

การศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงอันตรายช่วงถนน
ลาดกระบัง

A STUDY OF THE TECHNICAL PROCESS FOR AN ACCIDENT
BLACKSPOT ON LADKRABANG ROAD



ปริญญานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้ **ปีการศึกษา 2563** ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

A STUDY OF THE TECHNICAL PROCESS FOR AN ACCIDENT
BLACKSPOT ON LADKRABANG ROAD



A SPECIAL PROJECT SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF
THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF
BACHELOR OF CIVIL ENGINEERING

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING, FACULTY OF ENGINEERING

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ACADEMIC YEAR 2020

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.






Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ใบรับรองโครงการพิเศษ

หัวข้อโครงการพิเศษ การศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงอันตรายช่วงถนนลาดกระบัง
A Study of The Technical Process for an Accident Blackspot on
Ladkrabang Road

นักศึกษา นางสาว ญัฐสุดา แก้วยวน 60010337
นางสาว พิมพ์วัน ลิ้มสัมพันธ์เจริญ 60010721
นางสาว พุทธิษา พรชัยพานิช 60010741

หลักสูตร วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต
สาขาวิชา วิศวกรรมโยธา
อาจารย์ที่ปรึกษา ผศ.ดร.จารุวิเศษ ปราบณศักดิ์

| คณะกรรมการสอบโครงการพิเศษ | ลายมือชื่อ |
|------------------------------|---|
| ผศ.ดร.จารุวิเศษ ปราบณศักดิ์ |  |
| ผศ.ดร.วุฒิชัย ขาดีพัฒนานันท์ |  |
| ผศ.ดร.จรัส พิทักษ์ศฤงคาร |  |
| ผศ.ดร.ปรีดา จาตุรพงศ์ |  |
| ผศ.นัฐพร นวกิจรังสรรค์ |  |

ภาควิชาวิศวกรรมโยธาได้รับรองแล้ว



(ผศ.ดร. อาทิตย์ เพชรศิธร)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
ห้ามทำซ้ำ การดัดแปลง หรือการนำเอกสารไปใช้
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวหน้าภาควิชาวิศวกรรมโยธา
วันที่ 31/05/64

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

การศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงอันตรายช่วงถนนลาดกระบัง

นางสาว ณัฐสุดา แก้วยวน รหัสนักศึกษา 60010337

นางสาว พิมพ์วัน ลิ้มสัมพันธ์เจริญ รหัสนักศึกษา 60010721

นางสาว พุทธิษา พรชัยพานิช รหัสนักศึกษา 60010741

อาจารย์ที่ปรึกษา ผศ.ดร.จรรูวิษฐ์ ปราภณศักดิ์

ปีการศึกษา 2563

บทคัดย่อ

จากอดีตจนถึงปัจจุบันการแก้ไขปัญหาเพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุยังคงมีการศึกษาและแก้ไขอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแล้วมักส่งผลเสียต่อหลายด้านอย่างยิ่ง ดังนั้นทางผู้จัดทำจึงทำการศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงอันตรายช่วงถนนลาดกระบัง มีจุดประสงค์เพื่อศึกษาสาเหตุที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงอันตรายและเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงอันตราย

ในการศึกษานี้เริ่มจากการเก็บข้อมูลสถิติอุบัติเหตุเบื้องต้นจากสถานีตำรวจและเว็บไซต์ยักษ์ดาต้า และนำข้อมูลมาวิเคราะห์ที่เป็นข้อมูลเบื้องต้นโดยใช้โปรแกรม Microsoft Excel และ GIS จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวจึงทำให้ทราบว่าพื้นที่ช่วงถนนลาดกระบัง 54 เป็นพื้นที่เสี่ยงอันตรายมากที่สุด โดยอ้างอิงจากความถี่ของการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นคณะผู้จัดทำจึงได้เลือกบริเวณช่วงถนนลาดกระบัง 54 เป็นพื้นที่ศึกษาและทำการลงสำรวจข้อมูลจากพื้นที่จริง ซึ่งได้เก็บข้อมูล ได้แก่ ภาพถ่ายเบื้องต้น ปริมาณจราจร สภาพปัญหาต่างๆ ฯลฯ เพื่อนำมาตรวจสอบความปลอดภัยของถนน (Road Safety Audit, RSA) หลังจากทำการตรวจสอบความปลอดภัยของถนนทางคณะผู้จัดทำจึงทำการคาดการณ์สาเหตุที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยนำชุดข้อมูลสถิติที่ได้วิเคราะห์นั้นมาพิจารณาร่วมกัน เมื่อทราบสาเหตุของปัญหาที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุแล้วนั้นทางผู้จัดทำจึงทำการเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาคต่อไป

โดยผลการศึกษาในครั้งนี้พบว่าสาเหตุหลักที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ นั้นมาจากแสงสว่างบริเวณถนนไม่เพียงพอ และควรทำการแก้ไขปัญหานี้เป็นอันดับแรกโดยการเพิ่มแสงสว่างบริเวณข้างทางให้เพียงพอต่อการมองเห็น อีกทั้งอีกสาเหตุหนึ่งก็คือรัศมีเลี้ยวโค้งที่ไม่เพียงพอต่อการเลี้ยวของรถบรรทุกทำให้อาจเกิดอุบัติเหตุตามมาได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

A Study of The Technical Process for an Accident Blackspot on Ladkrabang Road

Miss. Nutsuda Kaewyoun Student ID 60010337

Miss. Pimtawan limsampancharoen Student ID 60010721

Miss. Putticha Phonchaipanich Student ID 60010741

Advisor Asst.Prof. Dr. Jaruwit Prapanasak

Academic Year 2020

ABSTRACT

From past to present, solutions to reduce the number of accidents are continuously studied and solved. Because when the accidents happen, many aspects negatively affect. Therefore, the author has studied to propose the solution at the Blackspot Area on Ladkrabang Road. The objective is to study the possible causes of accidents and to propose treatment guidelines at Blackspot area.

In this study, the author started by collecting preliminary accident statistics from the police station and the Yak Data website then analyzed the primary data using Microsoft Excel and GIS. By analyzing the data, it is found that Ladkrabang Road 54 was the most concerning area, which is based on the frequency of accidents. Therefore, the author chose Ladkrabang Road 54 as a study area and did the fieldwork survey on various topics such as the road physical, traffic volume, and also some general issues for Road Safety Audit, RSA. After conducting a road safety audit, Then the author used the data to predict the possible cause of the accident by taking all analyzed statistical data considered and when the prediction was completed, the author proposed the guidelines to eliminate or mitigate these problems.

The results found that the important factor that influences the risk of the road accident was inadequate visibility, which should be solved first by increasing the lighting or light intensity on the side of the road to the standard. Also, another factor was the inadequate curb radius that forced the truck into wide turns and may lead the accident to occur.

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จด้วยดีได้เพราะได้รับความกรุณาชี้แนะและช่วยเหลืออย่างดียิ่งจาก ผู้ช่วยรองศาสตราจารย์ดร. จารุวิเศษ ปราบณศักดิ์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ขอขอบคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ดร.จรัส พิทักษ์ศฤงคาร ผู้ช่วยศาสตราจารย์ดร.นัฐพร นวกิจรังสรรค์ และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ดร.ปริดา จาตุพงศ์ ท่านผู้ทรงคุณวุฒิสอบวิทยานิพนธ์ ที่ให้คำแนะนำและตรวจแก้ไขข้อบกพร่องมาโดยตลอดตั้งแต่เริ่มต้นจนสิ้นสุด ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณด้วยความเคารพอย่างสูงด้วยความเคารพอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

กราบขอบพระคุณอาจารย์ ฌโนม ศรีวิธษา ที่กรุณาตรวจสอบส่งมอบเครื่องมือในการทำงานในส่วนด้านของการลงสำรวจพื้นที่ปฏิบัติการและให้คำแนะนำและตรวจสอบเครื่องมือจนงานวิจัยนี้สำเร็จสมบูรณ์

ขอขอบพระคุณสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ที่ให้โอกาสผู้วิจัยได้ศึกษาและสนับสนุนจนจบหลักสูตร

ขอขอบพระคุณ บิดามารดาและผู้สนับสนุนให้กำลังใจและให้ค่าปรึกษางานวิจัยวิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี และมีคุณค่า ความรู้ ประโยชน์อันพึงมีจากการวิจัยนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณบุคคลทุกคนที่ได้อบรมสั่งสอนและเป็นกำลังใจสำคัญทำให้งานวิจัยสำเร็จไปได้ด้วยดี

| | |
|-------------------|------------------|
| นางสาว ณัฐสุดา | แก้ววน |
| นางสาว พิมพ์ตะวัน | ลิมสัมพันธ์เจริญ |
| นางสาว พุทธิชา | พรชัยพานิช |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

สารบัญ

| | |
|---|-----|
| บทคัดย่อภาษาไทย..... | I |
| บทคัดย่อภาษาอังกฤษ..... | II |
| กิตติกรรมประกาศ..... | III |
| สารบัญ..... | IV |
| สารบัญตาราง..... | VII |
| สารบัญรูปภาพ..... | IX |
| บทที่ 1 บทนำ..... | 1 |
| 1.1 ที่มาและใจความสำคัญ..... | 1 |
| 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา..... | 2 |
| 1.3 ขอบเขตของการวิจัย..... | 2 |
| 1.4 ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย..... | 3 |
| 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ..... | 3 |
| บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง..... | 4 |
| การวิเคราะห์อุบัติเหตุและสถิติการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย..... | 4 |
| 2.1.1 ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ..... | 4 |
| 2.1.2 ดัชนีตัวชี้วัดความเสี่ยงและความรุนแรงของอุบัติเหตุ..... | 5 |
| 2.1.3 สถิติอุบัติเหตุในประเทศไทยระหว่างปีพ.ศ. 2556-2562..... | 5 |
| 2.1.4 สถิติอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานกระทรวงคมนาคมระหว่างปีพ.ศ. 2560-พ.ศ.2562..... | 8 |
| 2.1.5 สถิติอุบัติเหตุทางถนนจากหน่วยงานสำนักงานตำรวจแห่งชาติระหว่างปีพ.ศ.2560- พ.ศ.2562..... | 11 |
| 2.2 Black Spot Identification..... | 13 |
| 2.2.1 คำจำกัดความของจุด/บริเวณอันตราย..... | 13 |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

สารบัญ (ต่อ)

| | | |
|---------|---|----|
| 2.2.2 | ประเภทรูปแบบของจุด/บริเวณอันตรายโดยทั่วไป..... | 13 |
| 2.2.3 | Flow chart ขั้นตอนการปรับปรุงจุด/บริเวณอันตราย..... | 16 |
| 2.2.4 | การรวบรวมข้อมูล (Data Collection)..... | 17 |
| 2.2.5 | การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุ (Analysis of Crash Data)..... | 18 |
| 2.2.6 | การวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุ..... | 22 |
| 2.2.7 | การตัดสินใจเลือกวิธีปรับปรุงจุด/บริเวณอันตราย..... | 24 |
| 2.3 | Geographic Information System..... | 27 |
| 2.3.1 | คำนิยามของ GIS..... | 27 |
| 2.3.2 | การประยุกต์โปรแกรมพัฒนาเพื่อวิเคราะห์หาจุดอันตรายของการเกิดอุบัติเหตุจราจร..... | 27 |
| 2.3.3 | ตัวอย่างงานวิจัยของจุดและบริเวณอันตรายโดยใช้ GIS..... | 29 |
| 2.4 | งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง..... | 31 |
| บทที่ 3 | วิธีการดำเนินงานวิจัย..... | 32 |
| 3.1 | การรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ (Data Collection)..... | 32 |
| 3.2 | จัดกลุ่มและแยกประเภทข้อมูลอุบัติเหตุ (Categorize Data)..... | 33 |
| 3.3 | การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้น (Primary Analysis)..... | 34 |
| 3.3.1 | การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้นโดยใช้โปรแกรม Microsoft Excel..... | 34 |
| 3.3.2 | การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้นโดยใช้โปรแกรม Geographic Information System (GIS)..... | 37 |
| 3.4 | การเลือกจุดอันตราย (Black Spot Selection)..... | 37 |
| 3.5 | การสำรวจพื้นที่ที่จะทำการศึกษาจุดเสี่ยงอันตราย (Survey)..... | 37 |
| 3.5.1 | สภาพทั่วไป..... | 37 |
| 3.5.2 | ข้อมูลอุบัติเหตุบนพื้นที่ซอยลาดกระบัง 54..... | 37 |
| 3.5.3 | ปริมาณจราจร (Traffic volume)..... | 38 |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

สารบัญ (ต่อ)

| | | |
|---------|--|-----|
| 3.5.4 | การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit)..... | 38 |
| 3.6 | เสนอแนะแนวทางการแก้ไขพื้นที่หรือจุดอันตราย (Proposed the Solution to Black Spot Management) | 39 |
| 3.7 | คาดการณ์สาเหตุของปัญหาที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ (Anticipate the Possible Causes of Accident)..... | 39 |
| บทที่ 4 | ผลการดำเนินงานวิจัย | 40 |
| 4.1 | ผลการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้นในบริเวณเขตลาดกระบัง | 40 |
| 4.1.1 | ผลการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้นโดยใช้โปรแกรม Microsoft Excel | 40 |
| 4.1.2 | ผลการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้นโดยใช้โปรแกรม Geographic Information System (GIS)..... | 63 |
| 4.2 | ผลการเลือกจุดอันตราย (Result of Black Spot Selection)..... | 65 |
| 4.3. | ผลการสำรวจ (Result of Survey) | 68 |
| 4.3.1 | สภาพทั่วไป..... | 68 |
| 4.3.2. | ปริมาณจราจรและการเดินทางบนโครงข่ายถนน..... | 72 |
| 4.3.3. | ผลการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนและข้อเสนอแนะ..... | 77 |
| 4.3.4 | ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์สาเหตุของปัญหาที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ | 98 |
| บทที่ 5 | สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ | 103 |
| 5.1 | สรุปและอภิปรายผลการวิจัย..... | 103 |
| 5.2 | ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย | 103 |
| | เอกสารอ้างอิง..... | 105 |
| | ภาคผนวก..... | 106 |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

สารบัญตาราง

| | |
|--|----|
| ตารางที่ 2.1 สถิติอุบัติเหตุจราจรทางถนนของในประเทศไทยช่วงปีพ.ศ. 2556-2562 | 6 |
| ตารางที่ 2.2 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ | 7 |
| ตารางที่ 2.3 สถิติอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม | 9 |
| ตารางที่ 2.4 แสดง 3 อันดับสูงสุดของประเภทยานพาหนะ ลักษณะบริเวณที่เกิดเหตุและมูลเหตุสันนิษฐานที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม | 10 |
| ตารางที่ 2.5 สถิติอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่บันทึกโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ | 11 |
| ตารางที่ 2.6 ประเภทของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรกในปีพ.ศ. 2560 ถึงปีพ.ศ. 2562..... | 12 |
| ตารางที่ 2.7 ภาพรวมสาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยต่างๆ | 12 |
| ตารางที่ 2.8 แสดงประเภทของจุดอันตราย | 15 |
| ตารางที่ 2.9 ตารางเปรียบเทียบข้อดีและข้อจำกัดของวิธี Accident Frequency..... | 19 |
| ตารางที่ 3.1แหล่งที่มา: คณะกรรมการวิจัยการขนส่ง, คู่มือความสามารถรองรับการจราจรของทางหลวง, รายงานพิเศษ 209, สภาวิจัยแห่งชาติ, วอชิงตัน ดี.ซี., 1985..... | 38 |
| ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนอุบัติเหตุในทุกช่วงถนนบริเวณเขตลาดกระบัง | 40 |
| ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามลักษณะการเกิดอุบัติเหตุบริเวณเขตลาดกระบัง..... | 41 |
| ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามเดือนที่เกิดอุบัติเหตุบริเวณเขตลาดกระบัง..... | 43 |
| ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามวันที่เกิดอุบัติเหตุบริเวณเขตลาดกระบัง..... | 44 |
| ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุบริเวณเขตลาดกระบัง..... | 45 |
| ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงถนนในเขตลาดกระบังประจำปี พ.ศ.2562..... | 47 |
| ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวนอุบัติเหตุในทุกช่วงถนนบริเวณเขตลาดกระบัง | 48 |
| ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามลักษณะการเกิดอุบัติเหตุบริเวณเขตลาดกระบัง..... | 50 |
| ตารางที่ 4.9 แสดงจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามเดือนที่เกิดอุบัติเหตุบริเวณเขตลาดกระบัง..... | 51 |
| ตารางที่ 4.10 แสดงจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามวันที่เกิดอุบัติเหตุบริเวณเขตลาดกระบัง | 52 |
| ตารางที่ 4.11 แสดงจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุบริเวณเขตลาดกระบัง | 53 |
| ตารางที่ 4.12 แสดงจำนวนอุบัติเหตุรายเดือนในปี 2562..... | 55 |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ตารางที่ 4.13 แสดงจำนวนอุบัติเหตุในช่วงเปิดเทอมและปิดเทอมของสถาบัน

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

สารบัญตาราง (ต่อ)

| | |
|---|-----|
| ตารางที่ 4.14 แสดงจำนวนอุบัติเหตุในช่วงก่อนการแพร่ระบาด (ปี 2562) และในช่วงการแพร่ระบาดของ COVID-19 (ปี 2563)..... | 56 |
| ตารางที่ 4.15 แสดงจำนวนอุบัติเหตุในช่วงก่อนและหลังการประกาศเคอร์ฟิว | 57 |
| ตารางที่ 4.16 แสดงจำนวนอุบัติเหตุช่วงกลางวันและกลางคืนในช่วงการประกาศเคอร์ฟิว | 58 |
| ตารางที่ 4.17 แสดงจำนวนอุบัติเหตุเปรียบเทียบระหว่างปี 2562 (มกราคม-สิงหาคม) และปี 2563 (มกราคม-สิงหาคม)..... | 59 |
| ตารางที่ 4.18 แสดงจำนวนอุบัติเหตุในรายเดือนเปรียบเทียบระหว่างปี 2562 และปี 2563..... | 60 |
| ตารางที่ 4.19 แสดงจำนวนอุบัติเหตุเปรียบเทียบในช่วงต้นเดือน (1 สัปดาห์แรก)ของ 8 เดือนแรกในปี 2562 และ 2563..... | 61 |
| ตารางที่ 4.20 แสดงจำนวนอุบัติเหตุเปรียบเทียบในช่วงสิ้นเดือน (1 สัปดาห์สุดท้าย)ของ 8 เดือนแรกในปี 2562 และ 2563..... | 62 |
| ตารางที่ 4.21 แสดงจำนวนอุบัติเหตุของพื้นที่ซอยลาดกระบัง 54 และจุดกลับรถสุวรรณภูมิ ในปีพ.ศ. 2562และ พ.ศ.2563 | 67 |
| ตารางที่ 4.22 แสดงจำนวนอุบัติเหตุเฉลี่ยเลขคณิตแบบถ่วงน้ำหนักของพื้นที่ซอยลาดกระบัง 54 และจุดกลับรถสุวรรณภูมิ..... | 67 |
| ตารางที่ 4.23 ปริมาณจราจรช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (06.00-07.00 น.) | 74 |
| ตารางที่ 4.24 ปริมาณจราจรช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (18.00-19.00 น.)..... | 74 |
| ตารางที่ 4.25 ช่วงเวลานอกชั่วโมงเร่งด่วน (Off-peak) ณ เวลา 12.00-13.00 น. | 75 |
| ตารางที่ 4.26 แสดงถึงรายละเอียดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณถนนลาดกระบัง54 ในปี 2562 | 99 |
| ตารางที่ 4.27 แสดงถึงรายละเอียดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณถนนลาดกระบัง54 ในปี 2563 | 100 |
| ตารางที่ 4.28 แสดงถึงจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณถนนลาดกระบัง54 ในปี 2562 จากเว็บไซต์ยักษ์ดาด้า.. | 101 |
| ตารางที่ 4.29 แสดงปริมาณจราจรช่วงพีคของอุบัติเหตุในปี 2562..... | 101 |
| ตารางที่ 4.30 แสดงปริมาณจราจรช่วงพีคแบบละเอียดของอุบัติเหตุในปี 2562 | 101 |
| ตารางที่ 4.31 แสดงปริมาณจราจรช่วงพีคของอุบัติเหตุในปี 2563..... | 102 |
| ตารางที่ 4.32 แสดงปริมาณจราจรช่วงพีคแบบละเอียดของอุบัติเหตุในปี 2563 | 102 |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

สารบัญรูปภาพ

| | |
|--|----|
| รูปที่ 2.1 แสดงสัดส่วนของปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในแต่ละประเทศ | 4 |
| รูปที่ 2.2 สถิติข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนในประเทศไทยช่วงปีพ.ศ. 2556-2562..... | 6 |
| รูปที่ 2.3 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ..... | 7 |
| รูปที่ 2.4 สถิติอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม | 9 |
| รูปที่ 2.5 สถิติอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่บันทึกโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ..... | 12 |
| รูปที่ 2.6 แผนผังแสดงขั้นตอนการปรับปรุงจุดหรือบริเวณอันตราย | 16 |
| รูปที่ 2.7 แสดงแผนผังการชน | 21 |
| รูปที่ 2.8 ลักษณะของ Application program | 27 |
| รูปที่ 2.9 การแสดงการนำเข้าข้อมูล | 28 |
| รูปที่ 2.10 แสดงการเรียกดูรายละเอียดของจุดอันตรายจากอุบัติเหตุ..... | 29 |
| รูปที่ 2.11 ภาพพื้นที่ศึกษา จาก google map | 29 |
| รูปที่ 2.12 เครือข่ายของถนน..... | 30 |
| รูปที่ 3.1 ขั้นตอนการเก็บข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่สถานีตำรวจนครบาลจรเข้ข้อย ลาดกระบัง..... | 32 |
| รูปที่ 3.2 แสดงหน้าเว็บไซต์ที่ทำการเก็บข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุจากฐานข้อมูลประกันภัย | 33 |
| รูปที่ 3.3 แสดงการจัดชุดข้อมูลอุบัติเหตุจากสถานีตำรวจ | 34 |
| รูปที่ 4.1 แสดงสัดส่วนจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนช่วงถนนในบริเวณลาดกระบังประจำปี 2562 | 41 |
| รูปที่ 4.2 แสดงสัดส่วนจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนช่วงถนนในบริเวณลาดกระบังแยกตามลักษณะการเกิดอุบัติเหตุประจำปี 2562..... | 42 |
| รูปที่ 4.3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนช่วงถนนในบริเวณลาดกระบังกับเดือนในปี 2562 | 43 |
| รูปที่ 4.4 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนช่วงถนนในบริเวณลาดกระบังกับวันในปี 2562.... | 44 |
| รูปที่ 4.5 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนช่วงถนนในบริเวณลาดกระบังกับช่วงเวลาเดือนในปี 2562..... | 46 |
| รูปที่ 4.6 แสดงสัดส่วนจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนช่วงถนนในบริเวณลาดกระบังประจำปี 2563 (8 เดือน) | 49 |
| รูปที่ 4.7 แสดงสัดส่วนจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนช่วงถนนในบริเวณลาดกระบังแยกตามลักษณะการเกิดอุบัติเหตุประจำปี 2563 (8 เดือน)..... | 50 |

เอกสารประจำปี 2563 (8 เดือน) ได้สงวนหรือการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้แก้ไขหรือดัดแปลงเนื้อหา
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญญรูปภาพ (ต่อ)

| | |
|---|----|
| รูปที่ 4.8 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนช่วงถนนในบริเวณลาดกระบังเดือนในปี 2563 (มกราคม-สิงหาคม)..... | 51 |
| รูปที่ 4.9 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนช่วงถนนในบริเวณลาดกระบังวันในปี 2563.... | 52 |
| รูปที่ 4.10 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนช่วงถนนในบริเวณลาดกระบังช่วงเวลาเดือนในปี 2562 (8 เดือน)..... | 54 |
| รูปที่ 4.11 แสดงจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วงก่อนเกิดการระบาดและช่วงที่เกิดการระบาดแล้วของ COVID-19 | 56 |
| รูปที่ 4.12 แสดงจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วงก่อนและหลัง เคอร์ฟิว (พิจารณา 2 เดือนก่อนและหลัง)..... | 57 |
| รูปที่ 4.13 แสดงจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในกลางวันและกลางคืนของช่วงการประกาศเคอร์ฟิว..... | 58 |
| รูปที่ 4.14แสดงการเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุในรายวันของ 8 เดือนแรกในปี 2562 และ 2563..... | 60 |
| รูปที่ 4.15 แสดงการเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุในช่วงต้นเดือน (1 สัปดาห์แรก) ของ 8 เดือนแรกในปี 2562 และ 2563..... | 60 |
| รูปที่ 4.16 แสดงการเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุในรายเดือนของปี 2562 และ 2563..... | 61 |
| รูปที่ 4.17 แสดงการเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุในช่วงสิ้นเดือน (1 สัปดาห์สุดท้าย)ของ 8 เดือนแรกในปี 2562 และ 2563..... | 62 |
| รูปที่ 4.18 แสดงข้อมูลลักษณะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในบริเวณเขตลาดกระบัง ปี 2562 | 63 |
| รูปที่ 4.19 แสดงข้อมูลช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณเขตลาดกระบัง ปี 2562..... | 64 |
| รูปที่ 4.20แสดงข้อมูลลักษณะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในบริเวณเขตลาดกระบัง ปี 2563..... | 64 |
| รูปที่ 4.21 แสดงข้อมูลช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณเขตลาดกระบัง ปี 2563..... | 65 |
| รูปที่ 4.22 แสดงจำนวนอุบัติเหตุบริเวณถนนลาดกระบังในปีพ.ศ.2562..... | 66 |
| รูปที่ 4.23 แสดงจำนวนอุบัติเหตุบริเวณถนนลาดกระบังในปีพ.ศ.2563 (ระยะเวลา 8 เดือน)..... | 66 |
| รูปที่ 4.24 แสดงบริเวณจุดเสี่ยงอันตรายที่จะทำการศึกษา..... | 67 |
| รูปที่ 4.25 แสดงตำแหน่งถนนลาดกระบัง54 ที่เชื่อมต่อกับถนนลาดกระบังและถนน สป. 201 | 69 |
| รูปที่ 4.26 แสดงลักษณะการเดินรถของช่วงถนนลาดกระบัง 54..... | 69 |
| รูปที่ 4.27 แสดงสัญญาณไฟจราจรสำหรับถนนลาดกระบัง54..... | 70 |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

สารบัญรูปภาพ (ต่อ)

| | |
|---|----|
| รูปที่ 4.28 แสดงการเลี้ยงของรถบริเวณทางแยก..... | 70 |
| รูปที่ 4.29 รัศมีมุมเลี้ยงของบริเวณแยกถนนลาดกระบัง (ฝั่งธนาคารกรุงศรีอยุธยา)..... | 71 |
| รูปที่ 4.30 รัศมีมุมเลี้ยงของบริเวณแยกถนนลาดกระบัง (ฝั่งตรงข้ามกับธนาคารกรุงศรีอยุธยา)..... | 71 |
| รูปที่ 4.31 แสดงสัญญาณไฟคนข้ามถนนสำหรับถนนลาดกระบัง54..... | 72 |
| รูปที่ 4.32 แสดงปริมาณจราจรช่วงถนนลาดกระบัง 54 | 73 |
| รูปที่ 4.33 แสดงตำแหน่งช่วงถนนที่ทำการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน | 76 |



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและใจความสำคัญ

เนื่องจากในยุคปัจจุบันมนุษย์มีความจำเป็นและความต้องการในการเดินทางมากขึ้นจากในอดีต ดังนั้นระบบขนส่งรวมถึงเส้นทางการคมนาคมต่างๆจึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาให้สอดคล้องและตอบสนองตามความต้องการของมนุษย์ ในทำนองเดียวกันนั้นเมื่อปริมาณความต้องการในการเดินทางเพิ่มมากยิ่งขึ้นก็จะส่งผลให้โอกาสการเกิดอุบัติเหตุขึ้นเพิ่มมากยิ่งขึ้นตามไปด้วย ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุมีเหตุปัจจัยหลายอย่างที่จะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ ไม่ว่าจะเป็น ปัจจัยที่เกิดจากตัวมนุษย์ ปัจจัยที่เกิดจากยานพาหนะหรือปัจจัยที่เกิดจากสิ่งแวดล้อม เช่น ถนน สภาพอากาศ เป็นต้น ซึ่งอุบัติเหตุเมื่อเกิดขึ้นแล้วย่อมส่งผลเสียในหลาย ๆ ด้านไม่ว่าจะเป็น ทางด้านทรัพย์สิน ส่งผลให้ทรัพย์สินเสียหายไม่ว่าจะเป็นทรัพย์สินของตนเองหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ทางด้านร่างกาย ส่งผลให้ได้รับการบาดเจ็บตั้งแต่การบาดเจ็บเล็กน้อยจนไปถึงการบาดเจ็บสาหัสหรือถึงขั้นเสียชีวิต ทางด้านจิตใจ เมื่อเกิดอุบัติเหตุและมีผู้คนได้รับอันตรายนั้นย่อมส่งผลกระทบต่อจิตใจในด้านลบทั้งตัวผู้ได้รับอันตรายหรือแม้กระทั่งผู้พบเห็นเหตุการณ์ และเป็นที่ทราบกันดีว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นบริเวณใดจะส่งผลให้การจราจรบริเวณนั้นชะงักตัวลงหรือติดขัด ถึงแม้ว่าการเกิดอุบัติเหตุขึ้นอาจจะไม่ใช่ปัจจัยหลักสำคัญที่ทำให้เกิดการจราจรติดขัดแต่ก็เป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อจราจรอีกด้วย

จากปัญหาที่กล่าวมาข้างต้น สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังเป็นสถาบันที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีถนนตัดผ่านและเชื่อมต่อกันจำนวนมาก ยกตัวอย่างเช่น ถนนลาดกระบัง ถนนหลวงแพ่ง ถนนประชาพัฒนา ถนนฉลองกรุง ฯลฯ รวมถึงเส้นทางการสัญจรของนักศึกษาและบุคลากรภายในสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังนั้นล้วนใช้ถนนเหล่านี้ในการสัญจรและเมื่อมีการสัญจรที่มากขึ้นก็จะส่งผลให้มีจำนวนอุบัติเหตุที่มากขึ้นตามไปด้วย ดังนั้นทางคณะผู้จัดทำจึงได้เล็งเห็นที่จะนำปัญหาเหล่านี้มารวบรวมเป็นกรณีศึกษาและทำการวิเคราะห์แก้ไขให้จำนวนอุบัติเหตุลดลงไม่มากนักน้อยเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิต ความปลอดภัยของนักศึกษา บุคลากรภายในสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และผู้ใช้ถนนในการสัญจร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเกี่ยวกับ การเกิดอุบัติเหตุที่จุดเสี่ยงอันตรายบริเวณเขตลาดกระบัง โดยการวิเคราะห์จากข้อมูลเบื้องต้นและเชิงลึก โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

- 1.2.1. เพื่อศึกษาลักษณะ,จำนวนและช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณเขตลาดกระบัง
- 1.2.2. เพื่อศึกษาสาเหตุที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงอันตราย
- 1.2.3. เพื่อศึกษาและเสนอแนวทางการแก้ปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงอันตราย

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1.3.1.บริเวณที่ทำการศึกษา

ถนนในบริเวณลาดกระบัง ได้แก่ ถนนหลวงแพ่ง ถนนชุมทองลำต้อยตั้ง ถนนประชาพัฒนา ถนนเลียบบคลองมอญ ถนนลาดกระบัง ถนนฉลองกรุง ถนนนิคมนำไกร ถนนสุวรรณภูมิ ถนนประชาร่วมใจ ถนนร่วมพัฒนา ถนนทับยาว ถนนสุวินทวงศ์ ถนนกิ่งแก้ว และถนนสารีบุตร

1.3.2.วิธีการเก็บข้อมูล

- สถานีตำรวจนครบาลจรเข้ข้อย แขวงทับยาว เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร
- เว็บไซต์ยักษ์ดาต้า (YAK DATA)
- การสำรวจพื้นที่ศึกษา (Survey)

1.3.3.ช่วงเวลาทำการศึกษา

- ตั้งแต่เดือนมกราคม 2562 ถึงเดือนสิงหาคม 2563
- ช่วงระยะเวลาปิด-เปิดเทอมของมหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- ช่วงที่เกิดเกิดการระบาดไวรัส COVID-19 และช่วง Lockdown

1.3.4.เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

- โปรแกรม Microsoft Excel
- โปรแกรม Geographic Information System (GIS)
- โปรแกรม Google Earth Pro

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

1.4 ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย

- 1.4.1. รวบรวมข้อมูล
- 1.4.2. จัดกลุ่มและแยกประเภทของข้อมูล
- 1.4.3. วิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น
- 1.4.4. เลือกสถานที่ทำการแก้ไขปัญหาคัดอันตราย
- 1.4.5. สํารวจและเก็บข้อมูลภาคสนาม
- 1.4.6. เสนอแนวทางหรือมาตรการในการแก้ไขจุดอันตราย
- 1.4.7. วิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก
- 1.4.8. คาดการณ์สาเหตุของปัญหาที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1.5.1. สามารถทราบลักษณะ, จำนวน และช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ
- 1.5.2. สามารถทราบสาเหตุที่อาจก่อให้เกิดการอุบัติเหตุ
- 1.5.3. ได้แนวทางในการนำไปแก้ไขปรับปรุงบริเวณจุดอันตราย
- 1.5.4. จำนวนอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงอันตรายลดลง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

บทที่ 2

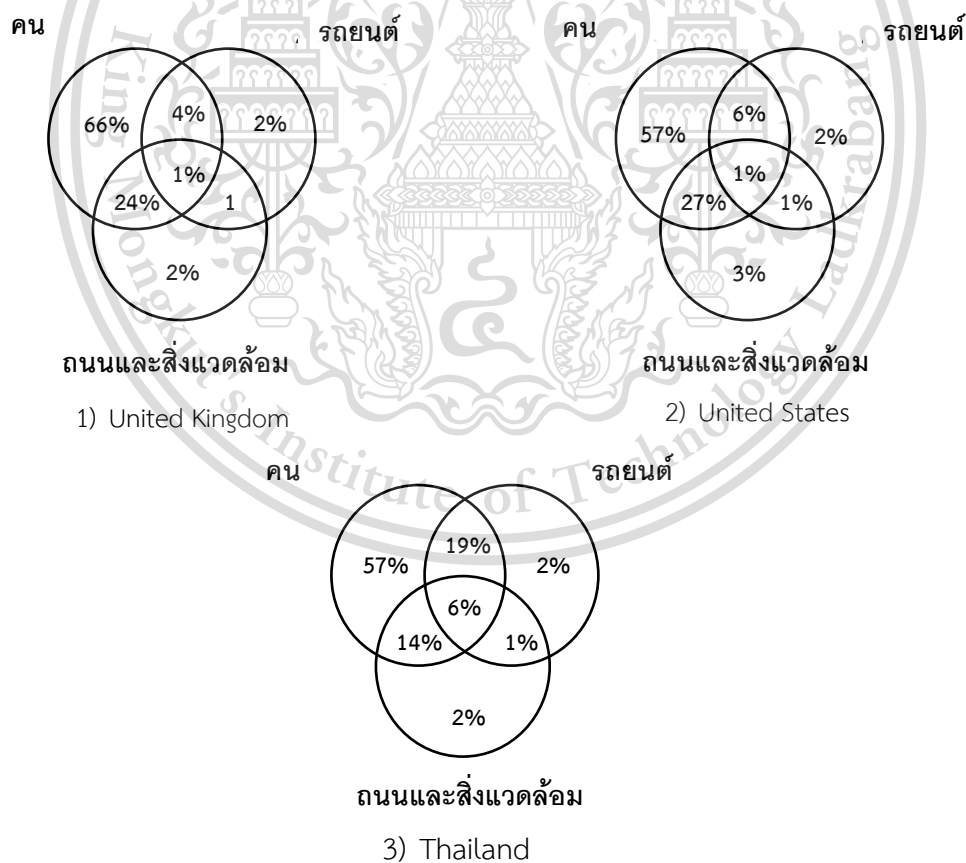
เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 การวิเคราะห์อุบัติเหตุและสถิติการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย

2.1.1 ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่นั่นเกิดได้จากปัจจัยหลักสำคัญ 3 ปัจจัย ดังนี้

1. ปัจจัยที่เกิดจากตัวบุคคล (Human Factor) ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญและแก้ปัญหายากที่สุดเช่น ขณะขับรถนั้นผู้ขับขี่มีอาการมึนเมาหรือหลับใน เป็นต้น
2. ปัจจัยที่เกิดจากยานพาหนะ (Vehicle Factor) อาจเกิดจากความบกพร่องในส่วนของตัวเครื่องยนต์
3. ปัจจัยที่เกิดจากถนนและสิ่งแวดล้อม (Roadway and Environment Factor) เช่น การออกแบบโค้งหรือถนนไม่เหมาะสม ถนนลื่นเนื่องจากฝนตก หรือสภาพอากาศแย่ทำให้มุมมองการมองเห็นขณะขับรถลดลง โดยรูปภาพด้านล่างได้แสดงสัดส่วนของปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในแต่ละประเทศดังแสดงในรูป



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ โดยสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ขอสงวนสิทธิ์ในเนื้อหาและข้อมูลที่ใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

2.1.2 ดัชนีตัวชี้วัดความเสี่ยงและความรุนแรงของอุบัติเหตุ

ในการวิเคราะห์อุบัติเหตุที่ดัชนีตัวชี้วัดจะสามารถทำให้มองเห็นภาพของความรุนแรงและความเสี่ยงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น โดยดัชนีชี้วัดความรุนแรงมักจะนำไปใช้อธิบายการเปลี่ยนแปลงของการเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิตหรือบาดเจ็บรวมทั้งใช้สำหรับเปรียบเทียบระหว่างค่ากลุ่มหรือสถานที่โดยมีมาตรฐานเดียวกัน ซึ่ง ดัชนีชี้วัดความรุนแรงสามารถแสดงในรูปของอัตราส่วนหรือสัดส่วน เช่น อัตราการเกิดอุบัติเหตุ สัดส่วนการเสียชีวิต เป็นต้น

- การหาอัตราการเกิดอุบัติเหตุ

อัตราการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง สัดส่วนระหว่างจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนคนตายหรือบาดเจ็บที่เกิดขึ้นส่วนด้วยฐานเปรียบเทียบต่างๆ ซึ่งตามหลักสากลฐานที่นิยมใช้เปรียบเทียบมีดังนี้

1. อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนพื้นฐานประชากร เช่น จำนวนคนตายหรืออุบัติเหตุต่อประชากร 100,000 คน จำนวนคนตายหรืออุบัติเหตุต่อยานพาหนะจดทะเบียน 10,000 คัน จำนวนคนตายหรืออุบัติเหตุต่อจำนวนผู้มีใบอนุญาตขับขี่ 10,000 คัน จำนวนคนตายหรืออุบัติเหตุต่อระยะทาง 1,000 กิโลเมตร เป็นต้น

2. อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนพื้นฐานปริมาณการเดินทาง เช่น จำนวนคนตายหรืออุบัติเหตุต่อปริมาณการเดินทาง 100,000,000 คัน-กิโลเมตร จำนวนคนตายหรืออุบัติเหตุต่อปริมาณการเดินทาง 10,000,000 คัน-ชั่วโมง จำนวนคนตายหรืออุบัติเหตุต่อปริมาณจราจรที่วิ่งผ่านจุดสำรวจ 1,000,000 คัน เป็นต้น

2.1.3 สถิติอุบัติเหตุในประเทศไทยระหว่างปีพ.ศ. 2556-2562

สถิติอุบัติเหตุจราจรทางถนนในประเทศไทยได้ถูกทำการบันทึกข้อมูลโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติผ่านระบบ CRIMES ซึ่งเป็นระบบสารสนเทศของสถานีตำรวจ ได้ทำการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนในช่วงระหว่างปี พ.ศ.2556 ถึง พ.ศ.2562 พบว่าจำนวนอุบัติเหตุที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2556 จนถึงช่วงปี 2560 จำนวนอุบัติเหตุจึงเริ่มมีแนวโน้มที่ลดลง แต่หากเทียบจำนวนอุบัติเหตุในช่วงปี 2560 ถึง 2562 กับค่าเฉลี่ยใน 7 ปี จำนวนอุบัติเหตุที่ได้รับแจ้งในช่วงปี 2560 ถึง 2562 ยังคงมีค่ามากกว่าค่าเฉลี่ย อีกทั้งยังแสดงอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คนและต่อรถจดทะเบียน 10,000 คัน ดังแสดงตารางที่ 2.1 2.2 และรูปที่ 2.2 2.3

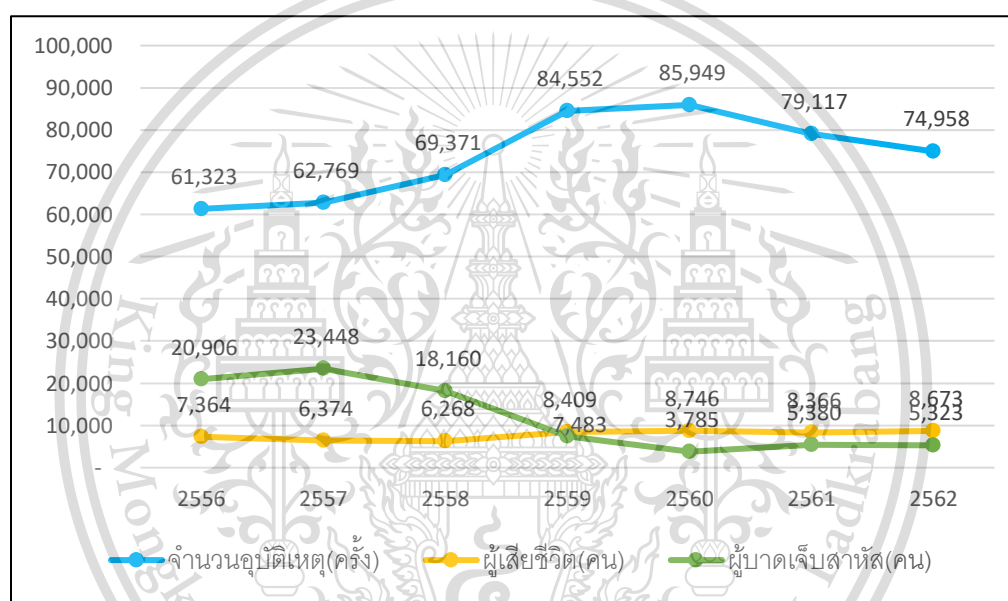
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| รายการ | พ.ศ. | | | | | | | ค่าเฉลี่ย 7 ปี |
|-------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----------------|
| | 2556 | 2557 | 2558 | 2559 | 2560 | 2561 | 2562 | |
| จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) | 61,323 | 62,769 | 69,371 | 84,552 | 85,949 | 79,117 | 74,958 | 74,006 |
| ผู้เสียชีวิต(คน) | 7,364 | 6,374 | 6,268 | 8,409 | 8,746 | 8,366 | 8,673 | 7,743 |
| ผู้บาดเจ็บสาหัส (คน) | 20,906 | 23,448 | 18,160 | 7,483 | 3,785 | 5,380 | 5,323 | 12,069 |

ตารางที่ 2.1 สถิติอุบัติเหตุจราจรทางถนนของไทยช่วงปีพ.ศ. 2556-2562



รูปที่ 2.2 สถิติข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนในประเทศไทยช่วงปีพ.ศ. 2556-2562

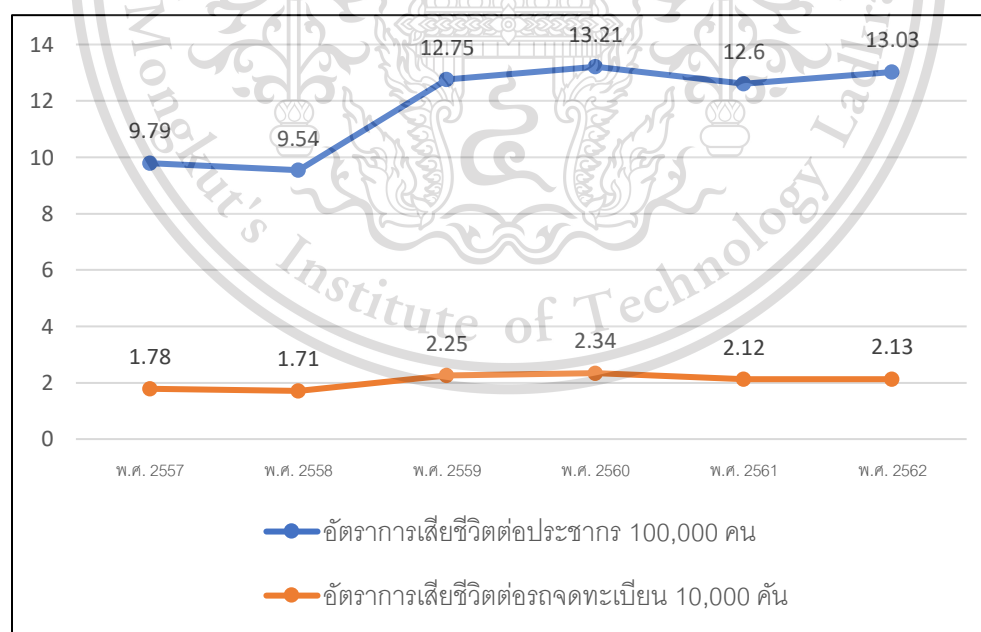
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| รายการ | พ.ศ. 2557 | พ.ศ. 2558 | พ.ศ. 2559 | พ.ศ. 2560 | พ.ศ. 2561 | พ.ศ. 2562 |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| ผู้เสียชีวิต (คน) | 6,374 | 6,268 | 8,409 | 8,746 | 8,366 | 8,673 |
| ประชากร (คน) | 65,124,716 | 65,729,098 | 65,931,550 | 66,188,503 | 66,413,979 | 66,558,935 |
| รถจดทะเบียน (คัน) | 35,835,180 | 36,731,023 | 37,338,139 | 37,410,537 | 39,551,789 | 40,712,048 |
| อัตราการ เสียชีวิต ต่อประชากร 100,000 คน | 9.79 | 9.54 | 12.75 | 13.21 | 12.60 | 13.03 |
| อัตราการ เสียชีวิต ต่อรถจด ทะเบียน 10,000 คัน | 1.78 | 1.71 | 2.25 | 2.34 | 2.12 | 2.13 |

ตารางที่ 2.2 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ



รูปที่ 2.3 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

2.1.4 สถิติอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานกระทรวงคมนาคมระหว่างปีพ.ศ. 2560-พ.ศ.2562

กระทรวงคมนาคมนั้นมีหน้าที่กำกับดูแลถนนในประเทศไทยประมาณร้อยละ 14 ของถนนทั่วประเทศ ไทย โดยประกอบด้วยทางหลวงแผ่นดินกำกับดูแลโดยกรมทางหลวง (ทล.) มีระยะทาง 51,936.84 กิโลเมตร ทางหลวงชนบทกำกับดูแลโดยกรมทางหลวงชนบท (ทช.) มีระยะทาง 48,597.75 กิโลเมตร และทางพิเศษอยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กพท.) มีระยะทาง 224.60 กิโลเมตร อีกทั้งยังมีรางรถไฟรวมทั้งสิ้น 3,977.50 กิโลเมตร ที่อยู่ในความดูแลของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

- ภาพรวมของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นภายใต้การดูแลของกระทรวงคมนาคมตั้งแต่ปี 2560 ถึง 2562

อุบัติเหตุจราจรทางถนนที่เกิดขึ้นนั้นโดยส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นบนทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ซึ่งอาจเป็นผลมาจากจำนวนระยะทาง จำนวนช่องจราจร ขนาดช่องจราจร และความเร็วที่สามารถใช้ได้บนเส้นทางหลวงแผ่นดินนั้นมีมากกว่าถนนชนิดอื่น จากตารางที่ 2.2 และรูปที่ 2.30 จะพบว่าจำนวนอุบัติเหตุใน 3 ปีย้อนหลังตั้งแต่ปีพ.ศ.2560 ถึงพ.ศ.2562 มีจำนวนเพิ่มขึ้นโดยปีพ.ศ.2561 มีจำนวนอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 4.88 จากปีพ.ศ. 2560 และปีพ.ศ. 2562 มีจำนวนอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.85 จากปีพ.ศ. 2561

จากข้อมูลสถิติจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่จะเกิดบริเวณทางตรง ซึ่งเป็นบริเวณที่สามารถทำความเร็วได้ ส่งผลให้ผู้ขับขี่ความเร็วเกินกำหนด อีกทั้งประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นรถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ เนื่องจากถนนของทางหลวงเป็นทางที่เชื่อมระหว่างเมืองและระหว่างจังหวัดประชาชนจึงเดินทางและขนส่งสินค้าโดยใช้รถยนต์หรือรถปิคอัพเป็นส่วนใหญ่ โดยมีมูลเหตุสันนิษฐานที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุคือการใช้ความเร็วเกินกำหนดดังแสดงตามตาราง 2.4

