



วารสารการแพทย์และสาธารณสุขเขต 4

Office of Disease Prevention and Control, Region 4 Saraburi

<https://he01.tci-thaijo.org/index.php/JMPH4/index>

การสอบสวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุหมู่รถชนกัน 4 คัน

บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 พหลโยธิน จังหวัดปทุมธานี ตุลาคม 2566

Investigation of road traffic injury involving 4 vehicles on Phahon Yothin road,

Highway no.1 Pathumthani province, October 2023

วนิดา เสนาพรหม*, บุญนิสา ภู่งามทอง, ทศพล พรหมสถิตย์, ณัฐกานต์ ภูไธม, ปณัดดา ทากองหน้า, กมลวรรณ กุ่มวงษ์

Wanida Senaprom*, Boonisa Phoosangthong, Tossapon Phromsatit, Nutthakan Poomai, Panadda Takongna,

Kamolwan Kumwong

สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 4 จังหวัดสระบุรี

Office of Disease Prevention and Control, Region 4 Saraburi

*Corresponding author : wani26oa@gmail.com

Received: September 6, 2024 Revised: February 27, 2025 Accepted: March 31, 2025

บทคัดย่อ

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2566 ในประเทศไทยและจังหวัดปทุมธานี พบว่าส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุบนถนนทางหลวง ขานพาหนะรถจักรยานยนต์ เพศชาย กลุ่มอายุ 20 - 29 ปี และเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2566 ทีมปฏิบัติการสอบสวนควบคุมโรคร่วมกับเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ ลงสอบสวนอุบัติเหตุหมู่รถชนกัน 4 คัน บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 พหลโยธิน จังหวัดปทุมธานี เพื่ออธิบายเหตุการณ์ ค้นหาปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและส่งผลต่อการบาดเจ็บ เสนอมาตรการป้องกันการเกิดเหตุ ลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุ โดยรวบรวมบันทึกการรักษาของโรงพยาบาลและสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ วิเคราะห์หาปัจจัยการบาดเจ็บด้วยวิธีการ Haddon matrix พบว่ามีผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด 21 ราย บาดเจ็บรุนแรง 1 ราย มีแผลลักษณะครีมน้ำเหลือง ฟันหน้าหัก เลือดออกในสมอง เป็นผู้โดยสารรถตู้โดยสารสาธารณะ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย นั่งเบาะข้างคนขับฝั่งซ้าย รับแรงกระแทกอย่างรุนแรงจากการถูกชน บาดเจ็บปานกลาง 6 ราย และบาดเจ็บเล็กน้อย 14 ราย เพศชาย 8 ราย เพศหญิง 13 ราย อายุเฉลี่ย 35.71 ปี อายุต่ำสุด 14 ปี และสูงสุด 59 ปี รถที่ประสบอุบัติเหตุจำนวน 4 คัน ได้แก่รถกระบะส่วนบุคคล รถกระบะดัดแปลงบรรทุกแก๊ส รถตู้โดยสารสาธารณะ และรถจักรยานยนต์ ปัจจัยต่อการบาดเจ็บทางถนนในครั้งนี้ ได้แก่ 1) ผู้ขับขี่รถคันที่ 1 ขับรถสวนช่องจราจรระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร มีประวัติรักษาโรคจิตเภท และไม่ชำนาญเส้นทาง 2) รถที่มีความเสี่ยง ได้แก่ รถบรรทุกแก๊สที่มีการดัดแปลงบรรทุกน้ำหนักเกิน รถตู้โดยสารที่บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่ากฎหมายกำหนด มีผู้โดยสารยืนในรถ 2 คน และผู้โดยสารไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ถนนลักษณะมีทางร่วม 200 เมตร มาตรการป้องกันการบาดเจ็บ ได้แก่ การบังคับใช้กฎหมาย การเข้มงวดออกใบอนุญาตการขับขี่รถแต่ละประเภท การตรวจสภาพรถและอุปกรณ์ส่วนที่ดัดแปลงอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานตามเกณฑ์ที่กำหนด และให้ความรู้แก่ชุมชนต่อการปฏิบัติตามกฎหมาย

