

สถานการณ์

2

ฉบับ

อุบัติเหตุ

ตอนที่ 1



สถานการณ์อุบัติเหตุ ยานยนต์ในประเทศไทย

รวบรวมโดย
นายแพทย์ไพบูลย์
สุริยะวงศ์ไพศาล

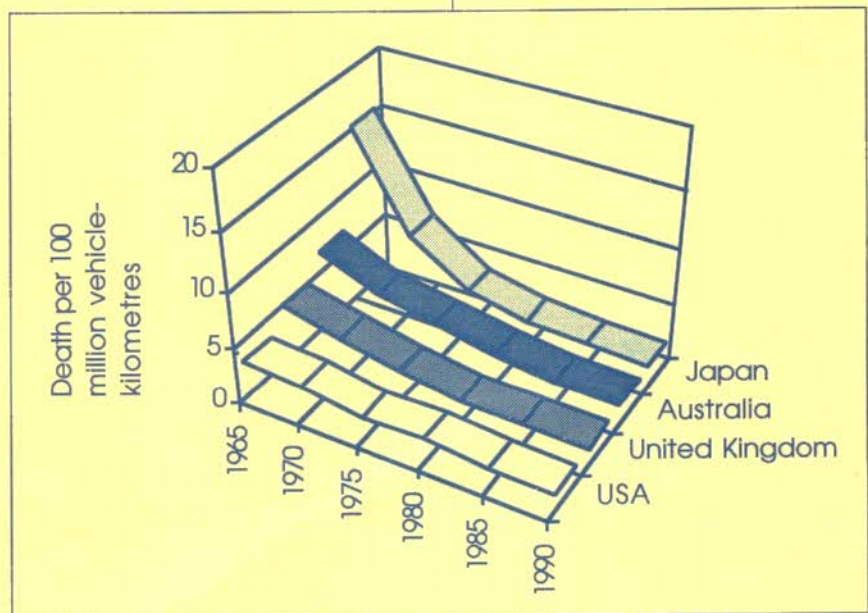
วิถีชีวิตของคนไทยวันนี้ผูกพันกับรถและถนนอย่างใกล้ชิดสนิทแนบ ยี่สิบวันก็ยังมีแต่จะเพิ่มพูนความผูกพันมากขึ้นทุกวัน สำหรับคนไทย ส่วนใหญ่ รถเป็นมากกว่าพาหนะแห่งการเดินทาง มันคือศักดิ์ศรี หลายคนใช้รถราวกับใช้บ้านเพราะทำงานในรถ กินข้าวในรถและนอนในรถ ปี พ.ศ. 2535-37 ประเทศไทยใช้เงินสำหรับระบบขนส่งถึง 3 แสน 5 หมื่นล้านบาทหรือร้อยละ 45 ของการลงทุนบริการพื้นฐานทั้งหมด ในปีพ.ศ. 2537 กรมทางหลวงเปิดทางสายใหม่ 113 สายด้วยงบประมาณเกือบ 4 หมื่นล้านบาท ปริมาณรถยนต์ในปีพ.ศ. 2537 เพิ่มขึ้นประมาณ 4 แสนคัน อีก 6 ปีข้างหน้าคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็นปีละ 725,000 คัน ทั้งหมดนี้ยังไม่รวมจักรยานยนต์

รูปที่ 1

อัตราผู้เสียชีวิตจาก อุบัติเหตุยานยนต์ ต่อการเดินทางระยะทาง 100 ล้านกิโลเมตร ระหว่าง ค.ศ. 1965-1987 เปรียบเทียบระหว่าง ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย สหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา

สถานการณ์นี้คล้ายกับในประเทศอุตสาหกรรมอย่างญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลียและสหราชอาณาจักร แต่ที่ต่างกันคือคนไทย บาดเจ็บ พิการและเสียชีวิตมากขึ้น จากอุบัติเหตุยานยนต์ในขณะที่ประเทศดังกล่าว อุบัติเหตุยานยนต์ลดลงอย่างมาก (รูปที่ 1)

สถิติปี พ.ศ. 2536 แสดงว่าทุกวันคนไทยตายเพราะอุบัติเหตุยานยนต์ 34 ศพ ช่วงอายุ 15-24 ปีตายมากที่สุดคือวันละ 11 ศพ ผู้ชายตายมาก



จาก Ian Johnston, "Action to reduce road casualties", World Health Forum Vol. 13, 1992.

