

การสอบสวนโรค

Outbreak Investigation

การสอบสวนอุบัติเหตุหมู่

กรณีรถไฟชนรถบัสพนักงานบริษัท บริเวณทางลัดผ่าน จังหวัดฉะเชิงเทรา

Mass accident investigation: A case of a train hit a bus carrying company employees at passage area, Chachoengsao Province

ศศิธร พงษ์ประพันธ์¹Sasitorn Phongprapan¹เกศริน ขอหนองกลาง¹Kesarin Kornoungklang¹จตุพร ทิพย์ทิฆัมพร¹Jatupron Thipayathikamporn¹ปรีญา สุริพล¹Preeya Suripon¹รัตติยา ยมมา¹Rattiya Yomma¹สุมาลี ยังอยู่สุข²Sumalee Youngyusuk²วรรณนิภา สุขสถิต³Wannipa Suksathit³¹สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 6 ชลบุรี¹Office of Disease Prevention and Control, Region 6

กรมควบคุมโรค

Chonburi, Department of Disease Control

²สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดฉะเชิงเทรา²Chachoengsao Provincial Public Health Office³สำนักงานป้องกันบรรเทาสาธารณภัย³Office for Prevention and Mitigation Chachoengsao

จังหวัดฉะเชิงเทรา

DOI: 10.14456/dcj.2025.13

Received: August 22, 2024 | Revised: November 30, 2024 | Accepted: December 10, 2024

บทคัดย่อ

ทีมปฏิบัติการสอบสวนโรค (Joint Investigation Team: JIT) สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 6 ชลบุรี และทีมสหสาขาในจังหวัดฉะเชิงเทรา ได้ลงสอบสวนอุบัติเหตุรถไฟชนกับรถบัสพนักงานบริษัท บริเวณทางลัดผ่าน จังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อศึกษาลักษณะทางระบาดวิทยาของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต หาปัจจัยที่ส่งผลต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิต เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต โดยใช้ Haddon's Matrix ผลการสอบสวนพบว่าอุบัติเหตุครั้งนี้เกิดเมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2563 มีผู้เสียชีวิต 18 ราย ปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ ด้านบุคคลพบว่าผู้ขับขี่รถบัสไม่คุ้นเคยเส้นทาง ผู้โดยสารส่วนใหญ่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย มีการสังสรรค์ใช้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ภายในรถ ซึ่งก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิต ด้านรถบัส มีอายุการใช้งาน 12 ปี มีการดัดแปลงสภาพ อีกทั้งมีการบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่าที่กำหนด ส่วนรถไฟมีการบรรทุกสินค้า ทำให้ไม่สามารถหยุดกะทันหันได้ ส่งผลให้เกิดการชนแบบรุนแรง ด้านสภาพแวดล้อมที่เกิดเหตุเป็นจุดลัดผ่าน ไม่มีไม้กั้น เป็นพื้นที่ต่างระดับ มีต้นไม้ปกคลุมทำให้บดบังทัศนวิสัยในการมองเห็น ดังนั้น ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรสำรวจและหาแนวทางการแก้ปัญหาทางลัดผ่าน จุดตัดทางรถไฟ ที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย และให้ผู้ประกอบการหมั่นตรวจสอบสภาพรถบัสอย่างสม่ำเสมอ ให้ขนส่งบังคับใช้กฎหมาย

การตรวจสภาพรถอย่างเข้มงวด ตลอดจนสร้างการรับรู้ ประชาสัมพันธ์ให้ผู้สัญจรเส้นทางใช้รถ ใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยผลจากการร่วมมือจากสหสาขาในพื้นที่ในครั้งนี้ ส่งผลสัมฤทธิ์ให้เกิดเครื่องกั้นทางรถไฟ และได้เปิดใช้งานอย่างไม่เป็นทางการไปแล้วเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2567

