บทที่ 4

การดำเนินการวิจัย

4.1 การรวบรวมและวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในจังหวัดสงขลา

ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในการศึกษาครั้งนี้ จะใช้ข้อมูลจากบันทึกประจำวันของ สถานีตำรวจภูธรอำเภอหาดใหญ่ และสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองสงขลา เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าใน ปี พ.ศ. 2538 - 2543 โดยรายละเอียดต่างๆ ของข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่ทำการวิเคราะห์มีดังนี้

1. ข้อมูลสถานที่และเวลาที่เกิดอุบัติเหตุจราจร
2. ข้อมูลเกี่ยวกับคนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุจราจร
3. ข้อมูลยานพาหนะ (ชนคนเดินเท้า)
4. ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะที่เกิดอุบัติเหตุจราจร (รถชนคนเดินเท้า)

4.1.1 ข้อมูลสถานที่และเวลาที่เกิดอุบัติเหตุจราจร

4.1.1.1 บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุจราจรกับคนเดินเท้า

จากการรวบรวมและวิเคราะห์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าใน ปี พ.ศ. 2538 - 2543 ของสถานีตำรวจภูธรอำเภอหาดใหญ่ และอำเภอเมืองสงขลา พบว่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับคนเดินเท้า จำนวน 94 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 58 ราย เสียชีวิต 36 ราย คิดเป็น 61.7% และ 38.3% ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทั้งหมด ตามลำดับ (**ตาราง 4.1** แสดงอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในอำเภอเมืองสงขลา ปี พ.ศ. 2538 - 2543 จำแนกตามจุดที่เกิดอุบัติเหตุ) (**ตาราง 4.2** แสดงอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในอำเภอหาดใหญ่ ปี พ.ศ. 2538 - 2543 จำแนกตามจุดที่เกิดอุบัติเหตุ)

4.1.1.2 วัน เดือน ปี ที่เกิดอุบัติเหตุจราจรกับคนเดินเท้า

เมื่อพิจารณาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในแต่ละปี พบว่า ในรอบ 6 ปี ที่ผ่านมา ปีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับคนเดินเท้าสูงสุดคือ ปี พ.ศ. 2543 จำนวน 20 ครั้ง คิดเป็น 21.3% ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าทั้งหมด มีผู้บาดเจ็บ 11 ราย เสียชีวิต 9 ราย คิดเป็น 19.0% และ 25.0% ของผู้ที่บาดเจ็บและเสียชีวิตทั้งหมด ตามลำดับ (**ตาราง 4.3** แสดงอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับ

คนเดินเท้าในอำเภอหาดใหญ่ และอำเภอเมืองจังหวัดสงขลา ปี พ.ศ. 2538 - 2543 จำแนกตามปีที่เกิดอุบัติเหตุ)

สำหรับการกระจายของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในแต่ละเดือน (**ตาราง 4.4** แสดงอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในอำเภอหาดใหญ่ และอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ปี พ.ศ. 2538 - 2543 จำแนกตามเดือนที่เกิดอุบัติเหตุ) พบว่า เดือนที่เกิดอุบัติเหตุกับคนเดินเท้าสูงสุดคือ เดือนมกราคม จำนวน 14 ครั้ง คิดเป็น 14.9% ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าทั้งหมด มีผู้บาดเจ็บ 10 ราย เสียชีวิต 4 ราย คิดเป็น 17.2% และ 11.1% ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทั้งหมดตามลำดับ

เมื่อพิจารณาการเกิดอุบัติเหตุกับคนเดินเท้าในแต่ละวัน พบว่า วันพุธมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับคนเดินเท้าสูงสุด จำนวน 22 ครั้ง คิดเป็น 23.4% ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าทั้งหมด มีผู้บาดเจ็บ 17 ราย เสียชีวิต 5 ราย คิดเป็น 29.3% และ 13.9% ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทั้งหมดตามลำดับ (**ตาราง 4.5** แสดงอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในอำเภอหาดใหญ่ และอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ปี พ.ศ. 2538 - 2543 จำแนกตามวันที่เกิดอุบัติเหตุ)

4.1.1.3 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุจราจรกับคนเดินเท้า

เมื่อพิจารณาการเกิดอุบัติเหตุกับคนเดินเท้าตามชั่วโมงที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่า ชั่วโมงที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับคนเดินเท้าสูงสุดคือ ช่วงเวลา 19.00 - 20.00 น.จำนวน 11 ครั้ง คิดเป็น 11.1% ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าทั้งหมด มีผู้บาดเจ็บ 6 ราย เสียชีวิต 5 ราย คิดเป็น 10.4% และ 13.9% ของผู้ที่บาดเจ็บและเสียชีวิตทั้งหมด ตามลำดับ (**ตาราง 4.6** แสดงอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในอำเภอหาดใหญ่ และอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ปี พ.ศ. 2538 - 2543 จำแนกตามชั่วโมงที่เกิดอุบัติเหตุ)

ตาราง 4.1 อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าใน อำเภอเมืองสงขลา ปี พ.ศ. 2538 – 2543 จำแนกตามจุดที่เกิดอุบัติเหตุ

ลำดับที่	ถนน/ทางหลวง ที่เกิดอุบัติเหตุ	จุดที่เกิดอุบัติเหตุ	บาดเจ็บ (ราย)	เสียชีวิต (ราย)	รวม (ราย)
1	ทางหลวงหมายเลข 408 ตอน สงขลา - จะนะ	• ตลาดนัดบ้านสวนตูล	4	1	5
		• บ้านทุ่งหวัง	2	1	3
		• ทางแยกเข้าบ้านเกาะล้ำ	1	1	2
		• ตลาดนัดบ้านด่าน	1	1	2
2	ทางหลวงหมายเลข 407 (กาญจนวนิช) ตอน สงขลา - หาดใหญ่	• หน้าบริษัทสงขลาแคนนิ่ง จำกัด	1	2	3
		• หน้าเคหะสถานครูไทย	1	1	2
		• หน้าโรงเรียนบ้านน้ำกระจาย	1	1	2
		• หน้าวัดบางดาล	0	1	1
		• หน้ามหาวิทยาลัยทักษิณ	0	1	1
		• หน้าธนาธิปอพาดเมนต์	1	0	1
		• แยกคอนขี้เหล็ก – มัสยิด	1	0	1
		• หน้าบริษัทพิธาน จำกัด	1	0	1
3	ถนนชลาทัศน์	• หลังสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล	1	3	4
		• หลังสนามกีฬาติณสูลานนท์	2	0	2
		• หลัง สทร. สงขลา	1	0	1
4	ถนนชัยมงคล	• แยกถนนสระเกษ	0	1	1
		• หน้าซอย 5	1	0	1
5	ถนนไทรบุรี	• หน้าวิทยาลัยอาชีวะสงขลา	1	0	1
		• หน้าซอย 27	1	0	1
6	ถนนราษฎร์อุทิศ	NA	1	1	2
7	ถนนเทศบาล 1	NA	0	1	1
8	ถนนเลียบชายทะเล	NA	0	1	1
9	ถนนนครนอก	NA	0	1	1
10	ถนนทะเลหลวง	• *หน้าซอย 5*	*1*	*0*	*1*
11	ถนนปละท่า	• หน้าวัดสระเกษ	1	0	1
12	ถนนรามวิถี	NA	1	0	1
13	ถนนทุ่งหวังใน	NA	1	0	1
14	ถนนศรีสุดา	NA	1	0	1
15	ถนนราชดำเนินนอก	NA	1	0	1
รวม			29	17	46

ที่มา: บันทึกประจำวัน สภอ.เมืองสงขลา ปี พ.ศ. 2538 - 2543

หมายเหตุ: NA หมายถึง ไม่ทราบจุดที่เกิดอุบัติเหตุ

ตาราง 4.2 อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในอำเภอหาดใหญ่ ปี พ.ศ. 2538 – 2543 จำแนกตามจุดที่เกิดอุบัติเหตุ

ลำดับที่	ทางหลวง/ถนน ที่เกิดอุบัติเหตุ	จุดที่เกิดอุบัติเหตุ	บาดเจ็บ (ราย)	เสียชีวิต (ราย)	รวม (ราย)
1	ทางหลวงหมายเลข 407 (ถนนกาญจนวนิช) ตอน สงขลา - หาดใหญ่	• หน้าปั๊มน้ำมันบางจาก	1	1	2
		• ตลาดบ้านเกาะหมี	1	1	2
		• กม. 16 – 17 (ต.น้ำน้อย)	1	1	2
		• กม. 19 (บ้านน้ำน้อย)	1	1	2
		• หน้าวัดเนินไศล	2	0	2
		• หน้าสวนสาธารณะ	0	1	1
		• หน้าโรงเรียนบ้านน้ำน้อย	0	1	1
		• หน้าค่ายฯ	1	0	1
		• หน้าวัดไตรสูง	1	0	1
		• หน้าวัดแม่สาย	1	0	1
		• หน้าซอย 4 (ต.คอหงษ์)	1	0	1
2	ทางหลวงหมายเลข 407 (ถนนกาญจนวนิช) ตอน หาดใหญ่ - สะเดา	• หน้าโรงเรียนไสตฯ	0	1	1
		• หน้า รพ.มอ.	1	0	1
		• หน้าโรงยางเดิกเลย์	1	0	1
3	ถนนเพชรเกษม	• หน้าที่ว่าการอำเภอหาดใหญ่	3	2	5
		• ตลาดหาดใหญ่ใน	0	1	1
		• ข้างสะพานเมตตา	0	1	1
		• หน้าศูนย์การค้าภาสว่าง	1	0	1
		• หน้าซอย 8	1	0	1
		• หน้าซอย 18	1	0	1
4	ถนนวัดนอุทิศ	• หน้าซอย 2 (ต. คอหงษ์)	0	1	1
		• หน้าซอย 5 (ต. คอหงษ์)	0	1	1
5	ถนนร่อถาว	• ตลาดหลาชา	0	1	1
		• แยกเรืองมรัฐอุทิศ	1	0	1
6	ถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 1	NA	2	0	2
7	ถนนราษฎร์อุทิศ	• แยกซอย 5	1	0	1
8	ถนนศรีภูวนาถ	• หน้าปั๊มน้ำมันคาลเท็กซ์	0	1	1
9	ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1	NA	0	1	1
10	ถนนคลองเรียน 2	• เยื้องร้านลูกฟุต	1	0	1
11	ถนนสามัคคี	• หน้าคแอนดรูปปอร์มาร์เก็ต	1	0	1
12	ถนนไทรสมาน 5	NA	1	0	1
13	ถนนเทศาพัฒนา	NA	0	1	1
14	ถนนนิพัทธ์อุทิศ 3	• หน้าศูนย์การค้าไอเดียน	1	0	1
15	ถนนหอพิชัย	• หน้า รร. เทศบาล 2	0	1	1
16	ทางหลวงหมายเลข 414	• บ้านเกาะหมี	0	1	1
17	ถนนราษฎร์อุทิศ 2	NA	1	0	1
18	ถนนในหมู่บ้านภาสว่าง	-	1	0	1
19	ถนนในค่ายเสนาณรงค์	-	1	0	1
รวม			29	19	48

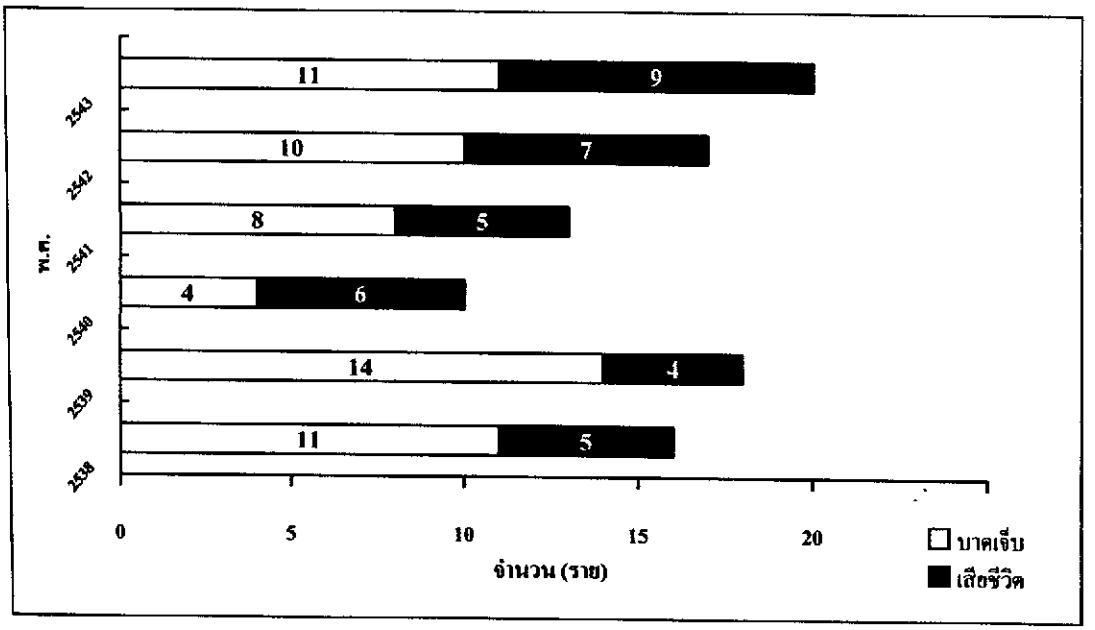
ที่มา: บันทึกประจำวัน สภอ. หาดใหญ่ ปี พ.ศ. 2538-2543