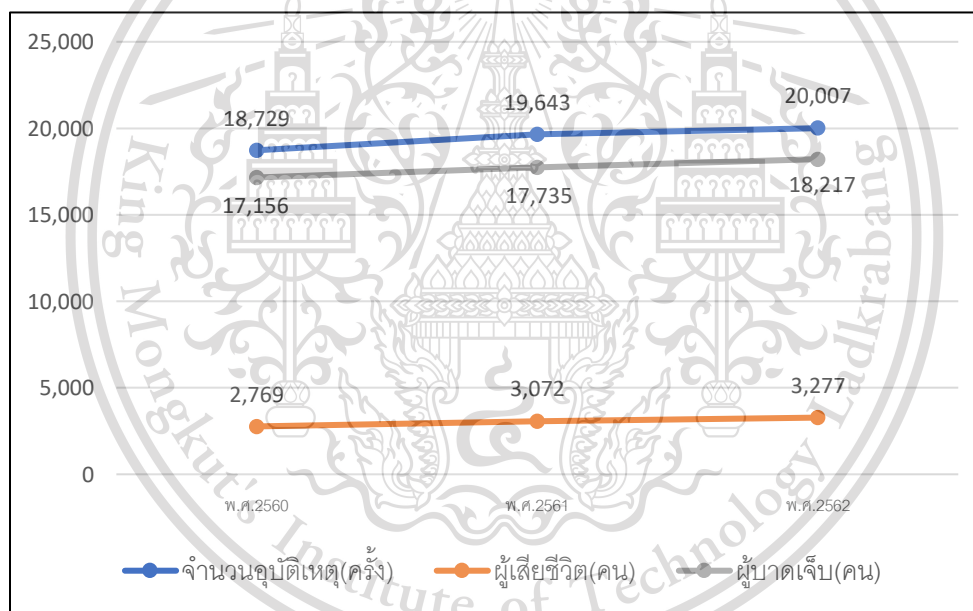
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| รายการ | พ.ศ.2560 | พ.ศ.2561 | พ.ศ.2562 | เปรียบเทียบ 2561/2560 | เปรียบเทียบ 2562/2561 |
|------------------------|----------|----------|----------|--------------------------|--------------------------|
| จำนวนอุบัติเหตุ(ครั้ง) | 18,729 | 19,643 | 20,007 | เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.88 | เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.85 |
| ผู้เสียชีวิต(คน) | 2,769 | 3,072 | 3,277 | เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.94 | เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.67 |
| ผู้บาดเจ็บ(คน) | 17,156 | 17,735 | 18,217 | เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.37 | เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.72 |

ตารางที่ 2.3 สถิติอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม



รูปที่ 2.4 สถิติอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| รายการ | ปีพ.ศ. 2560 | ปีพ.ศ. 2561 | ปีพ.ศ. 2562 |
|--|--|--|--|
| ประเภทของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรก | 1. รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ (ร้อยละ 29.83) 2. รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ (ร้อยละ 28.31) 3. รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 18.19) | 1. รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ (ร้อยละ 30.12) 2. รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ (ร้อยละ 28.31) 3. รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 19.47) | 1. รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ (ร้อยละ 32.46) 2. รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ (ร้อยละ 29.31) 3. รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 17.57) |
| ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรก | 1. ทางตรง (ร้อยละ 75.48) 2. ทางโค้ง (ร้อยละ 17.99) 3. ทางแยก (ร้อยละ 3.20) | 1. ทางตรง (ร้อยละ 65.12) 2. ทางโค้ง (ร้อยละ 13.31) 3. ทางแยก (ร้อยละ 13.31) | 1. ทางตรง (ร้อยละ 67.53) 2. ทางโค้ง (ร้อยละ 12.65) 3. ทางแยก (ร้อยละ 6.95) |
| มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรก | 1. ขับรถเร็วเกินกำหนด (ร้อยละ 70.74) 2. คนหรือรถตัดหน้า กระชั้นชิด (ร้อยละ 8.78) 3. หลับใน (ร้อยละ 6.04) | 1. ขับรถเร็วเกินกำหนด (ร้อยละ 67.35) 2. คนหรือรถตัดหน้า กระชั้นชิด (ร้อยละ 8.95) 3. หลับใน (ร้อยละ 6.35) | 1. ขับรถเร็วเกินกำหนด (ร้อยละ 70.94) 2. คนหรือรถตัดหน้า กระชั้นชิด (ร้อยละ 8.25) 3. หลับใน (ร้อยละ 7.02) |

ตารางที่ 2.4 แสดง 3 อันดับสูงสุดของประเภทยานพาหนะ ลักษณะบริเวณที่เกิดเหตุและมูลเหตุสันนิษฐานที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

2.1.5 สถิติอุบัติเหตุทางถนนจากหน่วยงานสำนักงานตำรวจแห่งชาติระหว่างปีพ.ศ.2560- พ.ศ.2562

ข้อมูลอุบัติเหตุที่ได้รับแจ้งเหตุนั้นจะถูกบันทึกข้อมูลโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติด้วยระบบ CRIMES ซึ่งเป็นระบบสารสนเทศซึ่งถูกนำมาใช้ทดแทนระบบเดิม (Police Information System: POLIS) ในการเก็บข้อมูลสถิติอุบัติเหตุโดยเริ่มใช้ในปีพ.ศ.2561 เป็นต้นมา ซึ่งข้อมูลอุบัติเหตุนั้นจะมาจากทั่วประเทศไทย

- ภาพรวมของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นภายใต้การบันทึกข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติตั้งแต่ปี พ.ศ.2560 ถึง พ.ศ.2562

สถิติจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ได้รับแจ้งและถูกบันทึกข้อมูลในระบบสารสนเทศของสำนักงานตำรวจแห่งชาติในช่วงปี พ.ศ.2560 ถึงพ.ศ.2562 พบว่าจำนวนอุบัติเหตุที่ได้รับแจ้งนั้นมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปีพ.ศ.2560 ถึงปีพ.ศ.2562 แต่ถึงอย่างนั้นจำนวนผู้เสียชีวิตในปีพ.ศ.2562 นั้นกลับเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 3.67 และจำนวนผู้บาดเจ็บในปี 2561 เพิ่มขึ้นอย่างมากจากปีพ.ศ.2560 ร้อยละ 42.14 ดังได้แสดงไว้ในตารางที่ 2.5 และรูปที่ 2.5 ซึ่งจากการวิเคราะห์อุบัติเหตุของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรพบว่าอุบัติเหตุที่ถูกบันทึกโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่งและรถโดยสารขนาดเล็ก(ปิคอัพ) ตามลำดับ โดยมีมูลเหตุสันนิษฐานที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามปัจจัยต่างๆ ได้แก่ ปัจจัยจากบุคคล ปัจจัยจากเครื่องยนต์ ปัจจัยจากสิ่งแวดล้อมและ ปัจจัยจากป้ายบอกทางและสัญญาณไฟจราจร ดังที่แสดงไว้ในตารางที่ 2.6 และ 2.7

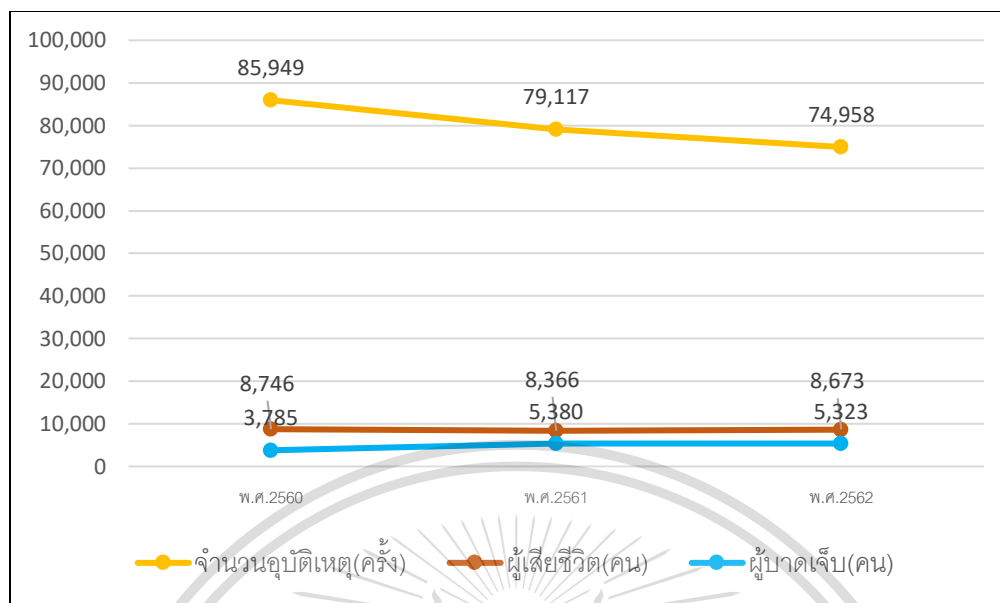
| รายการ | พ.ศ.2560 | พ.ศ.2561 | พ.ศ.2562 | เปรียบเทียบ 2561/2560 | เปรียบเทียบ 2562/2561 |
|----------------------------|----------|----------|----------|--------------------------|--------------------------|
| จำนวน อุบัติเหตุ(ครั้ง) | 85,949 | 79,117 | 74,958 | ลดลงร้อยละ 7.95 | ลดลงร้อยละ 5.26 |
| ผู้เสียชีวิต(คน) | 8,746 | 8,366 | 8,673 | ลดลงร้อยละ 4.34 | เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.67 |
| ผู้บาดเจ็บสาหัส (คน) | 3,785 | 5,380 | 5,323 | เพิ่มขึ้นร้อยละ 42.14 | ลดลงร้อยละ 1.06 |

ตารางที่ 2.5 สถิติอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่บันทึกโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



รูปที่ 2.5 สถิติอุบัติเหตุจากรถทางถนนที่บันทึกโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

| รายการ | ปีพ.ศ. 2560 | ปีพ.ศ. 2561 | ปีพ.ศ. 2562 |
|--|--|---------------------------------------|---------------------------------------|
| ประเภทของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรก | รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 37.38) | รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 39) | รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 38) |
| | รถยนต์นั่ง (ร้อยละ 28.37) | รถยนต์นั่ง (ร้อยละ 28) | รถยนต์นั่ง (ร้อยละ 30) |
| | รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) (ร้อยละ 17.71) | รถโดยสารขนาดเล็ก (ปิคอัพ) (ร้อยละ 19) | รถโดยสารขนาดเล็ก (ปิคอัพ) (ร้อยละ 18) |

ตารางที่ 2.6 ประเภทของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรกในปีพ.ศ. 2560 ถึงปีพ.ศ. 2562

| รายการ | สาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ |
|---|---|
| สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากบุคคล | การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดและการขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด |
| สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากอุปกรณ์ | ระบบห้ามล้อขัดข้อง |
| สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อม | สภาพแวดล้อมที่มีถนนลื่นและมีฝนตก |
| สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทาง | สัญญาณไฟจราจร ป้ายบอกทางไม่ชัดเจน |

ตารางที่ 2.7 ภาพรวมสาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยต่างๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.


2.2 Black Spot Identification

2.2.1 คำจำกัดความของจุด/บริเวณอันตราย

จุด/บริเวณอันตราย หรือที่เรียกกันว่า ‘Black Spot’ หมายถึงค่าที่ใช้อธิบายช่วงถนน/บริเวณ/จุดที่มีจำนวนอุบัติเหตุเกิดสูงกว่าปกติหรือมีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ นอกจากนี้ยังสามารถจำกัดความได้ว่า ช่วงถนนใดๆที่มีความยาวทั้งหมด 1000 เมตร มีการถูกบันทึกจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอย่างน้อย 6 ครั้งในรอบ 3 ปี ซึ่งรูปแบบทั่วไปที่เกิดขึ้น Black Spot มักจะเป็นบริเวณทางแยก ถนนตัดผ่านเมือง ช่วงถนนเข้าโค้ง ช่วงถนนที่มีลักษณะแคบ สะพาน ฯลฯ

2.2.2 ประเภทรูปแบบของจุด/บริเวณอันตรายโดยทั่วไป


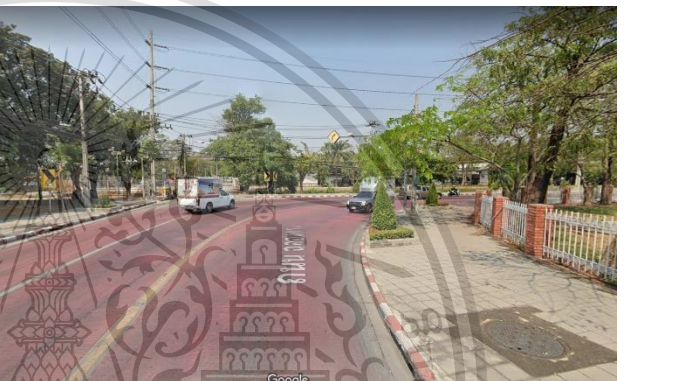
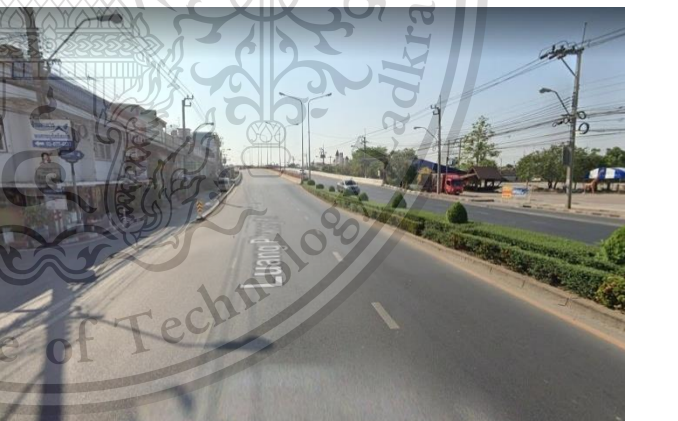
Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia หรือ TRACECA ได้มีการสำรวจจุด/บริเวณอันตรายและตรวจสอบโครงข่ายถนนทั้งในสำนักงานและงานภาคสนาม หลังจากได้มีการวิเคราะห์รายละเอียดบริเวณสถานที่เกิดเหตุจริงรวมถึงตรวจสอบถนนสายหลักมากกว่า 5000 กิโลเมตรจากในประเทศต่างๆ (สมาชิก TRACECA) สามารถบ่งชี้ประเภทถนนที่มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ดังนี้

| ประเภทจุดอันตราย | ภาพประกอบ |
|--|--|
| ถนนตัดผ่านเมือง <ul style="list-style-type: none"> ● ใช้ความเร็วในการขับขี่สูง ● ถนนเข้าออกจำนวนมาก ● การจราจรที่หลากหลาย |  |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.




Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| | |
|--|--|
| <p>ทางแยก</p> <ul style="list-style-type: none"> ● การออกแบบแยก (ระยะเบี่ยงเบน) ● ทักษะวิสัยในการมองเห็นแยก ● สัญลักษณ์และเครื่องหมายจราจรไม่เพียงพอ ● ปัญหาเกี่ยวกับคนเดินเท้า |  |
| <p>โค้งที่อันตราย</p> <ul style="list-style-type: none"> ● โค้งที่จำกัดการมองเห็น ● รัศมีเข้าโค้งน้อยเกินไป ● ช่วง cross-slope ไม่เพียงพอ ● สัญลักษณ์และเครื่องหมายจราจรไม่เพียงพอ |  |
| <p>ช่วงถนนแคบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● บริเวณสะพานหรืออุโมงค์ ● ช่วงเวลาการจราจรที่ส่งผลต่อความปลอดภัยบนถนน (สภาพอากาศ ฯลฯ) |  |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| | |
|---|--|
| <p>สะพาน/อุโมงค์</p> <ul style="list-style-type: none"> ● มีสิ่งกีดขวางบนถนน ● สัญลักษณ์และเครื่องหมายจราจรไม่เพียงพอ ● ทิศนวิสัยในการมองเห็นแย้ ● มีราวกันยานพาหนะ |  |
| <p>ทางข้ามคนเดินเท้า</p> <ul style="list-style-type: none"> ● การออกแบบที่ไม่เหมาะสม ● สัญลักษณ์และเครื่องหมายจราจรมองเห็นได้ยาก ● ไม่มีแสงไฟที่เพียงพอ |  |
| <p>ทางข้ามรถไฟ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● มุมการมองเห็นของถนนและรางรถไฟน้อยเกินไป ● ขาดการมองเห็นที่ชัดเจน |  |

ตารางที่ 2.8 แสดงประเภทของจุดอันตราย

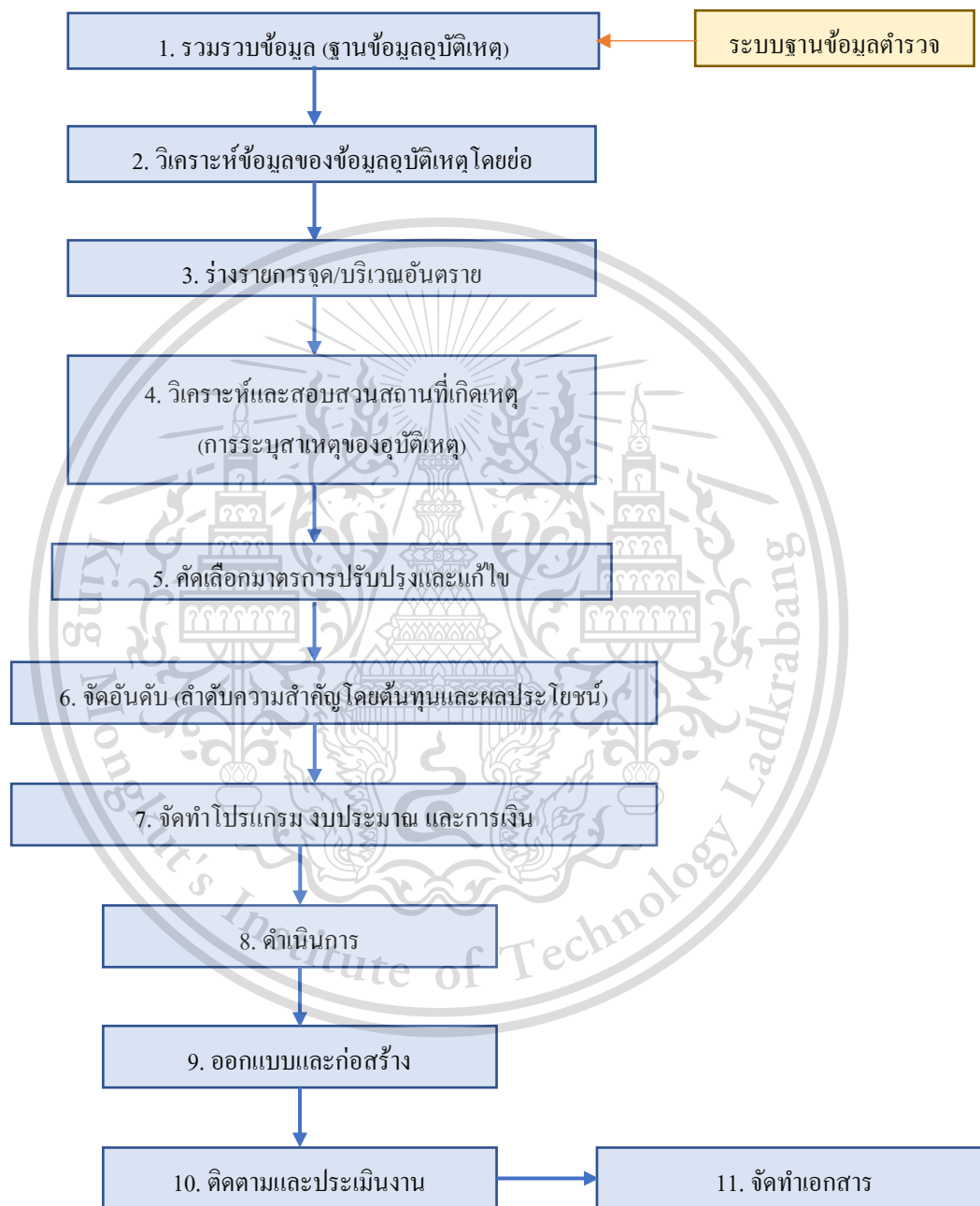
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

2.2.3 Flow chart ขั้นตอนการปรับปรุงจุด/บริเวณอันตราย

Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia, 2015 แสดงขั้นตอนการดำเนินการปรับปรุงจุด/บริเวณอันตรายดังนี้



รูปที่ 2.6 แผนผังแสดงขั้นตอนการปรับปรุงจุดหรือบริเวณอันตราย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

2.2.4 การรวบรวมข้อมูล (Data Collection)

การมีฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่ใช้ได้และมีคุณภาพถือเป็นข้อกำหนดเบื้องต้นที่สำคัญที่สุดสำหรับการจัดการกับจุดอันตราย (Black Spot) หากไม่มีฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เพียงพอก็ไม่สามารถระบุและตรวจสอบจุดอันตรายบนเครือข่ายถนนได้ ข้อมูลอุบัติเหตุไม่ได้ใช้สำหรับงานตำรวจ แต่ข้อมูลอุบัติเหตุจำเป็นที่จะต้องมีให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญทั้งหมด เช่น วิศวกรถนนเพื่อให้ได้ข้อมูลเพิ่มเติมสำหรับการวิเคราะห์โดยละเอียดเพื่อดำเนินการกับสถานที่ที่เป็นอันตรายได้

จากช่วงการเริ่มต้นโครงการไปจนถึงช่วงที่งานโครงการได้ตระหนักเห็นว่าฐานข้อมูลอุบัติเหตุที่มีอยู่ในของแต่ละประเทศในสมาชิก TRACECA ในบางส่วนของจำเป็นต้องมีการปรับปรุงที่สำคัญ

โดยข้อมูลต่อไปนี้สามารถปรับปรุงคุณภาพของระบบข้อมูลอุบัติเหตุของตำรวจ :

- เพิ่มแผนภาพการชน (collision diagram)
- เพิ่มพิกัด GPS / GLONASS
- เพิ่มสถานที่ (ด้านใน/ด้านนอกของชุมชน)
- เพิ่มข้อมูลเกี่ยวกับโรงเรียนบริเวณใกล้เคียงหรือบริการของรัฐและเอกชนอื่น ๆ
- เพิ่มลักษณะโดยรอบของถนนระหว่างเมือง (เช่น ทะเลทราย เกษตรกรรม ป่าไม้ ภูเขา)
- เพิ่มข้อมูลสภาพอากาศ
- เพิ่มป้ายบอกความเร็วที่จำกัด

ข้อมูลเหล่านี้จะช่วยปรับปรุงให้ฐานข้อมูลมีคุณภาพสูงเพียงพอที่จะนำไปใช้ในการวิเคราะห์จุดอันตรายได้ และผลลัพธ์ที่ได้จากข้อมูลเหล่านี้จะให้การวิเคราะห์เชิงพื้นที่และเวลาของอุบัติเหตุที่เพียงพอและเหมาะสม รวมถึงช่วยเพิ่มความน่าเชื่อถือในการทำความเข้าใจถึงสาเหตุและพฤติกรรมแวดล้อมพื้นฐานของอุบัติเหตุจราจร นอกจากนี้ยังมีแหล่งข้อมูลอื่น ๆ ที่สามารถใช้สำหรับปรับปรุงคุณภาพของฐานข้อมูลรวม การรายงานการบาดเจ็บจากโรงพยาบาล บันทึกของศาล บันทึกจากบริษัทประกันภัย ฯลฯ อย่างไรก็ตาม ข้อมูลจากสิ่งเหล่านี้มักจะจัดหาและรวบรวมมาได้ยาก

อย่างไรก็ตามจากข้อมูลทั้งหมดที่กล่าวมานี้จะเป็นการช่วยวิเคราะห์และจัดการกับจุดอันตรายได้เพียงเล็กน้อยเท่านั้น เพราะสาเหตุหนึ่งเกิดจากการพัฒนาโครงข่ายของถนนอย่างรวดเร็วโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย

ทางถนน และอีกสาเหตุหนึ่งมาจากการไม่นำระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) และข้อมูล GPS / GLONASS มาใช้ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่บนสื่อออนไลน์ ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

สำหรับอ้างอิงบริเวณสถานที่เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งส่งผลให้การบริหารจัดการจุดอันตรายมีความซับซ้อนและไม่มีประสิทธิภาพ

จากแนวปฏิบัติที่ดีสำหรับการจัดการ/ปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย (BSM international best practice) มีสองวิธีที่ใช้ในการรวบรวมการเตรียมข้อมูลโดยส่วนใหญ่ :

1. ขั้นตอนแรกเป็นขั้นตอนการวิเคราะห์ที่สามารถรายการอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละถนน ซึ่งโดยปกติผลลัพธ์ที่ได้ออกมาในรูปแบบสเปรดชีต (spreadsheet) ที่มีข้อมูลอุบัติเหตุที่เรียงลำดับไว้ และด้วยวิธีนี้จะสามารถระบุสถานที่อันตรายได้
2. ขั้นตอนที่สองจะขั้นตอนที่ซับซ้อนมากขึ้นและอาศัย GIS ซึ่งหมายความว่าข้อมูลอุบัติเหตุทั้งหมดจะแสดงบนแผนที่ภูมิศาสตร์ ทำให้ง่ายต่อการระบุจุดอันตราย (Black Spot)

2.2.5 การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุ (Analysis of Crash Data)

สุพรชัย อุทัยนฤมล (2543) และณัฐพงศ์ ชื้อสัจย์ (2558) กล่าวว่าจากการรวบรวมข้อมูลรายละเอียดของอุบัติเหตุ เช่น จำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิต รวมถึงข้อมูลด้านการจราจรและสภาพถนนสามารถนำมาวิเคราะห์หาจุดเสี่ยงอันตรายได้หลากหลายวิธี โดยทั่วไปการวิเคราะห์หาจุดเสี่ยงอันตรายมี 4 วิธีดังนี้

1. วิธี Accident Frequency (ความถี่การเกิดอุบัติเหตุ)
2. วิธี Accident Rate (อัตราการเกิดอุบัติเหตุ)
3. วิธี Rate Quality Control (ควบคุมอัตราคุณภาพ)
4. วิธี Accident Severity (ความรุนแรงของอุบัติเหตุ)

รายละเอียดวิธีการวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายแต่ละวิธีมีดังนี้

1. Accident Frequency (ความถี่การเกิดอุบัติเหตุ)

หลักการความถี่ของการเกิดอุบัติเหตุ เป็นการค้นหาจุดเสี่ยงอันตรายโดยพิจารณาจากจำนวนการเกิดอุบัติเหตุซ้ำๆ ที่บริเวณเดิมของช่วงของถนนที่ทำการศึกษา ซึ่งวิธีการนี้จะบอกได้ว่าช่วงถนนที่ทำการวิเคราะห์เป็นช่วงถนนที่มีความเสี่ยงสูงหรือไม่ วิธีนี้จะใช้เพียงข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนหรือทางแยกนั้นๆ โดยตรงและไม่นำปัจจัยอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับเช่น ปริมาณจราจร ระยะเวลา เป็นต้นมาใช้ควบคู่

Accident Frequency = จำนวนอุบัติเหตุในแต่ละช่วงถนน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| ข้อดี | ข้อจำกัด |
|---|---|
| ใช้งานง่ายและไม่ซับซ้อน | ไม่ได้พิจารณาปัจจัยที่เป็นโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ |
| ไม่อาศัยปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องกับขนาดของอุบัติเหตุ | ไม่เป็นธรรมกับถนนที่มีปริมาณจราจรสูง |

ตารางที่ 2.9 ตารางเปรียบเทียบข้อดีและข้อจำกัดของวิธี Accident Frequency

2. อัตราการเกิดอุบัติเหตุ (Accident Rate)

หลักการนี้จะนำความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุ ปริมาณจราจรและความยาวช่วงถนนมาประยุกต์ใช้เข้าด้วยกัน เนื่องจากปริมาณจราจรของถนนแต่ละเส้นไม่ได้มีจำนวนที่เท่ากัน ทำให้จำเป็นที่จะต้องนำปริมาณจราจรมาพิจารณาควบคู่ไป สามารถจัดลำดับความอันตรายของถนนได้จากสมการดังนี้

$$R = \frac{C \times 10^6}{365 \times T \times V \times L}$$

โดยที่ R = อัตราการเกิดอุบัติเหตุ (จำนวนอุบัติเหตุต่อยานพาหนะ 1,000,000 คัน)

C = จำนวนอุบัติเหตุ

T = ช่วงเวลาในการวิเคราะห์ห่ออุบัติเหตุ (ปี)

V = ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี, AADT (คัน/วัน)

L = ความยาวช่วงถนน (กม.)

3. การควบคุมอัตราคุณภาพ (Rate Quality Control)

วิธีนี้คือการใช้ข้อมูลอัตราการเกิดอุบัติเหตุเปรียบเทียบกับค่าวิกฤตที่ได้จากการทดสอบทางสถิติ โดยนำเอาหลักการทางสถิติมาใช้เป็นตัวกำหนดความสัมพันธ์กับปริมาณจราจรเพื่อแยกแยะตำแหน่งที่มีการเกิดอุบัติเหตุสูงให้มีความน่าเชื่อถือมากขึ้น ซึ่งสามารถคำนวณค่าแฟคเตอร์ความอันตราย (Dangerous Factor, DF) ดังนี้

$$DF = \frac{R}{R_c}$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า โดยที่ R = อัตราการเกิดอุบัติเหตุ (Accident Rate) ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมีเหตุดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

R_C = อัตราการเกิดอุบัติเหตุวิกฤติ (Critical Accident Rate)

4. ความรุนแรงของอุบัติเหตุ (Accident Severity)

วิธีนี้จะเป็นการวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายด้วยการใช้เกณฑ์ความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมาพิจารณา โดยเรียงลำดับจากอุบัติเหตุ ที่มีการเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส บาดเจ็บเล็กน้อย และไม่มีการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บเลย วิธีนี้จะไม่ได้นำปัจจัยอื่นๆ เช่น ปริมาณจราจร ความยาวของช่วงถนนมาพิจารณาด้วย สามารถสูตรคำนวณหาดัชนีความรุนแรง (Severity Index) ดังนี้

$$SI = \frac{(F + PI)}{\text{Total Accidents}}$$

โดยที่ SI = ดัชนีความรุนแรง (Severity Index)
 F = จำนวนอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิต
 PI = จำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บ
 Total Accidents = จำนวนอุบัติเหตุทั้งหมดที่เกิดขึ้น

5. ผังการชน (Crash Diagram หรือ Collision Diagram)

ผังการชน หมายถึงแผนผังที่แสดงทิศทางการเคลื่อนที่ของรถขณะเกิดอุบัติเหตุ โดยแสดงอยู่ในลักษณะของรูปรถ หรือลูกศรแสดงทิศทางการเคลื่อนที่ของรถก่อนเกิดอุบัติเหตุ การจัดทำผังการชนเป็นสิ่งที่ควรให้ความสนใจ เพราะเป็นวิธีช่วยอธิบายและทำความเข้าใจได้ง่ายที่สุดว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นอย่างไรและสาเหตุใด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

2.2.6 การวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุ

จุดมุ่งหมายของการวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุคือการเข้าใจในลำดับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นซึ่งนำมาสู่การเกิดอุบัติเหตุ การเกิดอุบัติเหตุสามารถเกิดได้หลากหลายปัจจัย จึงไม่ใช่เรื่องง่ายที่จะสามารถเข้าใจในสาเหตุของอุบัติเหตุได้อย่างครบถ้วน ดังนั้นจึงเป็นเรื่องสำคัญที่จะต้องดำเนินการวิเคราะห์ห้อย่างเป็นระบบโดยใช้ข้อเท็จจริงที่รู้ทั้งหมด โดยปกติจะมีการวิเคราะห์ทั้งหมดสองประเภทดังนี้:

- การวิเคราะห์ภายในสำนักงาน, การรวบรวมและดำเนินการเกี่ยวกับข้อมูลของอุบัติเหตุ

โดยการดำเนินการวิเคราะห์จะต้องมีข้อมูลดังนี้:

- ข้อมูลอุบัติเหตุ
- ข้อมูลจราจร
- ข้อมูลถนน
- ข้อมูลเสริม

➤ ข้อมูลอุบัติเหตุ

ข้อมูลเบื้องต้นที่จุดเกิดเหตุจะถูกบันทึกโดยตำรวจจราจร ซึ่งรายงานและแฟ้มเอกสารการติดตามจะประกอบด้วยข้อมูลที่สำคัญทั้งหมด รวมถึง คำให้การของพยาน และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์โดยตรง เพื่อใช้ในการวิเคราะห์อุบัติเหตุ

➤ ข้อมูลจราจร

ในการเลือกมาตรการที่เหมาะสมจำเป็นต้องมีข้อมูลเพิ่มเติมดังนี้:

- ปริมาณจราจร (ประเภทยานพาหนะ, ทิศทาง, เวลา)
- ความเร็วโดยเฉลี่ยบริเวณจุดเกิดเหตุ (หากมีเครื่องมือการนับปริมาณจราจรโดยอัตโนมัติ)
- ปริมาณผู้ใช้ถนนบริเวณนั้นสัญจรเป็นประจำ
- การเปลี่ยนแปลงใดๆเกี่ยวกับโครงสร้างของการจราจร ปริมาณจราจร และประเภทยานพาหนะในช่วงระยะเวลาที่ศึกษา

โดยข้อมูลเหล่านี้ส่วนใหญ่สามารถรวบรวมได้จาก กรมทางหลวง หรือผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณนั้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

➤ ข้อมูลถนน

นอกเหนือจากรูปภาพที่ได้จากสถานที่เกิดเหตุแล้ว การร่างภาพของสถานที่เกิดเหตุก็มีประโยชน์เช่นกัน ภาพร่างควรที่จะประกอบด้วย ตำแหน่งสุดท้ายของยานพาหนะ อุปกรณ์/เครื่องมือจราจร และอุปสรรคที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ หากเป็นไปได้แบบร่างควรที่จะลงรายละเอียดให้ได้มากที่สุด และควรประกอบด้วยข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่และถนนดังนี้:

- ขนาดและแบบ ของ ถนน ช่องจราจร ไหล่ทาง เกาะกลาง รัศมีความโค้ง การยกโค้ง ความต้านทานการลื่นไถลของผิวทาง
- โครงสร้างและสิ่งกีดขวาง
- คนขี่จักรยานหรือคนเดินเท้า
- ราวกั้นและแบร์ริเออร์
- เสาสัญญาณ ป้ายจราจร และเสาไฟฟ้า
- เครื่องหมายจราจร (รวมถึงเครื่องหมายทางเท้า)
- ประเภทของชั้นผิว
- ปริมาณ/ความเร็ว จราจรโดยประมาณ
- ต้นไม้ บ้านเรือน ถนนส่วนบุคคล ฯลฯ

➤ ข้อมูลเสริม

บางครั้งการรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนถนนและตำแหน่งที่เกิดเหตุมักจะเป็นประโยชน์ อย่างเช่น สภาพถนนหรือสิ่งกีดขวางบนถนนหรือบริเวณใกล้เคียงที่เฉพาะเจาะจง เป็นต้น ซึ่งข้อมูลเหล่านี้สามารถหาได้จากหน่วยงานถนนท้องถิ่น ตำรวจท้องที่ ผู้ที่อาศัยบริเวณใกล้เคียงสถานที่เกิดเหตุและจากแหล่งข้อมูลอื่น ๆ

● การสืบสวนอุบัติเหตุ

การสืบสวนอุบัติเหตุ (Accident Investigation) คือ กระบวนการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล สภาพที่เกิดเหตุ ร่องรอย ในที่เกิดเหตุ พยานบุคคล และวัตถุอื่น ๆ เพื่อนำไปสู่ข้อสรุปเกี่ยวกับ ปัจจัยสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงที่เกิดขึ้น

การเพิ่มความเข้าใจในสาเหตุของอุบัติเหตุ สามารถทำได้โดยการเก็บรวบรวมตัวแปรต่างๆ ที่ได้มาจากข้อมูลในสถานที่เกิดเหตุ ซึ่งตัวแปรที่สำคัญจะมีดังนี้ :

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- การนับปริมาณจราจร (Traffic counting)
- การวัดความเร็วยานพาหนะ (Vehicle speed measurement)
- เทคนิควิเคราะห์ความขัดแย้งของจราจร (Traffic conflict techniques)

- **การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit)**

การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) มีจุดกำเนิดมาจากแนวคิด การป้องกันดีกว่า การแก้ไข ซึ่งการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนเป็นวิธีแก้ปัญหาเชิงรุก (Proactive Approach) ที่จะช่วยทำให้สามารถมองเห็นถึง “อันตราย” และทำการแก้ไขก่อนที่สิ่งอันตรายเหล่านั้นจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิต หรือ การบาดเจ็บ ซึ่งการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนนั้นแตกต่างกับการแก้ปัญหาอุบัติเหตุในจุดหรือบริเวณที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง (Blackspot Improvement) เพราะการแก้ปัญหาจุดที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งเป็นลักษณะการตามแก้ปัญหา (Reactive Approach) ในจุดหรือบริเวณที่อุบัติเหตุได้เกิดขึ้นแล้ว

Austrroads (1994) ได้ให้ความหมายของการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนไว้ว่า คือการตรวจสอบอย่างเป็นทางการของโครงการด้านถนนหรือด้านการจราจรในอนาคตหรือถนนที่มีอยู่ โดยผู้ตรวจสอบอิสระที่ทรงคุณวุฒิ ซึ่งจะรายงานถึงศักยภาพในการเกิดอุบัติเหตุ และความปลอดภัยในการใช้งานของโครงการหรือถนนดังกล่าว โดยขั้นตอนการทำการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนมีตั้งแต่ขั้นตอนการออกแบบไปจนถึงขั้นตอนการเปิดใช้งานโครงการ ซึ่งแบ่งออกได้ 5 ขั้นตอนดังนี้

1. ขั้นตอนการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (Feasibility Stage Audit)
2. ขั้นตอนขณะการออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design Stage Audit)
3. ขั้นตอนขณะการออกแบบก่อสร้าง (Detailed Design Stage Audit)
4. ขั้นตอนก่อนการเปิดใช้งาน (Pre-Opening Stage Audit)
5. ขั้นตอนการตรวจสอบถนนที่มีอยู่เดิม (Existing Road Audit)

โดยในข้อที่ 5 นั้นจะเป็นการตรวจสอบเพื่อแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยของถนนรวมถึงความปลอดภัยด้านสิ่งแวดล้อมของถนนที่ไม่เหมาะสม โดยระบุสิ่งที่ต้องการแก้ไขเพื่อให้มีความปลอดภัยมากขึ้น ซึ่งขั้นตอนการตรวจสอบถนนที่มีอยู่เดิมนั้นได้รับความนิยมและสนใจอย่างมาก

2.2.7 การตัดสินใจเลือกวิธีปรับปรุงจุด/บริเวณอันตราย

เมื่อทราบถึงสาเหตุของอุบัติเหตุและมีการอภิปรายผลระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้อง ต่อไปจะต้องทำการออกมาตรการ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่บนสื่อออนไลน์ การคัดลอกหรือการนำเนื้อหาไปใช้โดยไม่ได้รับอนุญาตถือว่าผิดกฎหมาย

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

(พินิตำรวจโท อมรชัย ลีลาขจรจิตร และ พินิตำรวจโท ภาณุพงศ์ ภาณุดุลกิตติ, 2558) การปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนสามารถทำได้ด้วยการป้องกันสาเหตุที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุหรือความรุนแรงจากอุบัติเหตุของแต่ละบริเวณ สามารถแบ่งตามองค์ประกอบการเกิดอุบัติเหตุได้ดังนี้

1. การแก้ไขจุดเสี่ยง (การปรับปรุงสภาพถนนและสิ่งแวดลอม)
2. มาตรการเพื่อความปลอดภัย (มาตรการบังคับที่อาจเกี่ยวข้องกับคน รถ หรือถนน)
3. การลดพฤติกรรมเสี่ยง (การบังคับใช้กฎหมายเพื่อความปลอดภัยและการใช้ความรู้)

➤ การปรับปรุงสภาพถนนและสิ่งแวดลอม

การปรับปรุงสภาพถนนและสิ่งแวดลอมนี้ เป็นมาตรการด้านวิศวกรรม โดยมุ่งเน้นให้เกิดสภาพแวดลอมของถนนที่ปลอดภัย (Safe Road Environment) ซึ่งหัวข้อที่ได้รับความนิยมและมีผลชัดเจนมีดังนี้

- การเพิ่มระยะการมองเห็น สามารถดำเนินการได้หลายวิธี ยกตัวอย่างเช่น
 - การตัดต้นไม้บริเวณทางร่วมทางแยก
 - การติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง
 - การติดตั้งวัสดุสะท้อนแสงให้กับวัตถุข้างทางและในทาง

- การลดความแคบของโค้ง

การที่โค้งมีรัศมีแคบจะทำให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น ดังนั้น การขยายรัศมีของโค้ง (ไม่น้อยกว่า 200 เมตร) จะช่วย เพิ่มให้ผู้ขับขี่รถใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้นบริเวณทางโค้ง

- การเพิ่มแรงเสียดทานของผิวถนน

แรงเสียดทานของผิวถนนกับยางล้อรถยนต์มีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนให้รถสามารถเคลื่อนที่ได้ด้วยความเร็วตามที่ต้องการ ทำให้สามารถควบคุมทิศทางรถเคลื่อนที่ของรถได้ตามต้องการของผู้ขับขี่ซึ่งจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงผิวถนนให้ดีขึ้นด้วยการ

- การทำความสะอาดถนน
- การทำผิวถนนใหม่ (Repave)
- การใช้พื้นถนนพิเศษ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

➤ มาตรการเพื่อความปลอดภัย

ประเทศไทยได้มีการจำแนกเป็นกลุ่มได้เป็น 3 กลุ่มเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถและถนนดังนี้

- มาตรการควบคุมสภาพรถ
- มาตรการควบคุมคุณสมบัติของผู้ขับขี่
- มาตรการควบคุมพฤติกรรมกรรมการขับขี่

➤ การลดพฤติกรรมเสี่ยง

ในการลดพฤติกรรมเสี่ยงสามารถดำเนินการ 2 วิธีควบคู่กันดังนี้

● การบังคับใช้กฎหมายเพื่อความปลอดภัย

การบังคับใช้กฎหมายมีวัตถุประสงค์หลักให้มีการใช้รถและถนนด้วยความปลอดภัย

สำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงมีการออกมาตรการในการบังคับกฎหมายเพื่อความปลอดภัยโดยเฉพาะจัดการพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ในรูปแบบต่าง ๆ ยกตัวอย่างเช่น

• มาตรการ 3ม 2ข 1ร

มาตรการรณรงค์ให้ผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ขณะเดียวกันก็เป็นมาตรการในการกวาดล้างจับกุมและติดตามสถิติผลการจับกุมของเจ้าหน้าที่ตำรวจด้วยเช่นกัน

• มาตรการจับจริง 5 จอม

มาตรการสร้างวินัยจราจรในเรื่องที่กระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นและเสียงที่จะเกิดอันตราย

• มาตรการจับจริงจอมแหก

มาตรการรณรงค์ไม่ใช้โทรศัพท์มือถือในการขับขี่ด้วยการโทรศัพท์หรือส่งข้อความ

• มาตรการ 17 ข้อหาหลัก

มาตรการที่เน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่องในข้อหาที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน

● การทำงานร่วมกับภาคีเครือข่าย

ในการสร้างความปลอดภัยทางถนนนั้นจำเป็นที่จะต้องมีการประสานและดำเนินงานร่วมกับหลากหลายหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน โดยภาครัฐที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องโดยตรง ได้แก่ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่าง ๆ ที่รับผิดชอบถนน มีหน้าที่โดยตรงในการปรับปรุงดูแลให้ถนนมีความปลอดภัย ส่วนทางด้านเอกชนแม้ไม่ได้มีหน้าที่

เอกสโดยตรงแต่จะมักจะมีนโยบายสนับสนุนการช่วยเหลือสังคม ยกตัวอย่างเช่น บริษัทประกันภัย เป็นต้น โยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

2.3 Geographic Information System

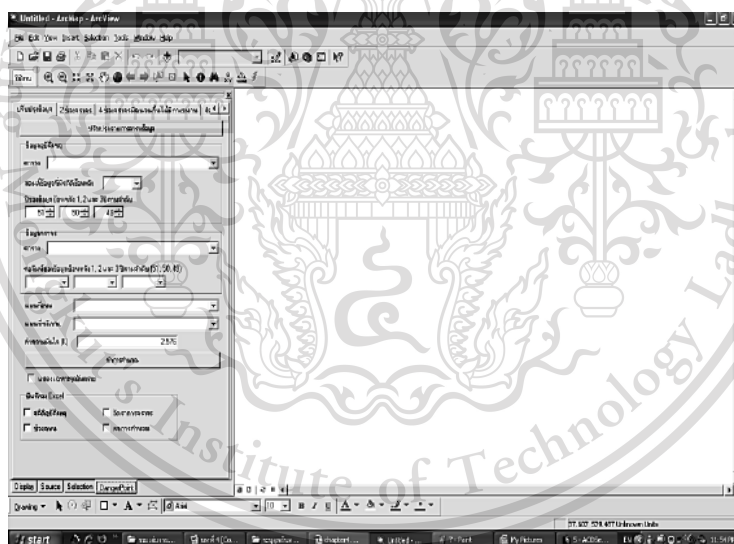
2.3.1 คำนิยามของ GIS

GIS (Geographic Information System) หรือ ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ คือ ระบบคอมพิวเตอร์ ที่ช่วยในการจัดเก็บ รวบรวม วิเคราะห์ข้อมูล และนำเสนอข้อมูลสารสนเทศ ในรูปแบบที่สัมพันธ์กับตำแหน่งในเชิงพื้นที่ อีกทั้งระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ยังสามารถใช้ในการจัดการและบริหารการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และสามารถติดตามการเปลี่ยนแปลงข้อมูลด้านพื้นที่ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

2.3.2 การประยุกต์โปรแกรมพัฒนาเพื่อวิเคราะห์หาจุดอันตรายของการเกิดอุบัติเหตุจราจร

- การทำงานเริ่มต้นของระบบ

การวิเคราะห์หาจุดอันตรายบนทางหลวงเริ่มต้นด้วยการเปิดโปรแกรม ArcGIS 9.2 โดยการเข้าไปที่ start < All Program < ArcGIS < Arc map หลังจากนั้นให้เรียกใช้งาน Application program ที่ได้ติดตั้งไปแล้วข้างต้น ดังรูปที่ 2.8 ลักษณะของ Application program



รูปที่ 2.8 ลักษณะของ Application program

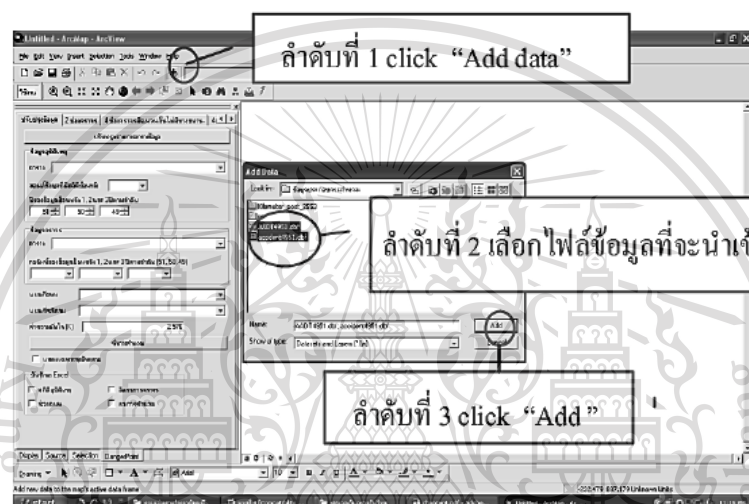
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- การนำเข้าข้อมูล

การนำเข้าข้อมูลที่จะดำเนินการวิเคราะห์ ได้แก่ ข้อมูลอุบัติเหตุ,ข้อมูลปริมาณจราจร, ข้อมูลแสดงลักษณะทางกายภาพของถนนและโครงข่ายทางหลวง Add data จะทำให้“Input file” Dialog Box ถูกเปิดขึ้น จากนั้นเลือกข้อมูลที่จะนำเข้าที่ใช้ในการ คำนวณ แล้ว Click ที่ปุ่ม Add ซึ่งไฟล์ข้อมูลอุบัติเหตุโปรแกรมจะทำการวิเคราะห์และประมวลผลบันทึกข้อมูลไปยัง Excel และเก็บไว้ที่ Desktop จะได้ดังนี้



รูปที่ 2.9 การแสดงการนำเข้าข้อมูล

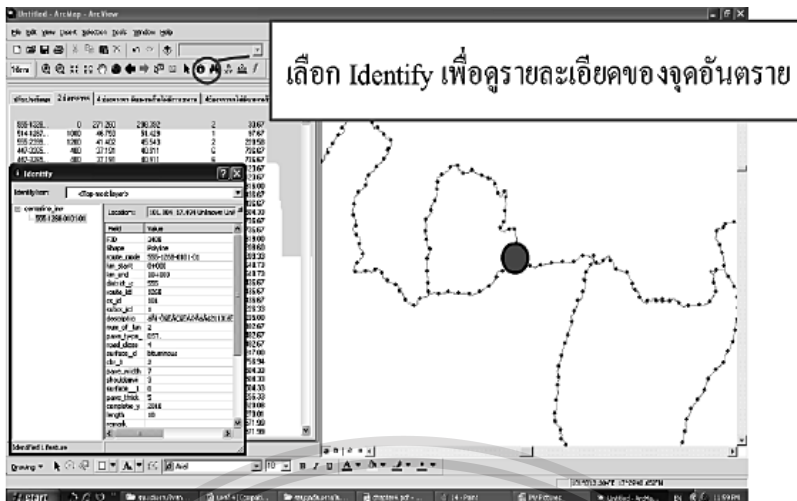
- แสดงการเรียกดูรายละเอียดของจุดอันตรายจากอุบัติเหตุ

การเรียกดูข้อมูลที่ได้จากการคำนวณนั้น สามารถเลือกไปที่เมนูบาร์ข้อมูลทั้ง 9 ชุดผลการเลือกชุดข้อมูลของแต่ละชุดข้อมูลจะแสดงเป็นตารางข้อมูล เรียงลำดับจากถนนช่วงที่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุดตามลำดับ และเลือกดูข้อมูลจุดอันตรายโดยเลือก ไปที่ตารางข้อมูลของจุดที่แสดง โปรแกรมจะทำการ ขยายรูปภาพด้านขวามือของโครงข่ายทางหลวงไปยัง เส้นทางที่ถูกระบุว่าเป็นจุดอันตราย ดังภาพที่ 3 หลังจากนั้นก็เลือกดูรายละเอียดของเส้นทางโดยเลือก ไปยังปุ่ม Identify และ clickไปยังจุดนั้นการเรียกดูข้อมูลที่ได้จากการคำนวณการแสดงผลสามารถแสดงในรูปแบบที่และตารางบนจอภาพ และแสดงข้อมูลในรูปแบบของเอกสาร Excel