ติดต่อผู้พิมพ์ : ศศิธร พงษ์ประพันธ์

อีเมล : kookandkai@hotmail.com

Abstract

The Joint Investigation Team (JIT) of the Office of Disease Prevention and Control, Region 6 Chonburi and the multidisciplinary team in Chachoengsao Province investigated a mass accident between a train and a bus carrying company employees at a passage area in Chachoengsao Province, resulting in multiple fatalities. This investigation aimed to (1) describe the epidemiological characteristics of the injured and fatalities, (2) identify factors affecting injuries and fatalities, and (3) develop policy recommendations for preventing accidents in the future using the Haddon's Matrix. The investigation results revealed that the accident occurred on October 11, 2020, resulting in 18 fatalities. Factors leading to the accident were described as human factors, vehicle factors and area-based factors. In terms of human factors, the bus driver was unfamiliar with the route and most passengers were not wearing seatbelts. A party with alcoholic beverages on the bus was reported and resulted in injuries and fatalities. Regarding vehicle factors, the bus was 12 years old, had been modified, and was overloaded with more passengers than the specified capacity. Due to the train being loaded with goods, it was not able to stop suddenly, resulting in a severe collision. In terms of area-based factors, the accident site was a passage area with no barriers, an uneven area, and trees covering the area, which obstructed visibility. Therefore, the Provincial Road Safety Center and relevant agencies should identify passage areas and railway intersections where accidents occur frequently and solve the problems. The bus operators should regularly check the condition of their buses. and the competent authority must ensure that the law on vehicle inspection is strictly enforced. Additionally, creating awareness of road safety among travelers and publicizing or warning of unusual road conditions should be implemented. The result of the cooperation of multidisciplinary team in this area has resulted in the railway barrier at the passage area, which was unofficially opened in February 2024.

Correspondence: Sasitorn Phongprapan

E-mail: kookandkai@hotmail.com

คำสำคัญ

การสอบสวนอุบัติเหตุหมู่, รถไฟชนรถบัส
พนักงานบริษัท, ทางลัดผ่าน

Keywords

mass accident investigation, a train hit a bus
carrying company employees, passage area

บทนำ

อุบัติเหตุทางถนน เป็นสาเหตุของความสูญเสีย
ในหลายมิติ ไม่ว่าจะเป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ความ

สูญเสียของครอบครัว ผู้ได้รับบาดเจ็บหรือผู้เสียชีวิตจาก
อุบัติเหตุตลอดไปจนกระทั่งถึงต่อประเทศชาติ อันส่งผล
ต่อค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ตลอดจนการขาดผลผลิต

จากการสูญเสีย ผู้ที่เสียชีวิตหรือผู้พิการจากอุบัติเหตุทางถนน⁽¹⁻³⁾ โดยจากสถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดฉะเชิงเทรา ปี 2558-2562 (ศูนย์ความร่วมมือด้านข้อมูลการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค การบูรณาการการเสียชีวิต 3 ฐาน) พบว่าในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ประชาชนจังหวัดฉะเชิงเทราเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 1,679 ราย หรือเฉลี่ยปีละ 336 รายต่อปี⁽⁴⁾ ซึ่งมีมูลค่าการสูญเสียทางเศรษฐกิจ จำนวน 3,360 ล้านบาทต่อปี⁽⁵⁾ หรือมูลค่าการสูญเสียอยู่ที่ 16,790 ล้านบาท⁽⁵⁾ ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา นับเป็นการสูญเสียที่ยิ่งใหญ่ พบว่าในเขตสุขภาพที่ 6 มีอุบัติเหตุหมู่ที่มีการสูญเสียจำนวนมาก⁽⁶⁻⁷⁾ ล่าสุดเกิดขึ้นในวันที่ 11 ตุลาคม 2563 ทีมปฏิบัติการสอบสวน (Joint Investigation Team: JIT) สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 6 และสหสาขาในพื้นที่ จังหวัดฉะเชิงเทรา ได้ลงพื้นที่สอบสวนอุบัติเหตุระหว่างวันที่ 12-14 ตุลาคม 2563 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา ลักษณะทางระบาดวิทยาของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิต และจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย แนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในอนาคตโดยการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารทางการแพทย์ การสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้อง สืบสวนสถานที่เกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์ปัจจัยที่นำไปสู่การบาดเจ็บตามแนวทาง Haddon's Matrix⁽⁶⁻⁸⁾

วัตถุประสงค์และวิธีการศึกษา

รูปแบบการศึกษา การศึกษาระบาดวิทยาเชิงพรรณนาของรายงานการสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิต กรณีรถโฟกซนรถบัสพนักงานบริษัท บริเวณทางหลักผ่าน จังหวัดฉะเชิงเทรา

กลุ่มตัวอย่าง/กลุ่มเป้าหมายที่ทำการศึกษา ผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ กรณีรถโฟกซนรถบัสพนักงานบริษัท บริเวณทางหลักผ่าน จังหวัดฉะเชิงเทรา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา แบบสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของสำนัก

ระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค

วิธีการเก็บข้อมูล รวบรวมข้อมูลเพิ่มผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตในอุบัติเหตุ กรณีรถโฟกซนรถบัสพนักงานบริษัท บริเวณทางหลักผ่าน จังหวัดฉะเชิงเทรา การสำรวจสภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณสถานที่เกิดอุบัติเหตุ และการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานสหสาขาที่ปฏิบัติงาน เพื่อรวบรวมภาพรวมข้อมูลของการเกิดอุบัติเหตุ