หมายเหตุ: NA หมายถึง ไม่ทราบจุดที่เกิดอุบัติเหตุ

ตาราง 4.3 อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในอำเภอหาดใหญ่ และอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ปี พ.ศ. 2538 - 2543 จำแนกตามปีที่เกิดอุบัติเหตุ

2538	11	19.0	5	13.9	16	17.0
2539	14	24.1	4	11.1	18	19.1
2540	4	6.9	6	16.7	10	10.6
2541	8	13.8	5	13.9	13	13.8
2542	10	17.2	7	19.4	17	18.1
2543	11	19.0	9	25.0	20	21.3
รวม	**58**	**100.0**	**36**	**100.0**	**94**	**100.0**

ที่มา: สภอ.หาดใหญ่ และสภอ.เมืองสงขลา ปี พ.ศ. 2538 - 2543

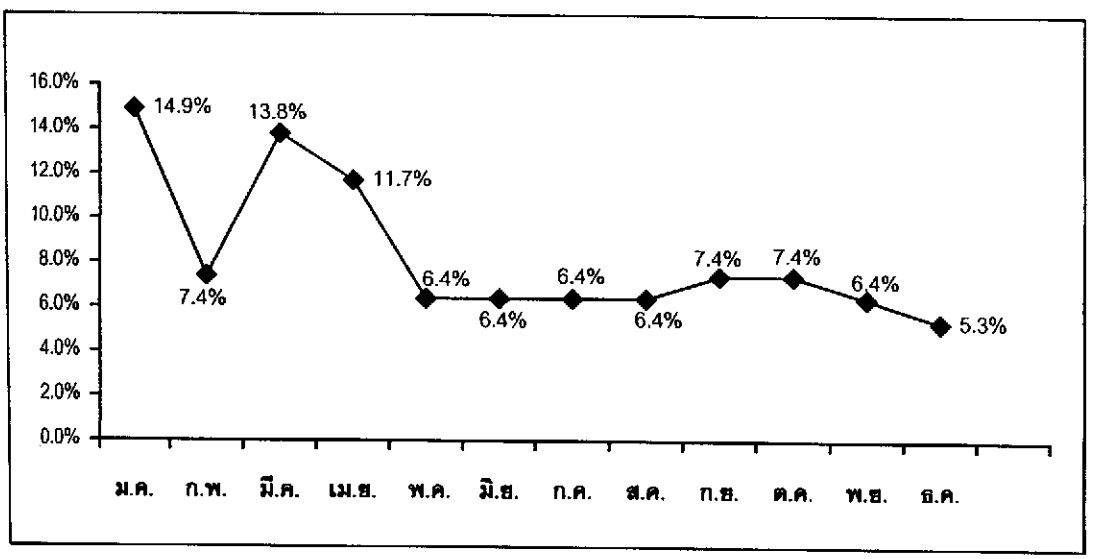


ภาพประกอบ 4.1 แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรกับคนเดินเท้า ปี พ.ศ. 2538 – 2543

ตาราง 4.4 อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในอำเภอหาดใหญ่ และอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ปี พ.ศ.2538 - 2543 จำแนกตามเดือนที่เกิดอุบัติเหตุ

เดือนที่เกิดอุบัติเหตุ	บาดเจ็บ		เสียชีวิต		(บาดเจ็บ+เสียชีวิต)	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
มกราคม	10	17.2	4	11.1	14	14.9
กุมภาพันธ์	4	6.9	3	8.3	7	7.4
มีนาคม	11	19.0	2	5.6	13	13.8
เมษายน	6	10.3	5	13.9	11	11.7
พฤษภาคม	4	6.9	2	5.6	6	6.4
มิถุนายน	4	6.9	2	5.6	6	6.4
กรกฎาคม	3	5.2	3	8.3	6	6.4
สิงหาคม	2	3.4	4	11.1	6	6.4
กันยายน	6	10.3	1	2.8	7	7.4
ตุลาคม	2	3.4	5	13.9	7	7.4
พฤศจิกายน	4	6.8	2	5.6	6	6.4
ธันวาคม	2	3.4	3	8.3	5	5.3
รวม	**58**	**100.0**	**36**	**100.0**	**94**	**100.0**

ที่มา: สภอ.หาดใหญ่ และสภอ.เมืองสงขลา ปี พ.ศ. 2538 - 2543

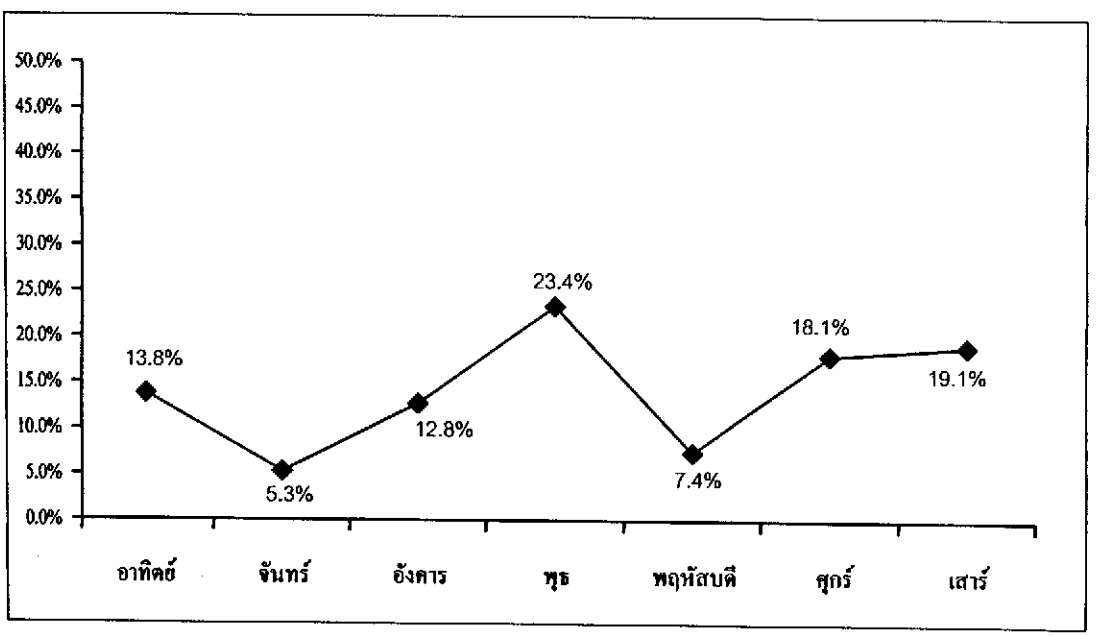


ภาพประกอบ 4.2 การกระจายของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าแต่ละเดือนในรอบปี

ตาราง 4.5 อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในอำเภอหาดใหญ่ และอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ปี พ.ศ.2538 - 2543 จำแนกตามวันที่เกิดอุบัติเหตุ

วันที่เกิดอุบัติเหตุ	บาดเจ็บ		เสียชีวิต		(บาดเจ็บ+เสียชีวิต)	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
อาทิตย์	7	12.1	6	16.7	13	13.8
จันทร์	4	6.9	1	2.8	5	5.3
อังคาร	7	12.1	5	13.9	12	12.8
พุธ	17	29.3	5	13.9	22	23.4
พฤหัสบดี	5	8.6	2	5.6	7	7.4
ศุกร์	10	17.2	7	19.4	17	18.1
เสาร์	8	13.8	10	27.8	18	19.1
รวม	**58**	**100.0**	**36**	**100.0**	**94**	**100.0**

ที่มา: สภอ.หาดใหญ่ และสภอ.เมืองสงขลา ปี พ.ศ. 2538 - 2543

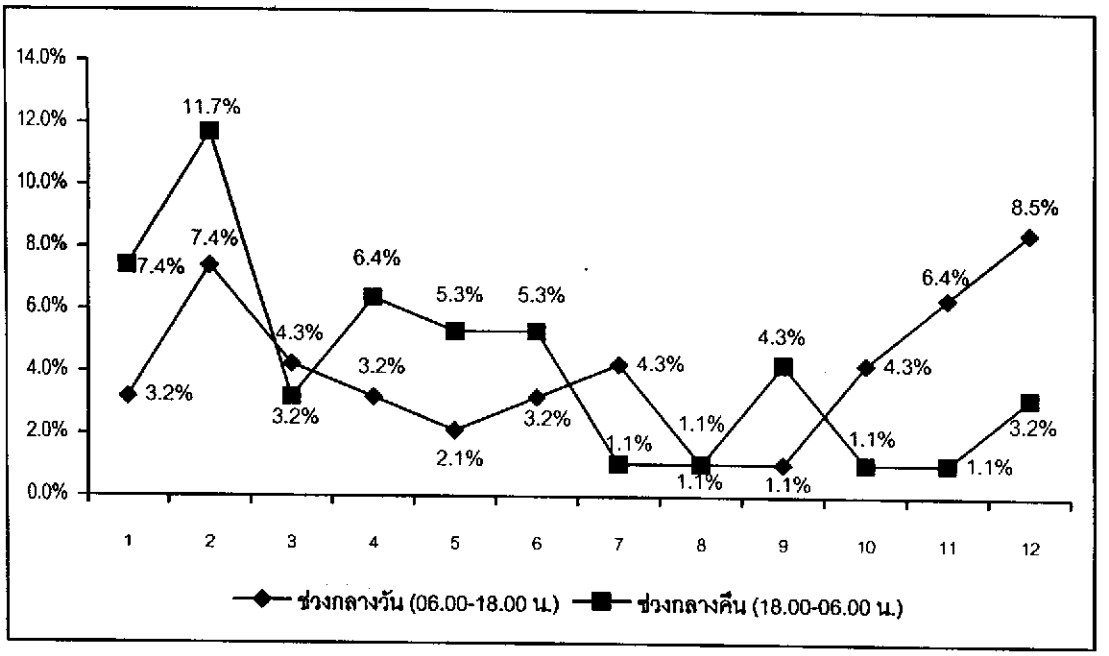


ภาพประกอบ 4.3 การกระจายของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในรอบสัปดาห์

ตาราง 4.6 อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในอำเภอหาดใหญ่ และอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ปี พ.ศ.2538 - 2543 จำแนกตามเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ	บาดเจ็บ		เสียชีวิต		(บาดเจ็บ+เสียชีวิต)	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
06.00-07.00	1	1.7	2	5.6	3	3.2
07.00-08.00	4	6.9	3	8.3	7	7.4
08.00-09.00	2	3.4	2	5.6	4	4.3
09.00-10.00	2	3.4	1	2.8	3	3.2
10.00-11.00	2	3.4	0	0.0	2	2.1
11.00-12.00	2	3.4	1	2.8	3	3.2
12.00-13.00	2	3.4	2	5.6	4	4.3
13.00-14.00	1	1.7	0	0.0	1	1.1
14.00-15.00	2	3.4	0	0.0	1	1.1
15.00-16.00	3	5.2	1	2.8	4	4.3
16.00-17.00	4	6.9	2	5.6	6	6.4
17.00-18.00	5	8.6	3	8.3	8	8.5
กลางวัน (06.00-18.00)	30	51.7	19	52.8	49	52.1
18.00-19.00	4	6.9	3	8.3	7	7.4
19.00-20.00	6	10.3	5	13.9	11	11.7
20.00-21.00	2	3.4	1	2.8	3	3.2
21.00-22.00	3	5.2	3	8.3	6	6.4
22.00-23.00	4	6.9	1	2.8	5	5.3
23.00-24.00	4	6.9	1	2.8	5	5.3
24.00-01.00	0	0.0	1	2.8	1	1.1
01.00-02.00	0	0.0	1	2.8	1	1.1
02.00-03.00	3	5.2	1	2.8	4	4.3
03.00-04.00	0	0.0	1	2.8	1	1.1
04.00-05.00	1	1.7	0	0.0	1	1.1
05.00-06.00	1	1.7	2	5.6	3	3.2
กลางคืน (18.00-06.00)	28	48.3	17	47.2	45	47.9
รวม	**58**	**100.0**	**36**	**100.0**	**94**	**100.0**

ที่มา: สภอ.หาดใหญ่ และสภอ.เมืองสงขลา ปี พ.ศ. 2538 - 2543



ภาพประกอบ 4.4 อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในช่วงกลางวันและกลางคืน

