

บทที่ 4

ผลการศึกษาวิจัยและอภิปรายผล

4.1 กล่าวนำ

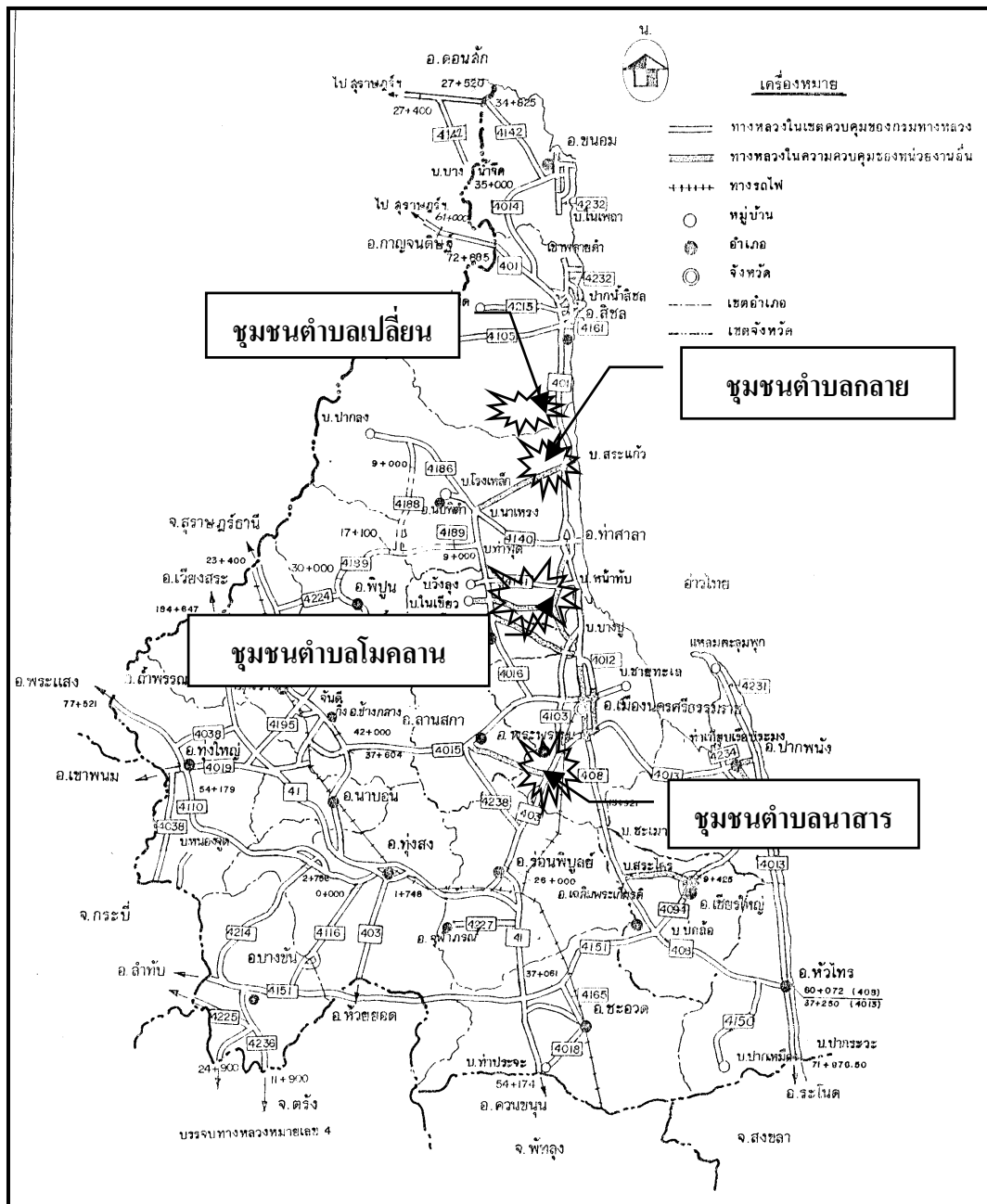
ในบทนี้กล่าวถึงผลการศึกษาวิจัยและอภิปรายผล ในการคัดเลือกพื้นที่ทำการศึกษาโดยพิจารณาจากเหตุอันควรที่ได้กล่าวไว้ในหัวข้อ 1.3 และผลการศึกษาอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในชุมชนที่คัดเลือก ทั้ง 4 แห่ง โดยพิจารณา ลักษณะพื้นที่ที่ทำการศึกษา และสถิติอุบัติเหตุจราจร โดยแยกประเภทผู้ใช้ทาง แยกตามเพศ แยกประเภทยานพาหนะ แยกประเภทชนิดอุบัติเหตุ แยกตามช่วงเวลา เวลาต่างๆ โดยอาศัยข้อมูลจากแหล่งข้อมูลที่ได้กล่าวในหัวข้อ 3.2 ในระหว่างปี พ.ศ. 2541 – 2543 หัวข้อสุดท้ายในบทนี้กล่าวถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรโดยแยกการพิจารณาจากองค์ประกอบที่มีศักยภาพในการทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ องค์ประกอบที่เกิดจากคน องค์ประกอบที่เกิดจากสภาพแวดล้อมและถนน และองค์ประกอบที่เกิดจากยานพาหนะ

4.2 พื้นที่ชุมชนที่คัดเลือกเพื่อทำการศึกษา

การดำเนินการคัดเลือกพื้นที่ทำการศึกษาทั้ง 4 แห่ง ผู้วิจัยได้ดำเนินการคัดเลือกโดยพิจารณาจากเหตุอันควรข้อใดข้อหนึ่งที่เป็นมูลเหตุของอุบัติเหตุจราจร หรือประกอบกันในกรณีเหตุอันควรของแต่ละเหตุไม่เพียงพอ ได้แก่ การพิจารณาความเร็วที่ 85 เปอร์เซ็นต์ไทล์ การได้รับความร่วมมือจากผู้นำชุมชน และอัตราการตายต่อประชากร 100,000 คนในชุมชนสูงกว่าอัตราการตายต่อประชากร 100,000 คนในจังหวัด

ผู้วิจัยได้คัดเลือกพื้นที่ชุมชนที่ทำการศึกษาโดยอาศัยหลักเกณฑ์ข้างต้น พื้นที่ทั้ง 4 แห่ง (ภาพประกอบ 4.1) ได้แก่

1. พื้นที่ชุมชนตำบลเป็ลี่ยน
2. พื้นที่ชุมชนตำบลกลาย
3. พื้นที่ชุมชนตำบลโมคลาน
4. พื้นที่ชุมชนตำบลนาสาร



ภาพประกอบ 4.1 พื้นที่ชุมชนที่คัดเลือกเพื่อทำการศึกษารายงาน 4 ชุมชน

4.2.1 การพิจารณาความเร็วที่ 85 เปอร์เซ็นต์ไทม์

พื้นที่ชุมชนที่ทำการคัดเลือกเพื่อศึกษาทั้ง 4 แห่ง ได้ดำเนินการวัดความเร็วจุดของยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ที่วิ่งเข้าสู่ชุมชน ณ บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด ในช่วงเวลาเร่งด่วนโดยใช้กล้องวิดีโอบันทึกภาพ แล้วนำมาคำนวณหาความเร็วที่ 85 เปอร์เซ็นต์ไทม์ เปรียบเทียบกับค่าความเร็วที่กำหนดไว้ ดังตาราง 4.1

ตาราง 4.1 เปรียบเทียบ ความเร็วที่ 85 เปอร์เซ็นต์ไทม์ ที่สำรวจ กับความเร็วที่กำหนด
ในพื้นที่ชุมชนที่ทำการคัดเลือก

พื้นที่ที่ทำการศึกษา	หน่วยงาน รับผิดชอบถนน	ความเร็วที่ 85 เปอร์เซ็นต์ไทม์ (กม./ชม.)	ความเร็วที่กำหนด (กม./ชม.)
1. พื้นที่ชุมชนตำบลเปลี่ยน	กรมทางหลวง	91	< 90 ¹
2. พื้นที่ชุมชนตำบลกลาย	กรมทางหลวง	103	90
3. พื้นที่ชุมชนตำบลโมคลาน	ร.พ.ช	53	50
4. พื้นที่ชุมชนตำบลนาสาร	ร.พ.ช	51	50

จากตารางที่ 4.1 สามารถแยกประเภทของถนนที่วิ่งผ่านชุมชนได้เป็น 2 ประเภท คือ ถนนสายหลักที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดและอำเภออยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ถนนอีกประเภทคือ ถนนในชุมชนซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมโยธาธิการหรือสำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบท (ร.พ.ช)²

ถนนสายหลักที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง กฎกระทรวงฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดการใช้ความเร็วสูงสุดของรถยนต์ที่วิ่งนอกเขตเทศบาล ได้ไม่เกิน 90 กิโลเมตร/ ชั่วโมง หรือในกรณีที่มีเครื่องหมายจราจร

¹ ชีระพล อรุณะกสิกร และคณะ. 2540. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2538. (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน), หน้า 50, 157.

² พ.ศ. 2545 กรมโยธาธิการและกรมเร่งรัดพัฒนาชนบท (ร.พ.ช.) ได้โอนไปอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท

กำหนดว่าเป็นเขตให้ขับรถช้าๆ ให้ลดความเร็วลงตามสมควร หรือในกรณีที่มีเครื่องหมายจราจร กำหนดอัตราความเร็ว ให้ขับได้ไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนด

ถนนในชุมชนในความรับผิดชอบของกรมโยธาธิการหรือสำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบท (ร.พ.ช) กำหนดความเร็วในพื้นที่ชุมชนโดยมีป้ายจราจรกำหนดความเร็วที่ 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือ 50 กิโลเมตร/ ชั่วโมง

อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในชุมชนตำบลเปลี่ยนอยู่บริเวณทางแยกเข้าสู่ชุมชน ความเร็วที่ 85 เปอร์เซ็นต์ไทล์ 91 กิโลเมตร/ ชั่วโมง ชุมชนตำบลกลาย ความเร็วที่ 85 เปอร์เซ็นต์ไทล์บนเส้นทางหลวงสาย 401 103 กิโลเมตร/ ชั่วโมง ชุมชนตำบลโมคลานและชุมชนตำบลนาสาร ความเร็วที่ 85 เปอร์เซ็นต์ไทล์บนเส้นทางถนนในชุมชนได้ค่าความเร็ว 53 กิโลเมตร/ ชั่วโมง และ 51 กิโลเมตร/ ชั่วโมง ตามลำดับ

4.2.2 การได้รับความร่วมมือจากผู้นำชุมชน

ในการดำเนินการจัดทำแผนความปลอดภัยบนถนนในระดับชุมชน สิ่งที่น่าจะสำคัญที่สุดในการดำเนินการ คือ การที่คนในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดทำแผนฯ เนื่องจากเป็นผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในชุมชนของบุคคลเหล่านั้นเอง การให้ความร่วมมือของคนในชุมชน (ภาพประกอบ 4.2) อาจกระทำโดยผ่านตัวแทนชุมชน เช่น สมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบล ผู้ใหญ่บ้าน หรือผู้นำชุมชนในด้านต่างๆในพื้นที่ รวมถึงผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุจราจร เป็นต้น

ผู้วิจัยได้ดำเนินการ โดยใช้การสัมภาษณ์ตัวแทนผู้นำชุมชนในแต่ละชุมชนที่ให้ความร่วมมือ ในการให้ข้อมูลอุบัติเหตุในชุมชน รวมถึงการให้ความคิดเห็นถึงปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในชุมชนและแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น เพื่อใช้ประกอบการคัดเลือกพื้นที่ศึกษา (ดูภาคผนวก ก)