วิธีวิเคราะห์ข้อมูล ตามแนวทาง Haddon's Matrix Model⁽⁸⁾

ผลการสอบสวน

1. ผลการสอบสวนระบาดวิทยาเชิงพรรณนา

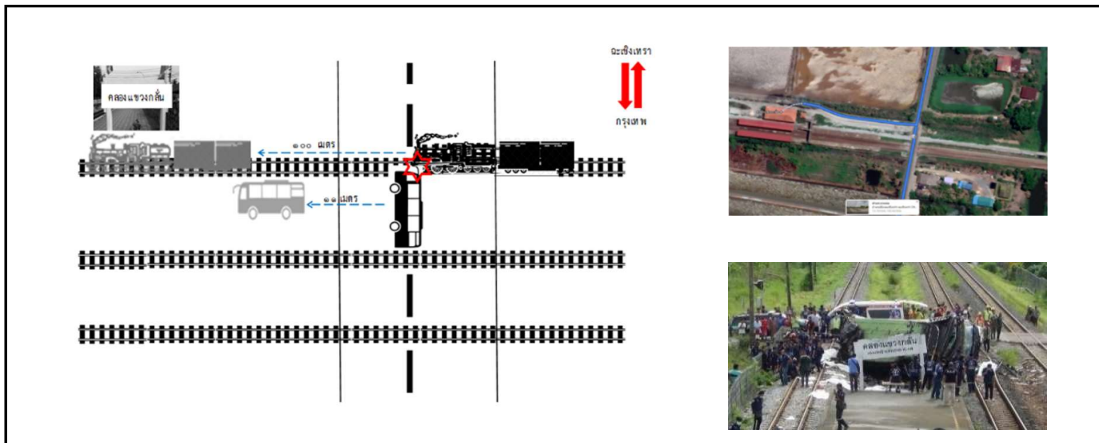
อุบัติเหตุครั้งนี้เกิดขึ้นในวันที่ 11 ตุลาคม 2563 โดยรถบัสพัดลม จดทะเบียนยี่ห้อเบนซ์ และมีการตกแต่งรถ ด้วยอุปกรณ์อะไหล่ NISSAN สีขาว น้ำเงิน เหลืองแดง เขียว ทะเบียน xx-xxxx พระนครศรีอยุธยา ได้เดินทางออกจากบริษัทเพอร์เฟกต์ อินเตอร์โปรดักส์ (Perfect Interproduct Co.,Ltd.) ซึ่งตั้งอยู่ใน อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ เมื่อเวลา 06.30 น. เพื่อนำผู้โดยสารจำนวน 71 คน มุ่งหน้าไปทอดกฐินที่ วัดบางปลา นักตำบลบางเตย อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ โดยใช้เส้นทางกรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา ในระหว่างเดินทางมีฝนตกตลอดเส้นทาง รถบัสโดยสารไม่ประจำทางเดินทางถึงจุดลักผ่านทางรถไฟบริเวณสถานีรถไฟคลองแขวงกลั่น ซึ่งเป็นจุดที่เกิดเหตุ เวลาประมาณ 08.05 น. ได้มีรถไฟบรรทุกผู้โดยสาร จำนวน 1 ขบวน วิ่งตามรางรถไฟผ่านไป พนักงานขับรถบัสโดยสาร จึงตัดสินใจข้ามทางรถไฟรางที่ 1 และ 2 แต่ไปค้างอยู่ในรางที่ 3 แล้วได้มีรถไฟบรรทุกสินค้า ช.852 D.5102 (สายท่าเรือแหลมฉบัง-ไอซีดีลาดกระบัง) ที่วิ่งตามรางรถไฟ ซึ่งได้มีการเปิดหวูดเตือนและเบรกรถไฟครั้งที่ 1 ที่ระยะ 300 เมตร ที่เห็นรถบัสโดยสาร และได้มีเบรกรถไฟครั้งที่ 2 ที่ระยะ 150 เมตร ก่อนชนรถบัสโดยสาร แต่รถบัสโดยสารยังอยู่บนรางรถไฟจึงได้ชนเข้ากับด้านหน้าฝั่งคนขับรถบัสโดยสาร ทำให้รถบัสโดยสารเสียหลักหันด้านหน้ารถบัสโดยสารไปตามรางรถไฟที่วิ่งผ่านไป ส่วนท้ายของรถบัสโดยสาร

