวน 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.76 ลำดับที่สาม จังหวัดเชียงราย, จังหวัดน่าน, จังหวัดพะเยา, จังหวัดลำปางและจังหวัดลำพูน จำนวน 1 รายเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 5.88 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.19

แผนภูมิที่ 4.2.21 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดขึ้นของภาคเหนือ ปี พ.ศ.2554



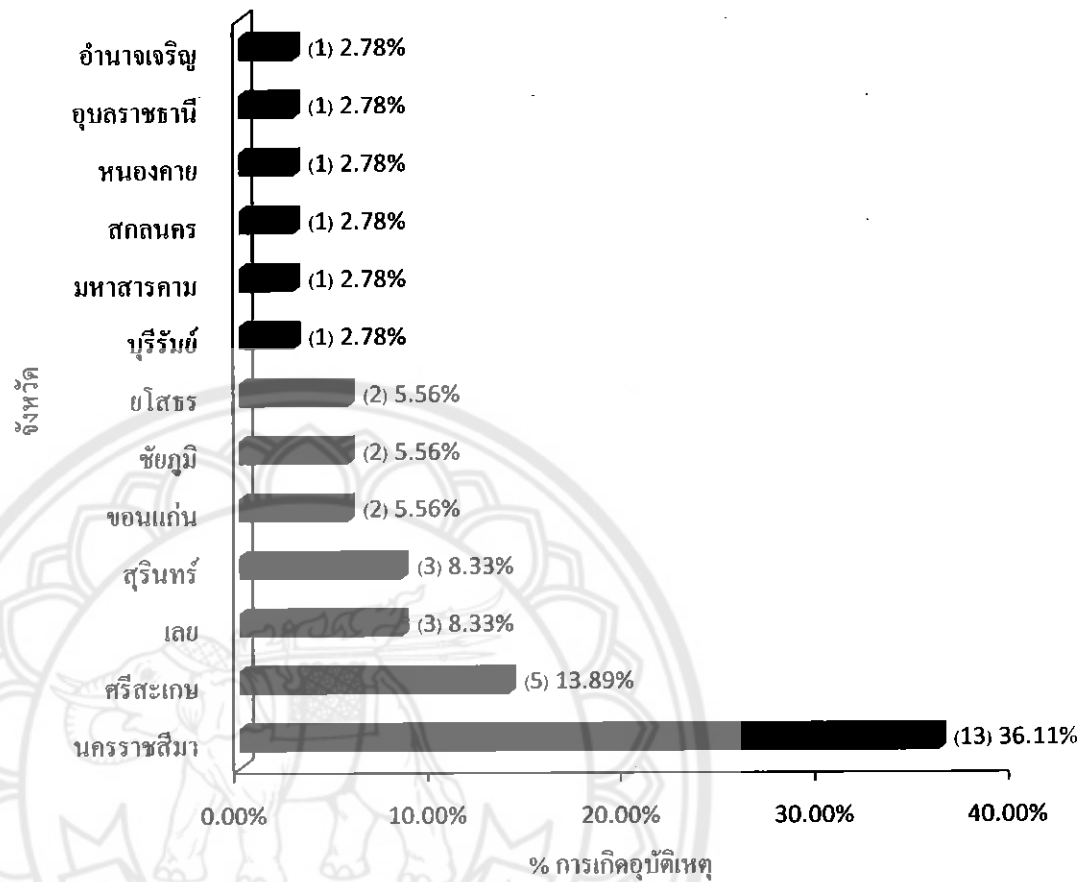
จากแผนภูมิที่ 4.2.21 สามอันดับที่มีการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดขึ้นสูงสุดของภาคเหนือ ปี พ.ศ.2554 พบว่า จังหวัดแพร่ และจังหวัดกำแพงเพชร มีการเกิดอุบัติเหตุสูง จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.33 ของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด ลำดับที่สอง จังหวัดเชียงราย, จังหวัดตาก, จังหวัดพิชญ์โลกและจังหวัดลำปาง จำนวน 3 รายเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 10.00 ลำดับที่สาม จังหวัดพะเยาและจังหวัดลำพูน จำนวน 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.67 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.20