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



รูปที่ 2.10 แสดงการเรียกดูรายละเอียดของจุดอันตรายจากอุบัติเหตุ

2.3.3 ตัวอย่างงานวิจัยของจุดและบริเวณอันตรายโดยใช้ GIS

- พื้นที่ศึกษาและการคำนวณระยะทางด้วย GIS

งานวิจัยนี้ใช้การคำนวณระยะทางด้วย GIS เพื่อระบุจุดบริเวณอันตรายและช่วยปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน ในที่นี้จะศึกษาในบริบทตัวเมืองโดย พื้นที่ศึกษาคือเขต “ลิเฉิง” ที่ตั้งอยู่ในทางตะวันออกของจังหวัดหนานประเทศจีน รูปที่ 2.11 แสดงถนนในพื้นที่ศึกษาจากเหนือจรดใต้ บริเวณนี้ประกอบด้วยถนนเพยเยว ถนนเค่อหยวน และถนน Century Avenue ซึ่งเป็นถนนสายหลักในเมืองที่มีสามเลน มีรถเข้ามวิ่งเข้าแต่ละทิศทางจากตะวันตกไปตะวันออกบริเวณนี้ประกอบด้วยถนนซุนฉิว , ถนนซุนชวน , ถนนซุนเซิน และ ถนนซุนโบ ซึ่งเป็นถนนในเมืองที่มีสองเลนในแต่ละทิศทาง พื้นที่บริเวณโดยรอบเต็มไปด้วยที่พักอาศัยและย่านการค้าและมักจะมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในบริเวณนี้ทั้งช่วงทางแยกและช่วงถนนหลักเป็นจำนวนมากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา



รูปที่ 2.11 ภาพพื้นที่ศึกษา จาก google map

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ส่วนตัวเท่านั้น ไม่สามารถนำออกเผยแพร่ได้โดยไม่ได้รับอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

งานวิจัยนี้เลือกใช้ GIS เพื่อใช้คำนวณระยะทางระหว่างจุดเกิดอุบัติเหตุ ปัจจุบันมีการใช้ GIS เพิ่มมากขึ้น ในการวิจัยความปลอดภัยทางถนนและการวางแผนการจราจร เนื่องจากความสามารถในการจัดการ,แสดงผลและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพื้นที่ เพื่อคำนวณระยะทางเดินทางจริงในภูมิประเทศ จากข้อมูลอุบัติเหตุจราจรของพื้นที่ศึกษา ขึ้นตอนโดยละเอียดมีดังนี้

1. สร้างโครงข่ายถนน

- 1.1 นำเข้าไฟล์ CAD ของเครือข่ายถนน (รวมถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุ) ลงในโปรแกรม ArcGISแก้ไข section และ node เพื่อบรรจุข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ของถนน
- 1.2 ระวังการเชื่อมต่อของข้อมูลพื้นฐานของ node แต่ละโหนด
- 1.3 ใช้โปรแกรม ArcGIS เพื่อสร้างชุดข้อมูลเครือข่ายถนน ผลลัพธ์จะไดรับดังภาพ



รูปที่ 2.12 เครือข่ายของถนน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

Reshma E.K, Sheikh Umar Sharif, 2012. [1] การวิเคราะห์อุบัติเหตุรวมถึงการจัดลำดับความสำคัญของจุดอันตราย (Black spots) โดยการใช้ arcgis10 รวมถึง จุดการเกิดอุบัติเหตุหลักๆ และ รวบรวมข้อมูลที่จำเป็นสำหรับการวิเคราะห์และตรวจสอบข้อมูลบันทึกของตำรวจจราจร

Huayun Chen, 2012. [2] วิธีการใช้เทคโนโลยี geocoding และเทคโนโลยีระบุตำแหน่ง VRS-GPS เพื่อบันทึกอุบัติเหตุจราจรด้วยข้อมูล Geo-spatial จากความสัมพันธ์เชิงพื้นที่ระหว่างอุบัติเหตุจราจรและองค์ประกอบเครือข่ายถนนความสัมพันธ์แบบสองทางถูกกำหนดโดยการคำนวณความสัมพันธ์เชิงพื้นที่นำเสนอวิธีการลดอุบัติเหตุ สุดท้ายอธิบายการใช้ความสัมพันธ์ระหว่างจุดอันตรายและคุณลักษณะการจราจรเพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร

วุฒิพงษ์ ธรรมศรี, ประสิทธิ์ จิ่งสงวนพรสุข, 2011 [3] เสนอการบ่งชี้จุดอันตรายบนถนนทางหลวงในประเทศไทย ด้วยวิธีอัตราการเกิดอุบัติเหตุวิกฤต ในการวิจัยนี้ได้นำเอาปริมาณจราจร ความยาวช่วงถนนและค่าทางสถิติที่มีนัยสำคัญมาประกอบในการพิจารณา ทำให้ได้จุดอันตรายมีความน่าเชื่อถือมากขึ้น ซึ่งจากการทำวิจัยพบว่ามีลักษณะทางกายภาพถนนที่มีลักษณะแตกต่างกัน จะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุต่างกันไปด้วย ในงานวิจัยนี้ได้พัฒนาโปรแกรมที่ใช้งานบนโปรแกรม ArcGIS 9.2 เพื่อนำมาวิเคราะห์หาจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุซึ่งสามารถนำมาใช้งานได้มีประสิทธิภาพ และจากผลของการใช้โปรแกรมที่ถูกพัฒนาขึ้นนี้หาจุดอันตรายบนทางหลวงในประเทศไทยสามารถสรุประดับความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูงไปต่ำสำหรับถนนแต่ละประเภท ได้ดังนี้ ถนน 6 ช่องจราจรไม่มีฉนวนกั้นกลาง, ถนน 4 ช่องจราจรไม่มีฉนวนกั้นกลาง, ถนน 2 ช่องจราจร, ถนนมากกว่า 6 ช่องจราจรไม่มีฉนวนกั้นกลาง, ถนนมากกว่า 6 ช่องจราจรมีฉนวนกั้นกลางแต่ไม่มีทางขนาน, ถนน 4 ช่องจราจรมีฉนวนกั้นกลางแต่ไม่มีทางขนาน, ถนน 6 ช่องจราจรมีฉนวนกั้นกลางแต่ไม่มีทางขนาน, ถนนมากกว่า 6 ช่องจราจรมีฉนวนกั้นกลางและมีทางขนาน และถนน 6 ช่องจราจรมีฉนวนกั้นกลางและมีทางขนาน ซึ่งผลจากการวิจัยนี้กรมทางหลวงสามารถนำไปใช้เพื่อจัดสรร งบประมาณได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

บทที่ 3

วิธีการดำเนินงานวิจัย

3.1 การรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ (Data Collection)

ขั้นตอนการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่ผู้จัดทำได้ทำการไปเก็บข้อมูลสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณเขตลาดกระบังจาก 2 แหล่ง ดังนี้

1. จากสถานีตำรวจนครบาลจรเข้มน้อย ตั้งอยู่ที่ 140 แขวงทับยาว เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520 โดยขอบเขตของข้อมูลนั้นจะเป็นข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจจรเข้มน้อยเท่านั้น ซึ่งการเก็บสถิติการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้จะเก็บตั้งแต่ช่วงเดือนมกราคมพ.ศ. 2562 ถึงเดือนสิงหาคมปีพ.ศ.2563 รวมทั้งสิ้นเป็นระยะเวลา 1 ปี 8 เดือน ในส่วนของข้อมูลที่ทำกรเก็บมานั้นจะประกอบด้วย วัน/เดือน/ปี ที่เกิดอุบัติเหตุ ลักษณะของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น บริเวณและช่วงถนนที่เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งในแบบฟอร์มบันทึกคดีนั้นไม่ได้ระบุลักษณะของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุไว้



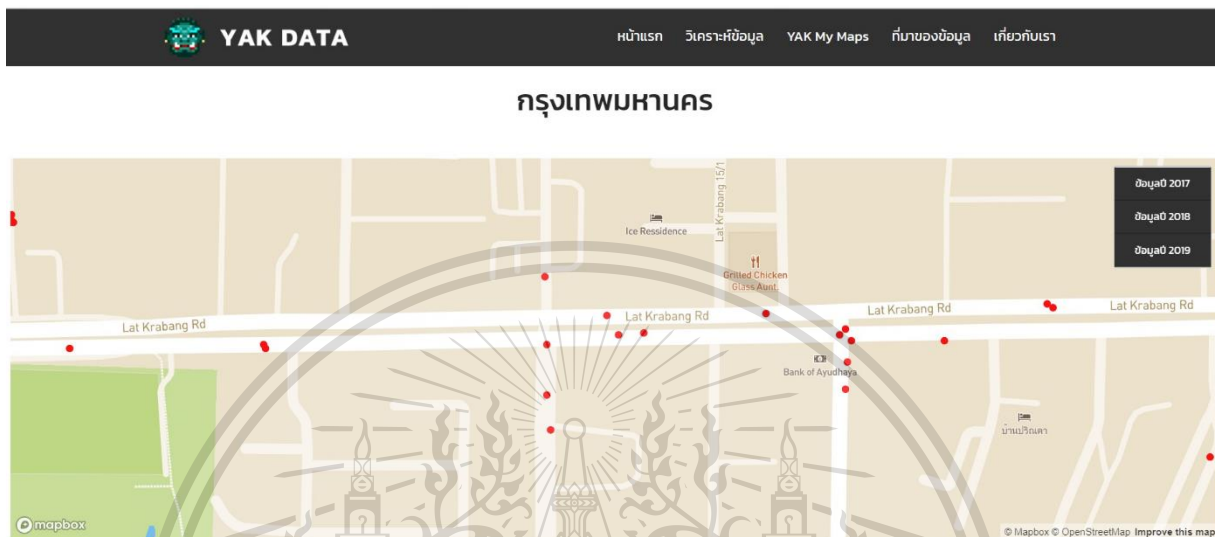
รูปที่ 3.1 ขั้นตอนการเก็บข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่สถานีตำรวจนครบาลจรเข้มน้อย ลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

2. จากฐานข้อมูลของประกันภัยผ่านทางเว็บไซต์ <https://www.yakdata.org/> โดยนำข้อมูลอุบัติเหตุบริเวณเขตลาดกระบังมาเพียงปี พ.ศ. 2562 โดยระบุขอบเขตของถนนให้ใกล้เคียงกับรายการถนนจากข้อมูลของสถานีตำรวจจราจรเข้ัน้อย



รูปที่ 3.2 แสดงหน้าเว็บไซต์ที่ทำการเก็บข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุจากฐานข้อมูลประกันภัย

3.2 จัดกลุ่มและแยกประเภทข้อมูลอุบัติเหตุ (Categorize Data)

จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่ไปทำการเก็บข้อมูลจากสถานีตำรวจและฐานข้อมูลของประกันภัยมาขึ้น ข้อมูลที่เก็บมาได้มีความกระจัดกระจายดังนั้นการจัดกลุ่มของข้อมูลนั้นมีความสำคัญต่อการนำข้อมูลไปใช้ในการวิเคราะห์ต่อ ซึ่งในขั้นตอนต่อไปนี้จะเป็นการจัดกลุ่มและแยกประเภทของข้อมูลอุบัติเหตุโดยจะทำการจัดกลุ่มและแยกข้อมูลดังนี้

- แยกข้อมูลตามชื่อถนนที่เกิดเหตุจากฐานข้อมูลสถิติของสถานีตำรวจ

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุที่เก็บมาได้ในตอนแรกนั้นจะทำการแยกข้อมูลอุบัติเหตุตามปีที่เกิดอุบัติเหตุ จากนั้นจะทำการคัดแยกข้อมูลแต่ละปีตามชื่อถนนที่เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งประกอบด้วยถนนทั้งหมด 14 เส้น ได้แก่ ถนนหลวงแพ่ง ถนนชุมทองลำต้อยติ่ง ถนนประชาพัฒนา ถนนเลียบคลองมอญ ถนนลาดกระบัง ถนนฉลองกรุง ถนนนิคมนำไกร ถนนสุวรรณภูมิ ถนนประชาร่วมใจ ถนนร่วมพัฒนา ถนนทับยาว ถนนสุวินทวงศ์ ถนนกิ่งแก้ว และถนนสารีบุตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| No. | เดือน | เวลา | time | วัน | d/my | ลักษณะอุบัติเหตุ | สถานที่เกิดเหตุ | แนว | เขต | N | E | X | Y | ถนน |
|--------------------|-------|--------------------|-------|-------------|---------------|--|-------------------------------------|--------------|-------------|-------------|--------------|-----------|------------|----------|
| 1 | 1 | 23 | 22.30 | พท | 02.01.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากอมลของถนนพ20 ถนนหลวงแพ่ง | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°42'19.2" | 100°50'06.7" | 13.70533 | 100.855191 | |
| 2 | 1 | 18 | 18.00 | พท | 09.01.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าบ้าน one car care | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°42'55.2" | 100°48'30.3" | 13.715321 | 100.808429 | |
| 3 | 1 | 12 | 11.30 | ศ | 10.01.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย | ถนนหลวงแพ่ง(ขาเข้า) | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 | |
| 4 | 1 | 24 | 23.55 | ศ | 04.01.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย | บนสะพานหนองปรือ | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°43'18.7" | 100°46'46.1" | 13.721871 | 100.779466 | |
| 5 | 1 | 17 | 17.00 | ศ | 11.01.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย | แยกวัดศรีนคร | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°41'58.5" | 100°51'07.2" | 13.699585 | 100.851199 | |
| 6 | 1 | 20 | 19.30 | ศ | 17.01.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | บนสะพานหนองปรือ | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°43'18.7" | 100°46'46.1" | 13.721871 | 100.779466 | |
| 7 | 1 | 17 | 16.45 | ศ | 18.01.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากอมลของถนน8 ถนนหลวงแพ่ง | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°43'07.4" | 100°47'56.1" | 13.718726 | 100.798925 | |
| 8 | 1 | 9 | 8.15 | ศ | 24.01.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ทางเข้าโปรแกรมดีลวงแพ่ง | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°43'03.3" | 100°48'07.5" | 13.717578 | 100.802029 | |
| 9 | 1 | 10 | 9.50 | พท | 30.01.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย | ถนนหลวงแพ่ง | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 | |
| 10 | 1 | 9 | 8.15 | ลา | 19.01.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนหลวงแพ่ง | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 | |
| 11 | 2 | 16 | 15.30 | จ | 10.02.63 | ชนรถประมาท หรือชนท้ายท้าย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนหลวงแพ่ง | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 | |
| 12 | 2 | 7 | 7.00 | พ | 12.02.63 | ชนรถประมาท หรือชนท้ายท้าย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | แยกไฟแดงจรดศรีนครินทร์ | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°43'18.0" | 100°42'09.7" | 13.721661 | 100.702693 | |
| 13 | 1 | 21 | 20.40 | พท | 30.01.63 | ชนรถประมาท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าวัดลาดเตโช | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°41'49.8" | 100°51'09.8" | 13.697154 | 100.852728 | |
| 14 | 2 | 9 | 8.17 | ศ | 15.02.63 | ชนรถประมาท หรือชนท้ายท้าย | หน้าวัดสหทองแดง | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°43'13.5" | 100°47'41.5" | 13.720416 | 100.794863 | |
| 15 | 1 | 13 | 13.20 | พท | 30.01.63 | ชนรถประมาท หรือชนท้ายท้าย | เชิงสะพานหน้ายาว | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°44'48.4" | 100°49'15.3" | 13.745439 | 100.820292 | |
| 16 | 2 | 14 | 14.00 | พ | 26.02.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย | ถนนหลวงแพ่งหน้าบ้าน(ปากทศ) | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°42'53.1" | 100°48'35.1" | 13.714752 | 100.809749 | |
| 17 | 3 | 15 | 14.20 | จ | 2.03.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย | ถนนหลวงแพ่ง | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 | |
| 18 | 3 | 7 | 6.20 | ลา | 15.03.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย | จุดกั้นรถที่บ่อปลาหลวงแจ้งพร | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°42'15.0" | 100°50'18.0" | 13.704177 | 100.838341 | |
| 19 | 3 | 18 | 18.00 | ลา | 22.03.63 | ผู้ขับขี่เกิดควมตาย | หน้าศาลสมเด็จพระนเรศวรมหาราช | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°43'13.3" | 100°47'41.8" | 13.720372 | 100.794939 | |
| 20 | 3 | 24 | 23.10 | จ | 23.03.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าบ้านเกิดPT | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°42'42.5" | 100°49'02.8" | 13.711804 | 100.81743 | |
| 21 | 4 | 18 | 17.55 | พท | 9.04.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนหลวงแพ่ง | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 | หลวงแพ่ง |
| 22 | 4 | 9 | 8.45 | จ | 13.04.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย | เชิงสะพานคลองทราง | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°41'40.3" | 100°51'35.3" | 13.694528 | 100.859809 | |
| 23 | 4 | 21 | 20.15 | อ | 28.04.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย | ทางใต้ถนนกำแพงเพชรขาเข้า | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°41'52.3" | 100°51'04.6" | 13.699787 | 100.851271 | |
| 24 | 3 | 20 | 19.30 | พ | 18.03.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย | ตรงข้ามโรงเรียนศศ | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°43'14.0" | 100°47'38.8" | 13.720355 | 100.794111 | |
| 25 | 5 | 15 | 14.50 | พ | 6.05.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย | หน้าบ้านเกิดPT | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°42'42.5" | 100°49'02.8" | 13.711804 | 100.81743 | |
| 26 | 5 | 17 | 16.20 | ลา | 10.05.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | จุดกั้นรถที่บ่อปลาหลวงแจ้งพร(ขาออก) | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°43'06.1" | 100°48'01.2" | 13.718371 | 100.800339 | |
| 27 | 5 | 20 | 20.00 | จ | 18.05.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย | หน้าบ้านPT | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°43'13.8" | 100°47'40.5" | 13.720506 | 100.794572 | |
| 28 | 5 | 18 | 17.30 | พท | 21.05.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | แยกวิภาวดีรังสิต (ขาเข้า) | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°41'52.1" | 100°51'04.5" | 13.697807 | 100.851241 | |
| 29 | 5 | 14 | 13.40 | พท | 21.05.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากอมลบึงระแวกสี่ | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°42'04.4" | 100°50'43.8" | 13.701215 | 100.845506 | |
| 30 | 5 | 21 | 20.20 | ศ | 23.05.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้า บ.พิศมัย/หน้ายาว | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°42'30.3" | 100°49'08.3" | 13.708424 | 100.819976 | |
| 31 | 5 | 7 | 6.30 | ศ | 22.05.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ตรงข้ามถนน PT | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°43'13.4" | 100°47'40.3" | 13.7204 | 100.794528 | |
| 32 | 5 | 12 | 11.30 | พ | 27.05.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าบ้านวิภาวดีรังสิต | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°42'31.2" | 100°49'34.2" | 13.708665 | 100.862171 | |
| 33 | 6 | 17 | 17.00 | จ | 1.06.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย | หน้า บ้านเคหะพิบูลย์ | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°43'03.8" | 100°48'06.1" | 13.717119 | 100.801694 | |
| 34 | 6 | 17 | 17.00 | อ | 2.06.63 | รถยนต์ชนท้ายท้าย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | จุดกั้นรถ รอยคลองพิศ | หน้ายาว | ลาดกระบัง | 13°42'55.3" | 100°48'30.5" | 13.715339 | 100.808459 | |
| รวมทุกถนน (ปี2562) | | รวมทุกถนน (ปี2563) | | ถนนหลวงแพ่ง | ถนนประชาพัฒนา | ถนนมุนทอง-ลำคองตั้ง | ถนนเลียบคลองมอญ | ถนนลาดกระบัง | ถนนฉลองกรุง | | | | | |

รูปที่ 3.3 แสดงการจัดชุดข้อมูลอุบัติเหตุจากสถานีตำรวจ

➤ แยกข้อมูลตามชื่อถนนที่เกิดเหตุจากฐานข้อมูลสถิติของประกันภัย

ซึ่งประกอบด้วยถนนทั้งหมด 12 เส้น ได้แก่ ถนนชุมทองลำคองตั้ง ถนนประชาพัฒนา ถนนเลียบคลองมอญ ถนนลาดกระบัง ถนนฉลองกรุง ถนนนิคมหน้าไกร ถนนสุวรรณภูมิ ถนนประชาร่วมใจ ถนนร่วมพัฒนา ถนนสุวินทวงศ์ ถนนกิ่งแก้ว และถนนหลวงแพ่ง

3.3 การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้น (Primary Analysis)

ในส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้ทำจัดกลุ่มและแยกประเภทข้อมูลแล้ว มาทำการวิเคราะห์เบื้องต้นเพื่อหาความสัมพันธ์ของสาเหตุหรือปัจจัยที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งในการวิเคราะห์นี้จะใช้ชุดเครื่องมือ 2 ประเภท ได้แก่ การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นโดยใช้โปรแกรม Microsoft Excel และการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นโดยใช้โปรแกรม Geographic Information System (GIS) โดยแบ่งหัวข้อการวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

3.3.1 การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้นโดยใช้โปรแกรม Microsoft Excel

การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นโดยใช้ Microsoft Excel จะแบ่งรูปแบบการวิเคราะห์ ดังนี้

➤ การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้นบนพื้นฐานข้อมูลจากสถานีตำรวจในปี.ศ.2562

การวิเคราะห์ข้อมูลในปี 2562 นี้จะทำการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับปัจจัยต่างๆ ซึ่งประกอบด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- 1) การวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุในช่วงถนนเขตลาดกระบัง
- 2) การวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุแยกตามลักษณะการเกิดอุบัติเหตุในเขตลาดกระบังของทุกช่วงถนน
- 3) การวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุกับช่วงเดือนที่เกิดอุบัติเหตุในเขตลาดกระบังของทุกถนน
- 4) การวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุกับช่วงวันที่เกิดอุบัติเหตุในเขตลาดกระบังของทุกถนน
- 5) การวิเคราะห์อุบัติเหตุกับช่วงเวลาเกิดอุบัติเหตุในเขตลาดกระบังของทุกถนน

➤ **การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้นบนพื้นฐานข้อมูลจากระบบประกันภัยในปีพ.ศ.2562**

ในส่วนของคุณข้อมูลจากประกันภัยนั้นจะนำจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วงถนนต่างๆ มาวิเคราะห์เพื่อนำไปประกอบการตัดสินใจในการเลือกจุดอันตราย ในหัวข้อที่ 3.4 ต่อไป

➤ **การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้นบนพื้นฐานข้อมูลจากสถานีตำรวจในปีพ.ศ. 2563**

เนื่องจากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุที่ทำการเก็บมาจากสถานีตำรวจนั้นมีข้อมูลถึงเพียงแค่เดือนสิงหาคมเท่านั้น ดังนั้นการวิเคราะห์ข้อมูลในปี 2563 นี้จะทำการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับปัจจัยต่างๆ ซึ่งอยู่ภายใต้ระยะเวลาทั้งสิ้น 8 เดือน โดยประกอบด้วยหัวข้อการวิเคราะห์ดังนี้

- 1) การวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุในช่วงถนนเขตลาดกระบัง
- 2) การวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุแยกตามลักษณะการเกิดอุบัติเหตุในเขตลาดกระบังของทุกช่วงถนน
- 3) การวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุกับช่วงเดือนที่เกิดอุบัติเหตุในเขตลาดกระบังของทุกถนน
- 4) การวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุกับช่วงวันที่เกิดอุบัติเหตุในเขตลาดกระบังของทุกถนน
- 5) การวิเคราะห์อุบัติเหตุกับช่วงเวลาเกิดอุบัติเหตุในเขตลาดกระบังของทุกถนน

➤ **การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุบนพื้นฐานข้อมูลจากสถานีตำรวจ ในกรณีเปิด-ปิดภาคเรียนของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง**

การวิเคราะห์ในกรณีเปิดและปิดภาคเรียนของสถาบันจะใช้ข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุรายเดือนในปี พ.ศ.2562 มาพิจารณาเท่านั้น โดยระยะเวลาในการเปิดภาคเรียนจะอยู่ในช่วงเดือนมกราคม-พฤษภาคม และ สิงหาคม-ธันวาคม ส่วนระยะเวลาในการปิดการเรียนการสอนจะอยู่ในช่วงเดือนมิถุนายนและกรกฎาคม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

➤ การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นบนพื้นฐานข้อมูลจากสถานีตำรวจ ในกรณีก่อนและหลังเกิดการระบาดของ COVID-19

เนื่องจากสถานการณ์การระบาดของไวรัส COVID-19 ทางผู้จัดทำจึงเล็งเห็นว่าการระบาดครั้งนี้ส่งผลต่อประเทศไทยในทุกๆด้าน รวมถึงด้านการขนส่ง การเดินทางต่างๆย่อมลดน้อยลง จึงทำให้ปริมาณการเดินทางนั้นลดลง อาจส่งผลต่อจำนวนการเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นจึงได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุในกรณีที่มีการระบาดของไวรัส COVID-19 ดังนี้

- 1) การวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุกรณีก่อนการแพร่ระบาดซึ่งอยู่ในช่วงปี 2562 และช่วงการแพร่ระบาดของ COVID-19 ในช่วงปี 2563 โดยการเปรียบเทียบช่วง 13 มกราคม ถึง 27 สิงหาคม
- 2) การวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นก่อนและหลังของการประกาศ Curfew
- 3) การวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นช่วงเวลากลางวันและกลางคืนในช่วงของการประกาศ

Curfew

➤ การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นบนพื้นฐานข้อมูลจากสถานีตำรวจ เปรียบเทียบกันระหว่างปี 2562 และปี 2563

เนื่องจากข้อมูลอุบัติเหตุที่ทำการเก็บรวบรวมมาในปี 2563 สามารถเก็บข้อมูลมาได้เพียง 8 เดือนเท่านั้น ดังนั้นในการเปรียบเทียบในหัวข้อนี้จะกระทำการเปรียบเทียบโดยใช้ระยะเวลาการเปรียบเทียบทั้งหมด 8 เดือน (มกราคม-สิงหาคม) ของทั้ง 2 ปี ซึ่งได้ทำการเปรียบเทียบในหัวข้อต่างๆดังต่อไปนี้

- 1) การเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุในรายวันของ 8 เดือนแรกในปี 2562 และ 2563
- 2) การเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุในรายเดือนของปี 2562 และ 2563
- 3) การเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุในช่วงต้นเดือน(1 สัปดาห์แรก)ของ 8 เดือนแรกในปี 2562 และ 2563
- 4) การเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุในช่วงสิ้นเดือน(1 สัปดาห์สุดท้าย)ของ 8 เดือนแรกในปี 2562 และ 2563

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

3.3.2 การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้นโดยใช้โปรแกรม Geographic Information System (GIS)

ในการวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม Geographic Information System (GIS) นั้นจะเป็นการวิเคราะห์โดยใช้ค่าพิกัดเพื่อระบุตำแหน่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นซึ่งจะแสดงผลออกมาเป็นรูปภาพ ทำให้ผู้ทำการวิเคราะห์สามารถมองเห็นภาพของความสัมพันธ์ของข้อมูลอุบัติเหตุได้ เช่น ความถี่ของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณพื้นที่ โดยจะแทนจุดแต่ละสีแทนลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งผู้วิเคราะห์ก็จะสามารถสรุปได้เบื้องต้นว่าลักษณะอุบัติเหตุแบบใดเกิดมากที่สุด

3.4 การเลือกจุดอันตราย (Black Spot Selection)

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นในหัวข้อที่ 3.3 โดยใช้โปรแกรม Microsoft Excel และโปรแกรม Geographic Information System (GIS) ทางผู้จัดทำได้นำชุดข้อมูลทีกล่าวมาทำการเลือกจุดอันตรายที่จะศึกษาในครั้งนี้โดยจะเลือกจากบริเวณที่มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุหรือความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุ (Accident Frequency) สูงสุด

3.5 การสำรวจพื้นที่ที่จะทำการศึกษาค้นคว้าจุดเสี่ยงอันตราย (Survey)

การสำรวจพื้นที่ที่จะทำการศึกษานั้นทางผู้จัดทำได้ทำการแบ่งหัวข้อที่จะทำการสำรวจเก็บข้อมูลทั้งหมดออกเป็น 4 หัวข้อดังต่อไปนี้

3.5.1 สภาพทั่วไป

เป็นการเก็บข้อมูลทางกายภาพของพื้นที่ในซอยลาดกระบัง 54 และบริเวณใกล้เคียงที่เชื่อมต่อ เช่น ระยะทางของถนนลาดกระบัง 54 จำนวนช่องจราจร ความกว้างของช่องจราจร ถนนที่เชื่อมต่อกับถนนลาดกระบัง 54 ความกว้างทางเท้า ความกว้างไหล่ทาง รัศมีเลี้ยวโค้งบริเวณทางแยก ชนิดวัสดุผิวทาง ฯลฯ

3.5.2 ข้อมูลอุบัติเหตุบนพื้นที่ซอยลาดกระบัง 54

จากข้อมูลสถิติที่เก็บมาได้นั้นจะทำการคัดแยกข้อมูลอุบัติเหตุเฉพาะบริเวณซอยลาดกระบัง 54 อีกหนึ่งครั้งเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ต่อไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

3.5.3 ปริมาณจราจร (Traffic volume)

ทางผู้จัดทำได้ทำการเก็บปริมาณจราจรในซอยลาดกระบัง 54 โดยใช้การบันทึกวิดีโอผ่านกล้องและนำมาจดบันทึกภายหลังซึ่งการเก็บปริมาณจราจรนั้นจะเก็บทั้งช่วงเช้า ช่วงกลางวันและช่วงเย็น โดยเก็บในระยะเวลา 15 นาทีแล้วนำมาแปรเป็น 1 ชั่วโมง และนำค่ามาคำนวณให้เป็นหน่วยเดียวกันกับรถยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Car Unit, PCU) จากนั้นนำมาคำนวณหาค่า V/C ratio เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับระดับการให้บริการ (Level of Service, LOS) ของถนนเส้นนี้ดังตาราง 3.1

| ระดับการให้บริการ | V/C Ratio | รายละเอียด |
|-------------------|--------------|---|
| A | 0-0.35 | การจราจรเคลื่อนที่ได้ดี โดยไม่มีการติดขัด |
| B | 0.351 – 0.54 | เคลื่อนที่ได้สม่ำเสมอในระดับความเร็วสูง แต่ความเร็วเฉลี่ยลดลงเนื่องจากความล่าช้าในช่วงทางแยก และปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างยานพาหนะ |
| C | 0.541 – 0.77 | การจราจรยังคงเป็นไปอย่างคงที่ แต่เริ่มมีอันตรายมากขึ้น |
| D | 0.771 – 0.93 | เคลื่อนที่ได้คงที่ในความเร็วย่ำ การจราจรเริ่มไม่แน่นอน และอาจเปลี่ยนแปลงได้ในทุกขณะ |
| E | 0.931 – 1.00 | การเคลื่อนที่ไม่ต่อเนื่อง ปริมาณการจราจรเต็มความสามารถในการรองรับ และหยุดนิ่งเป็นระยะ แต่ไม่มีการสะสมตัวเป็นจำนวนมากที่ต้นทาง |
| F | >1.00 | เคลื่อนที่ได้อย่างลำบาก รถหยุดนิ่งสะสมเป็นระยะทางยาว เนื่องจากการติดขัดที่ปลายทาง |

ตารางที่ 3.1แหล่งที่มา: คณะกรรมการวิจัยการขนส่ง, คู่มือความสามารถรองรับการจราจรของทางหลวง, รายงานพิเศษ 209, สภาวิจัยแห่งชาติ, วอชิงตัน ดี.ซี., 1985

3.5.4 การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit)

การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนถือเป็นขั้นตอนสำคัญของการศึกษาในครั้งนี้ เนื่องจากการลงไปสำรวจและตรวจสอบจะทำให้มองเห็นถึงปัญหาและสามารถคิดวิธีแก้ไขปัญหได้ง่ายขึ้น โดยการลงไปทำการตรวจสอบในครั้งนี้ จะทำการตรวจสอบทั้งในช่วงกลางวัน และช่วงกลางคืน เพื่อให้การสำรวจนั้นครอบคลุมปัญหาให้ได้มากที่สุด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

3.6 เสนอแนะแนวทางการแก้ไขพื้นที่หรือจุดอันตราย (Proposed the Solution to Black Spot Management)

จากการได้ลงพื้นที่สำรวจและเก็บข้อมูลต่างๆในพื้นที่บริเวณซอยลาดกระบัง 54 เช่น การเก็บข้อมูลปริมาณจราจรและข้อมูลทางกายภาพของถนน การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) ทางคณะผู้จัดทำจึงได้ทำการนำชุดข้อมูลทั้งหมดมาทำการวิเคราะห์หาแนวทางแก้ไขปัญหาบริเวณที่เป็นอันตรายต่อผู้ใช้ทางและนำเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อไป

3.7 คาดการณ์สาเหตุของปัญหาที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ (Anticipate the Possible Causes of Accident)

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุที่ได้ทำการวิเคราะห์ในหัวข้อที่ 3.3 และการลงสำรวจตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) ทำให้ทราบถึงปัญหาเบื้องต้นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้ทางและก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ทั้งนี้ทางผู้จัดทำจึงได้นำข้อมูลทั้งสองอย่างทีกล่าวมา นำมาวิเคราะห์ร่วมกันเพื่อคาดการณ์สาเหตุที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุบริเวณถนนซอยลาดกระบัง 54



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

บทที่ 4

ผลการดำเนินงานวิจัย

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้นในบริเวณเขตลาดกระบัง

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นในหัวข้อ 3.3 โดยใช้โปรแกรม Microsoft Excel และ โปรแกรม Geographic Information System (GIS) สามารถสรุปผลการวิเคราะห์โดยแบ่งเป็นหัวข้อย่อยได้ดังนี้

4.1.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้นโดยใช้โปรแกรม Microsoft Excel

จากผลการวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรม Microsoft Excel ได้ผลการวิเคราะห์โดยแบ่งออกเป็น 6 หัวข้อดังต่อไปนี้

- ผลการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้นบนพื้นฐานข้อมูลจากสถานีตำรวจในปี.ศ.2562 ผลการวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุในช่วงถนนเขตลาดกระบัง ดังแสดงในตารางที่ 4.1 และรูปที่ 4.1

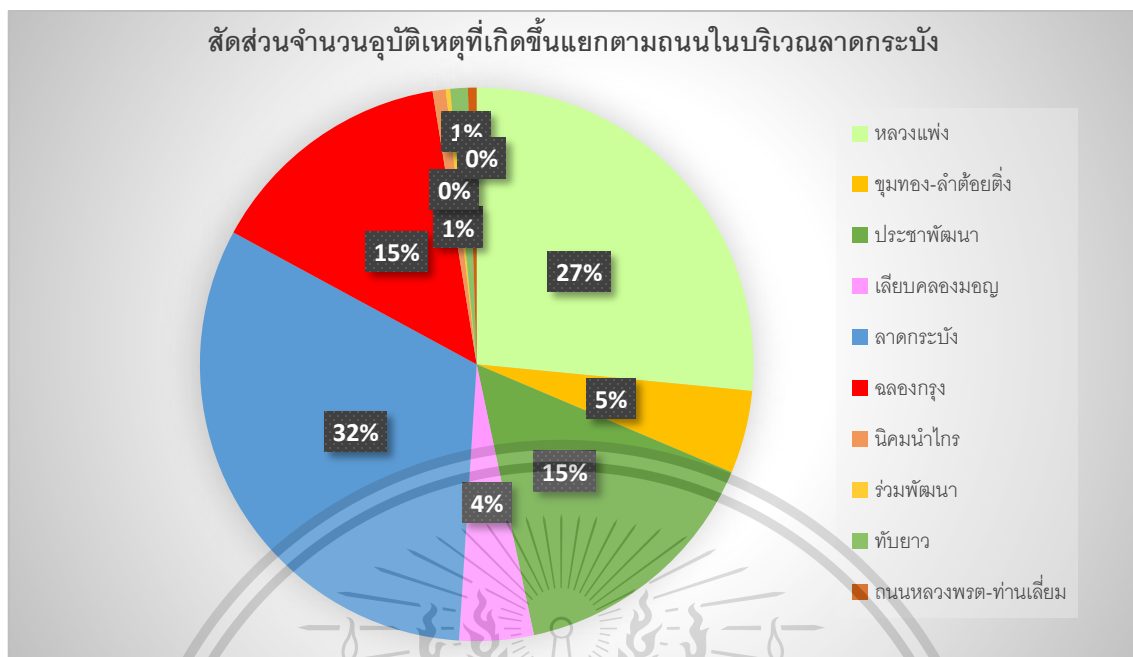
| ชื่อถนน | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) | ร้อยละ |
|-----------------------|-------------------------|--------|
| หลวงแพ่ง | 104 | 26.53 |
| ชุมทอง-ลำต้อยตั้ง | 19 | 4.85 |
| ประชาพัฒนา | 60 | 15.31 |
| เลียบคลองมอญ | 17 | 4.34 |
| ลาดกระบัง | 125 | 31.89 |
| ฉลองกรุง | 57 | 14.54 |
| นิคมน้ำไกร | 3 | 0.77 |
| ร่วมพัฒนา | 1 | 0.26 |
| ทับยาว | 4 | 1.02 |
| ถนนหลวงพรต-ท่านเลี่ยม | 2 | 0.51 |
| รวม | 392 | 100.00 |

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนอุบัติเหตุในทุกช่วงถนนบริเวณเขตลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



รูปที่ 4.1 แสดงสัดส่วนจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนช่วงถนนในบริเวณลาดกระบังประจำปี 2562

ผลการวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุแยกตามลักษณะการเกิดอุบัติเหตุในเขตลาดกระบังของทุกช่วงถนน ดังแสดงในตารางที่ 4.2 และรูปที่ 4.2

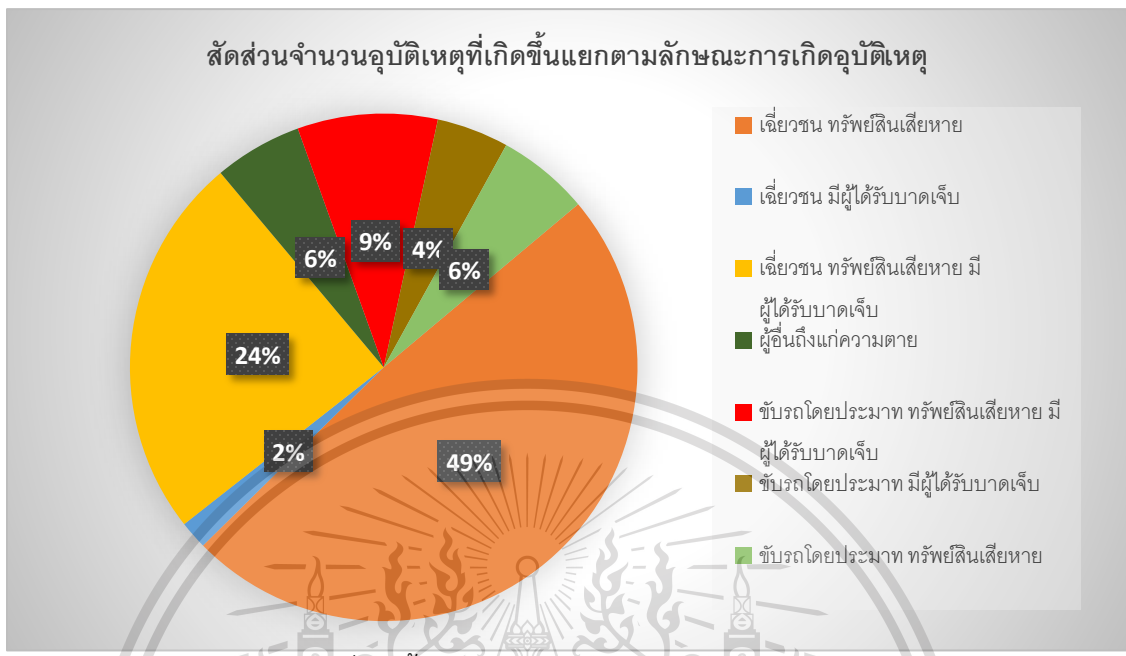
| ลักษณะอุบัติเหตุ | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) ในระยะเวลา 1 ปี | ร้อยละ |
|--|---|--------|
| เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | 191 | 48.72 |
| เฉี่ยวชน มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | 7 | 1.79 |
| เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | 96 | 24.49 |
| ผู้อื่นถึงแก่ความตาย | 22 | 5.61 |
| ขับรถโดยประมาท ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | 35 | 8.93 |
| ขับรถโดยประมาท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | 18 | 4.59 |
| ขับรถโดยประมาท ทรัพย์สินเสียหาย | 23 | 5.87 |
| รวม | 392 | 100.00 |

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามลักษณะการเกิดอุบัติเหตุบริเวณเขตลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



รูปที่ 4.2 แสดงสัดส่วนจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนช่วงถนนในบริเวณลาดกระบังแยกตามลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ ประจำปี 2562

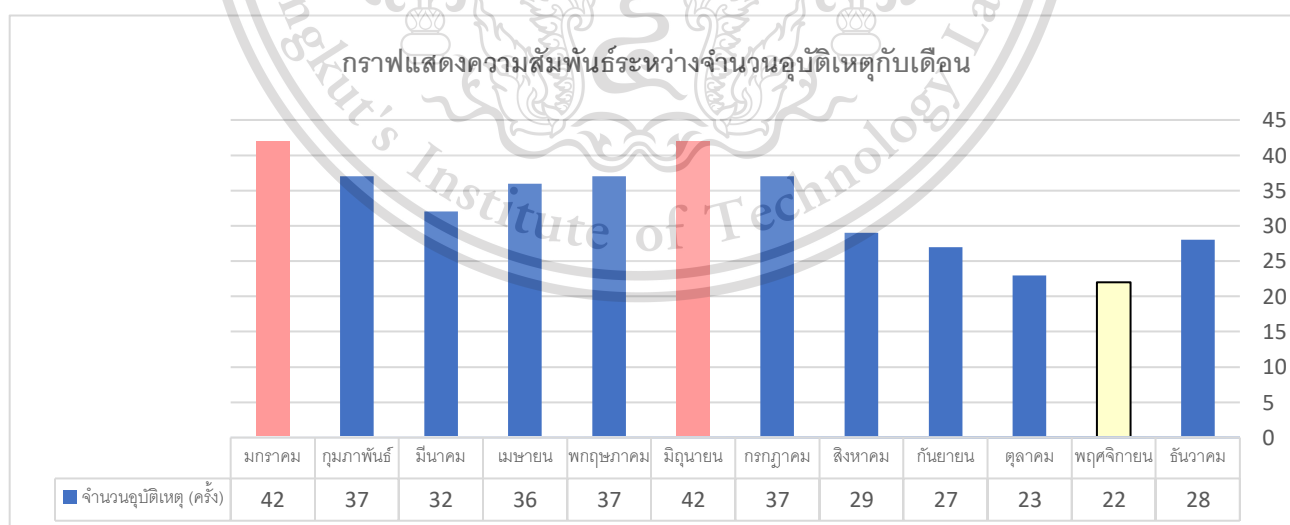


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลการวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุกับช่วงเดือนที่เกิดอุบัติเหตุในเขตลาดกระบังของทุกถนน ดังแสดงในตารางที่ 4.3 และรูปที่ 4.3

| เดือน | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) | ร้อยละ |
|------------|----------------------------|--------|
| มกราคม | 42 | 10.71 |
| กุมภาพันธ์ | 37 | 9.44 |
| มีนาคม | 32 | 8.16 |
| เมษายน | 36 | 9.18 |
| พฤษภาคม | 37 | 9.44 |
| มิถุนายน | 42 | 10.71 |
| กรกฎาคม | 37 | 9.44 |
| สิงหาคม | 29 | 7.40 |
| กันยายน | 27 | 6.89 |
| ตุลาคม | 23 | 5.87 |
| พฤศจิกายน | 22 | 5.61 |
| ธันวาคม | 28 | 7.14 |
| รวม | 392 | 100.00 |

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามเดือนที่เกิดอุบัติเหตุบริเวณเขตลาดกระบัง



รูปที่ 4.3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนช่วงถนนในบริเวณลาดกระบังกับเดือนในปี 2562

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

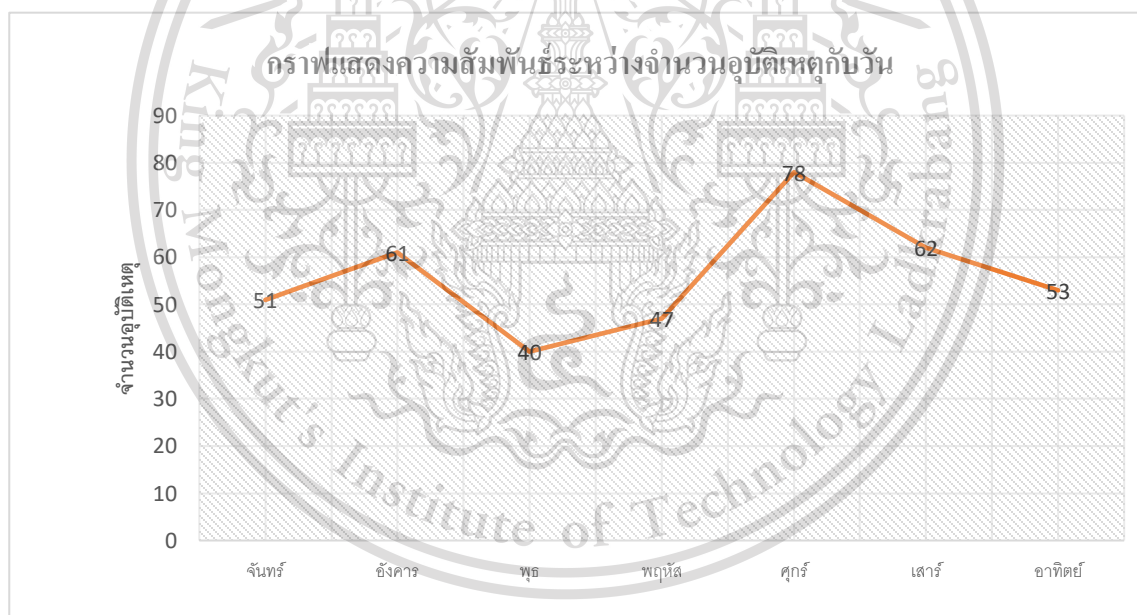
This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ผลการวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุกับช่วงวันที่เกิดอุบัติเหตุในเขตลาดกระบังของทุกถนน ดังแสดงในตารางที่ 4.4 และรูปที่ 4.4

| วัน | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) | ร้อยละ |
|----------|-------------------------|--------|
| จันทร์ | 51 | 13.01 |
| อังคาร | 61 | 15.56 |
| พุธ | 40 | 10.20 |
| พฤหัสบดี | 47 | 11.99 |
| ศุกร์ | 78 | 19.90 |
| เสาร์ | 62 | 15.82 |
| อาทิตย์ | 53 | 13.52 |
| รวม | 392 | 100.00 |

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามวันที่เกิดอุบัติเหตุบริเวณเขตลาดกระบัง



รูปที่ 4.4 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนช่วงถนนในบริเวณลาดกระบังกับวันในปี 2562

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ผลการวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุกับช่วงเวลาเกิดอุบัติเหตุในเขตลาดกระบังของทุกถนน ดังแสดงในตารางที่ 4.5 และรูปที่ 4.5

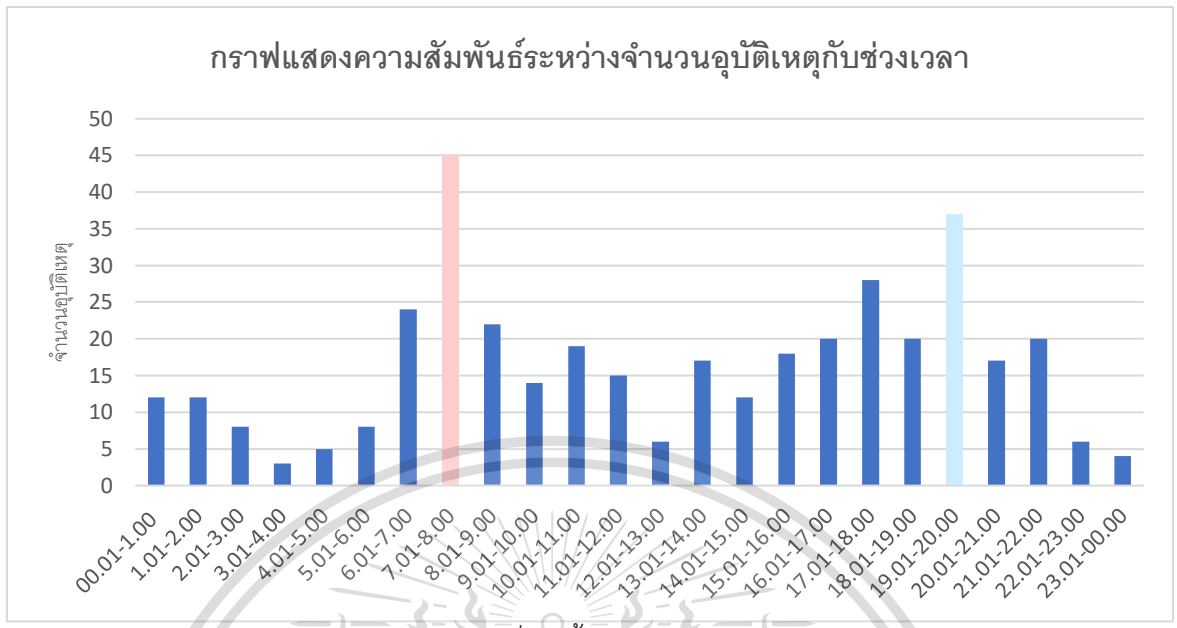
| ช่วงเวลา | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) | ร้อยละ |
|-------------|----------------------------|--------|
| 00.01-1.00 | 12 | 3.06 |
| 1.01-2.00 | 12 | 3.06 |
| 2.01-3.00 | 8 | 2.04 |
| 3.01-4.00 | 3 | 0.77 |
| 4.01-5.00 | 5 | 1.28 |
| 5.01-6.00 | 8 | 2.04 |
| 6.01-7.00 | 24 | 6.12 |
| 7.01-8.00 | 45 | 11.48 |
| 8.01-9.00 | 22 | 5.61 |
| 9.01-10.00 | 14 | 3.57 |
| 10.01-11.00 | 19 | 4.85 |
| 11.01-12.00 | 15 | 3.83 |
| 12.01-13.00 | 6 | 1.53 |
| 13.01-14.00 | 17 | 4.34 |
| 14.01-15.00 | 12 | 3.06 |
| 15.01-16.00 | 18 | 4.59 |
| 16.01-17.00 | 20 | 5.10 |
| 17.01-18.00 | 28 | 7.14 |
| 18.01-19.00 | 20 | 5.10 |
| 19.01-20.00 | 37 | 9.44 |
| 20.01-21.00 | 17 | 4.34 |
| 21.01-22.00 | 20 | 5.10 |
| 22.01-23.00 | 6 | 1.53 |
| 23.01-00.00 | 4 | 1.02 |
| รวม | 392 | 100.00 |

