

# การสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ กรณีรถตู้ชนรถพ่วง อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น วันที่ 15 - 23 พฤษภาคม 2562

สุรพงษ์ ภูานาค<sup>1</sup>, กรวิกา น้อยเชียง<sup>2</sup>

## บทคัดย่อ

วันที่ 15 พฤษภาคม 2562 ศปถ. อำเภอชุมแพ ได้รับแจ้งจากโรงพยาบาลชุมแพ ว่ามีรถตู้ชนกับรถพ่วง บนทางหลวงสาย 228 ชุมแพ - สีชมพู บริเวณแยกทางเข้าบ้านโสกก้อง จึงออกสอบสวนร่วมกับ สคร. 7 ขอนแก่น ในวันที่ 17-23 พฤษภาคม 2562 เพื่ออธิบายเหตุการณ์ บัญญัติที่ส่งผลต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิต และแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ลดการบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยรวบรวมข้อมูลเอกสารทางการแพทย์ สัมภาษณ์ผู้บาดเจ็บ ผู้ช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ สำนวนสถานที่เกิดเหตุ ตรวจสอบสภาพรถ วิเคราะห์ปัจจัยที่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิตด้วย Haddon Matrix Model

ผลการสอบสวน พบว่า อุบัติเหตุเกิดเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2562 เวลา 05.30 น. โดยที่รถตู้วิ่งเข้าช่องทางเดินรถด้านขวาอย่างกะทันหันแล้วชนประสาณากับรถพ่วงที่วิ่งสวนมา มีผู้ประสบเหตุทั้งหมด 9 ราย เสียชีวิต 5 ราย บาดเจ็บ 3 ราย อีกหนึ่งรายไม่ได้รับบาดเจ็บ ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่ นั่งฝั่งขวาของรถตู้ซึ่งเป็นฝั่งที่กระแทกกับรถพ่วงและเกิดการบาดเจ็บภายในช่องอก ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่ มีภาวะกระดูกซี่โครงหัก สาเหตุหลักของอุบัติเหตุสันนิษฐานว่าเกิดการหลับในของผู้ขับขี่รถตู้ เนื่องจากไม่พบหลักฐานรอยล้อจากการลดความเร็วหรือหักพวงมาลัยเพื่อหลีกเลี่ยงการชนของรถตู้ และในระหว่างเดินทางรถตู้มีลักษณะโยกซ้ายขวาหลายครั้ง ประกอบกับการตัดแปลงรถตู้และการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร ทำให้เกิดการเสียชีวิตและบาดเจ็บรุนแรง ข้อเสนอแนะ คือ การสร้างความตระหนักร่วมกับใช้มาตรการด้านกฎหมายเพื่อความปลอดภัยของรถตู้โดยสาร เช่น การคาดเข็มขัดนิรภัย การตรวจประเมินรถที่มีการตัดแปลง การจำกัดเวลาของผู้ขับขี่ เป็นต้น ป้องกันการหลับในโดยใช้เส้นจราจรแบบสันนูนและการใช้เทคโนโลยียานยนต์ และการขยายถนนเพิ่มช่องจราจร

**คำสำคัญ:** อุบัติเหตุจราจร, รถตู้, รถพ่วง, ชนประสาณาก, หลับใน

<sup>1</sup> นายแพทย์ชำนาญการพิเศษ โรงพยาบาลเวียงเก่า

<sup>2</sup> นักวิชาการสาธารณสุขปฏิบัติการ โรงพยาบาลเวียง

Corresponding Author: Surapong Bhanak, Email: kangjude@gmail.com

Received: October 29, 2020; Revised December 18, 2020; Accepted December 21, 2020

**INJURY AND DEATH INVESTIGATION OF THE VAN CRASHING WITH  
THE TRAILER, CHUM PHAE DISTRICT, KHON KAEN PROVINCE,  
15<sup>TH</sup> – 23<sup>RD</sup> MAY 2019**

*Surapong Bhanak<sup>1</sup> , Kornwika Noichiang<sup>2</sup>*

**ABSTRACT**

On 15<sup>th</sup> May 2019, the Operating Center for Road Safety of Chum Phae District was notified by Chum Phae Hospital that a van had crashed with a trailer on highway 228, Chum Phae - Si Chomphu, at the intersection to Sok Kong village. The investigation of the injury and death from the case was performed in cooperation with the Office of Disease Prevention and Control 7, Khon Kaen, to describe the event, analyze factors affecting injury and death, and make the suggestions to prevent accidents and reducing injuries and death. The data was collected from medical records, interviewing the injured, the staffs of rescue team, and analyzed the factors of injuries and deaths with the Haddon Matrix Model.

The result found that the accident happened on 15<sup>th</sup> May 2019 at 05.30 AM while the van was running to the right lane and suddenly crashed with the trailer that was running in opposite direction, causing 5 deaths and 3 injuries from all 9 victims. Most of the dead were seated on the right side of the van, which was hit by the trailer, and died of chest injuries. Most of the injured had fractured extremities. Drowsy driving of the van driver was probable main cause of the accident since the absence of skid mark and yaw mark at the scene, and several time of side rocking along the trip of the van. Modification of the van with absence of seat belt fastening of the passengers increased severity of the injuries and led to death. Awareness on van safety with regulations on evaluation of vehicle modification, seat belt fastening, and time limitation of van driver, using profile marking, automotive technology, and lane expansion were suggested to prevent accident and reduce injury or risk of death.

