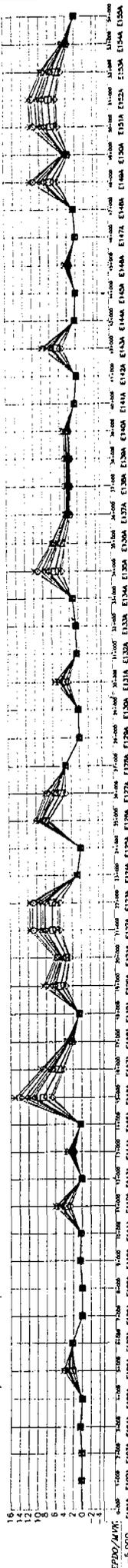
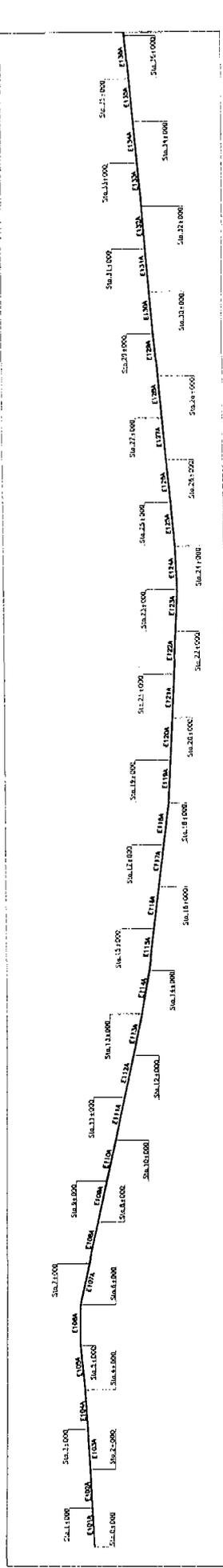


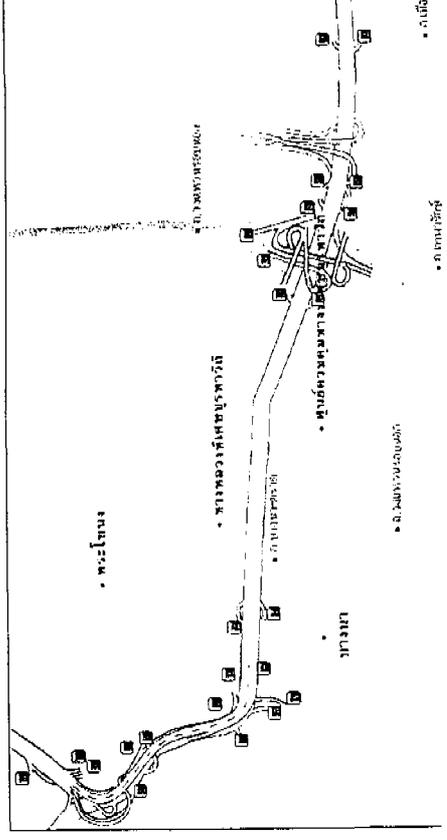
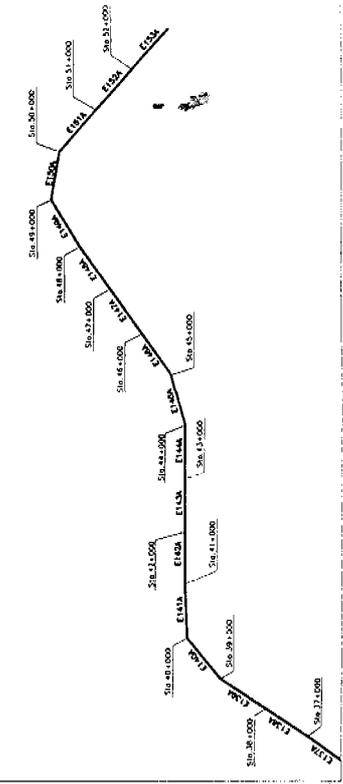
รายละเอียดของสมมติฐานระดับความรุนแรง A



แผนผังทางพิเศษ ขาออก (ขาออก)



- A=0%
- A=25%
- A=50%
- ◇— A=75%
- △— A=100%
- ◇— A=9.75%
- ◇— A=13.5%
- ◇— A=36.9%
- ◇— A=93.7%
- ◇— A=50.8%



ภาพที่ 4.34 แบบแสดงอัตราการเกิดอุบัติเหตุด้วยวิธี Crash Severity Method สายทางบูรพาวิถี(ขาออก-รถบรรทุก) ขาออก

