

บทที่ 5

## การพิสูจน์ทราบอุบัติเหตุเพื่อการปรับปรุงแก้ไข



## บทที่ 5 การพิสูจน์ทราบอุบัติเหตุเพื่อการปรับปรุงแก้ไข

- ❖ การพิสูจน์ทราบตัวเลือกที่ดีที่สุด
- ❖ เอกสารคู่มือกรณีศึกษา

### 5.1 การพิสูจน์ทราบตัวเลือกที่ดีที่สุด

#### 5.1.1 นิยามบริเวณ

การปรับปรุงบริเวณอันตรายจะหมายรวมถึงการดำเนินการในรูปแบบของสถานที่(หรือจุด) เส้นทาง พื้นที่ หรือแผนระดับประเทศ ดังมีคำนิยามของบริเวณต่างๆ ดังนี้

**สถานที่ (หรือจุด)** เป็นจุดเกิดอุบัติเหตุเฉพาะแห่งสามารถพิสูจน์ทราบได้ทันที ไม่ว่าจะเป็นที่ทางแยกหรือบนช่วงทางระหว่างทางแยก ประเทศออสเตรเลียนิยามอุบัติเหตุที่ทางแยก คือ อุบัติเหตุที่เกิดในพื้นที่ทางแยก หรือ ภายในระยะ 10 ม. บนขาทางแยก มีข้อยกเว้นว่าอุบัติเหตุใดที่เกิดขึ้นมีส่วนเกี่ยวข้องกับช่องอย่างชัดเจนกับลักษณะของทางแยกแม้ว่าจะอยู่นอกเขตเหล่านี้ ตัวอย่างเช่น อุบัติเหตุรถชนท้ายที่ติดต่อกัน

**เส้นทาง** – การกระจายของอุบัติเหตุบนเส้นทาง เนื่องจากบางครั้งการพิจารณาแยกกันระหว่างทางแยกและช่วงทาง (mid block) อาจทำให้ไม่เห็นปัญหาอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางโดยรวม สิ่งสำคัญคือลักษณะทั่วไปของเส้นทางต้องเป็นแบบเดียวกัน และพิจารณาเฉพาะช่วงความยาวที่สามารถประมวลข้อมูลได้เพียงพอ

**พื้นที่** – การตรวจสอบปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ที่มีคุณสมบัติเหมือนกัน เช่น พื้นที่การจราจรท้องถิ่น หรือแม้กระทั่งชานเมืองโดยไม่รวมเส้นทางหลัก ซึ่งอาจมีปัญหาเฉพาะของตัวเอง ความมุ่งหมายคือเป็นการหาความสัมพันธ์ของสถานะอุบัติเหตุกับพื้นที่ทั้งหมดเพื่อให้ได้วิสัยแก้ไขโดยรวม แม้ว่าบางจุดหรือช่วงทางยังต้องการปรับปรุงแก้ไขต่างหาก

**แผนระดับประเทศ** – แผนฯ เหล่านี้พัฒนาใช้กับกลุ่มของอุบัติเหตุซึ่งมีลักษณะคล้ายกันแต่เกิดขึ้นทั่วไปทั้งโครงข่ายถนน ลักษณะเหล่านี้อาจเป็นเฉพาะชนิดของอุบัติเหตุ เช่น เกี่ยวกับความอ่อนเพลีย หรือเกี่ยวกับลักษณะเฉพาะของถนน เช่น ชนวัตถุข้างทาง อาจเป็นอุบัติเหตุที่ไม่บ่อยครั้งแต่มีความรุนแรง เช่น อุบัติเหตุที่จุดตัดทางรถไฟ ซึ่งอาจเกิดขึ้นประปรายทั่วไปแต่ควรได้รับการแก้ไขทั่วประเทศ