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุบริเวณเขตลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



รูปที่ 4.5 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนช่วงถนนในบริเวณลาดกระบังกับช่วงเวลาเดือนในปี



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

➤ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้นบนพื้นฐานข้อมูลจากระบบประกันภัยในปีพ.ศ.2562

ในส่วนของคุณข้อมูลจากประกันภัยนั้นจะนำจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วงถนนต่างๆ มาวิเคราะห์เพื่อนำไปประกอบการตัดสินใจเลือกจุดอันตราย ในหัวข้อที่ 3.4 ซึ่งจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากข้อมูลของประกันภัยนั้นจะแสดงไว้ในตารางที่ 4.6

| ชื่อถนน | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) |
|-----------------|-------------------------|
| ฉลองกรุง | 231 |
| สุวินทวงศ์ | 132 |
| ประชาพัฒนา | 74 |
| ประชาร่วมใจ | 72 |
| เสียบคลองมอญ | 68 |
| ชุมทอง ลำต้อต้ง | 23 |
| ร่วมพัฒนา | 11 |
| ลาดกระบัง | 424 |
| หลวงแพ่ง | 84 |
| นิคมท่าไกร | 7 |
| กิ่งแก้ว | 24 |
| สุวรรณภูมิ | 5 |

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงถนนในเขตลาดกระบังประจำปี พ.ศ.2562

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

➤ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้นบนพื้นฐานข้อมูลจากสถานีตำรวจในปีพ.ศ. 2563

เนื่องจากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุที่ทำการเก็บมาจากสถานีตำรวจนั้นมีข้อมูลถึงเพียงแค่เดือนสิงหาคมเท่านั้น ดังนั้นผลการวิเคราะห์ข้อมูลในปี 2563 นี้จะเป็นผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับปัจจัยต่างๆ ซึ่งอยู่ภายใต้ระยะเวลาทั้งสิ้น 8 เดือน โดยประกอบด้วยหัวข้อดังนี้

ผลการวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุในช่วงถนนเขตลาดกระบัง ดังแสดงในตารางที่ 4.7 และรูปที่ 4.6

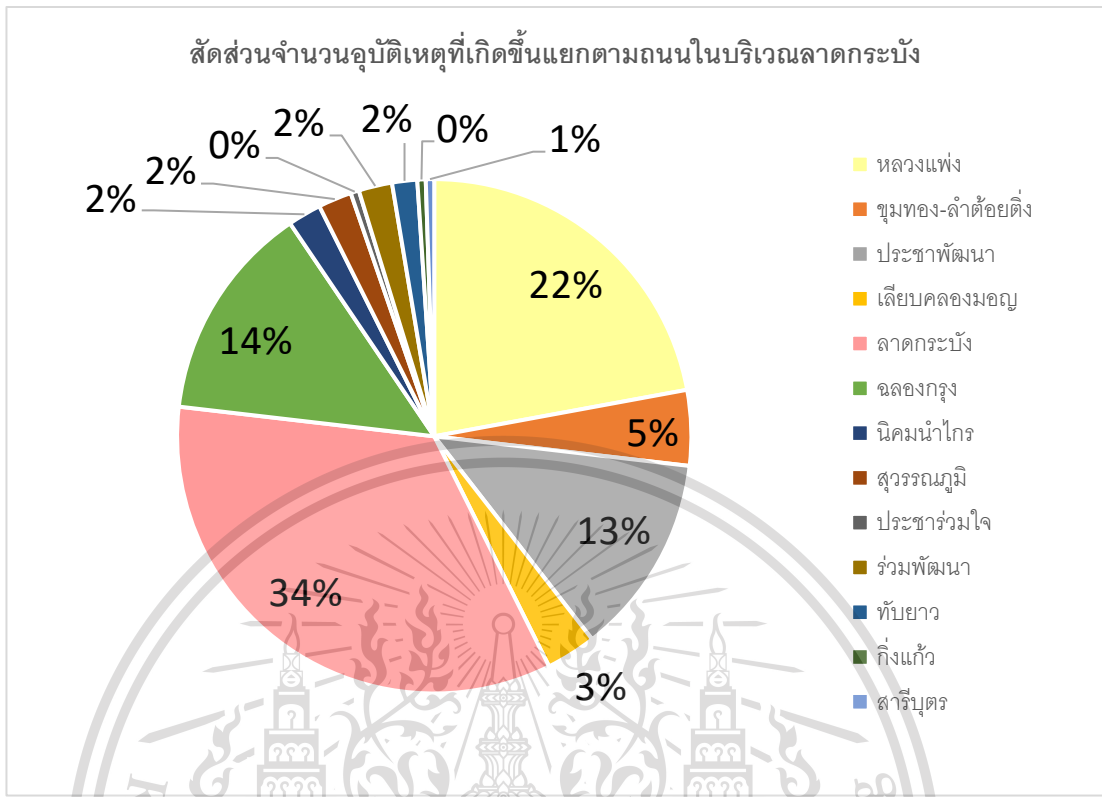
| ชื่อถนน | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) | ร้อยละ |
|-------------------|----------------------------|--------|
| หลวงแพ่ง | 42 | 22.11 |
| ชุมทอง-ลำด้อยตั้ง | 9 | 4.74 |
| ประชาพัฒนา | 24 | 12.63 |
| เลียบคลองมอญ | 6 | 3.16 |
| ลาดกระบัง | 65 | 34.21 |
| ฉลองกรุง | 26 | 13.68 |
| นิคมน้ำไกร | 4 | 2.11 |
| สุวรรณภูมิ | 4 | 2.11 |
| ประชารวมใจ | 1 | 0.53 |
| ร่วมพัฒนา | 4 | 2.11 |
| ทับยาว | 3 | 1.58 |
| กิ่งแก้ว | 1 | 0.53 |
| สารีบุตร | 1 | 0.53 |
| รวม | 190 | 100.0 |

ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวนอุบัติเหตุในทุกช่วงถนนบริเวณเขตลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



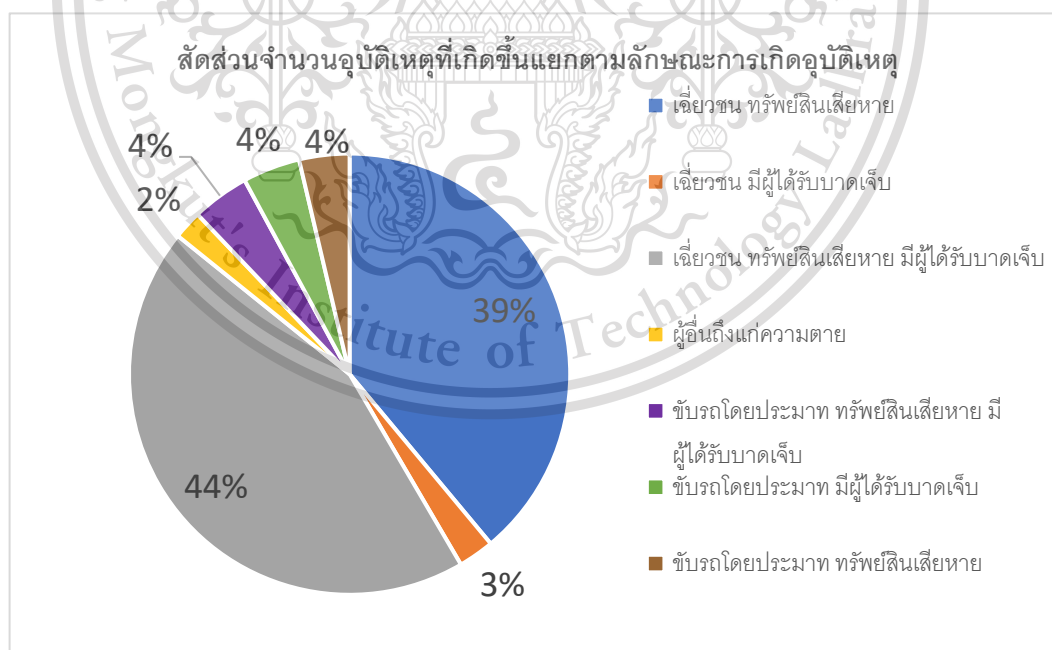
รูปที่ 4.6 แสดงสัดส่วนจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนช่วงถนนในบริเวณลาดกระบังประจำปี 2563 (8 เดือน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลการวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุแยกตามลักษณะการเกิดอุบัติเหตุในเขตลาดกระบังของทุกช่วง
ถนน ดังแสดงในตารางที่ 4.8 และรูปที่ 4.7

| ลักษณะอุบัติเหตุ | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) ในระยะเวลา 8 เดือน | ร้อยละ |
|--|---|--------|
| เฉี่ยวชน ทรัพย์ลินเสียหาย | 74 | 38.9 |
| เฉี่ยวชน มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | 5 | 2.6 |
| เฉี่ยวชน ทรัพย์ลินเสียหาย มี ผู้ได้รับบาดเจ็บ | 84 | 44.2 |
| ผู้อื่นถึงแก่ความตาย | 4 | 2.1 |
| ขับรถโดยประมาท ทรัพย์ลินเสียหาย มี ผู้ได้รับบาดเจ็บ | 8 | 4.2 |
| ขับรถโดยประมาท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | 8 | 4.2 |
| ขับรถโดยประมาท ทรัพย์ลินเสียหาย | 7 | 3.7 |
| รวม | 190 | 100.0 |

ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามลักษณะการเกิดอุบัติเหตุบริเวณเขตลาดกระบัง



รูปที่ 4.7 แสดงสัดส่วนจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนช่วงถนนในบริเวณลาดกระบังแยกตามลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษานี้เท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

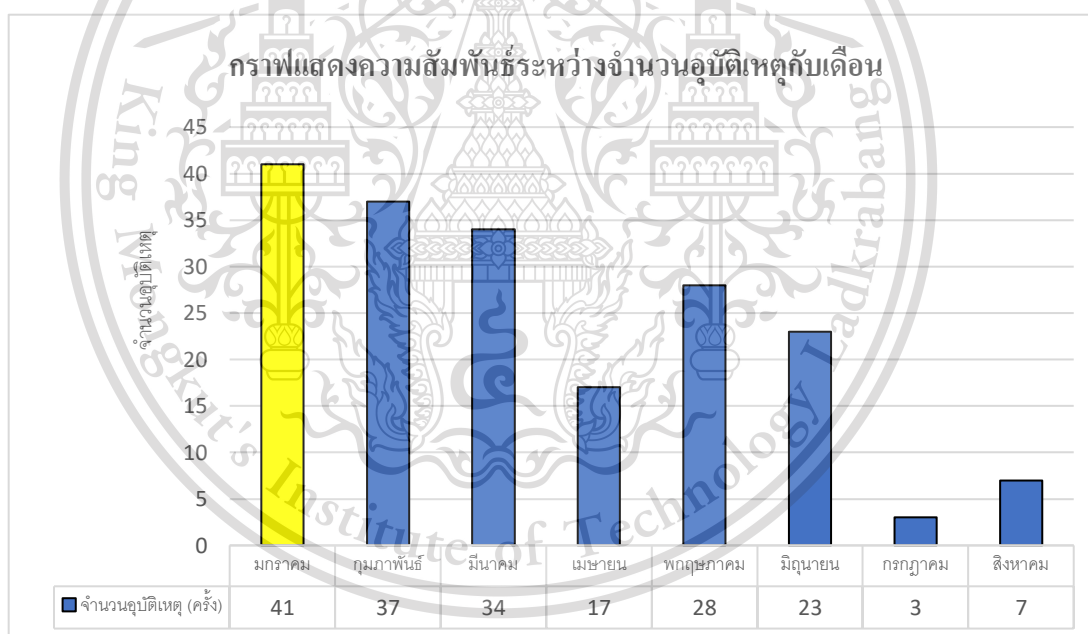
This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ผลการวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุกับช่วงเดือนที่เกิดอุบัติเหตุในเขตลาดกระบังของทุกถนน ดังแสดงในตารางที่ 4.9 และรูปที่ 4.8

| เดือน | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) | ร้อยละ |
|------------|-------------------------|--------|
| มกราคม | 40 | 21.1 |
| กุมภาพันธ์ | 38 | 20.0 |
| มีนาคม | 34 | 17.9 |
| เมษายน | 17 | 8.9 |
| พฤษภาคม | 28 | 14.7 |
| มิถุนายน | 23 | 12.1 |
| กรกฎาคม | 3 | 1.6 |
| สิงหาคม | 7 | 3.7 |
| รวม | 190 | 100.0 |

ตารางที่ 4.9 แสดงจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามเดือนที่เกิดอุบัติเหตุบริเวณเขตลาดกระบัง



รูปที่ 4.8 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนช่วงถนนในบริเวณลาดกระบังกับเดือนในปี 2563 (มกราคม-สิงหาคม)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

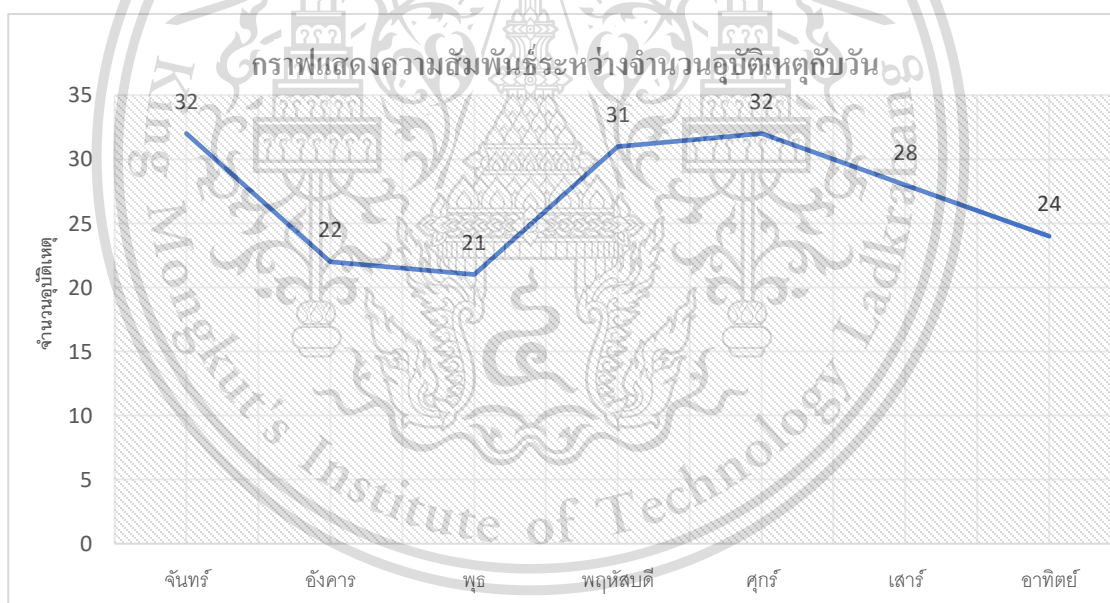
This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ผลการวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุกับช่วงวันที่เกิดอุบัติเหตุในเขตลาดกระบังของทุกถนน ดังแสดงในตารางที่ 4.10 และรูปที่ 4.9

| วัน | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) | ร้อยละ |
|----------|-------------------------|--------|
| จันทร์ | 32 | 16.8 |
| อังคาร | 22 | 11.6 |
| พุธ | 21 | 11.1 |
| พฤหัสบดี | 31 | 16.3 |
| ศุกร์ | 32 | 16.8 |
| เสาร์ | 28 | 14.7 |
| อาทิตย์ | 24 | 12.6 |
| รวม | 190 | 100 |

ตารางที่ 4.10 แสดงจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามวันที่เกิดอุบัติเหตุบริเวณเขตลาดกระบัง



รูปที่ 4.9 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนช่วงถนนในบริเวณลาดกระบังกับวันในปี 2563

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุกับช่วงเวลาเกิดอุบัติเหตุในเขตลาดกระบังของทุกถนน ดังแสดงในตารางที่ 4.11 และรูปที่ 4.10

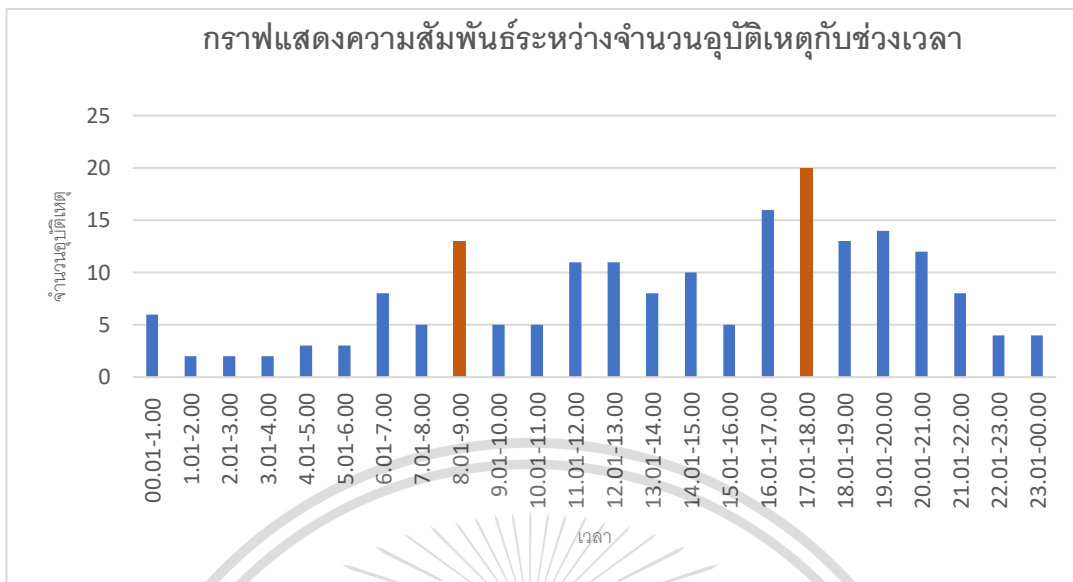
| ช่วงเวลา | จำนวนอุบัติเหตุ | ร้อยละ |
|-------------|-----------------|--------|
| 00.01-1.00 | 6 | 3.2% |
| 1.01-2.00 | 2 | 1.1% |
| 2.01-3.00 | 2 | 1.1% |
| 3.01-4.00 | 2 | 1.1% |
| 4.01-5.00 | 3 | 1.6% |
| 5.01-6.00 | 3 | 1.6% |
| 6.01-7.00 | 8 | 4.2% |
| 7.01-8.00 | 5 | 2.6% |
| 8.01-9.00 | 13 | 6.8% |
| 9.01-10.00 | 5 | 2.6% |
| 10.01-11.00 | 5 | 2.6% |
| 11.01-12.00 | 11 | 5.8% |
| 12.01-13.00 | 11 | 5.8% |
| 13.01-14.00 | 8 | 4.2% |
| 14.01-15.00 | 10 | 5.3% |
| 15.01-16.00 | 5 | 2.6% |
| 16.01-17.00 | 16 | 8.4% |
| 17.01-18.00 | 20 | 10.5% |
| 18.01-19.00 | 13 | 6.8% |
| 19.01-20.00 | 14 | 7.4% |
| 20.01-21.00 | 12 | 6.3% |
| 21.01-22.00 | 8 | 4.2% |
| 22.01-23.00 | 4 | 2.1% |
| 23.01-00.00 | 4 | 2.1% |
| รวม | 190 | 100.0% |

ตารางที่ 4.11 แสดงจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุบริเวณเขตลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



รูปที่ 4.10 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนช่วงถนนในบริเวณลาดกระบังกับช่วงเวลาเดือนในปี 2562 (8 เดือน)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- ผลการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุบนพื้นฐานข้อมูลจากสถานีตำรวจ ในกรณีเปิด-ปิดภาคเรียน ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

| เดือน | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) | ร้อยละ |
|------------|----------------------------|--------|
| มกราคม | 42 | 10.71 |
| กุมภาพันธ์ | 37 | 9.44 |
| มีนาคม | 32 | 8.16 |
| เมษายน | 36 | 9.18 |
| พฤษภาคม | 37 | 9.44 |
| มิถุนายน | 42 | 10.71 |
| กรกฎาคม | 37 | 9.44 |
| สิงหาคม | 29 | 7.40 |
| กันยายน | 27 | 6.89 |
| ตุลาคม | 23 | 5.87 |
| พฤศจิกายน | 22 | 5.61 |
| ธันวาคม | 28 | 7.14 |
| รวม | 392 | 100.00 |

ตารางที่ 4.12 แสดงจำนวนอุบัติเหตุรายเดือนในปี 2562

| ช่วงเวลา | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) |
|---------------------------|-------------------------|
| เปิดเทอม(ม.ค-พ.ค.ส.ค-ธ.ค) | 313 |
| ปิดเทอม(มิ.ย-ก.ค) | 79 |
| รวม | 392 |

ตารางที่ 4.13 แสดงจำนวนอุบัติเหตุในช่วงเปิดเทอมและปิดเทอมของสถาบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

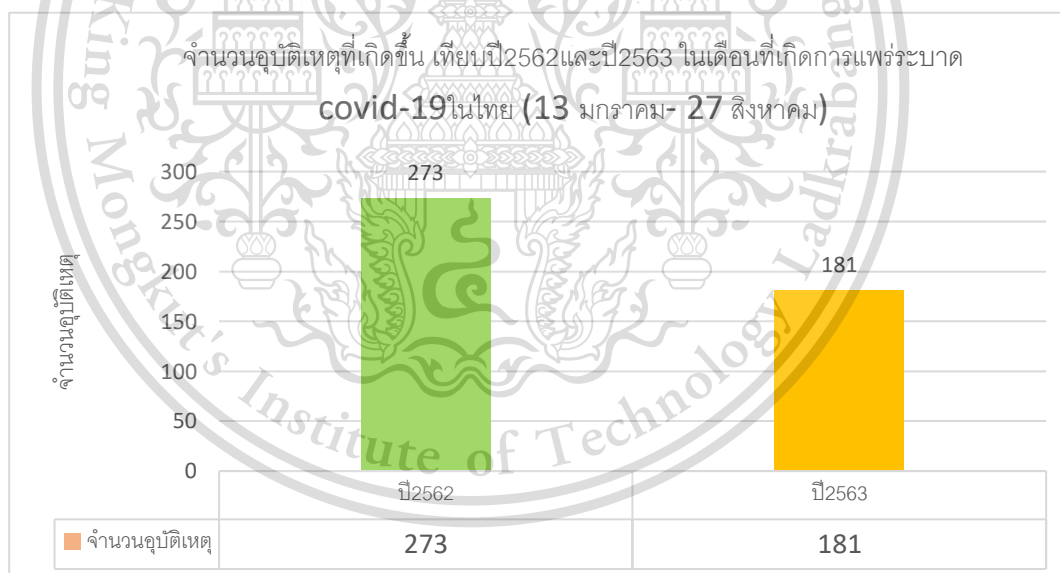
➤ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นบนพื้นฐานข้อมูลจากสถานีตำรวจ ในกรณีก่อนและหลังเกิดการระบาดของ COVID-19

จากการวิเคราะห์ข้อมูลได้ผลการวิเคราะห์ ดังนี้

- 1) ผลการวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุกรณีก่อนการแพร่ระบาดซึ่งอยู่ในช่วงปี 2562 และช่วงการแพร่ระบาดของ COVID-19 ในช่วงปี 2563 โดยการเปรียบเทียบช่วง 13 มกราคม ถึง 27 สิงหาคม ดังแสดงในตารางที่ 4.14 และรูปที่ 4.11

| ปีพ.ศ. | จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น (ครั้ง) | หมายเหตุ |
|--------|---------------------------------------|--|
| 2562 | 273 | พิจารณาในช่วง 13 มกราคม- 27 สิงหาคม |
| 2563 | 181 | |

ตารางที่ 4.14 แสดงจำนวนอุบัติเหตุในช่วงก่อนการแพร่ระบาด (ปี 2562) และในช่วงการแพร่ระบาดของ COVID-19 (ปี 2563)



รูปที่ 4.11 แสดงจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วงก่อนเกิดการระบาดและช่วงที่เกิดการระบาดแล้วของ COVID-19

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

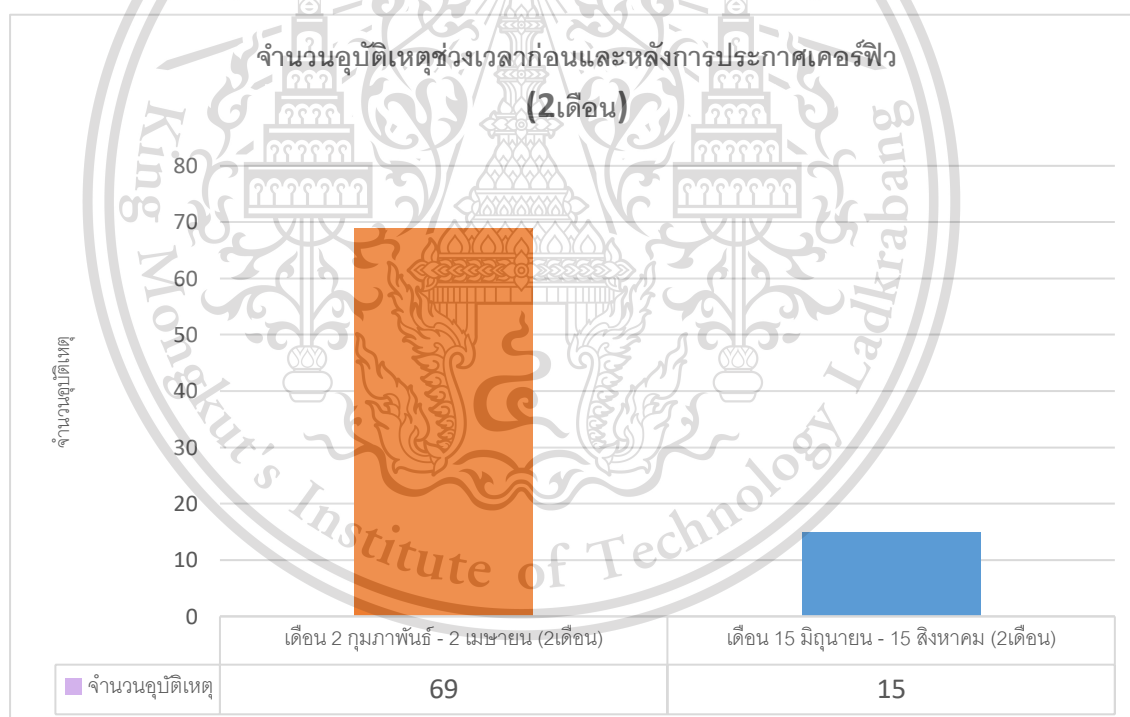
This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

2) ผลการวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นก่อนและหลังของการประกาศเคอร์ฟิว ดังแสดงในตารางที่ 4.15 และรูปที่ 4.12

| วันที่ | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) | หมายเหตุ |
|-----------------------------------|-------------------------|---|
| 2 กุมภาพันธ์ - 2 เมษายน (2เดือน) | 69 | ช่วงของการ curfew ตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2563 - 14 มิถุนายน 2563 |
| 15 มิถุนายน - 15 สิงหาคม (2เดือน) | 15 | |

ตารางที่ 4.15 แสดงจำนวนอุบัติเหตุในช่วงก่อนและหลังการประกาศเคอร์ฟิว



รูปที่ 4.12 แสดงจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วงก่อนและหลัง เคอร์ฟิว (พิจารณา 2 เดือนก่อนและหลัง)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

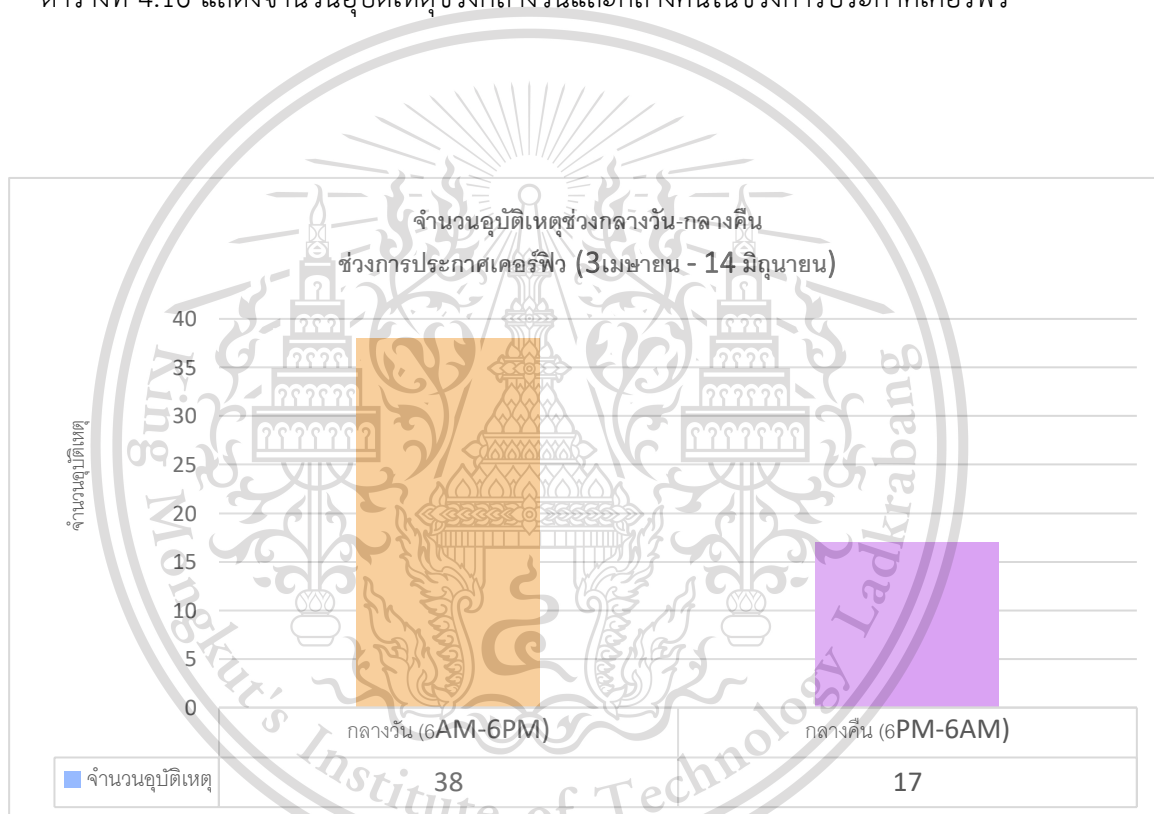
This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- 3) ผลการวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นช่วงเวลากลางวันและกลางคืนในช่วงของการประกาศเคอร์ฟิว ดังแสดงในตารางที่ 4.16 และรูปที่ 4.13

| ช่วงเวลา | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) | หมายเหตุ |
|-------------------|-------------------------|--|
| กลางวัน (6AM-6PM) | 38 | ช่วงของการ curfew ตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2563 - 14 มิถุนายน 2563 |
| กลางคืน (6PM-6AM) | 17 | |

ตารางที่ 4.16 แสดงจำนวนอุบัติเหตุช่วงกลางวันและกลางคืนในช่วงการประกาศเคอร์ฟิว



รูปที่ 4.13 แสดงจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในกลางวันและกลางคืนของช่วงการประกาศเคอร์ฟิว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

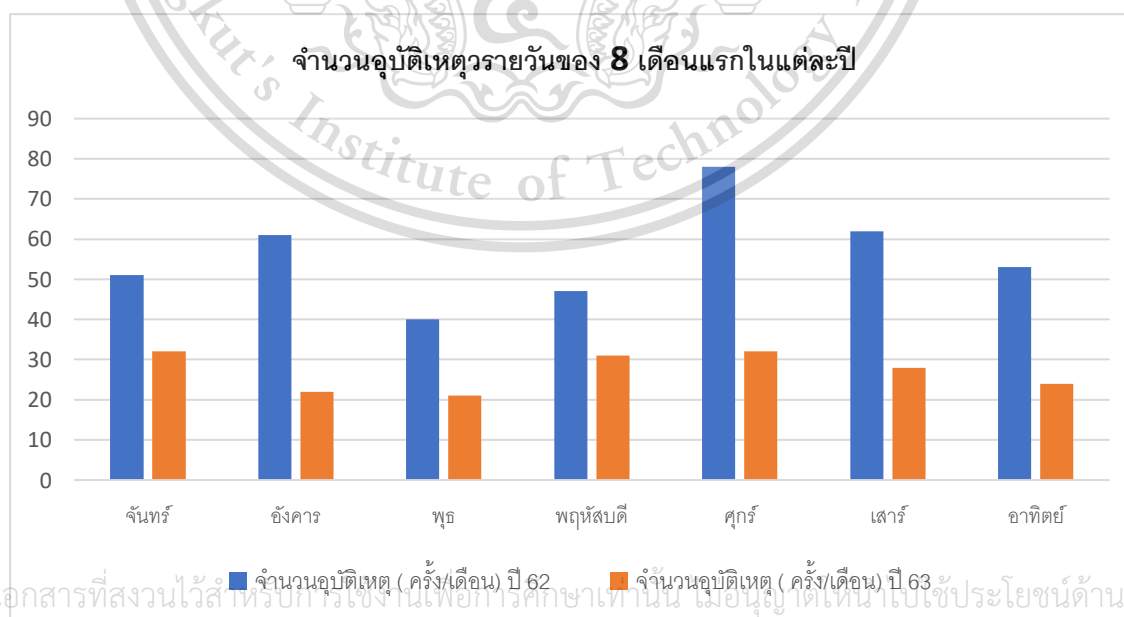
- ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นบนพื้นฐานข้อมูลจากสถานีตำรวจ เปรียบเทียบกันระหว่างปี 2562 และปี 2563

ได้ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบในหัวข้อต่างๆดังต่อไปนี้

- 1) ผลการเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุในรายวันของ 8 เดือนแรกในปี 2562 และ 2563 ดังแสดงในตารางที่ 4.17 และรูปที่ 4.14

| วัน | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง/เดือน) ปี | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง/เดือน) ปี | หมายเหตุ |
|----------|--------------------------------------|--------------------------------------|---|
| | 2562 | 2563 | |
| จันทร์ | 51 | 32 | พิจารณาในช่วง 8 เดือนแรกของแต่ละปี (มกราคม - สิงหาคม) |
| อังคาร | 61 | 22 | |
| พุธ | 40 | 21 | |
| พฤหัสบดี | 47 | 31 | |
| ศุกร์ | 78 | 32 | |
| เสาร์ | 62 | 28 | |
| อาทิตย์ | 53 | 24 | |

ตารางที่ 4.17 แสดงจำนวนอุบัติเหตุเปรียบเทียบระหว่างปี 2562 (มกราคม-สิงหาคม) และปี 2563 (มกราคม-สิงหาคม)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ภายในเพื่อการศึกษาเท่านั้น มิใช่ข้อมูลที่ใช้ประกอบการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

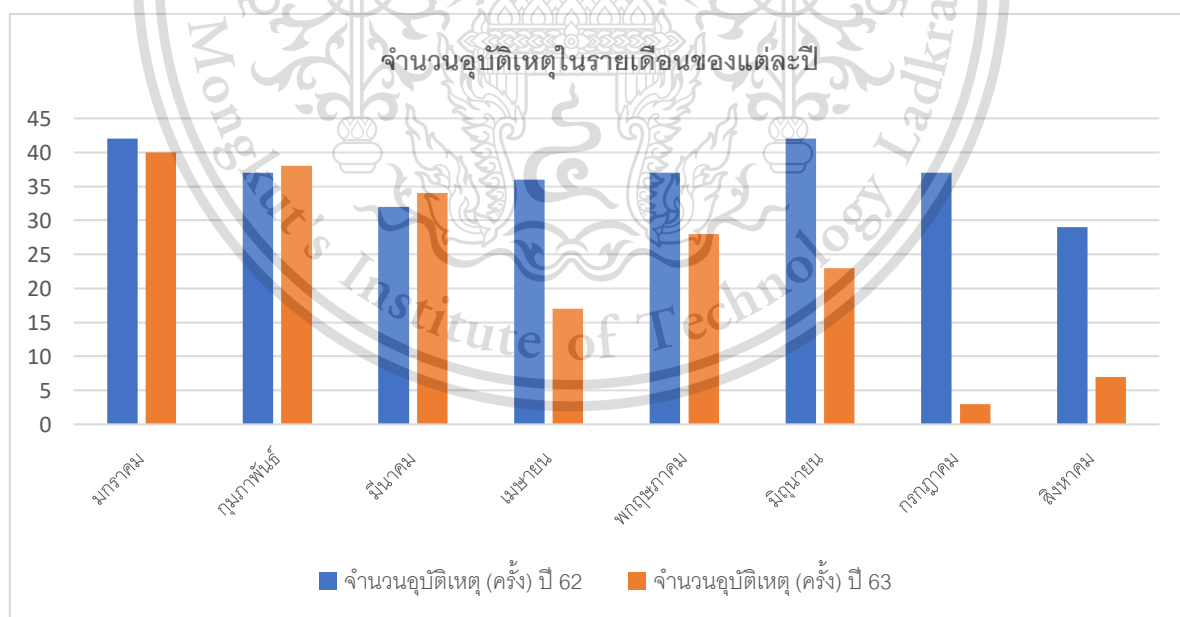
Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

รูปที่ 4.14 แสดงการเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุในรายวันของ 8 เดือนแรกในปี 2562 และ 2563

- 2) ผลการเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุในรายเดือนของปี 2562 และ 2563 ดังแสดงในตารางที่ 4.18 และรูปที่ 4.15

| เดือน | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) ปี 62 | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) ปี 63 |
|------------|-------------------------------|-------------------------------|
| มกราคม | 42 | 40 |
| กุมภาพันธ์ | 37 | 38 |
| มีนาคม | 32 | 34 |
| เมษายน | 36 | 17 |
| พฤษภาคม | 37 | 28 |
| มิถุนายน | 42 | 23 |
| กรกฎาคม | 37 | 3 |
| สิงหาคม | 29 | 7 |

ตารางที่ 4.18 แสดงจำนวนอุบัติเหตุในรายเดือนเปรียบเทียบระหว่างปี 2562 และปี 2563



รูปที่ 4.15 แสดงการเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุในช่วงต้นเดือน (1 สัปดาห์แรก) ของ 8 เดือนแรกในปี 2562 และ 2563

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

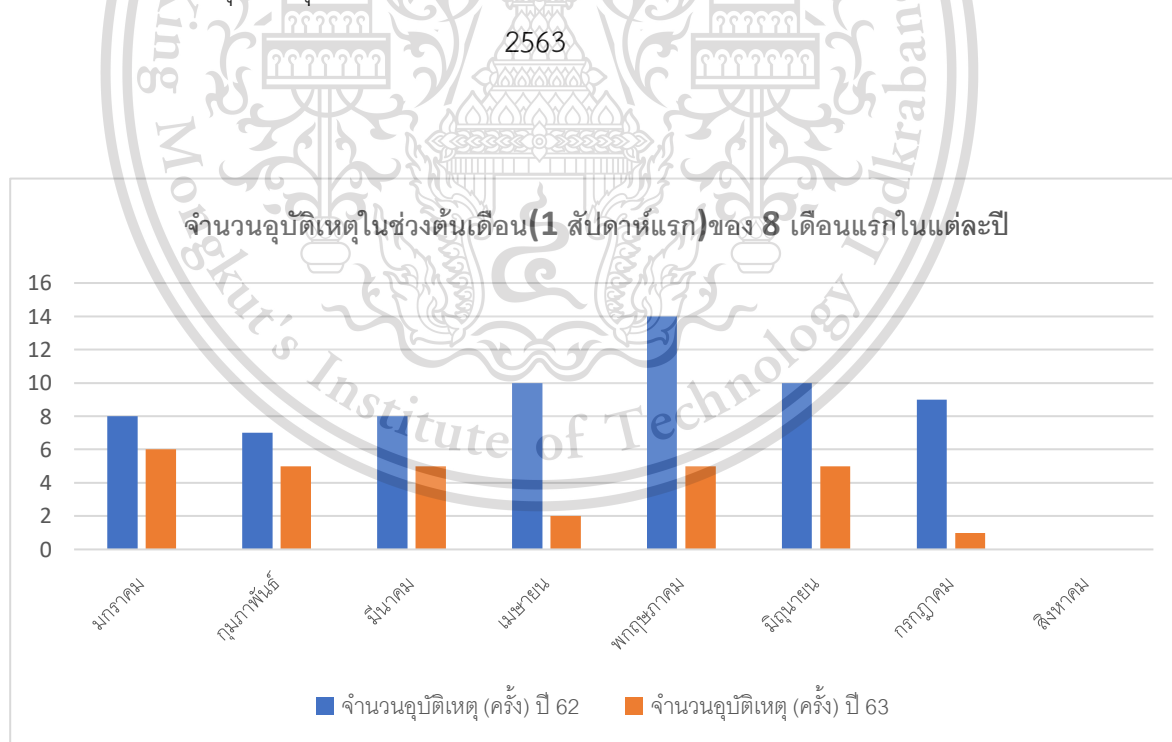
This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- 3) ผลการเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุในช่วงต้นเดือน(1 สัปดาห์แรก)ของ 8 เดือนแรกในปี 2562 และ 2563 ดังแสดงในตารางที่ 4.19 และรูปที่ 4.16

| 1 สัปดาห์แรกของเดือน | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) ปี 2562 | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) ปี 2563 | หมายเหตุ |
|----------------------|---------------------------------|---------------------------------|---|
| มกราคม | 8 | 6 | พิจารณาในช่วง 8 เดือนแรกของแต่ละปี (มกราคม - สิงหาคม) |
| กุมภาพันธ์ | 7 | 5 | |
| มีนาคม | 8 | 5 | |
| 7เมษายน | 10 | 2 | |
| พฤษภาคม | 14 | 5 | |
| มิถุนายน | 10 | 5 | |
| กรกฎาคม | 9 | 1 | |
| สิงหาคม | - | - | |

ตารางที่ 4.19 แสดงจำนวนอุบัติเหตุเปรียบเทียบในช่วงต้นเดือน (1 สัปดาห์แรก)ของ 8 เดือนแรกในปี 2562 และ



รูปที่ 4.16 แสดงการเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุในรายเดือนของปี 2562 และ 2563

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

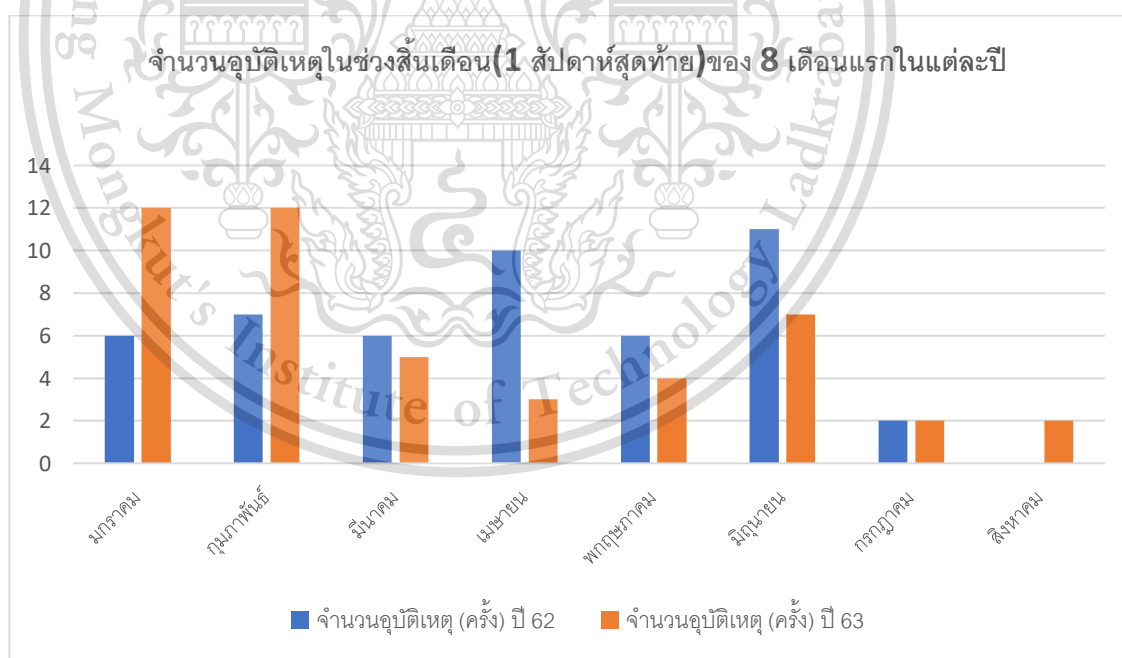
This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- 4) ผลการเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุในช่วงสิ้นเดือน(1 สัปดาห์สุดท้าย)ของ 8 เดือนแรกในปี 2562 และ 2563 ดังแสดงในตารางที่ 4.20 และรูปที่ 4.17

| 1 สัปดาห์สุดท้าย ของเดือน | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) ปี 2562 | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) ปี 2563 | หมายเหตุ |
|------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--|
| มกราคม | 6 | 12 | พิจารณาในช่วง 8 เดือน แรกของแต่ละปี (มกราคม - สิงหาคม) |
| กุมภาพันธ์ | 7 | 12 | |
| มีนาคม | 6 | 5 | |
| เมษายน | 10 | 3 | |
| พฤษภาคม | 6 | 4 | |
| มิถุนายน | 11 | 7 | |
| กรกฎาคม | 2 | 2 | |
| สิงหาคม | - | 2 | |

ตารางที่ 4.20 แสดงจำนวนอุบัติเหตุเปรียบเทียบในช่วงสิ้นเดือน (1 สัปดาห์สุดท้าย)ของ 8 เดือนแรกในปี 2562 และ 2563



รูปที่ 4.17 แสดงการเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุในช่วงสิ้นเดือน (1 สัปดาห์สุดท้าย)ของ 8 เดือนแรกในปี 2562 และ 2563

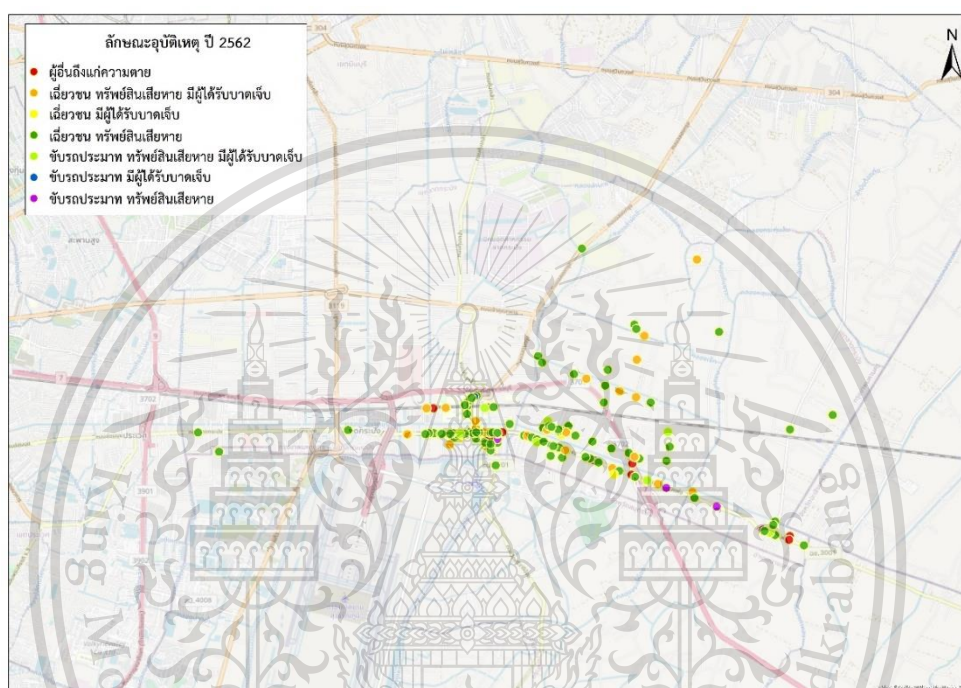
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

4.1.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้นโดยใช้โปรแกรม Geographic Information System (GIS)

จากการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรม GIS ได้ผลการวิเคราะห์แสดงเป็นรูปภาพดังด้านล่าง โดยรูปภาพที่ 4.18 และ 4.19 แสดงผลจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในปี 62 โดยจำแนกตามลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ และจำแนกตามช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนรูปภาพที่ 4.20 และ 4.21 แสดงผลจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในปี 63 โดยจำแนกตามลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ และจำแนกตามช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ

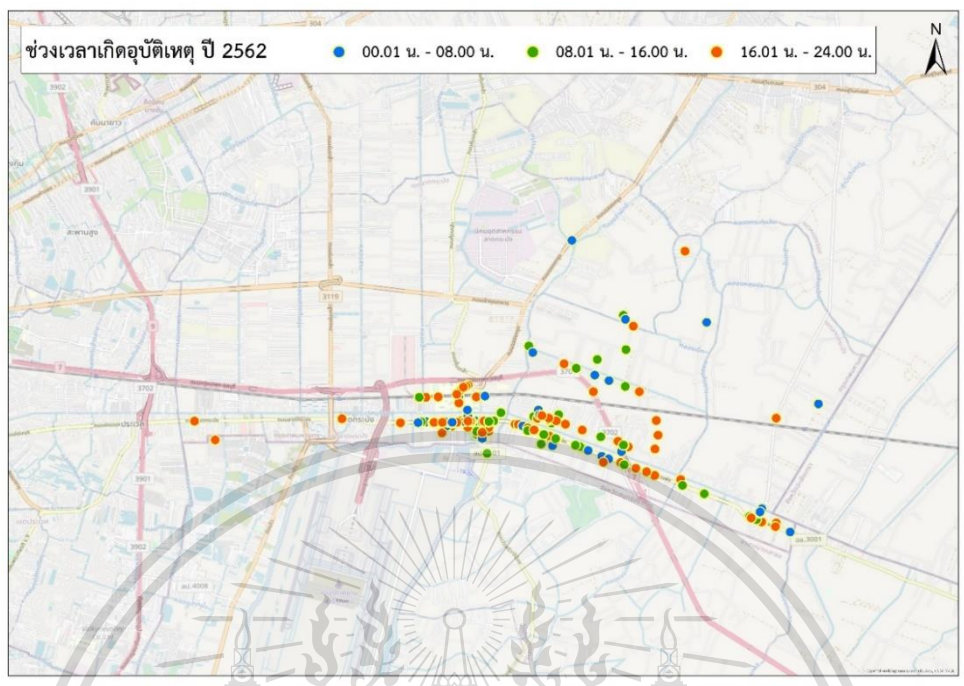


รูปที่ 4.18 แสดงข้อมูลลักษณะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในบริเวณเขตลาดกระบัง ปี 2562