**Key words:** traffic accident , van , trailer, collision , drowsy driving

---

<sup>1</sup> Medical Doctor, Senior Professional Level, Wiang Kao Hospital

<sup>2</sup> Public Health Technical Officer, Practitioner Level, Phu Wiang Hospital

## บทนำ (Introduction)

ศปถ. อำเภอชุมแพ ได้รับแจ้งจาก โรงพยาบาลชุมแพ เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2562 เวลา 09.00 น. ว่าเกิดเหตุรถตู้ชนกับรถพ่วงบรรทุกกากน้ำตาล เมื่อเวลาประมาณ 05.30 น. ของวันเดียวกัน บนทางหลวงหมายเลข 228 บริเวณแยกทางเข้าบ้านโสกก้อง ต.วังหินลาด อ.ชุมแพ มีผู้ประสบเหตุทั้งหมด 9 ราย เสียชีวิต 5 ราย บาดเจ็บ 3 ราย และอีก 1 ราย ไม่ได้รับบาดเจ็บ (คนขับรถบรรทุก) เนื่องจากเป็นเหตุการณ์ที่เข้าเกณฑ์สอบสวนระดับเขต ศปถ. อำเภอชุมแพ จึงสอบสวนอุบัติเหตุร่วมกับ สคร. 7 ขอนแก่น ในช่วงวันที่ 17 - 23 พฤษภาคม 2562

## วัตถุประสงค์ (Objective)

1. เพื่อศึกษาระบาดวิทยาเชิงพรรณนาของการบาดเจ็บและเสียชีวิตในการเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้
2. เพื่อหาสาเหตุและปัจจัยที่ส่งผลต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิต
3. เพื่อหาแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

## วิธีดำเนินการศึกษา (Methodology)

1. ศึกษาระบาดวิทยาเชิงพรรณนาของการบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยทบทวนสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจาก

อุบัติเหตุทางถนนย้อนหลัง 5 ปี ศึกษาภาพรวมของอุบัติเหตุ พฤติกรรมผู้ขับขี่ พฤติกรรมผู้โดยสารและลักษณะการบาดเจ็บ โดยวิธีการต่อไปนี้

- ทบทวนสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (ThaiRSC) ศูนย์ความร่วมมือด้านข้อมูลการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค (IDCC) และโรงพยาบาลชุมแพ

- ตรวจสอบข้อมูลย้อนหลังการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต จากผู้รับผิดชอบงานความปลอดภัยทางถนน สสอ.ชุมแพ ร่วมกับ สคร. 7 ขอนแก่น

- ศึกษาข้อมูลการตรวจวินิจฉัยและรักษาผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต จากเวชระเบียน และรายงานสรุปเหตุการณ์ของโรงพยาบาลชุมแพ

- ศึกษาด้านยานพาหนะจากรายงานบันทึกของเจ้าหน้าที่ตำรวจ การสัมภาษณ์ผู้บาดเจ็บ ภาพถ่ายในวันเกิดเหตุการณ์ และการตรวจสอบสภาพรถหลังเกิดเหตุ

- ลงพื้นที่สำรวจถนน ป้ายจราจร และสภาพแวดล้อมบริเวณจุดเกิดเหตุ

- สัมภาษณ์พยานผู้เห็นเหตุการณ์ และประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้จุดเกิดเหตุ

2. วิเคราะห์เหตุการณ์และปัจจัยนำไปสู่การบาดเจ็บ โดยใช้ Haddon Matrix Model<sup>1,2,3</sup>

### เครื่องมือที่ใช้ในการสอบสวน

แบบสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วยแบบสอบสวนการบาดเจ็บจากการจราจร (แบบสอบสวนพฤติกรรม) แบบสอบสวนข้อมูลทั่วไปของการเกิดอุบัติเหตุ แบบสอบสวนสถานที่เกิดเหตุและสภาพแวดล้อม แบบสอบสวนยานพาหนะ แบบตรวจสอบ (Check List) การเก็บข้อมูลสนามและการถ่ายภาพ<sup>1</sup>

### ผลการวิจัย (Result)

#### 1. สถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2557-2561

จากการทบทวนสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของประเทศไทยและเฉพาะจังหวัดขอนแก่น พ.ศ. 2557 - 2561 มีสถิติดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 สถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2557-2561

	2557	2558	2559	2560	2561
<b>จำนวนอุบัติเหตุ (ข้อมูลจาก ThaiRSC - บริษัทกลางฯ)</b>					
ทั่วประเทศ	251,125	272,664	299,957	329,060	345,322
จังหวัดขอนแก่น	4,080	4,472	5,003	5,855	6,060
<b>จำนวนผู้เสียชีวิต (ข้อมูลจาก IDCC - 3 ฐาน)</b>					
ทั่วประเทศ	20,790	19,960	21,745	21,607	19,931
จังหวัดขอนแก่น	565	577	558	529	449

สำหรับสถานการณ์อุบัติเหตุในอำเภอชุมแพ ในช่วงปี 2557-2561 จากข้อมูลการให้บริการของโรงพยาบาลชุมแพพบว่า จำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตบนทางหลวงหมายเลข 228 ในเขตอำเภอชุมแพเกิดขึ้นทั้งหมด 11 ครั้ง จำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด 19 ราย โดยเกิดบริเวณแยกทางเข้าบ้านโสกก้อง ต.วังหินลาด จำนวน 1 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (ไม่ได้เก็บข้อมูลจำนวน

ผู้บาดเจ็บ และจำนวนอุบัติเหตุที่ไม่มีผู้เสียชีวิต)