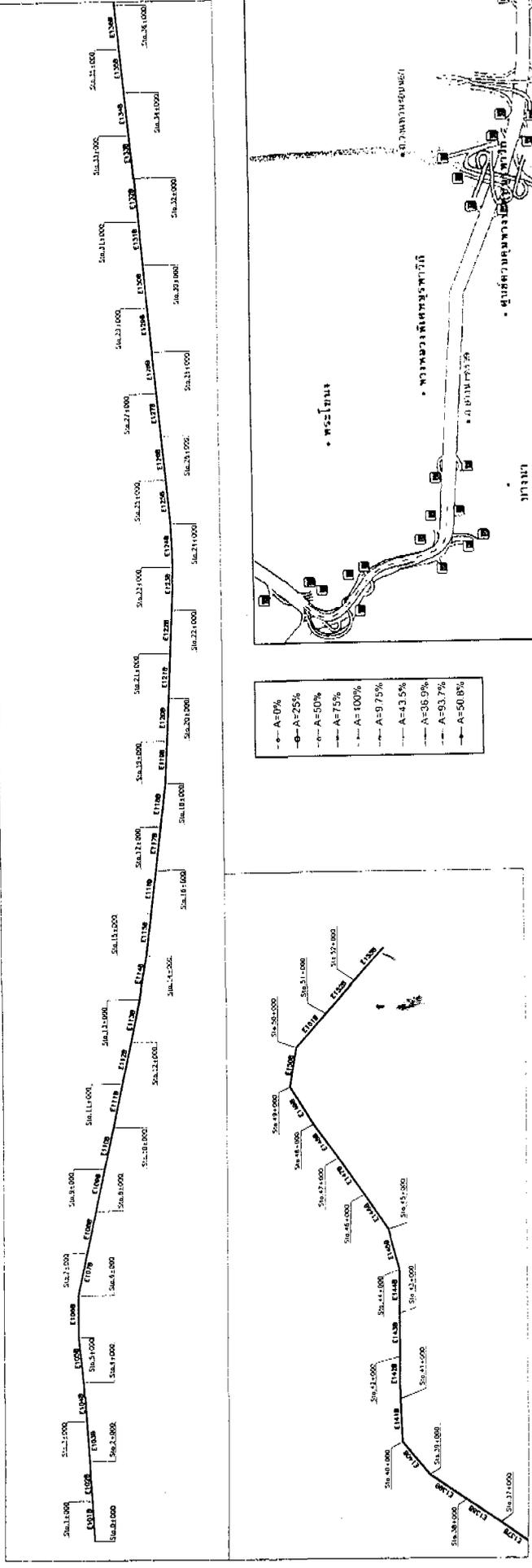
• อ. หนองจอก  
• อ. บางพลี  
• อ. บางพระ

# แบบแสดงอัตราการเกิดอุบัติเหตุโดยวิธี Crash Severity Method ขาเข้า

รายละเอียดการสมมติระดับความรุนแรง A



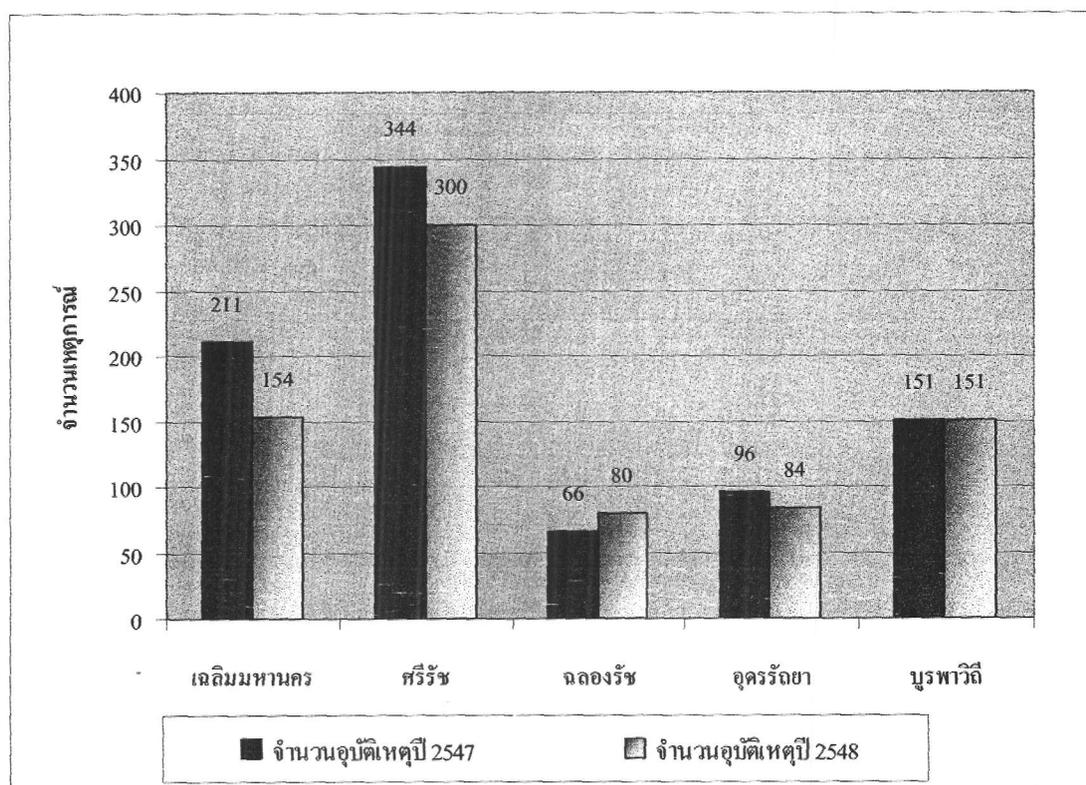
แผนผังทางพิเศษ ขาเข้า บังนา-ชลบุรี (ขาเข้า)



ภาพที่ 4.35 แบบแสดงอัตราการเกิดอุบัติเหตุโดยวิธี Crash Severity Methodสภาพทางบูรพาภิ (บังนา-ชลบุรี) ขาเข้า