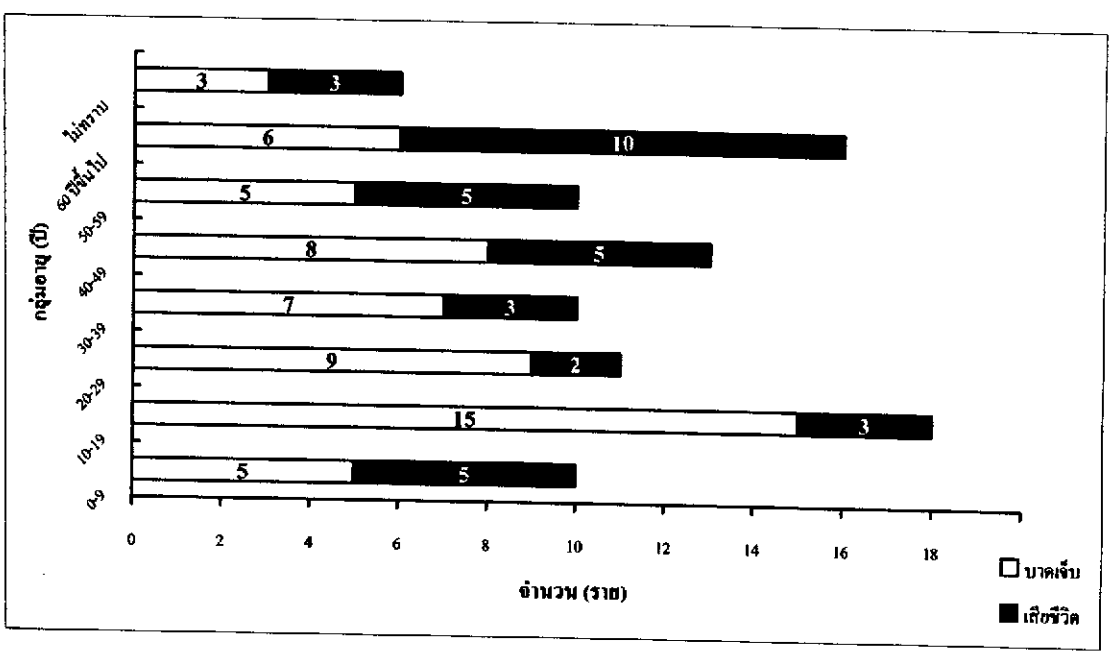
4.1.2 ข้อมูลเกี่ยวกับคนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุ

เมื่อพิจารณาเพศและอายุของคนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุ (**ตาราง 4.7** แสดงอุบัติเหตุ-จราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในอำเภอหาดใหญ่ และอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ปี พ.ศ. 2538 - 2543 จำแนกตามเพศและอายุของคนเดินเท้า) พบว่า อุบัติเหตุเกิดขึ้นกับคนเดินเท้าที่เป็นชายมากกว่าคนเดินเท้าที่เป็นหญิง โดยมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุระหว่างผู้ชายกับหญิง เท่ากับ 1: 0.77 และเมื่อพิจารณาช่วงอายุของคนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุ พบว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นกับคนเดินเท้าที่เป็นวัยรุ่น (ช่วงอายุ 10-19 ปี) จำนวน 18 ครั้ง คิดเป็น 19.1% ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าทั้งหมด มีผู้บาดเจ็บ 15 ราย เสียชีวิต 3 ราย คิดเป็น 25.9% และ 8.3% ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทั้งหมด ตามลำดับ รองลงมาคือกลุ่มผู้สูงอายุ (ช่วงอายุ 60 ปีขึ้นไป) จำนวน 16 ครั้ง คิดเป็น 17.0% ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าทั้งหมด มีผู้บาดเจ็บ 6 ราย เสียชีวิต 10 ราย คิดเป็น 10.3% และ 27.8% ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทั้งหมด ตามลำดับ และจากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่า "อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าที่เป็นผู้สูงอายุจะมีความรุนแรงสูงโดยส่วนใหญ่จะเสียชีวิต"

ตาราง 4.7 อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในอำเภอหาดใหญ่ และอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ปี พ.ศ. 2538 - 2543 จำแนกตามเพศและอายุของคนเดินเท้า

0-9	2	1	3	4	5	5
10-19	6	2	9	1	15	3
20-29	6	1	3	1	9	2
30-39	5	3	2	0	7	3
40-49	5	4	3	1	8	5
50-59	4	4	1	1	5	5
60 ขึ้นไป	2	4	4	6	6	10
ไม่ทราบ	2	2	1	1	3	3
รวม	**32**	**21**	**26**	**15**	**58**	**36**

ที่มา: สภอ.หาดใหญ่ และสภอ.เมืองสงขลา ปี พ.ศ. 2538-2543



ภาพประกอบ 4.5 การกระจายของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในแต่ละกลุ่มอายุ

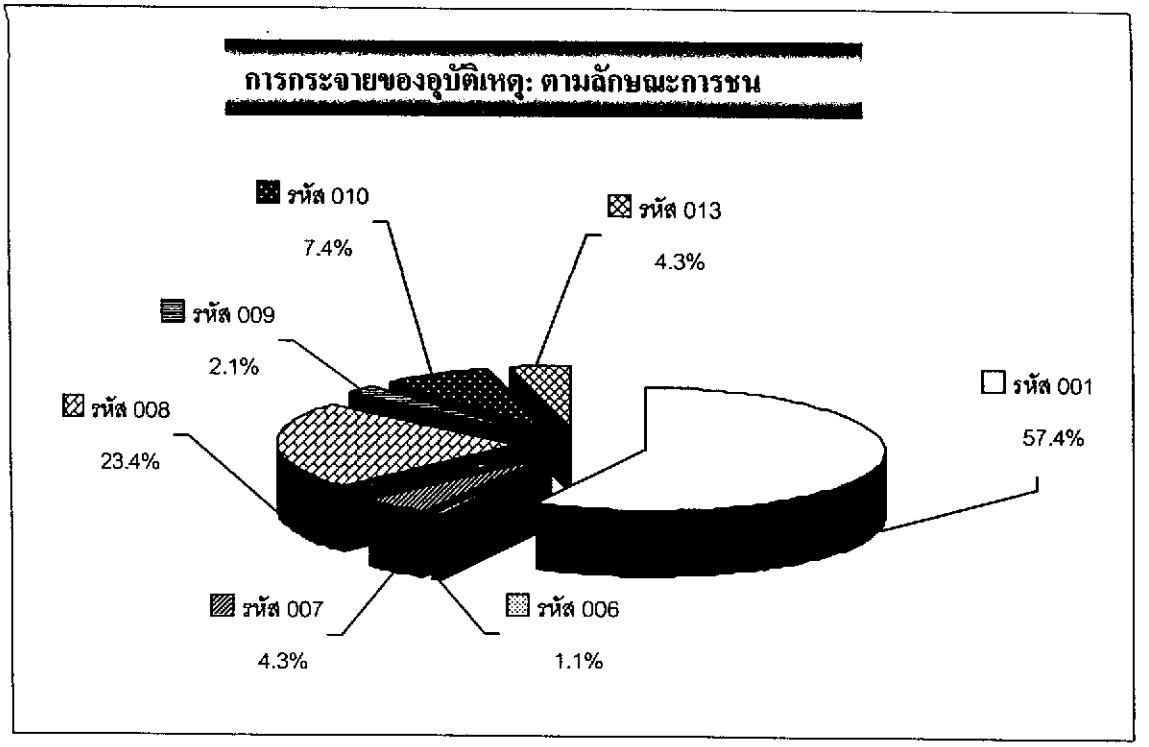
4.1.3 ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะที่เกิดอุบัติเหตุจราจรกับคนเดินเท้า

เมื่อพิจารณาอุบัติเหตุจราจรจากลักษณะการชนระหว่างยานพาหนะและคนเดินเท้า (**ตาราง 4.8** แสดงอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในพื้นที่อำเภอหาดใหญ่ และอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ปี พ.ศ. 2538 - 2543 จำแนกตามลักษณะการชน) พบว่า ลักษณะการชนที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าส่วนใหญ่จะเกิดในขณะที่เดินข้ามถนน (ชนช่วงกลางถนน) จำนวน 54 ครั้ง คิดเป็น 57.4% ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าทั้งหมด มีผู้บาดเจ็บ 31 ราย เสียชีวิต 23 ราย คิดเป็น 53.4% และ 63.9% ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทั้งหมด ตามลำดับ

ตาราง 4.8 อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในอำเภอหาดใหญ่ และอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ปี พ.ศ. 2538 - 2543 จำแนกตามลักษณะการชน

รหัสการชน	ลักษณะการชน	บาดเจ็บ		เสียชีวิต		(บาดเจ็บ+เสียชีวิต)	
		จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
001	ชนช่วงกลางถนน	31	53.4	23	63.9	54	57.4
006	ชนขณะยานพาหนะเลี้ยวบริเวณทางแยก	1	1.7	0	0.0	1	1.1
007	ชนขณะยานพาหนะผ่านทางแยก	3	5.2	1	2.8	4	4.3
008	ชนขณะเดินตามถนน	13	22.4	9	25.0	22	23.4
009	ชนขณะเล่นบนถนน	1	1.7	1	2.8	2	2.1
010	ชนในบริเวณที่ไม่ใช่ในถนน	6	10.3	1	2.8	7	7.4
013	ชนในลักษณะอื่นๆ	3	5.2	1	2.8	4	4.3
รวม		**58**	**100.0**	**36**	**100.0**	**94**	**100.0**

ที่มา: สภอ.หาดใหญ่ และสภอ.เมืองสงขลา ปี พ.ศ. 2538 - 2543



ภาพประกอบ 4.6 การกระจายของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าตามลักษณะการถูกยานพาหนะชน

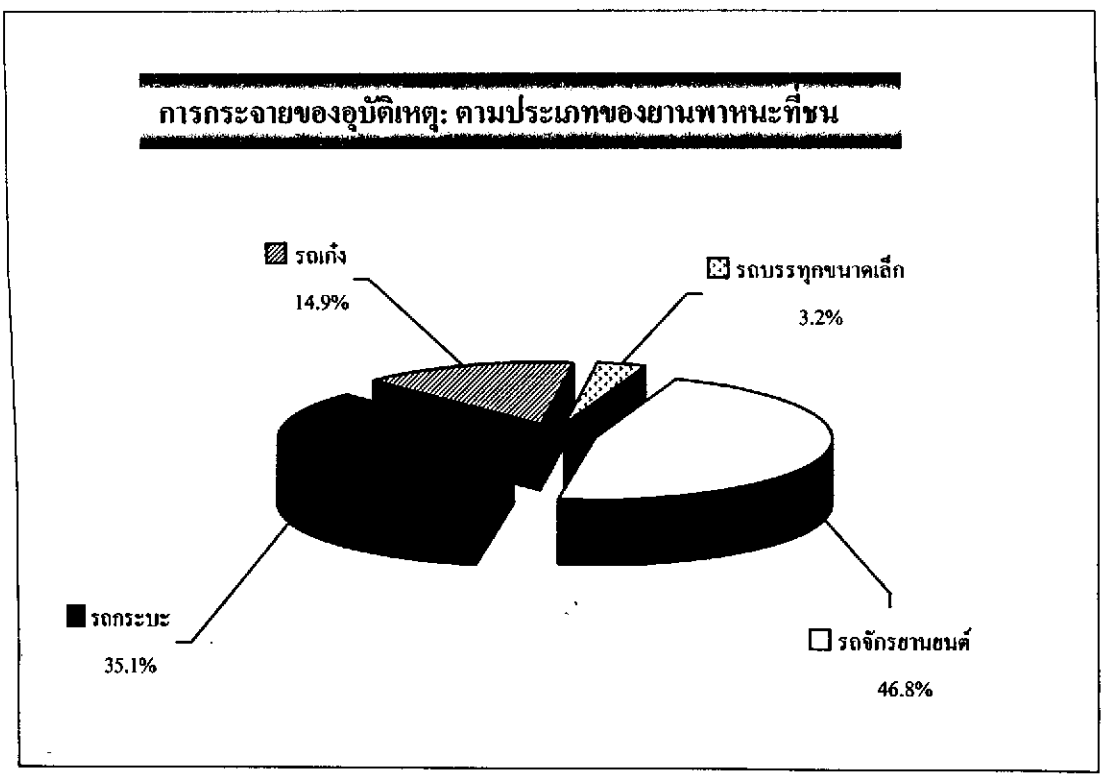
4.1.4 ข้อมูลเกี่ยวกับยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรของคนเดินเท้า

เมื่อพิจารณาประเภทยานพาหนะที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุกับคนเดินเท้า (ตาราง 4.9 แสดงอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในพื้นที่อำเภอหาดใหญ่ และอำเภอเมือง จังหวัดสงขลาปี พ.ศ. 2538-2543 จำแนกตามประเภทของยานพาหนะ) พบว่า ยานพาหนะที่เป็นสาเหตุส่วนใหญ่ของการเกิดอุบัติเหตุ คือ รถจักรยานยนต์ จำนวน 44 ครั้ง คิดเป็น 46.8% ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าทั้งหมด มีผู้บาดเจ็บ 29 ราย เสียชีวิต 15 ราย คิดเป็น 50.0% และ 41.7% ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทั้งหมด ตามลำดับ