4.2.3 อัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน ในชุมชน สูงกว่า อัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน ในจังหวัด

เหตุอันควรในการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาที่สำคัญข้อหนึ่ง คือ การเปรียบเทียบอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน ในชุมชนที่มีค่าสูงกว่าอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน ของจังหวัด ในการเปรียบเทียบ ผู้วิจัยพิจารณาอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน ในพื้นที่ระดับตำบล ในปี พ.ศ. 2541 – 2543 เปรียบเทียบกับอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน ของจังหวัด ในปีเดียวกัน (ตาราง 4.2)



ภาพประกอบ 4.2 ผู้นำชุมชนและผู้เกี่ยวข้องในตำบลเป็ลี่ยน เข้าร่วมประชุม รับฟังและเสนอความคิดเห็น ในหัวข้อการดำเนินการจัดทำแผนความปลอดภัยบนถนน ในระดับชุมชน

ตาราง 4.2 เปรียบเทียบ อัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน ระหว่าง ชุมชนที่ศึกษา กับ จังหวัดนครศรีธรรมราช ปี พ.ศ. 2541 – 2543

พื้นที่ที่ทำการศึกษา	อัตราการตาย ต่อประชากร 100,000 คน ในแต่ละชุมชน			อัตราการตาย ต่อประชากร 100,000 คน ในจังหวัดนครศรีธรรมราช ¹		
	2541	2542	2543	2541	2542	2543
1. พื้นที่ชุมชนตำบลเปลี่ยน						
- ตำบลเปลี่ยน	0	12.33	12.33			
- บ้านหิน(หมู่ 10) ²	0	76.92	76.92			
2. พื้นที่ชุมชนตำบลกลาย						
- ตำบลกลาย	112.25	78.57	78.57			
- หมู่ 2, 3, 4, 10 และ 12	344.35	241.05	241.05			
3. พื้นที่ชุมชนตำบลโมคลาน				21.18	18.49	19.54
- ตำบลโมคลาน	0	16.52	24.78			
- หมู่ 11, 12	0	0	197.24			
4. พื้นที่ชุมชนตำบลนาสาร						
- ตำบลนาสาร	30.41	30.41	30.41			
- หมู่ 3, 5	86.93	86.93	86.93			

ที่มา: ¹ สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข

² บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุจราจรและมีผู้เสียชีวิต

จากตาราง 4.2 ในปี พ.ศ. 2541 จะเห็นว่า พื้นที่ชุมชนตำบลเปลี่ยน และชุมชนตำบลโมคลานไม่มีผู้เสียชีวิตเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากรถ ดังนั้น อัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน ในชุมชนดังกล่าวจึงมีค่าเท่ากับ 0 ในขณะที่ชุมชนตำบลกลายและชุมชนตำบลนาสาร มีอัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน เท่ากับ 112.25 และ 30.41 แต่เมื่อพิจารณาพื้นที่ที่มีการเสียชีวิตมากที่สุด อัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน มีค่าเท่ากับ 344.35 ในพื้นที่หมู่ 2, 3, 4, 10 และหมู่ 12 ตำบลกลาย และเท่ากับ 86.93 ในพื้นที่ หมู่ 3 และหมู่ 5 ตำบลนาสาร ซึ่งมากกว่า อัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน ของจังหวัด ซึ่งมีค่าเท่ากับ 21.18 ในปี พ.ศ. 2542 อัตราการตายต่อประชากร 100,000 คนของชุมชนตำบลเปลี่ยน และชุมชนโมคลาน มีค่าเท่ากับ 12.33 และ 16.52 ซึ่งน้อยกว่า อัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน ของจังหวัด ซึ่งมีค่าเท่ากับ 18.49 แต่เมื่อพิจารณาพื้นที่ที่มีการเสียชีวิตมากที่สุด อัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน มีค่าเท่ากับ 76.92 ในพื้นที่หมู่ 10 บ้านหิน ตำบลเปลี่ยน มีค่ามากกว่าอัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน ของจังหวัด ในพื้นที่ชุมชนตำบลกลาย และตำบลนาสาร มีอัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน มากกว่าค่าอัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน ของจังหวัด คือมีค่าเท่ากับ 78.57 และ 30.41 ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาพื้นที่ที่มีการเสียชีวิตมากที่สุดพบว่า อัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน มีค่าเท่ากับ 241.05 ในพื้นที่หมู่ 2, 3, 4, 10 และหมู่ 12 ตำบลกลาย และเท่ากับ 86.93 ในพื้นที่ หมู่ 3 และหมู่ 5 ตำบลนาสาร ในปี พ.ศ. 2543 พื้นที่ชุมชนตำบลเปลี่ยน มีอัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน เท่ากับ 12.33 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า อัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน ของจังหวัด ซึ่งมีค่าเท่ากับ 19.54 ในขณะที่ชุมชนตำบลกลาย ชุมชนตำบลโมคลาน และชุมชนตำบลนาสาร มีอัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน มากกว่าอัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน ของจังหวัด คือมีค่าเท่ากับ 78.57, 24.78 และ 30.41 ตามลำดับ แต่เมื่อพิจารณาพื้นที่ที่มีการเสียชีวิตมากที่สุด พบว่า ทุกพื้นที่ที่มีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน มากกว่า อัตราการเสียชีวิตต่อ 100,000 คนของจังหวัด คือมีค่าเท่ากับ 76.92 ในพื้นที่หมู่ 10 บ้านหิน ตำบลเปลี่ยน เท่ากับ 241.05 ในพื้นที่หมู่ 2, 3, 4, 10 และ 12 ตำบลกลาย เท่ากับ 197.24 ในพื้นที่ หมู่ 11, 12 ตำบลโมคลาน และเท่ากับ 86.93 ในพื้นที่หมู่ 3, 5 ตำบลนาสาร

4.3 ผลการศึกษาอุบัติเหตุจากรถที่เกิดขึ้นในชุมชนที่คัดเลือก

ผลการศึกษาอุบัติเหตุจากรถที่เกิดขึ้นในชุมชนแต่ละชุมชนที่คัดเลือก ในปี พ.ศ. 2541 - 2543 สามารถแยกผลการศึกษารายละเอียดในแต่ละชุมชนได้ดังต่อไปนี้ (ดูภาคผนวก ก)

4.3.1 อุบัติเหตุจากรถที่เกิดขึ้นในชุมชนตำบลเปลี่ยน

ก. ลักษณะพื้นที่ที่ทำการศึกษา

ที่ตั้ง ตำบลเปลี่ยนเป็นตำบลหนึ่งในจำนวน 9 ตำบล ของอำเภอสิชล จังหวัด

นครศรีธรรมราช (ภาพประกอบ 4.3) อยู่ห่างอำเภอเมืองนครศรีธรรมราช เป็นระยะทาง 50 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 61.822 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 38,638.75 ไร่ มีอาณาเขต ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อดำบลฉลองและตำบลเทพราช อำเภอสิชล
ทิศใต้	ติดต่อดำบลตลิ่งชันและตำบลกลาย อำเภอท่าศาลา
ทิศตะวันออก	ติดต่อดำบลเสาเกา อำเภอสิชล และตำบลกลาย อำเภอท่าศาลา
ทิศตะวันตก	ติดต่อดำบลเทพราช อำเภอสิชล และตำบลกลาย อำเภอท่าศาลา

ประชากรทั้งสิ้น 8,106 คน แยกเป็นชาย 3,982 คน หญิง 4,124 คน ความหนาแน่น 131.12 คน/ตารางกิโลเมตร มีจำนวนหมู่บ้านทั้งสิ้น 13 หมู่บ้าน ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม

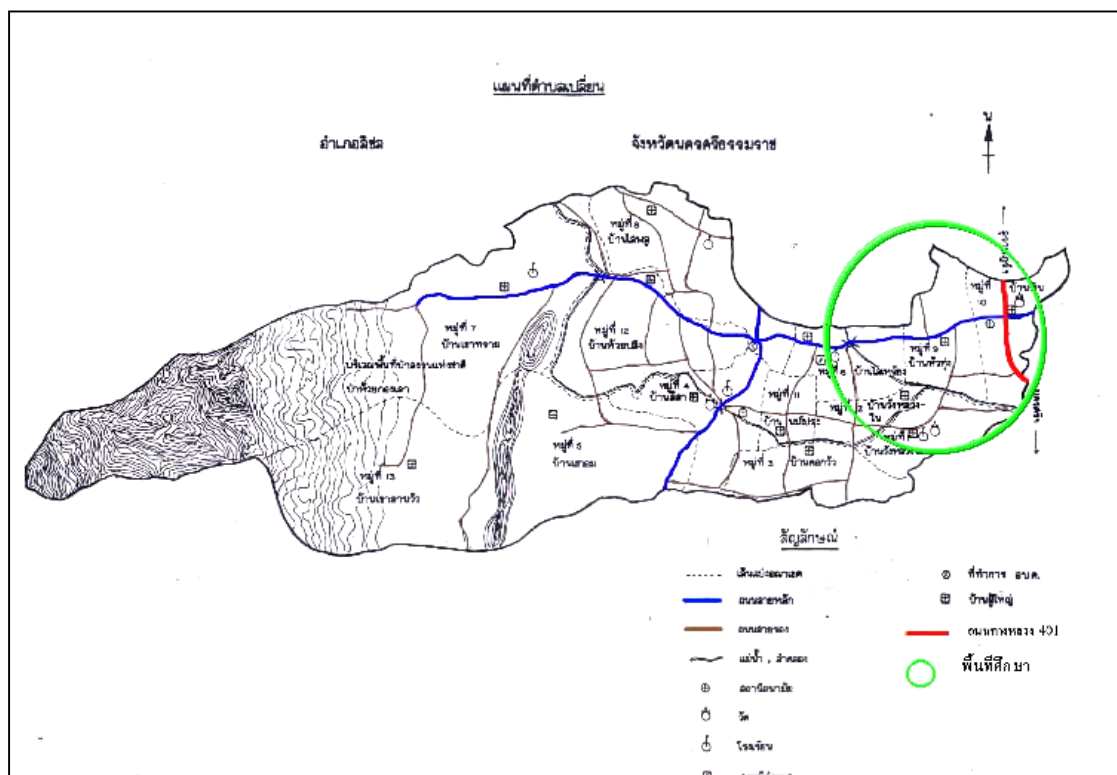
สภาพสังคม บริเวณชุมชนเป็นที่ตั้งสถานศึกษาจำนวน 7 แห่ง วัด/สำนักสงฆ์ 3 แห่ง สถานีอนามัยประจำหมู่บ้าน 2 แห่ง และสถานีตำรวจภูธรตำบลเปลี่ยน 1 แห่ง

เส้นทางคมนาคม ชุมชนตำบลเปลี่ยนตั้งอยู่ริมทางหลวงแผ่นดินสาย 401 ซึ่งเป็นถนน 2 ช่องจราจร ผิวทางลาดยาง มีไหล่ทาง มีถนนภายในชุมชนในความรับผิดชอบของกรมเร่งรัดพัฒนาชนบท (ร.พ.ช.) เป็นถนนลาดยาง จำนวน 1 สาย ถนนดินและลูกรัง จำนวน 30 สาย ถนนภายในชุมชนในความรับผิดชอบของกรมโยธาธิการเป็นถนนคอนกรีตจำนวน 1 สาย และถนนลาดยาง 1 สาย

การคมนาคม ชุมชนตำบลเปลี่ยนมีรถประจำทางวิ่งผ่านบนเส้นทางหลวงสาย 401 เป็นรถปรับอากาศใหญ่และรถสองแถว ภายในชุมชนมีรถสองแถวและรถจักรยานยนต์ รับจ้างบริการ รวมทั้งยังมีรถรับส่งนักเรียนทั้งรถบัสและรถสองแถว

ลักษณะการใช้ที่ดินชุมชนตำบลเปลี่ยน บริเวณหมู่ที่ 10 บ้านหิน มีลักษณะชุมชนเป็นชุมชนเชิงพาณิชย์ตั้งอยู่บริเวณริมทางหลวงหมายเลข 401 ประกอบด้วยร้านค้าและตลาดสด รวมทั้ง

ยังมีโรงเรียนอยู่ในบริเวณดังกล่าวจำนวน 2 แห่ง ชุมชนขยายตัวเข้าไปเป็นชุมชนลักษณะแบบอยู่อาศัยตามแนวเส้นทางถนนในความรับผิดชอบของกรมโยธาธิการและกรมเร่งรัดพัฒนาชนบท (ร.พ.ช.)