#### 4.4 ผลการวิเคราะห์รูปแบบการเกิดอุบัติเหตุจราจรในปีพ.ศ.2547 - 2548

การศึกษาส่วนนี้ ใช้ข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดบนระบบทางพิเศษตั้งแต่ปีงบประมาณ 2547 ถึง 2548 รวมระยะเวลา 2 ปี ของระบบทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษบูรพาวิถี จากรายงานจำนวนอุบัติเหตุจราจรบนทางพิเศษทั้ง 5 สายทาง ซึ่งได้รับความอนุเคราะห์จากกองสื่อสาร 2 ดังแสดงในภาพที่ 4.33



ภาพที่ 4.36 แสดงการเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุในเขตทางพิเศษ ปีพ.ศ.2547-2548

จากภาพที่ 4.36 พบว่า ในปีพ.ศ.2547- พ.ศ.2548 จำนวนอุบัติเหตุในเขตทางพิเศษทั้ง 5 สายทางมีแนวโน้มลดลง โดยทางพิเศษศรีรัชมีจำนวนอุบัติเหตุสูงกว่าสายทางอื่น ๆ คือ ในปีพ.ศ.2547 จำนวน 344 เหตุการณ์ และในปีพ.ศ.2548 จำนวน 300 เหตุการณ์

## ตารางที่ 4.3

จำนวนอุบัติเหตุปีพ.ศ. 2547- 2548 และอัตราการเพิ่ม/ลดอุบัติเหตุ

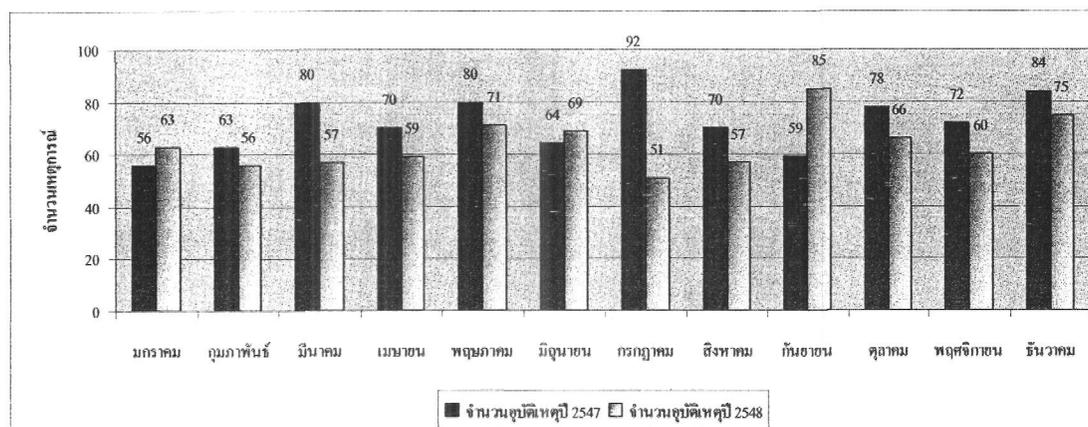
สายทาง	จำนวนอุบัติเหตุปี 2547	จำนวนอุบัติเหตุปี 2548	อัตราการเพิ่ม/ ลด
เฉลิมมหานคร	211	154	-37.0 %
ศรีรัช	344	300	-14.7 %
ฉลองรัช	66	80	17.5 %
อุดรรัถยา	96	84	-14.3 %
บูรพาวิถี	151	151	0 %

จากตารางที่ 4.3 พบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีแนวโน้มลดลง โดยสายทางเฉลิมมหานครมีอัตราการลดลงสูงที่สุด รองลงมาคือ สายทางศรีรัช และสายทางอุดรรัถยา คิดเป็นร้อยละ 37.0 14.7 และ 14.3 ตามลำดับ สายทางบูรพาวิธียังมีจำนวนอุบัติเหตุในปีพ.ศ.2547 และ 2548 เท่ากัน และสายทางฉลองรัชมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 17.5

## 4.4.1 รูปแบบการเกิดอุบัติเหตุจราจรในแต่ละเดือน

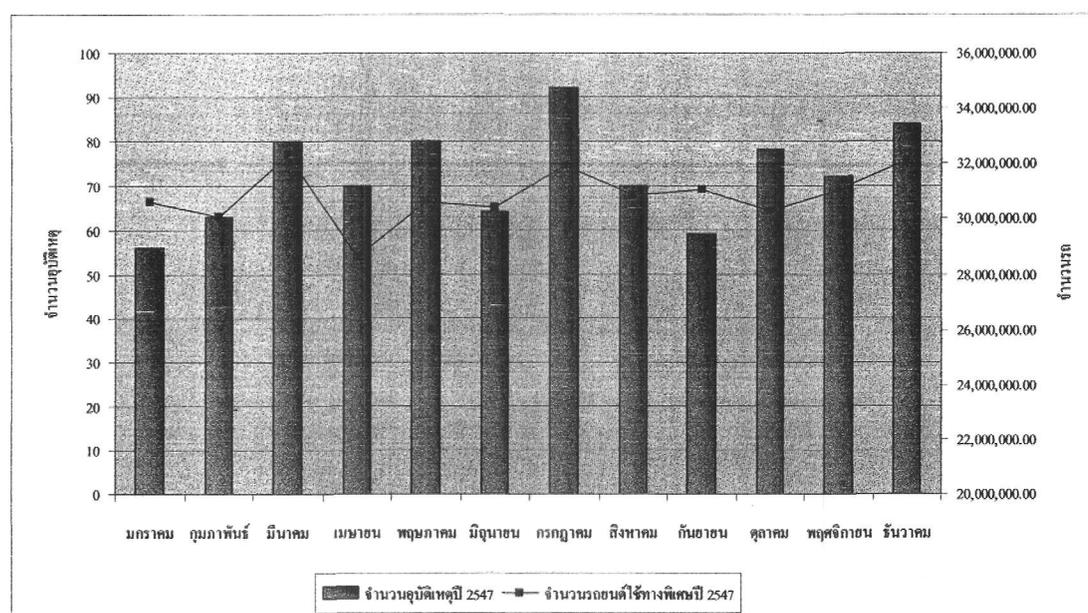
จากภาพที่ 4.37 พบว่า ในปีพ.ศ. 2547 จำนวนอุบัติเหตุบนระบบทางพิเศษทั้ง 5 สายทางเกิดขึ้นสูงสุดในเดือนกรกฎาคมจำนวน 92 เหตุการณ์ และต่ำสุดในเดือนมกราคมจำนวน 56 เหตุการณ์ และในปีพ.ศ. 2548 จำนวนอุบัติเหตุบนระบบทางพิเศษทั้ง 5 สายทางเกิดขึ้นสูงสุดในเดือนกันยายนจำนวน 85 เหตุการณ์ และต่ำสุดในเดือนกรกฎาคม จำนวน 51 เหตุการณ์