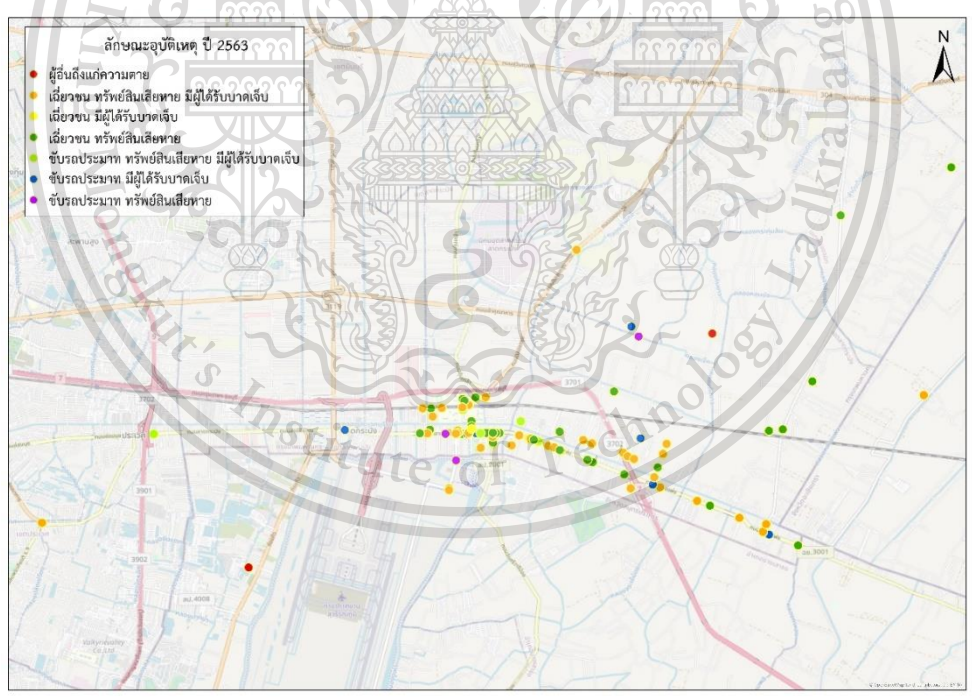
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

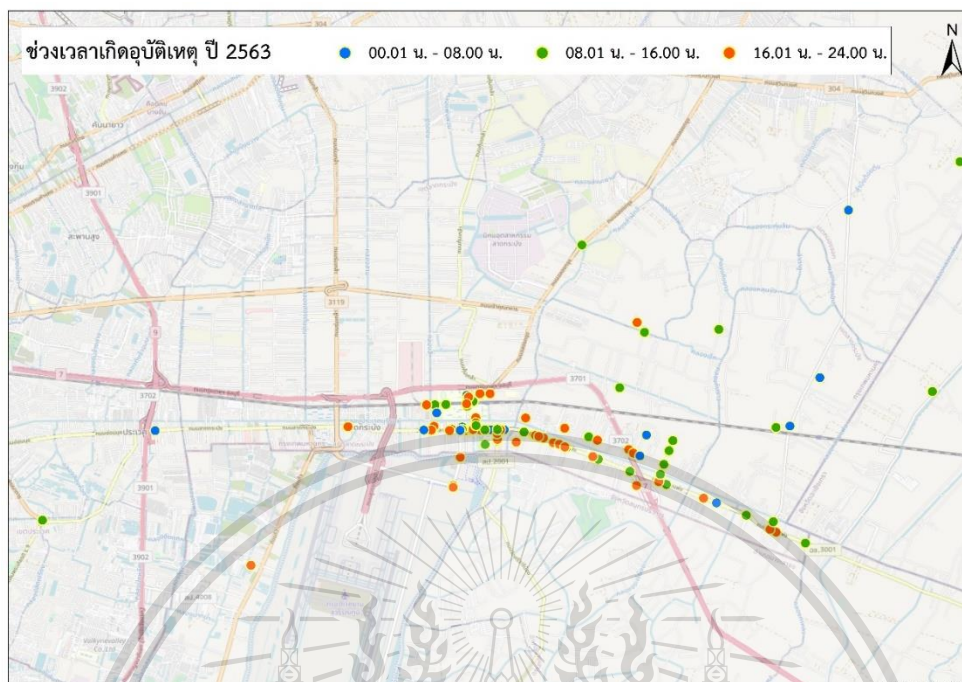


รูปที่ 4.19 แสดงข้อมูลช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณเขตลาดกระบัง ปี 2562



รูปที่ 4.20 แสดงข้อมูลลักษณะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในบริเวณเขตลาดกระบัง ปี 2563

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.21 แสดงข้อมูลช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณเขตลาดกระบัง ปี 2563

4.2 ผลการเลือกจุดอันตราย (Result of Black Spot Selection)

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นในหัวข้อที่ 3.3 โดยใช้โปรแกรม Microsoft Excel และโปรแกรม Geographic Information System (GIS) พบว่าจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมากที่สุดในปีพ.ศ. 2562 และปีพ.ศ. 2563 นั้นคือบริเวณช่วงถนนลาดกระบังซึ่งมีระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ 8.7 กิโลเมตร โดยการเลือกจุดอันตรายในการศึกษานี้จะเลือกจากจำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่สูงที่สุดหรือความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุ (Accident Frequency)

จากรูปที่ 4.22 และ 4.23 แสดงถึงจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วงถนนลาดกระบังปีพ.ศ. 2562 และปีพ.ศ. 2563 นั้นมีจำนวน 125 ครั้งและ 65 ครั้งตามลำดับ ซึ่งพบว่าพื้นที่ที่มีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นสูงสุด 2 อันดับแรกคือ ซอยลาดกระบัง 54 และจุดกัลป์รถสุวรรณภูมิ 4 ซึ่งในปีพ.ศ. 2562 พื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ บริเวณจุดกัลป์รถสุวรรณภูมิ 4 ถนนลาดกระบัง ส่วนในปีพ.ศ. 2563 นั้นเกิดอุบัติเหตุสูงสุดบริเวณซอยลาดกระบัง ดังนั้นจึงทำการหาจุดอันตรายจากค่าเฉลี่ยเลขคณิตแบบถ่วงน้ำหนักของจำนวนอุบัติเหตุสูงสุด ซึ่งจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณซอยลาดกระบัง 54 นั้นมีค่าเฉลี่ยเลขคณิตแบบถ่วงน้ำหนักมากกว่าบริเวณจุดกัลป์รถสุวรรณภูมิ 4 ดังแสดงตามตารางที่ 4.21 และ 4.22 ดังนั้นบริเวณจุดอันตรายหรือจุดอันตรายที่เลือกนั้นจึงเป็นบริเวณถนนซอยลาดกระบัง 54 โดยมีความยาวประมาณ 550 เมตร (เส้นสี่เหลี่ยม) ดังแสดงในรูปที่ 4.24

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| ตำแหน่ง | จำนวนอุบัติเหตุ |
|-------------------------------|-----------------|
| จุดกลับรถสุวรรณภูมิ4 | 25 |
| ลาดกระบัง 54 | 21 |
| ถนนลาดกระบัง (ไม่ระบุช่วงถนน) | 18 |
| ลาดกระบัง 46 | 6 |
| ลาดกระบัง 52 | 6 |
| เชิงสะพานหนองปรือ | 6 |
| หน้าสวนพระนคร | 5 |
| ลาดกระบัง 11/13 | 3 |
| ลาดกระบัง 13/7 | 3 |
| ลาดกระบัง 50/2 | 3 |
| ลาดกระบัง 13/3 | 2 |
| ลาดกระบัง 13/5 | 2 |
| ลาดกระบัง 15 | 2 |
| ลาดกระบัง 15/2 | 2 |
| ลาดกระบัง 52/1 | 2 |
| ลาดกระบัง 10/11 | 1 |
| ลาดกระบัง 11/2 | 1 |
| ลาดกระบัง 11/6 | 1 |
| ลาดกระบัง 11/9 | 1 |
| ลาดกระบัง 11/11 | 1 |
| ลาดกระบัง 13/2 | 1 |
| ลาดกระบัง 13/8 | 1 |
| ลาดกระบัง 40/2 | 1 |
| ลาดกระบัง 42/2 | 1 |
| ลาดกระบัง 42/3 | 1 |
| ลาดกระบัง 42/4 | 1 |
| ลาดกระบัง 42/5 | 1 |
| ลาดกระบัง 46/2 | 1 |
| ลาดกระบัง 46/3 | 1 |
| ลาดกระบัง 50 | 1 |
| ลาดกระบัง 52/2 | 1 |
| ลาดกระบัง 54/2 | 1 |
| สะพานหัวตะเข้ | 1 |
| บริเวณหน้าไปรษณีย์เจ้าคุณทหาร | 1 |
| รวมทั้งหมด | 125 |

รูปที่ 4.22 แสดงจำนวนอุบัติเหตุบริเวณถนนลาดกระบังในปีพ.ศ.2562

| ตำแหน่ง | จำนวนอุบัติเหตุ |
|-------------------------------|-----------------|
| ลาดกระบัง 54 | 18 |
| จุดกลับรถสุวรรณภูมิ4 | 6 |
| ถนนลาดกระบัง (ไม่ระบุช่วงถนน) | 5 |
| ลาดกระบัง 15 | 4 |
| หน้าสวนพระนคร | 3 |
| เชิงสะพานหนองปรือ | 3 |
| ลาดกระบัง 50/2 | 3 |
| ลาดกระบัง 11/1 | 3 |
| ลาดกระบัง 13/1 | 2 |
| ลาดกระบัง 48 | 2 |
| ลาดกระบัง 46 | 2 |
| ลาดกระบัง 54/1 | 2 |
| ลาดกระบัง 54/2 | 2 |
| หน้าหมู่บ้านสินธร-อ่อนนุช | 1 |
| บริเวณหน้าไปรษณีย์เจ้าคุณทหาร | 1 |
| ลาดกระบัง 11/2 | 1 |
| ลาดกระบัง 11/13 | 1 |
| ลาดกระบัง 13/2 | 1 |
| ลาดกระบัง 13/5 | 1 |
| ลาดกระบัง 15/1 | 1 |
| ลาดกระบัง 15/3 | 1 |
| ลาดกระบัง 52 | 1 |
| ลาดกระบัง 52/1 | 1 |
| รวมทั้งหมด | 65 |

รูปที่ 4.23 แสดงจำนวนอุบัติเหตุบริเวณถนนลาดกระบังในปีพ.ศ.2563 (ระยะเวลา 8 เดือน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

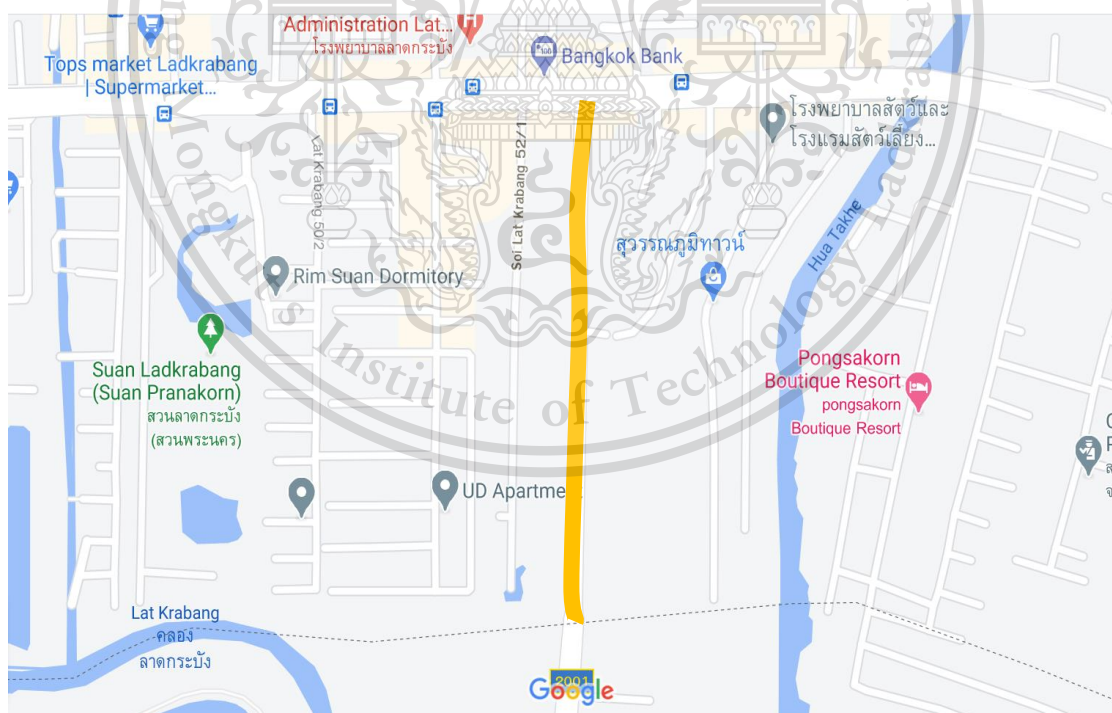
Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| สถานที่ | จำนวนอุบัติเหตุ(ครั้ง) | |
|-----------------------|------------------------|----------------|
| | 2562 (365days) | 2563 (240days) |
| ลาดกระบัง 54 | 21 | 18 |
| จุดกลับรถสุวรรณภูมิ 4 | 25 | 6 |

ตารางที่ 4.21 แสดงจำนวนอุบัติเหตุของพื้นที่ซอยลาดกระบัง 54 และจุดกลับรถสุวรรณภูมิ
ในปีพ.ศ. 2562 และ พ.ศ.2563

| สถานที่ | จำนวนอุบัติเหตุเฉลี่ยเลขคณิตแบบ ถ่วงน้ำหนัก (ครั้ง) |
|-----------------------|--|
| ลาดกระบัง 54 | 19.81 |
| จุดกลับรถสุวรรณภูมิ 4 | 17.46 |

ตารางที่ 4.22 แสดงจำนวนอุบัติเหตุเฉลี่ยเลขคณิตแบบถ่วงน้ำหนักของพื้นที่ซอยลาดกระบัง 54 และจุดกลับรถ
สุวรรณภูมิ



รูปที่ 4.24 แสดงบริเวณจุดเสี่ยงอันตรายที่จะทำการศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

4.3. ผลการสำรวจ (Result of Survey)

4.3.1 สภาพทั่วไป

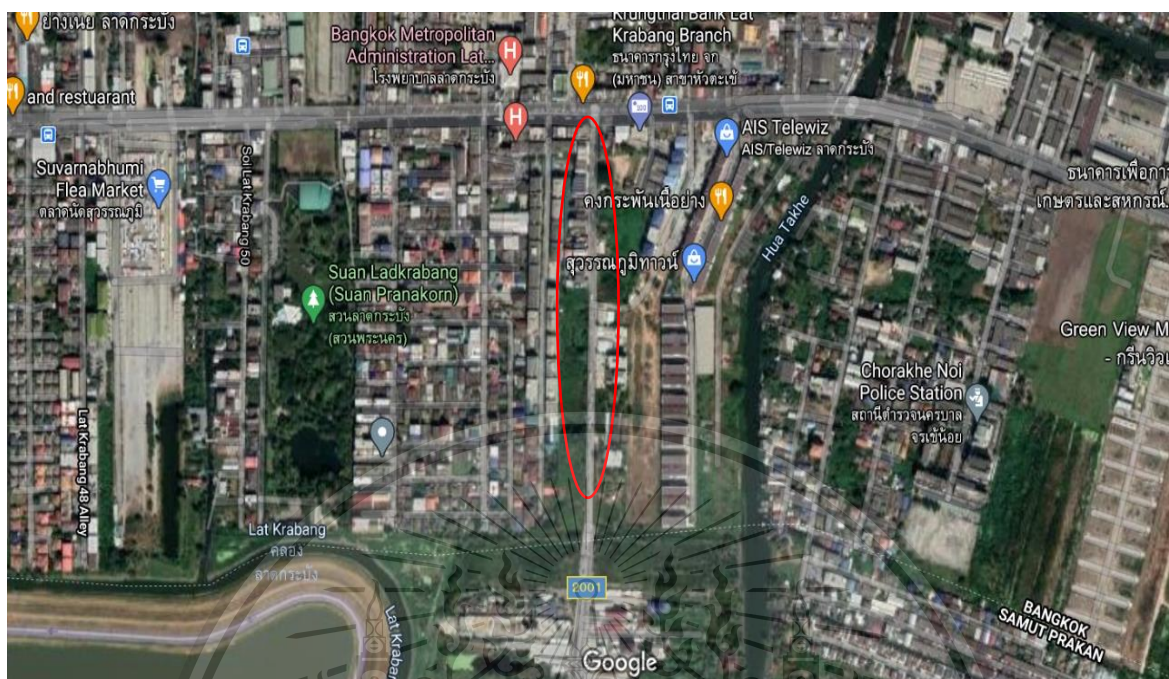
ถนนลาดกระบัง 54 เป็นถนนที่เชื่อมต่อกับถนนลาดกระบังและถนนสป. 2001 (ซึ่งเป็นจุดแบ่งระหว่างจังหวัดกรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรปราการ) ดังแสดงในรูป 4.25 ซึ่งถนนสายรองขนาด 2 ช่องจราจร เติมนรถสวนกัน (Two Way Traffic) ดังแสดงในรูป 4.26 ช่วงถนนลาดกระบังซอย 54 ที่ทำการศึกษามีระยะทางทั้งหมด 550 เมตร ในช่วงถนนลาดกระบังซอย 54 มีผิวจราจรเป็นแอสฟัลติกคอนกรีต ความกว้างช่องจราจรละ 3.1 เมตร ไหล่ทาง 0.7 เมตร ไม่มีทางเดินเท้า การใช้ที่ดินใน 2 ข้างทาง ทางฝั่งซ้ายประกอบด้วย ธนาคารกรุงศรีอยุธยา, ศูนย์ภาษาอังกฤษสันติสุข, บริษัทเมืองไทยแคปปิตอล จำกัด, บริษัทเงินเทอร์โบ จำกัด, ร้านสุวรรณภูมิ สังฆภัณฑ์, สังฆภัณฑ์ ร่มไทร และทางด้านขวาประกอบไปด้วย ร้านค้าทั่วไป, ที่ดินว่างเปล่า, Kerry Express, อุแท็กซี่ ไทยสมาร์ต เซอร์วิส, บริษัท เอ แอนด์ พี เมนทิแนนซ์ เซอร์วิส ช่วงถนนเส้นนี้มีปริมาณจราจรใช้บริการเป็นจำนวนมากตลอดทั้งวัน และ แออัดในทางเลนส์ที่มุ่งหน้าสู่ถนนลาดกระบังในช่วงเวลา 06.00-06.30 น. นอกจากนั้นมีการสัญจรของรถจักรยานยนต์และคนเดินเท้าตามช่วงถนนตลอดทั้งวัน เนื่องจากบริเวณด้านข้างถนน ประกอบไปด้วยร้านอาหาร, บ้านพักอาศัยและบริษัทหลายแห่ง ถนนลาดกระบัง 54 เชื่อมต่อกับถนนลาดกระบัง โดยเชื่อมต่อกันด้วยสามแยกไฟจราจร ถนนลาดกระบังมีผิวจราจรเป็นแอสฟัลติกคอนกรีต เป็นถนน 6 ช่องจราจร ขาเข้าและขาออกแบ่งอย่างละ 3 ช่องจราจร กว้างฝั่งละ 10 เมตร สำหรับเลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจรและตรงไป 2 ช่องจราจร มีเกาะกลางกว้าง 3.5 เมตร ทางเดินเท้ากว้างฝั่งละ 3 เมตรทั้งสองด้าน

การจราจรบริเวณทางแยกมีการควบคุมการจราจรด้วยสัญญาณไฟจราจร (Signalized Intersection) ดังแสดงในรูป 4.27 โดยไม่มีการติดตั้งป้ายเตือนทางแยกและป้ายเตือนไฟจราจรทั้งตรงบริเวณถนนลาดกระบังและซอยลาดกระบัง 54 อีกทั้งยังมีการตีเส้นหยุดรถยนต์และรถจักรยานยนต์ รวมถึงทางม้าลายในช่วงซอยลาดกระบัง 54 แต่เนื่องด้วยเส้นหยุดอยู่ห่างจากจุดเลี้ยวมากเกินไปทำให้มีระยะการมองเห็นที่แคบและลำบากต่อการเลี้ยวมากขึ้นรวมถึงรัศมีการเลี้ยวทั้ง 2 ข้างนั้นมีขนาดไม่เพียงพอต่อการเลี้ยวของรถบรรทุกขนาดใหญ่ ดังแสดงในรูป 4.28 4.29 และ 4.30 อีกทั้งสัญญาณไฟสำหรับคนข้ามถนนไม่ได้ถูกเปิดใช้งาน ทำให้ลำบากในการเดินข้ามถนนตรงทางแยกนี้ ดังแสดงในรูป 4.31

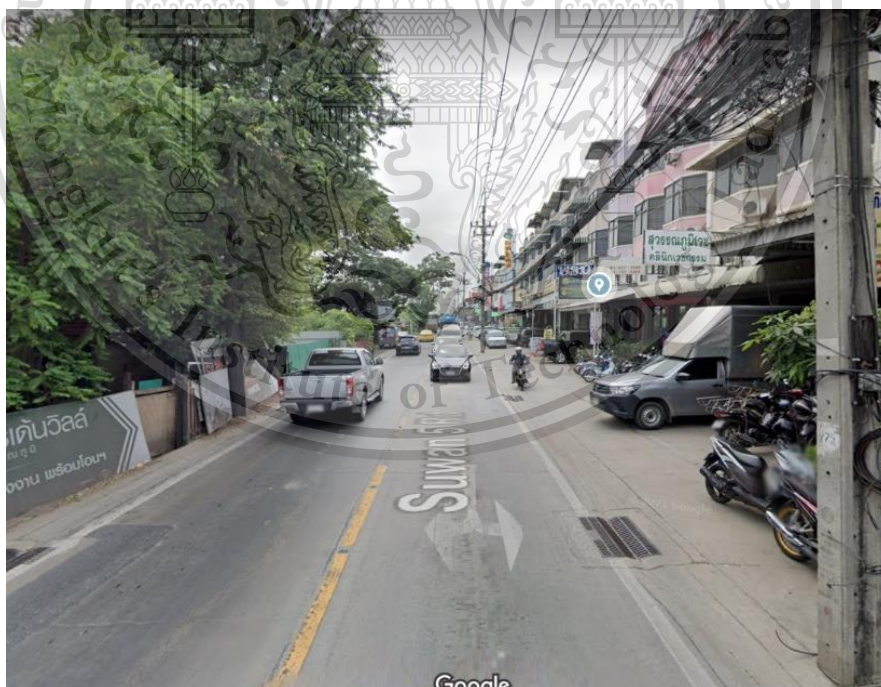
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



รูปที่ 4.25 แสดงตำแหน่งถนนลาดกระบัง 54 ที่เชื่อมต่อกับถนนลาดกระบังและถนน สป. 201

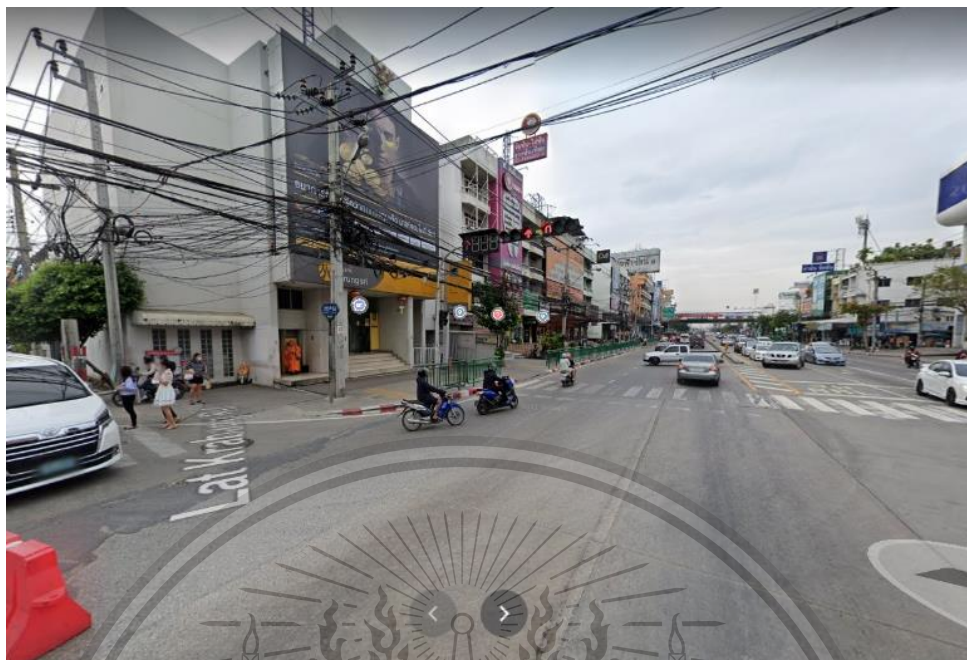


รูปที่ 4.26 แสดงลักษณะการเดินรถของช่วงถนนลาดกระบัง 54

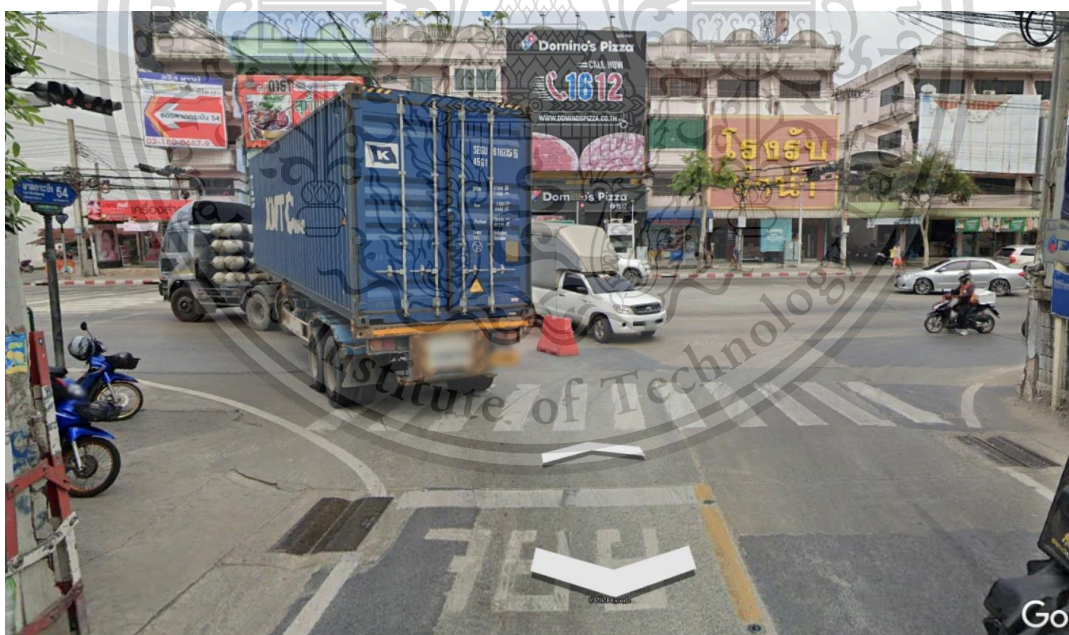
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



รูปที่ 4.27 แสดงสัญญาณไฟจราจรสำหรับถนนลาดกระบ้ง54

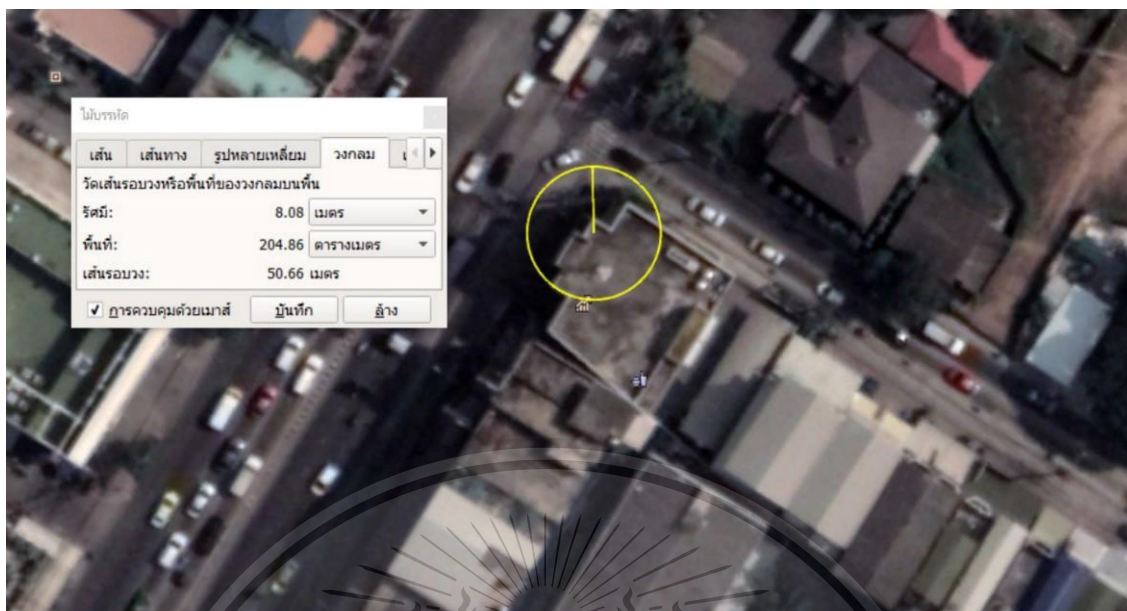


รูปที่ 4.28 แสดงการเลี้ยวของรถบริเวณทางแยก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



รูปที่ 4.29 รัศมีมุมเล็กๆของบริเวณแยกถนนลาดกระบัง (ฝั่งธนาคารกรุงศรีอยุธยา)



รูปที่ 4.30 รัศมีมุมเล็กๆของบริเวณแยกถนนลาดกระบัง (ฝั่งตรงข้ามกับธนาคารกรุงศรีอยุธยา)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



รูปที่ 4.31 แสดงสัญญาณไฟคนข้ามถนนสำหรับถนนลาดกระบ้ง 54

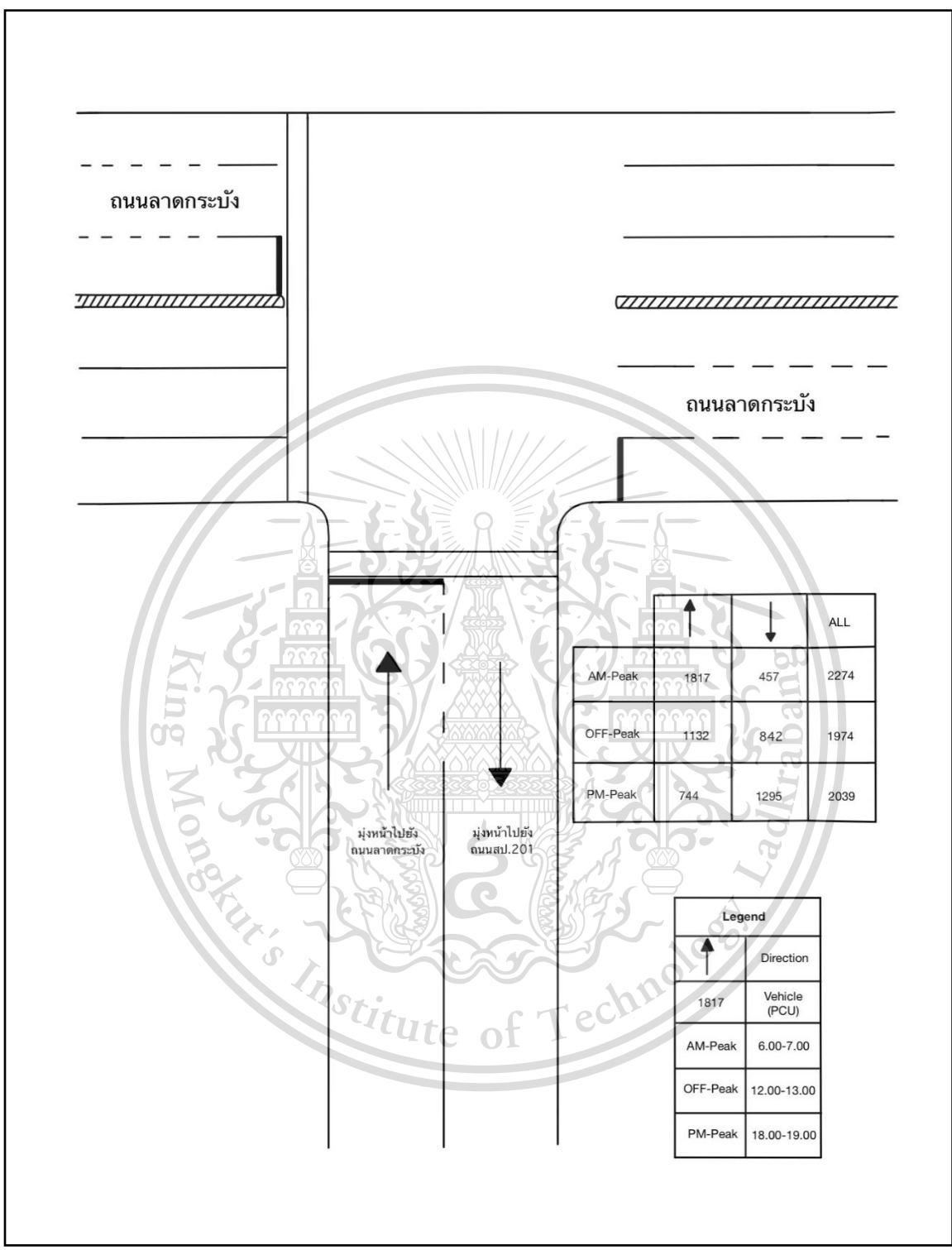
4.3.2. ปริมาณจราจรและการเดินทางบนโครงข่ายถนน

ทีมสำรวจได้ทำการลงสำรวจและเก็บปริมาณจราจรในช่วงถนนลาดกระบ้ง 54 ทั้ง 3 ช่วงเวลา ซึ่งประกอบไปด้วย ช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (AM-Peak) ณ เวลา 06.00-07.00 น. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (PM-Peak) ณ เวลา 18.00-19.00 น. ช่วงเวลานอกชั่วโมงเร่งด่วน (Off-peak) ณ เวลา 12.00-13.00 น. และเมื่อนำปริมาณจราจรที่ไปสำรวจมาตั้งรูปที่ 4.32 มาปรับเปลี่ยนให้เป็นหน่วยเดียวกันกับรถยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Car Unit: PCU) ด้วยค่าถ่วงน้ำหนักของยานพาหนะแต่ละชนิด (Passenger Car Equivalent Factor: PCE) จะได้ดังตารางที่ 4.23 ถึง 4.25

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



รูปที่ 4.32 แสดงปริมาณจราจรช่วงถนนลาดกระบ้ง 54

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| ประเภทยานพาหนะ | PCE | AM-Peak | | | |
|-----------------------------|-------|---------------------------|------|----------------------|-----|
| | | ทิศมุ่งหน้าไปถนนลาดกระบัง | | ทิศมุ่งหน้าไปสป.2001 | |
| | | คัน | PCU | คัน | PCU |
| รถจักรยานยนต์ | 0.333 | 528 | 176 | 356 | 119 |
| รถยนต์ส่วนบุคคล (7ที่นั่ง) | 1 | 1100 | 1100 | 184 | 184 |
| รถยนต์ส่วนบุคคล (>7ที่นั่ง) | 1 | 16 | 16 | 8 | 8 |
| รถโดยสารขนาดเล็ก/กลาง | 1.5 | 120 | 180 | 8 | 12 |
| รถโดยสารขนาดใหญ่ | 2.1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| รถบรรทุกขนาดเล็ก (4ล้อ) | 1 | 320 | 320 | 116 | 116 |
| รถบรรทุกขนาดกลาง (6ล้อ) | 2.1 | 12 | 25 | 4 | 8 |
| รถบรรทุกขนาดใหญ่ (10ล้อ) | 2.5 | 0 | 0 | 4 | 10 |
| รถบรรทุกกึ่งพ่วง | 2.5 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| รถบรรทุกพ่วง | 2.5 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| รวมทั้งหมด | | 2096 | 1817 | 680 | 457 |

ตารางที่ 4.23 ปริมาณจราจรช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (06.00-07.00 น.)

| ประเภทยานพาหนะ | PCE | PM-Peak | | | |
|-----------------------------|-------|---------------------------|-----|----------------------|------|
| | | ทิศมุ่งหน้าไปถนนลาดกระบัง | | ทิศมุ่งหน้าไปสป.2001 | |
| | | คัน | PCU | คัน | PCU |
| รถจักรยานยนต์ | 0.333 | 384 | 128 | 512 | 170 |
| รถยนต์ส่วนบุคคล (7ที่นั่ง) | 1 | 388 | 388 | 776 | 776 |
| รถยนต์ส่วนบุคคล (>7ที่นั่ง) | 1 | 40 | 40 | 72 | 72 |
| รถโดยสารขนาดเล็ก/กลาง | 1.5 | 4 | 6 | 4 | 6 |
| รถโดยสารขนาดใหญ่ | 2.1 | 0 | 0 | 4 | 8.4 |
| รถบรรทุกขนาดเล็ก (4ล้อ) | 1 | 172 | 172 | 244 | 244 |
| รถบรรทุกขนาดกลาง (6ล้อ) | 2.1 | 0 | 0 | 4 | 8 |
| รถบรรทุกขนาดใหญ่ (10ล้อ) | 2.5 | 4 | 10 | 4 | 10 |
| รถบรรทุกกึ่งพ่วง | 2.5 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| รถบรรทุกพ่วง | 2.5 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| รวมทั้งหมด | | 992 | 744 | 1620 | 1295 |

ตารางที่ 4.24 ปริมาณจราจรช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (18.00-19.00 น.)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| ประเภทยานพาหนะ | PCE | OFF-Peak | | | |
|-----------------------------|-------|---------------------------|------|----------------------|-----|
| | | ทิศมุ่งหน้าไปถนนลาดกระบัง | | ทิศมุ่งหน้าไปสป.2001 | |
| | | คัน | PCU | คัน | PCU |
| รถจักรยานยนต์ | 0.333 | 296 | 99 | 216 | 72 |
| รถยนต์ส่วนบุคคล (7ที่นั่ง) | 1 | 320 | 320 | 276 | 276 |
| รถยนต์ส่วนบุคคล (>7ที่นั่ง) | 1 | 32 | 32 | 20 | 20 |
| รถโดยสารขนาดเล็ก/กลาง | 1.5 | 12 | 18 | 8 | 12 |
| รถโดยสารขนาดใหญ่ | 2.1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| รถบรรทุกขนาดเล็ก (4ล้อ) | 1 | 164 | 164 | 216 | 216 |
| รถบรรทุกขนาดกลาง (6ล้อ) | 2.1 | 32 | 67 | 84 | 176 |
| รถบรรทุกขนาดใหญ่ (10ล้อ) | 2.5 | 169 | 423 | 24 | 60 |
| รถบรรทุกกึ่งพ่วง | 2.5 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| รถบรรทุกพ่วง | 2.5 | 4 | 10 | 4 | 10 |
| รวมทั้งหมด | | 1029 | 1132 | 848 | 842 |

ตารางที่ 4.25 ช่วงเวลานอกชั่วโมงเร่งด่วน (Off-peak) ณ เวลา 12.00-13.00 น.

คำนวณหาอัตราส่วนของปริมาณการจราจรหรือ V/C Ratio จากสูตร

$$V/C \text{ Ratio} = \text{ปริมาณการจราจร (PCU)} / \text{ความจุของถนน}$$

โดยปริมาณการจราจร

$$\text{ปริมาณจราจรทิศมุ่งหน้าไปถนนลาดกระบัง} = 1231 \text{ PCU}$$

$$\begin{aligned} \text{คำนวณ V/C Ratio} &= 1231/2000 \text{ (1ช่องจราจร)} \\ &= 0.616 \end{aligned}$$

เมื่อนำ V/C ratio ที่คำนวณได้มาเทียบกับตาราง 3.1 จะได้ว่า ระดับการให้บริการของถนนเท่ากับ LOS C (การจราจรเป็นไปอย่างคงที่ แต่เริ่มมีอันตรายมากขึ้น)

$$\text{ปริมาณจราจรทิศมุ่งหน้าไปถนนสป.2001} = 865 \text{ PCU}$$

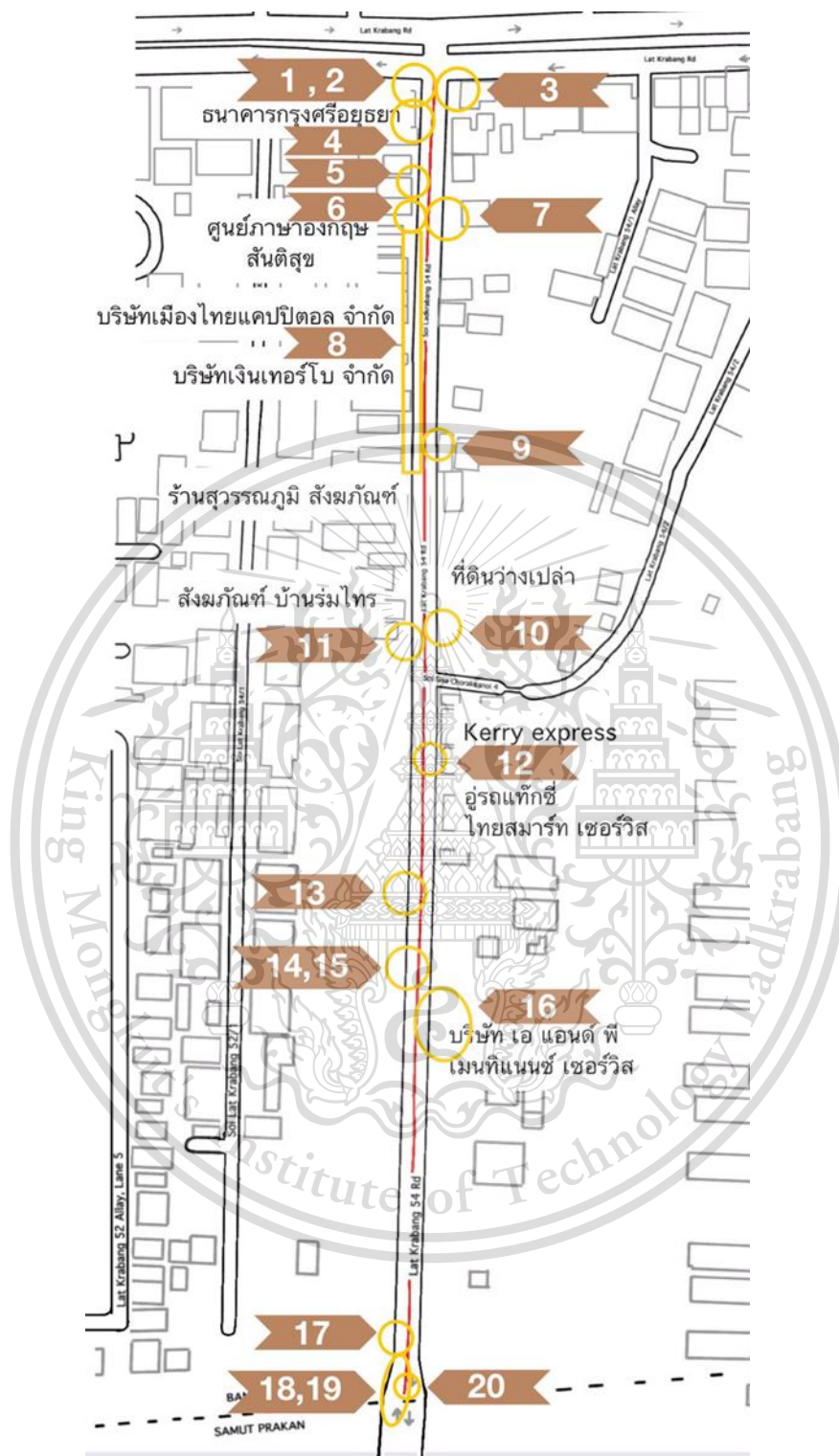
$$\begin{aligned} \text{คำนวณ V/C Ratio} &= 865/2000 \text{ (1ช่องจราจร)} \\ &= 0.432 \end{aligned}$$

เมื่อนำ V/C ratio ที่คำนวณได้มาเทียบกับตาราง 3.1 จะได้ว่า ระดับการให้บริการของถนนเท่ากับ LOS B (เคลื่อนที่ได้สม่ำเสมอในความเร็วสูง แต่ความเร็วเฉลี่ยลดลง)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



รูปที่ 4.33 แสดงตำแหน่งช่วงถนนที่ทำการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

4.3.3. ผลการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนและข้อเสนอแนะ



จากที่ได้ลงสำรวจพื้นที่ที่ทำการศึกษ เมื่อเริ่มพิจารณาปัญหาตั้งแต่ตรงบริเวณสามแยกถนนลาดกระบัง พบว่า รัศมีการเลี้ยวจากซอยทิศมุ่งหน้าออกไปยังถนนลาดกระบังและทิศมุ่งหน้าเข้าซอยลาดกระบัง54ไม่เพียงพอสำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ โดยการเลี้ยวของรถประเภทนี้จะส่งผลให้มีการใช้ช่องจราจรด้านข้างเพิ่มและทำให้รถที่ขับตรงมาจากถนนลาดกระบังต้องมีการชะลอตัวและเกิดการจราจรติดขัด รวมทั้งภายในช่วงถนนลาดกระบัง54 มีการบีบตัวของช่องจราจรเล็กน้อยทำให้รถที่ขับผ่านตรงช่วงดังกล่าวมีการชะลอความเร็วลงเพื่อความปลอดภัยซึ่งอาจจะส่งผลจราจรติดขัดเช่นกัน อีกทั้งช่วงถนนตรงบริเวณที่เปลี่ยนจากถนนสป.201 มาเป็นถนนลาดกระบัง54 มีการลดช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจรเป็น 1 ช่องจราจร จึงจำเป็นต้องมีการเปลี่ยนช่องจราจรทำให้เกิดจุดขัดแย้งขึ้นในส่วนของการเดินทางพบว่า ไม่มีทางเดินเท้าตลอดช่วงถนนลาดกระบัง54 และไม่มีสัญญาณไฟข้ามสำหรับคนเดินเท้า ส่งผลให้คนเดินเท้าเกิดความลำบากขณะเดินเพราะต้องคอยระมัดระวังทั้งรถและจักรยานยนต์ ไหล่ทางแคบตลอดช่วงถนน ก่อให้เกิดความลำบากต่อผู้ที่ขับขี่จักรยานยนต์ ป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจรจรจรัลหมดอายุการใช้งาน และ เลื่อนกลางทำให้ลำบากต่อการมองเห็น อีกทั้งพบเห็นป้ายโฆษณาที่ติดตั้งอยู่ทั้งตรงจุดเดียวกับป้ายจราจร อาจส่งผลให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสนและเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ สำหรับส่วนของสิ่งแวดล้อมด้านข้าง พบว่ามีสายสัญญาณโทรศัพท์จรัล ะโยงระยางและห้อยลงมาจนถึงระดับเดียวกับผู้ขับขี่ซึ่งอาจเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยเฉพาะกับผู้ขับขี่จักรยานยนต์ พบว่าผิวจราจรมีลักษณะขรุขระ เป็นหลุมที่เกิดจากการร่อนของคอนกรีตแอสฟัลต์ รวมถึงมีเศษหินและกรวดที่หล่นอยู่ตามร่องระบายและช่วงไหล่ทางในบริเวณที่เป็นพื้นที่รกร้างและคูคลองสาธารณะด้านข้างพบว่ามีบางส่วนที่ไม่มีอุปกรณ์กันเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน พบสิ่งกีดขวางบริเวณไหล่ทางเช่น รถยนต์และรถจักรยานยนต์ของผู้ที่อาศัยตรงบริเวณนั้น ต้นไม้ ถูขยะ ฯลฯ ซึ่งมีบางส่วนที่ยื่นเข้ามาในบริเวณช่องจราจร

