

บทที่ 4

ผลการวิจัย

ผลการศึกษาการประยุกต์ภูมิสารสนเทศ เพื่อลดอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข จังหวัดชลบุรี แบ่งออกเป็น 4 ส่วน คือ การจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และการปรับแผนที่ให้มีความทันสมัยโดยใช้ภาพถ่ายทางอากาศ การวิเคราะห์จุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร และจุดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข โดยใช้ระบบภูมิสารสนเทศ การวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และการวิเคราะห์ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุ โดยใช้สถิติข้อมูลอุบัติเหตุที่รวบรวมย้อนหลัง 4 ปี เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพต่อไป

การจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์

ในการวิเคราะห์หาจุดที่เกิดอุบัติเหตุโดยใช้ระบบภูมิสารสนเทศนั้น ได้ทำการจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ เพื่อให้สามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ได้ต่อไป ซึ่งในขั้นการจัดทำฐานข้อมูล มีรายละเอียดดังนี้

ผู้วิจัยได้กำหนดจุดที่เกิดอุบัติเหตุเป็น 36 จุด โดยแบ่งตามลักษณะเฉพาะของแต่ละจุด เช่น สี่แยก สามแยก และที่กัลบังรด เป็นต้น และนำจุดที่เกิดอุบัติเหตุดังกล่าวเข้าสู่ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ โดยผู้วิจัยได้นำทั้งข้อมูลเชิงพื้นที่ และข้อมูลเชิงคุณลักษณะ เพื่อจัดเก็บเป็นฐานข้อมูล (ดูรายละเอียดที่ ภาคผนวก)

สำหรับข้อมูลเชิงพื้นที่ ได้นำภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2545 ครอบคลุมพื้นที่เทศบาลเมืองแสนสุข จังหวัดชลบุรี มาทำการปรับแก้ความถูกต้องเชิงเรขาคณิต และให้ค่าพิกัดเพื่อทำการสร้างภาพ ดังภาพที่ 9 และภาพที่ 10

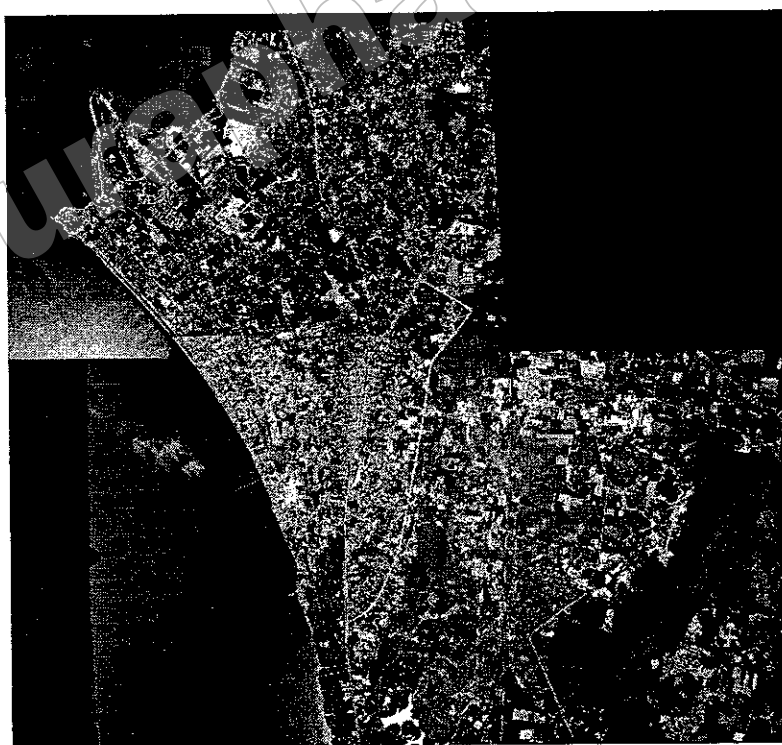
จากนั้นนำภาพถ่ายทางอากาศมาใช้ในการปรับปรุงแผนที่ ดังภาพที่ 11 และทำการแปลภาพในส่วนของเส้นทางคมนาคม และสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ได้ดังภาพที่ 12 ซึ่งเป็นแผนที่แสดงเส้นทางคมนาคมในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข และภาพที่ 13 เป็นแผนที่แสดงสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ นำเข้าข้อมูลป้ายสัญญาณจราจร ดังภาพที่ 14

นำข้อมูลจุดที่เกิดอุบัติเหตุซึ่งได้จากการสำรวจด้วยเครื่องกำหนดตำแหน่งพิกัด (GPS) นำเข้าสู่ฐานข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และทำการวิเคราะห์โดยใช้วิธีการ Buffer เพื่อแสดง

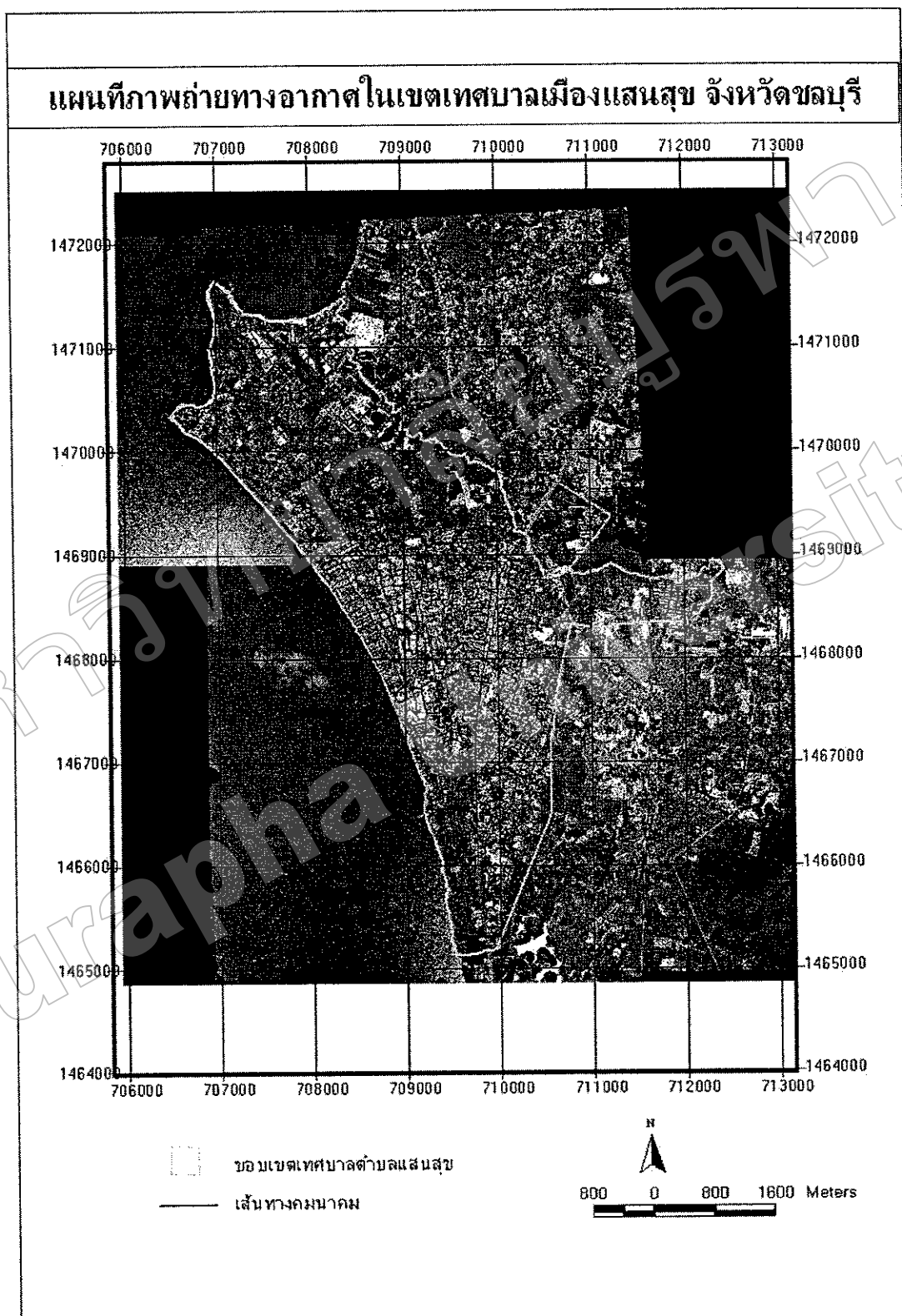
พื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร จะได้แผนที่แสดงจุดเกิดอุบัติเหตุในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข ดังภาพที่ 15



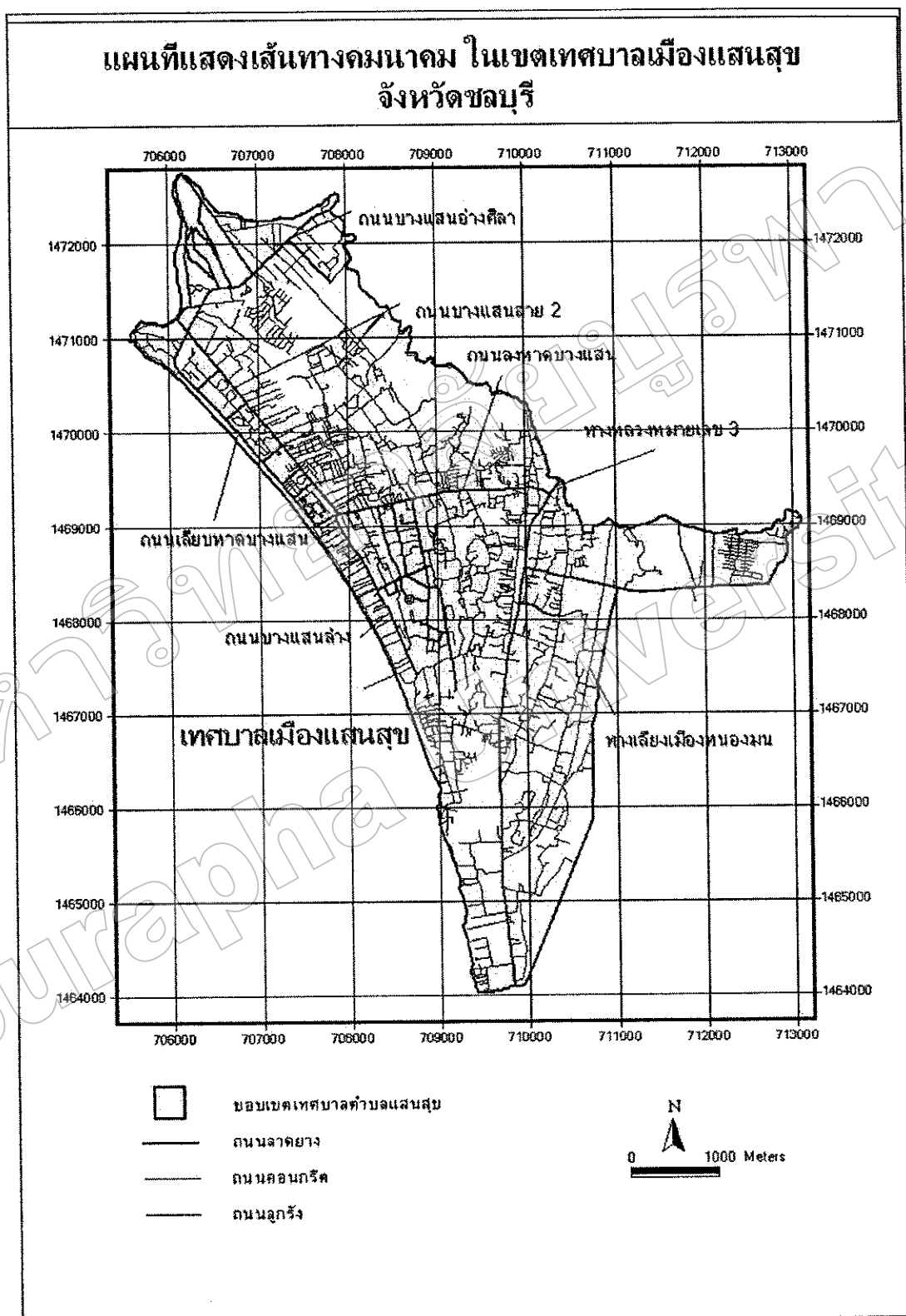
ภาพที่ 9 ภาพถ่ายทางอากาศก่อนการปรับแก้ความถูกต้องเชิงเรขาคณิต



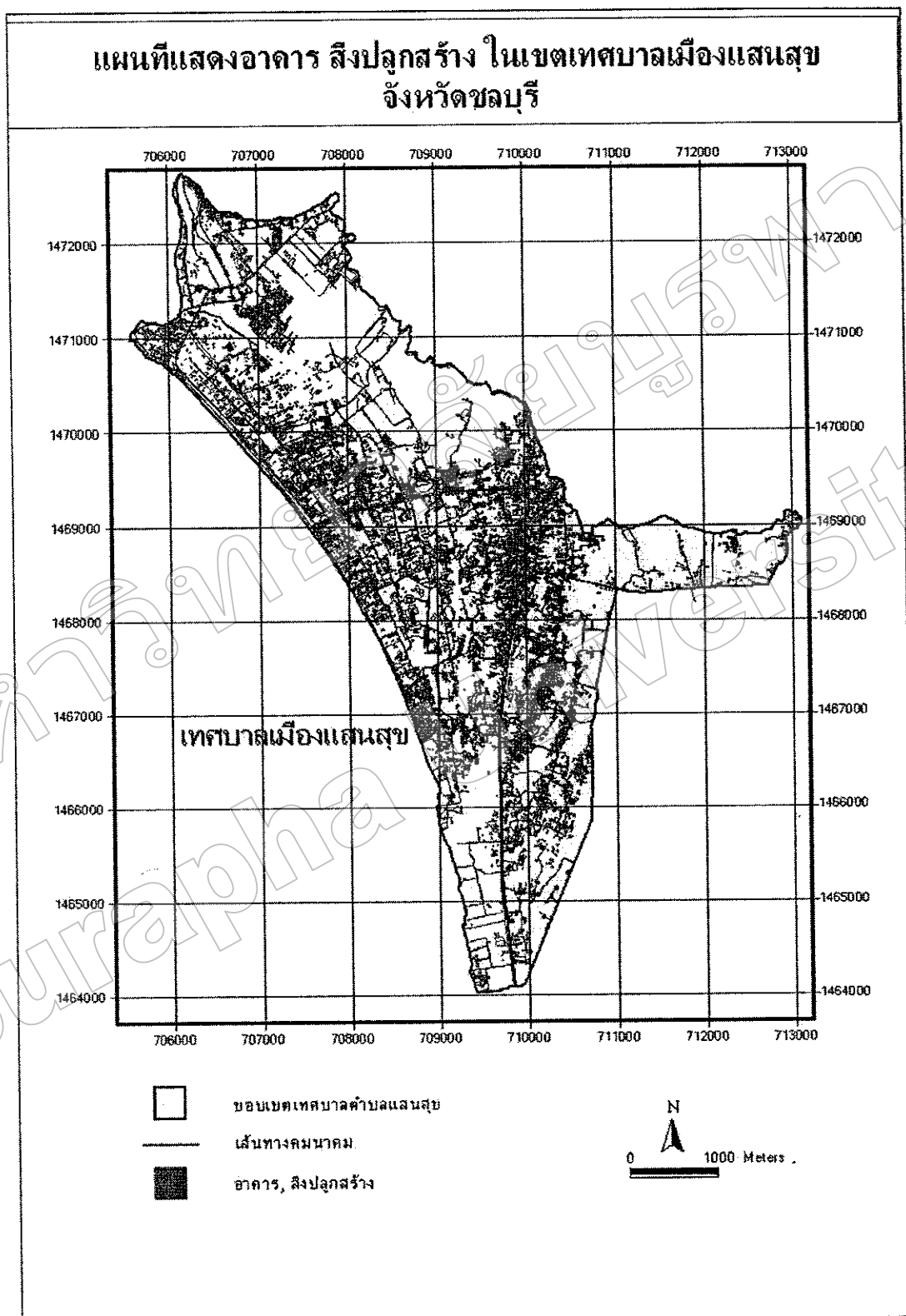
ภาพที่ 10 ภาพถ่ายทางอากาศที่ได้รับการปรับแก้ความถูกต้องเชิงเรขาคณิต



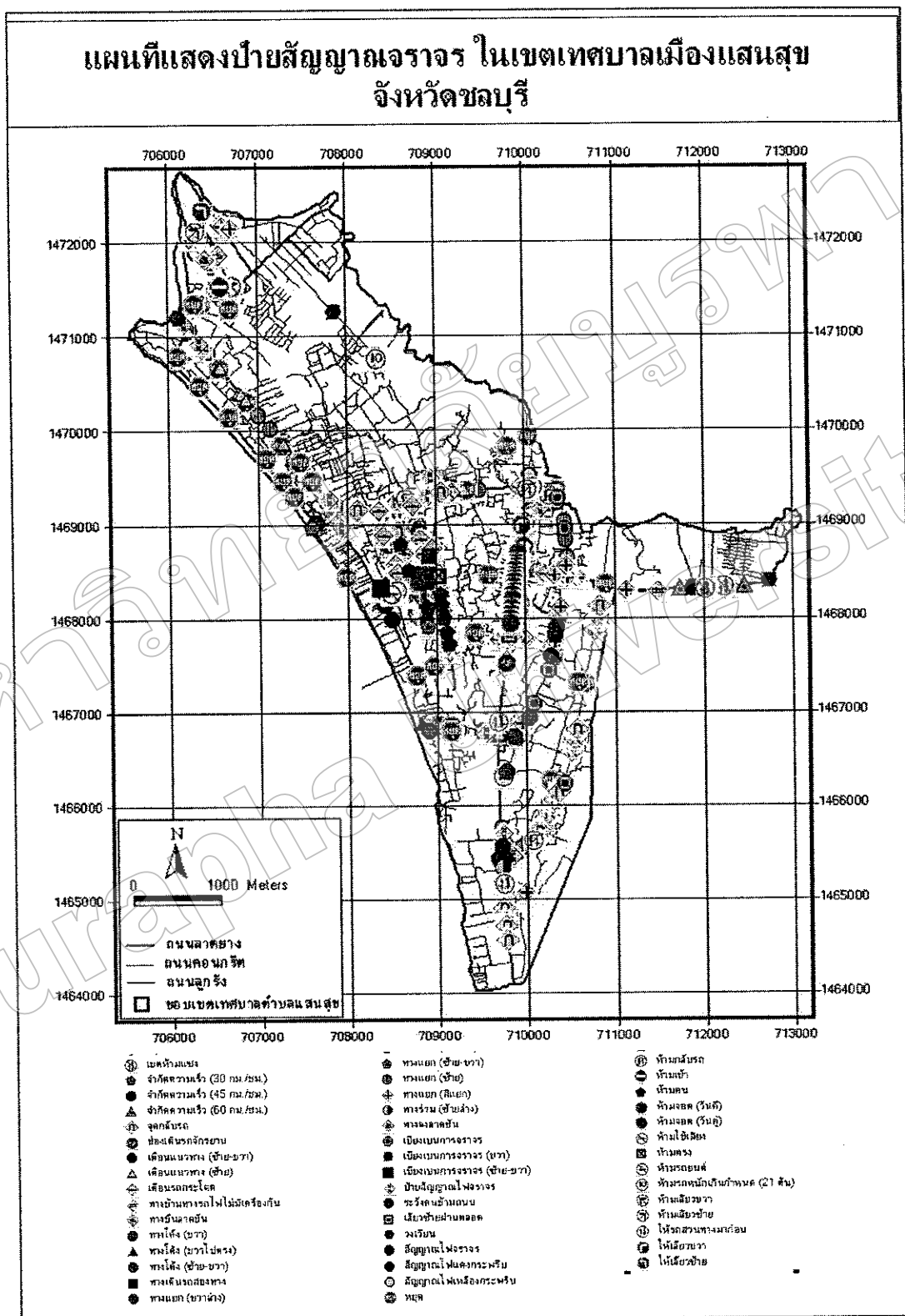
ภาพที่ 11 การนำภาพถ่ายทางอากาศมาซ้อนทับกับแผนที่เดิม เพื่อทำการปรับปรุงแผนที่ให้ทันสมัยขึ้น