ด้านขวาไปกระแทกกับตู้บรรทุกสินค้าของรถไฟ และรถบัสโดยสารทรงระหว่างรางรถไฟที่ 2 และ 3 ที่มีความต่างระดับลึก 1 เมตร ห่างจากจุดชน 11 เมตร ส่วนขบวนรถไฟหยุดห่างจากจุดชน 100 เมตร ทำให้มี ผู้เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ 17 ราย และมีผู้ได้รับบาดเจ็บ หลายราย หลังเกิดเหตุ เวลา 08.16 น. นายสถานีรถไฟ ผู้เห็นเหตุการณ์ได้โทรแจ้ง 1669 ศูนย์สั่งการจังหวัด จะเชิงเทรา เวลา 08.30 น. ทีมกู้ภัยสมาคมสงเคราะห์ การกุศล จะเชิงเทรา ทีมกู้ชีพโรงพยาบาลเกษมราษฎร์ จะเชิงเทรา ทีมกู้ชีพ โรงพยาบาลบ้านโพธิ์ เวลา 08.46 น. ทีมกู้ชีพโรงพยาบาลพุทธโสธรร่วมเข้าช่วยเหลือ ผู้ประสบเหตุ โดยได้มีการนำส่งผู้บาดเจ็บที่โรงพยาบาล พุทธโสธร จำนวน 18 ราย (นอนพักรักษาตัว 10 ราย และ กลับบ้าน 8 ราย) โรงพยาบาลคลองเขื่อน จำนวน

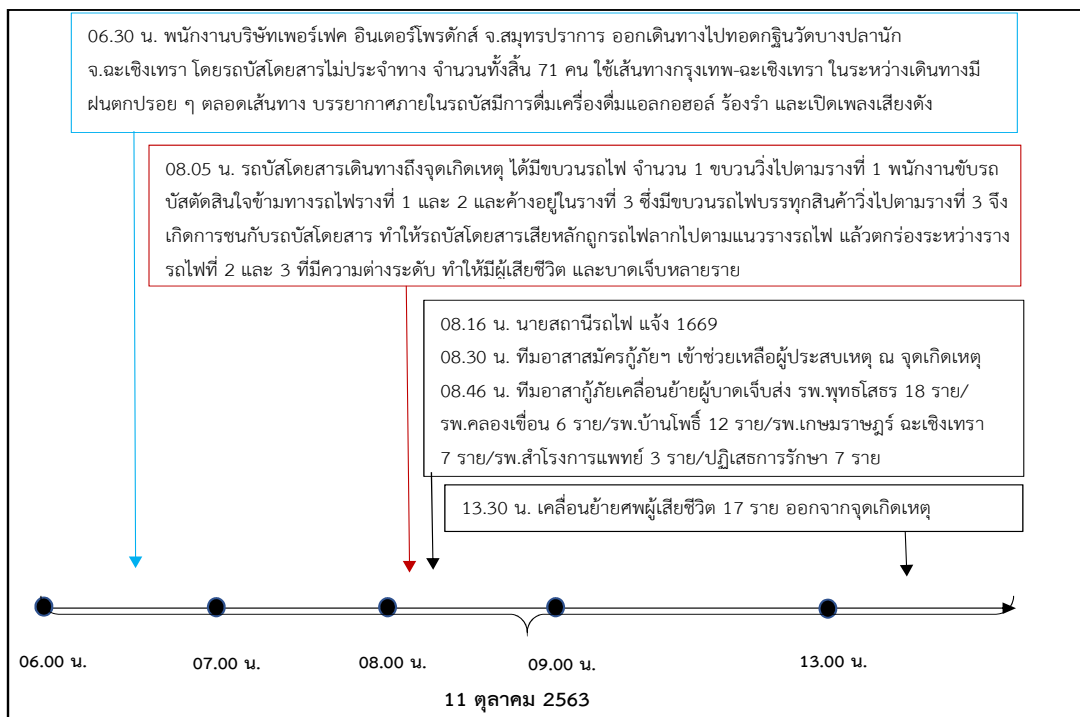
6 ราย (กลับบ้าน) โรงพยาบาลบ้านโพธิ์ จำนวน 12 ราย (นอนพักรักษาตัว 1 ราย และกลับบ้าน 11 ราย) โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ จะเชิงเทรา จำนวน 7 ราย (กลับบ้าน) และโรงพยาบาลสำโรงการแพทย์ จำนวน 3 ราย (กลับบ้าน) และมีผู้เสียชีวิตเพิ่มที่โรงพยาบาล 1 ราย สรุปในเหตุการณ์นี้ มีผู้เสียชีวิตทั้งสิ้น 18 ราย (ณ จุดที่เกิดเหตุ จำนวน 17 ราย และที่โรงพยาบาล จำนวน 1 ราย) ผู้บาดเจ็บนอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาล จำนวน 11 ราย และผู้บาดเจ็บเล็กน้อย จำนวน 35 ราย และปฏิเสธการรักษา 7 ราย ดังภาพ 1 แผนผังแสดง ตำแหน่งที่นั่งภายในรถบัสโดยสาร ภาพที่ 2 ภาพจำลอง เหตุการณ์ และภาพที่ 3 The incident timeline: อุบัติเหตุ หมู่ กรณีรถไฟชนรถบัสโดยสารพนักงานบริษัท บริเวณ ทางลัดผ่าน จังหวัดจะเชิงเทรา



