

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร ในทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ ได้ทำการศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถยนต์บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 จำนวน 385 คน ผู้ศึกษานำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับขั้นตอน ดังนี้

1. สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล
2. ลำดับขั้นตอนในการวิเคราะห์ข้อมูล
3. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

n	แทน	จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
S.D.	แทน	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)
t	แทน	สถิติทดสอบที่ใช้เปรียบเทียบใน t-distribution
F	แทน	ค่าสถิติทดสอบที่ใช้พิจารณาในการแจกแจง แบบ F-distribution
SS	แทน	ผลรวมคะแนนเบี่ยงเบนกำลังสอง (Sum of Squares)
MS	แทน	ค่าเฉลี่ยผลรวมของคะแนนเบี่ยงเบนกำลังสอง (Mean Square)
df	แทน	ระดับขั้นของความเป็นอิสระ (Degrees of Freedom)
*	แทน	ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05

ลำดับขั้นตอนในการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรในทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 ผู้ศึกษาได้วิเคราะห์ข้อมูลตามขั้นตอนต่อไปนี้

1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรในทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468

2. ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุ

การเกิดอุบัติเหตุจราจรในทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468

3. ผลเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์ จำแนกตาม เพศ อายุ

การประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุ และประเภทรถที่ใช้ขับขี่ ผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรในทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468

4. ผลวิเคราะห์ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุ

การเกิดอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

จราจรบนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับสาเหตุเกิดอุบัติเหตุจราจร

บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468

ผู้ศึกษานำเสนอในรูปแบบตาราง โดยใช้สถิติความถี่ และร้อยละ ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของข้อมูลทั่วไป จำแนกตามเพศ อายุ ประสบการณ์ ในการประสบอุบัติเหตุ และประเภทรถที่ใช้ขับขี่

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	200	51.90
หญิง	185	48.10
รวม	385	100
อายุ		
ตั้งแต่ 15-25 ปี	103	26.80
26 - 35 ปี	74	19.20
36 - 45 ปี	115	29.90
46 ปีขึ้นไป	93	24.20

รวม	385	100
ประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุ		
ไม่เคย	158	41.00
เคย	227	59.00
รวม	385	100
ประเภทรถที่ใช้ขับขี่		
รถจักรยานยนต์	107	27.80
รถยนต์ส่วนบุคคล	150	39.00
รถยนต์บรรทุก	24	6.20
มากกว่า 1 ประเภท	104	27.00
รวม	385	100

จากตารางที่ 1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 385 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 200 คน คิดเป็นร้อยละ 51.90 และเพศหญิง จำนวน 185 คน คิดเป็นร้อยละ 48.10 อายุส่วนใหญ่มีช่วงอายุ 36 – 45 ปี จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 29.90 ช่วงอายุ ตั้งแต่ 15 -25 ปี จำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 26.80 อายุ 46 ปีขึ้นไป จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 24.20 และ อายุ 26- 35 ปี จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 19.20 ประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุเคย จำนวน 227 คน คิดเป็นร้อยละ 59 และไม่เคยจำนวน 158 คน คิดเป็นร้อยละ 41 และประเภทรถที่ใช้ขับขี่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 150 คน คิดเป็นร้อยละ 39.00 รถจักรยานยนต์ จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 27.80 มากกว่า 1 ประเภท 104 คน คิดเป็นร้อยละ 27.00 และรถยนต์บรรทุก จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 6.20

2. ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่วัยชดชวยเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถ บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468

ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่วัยชดชวยเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถ บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 โดยรวมรายด้าน และจำแนกเป็นรายข้อ ผู้ศึกษานำเสนอในรูปแบบตาราง โดยใช้สถิติค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ดังตารางที่ 2-5

ตารางที่ 2 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 โดยภาพรวมและจำแนกเป็นรายด้าน

ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน	3.18	.44	ปานกลาง
2. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ	2.92	.63	ปานกลาง
3. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดลอม	3.37	.52	มาก
โดยรวม	3.16	.42	ปานกลาง

จากตารางที่ 2 พบว่า ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=3.16$; S.D. = .42) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน อยู่ในระดับมาก 1 ด้าน คือ ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดลอม ($\bar{X}=3.37$; S.D. = .52) และอยู่ในระดับปานกลาง 2 ด้าน เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปน้อย คือ ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน ($\bar{X}=3.18$; S.D. = .44) และด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ ($\bar{X}=2.92$; S.D. = .63) ตามลำดับ

ตารางที่ 3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน จำแนกเป็นรายข้อ

ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. ขาดความชำนาญในการขับรถ	2.92	.94	ปานกลาง
2. ไม่คุ้นเคยสายทาง	2.89	.90	ปานกลาง
3. คឹมของมีนเมาขณะขับรถ	4.26	.80	มาก
4. ขับขี่ยานพาหนะฝ่าฝืนกฎจราจร	4.56	.68	มากที่สุด
5. รับประทานยา ทำให้ง่วงนอน	2.28	.97	น้อย
6. เสพสารเสพติด ขากลอมประสาท ยาบ้า	3.41	1.01	ปานกลาง

ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
7. ขับรถเร็ว ตามคันหลังกระชั้นชิด แชนงทางโค้ง แชนงในที่ขับขัน	3.85	.98	มาก
8. ร่างกายไม่พร้อม อ่อนเพลีย พักผ่อนไม่เพียงพอ	2.49	.99	น้อย
9. มีโรคประจำตัว ร่างกายไม่แข็งแรง	2.26	.96	น้อย
10. ประสาทการรับรู้บกพร่อง การมองเห็น การได้ยินไม่ดีพอ	2.38	1.01	น้อย
11. ไม่ใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย เข็มขัดนิรภัย หมวกนิรภัย	2.92	1.15	ปานกลาง
12. สภาพจิตใจไม่ปกติ ใจลอย	2.57	1.10	ปานกลาง
13. ขับขี่ด้วยความกึกกະนอง หยอกล้อกับเพื่อนร่วมทาง	3.67	.94	มาก
14. ไม่ใส่ใจในสิ่งแวดล้อม ออกจากซอยไม่ระวังรถทางตรง	3.98	1.02	มาก
15. ไม่มีการเตรียมความพร้อม ไม่ตรวจสอบยานพาหนะก่อนใช้งาน	3.09	1.02	ปานกลาง
โดยรวม	3.18	.44	ปานกลาง

จากตารางที่ 3 พบว่า ความคิดเห็นของผู้ขับขี่ขี่ยวดยานเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี่ยงเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.18$; S.D. = .44) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า อยู่ในระดับมากที่สุด 1 ข้อ คือ ขับขี่ยานพาหนะฝ่าฝืนกฎจราจร ($\bar{X} = 4.56$; S.D. = 0.68) อยู่ในระดับมาก 4 ข้อ เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ได้แก่ ต้มของมีนเมาขณะขับรถ ($\bar{X} = 4.26$; S.D. = .80) ไม่ใส่ใจในสิ่งแวดล้อม ออกจากซอยไม่ระวังรถทางตรง ($\bar{X} = 3.98$; S.D. = 1.02) ขับรถเร็วตามคันหลังกระชั้นชิด แชนงทางโค้ง แชนงในที่ขับขัน ($\bar{X} = 3.85$; S.D. = .98) และขับขี่ด้วยความกึกกະนอง หยอกล้อกับเพื่อนร่วมทาง ($\bar{X} = 3.67$; S.D. = .94) อยู่ในระดับ ปานกลาง 6 ข้อ เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ได้แก่ เสพสารเสพติด ยากล่อมประสาท ยาบ้า ($\bar{X} = 3.41$; S.D. = 1.01) ไม่มีการเตรียมความพร้อม ไม่ตรวจสอบยานพาหนะก่อนใช้งาน ($\bar{X} = 3.09$; S.D. = 1.02) ขาดความชำนาญในการขับรถ ($\bar{X} = 2.92$; S.D. = .94) ไม่ใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย เข็มขัดนิรภัย หมวกนิรภัย ($\bar{X} = 2.92$; S.D. = 1.15) ไม่คุ้นเคยสายทาง ($\bar{X} = 2.89$; S.D. = .90) และสภาพจิตใจไม่ปกติ ใจลอย ($\bar{X} = 2.57$; S.D. = 1.10) และอยู่ในระดับน้อย 4 ข้อ เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ได้แก่ มีโรคประจำตัว ร่างกายไม่แข็งแรง

(\bar{X} = 2.26; S.D. = .96) รับประทานยา ทำให้วังนอน (\bar{X} = 2.28; S.D. = .97) ประสาทการรับรู้บกพร่อง การมองเห็นการได้ยิน ไม่ดีพอ (\bar{X} = 2.38; S.D. = 1.01) และร่างกายไม่พร้อม อ่อนเพลียพักผ่อน ไม่เพียงพอ (\bar{X} = 2.49; S.D. = .99) ตามลำดับ

ตารางที่ 4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี่ยงเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ จำแนกเป็นรายชื่อ

ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. ระบบห้ามล้อทำงานไม่ปกติ เบรกแตก คันชัก คันส่งหลุด	2.69	1.17	ปานกลาง
2. สภาพยางไม่ดี ยางแตก ยางรั่ว	2.77	.96	ปานกลาง
3. ระบบไฟส่องสว่าง ไฟสัญญาณชำรุด	2.60	.97	ปานกลาง
4. ระบบปั้มน้ำฝนไม่ทำงานขณะฝนตก	2.60	.99	ปานกลาง
5. บรรทุกไม่ปลอดภัย น้ำหนักเกิน สูงเกิน บรรทุกขึ้น	3.28	1.24	ปานกลาง
6. ดัดแปลง ปรับแต่งยานพาหนะ	2.94	1.12	ปานกลาง
7. ไม่มีอุปกรณ์ความปลอดภัย เข็มขัดนิรภัย ถุงลมนิรภัย	3.16	1.03	ปานกลาง
8. ยานพาหนะเก่า หมดสภาพการใช้งาน	2.88	1.09	ปานกลาง
11. ยานพาหนะไม่ได้รับการตรวจสอบสภาพตามระยะเวลาที่กำหนด	2.81	.93	ปานกลาง
12. สมรรถนะเครื่องยนต์สูงเกินความจำเป็น ทำให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วสูง	2.83	1.10	ปานกลาง
13. ยานพาหนะที่ไม่สมดุลกับสภาพถนน เช่นรถพ่วง 18 ล้อ ไปวิ่งในถนนหมู่บ้าน	3.18	1.15	ปานกลาง
14. จุดในที่ไม่ปลอดภัย	3.71	1.02	มาก
15. บรรทุกไม่มีคิซิด วัสดุร่วงบนถนน	3.49	1.03	ปานกลาง
โดยรวม	2.92	.63	ปานกลาง