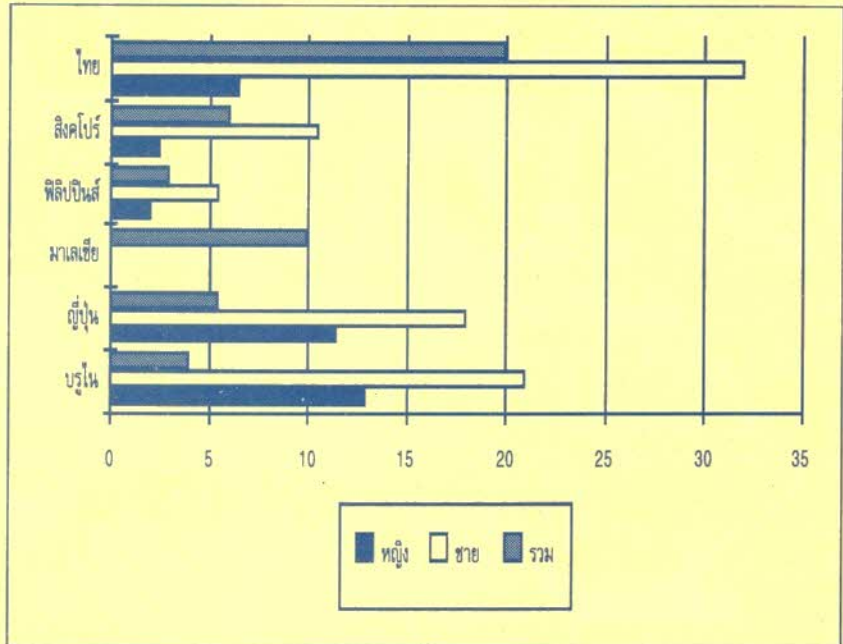
สถานการณ์อุบัติเหตุ

กว่าผู้หญิง 5 เท่า คนภาคกลาง มีโอกาสตายมากที่สุดคือ 33 ต่อแสน ภาคอีสานตายน้อยที่สุดคือ 11 ต่อแสน

การเปรียบเทียบอัตราการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และญี่ปุ่นซึ่งครองเจ้าตลาดรถยนต์เมืองไทย จะเห็นได้ชัดเจนว่าคนไทยเสี่ยงภัยจากอุบัติเหตุยานยนต์มากที่สุด ดังรูปที่ 2

ถ้าดูแนวโน้มการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุยานยนต์พบว่า ตั้ง

แต่ปี พ.ศ. 2505 จนถึง พ.ศ. 2534 ผู้ชายไทยเสียชีวิตเพิ่มขึ้น 600 เปอร์เซ็นต์ (จาก 6 ต่อแสนคนเป็น 30 ต่อแสนคน) มากกว่าของผู้หญิงไทยสองเท่า คิดเป็นรายปีจะพบว่าผู้ชายไทยตายจากอุบัติเหตุยานยนต์เพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ยปีละ 20% มากกว่าหญิงไทยสองเท่า



รูปที่ 2

เปรียบเทียบอัตราการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ของประเทศไทยกับประเทศอื่นๆ (ต่อประชากร 100,000)

ที่มา : SEAMIC HEALTH STATISTICS 1993

เปรียบเทียบอุบัติเหตุจากการเดินทางโดยยานพาหนะต่างๆ

เปรียบเทียบระหว่างการเดินทางด้วยรถยนต์ เครื่องบิน รถไฟ และเรือ เห็นได้ชัดว่านั่งรถเสี่ยงตายนั่งเครื่องบิน 46 เท่า มากกว่านั่งรถไฟ 37 เท่า มากกว่านั่งเรือ 350 เท่า (สถิติอ้างอิงในรายงานของ Alan Ross ก.พ.2537)

มูลค่าที่สูญเสียบ

จากอุบัติเหตุยานยนต์

ถ้าคำนวณการบาดเจ็บและตายเพราะอุบัติเหตุยานยนต์เป็นเม็ดเงิน นักเศรษฐศาสตร์ประมาณการว่าปีหนึ่งๆ ความสูญเสียนี้มีมูลค่ามากถึง 9 หมื่นล้านบาทหรือ 2 เท่าของงบประมาณของกระทรวงสาธารณสุข