การทดสอบความแตกต่างระหว่างสัดส่วนประชากรด้วยค่าไคสแควร์ (Chi-square Test of Homogeneity of Properties) ของจำนวนอุบัติเหตุจราจรบนระบบทางพิเศษทั้ง 5 สายทางในแต่ละฤดูกาล โดยจำแนกเป็น 3 ฤดู ได้แก่ ฤดูฝน (กรกฎาคม-ตุลาคม) ฤดูหนาว (พฤศจิกายน-กุมภาพันธ์) และฤดูร้อน (มีนาคม-มิถุนายน) เพื่อชี้ให้เห็นความแตกต่างของจำนวนอุบัติเหตุจราจรในแต่ละฤดูกาล มีค่าไคสแควร์เท่ากับ 0.822 แสดงว่า จำนวนอุบัติเหตุจราจรในแต่ละฤดูกาลมีค่าเท่ากันหรือใกล้เคียงกัน (ไม่แตกต่างกัน) อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 และระดับความเป็นอิสระเท่ากับ 2 โดยในฤดูฝนมีความถี่สูงสุด รองลงมาคือ ฤดูร้อนและฤดูหนาวตามลำดับ



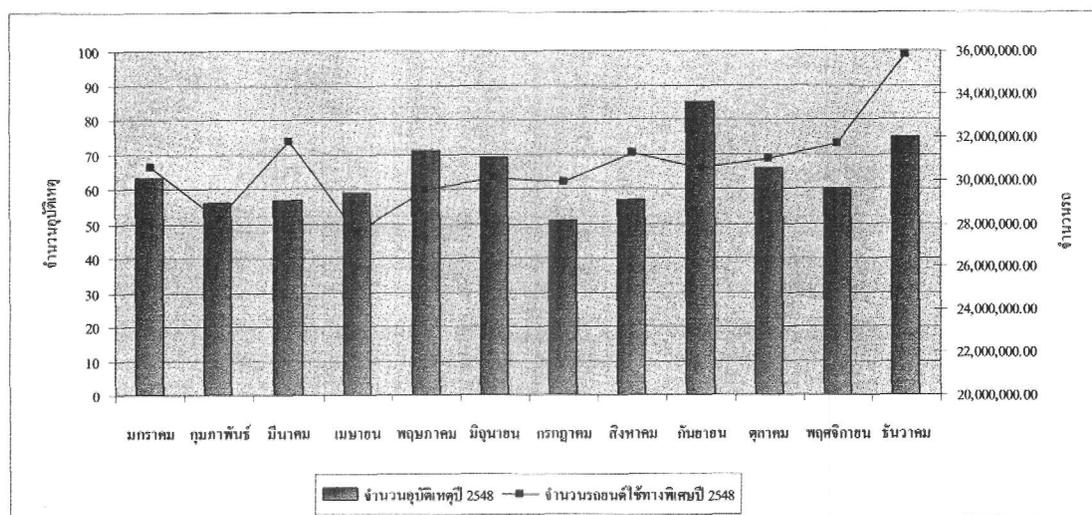
ภาพที่ 4.37 แสดงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละเดือนในเขตทางพิเศษ ปีพ.ศ.2547-2548

การทดสอบความแตกต่างระหว่างสัดส่วนประชากรด้วยค่าไคสแควร์ (Chi-square Test of Homogeneity of Properties) ของจำนวนอุบัติเหตุจราจรบนระบบทางพิเศษทั้ง 5 สายทางในแต่ละเดือน เพื่อชี้ให้เห็นความแตกต่างของจำนวนอุบัติเหตุจราจรในแต่ละเดือน มีค่าไคสแควร์เท่ากับ 12.190 แสดงว่า จำนวนอุบัติเหตุจราจรในแต่ละเดือนมีค่าเท่ากันหรือใกล้เคียงกัน (ไม่แตกต่างกัน) อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 และระดับความเป็นอิสระเท่ากับ 11



ภาพที่ 4.38 เปรียบเทียบจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละเดือนในเขตทางพิเศษ ปีพ.ศ.2547 และจำนวนรถยนต์ใช้ทางพิเศษ ปีพ.ศ.2547