จากตารางที่ 4 พบว่า ความคิดเห็นของผู้ขับขี่ขีวดยานเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี่ยงเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.92$; S.D. = .63) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ อยู่ในระดับมาก 1 ข้อ คือ จุดในที่ไม่ปลอดภัย ($\bar{X} = 3.71$; S.D. = 1.02) และอยู่ในระดับปานกลาง 14 ข้อ เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ได้แก่ บรรทุกไม่มีฉัตรฉัตรตัวรถวงบนถนน ($\bar{X} = 3.49$; S.D. = 1.03) บรรทุกไม่ปลอดภัย น้ำหนักเกิน สูงเกิน บรรทุกยื่น ($\bar{X} = 3.28$; S.D. = 1.24) ยานพาหนะที่ไม่สอดคล้องกับสภาพถนน เช่นรถพ่วง 18 ล้อ ไปวิ่งในถนนหมู่บ้าน ($\bar{X} = 3.18$; S.D. = 1.15) ไม่มีอุปกรณ์ความปลอดภัย เข็มขัดนิรภัย ถุงลมนิรภัย ($\bar{X} = 3.16$; S.D. = 1.03) คัดแปลง ปรับแต่งยานพาหนะ ($\bar{X} = 2.94$; S.D. = 1.12) ยานพาหนะเก่า หมดสภาพการใช้งาน ($\bar{X} = 2.88$; S.D. = 1.09) สมรรถนะเครื่องยนต์สูงเกินความจำเป็น ทำให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วสูง ($\bar{X} = 2.83$; S.D. = 1.10) ยานพาหนะไม่ได้รับการตรวจสภาพตามระยะเวลาที่กำหนด ($\bar{X} = 2.81$; S.D. = .93) มีโรคประจำตัว ร่างกายไม่แข็งแรง ($\bar{X} = 2.79$; S.D. = 1.06) ไม่คุ้นเคยสายทาง ($\bar{X} = 2.77$; S.D. = .96) ขาดความชำนาญในการขับรถ ($\bar{X} = 2.69$; S.D. = 1.17) คี้มของมีนเมาขณะขับรถ ($\bar{X} = 2.60$; S.D. = .97) ขับขีวดยานพาหนะฝ่าฝืน กฎจราจร ($\bar{X} = 2.60$; S.D. = .99) และประสาทการรับรู้ภร่องการมองเห็น การได้ยิน ไม่ดีพอ ($\bar{X} = 2.51$; S.D. = 1.11) ตามลำดับ

ตารางที่ 5 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่ขีวดยานเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี่ยงเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม จำแนกเป็นรายข้อ

ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่ เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. ความกว้างของผิวจราจรไม่เพียงพอต้องขยายช่องจราจรเพิ่มอีก	3.38	.94	ปานกลาง
2. จุดกั้บรถไกล ไม่สะดวก	3.34	.92	ปานกลาง
3. จุดเข้า-ออกซอยมีกำแพงรั้วคบบัง	3.70	.94	มาก
4. โรงเรียนเด็กเล็กที่อยู่ใกล้ข้างๆ บริเวณ แออัด คับแคบเกินไป	3.56	.93	มาก
5. การทำทางเข้า- ออกที่พัคคู่ถนนใหญ่ ไม่ได้มาตรฐาน	3.38	.82	ปานกลาง

ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
6. เครื่องหมายจราจร อุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยไม่เพียงพอ ไม่ชัดเจน	3.20	1.05	ปานกลาง
7. สัญญาณไฟจราจรไม่พอ หรือชำรุด	2.97	1.04	ปานกลาง
8. ผิวทางลาดยางเยิ้ม ลื่น ไถลเมื่อฝนตก	3.04	1.01	ปานกลาง
9. ไฟฟ้าส่องสว่างไม่พอในจุดอันตราย	3.12	.98	ปานกลาง
10. ฝนตก หมอกลงจัด หรือมีฝุ่นมาก	3.19	1.03	ปานกลาง
11. วางสินค้าขายของบนทางเท้า บดบังป้ายหรือไฟสัญญาณจราจร	3.37	.98	ปานกลาง
12. การเชื่อมทางกับถนนที่ต่างระดับมาก	3.40	1.03	ปานกลาง
13. การนำสัตว์มาเลี้ยงในเขตทางหลวง	3.24	1.13	ปานกลาง
14. การติดตั้งป้ายโฆษณาบังสายตาตรงทางโค้งทางแยก	3.80	1.08	มาก
15. การปลูกสร้างอาคารร้านค้าในเขตทางบดบังป้ายและสัญญาณไฟจราจร	3.89	.90	มาก
โดยรวม	3.37	.52	ปานกลาง