จากการตรวจสอบช่วงถนนตลอด 550 เมตร พบว่าประเด็นปัญหาความไม่ปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนหลายจุดในช่วงถนนดังกล่าวโดยเฉพาะช่วง ต้นซอยลาดกระบัง 54 ดังนั้นจึงได้มีการเสนอการแก้ไขในแต่ละกรณีเพื่อป้องกันอันตรายของผู้ใช้รถใช้ถนน ดังต่อไปนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| หัวข้อ | ประเด็นปัญหา | การเสนอแนะ |
|---|---|--|
| 1. | <p>บริเวณทางแยก</p> <p>- ในจุดที่ 1 จากภาพที่ 4.33 มีรถจักรยานยนต์รับจ้างจอดขวางทางจุดเลี้ยวรถด้านมุมขวามือของถนนส่งผลให้การสัญจรในช่วงต้นซอยเกิดความขัดข้องและเกิดอุบัติเหตุได้</p> | <p>ทำการย้ายรถจักรยานยนต์รับจ้างไปไว้ในจุดอื่นแทน</p> |
|  | |  |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่มีการเผยแพร่ทางอื่นใดที่มีให้ที่ สมิให้ที่ที่แต่แปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีกรนำไปใช้




| | |
|--|---|
| <p>ทำการแก้ไขระยะหยุดและระยะการมองเห็น</p> |  |
| <p>-ในจุดที่ 1 จากภาพที่ 4.33 ระยะการมองเห็นตรงทางแยกไม่เพียงพอจากการที่เส้นหยุดรถ อยู่ลึกมากเกินไปส่งผลให้ มองไม่เห็นรถที่ขับออกมาจากทิศทางด้านขวามือ</p> |  |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษานานาชาติ ไม่อนุญาตให้ทำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| | | | |
|--|--|--|---|
| <p>-ในจุดที่ 2 และ 3 จากภาพที่ 4.33 รัศมีการเลี้ยวของรถบรรทุกขนาดใหญ่ ไม่เพียงพอทำให้มีการใช้ช่องทางจราจรด้านข้างเพิ่ม</p> |  <p>รัศมีการเลี้ยว</p> | <p>แก้ไขโดยการเพิ่มรัศมีการเลี้ยวโค้ง ให้เป็นไปตามมาตรฐาน หรือมากกว่า 15 เมตร โดยอาจจะต้องมีการเว้นที่คั่นตั้งพื้นที่สี่เหลี่ยมตั้งรูป</p> |  <p>รัศมีการเลี้ยว</p> |
|  <p>รัศมีการเลี้ยว</p> |  <p>รัศมีการเลี้ยว</p> | | |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| | |
|---|--|
| <p>-ในจุดที่ 3 จากภาพที่ 4.33 สัตถุยานไม่เข้าสำหรับคนเดินเท้าตรงบริเวณทางแยกไม่สามารถใช้งานได้ และมีกรให้ข้อจงจากรถด้านซ้ายสุดของทั้งสองช่วงผ่านได้ตลอด จึงอาจส่งผลให้คนเดินข้ามเสบสน</p> |  |
| <p>ทำการซ่อมแซมสัตถุยานไม่เข้าสำหรับคนเดินเท้าและเปิดให้ใช้บริการตามปรกติ</p> |  |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| | | | |
|-----------|--|--|---|
| <p>2:</p> | <p>กายภาพถนน</p> <p>- ตลอดเส้นทาง จากภาพที่ 4.33 เส้นทางแคบ รถจักรยานยนต์ขี่ซิปี่ล้ำปาก สภาพข้างทางมีอุปสรรคที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ขี่รถที่อาจเสียหลักหลุดออกนอกผิวจราจร</p> | <p>ทำการขยายไหล่ทางให้เป็นไปตามมาตรฐาน อย่างน้อย 1-2 เมตรเป็นอ่อย่างต่ำ กรณีไม่สามารถขยายไหล่ทางได้ ควรทำราวเหล็กกันเพื่อความปลอดภัย</p> |  |
|-----------|--|--|---|



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| | |
|--|---|
| <p>ทำการขยาย/ลดขนาดทางให้มีขนาดได้มาตรฐาน</p> |  |
| <p>-จุดที่ 9 จากภาพที่ 4.33 มีช่วงถนนที่มีปัญหาความกว้างช่องจราจร และลดช่องจราจรลง ส่งผลให้การจราจรติดขัดและอาจเกิดอันตรายขึ้น</p> |  |


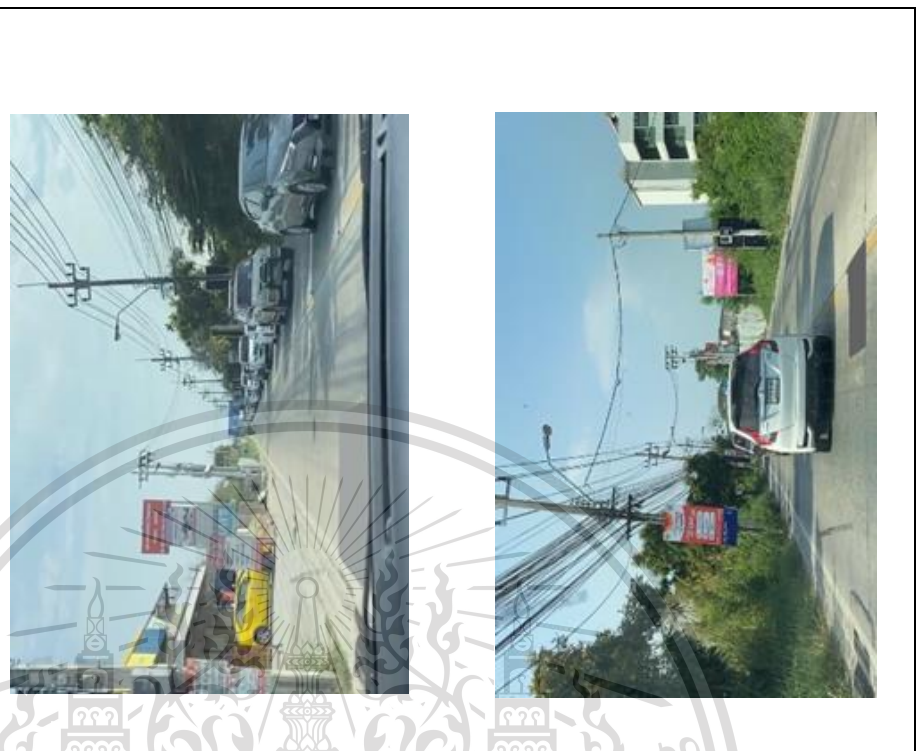
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| | |
|--|---|
| <p>ทำความสะดวกสภาพพื้นถนนเป็นประจำ หรืออาจปรับปรุงให้พื้นถนนใหม่มีความลาดชันเพียงพอที่จะสามารถชะล้างสิ่งสกปรกออกจากพื้นถนนได้เมื่อเวลาฝนตก</p> |  |
| <p>-ตลอดช่วงถนนมีเศษหินและเศษดินหล่นเป็นจำนวนมาก ซึ่งอาจเป็นสาเหตุของการสึกนไถและเสียหายของผู้ขับขี่รถจักรยานและจักรยานยนต์</p> |  |
| <p></p> | <p></p> |



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| | | | |
|--|---|--|--|
| <p>- มีพื้นที่ขรุขระในช่วงที่ระบุ ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุกับผู้สัญจรไปมาในพื้นที่ และนอกพื้นที่และเป็นช่องทางเข้า-ออกของอุ้งรถแท็กซี่</p> <p>จุดที่ 12 จากภาพที่ 4.33</p> |  | <p>. ทว่าการแก้ไขซ่อมแซมส่วนที่มีความเสียหายและไม่สม่ำเสมอของพื้นถนน โดยการแก้ไขให้เรียบเสมอฟิวถนน ให้ได้ตรงตามมาตรฐาน</p> |  |
|--|---|--|--|

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| | |
|--|--|
| <p>ทำการติดป้ายเตือนสำหรับการลดช่องจราจรให้มีขนาดมาตรฐานและติดตั้งก่อนถึงช่วงการลดช่องจราจร หรือติดป้ายแนะนำให้ผู้ขับขี่มีวินัย สลับกันไปมาแย่งกัน</p> |   |
| <p>-จุดที่ 19 จากภาพที่ 4.33 เกิดสภาวะคอขวดทำให้การสัญจรติดขัดและเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย</p> |  |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับวงวิชาการเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่ไปใช้ประโยชน์ทางการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

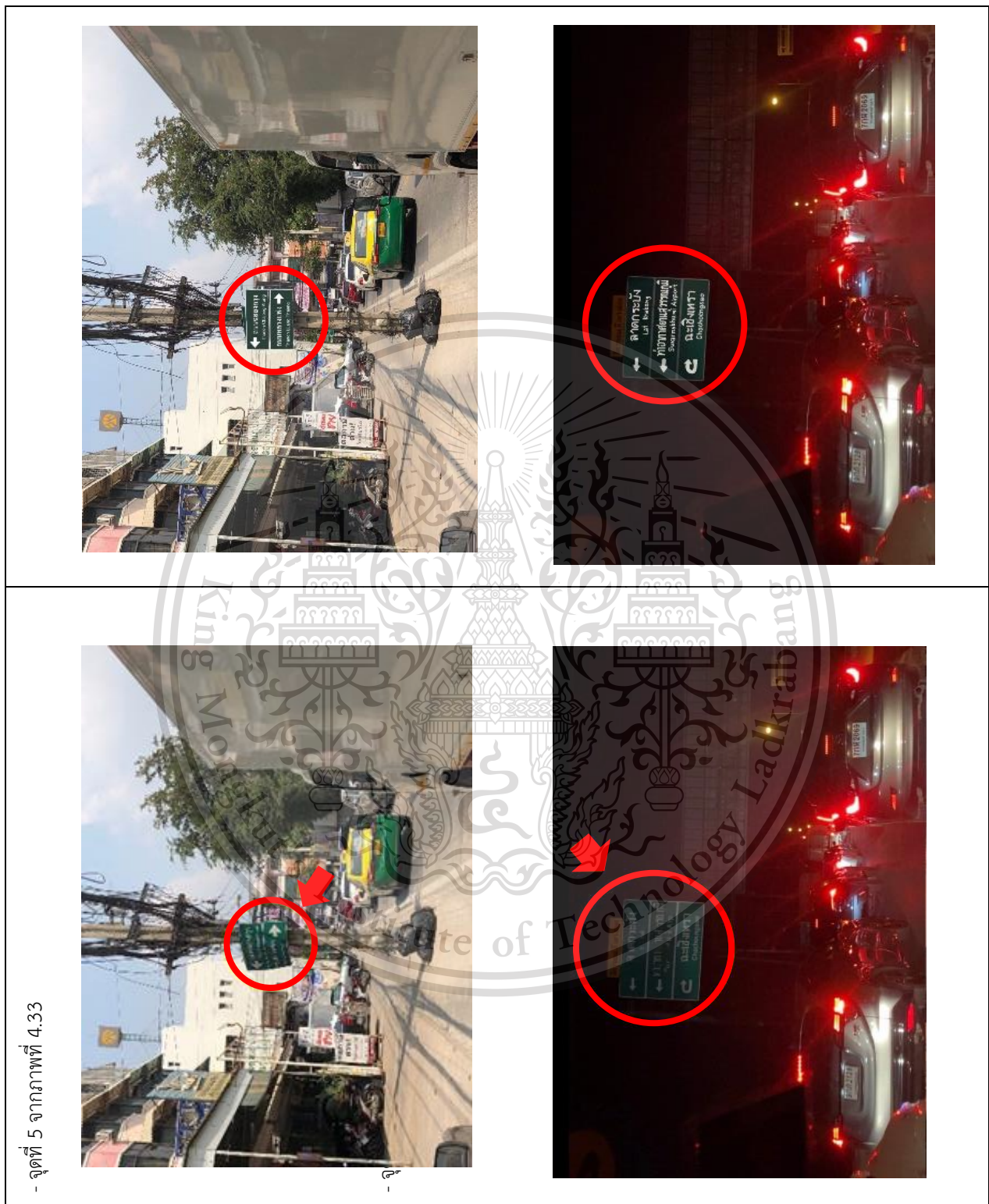
| | | | |
|-----------|---|---|---|
| <p>3:</p> | <p>ป้ายจราจร</p> <p>- ป้ายจราจรบางจุดชำรุด/หมดอายุการใช้งานรวมถึงป้ายจราจรมีสีซีดจาง ไม่สะท้อนแสงในตอนกลางคืน ทำให้ลำบากต่อการมองเห็น</p> <p>- จุดที่ 4 จากภาพที่ 4.33</p> | <p>นำป้ายจราจรที่ไม่ได้มาตรฐานออกและนำป้ายจราจรที่สะท้อนแสงตามมาตรฐานทุกตัวอักษรมาติดตั้งใหม่</p> |   |
|-----------|---|---|---|

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



-จุดที่ 5 จากภาพที่ 4.33

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

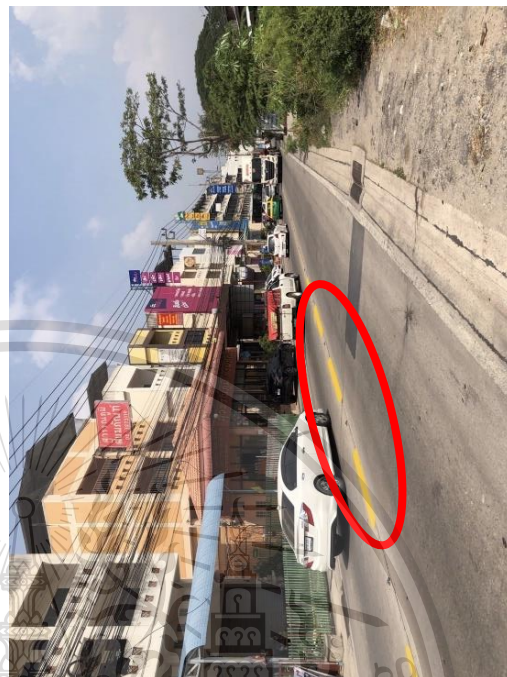
| | | |
|---|---|---|
| | <p>4. เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้</p> | <p>4. เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้</p> |
| <p>4. เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้</p> | <p>4. เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้</p> | <p>4. เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้</p> |
| <p>4. เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้</p> | <p>4. เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้</p> | <p>4. เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้</p> |

สัญลักษณ์เครื่องหมายบนพื้นทาง

- ตลอดเส้นทางที่ทำการสำรวจ มีการขีดสีเส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางไม่มีมาตรฐานและสีจางรวมไปถึงเส้นบอกทิศทางการจราจรเสียหายทำให้เกิดความสับสนในการเลือกใช้ของจราจรซึ่งอาจเป็นสาเหตุของกักรเกิดอุบัติเหตุจราจร



แก้ไขด้วยการขีดสีเส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางใหม่ให้ได้มาตรฐาน รวมไปถึงวาดเส้นบอกทิศทางการจราจรให้ชัดเจน



| | | | | |
|----|--|---|---|--|
| 5. | <p>สิ่งกีดขวาง</p> <p>-จุดที่ 8 จากภาพที่ 4.33 มีรถยนต์/รถจักรยานยนต์ จอดตรงบริเวณไหล่ ทาง</p> |  | <p>นำสิ่งกีดขวางทั้งหมดออกจากช่องทางจราจรและไหล่ทาง</p> |  |
|----|--|---|---|--|

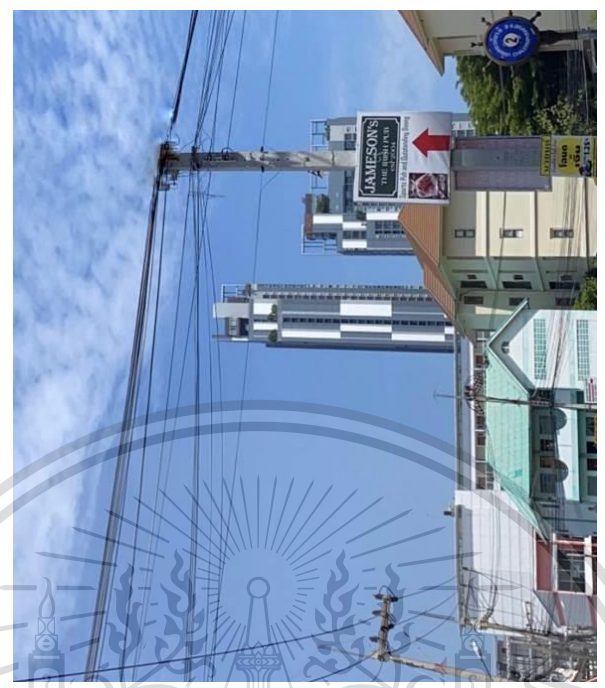
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| | | |
|---|--|---|
| <p>เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้</p> | <p>-จุดที่ 11 จากภาพที่ 4.33 มีแผงกั้นจราจร ดัชนีรถยนต์ กุญแจและแผงคอนกรีต วางกีดขวางบริเวณไหล่ทาง</p>  | <p>นำสิ่งกีดขวางทั้งหมดออกจากช่องจราจรและไหล่ทาง</p>  |
|---|--|---|

ติดต่อเจ้าหน้าที่เข้ามาปรับปรุงและแก้ไขสายสัญญาณที่ก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ใช้



-จุดที่ 6 จากภาพที่ 4.33 มีสายสัญญาณโทรศัพท์บนเสาไฟฟ้าชำรุดและห้อยระโยงระยางลงมาถึงระดับเดียวกับผู้ใช้

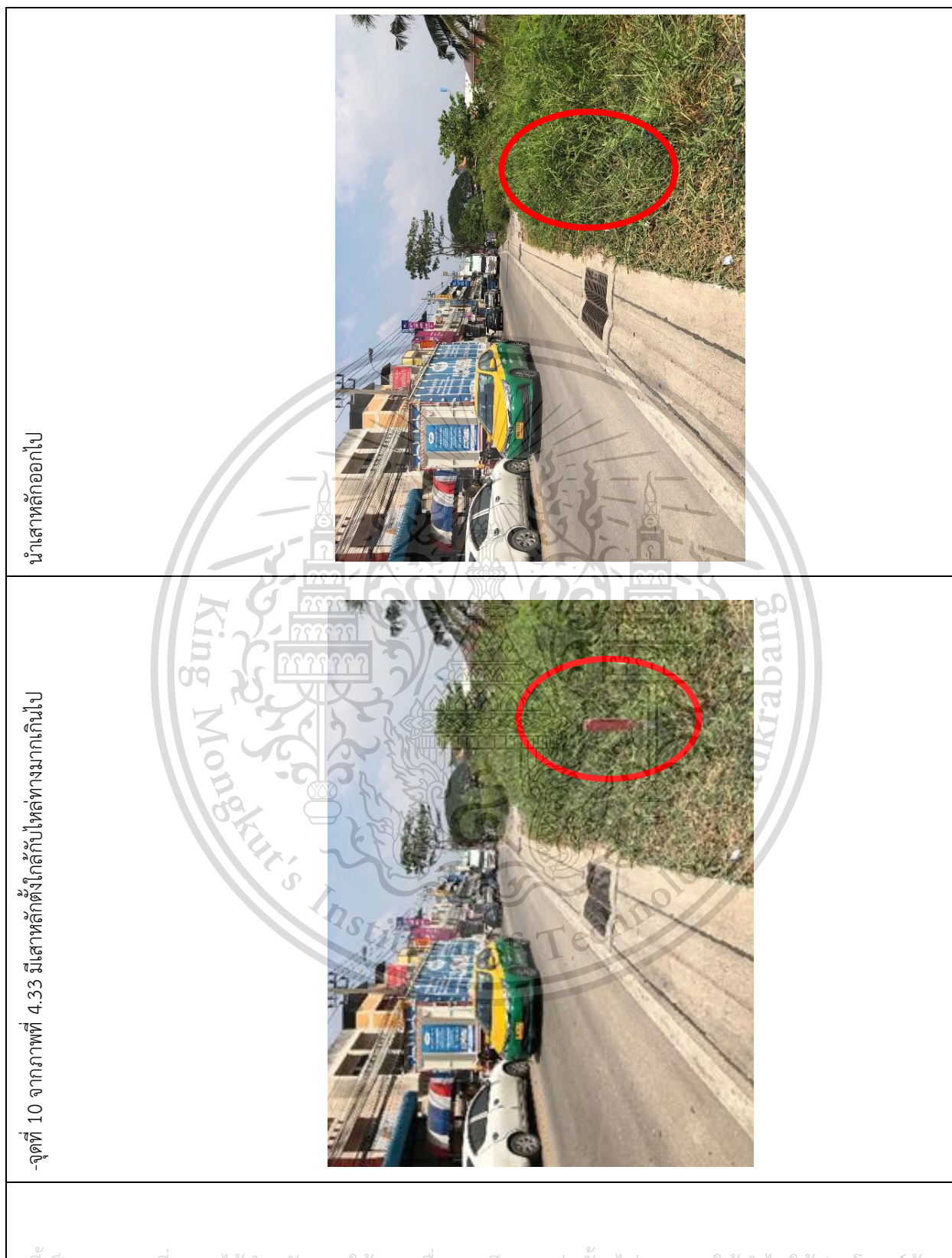


| | |
|--|--|
| <p>จุดที่ 16 จากภาพที่ 4.33 มีพื้นที่รกร้างและเป็นคูคลองสองธารณณะบางช่วง</p> |  |
| <p>ติดตั้งราวกันไฟได้มาตรฐานและมีความปลอดภัย</p> |  |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.


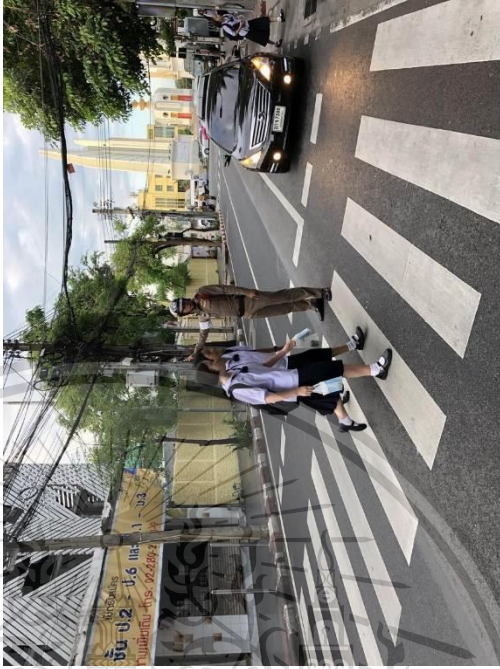
Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรรณเพื่อกรรณศีกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่ไปใช้ประโยชน์ทางการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.


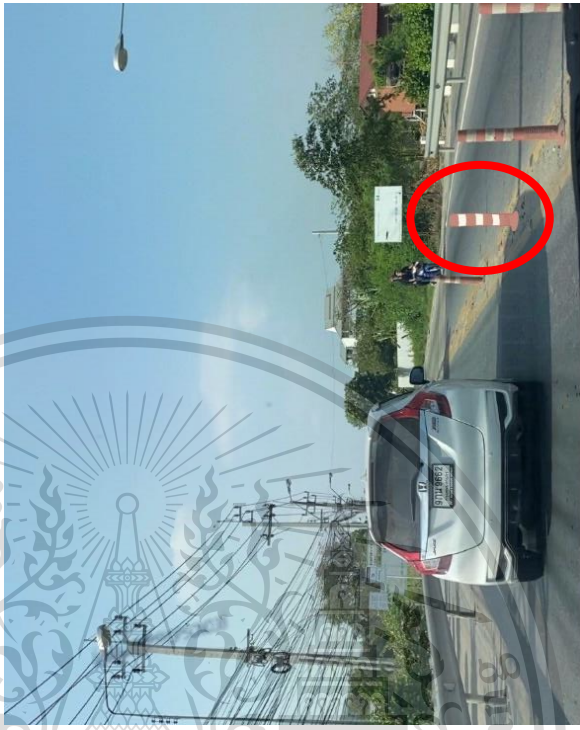
Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

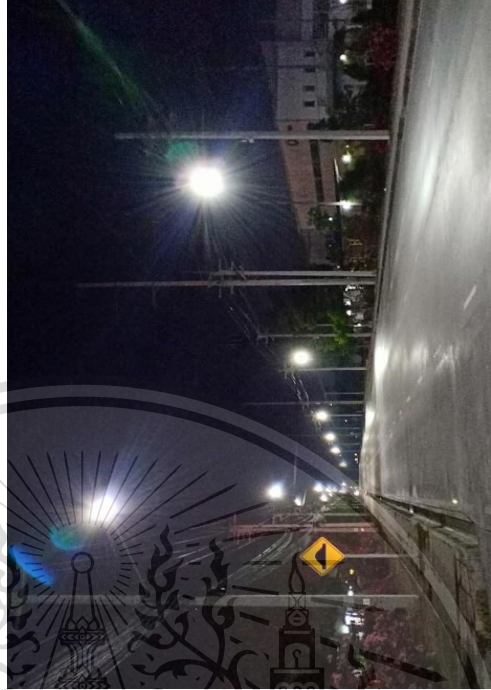
| | | |
|--|--|---|
| 6. | <p>คนเดินเท้า/คนเดินข้าม</p> <p>ตลอดช่วงถนนที่ทำการสำรวจ ไม่มีทางเดินเท้าตลอดช่วงความยาวถนนทำให้คนเดินเท้าจะต้องมีความระมัดระวังและลำบากในการเดินรวมถึงไม่มีทางเดินข้ามช่วงกลางถนน ซึ่งอาจจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้</p> | <p>เพิ่มทางเดินเท้าเข้ามารวมไปถึงเพิ่มทางม้าลายเข้ามาช่วยลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ</p> |
|  |  | |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| | | |
|--|--|---|
| <p>7: เอกสารที่ส่งมอบไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า</p> | <p>อุปกรณ์จราจรอื่นๆ</p> | <p>แก้ไขปรับปรุงหรือทำการเปลี่ยนแปลงอื่นใหม่ให้ได้ตามมาตรฐาน</p> |
| <p>จุดที่ 20 จากภาพที่ 4.33 เสาหลักจราจรมีการชำรุดเสียหาย สัมผัส</p> |  |  |

| | | | |
|----|---------------|--|---|
| 8. | ไฟฟ้าแสงสว่าง | <p>-มีไฟฟ้าบางบริเวณชำรุด/ใช้งานไม่ได้รวมถึงบริเวณหน้าซอยไม่มีแสงสว่างที่เพียงพอ</p>  | <p>เพิ่มความสว่างด้วยการติดตั้งเสาไฟฟ้าหรือเพิ่มความเข้มของแสงในหลอดไฟและซ่อมแซมเสาไฟฟ้าให้กลับมาใช้งานได้</p>  |
|----|---------------|--|---|

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

4.3.4 ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์สาเหตุของปัญหาที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

การคาดการณ์สาเหตุของปัญหาที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในบริเวณถนนลาดกระบัง 54 นั้นจะนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ในหัวข้อ 4.1 โดยจะนำข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณลาดกระบัง 54 เพียงเท่านั้นมาพิจารณา และข้อมูลจากการลงสำรวจพื้นที่ รวมทั้งข้อมูลจากการสำรวจความปลอดภัยทางถนนมาพิจารณาร่วมกันเพื่อคาดการณ์สาเหตุของปัญหาที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ได้ ดังนี้

จากข้อมูลอุบัติเหตุที่ได้รับรวบรวมมาจากสถานีตำรวจจรเข้เขี้ยว พบว่าในปี.ศ 2562 (เต็มปี) และ ปีพ.ศ 2563 (ตั้งแต่เดือนมกราคม-สิงหาคม) มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นรวมกันทั้งหมด 39 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 9 ครั้งและเสียชีวิต 1 ครั้ง ทำให้คาดการณ์ได้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นอุบัติเหตุขนาดเล็กถึงปานกลางเนื่องจากมีจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บเพียง 23 % จากจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมดที่เกิดขึ้น ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นภายในบริเวณถนนลาดกระบัง 54 นั้นส่วนมากเป็นแบบเฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย ดังแสดงในตารางที่ 4.27 และ 4.28 อีกทั้งยังพบว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นบริเวณต้นซอยโดยในปี.ศ 2562 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบริเวณต้นซอยประมาณ 62 % จากทั้งหมด ส่วนในปีพ.ศ 2563 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบริเวณต้นซอยประมาณ 44% จากทั้งหมด และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่นั้นมักเกิดในช่วงเย็นถึงช่วงเวลากลางคืนซึ่งแสดงดังตารางที่ 4.30 ถึง 4.33 สำหรับข้อมูลจากเว็บไซต์ยักษ์ดาตานั้นในปี.ศ 2562 พบว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 19 ครั้ง ซึ่งส่วนใหญ่มักเกิดอุบัติเหตุบริเวณ 200 – 300 เมตรจากต้นซอย ดังแสดงในตารางที่ 4.27 ถึง 4.29

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้กล่าวมาข้างต้นนั้นสามารถคาดการณ์สาเหตุที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ดังนี้ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอาจมีสาเหตุมาจากแสงสว่างที่ไม่เพียงพอต่อการมองเห็นในยามค่ำเนื่องจากอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักเกิดในช่วงเย็นถึงกลางคืน และอีกสาเหตุที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุุนั้นก็คือรถมีเลี้ยวโค้งบริเวณต้นซอยลาดกระบัง 54 ที่ไม่เพียงพอต่อการเลี้ยวของรถบรรทุกขนาดใหญ่ เนื่องจากอุบัติเหตุจำนวนมากมักเกิดบริเวณต้นซอย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

● ข้อมูลอุบัติเหตุบริเวณถนนลาดกระบัง 54 ปี 2562 จำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 21 ครั้ง

| ลำดับ | เวลา | ว/ด/ป | ลักษณะอุบัติเหตุ | สถานที่เกิดเหตุ | แขวง/เขต |
|-------|-------|----------|--|-------------------------------------|-----------|
| 1 | 0.00 | 11.01.62 | ขับรถโดยประมาท ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าธนาคารกรุงศรีอยุธยา | ลาดกระบัง |
| 2 | 7.45 | 12.01.62 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | แยกซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 3 | 22.30 | 15.01.62 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | แยกปากซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 4 | 14.00 | 9.02.62 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | จุดกลับรถปากซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 5 | 21.50 | 16.02.62 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | ภายในซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 6 | 21.40 | 19.02.62 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าธนาคารกรุงศรีอยุธยา | ลาดกระบัง |
| 7 | 1.20 | 17.02.62 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าคลินิก ซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 8 | 21.15 | 18.05.62 | ขับรถโดยประมาท ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าร้านสังฆภัณฑ์ ในซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 9 | 17.04 | 24.05.62 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | แยกไฟแดงซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 10 | 19.20 | 4.06.62 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | ซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 11 | 12.20 | 16.06.62 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | ในซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 12 | 18.20 | 4.03.62 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | ไฟแดงปากซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 13 | 15.15 | 2.04.62 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | ซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 14 | 11.00 | 28.04.62 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | ซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 15 | 5.30 | 2.08.62 | ขับรถโดยประมาท ทรัพย์สินเสียหาย | ปากซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 16 | 20.5 | 25.08.62 | ผู้อื่นถึงแก่ความตาย | ปากซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 17 | 6.30 | 30.08.62 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | แยกลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 18 | 11.05 | 17.10.62 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | จุดกลับรถปากซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 19 | 5.00 | 28.10.62 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | แยกซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 20 | 15.25 | 31.10.62 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | ใกล้ซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 21 | 10.00 | 29.11.62 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | แยกไฟแดง ซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |

ตารางที่ 4.26 แสดงถึงรายละเอียดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณถนนลาดกระบัง 54 ในปี 2562

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- ข้อมูลอุบัติเหตุบริเวณถนนลาดกระบัง 54 ปี 2563 จำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 18 ครั้ง

| ลำดับ | เวลา | วัน/ เดือน/ปี | ลักษณะอุบัติเหตุ | สถานที่เกิดเหตุ | แขวง/เขต |
|-------|-------|------------------|--|---|-----------|
| 1 | 5.20 | 06.01.63 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | สามแยกปากซอยลาดกระบัง54 | ลาดกระบัง |
| 2 | 8.50 | 18.01.63 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าร้านสังฆภัณฑ์ ในซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 3 | 17.00 | 7.02.63 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | บริเวณในซอยลาดกระบัง54 | ลาดกระบัง |
| 4 | 13.00 | 14.02.63 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | บริเวณในซอยลาดกระบัง54 | ลาดกระบัง |
| 5 | 1.00 | 16.02.63 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | สามแยกปากซอยลาดกระบัง54 | ลาดกระบัง |
| 6 | 18.00 | 17.02.63 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | กลางซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 7 | 21.40 | 17.02.63 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย มี ผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าโรงเรียนสอนภาษาสันติสุข | ลาดกระบัง |
| 8 | 16.15 | 9.03.63 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย มี ผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าอุ้แท็กซี่ไทยสมบัติ กลางซอย ลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 9 | 8.20 | 16.03.63 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนลาดกระบังขาเข้า แยกไฟแดงซอย ลาดกระบัง54 | ลาดกระบัง |
| 10 | 20.00 | 16.03.63 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | ภายในซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 11 | 13.00 | 30.03.63 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย มี ผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากซอยลาดกระบัง 52 | ลาดกระบัง |
| 12 | 14.20 | 31.03.63 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | ซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 13 | 10.30 | 10.04.63 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย มี ผู้ได้รับบาดเจ็บ | ร้านร่มไทรซอยลาดกระบัง54 | ลาดกระบัง |
| 14 | 18.30 | 16.04.63 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย มี ผู้ได้รับบาดเจ็บ | สามแยกปากซอยลาดกระบัง54 | ลาดกระบัง |
| 15 | 7.20 | 14.05.63 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย มี ผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าร้านต้นไทร กลางซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 16 | 17.12 | 11.06.63 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย มี ผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 17 | 19.00 | 20.06.63 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | ไฟแดงซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง |
| 18 | 8.30 | 25.08.63 | เฉี่ยวชน ทรัพย์สินเสียหาย | แยกลาดกระบัง 54 บริเวณไฟแดง | ลาดกระบัง |

ตารางที่ 4.27 แสดงถึงรายละเอียดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณถนนลาดกระบัง54 ในปี 2563

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- ข้อมูลอุบัติเหตุบริเวณถนนลาดกระบัง 54 ปี 2562 จำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 20 ครั้ง จากเว็บไซต์ยักษ์ดาต้า (YAK data)

| ระยะทาง เริ่มจากต้นซอยลาดกระบัง 54 (เมตร) | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) |
|---|-------------------------|
| 0-100 | 5 |
| 100-200 | 1 |
| 200-300 | 12 |
| 300-400 | 2 |
| 400-500 | 0 |
| 500-550 | 0 |
| รวม | 20 |

ตารางที่ 4.28 แสดงถึงจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณถนนลาดกระบัง 54 ในปี 2562 จากเว็บไซต์ยักษ์ดาต้า

| ช่วงเวลา | 00:01 น.- 06:00 น. | 06:01 น.- 12:00 น. | 12:01 น.- 18:00 น. | 18:01 น.- 00:00 น. |
|-------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) | 3 | 5 | 5 | 8 |
| รวม | 21 | | | |

ตารางที่ 4.29 แสดงปริมาณจราจรช่วงพีคของอุบัติเหตุในปี 2562

| ช่วงเวลา | จำนวนอุบัติเหตุ | |
|--------------------|--------------------|---|
| 18:01 น.- 00:00 น. | 18:01 น.- 20:00 น. | 2 |
| | 20:01 น.- 22:00 น. | 4 |
| | 22:01 น.- 00:00 น. | 2 |
| รวม | 8 | |

ตารางที่ 4.30 แสดงปริมาณจราจรช่วงพีคแบบละเอียดของอุบัติเหตุในปี 2562

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| ช่วงเวลา | 00:01 น.- 06:00 น. | 06:01 น.- 12:00 น. | 12:01 น.- 18:00 น. | 18:01 น.- 00:00 น. |
|----------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) | 2 | 5 | 7 | 4 |
| รวม | 18 | | | |

ตารางที่ 4.31 แสดงปริมาณจราจรช่วงพีคของอุบัติเหตุในปี 2563

| ช่วงเวลา | จำนวนอุบัติเหตุ | |
|--------------------|--------------------|---|
| 12:01 น.- 18:00 น. | 12:01 น.- 14:00 น. | 2 |
| | 14:01 น.- 16:00 น. | 1 |
| | 16:01 น.- 18:00 น. | 4 |
| รวม | 7 | |

ตารางที่ 4.32 แสดงปริมาณจราจรช่วงพีคแบบละเอียดของอุบัติเหตุในปี 2563

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้กล่าวมาข้างต้นนั้นสามารถคาดการณ์สาเหตุที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ตั้งนี้ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอาจมีสาเหตุมาจากแสงสว่างที่ไม่เพียงพอต่อการมองเห็นในยามค่ำคืนเนื่องจากอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักเกิดในช่วงเย็นถึงกลางคืน และอีกสาเหตุที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นก็คือรัศมีเลี้ยวโค้งบริเวณต้นซอยลาดกระบัง 54 เนื่องจากอุบัติเหตุจำนวนมากมักเกิดบริเวณต้นซอย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงอันตรายช่วงเขตลาดกระบังโดยวิเคราะห์จากข้อมูลเบื้องต้นและเชิงลึกเพื่อศึกษาลักษณะ จำนวน และช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณเขตลาดกระบัง และศึกษาสาเหตุที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่บริเวณจุดเสี่ยง รวมถึงศึกษาและเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงอันตราย โดยทำการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้นจากสถานีตำรวจ และเว็บไซต์ยักษ์ดำดำ และได้นำข้อมูลมาวิเคราะห์เป็นข้อมูลเชิงลึกโดยใช้ Microsoft Excel และ GIS จากการวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวจึงสรุปได้ว่าพื้นที่ ช่วงถนนลาดกระบัง 54 เป็นพื้นที่ที่เสี่ยงอันตรายมากที่สุด ดังนั้นคณะผู้จัดทำจึงได้เลือกบริเวณช่วงถนนลาดกระบัง 54 เป็นพื้นที่ศึกษาและทำการลงสำรวจข้อมูลจากพื้นที่จริง ซึ่งได้เก็บข้อมูลทั้ง ภาพถ่ายเบื้องต้น ปริมาณจราจร สภาพปัญหาต่างๆ ฯลฯ เพื่อนำมาตรวจสอบความปลอดภัยของถนน (Road Safety Audit, RSA) และเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาคือจากการศึกษาในครั้งนี้ ด้วยสถานการณ์ covid-19 ทำให้ในส่วนของ การลงสำรวจเก็บข้อมูลรายละเอียดต่างๆ เช่น ภาพถ่ายถนน ข้อมูลปริมาณจราจร ฯลฯ เป็นไปได้ลำบากและไม่ทั่วถึงรวมถึงไปถึงพฤติกรรมจราจรที่เปลี่ยนไปจากสภาพการจราจรในอดีต ดังนั้นในอนาคตอาจจะมีการศึกษารายละเอียดภาพถ่ายของถนน ข้อมูลปริมาณจราจร และปัจจัยอื่นๆที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ เพิ่มมากขึ้น

5.2 ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

ผลจากการศึกษาเรื่อง การศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงอันตรายช่วงถนนลาดกระบัง ทำให้ทราบถึงปัญหาที่ก่อให้เกิดอันตรายบนถนนช่วงลาดกระบัง 54 ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. บริเวณทางแยกควรเพิ่มรัศมีวงเลี้ยวให้ไม่ต่ำกว่า 15 เมตรหรือตามมาตรฐานของรถบรรทุกใหญ่เนื่องจากเป็นถนนที่มีรถบรรทุกใหญ่สัญจรไปมา
2. บริเวณมุมทางแยกถนนควรย้ายที่จอดรถของรถจักรยานยนต์รับจ้างไปไว้ตรงบริเวณจุดอื่นที่ไม่ขวางทางเดินและไหล่ทาง
3. แก้ไขปัญหาจราจรตรงบริเวณคอขวดด้วยการติดตั้งป้ายเตือนสำหรับการลดช่องจราจรให้มีขนาด

เอกสารนี้เป็นเอกสารลิขสิทธิ์ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง การนำเอกสารนี้ไปใช้โดยไม่ได้รับอนุญาตถือว่าผิดกฎหมาย

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

4. ทำการปรับปรุงแก้ไขหรือเพิ่มเติมสัญญาณไฟจราจร ป้ายจราจร และเครื่องหมายสัญลักษณ์บนพื้นถนนให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง
5. ขยายไหล่ทางและทางเดินเท้าให้รองรับสำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์และคนเดินเท้า
6. ควรมีมาตรการจัดการกับสิ่งกีดขวางบริเวณไหล่ทางและช่องจราจร
7. ปรับปรุงพื้นผิวจราจรให้เรียบและตามมาตรฐานงานทาง
8. ทำความสะอาดพื้นถนนโดยเฉพาะบริเวณร่องไหล่ทาง
9. ติดตั้งเสาไฟส่องสว่างเพิ่มหรือเพิ่มความเข้มของหลอดไฟใหม่ให้ได้ตามมาตรฐานและเพียงพอต่อการมองเห็นของผู้ใช้ถนน



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

เอกสารอ้างอิง

นายช่อฉัตร ชุมศรี. (2562). การศึกษาค้นคว้าอิสระ เรื่อง การวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายบนทางหลวงช่วง
เทศกาลปีใหม่เทศกาลสงกรานต์

วุฒิพงษ์ ธรรมศรี,ประสิทธิ์ จีงสงวนพรสุข. (2011). การบ่งชี้จุดอันตรายบนทางหลวงในประเทศไทยด้วยวิธี
อัตราการเกิดอุบัติเหตุวิกฤต

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย. (2561). รายงานการวิเคราะห์
สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมพ.ศ.2560

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย. (2562). รายงานการวิเคราะห์
สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมพ.ศ.2561

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย. (2563). การวิเคราะห์สถานการณ์
อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2562

สำนักอำนวยความปลอดภัยทางถนน. (2549). การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง. (2563). อุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน ปี 2562

Huayun Chen. (2012). Black Spot Determination of Traffic Accident Locations and Its Spatial
Association Characteristic Analysis Based on GIS. Scientific Research

Rune Elvik. (2007). State-of-the-art approaches to road accident black spot management
and safety analysis of road networks

TRACECA Regional Road Safety Project Safety Engineering Team. (2015). REGIONAL BLACK SPOT
MANAGEMENT GUIDELINES

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| ลำดับที่ | เวลา | d/m/y | ลักษณะจุดตัด | สถานที่เกิดเหตุ | แนวทาง | เขต | N | E | X | Y | ถนน |
|----------|-------|----------|---|---|--------|-----------|-------------|--------------|-----------|------------|-----|
| 1 | 19.00 | 1.01.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย | ถนนหน้าโรงเรียนวัดพนาภิรมย์ | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°43'24.1" | 100°47'54.1" | 13.723372 | 100.798370 | |
| 2 | 16.00 | 2.01.62 | ขึ้นรถโดยสารรถแท็กซี่หาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | บริเวณจุดตัดบริเวณหน้าการไฟฟ้าเขตหลวง | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'57.9" | 100°48'24.0" | 13.716076 | 100.806658 | |
| 3 | 12.50 | 3.01.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | บริเวณจุดตัดถนนบริษัทลาดกระบังขนส่ง | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°43'05.9" | 100°48'01.0" | 13.718816 | 100.800290 | |
| 4 | 1.00 | 13.01.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย | ถนนหลวงแห่ง | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 | |
| 5 | 22.00 | 13.01.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย | ใกล้หน้าสยามอสังหาริมทรัพย์ | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'56.2" | 100°48'27.9" | 13.715603 | 100.807761 | |
| 6 | 14.00 | 14.01.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย | ตรงข้ามสยามอสังหาริมทรัพย์ | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'56.7" | 100°48'28.0" | 13.715744 | 100.807789 | |
| 7 | 17.50 | 14.01.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | บริเวณจุดตัดถนนบริษัทศรีอยุธยา | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'31.7" | 100°49'33.5" | 13.708814 | 100.825974 | |
| 8 | 16.10 | 18.01.62 | ขึ้นรถโดยสารรถแท็กซี่หาย | จุดตัดถนนบริษัทศรีอยุธยา | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'31.7" | 100°49'33.5" | 13.708814 | 100.825974 | |
| 9 | 17.30 | 19.01.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย | ปากซอยสน.จะเข้ซอย | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°43'16.9" | 100°47'30.6" | 13.721346 | 13.721346 | |
| 10 | 21.00 | 19.01.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าตลาดเข้ซอย | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°41'49.8" | 100°51'09.8" | 13.697154 | 100.852728 | |
| 11 | 11.00 | 25.01.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย | บริเวณจุดตัดซอยวัดบ้านกล้วย | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'15.0" | 100°50'18.0" | 13.704177 | 100.838341 | |
| 12 | 22.30 | 26.01.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ภายในซอยหลวงแห่ง8 | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'53.2" | 100°47'53.6" | 13.716377 | 100.798220 | |
| 13 | 7.30 | 4.02.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย | ปากทางซอยบ้านกล้วย | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'53.2" | 100°48'35.2" | 13.714788 | 100.809770 | |
| 14 | 8.10 | 15.02.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนหลวงแห่ง(ขาออก) บริเวณแยกไฟแดงบ้านกล้วยศรีนครินทร์ | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'37.4" | 100°49'17.6" | 13.710375 | 100.821551 | |
| 15 | 7.00 | 16.02.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ที่โรงเรียนแสงหริญ | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'48.2" | 100°48'47.3" | 13.713401 | 100.813131 | |
| 16 | 1.10 | 16.02.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย | บนสะพานพระยาพร (ขาเข้า) | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'01.8" | 100°51'09.1" | 13.700507 | 100.852521 | |
| 17 | 22.00 | 20.02.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย | หน้าสยามอสังหาริมทรัพย์ | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'56.2" | 100°48'27.9" | 13.715603 | 100.807761 | |
| 18 | 5.00 | 22.02.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย | ใกล้หน้าบริษัทสยามอสังหาริมทรัพย์ | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'45.8" | 100°48'53.3" | 13.712725 | 100.814804 | |
| 19 | 19.00 | 22.02.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | บริเวณทางเข้าตลาดน้ำโชค | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°43'16.3" | 100°47'33.4" | 13.721199 | 100.792620 | |
| 20 | 16.50 | 7.05.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย | จุดตัดบริเวณซอยลาดพร้าว | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'55.3" | 100°48'30.5" | 13.715359 | 100.808459 | |
| 21 | 12.30 | 26.05.62 | เสียงถึงแนวความ | แยกไฟแดงตำรวจดับ มอเออิมบ้านกล้วย | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'40.7" | 100°49'07.2" | 13.711308 | 100.818673 | |
| 22 | 17.30 | 4.04.62 | เสียงถึงแนวความ | หน้าร้านเครื่องใช้ไฟฟ้า | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'42.6" | 100°49'04.1" | 13.711833 | 100.817797 | |
| 23 | 1.30 | 10.01.62 | เสียง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หลวงแห่ง | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'42.6" | 100°49'04.1" | 13.711833 | 100.817797 | |
| 24 | 17.15 | 6.06.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ตรงข้าม บ.ไทยอัสรี | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 | |
| 25 | 20.00 | 1.06.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนหลวงแห่ง (ขาออก) ทางเข้า บม. PT | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'27.5" | 100°49'57.2" | 13.707641 | 100.832543 | |
| 26 | 0.40 | 8.06.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | สามแยกวัดพนาภิรมย์ | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°43'14.0" | 100°47'40.1" | 13.720556 | 100.794470 | |
| 27 | 16.00 | 28.06.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าแยกวัดพนาภิรมย์ | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°43'21.4" | 100°47'50.6" | 13.722619 | 100.797397 | |
| 28 | 9.12 | 16.06.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย | หน้าซอยพร1 | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'34.3" | 100°49'27.4" | 13.709513 | 100.824280 | |
| 29 | 20.00 | 15.06.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย | สามแยกหน้าตลาดไฟไทย | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°43'03.8" | 100°48'05.1" | 13.717711 | 100.801412 | |
| 30 | 7.20 | 20.06.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย | ทางเข้าซอยน้ำโกร | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°41'49.8" | 100°51'09.8" | 13.697154 | 100.852728 | |
| 31 | 11.50 | 20.06.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย | ทางโรงเรียนวิชา | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'34.5" | 100°49'27.0" | 13.709586 | 100.824157 | |
| 32 | 17.00 | 24.06.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนหลวงแห่ง ซ.หลวงแห่ง2 | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°41'58.8" | 100°51'07.4" | 13.699669 | 100.852053 | |
| 33 | 5.30 | 27.06.62 | เสียง ทวีตเสียงหาย | ถนนหลวงแห่ง (ขาเข้า) | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 | |
| 34 | 19.40 | 1.06.62 | ขึ้นรถโดยสารรถแท็กซี่หาย | ถนนหลวงแห่ง | พื้นยา | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 | |