จากภาพที่ 4.38 แจกแจงความถี่ของจำนวนอุบัติเหตุในแต่ละเดือนของระบบทางพิเศษทั้ง 5 สายทางประจำปี พ.ศ.2547 พบว่า รูปแบบความถี่ของจำนวนอุบัติเหตุมีแนวโน้มสอดคล้องกับรูปแบบของปริมาณจราจรรายเดือน

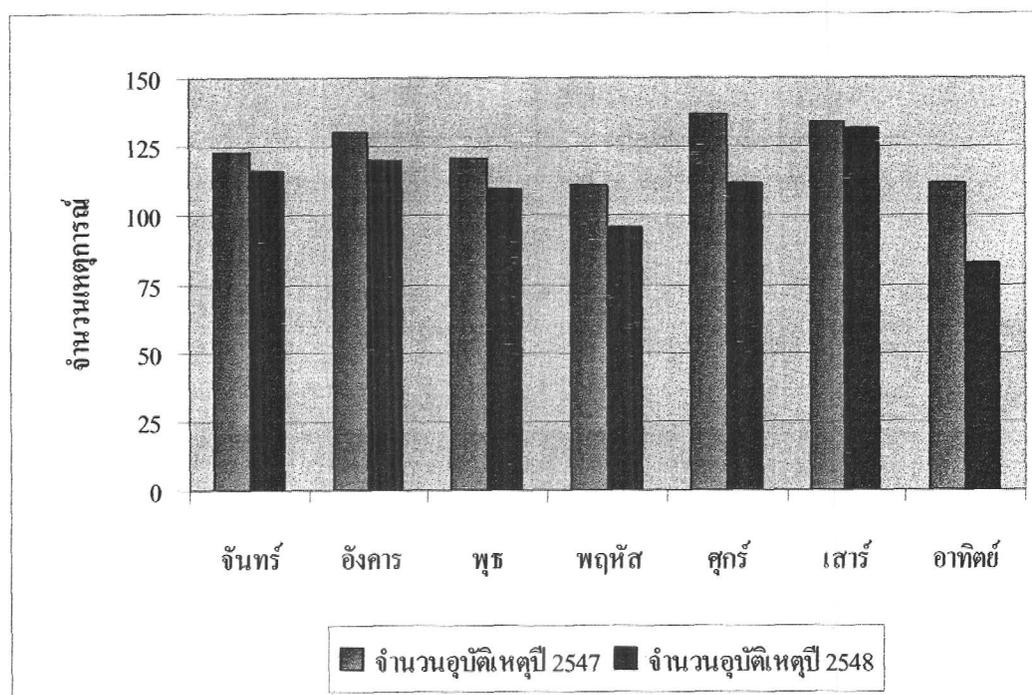


ภาพที่ 4.39 เปรียบเทียบจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละเดือนในเขตทางพิเศษ ปีพ.ศ.2548 และจำนวนรถยนต์ใช้ทางพิเศษ ปีพ.ศ.2548

จากภาพที่ 4.39 แจกแจงความถี่ของจำนวนอุบัติเหตุในแต่ละเดือนของระบบทางพิเศษทั้ง 5 สายทางประจำปี พ.ศ.2548 พบว่า รูปแบบความถี่ของจำนวนอุบัติเหตุบางเดือนมีแนวโน้มไม่สอดคล้องกับรูปแบบของปริมาณจราจรรายเดือน ได้แก่ เดือนมีนาคม จำนวนอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลง แต่ปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษมีปริมาณเพิ่มขึ้น และเดือนกันยายนจำนวนอุบัติเหตุมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น แต่ปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษมีปริมาณลดลง

#### 4.4.2 รูปแบบการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละวันในสัปดาห์

จากภาพที่ 4.40 แจกแจงความถี่ของอุบัติเหตุจราจรบนระบบทางพิเศษทั้ง 5 สายทางในแต่ละวันของสัปดาห์ พบว่า ในปีพ.ศ.2547 อุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นสูงสุดในวันศุกร์ จำนวน 137 เหตุการณ์ และต่ำสุดในวันพฤหัสบดี จำนวน 96 เหตุการณ์ และในปีพ.ศ.2548 อุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นสูงสุดในวันเสาร์ จำนวน 132 เหตุการณ์ และต่ำสุดในวันอาทิตย์ จำนวน 83 เหตุการณ์



ภาพที่ 4.40 แสดงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละวันของสัปดาห์ในเขตทางพิเศษ  
ปีพ.ศ.2547-2548

การทดสอบความแตกต่างระหว่างสัดส่วนประชากรด้วยค่าไคสแควร์ (Chi-square Test of Homogeneity of Properties) ของจำนวนอุบัติเหตุจากรบบทางพิเศษทั้ง 5 สายทางในวันทำงานและวันหยุด เพื่อชี้ให้เห็นความแตกต่างของจำนวนอุบัติเหตุจากรบบทางพิเศษทั้ง 5 สายทางในวันทำงานและวันหยุด มีค่าไคสแควร์เท่ากับ 312.294 แสดงว่า จำนวนอุบัติเหตุจากรบบทางพิเศษในวันทำงานและวันหยุด มีค่าไม่เท่ากันหรือไม่ใกล้เคียงกัน (แตกต่างกัน) อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 และระดับความเป็นอิสระเท่ากับ 1