ขั้บรถชนหนักโหดเสี่ยงภัยกว่ากัน

บนถนนในการดูแลของกรมทางหลวงระยะทางประมาณ 15,000 กม. ปรากฏว่ารถบรรทุกใหญ่ รถบรรทุกเล็ก จักรยานยนต์และรถเก๋ง เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ส่วนในเมือง บันทึกข้อมูลการบาดเจ็บของโรงพยาบาลขอนแก่น แสดงว่าเมื่อพ.ศ. 2536 มีคนบาดเจ็บเพราะอุบัติเหตุยานยนต์ ประมาณ 6,505 ราย ในจำนวนนี้ 5,065 รายหรือ 78 เปอร์เซ็นต์คือคนที่ขับจักรยานยนต์ อย่างไรก็ตามการที่จะประเมินความเสี่ยงของรถจำเป็นต้องรู้ปริมาณรถแต่ละประเภทและปริมาณการเดินทางของรถ ข้อมูลเช่นนี้ยังไม่

มีในประเทศไทย การขาดข้อมูล แสดงความเสี่ยงของยานยนต์ เป็นตัวอย่างของจุดอ่อนของระบบข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุยานยนต์ของประเทศไทย ทำให้เราไม่รู้จักจริงเกี่ยวกับสภาพปัญหา

อาศัยสถิติของสหรัฐอเมริกา ตารางที่ 1 แสดงให้เห็นว่ารถยี่คันใหญ่ ยิ่งปลอดภัยมาก สำหรับปริมาณการเดินทางที่เท่ากัน จักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุเป็น 18 เท่าของรถยนต์ สถิติของโรงพยาบาลขอนแก่นพบว่า ในบรรดาผู้บาดเจ็บจากรถชน อวัยวะที่บาดเจ็บมากที่สุดคือศีรษะ (ร้อยละ 36) และการบาดเจ็บที่ศีรษะคือเหตุแห่งความตายที่พบมากที่สุด (ร้อยละ 65ของผู้ตายทั้งหมด) แต่มีคนขับจักรยานยนต์เพียงร้อยละ 30 เท่านั้นที่สวมหมวกนิรภัย

ตารางที่ 1

แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประเภท ขนาดของรถยนต์ กับ อัตราตายจากอุบัติเหตุในสหรัฐอเมริกา

ประเภท	ความกว้างฐานล้อ(นิ้ว)	อัตราตายต่อ 1 ล้านคัน
รถเก๋งเล็ก	95	258
	95-99	206
รถเก๋งขนาดกลาง	100-104	161
	105-109	120
รถเก๋งขนาดใหญ่	110-114	112
	มากกว่า 114	104
ปิคอัพเล็ก	น้ำหนักน้อยกว่า 3500 ปอนด์ (1590 กก.)	235
ปิคอัพใหญ่	น้ำหนักตั้งแต่ 3500 ปอนด์ (1590 กก.) ขึ้นไป	147
รถแวน	- เล็ก	น้อยกว่า 100
	- กลาง	100-120
	- ใหญ่	มากกว่า 120

การลดความเสี่ยงของรถ

การลดความเสี่ยงของรถเป็นไปได้ดังนี้

1. เลือกคันใหญ่ไว้ก่อนเพราะปลอดภัยกว่าคันเล็ก ยกเว้นจักรยานยนต์เพราะคันยิ่งใหญ่ก็ยังมีแรงม้าสูง กลับเพิ่มความเสี่ยง
2. มีส่วนประกอบเสริมความปลอดภัย ได้แก่
 - 2.1 ระบบดูดซับแรงชนทั้งด้านหน้าและด้านหลังที่บริษัท

ขายรถมักเรียกว่า safety cages, crumple zones, crush zones สำหรับระบบดูดซับแรงชนด้านข้างยังอยู่ในระหว่างการวิจัย ที่น่าสนใจมากคือถุงลมด้านข้าง ซึ่งเริ่มติดตั้งในรถออลวูว์รุ่น 850 ปี 1995 แต่คนเหล็กเสริมที่บานประตูไม่ได้ช่วยลดแรงกระแทกได้มากพอ

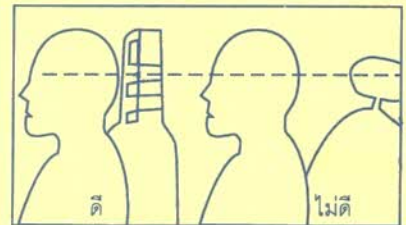
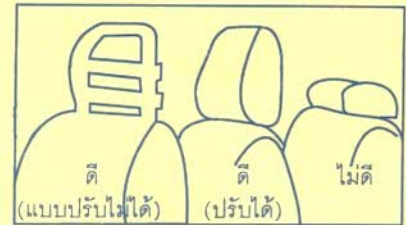
2.2 ถุงลมนิรภัยด้านหน้า