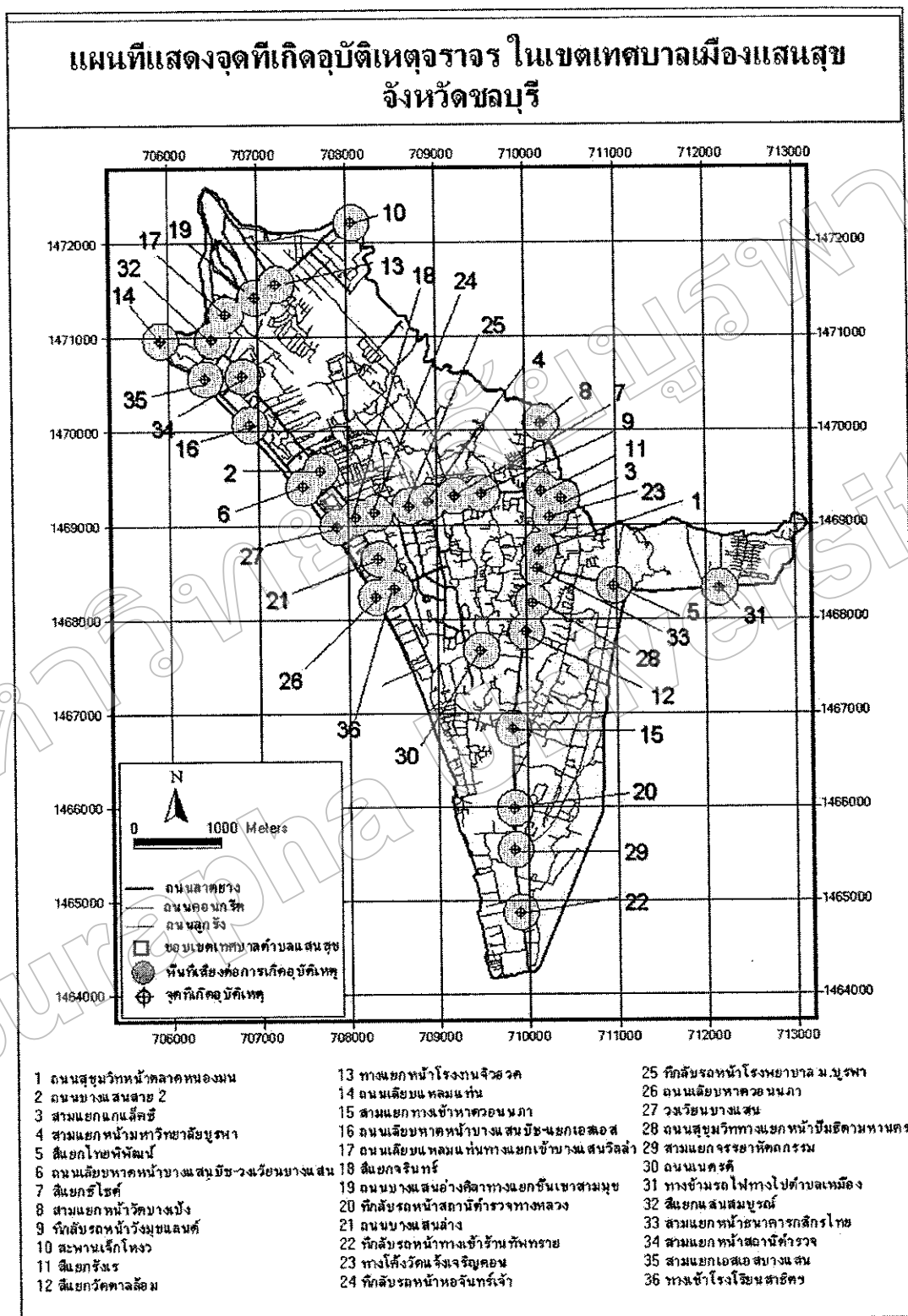
ภาพที่ 12 แผนที่แสดงเส้นทางคมนาคมในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข จังหวัดชลบุรี



ภาพที่ 13 แผนที่แสดงอาคาร สิ่งก่อสร้างในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข จังหวัดชลบุรี



ภาพที่ 14 แผนที่แสดงป้ายสัญญาณจราจรในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข จังหวัดชลบุรี



ภาพที่ 15 แผนที่แสดงจุดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข จังหวัดชลบุรี

การวิเคราะห์จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และจุดที่เกิดอุบัติเหตุในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข โดยใช้ระบบภูมิสารสนเทศ

1. การวิเคราะห์จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ในการวิเคราะห์จุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข โดยใช้ระบบภูมิสารสนเทศ ได้พิจารณาปัจจัยทางกายภาพ 7 ประเภท ได้แก่ ลักษณะถนน จำนวนช่องทางจราจร เกาะกลางถนน ไหล่ทาง เครื่องหมายและป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจร และไฟฟ้าแสงสว่าง ได้ผลดังนี้

ตารางที่ 7 ค่าคะแนนน้ำหนักของแต่ละปัจจัยในแต่ละจุด

ลำดับ	จุดเกิดเหตุ	ลักษณะถนน	ไฟฟ้า	สัญญาณจราจร	จำนวนช่องทาง	เครื่องหมาย	เกาะกลาง	ไหล่ทาง
1	ถนนสุขุมวิทตลาดหนองมน	10	10	10	10	1	10	10
2	ถนนบางแสนสาย 2	10	10	10	8	1	1	1
3	สามแยกแก่งเลี้ยว	2	10	1	10	10	1	10
4	สามแยกหน้ามหาวิทยาลัยบูรพา	2	10	1	10	10	1	10
5	สี่แยกไทยพิพัฒน์	8	10	1	10	10	1	10
6	ถนนเลียบหาดหน้าบางแสนบึง- วงเวียนบางแสน	10	10	10	10	1	10	1
7	สี่แยกซีไซด์	8	10	10	10	10	1	10
8	สามแยกหน้าวัดบางเป้ง	2	10	10	6	1	10	1
9	ที่กัลดรหน้าวังมูขเลนค์	4	10	1	10	1	1	1
10	สะพานเจ็กโหว	1	10	10	8	10	10	1
11	สี่แยกวังเร	8	10	10	10	10	1	10
12	สี่แยกวัดตาลล้อม	8	10	4	6	1	1	10
13	ทางแยกหน้าโรงงานจิ๋วหวด	10	1	10	8	1	10	1
14	ถนนเลียบแหลมแท่น	10	10	10	8	1	10	1
15	สามแยกทางเข้าหาดวอนนภา	2	10	10	6	1	10	10

ตารางที่ 7 (ต่อ)

ลำดับ	จุดเกิดเหตุ	ลักษณะถนน	ไฟฟ้า	สัญญาณจราจร	จำนวนช่องทาง	เครื่องหมาย	เกาะกลาง	ไหล่ทาง
16	ถนนเลียบหาดหน้าบางแสนบีช-แยก เอสเอส	10	10	10	10	1	10	1
17	ถนนเลียบแหลมแท่นทางแยกเข้า บางแสนวิลล่า	10	10	10	10	1	10	1
18	สี่แยกจรินทร์	8	1	10	10	1	1	10
19	ถนนบางแสนอ่างศิลาทางแยกขึ้นเขา สามมุข	2	1	10	8	1	10	10
20	ที่กลับรถสถานีตำรวจทางหลวง	4	1	4	10	1	1	10
21	ถนนบางแสนล่าง	10	1	10	6	1	10	10
22	ที่กลับรถหน้าเขาร้านทับทราย	4	1	4	10	1	1	10
23	ทางโค้งวัดแจ้งเจริญคอน	6	1	10	6	1	10	10
24	ที่กลับรถหน้าหอจันทร์เจ้า	4	10	4	10	1	1	1
25	ที่กลับรถหน้ารพ. ม.บูรพา	4	10	4	10	1	1	1
26	ถนนเลียบหาดวอนนภา	10	10	10	6	1	10	10
27	วงเวียนบางแสน	1	10	10	2	1	1	10
28	ถนนสุขุมวิททางแยกหน้าปั้มนิคม มหานคร	10	10	4	10	1	10	10
29	สามแยกจรรยาหัตถกรรม	2	1	4	10	1	1	10
30	ถนนเนตรดี	6	1	10	6	1	10	10
31	ทางข้ามทางรถไฟไปด.เหมือง	1	4	10	6	1	10	10
32	สี่แยกแสนสมบูรณ์	8	4	10	6	1	10	10
33	สามแยกหน้าธนาคารกสิกรไทย	2	4	4	10	1	10	10
34	สามแยกหน้าสถานีตำรวจ	2	4	10	10	1	1	10
35	สามแยกเอสเอสบางแสน	2	4	10	6	1	10	10
36	ทางเข้าโรงเรียนสาธิตฯ	10	4	10	6	1	10	10

จากนั้นทำการถ่วงน้ำหนักของแต่ละปัจจัยในแต่ละจุด เพื่อหาจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยใช้สมการที่ 1

$$\sum Mt = M_1 Wx + M_2 Wx + \dots M_n Wx \quad (1)$$

เมื่อ Mt = ค่าถ่วงน้ำหนักรวม
 M_1, M_2, M_n = ค่าคะแนนข้อมูลคุณลักษณะต่าง ๆ
 Wx = ค่าถ่วงน้ำหนักของแต่ละปัจจัย

ได้ผลดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8 ค่าถ่วงน้ำหนักของแต่ละปัจจัยและระดับความเสี่ยงในแต่ละจุด

ลำดับ	จุดเกิดเหตุ	ลักษณะถนน (10)	ไฟฟ้า (9)	สัญญาณจราจร (8)	จำนวนช่องทาง (6)	เครื่องหมาย (4)	เกาะกลาง (2)	ไหล่ทาง (1)	รวม (400)	ระดับเสี่ยง
1	ถนนสุขุมวิทหน้าตลาดหนองมน	100	90	80	60	4	20	10	364	มากที่สุด
2	สี่แยกซีไซด์	80	90	80	60	40	2	10	362	มากที่สุด
3	สี่แยกกรังเร	80	90	80	60	40	2	10	362	มากที่สุด
4	ถ.เลียบหาดหน้าบางแสนบีช-วงเวียนบางแสน	100	90	80	60	4	20	1	355	มากที่สุด
5	ถ.เลียบหาดบางแสนบีช-เอสเอส	100	90	80	60	4	20	1	355	มากที่สุด
6	ถ.เลียบแหลมแท่น-บางแสนวิลล่า	100	90	80	60	4	20	1	355	มากที่สุด

ตารางที่ 8 (ต่อ)

ลำดับ	จุดเกิดเหตุ	ลักษณะถนน (10)	ไฟฟ้า (9)	สัญญาณจราจร (8)	จำนวนช่องทาง (6)	เครื่องหมาย (4)	เกาะกลาง (2)	ไหล่ทาง (1)	รวม (400)	ระดับเสียง
7	ถ.เลียบแหลมแท่น	100	90	80	48	4	20	1	343	มากที่สุด
8	ถนนบางแสนสาย 2	100	90	80	48	4	2	1	325	มาก
9	สี่แยกไทยพิพัฒน์	80	90	8	60	40	2	10	290	มาก
10	สะพานเจ็กโหวว	10	90	80	48	40	20	1	289	มาก
11	ทางแยกหน้า โรงงานจิ๋วหวด	100	9	80	48	4	20	1	262	มาก
12	สามแยกทางเข้า หาดวอนนภา	20	90	80	36	4	20	10	260	มาก
13	สี่แยกวัดตาลล้อม	80	90	32	36	4	2	10	254	ปานกลาง
14	สามแยกหน้าวัด บางเป้ง	20	90	80	36	4	20	1	251	ปานกลาง
15	สี่แยกจรินทร์	80	9	80	60	4	2	10	245	ปานกลาง
16	สามแยกหน้า มหาวิทยาลัยบูรพา	20	90	8	60	40	2	10	230	ปานกลาง
17	สามแยกแก่งเล็ดชี้	20	90	8	60	40	2	10	230	ปานกลาง
18	ที่กับริดหน้าวังมูข แลนด์	40	90	8	60	4	2	1	205	ปานกลาง
19	ถนนบางแสนอ่าง ศิลาแยกเขาสามมูข	20	9	80	48	4	20	10	191	ปานกลาง
20	ถนนสุขุมวิททาง แยกหน้าปั๊มธิดาฯ	4	20	10	94	4	20	10	162	น้อย
21	สามแยกหน้า ธ.กสิกรไทย	4	20	10	94	4	20	10	162	น้อย
22	ทางโค้งวัดแจ้ง เจริญคอน	4	20	10	70	4	20	10	138	น้อย

ตารางที่ 8 (ต่อ)

ลำดับ	จุดเกิดเหตุ	ลักษณะถนน (10)	ไฟฟ้า(9)	สัญญาณจราจร(8)	จำนวนช่องทาง(6)	เครื่องหมาย(4)	เกาะกลาง(2)	ไหล่ทาง(1)	รวม(400)	ระดับเสี่ยง
23	ถนนเลียบหาดวอน	4	20	10	70	4	20	10	138	น้อย
24	ถนนบางแสนล่าง	4	20	10	70	4	20	10	138	น้อย
25	ถนนเนตรดี	4	20	10	70	4	20	10	138	น้อย
26	ทางข้ามทางรถไฟ ทางไปตำบลเหมือง	4	20	10	70	4	20	10	138	น้อย
27	สี่แยกแสนสมบูรณ์	4	20	10	70	4	20	10	138	น้อย
28	สามแยกเอสเอส	4	20	10	70	4	20	10	138	น้อย
29	ทางเข้า ร.สวธิตา	4	20	10	70	4	20	10	138	น้อย
30	สามแยกจรรยา หัตถกรรม	4	2	10	76	4	2	10	108	น้อยที่สุด
31	สามแยกหน้าสถานี ตำรวจ	4	2	10	76	4	2	10	108	น้อยที่สุด
32	ที่กลับรถหน้าสถานี ตำรวจทางหลวง	4	2	10	76	4	2	10	108	น้อยที่สุด
33	ที่กลับรถหน้าร้าน หัตถราย	4	2	10	76	4	2	10	108	น้อยที่สุด
34	ที่กลับรถหน้าหอ จันทร์เจ้า	4	2	1	67	4	2	1	81	น้อยที่สุด
35	ที่กลับรถหน้ารพ. ม.บูรพา	4	2	1	67	4	2	1	81	น้อยที่สุด
36	วงเวียนบางแสน	4	2	10	28	4	2	10	60	น้อยที่สุด

จากตารางที่ 8 พบว่า จุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ บริเวณถนนสุขุมวิท หน้าตลาดหนองมน บริเวณสี่แยกซีไซด์ บริเวณสี่แยกรังเร ถนนเลียบหาดหน้าบางแสนบีช ถึง วงเวียนบางแสน บริเวณถนนเลียบหาดหน้าโรงแรมบางแสนบีช รีสอร์ท ถึงโรงแรมเอส เอส

บางแสน บริเวณถนนเลียบแหลมแท่น ทางแยกเข้าโรงแรมบางแสนวิลล่า และบริเวณถนนเลียบแหลมแท่น

จุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมาก ได้แก่ บริเวณถนนบางแสนสาย 2 บริเวณสี่แยกไทยพัฒนา บริเวณสะพานเจ็กโหว บริเวณทางแยกหน้าโรงงานน้ำปลาจิ๋วสด และบริเวณสามแยกทางเข้าหาดวอนนภา

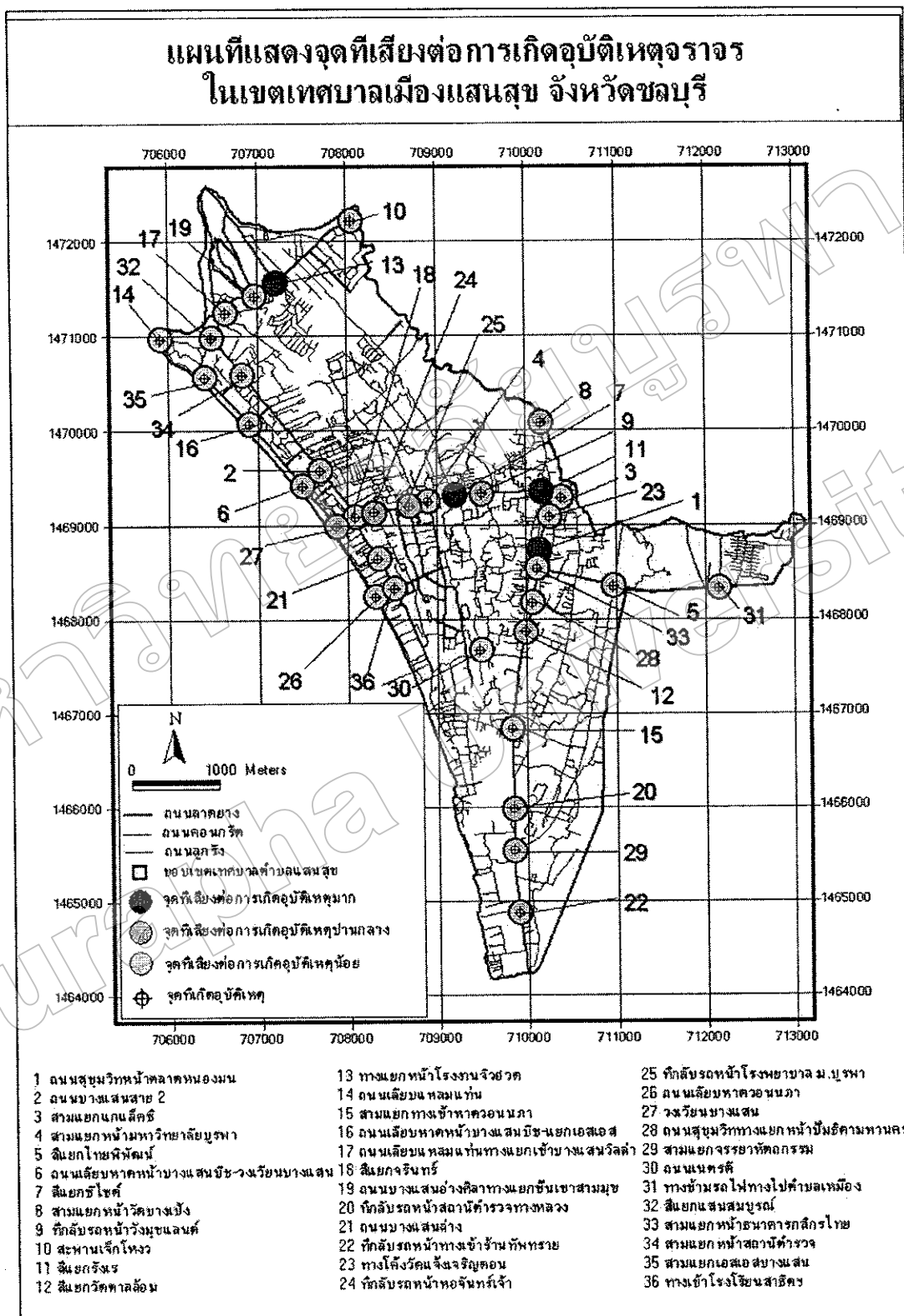
จุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุปานกลาง ได้แก่ บริเวณสี่แยกวัดตาลล้อม บริเวณสามแยกหน้าวัดบางเป้ง สี่แยกจันทน์ บริเวณสามแยกหน้ามหาวิทยาลัยบูรพา บริเวณสามแยกแก่งเหล็ก บริเวณที่กลับรถหน้าวังมูขเลนค์ และบริเวณถนนบางแสนอ่างศิลาทางแยกขึ้นเขาสามมูข

จุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุน้อย ได้แก่ บริเวณถนนสุขุมวิททางแยกหน้าปั้มนิศา บริเวณสามแยกหน้าธนาคารกสิกรไทย บริเวณทางโค้งวัดแจ้งเจริญคอน บริเวณถนนเลียบหาดวอน บริเวณถนนบางแสนล่าง บริเวณถนนเนตรดี บริเวณทางข้ามทางรถไฟทางไปตำบลเหมือง บริเวณสี่แยกแสนสมบูรณ์ บริเวณสามแยกโรงแรมเอสเอสบางแสน และบริเวณทางเข้าโรงเรียนสาริตพิบูลบำเพ็ญ

จุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุน้อยที่สุด ได้แก่ บริเวณสามแยกจรรยาหัตถกรรม บริเวณสามแยกหน้าสถานีตำรวจ บริเวณที่กลับรถหน้าสถานีตำรวจทางหลวง บริเวณที่กลับรถหน้าทางเข้าร้านทัพทราย บริเวณที่กลับรถหอจันทร์เจ้า บริเวณที่กลับรถหน้าโรงพยาบาลมหาวิทยาลัยบูรพา และบริเวณวงเวียนบางแสน

จุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในระดับต่าง ๆ ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข แสดงไว้ใน