ขแผนภูมิที่ 4.2.22 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ.2553



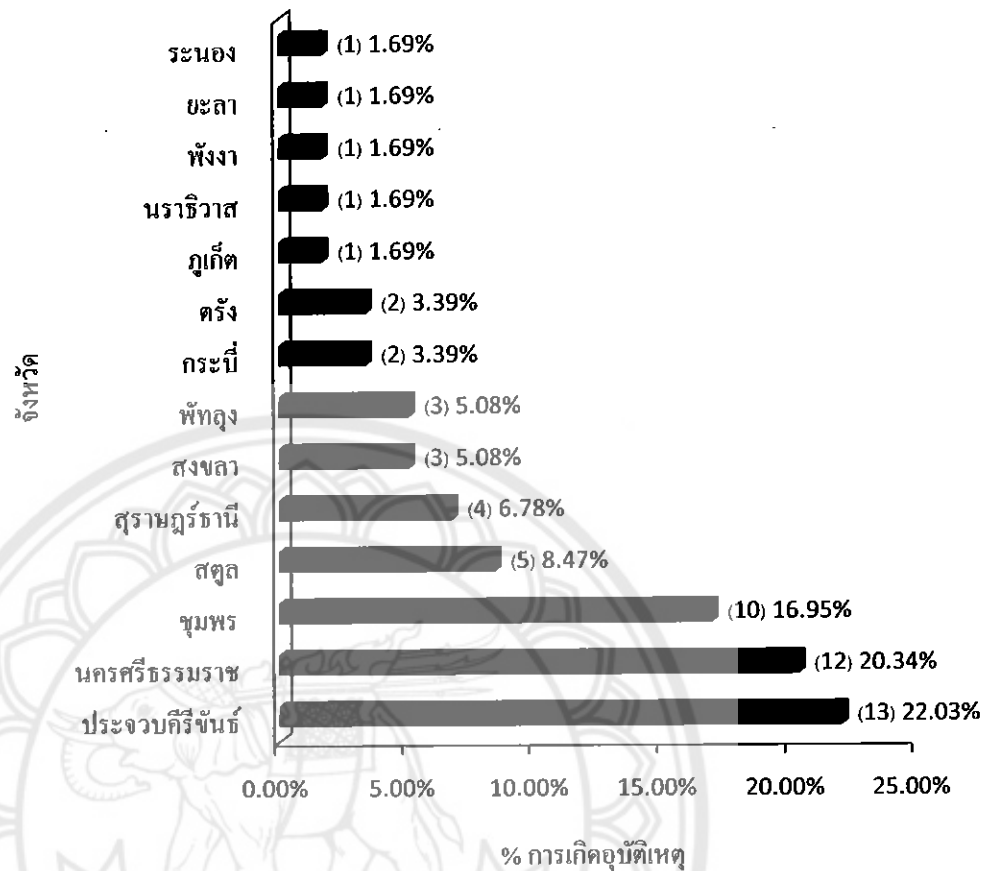
จากแผนภูมิที่ 4.2.22 สามอันดับที่มีการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดขึ้นสูงสุดของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ.2553 พบว่า จังหวัดนครราชสีมา มีการเกิดอุบัติเหตุสูง จำนวน 16 ราย คิดเป็นร้อยละ 31.37 ของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด ลำดับที่สอง จังหวัดขอนแก่น จำนวน 9 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.65 ลำดับที่สาม จังหวัดร้อยเอ็ดและจังหวัดศรีสะเกษ จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.84 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.21