จากตารางที่ 5 ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี่ยงเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม โดยรวมอยู่ในระดับ ($\bar{X} = 3.37$; S.D. = .52) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า อยู่ในระดับมาก 4 ข้อ เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ได้แก่ การปลูกสร้างอาคารร้านค้าในเขตทางบดบังป้ายและสัญญาณไฟจราจร ($\bar{X} = 3.89$; S.D. = .90) การติดตั้งป้ายโฆษณาบังสายตาตรงทางโค้งทางแยก ($\bar{X} = 3.80$; S.D. = 1.08) โรงเรียนเด็กเล็กอยู่ใกล้ห้างฯ บริเวณ แอ๊ด คับแคบเกินไป ($\bar{X} = 3.70$; S.D. = .94) และโรงเรียนเด็กเล็กอยู่ใกล้ห้างฯ บริเวณ แอ๊ด คับแคบเกินไป ($\bar{X} = 3.56$; S.D. = .93) และอยู่ในระดับปานกลาง 11 ข้อ เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ได้แก่ การเชื่อมทางกับถนน ที่ต่างระดับมาก ($\bar{X} = 3.40$; S.D. = 1.03) การทำทางเข้า-ออกที่พังก่อถนนใหญ่ ไม่ได้มาตรฐาน ($\bar{X} = 3.38$; S.D. = .82) ความกว้างของผิวจราจรไม่เพียงพอต้องขยายช่องจราจร เพิ่มอีก ($\bar{X} = 3.38$; S.D. = .91) วางสินค้าขายของบนทางเท้า บดบังป้ายหรือไฟสัญญาณจราจร ($\bar{X} = 3.37$; S.D. = .98) จุกกับลบรถ ไถล ไม่สะดวก ($\bar{X} = 3.34$; S.D. = .92) การ

นำสัตว์มาเลี้ยงในเขตทางหลวง ($\bar{X} = 3.24$; S.D. = 1.13) เครื่องหมายจราจร อุปกรณ์อำนวยความสะดวก
ปลอดภัยไม่เพียงพอไม่ชัดเจน ($\bar{X} = 3.20$; S.D. = 1.05) ผิวทางลาดยางเอียง ลื่นไถลเมื่อฝนตก
($\bar{X} = 3.19$; S.D. = 1.03) ไฟฟ้าส่องสว่างไม่พอในจุดอันตราย ($\bar{X} = 3.12$; S.D. = .98) ผิวทางลาด
ยางเอียง ลื่นไถลเมื่อฝนตก ($\bar{X} = 3.04$; S.D. = 1.01) และสัญญาณไฟจราจรไม่พอ หรือชำรุด
($\bar{X} = 2.97$; S.D. = 1.04) ตามลำดับ

3. เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ
จราจร บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 จำแนกตามเพศ อายุ
ประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุ และประเภทรถที่ใช้ขับขี่

ผลการเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ
จราจร บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 จำแนกตามเพศ อายุ
ประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุ และประเภทรถที่ใช้ขับขี่ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ได้แก่
ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ปรากฏผลดังตารางที่ 6-9 ดังนี้

ตารางที่ 6 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบน และระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุ
การเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835
– 631+468 จำแนกตามเพศ เป็นรายด้าน

ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์ เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร	เพศ					
	ชาย (200 คน)			หญิง (185 คน)		
	\bar{X}	S.D.	ระดับ ความ คิดเห็น	\bar{X}	S.D.	ระดับ ความ คิดเห็น
1. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่ เกี่ยวกับคน	3.26	.44	ปานกลาง	3.10	.43	ปานกลาง
2. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่ เกี่ยวกับยานพาหนะ	3.04	.53	ปานกลาง	2.86	.66	ปานกลาง
3. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่ เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม	3.33	.49	ปานกลาง	3.42	.56	ปานกลาง
โดยรวม	3.21	.38	ปานกลาง	3.13	.44	ปานกลาง

จากตารางที่ 6 พบว่า ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี่ยงเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 จำแนกตามเพศ พบว่าเพศชาย โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.21$; S.D. = .38) เมื่อจำแนกเป็นรายด้านพบว่า อยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย คือ ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 3.33$; S.D. = .49) ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน ($\bar{X} = 3.26$; S.D. = .44) ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ที่เกี่ยวกับยานพาหนะ ($\bar{X} = 3.04$; S.D. = .53)

เพศหญิง โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.13$; S.D. = .44) เมื่อจำแนกเป็นรายด้านพบว่า อยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย คือ ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 3.42$; S.D. = .56) ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน ($\bar{X} = 3.10$; S.D. = .43) ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ที่เกี่ยวกับยานพาหนะ ($\bar{X} = 2.86$; S.D. = .66)

ตารางที่ 7 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี่ยงเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 จำแนกตามเพศ

ผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร	เพศ				t	Sig
	ชาย (200)		หญิง (185)			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
1. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน	3.26	.44	3.10	.43	3.526	.898
2. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ	3.04	.53	2.86	.66	2.880	.000*
3. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม	3.33	.49	3.42	.56	-1.726	.121
รวม	3.21	.38	3.13	.44	1.914	.018*

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 7 พบว่า ผลการเปรียบเทียบ ความแตกต่างระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่
ขูดยานเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจรรยา บนทางหลวงสายเลี่ยงเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม.
628+835 – 631+468 จำแนกตามเพศ พบว่า โดยรวมเพศชายและเพศหญิงมีความคิดเห็นแตกต่าง
อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า เพศชายและเพศหญิงมีความ
คิดเห็นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จำนวน 1 ด้าน คือ ด้านสาเหตุการเกิด
อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