ภาพประกอบ 4.3 แผนที่ตำบลเปลี่ยน: พื้นที่ศึกษา เส้นทางหลวงสาย 401 และถนนในชุมชน

ข. อุบัติเหตุจากรถในชุมชนตำบลเปลี่ยน

จากข้อมูลอุบัติเหตุจากรถที่รวบรวมจากสถานีตำรวจภูธรตำบลเปลี่ยน และกรมทางหลวงโดยสำนักทางหลวงที่ 14 นำมาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบต่างๆดังที่กล่าวมาแล้วในหัวข้อ 3.4 พบว่าอุบัติเหตุจากรถที่เกิดขึ้นในชุมชนตำบลเปลี่ยนในช่วงปี พ.ศ. 2541 – 2543 มีรายละเอียดดังนี้

1. อุบัติเหตุจากรถเกิดขึ้นที่บริเวณ หมู่ 10 บ้านหิน บนเส้นทางหลวงสาย 401 บริเวณทางแยกเข้าชุมชน (ดูภาพประกอบ 4.4) ทั้งหมด 4 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 2 ราย บาดเจ็บ 3 ราย โดยในปี พ.ศ. 2541 ไม่มีอุบัติเหตุจากรถเกิดขึ้น ในปี พ.ศ. 2542 อุบัติเหตุเกิดขึ้น 2 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 1 ราย บาดเจ็บ 1 ราย ในปี พ.ศ. 2543 มีผู้เสียชีวิต 1 รายและบาดเจ็บ 2 ราย

2. พิจารณาจากเพศ และประเภทผู้ใช้ทาง จำนวนผู้เสียชีวิตในฐานะผู้ขับขี่ไม่ทราบเพศ มี 1 ราย ในปี พ.ศ. 2542 และในฐานะคนเดินเท้า เป็นเพศหญิง 1 ราย ในปี พ.ศ. 2543 ในขณะที่ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ. 2542 ในฐานะผู้ขับขี่ เพศชาย 1 ราย ในปี พ.ศ. 2543 มีผู้บาดเจ็บ เป็นผู้ขับขี่ เพศชาย จำนวน 1 ราย เป็นผู้โดยสารเพศหญิง 1 ราย

3. มียานพาหนะจำนวน 5 คันที่เกี่ยวข้องในการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงหมายเลข 401 ในพื้นที่ชุมชนตำบลเปลือย ในรอบ 3 ปี ในปี พ.ศ. 2542 มีจักรยานยนต์ 1 คัน และรถยนต์นั่ง 2 คัน ในปี พ.ศ. 2543 มีเฉพาะรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก 2 คัน

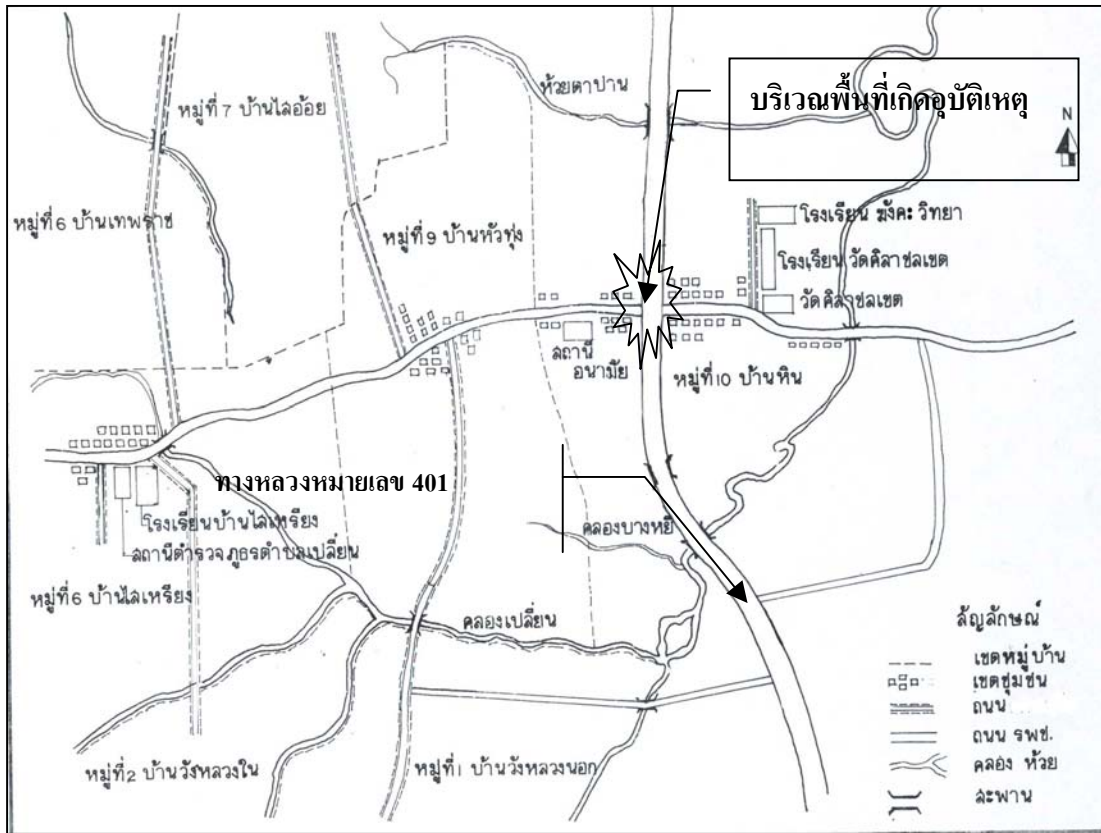
4. ในปี พ.ศ. 2542 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ 1 ราย เนื่องมาจากรถจักรยานยนต์ชนรถยนต์ มีผู้บาดเจ็บ 1 ราย เนื่องมาจากรถยนต์ชนสิ่งของข้างทาง สาเหตุเกิดจากใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด ในปี พ.ศ. 2543 มีผู้เสียชีวิต 1 ราย เนื่องมาจากรถกระบะชนคนเดินเท้าและมีผู้บาดเจ็บ 2 ราย เนื่องจากรถยนต์กระบะเสียหลัก/พลิกคว่ำ สาเหตุเกิดจากใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด และหลับใน

5. ในปี พ.ศ. 2542 อุบัติเหตุจราจรเกิดในช่วงเช้า เวลาประมาณ 08.00 ถึง 11.59 น. โดยมีผู้ได้รับบาดเจ็บ 1 ราย และเสียชีวิต 1 ราย ในปี พ.ศ. 2543 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 1 ราย ในช่วงเวลา 14.00 ถึง 15.59 น. และมีผู้ได้รับบาดเจ็บจำนวน 2 ราย ในช่วงเวลา 02.00 ถึง 03.59 น.

6. ผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ. 2542 เกิดขึ้นในวันจันทร์ ในขณะที่ผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ ในปี พ.ศ. 2543 เกิดขึ้นในวันอาทิตย์และวันพฤหัสบดี ตามลำดับ

7. ผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจร เกิดขึ้นในเดือนตุลาคม ผู้บาดเจ็บในเดือนมิถุนายน ในปี พ.ศ. 2542 ผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บในปี พ.ศ. 2543 เกิดขึ้นในเดือนกันยายนและกรกฎาคม ตามลำดับ

8. จากการสอบถามและสัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่สถานีอนามัยตำบลเปลือย (ไม่มีข้อมูลอุบัติเหตุจราจรของสถานีอนามัย ในช่วงปี พ.ศ. 2541 ถึง พ.ศ. 2543) และประชาชนในชุมชนพบว่าความถี่ของอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากบนถนนในชุมชน โดยมีรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่มีส่วนเกี่ยวข้องมากที่สุด ส่วนใหญ่ผู้ขับขี่เป็นเด็กนักเรียน



ภาพประกอบ 4.4 พื้นที่ศึกษาบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุจราจร: หมู่ 10 แยกบ้านหิน

4.3.2 อุบัติเหตุจลาจลที่เกิดขึ้นในชุมชนตำบลกลาย

ก. ลักษณะพื้นที่ที่ทำการศึกษา

ที่ตั้ง ตำบลกลายเป็นตำบลหนึ่งใน 12 ตำบลของอำเภอท่าศาลา จังหวัดนครศรีธรรมราช (ภาพประกอบ 4.5) อยู่ห่างจากอำเภอเมืองนครศรีธรรมราช เป็นระยะทาง 40 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 41,336 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 38,234 ไร่ มีอาณาเขตดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อดำบลเปลี่ยน อำเภอสิชล

ทิศใต้ ติดต่อดำบลสระแก้ว

ทิศตะวันออก ติดต่ออำเภอไทย

ทิศตะวันตก ติดต่อดำบลตลิ่งชัน

ลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบ มีลำน้ำกลายไหลผ่านลงสู่อ่าวไทย ทางด้านทิศตะวันออก มีหาดทรายขาวติดต่อกันประมาณ 5 กิโลเมตร เป็นสถานที่ท่องเที่ยวและแหล่งพักผ่อนหย่อนใจ