แผนภูมิที่ 4.2.23 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ.2554



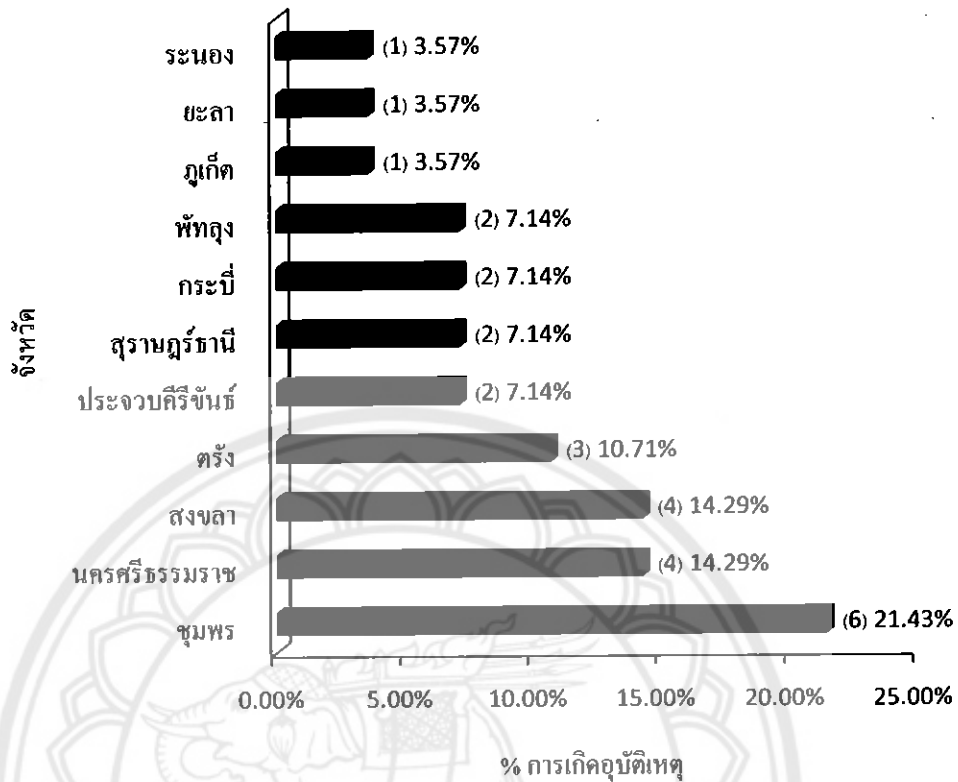
จากแผนภูมิที่ 4.2.23 สามอันดับที่มีการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดขึ้นสูงสุดของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ.2554 พบว่า จังหวัดนครราชสีมา มีการเกิดอุบัติเหตุสูง จำนวน 13 ราย คิดเป็นร้อยละ 36.11 ของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมดเช่นเดียวกับปี 2553 แต่มีแนวโน้มลดลง ลำดับที่สอง จังหวัดศรีสะเกษ จำนวน 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.89 ลำดับที่สาม จังหวัดเลยและจังหวัดสุรินทร์ จำนวน 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.33 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.22

แผนภูมิที่ 4.2.24 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะภาคใต้ ปี พ.ศ.2553



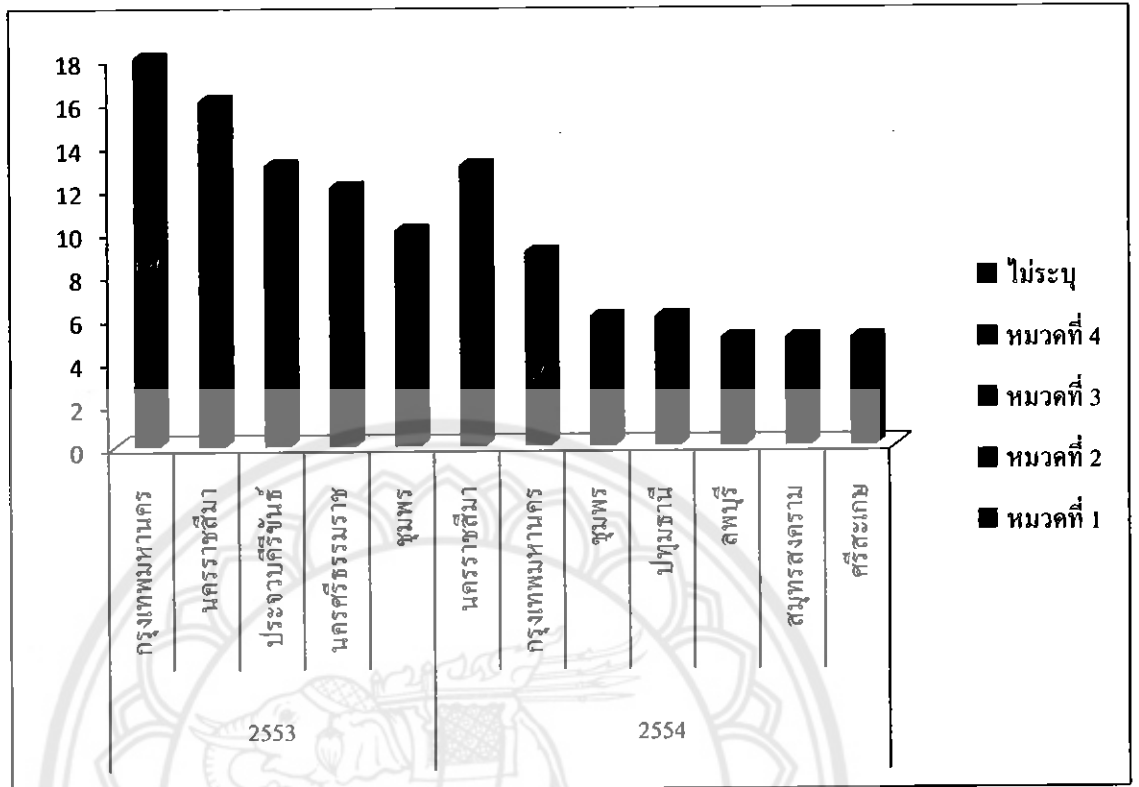
จากแผนภูมิที่ 4.2.24 สามอันดับที่มีการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดขึ้นสูงสุดของภาคใต้ ปี พ.ศ.2553 พบว่า จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีการเกิดอุบัติเหตุสูง จำนวน 13 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.03 ของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด ลำดับที่สอง จังหวัดนครศรีธรรมราช จำนวน 12 ราย คิดเป็นร้อยละ 20.34 ลำดับที่สาม จังหวัดชุมพร จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 16.95 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.23