ภาพที่ 16



ภาพที่ 16 แผนที่แสดงจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข

2. จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุ

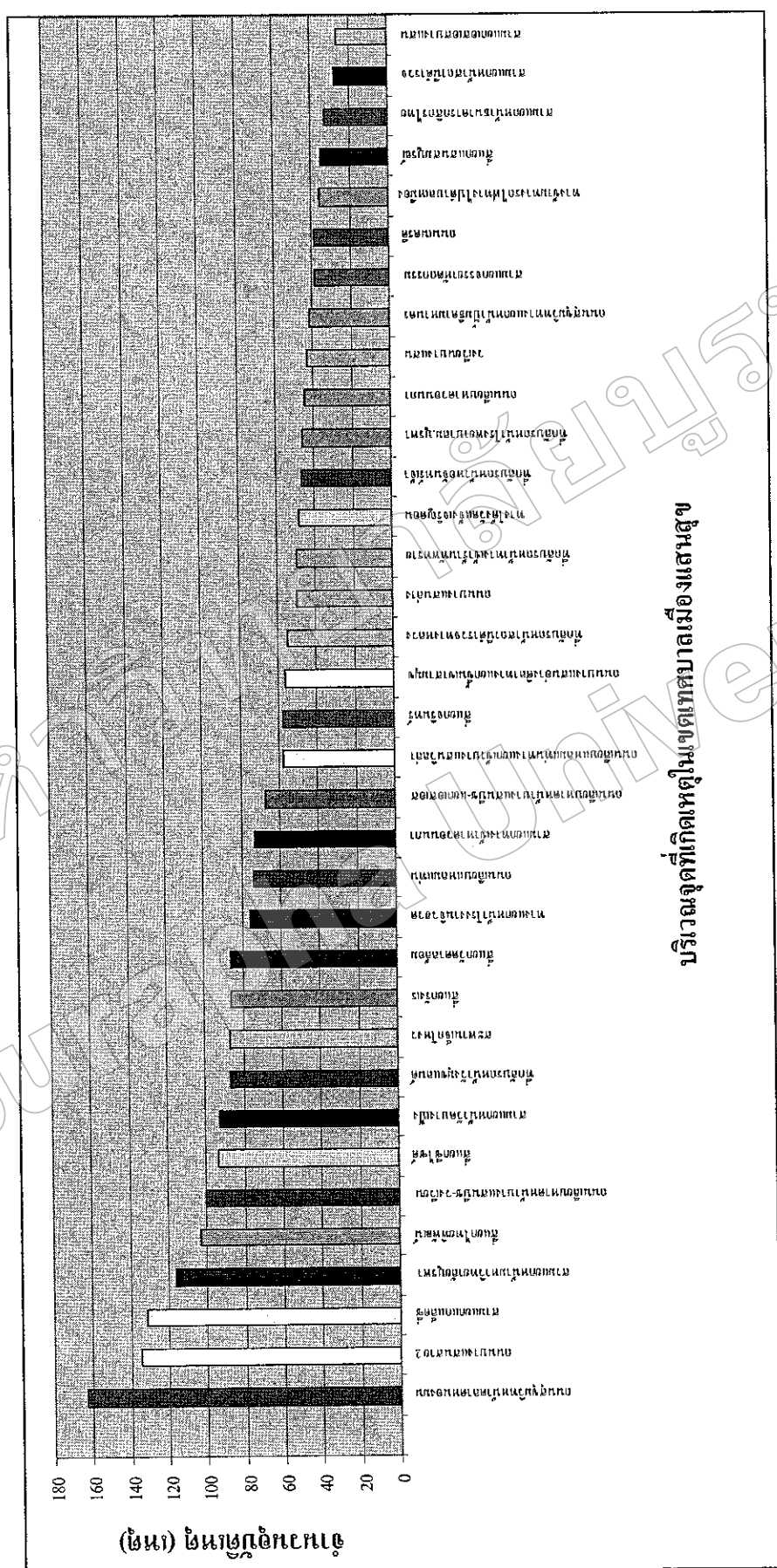
จากข้อมูลสถิติของสถานีตำรวจภูธร ตำบลแสนสุข และหน่วยแจ้งเหตุอาชญากรรม เมืองแสนสุข ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2543 ถึง เดือนพฤษภาคม 2547 ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลสถิติและเรียงลำดับจุดที่เกิดอุบัติเหตุจากมากที่สุด ไปจุดที่เกิดอุบัติเหตุน้อยที่สุด ดังตารางที่ 9 และแผนภูมิที่ 1

ตารางที่ 9 จุดที่เกิดอุบัติเหตุในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข (ข้อมูลสถิติของสถานีตำรวจภูธร ตำบลแสนสุข และหน่วยแจ้งเหตุอาชญากรรม ตำบลแสนสุข ปี 2543-2547)

ลำดับ	จุดเกิดเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
1	ถนนสุขุมวิทหน้าตลาดหนองมน	163	6.71%
2	ถนนบางแสนสาย 2	135	5.56%
3	สามแยกแก่งเล็กชี้	132	5.43%
4	สามแยกหน้ามหาวิทยาลัยบูรพา	116	4.78%
5	สี่แยกไทยพัฒนา	103	4.24%
6	ถนนเลียบหาดหน้าบางแสนบิซ-วงเวียนบางแสน	100	4.12%
7	สี่แยกซีไซด์	94	3.87%
8	สามแยกหน้าวัดบางเป้ง	93	3.83%
9	ที่กัลปพฤกษ์หน้าวังมุงแลนด์	87	3.58%
10	สะพานเจ็กโหว	87	3.58%
11	สี่แยกรังแร	86	3.54%
12	สี่แยกวัดศาลล้อม	86	3.54%
13	ทางแยกหน้าโรงงานจิ๋วสด	76	3.13%
14	ถนนเลียบแหลมแท่น	74	3.05%
15	สามแยกทางเข้าหาดวอนนภา	73	3.01%
16	ถนนเลียบหาดหน้าบางแสนบิซ-แยกเอสเอส	67	2.76%
17	ถนนเลียบแหลมแท่นทางแยกเข้าบางแสนวิลล่า	58	2.39%
18	สี่แยกจรินทร์	58	2.39%
19	ถนนบางแสนอ่างศิลาทางแยกขึ้นเขาสามมุก	56	2.31%
20	ที่กัลปพฤกษ์หน้าสถานีตำรวจทางหลวง	55	2.26%

ตารางที่ 9 (ต่อ)

ลำดับ	จุดเกิดเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
21	ถนนบางแสนล่าง	50	2.06
22	ที่กัลับริดหน้าทางเข้าร้านทับทราช	50	2.06
23	ทางโค้งวัดแจ้งเจริญคอน	48	1.98
24	ที่กัลับริดหน้าหอจันทร์เจ้า	47	1.93
25	ที่กัลับริดหน้าโรงพยาบาล ม.บูรพา	46	1.89
26	ถนนเลียบหาดวอนนภา	45	1.85
27	วงเวียนบางแสน	43	1.77
28	ถนนสุขุมวิททางแยกหน้าปั้มน้ำมันตามหาดนคร	42	1.73
29	สามแยกจรรยาหัดคดกรรม	39	1.61
30	ถนนเนตรดี	39	1.61
31	ทางข้ามทางรถไฟทางไปตำบลเหมือง	36	1.48
32	สี่แยกแสนสมบูรณ์	35	1.44
33	สามแยกหน้าธนาคารกสิกรไทย	33	1.36
34	สามแยกหน้าสถานีตำรวจ	28	1.15
35	สามแยกเอสเอสบางแสน	26	1.07
36	ทางเข้าโรงเรียนสาธิตฯ	23	0.95
รวม		2,429	100.00



แผนภูมิที่ 1 จุดที่เกิดอุบัติเหตุระหว่างเดือนมิถุนายน 2543 – เดือนพฤษภาคม 2547 (ข้อมูลสถิติของสถานีตำรวจภูธร ตำบลแสนสุข และหน่วยแจ้งเหตุ อาชญากรรม ตำบลแสนสุข ปี 2543-2547)

จากตารางที่ 9 และแผนภูมิที่ 1 จุดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ บริเวณถนนสุขุมวิท หน้าตลาดหนองมน โดยมีอุบัติเหตุทั้งหมด 163 เหตุ รongลงมาคือ บริเวณถนนบางแสนสาย 2 จำนวน 135 เหตุ บริเวณสามแยกแกล้งช้าง จำนวน 132 เหตุ บริเวณสามแยกหน้ามหาวิทยาลัยบูรพา จำนวน 116 เหตุ บริเวณสี่แยกไทยพัฒนา จำนวน 103 เหตุ บริเวณถนนเลียบหาดหน้าบางแสนบีช ถึงวงเวียนบางแสน จำนวน 100 เหตุ บริเวณสี่แยกซีไซด์ จำนวน 94 เหตุ บริเวณสามแยกหน้าวัดบางเป้ง จำนวน 93 เหตุ บริเวณที่กั้รถหน้าวังมูขเลนค์ และบริเวณสะพานเจ็กโหว่ จำนวน 87 เหตุ บริเวณสี่แยกรังเร และบริเวณสี่แยกวัดตาลล้อม จำนวน 86 เหตุ บริเวณทางแยกหน้าโรงงานน้ำปลาจิสดา จำนวน 76 เหตุ บริเวณถนนเลียบแหลมแท่น จำนวน 74 เหตุ บริเวณสามแยกทางเข้าหาดวอนนภา จำนวน 73 เหตุ บริเวณถนนเลียบหาดหน้าโรงแรมบางแสนบีช รีสอร์ท ถึงโรงแรมเอส เอส บางแสน จำนวน 67 เหตุ บริเวณถนนเลียบแหลมแท่นทางแยกเข้าโรงแรมบางแสนวิลล่า และสี่แยกจรินทร์ จำนวน 58 เหตุ บริเวณถนนบางแสนอ่างศิลาทางแยกขึ้นเขาสามมุข จำนวน 56 เหตุ บริเวณที่กั้รถหน้าสถานีตำรวจทางหลวง จำนวน 55 เหตุ บริเวณถนนบางแสนถ้ำและบริเวณที่กั้รถหน้าทางเข้าร้านทั้พทราย จำนวน 50 เหตุ บริเวณทางโค้งวัดแจ้งเจริญคอน จำนวน 48 เหตุ บริเวณที่กั้รถหอจันท์เจ้า จำนวน 47 เหตุ บริเวณที่กั้รถหน้าโรงพยาบาลมหาวิทยาลัยบูรพา จำนวน 46 เหตุ บริเวณถนนเลียบหาดวอนนภา จำนวน 45 เหตุ บริเวณวงเวียนบางแสน จำนวน 43 เหตุ บริเวณถนนสุขุมวิททางแยกหน้าปั้มธิดามหานคร จำนวน 42 เหตุ บริเวณสามแยกจรรยาดีธรรม และบริเวณถนนเนตรดี จำนวน 39 เหตุ บริเวณทางข้ามทางรถไฟทางไปตำบลเหมือง จำนวน 36 เหตุ บริเวณสี่แยกแสนสมบูรณ์ จำนวน 35 เหตุ บริเวณสามแยกหน้าธนาคารกสิกรไทย จำนวน 33 เหตุ บริเวณสามแยกหน้าสถานีตำรวจ จำนวน 28 เหตุ และบริเวณสามแยกโรงแรมเอสเอสบางแสน ส่วนบริเวณที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นน้อยที่สุด คือ บริเวณทางเข้าโรงเรียนสาธิตพิบูลบำเพ็ญ จำนวน 23 เหตุ

3. การเปรียบเทียบจุดที่เสี่ยง และจุดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรในเขตเทศบาลแสนสุข

เมื่อเปรียบเทียบจุดที่เกิดอุบัติเหตุจริงใน 5 อันดับแรก กับจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุพบว่า จุดที่มีอุบัติเหตุเกิดมากที่สุด คือ บริเวณถนนสุขุมวิทหน้าตลาดหนองมน เป็นจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดด้วย ส่วนบริเวณถนนบางแสนสาย 2 และบริเวณสี่แยกไทยพัฒนา เป็นจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมาก ส่วนบริเวณสามแยกแกล้งช้าง และบริเวณสามแยกหน้ามหาวิทยาลัยบูรพา เป็นจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุปานกลาง และบริเวณถนนเลียบหาดหน้าบางแสนบีช ถึงวงเวียนบางแสน เป็นจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด

ลักษณะถนนของจุดที่เกิดอุบัติเหตุ

เมื่อพิจารณาจากจุดที่เกิดอุบัติเหตุทั้ง 36 จุด สามารถแบ่งลักษณะถนนของจุดที่เกิดอุบัติเหตุ เป็น 10 แบบ ได้แก่

- 1) ทางแยกรูปตัว + ได้แก่ บริเวณสี่แยกไทยพิพัฒน์ บริเวณสี่แยกซีไซด์ บริเวณสี่แยกรังเร สี่แยกวัดศาลล้อม สี่แยกจรินทร์ บริเวณสี่แยกแสนสมบูรณ์
- 2) ทางแยกรูปตัว Y ได้แก่ บริเวณสามแยกโรงแรมเอสเอสบางแสน
- 3) ทางแยกรูปตัว T ได้แก่ บริเวณสามแยกแกล้งเล็กสี่ บริเวณสามแยกหน้ามหาวิทยาลัยบูรพา บริเวณสามแยกหน้าวัดบางเป้ง บริเวณสามแยกจรรยาพัฒนา บริเวณสามแยกหน้าสถานีตำรวจ บริเวณสามแยกทางเข้าหาดวอนนภา
- 4) ทางตรง ได้แก่ บริเวณถนนบางแสนสาย 2 บริเวณถนนเลียบหาดหน้าบางแสนบีช ถึงวงเวียนบางแสน ถนนเลียบหาดหน้าโรงแรมบางแสนบีช รีสอร์ท ถึงโรงแรมเอส เอส บางแสน บริเวณถนนบางแสนล่าง บริเวณถนนเลียบหาดวอนนภา
- 5) ทางโค้ง ได้แก่ บริเวณถนนเลียบแหลมแท่น บริเวณถนนเลียบแหลมแท่นทางแยกเข้าโรงแรมบางแสนวิลล่า บริเวณทางโค้งวัดแจ้งเจริญคอน บริเวณถนนนครคี
- 6) วงเวียน ได้แก่ บริเวณวงเวียนบางแสน
- 7) ทางตัดทางรถไฟ ได้แก่ บริเวณทางข้ามทางรถไฟทางไปตำบลเหมือง
- 8) ทางกลับรถ ได้แก่ บริเวณที่กลับรถหน้าวังมุขแลนด์ บริเวณที่กลับรถหน้าสถานีตำรวจทางหลวง บริเวณที่กลับรถหน้าทางเข้าร้านทัพทราย บริเวณที่กลับรถหอจันทร์เจ้า บริเวณที่กลับรถหน้าโรงพยาบาลมหาวิทยาลัยบูรพา
- 9) สะพาน ได้แก่ บริเวณสะพานเจ็กโหว
- 10) ทางเข้าออกซอย/ สถานที่ ได้แก่ บริเวณถนนสุขุมวิท หน้าตลาดหนองมน บริเวณทางแยกหน้าโรงงานน้ำปลาจิ๋วสด บริเวณถนนบางแสนอ่างศิลาทางแยกขึ้นเขาสามมุข บริเวณถนนสุขุมวิททางแยกหน้าปั้มนิตามหานคร บริเวณสามแยกหน้าธนาคารกสิกรไทย บริเวณทางเข้าโรงเรียนสาริตพิบูลบำเพ็ญ

1. การวิเคราะห์ลักษณะถนนของจุดที่เกิดอุบัติเหตุ

จากตารางที่ 10 และแผนภูมิที่ 2 พบว่า การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ จะเกิดบนทางแยกรูปตัว T ร้อยละ 19.8 เนื่องจากบริเวณที่เป็นทางแยกรูปตัว T ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข ส่วนใหญ่เป็นทางแยกขนาดใหญ่ และเป็นทางแยกที่อยู่บนถนนสายหลัก เช่น สามแยกแกล้งเล็กสี่ สามแยกหน้ามหาวิทยาลัยบูรพา เป็นต้น รองลงมาคือ ทางตรง โดยมี การเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 19.5 จะเห็นว่า ถนนทางตรง ส่วนใหญ่จะเป็นถนนในบริเวณที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว เช่น ถนนบางแสนสาย 2

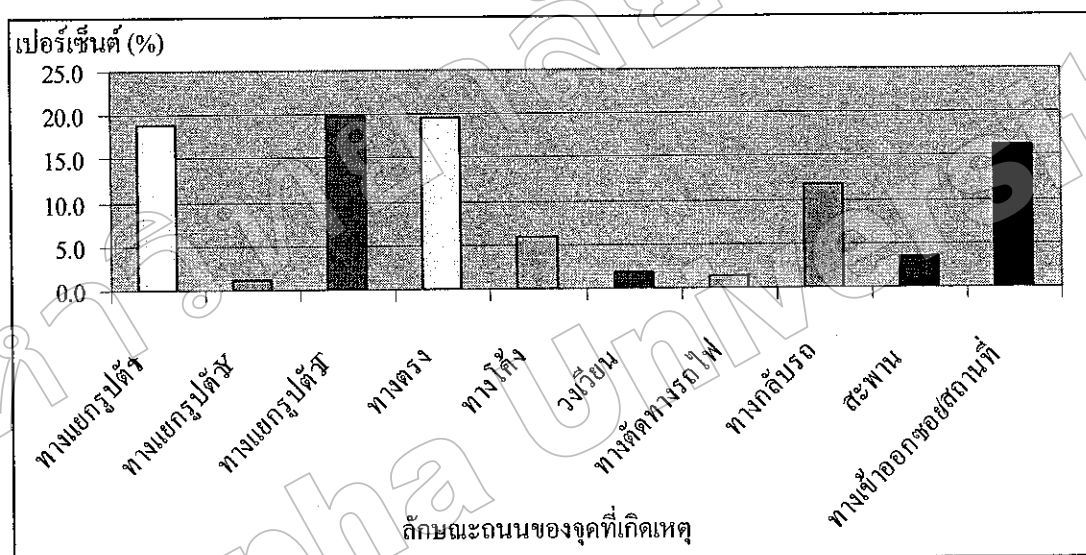
ถนนเลียบหาดบางแสน ลักษณะถนนที่เกิดอุบัติเหตุเป็นอันดับที่ 3 คือทางแยกรูปตัว + โดยเกิดขึ้นร้อยละ 18.9 จะเห็นว่าทางแยกแบบนี้ มักจะมีสัญญาณไฟจราจรอยู่ เช่น สี่แยกไทยพิพัฒน์ สี่แยกจีไฮด์ เป็นต้น แต่จากการสังเกตพบว่า มักจะมีการปิดสัญญาณไฟจราจรในบางช่วงเวลา ทำให้มีโอกาที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย อันดับที่ 4 ได้แก่ ทางเข้าออกซอย/สถานที่ เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 16.2 จะเห็นว่าในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข มีตรอกซอยจำนวนมาก บางแห่งก็มีรถวิ่งเข้าออกเป็นจำนวนมาก ทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ เช่น บริเวณหน้าตลาดหนองมน ส่วนอันดับที่ 5 ได้แก่ ทางกลับรถมีอุบัติเหตุร้อยละ 11.7 จากการสังเกตการณ์ พบว่าทางกลับรถที่อยู่บนถนนลงหาดบางแสนมีค่อนข้างมาก และมักจะอยู่บริเวณแหล่งชุมชน เช่น ที่กลับรถหน้าวังมูแลนด์ ที่กลับรถหน้าโรงพยาบาลมหาวิทยาลัยบูรพา อันดับที่ 6 ได้แก่ ทางโค้ง มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นร้อยละ 6 จะเห็นว่าบริเวณที่เป็นทางโค้งในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข ส่วนใหญ่อยู่ในถนนสายรอง และถนนสายย่อย เช่น ถนนเลียบแหลมแท่น ถนนเนตรดี เป็นต้น อันดับที่ 7 ได้แก่ สะพาน มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นร้อยละ 3.6 ในบริเวณเขตเทศบาล มีลักษณะถนนเป็นสะพานเพียงแห่งเดียว คือ บริเวณสะพานเจ็กโหว ซึ่งปัจจุบันได้มีการขยายสะพานให้มีความกว้างขึ้น ทำให้การเกิดอุบัติเหตุลดลง อันดับที่ 8 ได้แก่ ลักษณะถนนแบบวงเวียน มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นร้อยละ 1.8 เนื่องจากวงเวียนบางแสนอยู่ในแหล่งท่องเที่ยว ทำให้มีปริมาณรถค่อนข้างมาก และผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังในการควบคุมรถมากกว่าถนนลักษณะอื่น ๆ อันดับที่ 9 ได้แก่ ทางตัดทางรถไฟ มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นร้อยละ 1.5 เนื่องจากในบริเวณทางข้ามทางรถไฟไปตำบลเหมือง มีผิวถนนไม่สม่ำเสมอ จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ส่วนลักษณะถนนที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นน้อยที่สุด คือ ทางแยกรูปตัว Y มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นร้อยละ 1.1 จากการสังเกตการณ์พบว่า ส่วนใหญ่ผู้ขับขี่จะมีความระมัดระวังในบริเวณนี้ค่อนข้างมาก เนื่องจากไม่มีสัญญาณไฟจราจร

ตารางที่ 10 ลักษณะถนนของจุดที่เกิดอุบัติเหตุในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข

ลักษณะถนนที่เกิดเหตุ	จำนวนเหตุ	ร้อยละ
ทางแยกรูปตัว+	459	18.9
ทางแยกรูปตัว Y	26	1.1
ทางแยกรูปตัว T	481	19.8
ทางตรง	474	19.5
ทางโค้ง	145	6.0
วงเวียน	43	1.8

ตารางที่ 10 (ต่อ)

ลักษณะถนนที่เกิดเหตุ	จำนวนเหตุ	ร้อยละ
ทางตัดทางรถไฟ	36	1.5
ทางกลับรถ	285	11.7
สะพาน	87	3.6
ทางเข้าออกซอย/สถานที่	393	16.2
รวม	2,429	100.0