ภาพลักษณ์ ช่วง กม. 628+835 - 631+468 จำแนกตามอายุ เป็นรายด้าน

ด้าน	อายุ									
	ตั้งแต่ 15-25 ปี (n = 103)		26 - 35 ปี (n = 74)		36 - 45 ปี (n = 115)		46 ปีขึ้นไป (n = 93)		ระดับ ความ คิดเห็น	ระดับ ความ คิดเห็น
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
1. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับ คน	3.18	.48	3.09	.37	3.23	.47	3.20	.40	ปานกลาง	ปานกลาง
2. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับ ยานพาหนะ	2.97	.60	2.84	.56	3.03	.60	2.94	.63	ปานกลาง	ปานกลาง
3. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับ ถนนและสิ่งแวดล้อม	3.39	.52	3.22	.55	3.42	.54	3.41	.46	ปานกลาง	ปานกลาง
รวม	3.18	.53	3.05	.49	3.22	.53	3.09	.49	ปานกลาง	ปานกลาง

จากตารางที่ 8 พบว่า ความคิดเห็นของผู้ขับขี่ชวดยานเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 จำแนกตามอายุ พบว่า ผู้ขับขี่ชวดยานอายุตั้งแต่ 15 -25 ปี โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.37$; S.D. = .52) เมื่อจำแนกเป็นรายด้านพบว่า อยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย คือ ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 3.39$; S.D. = .52) ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน ($\bar{X} = 3.18$; S.D. = .48) ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ ($\bar{X} = 2.97$; S.D. = .60) ตามลำดับ

ผู้ขับขี่ชวดยานอายุ 26 - 35 ปี โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.05$; S.D. = .49) เมื่อจำแนกเป็นรายด้านพบว่า อยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย คือ ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 3.22$; S.D. = .55) ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน ($\bar{X} = 3.09$; S.D. = .37) ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ ($\bar{X} = 2.84$; S.D. = .56) ตามลำดับ

ผู้ขับขี่ชวดยานอายุ 36 - 45 ปี โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.22$; S.D. = .53) เมื่อจำแนกเป็นรายด้านพบว่า อยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย คือ ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 3.42$; S.D. = .54) ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน ($\bar{X} = 3.23$; S.D. = .47) ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ ($\bar{X} = 3.03$; S.D. = .60) ตามลำดับ

ผู้ขับขี่ชวดยานอายุ 46 ปีขึ้นไป โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.09$; S.D. = .49) เมื่อจำแนกเป็นรายด้านพบว่า อยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย คือ ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 3.41$; S.D. = .46) ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน ($\bar{X} = 3.20$; S.D. = .40) ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ ($\bar{X} = 2.94$; S.D. = .63) ตามลำดับ

ตารางที่ 9 ผลการเปรียบเทียบแหล่งความแปรปรวนระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่ชวดยานเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี่ยงเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 จำแนกตามอายุ

ผู้ขับขี่ชวดยานเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
1. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน	ระหว่างกลุ่ม	.947	3	.316	1.604	.188
	ภายในกลุ่ม	75.017	381	.197		
	รวม	75.964	384			
2. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ	ระหว่างกลุ่ม	1.644	3	.548	1.491	.217
	ภายในกลุ่ม	140.034	381	.386		
	รวม	141.670	384			
3. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม	ระหว่างกลุ่ม	2.148	3	.716	2.590	.053
	ภายในกลุ่ม	105.315	381	.276		
	รวม	107.463	384			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	1.249	3	.416	2.487	.060
	ภายในกลุ่ม	63.765	381	.176		
	รวม	65.014	384			

จากตารางที่ 9 พบว่า ผลการเปรียบเทียบแหล่งความแปรปรวนความคิดเห็นของผู้ขับขี่ชวดยานเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี่ยงเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 จำแนกตามอายุ โดยรวมและรายด้านผู้ขับขี่ชวดยานที่มีอายุต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 10 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี่ยงเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 จำแนกตามประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุ

ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร	ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ					
	ไม่เคย			เคย		
	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน	3.11	.36	ปานกลาง	3.24	.48	ปานกลาง
2. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ	2.89	.59	ปานกลาง	3.01	.60	ปานกลาง
3. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดลอม	3.39	.51	ปานกลาง	3.35	.54	ปานกลาง
โดยรวม	3.13	.38	ปานกลาง	3.20	.43	ปานกลาง

จากตารางที่ 10 พบว่า ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี่ยงเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 จำแนกตามประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุ พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุ โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน อยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน เรียงค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ดังนี้ ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดลอม ($\bar{X} = 3.39$; S.D. = .38) รองลงมา ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน ($\bar{X} = 3.11$; S.D. = .36) และด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ ($\bar{X} = 2.89$; S.D. = .59)

ผู้ขับขี่รถยนต์ที่เคยมีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุ โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน อยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน เรียงค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ดังนี้ ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดลอม ($\bar{X} = 3.35$; S.D. = .54) รองลงมา ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน ($\bar{X} = 3.24$; S.D. = .48) และด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ ($\bar{X} = 3.01$; S.D. = .60)

ตารางที่ 11 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี่ยงเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 จำแนกตาม ประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุ

ผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร	ประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุ				t	Sig
	ไม่เคย (150 คน)		เคย (227 คน)			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
1. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน	3.11	.36	3.24	.48	-3.028	.002*
2. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ	2.89	.59	3.01	.60	-1.981	.689
3. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม	3.39	.51	3.35	.54	.713	.057
รวม	3.13	.38	3.20	.43	-1.704	.170