2.3 เข็มขัดนิรภัย

2.4 หมอนรองศีรษะ แต่การทดสอบในสหรัฐอเมริกาพบว่า หมอนรองศีรษะของรถส่วนใหญ่ไม่ดีพอที่จะป้องกันการบาดเจ็บของกระดูกคอ (รูปที่ 3 แสดงระดับคุณภาพของหมอนรองศีรษะ)

ในประเทศพัฒนามีการกำหนดมาตรฐานยานยนต์ทุกชนิดที่ขออนุญาตวิ่งบนถนน ของประเทศญี่ปุ่นมีเกณฑ์ที่เข้มงวดมากจนถูกกล่าวหาว่าเป็นการกีดกันทางการค้า ในสหรัฐอเมริกาและยุโรปบางประเทศมีการปรับมาตรฐานเป็นระยะตามผลการวิจัย สำหรับประเทศไทยแม้มีเกณฑ์มาตรฐานขึ้นส่วนยานยนต์ แต่ยังไม่ครอบคลุม รัฐบาลปล่อยให้กลไกตลาดกำหนดส่วนประกอบของยานยนต์ ซึ่งมักเป็นไปตามค่านิยมของผู้ซื้อที่ ส่วนใหญ่ขาดความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยของรถยนต์

3. การบำรุงรักษาสภาพรถอย่างสม่ำเสมอ รูปที่ 4 เปรียบเทียบให้เห็นสัดส่วนความบกพร่องของอุปกรณ์ต่างๆ ในรถยนต์ที่อายุเกิน 8 ปีของประเทศเยอรมัน ซึ่งกวดขันการตรวจสภาพยานยนต์ประจำปีอย่างเข้มงวด กับประเทศอื่นที่ไม่มีมาตรการที่เข้มงวด ส่วนในประเทศไทยยังมีปัญหาการบังคับให้รถทุกประเภทตรวจสภาพประจำปี แม้แต่รถที่ใช้งานเชิงพาณิชย์ซึ่งมีกฎบังคับให้ต้องตรวจประจำปี ก็ไม่มีข้อมูลว่าดำเนินการได้จริงและครอบคลุมเพียงใด นอกจากนี้วิธีการตรวจสภาพก็ยังใช้เกณฑ์ตัดสินใจที่อิงความเห็นส่วนตัวเป็นหลักทำให้มีความไม่แน่นอนสูง ดังนั้นอุบัติเหตุที่เกิดจากความบกพร่องของรถจึงเกิดขึ้นอยู่เนืองๆ แต่ก็ไม่มีการสืบสวนหาข้อเท็จจริง ที่ตำรวจสืบสวนก็สนใจแต่ว่าใครผิดซึ่งไม่ได้บอกสาเหตุที่แท้จริงของอุบัติเหตุ เป็นวิธีสืบสวนที่โยนบาปให้คนขับรถอยู่ร่ำไป

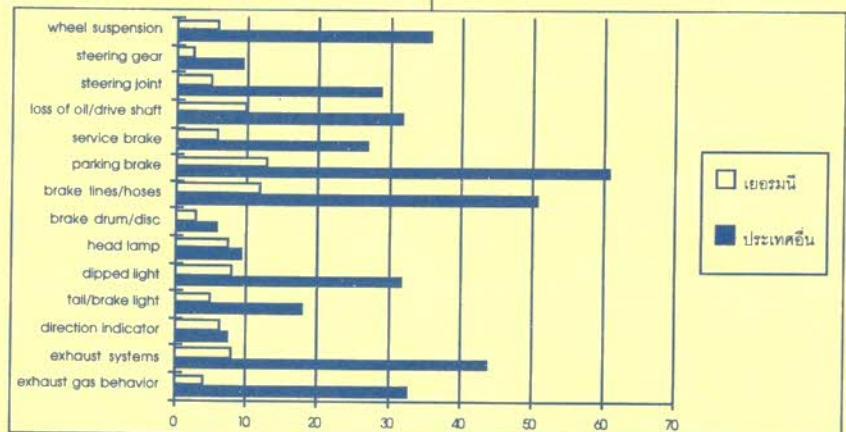


รูปที่ 3

แสดงระดับคุณภาพของหมอนรองศีรษะและการปรับตำแหน่งที่เหมาะสม รูปบนแสดงการปรับในแนวตั้ง รูปล่างแสดงการปรับในแนวขวาง