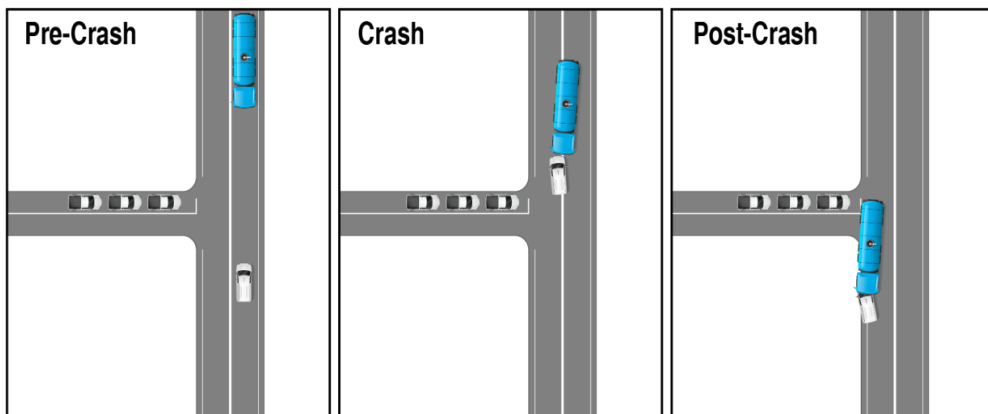
#### 2. ผลการสอบสวนอุบัติเหตุภาพรวมการเกิดอุบัติเหตุ

วันที่ 14 พฤษภาคม 2562 เวลาประมาณ 23.00 น. รถตู้โดยสาร (เช่าเหมา) ออกเดินทางจากจุดนัดหมายที่สนามฟุตบอลแห่งหนึ่งในเขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร เพื่อไปเชียร์การแข่งขันฟุตบอลที่จังหวัด

หนองบัวลำภู มีผู้ขับขี่เพศชายอายุ 34 ปี และผู้โดยสาร 7 ราย (ชาย 6 ราย หญิง 1 ราย) ใช้เส้นทางกรุงเทพฯ - สระบุรี - สีคิ้ว - ชัยภูมิ - ชุมแพ - หนองบัวลำภู

วันที่ 15 พฤษภาคม 2562 เวลาประมาณ 05.30 น. ขณะมุ่งหน้าไป อ.สีชมพู บนทางหลวงหมายเลข 228 ช่วงกิโลเมตรที่ 9 - 10 รถตู้มีการล้ำช่องจราจรไปทางขวา ในขณะเดียวกันมีรถพ่วง 18 ล้อ ซึ่งเดินทางมาจาก จ.หนองบัวลำภู บรรทุกกากน้ำตาลเพื่อ

ไปส่งที่ จ.ชัยภูมิ วิ่งสวนทางมาและไม่สามารถหลบทัน จึงเกิดการชนประสานงาอย่างแรง หลังการชน รถทั้งสองคันมีการเลื่อนไกลกลับเข้ามาอยู่ในช่องจราจรซ้ายของรถตู้ และหยุดบริเวณไหล่ทาง ดังภาพประกอบที่ 1 ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณนั้นและผู้ขับขี่รถคันอื่นๆ ที่อยู่ใกล้เคียงเหตุการณ์ได้เข้ามาดูที่จุดเกิดเหตุ และโทรศัพท์แจ้งหน่วยกู้ภัยในพื้นที่



**ภาพประกอบที่ 1** ภาพจำลองการเกิดอุบัติเหตุตามคำให้สัมภาษณ์ของพยานผู้เห็นเหตุการณ์

ผู้ประสบเหตุได้รับการช่วยเหลือเบื้องต้น ณ จุดเกิดเหตุโดยหน่วยกู้ภัยชุมแพ จีแซเคาะ หน่วยกู้ชีพ อบต.วังหินลาด หน่วยกู้ชีพ ทต.หนองไผ่ และทีม advance life support (ALS) โรงพยาบาลชุมแพ พบผู้ประสบเหตุทั้งหมด 9 ราย เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ 4 ราย (ผู้ขับขี่รถตู้ 1 ราย และผู้โดยสารรถตู้ 3 ราย) บาดเจ็บสาหัส 4 ราย ถูกนำส่ง

โรงพยาบาลชุมแพ เสียชีวิตที่โรงพยาบาลชุมแพ 1 ราย ถูกส่งต่อโรงพยาบาลขอนแก่น 2 ราย และนอนรักษาที่โรงพยาบาลชุมแพ 1 ราย ส่วนผู้ขับขี่รถพ่วง ไม่ได้รับบาดเจ็บ ดังภาพประกอบที่ 2 และ 3



ภาพประกอบที่ 2 สภาพของรถหลังการชน  
(ฝั่งขวาของรถตู้)



ภาพประกอบที่ 3 สภาพของรถหลังการชน  
(ฝั่งซ้ายของรถตู้)

### พฤติกรรมรถขับชီး

ผู้ขับขี่รถตู้ เป็นเพศชาย อายุ 34 ปี มีใบอนุญาตขับขี่ถูกต้องตามประเภทรถ และยังไม่หมดอายุ คาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเส้นทาง ประสบการณ์การขับรถ 9 ปี ทำงานขับรถตู้คันเดียวกันนี้เพื่อรับส่งนักเรียนเป็นประจำ และรับงานทางไกลตามโอกาส และครั้งนี้ขับรถเพียงคนเดียว ไม่ทราบประวัติการดื่มสุราหรือใช้ยาอย่างอื่น ผู้โดยสารที่นั่งข้างคนขับ แจ้งว่า ผู้ขับขี่รถตู้ขับด้วยความเร็วประมาณ 100 - 120 กม./ชม. มาตลอดเส้นทาง และมีลักษณะการโยกของรถบ่อยครั้ง ผลการตรวจทางห้องปฏิบัติการไม่พบแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่รถตู้