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 11 พบว่า ผลวิเคราะห์การเปรียบเทียบความแตกต่างความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี่ยงเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 จำแนกตามประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า โดยรวมมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน มีแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ภาพลักษณ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 จำนวนตามประเภทที่ใช้ขี้

ด้าน	ประเภทรถที่ใช้ขี้														
	รถจักรยานยนต์ (n = 107)		ระดับความคิดเห็น		รถยนต์ส่วนบุคคล (n = 150)		ระดับความคิดเห็น		รถยนต์บรรทุก (n = 24)		มากกว่า 1 ประเภท (n = 104)		ระดับความคิดเห็น		
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.			
1. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับคน	3.00	.49	ปานกลาง	ปานกลาง	3.28	.35	ปานกลาง	ปานกลาง	3.33	.35	ปานกลาง	ปานกลาง	3.20	.48	ปานกลาง
2. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ	2.96	.66	ปานกลาง	ปานกลาง	3.07	.45	ปานกลาง	ปานกลาง	2.77	.73	ปานกลาง	ปานกลาง	2.83	.67	ปานกลาง
3. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับถนนและสิ่งแวดล้อม	3.39	.39	ปานกลาง	ปานกลาง	3.42	.56	ปานกลาง	ปานกลาง	3.41	.29	ปานกลาง	ปานกลาง	3.28	.62	ปานกลาง
รวม	3.11	.51	ปานกลาง	ปานกลาง	3.25	.45	ปานกลาง	ปานกลาง	3.17	.45	ปานกลาง	ปานกลาง	3.10	.59	ปานกลาง

จากตารางที่ 12 ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี่ยงเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 จำแนกตามประเภทรถที่ใช้ขับขี่ พบว่า

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.11$; S.D. = .51)

เมื่อจำแนกเป็นรายด้านพบว่า อยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย คือ

ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 3.39$; S.D. = .39)

ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน ($\bar{X} = 3.00$; S.D. = .49) ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ที่เกี่ยวกับยานพาหนะ ($\bar{X} = 2.96$; S.D. = .66) ตามลำดับ

รถยนต์ส่วนบุคคล โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.25$; S.D. = .45) เมื่อจำแนกเป็น

รายด้านพบว่า อยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย คือ

ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 3.42$; S.D. = .56) ด้านสาเหตุการ

เกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน ($\bar{X} = 3.28$; S.D. = .35) ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ

($\bar{X} = 3.07$; S.D. = .45) ตามลำดับ

รถยนต์บรรทุก โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.17$; S.D. = .45) เมื่อจำแนกเป็น

รายด้านพบว่า อยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย คือ ด้านสาเหตุ

การเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 3.41$; S.D. = .29) ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ที่เกี่ยวกับคน ($\bar{X} = 3.33$; S.D. = .35) ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ที่เกี่ยวกับยานพาหนะ ($\bar{X} = 2.77$;

S.D. = .73) ตามลำดับ

มากกว่า 1 ประเภท โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.10$; S.D. = .59) เมื่อจำแนกเป็น

รายด้านพบว่า อยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย คือ ด้านสาเหตุ

การเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 3.28$; S.D. = .62) ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ที่เกี่ยวกับคน ($\bar{X} = 3.20$; S.D. = .48) ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ที่เกี่ยวกับยานพาหนะ ($\bar{X} = 2.83$;

S.D. = .67) ตามลำดับ

ตารางที่ 13 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับ
สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835
– 631+468 จำแนกตาม ประเภทรถที่ใช้ขับขี่ ราชดำเนิน

ประเภทรถที่ใช้ขับขี่	ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน		
	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
รถจักรยานยนต์	2.95	.39	ปานกลาง
รถยนต์ส่วนบุคคล	3.28	.35	ปานกลาง
รถยนต์บรรทุก	3.33	.35	ปานกลาง
มากกว่า 1 ประเภท	3.20	.48	ปานกลาง

จากตารางที่ 13 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิด
อุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 จำแนกตามด้าน
สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน จำแนกตามประเภทรถที่ใช้ขับขี่ โดยเรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมาก
ไปหาน้อย คือ รถยนต์บรรทุก ($\bar{X} = 3.33$; S.D. = .35) รถยนต์ส่วนบุคคล ($\bar{X} = 3.28$; S.D. = .35) มากกว่า
1 ประเภท ($\bar{X} = 3.20$; S.D. = .48) รถจักรยานยนต์ ($\bar{X} = 2.95$; S.D. = .39)

ตารางที่ 14 ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับ
สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม.
628+835 – 631+468 จำแนกตาม ประเภทรถที่ใช้ขับขี่ ราชดำเนิน

ประเภทรถที่ใช้ขับขี่	ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ		
	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
รถจักรยานยนต์	2.94	.65	ปานกลาง
รถยนต์ส่วนบุคคล	3.07	.45	ปานกลาง
รถยนต์บรรทุก	2.77	.73	ปานกลาง
มากกว่า 1 ประเภท	2.83	.67	ปานกลาง

จากตารางที่ 14 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิด
อุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 จำแนกตามด้าน
สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ จำแนกตามประเภทรถที่ใช้ขับขี่ โดยเรียงลำดับจาก

ค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อย คือ รถยนต์ส่วนบุคคล ($\bar{X}=3.07$; S.D. = .45) รถจักรยานยนต์ ($\bar{X}=2.94$; S.D. = .65) มากกว่า 1 ประเภท ($\bar{X}=2.83$; S.D. = .67) รถยนต์บรรทุก ($\bar{X}=2.77$; S.D. = .73)