รูปที่ 4

เปรียบเทียบสัดส่วนความบกพร่องของยานยนต์อายุเกิน 8 ปี ในเยอรมนี ซึ่งมีการตรวจสภาพยานยนต์ประจำปี กับประเทศอื่นที่ไม่มีการตรวจ



ฉบับ

อุบัติเหตุ

ตอนที่ 2



ค ความเสี่ยงภัยของคนใช้รถใช้ถนนขึ้นอยู่กับปัจจัยอย่างน้อย สาม ประการคือ คน ถนน และรถยนต์ ทั้งสามปัจจัยนี้เป็นผลสืบเนื่องของระบบจราจรทางบกที่เน้นการชนรถมากกว่าชนคน เป็นระบบที่อยู่ภายใต้การสร้าง ดูแล กำกับโดยหน่วยงานจำนวนเป็นโหล ที่ขาดการประสาน การวางแผน การจัดการที่มีประสิทธิภาพ และขาดความตระหนักถึงความปลอดภัย

‘สถานการณ์’ ฉบับที่ 2 ว่าด้วยเรื่องอุบัติเหตุ ตอนที่ 1 ได้นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุยานยนต์ในประเทศไทย และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับรถไปแล้ว ฉบับนี้จะเป็นข้อมูลของอีกสองปัจจัย คือ ถนนในเมืองไทย และคนไทยกับพฤติกรรมการขับรถ

ถนนเมืองไทย

- ปี พ.ศ. 2534 ถนนในความดูแลของกรมทางหลวงมีบริเวณอันตราย 507 แห่ง ที่บริเวณดังกล่าวพบอุบัติเหตุยานยนต์ 1,664 ครั้ง ทำให้คนบาดเจ็บ 3,046 คน ตาย 1,024 คน

- สถาบันวิจัยสาธารณสุขไทยได้สนับสนุนการสำรวจสภาพถนนเมื่อ 6 เดือนแรกของปีพ.ศ. 2538 ใน 8 จังหวัดได้แก่ กทม. ออยุธยา นครราชสีมา ขอนแก่น เชียงใหม่ ตาก สงขลา ภูเก็ต ปรากฏว่า ทุกๆ 100 กิโลเมตรมีของวางขายบนไหล่ทาง โดยพบมากที่สุดที่จังหวัดเชียงใหม่คือ 109 จุดต่อทุก 100 กิโลเมตร จุดที่มีแผงลอยบนไหล่ทางล่อแหลมต่ออันตราย เพราะรถที่หักหลบหรือเสียหลักลงไหล่ทางอาจพุ่งเข้าชนรถที่จอดรอซื้อสินค้าหรือชนกับแผงลอยบนไหล่ทางทำให้เกิดการบาดเจ็บล้มตายได้

- นอกจากจุดบอดข้างต้น อุปกรณ์อำนวยความสะดวกของถนนยังบกพร่อง เช่น ตามสี่แยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร มีป้ายเตือนล่วงหน้าเพียงร้อยละ 28 และมีป้ายให้รถจากถนนรอง หยุดก่อนขึ้นถนนหลักเพียงร้อยละ 31 สำหรับสี่แยกที่มีสัญญาณไฟจราจร ปรากฏว่าร้อยละ 26 ใช้งานไม่ได้

รวบรวมโดย
นายแพทย์ไพบุลย์
สุริยะวงศ์ไพศาล



- ทุกระยะทาง 100 กม. มีการเผาหญ้าหรือกองฟาง 1.3 แห่ง มีการเลี้ยงสัตว์หรือปล่อยสัตว์เลี้ยงจำพวกวัวควายบริเวณไหล่ทาง 3 แห่ง กิจกรรมเช่นนี้อาจทำให้รบกวนการขับรถและนำไปสู่อุบัติเหตุ

- เฉพาะงบประมาณของตำรวจทางหลวง มีตัวเลขว่าสูงถึงปีละ 430 ล้านบาท ยังไม่รวมรถยนต์จำนวน 670 คัน รถลากจูง 40 คัน และเรดาร์ตรวจจับความเร็ว 66 ชุด