ผู้ขับขี่รถพ่วง เป็นเพศชาย อายุ 41 ปี มีใบอนุญาตขับขี่ถูกต้องตามประเภทรถ และยังไม่หมดอายุ ประสบการณ์ขับขี่ 6 ปี 6 เดือน ใช้เส้นทางนี้ในช่วงเวลานี้เป็นประจำ ไม่มีโรคประจำตัว ปฏิเสธประวัติการ

ดื่มสุราและใช้ยาอย่างอื่น คาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเส้นทาง จากการตรวจสอบ GPS ขับรถด้วยความเร็วก่อนชน 1 นาที 60 - 64 กิโลเมตร/ชั่วโมง ความเร็วขณะชน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ก่อนเกิดการชนได้พยายามกดแตรและเปิดไฟกระพริบเตือนผู้ขับขี่รถตู้แล้ว แต่เนื่องด้วยระยะกระชั้นชิดจึงไม่สามารถห้ามล้อหรือหักหลบได้ทัน ผลการตรวจทางห้องปฏิบัติการไม่พบแอลกอฮอล์ในเลือด

### พฤติกรรมผู้โดยสาร

ผู้โดยสารรถตู้ทั้ง 7 ราย เป็นแฟนบอลสโมสรฟุตบอลทีมหนึ่งที่กำลังจะลงทำการแข่งขันที่ จ.หนองบัวลำภู ในช่วงเย็นวันที่ 15 พฤษภาคม 2562 ทางกลุ่มเลือกที่จะออกเดินทางในช่วงกลางคืนเพื่อให้มาถึงจังหวัดหนองบัวลำภูในช่วงเช้า ขณะเริ่มออกเดินทางผู้โดยสารคนหนึ่งในคณะได้ทำการถ่ายทอดสดผ่านทางสื่อสังคมออนไลน์ พบมีผู้โดยสารกลุ่มหนึ่งกำลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

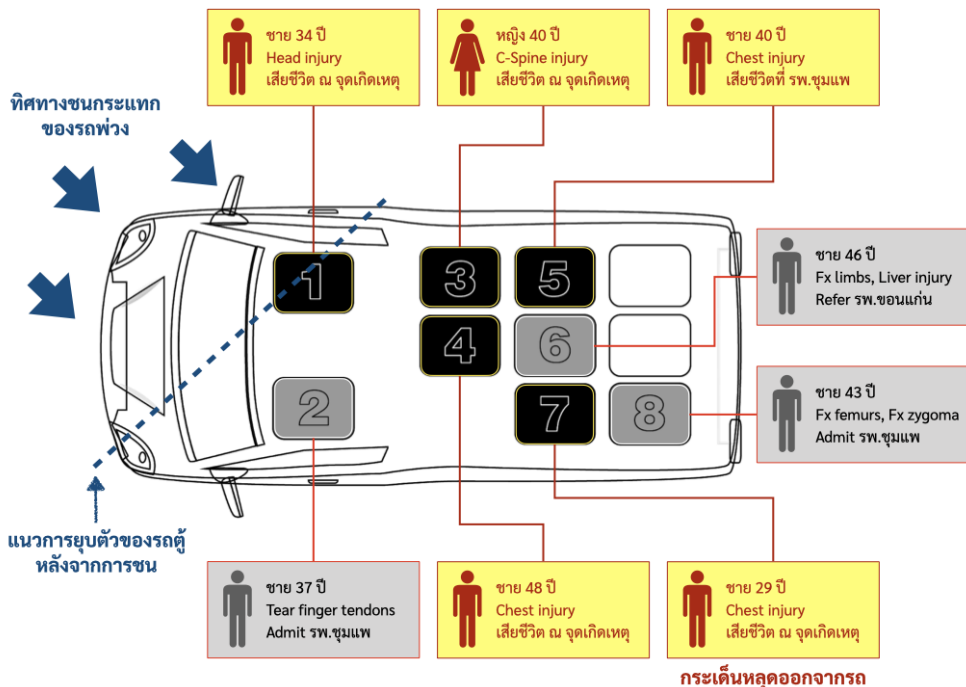
ระหว่างเดินทาง ผู้โดยสารทุกคนไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และน่าจะนอนหลับมาเกือบตลอดเส้นทางและขณะเกิดเหตุ ขณะเกิดการชนมีผู้โดยสารรอดูหลุดออกจากรถ 1 ราย ส่วนที่เหลือติดอยู่ในซากรถ

**ลักษณะการบาดเจ็บและเสียชีวิต**

จากจำนวนผู้ประสบเหตุทั้งหมด 9 ราย มีผู้เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ 4 ราย บาดเจ็บ 4 ราย ถูกนำส่งโรงพยาบาลชุมชนแพ (ต่อมาเสียชีวิตที่โรงพยาบาลชุมชนแพ 1 ราย) ส่วนอีก 1 รายไม่ได้รับบาดเจ็บ ลักษณะการบาดเจ็บของผู้เสียชีวิต พบว่า ส่วนมากนั่งด้านฝั่งขวาของรถดูซึ่งเป็นฝั่งที่กระแทกโดยตรงเข้ากับ

ส่วนหัวของรถพ่วง และอีก 1 รายที่นั่งด้านฝั่งซ้ายของรถดู แต่กระเด็นหลุดออกจากตัวรถในขณะเกิดการชน ส่วนมากเป็นการบาดเจ็บภายในช่องอก (3 ราย)

ลักษณะการบาดเจ็บของผู้บาดเจ็บจำนวน 3 ราย พบว่า 2 ราย นั่งด้านฝั่งซ้ายของรถดู (ข้างคนขับและแถวหลังเบาะซ้าย) และอีก 1 ราย นั่งที่แถวกลางเบาะกลาง ทุกรายติดอยู่ในตัวรถ ส่วนมากเป็นการบาดเจ็บเรื่องกระดูกหัก และมี 1 ราย ที่ได้รับบาดเจ็บที่ตีบร่วมด้วย ดังภาพประกอบที่ 4