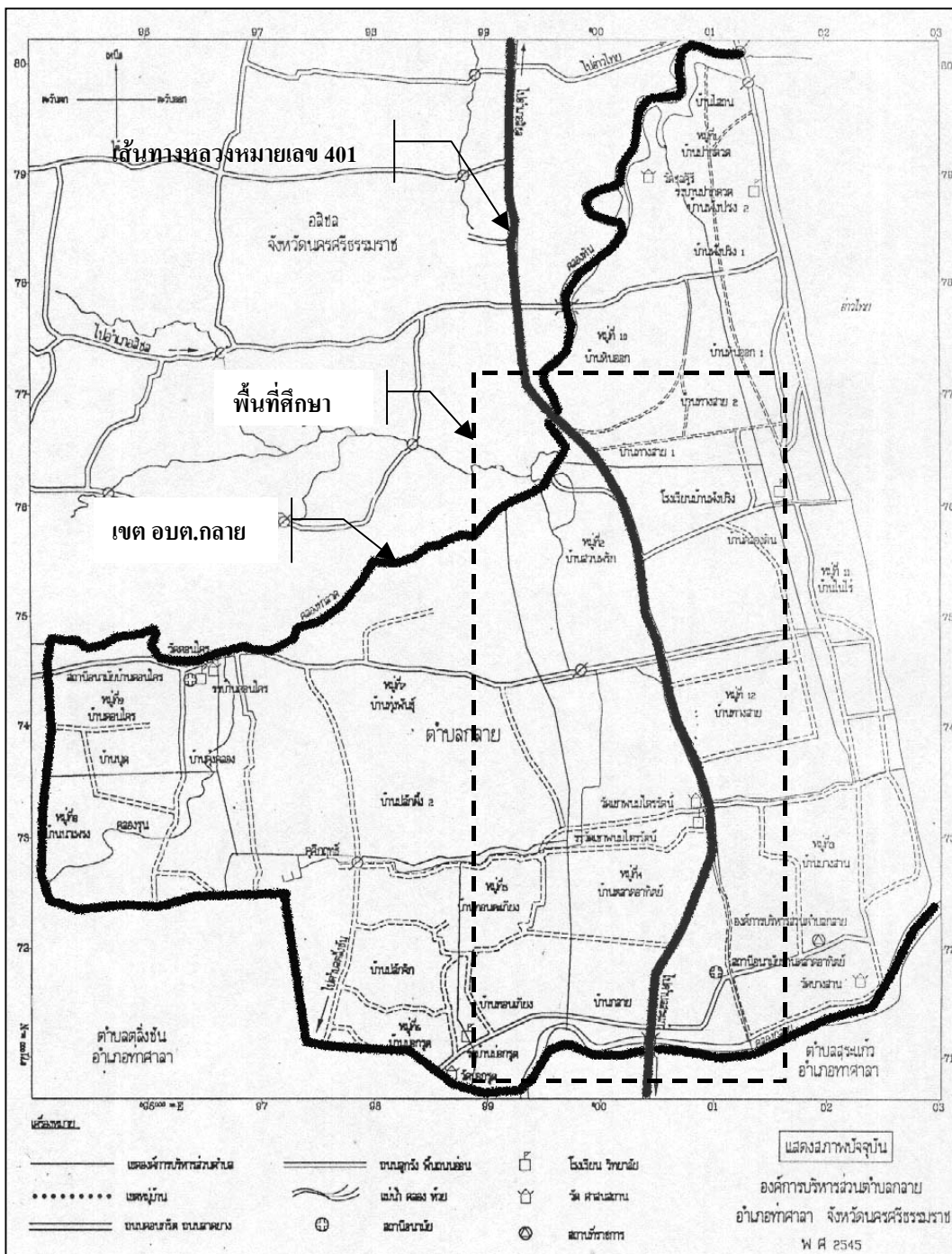
ประชากรทั้งสิ้น 8,909 คน แยกเป็นชาย 4,448 คน หญิง 4,461 คน ความหนาแน่นเฉลี่ย 215.5 คน/ตารางกิโลเมตร มีหมู่บ้านทั้งสิ้น 12 หมู่บ้าน ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม และประมง

สภาพสังคม บริเวณชุมชนเป็นที่ตั้งโรงเรียน 7 แห่ง วัด/สำนักสงฆ์ 4 แห่ง มัสยิด 5 แห่ง สถานีอนามัย 2 แห่ง หน่วยป้องกันและอนุรักษ์ป่าไม้ 1 แห่ง

เส้นทางคมนาคม ชุมชนตำบลกลายตั้งอยู่ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 401 ผิวทางลาดยาง ขนาด 2 ช่องจราจร มีไหล่ทาง มีถนนภายในชุมชนในความรับผิดชอบของกรมโยธาธิการ และกรมเร่งรัดพัฒนาชนบท (ร.พ.ช.) เป็นถนน ดิน/ลูกรัง จำนวน 32 สาย ถนนคอนกรีต จำนวน 6 สาย และถนนลาดยาง จำนวน 5 สาย

การคมนาคม ชุมชนตำบลกลายมีรถประจำทางวิ่งผ่านบนทางหลวงสาย 401 เป็นรถบัสขนาดใหญ่และรถสองแถว ภายในชุมชนมีรถจักรยานยนต์รับจ้างบริการ มีรถรับส่งนักเรียนเป็นรถสองแถว

ลักษณะการใช้ที่ดิน ลักษณะส่วนใหญ่ของชุมชนเป็นชุมชนอยู่อาศัย มีร้านค้าและตลาดนัดชั่วคราวบริเวณริมทางหลวงสาย 401 บริเวณ หมู่ที่ 4 ชุมชนบ้านตลาดอาทิตย์ นอกจากนี้ชุมชนยังมีลักษณะเป็นแหล่งท่องเที่ยว เนื่องจากมีชายหาด และมีอุทยานแห่งชาติน้ำตกอยู่บริเวณใกล้เคียงกับชุมชนตำบลกลาย



ภาพประกอบ 4.5 แผนที่ตำบลตากลาย: พื้นที่ศึกษา เส้นทางหลวงสาย 401 และถนนภายในชุมชน

ข. อุบัติเหตุจลาจลในชุมชนตำบลกลาย

จากข้อมูลอุบัติเหตุจลาจลที่รวบรวมจากสถานีตำรวจภูธรอำเภอท่าศาลา กรมทางหลวง โดยสำนักงานทางหลวงที่ 14 และสถานีอนามัยตำบลกลาย นำมาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบต่างๆ พบว่า อุบัติเหตุจลาจลที่เกิดขึ้นในชุมชนตำบลกลาย ในช่วงปี พ.ศ. 2541- 2543 มีรายละเอียดดังนี้

1. อุบัติเหตุจลาจลเกิดขึ้นทั้งสิ้น 68 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 24 ราย บาดเจ็บ 96 ราย โดยในปี พ.ศ. 2541 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 25 ครั้ง (ร้อยละ 36.77) มีผู้เสียชีวิต 10 ราย (ร้อยละ 41.66) บาดเจ็บ 42 ราย (ร้อยละ 43.75) ในปี พ.ศ. 2542 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 16 ครั้ง (ร้อยละ 23.53) มีผู้เสียชีวิต 7 ราย (ร้อยละ 29.17) บาดเจ็บ 15 ราย (ร้อยละ 15.62) และในปี พ.ศ. 2543 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 27 ครั้ง (ร้อยละ 39.70) มีผู้เสียชีวิต 7 ราย (ร้อยละ 29.17) บาดเจ็บ 39 ราย (ร้อยละ 40.63)

2. ความรุนแรงของอุบัติเหตุเกิดขึ้นบริเวณ หมู่ที่ 2 บ้านสวนพริก หมู่ที่ 3 บ้านบางสาร หมู่ที่ 4 บ้านตลาดอาทิตย์ หมู่ที่ 10 บ้านหินออก และหมู่ที่ 12 บ้านทางสาย ซึ่งตั้งอยู่บริเวณริมทางหลวงหมายเลข 401 (คุณภาพประกอบ 4.6) โดยมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งหมด 19 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 24 ราย ผู้บาดเจ็บ 44 ราย โดยที่ในปี พ.ศ. 2541 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 3 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 10 ราย บาดเจ็บ 19 ราย ในปี พ.ศ. 2542 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 10 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 7 ราย บาดเจ็บ 8 ราย ในปี พ.ศ. 2543 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 6 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 7 ราย บาดเจ็บ 17 ราย

3. ความถี่ของอุบัติเหตุเกิดกระจายทั่วไปข้างในชุมชนบนถนนในความรับผิดชอบของกรมโยธาธิการและกรมเร่งรัดพัฒนาชนบท (ร.พ.ช.) มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งหมด 49 ครั้ง บาดเจ็บ 52 ราย แต่ไม่มีผู้เสียชีวิต ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนภายในชุมชน เกี่ยวข้องกับจักรยานยนต์ทั้งหมด โดยในปี พ.ศ. 2541 อุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งหมด 22 ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 23 ราย ในปี พ.ศ. 2542 อุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งหมด 6 ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 7 ราย และในปี พ.ศ. 2543 อุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งหมด 21 ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 22 ราย

4. ประเภทผู้ใช้ทางที่เป็นผู้เสียชีวิต ในปี พ.ศ. 2541 - 2543 ที่มีฐานะเป็นผู้โดยสารมีจำนวนมากกว่าผู้เสียชีวิตประเภทอื่น ยกเว้นในปี พ.ศ. 2542 ที่จำนวนผู้ขับขี่มีมากกว่า กล่าวคือในปี พ.ศ. 2541 มีผู้เสียชีวิตในฐานะเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 1 ราย (ร้อยละ 10) ในฐานะผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ 9 ราย (ร้อยละ 90) ในขณะที่ไม่มีผู้เสียชีวิตในฐานะคนเดินเท้าในปีนี้ ในปี พ.ศ. 2542 มีผู้เสียชีวิตในฐานะเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 4 ราย (ร้อยละ 57.14) ในฐานะผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ 1 ราย (ร้อยละ 14.29) และในฐานะคนเดินเท้า 2 ราย (ร้อยละ 28.57) และในปี พ.ศ. 2543 มีผู้เสียชีวิตในฐานะเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 2 ราย (ร้อยละ 28.57) ในฐานะผู้โดยสาร 5 ราย

(ร้อยละ 71.43) (เป็นผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ 1 ราย ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ 1 ราย และผู้โดยสารรถกระบะ 3 ราย) แต่ไม่มีผู้เสียชีวิตในฐานะคนเดินเท้า

5. จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บในฐานะที่เป็นผู้ขับขี่ ในปี พ.ศ. 2541-2543 มีจำนวนมากกว่าผู้ใช้ทางทุกประเภท กล่าวคือ ในปี พ.ศ. 2541 มีผู้บาดเจ็บในฐานะเป็นผู้ขับขี่ 23 ราย (ร้อยละ 54.76) ในฐานะผู้โดยสาร 19 ราย (ร้อยละ 45.24) ในขณะที่ไม่มีผู้บาดเจ็บในฐานะคนเดินเท้าในปีนี้ ในปี พ.ศ. 2542 มีผู้บาดเจ็บในฐานะเป็นผู้ขับขี่ 11 ราย (ร้อยละ 73.33) ในฐานะผู้โดยสาร 4 ราย (ร้อยละ 26.67) และไม่มีผู้บาดเจ็บในฐานะคนเดินเท้าในปีเดียวกัน และในปี พ.ศ. 2543 มีผู้บาดเจ็บในฐานะเป็นผู้ขับขี่ 21 ราย (ร้อยละ 53.85) ในฐานะผู้โดยสาร 15 ราย (ร้อยละ 46.15) และไม่มีผู้บาดเจ็บในฐานะคนเดินเท้าในปีเดียวกัน

6. ผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามเพศในรอบ 3 ปี นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541-2543 พบว่าในปี พ.ศ. 2541 มีจำนวนผู้เสียชีวิตเพศชาย จำนวน 6 คน และเพศหญิง จำนวน 4 คน (ร้อยละ 40 และ ร้อยละ 57.14 ตามลำดับ) ในขณะที่มีผู้บาดเจ็บ เพศชายจำนวน 18 คน และเพศหญิง จำนวน 8 คน (ร้อยละ 42.86 และร้อยละ 25 ตามลำดับ) และมีจำนวนผู้บาดเจ็บไม่ทราบเพศ 16 คน ในปี พ.ศ. 2542 จำนวนผู้เสียชีวิตเพศชาย 6 คน และเพศหญิง จำนวน 1 คน (ร้อยละ 40 และร้อยละ 14.29 ตามลำดับ) มีผู้บาดเจ็บเพศชาย จำนวน 7 คน และเพศหญิง จำนวน 8 คน (ร้อยละ 16.67 และร้อยละ 25 ตามลำดับ) และในปี พ.ศ. 2543 จำนวนผู้เสียชีวิตเพศชาย 3 คน และเพศหญิง จำนวน 2 คน (ร้อยละ 20 และร้อยละ 28.57 ตามลำดับ) มีผู้บาดเจ็บเพศชาย จำนวน 17 คน และเพศหญิง จำนวน 16 คน (ร้อยละ 40.47 และร้อยละ 50 ตามลำดับ)