แผนภูมิที่ 4.2.25 การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะภาคใต้ ปี พ.ศ.2554



จากแผนภูมิที่ 4.2.25 สามอันดับที่มีการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดขึ้นสูงสุดของภาคใต้ ปี พ.ศ.2554 พบว่า จังหวัดชุมพร มีการเกิดอุบัติเหตุสูง จำนวน 6 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.43 ของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมดซึ่งมีแนวโน้มลดลงจากปี 2553 จำนวน 3 ราย ลำดับที่สอง จังหวัดนครศรีธรรมราชและจังหวัดสงขลา จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.29 ลำดับที่สาม จังหวัดตรัง จำนวน 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.71 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.24

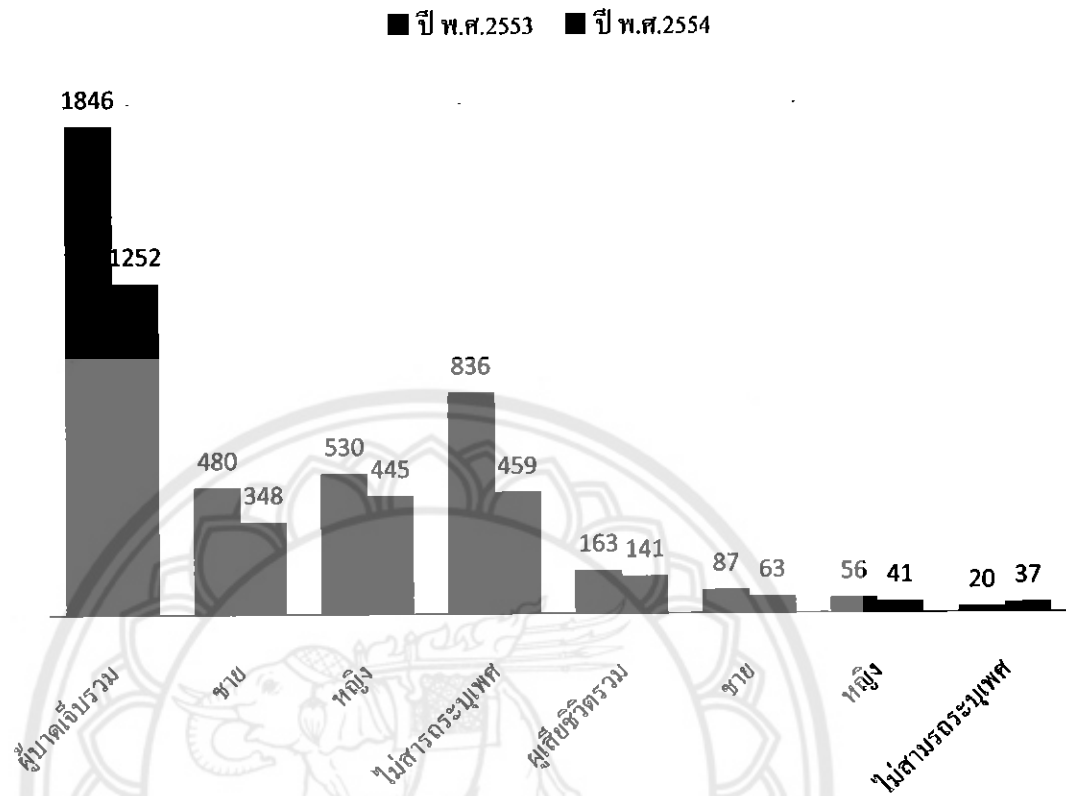
แผนภูมิที่ 4.2.26 แสดง 5 ลำดับ จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ



หมายเหตุ : ไม่ระบุ หมายถึง รถโดยสารไม่ประจำทาง, รถโดยสารส่วนบุคคล

จากแผนภูมิที่ 4.2.26 แสดง 5 ลำดับ จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศ พบว่า ปี 2553 จังหวัดกรุงเทพมหานครเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด จำนวน 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.41 จากรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 214 ราย และปี 2554 จังหวัดนครราชสีมาเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด จำนวน 13 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.02 จากรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 144 ราย จากแผนภูมิแสดงให้เห็นว่าปี 2554 มีแนวโน้มการอุบัติเหตุที่เกิดลดลง ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1.25

แผนภูมิที่ 4.2.27 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถโดยสารสาธารณะ



จากแผนภูมิที่ 2.2.27 จะเห็นได้ว่าจำนวนผู้บาดเจ็บจากรถโดยสารสาธารณะ ปี 2554 เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 1,252 คน ลดลงจากปี 2553 จำนวน 594 คน จากจำนวนทั้งหมด 1846 คน และผู้เสียชีวิต ปี 2554 จำนวน 141 คน ลดลงจากปี 2553 จำนวน 22 คน จากทั้งหมด จำนวน 163 คน จากจำนวนผู้เสียชีวิตส่วน ปี 2553 ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 53.37 และปี 2554 เป็นเพศชายเช่นเดียวกัน จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 29.08 ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมดของแต่ละปี ซึ่งแสดงว่าจำนวนอุบัติเหตุมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถโดยสารสาธารณะมีแนวโน้มลดลงสำหรับช่วงของเดือนที่มีการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดปี 2553 ได้แก่ เดือนมกราคม เกิดจำนวน 35 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 16.36 ของรถที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด รองลงมาเป็นเดือนธันวาคม จำนวน 31 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.49 แสดงให้เห็นว่าช่วงที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดเป็นต้นปีและปลายปีเนื่องจากช่วงนี้มีวันหยุดติดต่อกันหลายวัน และตรงกับเทศกาลปีใหม่ ประชาชนมีการเดินทางมากเช่น เดินทางกลับภูมิลำเนา ท่องเที่ยว เป็นต้น

บทที่ 5

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผล

จากข้อมูลสถิติของการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด ปี พ.ศ. 2553 จำนวน 214 ราย และปี พ.ศ.2554 จำนวน 141 ราย พบว่า ปี 2554 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลงจากปี 2553 จำนวน 73 ราย เมื่อพิจารณาจำแนกตามมาตรฐานของประเภทรถโดยสารสาธารณะ พบว่า ปี 2553 รถประเภทปรับอากาศ 2 ชั้น : 46 ที่นั่ง {ม.2} เป็นประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด จำนวน 37 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.30 ของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ ปี 2554 รถประเภทปรับอากาศ ชั้น 1 : 2 ชั้น 50 ที่นั่ง {ม.4(ข)} เป็นประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด จำนวน 32 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.70 ของรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ เมื่อพิจารณาที่จำแนกตามประเภทรถและหมวดการเดินรถ พบว่า รถโดยสารสาธารณะส่วนใหญ่ที่เกิดอุบัติเหตุเป็นประเภทรถโดยสารประจำทาง ปี 2553 มีจำนวนอุบัติเหตุสูงที่สุดถึง 183 ราย คิดเป็นร้อยละ 85.51 และปี 2554 มีจำนวนอุบัติเหตุสูงที่สุดถึง 85 ราย คิดเป็นร้อยละ 59.03 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด โดยหมวดเส้นทางที่ 2 ที่เริ่มต้นจากกรุงเทพมหานคร ไปยังจังหวัดต่างๆ ในส่วนภูมิภาค เป็นหมวดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด โดยมีจำนวนอยู่ที่ 97 และ 46 ราย ตามลำดับ ซึ่งมีสาเหตุหลักมาจากคน และเกิดจากความประมาทของผู้ขับรถ สำหรับบริเวณที่มีความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เป็นบริเวณนอกเมือง มีการเดินทางคนเดียว ลักษณะทางเป็นทางตรง และไม่มีการควบคุมจราจร ซึ่งเกิดมากที่สุดในเดือนมกราคม ความถี่การเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุดอยู่ในช่วงเวลา 12.00-16.00 น. เมื่อพิจารณาจำนวนการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะแบ่งตามภูมิภาค พบว่า ภาคกลาง มีการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด จำนวนผู้บาดเจ็บจากรถโดยสารสาธารณะ ปี 2554 เกิดอุบัติเหตุรวมจำนวน 1,252 คน ลดลงจาก ปี 2553 จำนวน 594 คน จากจำนวนทั้งหมด 1846 คน และผู้เสียชีวิต ปี 2554 จำนวน 141 คน ลดลงจากปี 2553 จำนวน 22 คน จากทั้งหมด จำนวน 163 คน จากจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด

5.2 ข้อเสนอแนะ

- 5.2.1 ควรทำการศึกษาเกี่ยวกับข้อมูลที่เกี่ยวข้องก่อนกรอกข้อมูล เช่น ป้ายทะเบียนรถ เป็นต้น
- 5.2.2 ควรทำการตรวจสอบและคัดกรองข้อมูลให้ถูกต้องก่อนนำมาประมวลผล
- 5.2.3 แนะนำกรมการขนส่งทางบกให้กรอกข้อมูลที่มีในเอกสารทุกช่อง และควรเป็นแบบฟอร์มเดียวกันทั้งหมด เพื่อที่จะให้ข้อมูลมีความถูกต้องสมบูรณ์ และง่ายต่อการวิเคราะห์ข้อมูล
- 5.2.4 จากข้อมูลและการวิเคราะห์ผลดังแสดงในตารางที่ 4.1.16 และ 4.1.25 พบว่าภาคกลาง และจังหวัดกรุงเทพมหานครมีการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะมากที่สุดเพราะเป็นภูมิภาคที่มีประชากรหนาแน่น มีรถโดยสารสาธารณะมากที่สุดเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่น

5.2.5 จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่ารถโดยสารประจำทางเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด และเกิดใน
จังหวัดกรุงเทพมหานครมากที่สุด ดังนั้นเราควรหลีกเลี่ยงการใช้บริการ เราอาจมองหาทางเลือกใหม่
ในการเดินทาง เช่น ใช้รถไฟฟ้า BTR หรือ รถไฟฟ้า MRT เป็นต้น



บรรณานุกรม

กรมการขนส่งทางบก(2523). หมวดรถโดยสารประจำทาง สืบค้นเมื่อ 5 มีนาคม 2556. จาก

<http://ubmta.net/node/429>

คู่มือสิทธิผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ(2551). สิทธิสำหรับผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

สืบค้นเมื่อ 12 มีนาคม 2556. จาก <http://busthaitoyou.com/webord/6-ห้องเดินทาง>

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522. ลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ตาม

กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ.2524) ออกตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522.

สืบค้นเมื่อ 12 มีนาคม 2556. จาก <http://law.longdo.com/law/62/sub1065>

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522. แก้ไขเพิ่มเติมลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร

มาตรฐาน 4 ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 39 (พ.ศ.2535) ออกตามพระราชบัญญัติการขนส่งทาง

บก พ.ศ.2522. สืบค้นเมื่อ 12 มีนาคม 2556. จาก <http://pknow.edupol.org/020304-45.pdf>.

เอกลักษณ์ และคณะ(2555). งานวิจัยการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกจากรถโดยสาร

สาธารณะ: กรณีศึกษาภาคใต้ สืบค้นเมื่อ 5 มีนาคม 2556 จาก

[http://atrasociety.com/2013/pdf/.../Full paper/.../scs12-016.pdf](http://atrasociety.com/2013/pdf/.../Full%20paper/.../scs12-016.pdf)

กฤษณ์ เจ็ดวรรณะ และคณะ(2554).งานวิจัยลักษณะการชนและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุของรถ

โดยสารประจำทางขนาดใหญ่ระหว่างจังหวัดประเภทความรุนแรง สืบค้นเมื่อ 5 มีนาคม 2556.

จาก [http:// repository.rmutp.ac.th/bitstream/123456789/.../1/teched_54_04.pdf](http://repository.rmutp.ac.th/bitstream/123456789/.../1/teched_54_04.pdf).



ภาคผนวก

ภาคผนวก
ลักษณะรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร

ลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร แบ่งออกเป็น 7 มาตรฐาน ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้

มาตรฐาน 1 คือ รถปรับอากาศพิเศษ

มาตรฐาน 2 คือ รถปรับอากาศ

มาตรฐาน 3 คือ รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ

มาตรฐาน 4 คือ รถสองชั้น

มาตรฐาน 5 คือ รถพ่วง

มาตรฐาน 6 คือ รถกึ่งพ่วง

มาตรฐาน 7 คือ รถโดยสารเฉพาะกิจ

มาตรฐาน 1 ก

รถปรับอากาศพิเศษ

ไม่มียื่น

ห้องผู้โดยสารแยกจากห้องขับรถ จัดวางที่นั่งผู้โดยสารขนานกับความกว้างของตัวรถไม่เกินแถวละ 3 ที่นั่ง

ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม

มี

สัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียง และประชาสัมพันธ์

มี

ห้องสุขภัณฑ์และที่เก็บสัมภาระ

มี

มาตรฐาน 1 ข

รถปรับอากาศพิเศษ

ไม่มียื่น

ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม

มี

อุปกรณ์ให้เสียง และประชาสัมพันธ์

มี

เก็บสัมภาระ

มี

มาตรฐาน 2 ก

รถปรับอากาศ มีที่นั่งผู้โดยสารเกิน 30 ที่นั่ง
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
ที่เก็บสัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียง และประชาสัมพันธ์
ห้องสุขภัณฑ์

ไม่มียื่น
มีหรือไม่มีก็ได้
มีหรือไม่มีก็ได้
ไม่มี

มาตรฐาน 2 ข

รถปรับอากาศ มีที่นั่งผู้โดยสารเกิน 30 ที่นั่ง
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
เก็บสัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียง และประชาสัมพันธ์
ห้องสุขภัณฑ์

มีที่ยื่น
ไม่มี
มีหรือไม่มีก็ได้
ไม่มี



มาตรฐาน 2

มาตรฐาน 2 ค

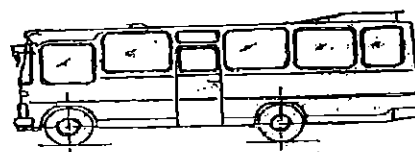
รถปรับอากาศ มีที่นั่งผู้โดยสาร 21 - 30 ที่นั่ง
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
ที่เก็บสัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียง และประชาสัมพันธ์
ห้องสุขภัณฑ์

ไม่มียื่น
มีหรือไม่มีก็ได้
มีหรือไม่มีก็ได้
ไม่มี

มาตรฐาน 2 ง

รถปรับอากาศ มีที่นั่งผู้โดยสาร 21 - 30 ที่นั่ง
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
สัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียง และประชาสัมพันธ์
ห้องสุขภัณฑ์

มีที่ยื่น
ไม่มี
มีหรือไม่มีก็ได้
ไม่มี



มาตรฐาน 3 ก

รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ มีที่นั่งผู้โดยสารเกิน 30 ที่นั่ง
 ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
 ห้องสุขภัณฑ์ และที่เก็บสัมภาระ

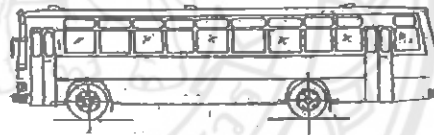
มีที่ขึ้น
 ไม่มี
 ไม่มี



มาตรฐาน 3 ข

รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ มีที่นั่งผู้โดยสารเกิน 30 ที่นั่ง
 ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
 ห้องสุขภัณฑ์
 ที่เก็บสัมภาระ

ไม่มีที่ขึ้น
 ไม่มี
 ไม่มี
 มี



มาตรฐาน 3 ค

รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ มีที่นั่งผู้โดยสาร 21 - 30 ที่นั่ง
 ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
 ห้องสุขภัณฑ์ และที่เก็บสัมภาระ

มีที่ขึ้น
 ไม่มี
 ไม่มี



มาตรฐาน 3 ง

รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ มีที่นั่งผู้โดยสาร 21 - 30 ที่นั่ง
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
ห้องสุขภัณฑ์
ที่เก็บสัมภาระ

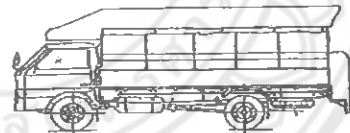
ไม่มีขึ้น
ไม่มี
ไม่มี
มี



มาตรฐาน 3 จ

รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ มีที่นั่งผู้โดยสาร 13 - 24 ที่นั่ง
ที่สำหรับผู้โดยสารอื่น
ที่เก็บสัมภาระ

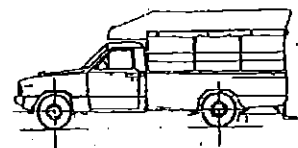
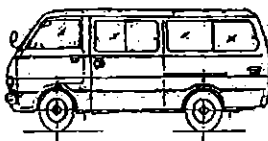
มีหรือไม่มีก็ได้
มีหรือไม่มีก็ได้



มาตรฐาน 3 ฉ

รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ มีที่นั่งผู้โดยสารไม่เกิน 12 ที่นั่ง
ที่สำหรับผู้โดยสารอื่น
ที่เก็บสัมภาระ

ไม่มี
มีหรือไม่มีก็ได้



มาตรฐาน 4 ก

รถสองชั้นปรับอากาศ
 ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
 ห้องสุขภัณฑ์
 อุปกรณ์ให้เสียงประชาสัมพันธ์