เมื่อไม่นานมานี้ สหราชอาณาจักรได้ให้ความสำคัญในการพิจารณาอุบัติเหตุในเมืองและนอกเมืองแยกจากกัน โดยพิสูจน์ทราบว่าอุบัติเหตุนอกเมืองแม้มีจำนวนน้อยแต่มีความรุนแรงสูงกว่า รวมทั้งมีสัดส่วนของผู้เสียชีวิตสูงกว่าประเทศออสเตรเลียซึ่งเป็นประเทศที่มีขนาดใหญ่มีปัญหาโครงข่ายถนนนอกเมืองที่ยังไม่ได้พัฒนามาเป็นเวลานาน ได้จัดทำแผนงานการพัฒนาที่เหมาะสมขึ้น โดยแผนฯ จำนวนมากไม่ได้เป็นงานด้านวิศวกรรมด้วยการตรวจสอบ

อย่างละเอียดรอบคอบจะพบว่าอุบัติเหตุบนทางนอกเมืองสามารถดำเนินการให้ประสบความสำเร็จด้วยปฏิบัติการทางวิศวกรรม แม้ว่าจะมีแนวโน้มโดยธรรมชาติที่อุบัติเหตุบนนอกเมืองจะอยู่กระจัดกระจายทั่วไป และบางทีอาจจะ “หลุดจากจอเรดาห์ของวิศวกร” ถ้าไม่พุ่งเป้าให้ความสนใจเฉพาะเจาะจง

### 5.1.2 ช่วงเวลาสำหรับการวิเคราะห์

เป็นเรื่องจำเป็นที่จะต้องเลือกช่วงเวลาสำหรับการวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุที่ครอบคลุมพอที่จะได้ข้อมูลเพียงพอในการวิเคราะห์ทางสถิติ ระยะเวลาในการเก็บข้อมูลนั้นขึ้นกับความถี่ของข้อมูลก็จะมากขึ้นไปด้วย แต่ในทางกลับกันการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของถนนจะมีผลทำให้รูปแบบของอุบัติเหตุเปลี่ยนไป โดยทั่วไปจะใช้ข้อมูลอุบัติเหตุ 5 ปี แต่หากตัวอย่างของข้อมูลเพียงพอก็อาจจะใช้ช่วงเวลา 3 ปี ได้ ในหลายๆ กรณีช่วงเวลา 3 ปี เป็นช่วงเวลาที่ยาวที่สุดที่ปัจจัยของถนนยังอยู่ในสภาพคงที่ ถ้าเป็นไปได้ควรใช้ข้อมูลตลอดทั้งปีเพราะการจำกัดวงของข้อมูลดีกว่าและรวมการผันแปรตามฤดูกาลไว้แล้ว

### 5.1.3 การเลือกสถานที่

วิธีการเลือกบริเวณที่ดีที่สุด คือ การเลือกโดยดูที่มูลค่าของอุบัติเหตุประเภทต่างๆ ที่เกิดขึ้น อย่างไรก็ตาม การเลือกต้องมีข้อมูลมูลค่าอุบัติเหตุของแต่ละประเภท หากมีข้อมูลนี้สามารถจัดลำดับบริเวณ โดยใช้มูลค่าอุบัติเหตุได้ ถ้าสามารถพัฒนามูลค่าอุบัติเหตุได้ก็สามารถประเมินผลทางด้านเศรษฐกิจ

วิธีทางเลือกอื่นๆ ที่ใช้ได้ แต่อาจมีประสิทธิภาพน้อยกว่า ได้แก่

- ❖ ความถี่ของอุบัติเหตุ จำนวนอุบัติเหตุต่อกิโลเมตร ภายในช่วงเวลาที่กำหนด
- ❖ อัตราอุบัติเหตุต่อปริมาณจราจร ซึ่งมีการเปรียบเทียบกับการใช้ยานพาหนะ
- ❖ การเลือกสามารถใช้หลักเกณฑ์ค่าวิกฤตจุดเปลี่ยน (Critical threshold value) หรืออัตราที่เกินกว่าบริเวณที่เหมือนกัน