ตาราง 4.9 อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในอำเภอหาดใหญ่ และอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ปี พ.ศ. 2538-2543 จำแนกตามประเภทของยานพาหนะที่ชน

จักรยานยนต์	29	50.0	15	41.7	44	46.8
กระบะ	20	34.4	13	36.1	33	35.1
รถเก๋ง	7	12.1	7	19.4	14	14.9
รถบรรทุกขนาดเล็ก	2	3.4	1	2.8	3	3.2
รวม	**58**	**100.0**	**36**	**100.0**	**94**	**100.0**

ที่มา: สภอ.หาดใหญ่ และสภอ.เมืองสงขลา ปี พ.ศ. 2538 - 2543



ภาพประกอบ 4.7 การกระจายของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าตามประเภทยานพาหนะ

4.2 การคัดเลือกตำแหน่ง/สถานที่ที่จะดำเนินการวิจัย

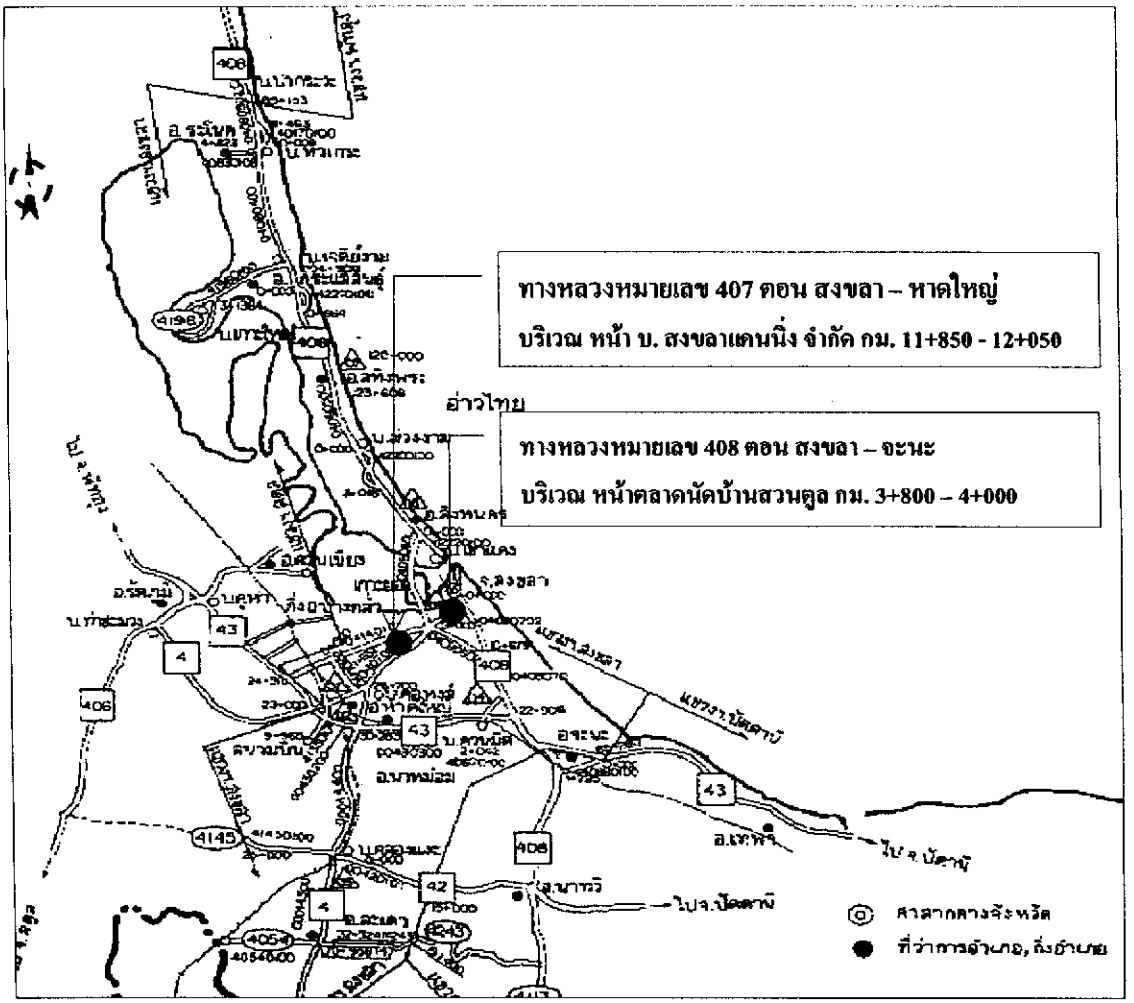
การคัดเลือกสถานที่ในการดำเนินการวิจัยครั้งนี้ จะพิจารณาจากปัญหาอุบัติเหตุจราจรและความไม่สะดวกของคนเดินเท้า ของทางหลวงในความรับผิดชอบของแขวงการทางสงขลา ถนนในความรับผิดชอบของเทศบาลนครหาดใหญ่และเทศบาลนครสงขลา ตามที่ระบุไว้ในขอบเขตของการวิจัย โดยพิจารณาคัดเลือกจากความถี่ของการเกิดอุบัติเหตุกับคนเดินเท้า รวมถึงสภาพของพื้นที่ๆ จะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุจราจรและความไม่สะดวกกับคนเดินเท้า

เมื่อพิจารณาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้า จากตาราง 4.1 และ ตาราง 4.2 พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้า ส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นบนถนนกาญจนวนิช (ทางหลวงหมายเลข 407) ตอน สงขลา - หาดใหญ่ จำนวน 29 ครั้ง คิดเป็น 30.0% ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าทั้งหมด และ มีผู้บาดเจ็บ 18 ราย เสียชีวิต 11 ราย คิดเป็น 31.0% และ 30.0% ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทั้งหมด ตามลำดับ ในการดำเนินการวิจัยครั้งนี้ จะพิจารณาคัดเลือกตำแหน่ง/สถานที่ในการดำเนินการวิจัย ดังนี้

4.2.1 ทางหลวงในความรับผิดชอบของแขวงการทางสงขลา

1. ทางหลวงหมายเลข 407 ตอน สงขลา – หาดใหญ่ บริเวณ หน้า บริษัทสงขลาแคนนิ่ง จำกัด กม. 11+850 – 12+050 ระยะทาง 200 เมตร มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับคนเดินเท้า จำนวน 3 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 1 ราย และเสียชีวิต 2 ราย บริเวณดังกล่าวเป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่มีปริมาณยานพาหนะและการใช้ความเร็วสูง นอกจากนี้ บริเวณดังกล่าวเป็นบริเวณหน้าโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งในแต่ละวันจะมีพนักงานเดินข้ามถนนเป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและความไม่สะดวกกับคนเดินเท้าบ่อยครั้ง

2. ทางหลวงหมายเลข 408 ตอน สงขลา – จะนะ บริเวณ หน้าตลาดนัดบ้านสวนตูล กม. 3+800 – 4+000 ระยะทาง 200 เมตรมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับคนเดินเท้า จำนวน 3 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 4 ราย และเสียชีวิต 1 ราย นอกจากนี้ บริเวณดังกล่าวเป็นย่านชุมชน และมีตลาดสดซึ่งในแต่ละวันจะมีประชาชนมาใช้บริการเป็นจำนวนมาก อาจไม่ได้รับความสะดวกในการเดินหรือมีความเสี่ยงสูงที่จะถูกยานพาหนะชน (**ภาพประกอบ 4.8** แสดงการคัดเลือกสถานที่ดำเนินการวิจัยบนทางหลวงในความรับผิดชอบของแขวงการทางสงขลา)

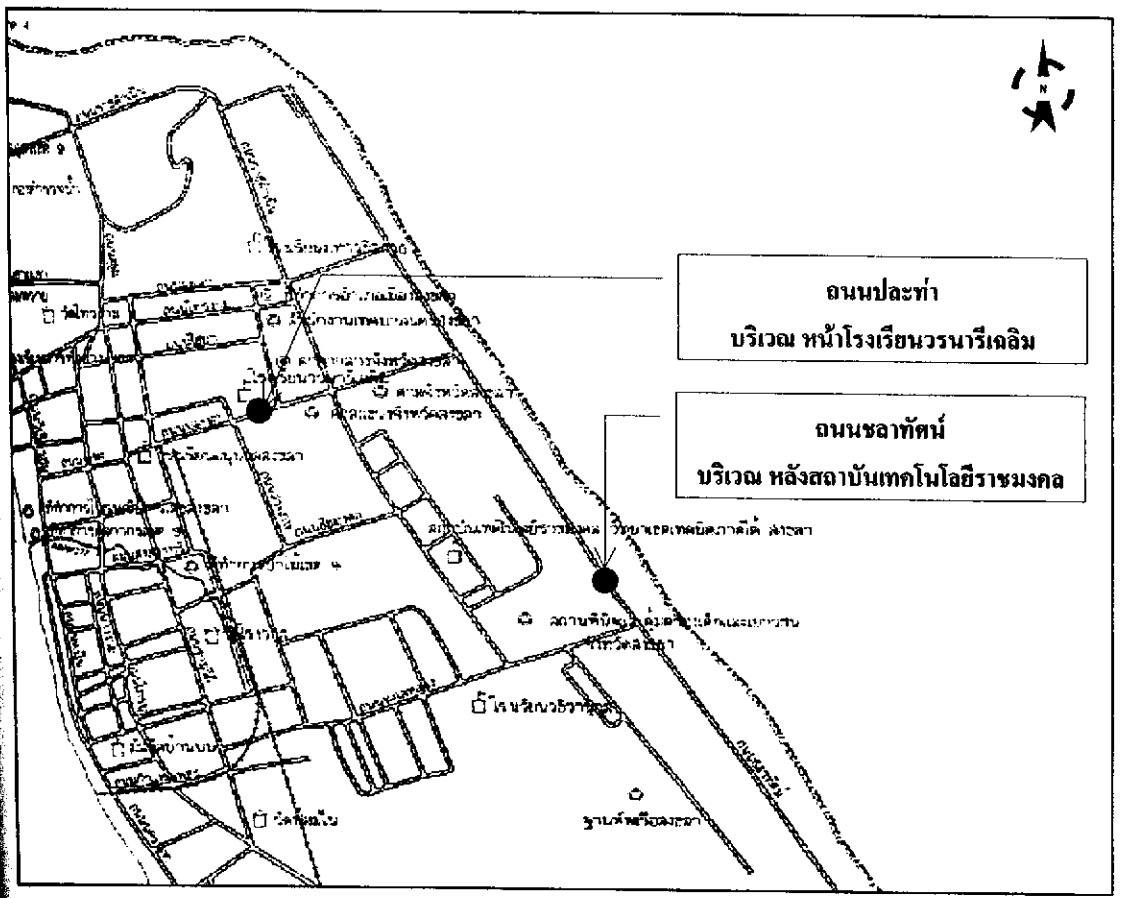


ภาพประกอบ 4.8 การคัดเลือกสถานที่ดำเนินการวิจัยบนทางหลวงในความรับผิดชอบของแขวงการทางสงขลา

4.2.2 ถนนในความรับผิดชอบของเทศบาลนครสงขลา

1. ถนนชลาทัศน์ บริเวณ หลังสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล ระยะทาง 200 เมตร มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับคนเดินเท้า จำนวน 4 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 1 ราย และเสียชีวิต 3 ราย บริเวณดังกล่าวเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดสงขลา ในแต่ละวันจะมีประชาชนและนักท่องเที่ยวมาใช้บริการถนนบริเวณดังกล่าวเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ ช่วงถนนดังกล่าวยังเป็นถนน 2 ช่องจราจร ที่เป็นช่วงทางตรงที่ยาวมากทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะใช้ความเร็วสูง ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและความไม่สะดวกกับคนเดินเท้าเป็นอันมาก

2. ถนนปละท่า บริเวณหน้าโรงเรียนวรนารีเฉลิม ระยะทาง 200 เมตร มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับคนเดินเท้า จำนวน 1 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 1 ราย และเสียชีวิต 0 ราย แม้จะมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับคนเดินเท้าน้อย แต่บริเวณดังกล่าวเป็นย่านชุมนุมชนและบริเวณโรงเรียน ในแต่ละวันจะมีนักเรียนมาใช้บริการเป็นจำนวนมาก และบริเวณนี้เป็นถนน 4 ช่องจราจรที่กว้างมาก ทำให้เกิดความยุ่งยากกับเด็กๆ ในการเดินข้ามถนน และเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ (**ภาพประกอบ 4.9** แสดงการที่คัดเลือกสถานที่ดำเนินการวิจัยบนถนนในความรับผิดชอบของเทศบาลนครสงขลา)



ภาพประกอบ 4.9 การคัดเลือกสถานที่ดำเนินการวิจัยบนถนนในความรับผิดชอบของเทศบาลนครสงขลา