ไม่มีที่อื่น
 มี
 มี
 มี



มาตรฐาน 4 ข

รถสองชั้นปรับอากาศ
 ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
 ห้องสุขภัณฑ์
 อุปกรณ์ให้เสียงประชาสัมพันธ์

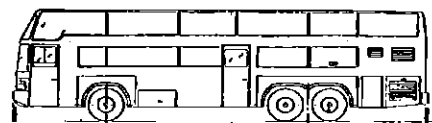
ไม่มีที่อื่น
 มี
 มี
 มี



มาตรฐาน 4 ค

รถสองชั้นปรับอากาศ
 เครื่องปรับอากาศ
 ห้องสุขภัณฑ์
 ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
 อุปกรณ์ให้เสียงประชาสัมพันธ์

ไม่มีที่อื่น
 มี
 ไม่มี
 มีหรือไม่มีก็ได้
 มีหรือไม่มีก็ได้



มาตรฐาน 4 ง

รถสองชั้นปรับอากาศ ชั้นล่างกำหนดให้มีผู้โดยสารยืนมีเครื่องปรับอากาศ
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
ห้องสุขภัณฑ์
สัมภาระอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์

ไม่มี

ไม่มี

มีหรือไม่มีก็ได้



มาตรฐาน 4 จ

รถสองชั้นไม่มีเครื่องปรับอากาศ ชั้นล่างกำหนดให้มีที่นั่งสำหรับผู้โดยสารยืน
ที่เก็บสัมภาระ
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
สุขภัณฑ์

ไม่มี

ไม่มี

ไม่มี



มาตรฐาน 4 ฉ

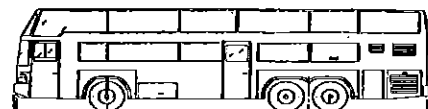
รถสองชั้นไม่มีเครื่องปรับอากาศ
ที่เก็บสัมภาระ
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
ห้องสุขภัณฑ์

ไม่มีที่อื่น

มี

ไม่มี

ไม่มี



มาตรฐาน 5 ก

รถพ่วงปรับอากาศ
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
ให้เสียง และประชาสัมพันธ์
สัมภาระ และห้องสุขภัณฑ์

จะมีผู้โดยสารขึ้นหรือไม่ได้
มีหรือไม่ได้
มีหรือไม่ได้
มีหรือไม่ได้

มาตรฐาน 5 ข

รถพ่วงไม่มีเครื่องปรับอากาศ
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
ประชาสัมพันธ์
ห้องสุขภัณฑ์

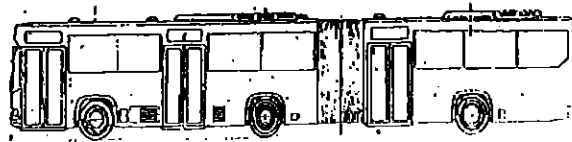
จะมีผู้โดยสารขึ้นหรือไม่ได้
มีหรือไม่ได้
มีหรือไม่ได้
มีหรือไม่ได้



มาตรฐาน 6 ก

รถกึ่งพ่วงปรับอากาศ
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
อุปกรณ์ให้เสียง และประชาสัมพันธ์
ที่เก็บสัมภาระ และห้องสุขภัณฑ์

จะมีผู้โดยสารขึ้นหรือไม่ได้
มีหรือไม่ได้
มีหรือไม่ได้
มีหรือไม่ได้



มาตรฐาน 6 ข

รถกึ่งพ่วงไม่มีเครื่องปรับอากาศ

ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม

และประชาสัมพันธ์

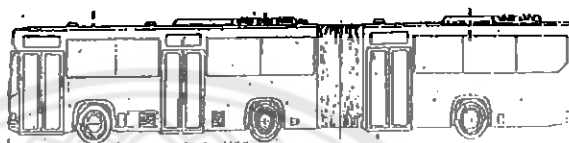
สัมภาระ และห้องสุขภัณฑ์

จะมีผู้โดยสารยืนหรือไม่ก็ได้

มีหรือไม่ก็ได้

มีหรือไม่ก็ได้

มีหรือไม่ก็ได้



มาตรฐาน 7

- รถโดยสารเฉพาะกิจ

- มีลักษณะพิเศษเพื่อใช้ในกิจการใดกิจการหนึ่งโดยเฉพาะ เช่นรถพยาบาล รถถ่ายทอด

วิทยุหรือโทรทัศน์ รถบริการไปรษณีย์ รถบริการธนาคาร เป็นต้น