จากทางเลือกต่างๆ ข้างต้น วิธีสุดท้ายไม่จำเป็นต้องเชื่อมโยงข้อมูลปริมาณจราจรและอุบัติเหตุและมักถูกนำมาใช้บ่อยเมื่อไม่สามารถหาข้อมูลที่เชื่อมโยงกันได้ เมื่อระบบพร้อม HAIMS สามารถเชื่อมโยงกับข้อมูลต่างๆ ของกรมทางหลวง ผ่านระบบ data warehousing ของกรมทางหลวงที่กำลังพัฒนา ซึ่งจะเปิดโอกาสสำหรับการเลือกบริเวณอันตรายด้วยวิธีที่ซับซ้อนมากขึ้น

ข้อควรพิจารณาอื่นๆ ในการเลือกบริเวณนอกจากการจัดลำดับอย่างง่าย ๆ ระบบการเลือกควรจะยืดหยุ่นพอที่จะรวมบริเวณที่มีปัญหาชัดเจนในระยะสั้นโดยไม่ต้องคอยเวลาเพื่อให้ได้ข้อมูลตามกำหนด ในทำนองเดียวกันบริเวณที่ต้องการการปรับปรุงแก้ไขด้วยการลงทุนต่ำ แม้ว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุจะต่ำก็จัดว่ามีประสิทธิภาพหากให้ผลตอบแทนที่สูง

#### 5.1.4 ระดับของการดำเนินการจัดทำ

เมื่อมีบริเวณเกิดอุบัติเหตุจำนวนมากที่จะต้องพิสูจน์ทราบ จะต้องมีการประเมินระดับความไม่ปลอดภัยและพิจารณาว่าบริเวณใดจะเข้าร่วมเข้าในโครงการปรับปรุงบริเวณอันตราย สหราชอาณาจักรเรียกว่าสิ่งนี้ว่า “การตัดสินใจระดับของการดำเนินการจัดทำ” (Determining an Intervention Level) ในขณะที่ประเทศออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ กำหนดหลักเกณฑ์ซึ่งระบุบริเวณที่คุ้มค่าต่อการพิจารณา (worthy of attention) อย่างไรก็ดีไม่มีข้อตกลงแน่นอนว่าวิธีการใดที่ดีที่สุด วิธีที่ดีวิธีหนึ่ง คือ การเปรียบเทียบบริเวณด้วยระดับของมูลค่าของประเภทอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น งานวิจัยขั้นนำบางชิ้นของประเทศออสเตรเลียได้กำหนดมูลค่าสำหรับอุบัติเหตุประเภทต่างๆ ภายใต้สภาพแวดล้อมต่างกันในประเทศออสเตรเลีย และการวิเคราะห์ดังกล่าวกำหนดให้มูลค่าอุบัติเหตุบนโครงข่ายถนนในประเทศออสเตรเลีย ซึ่งถือว่าเป็น “ดาบสองคม” เนื่องจากแผนงานบริเวณอันตรายจะเกี่ยวพันโดยตรงกับความคุ้มค่าที่ได้รับที่มีค่านิยมเป็นตัวเงินให้เห็นชัดเจน ทว่าผู้ใช้ได้รับจัดสรรงบประมาณจำนวนมากจากรัฐบาล การจะนำวิธีการคิดมูลค่าอุบัติเหตุมาใช้ในประเทศไทยต้องมีการตรวจสอบบริบท แม้ว่าจะเป็นไปได้ในการแปลงข้อมูลบางอย่างของประเทศออสเตรเลียและปรับค่าสภาพของประเทศไทย

เมื่อไม่มีข้อมูลของมูลค่าอุบัติเหตุที่ชัดเจน ทางเลือกที่สามารถใช้ได้ ขึ้นอยู่กับลักษณะของข้อมูลที่มีอยู่ หลักเกณฑ์ทางเลือกมีดังนี้