แผนภูมิที่ 2 ลักษณะถนนของจุดที่เกิดอุบัติเหตุในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข

2. ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในแต่ละจุดที่เกิดเหตุ

ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในแต่ละจุดที่เกิดเหตุ ผู้วิจัยได้แบ่งกลุ่มปัจจัยเป็น 4 กลุ่ม คือ ปัจจัยด้านคน ปัจจัยสภาพถนน ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม และปัจจัยด้านยานพาหนะ จากการศึกษพบว่าปัจจัยด้านคน เป็นปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ดังแสดงผลในตารางที่ 11

ตารางที่ 11 ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในแต่ละจุด

จุดที่เกิดเหตุ	คน		สภาพถนน		สิ่งแวดล้อม		ยานพาหนะ		รวม	
	เหตุ	ร้อยละ	เหตุ	ร้อยละ	เหตุ	ร้อยละ	เหตุ	ร้อยละ	เหตุ	ร้อยละ
ถนนสุขุมวิทหน้าตลาด										
หนองมน	159	97.5	1	0.6	3	1.8	0	0.0	163	100.0
ถนนบางแสนสาย 2	121	89.6	4	3.0	4	3.0	6	4.4	135	100.0
สามแยกแกล้งถี่	124	93.9	2	1.5	5	3.8	1	0.8	132	100.0
สามแยกหน้า										
มหาวิทยาลัยบูรพา	101	87.1	9	7.8	3	2.6	3	2.6	116	100.0
ถ.เลียบหาดหน้าบางแสน										
บึง-วงเวียนบางแสน	94	91.3	6	5.8	1	1.0	2	1.9	103	100.0
สี่แยกไทยพิพัฒน์	87	87.0	1	1.0	4	4.0	8	8.0	100	100.0
สี่แยกซีไซด์	84	89.4	2	2.1	3	3.2	5	5.3	94	100.0
สามแยกหน้าวัดบางเป้ง	79	84.9	4	4.3	5	5.4	5	5.4	93	100.0
ที่กัลดรอนน้ำวังมุข	82	94.3	0	0.0	5	5.7	0	0.0	87	100.0
สะพานเจ็กโหว	75	86.2	3	3.4	6	6.9	3	3.4	87	100.0
สี่แยกรังเร	73	84.9	6	7.0	3	3.5	4	4.7	86	100.0
สี่แยกวัดศาลด้อม	75	87.2	1	1.2	7	8.1	3	3.5	86	100.0
ทางแยกหน้ารังจิ๋วหวด	62	81.6	6	7.9	5	6.6	3	3.9	76	100.0
ถนนเลียบแหลมแท่น	65	87.8	3	4.1	3	4.1	3	4.1	74	100.0
สามแยกทางเข้าหาดวอน	67	91.8	2	2.7	1	1.4	3	4.1	73	100.0
ถ.เลียบหาดหน้าบางแสน										
บึง-แยกเอสเอส	59	88.1	6	9.0	1	1.5	1	1.5	67	100.0
ถนนเลียบแหลมแท่นทาง										
แยกเข้าบางแสนวิลล่า	50	86.2	5	8.6	2	3.4	1	1.7	58	100.0
สี่แยกจรินทร์	54	93.1	1	1.7	3	5.2	0	0.0	58	100.0
ถนนบางแสนอ่างศิลา										
ทางแยกเข้าเขาสามมุข	49	87.5	1	1.8	3	5.4	3	5.4	56	100.0
ที่กัลดรอนน้ำสถานี										
ตำรวจทางหลวง	47	85.5	3	5.5	3	5.5	2	3.6	55	100.0
ถนนบางแสนล่าง	43	86.0	0	0.0	5	10.0	2	4.0	50	100.0

ตารางที่ 11 (ต่อ)

จุดที่เกิดเหตุ	คน		สภาพถนน		สิ่งแวดล้อม		ยานพาหนะ		รวม	
	เหตุ	ร้อยละ	เหตุ	ร้อยละ	เหตุ	ร้อยละ	เหตุ	ร้อยละ	เหตุ	ร้อยละ
ที่กัลดร้านทพทราย	37	74.0	4	8.0	4	8.0	5	10.0	50	100.0
ทางโค้งวัดแจ้งเจริญคอน	38	79.2	3	6.3	3	6.3	4	8.3	48	100.0
ที่กัลดรถหอจันท์เจ้า	43	91.5	0	0.0	3	6.4	1	2.1	47	100.0
ที่กัลดรถหน้าศูนย์แพทย์	38	82.6	3	6.5	0	0.0	5	10.9	46	100.0
ถนนเลียบหาดวอนนภา	36	80.0	3	6.7	5	11.1	1	2.2	45	100.0
วงเวียนบางแสน	36	83.7	3	7.0	4	9.3	0	0.0	43	100.0
ถนนสุขุมวิททางแยก หน้าปั้มธิดา	38	90.5	2	4.8	0	0.0	2	4.8	42	100.0
สามแยกจรรยาหัตถกรรม	30	76.9	4	10.3	3	7.7	2	5.1	39	100.0
ถนนเนตรดี	34	87.2	1	2.6	3	7.7	1	2.6	39	100.0
ทางข้ามทางรถไฟทางไป ตำบลเหมือง	28	77.8	4	11.1	2	5.6	2	5.6	36	100.0
สี่แยกแสนสมบูรณ์	31	88.6	0	0.0	3	8.6	1	2.9	35	100.0
สามแยกหน้าช.กสิกร	32	97.0	1	3.0	0	0.0	0	0.0	33	100.0
สามแยกหน้าสถานี ตำรวจ	26	92.9	1	3.6	0	0.0	1	3.6	28	100.0
สามแยกเอสเอสบางแสน	21	80.8	4	15.4	1	3.8	0	0.0	26	100.0
ทางเข้าโรงเรียนสาธิตฯ	20	87.0	2	8.7	1	4.3	0	0.0	23	100.0
รวม	2,138	88.0	101	4.2	107	4.4	83	3.4	2,429	100.0

1) บริเวณถนนสุขุมวิทหน้าตลาดหนองมน ปัจจัยด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 97.5 เนื่องจากตลาดหนองมน เป็นบริเวณที่มีผู้คนเข้ามาซื้อของจำนวนมาก ทั้งคนในท้องถิ่นซึ่งจะเข้ามาซื้อของสดในตลาด และคนต่างถิ่นซึ่งจะเข้ามาซื้อของฝาก ดังนั้น จึงมีสภาพการจราจรค่อนข้างหนาแน่นตลอดเวลา ทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุง่าย โดยปัจจัยย่อยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากการจอดรถไม่เป็นระเบียบ การกัลดรถเพื่อจอดซื้อของฝาก การขับรถจักรยานยนต์ย้อนศร และการข้ามถนนโดยไม่ใช้สะพานลอย ทำให้ผู้ขับขี่รถต้องใช้เวลาระวังอย่างสูง ปัจจัยด้านถนนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 1.8 โดยมีปัจจัยย่อย คือ ลักษณะทางกายภาพของถนน มีตรอกซอยจำนวน

มาก และพื้นที่บริเวณไหล่ทางที่เป็นทางเท้า มีการตั้งแผงขายของ ทำให้ผู้เดินเท้าบางส่วน เดินลงมาบนถนน ส่วนปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม เกิดขึ้นร้อยละ 0.6 โดยมีปัจจัยย่อยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การจอดรถกีดขวางจราจร ทำให้ต้องมีการเบี่ยงรถออก

2) บริเวณถนนบางแสนสาย 2 ปัจจัยด้านคน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 89.6 โดยมีปัจจัยย่อย ได้แก่ การขับรถขณะเมาสุรา การขับรถย้อนศรของรถจักรยานยนต์ และการขับขี่ด้วยความไม่ระมัดระวัง โดยเฉพาะในเวลากลางคืน เนื่องจากถนนมีการลดขนาดของช่องจราจรและมีช่องค่อนข้างมาก ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูง อีกทั้งบางส่วนขับขี่ด้วยความเร็วสูง ซึ่งก็เป็นอีกสาเหตุที่สำคัญ ปัจจัยด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 3 โดยมีปัจจัยย่อย ได้แก่ การลดช่องจราจรจาก 6 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร และการมีตรอกซอยจำนวนมาก ทำให้ต้องใช้ความระมัดระวังอย่างสูง อีกทั้งในเวลากลางคืน บริเวณนี้จะมีมืด เนื่องจากมีแสงสว่างไม่เพียงพอ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 3 โดยมีปัจจัยย่อย คือ มีการปลูกต้นไม้ขนาดใหญ่บริเวณเกาะกลาง ทำให้ยากต่อการสังเกตป้ายต่าง ๆ และบดบังทัศนวิสัย ส่วนปัจจัยด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 4.4 ซึ่งปัจจัยย่อย ได้แก่ การพ่วงรถเพื่อเอาเรือและเตียงผ้าใบไปให้เช่า การไม่สวมหมวกนิรภัย และคาดเข็มขัดนิรภัย

3) บริเวณสามแยกแก่งเล้กชี ปัจจัยด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 93.9 โดยมีปัจจัยย่อย ได้แก่ ผู้ขับขี่มักจะขับขี่ด้วยความเร็วสูง เนื่องจากไม่ต้องการรอติดสัญญาณไฟอีก จากการสังเกตการณ์ พบว่า ในบางช่วงเวลาที่ปริมาณการจราจรหนาแน่น จะมีผู้ขับขี่บางคน จอดรอติดสัญญาณไฟเลี้ยวขวา ถึง 3 ช่องทางจราจร ซึ่งเป็นการกระทำที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย การขับขี่ขณะเมาสุรา และการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ส่วนปัจจัยด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 3.8 โดยมีปัจจัยย่อย คือ หลังจากเลี้ยวผ่านสัญญาณไฟจราจร บริเวณนี้จะมีลักษณะเป็นทางโค้ง ทำให้ต้องขับขี่ด้วยความระมัดระวัง ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 1.5 ซึ่งมีปัจจัยย่อย ได้แก่ การจอดรถส่งผู้โดยสารของรถสองแถวที่จะจอดในบริเวณหลังจากผ่านสัญญาณไฟจราจรมาแล้ว ทำให้กีดขวางการจราจร และอาจก่อให้เกิดอันตราย สำหรับปัจจัยด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 0.8 โดยมีปัจจัยย่อย ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย

4) บริเวณสามแยกหน้ามหาวิทยาลัยบูรพา ปัจจัยด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 87.1 โดยมีปัจจัยย่อย ได้แก่ การมีพฤติกรรมการใช้รถ ใช้ถนน ไม่ถูกต้องจราจร เช่น การกีดขวางบริเวณหน้ามหาวิทยาลัย ซึ่งมีป้ายห้ามเลี้ยว การมีเลนมาฆะขับรถ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร และจากการสังเกตการณ์ พบว่า นิสิตส่วนใหญ่ มักจะไม่ใช้สะพานลอยหน้ามหาวิทยาลัยในการข้าม แต่จะเดินข้ามในช่วงเวลาไฟแดง หรือในช่วงรถว่าง ทำให้เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ปัจจัยด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 7.8 โดยมีปัจจัยย่อย คือ ที่กีดขวางหลังจากสัญญาณไฟจราจร ซึ่ง

เป็นจุดที่มีรถจักรยานยนต์จำนวนมาก กลับรถเพื่อนำรถไปจอดทานอาหารในเวลากลางวัน และเป็นที่กลับรถเพื่อเข้าสถาบันวิทยาศาสตร์ทางทะเล ทำให้ผู้ขับขี่ต้องระมัดระวังอย่างสูง ป้ายจราจรด้านสภาพสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 2.6 โดยมีป้ายจราจรจากการจราจรทางจราจรเพื่อทานอาหารในตลาดได้รื้อ สำหรับป้ายจราจรด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 2.6 โดยมีป้ายจราจร คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย

5) บริเวณสี่แยกไทยพัฒนา ป้ายจราจรด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 87 โดยมีป้ายจราจรเนื่องจากการขับขี่ขณะเมาสุรา การขับขี่ด้วยความเร็วสูง การขับรถย้อนศร และการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ส่วนป้ายจราจรด้านสภาพถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 4 โดยมีป้ายจราจรเนื่องจากการปิดสัญญาณไฟจราจรในเวลากลางวัน และแสงสว่างไม่เพียงพอ ป้ายจราจรด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 1 ซึ่งมีป้ายจราจร ได้แก่ เป็นสี่แยกที่มีการจราจรคับคั่ง เนื่องจากเป็นทางเลี้ยวเมือง และมีหมู่บ้านจัดสรรจำนวนมาก ทำให้มีรถบรรทุกจำนวนมาก ซึ่งจะมีเศษดิน และหินตกหล่นบนพื้นถนนค่อนข้างมาก ทำให้ต้องใช้ความระมัดระวัง สำหรับป้ายจราจรด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 8 โดยมีป้ายจราจร ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย

6) บริเวณถนนเลียบหาดหน้าโรงแรมบางแสนบีช ถึงวงเวียนบางแสน ป้ายจราจรด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 91.3 โดยมีป้ายจราจร คือ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีคนมาท่องเที่ยวหาดบางแสนจำนวนมาก ซึ่งมีการข้ามถนนเพื่อมาเข้าห้องน้ำ หรือทานอาหารจำนวนมากในฝั่งตรงข้ามหาด จากการสังเกตการณ์ พบว่า บางครั้งผู้ข้ามถนน ก็ไม่ได้ข้ามในทางม้าลาย ทำให้ผู้ขับขี่ต้องขับขี่ด้วยความระมัดระวังอย่างสูง อีกทั้งในช่วงเวลากลางวัน จะมีการขับขี่ด้วยความเร็วสูง ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย นอกจากนี้ยังมีการขับขี่ขณะเมาสุรา และการขับรถย้อนศรของรถจักรยานยนต์ด้วย ป้ายจราจรด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 5.8 โดยมีป้ายจราจร คือ บริเวณนี้มีขอบค่อนข้างมาก ทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุง่าย ป้ายจราจรด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 1 ซึ่งมีป้ายจราจร คือ การจราจรทางจราจรในช่วงวันสุดสัปดาห์ หรือช่วงเทศกาล จากการสังเกตการณ์พบว่า มีการจราจรซ้อนถึง 3 แถว ทำให้ช่องทางจราจรลดลง ส่วนป้ายจราจรด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 1.9 โดยมีป้ายจราจร คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการพ่วงรถเพื่อลากเรือเช่า และเตียงผ้าใบมาในบริเวณหาดบางแสน

7) บริเวณสี่แยกซีไซด์ ป้ายจราจรด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 89.4 โดยมีป้ายจราจร คือ การขับขี่ขณะมึนเมา การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การไม่ให้สัญญาณเลี้ยว ขณะเลี้ยว การขับรถย้อนศรของรถจักรยานยนต์ และการขับขี่ด้วยความเร็วสูง ส่วนป้ายจราจรด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 3.2 ซึ่งมีป้ายจราจร คือ มีไฟฟ้าสว่างไม่เพียงพอในเวลากลางวัน และเนื่องจากมีห้างสรรพสินค้าอยู่ในบริเวณนี้ ทำให้มีปริมาณรถในการเลี้ยวกลับรถเพื่อเข้าห้างจำนวนมากใน

ช่วงเย็น และวันสุดสัปดาห์ แต่ซอยมีขนาดถนนเพียง 2 ช่องทางจราจรเท่านั้น อีกทั้งในซอยซีไซด์ ยังมีตลาดนัดขนาดใหญ่ในวันเสาร์ ทำให้มีปริมาณรถยนต์ และรถจักรยานยนต์จำนวนมากเข้าออก ในสี่แยกนี้ ปัจจัยด้านสภาพสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 2.1 โดยมีปัจจัยย่อย คือ มีการ จอดรถบริเวณไหล่ทางในซอยด้านห้างแหลมทอง ทำให้มีการชะลอรถเพื่อจอด ซึ่งส่งผลให้รถคัน อื่นที่เลี้ยวเข้ามา ต้องเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น ส่วนปัจจัยด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 5.3 ซึ่งมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย

8) บริเวณสามแยกหน้าวัดบางเป้ง ปัจจัยด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 84.9 โดยมี ปัจจัยย่อยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ การขับซิกะมึนเมา การขับรดด้วยความเร็วสูง และการขับรด ย้อนศรของรถจักรยานยนต์ ปัจจัยด้านสภาพถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 5.4 ซึ่งมีปัจจัยย่อย ได้แก่ มีตรอกซอยจำนวนมาก มีไฟฟ้าสว่างไม่เพียงพอ และไม่มีไหล่ทาง ทำให้เกิดอุบัติเหตุแก่คน เดินเท้าได้ง่าย สำหรับปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 4.3 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การ มีป้ายโฆษณาหมู่บ้านจัดสรรจำนวนมาก และขนาดใหญ่ ทำให้มีการชะลอรถเพื่อดู และการจอดรถ กีดขวางทางจราจร เนื่องจากมีตลาดนัดในวันเสาร์ จึงมีการจอดรถเพื่อซื้อของจำนวนมาก ปัจจัยด้าน ยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 5.4 ซึ่งมีปัจจัยย่อย ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการนำ รถที่ไม่มีไฟมาใช้

9) บริเวณที่กั้รถหน้าวังมุขแลนด์ ปัจจัยด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 94.3 โดยมี ปัจจัยย่อย คือ การขับซิกะมึนเมา การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การข้ามถนนเนื่องจากเป็น บริเวณที่จะมีตลาดนัดในวันจันทร์ อังคารและวันพฤหัสบดี ทำให้มีผู้คนมาจับจ่ายซื้อสินค้าจำนวน มาก การขับรดย้อนศรของรถจักรยานยนต์ และการชะลอรถเพื่อหาที่จอดรถ แต่ไม่ให้สัญญาณไฟ ส่วนปัจจัยด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 5.7 โดยมีปัจจัยย่อย คือ มีการจอดรถริมถนนเพื่อซื้อ ของในตลาดนัด ทำให้เสียช่องทางจราจร ซึ่งในบริเวณนี้ จะมีการกลับรถจำนวนมาก ทำให้ต้องจอด ชะลอเพื่อรอการเลี้ยว และถนนมีลักษณะเป็นทางโค้ง ดังนั้นการกลับรถ จึงต้องใช้ความระมัดระวัง

10) บริเวณสะพานเจ็กโหว ปัจจัยด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 86.2 โดยมีปัจจัย ย่อย ได้แก่ การขับรดด้วยความเร็วสูง เนื่องจากมีปริมาณรถน้อย รถจักรยานยนต์มีการขับย้อนศร และการดื่มของมึนเมาขณะขับรด ปัจจัยด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 6.9 ซึ่งมีปัจจัยย่อยคือ มี ไฟฟ้าสว่างไม่เพียงพอ การไม่มีเกาะกลางถนน ทำให้มีการแซงในช่องทางจราจรกลับกัน และไม่มี ไหล่ทาง ทำให้เป็นอันตรายต่อผู้เดินเท้า อีกทั้งมีซอยในบริเวณที่เป็นทางโค้ง ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ง่าย ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 3.4 โดยมีปัจจัยย่อย ได้แก่ ต้นไม้ข้างทางบด บังป้าย และมีสิ่งก่อสร้างกีดขวางบนผิวถนน ส่วนปัจจัยด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 3.4 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการขับรดโดยไม่เปิดไฟ

11) บริเวณสี่แยกกรังเร ป้ายด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 84.9 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การข้ามถนนในบริเวณที่เป็นโค้ง ทำให้ยากต่อการมองเห็น การขับด้วยความเร็วสูง การขับรถย้อนศรของรถจักรยานยนต์ การกลับรถซึ่งในบริเวณนี้จะมีป้ายห้ามกลับรถอยู่ ส่วนป้ายด้านถนนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 7 โดยมีปัจจัยย่อย ได้แก่ มีลักษณะถนนที่เป็นโค้ง และเป็นทางแยก ซึ่งมีรถเข้าออกจำนวนมาก และการมีไฟสว่างไม่เพียงพอในเวลากลางคืน ป้ายด้านสภาพสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 3.5 ซึ่งมีปัจจัยย่อย คือ การจอดรถริมทาง ทำให้กีดขวางการจราจร และป้ายด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 4.7 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย

12) บริเวณสี่แยกวัดตาลล้อม ป้ายด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 87.2 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การขับซัดขณะมีเนินมา การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การขับฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การเลี้ยวรถเข้าหาทางสวน เพื่อเข้าหลังตลาดหนองมน เพื่อเลี่ยงการจอดรถติดสัญญาณไฟจราจร และการขับรถย้อนศรของรถจักรยานยนต์ ป้ายถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 8.1 ซึ่งมีปัจจัยย่อย คือ มีไฟสว่างไม่เพียงพอ และลักษณะทางกายภาพของถนนไม่เหมาะสม คือ สามารถเลี้ยวรถเพื่อเข้าไปยังหาทางสวนได้ และยังสามารถเลี้ยวรถเพื่อเข้าหลังตลาดหนองมนได้ เสมือนมีสี่แยก และสามแยกย่อย ๆ อยู่ในบริเวณเดียวกัน ซึ่งทำให้รถที่ได้รับสัญญาณไฟจากด้านถนนสุขุมวิท เพื่อเลี้ยวขวาเข้าถนนนครดี และด้านที่มาจากวัดตาลล้อม ต้องชะลอรถ เมื่อมีรถเข้าออกบริเวณหลังตลาดหนองมน ป้ายด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 1.2 และป้ายด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 3.5 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการพ่วงยานพาหนะเพื่อใช้ขนส่งสินค้า