คำสำคัญ: การบาดเจ็บทางถนน, รถชน 4 คัน, ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 พหลโยธิน, จังหวัดปทุมธานี

Abstract

According to road accident statistics in 2023 in Thailand and Pathum Thani Province, most accidents occurred on highways, involving motorcycles, male drivers, and individuals aged 20–29 years. On October 16, 2023, a joint investigation team, including local authorities, conducted an inquiry into a road traffic accident involving four vehicles on Phahonyothin Road, Highway No. 1, Pathum Thani Province. The investigation aimed to describe the incident, identify contributing factors, and propose preventive measures to mitigate future accidents and injuries. Data were collected from hospital records and interviews with individuals involved in the incident, and injury factors were analyzed using the Haddon matrix. The accident occurred involving 21 individuals: 1 severely injured, including a laceration on the lower lip, broken front teeth, and a brain hemorrhage. This individual, a passenger in a public van, was seated in the front left seat without wearing a seatbelt, which bore the brunt of the collision impact. 6 moderately injured, and 14 with minor injuries. The injured included 8 males 13 females, with an average age of 35.71 years, ranging from 14 to 59 years old. The vehicles involved were a private pickup truck, a modified gas-carrying pickup truck, a passenger van, and a motorcycle. The investigation identified several contributing factors: (1) The driver of the first vehicle was driving against traffic for approximately 1 kilometer, had a history of schizophrenia, and was unfamiliar with the route; (2) The modified gas-carrying truck was overloaded; (3) The passenger van was carrying more passengers than legally allowed, with two standing passengers and several without seat belts; and (4) The accident occurred near a road junction within 200 meters. Proposed preventive measures include stricter enforcement of traffic laws, more rigorous licensing processes, thorough vehicle inspections, and public education on road safety compliance.

Keywords: Road traffic injuries, 4-vehicle collision, Highway no.1 Phahon Yothin, Pathum Thani Province

บทนำ

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย พ.ศ. 2566 พบผู้ประสบเหตุจำนวน 822,735 ราย จำแนกเป็นผู้บาดเจ็บ 808,619 ราย ผู้เสียชีวิต 14,116 ราย ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 60.39 กลุ่มอายุ 36 - 60 ปี ร้อยละ 30.30 ยานพาหนะที่เกิดเหตุสูงสุดคือ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 90.53 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ 14.00 - 17.59 น. ร้อยละ 23.91 และ 18.00 - 21.59 น. ร้อยละ 23.26⁽¹⁾

สำหรับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2566 พบผู้ประสบเหตุจำนวน 11,751 ราย จำแนกเป็นผู้บาดเจ็บ 11,564 ราย ผู้เสียชีวิต 187 ราย ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 63.66 กลุ่มอายุ 20 - 29 ปี ร้อยละ 24.16 ยานพาหนะที่พบการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 49.27 ส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุบนถนนทางหลวง ร้อยละ 25.39 ช่วงเวลาของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุดคือ เวลา 07.00 - 08.00 น. และ 17.00 - 19.00 น. เมื่อเปรียบเทียบกับช่วง 2 ปีที่ผ่านมา

พบว่า มีแนวโน้มสูงขึ้นในทุกช่วงอายุ ยกเว้นช่วงอายุ 80 ปีขึ้นไป⁽²⁾ ถึงแม้ว่าประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ แต่ในปีพ.ศ. 2565 จากโปรแกรมตรวจสอบข่าวการระบาค กรมควบคุมโรค พบการรายงานอุบัติเหตุหมู่ทางถนนในพื้นที่อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี จำนวน 3 เหตุการณ์ คือ อุบัติเหตุรถตู้โดยสารตกคลองน้ำ บาดเจ็บ 7 ราย เสียชีวิต 4 ราย รถตู้รับส่งนักเรียนตกคลองน้ำ บาดเจ็บ 12 ราย ไม่มีผู้เสียชีวิต และรถรับส่งพนักงานพลีกว่า บาดเจ็บ 24 ราย ไม่มีผู้เสียชีวิต จากทุกเหตุการณ์พบการสอบสวนอุบัติเหตุและวิเคราะห์โดยใช้ Haddon Matrix เฉพาะอุบัติเหตุรถตู้โดยสารตกคลองน้ำ โดยก่อนเกิดเหตุ ผู้ขับขี่ไม่ชำนาญเส้นทาง มีอาการคล้ายเมาค้าง รถตู้โดยสารมีการดัดแปลงที่นั่ง นำแอร์บ้านติดบริเวณด้านหลังรถและเสริมเหล็กกันโครงรถตู้ ถนนเรียบคลองไม่มีเบริเออร์กั้น ไม่มีป้ายเตือนสัญญาณจราจร ไม่มีสัญญาณไฟกระพริบเตือน