7. จำนวนรถจักรยานยนต์เกี่ยวข้องในการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ในรอบ 3 ปี นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541-2543 รองลงมาได้แก่รถกระบะ รถยนต์นั่ง รถบรรทุก 10 ล้อ และรถประเภทอื่นๆ โดยในปี พ.ศ. 2541 รถจักรยานยนต์เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรในชุมชนตำบลกลาย จำนวน 23 คัน (ร้อยละ 85.19) รถกระบะ จำนวน 2 คัน (ร้อยละ 7.41) ในขณะที่รถยนต์นั่งและรถบรรทุก 10 ล้อ มีจำนวนเท่ากัน คือ 1 คัน (ร้อยละ 3.70) ในปี พ.ศ. 2542 รถจักรยานยนต์มีจำนวน 11 คัน (ร้อยละ 52.38) รถกระบะ จำนวน 7 คัน (ร้อยละ 33.34) รถยนต์นั่ง จำนวน 2 คัน (ร้อยละ 9.52) และรถบรรทุก 10 ล้อ จำนวน 1 คัน (ร้อยละ 4.76) และในปี พ.ศ. 2543 รถจักรยานยนต์ มีจำนวน 24 คัน (ร้อยละ 70.59) รถกระบะ จำนวน 5 คัน (ร้อยละ 14.71) รถตู้โดยสาร มีจำนวน 2 คัน (ร้อยละ 5.88) ในขณะที่รถบรรทุก 4 ล้อ รถบรรทุก 6 ล้อ และรถบรรทุก 10 ล้อ มีจำนวนเท่ากันคือ 1 คัน (ร้อยละ 2.94)



ก) ใช้ไหล่ทางเป็นทางวิ่งสวนทางเดียวเข้าทางแยก



ข) ทางโค้งที่มีรัศมีมากพอให้ใช้ความเร็วสูง



ค) ทางเชื่อมเข้าชุมชนอยู่บนทางโค้ง



ง) ไม่มีราวกันชนบริเวณหัวสะพานแยก ม.4



จ) ทางแยกหมู่ 4 เป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย



ฉ) ไฟฟ้าแสงสว่างไม่เพียงพอบริเวณทางแยก

ภาพประกอบ 4.6 พื้นที่ศึกษาบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุจราจร: เส้นทางหลวงสาย 401 ช่วงผ่านชุมชน หมู่ที่ 2 บ้านสวนพริก หมู่ที่ 3 บ้านบางสาร หมู่ที่ 4 บ้านตลาดอาทิตย์ หมู่ที่ 10 บ้านหินออก และหมู่ 12 บ้านทางสาย

8. เมื่อพิจารณาความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น พบว่าอุบัติเหตุจากรถยนต์ชนกันมีความรุนแรงมากที่สุด ในขณะที่ความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุจะมีรถจักรยานยนต์เกี่ยวข้องมากที่สุด จำนวนผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บจากชนิดของอุบัติเหตุในรอบ 3 ปี นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541-2543 พบว่าในปี พ.ศ. 2541 อุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุดคือ รถยนต์ชนกัน มีผู้เสียชีวิตทั้งสิ้น 9 ราย (90%) บาดเจ็บ 16 ราย (38.1%) รองลงมาคือ รถจักรยานยนต์ชนรถยนต์ มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (10%) ในขณะที่ผู้บาดเจ็บมีจำนวนมากที่สุดเนื่องจากอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ไม่ทราบสาเหตุ จำนวน 23 ราย (54.8%) ซึ่งผู้บาดเจ็บจากสาเหตุดังกล่าวนี้เกิดขึ้นบนถนนในชุมชน ในขณะที่รถยนต์เสียหลัก/พลิกคว่ำ มีผู้บาดเจ็บจำนวน 3 ราย (7.1%) ในปี พ.ศ. 2542 มีผู้เสียชีวิต 5 ราย (71.4%) บาดเจ็บ 1 ราย (6.7%) เนื่องจาก รถจักรยานยนต์ชนรถยนต์ มีผู้เสียชีวิตจำนวน 2 ราย (28.6%) บาดเจ็บ 2 ราย (13.2%) เนื่องจาก รถยนต์ชนคนเดินเท้า จำนวนผู้บาดเจ็บสูงสุดเกิดจากอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ไม่ทราบสาเหตุ เกิดขึ้นบริเวณถนนภายในชุมชน มีจำนวน 7 ราย (46.7%) รองลงมาคือ รถยนต์ชนวัตถุ จำนวน 4 ราย (26.7%) และรถยนต์ชนกันจำนวน 1 ราย (6.7%) ในปี พ.ศ. 2543 มีผู้เสียชีวิตจากรถยนต์ชนกัน จำนวน 3 ราย (42.9%) และมีผู้บาดเจ็บจำนวน 17 ราย (43.6%) รถจักรยานยนต์ชนรถยนต์มีผู้เสียชีวิตจำนวน 3 ราย (42.9%) เช่นเดียวกันแต่ไม่มีผู้บาดเจ็บ รถจักรยานยนต์เสียหลัก/พลิกคว่ำ มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (6.7%) ในขณะที่จำนวนผู้บาดเจ็บสูงสุดยังคงเป็น รถจักรยานยนต์ไม่ทราบสาเหตุ ที่เกิดขึ้นบริเวณถนนภายในชุมชน มีผู้บาดเจ็บ จำนวน 22 ราย (56.4%)

9. อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เกิดขึ้นมากในช่วงเวลาประมาณ 06.00 น. หลังจากนั้นเริ่มลดลงและเพิ่มสูงขึ้นอีกที่ในช่วงตั้งแต่ 14.00 น. จนถึงเวลาประมาณ 21.59 น. จึงค่อยๆลดลง เมื่อพิจารณาในรายปี พบว่าในปี พ.ศ. 2541 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ รวม 10 ราย โดยเกิดในช่วงเวลา 06.00 – 07.59 น. จำนวน 9 ราย (90%) บาดเจ็บ 16 ราย (38.1%) ในช่วงเวลา 10.00 – 11.59 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (10%) ช่วงเวลา 18.00 – 19.59 น. มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 3 ราย (7.1%) และไม่ทราบช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 23 ราย (54.8%) ในปี พ.ศ. 2542 ในปี พ.ศ. 2542 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ รวม 7 ราย โดยเกิดในช่วงเวลา 00.00 – 01.59 น. จำนวน 3 ราย (42.9%) บาดเจ็บ 2 ราย (13.3%) ช่วงเวลา 04.00 – 05.59 น. มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 1 ราย (6.7%) ช่วงเวลา 14.00 – 15.59 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (14.2%) บาดเจ็บ 3 ราย (20%) ช่วงเวลา 18.00 – 19.59 น. มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 2 ราย (13.3%) และช่วงเวลา 20.00 – 21.59 น. มีผู้เสียชีวิต 3 ราย (42.9%) มีผู้ได้รับบาดเจ็บไม่ทราบช่วงเวลา 7 ราย (46.7%) ในปี พ.ศ. 2543 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์รวม 15 ราย โดยเกิดในช่วงเวลา 08.00 – 09.59 น. จำนวน 1 ราย (14.2%) บาดเจ็บ 3 ราย (7.7%) ช่วงเวลา 10.00 – 11.59 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (14.2%) ช่วงเวลา 14.00 – 15.59 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (14.2%) บาดเจ็บ 11 ราย (28.2%) ช่วงเวลา 18.00 – 19.59 น. มีผู้เสียชีวิต 2 ราย (28.7%) บาดเจ็บ 3 ราย

(7.7%) ช่วงเวลา 20.00 – 21.59 น. มีผู้เสียชีวิต 2 ราย (28.7%) และมีผู้ได้รับบาดเจ็บที่ไม่ทราบช่วงเวลา จำนวน 22 ราย (56.4%)

10. วันในสัปดาห์ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถที่ทำให้เกิดความเสียหายมากสุดในรอบ 3 ปี นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541-2543 คือ วันจันทร์ รองลงมาเป็นวัน พฤหัสบดี อุบัติเหตุเกิดขึ้นเกือบทุกวัน ยกเว้นในวันเสาร์ ปี พ.ศ. 2543 เท่านั้นที่ไม่อุบัติเหตุจากรถเกิดขึ้น จากการพิจารณาอุบัติเหตุจากรถตามวันที่เกิดเหตุ ในแต่ละปี พบว่า ในปี พ.ศ. 2541 มีผู้เสียชีวิตในวันจันทร์ และวันพุธ 9 ราย (90%) และ 1 ราย (10%) ตามลำดับ ในขณะที่ผู้บาดเจ็บ ในวันจันทร์ มีจำนวนสูงสุด คือ 22 ราย (52.4%) รองลงมาคือ วันอังคาร มีจำนวน 5 ราย (11.9%) และน้อยที่สุดในวันอาทิตย์ มีจำนวน 1 ราย (2.4%) ในปี พ.ศ. 2542 มีผู้เสียชีวิตมากที่สุดในวันจันทร์ 4 ราย (57.1%) รองลงมาคือ วันพฤหัสบดี วันเสาร์ และวันอาทิตย์ 1 ราย (14.3%) ในขณะที่ผู้บาดเจ็บมีการกระจายจำนวนใกล้เคียงกันในแต่ละวันในสัปดาห์ ในปี พ.ศ. 2543 ผู้เสียชีวิตมากที่สุดเกิดขึ้นในวัน พฤหัสบดี 3 ราย (42.8%) ในวันอังคาร และวันอาทิตย์ มีผู้เสียชีวิตวันละ 2 ราย (28.6%) ในขณะที่ผู้บาดเจ็บมีจำนวนมากที่สุดในวันพฤหัสบดี 20 ราย (51.3%) รองลงมา เป็นวันศุกร์ วันอังคาร วันอาทิตย์ วันพุธ วันจันทร์และวันเสาร์

11. พิจารณาเดือนที่เกิดอุบัติเหตุในรอบ 3 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 - 2543 พบว่าเดือนที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บมากที่สุด คือ เดือนมิถุนายน รองลงมา คือ เดือนเมษายน เมื่อพิจารณาในแต่ละปีพบว่า ในปี พ.ศ. 2541 มีผู้เสียชีวิตในเดือนกุมภาพันธ์ และเดือนมิถุนายน 1 ราย (10%) และ 9 ราย (90%) ตามลำดับ บาดเจ็บมากที่สุดเกิดขึ้นใน เดือนมิถุนายน 17 ราย (40.5%) ในปี พ.ศ. 2542 มีผู้เสียชีวิตในเดือนมกราคม เดือนกุมภาพันธ์ เดือนมีนาคม เดือนธันวาคม เดือนละ 1 ราย (14.3%) และในเดือนพฤษภาคม มีผู้เสียชีวิต 3 ราย (42.8%) มีผู้บาดเจ็บมากที่สุด 4 ราย (26.7%) ในเดือนมกราคม และเดือนกรกฎาคม ในปี พ.ศ. 2543 มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (14.2%) ในเดือนเมษายน และ 2 ราย (28.6%) ในเดือนกรกฎาคม เดือนสิงหาคม และเดือนกันยายน มีผู้บาดเจ็บมากที่สุดในเดือนเมษายน 11 ราย (28.2%)

4.3.3 อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในชุมชนตำบลโมคลาน

ก. ลักษณะพื้นที่ที่ทำการศึกษา

ที่ตั้ง ตำบลโมคลานเป็นตำบลหนึ่งใน 12 ตำบล ของอำเภอท่าศาลา จังหวัด นครศรีธรรมราช (ภาพประกอบ 4.7) ตั้งอยู่บริเวณที่ราบตอนกลางทางทิศใต้ของอำเภอท่าศาลา ตำบลโมคลานเป็นชุมชนโบราณ หลักฐานทางโบราณคดีจากการค้นพบซากโบราณสถานวัตถุและ โบราณสถาน เช่น ซากเทวสถาน ซากเจดีย์ เป็นต้น ตำบลโมคลานมีเนื้อที่ประมาณ 39.84 ตาราง กิโลเมตร หรือ 24,900 ไร่ มีอาณาเขตดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับ ตำบลหัวสะพาน อำเภอท่าศาลา