13) บริเวณทางแยกหน้าโรงงานจิ๋วสด ป้ายด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 81.6 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การขับรถขณะมีเนินมา การขับด้วยความเร็วสูง เนื่องจากปริมาณรถไม่มาก การขับรถย้อนศรของรถจักรยานยนต์ และการเลี้ยวรถโดยไม่ใช้สัญญาณไฟ ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ส่วนป้ายด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 7.9 โดยมีปัจจัยย่อย ได้แก่ มีตรอกซอยจำนวนมาก ทำให้มีการเลี้ยวเข้าออกซอยค่อนข้างมาก และมีไฟสว่างไม่เพียงพอ ป้ายด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 6.6 โดยมีปัจจัยย่อย คือ ต้นไม้ที่ปลูกอยู่ข้างทางมีขนาดใหญ่ ทำให้บดบังทัศนวิสัย ส่วนป้ายด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 3.9 ซึ่งมีปัจจัยย่อย ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการนำรถสภาพไม่พร้อมเข้ามาใช้ เช่น รถไม่มีไฟ เป็นต้น

14) บริเวณถนนเลียบแหลมแท่น ป้ายด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 87.8 ซึ่งมีปัจจัยย่อย คือ การขับซัดขณะมาสุรา การขับด้วยความเร็วสูง การขับรถย้อนศรของรถจักรยานยนต์ การข้ามถนนโดยไม่ใช้ความระมัดระวัง และการขับรถผิดช่องทาง เนื่องจากไม่มีเกาะกลาง ทำให้

สามารถขับแซงในช่องทางกลับกัน และการเลี้ยวกลับรถ โดยไม่ให้สัญญาณ ส่วนปัจจัยด้านถนนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 4.1 โดยมีปัจจัยย่อย คือ ถนนมีลักษณะเป็นทางโค้ง และมีตรอกซอยจำนวนมาก ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 4.1 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การจอดรถที่ไม่เหมาะสม ทำให้เกิดขวางทางจราจรของนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวหาดบางแสน บางครั้งในช่วงเทศกาล มีการจอดรถถึง 3 แถว ทำให้เสียช่องทางจราจร 1 ช่อง ปัจจัยด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 4.1 ซึ่งมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการพ่วงยานพาหนะ เพื่อนำเรือเข้า และเตียงผ้าใบ มาบริเวณหาดบางแสน

15) บริเวณสามแยกทางเข้าหาดวอนนภา ปัจจัยด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 91.8 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การขับซัดด้วยความเร็วสูง การขับรื้อนสรของรถจักรยานยนต์ และการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ส่วนปัจจัยด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 2.7 ซึ่งมีปัจจัยย่อย คือ ถนนด้านเข้าหาดวอนนภา มีพื้นถนนที่ต่ำกว่าถนนสุขุมวิท ทำให้เป็นทางลาดชัน เมื่อมีรถมาจอดติดสัญญาณไฟบริเวณนี้ ต้องมีการควบคุมรถให้ดี เพื่อไม่ให้ไหลลงไปชนคันที่อยู่ด้านหลัง และการมีไฟฟ้าสว่างไม่เพียงพอ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 1.4 และปัจจัยด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 4.1 ซึ่งมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการขับรถที่ไม่มีไฟ

16) บริเวณถนนเลียบหาดหน้าโรงแรมบางแสนบีช รีสอร์ท ถึงโรงแรมเอสเอส บางแสน ปัจจัยด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 88.1 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การขับรื้อนสรของรถจักรยานยนต์ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การขับรื้อนสรด้วยความเร็วสูง การขับรื้อนสรของรถจักรยานยนต์ การไม่ให้สัญญาณไฟเมื่อต้องการจะเลี้ยวรถเข้าซอย ปัจจัยด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 9 ซึ่งมีปัจจัยย่อย คือ การแบ่งช่องจราจรยังไม่ชัดเจน และมีตรอกซอยจำนวนมาก ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 1.5 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การจอดรถกีดขวางทางจราจร ส่วนปัจจัยด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 1.5 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย

17) บริเวณถนนเลียบแหลมแท่นทางแยกเข้าโรงแรมบางแสนวิลล่า ปัจจัยด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 86.2 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การขับซัดด้วยความเร็วสูง เนื่องจากปริมาณรถมีไม่มาก การเลี้ยวรถโดยไม่ให้สัญญาณไฟ การขับซัดด้วยความเร็วสูง และการขับรื้อนสร ส่วนปัจจัยด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 8.6 โดยมีปัจจัยย่อย คือ เป็นทางลาดชันแต่มีทางแยกเพื่อเลี้ยวเข้าโรงแรมบางแสนวิลล่า ทำให้ต้องใช้ความระมัดระวังอย่างสูง และการมีไฟฟ้าสว่างไม่เพียงพอ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 3.4 ซึ่งมีปัจจัยย่อย ได้แก่ ต้นไม้บริเวณข้างทาง มีขนาดใหญ่ ทำให้บังป้ายจราจร และป้ายบอกทาง สำหรับปัจจัยด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 1.7 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย

18) บริเวณสี่แยกจรินทร์ ป้ายด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 93.1 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การขับรดด้วยความไม่ระมัดระวัง การขับรดด้วยความเร็วสูง การไม่ให้สัญญาณไฟขณะที่ต้องการเลี้ยว การขับรดย้อนศรของรถจักรยานยนต์ และการขับขี่ขณะมีนเมา ป้ายด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 5.2 โดยมีปัจจัยย่อย ได้แก่ การไม่เปิดสัญญาณไฟจราจร เนื่องจากบริเวณนี้เป็นสี่แยกที่เข้ามายังโรงเรียนสาริตพิบูลบำเพ็ญ และเป็นทางลัดไปหาดบางแสน ทำให้มีรถเข้าออกจำนวนมาก ป้ายด้านสิ่งแวดลอม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 1.7 ซึ่งมีปัจจัยย่อย คือ ดัน ไม่ริมทางมีขนาดใหญ่ ทำให้บดบังป้าย และทัศนวิสัย บางครั้งมีการจอดรถบริเวณในซอยทางเข้าโรงเรียนสาริตฯ และทางเข้าถนนบางแสนสาย 2 ทำให้กีดขวางช่องทางจราจร

19) บริเวณถนนบางแสน-อ่างศิลา ทางแยกขึ้นเขาสามมุข ป้ายด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 87.5 ซึ่งมีปัจจัยย่อย คือ การขับขี่ขณะมีนเมา การขับขี่ด้วยความเร็วสูง การขับรดย้อนศรของรถจักรยานยนต์ และการไม่ให้สัญญาณไฟขณะที่ต้องการเลี้ยว ส่วนป้ายด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 5.4 โดยมีปัจจัยย่อย คือ เป็นที่เนิน แต่มีชอยสำหรับเลี้ยวขึ้นเขาสามมุข ทำให้ต้องใช้ความระมัดระวังในการขับรดยมากขึ้น อีกทั้งในช่วงเวลากลางคืน มีแสงสว่างไม่เพียงพอสำหรับป้ายด้านสิ่งแวดลอม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 1.8 โดยมีปัจจัยย่อย คือ มีต้นไม้ใหญ่ทำให้บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่ ป้ายด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 5.4 ซึ่งมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการนำรถไม่มีไฟมาใช้

20) บริเวณที่กลับรถหน้าสถานีตำรวจทางหลวง ป้ายด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 85.5 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การขับขี่ด้วยความเร็วสูง และการขับรดขณะมีนเมา ป้ายด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 5.5 โดยมีปัจจัยย่อย คือ มีไฟฟ้าสว่างไม่เพียงพอ ป้ายด้านสิ่งแวดลอม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 5.5 และป้ายด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 3.6 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการนำรถที่ไม่มีไฟมาใช้

21) บริเวณถนนบางแสนล่าง ป้ายด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 86 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การขับขี่ขณะมีนเมา การขับรดด้วยความเร็วสูง การขับรดย้อนศร และการไม่ให้สัญญาณไฟขณะที่ต้องการเลี้ยว ป้ายด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 10 โดยมีปัจจัยย่อย คือ สภาพถนนในบริเวณนี้จะคด โค้ง และพื้นถนนไม่เสมอกัน เนื่องจากมีฝาท่อระบายน้ำตลอดเส้นทาง ทำให้รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่ด้วยความไม่ระมัดระวัง อาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ป้ายด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 4 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการพ่วงพาหนะ เพื่อนำเตียงผ้าใบ และเรือมาให้เช่าบริเวณชายหาด

22) บริเวณที่กลับรถหน้าทางเข้าร้านทพทราย ป้ายด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 74 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การขับรดด้วยความเร็วสูง การขับรดย้อนศรของรถจักรยานยนต์ และการขาด

ความระมัดระวังในการขับรถ ส่วนปัจจัยด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 8 โดยมีปัจจัยย่อย คือ เป็นถนนทางตรง ทำให้มีการขับรถเร็ว ดังนั้น ผู้ที่ต้องการจะกลับรถ ต้องใช้ความระมัดระวังให้มากขึ้น และไฟฟ้าสว่างไม่เพียงพอ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 8 ซึ่งมีปัจจัยย่อย คือ บริเวณรอบ ๆ จะมีต้นไม้อยู่รายล้อม ทำให้เวลากลางคืนบริเวณนี้ จะมีคนมาก ปัจจัยด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 10 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการขับรถไม่เปิดไฟ

23) บริเวณทางโค้งวัดแจ้งเจริญคอน ปัจจัยด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 79.2 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การขับซิกแซกมีนเมา การขับรถจักรยานยนต์ย้อนศร และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ไม่ให้ไฟเขียวเมื่อต้องการเลี้ยว ปัจจัยด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 6.3 โดยมีปัจจัยย่อย คือ มีลักษณะเป็นทางโค้ง แต่มีซอยเพื่อเข้าวัดแจ้งเจริญคอน ซึ่งมีโรงเรียนระดับประถมศึกษาอยู่ จึงทำให้มีรถเข้าออกจำนวนมาก ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 6.3 ซึ่งมีปัจจัยย่อย คือ การจอดรถบัส ซึ่งบริเวณนี้จะมีสถานีรถปรับอากาศชั้น 1 เพื่อไปกรุงเทพฯ มาจอดรับผู้โดยสาร และรถบัสที่เข้ามาจอดเพื่อให้พนักงานท่องเที่ยวไปซื้อของที่ตลาดหนองมน ปัจจัยด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 8.3 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย

24) บริเวณที่กลับรถหอจันทร์เจ้า ปัจจัยด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 91.5 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การขับรถด้วยความเร็ว การขับรถย้อนศรของรถจักรยานยนต์ การขับซิกแซกมีนเมา และการข้ามถนนด้วยความไม่ระมัดระวัง ส่วนปัจจัยด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 6.4 โดยมีปัจจัยย่อย คือ มีต้นไม้ขนาดใหญ่บริเวณเกาะกลาง ทำให้บังทัศนวิสัย และการจอดรถบริเวณใกล้กับที่กลับรถ ทำให้รถบางคันมีวงเลี้ยวไม่พอ ปัจจัยด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 2.1 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย

25) บริเวณที่กลับรถหน้าโรงพยาบาลมหาวิทยาลัยบูรพา ปัจจัยด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 82.6 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การขับรถด้วยความเร็วสูง การขับรถย้อนศร การไม่ให้สัญญาณไฟเมื่อต้องการจะเลี้ยว และการขับรถซิกแซกมีนเมา ส่วนปัจจัยด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 6.5 โดยมีปัจจัยย่อย คือ เป็นบริเวณที่มีรถต้องการจะกลับรถจำนวนมาก เพื่อเข้าหอพัก และรับประทานอาหารได้รูงหน้ามหาวิทยาลัย แต่เป็นที่กลับรถที่เลยสัญญาณไฟมาไม่ไกล ทำให้รถที่ได้สัญญาณไฟ มักจะขับด้วยความเร็วสูง จึงมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ปัจจัยด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 10.9 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย

26) บริเวณถนนเลียบหาดวอนนภา ปัจจัยด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 80 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การขับซิกแซกมีนเมา การขับรถด้วยความไม่ระมัดระวัง และการขับรถย้อนศรของรถจักรยานยนต์ ปัจจัยด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 6.7 โดยมีปัจจัยย่อย คือ ลักษณะพื้นถนน

ไม่ราบเรียบเสมอกัน ทำให้รถจักรยานยนต์มีโอกาสล้มง่าย ป้ายด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 11.1 ซึ่งมีปัจจัยย่อย คือ การจราจรติดขัดทางจราจรของนักท่องเที่ยว และการขายของหาบเร่บริเวณไหล่ทาง ป้ายด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 2.2 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การพ่วงยานพาหนะเพื่อนำเรือและเตียงผ้าใบมาใส่เข้า

27) บริเวณวงเวียนบางแสน ป้ายด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 83.7 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การขับรถยนต์ของรถจักรยานยนต์ การขับขึ้นด้วยความเร็วสูง และการเลี้ยวรถโดยไม่ให้สัญญาณไฟ ป้ายด้านถนนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 7.0 โดยมีปัจจัยย่อยคือ มีลักษณะเป็นวงเวียน ทำให้ยากต่อการควบคุมรถ ส่วนป้ายด้านยานพาหนะทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 9.3 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย

28) บริเวณถนนสุขุมวิททางแยกหน้าปั้มน้ำมันหอนคร ป้ายด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 90.5 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ไม่ข้ามถนนบนสะพานลอย การขับรถยนต์ของรถจักรยานยนต์ การขับขึ้นด้วยความเร็วสูง และการเลี้ยวรถโดยไม่ให้สัญญาณไฟ ป้ายด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 4.8 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่มีเกาะกลางถนน ทำให้มีการถลบนบริเวณปั้มน้ำมันค่อนข้างมาก จนบางครั้งทำให้เสียช่องจราจร 1 ช่องทาง เพื่อรถเลี้ยวกลับ ส่วนป้ายด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 4.8 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย

29) บริเวณสามแยกจรัญหัตถกรรม ป้ายด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 76.9 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การขับด้วยความเร็วสูง การขับรถยนต์ และการขับฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ป้ายด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 10.3 โดยมีปัจจัยย่อย คือ เป็นถนนตัดตรง ทำให้มีการขับด้วยความเร็วสูง ในช่วงเวลากลางคืน มีแสงสว่างไม่เพียงพอ ป้ายด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 7.7 ซึ่งมีปัจจัยย่อย คือ เป็นถนนทางเชื่อมถนนเลียบเมืองหนองมน ดังนั้น จึงมีปริมาณรถบรรทุกเข้าออกค่อนข้างมาก ป้ายด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 5.1 ซึ่งมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย

30) บริเวณถนนเนตรดี ป้ายด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 87.2 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การขับขึ้นขณะมีเมฆา การขับรถยนต์ของรถจักรยานยนต์ และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ป้ายด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 2.6 โดยมีปัจจัยย่อย คือ ถนนมีความคดโค้งมาก และมีตรอกซอยจำนวนมาก จึงต้องใช้ความระมัดระวังในการขับขึ้น ป้ายด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 7.7 โดยมีปัจจัยย่อย คือ มีต้นไม้ขนาดใหญ่บริเวณริมทาง ทำให้บังทัศนวิสัย และการจราจรติดขัดทางจราจร ทำให้มีการขับรถในช่องทางกลับกัน ป้ายด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 2.6 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย

31) บริเวณทางข้ามทางรถไฟไปตำบลเหมือง ปิจจัยด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 77.8 ซึ่งมีปัจจัยย่อย คือ การขับขี่ด้วยความไม่ระมัดระวัง การขับขี่ด้วยความเร็วสูง การขับขี่ขณะมีเมมา และการเลี้ยวรถโดยไม่ให้สัญญาณไฟ ปิจจัยด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 11.1 โดยมีปัจจัยย่อย คือ มีไฟฟ้าสว่างไม่เพียงพอ และพื้นถนนบริเวณทางรถไฟ ไม่เสมอกัน ปิจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 5.6 โดยมีปัจจัยย่อย คือ มีต้นไม้ และป้ายขนาดใหญ่ ทั้ง 2 ข้างทาง ทำให้บังทัศนวิสัย ปิจจัยด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 5.6 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการขับซิ่งที่ไม่มีไฟ

32) บริเวณสี่แยกแสนสมบูรณ์ ปิจจัยด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 88.6 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การขับขี่ขณะมีเมมา การขับรดด้วยความเร็วสูง และการขับรดย้อนศรของรถจักรยานยนต์ ปิจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 8.6 โดยมีปัจจัยย่อย คือ มีการปลูกต้นไม้ขนาดใหญ่ทั้งบริเวณเกาะกลางถนน และริมถนน ทำให้บังทัศนวิสัย ปิจจัยด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 2.9 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย

33) บริเวณสามแยกหน้าธนาคารกสิกรไทย ปิจจัยด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 97 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ไม่ข้ามถนนบนสะพานลอย การจอดรถซ้อนคัน และการขับรดย้อนศรของรถจักรยานยนต์ ปิจจัยด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 3 โดยมีปัจจัยย่อย คือ เป็นทางเลี้ยวเข้าออกซอยซึ่งสามารถตัดตรงไปยังถนนไทยพินันท์ ซึ่งมีหมู่บ้านจัดสรรจำนวนมาก จึงเป็นบริเวณที่มีรถมาจอดเลี้ยวเพื่อเข้าซอยจำนวนมาก

34) บริเวณสามแยกหน้าสถานีตำรวจภูธรตำบลแสนสุข ปิจจัยด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 92.9 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การขับรดขณะมีเมมา การขับรดย้อนศร และการขับรดด้วยความเร็วสูง ปิจจัยด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 3.6 โดยมีปัจจัยย่อย คือ ในเวลากลางคืน มีแสงสว่างไม่เพียงพอ ส่วนปิจจัยด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 3.6 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย

35) บริเวณสามแยกโรงแรมเอสเอสบางแสน ปิจจัยด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 80.8 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การขับรดด้วยความเร็วสูง การขับขี่ขณะดื่มสุรา และการขับรดย้อนศร ปิจจัยด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 15.4 โดยมีปัจจัยย่อย คือ เป็นสามแยกที่มีการเลี้ยวรถค่อนข้างมาก และเป็นทางโค้ง ทำให้เกิดอุบัติเหตุง่าย ปิจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 3.8 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การจอดรถกีดขวางจราจร และการจอดรถไม่เป็นระเบียบ

36) บริเวณทางเข้าโรงเรียนสาธิตพิบูลบำเพ็ญ ปิจจัยด้านคนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 87 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การขับรดจักรยานยนต์ย้อนศร และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยว เมื่อต้องการเลี้ยว ปิจจัยด้านถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 8.7 โดยมีปัจจัยย่อย

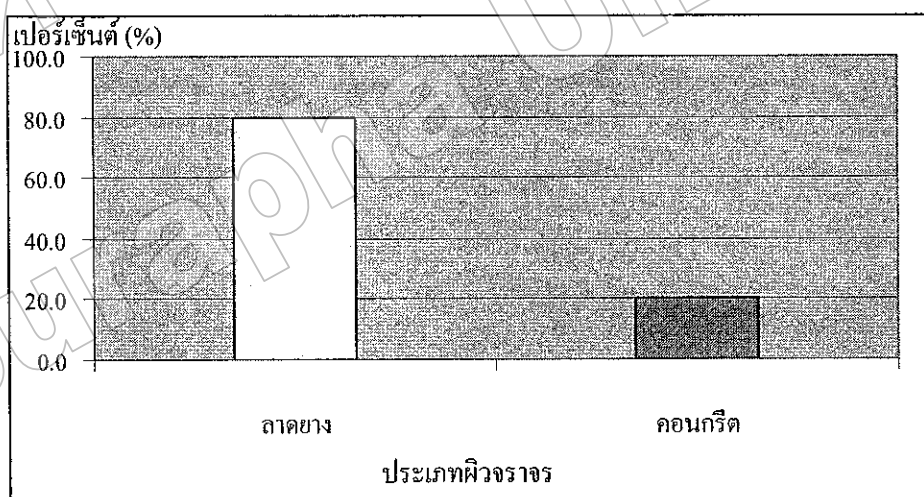
คือ ไฟฟ้าสว่างไม่เพียงพอ และถนนมีความคดโค้ง และพื้นถนนไม่เสมอกัน ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 4.3 โดยมีปัจจัยย่อย คือ การจราจรที่ติดขัด การจราจร เช่น จอดรถไม่ชิดขอบทาง ทำให้รถที่ขับมา ต้องขับเบี่ยงออกไปยังช่องทางกลับกัน