ตารางแสดงจำนวนอุบัติเหตุในปี 2562

เอกสารนี้เป็น
 "ไม่จำกัด" อนุญาตให้
 This document is reserved for personal use only. It is not allowed for commercial use.
 Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| | | | | | | | | | | | |
|----|-------|----------|--------------------|-----------------------------------|---|-----------|-----------|-------------|--------------|-----------|------------|
| 35 | 6.00 | 30.06.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย | บริเวณกลางสะพานข้ามยาว | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°44'43.4" | 100°49'15.3" | 13.745390 | 100.820920 |
| 36 | 8.00 | 30.01.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | จุดอับรถกวดหมายย์ ถ.หลวงพงษ์ | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'21.4" | 100°47'50.6" | 13.722596 | 100.797399 |
| 37 | 2.30 | 3.07.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนหลวงพงษ์ (ขาออก) | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 |
| 38 | 8.00 | 3.07.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | จุดกั้นรถอับรถกวดหมายย์ (ทับยาว) | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°42'55.3" | 100°48'30.5" | 13.715359 | 100.808459 |
| 39 | 19.10 | 12.07.62 | ขันรถโดยประธา | ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าบ้านมูนี้ออกร 2 | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°42'58.5" | 100°49'05.7" | 13.716239 | 100.818248 |
| 40 | 18.00 | 9.07.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าตลาดเจ็ดไทย | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°41'49.8" | 100°51'09.8" | 13.697154 | 100.852728 |
| 41 | 21.00 | 16.07.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย | แยกวัดราชโกษา | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°41'58.8" | 100°51'07.4" | 13.699669 | 100.852053 |
| 42 | 8.30 | 17.07.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าตลาดวัดพิภพไฉนีย์ | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'21.4" | 100°47'50.6" | 13.722596 | 100.797399 |
| 43 | 11.47 | 21.07.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย | สี่แยกไฟแดงทางข้ามคลองอรัญย์ ขาเข้าถนน | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°42'40.7" | 100°49'07.2" | 13.711308 | 100.818673 |
| 44 | 7.20 | 3.02.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย | บริเวณแยกทางข้ามคลองน้ำใส (ใต้สะพานออกทางขึ้น) | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°42'34.1" | 100°49'27.8" | 13.709459 | 100.824386 |
| 45 | 16.40 | 1.03.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนหลวงพงษ์ (ขาเข้า) เข้าสะพานข้ามคลองบึงศรีธรรม์ | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 |
| 46 | 0.25 | 3.03.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย | สะพานพิรุณษ์ | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'26.7" | 100°47'18.1" | 13.724082 | 100.798350 |
| 47 | 14.30 | 6.03.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย | ปากทางเข้าซอยวัดมาใหม่ไร่ | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°42'34.5" | 100°49'27.0" | 13.709586 | 100.824157 |
| 48 | 1.20 | 16.02.62 | ผู้เดินด้วยความตาย | | ถนนหลวงพงษ์ (ขาออก) | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 |
| 49 | 19.00 | 9.03.62 | ขันรถโดยประธา | ทรัพย์สินเสียหาย | แยกไฟแดงวัดราชโกษา | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°41'52.1" | 100°51'04.5" | 13.697796 | 100.851242 |
| 50 | 21.30 | 12.03.62 | ขันรถโดยประธา | ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าบ้านมูนี้ออกร | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'03.8" | 100°48'05.1" | 13.717711 | 100.801412 |
| 51 | 6.15 | 16.03.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนหลวงพงษ์ | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 |
| 52 | 0.30 | 17.03.62 | ขันรถโดยประธา | ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนหลวงพงษ์ | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 14.709339 | 100.824365 |
| 53 | 16.30 | 19.03.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าประชิดไทย | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'03.3" | 100°48'07.5" | 13.717591 | 100.802078 |
| 54 | 6.30 | 15.03.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | จุดกั้นรถอับรถกวดหมายย์ | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°42'55.3" | 100°48'30.5" | 13.715359 | 100.808459 |
| 55 | 14.30 | 19.03.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | ทางเข้าซอยไม่มีชื่อทางข้ามสะพานทับยาว | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°44'22.7" | 100°49'08.7" | 13.739661 | 100.819074 |
| 56 | 8.50 | 3.04.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนหลวงพงษ์ | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 |
| 57 | 7.30 | 13.03.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนหลวงพงษ์ | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 |
| 58 | 18.30 | 12.04.62 | ขันรถโดยประธา | ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าพิรุณษ์ไร่ | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'08.2" | 100°47'54.3" | 13.718954 | 100.798422 |
| 59 | 7.00 | 13.04.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย | ทางแยกวัดราชโกษา | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°41'52.1" | 100°51'04.5" | 13.697807 | 100.851241 |
| 60 | 13.30 | 17.04.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนหลวงพงษ์ (ขาออก) บริเวณจุดกั้นรถอับรถกวดหมายย์ | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'06.1" | 100°48'01.2" | 13.718371 | 100.800339 |
| 61 | 19.15 | 19.04.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย | จุดกั้นรถอับรถกวดหมายย์ | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°42'55.3" | 100°48'30.5" | 13.715359 | 100.808459 |
| 62 | 22.00 | 1.03.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | สะพานทับยาว | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°44'43.4" | 100°49'15.3" | 13.745390 | 100.820920 |
| 63 | 20.30 | 23.04.62 | ขันรถโดยประธา | ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | บริเวณหน้า 7-11 เมกาทีคอมมาเนีย | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'12.1" | 100°47'45.4" | 13.720016 | 100.795955 |
| 64 | 19.20 | 2.05.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าตลาดเจ็ดไทย | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°41'50.1" | 100°51'08.8" | 13.697253 | 100.852445 |
| 65 | 17.30 | 16.07.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าทางเข้าแสงรัฐพิบูลส | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°42'43.0" | 100°48'48.8" | 13.711930 | 100.813547 |
| 66 | 16.20 | 26.07.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนหลวงพงษ์ | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'08.2" | 100°47'54.3" | 13.718954 | 100.798422 |
| 67 | 13.45 | 2.08.62 | เสวรมน | ทรัพย์สินเสียหาย | สะพานพิรุณษ์ | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'27.0" | 100°47'18.1" | 13.724152 | 100.798349 |

ตารางแสดงจำนวนอุบัติเหตุในปี 2562

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นโดยระบบอัตโนมัติของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ไม่สามารถนำข้อมูลไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| | | | | | | | | | | |
|-----|-------|----------|--|--|------------|-----------|-------------|--------------|-----------|------------|
| 68 | 7.00 | 8.08.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าร้านอาหาร ขอนทอง | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°41'41.0" | 100°51'34.1" | 13.694732 | 100.859474 |
| 69 | 13.30 | 18.08.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | จุดกลับรถ ถนนหลวงพง 10 | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°42'22.4" | 100°49'58.9" | 13.706218 | 100.833018 |
| 70 | 7.05 | 20.08.62 | ขึ้นรถโดยสารประจำทาง ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนหลวงพง | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'08.2" | 100°47'54.3" | 13.718954 | 100.798422 |
| 71 | 19.30 | 18.08.62 | ขึ้นรถโดยสารประจำทาง ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าหมู่บ้านพฤกษาภิรมย์ | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°42'53.1" | 100°48'35.1" | 13.714743 | 100.809756 |
| 72 | 19.05 | 24.08.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | จุดกลับรถหน้าลาดกระบังขนส่ง | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'02.7" | 100°43'05.1" | 13.717404 | 100.718094 |
| 73 | 7.10 | 6.09.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | ทางด่วนหน้าหมู่บ้านเอื้ออาทร 1 | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°42'57.4" | 100°48'03.7" | 13.715936 | 100.801037 |
| 74 | 6.40 | 8.09.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนหลวงพง | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'08.2" | 100°47'54.3" | 13.718954 | 100.798422 |
| 75 | 11.25 | 11.09.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนหลวงพง | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'08.2" | 100°47'54.3" | 13.718954 | 100.798422 |
| 76 | 17.30 | 6.09.62 | ผู้ขึ้นรถโดยสารประจำทาง | ปากทางเข้าน้ำจืดคาร์ทีแคร์ | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°41'49.1" | 100°51'21.7" | 13.696981 | 100.856038 |
| 77 | 19.00 | 18.09.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าร้านพิซซ่า | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'51.2" | 100°46'49.1" | 13.730893 | 100.780299 |
| 78 | 10.10 | 19.09.62 | ผู้ขึ้นรถโดยสารประจำทาง | จุดกลับรถซอยถ้ำกอ | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°42'55.3" | 100°48'30.5" | 13.715359 | 100.808459 |
| 79 | 11.00 | 27.09.62 | ผู้ขึ้นรถโดยสารประจำทาง | หน้าร้านของสุวรรณีเตีมี 2 | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'19.5" | 100°47'11.6" | 13.722076 | 100.786560 |
| 80 | 14.00 | 27.09.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนหลวงพง | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'08.2" | 100°47'54.3" | 13.718954 | 100.798422 |
| 81 | 16.46 | 15.09.62 | ผู้ขึ้นรถโดยสารประจำทาง | ปากทางเข้าหมู่บ้านเอื้ออาทร 2 | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°42'58.1" | 100°49'06.5" | 13.716145 | 100.818476 |
| 82 | 9.30 | 7.10.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าร้านซิวใจโต (แคร์บอย) | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°42'31.7" | 100°49'33.5" | 13.708814 | 100.825974 |
| 83 | 18.30 | 18.10.62 | ขึ้นรถโดยสารประจำทาง ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | แยกวัดถ้ำกลีบบัว | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'21.4" | 100°47'50.6" | 13.722619 | 100.797397 |
| 84 | 16.30 | 19.10.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | จุดกลับรถหน้าแคร์บอย | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°42'31.7" | 100°49'33.5" | 13.708814 | 100.825974 |
| 85 | 11.00 | 20.10.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | ภายในซอยหลวงพง 8 | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°42'59.0" | 100°47'53.6" | 13.716377 | 100.798220 |
| 86 | 8.50 | 22.10.62 | ขึ้นรถโดยสารประจำทาง ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | แยกวัดถ้ำกลีบบัว | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°41'52.2" | 100°51'04.5" | 13.697821 | 100.851237 |
| 87 | 11.00 | 22.10.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนหลวงพง (ขาเข้า) | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 |
| 88 | 20.30 | 24.10.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนหลวงพง | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 |
| 89 | 7.50 | 18.11.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | บริเวณจุดกลับรถบางกอกแฟชันเซ็นเตอร์ | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°42'15.0" | 100°50'18.1" | 13.704159 | 100.838355 |
| 90 | 9.20 | 19.11.62 | ขึ้นรถโดยสารประจำทาง ทรัพย์สินเสียหาย | จุดกลับรถหน้าซอยถ้ำกอ | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°42'55.4" | 100°48'30.5" | 13.715376 | 100.808472 |
| 91 | 16.00 | 18.11.62 | ขึ้นรถโดยสารประจำทาง ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากซอยหลวงพง 6 | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'08.0" | 100°47'54.6" | 13.718884 | 100.798500 |
| 92 | 11.20 | 24.11.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | บริเวณจุดกลับรถ พื้นที่ยาว-หลวงพง ใกล้ซอยหลวงพง 10 | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°42'57.9" | 100°48'24.0" | 13.716072 | 100.806664 |
| 93 | 21.30 | 1.06.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | ทางเข้าบริษัทอูรักเมลาลาดกระบัง | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'05.6" | 100°48'00.9" | 13.718219 | 100.800254 |
| 94 | 21.20 | 7.09.62 | ขึ้นรถโดยสารประจำทาง ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนหลวงพง | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 |
| 95 | 10.40 | 2.12.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | ตรงข้ามหน้าสยามรอยัลคอลลีจ | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°42'56.7" | 100°48'28.0" | 13.715744 | 100.807777 |
| 96 | 19.00 | 3.12.62 | ขึ้นรถโดยสารประจำทาง ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | จุดกลับรถถนนวิเศษมิตร | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°42'37.6" | 100°49'17.6" | 13.710442 | 100.821553 |
| 97 | 12.48 | 8.12.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | จุดกลับรถใกล้บ้านซอยหลวงพง 10 | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°42'57.9" | 100°48'24.0" | 13.716072 | 100.806664 |
| 98 | 2.50 | 9.12.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | บริเวณหน้าธนาคารไทยพาณิชย์ สาขาลาดกระบัง | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'14.9" | 100°47'37.5" | 13.720813 | 100.793748 |
| 99 | 22.00 | 9.12.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | บริเวณหน้าร้านขายยาตมอเมยา จุดกลับรถบีทีเอส NGV | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'06.0" | 100°48'01.1" | 13.718339 | 100.800292 |
| 100 | 16.20 | 10.12.62 | ขึ้นรถโดยสารประจำทาง ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าบริษัทเรย์บอย | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°42'31.2" | 100°49'34.2" | 13.708674 | 100.826174 |
| 101 | 18.30 | 11.12.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | จุดกลับรถซอยถ้ำกอ | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°42'15.0" | 100°50'18.0" | 13.704163 | 100.838344 |
| 102 | 10.00 | 17.12.62 | ขึ้นรถโดยสารประจำทาง ทรัพย์สินเสียหาย | ใกล้สี่แยกหน้าซอยคาร์ทีแคร์ | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°42'15.0" | 100°50'18.0" | 13.704163 | 100.838344 |
| 103 | 12.00 | 16.12.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | จุดกลับรถปากซอยหลวงพง 8 | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'07.5" | 100°47'56.1" | 13.718735 | 100.798924 |
| 104 | 19.40 | 25.12.62 | เดียวกัน ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าตลาดตีตี่ตี | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'13.4" | 100°47'41.8" | 13.720375 | 100.794938 |

หลวงพง

ตารางแสดงจำนวนอุบัติเหตุในปี 2562

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|-------|----------|-------------------|--------------------|--------------------|--|--------|-----------|-------------|--------------|-----------|------------|
| 105 | 5.30 | 10.01.62 | ขั้วรถลดประมาท | ทรัพย์สินเสียหาย | มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนประชาพัฒนา | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13.717082 | 100.817112 |
| 106 | 1.00 | 11.01.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | | ถนนกรุงเพชรธรรมดุมิ | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'19.6" | 100°48'07.2" | 13.722100 | 100.801993 |
| 107 | 17.16 | 12.01.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | | กมดิ่งเล็งเชิงเอือาทร 2 | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°42'56.5" | 100°49'10.7" | 13.715696 | 100.819645 |
| 108 | 20.30 | 16.01.62 | ขั้วรถลดประมาท | มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | | ถนนประชาพัฒนา | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13.717082 | 100.817112 |
| 109 | 15.30 | 22.01.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | แยกวัดพลามันย์ | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'21.4" | 100°47'50.6" | 13.722619 | 100.797383 |
| 110 | 7.40 | 24.01.62 | ขั้วรถลดประมาท | มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | | ถนนประชาพัฒนา | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13.717082 | 100.817112 |
| 111 | 17.00 | 9.02.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | | แยกท่ากรเลียวขาว 200เมตร | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'54.6" | 100°49'34.5" | 13.715171 | 100.826252 |
| 112 | 20.00 | 18.02.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | | ถนนหน้าเข้ยนสายประชาพัฒนา | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'45.4" | 100°48'39.9" | 13.729272 | 100.811089 |
| 113 | 18.30 | 19.02.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าปากซอยหนองรว | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'05.3" | 100°48'46.4" | 13.718135 | 100.812891 |
| 114 | 9.00 | 20.02.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | | ซอยกรือา 6 | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'23.2" | 100°47'47.0" | 13.723121 | 100.796394 |
| 115 | 15.40 | 20.02.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | | หน้า ม.เอือาทร 2 | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°42'58.2" | 100°49'06.5" | 13.716160 | 100.818465 |
| 116 | 7.00 | 3.05.62 | ขั้วรถลดประมาท | ทรัพย์สินเสียหาย | มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ค.ประชาพัฒนา | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13.717082 | 100.817112 |
| 117 | 11.00 | 6.05.62 | เลี้ยงขวน | มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | | บริเวณทางเข้าโรงค้ไฟ ศรีกรุง | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13.717082 | 100.817112 |
| 118 | 17.30 | 11.05.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | | ถนนประชาพัฒนา | พืชมอง | ลาดกระบัง | 13°41'54.8" | 100°50'58.1" | 13.698561 | 100.849473 |
| 119 | 15.40 | 6.05.62 | ขั้วรถลดประมาท | ทรัพย์สินเสียหาย | | บริเวณทางข้าม PT | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13.717082 | 100.817112 |
| 120 | 15.00 | 14.05.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนประชาพัฒนา | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13.717082 | 100.817112 |
| 121 | 19.30 | 14.05.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | | ถนนประชาพัฒนา | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13.717082 | 100.817112 |
| 122 | 4.30 | 11.05.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | | บริเวณสะพานหน้าบ้านพักชมวิวลิต | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°42'53.2" | 100°48'35.2" | 13.714788 | 100.809790 |
| 123 | 20.10 | 18.03.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ทางข้ยนี่งมาโกร ดัดค้ไฟประชาพัฒนา | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°42'34.5" | 100°49'27.0" | 13.709586 | 100.824157 |
| 124 | 16.00 | 10.05.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | | ถนนประชาพัฒนา | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13.717082 | 100.817112 |
| 125 | 4.15 | 27.05.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | | ทางข้ยนี่งมาเอือาทร 2 หน้าวัดทางข้ยมาย | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°42'58.5" | 100°49'05.7" | 13.716239 | 100.818248 |
| 126 | 10.30 | 2.06.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | | หน้าม.กรุงเพชรธรรมดุมิ | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'25.0" | 100°48'09.2" | 13.723601 | 100.802568 |
| 127 | 11.30 | 4.06.62 | สุ่อ้เลี้ยงควาตาม | | | ถนนประชาพัฒนา | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13.717082 | 100.817112 |
| 128 | 19.20 | 14.06.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนประชาพัฒนา | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13.717082 | 100.817112 |
| 129 | 7.45 | 21.01.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | | ลานจอดรถหน้าบ้านข้ยนี่งมาโครค้ไฟชมข้ยมาย | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'20.4" | 100°48'00.8" | 13.722327 | 100.800207 |
| 130 | 9.00 | 2.07.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนประชาพัฒนา | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13.717082 | 100.817112 |
| 131 | 7.00 | 9.07.62 | สุ่อ้เลี้ยงควาตาม | | | บริเวณใต้สะพานมอเดืออรัย | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°42'52.3" | 100°49'04.7" | 13.714519 | 100.817982 |
| 132 | 9.45 | 19.07.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | | ถนนประชาพัฒนา | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13.717082 | 100.817112 |
| 133 | 21.15 | 22.02.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าหมู่บ้านพิศาล | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'16.6" | 100°48'15.4" | 13.721265 | 100.804285 |
| 134 | 7.50 | 15.03.62 | ขั้วรถลดประมาท | ทรัพย์สินเสียหาย | มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ชม.ร่วมพัฒนา | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'29.1" | 100°47'51.3" | 13.724754 | 100.797571 |
| 135 | 19.50 | 27.03.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากซอยคลองมอญ ตัดหมู่บ้านพิศาล 2 | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'21.7" | 100°47'50.6" | 13.722687 | 100.797377 |
| 136 | 16.30 | 2.02.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ซอยเชื่อมคลองมอญ ตัดหมู่บ้านพิศาล 2 | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'11.4" | 100°48'30.0" | 13.719821 | 100.808833 |
| 137 | 17.50 | 5.04.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | | ถนนประชาพัฒนา | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13.717082 | 100.817112 |
| 138 | 3.00 | 17.04.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนประชาพัฒนา | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13.717082 | 100.817112 |
| 139 | 17.30 | 11.04.62 | ขั้วรถลดประมาท | มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | | ถนนประชาพัฒนา | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13.717082 | 100.817112 |
| 140 | 10.30 | 27.04.62 | ขั้วรถลดประมาท | มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | | โค้งโรงเรียนวัดพลามันย์ | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°43'24.8" | 100°47'52.3" | 13.723561 | 100.797869 |
| 141 | 15.57 | 30.04.62 | เลี้ยงขวน | ทรัพย์สินเสียหาย | มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าตลาดพืชมาย | พืชมาย | ลาดกระบัง | 13°42'57.9" | 100°49'06.9" | 13.716078 | 100.818593 |

ประเภทพัฒนา

ตารางแสดงจำนวนอุบัติเหตุในปี 2562

เอกสารนี้
ไม่ว่าการ
Thi
Se.
จัดการค้า
นำไปใช้

| | | | | | | | | | | |
|-----|-------|----------|--|------------------------------------|------------|-----------|-------------|--------------|-----------|------------|
| 165 | 7.20 | 30.06.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนชุมชนทอง-ลำด้อยตั้ง | ชุมชนทอง | ลาดกระบัง | 13°43'22.1" | 100°51'21.9" | 13.722799 | 100.856087 |
| 166 | 13.10 | 1.02.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย | ปากทางเข้าชุมชนวัดลาดกระบัง | ชุมชนทอง | ลาดกระบัง | 13°43'34.8" | 100°51'58.6" | 13.726333 | 100.866287 |
| 167 | 12.58 | 9.02.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้า รร. วิทยากริษา | ชุมชนทอง | ลาดกระบัง | 13°41'57.8" | 100°51'06.8" | 13.699386 | 100.851888 |
| 168 | 7.10 | 16.05.62 | ขับรถติดประมาท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ข.ชุมชนทอง-ลำด้อยตั้ง 1 | ชุมชนทอง | ลาดกระบัง | 13°43'22.0" | 100°51'21.8" | 13.722765 | 100.856063 |
| 169 | 6.50 | 17.05.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย | บริเวณปากชุมชนวัดลาดกระบัง วัด 3 | ชุมชนทอง | ลาดกระบัง | 13°43'34.5" | 100°51'59.1" | 13.726258 | 100.866412 |
| 170 | 7.40 | 12.06.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนชุมชนทอง-ลำด้อยตั้ง | ชุมชนทอง | ลาดกระบัง | 13°43'22.0" | 100°51'21.8" | 13.722765 | 100.856063 |
| 171 | 17.00 | 24.06.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนชุมชนทอง-ลำด้อยตั้ง | ชุมชนทอง | ลาดกระบัง | 13°43'22.0" | 100°51'21.8" | 13.722765 | 100.856063 |
| 172 | 17.30 | 7.06.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนชุมชนทอง-ลำด้อยตั้ง | ชุมชนทอง | ลาดกระบัง | 13°43'22.0" | 100°51'21.8" | 13.722765 | 100.856063 |
| 173 | 20.00 | 7.06.62 | ผู้ยื่นแจ้งความตาย | หน้าร้านชุมชนทองวัด | ชุมชนทอง | ลาดกระบัง | 13°41'45.9" | 100°51'21.2" | 13.696082 | 100.855877 |
| 174 | 15.20 | 14.07.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนชุมชนทอง-ลำด้อยตั้ง | ชุมชนทอง | ลาดกระบัง | 13°43'22.0" | 100°51'21.8" | 13.722765 | 100.856063 |
| 175 | 7.10 | 16.05.62 | ขับรถติดประมาท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ข.ชุมชนทอง-ลำด้อยตั้ง 1 | ชุมชนทอง | ลาดกระบัง | 13°43'22.0" | 100°51'21.8" | 13.722765 | 100.856063 |
| 176 | 6.50 | 17.05.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย | บริเวณปากชุมชนวัดลาดกระบัง วัด 3 | ชุมชนทอง | ลาดกระบัง | 13°43'34.5" | 100°51'59.1" | 13.726258 | 100.866412 |
| 177 | 7.40 | 12.06.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนชุมชนทอง-ลำด้อยตั้ง | ชุมชนทอง | ลาดกระบัง | 13°43'22.0" | 100°51'21.8" | 13.722765 | 100.856063 |
| 178 | 17.00 | 24.06.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนชุมชนทอง-ลำด้อยตั้ง | ชุมชนทอง | ลาดกระบัง | 13°43'22.0" | 100°51'21.8" | 13.722765 | 100.856063 |
| 179 | 17.30 | 7.06.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนชุมชนทอง-ลำด้อยตั้ง | ชุมชนทอง | ลาดกระบัง | 13°43'22.0" | 100°51'21.8" | 13.722765 | 100.856063 |
| 180 | 20.00 | 7.06.62 | ผู้ยื่นแจ้งความตาย | หน้าร้านชุมชนทองวัด | ชุมชนทอง | ลาดกระบัง | 13°41'45.9" | 100°51'21.2" | 13.696082 | 100.855877 |
| 181 | 15.20 | 14.07.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนชุมชนทอง-ลำด้อยตั้ง | ชุมชนทอง | ลาดกระบัง | 13°43'22.0" | 100°51'21.8" | 13.722765 | 100.856063 |
| 182 | 8.30 | 7.08.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าวัดราภิษา | ชุมชนทอง | ลาดกระบัง | 13°41'57.8" | 100°51'06.8" | 13.699386 | 100.851888 |
| 183 | 19.30 | 14.07.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนชุมชนทอง-ลำด้อยตั้ง | ชุมชนทอง | ลาดกระบัง | 13°43'22.0" | 100°51'21.8" | 13.722765 | 100.856063 |
| 184 | 7.30 | 16.01.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | สี่แยกวัดอู่ไทย | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°44'49.4" | 100°49'08.4" | 13.747067 | 100.818999 |
| 185 | 14.20 | 17.01.62 | ขับรถติดประมาท ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนเลียบคลองอูไทย | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'55.3" | 100°48'53.7" | 13.732024 | 100.814927 |
| 186 | 10.40 | 9.02.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | บริเวณหน้าวัดแคร์ | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°44'06.2" | 100°48'24.7" | 13.735049 | 100.806849 |
| 187 | 19.45 | 19.04.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย | ปากทางเข้า บ.กรุงเทพคอนกรีตเสริม | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'45.3" | 100°49'20.6" | 13.729251 | 100.822381 |
| 188 | 7.00 | 15.05.62 | ผู้ยื่นแจ้งความตาย | ถ.เลียบคลองอูไทย | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'55.3" | 100°48'53.7" | 13.732013 | 100.814918 |
| 189 | 0.30 | 23.06.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย | สี่แยกวัดอู่ไทย | ลำน้ำ | ลาดกระบัง | 13°44'49.4" | 100°49'08.2" | 13.747065 | 100.818954 |
| 190 | 8.20 | 25.02.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าทางเข้าปากซอยวัดสุทธาโรจร | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°44'25.8" | 100°47'42.8" | 13.740496 | 100.795207 |
| 191 | 19.15 | 23.03.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย | หลังบริษัทเอ็น เอเยอร์จำกัด | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°44'10.0" | 100°48'14.0" | 13.736120 | 100.803893 |
| 192 | 5.45 | 23.04.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนเลียบคลองอูไทย | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'55.3" | 100°48'53.3" | 13.732024 | 100.814927 |
| 193 | 13.50 | 31.07.62 | ผู้ยื่นแจ้งความตาย | ถนนเลียบคลองอูไทย | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'55.3" | 100°48'53.7" | 13.732024 | 100.814927 |
| 194 | 7.50 | 2.08.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย | 7-11 แยกวัดอู่ไทย | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°44'49.4" | 100°49'08.2" | 13.747065 | 100.818954 |
| 195 | 11.00 | 20.10.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนเลียบคลองอูไทย | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'55.3" | 100°48'53.7" | 13.732024 | 100.814927 |
| 196 | 7.25 | 25.10.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ทางออกลานรถคอนกรีตเสริมเหล็ก | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°44'00.1" | 100°48'41.1" | 13.733350 | 100.811428 |
| 197 | 8.00 | 20.11.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย | แยกวัดอู่ไทย | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°44'00.1" | 100°48'41.1" | 13.733350 | 100.811428 |
| 198 | 9.20 | 25.11.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | บริเวณปากทางเข้าชุมชนวัดสุทธาโรจร | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'50.0" | 100°49'08.1" | 13.730568 | 100.818913 |
| 199 | 5.30 | 8.11.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนเลียบคลองอูไทย | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°43'55.3" | 100°48'53.7" | 13.732024 | 100.814927 |
| 200 | 2.00 | 30.11.62 | เยี่ยมชน ทรัพย์สินเสียหาย | บริเวณหน้าโรงรับซื้อวัสดุสุทธาโรจร | พื้นที่ยาว | ลาดกระบัง | 13°44'20.0" | 100°47'46.2" | 13.738896 | 100.796171 |

ถนนชุมชนทอง-ลำด้อยตั้ง

ถนนเลียบคลองอูไทย

ตารางแสดงจำนวนอุบัติเหตุในปี 2562

เอกสารนี้เป็น
ไม่ว่ากรณี
This material is provided for educational use only. It is not to be used for commercial use.
ขอสงวนสิทธิ์ใน
การนำไปใช้

| | | | | | | | | | | | |
|-----|--------|----------|--------------------|------------------|--------------------------------------|-----------|-----------|-------------|--------------|-----------|------------|
| 201 | -12.30 | 6.01.62 | ชัรบถโดยประมาณ | ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าอาคารกรงเทพ(ขาออก) | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.3" | 100°47'05.8" | 13.722034 | 100.784956 |
| 202 | -7.20 | 7.01.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าโรงพนาบาลจฟัรคันด์ 8 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.8" | 100°47'03.3" | 13.721882 | 100.784254 |
| 203 | 0.00 | 11.01.62 | ชัรบถโดยประมาณ | ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าชั้นอาคารกรงศรีอยุธยา | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.8" | 100°47'07.0" | 13.721881 | 100.785276 |
| 204 | 7.45 | 12.01.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | แยกคลองลาดกระบัง54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.7" | 100°47'07.4" | 13.721859 | 100.785391 |
| 205 | 10.40 | 14.01.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | สะพานห้วยเขย | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'26.7" | 100°47'18.1" | 13.724082 | 100.786350 |
| 206 | 19.30 | 14.01.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | ตรงทางซอยจันทดา | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.3" | 100°47'01.5" | 13.722018 | 100.783754 |
| 207 | 21.05 | 16.01.62 | ผู้ขับขี่ผิดกฎหมาย | | ถนนลาดกระบัง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'21.4" | 100°44'57.3" | 13.722600 | 100.749261 |
| 208 | 3.45 | 6.01.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | แยกทางเข้าสนามเบสบอลสุพรรณภูมิ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.3" | 100°46'34.9" | 13.721754 | 100.776360 |
| 209 | 16.40 | 20.01.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | หน้างานไปไม่ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'17.4" | 100°46'25.8" | 13.721486 | 100.773833 |
| 210 | 22.30 | 15.01.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | แยกปากซอยสายน้ำ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.7" | 100°47'07.4" | 13.721859 | 100.785391 |
| 211 | 16.00 | 21.01.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | ปากซอยลาดกระบัง54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.1" | 100°46'39.9" | 13.721957 | 100.777755 |
| 212 | 10.30 | 14.01.62 | ชัรบถโดยประมาณ | ทรัพย์สินเสียหาย | ปากซอยลาดกระบัง13/2 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.3" | 100°46'51.0" | 13.722023 | 100.780826 |
| 213 | 6.00 | 29.01.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | บริเวณไฟแดงตรงข้ามปากซอยลาดกระบัง46 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.8" | 100°46'26.3" | 13.721892 | 100.779966 |
| 214 | -1.40 | 18.01.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนลาดกระบัง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'21.4" | 100°44'57.3" | 13.722600 | 100.749261 |
| 215 | 2.30 | 7.02.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | บนสะพานหนองปรือขาเข้า | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.7" | 100°46'46.1" | 13.721871 | 100.779466 |
| 216 | 14.00 | 9.02.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | จุดกั้นรถปากซอยลาดกระบัง54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.0" | 100°47'07.4" | 13.721953 | 100.785393 |
| 217 | -2.00 | 5.02.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | ทางเค็ดเความหน้างานอาคารขมิ้น | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.2" | 100°46'26.1" | 13.721725 | 100.779926 |
| 218 | 17.30 | 13.02.62 | ชัรบถโดยประมาณ | ทรัพย์สินเสียหาย | แยกไฟแดงสนามเบสบอลสุพรรณภูมิ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.3" | 100°46'34.9" | 13.721754 | 100.776360 |
| 219 | 22.17 | 15.02.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | หน้า สน.ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'17.8" | 100°45'49.2" | 13.721599 | 100.763659 |
| 220 | 21.50 | 16.02.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | ภายในซอยลาดกระบัง54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'10.4" | 100°47'07.3" | 13.719559 | 100.785364 |
| 221 | 14.50 | 19.02.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | ซอยลาดกระบัง50/2 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'07.7" | 100°46'56.7" | 13.718800 | 100.782406 |
| 222 | 0.57 | 9.02.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าหอพักอู่ดี ซอยลาดกระบัง52 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'03.9" | 100°47'01.5" | 13.717736 | 100.783740 |
| 223 | 21.40 | 19.02.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าอาคารกรงศรีอยุธยา | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.8" | 100°47'07.0" | 13.721881 | 100.785276 |
| 224 | -1.20 | 17.02.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าโคลี่ดี ซอยลาดกระบัง54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'17.8" | 100°47'07.3" | 13.721596 | 100.785372 |
| 225 | 19.16 | 3.05.62 | ชัรบถโดยประมาณ | ทรัพย์สินเสียหาย | แยกสุขสยาม | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.4" | 100°46'35.1" | 13.721775 | 100.776415 |
| 226 | 14.21 | 4.05.62 | ผู้ขับขี่ผิดกฎหมาย | | หน้าธนาคารกรุงเทพ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.4" | 100°47'05.8" | 13.722045 | 100.784952 |
| 227 | -1.20 | 6.05.62 | ชัรบถโดยประมาณ | ทรัพย์สินเสียหาย | พัฒนาการกรงศรีอยุธยา | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.8" | 100°46'34.9" | 13.721883 | 100.77636 |
| 228 | 15.09 | 28.04.62 | ชัรบถโดยประมาณ | ทรัพย์สินเสียหาย | พัฒนาการกรงศรีอยุธยา | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'21.4" | 100°44'57.3" | 13.722600 | 100.749261 |
| 229 | 14.55 | 14.05.62 | ชัรบถโดยประมาณ | ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนลาดกระบัง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'21.4" | 100°44'57.3" | 13.722600 | 100.749261 |
| 230 | -1.00 | 16.05.62 | ชัรบถโดยประมาณ | ทรัพย์สินเสียหาย | หน้ากรงจฟัรคันด์ 8 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.8" | 100°47'03.1" | 13.721886 | 100.784187 |
| 231 | 21.15 | 18.05.62 | ชัรบถโดยประมาณ | ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าร้านสี่ขงสี่ขง ไซมอลลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'13.4" | 100°47'07.2" | 13.720400 | 100.785343 |
| 232 | -7.10 | 8.04.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | ปากทางเข้าสวนพระนคร | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.5" | 100°46'52.0" | 13.721799 | 100.781121 |
| 233 | 20.30 | 17.05.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | สะพานหนองปรือ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.8" | 100°46'40.0" | 13.721879 | 100.777764 |
| 234 | 13.30 | 24.05.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | ช.ลาดกระบัง 52 แยก2 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'13.7" | 100°46'59.9" | 13.720462 | 100.785304 |
| 235 | 17.04 | 24.05.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | แยกไฟแดงซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.1" | 100°47'07.4" | 13.721957 | 100.785398 |
| 236 | 22.25 | 27.05.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | ปากซอยลาดกระบัง 42/3 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'17.8" | 100°46'06.3" | 13.721597 | 100.766417 |
| 237 | -8.00 | 30.05.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | ซอยลาดกระบัง 13/7 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.3" | 100°46'56.1" | 13.722031 | 100.782237 |
| 238 | 19.20 | 4.06.62 | เฉื่อยชน | ทรัพย์สินเสียหาย | ซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°42'50.6" | 100°47'05.9" | 13.714063 | 100.784971 |

ถนนลาดกระบัง

ตารางแสดงจำนวนอุบัติเหตุในปี 2562

ขอสงวนสิทธิ์ในการนำไปใช้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่ไม่ว่ากรณีใด

This material use.

| | | | | | | | | | | |
|-----|-------|----------|---|---|-----------|-----------|--------------|--------------|-----------|------------|
| 239 | 9.45 | 7.06.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | แยกไฟแดงสุราษฎร์ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.8" | 100°46'34.9" | 13-721883 | 100-776360 |
| 240 | 6.35 | 34.06.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | แยกสนามบึงสุราษฎร์ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.8" | 100°46'34.9" | 13-721883 | 100-776360 |
| 241 | 3.13 | 35.06.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | ปากขอลาดกระบัง 11/12 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.6" | 100°46'12.2" | 13-721821 | 100-770047 |
| 242 | 12.20 | 36.06.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | ปากขอลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 100°47'05.9" | 100°47'05.9" | 13-714063 | 100-784971 |
| 243 | 18.55 | 17.06.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากขอลาดกระบัง 11/6 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.7" | 100°46'19.0" | 13-721848 | 100-771944 |
| 244 | 2.00 | 22.06.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | 3 แยกไฟแดงสุขุมวิท | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.4" | 100°46'35.1" | 13-721775 | 100-776415 |
| 245 | 22.40 | 25.06.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | ถนนลาดกระบัง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'21.4" | 100°44'57.3" | 13-722600 | 100-749261 |
| 246 | 20.00 | 2.07.62 | เสียงท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | พารานายการ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'14.9" | 100°46'34.6" | 13-720793 | 100-776284 |
| 247 | 14.53 | 4.07.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | แยกสนามบึงสุราษฎร์ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.8" | 100°46'34.9" | 13-721883 | 100-776360 |
| 248 | 7.50 | 5.07.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | ถนนลาดกระบัง (ขาเข้า) | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'21.4" | 100°44'57.3" | 13-722600 | 100-749261 |
| 249 | 2.30 | 7.07.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | แยกสุขุมวิท (ขาออก) | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.4" | 100°46'35.1" | 13-721775 | 100-776415 |
| 250 | 11.30 | 11.07.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | พหลโยธินวิทย | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.5" | 100°46'52.0" | 13-721799 | 100-781121 |
| 251 | 9.00 | 20.06.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | ปากขอลาดกระบัง 42/4 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.0" | 100°46'17.7" | 13-721674 | 100-771570 |
| 252 | 18.20 | 4.03.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | ไฟแดงปากขอลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.9" | 100°47'07.4" | 13-721910 | 100-785399 |
| 253 | 0.45 | 1.03.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | แยกไฟแดงสุขุมวิท ถนนลาดกระบัง(ขาออก) | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.0" | 100°46'34.9" | 13-721933 | 100-776367 |
| 254 | 18.20 | 7.03.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | ถนนลาดกระบัง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'21.4" | 100°44'57.3" | 13-722600 | 100-749261 |
| 255 | 7.00 | 3.03.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | สนามกีฬาบางเขน สนามกีฬา | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.8" | 100°46'34.9" | 13-721883 | 100-776360 |
| 256 | 0.20 | 12.03.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | คอสถานานนท์ปรี๊(ขาออก) | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.7" | 100°46'46.1" | 13-721871 | 100-779466 |
| 257 | 21.40 | 35.03.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ใกล้ปากขอลาดกระบัง 52 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.7" | 100°47'01.5" | 13-721862 | 100-783750 |
| 258 | 21.30 | 25.03.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | ถนนลาดกระบัง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'21.4" | 100°44'57.3" | 13-722600 | 100-749261 |
| 259 | 19.00 | 1.04.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | ท่าอากาศยาน STB ซ.ลาดกระบัง 50/2 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'13.0" | 100°46'56.8" | 13-720273 | 100-782432 |
| 260 | 7.30 | 2.04.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | บึงสาหร่ายบึงร้อย | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.7" | 100°46'46.1" | 13-721871 | 100-779466 |
| 261 | 15.15 | 2.04.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | ซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.3" | 100°47'07.4" | 13-721744 | 100-785389 |
| 262 | 23.00 | 24.03.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | ปากขอลาดกระบัง 10/11 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.3" | 100°42'46.9" | 13-722037 | 100-713038 |
| 263 | 9.15 | 7.04.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนลาดกระบัง(ขาออก) | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°49'21.4" | 100°44'57.3" | 13-722600 | 100-749261 |
| 264 | 20.00 | 22.03.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | บริเวณสี่แยกไฟแดงบ้านดอนพูนลาดกระบัง 11/13 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.9" | 100°46'26.2" | 13-721914 | 100-773943 |
| 265 | 12.00 | 7.04.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | ปากขอลาดกระบัง 11/9 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.6" | 100°46'07.6" | 13-721823 | 100-768783 |
| 266 | 3.00 | 13.04.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | แยกไฟแดงสนามบึงสุราษฎร์ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.8" | 100°46'34.9" | 13-721883 | 100-776360 |
| 267 | 5.10 | 15.04.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | แยกไฟแดงลาดกระบัง 46/2 หน้าบ้านเลขที่ 82/67 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'14.9" | 100°46'30.1" | 13-720814 | 100-775023 |
| 268 | 14.00 | 15.04.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าปากขอลาดกระบัง 13/8 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.4" | 100°46'57.5" | 13-722043 | 100-782640 |
| 269 | 21.20 | 15.04.62 | เสียงท บึงสาหร่ายบึงร้อย | ทางเดินหน้าท่าสวนพฤษศ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.5" | 100°46'52.7" | 13-721814 | 100-781309 |
| 270 | 19.50 | 20.04.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | ปากขอลาดกระบัง 13/3 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.3" | 100°46'42.2" | 13-722035 | 100-778397 |
| 271 | 23.50 | 25.04.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | ปากขอลาดกระบัง 11/11 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.9" | 100°46'25.6" | 13-721915 | 100-773783 |
| 272 | 20.10 | 11.04.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | แยกบ้านบึงสุราษฎร์ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'17.7" | 100°46'35.4" | 13-721575 | 100-776508 |
| 273 | 11.00 | 28.04.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | ซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.8" | 100°47'07.4" | 13-721880 | 100-785391 |
| 274 | 15.30 | 28.04.62 | เสียงท รั้วสีส้มเสียงท | ถนนลาดกระบัง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'21.4" | 100°44'57.3" | 13-722600 | 100-749261 |

ถนนลาดกระบัง

ตารางแสดงจำนวนอุบัติเหตุในปี 2562

เอกสารนี้เป็นเอกสารสงวนลิขสิทธิ์ ห้ามทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต

This material is reserved for educational use and not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| | | | | | | | | | |
|-----|-------|----------|--|---|------------|-------------|--------------|-----------|------------|
| 275 | 0.50 | 27.04.62 | เสียงของ ทรัพย์สินเสียหาย | แยกสถานที่สำรวจอยู่ในเขตการตั้ง 13/3 | เขตการตั้ง | 13°43'18.5" | 100°46'34.9" | 13.721793 | 100.776363 |
| 276 | 19.16 | 3.05.62 | ข้อครหาโดยประมาท ทรัพย์สินเสียหาย | แยกสถานที่ | เขตการตั้ง | 13°43'18.5" | 100°46'34.9" | 13.721793 | 100.776363 |
| 277 | 16.50 | 30.07.62 | ข้อครหาโดยประมาท ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | สามแยกสุพรรณภูมิ | เขตการตั้ง | 13°43'18.9" | 100°46'34.9" | 13.721912 | 100.776359 |
| 278 | 10.30 | 21.10.62 | ข้อครหาโดยประมาท ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนลาดกระบัง | เขตการตั้ง | 13°43'21.4" | 100°44'57.3" | 13.722600 | 100.749261 |
| 279 | 19.40 | 22.07.62 | เสียงของ ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าท่าบวร 72 | เขตการตั้ง | 13°43'18.8" | 100°46'28.0" | 13.721896 | 100.774455 |
| 280 | 17.30 | 26.07.62 | ข้อครหาโดยประมาท ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | ข.ลาดกระบัง 52 | เขตการตั้ง | 13°43'18.7" | 100°47'01.5" | 13.721862 | 100.783750 |
| 281 | 20.00 | 28.07.62 | เสียงของ ทรัพย์สินเสียหาย | แยกสุพรรณ | เขตการตั้ง | 13°43'18.5" | 100°46'34.9" | 13.721793 | 100.776363 |
| 282 | 5.30 | 2.08.62 | ข้อครหาโดยประมาท ทรัพย์สินเสียหาย | ปากซอยลาดกระบัง 54 | เขตการตั้ง | 13°43'18.9" | 100°47'07.4" | 13.721910 | 100.785399 |
| 283 | 14.20 | 3.08.62 | ข้อครหาโดยประมาท ทรัพย์สินเสียหาย | เสียงจากหน้าเอปรีโอ | เขตการตั้ง | 13°43'18.7" | 100°46'46.1" | 13.721871 | 100.779466 |
| 284 | 6.40 | 13.08.62 | เสียงของ ทรัพย์สินเสียหาย | ปากซอยลาดกระบัง 13/7 | เขตการตั้ง | 13°43'19.3" | 100°46'56.1" | 13.722031 | 100.782237 |
| 285 | 16.20 | 6.07.62 | เสียงของ ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | ณสุพรรณภูมิ 4 | เขตการตั้ง | 13°43'18.2" | 100°46'34.9" | 13.721707 | 100.776356 |
| 286 | 22.00 | 16.08.62 | ข้อครหาโดยประมาท ผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนลาดกระบัง | เขตการตั้ง | 13°43'21.4" | 100°44'57.3" | 13.722600 | 100.749261 |
| 287 | 22.00 | 13.08.62 | เสียงของ ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนลาดกระบัง | เขตการตั้ง | 13°43'21.4" | 100°44'57.3" | 13.722600 | 100.749261 |
| 288 | 19.50 | 27.08.62 | เสียงของ ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนลาดกระบัง | เขตการตั้ง | 13°43'18.9" | 100°44'57.3" | 13.722600 | 100.749261 |
| 289 | 20.5 | 25.08.62 | ผู้สังเกตความตาย | ปากซอยลาดกระบัง 54 | เขตการตั้ง | 13°43'18.9" | 100°47'07.4" | 13.721910 | 100.785399 |
| 290 | 6.30 | 30.08.62 | เสียงของ ทรัพย์สินเสียหาย | แยกลาดกระบัง 54 | เขตการตั้ง | 13°43'18.8" | 100°47'07.4" | 13.721880 | 100.785391 |
| 291 | 16.50 | 31.08.62 | เสียงของ ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนลาดกระบัง | เขตการตั้ง | 13°43'21.4" | 100°44'57.3" | 13.722600 | 100.749261 |
| 292 | 3.00 | 23.08.62 | ผู้สังเกตความตาย | แยกสถานี | เขตการตั้ง | 13°43'18.9" | 100°46'34.9" | 13.721912 | 100.776359 |
| 293 | 9.20 | 4.09.62 | ผู้สังเกตความตาย | ปากซอยลาดกระบัง 54/2 | เขตการตั้ง | 13°43'18.9" | 100°46'59.9" | 13.720462 | 100.783304 |
| 294 | 17.30 | 4.09.62 | เสียงของ ทรัพย์สินเสียหาย | ปากซอยลาดกระบัง 46/3 | เขตการตั้ง | 13°43'13.7" | 100°46'59.9" | 13.720462 | 100.783304 |
| 295 | 20.00 | 5.09.62 | เสียงของ ทรัพย์สินเสียหาย | บริเวณจุดกลับรถเขตลาดกระบัง 50 | เขตการตั้ง | 13°43'18.1" | 100°46'31.8" | 13.721705 | 100.775489 |
| 296 | 19.12 | 7.09.62 | เสียงของ ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | กองบังคับการสถานีสุพรรณภูมิ 100 เมตร ส.สุพรรณภูมิ 4 | เขตการตั้ง | 13°43'14.0" | 100°46'46.8" | 13.720545 | 100.780215 |
| 297 | 23.00 | 7.09.62 | เสียงของ ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | ข.ลาดกระบัง 46 | เขตการตั้ง | 13°43'08.8" | 100°46'25.9" | 13.719119 | 100.778859 |
| 298 | 1.20 | 26.09.62 | เสียงของ ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากซอยลาดกระบัง 13/7 | เขตการตั้ง | 13°43'19.3" | 100°46'56.1" | 13.722031 | 100.782241 |
| 299 | 2.30 | 26.09.62 | เสียงของ ทรัพย์สินเสียหาย | บนสะพานหน้าเอปรีโอ ขาออก | เขตการตั้ง | 13°43'18.7" | 100°46'46.1" | 13.721871 | 100.779466 |
| 300 | 9.00 | 7.10.62 | เสียงของ ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | ทางเข้าสถานีสุพรรณภูมิ | เขตการตั้ง | 13°43'18.9" | 100°46'34.9" | 13.721912 | 100.776359 |

ถนนลาดกระบัง

ตารางแสดงจำนวนอุบัติเหตุในปี 2562

เอกสารนี้เป็นเอกสารของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ไม่ควรนำข้อมูลไปใช้เพื่อการพาณิชย์โดยไม่ได้รับอนุญาต

This material is for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| | | | | | | | | | | | |
|-----|-------|----------|----------------|-----------------------------------|--|-----------|-----------|-------------|--------------|-----------|------------|
| 301 | 11.05 | 17.10.62 | เสียงชน | ทรัพย์สินเสียหาย | จุดตัดบริเวณปากซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.9" | 100°47'07.4" | 13.721910 | 100.785999 |
| 302 | 10.30 | 21.10.62 | ขับรถโดยประมาท | ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนลาดกระบัง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'21.4" | 100°44'57.3" | 13.722600 | 100.749261 |
| 303 | 13.50 | 27.10.62 | เสียงชน | ทรัพย์สินเสียหาย | ทางเดินชนหน้าร้านไม้ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.1" | 100°46'26.2" | 13.721700 | 100.779954 |
| 304 | 5.00 | 28.10.62 | เสียงชน | ทรัพย์สินเสียหาย | แยกซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.0" | 100°47'07.4" | 13.721937 | 100.785995 |
| 305 | 16.20 | 29.10.62 | เสียงชน | ทรัพย์สินเสียหาย | ปากซอยลาดกระบัง 2/5 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'16.1" | 100°46'18.9" | 13.721686 | 100.771916 |
| 306 | 1.50 | 2.11.62 | เสียงชน | ทรัพย์สินเสียหาย | ปากซอยลาดกระบัง 4/2 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'17.9" | 100°46'04.8" | 13.721637 | 100.767985 |
| 307 | 15.25 | 31.10.62 | เสียงชน | ทรัพย์สินเสียหาย | ใกล้ซอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.0" | 100°47'07.4" | 13.721937 | 100.785995 |
| 308 | 21.20 | 11.09.62 | เสียงชน | ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | ซอยลาดกระบัง 52 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'09.4" | 100°47'01.5" | 13.719272 | 100.783757 |
| 309 | 18.10 | 8.11.62 | ขับรถโดยประมาท | ทรัพย์สินเสียหาย | แยกสี่แยกไฟแดงสุขุมวิท | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.4" | 100°46'34.9" | 13.721766 | 100.776363 |
| 310 | 8.30 | 9.11.62 | เสียงชน | ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนลาดกระบัง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'21.4" | 100°44'57.3" | 13.722600 | 100.749261 |
| 311 | 10.56 | 9.11.62 | เสียงชน | ทรัพย์สินเสียหาย | ซอยลาดกระบัง 50/2 (ซอยสีชมพู) | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.8" | 100°46'28.2" | 13.721881 | 100.774490 |
| 312 | 3.00 | 12.11.62 | เสียงชน | ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนลาดกระบัง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'10.1" | 100°46'56.7" | 13.719472 | 100.782419 |
| 313 | 18.00 | 10.11.62 | เสียงชน | ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนลาดกระบัง (ขาเข้า) หน้าร้านเบอร์ 72 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.7" | 100°46'51.9" | 13.721862 | 100.781073 |
| 314 | 7.15 | 25.11.62 | เสียงชน | ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าชุมชนนคร (ขาเข้า) | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.2" | 100°46'51.8" | 13.721985 | 100.781065 |
| 315 | 6.30 | 25.11.62 | เสียงชน | ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าชุมชนนคร | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.7" | 100°47'01.5" | 13.721872 | 100.783750 |
| 316 | 5.20 | 26.10.62 | เสียงชน | ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากซอยลาดกระบัง 52 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.4" | 100°46'34.9" | 13.721766 | 100.776363 |
| 317 | 20.50 | 28.11.62 | เสียงชน | ทรัพย์สินเสียหาย | แยกสนามบาสสุพรรณบุรี | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.3" | 100°47'03.1" | 13.722038 | 100.784189 |
| 318 | 10.00 | 29.11.62 | เสียงชน | ทรัพย์สินเสียหาย | ตรังชน- รัชดาพาร์ค 8 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.0" | 100°47'07.4" | 13.721937 | 100.785995 |
| 319 | 19.00 | 19.09.62 | เสียงชน | ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าร้านไม้ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.1" | 100°46'26.2" | 13.721700 | 100.779954 |
| 320 | 16.40 | 7.12.62 | เสียงชน | ทรัพย์สินเสียหาย | ใกล้ซอยลาดกระบัง 52 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'09.4" | 100°47'01.5" | 13.719272 | 100.783757 |
| 321 | 4.10 | 17.12.62 | ขับรถโดยประมาท | ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | สนามบาสสุพรรณ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.4" | 100°46'34.9" | 13.721766 | 100.776363 |
| 322 | 16.18 | 20.12.62 | เสียงชน | ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนลาดกระบัง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'21.4" | 100°44'57.3" | 13.722600 | 100.749261 |
| 323 | 20.50 | 22.12.62 | เสียงชน | ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าโปรเซมีย์ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.3" | 100°46'39.1" | 13.721739 | 100.777538 |
| 324 | 18.40 | 24.12.62 | เสียงชน | ทรัพย์สินเสียหาย | ทางเข้า Tops supermarket | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.3" | 100°46'51.0" | 13.722031 | 100.780830 |
| 325 | 7.30 | 29.12.62 | ขับรถโดยประมาท | ทรัพย์สินเสียหาย ผู้ได้รับบาดเจ็บ | แยกสุขุมวิท (ขาเข้า) | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'16.4" | 100°46'34.9" | 13.721766 | 100.776363 |