- ❖ จำนวนหรือความถี่ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่บริเวณนั้นภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือต่อระยะทางหนึ่งกิโลเมตร วิธีนี้ไม่ควรใช้ตามลำพังเพราะไม่ได้คิดรวมปริมาณการเดินทาง
- ❖ ใช้อัตราการเกิดอุบัติเหตุในหน่วยของปริมาณจราจร (โดยปกติใช้อุบัติเหตุ / ล้อคันกิโลเมตร) ซึ่งมีการรวมเอาปริมาณการใช้น้ำมันพาหนะ แต่ก็ขึ้นอยู่กับข้อมูลปริมาณจราจรที่มีอยู่
- ❖ สำหรับสหราชอาณาจักร ออสเตรเลียใช้ช่วงค่าขีดเริ่มการเปลี่ยนแปลง หรือ ค่าจุดเปลี่ยน (threshold value) เป็นเกณฑ์กำหนด โดยปกติใช้ค่าของสถานที่หรือช่วงทางที่คล้ายกัน ฯลฯ ค่าจุดเปลี่ยนอาจอยู่ในหน่วยของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่บริเวณหนึ่ง แต่ถ้ามีข้อมูลประเภทของอุบัติเหตุด้วยก็จะเป็นประโยชน์

ตารางที่ 5.1-1 นำมาจาก Traffic Engineering Practice Part 4 แสดงตัวอย่างค่าจุดเปลี่ยนที่ใช้โดยองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนของออสเตรเลีย

## ตารางที่ 5.1-1: ค่าจุดเปลี่ยน (Threshold Value)

ค่าจุดเปลี่ยนใช้สำหรับพิสูจน์ทราบบริเวณที่จะทำการตรวจสอบสืบสวน						
	จำนวนอุบัติเหตุที่มีความเสียหายและผู้รับเคราะห์กรรมใน 5 ปี					
	ชนคน เดินเท้า	วังตัดกัน	ชนท้าย	เสียขบวน ชนกัน	ตกจากคันทาง/ เสียการควบคุม	การควบคุม / การหลบหลีก
ทางแยกตัด – ที่ไม่มีสัญญาณไฟ หรือเป็นวงเวียน		3	5	5		
ทางแยก – ไม่มีสัญญาณไฟ หรือเป็น วงเวียน - ไม่ใช่ทางแยกที่ตัดกัน		4	5	5		
ทางแยกมีสัญญาณไฟ		5	9	5		
วงเวียน		5	5			
ทางแยกนอกเมือง - มีป้ายหยุดหรือป้ายให้ทาง		3	4	4		3
ในเมือง ช่วงทางระหว่างทางแยก			4	4	3	4
นอกเมือง ช่วงทางระหว่างทางแยก			3	3	3	
ช่วงทางระหว่างทางแยก มีปัญหา คนเดินเท้า	3					

ที่มา : Traffic Engineering Practice Part 4

วิธีหนึ่งที่เป็นไปได้ คือ การคิดระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น โดยระบบให้คะแนน (Point system) ซึ่งใช้เป็นตัวแทนของมูลค่าอุบัติเหตุได้ และการให้น้ำหนักที่เหมาะสมยังช่วยลดปัญหาการถ่วงจากอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต ซึ่งคิดเป็นมูลค่าสูงแต่อาจมีโอกาสดังกล่าวเกิดขึ้นน้อย ตารางที่ 5.1-2 แสดงระดับน้ำหนักที่เป็นไปได้

## ตารางที่ 5.1-2: น้ำหนักความรุนแรงของอุบัติเหตุ

ความรุนแรงของอุบัติเหตุ	น้ำหนัก
เสียชีวิต	10
บาดเจ็บสาหัส	6
บาดเจ็บเล็กน้อย	3

ข้อพึงตระหนักประการหนึ่งในการคัดเลือกบริเวณ โดยใช้กระบวนการพิสูจน์ทราบวิธีการใดก็ตาม คือ ต้องมีการยึดหยุ่นที่จะเพิ่มเติมบริเวณที่เห็นปัญหาชัดเจน แต่ไม่ต้องรอสถิติอุบัติเหตุให้ครบตามกำหนดเวลา ไม่มีความจำเป็นที่จะปล่อยให้อุบัติเหตุเกิดขึ้นต่อไปเพียงเพื่อต้องการทำให้ถูกต้องตามระบบที่กำหนดขึ้น ในทำนองเดียวกันบางบริเวณที่มีสถิติอุบัติเหตุไม่ถึงระดับค่าจุดเปลี่ยนแต่เป็นที่ทราบว่าจะเกิดอุบัติเหตุขึ้น ถ้าการปรับปรุงแก้ไขสภาพให้ดีขึ้นได้ด้วยการลงทุนที่ต่ำมากก็ควรพิจารณาบรรจุในแผนงานด้วย โดยอาจใช้งบประมาณจากงบเพื่อเหลือเพื่อขาด (Contingency Fund)