ไม่มีไฟส่องสว่าง ไม่มีไหล่ทาง และกฎหมายบังคับใช้ไม่เข้มงวด ขณะเกิดเหตุ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เกิดเหตุช่วงเวลากลางคืน ไม่มีไฟส่องสว่าง โกล้แหล่งน้ำส่งผลกระทบต่อกรจมน้ำ หลังเกิดเหตุ การช่วยเหลือล่าช้าเนื่องจากหน่วยปฏิบัติการขั้นสูง (ALS) ติดภารกิจช่วยเหลือผู้ป่วยฉุกเฉินอื่น⁽³⁾ โดยอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารเมื่อเกิดขึ้นแต่ละครั้งมักพบจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก และส่งผลกระทบต่อระบบขนส่งมวลชน รวมถึงภาพลักษณ์ของประเทศเป็นอย่างมาก ดังนั้นการสอบสวนอุบัติเหตุ และการวิเคราะห์โดยใช้ Haddon Matrix จึงเป็นสิ่งสำคัญในการนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์สาเหตุ หาข้อเสนอแนะมาตรการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2566 เวลา 15.45 น. ทีมปฏิบัติการสอบสวนควบคุมโรค (JIT) สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 4 จังหวัดสระบุรี ได้รับแจ้งจากทีมตระหนักรู้สถานการณ์ (SAT) สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 4 จังหวัดสระบุรี พบอุบัติเหตุทางถนนในวันที่ 9 ตุลาคม 2566 เหตุการณ์รถชนกัน 4 คัน พบผู้บาดเจ็บ 19 ราย บริเวณทางหลวง หมายเลข 1 พหลโยธิน จังหวัดปทุมธานี มูลนิธิร่วมกตัญญูคลองหลวง และหน่วยกู้ชีพเทศบาลเมืองท่าโขลงนำผู้บาดเจ็บส่งรักษาที่โรงพยาบาลใกล้เคียง วันที่ 16 ตุลาคม 2566 สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 4 จังหวัดสระบุรี ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงพื้นที่สอบสวนอุบัติเหตุทางถนน

วัตถุประสงค์

1. เพื่อทราบ อธิบาย คุณลักษณะทางระบาดวิทยาของผู้บาดเจ็บ
2. เพื่อค้นหาสาเหตุและปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และความรุนแรงจากการบาดเจ็บ
3. เพื่อให้ข้อเสนอแนะ มาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บทางถนน ลดการสูญเสียในอนาคต

วัสดุและวิธีการศึกษา

ศึกษาระบาดวิทยาเชิงพรรณนา โดยดำเนินการดังนี้

1. ข้อมูลการบรรยายลักษณะเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น การปฏิบัติงานและสภาพแวดล้อม ณ วันที่เกิดเหตุ ได้จากเอกสารทางการแพทย์ การสัมภาษณ์ผู้ประสบเหตุ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ ได้แก่ ผู้เห็นเหตุการณ์

เจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาล เจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานข้อมูลระดับจังหวัด คนขับรถคัดแปลงบรรทุกแก๊ส คนขับรถผู้โดยสาร และคนขับรถจักรยานยนต์ รวมถึงการขอใช้ข้อมูลของผู้บาดเจ็บ

2. ข้อมูลการบาดเจ็บ และความรุนแรงจากการบาดเจ็บ ได้จากการทบทวนเวชระเบียนของโรงพยาบาล ที่ผู้ประสบเหตุเข้ารับการรักษา โดยแสดงผลเป็นข้อมูลตำแหน่งที่ได้รับบาดเจ็บและความรุนแรงของการบาดเจ็บ