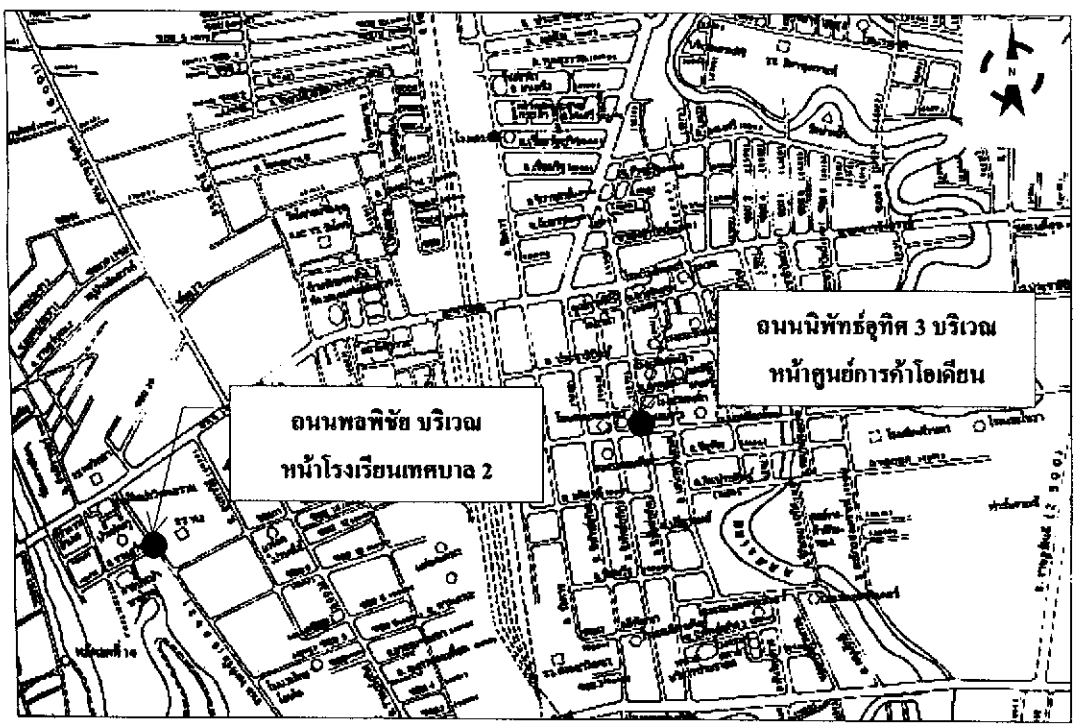
4.2.3 ถนนในความรับผิดชอบของเทศบาลนครหาดใหญ่

บริเวณที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับคนเดินเท้าสูงสุดได้แก่ ถนนเพชรเกษมบริเวณหน้าที่ว่าการอำเภอหาดใหญ่ มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจำนวน 5 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 3 ราย และชีวิต 2 ราย แต่ในบริเวณ

ดังกล่าวในปัจจุบันเป็นถนน 4 ช่องจราจรมีเกาะกลางถนน และสะพานลอยคนเดินข้ามจึงทำให้อุบัติเหตุและความไม่สะดวกที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าน่าจะลดลงแล้ว ดังนั้น ในการคัดเลือกสถานที่ในการดำเนินการวิจัยจึงพิจารณาจุดที่มีอุบัติเหตุและความไม่สะดวกที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้า ลำดับถัดไป ดังนี้

1. ถนนพลพิชัย บริเวณ หน้าโรงเรียนเทศบาล 2 ระยะทาง 100 เมตร มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับคนเดินเท้า จำนวน 1 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 0 ราย และเสียชีวิต 1 ราย ช่วงถนนบริเวณดังกล่าวเป็นถนน 2 ช่องจราจรที่กว้าง และยังเป็นบริเวณโรงเรียน ในแต่ละวันจะมีนักเรียนมาใช้บริการเป็นจำนวนมากอาจไม่ได้รับความสะดวก และเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ

2. ถนนนิพัทธ์อุทิศ 3 บริเวณ หน้าศูนย์การค้าโอเดียน ระยะทาง 100 เมตร มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับคนเดินเท้า จำนวน 1 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 1 ราย เสียชีวิต 0 ราย แม้มีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นน้อย แต่บริเวณดังเป็นย่านธุรกิจในแต่ละวันมีประชาชนเข้ามาใช้บริการเป็นจำนวนมาก และอาจจะไม่ได้รับความสะดวกในการเดินเท้า (**ภาพประกอบ 4.10** แสดงการคัดเลือกสถานที่ดำเนินการวิจัยบนถนนในความรับผิดชอบของเทศบาลนครหาดใหญ่)



ภาพประกอบ 4.10 การคัดเลือกสถานที่ดำเนินการวิจัยบนถนนในความรับผิดชอบของเทศบาลนครหาดใหญ่

4.3 การตรวจสอบสภาพปัจจุบันของสถานที่คัดเลือก

การตรวจสอบสภาพปัจจุบันของสถานที่คัดเลือกโดยอาศัยตาราง 3.1 (หน้า 32) และตาราง 3.2 (หน้า 33 และ 34) ตรวจสอบ เพื่อค้นหาความสมบูรณ์และปัญหาของสภาพทางด้านกายภาพ และสภาพด้านการจราจรและสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษา และนำข้อมูลที่ได้มาประกอบการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรและความไม่สะดวกที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้า โดยผู้ทำการวิจัยได้ทำการตรวจสอบในแต่ละพื้นที่แล้ว ในช่วงเดือน มีนาคม 2545 (**ตาราง 4.10 – 4.15** แสดงการสรุปผลการตรวจสอบสภาพปัจจุบันของสถานที่คัดเลือก)

ตาราง 4.10 สภาพปัจจุบันของสถานที่คัดเลือกบนทางหลวงหมายเลข 407 ตอน สงขลา – หาดใหญ่ บริเวณ หน้าบริษัทสงขลาแคนนิ่ง จำกัด

รายการ	รายละเอียดของปัญหา	ระดับความสำคัญ	หมายเหตุ
1. ช่วงทาง	1.1 ช่องจราจรแคบเกินไปไม่เพียงพอที่จะรองรับปริมาณการจราจรมีผลทำให้ยานพาหนะต้องใช้พื้นที่ไหล่ทางในการจราจร	3	ควรจะมีการขยายหรือเพิ่มช่องจราจรให้เพียงพอที่จะรองรับปริมาณการจราจร
	1.2 ไม่มีทางเท้าและทางเดินขรุขระ มีสิ่งกีดขวาง จากเสาไฟฟ้า เสาป้าย และยานพาหนะที่จอดบนถนน	2	ควรมีการจัดทำทางเท้า หรือปรับปรุงทางเดินเท้า
2. ทางแยก	2.1 ไม่มีทางแยก	0	ไม่ต้องมีการปรับปรุง
3. ป้ายจราจร	3.1 ป้ายจราจรมีไม่เพียงพอ	2	ควรมีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายห้ามจอดยานพาหนะ และป้ายเตือนทางข้าม
4. เครื่องหมายบนผิวทาง	4.1 เครื่องหมายทางข้ามขาดความชัดเจนและไม่มีป้ายเตือนทางข้าม	3	ควรมีการปรับปรุงความชัดเจนของทางข้าม และติดตั้งป้ายเตือนให้ผู้ขับขี่ทราบล่วงหน้าว่ามีทางข้าม
5. ไฟสัญญาณจราจร	5.1 ไม่มีการติดตั้งไฟสัญญาณจราจร	2	ควรพิจารณาติดตั้งไฟสัญญาณจราจรสำหรับคนเดินเท้า หรือไฟกระพริบบริเวณทางข้าม (ถ้าพิจารณาแล้วเหมาะสม)
6. ไฟฟ้าแสงสว่าง	6.1 แสงสว่างไม่เพียงพอในเวลากลางคืน	2	ควรเพิ่มไฟฟ้าแสงสว่างหรือซ่อมแซมดวงโคมที่ชำรุด
7. สะพานลอยคนเดินข้าม	7.1 ไม่มีสะพานลอยคนเดินข้าม	1	ควรพิจารณาอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินข้ามประเภทอื่นก่อน
8. ยานพาหนะ	8.1 ยานพาหนะใช้ความเร็วสูงและไม่ค่อยหยุดให้คนข้ามถนน	3	ควรมีการจำกัดความเร็ว หรือใช้มาตรการสงบการจราจร (Traffic Calming)
	8.2 ยานพาหนะจอดบริเวณทางข้าม	3	ควรเลื่อนที่จอดรถบริเวณทางข้าม
9. สภาพแวดล้อม	9.1 เป็นบริเวณโรงงานอุตสาหกรรมมีคนเดินเท้าจำนวนมาก	2	ควรปรับปรุงป้ายเตือนเขตโรงงานให้สามารถมองเห็นได้ชัดเจน
	9.2 มีสิ่งกีดขวางการเดินเท้า และระยะการมองเห็นของคนเดินเท้า และยานพาหนะ	2	ควรขจัดสิ่งกีดขวางที่บังระยะการมองเห็น และการเดินเท้า

หมายเหตุ: 0 = ไม่สำคัญ 1 = สำคัญน้อย 2 = สำคัญ 3 = สำคัญมาก

รายการ	รายละเอียดของปัญหา	ระดับความสำคัญ	หมายเหตุ
1. ช่วงทาง	1.1 ไม่มีทางเท้าและทางเดินขรุขระ มีสิ่งกีดขวาง จากเสาไฟฟ้า เสาป้าย และยานพาหนะที่จอดบนถนน	2	ควรจัดให้มีทางเท้า หรือขจัดสิ่งกีดขวางในการเดินเท้า
	1.2 ไม่มีเกาะพักคนข้ามและเกาะกลางมีความชันคนเดินข้ามอาจสะดุด หกล้มได้	2	ควรปรับปรุงเกาะกลางให้มีเกาะพักคนข้าม
	1.3 ตำแหน่งจุดกลับรถอยู่บริเวณหน้าตลาดนัด และบริเวณทางแยก	3	ควรพิจารณาปิดจุดกลับรถเพราะมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจราจรสูง
2. ทางแยก	2.1 มีสิ่งกีดขวางที่บังระยะการมองเห็น และกีดขวางการเดินเท้า จากยานพาหนะที่จอดบนถนน แผงสำหรับขายสินค้า และบ้านเรือน	3	ควรมีการปรับปรุงทางแยก/ขจัดสิ่งกีดขวาง และห้ามวางแผงขายสินค้าบริเวณทางแยก (ทางแยกเข้าสวนสัตว์สงขลา)
3. ป้ายจราจร	3.1 ป้ายจราจรมีไม่เพียงพอ	2	ควรมีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายห้ามจอดยานพาหนะ และป้ายเตือนทางข้าม
4. เครื่องหมายบนผิวทาง	4.1 เครื่องหมายทางข้ามขาดความชัดเจน อยู่บริเวณจุดกลับรถ และไม่มีป้ายเตือนทางข้าม	3	ควรพิจารณาเลื่อนตำแหน่งของทางข้าม ปรับปรุงความชัดเจนของเครื่องหมาย และติดตั้งป้ายเตือนให้ผู้ขับขี่ทราบล่วงหน้าว่ามีทางข้าม
5. ไฟสัญญาณจราจร	5.1 ไม่มีการติดตั้งไฟสัญญาณจราจร	2	ควรพิจารณาติดตั้งไฟสัญญาณจราจรสำหรับคนเดินเท้า หรือไฟกระพริบบริเวณทางข้าม (ถ้าพิจารณาแล้วเหมาะสม)
6. ไฟฟ้าแสงสว่าง	6.1 แสงสว่างในเวลากลางคืน	0	ไม่ต้องมีการปรับปรุง
7. สะพานลอยคนเดินข้าม	7.1 ไม่มีสะพานลอยคนเดินข้าม	2	ควรติดตั้งสะพานลอยคนเดินข้าม (ถ้าพิจารณาปริมาณการจราจรแล้วว่าเหมาะสม) เพราะเป็นบริเวณย่านชุมชน มีคนเดินข้ามเป็นจำนวนมาก
8. ยานพาหนะ	8.1 ยานพาหนะใช้ความเร็วสูงและไม่ค่อยหยุดให้คนข้ามถนน	2	ควรมีการจำกัดความเร็ว หรือใช้มาตรการสงบการจราจร (Traffic Calming)
	8.2 ยานพาหนะจอดบริเวณทางข้าม	2	ควรติดตั้งป้ายห้ามจอดรถบริเวณทางข้าม
	8.3 ตำแหน่งของที่จอดรถโดยสารอยู่บริเวณจุดกลับรถ	2	ควรเลื่อนที่จอดรถโดยสารไปอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม
9. สภาพแวดล้อม	9.1 เป็นบริเวณย่านชุมชน และตลาดสด มีคนเดินเท้าเป็นจำนวนมาก	2	ควรปรับปรุงป้ายเตือนเขตชุมชนให้สามารถมองเห็นได้ชัดเจน
	9.2 มีสิ่งกีดขวางการเดินเท้า จากยานพาหนะที่จอดบนถนนจำนวนมาก	2	ควรมีการควบคุมการจอดรถ