3. ประเภทผิวจราจรของจุดที่เกิดอุบัติเหตุ

จากตารางที่ 12 และแผนภูมิที่ 3 พบว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเกิดบนผิวถนนแบบลาดยาง โดยมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นร้อยละ 79.9 และเกิดบนผิวถนนแบบคอนกรีต ร้อยละ 20.1 เนื่องจากถนนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุขส่วนใหญ่เป็นถนนแบบลาดยาง

ตารางที่ 12 ประเภทผิวจราจรของจุดที่เกิดอุบัติเหตุในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข

ประเภทผิวจราจร	จำนวนอุบัติเหตุ	ร้อยละ
ลาดยาง	1,941	79.9
คอนกรีต	488	20.1
รวม	2,429	100.0



แผนภูมิที่ 3 ประเภทผิวจราจรของจุดที่เกิดอุบัติเหตุในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข

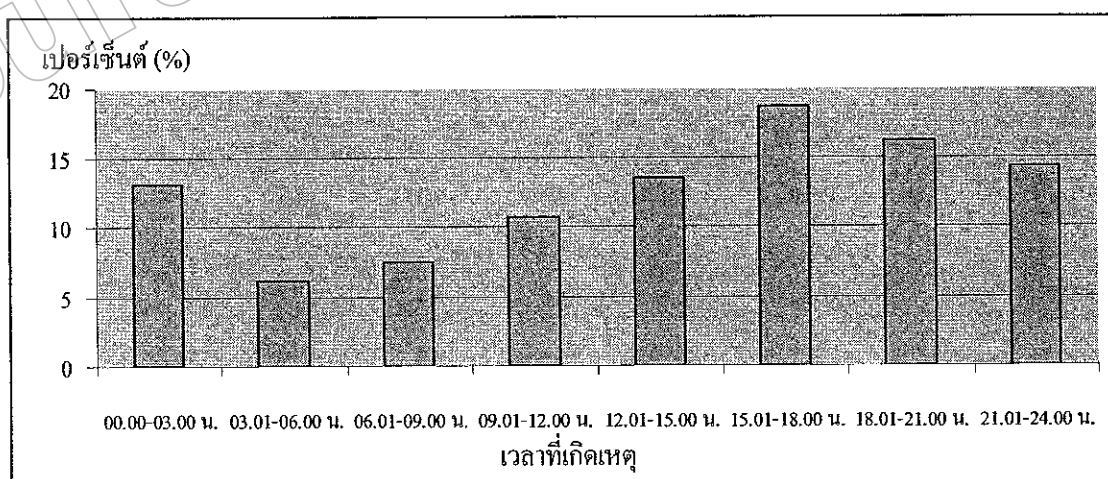
4. ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

จากตารางที่ 13 และแผนภูมิที่ 4 พบว่า ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ช่วงเวลา 15.01-18.00 นาฬิกา โดยมีการเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 18.7 เนื่องจากเป็นช่วงเวลาหลังเลิกเรียนและเลิกงาน จึงมีปริมาณรถค่อนข้างคับคั่ง ส่วนช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุรองลงมา คือช่วงเวลา 18.01-21.00

นาฬิกา และช่วงเวลา 21.01-24.00 นาฬิกา โดยมีการเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 16.1 และ 14.3 ตามลำดับ เนื่องจากบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุหลายจุด จะมีปัญหาเรื่องไฟฟ้าสว่างไม่เพียงพอ ทำให้ความสามารถในการจับยึดลดลง จึงมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ส่วนช่วงเวลาที่มิอุบัติเหตุเกิดขึ้นน้อยที่สุด คือ ช่วงเวลา 03.01-06.00 นาฬิกา โดยมีการเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 6.1 เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่ไม่ค่อยมีรถในถนนมากนัก

ตารางที่ 13 ช่วงเวลาที่มีการเกิดอุบัติเหตุในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข

เวลา	จำนวนอุบัติเหตุ (เหตุ)	ร้อยละ
00.00-03.00 น.	318	13.1
03.01-06.00 น.	147	6.1
06.01-09.00 น.	183	7.5
09.01-12.00 น.	261	10.7
12.01-15.00 น.	327	13.5
15.01-18.00 น.	454	18.7
18.01-21.00 น.	392	16.1
21.01-24.00 น.	347	14.3
รวม	2,429	100.0



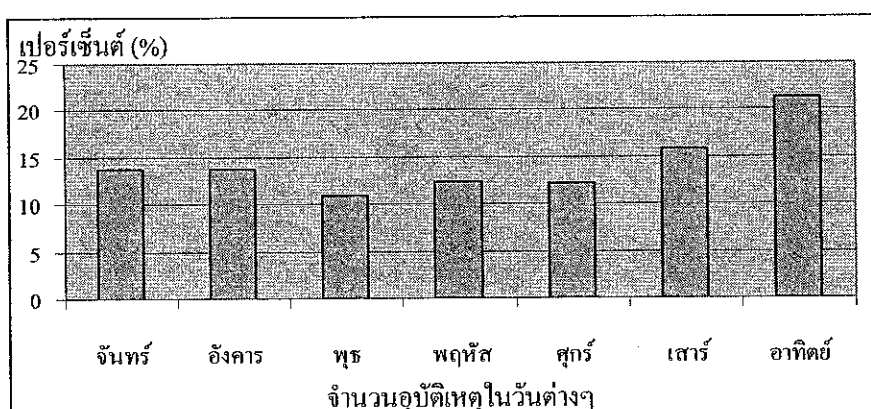
แผนภูมิที่ 4 ช่วงเวลาที่มีการเกิดอุบัติเหตุในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข

5. ช่วงวันที่เกิดอุบัติเหตุ

จากตารางที่ 14 และแผนภูมิที่ 5 พบว่า ช่วงวันที่มีอุบัติเหตุเกิดมากที่สุด คือ วันอาทิตย์ มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นร้อยละ 21.3 ส่วนวันที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นรองลงมา คือ วันเสาร์ มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นร้อยละ 15.9 เนื่องจากเทศบาลเมืองแสนสุขมีสถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่ง และอยู่ใกล้กรุงเทพฯ จึงมีนักท่องเที่ยวมาพักผ่อนในวันสุดสัปดาห์ วันที่มีการเกิดอุบัติเหตุมากเป็นอันดับที่ 3 คือ วันจันทร์ มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นร้อยละ 13.8 ส่วนวันอังคาร เป็นวันที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากเป็นอันดับที่ 4 โดยมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นร้อยละ 13.7 ส่วนวันพฤหัสบดี เป็นวันที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากเป็นอันดับที่ 5 โดยมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นร้อยละ 12.3 ในวันศุกร์เป็นวันที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากเป็นอันดับที่ 6 โดยมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นร้อยละ 12.1 ส่วนวันพุธ เป็นวันที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นน้อยที่สุด โดยมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นร้อยละ 10.9

ตารางที่ 14 วันที่มีการเกิดอุบัติเหตุในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข

วัน	จำนวนอุบัติเหตุ (เหตุ)	ร้อยละ
จันทร์	334	13.8
อังคาร	332	13.7
พุธ	265	10.9
พฤหัสบดี	299	12.3
ศุกร์	294	12.1
เสาร์	387	15.9
อาทิตย์	518	21.3
รวม	2,429	100.0



แผนภูมิที่ 5 วันที่มีการเกิดอุบัติเหตุในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข

การวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข

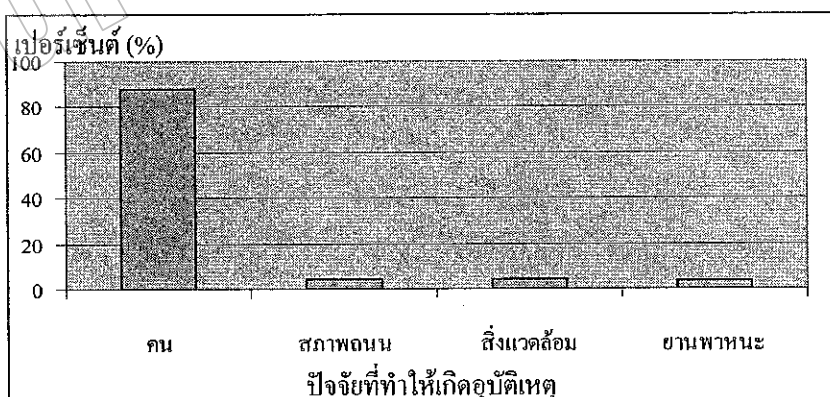
ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข ได้นำข้อมูลสถิติของสถานีตำรวจภูธร ตำบลแสนสุข และหน่วยแจ้งเหตุอาชญากรรมเมืองแสนสุข ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2543 ถึงเดือนพฤษภาคม 2547 ที่รวบรวมไว้ มาแบ่งกลุ่มปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุตามเกณฑ์ของศูนย์วิจัยและพัฒนาการจราจรและขนส่ง (2544) ซึ่งแบ่งการเกิดอุบัติเหตุเป็น 4 ประเภท คือ ปัจจัยด้านคน ปัจจัยด้านถนน ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม และปัจจัยด้านยานพาหนะ ได้ผลดังนี้

1. ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

จากตารางที่ 15 และแผนภูมิที่ 6 แสดงว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ คน ร้อยละ 88.0 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 4.4 ปัจจัยด้านสภาพถนน ร้อยละ 4.2 และปัจจัยด้านยานพาหนะ ร้อยละ 3.4

ตารางที่ 15 ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในแต่ละปี

ปัจจัย	จำนวนอุบัติเหตุ (เหตุ)	ร้อยละ
คน	2,138	88.0
สภาพถนน	101	4.2
สิ่งแวดล้อม	107	4.4
ยานพาหนะ	83	3.4
รวม	2,429	100.0



แผนภูมิที่ 6 ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในแต่ละปี

2. การวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทั้ง 4 ปัจจัย ได้ทำการวิเคราะห์โดยใช้ข้อมูลสถิติของสถานีตำรวจภูธร ตำบลแสนสุข และหน่วยแจ้งเหตุอาชญากรรมเมืองแสนสุข ร่วมกับข้อมูลจากการสังเกตการณ์ ได้ผลดังนี้

2.1 ปัจจัยด้านคนที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

จากการศึกษา พบว่าปัจจัยด้านคน เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด โดยมีปัจจัยย่อยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ คือ

2.1.1 การดื่มของมึนเมาประเภทต่าง ๆ เช่น สุรา เบียร์ ไวน์ ฯลฯ ของผู้ขับขี่

2.1.2 การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ได้แก่ การฝ่าสัญญาณไฟแดง การเลี้ยวกลับรถในบริเวณห้ามเลี้ยว และการขับรถย้อนศร เป็นต้น เช่น บริเวณถนนสุขุมวิทหน้าตลาดหนองมน ซึ่งมีผู้ขับขี่จำนวนมากไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร คือผู้ขับขี่รถยนต์จะจอดรอในที่ห้ามจอด ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มักจะขับรถย้อนศร บริเวณสามแยกแกล่เหล็ก จะมีการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในช่วงเวลากลางวัน

2.1.3 พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ไม่เหมาะสม และขาดความเป็นระเบียบ ได้แก่ การขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วสูง หรือมีการควบคุมรถที่ไม่เหมาะสม เช่น การใช้ความเร็ว การขับรถผิดช่องทางในถนนบางแสนสาย 2 และถนนเลียบหาดบางแสน การไม่ใช้สะพานลอยในการข้ามถนนในบริเวณถนนสุขุมวิทหน้าตลาดหนองมน และบริเวณสามแยกหน้ามหาวิทยาลัยบูรพา เป็นต้น

2.2 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

2.2.1 อุปสรรคทางธรรมชาติ เช่น ฝน หมอก ฝุ่น ดินไม้บังป้าย หรือสัญญาณไฟจราจร ซึ่งในบริเวณถนนบางแสนสาย 2 และถนนเลียบหาดบางแสน มีการปลูกต้นไม้ไว้ที่เกาะกลาง จึงควรมีการตัดต้นไม้เพื่อไม่ให้บังป้าย และทัศนวิสัยบนท้องถนน

2.2.2 การมีสิ่งกีดขวางบนช่องจราจร เช่น วัตถุที่หล่นบนผิวจราจร โดยเฉพาะบริเวณสี่แยกไทยพิพัฒน์ เนื่องจากมีการก่อสร้างหมู่บ้านจัดสรรจำนวนมาก การปิดถนนเพื่อซ่อมบำรุงโดยไม่มีป้าย หรือสื่ออื่น ๆ เตือนผู้ขับขี่อย่างชัดเจน เช่น บริเวณสะพานเจ็ทโหวที่มีการขยายสะพาน และการจอดรอที่ไม่ถูกต้องตามกฎจราจร ทำให้กีดขวางการจราจร เช่น บริเวณถนนสุขุมวิทหน้าตลาดหนองมน บริเวณสามแยกแกล่เหล็ก เป็นต้น

2.3 ปัจจัยด้านสภาพถนนที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

2.3.1 ช่องทางจราจร จากการสังเกตการณ์พบว่า มีการตีเส้นแบ่งช่องจราจรไม่ชัดเจน ซึ่งถ้าพิจารณาจากจุดที่เกิดอุบัติเหตุ จะเห็นว่า บริเวณถนนสุขุมวิทหน้าตลาดหนองมน มี

ช่องทางจราจรจำนวน 6 ช่อง แต่ไม่มีเกาะกลางถนน มีเพียงเส้นแบ่งช่องจราจร ซึ่งในบางครั้งถ้ามีการจราจรคับคั่ง จะเปิดให้มีการเดินรถเพิ่มในช่องจราจรกลับกัน โดยมีกรวยกั้น ซึ่งมีโอกาสทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น บริเวณถนนบางแสนสาย 2 ซึ่งมีการลดช่องจราจรจาก 6 ช่อง เหลือ 4 ช่อง เป็นต้น

2.3.2 เครื่องหมายจราจร จากการสังเกตการณ์พบว่า ในถนนสายหลักของเทศบาลเมืองแสนสุข เช่น ถนนสุขุมวิท จะมีเครื่องหมายจราจรและสัญญาณไฟจราจร ติดอยู่และมีการเปิดสัญญาณไฟตลอดเวลา แต่ในถนนสายรอง และถนนสายย่อย เช่น ถนนลงหาดบางแสน ถนนเลียบหาดบางแสน เครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟจราจร ยังมีอยู่น้อยมาก และไม่ได้นำมาใช้งานอย่างจริงจัง เช่น บริเวณสี่แยกซีไซด์ มีสัญญาณไฟจราจร แต่ทำการเปิดเป็นบางช่วง บริเวณสี่แยกไทยพิพัฒน์ มีสัญญาณไฟจราจร แต่จะเปิดใช้เฉพาะในเวลากลางวัน เป็นต้น

2.3.3 ไฟฟ้าแสงสว่าง จะเห็นว่าถนนที่มีความสว่างจะปลอดภัยกว่าถนนที่มืด หรือมีแสงสว่างเพียงเล็กน้อย สำหรับถนนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข ยังมีหลายจุดที่ควรปรับปรุงด้านไฟฟ้าแสงสว่าง ได้แก่ บริเวณถนนบางแสนสาย 2 บริเวณที่กัลดรถหน้าสถานีตำรวจทางหลวง เป็นต้น

2.4 ปัจจัยด้านยานพาหนะที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

2.4.1 การไม่ใส่อุปกรณ์ที่ช่วยป้องกัน หรือลดความรุนแรงในขณะเกิดอุบัติเหตุ เช่น หมวกนิรภัย และเข็มขัดนิรภัย ซึ่งจากการสังเกตพบว่า ในการขับขี่รถยนต์ ผู้ขับขี่มักจะไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ส่วนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มักจะไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้เกิดการบาดเจ็บที่รุนแรงมากขึ้น

2.4.2 ความสมบูรณ์ของอุปกรณ์ของยานพาหนะ เช่น ไฟหน้า ไฟเบรก ไฟท้าย ไฟเลี้ยว ไฟฉุกเฉิน เป็นต้น จากการสังเกตพบว่า สภาพยานพาหนะส่วนใหญ่มีความสมบูรณ์ดี แต่ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมมักง่าย เช่น ไม่เปิดไฟเลี้ยวขณะเลี้ยว ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ แต่มีบางส่วนโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์มักจะมีสภาพไม่สมบูรณ์ คือ ไม่มีไฟ ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในเวลากลางคืน

2.4.3 การปรับแต่งสภาพยานพาหนะ คือ มีการใช้ยานพาหนะที่มีการดัดแปลง และใช้งานผิดประเภท เช่น การนำรถจักรยานยนต์มาใช้ในการลากจูง การพ่วงรถ เป็นต้น ซึ่งบริเวณถนนบางแสนสาย 2 และถนนเลียบหาดบางแสน มักจะมีการพ่วงยานพาหนะ เพื่อนำเตียงผ้าใบ หรือเรือ เพื่อไปให้เช่าบริเวณหาดบางแสน ซึ่งถ้าผู้ขับขี่อื่น ไม่ระมัดระวัง อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

การวิเคราะห์ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข

ในการวิเคราะห์ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุ ผู้วิจัยได้เลือกใช้วิธีการแบ่งระดับความรุนแรงออกเป็น 3 ระดับ ตามวิธีการของ Chen (1983) คือ

- ความรุนแรงระดับที่ 1 (Property Damage Only, PDO) หมายถึง การเกิดอุบัติเหตุที่มีแต่ทรัพย์สินเสียหายเพียงอย่างเดียว
- ความรุนแรงระดับที่ 2 (Injury) หมายถึง การเกิดอุบัติเหตุที่มีบุคคลได้รับบาดเจ็บ
- ความรุนแรงระดับที่ 3 (Fatality) หมายถึง การเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตขณะนั้นหรือเสียชีวิตภายใน 30 วันหลังการเกิดอุบัติเหตุ

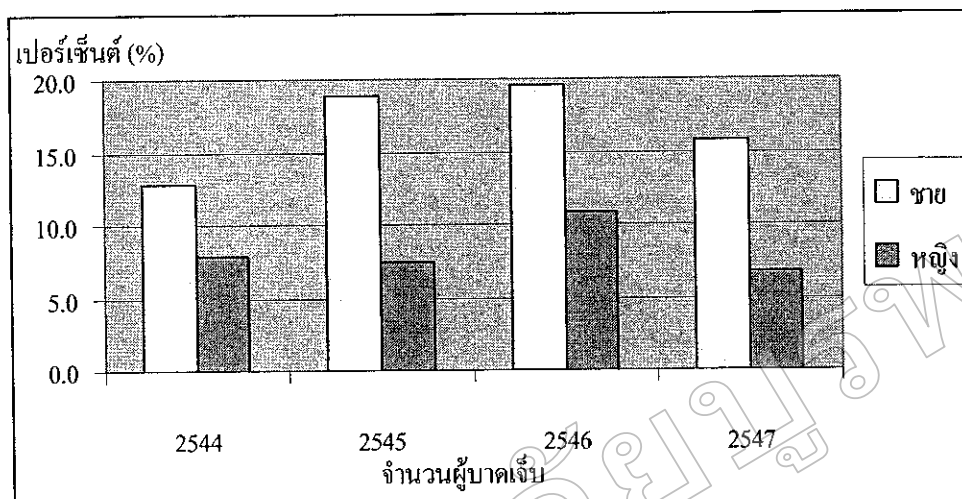
ในการวิเคราะห์ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุ จะวิเคราะห์ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข และเปรียบเทียบระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ จุดที่เกิดอุบัติเหตุ ลักษณะถนนของจุดที่เกิดเหตุ ประเภทผิวจราจรของจุดที่เกิดเหตุ ช่วงเวลาในการเกิดอุบัติเหตุ ประเภทของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ และการเกิดอุบัติเหตุระหว่างยานพาหนะต่าง ๆ ได้ผลดังนี้

1. จำนวนผู้บาดเจ็บ

จากตารางที่ 16 และแผนภูมิที่ 7 จะเห็นว่า ในแต่ละปีมีจำนวนผู้บาดเจ็บ ทั้งชายและหญิง เพิ่มขึ้น คือ ในปี 2544 มีผู้บาดเจ็บทั้งสิ้น 408 คน เป็นชาย 253 คน หญิง 155 คน คิดเป็นร้อยละ 20.6 ในปี 2545 มีผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้น คือ 521 คน เป็นชาย 373 คน หญิง 148 คน คิดเป็นร้อยละ 26.3 ในปี 2546 ผู้บาดเจ็บยังคงเพิ่มจำนวนขึ้น คือ 603 คน เป็นชาย 388 คน หญิง 215 คน คิดเป็นร้อยละ 30.5 และในปี 2547 ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุได้ลดจำนวนลง คือ 447 คน เป็นชาย 313 คน หญิง 134 คน คิดเป็นร้อยละ 22.6

ตารางที่ 16 จำนวนผู้บาดเจ็บในแต่ละปี

ปี	จำนวนผู้บาดเจ็บ (คน)					
	ชาย	ร้อยละ	หญิง	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
2544	253	12.8	155	7.8	408	20.6
2545	373	18.8	148	7.5	521	26.3
2546	388	19.6	215	10.9	603	30.5
2547	313	15.8	134	6.8	447	22.6
รวม	1,327	67.1	652	32.9	1,979	100.0