ภาพประกอบที่ 4 แผนผังตำแหน่งที่นั่งของผู้โดยสารรถดู และการบาดเจ็บ/เสียชีวิต

### การศึกษาด้านยานพาหนะ

รถตู้เป็นรถจดทะเบียนประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 12 ที่นั่ง แต่ดัดแปลงเบาะนั่งเหลือ 10 ที่นั่ง ใช้งานรับส่งนักเรียนเป็นประจำ ไม่ได้จดทะเบียนเป็นรถรับจ้างกับกระทรวงคมนาคม อายุการใช้งาน 9 ปี (จดทะเบียนปี พ.ศ. 2553) ไม่ทราบประวัติการตรวจสอบสภาพรถหรือการซ่อมบำรุง มีกรรมสิทธิ์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถภาคบังคับ แต่ไม่พบประกันภัยภาคสมัครใจ ไม่มีระบบติดตาม GPS มีการดัดแปลงพวงมาลัย ถูกลมนิรภัยไม่ทำงาน สภาพหลังการชน ด้านหน้าฝั่งขวาเสียหายยุบเข้าไปถึง

ห้องโดยสาร ต้องใช้เครื่องตัดถ่างเพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บและนำศพออกจากตัวรถ ดังภาพประกอบที่ 5

รถบรรทุก 18 ล้อ ลักษณะกึ่งพวง ใช้บรรทุกกาน้ำตาล อายุการใช้งาน 7 ปี (จดทะเบียนปี พ.ศ. 2555) มีกรรมสิทธิ์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถทั้งภาคบังคับและภาคสมัครใจ มีระบบติดตาม GPS หลังการชนมีความเสียหายบริเวณกันชนด้านหน้า แต่ห้องโดยสารไม่ได้รับความเสียหาย



ภาพประกอบที่ 5 สภาพของรถตู้หลังการชน

### การศึกษาสิ่งแวดล้อม

ถนนหมายเลข 228 ช่วงกิโลเมตรที่ 9 - 10 เป็นทางตรงและลงเนินเล็กน้อย มีขนาด

2 ช่องจราจร และเป็นเขตห้ามแซง ไหล่ทางแคบ ข้างทางเป็นร่องลึกประมาณ 1.5 เมตร มีต้นไม้ขนาดเล็กขึ้นกระจายตามข้างทาง แต่



ไม่มากจนบดบังทัศนวิสัยบนถนน ผิวถนน  
ขรุขระเล็กน้อย บริเวณทางแยกเข้าหมู่บ้านไม่  
มีช่องถนนสำหรับชะลอรถ มีไฟกระพริบเตือน  
อยู่ห่างทางแยกประมาณ 10 เมตร มีรถ  
สัญจรไปมาต่อเนื่องตลอด

จากการสัมภาษณ์พยานผู้เห็น  
เหตุการณ์ พบว่า ขณะเกิดเหตุเป็นเวลา  
ประมาณ 05.30 น. มีแสงสว่างเพียงพอ

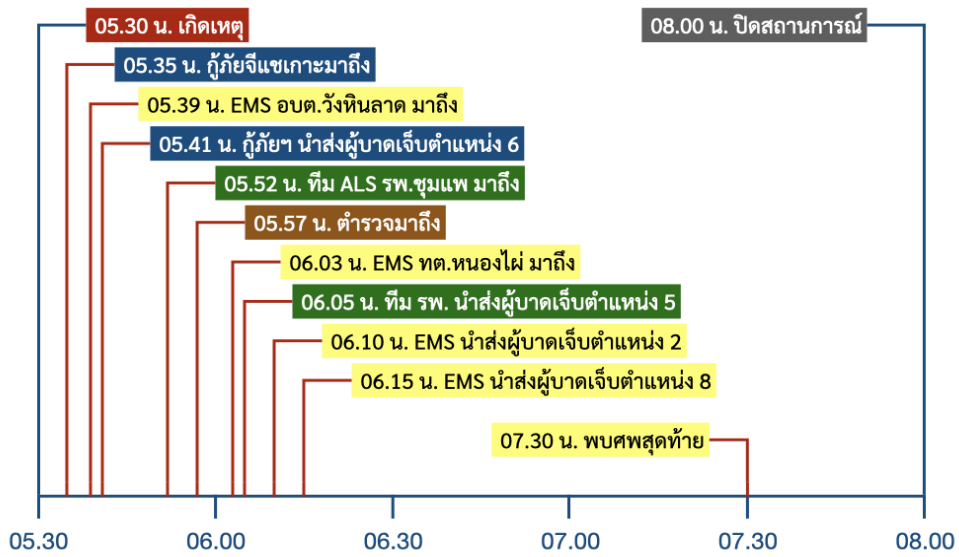
พื้นถนนแห้ง ไม่มีหมอกควันบดบังทัศนวิสัย  
รถตู้มีการเปลี่ยนช่องทางจราจรแล้วพุ่งชนรถ  
พ่วงโดยไม่มีการห้ามล้อหรือหักหลบ และ  
จากหลักฐานจากการสำรวจถนนหลังเกิดเหตุ  
พบมีรอยล้อจากการลดความเร็วเฉพาะของ  
รถพ่วง และรอยการครูดไถลหลังการชน  
ดังภาพประกอบที่ 6