ทิศใต้ ติดต่อกับ ตำบลดอนตะโก อำเภอท่าศาลา

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ตำบลโพธิ์ทอง อำเภอท่าศาลา

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ ตำบลทอนหงส์ อำเภอพรหมคีรี

ตำบลโมคลานมีประชากรทั้งสิ้น 12,105 คน แยกเป็นชาย 6,103 คน หญิง 6,002 คน ความหนาแน่นเฉลี่ย 303.8 คน/ตารางกิโลเมตร มีหมู่บ้านจำนวน 15 หมู่บ้าน 1,895 ครัวเรือน ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ เกษตรกรรม

สภาพสังคม บริเวณชุมชนเป็นที่ตั้ง โรงเรียน 9 แห่ง มัสยิด 11 แห่ง วัด 7 วัด สถานีอนามัย 2 แห่ง

เส้นทางคมนาคม ชุมชนตำบลโมคลานมีเส้นทางสัญจรในความรับผิดชอบของ กรมทางหลวงได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 4141 ผิวทางลาดยาง 2 ช่องจราจร มีไหล่ทาง ผ่านชุมชน หมู่ที่ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 และหมู่ 15 และเส้นทางในความรับผิดชอบของสำนักงานเร่งรัดพัฒนา ชนบท (ร.พ.ช.) ผ่านชุมชน หมู่ที่ 11, 12 และ หมู่ 13 นอกจากนี้ยังมีถนนภายในชุมชน ได้แก่ ถนน ลูกรัง/ดิน จำนวน 36 สาย ถนนลาดยาง 3 สาย และถนนคอนกรีต 6 สาย

การคมนาคม บริเวณเส้นทางในความรับผิดชอบของสำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบท (ร.พ.ช.) มีการสัญจรของรถในปริมาณที่มากโดยเฉพาะในช่วงเร่งด่วน เนื่องจากเป็นเส้นทางลัด จากอำเภอท่าศาลา เข้าสู่บริเวณสนามบิน และ อำเภอเมือง มีรถบัสโดยสารประจำทาง รถสองแถว บริการรับส่งคนโดยสาร รถนักเรียนและจักรยานยนต์รับจ้าง ภายในชุมชน

ลักษณะการใช้ที่ดิน ลักษณะส่วนใหญ่ของชุมชนเป็นชุมชนอยู่อาศัย ยกเว้นเฉพาะหมู่ที่ 12 และ 13 ลักษณะเป็นชุมชนพักอาศัยผสมกับชุมชนการพาณิชย์ ซึ่งบริเวณดังกล่าวมีโรงงานอิฐ เป็นจำนวนมาก

ข. อุบัติเหตุจากรถในชุมชนตำบลโมคลาน

จากข้อมูลอุบัติเหตุที่รวบรวมจากสถานีตำรวจภูธรอำเภอท่าศาลาและข้อมูลจากการสัมภาษณ์ นำมาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบต่างๆ พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในชุมชนตำบลโมคลาน ในรอบ 3 ปี ช่วงปี พ.ศ. 2541-2543 มีรายละเอียดดังนี้

1. อุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งสิ้น 6 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 5 ราย บาดเจ็บ 5 ราย โดยในปี พ.ศ. 2541 ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ในปี พ.ศ. 2542 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 4 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 2 ราย บาดเจ็บ 3 ราย ในปี พ.ศ. 2543 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งหมด 2 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 3 ราย บาดเจ็บ 2 ราย

2. อุบัติเหตุจากรถที่เกิดขึ้นในชุมชนตำบลโมคลาน มีลักษณะกระจายทั่วไปตามเส้นทางหลวงสาย 4141 และบริเวณเส้นทางบนถนนในชุมชนในความรับผิดชอบของ สำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบท (ร.พ.ช.) (ดูภาพประกอบ 4.8) อุบัติเหตุที่เกิดบนเส้นทางหลวงหมายเลข 4141 เกิดขึ้นบริเวณ หมู่ 3 บ้านคอนกุน และหมู่ 15 บ้านปากไม้ระ มีอุบัติเหตุ ในรอบ 3 ปี เกิดขึ้น 4 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 2 ราย บาดเจ็บ 4 ราย โดยในปี พ.ศ. 2541 ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ในปี พ.ศ. 2542 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 3 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 2 ราย บาดเจ็บ 2 ราย ในปี พ.ศ. 2543 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 1 ครั้ง ไม่มีผู้เสียชีวิต แต่มีผู้บาดเจ็บ 2 ราย ในขณะที่อุบัติเหตุที่เกิดบนถนนในชุมชนบนเส้นทางในความรับผิดชอบของสำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบท (ร.พ.ช.) บริเวณหมู่ที่ 11 บ้านโคกยาร่วง และหมู่ที่ 12 บ้านโมคลาน (บริเวณหน้าโรงเรียนโมคลานประชาสรรค์ และโรงเรียนวัดโมคลาน) มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจำนวน 2 ครั้ง ในรอบ 3 ปี มีผู้เสียชีวิต 3 ราย บาดเจ็บ 1 ราย โดยในปี พ.ศ. 2541 ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ในปี พ.ศ. 2542 อุบัติเหตุเกิดขึ้น 1 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 1 ราย ในปี พ.ศ. 2543 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 1 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 3 ราย ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ

3. จำนวนผู้เสียชีวิตเมื่อจำแนกตามประเภทผู้ใช้ทาง มีผู้ใช้ทางในฐานะผู้ขับขี่เสียชีวิต 2 ราย ผู้ใช้ทางในฐานะผู้โดยสาร เสียชีวิต 2 ราย และในฐานะคนเดินเท้า มีผู้เสียชีวิต 1 ราย โดยในปี พ.ศ. 2541 ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ในปี พ.ศ. 2542 มีผู้เสียชีวิตในฐานะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 1 ราย ไม่มีผู้เสียชีวิตในฐานะผู้โดยสาร ผู้เสียชีวิตในฐานะคนเดินเท้า 1 ราย และในปี พ.ศ. 2543 มีผู้เสียชีวิตในฐานะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 1 ราย ในฐานะผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ 2 ราย ไม่มีผู้เสียชีวิตในฐานะเป็นคนเดินเท้า

4. จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถในฐานะผู้ขับขี่ มีจำนวน 3 ราย ในฐานะ

³ สัมภาษณ์ นายประดิษฐ์ วัฒนสิทธิ์ (อาจารย์โรงเรียนวัดโมคลาน) เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2545 เวลา 10.00 น.

คนโดยสาร 2 ราย ไม่มีผู้ใช้ทางในฐานะคนเดินเท้าได้รับบาดเจ็บ โดยในปี พ.ศ. 2541 ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ในปี พ.ศ. 2542 มีผู้ได้รับบาดเจ็บในฐานะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 1 ราย ในฐานะคนโดยสารรถจักรยานยนต์ 2 ราย ในปี พ.ศ. 2543 มีผู้ได้รับบาดเจ็บในฐานะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 2 ราย โดยไม่มีผู้ใช้ทางในฐานะคนโดยสารและคนเดินเท้าได้รับบาดเจ็บ

5. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ พบว่าในเพศชายมีจำนวนมากกว่าเพศหญิง คือ มีผู้เสียชีวิตในเพศชาย 4 ราย ในขณะที่เพศหญิงไม่มีผู้เสียชีวิต และมีผู้บาดเจ็บเป็นเพศชาย 3 ราย เป็นเพศหญิง 2 ราย โดย ในปี พ.ศ. 2541 ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ในปี พ.ศ. 2542 มีผู้เสียชีวิตเพศชาย 1 ราย จำนวนผู้บาดเจ็บที่เป็นเพศชายมี 2 ราย และมีผู้บาดเจ็บที่เป็นเพศหญิง 1 ราย ในปี พ.ศ. 2543 มีผู้เสียชีวิตที่เป็นเพศชาย 3 ราย มีผู้บาดเจ็บเพศชายและเพศหญิงอย่างละ 1 ราย

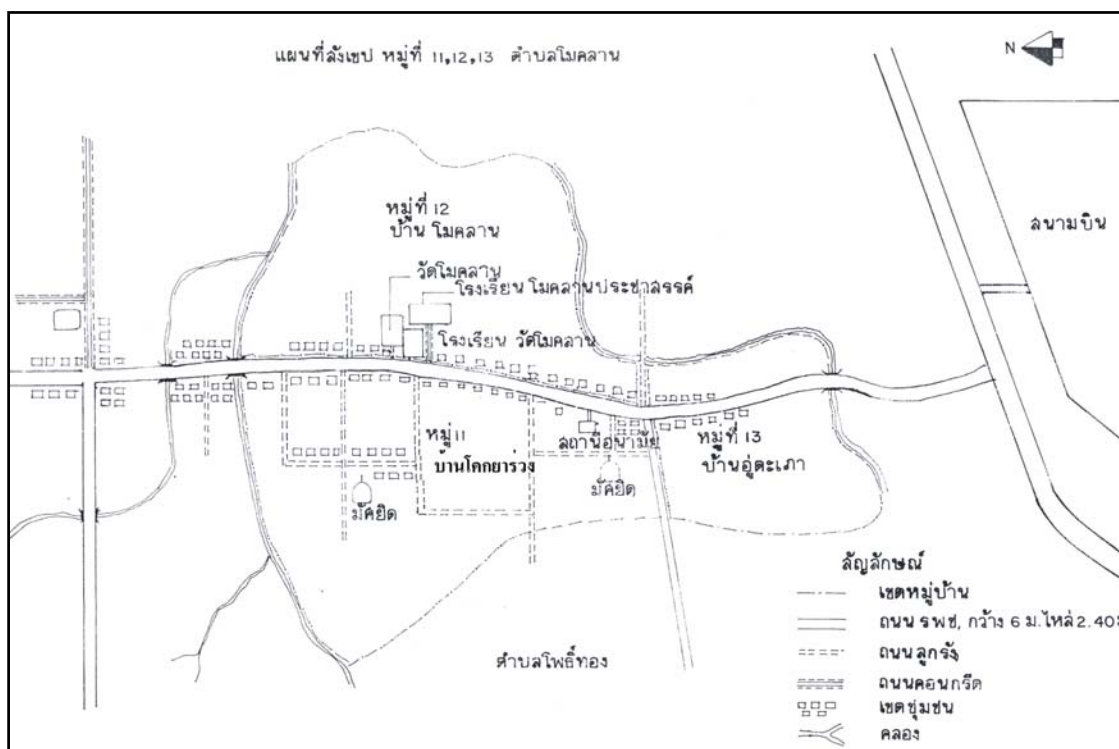
6. ยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในชุมชน มีทั้งสิ้น 4 ประเภท ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่ง รถกระบะ และรถบรรทุก 6 ล้อ มีจำนวนรวม 12 คัน โดยในปี พ.ศ. 2541 ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในชุมชน ในปี พ.ศ. 2542 รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด มีจำนวน 5 คัน รองลงมาได้แก่ รถกระบะ มีจำนวน 2 คัน และรถยนต์นั่ง มีจำนวน 1 คัน และในปี พ.ศ. 2543 รถจักรยานยนต์ยังคงเป็นยานพาหนะที่มีจำนวนที่เกี่ยวข้องในการเกิดอุบัติเหตุจากรถในชุมชนโมคคานามากที่สุด คือมีจำนวน 3 คัน รองลงมาคือรถยนต์บรรทุก 6 ล้อ มีจำนวน 1 คัน