ภาพที่ 1 แผนผังแสดงตำแหน่งที่นั่งภายในรถบัสโดยสาร
Figure 1 Diagram showing the seating positions inside the bus



ภาพที่ 2 ภาพจำลองเหตุการณ์ กรณีรถไฟชนรถบัสโดยสารพนักงานบริษัท บริเวณทางลัดผ่าน จ.ฉะเชิงเทรา
Figure 2 A simulation of an incident where a train hit a company bus carrying employees at a passage area in Chachoengsao Province



ภาพที่ 3 The incident timeline : อุบัติเหตุหมู่ กรณีรถไฟชนรถบัสโดยสารพนักงานบริษัท บริเวณทางลัดผ่าน จ.ฉะเชิงเทรา
Figure 3 The Incident Timeline: A mass accident involving a train hitting a company bus carrying employees at a passage area in Chachoengsao Province

2. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและเสียชีวิตตามแนวทาง The Haddon's Matrix (ตารางที่ 1)

2.1 ปัจจัยด้านบุคคล

ผู้ขับขี่รถบัสโดยสาร เพศชาย มีใบอนุญาตขับขี่รถ ท.2 มีประสบการณ์ในการขับขี่ 30 ปี แต่ไม่คุ้นเคยเส้นทาง ส่งผลต่อการตัดสินใจขับขี่ที่ผิดพลาด ด้านผู้โดยสารมีจำนวนมาก และส่วนใหญ่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย มีการใช้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เนื่องจากเดินทางไปทอดกฐินที่วัดบางปลานัก จังหวัดฉะเชิงเทรา

2.2 ปัจจัยด้านยานพาหนะ

รถบัสโดยสาร มีอายุการใช้งาน 12 ปี มีการดัดแปลงจากสภาพรถ โดยเปลี่ยนจากรถโดยสารพัดลม

เป็นเพิ่มเครื่องปรับอากาศ เสริมแท่น เพื่อเพิ่มน้ำหนักในการบรรทุกผู้โดยสาร และติดฟิล์มทึบแสง ทำให้บดบังทัศนียภาพในการมองเห็นภายนอก รถไฟเป็นรถไฟบรรทุกสินค้า

2.3 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม สภาพสังคม และระบบที่เกี่ยวข้อง

ถนนสองเลนสวนกัน มีจุดลักผ่านทางรถไฟ ลักษณะเป็นเนินลาดชัน ร้วกันทางรถไฟมีต้นไม้สูงและหญ้าขึ้นปกคลุม ทำให้บดบังทัศนวิสัยในการมองเห็น สัญญาณไฟเตือนช้ารูด ไม่มีไม้ป้องกันรถข้ามผ่าน มีร่องต่างระดับระหว่างรางรถไฟทั้ง 3 มีความลึก 1 เมตร มีบ้านเรือนชาวบ้านที่มุมทางขึ้นเนินลักผ่าน สภาพอากาศมีฝนตกปรอย ๆ ท้องฟ้ามีดครึ้ม การจราจรเบาบาง

ตารางที่ 1 วิเคราะห์ปัจจัยตามแนวทาง The Haddon's Matrix อุบัติเหตุหมู่ กรณีรถไฟชนรถบัสโดยสารพนักงานบริษัทบริเวณทางลักผ่าน จังหวัดฉะเชิงเทรา

Table 1 Factor analysis according to the Haddon's Matrix mass accident case of a train hitting a bus carrying company employees at a passage area in Chachoengsao Province