ภาพประกอบที่ 6 รอยเลื่อนไถลบนถนนหลังจากการชน

**การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ**  
หลังเกิดเหตุ ผู้เห็นเหตุการณ์ที่กำลัง  
หยุดรถรอออกจากทางแยกได้โทรศัพท์แจ้ง  
1669 ทันที และได้ให้การช่วยเหลือผู้โดยสาร  
ตำแหน่งที่ 2 ซึ่งบาดเจ็บเล็กน้อยและออก

จากรถได้เอง จากนั้นหน่วยกู้ภัยจากหลายๆ  
ส่วนก็ได้มาถึงจุดเกิดเหตุและให้การ  
ช่วยเหลือผู้ประสบเหตุตามลำดับเวลาดัง  
แสดงตามภาพประกอบที่ 7



ภาพประกอบที่ 7 ลำดับเหตุการณ์ในการเข้าช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ

**ผลการวิเคราะห์โดยใช้วิธี Haddon Matrix Model**

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดเหตุโดยใช้วิธี Haddon Matrix Model

	คน	ยานพาหนะ	ถนนและสิ่งแวดล้อม
ก่อน	ผู้ขับขี่รถตู้	รถตู้	ถนน
ชน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ขับรถต่อเนื่องเกิน 6 ชั่วโมง</li> <li>- แชนจ์/ข้ามเลน ในเขตห้ามแซง</li> <li>- ตัดสินใจผิดพลาด หรือหลับใน</li> <li>- มีใบอนุญาตขับขี่ถูกต้อง</li> <li>- ขับด้วยความเร็วเกินกำหนด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ดัดแปลงจาก 12 เป็น 10 ที่นั่ง</li> <li>- ดัดแปลงพวงมาลัย</li> <li>- อายุใช้งาน 9 ปี ไม่ทราบประวัติการตรวจสภาพหรือซ่อมบำรุง</li> <li>- ไม่ได้ขึ้นทะเบียนเป็นรถโดยสาร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เป็นช่วงทางตรง ไม่มีเกาะกลาง</li> <li>- ไม่มีสัญญาณเตือนหลับใน</li> <li>- พื้นถนนแห้ง ไม่มีหลุมขรุขระ</li> <li>- ไหลทางแคบ</li> </ul>
	ผู้โดยสารรถตู้	รถพ่วง	สังคม
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- นอนหลับเกือบตลอดเส้นทางและช่วงก่อนเกิดเหตุ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มีกล้องบันทึกหน้ารถ</li> <li>- อายุการใช้งาน 7 ปี</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ฟุตบอลแข่งกลางสี่ขา</li> <li>- แฟนบอลต้องเดินทางไกล</li> </ul>
	ผู้ขับขี่รถพ่วง		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ใบอนุญาตขับขี่ถูกต้อง</li> <li>- ขับด้วยความเร็วตามกำหนด</li> <li>- กดแตรและเปิดไฟกระพริบเพื่อส่งสัญญาณเตือนผู้ขับขี่รถตู้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีระบบติดตาม GPS</li> <li>- ไม่มีกล้องบันทึกหน้ารถ</li> </ul>	

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดเหตุโดยใช้วิธี Haddon Matrix Model (ต่อ)

	คน	ยานพาหนะ	ถนนและสิ่งแวดล้อม
<b>ขณะ</b>	<b>ผู้ขับขี่รถตู้</b>	<b>รถทั้งสองคัน</b>	<b>รอยบนถนน</b>
<b>ชน</b>	- คาดเข็มขัดนิรภัย	- รถตู้กับรถพ่วงชนประสานงากัน	<b>รถตู้</b>
	<b>ผู้โดยสารรถตู้</b>	<b>รถตู้</b>	ไม่พบ skid mark หรือ yaw mark
	- ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	- เบาะผู้โดยสารหลุดออกจาก	<b>รถพ่วง</b>
	- กระเด็นออกนอกรถ 1 ราย	ตำแหน่งเดิม	พบ skid mark
	<b>ผู้ขับขี่รถพ่วง</b>	- ไม่มีถุงลมนิรภัย	
	- คาดเข็มขัดนิรภัย	- ประตูเลื่อนเปิดเข้าห้องผู้โดยสาร	
		หลุดออกจากตัวรถ	
		<b>รถพ่วง</b>	
		- ระบบป้องกันที่มี ทำงานปกติ	
<b>หลัง</b>	<b>ผู้ขับขี่รถตู้</b>	<b>รถทั้งสองคัน</b>	<b>สิ่งแวดล้อม</b>
<b>ชน</b>	- เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ	- ชากรถเลื่อนไถลลงไหล่ทาง	- ใช้ถนนได้ 1 ช่องจราจร
	- ตรวจไม่พบแอลกอฮอล์ในเลือด	<b>รถตู้</b>	- ทีมช่วยเหลือเข้าถึงจุดเกิดเหตุ
	<b>ผู้โดยสารรถตู้</b>	- โครงด้านหน้าฝั่งคนขับยุบเข้าหา	ได้อย่างรวดเร็ว
	- เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ 3 ราย	ตัวรถ ต้องใช้เครื่องตัดถ่างเพื่อนำ	- ต้นไม้และหญ้าข้างทาง ทำให้
	- เสียชีวิตที่ รพ. ชุมแพ 1 ราย	ศพออกมา	พบศพที่กระเด็นออกได้ยากขึ้น
	- บาดเจ็บ 3 ราย	<b>รถพ่วง</b>	<b>สังคม เศรษฐกิจ</b>
	<b>ผู้ขับขี่รถพ่วง</b>	- เสียหายบริเวณกันชนด้านหน้า แต่	- เป็นชาวต่างในวงการฟุตบอล
	- ไม่ได้รับบาดเจ็บ	ห้องโดยสารไม่เสียหาย	
	- ตรวจไม่พบแอลกอฮอล์ในเลือด		

### มาตรการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุ

1. โรงพยาบาลชุมแพ ได้สรุปสถานการณ์ การจัดการเมื่อเกิดอุบัติเหตุหมู่ การช่วยเหลือเบื้องต้น ณ จุดเกิดเหตุ และการดูแลรักษาที่โรงพยาบาลให้แก่ ศปถ. อำเภอชุมแพ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ อบต. วังหินลาด

2. มีการลงพื้นที่สอบสวนการเกิดอุบัติเหตุร่วมกันของเครือข่ายสหสาขา และมี การประชุมสรุปประเด็นที่ต้องดำเนินการเพื่อ ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนต่อไป

3. อบต. วังหินลาด ดำเนินการปรับปรุงสิ่งแวดล้อมข้างทางบริเวณจุดเสี่ยง เข้าหมู่บ้าน และเปลี่ยนจุดติดตั้งไฟกระพริบ เตือนให้ห่างจากทางแยกประมาณ 50 เมตร

## อภิปรายและสรุปผล (Discussion and Conclusion)

อุบัติเหตุครั้งนี้เป็นลักษณะการชนประสานงาในถนนขนาด 2 ช่องจราจร ซึ่งถือเป็นลักษณะที่มีดัชนีความรุนแรงของอุบัติเหตุบนทางหลวง (severity index) ในระดับสูง<sup>4</sup> ก่อให้เกิดแรงกระทำที่รุนแรงต่อยานพาหนะและคนในรถ โดยเฉพาะรถตู้ซึ่งมีขนาดเล็กกว่าและมีผู้โดยสารจำนวนมาก ประกอบกับระบบป้องกันการบาดเจ็บที่ล้มเหลว ได้แก่ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร การตัดแปลงรถซึ่งส่งผลให้ที่นั่งไม่มีความมั่นคงแข็งแรงและหลุดจากตำแหน่งขณะเกิดการชน รวมถึงการที่ถุงลมนิรภัยไม่ทำงาน ทำให้เกิดการบาดเจ็บที่รุนแรงต่อบุคคลและนำไปสู่การเสียชีวิต โดยมีผู้บาดเจ็บ 3 คน เสียชีวิต 5 คน จากทั้งหมด 9 คน

การสอบสวนอุบัติเหตุครั้งนี้ ยังมีข้อจำกัดในเรื่องลำดับเหตุการณ์ของอุบัติเหตุ ซึ่งได้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์บุคคลเท่านั้น ไม่พบหลักฐานที่ช่วยยืนยันชัดเจน เช่น กล้องวงจรปิด กล้องหน้ารถ เป็นต้น และในส่วนของการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถตู้ ไม่สามารถหาข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะที่บ่งบอกถึงการหลับใน หรือพฤติกรรมเสี่ยงอื่นๆ เช่น การใช้โทรศัพท์ เนื่องจากผู้โดยสารที่รอดชีวิตนอนหลับเกือบตลอดเส้นทางและในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ

สำหรับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เป็นไปได้มากที่สุดคือ การหลับในของผู้ขับขี่

ที่รถตู้ โดยมีเหตุผลสนับสนุนหลายประเด็น ดังนี้

1. ช่วงเวลาที่เกิดเหตุ คือ ประมาณ 05:30 น. ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งพบว่า คนทั่วไปจะมีความกระปรี้กระเป่าสูงสุดในช่วงเวลาประมาณ 09:30 น. และ 19:30 น. และต่ำสุดในช่วงเวลาประมาณ 15:30 น. และ 05:30 น.<sup>5,6</sup>

2. การไม่พบหลักฐานรอยล้อจากการลดความเร็ว (skid mark) หรือหักพวงมาลัยเพื่อหลีกเลี่ยงการชน (yaw mark) ของรถตู้<sup>5</sup>

3. พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถตู้ซึ่งขับรถต่อเนื่องคนเดียวมากกว่า 6 ชั่วโมง และเป็นช่วงเวลาที่ไม่ใช่เวลาทำงานปกติ รวมถึงการเดินทางในช่วงวันกลางสัปดาห์ ซึ่งผู้ขับขี่รถตู้ น่าจะยังต้องทำงานประจำ (รับส่งนักเรียน) ทำให้มีเวลาไม่พักเพียงพอและเกิดความเหนื่อยล้า

4. ถนนช่วงตั้งแต่ตัวอำเภอชุมแพ จนถึงจุดเกิดเหตุ เป็นทางค่อนข้างตรง<sup>4,5</sup> และเป็นช่วงเวลาที่การจราจรยังไม่คับคั่ง สามารถขับด้วยความคงที่ได้อย่างต่อเนื่อง

5. ผู้โดยสารที่นั่งข้างคนขับให้การกับตำรวจว่ารถมีลักษณะการโยกซ้ายขวาบ่อยครั้งในระหว่างเดินทาง และทั้งผู้โดยสารที่นั่งข้างคนขับและคนอื่นๆ น่าจะกำลังหลับอยู่ในช่วงก่อนและขณะการชน ทำให้ไม่มีผู้คอยสังเกตและกระตุ้นเตือนคนขับในระหว่างทาง