7. อุบัติเหตุที่ทำให้เกิดความรุนแรง ได้แก่ อุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ชนกับรถยนต์ มีผู้เสียชีวิต 4 ราย และบาดเจ็บ 3 ราย อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ชนคนเดินเท้า มีผู้เสียชีวิต 1 ราย และอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ชนกัน มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 2 ราย โดยในปี พ.ศ. 2541 ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2542 มีผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ชนคนเดินเท้า 1 ราย และมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากสาเหตุรถจักรยานยนต์ชนรถยนต์ โดยมีผู้เสียชีวิต 1 ราย และบาดเจ็บ 3 ราย ในปี พ.ศ. 2543 มีผู้เสียชีวิตจากสาเหตุรถจักรยานยนต์ชนกับรถยนต์ มีผู้เสียชีวิต 3 รายและสาเหตุจากรถจักรยานยนต์ชนกัน มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 2 ราย

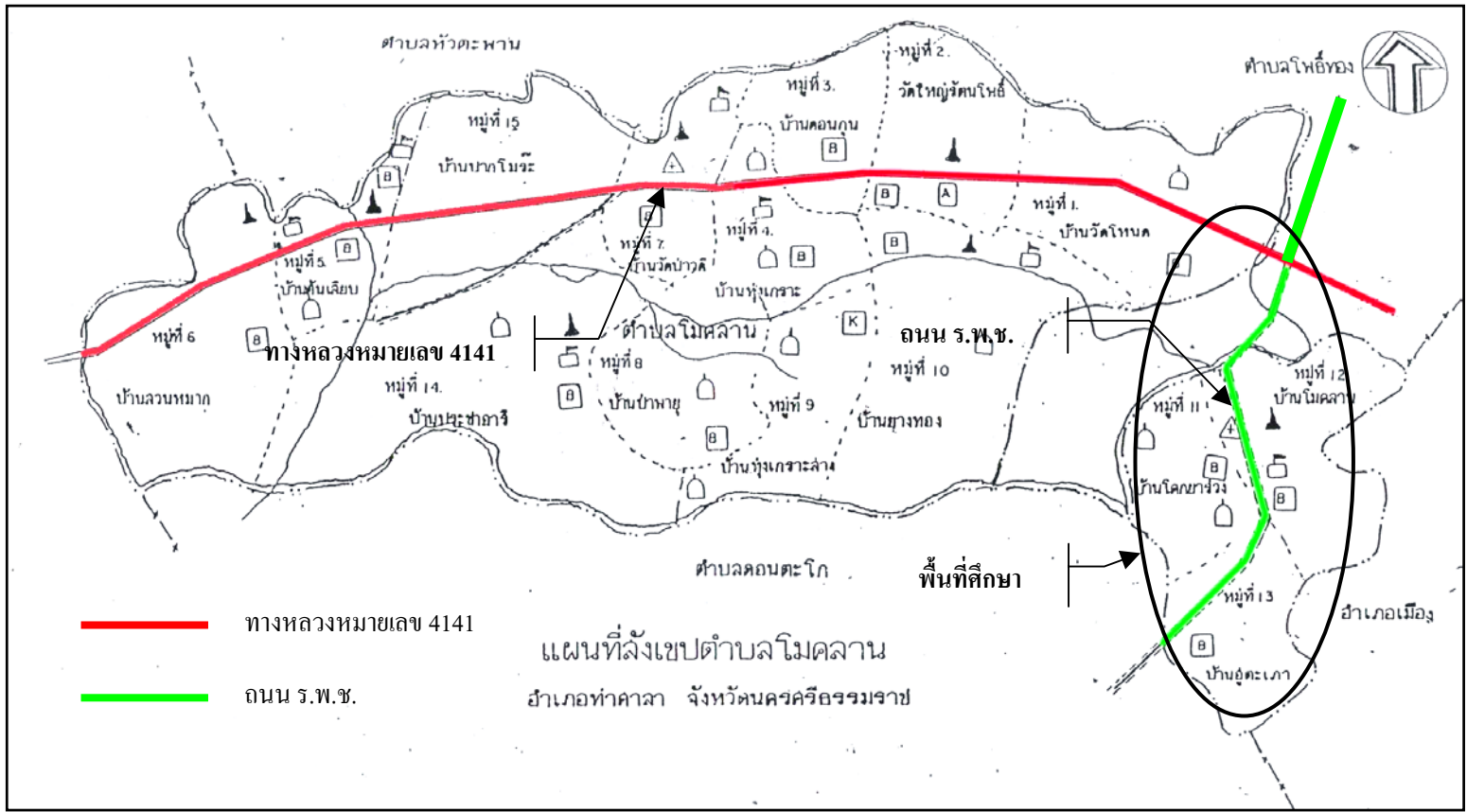
8. อุบัติเหตุจากรถในชุมชนตำบลโมคคาน เกิดขึ้นในช่วงเวลาประมาณ 14.00 น จนถึง 17.59 น. และช่วงเวลา 20.00 น. ถึง 21.59 น. มีผู้เสียชีวิตรวม 5 ราย บาดเจ็บ 5 ราย โดยในปี 2541 ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ในปี พ.ศ. 2542 มีผู้เสียชีวิต ในช่วงเวลา 14.00 ถึง 15.59 น. จำนวน 1 ราย ช่วงเวลา 16.00 ถึง 17.59 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย เช่นเดียวกัน โดยที่ผู้เสียชีวิตทั้ง 2 ราย เสียชีวิตในวันพฤหัสบดี และวันศุกร์ มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 3 ราย ในช่วงเวลา 20.00 ถึง 21.59 น. เหตุการณ์เกิดขึ้นตรงกับวันอาทิตย์ ในปี พ.ศ. 2543 มีผู้เสียชีวิต 3 ราย ในช่วงเวลา 20.00 ถึง 21.59 น. ไม่สามารถทราบ

วันที่เกิดเหตุการณ์ และมีผู้บาดเจ็บ 2 ราย ในช่วงเวลา 20.00 ถึง 21.59 น. เหตุการณ์เกิดตรงกับวันพฤหัสบดี

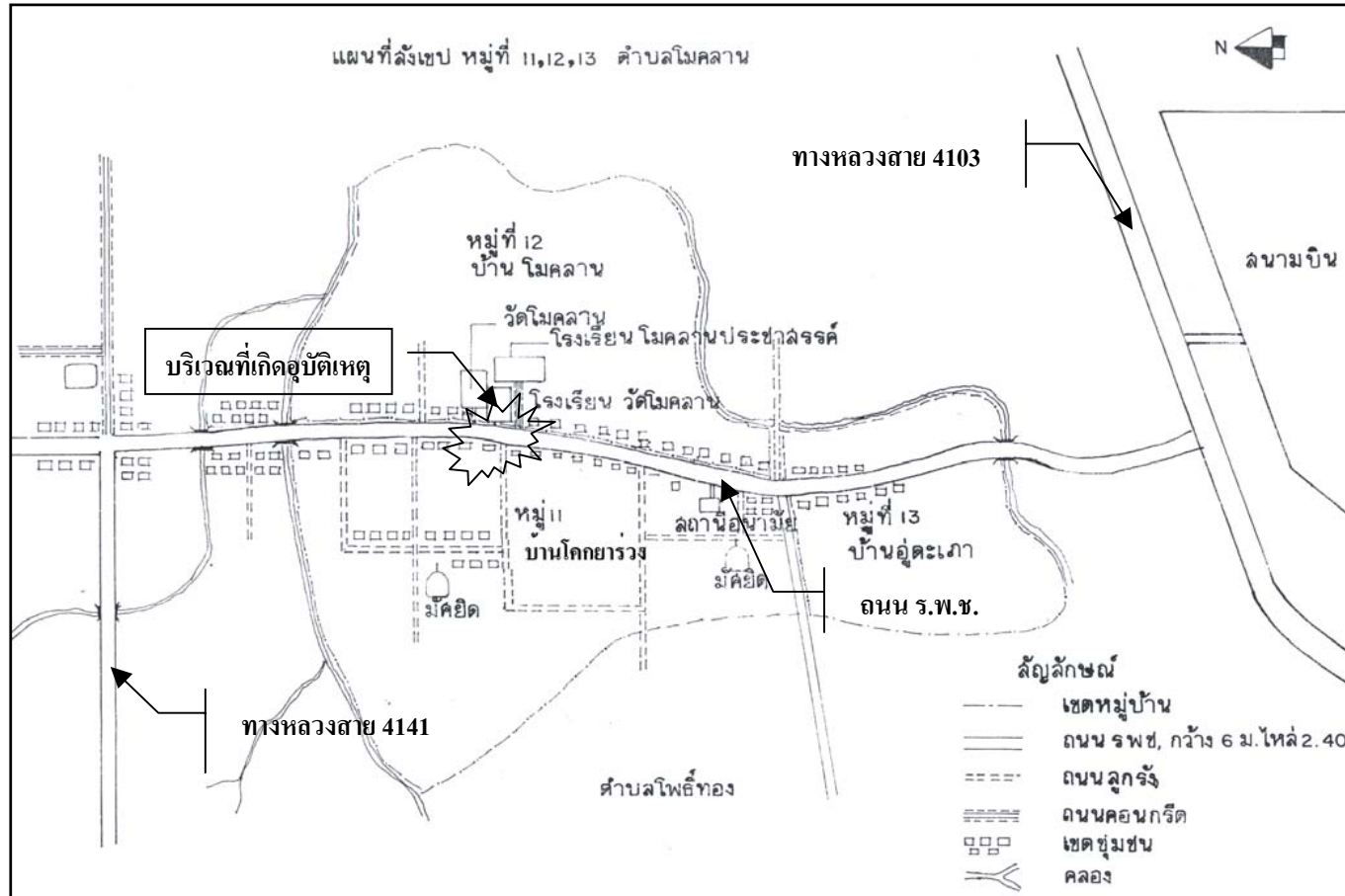
9. มีผู้เสียชีวิตในปี พ.ศ. 2542 จำนวน 2 ราย โดยเสียชีวิตในเดือนกุมภาพันธ์ และเดือนพฤศจิกายน เดือนละ 1 ราย บาดเจ็บ จำนวน 3 ราย โดยในเดือนมีนาคม มีจำนวน 2 ราย และในเดือนตุลาคม จำนวน 1 ราย ในปี พ.ศ. 2543 มีผู้เสียชีวิต จำนวน 3 ราย ไม่สามารถระบุเดือนได้ และมีผู้บาดเจ็บ จำนวน 2 ราย เกิดเหตุในเดือนกันยายน



ภาพประกอบ 4.8 ภาพขยายบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในชุมชน (ร.พ.ช.) บริเวณหน้าโรงเรียนวัดโมคคัลลาน



ภาพประกอบ 4.7 แผนที่ตำบลโมคลาน: เส้นทางหลวงสาย 4141 และพื้นที่ศึกษา เส้นทางสาย ร.พ.ช. หมู่ที่ 11, 12, 13



ภาพประกอบ 4.8 ภาพขยายบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในชุมชน (ร.พ.ช.) บริเวณหน้าโรงเรียนวัดโมคคัลลาน

4.4 สาเหตุอุบัติเหตุจราจรในชุมชนที่ทำการศึกษ

ปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ประกอบด้วยองค์ประกอบต่างๆ ที่มีปฏิริยาโต้ตอบซึ่งกันและกัน (ดังที่กล่าวในหัวข้อ 2.5.4) องค์ประกอบดังกล่าวประกอบด้วย

1. องค์ประกอบที่เกิดจากความผิดพลาดของคน (Human Error Factors) เป็นองค์ประกอบส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 60 ที่เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจาก การใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับรถในขณะเมาสุรา การไม่สวมใส่หมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นต้น