การทดสอบความแตกต่างระหว่างสัดส่วนประชากรด้วยค่าไคสแควร์ (Chi-square Test of Homogeneity of Properties) ของจำนวนอุบัติเหตุจากรบบทางพิเศษทั้ง 5 สายทางในแต่ละวันของสัปดาห์ เพื่อชี้ให้เห็นความแตกต่างของจำนวนอุบัติเหตุจากรบบทางพิเศษทั้ง 5 สายทางในแต่ละวันของสัปดาห์ โดยจำแนกเป็น 7 วัน ได้แก่ วันจันทร์ถึงวันอาทิตย์ มีค่าไคสแควร์เท่ากับ 16.202 แสดงว่า จำนวนอุบัติเหตุจากรบบทางพิเศษในแต่ละวันของสัปดาห์ มีค่าไม่เท่ากันหรือไม่ใกล้เคียงกัน (แตกต่างกัน) อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 และระดับความเป็นอิสระเท่ากับ 6

#### 4.4.3 รูปแบบของการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละช่วงเวลาของวัน

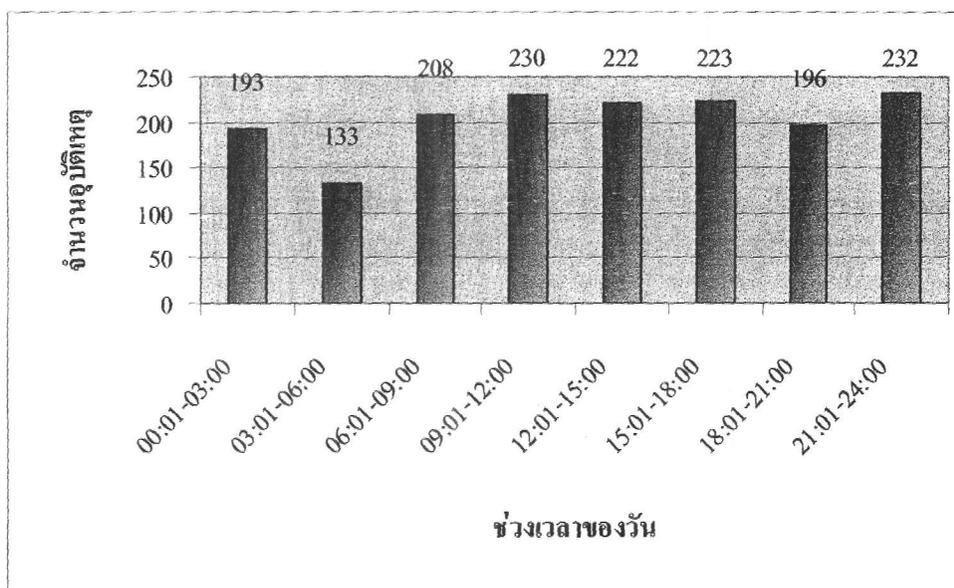
จากตารางที่ 4.4 และภาพที่ 4.41 แจกแจงความถี่ของอุบัติเหตุจราจรบนระบบทางพิเศษทั้ง 5 สายทางในแต่ละช่วงเวลาของวัน พบว่า อุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นสูงสุดในช่วงเวลา 21:01-24:00 มีความถี่สูงสุดเท่ากับ 232 เหตุการณ์ รองลงมาคือ ช่วงเวลา 09:01-12:00 และ 15:01-18:00 ตามลำดับ สำหรับความถี่ของอุบัติเหตุจราจรมีลักษณะเพิ่มขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเช้าและตอนเย็น

การทดสอบความแตกต่างระหว่างสัดส่วนประชากรด้วยค่าไคสแควร์ (Chi-square Test of Homogeneity of Properties) ของจำนวนอุบัติเหตุจราจรบนระบบทางพิเศษทั้ง 5 สายทางในแต่ละช่วงเวลาของวัน เพื่อชี้ให้เห็นความแตกต่างของจำนวนอุบัติเหตุจราจรในแต่ละช่วงเวลาของวัน โดยจำแนก 8 ช่วงเวลา มีค่าไคสแควร์เท่ากับ 36.085 แสดงว่า จำนวนอุบัติเหตุจราจรในแต่ละวันของสัปดาห์ มีค่าไม่เท่ากันหรือไม่ใกล้เคียงกัน (แตกต่างกัน) อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 และระดับความเป็นอิสระเท่ากับ 7

ตารางที่ 4.4

ความถี่และร้อยละของจำนวนอุบัติเหตุจราจรในแต่ละช่วงเวลาของวัน

ช่วงเวลาของวัน	อุบัติเหตุจราจร	
	จำนวน	ร้อยละ
00:01-03:00 น.	193	11.8
03:01-06:00 น.	133	8.1
06:01-09:00 น.	208	12.7
09:01-12:00 น.	230	14.1
12:01-15:00 น.	222	13.6
15:01-18:00 น.	223	13.6
18:01-21:00 น.	196	12.0
21:01-24:00 น.	232	14.2