ปัจจัย/ ระยะเวลา	คน	ยานพาหนะ	สิ่งแวดล้อม
ก่อนเกิดเหตุ	รถบัสโดยสารไม่ประจำทาง - ผู้ขับขี่ : เพศชาย มีใบอนุญาต ท.2 มีประสบการณ์การขับขี่รถ 30 ปี แต่ไม่คุ้นเคยเส้นทาง - ผู้โดยสาร : มีผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง มีบรรยากาศร้อนเร่งเปิดเพลงเสียงดัง บางส่วนดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เนื่องจากเดินทางไปทอดกฐิน	รถบัสโดยสารไม่ประจำทาง - มีการจดทะเบียนรถบัส พัดลมจำนวน 42 ที่นั่ง อายุการใช้งาน 12 ปี มีการดัดแปลงเสริมแท่นเพื่อเพิ่มน้ำหนักบรรทุก ติดฟิล์มทึบแสง ทำให้บดบังทัศนวิสัย ในการมองเห็นภายนอก มีการสร้างบรรยากาศในการเดินทางไปทอดกฐิน	- จุดเกิดเหตุเป็นทางลักผ่าน ไม่มีไม้กันป้องกันรถข้ามผ่าน - สภาพถนนเป็นทางขึ้นเนินลาดชัน ร้วกันทางรถไฟมีต้นไม้สูง และหญ้าขึ้นปกคลุม บดบังทัศนวิสัยในการมองเห็น - มีป้ายเตือนระวางเกิดอุบัติเหตุจากรางก่อนถึงทางรถไฟ 300 เมตร และทุก 100 เมตร - สัญญาณไฟเตือนช้ารูด - สภาพอากาศมีฝนตกปรอย ท้องฟ้ามีดครึ้ม
รถไฟ	- ไม่ทราบข้อมูล	รถไฟ - รถไฟบรรทุกสินค้า (สายท่าเรือแหลมฉบัง-ไอซีทีลาดกระบัง) ริ่งด้วยความเร็ว 70-80 กม./ชม. (เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม เป็นผู้ให้ข้อมูล) มีการบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักมากต้องใช้ระยะเบรก 600-1,000 เมตร จึงจะทำให้รถหยุดนิ่ง	

ตารางที่ 1 วิเคราะห์ปัจจัยตามแนวทาง The Haddon’s Matrix อุบัติเหตุหมู่ กรณีรถไฟชนรถบัสโดยสารพนักงานบริษัท บริเวณทางลัดผ่าน จังหวัดฉะเชิงเทรา (ต่อ)

Table 1 Factor analysis according to the Haddon’s Matrix mass accident case of a train hitting a bus carrying company employees at a passage area in Chachoengsao Province (continue)

ปัจจัย/ ระยะเวลา	คน	ยานพาหนะ	สิ่งแวดล้อม
ขณะเกิดเหตุ	รถบัสโดยสารไม่ประจำทาง - ผู้ขับขี่ : ผู้ขับขี่หยุดรถบัสอยู่บนเส้นทางลัดผ่านในรางรถไฟระหว่างรางที่ 2 และ 3 เพื่อจะลงเนินและวิ่งไปยังวัดบางปลานัก จ.ฉะเชิงเทรา - ผู้โดยสาร : ผู้โดยสารมีจำนวนมาก มีผู้โดยสารที่ต้องยืนอยู่ในช่องว่างทางเดินกลางรถบัส และช่องว่างหน้าต่างด้านหลังสุดของรถบัส ผู้โดยสารส่วนใหญ่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย บางส่วนนอนหลับ รถไฟ - มีการบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักมาก เมื่อเห็นรถบัสได้เบรกครั้งที่ 1 ที่ระยะ 300 เมตร และเบรกครั้งที่ 2 ที่ระยะ 150 เมตร ก่อนชนรถบัส	รถบัสโดยสารไม่ประจำทาง - ถูกชนเข้าที่ด้านขวาฝั่งคนขับรถบัส ทำให้รถบัสโดยสารเสียหลักหันหน้ารถบัสไปตามรางรถไฟที่วิ่งผ่านไป แล้วครูดไปตามแนวขบวนรถไฟ - ส่วนท้ายรถบัสโดยสารด้านขวาไปกระแทกกับตู้บรรทุกสินค้าของรถไฟ และรถบัสโดยสารตกร่องระหว่างรางรถไฟที่ 2 และ 3 ที่มีความต่างระดับลึก 1 เมตร หยุดห่างจาก จุดชน 11 เมตร ทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต รถไฟ - รถไฟหยุดห่างจากจุดชน 100 เมตร และมีการลากรถบัสโดยสารไปตามรางรถไฟ ทำให้กระเจกด้านหน้าของรถไฟแตก และตู้บรรทุกสินค้าบางตู้ได้รับความเสียหายเล็กน้อย	- มีร่องต่างระดับระหว่างรางรถไฟแต่ละรางลึก 1 เมตร ทำให้รถบัสที่เสียหลักตกลงไปในร่องระหว่างรางรถไฟที่ 2 และ 3 มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต
หลังเกิดเหตุ	รถบัสโดยสารไม่ประจำทาง - ผู้โดยสารบางส่วนกระเด็นออกนอกตัวรถบัส ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต - ผู้โดยสารบางส่วนติดอยู่ภายในตัวรถ ทำให้ได้รับบาดเจ็บเนื่องจากถูกศพและวัสดุภายในรถทับ - ผู้โดยสารบางส่วนหมดสติ	รถบัสโดยสารไม่ประจำทาง - โครงสร้างส่วนหน้าและท้ายรถบัสด้านขวาได้รับความเสียหาย ยวบเข้าไปในห้องโดยสารของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร กระเจกหน้าของรถบัสแตก กระเจกด้านขวาของรถบัสแตกเกือบหมดทุกบาน โครงสร้างภายในของรถบัสได้รับความเสียหาย มีชิ้นส่วนบางส่วนหลุดมาทับผู้โดยสารที่ติดอยู่ภายใน - โครงสร้างหลังคาด้านท้ายของรถบัสได้รับแรงกระแทกเปิดออกจากตัวรถบัส เบาะที่นั่งสองแถวหน้าหลุดออกจากพื้นของรถบัส ยางหน้าของรถบัสด้านขวาแตก	- เส้นทางที่ไปยังที่เกิดเหตุเป็นเส้นทางที่คับแคบ ทำให้การเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตไม่สะดวก - การเข้าช่วยเหลือของทีมกู้ชีพ พบว่ามีปัญหาการเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บเนื่องจากมีไทยมุงจอดรถยนต์ทั้งสองฝั่งของถนน ทำให้รถกู้ชีพไม่สามารถเข้าไปยังที่เกิดเหตุได้ จึงต้องเสียเวลาในการเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บมายังรถกู้ชีพที่จอดอยู่ห่างไกลจาก จุดที่เกิดเหตุ - ได้รับความช่วยเหลือจากทีมกู้ชีพจำนวนมาก มีรถกู้ชีพเข้าที่เกิดเหตุมากกว่า 30 คัน ถนนบริเวณโดยรอบคับแคบ ทำให้การจราจรติดขัด และมีการปิดการจราจรในเส้นทางดังกล่าวเป็นเวลาประมาณ 4 ชม. - มีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้น และมีเจ้าหน้าที่ตำรวจช่วยอำนวยความสะดวกในการใช้เส้นทางแก่ผู้สัญจร