อย่างไรก็ดี การตัดสินใจอย่างอิสระแบบนี้ควรจะต้องให้มันน้อยที่สุดและไม่ใช้กรณีหากไม่มีเหตุผลเพียงพอมาสนับสนุน ในทำนองเดียวกัน การ “ทำบางสิ่งเพื่อให้รู้ว่า” ได้ทำ” เพียงเพราะมีความกดดันจากสื่ออาจมีประโยชน์น้อย อาทิ เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงเพียงครั้งเดียวที่บริเวณหนึ่งซึ่งอาจไม่ได้เกิดจากความบกพร่องของถนน ความผิดพลาดที่เกิดขึ้นบ่อย คือ การไปปรับปรุงแก้ไขบริเวณที่ดูเหมือนจะอันตรายแต่ในข้อเท็จจริงไม่มีอุบัติเหตุ วิศวกรจะต้องมั่นใจในสภาพการณ์นั้นว่าสามารถปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้นได้

### 5.1.5 การแปรผันของการเกิดอุบัติเหตุ

การเกิดอุบัติเหตุเป็นการผันแปรแบบสุ่ม และควรทำการวิเคราะห์ทางสถิติเพื่อที่จะแยกแยะระหว่างปัจจัยที่สำคัญ และสิ่งที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงโดยบังเอิญ อาทิ หากพบว่าบริเวณใดมีตัวเลขอุบัติเหตุที่สูงขึ้นอย่างไม่ปกติในช่วงเวลาหนึ่ง (เช่น 1 ปี) ควรจะมีการประเมินว่าบริเวณนี้อันตรายจริงหรือไม่ หรือว่าการผันแปรนั้นเป็นการเปลี่ยนแปลงโดยบังเอิญ

### 5.1.6 วางแผนขณะนี้สำหรับการติดตามภายหลัง

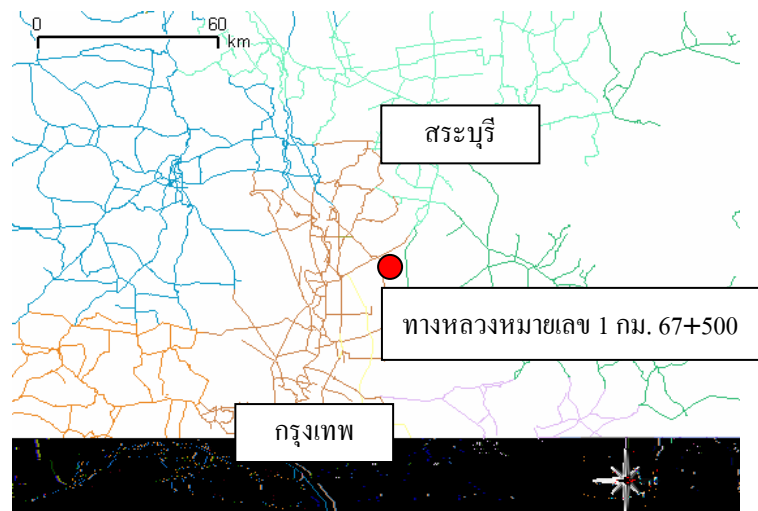
การติดตามและประเมินผลเป็นภารกิจที่จะเกิดขึ้นหลังจากที่ได้ดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงแก้ไข ภารกิจเหล่านี้จะได้อธิบายภายหลังในคู่มือฯ เนื่องจากกิจกรรมเกี่ยวข้องกับการเปรียบเทียบสภาพแวดล้อมก่อนและหลังการแก้ไข จึงจำเป็นต้องพิจารณาตั้งแต่ระยะแรกเริ่มว่าข้อมูลใดที่จะต้องรวบรวมไว้ในขณะนี้ (ก่อน) เกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ใช้ทางบริเวณถนนนั้น ซึ่งมีความสำคัญและสามารถเปรียบเทียบได้กับข้อมูลที่จะรวบรวมเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ความมุ่งหมายในการวางแผนสำหรับติดตามการปรับปรุงแก้ไข คือ