หมายเหตุ: 0 = ไม่สำคัญ 1 = สำคัญน้อย 2 = สำคัญ 3 = สำคัญมาก

ตาราง 4.11 สภาพปัจจุบันของสถานที่คัดเลือกบนทางหลวงหมายเลข 408 ตอน สงขลา – จะนะ บริเวณ หน้าตลาดนัดบ้านสวนตูล

รายการ	รายละเอียดของปัญหา	ระดับความสำคัญ	หมายเหตุ
1. ช่วงทาง	1.1 ไม่มีทางเท้าและทางเดินขรุขระ มีสิ่งกีดขวาง จากเสาไฟฟ้า เสาป้าย และยานพาหนะที่จอดบนถนน	2	ควรจัดให้มีทางเท้า หรือขจัดสิ่งกีดขวางในการเดินเท้า
	1.2 ไม่มีเกาะพักคนข้ามและเกาะกลางมีความชันคนเดินข้ามอาจสะดุด หกล้มได้	2	ควรปรับปรุงเกาะกลางให้มีเกาะพักคนข้าม
	1.3 ตำแหน่งจุดกลับรถอยู่บริเวณหน้าตลาดนัด และบริเวณทางแยก	3	ควรพิจารณาปิดจุดกลับรถเพราะมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจราจรสูง
2. ทางแยก	2.1 มีสิ่งกีดขวางที่บังระยะการมองเห็น และกีดขวางการเดินเท้า จากยานพาหนะที่จอดบนถนน แผงสำหรับขายสินค้า และบ้านเรือน	3	ควรมีการปรับปรุงทางแยก/ขจัดสิ่งกีดขวาง และห้ามวางแผงขายสินค้าบริเวณทางแยก (ทางแยกเข้าสวนสัตว์สงขลา)
3. ป้ายจราจร	3.1 ป้ายจราจรมีไม่เพียงพอ	2	ควรมีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายห้ามจอดยานพาหนะ และป้ายเตือนทางข้าม
4. เครื่องหมายบนผิวทาง	4.1 เครื่องหมายทางข้ามขาดความชัดเจน อยู่บริเวณจุดกลับรถ และไม่มีป้ายเตือนทางข้าม	3	ควรพิจารณาเลื่อนตำแหน่งของทางข้าม ปรับปรุงความชัดเจนของเครื่องหมาย และติดตั้งป้ายเตือนให้ผู้ขับขี่ทราบล่วงหน้าว่ามีทางข้าม
5. ไฟสัญญาณจราจร	5.1 ไม่มีการติดตั้งไฟสัญญาณจราจร	2	ควรพิจารณาติดตั้งไฟสัญญาณจราจรสำหรับคนเดินเท้า หรือไฟกระพริบบริเวณทางข้าม (ถ้าพิจารณาแล้วเหมาะสม)
6. ไฟฟ้าแสงสว่าง	6.1 แสงสว่างในเวลากลางคืน	0	ไม่ต้องมีการปรับปรุง
7. สะพานลอยคนเดินข้าม	7.1 ไม่มีสะพานลอยคนเดินข้าม	2	ควรติดตั้งสะพานลอยคนเดินข้าม (ถ้าพิจารณาปริมาณการจราจรแล้วว่าเหมาะสม) เพราะเป็นบริเวณย่านชุมชน มีคนเดินข้ามเป็นจำนวนมาก
8. ยานพาหนะ	8.1 ยานพาหนะใช้ความเร็วสูงและไม่ค่อยหยุดให้คนข้ามถนน	2	ควรมีการจำกัดความเร็ว หรือใช้มาตรการสงบการจราจร (Traffic Calming)
	8.2 ยานพาหนะจอดบริเวณทางข้าม	2	ควรติดตั้งป้ายห้ามจอดรถบริเวณทางข้าม
	8.3 ตำแหน่งของที่จอดรถโดยสารอยู่บริเวณจุดกลับรถ	2	ควรเลื่อนที่จอดรถโดยสารไปอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม
9. สภาพแวดล้อม	9.1 เป็นบริเวณย่านชุมชน และตลาดสด มีคนเดินเท้าเป็นจำนวนมาก	2	ควรปรับปรุงป้ายเตือนเขตชุมชนให้สามารถมองเห็นได้ชัดเจน
	9.2 มีสิ่งกีดขวางการเดินเท้า จากยานพาหนะที่จอดบนถนนจำนวนมาก	2	ควรมีการควบคุมการจอดรถ

หมายเหตุ: 0 = ไม่สำคัญ 1 = สำคัญน้อย 2 = สำคัญ 3 = สำคัญมาก

ตาราง 4.12 สภาพปัจจุบันของสถานที่คัดเลือกบนถนนชลาทัศน์ บริเวณ หลังสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล

รายการ	รายละเอียดของปัญหา	ระดับความสำคัญ	หมายเหตุ
1. ช่วงทาง	1.1 ช่องจราจรกว้างมากทำให้ผู้ขับขากในการข้ามถนน 1.2 ช่องจราจรด้านขวาทางไม่มีทางเท้า ไหล่ทางมีการทรุดตัวเป็นหลุมเป็นบ่อ และมีสิ่งกีดขวาง จากเสาไฟฟ้า เสาป้าย ยานพาหนะที่จอดบนถนน และร้านขายสินค้า	2 2	ควรมีการทำผิวทางใหม่ และแบ่งช่องจราจรให้ชัดเจน ควรมีการจัดทำทางเท้าด้านขวาทาง หรือทำผิวทางใหม่ทั้งหมด และควบคุมการจอดยานพาหนะให้เข้มงวดมากขึ้น
2. ทางแยก	2.1 ทางแยกส่วนใหญ่กว้างมาก มีสิ่งกีดขวางการเดินเท้าและระยะการมองเห็นของคนเดินเท้า และผู้ขับขี่	3	ควรมีการปรับปรุงทางแยก (โดยเฉพาะแยกถนนทะเลหลวง) หรือติดตั้งไฟสัญญาณจราจร โดยมีการจัดจังหวะสำหรับคนเดินเท้า
3. ป้ายจราจร	3.1 ป้ายจราจรมีไม่เพียงพอ	2	ควรมีการติดตั้งป้ายหยุด ป้ายจำกัดความเร็ว และป้ายเตือนทางข้าม
4. เครื่องหมายบนผิวทาง	4.1 เครื่องหมายทางข้ามขาดความชัดเจนและไม่มีป้ายเตือนทางข้าม 4.2 เส้นแบ่งช่องจราจรและเส้นขอบทางขาดความชัดเจน	3 2	ควรมีการปรับปรุงความชัดเจนของทางข้าม และติดตั้งป้ายเตือนให้ผู้ขับขี่ทราบล่วงหน้าว่ามีทางข้าม ควรตีเส้นแบ่งช่องจราจรและเส้นขอบทางใหม่
5. ไฟสัญญาณจราจร	5.1 ไม่มีการติดตั้งไฟสัญญาณจราจร	3	ควรพิจารณาติดตั้งไฟสัญญาณจราจรสำหรับคนเดินเท้า หรือไฟกระพริบบริเวณทางข้าม (โดยเฉพาะแยกถนนทะเลหลวง)
6. ไฟฟ้าแสงสว่าง	6.1 แสงสว่างเพียงพอในเวลากลางคืน	0	ไม่ต้องมีการปรับปรุง
7. สะพานลอยคนเดินข้าม	7.1 ไม่มีสะพานลอยคนเดินข้าม	1	ควรพิจารณาอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินข้ามประเภทอื่นก่อน
8. ยานพาหนะ	8.1 ยานพาหนะใช้ความเร็วสูงและไม่ค่อยหยุดให้คนข้ามถนน 8.2 ยานพาหนะจอดบริเวณบนไหล่ทาง	3 2	ควรมีการจำกัดความเร็ว หรือใช้มาตรการสงบการจราจร (Traffic Calming) ควรมีการห้ามจอดยานพาหนะบนไหล่ทางเพราะมีการจัดพื้นที่ไว้สำหรับจอดรถแล้ว
9. สภาพแวดล้อม	9.1 เป็นบริเวณแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดสงขลา 9.2 ไม่มีมาตรการสงบการจราจร	2 3	ควรมีการเพิ่มอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้า ควรมีมาตรการสงบการจราจร หรือการจำกัดความเร็ว

หมายเหตุ: 0 = ไม่สำคัญ 1 = สำคัญน้อย 2 = สำคัญ 3 = สำคัญมาก

ตาราง 4.13 สภาพปัจจุบันของสถานที่คัดเลือกบนถนนปละท่า บริเวณ หน้าโรงเรียนวรนารีเฉลิม

รายการ	รายละเอียดของปัญหา	ระดับความสำคัญ	หมายเหตุ
1. ช่วงทาง	1.1 ช่องจราจรกว้างมากทำให้เด็กๆ ยุ่งยากในการข้ามถนน และเสี่ยงที่จะถูกยานพาหนะชน	2	ควรมีทำเกาะกลางและเกาะพักคนข้ามหรือรั้วกั้นแบ่งช่องจราจรอย่างชัดเจน
	1.2 ทางเท้าทั้ง 2 ข้างมีความชันสูงไม่มีทางลาดขึ้นลง และทรุดตัวเป็นหลุมบ่อ อาจทำให้สะดุดได้	2	ควรมีการปรับปรุงทางเท้าและมีทางลาด ขึ้น – ลง บริเวณทางข้าม
2. ทางแยก	2.1 ทางแยกมีสิ่งกีดขวางการเดินเท้าและระยะการมองเห็นของคนเดินเท้าและผู้ขับขี่	1	ควรมีการปรับปรุงป้ายแนะนำบริเวณทางแยกให้มองเห็นได้ชัดเจน และเพิ่มป้ายหยุดบริเวณทางแยก
3. ป้ายจราจร	3.1 ป้ายจราจรมีไม่เพียงพอ	3	ควรมีการติดตั้งป้ายหยุด ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายเตือนทางข้าม ป้ายแสดงที่จอดรถโดยสาร และป้ายเตือนบริเวณโรงเรียน
4. เครื่องหมายบนผิวทาง	4.1 เครื่องหมายทางข้ามขาดความชัดเจนและไม่มีป้ายเตือนทางข้าม	3	ควรมีการปรับปรุงความชัดเจนของทางข้าม และติดตั้งป้ายเตือนให้ผู้ขับขี่ทราบล่วงหน้าว่ามีทางข้าม
	4.2 เส้นแบ่งช่องจราจรและเส้นขอบทางขาดความชัดเจน	2	ควรตีเส้นแบ่งช่องจราจรและเส้นขอบทางใหม่
5. ไฟสัญญาณจราจร	5.1 ไม่มีการติดตั้งไฟสัญญาณจราจร	2	ควรพิจารณาติดตั้งไฟสัญญาณจราจรสำหรับคนเดินเท้า หรือไฟกระพริบบริเวณทางข้าม
6. ไฟฟ้าแสงสว่าง	6.1 แสงสว่างเพียงพอในเวลากลางคืน	0	ไม่ต้องมีการปรับปรุง
7. สะพานลอยคนเดินข้าม	7.1 ไม่มีสะพานลอยคนเดินข้าม	2	น่าจะพิจารณาติดตั้งสะพานลอยคนเดินข้าม (ถ้าเหมาะสม)
8. ยานพาหนะ	8.1 ยานพาหนะใช้ความเร็วสูงและไม่ค่อยหยุดให้คนข้ามถนน	2	ควรมีการจำกัดความเร็ว หรือใช้มาตรการสงบการจราจร (Traffic Calming)
	8.2 ยานพาหนะจอดบริเวณบนไหล่ทาง (โดยเฉพาะรถโดยสาร)	2	ควรมีการจัดพื้นที่สำหรับจอดรถสำหรับรับ – ส่ง นักเรียนให้เป็นระเบียบ
9. สภาพแวดล้อม	9.1 เป็นบริเวณโรงเรียน	2	ควรมีการเพิ่มอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับเด็กนักเรียน

หมายเหตุ: 0 = ไม่สำคัญ 1 = สำคัญน้อย 2 = สำคัญ 3 = สำคัญมาก

ตาราง 4.14 สภาพปัจจุบันของสถานที่คัดเลือกบนถนนพลพิชัย บริเวณ หน้าโรงเรียนเทศบาล 2