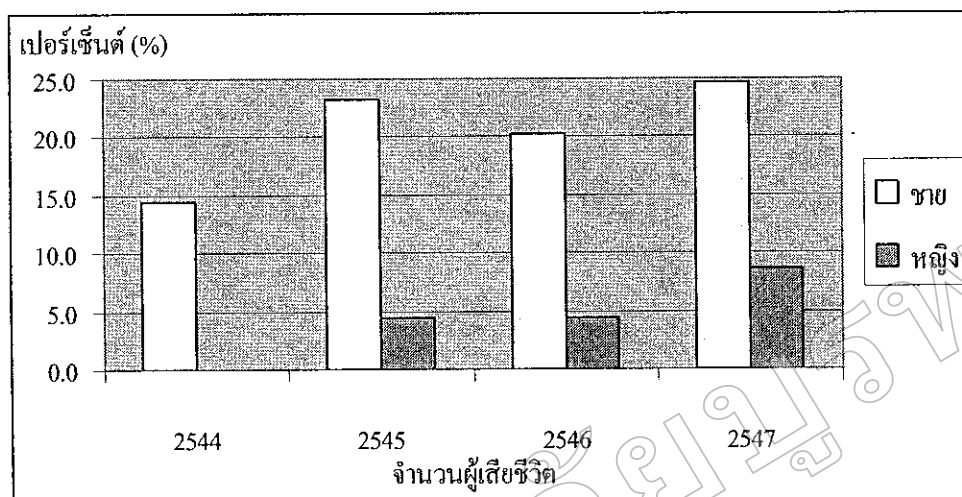
แผนภูมิที่ 7 จำนวนผู้บาดเจ็บในแต่ละปี

2. จำนวนผู้เสียชีวิต

จากตารางที่ 17 และแผนภูมิที่ 8 จะเห็นว่า ในแต่ละปีมีจำนวนเสียชีวิต ทั้งชายและหญิง เพิ่มขึ้น คือ ในปี 2544 มีผู้เสียชีวิตทั้งสิ้น 10 คน เป็นชายทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 14.5 ในปี 2545 มีผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น คือ 19 คน เป็นชาย 16 คน หญิง 3 คน คิดเป็นร้อยละ 27.5 ในปี 2546 ผู้เสียชีวิตลดลง คือ 17 คน เป็นชาย 14 คน หญิง 3 คน คิดเป็นร้อยละ 24.6 และในปี 2547 ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้เพิ่มขึ้น คือ 23 คน เป็นชาย 17 คน หญิง 6 คน คิดเป็นร้อยละ 33.3

ตารางที่ 17 จำนวนผู้เสียชีวิตในแต่ละปี

ปี	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)					
	ชาย	ร้อยละ	หญิง	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
2544	10	14.5	0	0.0	10	14.5
2545	16	23.2	3	4.3	19	27.5
2546	14	20.3	3	4.3	17	24.6
2547	17	24.6	6	8.7	23	33.3
รวม	57	82.6	12	17.4	69	100.0



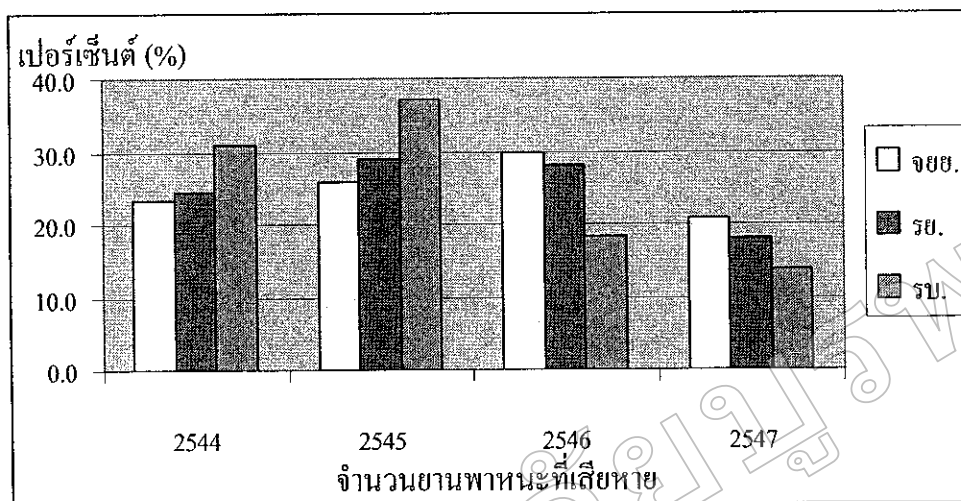
แผนภูมิที่ 8 จำนวนผู้เสียชีวิตในแต่ละปี

3. จำนวนพาหนะที่เสียหาย

จากตารางที่ 18 และแผนภูมิที่ 9 จะเห็นว่า ในแต่ละปีมีจำนวนยานพาหนะที่เสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น คือ ในปี 2544 มีรถจักรยานยนต์เสียหาย 427 คัน รถยนต์ 601 คัน และรถบรรทุก 54 คัน รวมคิดเป็นร้อยละ 24.3 ในปี 2545 มีรถจักรยานยนต์เสียหาย 477 คัน รถยนต์ 713 คัน และรถบรรทุก 65 คัน รวมคิดเป็นร้อยละ 28.1 ในปี 2546 มีรถจักรยานยนต์เสียหาย 549 คัน รถยนต์ 690 คัน และรถบรรทุก 32 คัน รวมคิดเป็นร้อยละ 28.5 และในปี 2547 มีรถจักรยานยนต์เสียหาย 383 คัน รถยนต์ 444 คัน และรถบรรทุก 24 คัน รวมคิดเป็นร้อยละ 19.1

ตารางที่ 18 จำนวนยานพาหนะที่เสียหายในแต่ละปี

ปี	จักรยานยนต์	รถยนต์	รถบรรทุก	รวม	ร้อยละ
2544	427	601	54	1,082	24.3
2545	477	713	65	1,255	28.1
2546	549	690	32	1,271	28.5
2547	383	444	24	851	19.1
รวม	1,836	2,448	175	4,459	100.0
ร้อยละ	41.2	54.9	3.9	100.0	



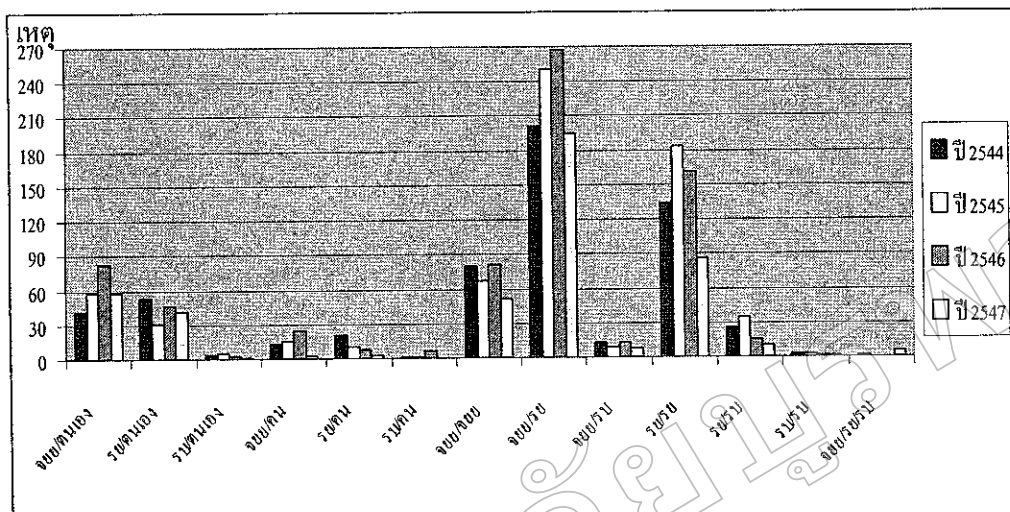
แผนภูมิที่ 9 จำนวนยานพาหนะที่เสียหายในแต่ละปี

4. การเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ

จากตารางที่ 19 และแผนภูมิที่ 10 แสดงการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ในรอบ 4 ปี พบว่า ในปี 2544 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งสิ้น 590 เหตุ คิดเป็นร้อยละ 24.3 โดยมีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์และรถยนต์ สูงสุด 201 ราย ในปี 2545 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเพิ่มขึ้น คือ 668 ราย คิดเป็นร้อยละ 27.5 โดยอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์และรถยนต์ เกิดขึ้นสูงสุด 250 ราย ในปี 2546 อุบัติเหตุยังคงเพิ่มขึ้น คือ 710 ราย คิดเป็นร้อยละ 29.2 โดยอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์และรถยนต์ ยังคงเกิดขึ้นสูงสุด 268 ราย และในปี 2547 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นลดลง คือ 461 ราย คิดเป็นร้อยละ 19.0 โดยอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์และรถยนต์ เกิดขึ้นสูงสุด 195 ราย

ตารางที่ 19 การเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ในแต่ละปี

ปี	จยย/ตนเอง	รย/ตนเอง	รบ/ตนเอง	จยย/คน	รย/คน	รบ/คน	จยย/จยย	จยย/รย	จยย/รบ	รย/รย	รย/รบ	รบ/รบ	จยย/รย/รบ	รวม	คิดเป็น (%)
ปี 2544	41	53	4	13	21	1	80	201	13	134	26	2	1	590	24.3
ปี 2545	58	31	5	16	10	1	67	250	9	184	35	2	0	668	27.5
ปี 2546	83	47	3	24	8	6	81	268	13	161	15	1	0	710	29.2
ปี 2547	58	41	1	2	2	0	52	195	8	86	10	1	5	461	19.0
รวม	240	172	13	55	41	8	280	914	43	565	86	6	62,429	100.0	
ร้อยละ	9.9	7.1	0.5	2.3	1.7	0.3	11.5	37.6	1.8	23.3	3.5	0.2	0.2	100.0	



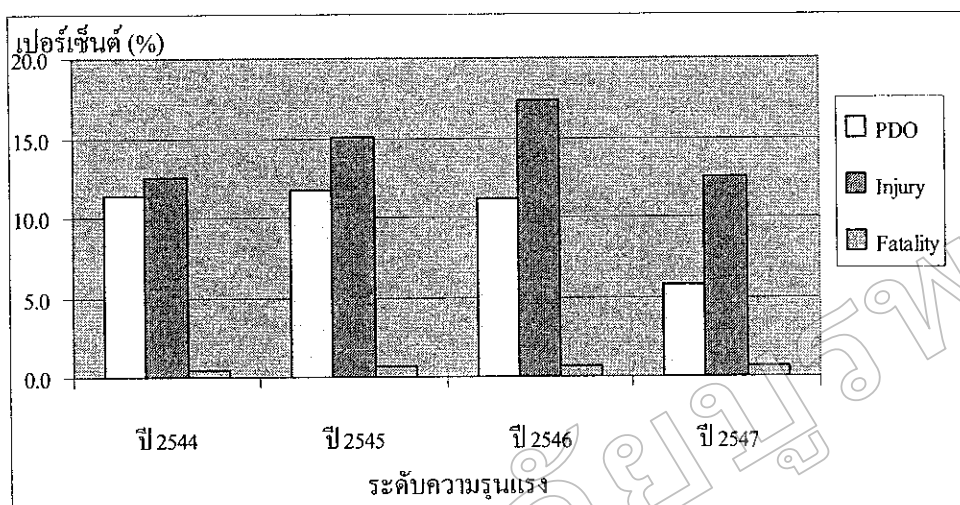
แผนภูมิที่ 10 การเกิดอุบัติเหตุของรถประเภทต่าง ๆ ในแต่ละปี

5. ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุในแต่ละปี

จากตารางที่ 20 และแผนภูมิที่ 11 พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเขตเทศบาลเมืองแสนสุขในรอบ 4 ปี พบว่า ในปี 2544 มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 11.4 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 12.5 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.4 ในปี 2545 พบว่า ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.7 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 15.1 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 0.7 ในปี 2546 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ลดลงเหลือร้อยละ 11.2 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ยังคงเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 17.4 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.7 ส่วนในปี 2547 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ลดลงเหลือร้อยละ 5.7 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ลดลงเหลือร้อยละ 12.5 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 2.5

ตารางที่ 20 ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข

ปี	PDO		Injury		Fatality		รวม	
	เหตุ	ร้อยละ	เหตุ	ร้อยละ	เหตุ	ร้อยละ	เหตุ	ร้อยละ
ปี 2544	277	11.4	303	12.5	10	0.4	590	24.3
ปี 2545	285	11.7	366	15.1	17	0.7	668	27.5
ปี 2546	272	11.2	422	17.4	16	0.7	710	29.2
ปี 2547	139	5.7	304	12.5	18	0.7	461	19.0
รวม	973	40.1	1,395	57.4	61	2.5	2,429	100.0



แผนภูมิที่ 11 ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข

6. ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุในแต่ละจุดเกิดเหตุ

จากตารางที่ 21 พบว่า จุดที่มีระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุมากที่สุด คือ บริเวณถนนสุขุมวิทหน้าตลาดหนองมน โดยมีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 3.2 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 3.2 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.4 รองลงมาคือ บริเวณถนนบางแสนสาย 2 โดยมีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 1.7 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 3.7 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.2 บริเวณสามแยกแก่งเล้กซ์ มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 3.0 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 2.4 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.1 บริเวณสามแยกหน้ามหาวิทยาลัยบูรพา มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 2.0 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 2.8 แต่ไม่มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) บริเวณถนนเลียบหาดหน้าบางแสนบิซ ถึงวงเวียนบางแสน มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 1.6 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 2.6 แต่ไม่มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) บริเวณสี่แยกไทยพิพัฒน์ มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 1.1 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 2.7 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.3 บริเวณสี่แยกซีไซด์ มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 1.6 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 2.2 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.1 บริเวณสามแยกหน้าวัดบางเป้ง มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 1.3 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 2.4 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3

(Fatality) ร้อยละ 0.1 บริเวณที่กัณฑ์รถหน้าวังมุขแลนด์ มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 1.5 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 2.0 และความรุนแรงของอุบัติเหตุ ระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.1 บริเวณสะพานเหล็กโหวง มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 1.4 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 2.2 แต่ไม่มีความรุนแรงของ อุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) บริเวณสี่แยกร้างเร มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 1.1 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 2.4 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.1 บริเวณสี่แยกวัดตาลล้อม มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 1.9 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 1.6 แต่ไม่มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับ ที่ 3 (Fatality) บริเวณทางแยกหน้าโรงงานน้ำปลาจิ๋วสด มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 0.9 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 2.0 และความรุนแรงของ อุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.2 บริเวณถนนเลียบบแหลมแท่น มีความรุนแรงของอุบัติเหตุ ระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 1.2 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 1.9 แต่ไม่มีความ รุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) บริเวณสามแยกทางเข้าหาดวอนนภา มีความรุนแรงของ อุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 1.4 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 1.5 แต่ไม่ มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) บริเวณถนนเลียบบหาดหน้าโรงแรมบางแสนบีช รี สอร์ท ถึงโรงแรมเอส เอส บางแสน มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 1.0 ความ รุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 1.6 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.1 บริเวณถนนเลียบบแหลมแท่นทางแยกเข้าโรงแรมบางแสนวิลล่า มีความรุนแรง ของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 0.9 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 1.4 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.1 บริเวณสี่แยกจรินทร์ มีความรุนแรง ของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 0.9 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 1.5 แต่ไม่มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) บริเวณถนนบางแสนอ่างศิลาทางแยกขึ้นเขา สามมุข มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 1.0 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 1.3 แต่ไม่มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) บริเวณที่กัณฑ์รถหน้า สถานีตำรวจทางหลวง มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 1.2 ความรุนแรงของ อุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 1.0 แต่ไม่มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) บริเวณ ถนนบางแสนล่าง มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 0.7 ความรุนแรงของ อุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 1.4 แต่ไม่มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) บริเวณ ที่กัณฑ์รถหน้าทางเข้าร้านทัพราย มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 0.4 ความ รุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 1.6 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3

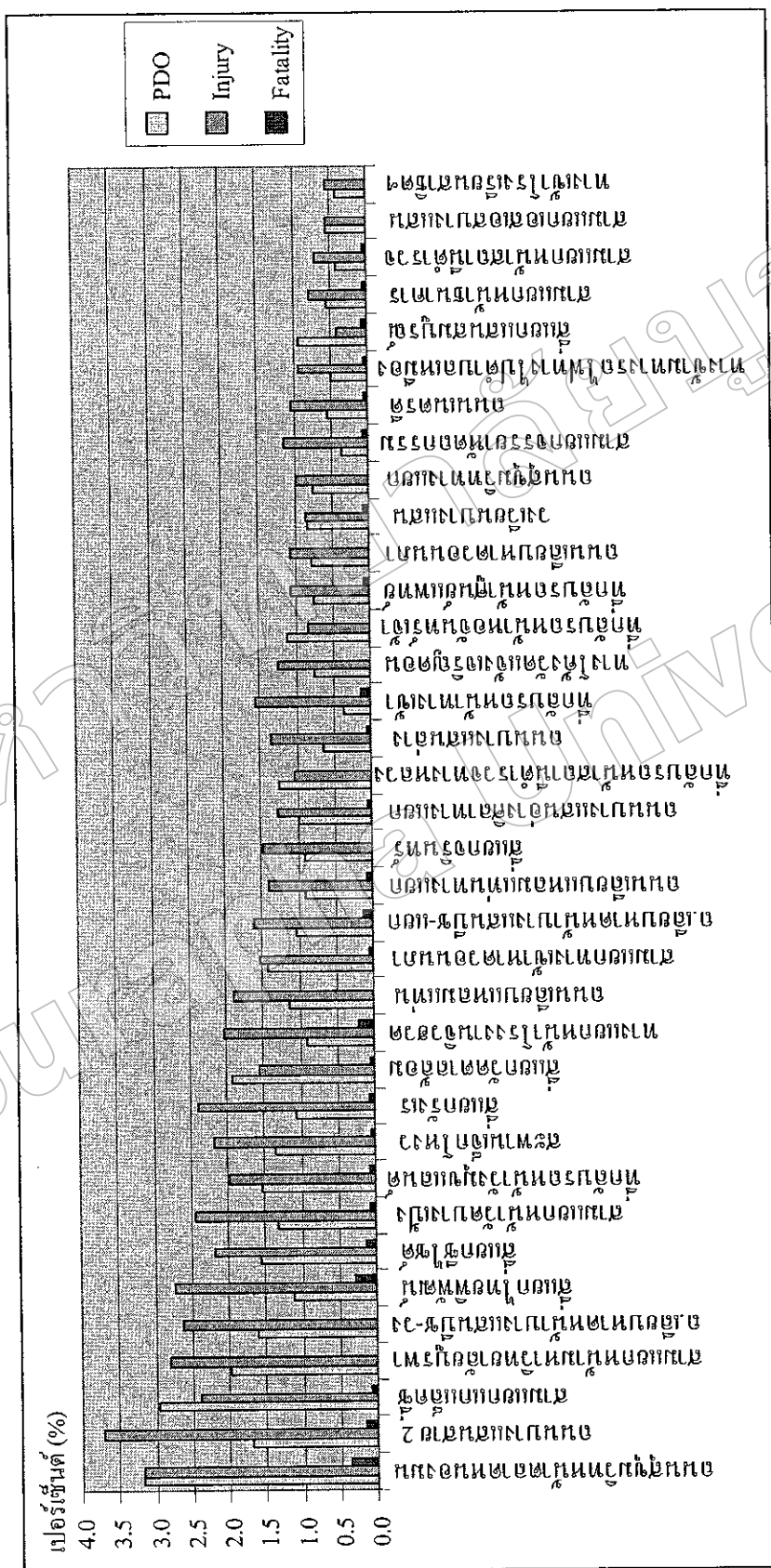
[illegible]

ตารางที่ 21 ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุในแต่ละจุดที่เกิดเหตุ