- ❖ ประเมินว่าการเกิดอุบัติเหตุมีความเปลี่ยนแปลงหรือไม่ และได้บรรลุวัตถุประสงค์ของความปลอดภัยหรือไม่
- ❖ ประเมินผลกระทบของการปรับปรุงแก้ไขต่อปริมาณจราจรและความเร็วของยานพาหนะ
- ❖ ให้ความสนใจต่อผลลัพธ์ที่ไม่คาดคิดที่มีต่อการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุ
- ❖ ประเมินผลลัพธ์ที่มีต่อสภาพแวดล้อมท้องถิ่น และ
- ❖ เรียนรู้ปฏิกิริยาของประชาชนต่อการปรับปรุงแก้ไข ระดับการยอมรับโดยทั่วไปและมีประเด็นความปลอดภัยโดยเฉพาะอื่นใดหรือไม่

## 5.2 เอกสารคู่มือกรณีศึกษา

เพื่อเป็นการแสดงตัวอย่างด้านต่างๆ ของกระบวนการปรับปรุงแก้ไขบริเวณอันตราย เอกสารคู่มือจะใช้บริเวณทางโค้งบนทางหลวงหมายเลข 1 เป็นกรณีศึกษา นอกจากนี้ ยังมีกรณีศึกษามลพิษบริเวณอันตรายประเภทต่างๆ แสดงไว้ในภาคผนวก ข

ทางโค้งวังน้อย เป็นช่วงทางตอนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) อยู่ในเขตอำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ดังได้แสดงไว้ในรูปที่ 5.2-1 และรูปที่ 5.2-2 ทางโค้งตั้งอยู่ที่ กม. 67+500 ซึ่งอยู่ภายใต้การดูแลของหมวดการทางวังน้อย แขวงการทางอยุธยา ซึ่งขณะนี้มี 10 ช่องจราจร แบ่งเป็น 2 ช่องจราจรบนทางขนาน และ 3 ช่องจราจรบนทางหลักในแต่ละทิศทาง เกาะกลางเป็นแบบกคต่ำ ทางหลวงสายนี้เป็นเส้นทางหลักระหว่างกรุงเทพฯ กับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย โดยทางหลวงช่วงกรุงเทพฯ กับสระบุรี ต้องรับปริมาณจราจรที่ขนส่งสินค้าจำนวนมาก ส่วนหนึ่งมาจากโรงงานผลิตปูนซีเมนต์และวัสดุงานก่อสร้างต่างๆ ที่ตั้งอยู่รอบๆ เมืองสระบุรี ปริมาณจราจรที่มีอยู่สำหรับที่ใกล้กับบริเวณนี้ คือ จุดสำรวจปริมาณจราจรที่ กม. 67+300 (รหัสควบคุม 301) มีปริมาณจราจร 38,642 คัน/วัน ในปี พ.ศ. 2548



รูปที่ 5.2-1: ที่ตั้งของทางโค้งวังน้อยบนแผนที่



รูปที่ 5.2-2: แผนที่แสดงที่ตั้งของทางโค้งวังน้อย

บริเวณทางโค้งวังน้อยนี้จะใช้เป็นกรณีศึกษา การแสดงตัวอย่างวิธีดำเนินการในทุกขั้นตอนของกลุ่ม