วิจารณ์

1. ปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้ ด้านบุคคลพบว่าผู้ขับขี่รถบัสไม่คุ้นเคยกับเส้นทาง ส่งผลต่อการตัดสินใจขับขี่ที่ผิดพลาด⁽⁹⁾ อีกทั้งขณะขับขี่ผู้โดยสารส่วนใหญ่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย มีการดื่มแอลกอฮอล์สังสรรค์ภายในรถบัส ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิต ด้านรถบัส มีการใช้งาน 12 ปี มีการดัดแปลงเสริมแหวน เพื่อเพิ่มน้ำหนักบรรทุก ติดฟิล์มทึบแสงรอบคัน ส่งผลต่อทัศนวิสัยในการมองเห็น ขณะเกิดเหตุมีการเปิดเพลงเสียงดัง ทำให้ไม่ได้ยินเสียงเตือน จากรถไฟ อีกทั้งมีการบรรทุกผู้โดยสารจำนวนมากกว่าที่นั่งของรถบัส ส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ในขณะเกิดเหตุ ด้านรถไฟมีการบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักมากและวิ่งตามรางรถไฟมา ทำให้ไม่สามารถหยุดกะทันหันได้ ส่งผลให้เกิดการชนที่รุนแรง ด้านสภาพแวดล้อม สถานที่เกิดเหตุเป็นจุดลักผ่านทางรถไฟ จำนวน 3 ราง เป็นพื้นที่ต่ำระดับ ไม่มีไม้กั้นป้องกันรถข้ามผ่านทาง สัญญาณไฟเตือนชำรุด ถนนมีลักษณะเป็นช่องจราจรสวนกัน รวักกันทางรถไฟมีต้นไม้สูงและหญ้าขึ้นปกคลุม ทำให้บดบังทัศนวิสัยในการมองเห็น โดยจากผลการสอบสวนครั้งนี้ทำให้ทราบถึงข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงของบุคคล พาหนะ สิ่งแวดล้อม ซึ่งสามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในการสร้างมาตรการความปลอดภัย เพื่อให้บุคคลและชุมชนปฏิบัติตาม ตลอดจนสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในอนาคต

2. จากเหตุการณ์ในครั้งนี้ ส่งผลให้เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2567 ที่ผ่านมา สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด และเครือข่ายที่เกี่ยวข้องได้มีการตรวจสอบการใช้งานเครื่องกั้นทางรถไฟ บริเวณจุดเกิดเหตุ และได้มีการเปิดใช้งานอย่างไม่เป็นทางการไปแล้ว ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2567 ที่ผ่านมา⁽⁹⁻¹⁰⁾

ข้อจำกัด

การสอบสวนอุบัติเหตุจราจรจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากสหสาขาในพื้นที่ ซึ่งบางครั้งมีการปัญหาในการประสานข้อมูล เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยและสาเหตุ การเกิดอุบัติเหตุ นำสู่แนวทางการแก้ปัญหา