3. ข้อมูลสภาพแวดล้อมและลักษณะรถ ได้จากการสัมภาษณ์ข้างคัน และการลงพื้นที่สำรวจหลังเกิดเหตุ สำรวจสภาพเส้นทาง สถานที่เกิดเหตุจริง ภาพจากดาวเทียมผ่านโปรแกรม Google map ภาพหลังจากเกิดเหตุจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ และบันทึกวิดีโอจากกล้องหน้ารถของผู้เห็นเหตุการณ์ สำหรับใช้วิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อมที่เอื้อให้เกิดการบาดเจ็บจากรถทางถนน

4. วิเคราะห์เหตุการณ์ โดยใช้วิธีการ Haddon matrix⁽⁴⁾ โดยแบ่งการวิเคราะห์ปัจจัยแบบผสมผสาน ได้แก่ คน รถ พลังงานของรถ ถนน และสิ่งแวดล้อม โดยบรรยายในมิติของปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ ปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยด้านพาหนะ และปัจจัยจากสิ่งแวดล้อมภายนอก ทั้งที่จับต้องได้ (physical environment) และจับต้องไม่ได้ (social environment) โดยการกำหนดลำดับแบบเหตุการณ์เป็น 3 ช่วงเวลา ได้แก่ ก่อนเกิดเหตุ (ก่อนรถถึงที่เกิดเหตุ) ขณะเกิดเหตุ (เมื่อรถเริ่มเสียหลักแล้วหยุดนิ่ง) และหลังเกิดเหตุ (หลังจากรถหยุดนิ่งจนปิดสถานการณ์)

ก่อนเกิดเหตุ (ก่อนรถถึงที่เกิดเหตุ) วิเคราะห์สาเหตุปัจจัยด้านบุคคล: ความเร็วที่ใช้ ความเหนื่อยล้า/หลับใน ระยะทางที่ขับมาแล้ว ใบอนุญาตขับขี่ ข้อมูลข่าวสารความรู้ ทักษะจิต สมรรถภาพในการขับขี่ การบังคับใช้กฎหมาย ปัจจัยด้านพาหนะ: ระบบควบคุมรถ ระบบเบรก ระบบควบคุมความเร็ว ประเภทของเชื้อเพลิง อุปกรณ์นิรภัย สภาพรถและความเหมาะสมกับการใช้ถนน ระบบไฟ และปัจจัยจากสิ่งแวดล้อมภายนอก: ความลาดชัน ไหล่ทาง ช่องจราจรที่ขับมา ลักษณะของเกาะกลาง สภาพผิวถนน การออกแบบถนน การจัดกีดความเร็ว สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินถนน

ขณะเกิดเหตุ (เมื่อรถเริ่มเสียหลักแล้วหยุดนิ่ง) วิเคราะห์สาเหตุปัจจัยด้านบุคคล: การใช้เข็มขัดนิรภัย ตำแหน่งที่นั่ง/นอน การใช้หมวกนิรภัย การใช้ที่นั่งสำหรับเด็ก ปัจจัยด้านพาหนะ: ระบบไฟฟ้า ถังน้ำมัน เบาะติดไฟ อุปกรณ์ป้องกันการบาดเจ็บ หมวก เข็มขัด ถุงลม อุปกรณ์ด้านความปลอดภัย การออกแบบด้านความปลอดภัยของรถ และปัจจัยจากสิ่งแวดล้อมภายนอก: อุปกรณ์ข้างทาง อุปกรณ์ข้างทางป้องกันการบาดเจ็บ

หลังเกิดเหตุ (หลังจากรถหยุดนิ่งจนปิดสถานการณ์) วิเคราะห์สาเหตุปัจจัยด้านบุคคล: อาการบาดเจ็บ วิธีการหลบหนีออกจากรถ การได้รับความช่วยเหลือ การปฐมพยาบาล ทักษะการปฐมพยาบาล การเข้าถึงปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉิน ปัจจัยด้านพาหนะ: กระจกเทมเปอร์ ก่อนทุบกระจก ถึงดับเพลิง ประตูฉุกเฉิน ประตูไฮดรอลิก ความสะดวกในการเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บ ความเสี่ยงในการเกิดไฟไหม้ และปัจจัยจากสิ่งแวดล้อมภายนอก: อุปกรณ์ในการช่วยเหลือ ความรวดเร็ว/การเข้าถึงของหน่วยกู้ชีพ ระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ค่าสินไหมทดแทนตาม พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