ภาพที่ 4.41 จำนวนอุบัติเหตุจราจรบนทางพิเศษในแต่ละช่วงเวลาของวัน

#### 4.4.4 รูปแบบของการเกิดอุบัติเหตุตามลักษณะของเหตุการณ์

จากตารางที่ 4.5 ผลการวิเคราะห์รูปแบบของการเกิดอุบัติเหตุตามลักษณะของเหตุการณ์ พบว่า อุบัติเหตุจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร โดยการชนท้ายหรือเฉี่ยวชนมากที่สุดจำนวน 174 เหตุการณ์ (47.8%) รองลงมาคือ ชนสิ่งกีดขวาง ขอบทางจำนวน 102 เหตุการณ์ (28%) และเสียหลักพลิกคว่ำจำนวน 61 เหตุการณ์ (16.8%) ส่วนอุบัติเหตุจราจรบนทางพิเศษศรีรัช โดยการชนท้ายหรือเฉี่ยวชนมากที่สุดจำนวน 305 เหตุการณ์ (47.4%) รองลงมาคือ ชนสิ่งกีดขวาง ขอบทางจำนวน 227 เหตุการณ์ (35.3%) และเสียหลักพลิกคว่ำจำนวน 70 เหตุการณ์ (10.9%) ส่วนอุบัติเหตุจราจรบนทางพิเศษฉลองรัช โดยการชนท้ายหรือเฉี่ยวชนมากที่สุดจำนวน 66 เหตุการณ์ (45.5%) รองลงมาคือ ชนสิ่งกีดขวาง ขอบทางจำนวน 59 เหตุการณ์ (40.7%) และเสียหลักพลิกคว่ำจำนวน 15 เหตุการณ์ (10.3%) ส่วนอุบัติเหตุจราจรบนทางพิเศษอุดรรัถยา โดยชนสิ่งกีดขวาง ขอบทางมากที่สุดจำนวน 94 เหตุการณ์ (52.5%) รองลงมาคือ การชนท้ายหรือเฉี่ยวชนจำนวน 50 เหตุการณ์ (27.9%) และเสียหลักพลิกคว่ำจำนวน 26 เหตุการณ์ (14.5%) ส่วนอุบัติเหตุจราจรบนทางพิเศษบูรพาวิถี โดยการชนท้ายหรือเฉี่ยวชนมากที่สุดจำนวน 113 เหตุการณ์ (37.4%) รองลงมาคือ ชนสิ่งกีดขวาง ขอบทางจำนวน 103 เหตุการณ์ (34.1%) และเสียหลักพลิกคว่ำจำนวน 76 เหตุการณ์ (25.2%)

## ตารางที่ 4.5

ความถี่และร้อยละของอุบัติเหตุจากรถ โดยจำแนกตามลักษณะของเหตุการณ์

ลักษณะของ เหตุการณ์	เฉลิมมหานคร		ศรีวัช		ฉลองรัช		อัครรัชยา		บูรพาวิถิ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เสียหลักพลิกคว่ำ	61	16.8	70	10.9	15	10.3	26	14.5	76	25.2
เหตุเพลิงไหม้	10	2.7	6	0.9	1	0.7	4	2.2	7	2.3
ยางแตก	0	0.0	1	0.2	0	0.0	1	0.6	1	0.3
ชนท้าย/เฉี่ยวชน	174	47.8	305	47.4	66	45.5	50	27.9	113	37.4
ชนท้ายรถที่จอด	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
ชนสัตว์	0	0.0	0	0.0	1	0.7	0	0.0	0	0.0
ชนสิ่งกีดขวาง	102	28.0	227	35.3	59	40.7	94	52.5	103	34.1
อื่น ๆ	17	4.7	34	5.3	3	2.1	4	2.2	2	0.7

หากพิจารณาความแตกต่างกันของลักษณะของอุบัติเหตุจากรถบนทางพิเศษทั้ง 5 สายทาง ด้วยการทดสอบความเป็นอิสระ (Test of Independence) พบว่า มีค่าไคสแควร์ เท่ากับ 102.772 แสดงว่า อุบัติเหตุจากรถบนทางพิเศษทั้ง 5 สายทางมีลักษณะของเหตุการณ์ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 และระดับความเป็นอิสระเท่ากับ 24

#### 4.4.5 รูปแบบของการเกิดอุบัติเหตุตามสาเหตุ

จากตารางที่ 4.6 ผลการวิเคราะห์รูปแบบของการเกิดอุบัติเหตุตามสาเหตุ พบว่า อุบัติเหตุจากรถบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร โดยเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่มากที่สุดจำนวน 311 เหตุการณ์ (85.2%) รองลงมาคือ สภาพรถจำนวน 37 เหตุการณ์ (10.1%) ส่วนอุบัติเหตุจากรถบนทางพิเศษศรีวัช โดยเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่มากที่สุดจำนวน 555 เหตุการณ์ (86.3%) รองลงมาคือ สภาพรถจำนวน 75 เหตุการณ์ (11.7%) ส่วนอุบัติเหตุจากรถบนทางพิเศษฉลองรัช โดยเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่มากที่สุดจำนวน 105 เหตุการณ์ (72.9%) รองลงมาคือ สภาพรถจำนวน 36 เหตุการณ์ (25%) ส่วนอุบัติเหตุจากรถบนทางพิเศษอัครรัชยา โดยเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่มากที่สุดจำนวน 140 เหตุการณ์ (77.8%) รองลงมาคือ สภาพรถจำนวน 33 เหตุการณ์ (18.3%) ส่วนอุบัติเหตุจากรถบนทางพิเศษบูรพาวิถิ โดยเกิดจาก

ความประมาทของผู้ขับขี่มากที่สุดจำนวน 197 เหตุการณ์ (65.2%) รองลงมาคือ สภาพรถจำนวน 101 เหตุการณ์ (33.4%)