ข้อเสนอแนะและแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต

1. ควรใช้กลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด/อำเภอ/ท้องถิ่น เพื่อสร้างความร่วมมือและการมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยการประชุมวางแผน ติดตามการดำเนินงาน ทั้งในระยะสั้น และระยะยาว และสร้างมาตรการความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้ประชาชนมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืน

2. ควรมีการสอบสวนเชิงลึก กรณีการเกิดอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่ เพื่อนำเสนอข้อมูลการสอบสวนต่อศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด/อำเภอ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่อย่างจริงจัง และยั่งยืน

3. หน่วยงานในพื้นที่ควรให้ความสำคัญในการรณรงค์สื่อสารความเสี่ยงในการขับขี่ที่ปลอดภัยให้แก่กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่อย่างเหมาะสม เพื่อมุ่งสร้างจิตสำนึกและวินัย ตลอดจนการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืนต่อไป

4. ผลจากการสอบสวนในครั้งนี้ ทำให้เกิดความร่วมมือในการแก้ปัญหาให้เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ร่วมกับหน่วยงาน สหสาขาที่เกี่ยวข้อง สืบหาและหาแนวทางการเฝ้าระวังการแก้ปัญหาทางลักผ่านทางรถไฟที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย และมีการวางแผนในการใช้งบประมาณในระยะยาวจำนวนหลายล้านบาทเพื่อสร้างเครื่องกั้นทางรถไฟ โดยมุ่งถึงผลสัมฤทธิ์ที่เกิดขึ้นคือ ความปลอดภัยของผู้สัญจรที่ใช้จุดลักผ่านทางรถไฟ บริเวณสถานีรถไฟคลองแขวงกลั่นนี้ และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดให้ผู้ประกอบการหมั่นตรวจสอบสภาพรถบัสให้ชนส่งบังคับใช้กฎหมายที่มีการดัดแปลงสภาพรถโดยสารอย่างเข้มงวด ตลอดจนสร้างการตระหนักรู้ และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่เส้นทาง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางทุกเส้นทาง

เอกสารอ้างอิง

1. Nimtrakul K. SDG Insights Cars, Roads, Travel: Why Thailand Has the Most Road Accidents in the World [Internet]. SDG Move/Moving Towards Sustainable Future [cited 2021 May 15], Available from: <https://www.sdgmovement.com/2021/05/15/sdg-insights-road-safety-thailand/> (in Thai)
2. Vaithayanon B. Road accident reduction measures [Internet]. [cited 2023 Oct 10]. Available from: <https://prt.parliament.go.th> (in Thai)
3. World Health Organization. Road safety: basic facts [Internet]. [cited 2017 Aug 24]. Available from: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/thailand/roadsafety/1-rs-basic-fact-th.pdf?sfvrsn=32ceff6e_2 (in Thai)
4. Division of Injury Prevention, Department of Disease Control, The Health Promotion Fund. Road Accident Mortality Situation in Thailand [Internet]. [cited 2023 May 15]. Available from: https://dip.ddc.moph.go.th/new/%E0%B8%9A%E0%B8%A3%E0%B8%B4%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3/3base_status_new
5. Ocharoen N. Road accidents, serious damage to the Thai economy [Internet]. Thailand Development Research Institute. [cited 2017 Aug 11],9. Available from:https://tdri.or.th/2017/08/econ_traffic_accidents/ (in Thai)
6. Wainet N, Kanchanarin T, Fuengfu P, Thanyakulsatcha T, Naowthinsuk S, Singkham P, et al. Road Traffic Injury Investigation Manual. Nonthaburi: Agricultural Cooperative Federation of Thailand; 2015. (in Thai)
7. Division of Injury Prevention, Department of Disease Control, The Health Promotion Fund. Criteria for investigating injuries or deaths from road traffic accidents. [Internet]. [cited 2023 May 1]. Available from: <https://ddc.moph.go.th> (in Thai)
8. Haddon WJr. Advances in the epidemiology of injuries as a basis for public policy. Public Health Rep 1980;95(5):411–21.
9. Department of Disease Control (TH). Review of the Implementation of the 4th Thailand Road Safety Master Plan (2008–2021) based on the Safe System Approach [Internet]. [cited 2023 May 1]. Available from: <https://ddc.moph.go.th/uploads/publish/1248320220523095650.pdf> (in Thai)
10. Road Safety Directing Center. Thailand road safety master plan 2022–2027 [Internet]. [cited 2023 May 1]. Available from: <https://road-safety.disaster.go.th/roadsafety/download/7377?id=21555> (in Thai)