พฤติกรรมการขับรถของคนไทย

เมื่อครั้งปีแรกของพ.ศ. 2538 มีการสำรวจพฤติกรรมการขับขี่ใน 8 จังหวัดกระจายภูมิภาคละ 2 จังหวัดคือ กทม. และอยุธยา นครราชสีมา และขอนแก่น เชียงใหม่และตาก ภูเก็ตและสงขลา พบพฤติกรรมของคนขับรถดังต่อไปนี้

- นักบิดส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย แม้แต่ในกทม. ซึ่งเป็นเขตบังคับตามกฎหมายมีคนสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 50 บนถนนที่ใช้ความเร็วสูง (ตารางที่ 1)

- จักรยานยนต์เป็นรถที่ไม่มีไฟท้ายหรือไม่เปิดไฟท้ายมากที่สุด ตั้งแต่ร้อยละ 4 จนถึงร้อยละ 53 รองลงมาคือรถประเภท 6 ล้อขึ้นไป พบร้อยละ 0-40 (ตารางที่ 2)

- การขับรถแซง บนทางโค้งหรือไหล่ทางพบตั้งแต่ร้อยละ 1 ถึง 35 บนสะพานพบได้ตั้งแต่ร้อยละ 0.3 ถึง 18 (ตารางที่ 3)

- การขับรถขณะเมาสุราพบมากที่สุดในช่วงสี่ทุ่มถึงเที่ยงคืน การตรวจผู้ขับขี่ในตัวเมือง ที่กทม. พบร้อยละ 22 เชียงใหม่ร้อยละ 24 และนครราชสีมาร้อยละ 25 นอกเมืองพบที่เชียงใหม่มากที่สุดคือร้อยละ 37 รองลงมา มีหลายจังหวัดได้แก่ กทม. นครราชสีมา สงขลา ใกล้เคียงกันคือร้อยละ 16 ที่ภูเก็ตพบร้อยละ 15 (ตารางที่ 4-5)

จังหวัด	บนถนนความเร็วสูง	ในซอย
กทม.	51 %	86 %
อยุธยา	48 %	9 %
นครราชสีมา	36 %	8 %
ขอนแก่น	31 %	30 %
เชียงใหม่	33 %	19 %
ตาก	19 %	11 %
ภูเก็ต	19 %	14 %
สงขลา	22 %	-
รวม	34 %	25 %

ตารางที่ 1

นักบิดไทยใส่หมวกนิรภัย

สถานการณ์อุบัติเหตุ

• การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนดพบได้ตั้งแต่ร้อยละ 7 ที่จังหวัดตาก ถึงร้อยละ 82 ที่จังหวัดนครราชสีมา รถสี่ล้อและรถหกล้อขึ้นไปวิ่งเร็วผิดกฎหมายมากกว่ารถจักรยานยนต์ เมืองย่าโมเป็นจังหวัดที่พบว่ารถสี่ล้อกับรถหกล้อขึ้นไปวิ่งเร็วผิดกฎหมายมากที่สุดคือร้อยละ 98 และ 85 ตามลำดับ กรุงเทพฯเป็นเขตที่พบว่ารถจักรยานยนต์วิ่งเร็วผิดกฎหมายมากที่สุดคือร้อยละ 71 (ตารางที่ 6)

จังหวัด	จักรยานยนต์	รถ 4 ล้อ	รถ 6 ล้อ
กทม.	12 %	0.5 %	1 %
อยุธยา	4 %	0.8 %	0 %
นครราชสีมา	11 %	2 %	40 %
ขอนแก่น	6 %	0 %	2 %
เชียงใหม่	5 %	2 %	9 %
ตาก	53 %	2 %	1 %
ภูเก็ต	5 %	0.3 %	1 %
สงขลา	26 %	-	-
รวม	16 %	1 %	8 %

ตารางที่ 2

ขับรถกลางคืนไม่เปิด/ไม่มีไฟท้าย

จังหวัด	ทางโค้ง/ไหล่ทาง		สะพาน	
	รถ 4 ล้อ	รถ 6 ล้อขึ้นไป	รถ 4 ล้อ	รถ 6 ล้อขึ้นไป
กทม.	3 %	1 %	3%	0.5%
อยุธยา	4 %	11 %	0.6%	5%
นครราชสีมา	9 %	11 %	4%	5%
ขอนแก่น	7 %	2 %	3%	0.6%
เชียงใหม่	31 %	-	0.3%	-
ตาก	35 %	-	2%	-
ภูเก็ต	20 %	15 %	4%	18%
สงขลา	9 %	7 %	9%	18%
รวม	15 %	8 %	4%	8%