สำหรับนิยามที่ใช้การศึกษา มีดังนี้

เหตุการณ์ หมายถึง อุบัติเหตุจราจรทางถนน กรณีอุบัติเหตุหมู่รถกระบะขับสวนช่องทางจราจรชน 3 คัน บริเวณทางหลวง หมายเลข 1 พหลโยธิน กิโลเมตรที่ 45/500 (ฝั่งขาออก) ตำบลคลองหนึ่ง อำเภอกลองหลวง จังหวัดพทุมธานี เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2566

ผู้ประสบเหตุ หมายถึง ผู้ขับรถกระบะ ผู้ขับรถบรรทุก แก๊สและผู้โดยสาร ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับรถตู้โดยสารสาธารณะและผู้โดยสาร

การสอบสวน หมายถึง การค้นหาองค์ประกอบของปัจจัยที่ส่งผลต่อข้อเท็จจริงของเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บในครั้งนั้น ๆ โดยรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ อธิบายรายละเอียดของปัญหา ค้นหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และความรุนแรงจากการบาดเจ็บ เพื่อเสนอมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ลดการสูญเสียในอนาคต

ความรุนแรงของผู้บาดเจ็บ หมายถึง การคัดแยกตามหลักการ START Triage ณ จุดเกิดอุบัติเหตุ โดยเน้นช่วยผู้มีโอกาสรอดชีวิตมากที่สุด บนพื้นฐานของทรัพยากรที่มีอยู่ขณะนั้น แบ่งเป็น 4 กลุ่ม

(1) Immediate สีแดง หมายถึง ผู้ป่วยฉุกเฉินวิกฤตบาดเจ็บรุนแรง ต้องให้การช่วยเหลือทันที

(2) Delayed สีเหลือง หมายถึง ผู้ป่วยฉุกเฉินเร่งด่วน บาดเจ็บปานกลาง รอได้ในระยะเวลา 1 ชั่วโมง

(3) Minor สีเขียว หมายถึง ผู้ป่วยฉุกเฉินไม่รุนแรง บาดเจ็บเล็กน้อย รอรับการปฏิบัติการทางการแพทย์ได้ระยะหนึ่ง เดินได้และสามารถช่วยเหลือตัวเองได้

(4) Deceased สีดำ หมายถึง ผู้เสียชีวิต หรือไม่มีทางรอด⁽⁵⁾

5. เครื่องมือเก็บรวบรวมข้อมูลใช้แบบสอบถามการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (ปรับปรุงวันที่ 27 มิถุนายน 2565) กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค⁽⁶⁾ และเก็บข้อมูลภาคสนามโดยทีม JIT บันทึกภาพนิ่งสถานที่เกิดเหตุ และยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุ

ผลการศึกษา

ลำดับเหตุการณ์โดยสังเขป วันที่ 9 ตุลาคม 2567

เวลา 15.35 น. รถกระบะส่วนบุคคล (คันที่ 1) มีผู้ขับขี่ 1 ราย ไม่มีผู้โดยสาร ขับสวนช่องทางจราจรเลนขวาสุดของทางคู่ขนาน จากห้างสรรพสินค้าแห่งหนึ่งระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงจุดเกิดเหตุ รถคันที่ 1 เบี่ยงหลบรถจักรยานยนต์ไปชนกับรถกระบะดัดแปลงบรรทุกแก๊ส (คันที่ 2) มีผู้ขับขี่ 1 ราย และผู้โดยสาร 1 ราย ส่งผลให้รถคันที่ 2 เสียหลักพลิกตะแคงไปด้านขวา หลังจากนั้น รถคันที่ 1 พุ่งชนรถตู้โดยสารสาธารณะ (คันที่ 3) ผู้ขับขี่ 1 ราย และผู้โดยสาร 16 ราย ทำให้รถคันที่ 1 หมุนหน้ารถกลับไปทางเดียวกับรถคันอื่น และไถลไปประมาณ 1 เมตร รถคันที่ 1 ไถลไปใน