จุดที่เกิดเหตุ	PDO	ร้อยละ	Injury	ร้อยละ	Fatality	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
ถนนสุขุมวิทหน้าตลาดหนองมน	77	3.2	77	3.2	9	0.4	163	6.7
ถนนบางแสนสาย 2	41	1.7	90	3.7	4	0.2	135	5.6
สามแยกแกมเล็กสี่	72	3.0	58	2.4	2	0.1	132	5.4
สามแยกหน้ามหาวิทยาลัยบูรพา	48	2.0	68	2.8	0	0.0	116	4.8
ถ.เลียบหาดหน้าบางแสนบิซ-วงเวียนบางแสน	39	1.6	64	2.6	0	0.0	103	4.2
สี่แยกไทยพิพัฒน์	27	1.1	66	2.7	7	0.3	100	4.1
สี่แยกซีไซด์	38	1.6	53	2.2	3	0.1	94	3.9
สามแยกหน้าวัดบางเป้ง	32	1.3	59	2.4	2	0.1	93	3.8
ที่กัณฑ์รถหน้าวังมุขแลนด์	37	1.5	48	2.0	2	0.1	87	3.6
สะพานเจ็กโหวง	33	1.4	53	2.2	1	0.0	87	3.6
สี่แยกรังเร	26	1.1	58	2.4	2	0.1	86	3.5
สี่แยกวัดตาลล้อม	47	1.9	38	1.6	1	0.0	86	3.5
ทางแยกหน้าโรงงานจิ๋วฮวด	22	0.9	49	2.0	5	0.2	76	3.1
ถนนเลียบแหลมแท่น	28	1.2	46	1.9	0	0.0	74	3.0
สามแยกทางเข้าหาดวอนนภา	35	1.4	37	1.5	1	0.0	73	3.0
ถ.เลียบหาดหน้าบางแสนบิซ-แยกเอสเอส	25	1.0	39	1.6	3	0.1	67	2.8
ถนนเลียบแหลมแท่นทางแยกเข้าบางแสนวิลล่า	22	0.9	34	1.4	2	0.1	58	2.4
สี่แยกจรินทร์	22	0.9	36	1.5	0	0.0	58	2.4
ถนนบางแสนอ่างศิลาทางแยกขึ้นเขาสามมุข	24	1.0	31	1.3	1	0.0	56	2.3
ที่กัณฑ์รถหน้าสถานีตำรวจทางหลวง	30	1.2	25	1.0	0	0.0	55	2.3
ถนนบางแสนล่าง	16	0.7	33	1.4	1	0.0	50	2.1

ตารางที่ 21 (ต่อ)

จุดที่เกิดเหตุ	PDO	ร้อยละ	Injury	ร้อยละ	Fatality	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
ที่กลับรถหน้าทางเข้า ร้านทัพราย	9	0.4	38	1.6	3	0.1	50	2.1
ทางโค้งวัดแจ้งเจริญคอน	18	0.7	30	1.2	0	0.0	48	2.0
ที่กลับรถหน้าหอจันทร์เจ้า	27	1.1	20	0.8	0	0.0	47	1.9
ที่กลับรถหน้าศูนย์แพทย์	18	0.7	26	1.1	2	0.1	46	1.9
ถนนเลียบหาดวอนนภา	19	0.8	26	1.1	0	0.0	45	1.9
วงเวียนบางแสน	20	0.8	21	0.9	2	0.1	43	1.8
ถนนสุขุมวิททางแยกหน้า ปั้มน้ำมันหอนคร	18	0.7	24	1.0	0	0.0	42	1.7
สามแยกจรรยาหัตถกรรม	9	0.4	28	1.2	2	0.1	39	1.6
ถนนนครคี	13	0.5	25	1.0	1	0.0	39	1.6
ทางข้ามทางรถไฟทางไป ตำบลเหมือง	12	0.5	23	0.9	1	0.0	36	1.5
สี่แยกแสนสมบูรณ์	23	0.9	10	0.4	2	0.1	35	1.4
สามแยกหน้าธนาคาร กสิกรไทย	13	0.5	19	0.8	1	0.0	33	1.4
สามแยกหน้าสถานีตำรวจ	10	0.4	17	0.7	1	0.0	28	1.2
สามแยกเอสเอสบางแสน	13	0.5	13	0.5	0	0.0	26	1.1
ทางเข้าโรงเรียนสาธิตฯ	10	0.4	13	0.5	0	0.0	23	0.9
รวม	973	40.1	1,395	57.4	61	2.5	2,429	100.0



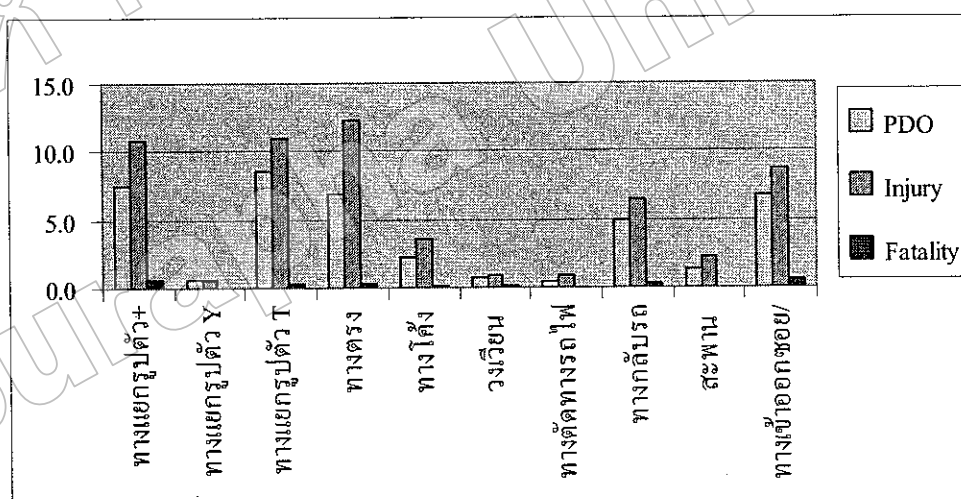
แผนภูมิที่ 12 ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุในแต่ละจุดที่เกิดเหตุ

7. ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุในแต่ละลักษณะถนนของจุดเกิดเหตุ

จากตารางที่ 22 และแผนภูมิที่ 13 พบว่า ลักษณะถนนที่มีระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ทางแยกรูปตัว T โดยมีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 8.5 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 11.0 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.3 รองลงมาคือ ทางตรง มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 6.9 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 12.3 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.3 ทางแยกรูปตัว + มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 7.5 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 10.7 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.6 ทางเข้าออกซอย/สถานที่ มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 6.8 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 8.8 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.7 ส่วนทางกลับรถ มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 5.0 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 6.5 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.3 ทางโค้ง มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 2.2 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 3.7 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.1 สะพาน มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 1.4 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 2.2 แต่ไม่มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) วงเวียน มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 0.8 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 0.9 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.1 ทางตัดทางรถไฟ มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 0.5 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 0.9 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.1 ส่วนลักษณะถนนที่มีอุบัติเหตุรุนแรงน้อยที่สุด คือ ทางแยกรูปตัว Y มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 0.5 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 0.5 แต่ไม่มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality)

ตารางที่ 22 ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุในแต่ละลักษณะถนนของจุดที่เกิดอุบัติเหตุ

ลักษณะถนน	PDO	ร้อยละ	Injury	ร้อยละ	Fatality	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
ทางแยกรูปตัว+	183	7.5	261	10.7	15	0.6	459	18.9
ทางแยกรูปตัว Y	13	0.5	13	0.5	0	0.0	26	1.1
ทางแยกรูปตัว T	206	8.5	267	11.0	8	0.3	481	19.8
ทางตรง	168	6.9	298	12.3	8	0.3	474	19.5
ทางโค้ง	53	2.2	89	3.7	3	0.1	145	6.0
วงเวียน	20	0.8	21	0.9	2	0.1	43	1.8
ทางตัดทางรถไฟ	12	0.5	23	0.9	1	0.0	36	1.5
ทางกลับรถ	121	5.0	157	6.5	7	0.3	285	11.7
สะพาน	33	1.4	53	2.2	1	0.0	87	3.6
ทางเข้าออกซอย/สถานที่	164	6.8	213	8.8	16	0.7	393	16.2
รวม	973	100.0	1395	57.4	61	2.5	2,429	100.0



แผนภูมิที่ 13 ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุในแต่ละลักษณะถนนของจุดที่เกิดอุบัติเหตุ

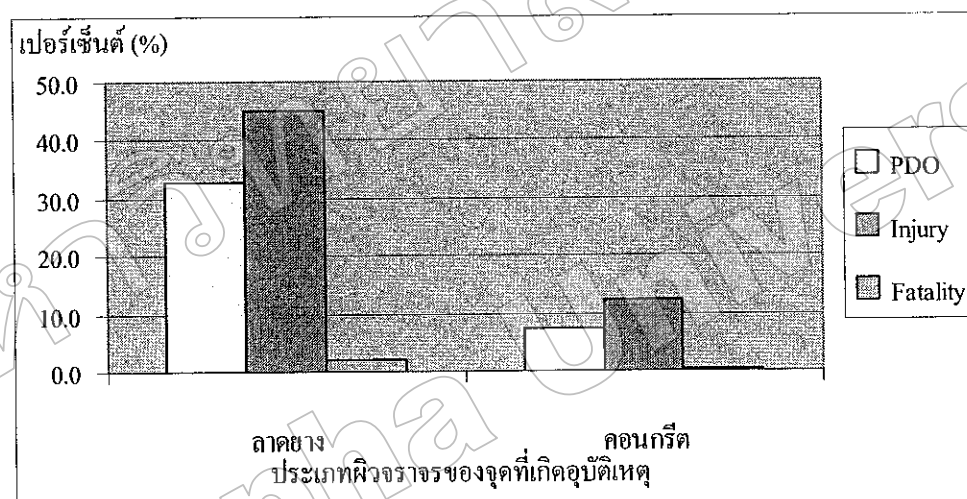
8. ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุในแต่ละประเภทผิวจราจร

จากตารางที่ 23 และแผนภูมิที่ 14 พบว่า ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุในผิวถนนแบบลาดยาง มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 32.6 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 45.0 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 2.3 และผิวถนนแบบ

คอนกรีต มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 7.4 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 12.4 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.2

ตารางที่ 23 ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุในแต่ละประเภทผิวจราจร

ประเภทผิวจราจร	PDO	ร้อยละ	Injury	ร้อยละ	Fatality	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
ลาดยาง	793	32.6	1,093	45.0	55	2.3	1,941	79.9
คอนกรีต	180	7.4	302	12.4	6	0.2	488	20.1
รวม	973	40.1	1,395	57.4	61	2.5	2,429	100.0



แผนภูมิที่ 14 ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุในแต่ละประเภทผิวจราจร

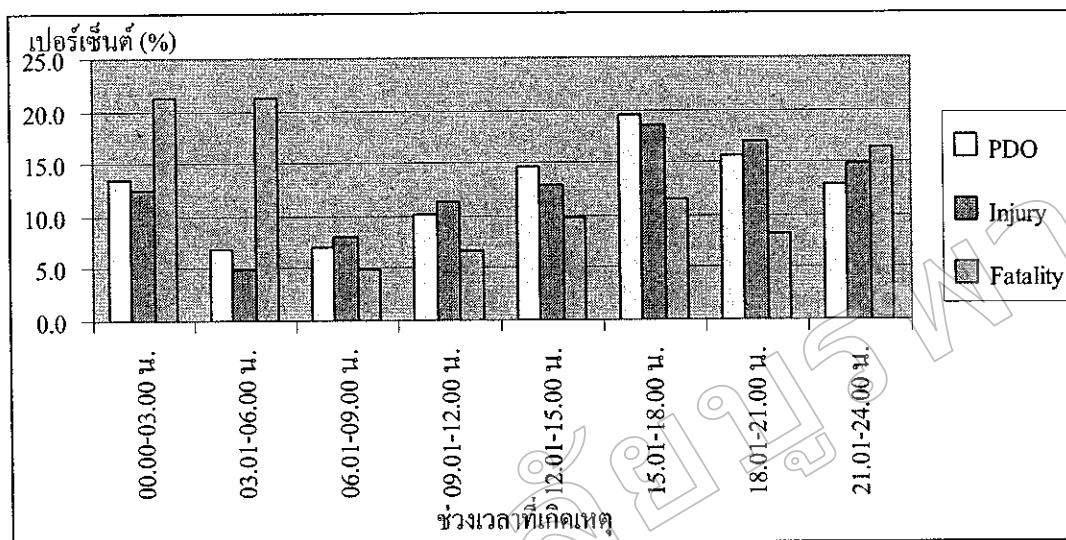
9. ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุในแต่ละช่วงเวลาที่เกิดเหตุ

จากตารางที่ 24 และแผนภูมิที่ 15 พบว่า ช่วงเวลาที่มีความรุนแรงของอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ช่วงเวลา 15.01-18.00 นาฬิกา โดยมีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 7.8 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 10.6 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.3 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุรองลงมา คือ ช่วงเวลา 18.01-21.00 นาฬิกา มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 6.3 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 9.8 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.2 ช่วงเวลา 21.01-24.00 นาฬิกา มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 5.2 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 8.6 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.4 ช่วงเวลา 12.01-15.00 นาฬิกา มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 5.8 ความรุนแรงของอุบัติเหตุ

ระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 7.4 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.2 ช่วงเวลา 00.01-03.00 นาฬิกา มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 5.4 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 7.2 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.5 ช่วงเวลา 09.01-12.00 นาฬิกา มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 4.0 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 6.5 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.2 ช่วงเวลา 06.01-09.00 นาฬิกา มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 2.8 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 4.6 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.1 ส่วนช่วงเวลาที่มียุติเหตุเกิดน้อยที่สุด คือ ช่วงเวลา 03.01-06.00 นาฬิกา มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 2.7 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 2.8 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.5

ตารางที่ 24 ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุในแต่ละช่วงเวลาที่เกิดเหตุ

ช่วงเวลา	PDO	ร้อยละ	Injury	ร้อยละ	Fatality	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
00.00-03.00 น.	131	5.4	175	7.2	13	0.5	319	13.1
03.01-06.00 น.	66	2.7	67	2.8	13	0.5	146	6.0
06.01-09.00 น.	68	2.8	112	4.6	3	0.1	183	7.5
09.01-12.00 น.	98	4.0	157	6.5	4	0.2	259	10.7
12.01-15.00 น.	142	5.8	180	7.4	6	0.2	328	13.5
15.01-18.00 น.	190	7.8	258	10.6	7	0.3	455	18.7
18.01-21.00 น.	152	6.3	238	9.8	5	0.2	395	16.3
21.01-24.00 น.	126	5.2	208	8.6	10	0.4	344	14.2
รวม	973	40.1	1,395	57.4	61	2.5	2,429	100.0



แผนภูมิที่ 15 ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุในแต่ละช่วงเวลาที่เกิดเหตุ

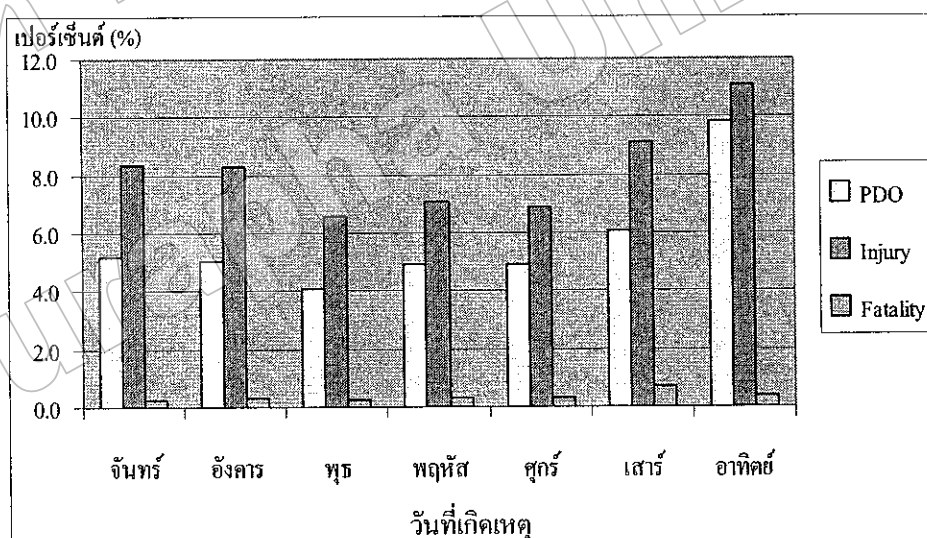
10. ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุในแต่ละช่วงวันที่เกิดเหตุ

จากตารางที่ 25 และแผนภูมิที่ 16 พบว่า ช่วงวันที่มีอุบัติเหตุระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุมากที่สุด คือ วันอาทิตย์ โดยมีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 9.8 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 11.1 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.4 ส่วนวันที่มีระดับความรุนแรงรองลงมา คือ วันเสาร์ มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 6.1 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 9.1 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.7 อันดับที่ 3 คือ วันจันทร์ มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 5.1 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 8.4 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.2 ส่วนวันอังคาร เป็นวันที่มีความรุนแรงเป็นอันดับที่ 4 มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 5.1 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 8.3 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.3 ส่วนวันพฤหัสบดี เป็นวันที่มีความรุนแรงเป็นอันดับที่ 5 มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 4.9 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 7.1 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.3 ในวันศุกร์เป็นวันที่มีระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากเป็นอันดับที่ 6 โดยมีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 4.9 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 6.9 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.3 ส่วนวันพุธ เป็นวันที่มีระดับความรุนแรงน้อยที่สุด มีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ

4.1 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 6.6 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3 (Fatality) ร้อยละ 0.2

ตารางที่ 25 ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในช่วงวันต่าง ๆ

วัน	PDO	ร้อยละ	Injury	ร้อยละ	Fatality	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
จันทร์	239	5.1	269	8.4	10	0.2	518	13.8
อังคาร	125	5.1	203	8.3	6	0.3	334	13.7
พุธ	123	4.1	201	6.6	8	0.2	332	10.9
พฤหัสบดี	99	4.9	160	7.1	6	0.3	265	12.3
ศุกร์	120	4.9	172	6.9	7	0.3	299	12.1
เสาร์	119	6.1	168	9.1	7	0.7	294	15.9
อาทิตย์	148	9.8	222	11.1	17	0.4	387	21.3
รวม	973	40.1	1,395	57.4	61	2.5	2,429	100.0



แผนภูมิที่ 16 ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในช่วงวันต่าง ๆ

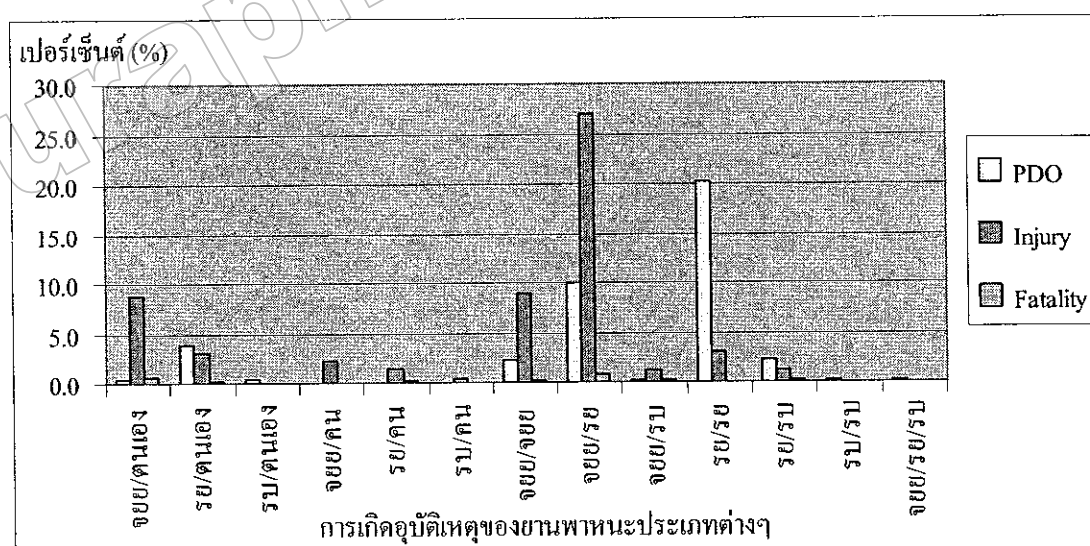
11. ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ

จากตารางที่ 26 และแผนภูมิที่ 17 แสดงระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ พบว่า ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะที่เกิดขึ้นมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์กับรถยนต์ โดยมีความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 1 (PDO) ร้อยละ 10.0 ความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 2 (Injury) ร้อยละ 26.9 และความรุนแรงของอุบัติเหตุระดับที่ 3

[illegible]

ตารางที่ 26 ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ

ประเภทยานพาหนะ	PDO	ร้อยละ	Injury	ร้อยละ	Fatality	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
จยย/ตนเอง	11	0.5	212	8.7	17	0.7	240	9.9
รย/ตนเอง	92	3.8	74	3.0	6	0.2	172	7.1
รบ/ตนเอง	11	0.5	2	0.1	0	0.0	13	0.5
จยย/คน	1	0.0	54	2.2	0	0.0	55	2.3
รย/คน	2	0.1	35	1.4	4	0.2	41	1.7
รบ/คน	0	0.0	8	0.3	0	0.0	8	0.3
จยย/จยย	54	2.2	220	9.1	6	0.2	280	11.5
จยย/รย	242	10.0	654	26.9	18	0.7	914	37.6
จยย/รบ	7	0.3	31	1.3	5	0.2	43	1.8
รย/รย	491	20.2	74	3.0	0	0.0	565	23.3
รย/รบ	54	2.2	28	1.2	4	0.2	86	3.5
รบ/รบ	4	0.2	1	0.0	1	0.0	6	0.2
จยย/รย/รบ	4	0.2	2	0.1	0	0.0	6	0.2
รวม	973	40.1	1,395	57.4	61	2.5	2,429	100.0



แผนภูมิที่ 17 ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