รายการ	รายละเอียดของปัญหา	ระดับความสำคัญ	หมายเหตุ
1. ช่วงทาง	1.1 ช่องจราจรกว้างมากทำให้เด็กๆ ยุ่งยากในการข้ามถนน และเสี่ยงที่จะถูกยานพาหนะชน	2	ควรมีทำเกาะกลางและเกาะพักคนข้ามหรือรั้วกั้นแบ่งช่องจราจรอย่างชัดเจน
	1.2 ระดับทางเท้าสูงกว่าถนนมากไม่มีทางลาดขึ้นลง อาจมีการสะดุดได้	2	ควรมีการปรับปรุงทางเท้าและมีทางลาด ขึ้น – ลง บริเวณทางข้าม
2. ทางแยก	2.1 ทางแยกอยู่หน้าโรงเรียน และมีสิ่งกีดขวางที่บังระยะการมองเห็นของคนเดินเท้า และผู้ขับขี่	3	ควรมีการปรับปรุงป้ายแนะนำบริเวณทางแยกให้มองเห็นได้ชัดเจน และเพิ่มป้ายหยุดบริเวณทางแยก
3. ป้ายจราจร	3.1 ป้ายหยุดและป้ายห้ามจอดมีความชัดเจนน้อย และอยู่ในตำแหน่งที่มองเห็นไม่ชัดเจน	2	ควรปรับปรุงความชัดเจนของป้ายหยุด และป้ายห้ามจอด
	3.2 ไม่มีป้ายเตือนทางข้ามและป้ายแนะนำบริเวณโรงเรียน	2	ควรเพิ่มป้ายเตือนทางข้ามและป้ายแนะนำบริเวณโรงเรียน
4. เครื่องหมายบนผิวทาง	4.1 เครื่องหมายทางข้ามขาดความชัดเจน	3	ควรมีการปรับปรุงความชัดเจนของทางข้าม และติดตั้งป้ายเตือนให้ผู้ขับขี่ทราบล่วงหน้าว่ามีทางข้าม
	4.2 เส้นแบ่งช่องจราจรและเส้นขอบทางขาดความชัดเจน	2	ควรตีเส้นแบ่งช่องจราจรและเส้นขอบทางใหม่
5. ไฟสัญญาณจราจร	5.1 ไม่มีการติดตั้งไฟสัญญาณจราจร	2	ควรพิจารณาติดตั้งไฟสัญญาณจราจรสำหรับคนเดินเท้า หรือไฟกระพริบบริเวณทางข้าม
6. ไฟฟ้าแสงสว่าง	6.1 แสงสว่างไม่เพียงพอในเวลากลางคืน	1	ควรมีการปรับปรุงไฟฟ้าแสงสว่าง (เวลากลางคืนมีการจราจรและคนเดินเท้าน้อย)
7. สะพานลอยคนเดินข้าม	7.1 ไม่มีสะพานลอยคนเดินข้าม	1	น่าจะพิจารณาติดตั้งสะพานลอยคนเดินข้าม (ถ้าเหมาะสม)
8. ยานพาหนะ	8.2 ยานพาหนะจอดบริเวณทางข้าม และบนทางเท้า	3	ควรมีการจัดพื้นที่สำหรับจอดรถ (โดยเฉพาะรถสำหรับรับ – ส่ง นักเรียน) ให้เป็นระเบียบ
9. สภาพแวดล้อม	9.1 เป็นบริเวณโรงเรียน	2	ควรมีการเพิ่มอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับเด็กนักเรียน

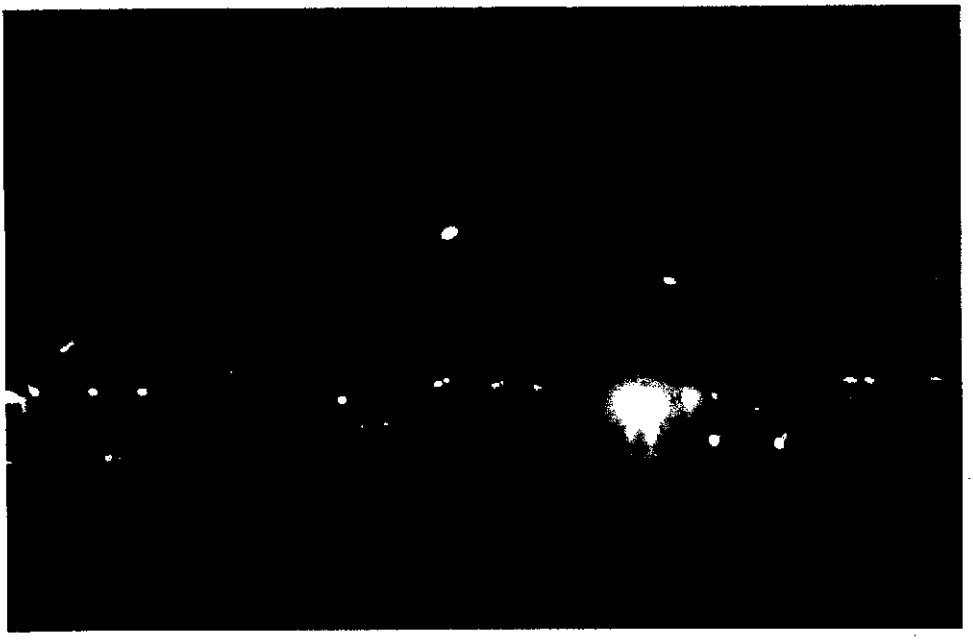
หมายเหตุ: 0 = ไม่สำคัญ 1 = สำคัญน้อย 2 = สำคัญ 3 = สำคัญมาก

ตาราง 4.15 สภาพปัจจุบันของสถานที่คัดเลือกบนถนนนิพัทธ์อุทิศ 3 บริเวณ หน้าศูนย์การค้าโอเดียน

รายการ	รายละเอียดของปัญหา	ระดับความสำคัญ	หมายเหตุ
1. ช่วงทาง	1.1 ช่องจราจรกว้างมากทำให้ยุ่งยากในการข้ามถนน	2	ควรมีทำเกาะกลางและเกาะพักคนข้ามหรือรั้วกั้นแบ่งช่องจราจรอย่างชัดเจน
	1.2 ระดับทางเท้าสูงกว่าถนนมากไม่มีทางลาดขึ้นลง อาจมีการสะดุดได้	3	ควรมีการปรับปรุงทางเท้าและมีทางลาด ขึ้น – ลง บริเวณทางข้าม
	1.3 ทางเท้ามีสิ่งกีดขวางจากแผงสำหรับขายสินค้า ทำให้คนเดินเท้ายุ่งยากในการเดิน และอาจต้องเดินบนถนนเสี่ยงที่จะถูกยานพาหนะชน	3	ขยายทางเท้า (เข้าในถนน) ให้มีความกว้างขึ้น และกำหนดการวางแผงขายสินค้าให้เว้นที่สำหรับการเดินเท้าให้เพียงพอ
2. ทางแยก	2.1 ทางแยกมีสิ่งกีดขวางที่บังระยะการมองเห็นของคนเดินเท้า และผู้ขับขี่จาก แผงสำหรับขายของ และยานพาหนะที่จอดบนถนน	2	ควรมีการปรับปรุงป้ายแนะนำบริเวณทางแยกให้มองเห็นได้ชัดเจน
3. ป้ายจราจร	3.1 ตำแหน่งของการติดตั้งป้ายจราจร เช่น ป้ายหยุด ป้ายห้ามจอด ถูกบังจากยานพาหนะที่จอดบนถนน และแผงสำหรับขายสินค้า	2	ควรปรับปรุงความชัดเจนของป้ายหยุด และป้ายห้ามจอด
	3.2 ป้ายห้ามจอดกำหนดเวลาแค่ 06.00 – 19.00 น. ไม่เพียงพอเพราะหลังจากเวลานั้นยานพาหนะ และคนเดินเท้ายังมากอยู่	2	ควรเพิ่มเวลาในการควบคุมการจอดยานพาหนะ
4. เครื่องหมายบนผิวทาง	4.1 เครื่องหมายทางข้ามขาดความชัดเจน	3	ควรมีการปรับปรุงความชัดเจนของทางข้าม
	4.2 เส้นแบ่งช่องจราจรและเส้นขอบทางขาดความชัดเจน	2	ควรตีเส้นแบ่งช่องจราจรและเส้นขอบทางใหม่
5. ไฟสัญญาณจราจร	5.1 มีการติดตั้งไฟสัญญาณจราจรสำหรับคนเดินเท้า	1	อาจพิจารณาอุปกรณ์อื่นๆ ที่เพียงพอต่อความต้องการของคนเดินเท้า
6. ไฟฟ้าแสงสว่าง	6.1 แสงสว่างไม่เพียงพอในเวลากลางคืน	1	ควรมีการซ่อมแซมดวงโคมที่ชำรุด
7. สะพานลอยคนเดินข้าม	7.1 ไม่มีสะพานลอยคนเดินข้าม	1	น่าจะพิจารณาติดตั้งสะพานลอยคนเดินข้าม (ถ้าเหมาะสม)
8. ยานพาหนะ	8.2 ยานพาหนะจอดในบริเวณห้ามจอด	3	ควรมีการเข้มงวดในการควบคุมการจอดยานพาหนะ
9. สภาพแวดล้อม	9.1 เป็นบริเวณย่านชุมชน และศูนย์การค้าที่สำคัญของจังหวัดสงขลา ในแต่ละวันจะมีประชาชนมาใช้บริการเป็นจำนวนมาก อาจไม่ได้รับความสะดวกในการเดินเท้า	2	ควรพิจารณาเพิ่มอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้า

หมายเหตุ: 0 = ไม่สำคัญ 1 = สำคัญน้อย 2 = สำคัญ 3 = สำคัญมาก

ภาพประกอบ 4.11 สภาพปัจจุบันของสถานที่คัดเลือก ทางหลวงหมายเลข 407 บริเวณ หน้าบริษัท สงขลาแคนนิ่ง จำกัด (กลางวัน)



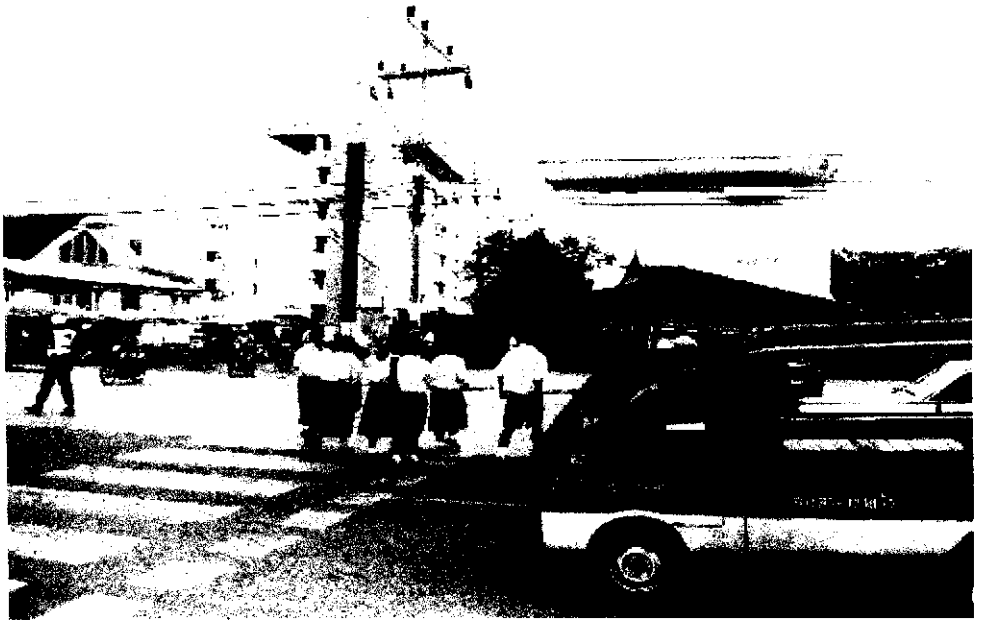
ภาพประกอบ 4.12 สภาพปัจจุบันของสถานที่คัดเลือก ทางหลวงหมายเลข 407 บริเวณ หน้าบริษัท สงขลาแคนนิ่ง จำกัด (กลางคืน)

ภาพประกอบ 4.13 สภาพปัจจุบันของสถานที่คัดเลือก ทางหลวงหมายเลข 408 บริเวณ หน้าตลาด-นัดบ้านสวนตูล (กลางวัน)

ภาพประกอบ 4.14 สภาพปัจจุบันของสถานที่คัดเลือก ทางหลวงหมายเลข 408 บริเวณหน้าตลาด-นัดบ้านสวนตูล (กลางคืน)

ภาพประกอบ 4.15 สภาพปัจจุบันของสถานที่คัดเลือก ถนนชลาทัศน์ บริเวณ หลังสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล (กลางวัน)