- เลนซ้ายสุด รถจักรยานยนต์ (คันที่ 4) มีผู้ขับขี่ 1 ราย ชนท้ายรถคันที่ 1 ส่งผลให้รถคันที่ 4 เสียหลักล้มไป ด้านขวา ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุครั้งนี้ รวมทั้งสิ้น 21 ราย (ดังรูปที่ 1)
- เวลา 15.45 น. รถมูลนิธิร่วมกตัญญูคลองหลวง และหน่วยกู้ชีพเทศบาลเมืองท่าโขลง จำนวน 3 คัน มาถึงที่เกิดเหตุ
- เวลา 15.50 น. รถมูลนิธิร่วมกตัญญูคลองหลวงนำผู้บาดเจ็บ 17 ราย ส่งโรงพยาบาลการุณเวช จังหวัดปทุมธานี และรถหน่วยกู้ชีพเทศบาลเมืองท่าโขลงนำส่งผู้บาดเจ็บจำนวน 1 ราย ไปยังโรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ จังหวัดปทุมธานี
- เหตุการณ์เกิดขึ้นวันที่ 9 ตุลาคม 2566 เวลา 15.45 น. บริเวณทางหลวง หมายเลข 1 พหลโยธิน กิโลเมตรที่ 45/500 ทางคู่ขนานฝั่งขาออก ตำบลคลองหนึ่ง อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี เกิดอุบัติเหตุหมู่รถชนกัน จำนวน 4 คัน ได้แก่ คันที่ 1 รถกระบะส่วนบุคคล มีผู้บาดเจ็บ 1 ราย คันที่ 2 รถกระบะดัดแปลงบรรทุกแก๊ส มีผู้บาดเจ็บ 2 ราย

ตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน โดยใช้วิธี Haddon matrix

คน	ยานพาหนะ	ถนนและสิ่งแวดล้อม
ก่อนเกิดเหตุ คันที่ 1 รถกระบะส่วนบุคคล - ผู้ขับขี่ เพศชาย อายุ 30 ปี สัญชาติ ไทย - ไม่ทราบโรคประจำตัว (พบประวัติการรักษาจิตเภทเนื่องจากสารเสพติด และบัตรผู้ป่วยของโรงพยาบาลศรีธัญญา) - ได้รับใบขับขี่ประเภท 2 เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2563 (ยังไม่หมดอายุ) - ไม่ดื่มสุรา - ไม่ทราบประวัติการใช้ยา/สารเสพติด - จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจ ให้ข้อมูลว่าผู้ขับขี่รถกระบะส่วนบุคคล	คันที่ 1 รถกระบะส่วนบุคคล - รถยนต์กระบะส่วนบุคคล 4 ประตู - ยางทั้ง 4 สลัดเมื่อ 08/2021 (ยังไม่ถึงรอบการเปลี่ยน) สภาพยางรถยนต์ค่อนข้างดี ความลึกของร่องดอกยางมากกว่า 3 มิลลิเมตร - รถเกียร์อัตโนมัติ - ระบบเบรก ABS - ประกันภัยรถยนต์ชั้น 1 คันที่ 2 รถกระบะดัดแปลงบรรทุกแก๊ส	- เป็นถนนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1 พหลโยธิน ฝั่งขาออก โดยให้ใช้ความเร็วของรถแต่ละประเภทดังนี้ - รถยนต์ส่วนบุคคล ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง - รถจักรยานยนต์ (ทั่วไป) ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง - รถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกิน 2,200 กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสารที่บรรทุกคนโดยสารเกิน

ตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน โดยใช้วิธี Haddon matrix (ต่อ)