ตารางที่ 3

แข่งไม่เลือกที่ (ร้อยละของรถที่แข่งเส้นที่บ)

จังหวัด	13.00-15.00 น	17.00-19.00 น	22.00-24.00 น	เฉลี่ย
กทม	2.5%	2.0%	22.2%	7.7%
อยุธยา	2.6%	3.6%	12.6%	6.3%
นครราชสีมา	5.3%	9.4%	25.4%	13.4%
ขอนแก่น	2.5%	4.2%	6.9%	4.5%
เชียงใหม่	ไม่ได้ตรวจ	ไม่ได้ตรวจ	23.7%	23.7%
ตาก	ไม่ได้ตรวจ	ไม่ได้ตรวจ	4.8%	4.8%
ภูเก็ต	2.5%	1.6%	16.1%	6.7%
สงขลา	0%	1.6%	15.2%	7.3%
รวม	2.8%	4.0%	16.0%	8.6%

ตารางที่ 4

ผู้ชายในเมืองเมาได้ที่แล้วก็ซิ่ง ยิ่งดึกยิ่งเมา(ร้อยละของคนขับที่ตรวจพบแอลกอฮอล์เกิน 50 มก.ต่อดล.)

สถานการณ์อุบัติเหตุ

• การขับรถฝ่าไฟแดงเกิดมากที่สุดในจังหวัดขอนแก่น ในทุกรอบของสัญญาณไฟจราจร รถจักรยานยนต์ 2.7 คันจะฝ่าไฟแดง รถสี่ล้อ 14.7 คัน และรถหกล้อขึ้นไป 2.9 คัน เฉลี่ยทั้ง 8 จังหวัดตัวเลขเรียงลำดับตามประเภทรถเป็นดังนี้ 1.5 3.7 และ 0.6 (ตารางที่ 7)

จังหวัด	13.00-15.00 น	17.00-19.00 น	22.00-24.00 น	เฉลี่ย
กทม.	3.4%	3.3%	16.0%	7.6%
อยุธยา	1.7%	4.2%	2.5%	2.8%
นครราชสีมา	1.8%	5.3%	16.4%	8.0%
ขอนแก่น	1.6%	0.8%	4.2%	3.1%
เชียงใหม่	ไม่ได้ตรวจ	ไม่ได้ตรวจ	37.4%	37.4%
ตาก	ไม่ได้ตรวจ	ไม่ได้ตรวจ	5.2%	5.2%
ภูเก็ต	2.6%	2.5%	14.5%	6.7%
สงขลา	1.8%	6.4%	16.1%	6.8%
รวม	2.6%	3.8%	16.0%	8.7%

ตารางที่ 5

ซีเม้าขับรถบนทางหลวงนอกเมือง (ร้อยละที่ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกฎหมายกำหนด)

จังหวัด	จักรยานยนต์	รถ 4 ล้อ	รถ 6 ล้อขึ้นไป	เฉลี่ย
กทม.	71%	84%	71%	76%
อยุธยา	61%	75%	36%	58%
นครราชสีมา	64%	98%	85%	82%
ขอนแก่น	35%	76%	47%	53%
เชียงใหม่	9%	46%	15%	23%
ตาก	5%	14%	2%	7%
ภูเก็ต	11%	32%	14%	19%
สงขลา	32%	56%	54%	47%
รวม	37%	56%	54%	46%

ตารางที่ 6

ซึ่งแยกกฎหมาย (ร้อยละที่ขับเร็วเกินกฎหมายกำหนด)

จังหวัด	จักรยานยนต์	รถ 4 ล้อ	รถ 6 ล้อขึ้นไป
กทม.	1.6	3.4	0.6
อยุธยา	1.3	1.8	0.06
นครราชสีมา	1.2	1.8	0.14
ขอนแก่น	2.7	14.7	2.9
เชียงใหม่	0.8	1.1	0.006
ตาก	1.1	0.4	0.02
ภูเก็ต	2.1	3.0	0.5
สงขลา	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล
รวม	1.5	3.7	0.6

ตารางที่ 7

จำนวนเฉลี่ยของยานยนต์ที่ฝ่าไฟแดงต่อหนึ่งรอบสัญญาณไฟจราจร