2. องค์ประกอบที่เกิดจากสภาพแวดล้อมและถนน (Road Environment Factors) เป็นองค์ประกอบที่เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ รองลงมาจากองค์ประกอบที่เกิดจากคน ประมาณร้อยละ 30 สาเหตุเกิดจาก สภาพผิวทางที่ชำรุด ถนนในระหว่างการก่อสร้าง ความไม่ชัดเจนของเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง หรือป้ายบอกทาง เป็นต้น

3. องค์ประกอบที่เกิดจากยานพาหนะ (Vehicle Factors) เป็นองค์ประกอบที่เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุจราจรน้อยที่สุด ประมาณร้อยละ 10 สาเหตุเกิดจากความบกพร่องของยานพาหนะ เช่น ยางแตก ระบบห้ามล้อเสีย เป็นต้น ซึ่งในงานวิจัยนี้ไม่มีข้อมูลสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากยานพาหนะ จึงไม่ได้นำมากล่าวถึง

4.4.1 องค์ประกอบที่เกิดจากความผิดพลาดของคน (Human Error Factors)

จากตาราง 2.3 และตาราง 2.6 จะเห็นได้ว่าการใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดเป็นสาเหตุอันดับ 1 ในการเกิดอุบัติเหตุจราจร ถึงแม้ว่าข้อมูลสถิติในชุมชนไม่ได้ระบุสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ แต่การสอบถามประชาชนที่อยู่อาศัยในชุมชนโดยทั่วไปได้ให้คำตอบคล้ายคลึงกัน กล่าวคือการใช้ความเร็วในการขับขี่ยานพาหนะเร็วมากโดยเฉพาะการขับขี่รถจักรยานยนต์ในผู้ขับขี่วัยรุ่นที่ยังอยู่ในวัยเรียน โดยขับแข่งกันบนถนนในชุมชน ผู้วิจัยได้ใช้การสำรวจความเร็วเป็นเกณฑ์ในการคัดเลือกพื้นที่ศึกษา (ดูตาราง 4.1) และสำรวจความเร็วบนถนนในชุมชน พบว่าความเร็วของยานพาหนะที่ 85 เปอร์เซ็นต์ไทม์ ที่มีเครื่องยนต์ทุกประเภทเกินกว่าความเร็วที่เป็นอัตรากำหนดในชุมชนแต่ละแห่ง (ตาราง 4.3) กล่าวคือ ชุมชนตำบลเป็ลียนและตำบลกลาย ความเร็วที่กำหนดบนถนนในชุมชน เท่ากับ 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ความเร็วที่ผู้วิจัยสำรวจเท่ากับ 58 กิโลเมตร/ชั่วโมง (เนื่องจากถนนในชุมชนตำบลเป็ลียนด้านทิศตะวันออกต่อเนื่องกับถนนในชุมชนตำบลกลาย) ชุมชนตำบลโมคลานและชุมชนตำบลนาสาร ความเร็วที่กำหนดบนถนนในชุมชน เท่ากับ 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง ความเร็วที่ผู้วิจัยสำรวจเท่ากับ 53 และ 51 กิโลเมตร/ชั่วโมง ตามลำดับ

ตาราง 4.3 เปรียบเทียบ ความเร็วที่ 85 เปอร์เซ็นต์ไทล์ ที่สำรวจ กับความเร็วที่กำหนด บนถนนในชุมชน

พื้นที่ที่ทำการศึกษา	หน่วยงาน รับผิดชอบถนนใน ชุมชน	ความเร็วที่ 85 เปอร์เซ็นต์ไทล์ (กม./ชม.)	ความเร็วที่กำหนด (กม./ชม.)
1. พื้นที่ชุมชนตำบลเป็ลี่ยน	โยธาธิการ/ร.พ.ช	58	40
2. พื้นที่ชุมชนตำบลกลาย	ร.พ.ช	58	40
3. พื้นที่ชุมชนตำบลโมคลาน	ร.พ.ช	53	50
4. พื้นที่ชุมชนตำบลนาสาร	ร.พ.ช	51	50

นอกจากการสาเหตุจากการใช้ความเร็วของรถยนต์ที่เร็วกว่าที่กำหนดแล้ว สาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากการบกร่องจากคนได้แก่ การที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นที่ทราบกันดีว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ใช้กันเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะพื้นที่ในชุมชนนอกเมือง และยังเป็นยานพาหนะที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด

พิจารณาจากภาพประกอบ 4.11 สังเกตเห็นได้ว่าผู้ขับขี่และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ส่วนมากไม่สวมใส่หมวกนิรภัย ทั้งที่มีการบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสาร ตั้งแต่ พ.ศ. 2537 ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และท้องที่จังหวัดอื่นนอกจากรุงเทพมหานคร ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2539 ในภาพประกอบ (ก) บริเวณแยกชุมชนบ้านหินตำบลเป็ลี่ยน ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนหนึ่งเป็นนักเรียนที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะ เนื่องจากอายุยังไม่ถึงเกณฑ์ และมีการซ้อนท้ายเกินกว่า 2 คน บริเวณแยกดังกล่าวเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิต ภาพประกอบ (ข) ถนนในชุมชนตำบลกลาย ชาวบ้านส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะเดินทางภายในชุมชน ซึ่งพฤติกรรมนี้ของชาวบ้านคุ้นเคยกับการไม่สวมใส่หมวกนิรภัย ภาพประกอบ (ค) ถนนในชุมชนบ้านโมคลาน ตำบลโมคลาน เนื่องจากชุมชนนี้ชาวบ้านส่วนใหญ่นับถือศาสนาอิสลาม ทำให้ไม่สะดวกในการสวมหมวกนิรภัย ภาพประกอบ (ง) ถนนในชุมชนบ้านพระพร่ง ตำบลนาสาร ซึ่งเป็นที่ตั้งหน่วยงานราชการและศูนย์กลางศึกษานอกโรงเรียน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นอกจากชาวบ้านที่อาศัยอยู่ในบริเวณชุมชนแล้ว ยังมีผู้ที่ทำงานในหน่วยงานราชการและนักเรียนที่เดินทางโดยใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะซึ่งส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย



(ก) ชุมชนตำบลเปลี่ยน



(ข) ชุมชนตำบลกลาย



(ค) ชุมชนตำบลโมคคาน



(ง) ชุมชนตำบลนาสาร

ภาพประกอบ 4.11 ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย ในชุมชนที่ทำการศึกษ 4 ชุมชน

4.4.2 องค์ประกอบที่เกิดจากสภาพแวดล้อมและถนน (Road Environment Factors)

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาสังเกตสภาพแวดล้อมและถนน บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุจราจรและพื้นที่ทั่วไปในชุมชนที่มีศักยภาพในการเกิดอุบัติเหตุ ในชุมชนที่ทำการศึกษา ทั้ง 4 ชุมชน แยกการพิจารณาตามลักษณะชุมชน สามารถสรุปปัญหาได้ ดังนี้

ตาราง 4.4 สรุปสาเหตุของอุบัติเหตุจราจร จากการตรวจสอบในพื้นที่ที่เกิดขึ้นในชุมชนที่ทำการศึกษา จำนวน 4 ชุมชน

สาเหตุ อุบัติเหตุ	พื้นที่ชุมชนที่ศึกษา			
	ตำบลเปลี่ยน	ตำบลกลาย	ตำบลโมคลาน	ตำบลนาสาร
เรขาคณิตถนน	<ul style="list-style-type: none"> ถนนสาย 401 เป็นทางตรง ถนนในชุมชนส่วนใหญ่เป็นทางโค้ง ไม่มีการยกโค้ง 	<ul style="list-style-type: none"> ถนนสาย 401 เป็นทางตรงและทางโค้ง ถนนในชุมชนส่วนใหญ่เป็นทางแยก 	<ul style="list-style-type: none"> ถนนสาย 4141 และถนนในชุมชน เป็นทางตรงและทางโค้ง 	<ul style="list-style-type: none"> ทางตรง
สภาพถนน	<ul style="list-style-type: none"> สาย 401 ลาดยาง สภาพดี ไร้หลุมทางชำรุด ถนนในชุมชน ลาดยาง สภาพชำรุด ไม่มีไหล่ทางมีหญ้าปกคลุมสองข้างทาง 	<ul style="list-style-type: none"> สาย 401 ลาดยาง เป็นคลื่นไร้หลุมทางชำรุด ถนนในชุมชน ลาดยาง มีสภาพดีผิวคอนกรีต ไร้หลุมทางมีหญ้าปกคลุมสองข้างทาง 	<ul style="list-style-type: none"> สาย 4141 สภาพดี ไร้หลุมทางชำรุดเป็นบางช่วง ถนนในชุมชน ลาดยาง เป็นคลื่น เป็นหลุม ไม่มีไหล่ทางมีหญ้าปกคลุมสองข้างทาง 	<ul style="list-style-type: none"> ดี ผิวถนนคอนกรีต มีไหล่ทาง

ตาราง 4.4 (ต่อ)

สาเหตุ อุบัติเหตุ	พื้นที่ชุมชนที่ศึกษา			
	ตำบลเปลี่ยน	ตำบลกลาย	ตำบลโมคลาน	ตำบลนาสาร
ป้ายจราจร	<ul style="list-style-type: none"> ● มีขนาดเล็ก ● ไม่มีป้าย จำกัดความเร็ว บนถนนสาย 401 <ul style="list-style-type: none"> ● ป้ายชำรุด 	<ul style="list-style-type: none"> ● มีขนาดเล็ก ● ไม่มีป้าย จำกัดความเร็ว บนถนนสาย 401 <ul style="list-style-type: none"> ● ไม่มีป้าย บอกระยะชุมชน หรือเขตโรงเรียน	<ul style="list-style-type: none"> ● ไม่ชัดเจน ชำรุด <ul style="list-style-type: none"> ● มีจำนวน น้อยเกินไป <ul style="list-style-type: none"> ● ไม่มีป้ายเขต ชุมชน เขตโรงเรียน	<ul style="list-style-type: none"> ● มีจำนวน น้อย ชำรุด <ul style="list-style-type: none"> ● ไม่มีป้าย จำกัดความเร็ว <ul style="list-style-type: none"> ● ไม่มีป้ายเขต โรงเรียน
เครื่องหมายจราจร บนผิวทาง	<ul style="list-style-type: none"> ● ก่อนข้างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> ● ไม่ชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> ● ไม่ชัดเจน บางช่วงไม่มี	<ul style="list-style-type: none"> ● ไม่ชัดเจน บางช่วงไม่มี
ทางข้าม เช่น สะพานลอย หรือ ทางม้าลาย เป็นต้น	<ul style="list-style-type: none"> ● ไม่มี 	<ul style="list-style-type: none"> ● ไม่มี 	<ul style="list-style-type: none"> ● ไม่มี 	<ul style="list-style-type: none"> ● ไม่มี
แสงสว่าง	<ul style="list-style-type: none"> ● ไม่สว่างพอ 	<ul style="list-style-type: none"> ● เสีย 	<ul style="list-style-type: none"> ● ไม่มี 	<ul style="list-style-type: none"> ● มีเฉพาะ บริเวณปากทาง เชื่อมถนนสาย 4103
อุปกรณ์ป้องกัน ข้างทาง เช่น Guard Rail ฯลฯ	<ul style="list-style-type: none"> ● ไม่มี 	<ul style="list-style-type: none"> ● ไม่มี 	<ul style="list-style-type: none"> ● ไม่มี 	<ul style="list-style-type: none"> ● มีแต่ไม่ สมบูรณ์