ตารางที่ 15 ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 จำแนกตาม ประเภทรถที่ใช้ขับขี่ รายด้าน

ประเภทรถที่ใช้ขับขี่	ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม		
	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
รถจักรยานยนต์	3.39	.39	ปานกลาง
รถยนต์ส่วนบุคคล	3.42	.56	ปานกลาง
รถยนต์บรรทุก	3.41	.29	ปานกลาง
มากกว่า 1 ประเภท	3.28	.62	ปานกลาง

จากตารางที่ 15 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 จำแนกตามด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม จำแนกตามประเภทรถที่ใช้ขับขี่ โดยเรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อย คือ รถยนต์ส่วนบุคคล ($\bar{X}=3.42$; S.D. = .56) รถยนต์บรรทุก ($\bar{X}=3.41$; S.D. = .29) รถจักรยานยนต์ ($\bar{X}=3.39$; S.D. = .39) มากกว่า 1 ประเภท ($\bar{X}=3.28$; S.D. = .62)

ตารางที่ 16 ผลการเปรียบเทียบแหล่งความแปรปรวนความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 จำแนกตาม ประเภทรถที่ใช้ขับขี่

ผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
1. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน	ระหว่างกลุ่ม	5.461	3	.185	9.837	.000*
	ภายในกลุ่ม	70.504	381			
	รวม	75.965	384			
2. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ	ระหว่างกลุ่ม	4.156	3	.361	3.838	.010
	ภายในกลุ่ม	137.522	381			

ผู้ขับขี่ยวดยานเกี่ยวกับสาเหตุ การเกิดอุบัติเหตุจากรถ	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
3. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่ เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดลอม	รวม	141.768	384			
	ระหว่างกลุ่ม	1.428	3	.476	1.710	.164
	ภายในกลุ่ม	106.035	381			
	รวม		384			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	2.215	3	.738	4.479	.004*
	ภายในกลุ่ม	62.799	381	.165		
	รวม	65.014	384			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 16 พบว่า ผลการเปรียบเทียบแหล่งความแปรปรวนความคิดเห็นของผู้ขับขี่ยวดยานเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถ บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 จำแนกตามประเภทรถที่ใช้ขับขี่ต่างกัน พบว่า มีความคิดเห็นของผู้ขับขี่ยวดยานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า แตกต่างกันจำนวน 2 ด้าน คือ ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน และด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ ผู้ศึกษาจึงทำการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ ด้วยวิธี LSD

ตารางที่ 17 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างเป็นรายคู่ของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของผู้ขับขี่ยวดยานเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถ บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 จำแนกตามประเภทรถที่ใช้ขับขี่ โดยรวม

ประเภทรถ ที่ใช้ขับขี่	ประเภทรถที่ใช้ขับขี่			มากกว่า 1 ประเภท ($\bar{X} = 3.10$)
	รถจักรยานยนต์ ($\bar{X} = 3.11$)	รถยนต์ส่วนบุคคล ($\bar{X} = 3.25$)	รถยนต์บรรทุก ($\bar{X} = 3.17$)	
รถจักรยานยนต์	—	0.14*	0.06	0.01
รถยนต์ส่วนบุคคล		—	0.08	0.15*
รถยนต์บรรทุก			—	0.07
มากกว่า 1 ประเภท				—

จากตารางที่ 17 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างเป็นรายคู่ของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของผู้ขับขี่ขบวนเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถ บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 โดยรวมรายด้าน พบว่า ประเภทรถที่ใช้ขับขี่โดยรวมความคิดเห็นแตกต่างกันรถจักรยานยนต์ กับรถยนต์ส่วนบุคคล และรถยนต์ส่วนบุคคลมีแตกต่างกับรถยนต์มากกว่า 1 ประเภท อย่างมีนัยสำคัญสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 18 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างเป็นรายคู่ของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของผู้ขับขี่ขบวนเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถ บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน

ประเภทรถ ที่ใช้ขับขี่	ประเภทรถที่ใช้ขับขี่			
	รถจักรยานยนต์ ($\bar{X} = 3.00$)	รถยนต์ส่วนบุคคล ($\bar{X} = 3.28$)	รถยนต์ บรรทุก ($\bar{X} = 3.33$)	มากกว่า 1 ประเภท ($\bar{X} = 3.20$)
รถจักรยานยนต์	—	0.28*	0.33	0.20
รถยนต์ส่วนบุคคล		—	0.05	0.08
รถยนต์บรรทุก			—	0.13
มากกว่า 1 ประเภท				—

จากตารางที่ 18 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างเป็นรายคู่ของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของผู้ขับขี่ขบวนเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถ บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความคิดเห็นแตกต่างกับรถยนต์บรรทุกอย่างมีนัยสำคัญสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 19 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างเป็นรายคู่ของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของผู้ขับขี่
 ยวดยานเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถ บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์
 ช่วง กม. 628+835 – 631+468 ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ

ประเภทรถ ที่ใช้ขับขี่	ประเภทรถที่ใช้ขับขี่			มากกว่า 1 ประเภท ($\bar{X} = 2.83$)
	รถจักรยานยนต์ ($\bar{X} = 2.96$)	รถยนต์ส่วนบุคคล ($\bar{X} = 3.07$)	รถยนต์บรรทุก ($\bar{X} = 2.77$)	
รถจักรยานยนต์	—	0.11	0.19	0.13
รถยนต์ส่วนบุคคล		—	0.30	0.24*
รถยนต์บรรทุก			—	0.06
มากกว่า 1 ประเภท				—

จากตารางที่ 19 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างเป็นรายคู่ของค่าเฉลี่ยความคิดเห็น
 ของผู้ขับขี่ยวดยานเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถ บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์
 ช่วง กม. 628+835 – 631+468 ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ พบว่า ผู้ขับขี่
 รถยนต์ส่วนบุคคลมีความคิดเห็นแตกต่างกับกับ ประเภทรถที่ใช้ขับขี่มากกว่า 1 ประเภท อย่างมี
 นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. ผลการ วิเคราะห์ข้อเสนอแนะของผู้ขับขี่ยวดยานเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถ
 บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468

ตารางที่ 20 ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะของผู้ขับขี่ยวดยานเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถ
 บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468

ข้อเสนอแนะ	ความถี่ (f)
1. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน	
1.1 ขับขี่ยานพาหนะฝ่าฝืนกฎจราจร	20
1.2 ขับรถเร็ว ตามคันหลังกระชั้นชิด แชนทางโค้ง แชนในที่ขับขาน	19
1.3 คีมของมีนเมาขณะขับรถ	16
1.4 ขาดความชำนาญในการขับรถ	10

ข้อเสนอแนะ	ความถี่ (f)
1.5 ขับขี่ด้วยความตึกคะนอง หยอกล้อกับเพื่อนร่วมทาง	8
1.6 ร่างกายไม่พร้อม อ่อนเพลีย พักผ่อน ไม่เพียงพอ ไม่คุ้นเคยสายทาง	6
รวม	79
1. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ	
2.1 สภาพยางไม่ดี ยางแตก ยางรั่ว	15
2.2 อุปกรณ์ โครงสร้างยานพาหนะไม่แข็งแรง ไม่ได้มาตรฐาน	8
2.3 จอครถในที่ไม่ปลอดภัย	8
2.4 ระบบไฟส่องสว่าง ไฟสัญญาณชำรุด	4
รวม	35
3. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม	25
3.1 เครื่องหมายจราจร อุปกรณ์อำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ ไม่ชัดเจน	20
3.2 จุดกั้บรถไกล ไม่สะดวก	15
3.3 สัญญาณไฟจราจรไม่พอ หรือชำรุด	13
3.4 ไฟฟ้าส่องสว่างไม่พอใจจนอันตราย	10
3.5 วางสินค้าขายของบนทางเท้า บดบังป้ายหรือไฟสัญญาณจราจร	10
3.6 การติดตั้งป้ายโฆษณาบังสายตาตรงทางโค้งทางแยก	9
3.7 การเชื่อมโยงทางกับถนนต่างระดับมาก	8
รวม	100

จากตารางที่ 20 พบว่า ข้อเสนอแนะของผู้ขับขี่ที่ขั้วคยานเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเล็ยงเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 พบว่า ข้อเสนอแนะของผู้ขับขี่ที่ขั้วคยานเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนทางหลวงสายเล็ยงเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 เมื่อพิจารณาจำแนกเป็นรายด้าน เรียงลำดับค่าความถี่จากมากไปหาน้อย คือ ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม (f=100)

ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน (f=79) และด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ (f=35) ตามลำดับ

ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม (f=100) เรียงลำดับค่าความถี่จากมากไปหาน้อย คือ เครื่องหมายจราจร อุปกรณ์อำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ ไม่ชัดเจน (f=25) จุดกลับรถไกล ไม่สะดวก (f=20) สัญญาณไฟจราจรไม่พอ หรือชำรุด (f=15) ไฟฟ้าส่องสว่างไม่พอในจุดอันตราย (f=13) วางสินค้าขายของบนทางเท้าบดบังป้ายหรือไฟสัญญาณจราจร (f=10) การติดตั้งป้ายโฆษณาบังสายตาตรงทางโค้งทางแยก (f=9) การเชื่อมทางกับถนนต่างระดับมาก (f=8)

ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน (f=84) เรียงลำดับค่าความถี่จากมากไปหาน้อย คือ ขับขี่ยานพาหนะฝ่าฝืนกฎจราจร (f=20) ขับรถเร็ว ตามคันหลังกระชั้นชิดแซงทางโค้ง แซงในที่คับขัน (f=19) ดื่มของมึนเมาขณะขับรถ (f=16) ขาดความชำนาญในการขับรถ (f=10) ขับขี่ด้วยความคึกคะนอง หยอกล้อกับเพื่อนร่วมทาง (f=8) ร่างกายไม่พร้อม อ่อนเพลีย พักผ่อนไม่เพียงพอ (f=6) ไม่คุ้นเคยสายทาง (f=5)

ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ (f=35) เรียงลำดับค่าความถี่จากมากไปหาน้อย คือ สภาพยางไม่ดี ยางแตก ยางรั่ว (f=15) อุปกรณ์ โครงสร้างยานพาหนะไม่แข็งแรงไม่ได้มาตรฐาน (f=8) จอครดในที่ที่ไม่ปลอดภัย (f=8) ระบบไฟส่องสว่าง ไฟสัญญาณชำรุด (f=4)