## กรณีศึกษา –ทางโค้งวังน้อย ทางหลวงหมายเลข 1

### การวิเคราะห์บริเวณที่คัดเลือก

#### สถิติอุบัติเหตุ

สถิติอุบัติเหตุจากฐานข้อมูลของสำนักอำนวยความปลอดภัย มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 16 ราย ในระหว่างปี พ.ศ. 2546 – 2548 ดังที่ได้สรุปไว้ในตารางข้างล่างนี้ จากจำนวนนี้ 14 รายเกิดทางด้านทิศตะวันตก คือ จากจังหวัดสระบุรีมาทางกรุงเทพ และเกิดขึ้นทางหลักทั้งสิ้น อุบัติเหตุเหล่านี้ทำให้มีการเสียชีวิต 2 ราย บาดเจ็บสาหัส 3 ราย และบาดเจ็บเล็กน้อย 4 ราย มีอุบัติเหตุด้านทิศตะวันออก 2 ครั้ง เป็นอุบัติเหตุรถคันเดียวกับรถชนท้ายและมีผู้เสียชีวิต 1 ราย และบาดเจ็บสาหัส 1 ราย สรุปได้ว่าด้านทิศตะวันตกบนทางหลักเป็นบริเวณที่อุบัติเหตุอันตรายมากที่สุด เมื่อมีข้อมูลมากขึ้นในระบบฐานข้อมูล HAIMS พร้อมทั้งจะให้ข้อมูลชนิดสรุปและมีรายละเอียดสำหรับการตรวจสอบสืบสวนอุบัติเหตุ

#### ข้อมูลอุบัติเหตุ 3 ปี พ.ศ. 2546 – 2548 (วัน/เวลา/ รหัสการชน/ บาดเจ็บ-เสียชีวิต)

ลำดับที่	ปี พ.ศ.	วัน / เดือน / ปี	เวลา (น.)	หมายเลขทางหลวง	คอนควมคุม	หลัก กม.	รหัสการชน	เสียชีวิต	บาดเจ็บสาหัส	บาดเจ็บเล็กน้อย
1	2546	พุธที่ 12 ก.พ. 2546	08:00	1	301	67+500	71	0	1	0
2	2546	พฤหัสบดีที่ 13 มี.ค. 2546	22:00	1	301	67+490	78	0	0	0
3	2546	ศุกร์ที่ 21 มี.ค. 2546	13:00	1	301	67+420	78	0	0	0
4	2546	ศุกร์ที่ 21 มี.ค. 2546	13:00	1	301	67+456	63	0	0	0
5	2546	ศุกร์ที่ 21 มี.ค. 2546	13:00	1	301	67+500	72	0	0	1
6	2546	ศุกร์ที่ 28 มี.ค. 2546	19:00	1	301	67+410	78	0	0	0
7	2546	อังคารที่ 29 เม.ย. 2546	15:20	1	301	67+600	51	1	1	0
8	2546	ศุกร์ที่ 2 พ.ค. 2546	23:05	1	301	67+500	72	1	1	0
9	2546	พุธที่ 30 ก.ค. 2546	00:10	1	301	67+500	56	0	0	1
10	2547	เสาร์ที่ 7 ก.พ. 2547	07:30	1	301	67+350	51	0	0	0
11	2547	ศุกร์ที่ 20 ก.พ. 2547	04:00	1	301	67+400*	51	1	1	0
12	2547	พุธที่ 28 เม.ย. 2547	11:00	1	301	67+490	72	0	0	0
13	2547	จันทร์ที่ 7 มิ.ย. 2547	17:00	1	301	67+550	76	0	0	2
14	2547	พฤหัสบดีที่ 23 ธ.ค. 2547	10:50	1	301	67+570*	75	0	0	0
15	2548	พุธที่ 4 พ.ค. 2548	15:45	1	301	67+500	74	0	0	0
16	2548	อาทิตย์ที่ 5 มิ.ย. 2548	22:30	1	301	67+550	74	0	0	0
จำนวนคนบาดเจ็บและเสียชีวิตระหว่าง ปี พ.ศ. 2546-2548								3	4	4



จำนวนอุบัติเหตุในช่วงเวลา 3 ปี เป็นที่ชัดเจนว่ามีเหตุอันควรจะต้องมีการตรวจสอบสืบสวนต่อไปเพื่อให้เข้าใจปัญหาและประเมินว่าบริเวณนี้ต้องอยู่ในรายการของการปรับปรุงแก้ไขหรือไม่