ตารางที่ 4.6

ความถี่และร้อยละของอุบัติเหตุจราจร โดยจำแนกตามสาเหตุ

สาเหตุ	เฉลิมมมหา นคร		ศรีวิชัย		จลองราช		อุตรดิตถ์		บุรพาวิถี	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สภาพอากาศ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
สภาพรถ	37	10.1	75	11.7	36	25.0	33	18.3	101	33.4
สภาพผิวทาง	0	0.0	0	0.0	0	0.0	4	2.2	0	0.0
คนเดินถนน	1	0.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
ประมาท	311	85.2	555	86.3	105	72.9	140	77.8	197	65.2
มีนเมา	7	1.9	8	1.2	2	1.4	1	0.6	3	1.0
อุบัติเหตุข้างหน้า	0	0.0	1	0.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0
กำลังก่อสร้างถนน	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
อื่น ๆ	9	2.5	4	0.6	1	0.7	2	1.1	1	0.3

หากพิจารณาความแตกต่างกันของสาเหตุของอุบัติเหตุจราจรบนทางพิเศษทั้ง 5 สายทาง ด้วยการทดสอบความเป็นอิสระ (Test of Independence) พบว่า มีค่าไคสแควร์ เท่ากับ 136.303 แสดงว่า อุบัติเหตุจราจรบนทางพิเศษทั้ง 5 สายทางมีลักษณะของเหตุการณ์ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 และระดับความเป็นอิสระเท่ากับ 24

#### 4.4.6 รูปแบบของการเกิดอุบัติเหตุตามความรุนแรงของเหตุการณ์

จากตารางที่ 4.7 ผลการวิเคราะห์รูปแบบของการเกิดอุบัติเหตุตามความรุนแรงทั้ง 5 สายทาง พบว่า อุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตและส่วนใหญ่มีจำนวนรถที่ประสบเหตุ 1 คัน

ตารางที่ 4.7

ความถี่และร้อยละของอุบัติเหตุจราจร โดยจำแนกตามความรุนแรงของเหตุการณ์

ความรุนแรงของ เหตุการณ์	เฉลิมมหา นคร		ศรีรัช		ฉลองรัช		อัครรัชยา		บูรพาวิถี	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ/ เสียชีวิต										
ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ/ เสียชีวิต	208	57.0	476	73.9	90	61.6	130	72.2	184	60.9
1 คน	109	29.9	110	17.1	43	29.5	39	21.7	71	23.5
2 คน	25	6.8	29	4.5	11	7.5	8	4.4	28	9.3
มากกว่า 2 คน	23	6.3	29	4.5	2	1.4	3	1.7	19	6.3
จำนวนรถที่ประสบเหตุ										
1 คัน	168	46.0	327	50.8	75	51.4	132	73.3	178	58.9
2 คัน	106	29.0	188	29.2	52	35.6	40	22.2	102	33.8
มากกว่า 2	91	24.9	129	20.0	19	13.0	8	4.4	22	7.3

หากพิจารณาความแตกต่างกันของความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรบนทางพิเศษทั้ง 5 สายทาง ด้วยการทดสอบความเป็นอิสระ (Test of Independence) พบว่า อุบัติเหตุจราจรบนระบบทางพิเศษทั้ง 5 สายทาง มีจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 และระดับความเป็นอิสระเท่ากับ 12 ด้วยค่าไคสแควร์ เท่ากับ 53.352 และมีจำนวนรถที่ประสบเหตุแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 และระดับความเป็นอิสระเท่ากับ 8 ด้วยค่าไคสแควร์ เท่ากับ 79.772

#### 4.5 การตรวจสอบส่วนของถนนที่อันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุภาคสนาม

เมื่อทำการวิเคราะห์ส่วนของถนนที่อันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรายการจากโปรแกรมประยุกต์ที่ได้สร้างขึ้นแล้ว จะต้องมีการตรวจสอบภาคสนามส่วนของถนนที่ถูกระบุว่าเป็นส่วนที่อันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยการตรวจสอบข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้น ปริมาณการจราจร สภาพผิวทาง ลักษณะทางเรขาคณิตของเส้นทาง การแสดงป้ายเตือนหรือสัญญาณต่าง ๆ รวมทั้งการบันทึกภาพ เพื่อนำมาวิเคราะห์ผลที่ได้รับจากวิธี Crash Frequency Method และวิธี Rate Quality Control Method ซึ่งผลของการตรวจสอบภาคสนามแสดงไว้ดังตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8

การตรวจสอบจุดอันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุ

รายละเอียดส่วนของถนน	ลักษณะการเกิดอันตราย	รูปภาพ
ส่วนของถนนรหัส A105B		
<ul style="list-style-type: none"> <li>● ดินแดง-ท่าเรือ (ขาเข้า)</li> <li>● หลักกิโลเมตรที่ 4+000 ถึง 5+000</li> <li>● ในปีพ.ศ.2547 มีจำนวนอุบัติเหตุ 5 เหตุการณ์</li> <li>● ในปีพ.ศ.2548 มีจำนวนอุบัติเหตุ 8 เหตุการณ์</li> <li>● ปริมาณจราจร 17,388 คัน/วัน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ทางโค้ง</li> <li>● รถชะลอตัวเพื่อเข้าซ้ายไปแจ้งวัฒนะ</li> </ul>	