ถนนลาดกระบัง

ตารางแสดงจำนวนอุบัติเหตุในปี 2562

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อการเรียนการสอนเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการพาณิชย์ได้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| | | | | | | | | | |
|-----|-------|----------|--|--|-----------|-------------|--------------|-----------|------------|
| 326 | 5.30 | 6.04.62 | ขั้วรถโดยปรมาทามีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนฉลองกรุง | ลาดกระบัง | 13°45'59.3" | 100°48'20.9" | 13.766466 | 100.805797 |
| 327 | 10.00 | 15.04.62 | เสียชีวิต ทักษิณเสีหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนชายในลาบับเตนลาดกระบัง ใต้ตึก12ชั้น คณะวิศวกรรมศาสตร์ | ลาดกระบัง | 13°43'40.7" | 100°46'22.5" | 13.727978 | 100.772907 |
| 328 | 21.00 | 31.04.62 | ขั้วรถโดยปรมาทาทักษิณเสีหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนฉลองกรุง1 | ลาดกระบัง | 13°45'59.3" | 100°48'20.9" | 13.766466 | 100.805797 |
| 329 | 14.00 | 6.02.62 | เสียชีวิต ทักษิณเสีหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนฉลองกรุง1 | ลาดกระบัง | 13°43'40.4" | 100°46'05.8" | 13.727891 | 100.768279 |
| 330 | 14.00 | 7.05.62 | เสียชีวิตความตาย | ถนนทางวัดและสถานีธรรมศาสตร์ ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°49'35.4" | 100°46'40.8" | 13.726496 | 100.778005 |
| 331 | 1.50 | 11.03.62 | เสียชีวิต ทักษิณเสีหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | บริเวณใต้ห้างหน้าคณะวิทยาศาสตร์ | ลาดกระบัง | 13°49'49.5" | 100°46'45.4" | 13.730414 | 100.779269 |
| 332 | 16.45 | 16.03.62 | ขั้วรถโดยปรมาทาทักษิณเสีหาย | ถนนฉลองกรุง1 | ลาดกระบัง | 13°43'40.4" | 100°46'05.7" | 13.727877 | 100.768262 |
| 333 | 13.30 | 4.06.62 | ขั้วรถโดยปรมาทาทักษิณเสีหาย | แยกทางเข้าวัดและวัดกรรมศาสตร์ ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'40.4" | 100°46'05.7" | 13.727877 | 100.768262 |
| 334 | 22.00 | 11.06.62 | เสียชีวิต ทักษิณเสีหาย | หน้าหอสมุดกลาง ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'35.4" | 100°46'40.8" | 13.726496 | 100.778005 |
| 335 | 3.05 | 5.06.62 | เสียชีวิต ทักษิณเสีหาย | หน้าหอสมุดกลาง ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'35.4" | 100°46'40.8" | 13.726496 | 100.778005 |
| 336 | 19.52 | 18.06.62 | ขั้วรถโดยปรมาทาทักษิณเสีหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าหอประชุมแห่งใหม่ ลาดกระบัง ฉลองกรุง 1 | ลาดกระบัง | 13°43'35.4" | 100°46'40.8" | 13.726496 | 100.778005 |
| 337 | 9.30 | 28.06.62 | ขั้วรถโดยปรมาทาทักษิณเสีหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนฉลองกรุง | ลาดกระบัง | 13°43'40.4" | 100°46'05.7" | 13.727877 | 100.768262 |
| 338 | 13.50 | 5.07.62 | ขั้วรถโดยปรมาทาทักษิณเสีหาย | ทางเข้าคณะวิศวกรรมศาสตร์ ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'35.4" | 100°46'40.8" | 13.726496 | 100.778005 |
| 339 | 17.30 | 6.07.62 | ขั้วรถโดยปรมาทาทักษิณเสีหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ทางเข้าคณะวิศวกรรมศาสตร์ ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'35.4" | 100°46'40.8" | 13.726496 | 100.778005 |
| 340 | 18.45 | 28.02.62 | ขั้วรถโดยปรมาทาทักษิณเสีหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ทางเข้าคณะวิศวกรรมศาสตร์ ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'35.4" | 100°46'40.8" | 13.726496 | 100.778005 |
| 341 | 17.40 | 8.03.62 | เสียชีวิต ทักษิณเสีหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนฉลองกรุง1 | ลาดกระบัง | 13°43'48.1" | 100°46'43.3" | 13.730033 | 100.778701 |
| 342 | 16.30 | 9.03.62 | ขั้วรถโดยปรมาทาทักษิณเสีหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนฉลองกรุง 1 | ลาดกระบัง | 13°43'40.4" | 100°46'05.8" | 13.727891 | 100.768279 |
| 343 | 18.00 | 9.03.62 | ขั้วรถโดยปรมาทาทักษิณเสีหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนฉลองกรุง | ลาดกระบัง | 13°43'47.5" | 100°46'42.5" | 13.729856 | 100.778459 |
| 344 | 14.40 | 15.03.62 | ขั้วรถโดยปรมาทาทักษิณเสีหาย | ถนนฉลองกรุง | ลาดกระบัง | 13°43'24.3" | 100°46'48.5" | 13.723406 | 100.780143 |
| 345 | 19.15 | 20.03.62 | เสียชีวิต ทักษิณเสีหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าวัดและวัดกรรม สกล | ลาดกระบัง | 13°43'35.4" | 100°46'41.0" | 13.726503 | 100.780048 |
| 346 | 6.53 | 28.03.62 | เสียชีวิต ทักษิณเสีหาย | ทางใต้กองบังคับและรักษา สกล | ลาดกระบัง | 13°43'45.2" | 100°46'05.8" | 13.729221 | 100.780005 |
| 347 | 19.30 | 26.02.62 | เสียชีวิต ทักษิณเสีหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนหน้าคณะวิศวกรรม สกล | ลาดกระบัง | 13°43'40.4" | 100°46'05.8" | 13.727891 | 100.768279 |
| 348 | 20.00 | 1.04.62 | ขั้วรถโดยปรมาทาทักษิณเสีหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนหน้าคณะวิศวกรรม สกล | ลาดกระบัง | 13°43'35.7" | 100°46'41.0" | 13.726583 | 100.778055 |
| 349 | 18.00 | 27.03.62 | เสียชีวิต ทักษิณเสีหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ขอลองกรุง 1 ตรงข้ามสถานีรถไฟลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'40.4" | 100°46'05.8" | 13.727891 | 100.768279 |
| 350 | 19.40 | 3.04.62 | ขั้วรถโดยปรมาทาทักษิณเสีหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากซอยซอยที่4 FBI | ลาดกระบัง | 13°43'23.6" | 100°46'48.7" | 13.723212 | 100.780181 |
| 351 | 0.50 | 16.04.62 | เสียชีวิต ทักษิณเสีหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากซอยซอยที่4 FBI | ลาดกระบัง | 13°43'23.6" | 100°46'48.7" | 13.723212 | 100.780181 |
| 352 | 9.40 | 17.04.62 | เสียชีวิต ทักษิณเสีหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ทางเข้าหอสมุดกลาง เทคโนโลยี | ลาดกระบัง | 13°43'37.7" | 100°46'41.1" | 13.727151 | 100.778088 |
| 353 | 12.00 | 28.04.62 | เสียชีวิต ทักษิณเสีหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าหอสมุดกลาง | ลาดกระบัง | 13°43'37.7" | 100°46'41.1" | 13.727151 | 100.778088 |

ถนนฉลองกรุง

ตารางแสดงจำนวนอุบัติเหตุในปี 2562

เอกสารนี้เป็นเอกสาร
ไม่ว่ากรณีใดๆ

ใช้ขึ้นด้านการค้า
ที่มีการนำไปใช้

| | | | | | | | | | |
|-----|-------|----------|--|---|-----------|-------------|--------------|-----------|------------|
| 354 | 11.30 | 13.05.62 | ขั้วรถ โดยประมาณ ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนเล่งกวง 1 | ลาดกระบัง | 13°43'40.4" | 100°46'05.8" | 13.727891 | 100.768279 |
| 355 | 11.30 | 22.07.62 | ขั้วรถ โดยประมาณ ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนภายในเขตลาดงกวง 1 | ลาดกระบัง | 13°43'40.4" | 100°46'05.8" | 13.727891 | 100.768279 |
| 356 | 2.25 | 28.07.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | หน้าคลองสามปีน | ลาดกระบัง | 13°43'35.7" | 100°46'41.0" | 13.726583 | 100.778055 |
| 357 | 17.30 | 30.07.62 | ขั้วรถ โดยประมาณ ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าคลองนครปฐม มุ่งหน้าลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'29.2" | 100°46'48.5" | 13.724776 | 100.780138 |
| 358 | 10.48 | 28.07.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | ถนนเล่งกวง 1 | ลาดกระบัง | 13°43'40.4" | 100°46'05.8" | 13.727891 | 100.768279 |
| 359 | 17.20 | 29.07.62 | ขั้วรถ โดยประมาณ มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าคลองบริวาร ชิงสะพาน | ลาดกระบัง | 13°43'50.3" | 100°46'47.2" | 13.730629 | 100.779765 |
| 360 | 20.00 | 18.08.62 | ขั้วรถ โดยประมาณ ทรัพย์สินเสียหาย | ภายในคลองเกษตรศาสตร์ | ลาดกระบัง | 13°43'29.2" | 100°46'48.5" | 13.724776 | 100.780138 |
| 361 | 20.50 | 25.08.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | สถานีรถไฟหัวตะเข้ | ลาดกระบัง | 13°43'41.3" | 100°46'58.3" | 13.728134 | 100.782868 |
| 362 | 21.30 | 28.08.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | ปากคลองเตยถิ่น 3 | ลาดกระบัง | 13°43'40.4" | 100°46'11.6" | 13.727889 | 100.769893 |
| 363 | 1.15 | 12.08.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | บริเวณคลองแดงคลองลำปัด | ลาดกระบัง | 13°43'35.7" | 100°46'41.0" | 13.726583 | 100.778055 |
| 364 | 6.50 | 27.09.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | ก่อนเลี้ยวทางรถไฟ | ลาดกระบัง | 13°43'41.5" | 100°46'40.8" | 13.728203 | 100.778009 |
| 365 | 23.50 | 27.09.62 | ขั้วรถ โดยประมาณ มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | บริเวณคลองแดงคลองลำปัด | ลาดกระบัง | 13°43'35.7" | 100°46'41.0" | 13.726583 | 100.778055 |
| 366 | 20.40 | 30.09.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | ปากทางเข้าซอยภูเขาเพชร | ลาดกระบัง | 13°41'55.5" | 100°50'59.7" | 13.698200 | 100.849915 |
| 367 | 12.00 | 2.10.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | แยกทางเขตลาดงกวงเขตลาดงกวง | ลาดกระบัง | 13°43'35.7" | 100°46'41.0" | 13.726583 | 100.778055 |
| 368 | 20.30 | 4.08.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | หน้าคลองสามปีน | ลาดกระบัง | 13°43'35.7" | 100°46'41.0" | 13.726583 | 100.778055 |
| 369 | 15.10 | 19.10.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | แยกทางเขตลาดงกวงเขตลาดงกวง | ลาดกระบัง | 13°43'35.7" | 100°46'41.0" | 13.726583 | 100.778055 |
| 370 | 18.50 | 22.10.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | หน้าคลองนครปฐม | ลาดกระบัง | 13°43'35.4" | 100°46'40.9" | 13.726491 | 100.778038 |
| 371 | 9.00 | 31.10.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | ถนนเล่งกวง 1 | ลาดกระบัง | 13°43'40.4" | 100°46'05.8" | 13.727891 | 100.768279 |
| 372 | 9.00 | 18.10.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | ตรงข้ามตึกอิทธิการบดี สจล. | ลาดกระบัง | 13°43'48.2" | 100°46'43.3" | 13.730054 | 100.778682 |
| 373 | 7.30 | 9.11.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | ถนนเล่งกวง | ลาดกระบัง | 13°45'59.3" | 100°48'20.9" | 13.766466 | 100.805797 |
| 374 | 17.40 | 1.12.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | หน้าถนนลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.4" | 100°46'48.9" | 13.722054 | 100.780237 |
| 375 | 10.02 | 9.12.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | ถนนเล่งกวง 1 | ลาดกระบัง | 13°43'40.4" | 100°46'05.8" | 13.727891 | 100.768279 |
| 376 | 11.55 | 11.12.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | หน้าคลองนครปฐม | ลาดกระบัง | 13°43'47.2" | 100°46'42.8" | 13.729768 | 100.778567 |
| 377 | 18.45 | 12.12.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | ปากทางเขตลาดงกวงเขตลาดงกวง (ซอยเท็กงาน) | ลาดกระบัง | 13°43'40.7" | 100°46'22.5" | 13.727967 | 100.772917 |
| 378 | 23.30 | 14.12.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | โคงค์เขตลาดงกวง | ลาดกระบัง | 13°43'49.4" | 100°46'45.0" | 13.730399 | 100.779167 |
| 379 | 13.30 | 17.12.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | ปากทางเขตลาดงกวงเขตลาดงกวง | ลาดกระบัง | 13°43'35.4" | 100°46'40.9" | 13.726491 | 100.778038 |
| 380 | 7.40 | 20.12.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | หน้าคลองเท็กโนการเกษตร | ลาดกระบัง | 13°43'29.1" | 100°46'48.4" | 13.724754 | 100.780119 |
| 381 | 19.00 | 21.12.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | บริเวณทางข้ามประตูคช | ลาดกระบัง | 13°43'35.4" | 100°46'40.9" | 13.726491 | 100.778038 |
| 382 | 19.30 | 20.02.62 | ผู้ขับขี่แล้วความตาย | แยกเข้าศูนย์วิจัยไบโเทคโมโนไลต์ | ลาดกระบัง | 13°43'43.1" | 100°46'39.1" | 13.728629 | 100.777520 |

ถนนเล่งกวง

ตารางแสดงจำนวนอุบัติเหตุในปี 2562

เอกสารนี้เป็นเอกสาร
ไม่ว่ากรณีใดๆ

โยชน์ด้านการค้า
ที่มีการนำไปใช้

| | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-------|----------|-----------------|------------------|-----------------|--|---------|--------|-------------|--------------|-----------|------------|---------------|
| 383 | 20.10 | 6.02.62 | ขั้วรถโดยประมาณ | ทรัพย์สินเสียหาย | มีได้รับบาดเจ็บ | คดีสินค้า CP-a1 ซิดม่า ไกล | พื้นยาว | ลาดตรง | 13°43'19.9" | 100°49'35.7" | 13.722191 | 100.826573 | ถนนเคม-ท่าไทร |
| 384 | 13.5 | 25.08.62 | ผู้เขยวบน | ทรัพย์สินเสียหาย | | แยกท่าไทร ที่ร้านสะดวกซื้อ | พื้นยาว | ลาดตรง | 13°43'06.9" | 100°49'37.2" | 13.718589 | 100.827002 | |
| 385 | 18 | 4.08.62 | ผู้เขยวบน | ทรัพย์สินเสียหาย | | แยกเคมท่าไทร | พื้นยาว | ลาดตรง | 13°43'06.9" | 100°49'37.2" | 13.718589 | 100.827002 | |
| 386 | 8.00 | 23.06.62 | ผู้เขยวบน | ทรัพย์สินเสียหาย | | หน้าโรงเรียนวัดราชโกษา | ขมทอง | ลาดตรง | 13°41'58.8" | 100°51'07.4" | 13.699669 | 100.852053 | ถนนรวมพัฒนา |
| 387 | 8.00 | 8.01.62 | ผู้เขยวบน | ทรัพย์สินเสียหาย | | ถนนพื้นยาว | พื้นยาว | ลาดตรง | 13°44'46.8" | 100°50'20.2" | 13.746321 | 100.838944 | ถนนพื้นยาว |
| 388 | 17.30 | 7.05.62 | ผู้เขยวบน | ทรัพย์สินเสียหาย | | ปากทางเข้าหมู่บ้านพศกษา 105 | พื้นยาว | ลาดตรง | 13°45'49.8" | 100°50'01.0" | 13.763834 | 100.833615 | |
| 389 | 20.00 | 3.05.62 | ผู้เขยวบน | ทรัพย์สินเสียหาย | มีได้รับบาดเจ็บ | ถนนทางเข้าหมู่บ้านพศกษา | พื้นยาว | ลาดตรง | 13°45'49.8" | 100°50'01.0" | 13.763834 | 100.833615 | |
| 390 | 15.05 | 17.06.62 | ผู้เขยวบน | ทรัพย์สินเสียหาย | | ทางโค้ง อ.สรีนคร-พื้นยาว | พื้นยาว | ลาดตรง | 13°44'13.9" | 100°48'43.4" | 13.737181 | 100.812049 | ถนนพื้นยาว |
| 391 | 19.35 | 5.04.62 | ขั้วรถโดยประมาณ | ทรัพย์สินเสียหาย | มีได้รับบาดเจ็บ | ทางโค้งบริเวณโค้งสถานีรถไฟจังหวัดบุรีรัมย์ | ลาดตรง | ลาดตรง | 13°43'40.8" | 100°46'56.3" | 13.727996 | 100.782292 | |
| 392 | 7.45 | 8.02.62 | ผู้เขยวบน | ทรัพย์สินเสียหาย | | ทางเข้าโรงเรียนพศกษา 105 | ลาดตรง | ลาดตรง | 13°43'41.4" | 100°47'03.9" | 13.728152 | 100.784402 | |

ตารางแสดงจำนวนอุบัติเหตุในปี 2562

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกหรือเผยแพร่ข้อมูลใดๆของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| No. | เวลา | d/m/y | ลักษณะอุบัติเหตุ | สถานที่เกิดเหตุ | แขวง | เขต | N | E | X | Y | ถนน |
|-----|-------|----------|--|---------------------------------|--------|-----------|-------------|--------------|-----------|------------|-----|
| 1 | 22.30 | 02.01.63 | เสียชีวิต ทักษิณเสียชีวิต มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากซอยหลวงแพ่ง20 ถนนหลวงแพ่ง | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°42'19.2" | 100°50'06.7" | 13.70533 | 100.835191 | |
| 2 | 18.00 | 09.01.63 | เสียชีวิต ทักษิณเสียชีวิต มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าบ้าน one care | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°42'55.2" | 100°48'30.3" | 13.715321 | 100.808429 | |
| 3 | 11.30 | 10.01.63 | เสียชีวิต ทักษิณเสียชีวิต | ถนนหลวงแพ่ง(ขาเข้า) | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 | |
| 4 | 23.55 | 04.01.63 | เสียชีวิต ทักษิณเสียชีวิต | บมสัชพาหนะของเรือ | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°43'18.7" | 100°46'46.1" | 13.721871 | 100.779466 | |
| 5 | 17.00 | 11.01.63 | เสียชีวิต มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | เบตกรายโกศ | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°41'58.5" | 100°51'07.2" | 13.699585 | 100.851999 | |
| 6 | 19.30 | 17.01.63 | เสียชีวิต ทักษิณเสียชีวิต มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | บมสัชพาหนะของเรือ | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°43'18.7" | 100°46'46.1" | 13.721871 | 100.779466 | |
| 7 | 16.45 | 18.01.63 | เสียชีวิต ทักษิณเสียชีวิต มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากซอยหลวงแพ่ง8 ถนนหลวงแพ่ง | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°43'07.4" | 100°47'56.1" | 13.718726 | 100.798925 | |
| 8 | 8.15 | 24.01.63 | เสียชีวิต ทักษิณเสียชีวิต มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ทางเข้า ปริมณียล์หลวงแพ่ง | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°43'09.3" | 100°48'07.5" | 13.717578 | 100.80209 | |
| 9 | 9.50 | 30.01.63 | เสียชีวิต มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนหลวงแพ่ง | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 | |
| 10 | 8.15 | 19.01.63 | เสียชีวิต ทักษิณเสียชีวิต มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนหลวงแพ่ง | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 | |
| 11 | 15.30 | 10.02.63 | ขับรถประมาท ทักษิณเสียชีวิต มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนหลวงแพ่ง | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 | |
| 12 | 7.00 | 12.02.63 | ขับรถประมาท ทักษิณเสียชีวิต มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | แยกไฟแดงตั้งชิดอเนนุช | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°43'18.0" | 100°42'09.7" | 13.721661 | 100.702693 | |
| 13 | 20.40 | 30.01.63 | ขับรถประมาท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าศาลาเว็ดโท | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°41'49.8" | 100°51'09.8" | 13.697154 | 100.852728 | |
| 14 | 8.17 | 15.02.63 | ขับรถประมาท ทักษิณเสียชีวิต | หน้าโลตัสหลวงแพ่ง | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°43'13.5" | 100°47'41.5" | 13.720416 | 100.794863 | |
| 15 | 12.30 | 30.01.63 | ขับรถประมาท ทักษิณเสียชีวิต | เชิงสะพานทับยา | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°44'43.4" | 100°49'15.3" | 13.74539 | 100.82092 | |
| 16 | 14.00 | 26.02.63 | เสียชีวิต ทักษิณเสียชีวิต | ถนนหลวงแพ่ง(หน้าหมู่บ้านพดกษา) | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°42'53.1" | 100°48'35.1" | 13.714752 | 100.809749 | |
| 17 | 14.20 | 2.03.63 | เสียชีวิต ทักษิณเสียชีวิต | ถนนหลวงแพ่ง | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 | |
| 18 | 6.20 | 15.03.63 | เสียชีวิต ทักษิณเสียชีวิต | จุดสำรวจน้ำบ่อปลายจันทน์ | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°42'15.0" | 100°50'18.0" | 13.704177 | 100.838841 | |
| 19 | 18.00 | 22.03.63 | ผู้ขับขี่แควความตาย | หน้าศาลาเว็ดโท | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°43'13.3" | 100°47'41.8" | 13.720372 | 100.794939 | |
| 20 | 23.10 | 23.03.63 | เสียชีวิต ทักษิณเสียชีวิต มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าบีเอ็มเอสพี | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°42'42.5" | 100°49'02.8" | 13.711804 | 100.81743 | |
| 21 | 17.55 | 9.04.63 | เสียชีวิต ทักษิณเสียชีวิต มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนหลวงแพ่ง | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 | |
| 22 | 8.45 | 13.04.63 | เสียชีวิต ทักษิณเสียชีวิต | เชิงสะพานคลองกาหลง | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°41'40.3" | 100°51'35.3" | 13.694528 | 100.859809 | |
| 23 | 20.15 | 28.04.63 | เสียชีวิต ทักษิณเสียชีวิต | ทางโค้งกมถึงทางเข้าวัดราชโกษา | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°41'52.3" | 100°51'04.6" | 13.69787 | 100.851271 | |
| 24 | 19.30 | 18.03.63 | เสียชีวิต มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ตรงข้ามธนาคารกสิ. | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°43'14.0" | 100°47'38.8" | 13.72055 | 100.79411 | |
| 25 | 14.50 | 6.05.63 | เสียชีวิต ทักษิณเสียชีวิต | หน้าบีเอ็มเอสพี | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°42'42.5" | 100°49'02.8" | 13.711804 | 100.81743 | |
| 26 | 16.20 | 10.05.63 | เสียชีวิต ทักษิณเสียชีวิต มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | จุดสำรวจน้ำบ่อปลายจันทน์(ขาออก) | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°43'06.1" | 100°48'01.2" | 13.718371 | 100.800339 | |
| 27 | 20.00 | 18.05.63 | เสียชีวิต ทักษิณเสียชีวิต | หน้าบีเอ็มเอสพี | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°43'13.8" | 100°47'40.5" | 13.720506 | 100.794572 | |
| 28 | 17.30 | 21.05.63 | เสียชีวิต ทักษิณเสียชีวิต มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | แยกวัดราชโกษา (ขาเข้า) | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°41'52.1" | 100°51'04.5" | 13.697807 | 100.851241 | |
| 29 | 13.40 | 21.05.63 | เสียชีวิต ทักษิณเสียชีวิต มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากซอยโบราณเอศ | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°42'04.4" | 100°50'43.8" | 13.701215 | 100.845506 | |
| 30 | 20.20 | 23.05.63 | เสียชีวิต ทักษิณเสียชีวิต มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้า บ.พัสดักส์ไทย | ทับยา | ลาดกระบัง | 13°42'30.3" | 100°49'08.3" | 13.708424 | 100.818976 | |

ตารางแสดงจำนวนอุบัติเหตุในปี 2563

เอกสารนี้เป็นเอกสาร
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น
This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.
Forbidden to modify the content, and cite the document when use.
ช้ประโยชน์ด้านการค้า
คงจะมีการนำไปใช้

| | | | | | | | | | | | |
|----|-------|----------|--|--|---------|-----------|-------------|--------------|-----------|------------|----------|
| 31 | 8.30 | 22.05.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ดงบ้านป้อม PT | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°43'13.4" | 100°47'40.3" | 13.7204 | 100.794528 | หลวงแพ่ง |
| 32 | 11.30 | 27.05.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าบริษัท carry boy | ท้ายยาว | ลาดกระบัง | 13°42'31.2" | 100°49'34.2" | 13.708665 | 100.826171 | |
| 33 | 17.00 | 1.06.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย | หน้า บ.เคซีพาวเวอร์ | ท้ายยาว | ลาดกระบัง | 13°43'03.8" | 100°48'06.1" | 13.717719 | 100.801694 | |
| 34 | 17.00 | 2.06.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | จุดลิ้งรถ รอยออกอล์ฟ | ท้ายยาว | ลาดกระบัง | 13°42'55.5" | 100°48'30.5" | 13.715359 | 100.808459 | |
| 35 | 1.40 | 5.06.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | จุดลิ้งรถ รอยออกอล์ฟ | ท้ายยาว | ลาดกระบัง | 13°42'55.3" | 100°48'30.5" | 13.715359 | 100.808459 | |
| 36 | 21.30 | 8.06.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | จุดลิ้งรถ รอยออกอล์ฟ | ท้ายยาว | ลาดกระบัง | 13°43'11.3" | 100°47'46.7" | 13.719815 | 100.796295 | |
| 37 | 12.15 | 12.06.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากซอยวัดพยอมยี่ | ท้ายยาว | ลาดกระบัง | 13°43'16.7" | 100°47'30.6" | 13.721313 | 100.79182 | |
| 38 | 19.30 | 15.06.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากซอยวัดพยอมยี่ | ท้ายยาว | ลาดกระบัง | 13°43'13.8" | 100°47'40.5" | 13.720506 | 100.794572 | |
| 39 | 16.10 | 21.06.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าป้อม PT | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°42'12.8" | 100°50'24.2" | 13.703554 | 100.840049 | |
| 40 | 20.40 | 26.06.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย | หน้าซอยตลาดนางเงินพี่ | ท้ายยาว | ลาดกระบัง | 13°42'55.3" | 100°48'30.5" | 13.715359 | 100.808459 | |
| 41 | 17.50 | 16.08.63 | ขับรถประมาท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนหลวงแพ่ง | ท้ายยาว | ลาดกระบัง | 13°42'33.6" | 100°49'27.7" | 13.709339 | 100.824365 | |
| 42 | 2.30 | 27.08.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย | แยกวัดพยอมยี่ | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°43'11.1" | 100°47'47.4" | 13.719739 | 100.796491 | |
| 43 | 19.40 | 03.01.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนชุมทอง-ลำด้อยตั้ง | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°43'22.0" | 100°51'21.8" | 13.722765 | 100.856063 | |
| 44 | 10.00 | 17.01.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | สะพานข้ามคลองวัดราชโกษา | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°41'58.8" | 100°51'07.4" | 13.699669 | 100.852053 | |
| 45 | 13.15 | 13.02.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย | วัดชุมทอง | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°43'20.6" | 100°51'09.8" | 13.722394 | 100.852725 | |
| 46 | 20.00 | 10.04.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย | เชิงสะพานวัดราชโกษา | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°41'58.8" | 100°51'07.4" | 13.699669 | 100.852053 | |
| 47 | 19.00 | 29.04.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย | เชิงสะพานวัดราชโกษา | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°41'58.8" | 100°51'07.4" | 13.699669 | 100.852053 | |
| 48 | 8.30 | 2.05.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | เชิงสะพานข้ามคลองประเวศบุรีรัมย์ (ขาออก) | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°42'00.1" | 100°40'31.5" | 13.700035 | 100.675417 | |
| 49 | 17.00 | 15.5.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนชุมทอง | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°43'22.0" | 100°51'21.8" | 13.722765 | 100.856063 | |
| 50 | 18.11 | 22.5.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากซอยหลวงแพ่งล่าง | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°43'08.0" | 100°47'23.7" | 13.718879 | 100.789918 | |
| 51 | 5.20 | 28.6.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย | ถนนชุมทอง-ลำด้อยตั้ง | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°43'22.0" | 100°51'21.8" | 13.722765 | 100.856063 | |
| 52 | 21.18 | 13.01.63 | ขับรถประมาท ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | กลางซอยน้ำไกร | ท้ายยาว | ลาดกระบัง | 13°43'22.0" | 100°49'36.4" | 13.716652 | 100.826788 | |
| 53 | 17.30 | 22.01.63 | ขับรถประมาท ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าโรงเรียนเวียงชัย | ท้ายยาว | ลาดกระบัง | 13°43'28.9" | 100°47'32.0" | 13.724706 | 100.792216 | |
| 54 | 17.25 | 26.01.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ลานจอดรถลาดท้ายยาว | ท้ายยาว | ลาดกระบัง | 13°42'57.9" | 100°49'06.9" | 13.716084 | 100.818588 | |
| 55 | 4.30 | 19.02.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย | ถนนประชาพัฒนา | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13.717082 | 100.817112 | |
| 56 | 4.00 | 29.02.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย | ถนนประชาพัฒนา | ท้ายยาว | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13.717082 | 100.817112 | |
| 57 | 8.40 | 13.03.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย | ถนนประชาพัฒนา | ท้ายยาว | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13.717082 | 100.817112 | |
| 58 | 0.50 | 10.03.63 | ผู้เฝ้าเชิงควมดาบ | แยกเดิมพันาโกร | ท้ายยาว | ลาดกระบัง | 13°42'48.5" | 100°49'32.3" | 13.71346 | 100.825637 | |
| 59 | 21.30 | 20.03.63 | ขับรถประมาท ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากทางเข้าวัดพยอมยี่ | ท้ายยาว | ลาดกระบัง | 13°43'11.6" | 100°47'47.5" | 13.719882 | 100.796518 | |

ตารางแสดงจำนวนอุบัติเหตุในปี 2563

เอกสารนี้เป็นเอกสาร
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น
อีกทั้งห้าม
มิให้ดัดแปลง
เนื้อหา
และ
ข้อมูล
อ้างอิง
จาก
เอกสาร
ทุกครั้ง
ที่มีการ
นำไป
ใช้

| | | | | | | | | | | |
|----|-------|----------|---|------------------------------|-----------|-----------|-------------|--------------|-----------|------------|
| 60 | 13.00 | 23.03.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนประชาพัฒนา | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13-717082 | 100.817112 |
| 61 | 17.10 | 24.03.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนประชาพัฒนา | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13-717082 | 100.817112 |
| 62 | 21.50 | 26.03.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย | หน้าตลาดวัดพัฒนาชัย | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'12.9" | 100°47'43.3" | 13-720239 | 100.795346 |
| 63 | 16.00 | 26.02.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนประชาพัฒนา | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13-717082 | 100.817112 |
| 64 | 19.00 | 7.04.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนประชาพัฒนา | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13-717082 | 100.817112 |
| 65 | 11.45 | 14.04.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ซอยหมู่บ้านพิศาล1 | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'12.6" | 100°48'26.7" | 13-720152 | 100.807417 |
| 66 | 14.50 | 6.05.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนประชาพัฒนา | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13-717082 | 100.817112 |
| 67 | 21.30 | 7.05.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย | หน้าม.กรมเกษตรกรรม | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'20.1" | 100°48'05.9" | 13-722235 | 100.801624 |
| 68 | 20.00 | 13.05.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนประชาพัฒนา | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13-717082 | 100.817112 |
| 69 | 18.30 | 2.06.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนประชาพัฒนา | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'01.5" | 100°49'01.6" | 13-717082 | 100.817112 |
| 70 | 9.20 | 13.06.63 | ชัมภปรภมท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าม.เอื้ออาทร 2 | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°42'58.5" | 100°49'05.7" | 13-716239 | 100.818248 |
| 71 | 20.00 | 15.06.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ม.เอื้ออาทร 2 | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°42'58.5" | 100°49'05.7" | 13-716239 | 100.818248 |
| 72 | 20.40 | 4.07.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | สี่แยกท่าไกร | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°42'48.5" | 100°49'32.3" | 13-71346 | 100.825637 |
| 73 | 7.30 | 22.07.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าโลตัสเอื้ออาทร | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°42'56.0" | 100°49'11.3" | 13-715566 | 100.819818 |
| 74 | 3.00 | 23.08.63 | ชัมภปรภมท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนภายในหมู่บ้านเอื้ออาทร 2 | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'14.2" | 100°49'16.9" | 13-720615 | 100.821372 |
| 75 | 18.00 | 26.07.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | บริเวณหน้าหมู่บ้านพิศาล3 | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'09.7" | 100°48'34.3" | 13-719353 | 100.809553 |
| 76 | 23.22 | 14.01.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย | ถนนเสี่ยคลองงอ | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'55.3" | 100°48'53.7" | 13-732024 | 100.814927 |
| 77 | 19 | 4.03.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนเสี่ยคลองงอ | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'55.3" | 100°48'53.7" | 13-732024 | 100.814927 |
| 78 | 10.3 | 14.03.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย | ถนนเสี่ยคลองงอ | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'55.3" | 100°48'53.7" | 13-732024 | 100.814927 |
| 79 | 11.5 | 28.03.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย | ถนนเสี่ยคลองงอ | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'55.3" | 100°48'53.7" | 13-732024 | 100.814927 |
| 80 | 10.05 | 14.04.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากทางเข้าชุมชนวัดศาลาสา | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'52.0" | 100°53'25.7" | 13-731112 | 100.890476 |
| 81 | 10 | 17.04.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย | ถนนเสี่ยคลองงอ | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'55.9" | 100°48'53.7" | 13-732024 | 100.814927 |
| 82 | 19.40 | 03.01.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | จุดกลับรถศุกรมณี4 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°42'30.3" | 100°46'29.0" | 13-708402 | 100.774711 |
| 83 | 1.00 | 11.01.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย | หน้าหมู่บ้านสินธร-อ้อมนุช | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.2" | 100°46'37.2" | 13-721708 | 100.777004 |
| 84 | 5.20 | 06.01.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย | สามแยกปากทางขอลาดกระบัง54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.0" | 100°47'07.4" | 13-721953 | 100.785393 |
| 85 | 21.00 | 16.01.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ทางเข้าซอยลาดกระบัง48 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.2" | 100°46'40.1" | 13-721718 | 100.777803 |
| 86 | 8.50 | 18.01.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย | หน้าร้านเสริมสวยทลาดกระบัง54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'13.4" | 100°47'07.2" | 13-720400 | 100.785343 |
| 87 | 11.40 | 18.01.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | บริเวณหน้าปารมณีเจ็ดยุคเทพาร | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.2" | 100°46'39.1" | 13-721731 | 100.777517 |
| 88 | 0.10 | 19.01.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | บริเวณปากซอยลาดกระบัง 50/2 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.6" | 100°46'56.5" | 13-721840 | 100.782346 |
| 89 | 10.30 | 23.01.63 | เสี่ยชน ทพยสันเสี่ยทวย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ซอยริมสวน แยก4 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'05.8" | 100°46'56.6" | 13-718275 | 100.782401 |
| 90 | 11.30 | 23.01.63 | ชัมภปรภมท ทพยสันเสี่ยทวย | หน้าโรงพยาบาลลาดกระบัง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.4" | 100°47'02.6" | 13-720622 | 100.784064 |

ตารางแสดงจำนวนอุบัติเหตุในปี 2563

เอกสารนี้เป็นเอกสาร
ไม่ว่ากรณีใดๆก็ตาม

ระเบียบขั้นตอนการคำ
ขอร้องที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| | | | | | | | | | | |
|-----|-------|----------|---|--|-----------|-----------|-------------|--------------|-----------|------------|
| 122 | 10.30 | 10.04.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ร้านหมู ใหญ่ชอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'11.4" | 100°47'07.3" | 13.719837 | 100.785353 |
| 123 | 20.00 | 16.03.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย | ภายในชอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'10.4" | 100°47'07.3" | 13.719559 | 100.785364 |
| 124 | 14.30 | 17.04.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าโรงพยาบาลลาดกระบัง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.4" | 100°47'02.6" | 13.722062 | 100.784064 |
| 125 | 18.30 | 16.04.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากชอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.7" | 100°47'07.4" | 13.721859 | 100.785391 |
| 126 | 7.50 | 16.04.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย | ปากชอยลาดกระบัง 52 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.8" | 100°47'01.5" | 13.721878 | 100.783747 |
| 127 | 17.30 | 1.04.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย | ปากชอยลาดกระบัง 48 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.2" | 100°46'40.1" | 13.721721 | 100.777804 |
| 128 | 12.00 | 10.05.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากทางเข้า top supermarket | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.4" | 100°46'50.9" | 13.722050 | 100.780813 |
| 129 | 8.00 | 11.05.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย | แยกทางเข้าสถานีเศรษฐกิจมี | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.3" | 100°46'34.9" | 13.721754 | 100.776360 |
| 130 | 7.20 | 14.05.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าร้านต้นไทร กลางชอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'21.0" | 100°46'36.7" | 13.722496 | 100.776853 |
| 131 | 11.30 | 15.05.63 | ขับรถประมาท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าตลาดสุวรรณภูมิ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.2" | 100°46'45.0" | 13.721720 | 100.779163 |
| 132 | 12.30 | 23.05.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย | แยกถนนเป็นเศรษฐกิจมี | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.3" | 100°46'34.9" | 13.721754 | 100.776360 |
| 133 | 18.05 | 19.05.63 | ขับรถประมาท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ทางถนนหน้าสถานีเศรษฐกิจ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.5" | 100°46'52.7" | 13.721814 | 100.781309 |
| 134 | 17.30 | 30.05.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | สะพานหนองเรือ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.0" | 100°46'46.2" | 13.721947 | 100.779505 |
| 135 | 18.40 | 8.06.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย | ชอยลาดกระบัง 11/2 ถนนลาดกระบัง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'21.7" | 100°46'12.2" | 13.722704 | 100.770005 |
| 136 | 21.40 | 17.02.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าโรงเรียนสอนภาษาสันติสุข | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'15.4" | 100°47'07.3" | 13.720946 | 100.785353 |
| 137 | 17.12 | 11.06.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากชอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.7" | 100°47'07.4" | 13.721859 | 100.785391 |
| 138 | 15.45 | 15.06.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากชอยลาดกระบัง 13/1 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.0" | 100°46'36.7" | 13.721943 | 100.776865 |
| 139 | 19.00 | 20.06.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย | ไปแดงชอยลาดกระบัง 54 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.0" | 100°47'07.4" | 13.721953 | 100.785393 |
| 140 | 4.15 | 24.06.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ไปแดงศรีษฐาน | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.4" | 100°46'35.0" | 13.721769 | 100.776381 |
| 141 | 16.35 | 25.06.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย | หน้าธนาคารกรุงไทย | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.8" | 100°47'10.1" | 13.721882 | 100.786125 |
| 142 | 22.13 | 28.06.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากชอยลาดกระบัง 11/1 หน้าร้านข้าวต้มสวนคอม | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.5" | 100°46'09.9" | 13.721797 | 100.769416 |
| 143 | 20.10 | 16.08.63 | ขับรถประมาท ทรัพย์สินเสียหาย | ปากชอยลาดกระบัง 46 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.0" | 100°46'25.8" | 13.721675 | 100.773819 |
| 144 | 22.00 | 18.08.63 | ขับรถประมาท มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนลาดกระบัง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'21.4" | 100°44'57.3" | 13.722600 | 100.749261 |
| 145 | 8.30 | 25.08.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย | แยกลาดกระบัง 54 บริเวณไฟแดง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'19.0" | 100°47'07.4" | 13.721953 | 100.785393 |
| 146 | 14.55 | 28.02.63 | ขับรถประมาท ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ปากชอยลาดกระบัง 50/2 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'18.6" | 100°46'56.5" | 13.721840 | 100.782346 |
| 147 | 16.00 | 14.01.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนฉลองกรุง 1 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'40.4" | 100°46'05.8" | 13.727891 | 100.768279 |
| 148 | 1.00 | 18.01.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย | โค้งสามกิโลเมตรทะเลในลาดกระบัง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'48.6" | 100°46'40.8" | 13.730166 | 100.777998 |
| 149 | 20.50 | 15.01.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าคณะศึกษาศาสตร์ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'49.6" | 100°46'52.6" | 13.730438 | 100.781289 |
| 150 | 8.50 | 20.01.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนฉลองกรุง 1 บริเวณทางแยกตัด 12 ชั้น | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'40.7" | 100°46'22.5" | 13.727978 | 100.772907 |
| 151 | 7.50 | 18.01.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนฉลองกรุง 1 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'40.4" | 100°46'05.8" | 13.727891 | 100.768279 |
| 152 | 13.00 | 25.01.63 | เลี้ยงขันธ์ ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนฉลองกรุง 1 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'40.4" | 100°46'05.8" | 13.727891 | 100.768279 |

ตารางแสดงจำนวนอุบัติเหตุในปี 2563

เอกสารนี้เป็นเอกสาร
ไม่ว่ากรณีใดๆก็ตาม

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ะโยชน์ด้านการศึกษา
ที่มีการนำไปใช้

| | | | | | | | | | | |
|-----|-------|----------|---|---|-----------|-----------|-------------|--------------|-----------|------------|
| 153 | 18.40 | 25.01.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย | หน้าตึก | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'50.1" | 100°46'52.2" | 13.73057 | 100.781172 |
| 154 | 12.30 | 12.02.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย | ถนนฉลองกรุง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°45'59.3" | 100°48'20.9" | 13.766466 | 100.805797 |
| 155 | 13.20 | 14.02.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หลังคณบดีวิทยาลัยศาสตร์ ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'43.4" | 100°46'46.1" | 13.728721 | 100.779481 |
| 156 | 14.30 | 17.02.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย | บริเวณปากซอยแยกข้าง 2 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'40.4" | 100°46'13.0" | 13.727886 | 100.770282 |
| 157 | 0.20 | 10.02.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ซอยแยกข้าง 1 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'33.4" | 100°46'14.6" | 13.725936 | 100.770722 |
| 158 | 12.40 | 28.02.63 | ขับรถปรเภท ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ทางเข้าหอสมุดกลาง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'39.1" | 100°46'41.0" | 13.727525 | 100.778053 |
| 159 | 8.10 | 28.02.63 | ขับรถปรเภท ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ทางเข้าหอปรเภท เพดโน | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'39.1" | 100°46'41.0" | 13.727525 | 100.778053 |
| 160 | 23.20 | 29.02.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนฉลองกรุง(ขาออก)โค้งพระรูป 4 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'40.4" | 100°46'05.8" | 13.727891 | 100.768279 |
| 161 | 19.20 | 18.02.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย | เชิงสะพานหน้าคณะเกษตร | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'29.1" | 100°46'48.5" | 13.724751 | 100.780143 |
| 162 | 18.00 | 6.03.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย | หน้าคณะ IT เพดโน | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'50.1" | 100°46'52.2" | 13.73057 | 100.781172 |
| 163 | 23.00 | 10.03.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย | หน้าหอพักFBT | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'24.7" | 100°46'48.6" | 13.72353 | 100.780176 |
| 164 | 18.28 | 16.03.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย | ภายในซอยฉลองกรุง 1 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'40.4" | 100°46'05.8" | 13.727891 | 100.768279 |
| 165 | 20.30 | 18.02.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนฉลองกรุง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°45'59.3" | 100°48'20.9" | 13.766466 | 100.805797 |
| 166 | 13.30 | 15.05.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หมู่บ้าน 7-11 FBT | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'22.4" | 100°46'48.8" | 13.722893 | 100.780226 |
| 167 | 13.30 | 29.04.63 | เยี่ยมชน มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | เชิงสะพานทางความเอเดอรัวรี่ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'50.0" | 100°47'01.0" | 13.730545 | 100.783616 |
| 168 | 12.20 | 23.05.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนฉลองกรุง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°45'59.3" | 100°48'20.9" | 13.766466 | 100.805797 |
| 169 | 12.00 | 25.05.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย | ปากซอยฉลองกรุง 1 | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'41.2" | 100°46'40.7" | 13.728111 | 100.777972 |
| 170 | 19.00 | 15.06.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | เชิงสะพานข้ามเอเดอรัวรี่ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°43'50.0" | 100°47'01.0" | 13.730545 | 100.783616 |
| 171 | 17.00 | 21.06.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนฉลองกรุง | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°45'59.3" | 100°48'20.9" | 13.766466 | 100.805797 |
| 172 | 13.40 | 21.08.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนมิตร-น้ำไทร | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'00.4" | 100°49'36.7" | 13.716784 | 100.826850 |
| 173 | 9.3 | 30.01.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนมิตร-น้ำไทร | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°42'40.0" | 100°49'29.1" | 13.711114 | 100.824751 |
| 174 | 12 | 14.02.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ทางเข้าคณ-น้ำไทร ก่อนมีสะพานข้ามคลองประเวศ-ปริรัมย์ | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°42'48.5" | 100°49'32.3" | 13.713476 | 100.825634 |
| 175 | 10.5 | 27.02.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย | แยกนิคม น้ำไทร | ทับยาว | ลาดกระบัง | 13°43'09.3" | 100°49'40.0" | 13.719236 | 100.827771 |
| 176 | 11.25 | 01.06.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าบริษัททะเลสิงขิ | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°42'28.7" | 100°46'28.9" | 13.707964 | 100.774695 |
| 177 | 6 | 1.02.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนสรภรณ์ 4 เชิงสะพานข้ามคลองเจ้าสามมื่น | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°42'54.8" | 100°46'35.0" | 13.715234 | 100.771696 |
| 178 | 20.15 | 29.01.63 | ขับรถปรเภท ทริพย์สินเสี่ยหาย | บนสะพานทางออกสนามบิน | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°42'28.7" | 100°46'28.9" | 13.707964 | 100.774695 |
| 179 | 17.3 | 12.03.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย | ถนนสรภรณ์ 4 บนสะพาน | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°42'28.7" | 100°46'28.9" | 13.707964 | 100.774695 |
| 180 | 17.4 | 12.03.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนสรภรณ์ 4 บนสะพาน | ลาดกระบัง | ลาดกระบัง | 13°42'28.7" | 100°46'28.9" | 13.707964 | 100.774695 |
| 181 | 6.1 | 15.03.63 | เยี่ยมชน ทริพย์สินเสี่ยหาย | กองเสด็จหลวงเจ้าตาก | หนอง | ลาดกระบัง | 13°43'18.5" | 100°46'03.4" | 13.721799 | 100.767599 |

ตารางแสดงจำนวนอุบัติเหตุในปี 2563

เอกสารนี้เป็นเอกสาร
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น

นโยบายขั้นตอนการดำเนินงาน
ซึ่งจะมีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

| | | | | | | | | | | | |
|-----|-------|----------|---|------------------------|---------|-----------|-------------|--------------|-----------|------------|----------|
| 182 | 6.1 | 15.03.63 | เชี่ยวชาญ ทรัพย์สินเสียหาย | ถนนพรพัฒนา | ตำบลยาว | ลาดกระบัง | 13°46'29.5" | 100°52'12.8" | 3.774852 | 100.870218 | รวมพัฒนา |
| 183 | 9.00 | 10.04.63 | เชี่ยวชาญ ทรัพย์สินเสียหาย | ปากทางเข้านิเวศน์จุด | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°47'11.7" | 100°53'49.8" | 13.786572 | 100.897167 | |
| 184 | 7.00 | 15.03.63 | เชี่ยวชาญ ทรัพย์สินเสียหาย | คลองลำซำ | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°44'04.0" | 100°51'47.9" | 13.734456 | 100.863312 | |
| 185 | 14.3 | 5.03.63 | เชี่ยวชาญ ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | หน้าโรงเรียนวัดราชโกษา | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°41'58.8" | 100°51'07.4" | 13.699669 | 100.852053 | ตำบลยาว |
| 186 | 18.5 | 2.05.63 | เชี่ยวชาญ ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนตำบลยาว | ตำบลยาว | ลาดกระบัง | 13°44'45.9" | 100°50'20.1" | 13.746083 | 100.838917 | |
| 187 | 19.10 | 9.05.63 | เชี่ยวชาญ ทรัพย์สินเสียหาย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ถนนตำบลยาว ไกลม.เทศบาล | ชุมทอง | ลาดกระบัง | 13°44'45.9" | 100°50'20.1" | 13.746083 | 100.838917 | |
| 188 | 8.35 | 25.06.63 | ผู้เสียชีวิตความตาย | ถนนตำบลยาว | ตำบลยาว | ลาดกระบัง | 13°44'45.9" | 100°50'20.1" | 13.746083 | 100.838917 | กิ่งแก้ว |
| 189 | 17.30 | 17.05.63 | ผู้เสียชีวิตความตาย | ภายในซอยออยลอร์ดิน | ตำบลยาว | ลาดกระบัง | 13°41'20.9" | 100°43'33.0" | 13.689148 | 100.72583 | |
| 190 | 17.30 | 17.05.63 | ทีมรถบรรทุก มีผู้ได้รับบาดเจ็บ | ทางโค้งวัดอู่ไทย | ตำบลยาว | ลาดกระบัง | 13°44'52.0" | 100°49'08.9" | 13.747781 | 100.81913 | สร้างนคร |

ตารางแสดงจำนวนอุบัติเหตุในปี 2563

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้ภายในเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปรรูปเอกสารนี้โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.