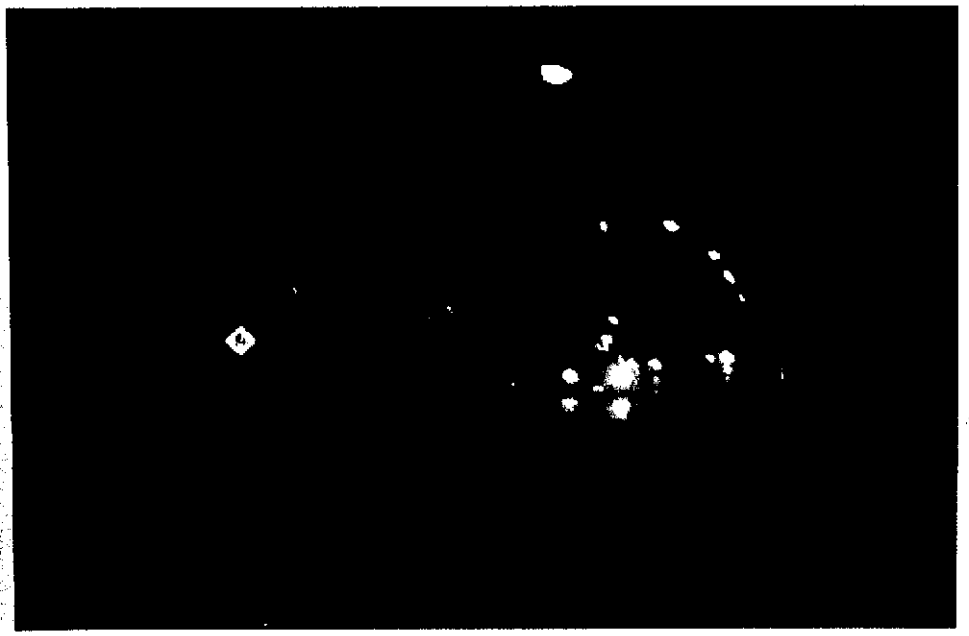
ภาพประกอบ 4.16 สภาพปัจจุบันของสถานที่คัดเลือก ถนนชลาทัศน์ บริเวณ หลังสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล (กลางคืน)



ภาพประกอบ 4.17 สภาพปัจจุบันของสถานที่คัดเลือก ถนนปละท่า บริเวณ หน้าโรงเรียน วรนารีเฉลิม (กลางวัน)

ภาพประกอบ 4.18 สภาพปัจจุบันของสถานที่คัดเลือก ถนนปละท่า บริเวณ หน้าโรงเรียน วรนารีเฉลิม (กลางคืน)

ภาพประกอบ 4.19 สภาพปัจจุบันของสถานที่คัดเลือก ถนนพลพิชัย บริเวณ หน้าโรงเรียนเทศบาล 2 (กลางวัน)



ภาพประกอบ 4.20 สภาพปัจจุบันของสถานที่คัดเลือก ถนนพลพิชัย บริเวณ หน้าโรงเรียนเทศบาล 2 (กลางคืน)

ภาพประกอบ 4.21 สภาพปัจจุบันของสถานที่คัดเลือก ถนนนิพัทธ์อุทิศ 3 บริเวณ หน้าศูนย์การค้าโอเดียน (กลางวัน)

ภาพประกอบ 4.22 สภาพปัจจุบันของสถานที่คัดเลือก ถนนนิพัทธ์อุทิศ 3 บริเวณหน้าศูนย์การค้าโอเดียน (กลางคืน)

4.4. การสำรวจลักษณะการจราจร

ผู้ทำการวิจัยได้ทำการสำรวจลักษณะการจราจร ในสถานที่คัดเลือกดำเนินการวิจัยแล้วทั้ง 6 จุด ในช่วงระหว่าง เดือน เมษายน – กรกฎาคม พ.ศ. 2545 ดังนี้ (**ตาราง 4.16** แสดงการสรุปลักษณะการจราจรในสถานที่คัดเลือกดำเนินการวิจัย)

- ปริมาณการจราจร
- ปริมาณคนข้ามถนน
- ความเร็วของยานพาหนะ

ผลการสำรวจที่ได้จะนำไปประกอบการวิเคราะห์หามาตรการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร และความไม่สะดวกที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้าในแต่ละสถานที่คัดเลือก ต่อไป

4.4.1 การสำรวจพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ชะลอ/หยุดให้คนข้ามถนน

ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจในช่วงเดือน สิงหาคม 2545 โดยมีรายละเอียดในการสำรวจดังนี้

- สำรวจปริมาณยานพาหนะในช่วงเวลาเร่งด่วน 1 ชั่วโมง
- สำรวจปริมาณยานพาหนะในขณะที่มีคนข้ามถนนในช่วงเวลาเดียวกัน
- สำรวจปริมาณของผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ชะลอ/หยุดให้คนข้ามถนนในช่วงเวลาเดียวกัน

ในการสำรวจดังกล่าวผู้วิจัยได้แบ่งประเภทของยานพาหนะออกเป็น 2 ล้อ 4 ล้อ และมากกว่า 4 ล้อ เพื่อความสะดวกในการวิเคราะห์ (**ตาราง 4.17 – 4.20** แสดงร้อยละของยานพาหนะที่ชะลอ/หยุดให้คนข้ามถนน)

ตาราง 4.16 สรุปลักษณะการจราจรในสถานที่คัดเลือกดำเนินการวิจัย

ทางหลวง/ถนน	จุดที่พิจารณา	ปริมาณการจราจรและความเร็วของยานพาหนะ						ปริมาณคนข้ามถนน (คน/ชม.)		
		ชม.เร่งด่วน	ชม.เร่งด่วน	เฉลี่ย 3 ชม.	เฉลี่ย 4 ชม.	%HT*4	ความเร็ว*5	ช่วง 20 เมตร	ช่วง 200 เมตร	
		(ADT)*2	(PCU)*3	(คัน/ชม.)	(คัน/ชม.)	(%)	กม/ชม.	(เฉลี่ย 3 ชม.)	(เฉลี่ย 4 ชม.)	(ชม.เร่งด่วน)
1. ทางหลวงหมายเลข 407 ตอนสงขลา - หาดใหญ่	หน้าบริษัทสงขลาแคนนิ่ง จำกัด	14,460	1,807	1,741	1,651	11.21	67	66	127	92
2. ทางหลวงหมายเลข 408 ตอน สงขลา - จะนะ	หน้าตลาดนัดบ้านสวนหูล	7,770	1,082	1,587	1,478	4.42	60	174	277	399
3. ถนนชลาทัศน์	หลังสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล	11,050	1,400	1,997	1,548	0.55	58	191	583	716
4. ถนนปละท่า	หน้าโรงเรียนวรนารีเฉลิม	15,610	1,844	1,636	1,481	1.92	42	162	322	1,004
5. ถนนพลพิชัย	หน้าโรงเรียนเทศบาล 2	6,140	870	1,452	1,382	1.63	40	250	352	972
6. ถนนนิพัทธ์อุทิศ 3	หน้าศูนย์การค้าโอเดียน	12,990	1,447	1,750	1,690	1.23	32	243	897	822

หมายเหตุ: 1. ปริมาณจราจรต่อชั่วโมงเฉลี่ยในช่วงโมงเร่งด่วนจะมีค่าประมาณ 8 - 10 % ของปริมาณจราจร 24 ชม. (ใช้ค่า 10 %)

2. ADT (ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวัน) = ผลรวมของรถทุกประเภท ยกเว้นรถจักรยานยนต์

3. PCU (หน่วยนับของรถเทียบกับหน่วยรถยนต์นั่ง) โดย รถจักรยานยนต์ 1 คัน = 0.25 PCU รถบรรทุก 6 ล้อ 1 คัน = 2 PCU รถโดยสาร 6 ล้อ และรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป 1 คัน = 2.5 PCU รถประเภทอื่น 1 คัน = 1 PCU

4. %HT = เปอร์เซ็นต์ระหว่าง ผลรวมของ รถบรรทุก 6 ล้อ รถโดยสาร 6 ล้อ และรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อ ขึ้นไป ต่อค่า ADT

5. ความเร็วของยานพาหนะใช้ค่าความเร็วที่ 85^{th} เปอร์เซ็นต์ไทล์

6. ปริมาณคนข้ามถนนในช่วง 20 เมตร ใช้ค่าเฉลี่ยของการนับปริมาณคนเดินข้ามในช่วงที่มีการข้ามทางสูงสุด 3 ชั่วโมง

7. ปริมาณคนข้ามถนนในช่วง 200 เมตร ในชั่วโมงเร่งด่วน และค่าเฉลี่ยของปริมาณคนเดินข้ามในช่วงที่มีการข้ามทางสูงสุด 4 ชั่วโมง

ตาราง 4.17 ร้อยละของยานพาหนะที่ชะลอความเร็วให้คนข้ามถนนบริเวณทางหลวงนอกเมือง

ทางหลวง/ถนน	บริเวณ	ประเภทยานพาหนะ			
		2 ล้อ	4 ล้อ	> 4 ล้อ	เฉลี่ย
		(%)	(%)	(%)	(%)
1. ทางหลวงหมายเลข 407 ตอน สงขลา - หาดใหญ่	หน้าบริษัทสงขลาแคนนิ่ง จำกัด	39.4	32.5	4.9	25.6
2. ทางหลวงหมายเลข 408 ตอน สงขลา - จะนะ	หน้าตลาดนัดบ้านสวนตูล	31.3	34.8	10.0	25.4
เฉลี่ย		35.4	33.7	7.5	25.5

หมายเหตุ: ปริมาณยานพาหนะทั้งหมด (รวมทุกประเภท) ที่ผ่านในขณะมีคนข้ามถนน 6,117 คัน

ตาราง 4.18 ร้อยละของยานพาหนะที่ชะลอความเร็วให้คนข้ามถนนบริเวณถนนในเมือง

ทางหลวง/ถนน	บริเวณ	ประเภทยานพาหนะ			
		2 ล้อ	4 ล้อ	> 4 ล้อ	เฉลี่ย
		(%)	(%)	(%)	(%)
1. ถนนชลาทัศน์	หลังสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล	25.3	29.2	50.0	34.8
2. ถนนปละท่า	หน้าโรงเรียนวรนารีเฉลิม	26.9	36.4	43.5	35.6
3. ถนนพลพิชัย	หน้าโรงเรียนเทศบาล 2	33.0	41.5	34.8	36.4
4. ถนนนิพัทธ์อุทิศ 3	หน้าศูนย์การค้าโอเดียน	27.6	35.6	40.0	34.4
เฉลี่ย		28.2	35.7	42.1	35.3

หมายเหตุ: ปริมาณยานพาหนะทั้งหมด (รวมทุกประเภท) ที่ผ่านในขณะมีคนข้ามถนน 6,117 คัน

ตาราง 4.19 ร้อยละของยานพาหนะที่หยุดให้คนข้ามถนนบริเวณทางหลวงนอกเมือง

ทางหลวง/ถนน	บริเวณ	ประเภทยานพาหนะ			
		2 ล้อ	4 ล้อ	> 4 ล้อ	เฉลี่ย
		(%)	(%)	(%)	(%)
1. ทางหลวงหมายเลข 407 ตอน สงขลา - หาดใหญ่	หน้าบริษัทสงขลาแคนนิ่ง จำกัด	3.2	5.0	2.4	3.5
2. ทางหลวงหมายเลข 408 ตอน สงขลา - จะนะ	หน้าตลาดนัดบ้านสวนตูล	3.9	7.6	0.0	3.8
เฉลี่ย		3.6	6.3	1.2	3.7

หมายเหตุ: ปริมาณยานพาหนะทั้งหมด (รวมทุกประเภท) ที่ผ่านในขณะมีคนข้ามถนน 6,117 คัน

ตาราง 4.20 ร้อยละของยานพาหนะที่หยุดให้คนข้ามถนนบริเวณถนนในเมือง

ทางหลวง/ถนน	บริเวณ	ประเภทยานพาหนะ			
		2 ล้อ	4 ล้อ	> 4 ล้อ	เฉลี่ย
		(%)	(%)	(%)	(%)
1. ถนนชลาทัศน์	หลังสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล	2.8	5.5	0.0	2.8
2. ถนนปละท่า	หน้าโรงเรียนวรนารีเฉลิม	10.1	18.9	13.0	14.0
3. ถนนพลพิชัย	หน้าโรงเรียนเทศบาล 2	4.3	10.4	8.7	7.8
4. ถนนนิพัทธ์อุทิศ 3	หน้าศูนย์การค้าโอเดียน	22.3	31.2	20.0	24.5
เฉลี่ย		9.9	16.5	10.4	12.3

หมายเหตุ: ปริมาณยานพาหนะทั้งหมด (รวมทุกประเภท) ที่ผ่านในขณะมีคนข้ามถนน 6,117 คัน

4.4.2 เปรียบเทียบร้อยละของยานพาหนะที่ชะลอ/หยุดให้คนข้ามถนนในเมืองและนอกเมือง

จากตาราง 4.17 - 4.20 พบว่า ยานพาหนะชะลอความเร็วและหยุดให้คนข้ามถนนบริเวณถนนในเมืองมากกว่านอกเมือง โดยถนนในเมืองยานพาหนะชะลอความเร็วและหยุดให้คนข้ามถนนโดยเฉลี่ย 35.3% และ 12.3% ตามลำดับ และนอกเมือง 25.5% และ 3.7% ตามลำดับ สาเหตุที่สำคัญน่าจะมาจากบริเวณถนนในเมืองมีปริมาณยานพาหนะ และคนข้ามถนนมากกว่านอกเมืองทำให้ การจราจรติดขัดและบีบให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็วหรือหยุดให้คนข้ามถนน โดยข้อมูลดังกล่าวจะนำไปประกอบการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุและความไม่สะดวกของคนเดินเท้าในสถานที่คัดเลือก และเป็นฐานข้อมูลในการพัฒนามาตรการเพิ่มความปลอดภัยและความสะดวกของคนเดินเท้าในประเทศไทยต่อไป