แม้อุบัติเหตุหลักในจะเกิดขึ้นเพียงร้อยละ 5 ของอุบัติเหตุทั่วประเทศไทย แต่มีโอกาสเกิดขึ้นมากกับคนขับรถโดยสารและรถบรรทุก เนื่องจากการเดินทางส่วนใหญ่ระยะทางไกล ทั้งนี้ โอกาสเกิดอุบัติเหตุจะเพิ่มสูงขึ้นหากเป็นการเดินทางที่ไม่ใช่เที่ยวเวลาปกติ เช่น การเช่าเหมาคัน เนื่องจากผู้เช่าหรือผู้โดยสารไม่สามารถตรวจสอบได้เลยว่าคนขับรถขับเที่ยวล่าสุดวันเวลาใด พักผ่อนมาเพียงพอมากน้อยเพียงใด หรือเกิดการเปลี่ยนกะขับที่กลางวันและกลางคืนเป็นอย่างไร<sup>5,7</sup> นอกจากนี้ การที่ผู้เช่าเลือกที่จะเดินทางในเวลากลางคืนเพื่อจะให้ถึงจุดหมายในช่วงเช้าเพื่อประหยัดค่าที่พัก ถือเป็นอีกพฤติกรรมหนึ่งที่เพิ่มความเสี่ยงจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากความง่วง

### ข้อเสนอแนะ (Suggestions)

1. หน่วยงาน สร้างความตระหนัก และบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับรถตู้รับจ้างในประเด็นดังต่อไปนี้

1.1 การตรวจประเมินด้านความปลอดภัยของรถที่มีการดัดแปลง

1.2 การจำกัดระยะเวลาทำงานหรือกำหนดจำนวนผู้ขับตามระยะทาง<sup>7</sup>

1.3 การวัดเข้มขันนิรภัยของผู้โดยสาร

2. ให้ความรู้และสร้างความตระหนักแก่ผู้โดยสารในการเฝ้าระวังพฤติกรรมของผู้ขับที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและการกระตุ้นเตือนอย่างเหมาะสม

3. จัดทำเส้นจราจรแบบสันนูน (Profile Marking)<sup>8,9</sup> เพื่อกระตุ้นเตือนผู้ขับที่หลับใน เมื่อขับรถทับเส้นไหล่ทางจะรู้สึกตื่นตัวเพราะรถจะสั่นสะเทือน

4. ส่งเสริมให้ผู้ขับรถเข้าถึงอุปกรณ์และเทคโนโลยีด้านยานยนต์ที่ช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากการง่วงแล้วขับ เช่น ระบบตรวจจับอาการง่วงนอนและหลับใน (drowsiness alert system) ระบบการเตือนรถหลุดออกนอกเส้นทาง (lane departure warning system)<sup>4,10</sup>

5. ปรับปรุงด้านกายภาพ เช่น เพิ่มช่องจราจรบริเวณทางแยก ขยายถนนให้มีช่องจราจรมากขึ้นและให้มีเกาะกลางถนน การติดตั้งไฟสัญญาณจราจร เป็นต้น

6. สมาคมฟุตบอลแห่งประเทศไทย รวมถึงสโมสรฟุตบอลต่างๆ ควรวางแผนทางในการจัดตารางการแข่งขันที่เอื้อต่อการเดินทางไปเชียร์ของแฟนบอล รวมถึงการกำหนดมาตรการเกี่ยวกับการเดินทางให้มีการควบคุมกำกับด้านความปลอดภัยที่เหมาะสม

### กิตติกรรมประกาศ (Acknowledgement)

ขอขอบคุณ คุณชูชาติ กางกันยา จากโรงพยาบาลชุมแพ และคุณมยุรา สีสาร จาก สคร. 7 จังหวัดขอนแก่น ในการช่วยประสานงาน สืบค้นข้อมูล และให้คำแนะนำในการสอบสวน

ขอขอบคุณ ศปภ. อำเภอชุมแพ ที่ให้โอกาสในการเข้าร่วมประชุมเพื่อสรุปผลการดำเนินงาน และกำหนดแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

#### เอกสารอ้างอิง (References)

1. ธรรมนูญต์ ไวยเนตร. **แนวทางการสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน (Road Traffic Injury Investigation).** นนทบุรี: กลุ่มงานระบาดวิทยาโรคไม่ติดต่อ สำนักโรคระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข; 2549.
2. นันทพร กลิ่นจันทร์. **การสอบสวนเชิงลึกสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน.** สงขลา: โรงพิมพ์ธีระวัฒน์เซ็นเตอร์; 2558.
3. Runyan CW. Using the Haddon matrix: introducing the third dimension. *Inj Prev* 1998;4:302-7.
4. มูลนิธิไทยโรดส์ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย. **รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 2559-2560.** กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน; 2562.
5. ศาสตราวุฒิ พลบูรณ์. **คู่มือนักสืบอุบัติเหตุรถโดยสารขนาดใหญ่.**

กรุงเทพฯ: ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน; 2561.

6. National Highway Traffic Safety Administration. **Drowsy driving and automobile crashes.** Washington, D.C.: U.S. Department of Transportation; 1998 Apr. Report No.: DOT HS 808 707. 1998.
7. มูลนิธิไทยโรดส์ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย. **รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 2557-2558.** กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน; 2560.
8. ประมุข ปราบจะบก. **การศึกษาประสิทธิภาพของการใช้แถบสันระนาดบนไหล่ทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง.** [วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต]. นครราชสีมา: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี; 2554.
9. Thianthip Diawkee. **นวัตกรรมความปลอดภัย แก้อุบัติเหตุบนถนน.** [อินเทอร์เน็ต]. 2561 [เข้าถึงเมื่อ 30 พฤษภาคม 2562]. เข้าถึงได้จาก <https://www.thaihealth.or.th/Content/41989-นวัตกรรมความปลอดภัย%20แก้อุบัติเหตุบนถนน.html>.

10. Sternlund S, Strandroth J, Rizzi M, Lie A, Tingvall C. The effectiveness of lane departure warning systems-A reduction in real-world passenger car injury crashes. *Traffic Inj Prev* 2017; 18(2): 225-9.