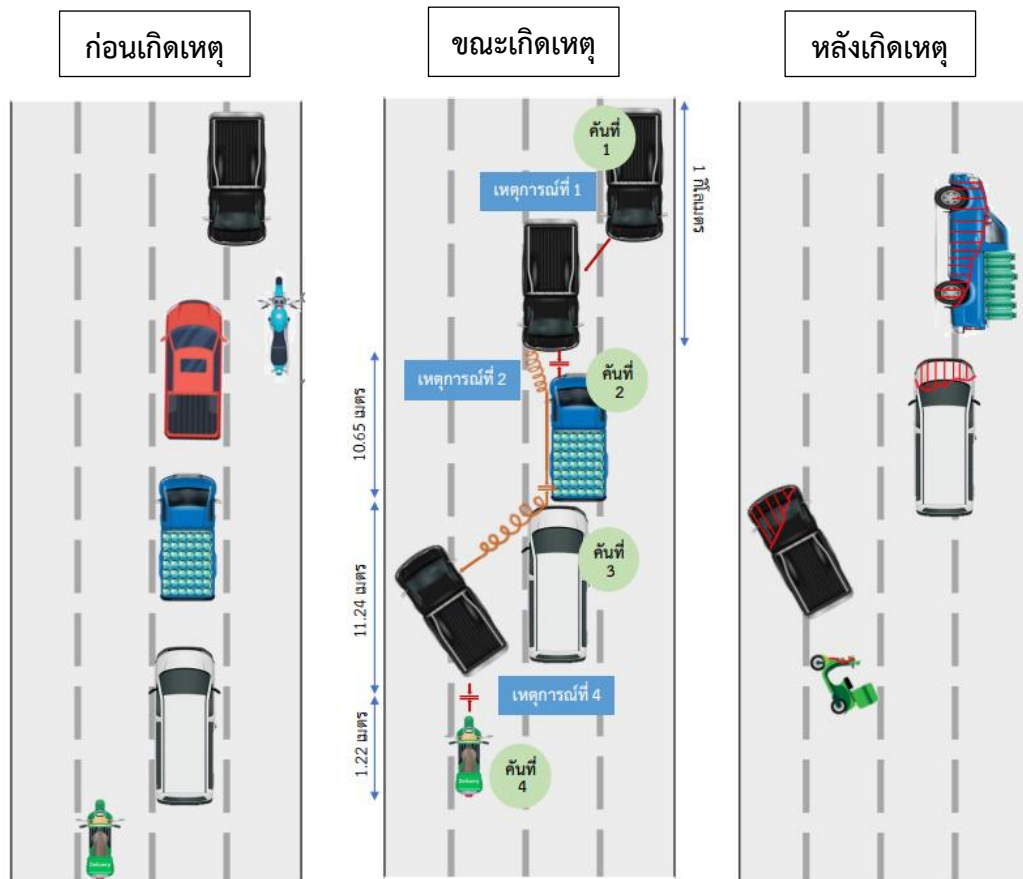
คน	ยานพาหนะ	ถนนและสิ่งแวดล้อม
มีความไม่มั่นคงทางอารมณ์ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่ชำนาญเส้นทาง คันที่ 2 รถกระบะดัดแปลงบรรทุกแก๊ส - ผู้ขับขี่ เพศชาย อายุ 40 ปี สัญชาติไทย - ปฏิเสธโรคประจำตัว - ไม่ทราบประวัติการใช้ยา/สารเสพติด - ได้รับใบขับขี่ประเภทรถยนต์ส่วนบุคคล (ยังไม่หมดอายุ) - อาชีพ พนักงานขับรถยนต์ส่งแก๊สหุงต้ม 2 ปี (ส่งที่โรงงานบริเวณใกล้จุดเกิดเหตุ) - ขับรถมาจากบริษัทแก๊สแห่งหนึ่ง อำเภอสว่าง (ระยะทางห่างจากจุดเกิดเหตุประมาณ 10 กิโลเมตร) - ผู้โดยสาร จำนวน 1 คน - เพศชาย อายุ 37 ปี สัญชาติไทย - ไม่ทราบโรคประจำตัว - ไม่ทราบประวัติการใช้ยา/สารเสพติด - ไม่พบประวัติดื่มสุรา คันที่ 3 รถตู้โดยสารสาธารณะ - ผู้ขับขี่ เพศชาย อายุ 50 ปี - สัญชาติไทย - โรคประจำตัว กรดไหลย้อน - ไม่ทราบประวัติการใช้ยา/สารเสพติด - ได้รับใบขับขี่ประเภท ท4 (ยังไม่หมดอายุ) - อาชีพ พนักงานขับรถตู้โดยสาร ประสบการณ์ขับรถตู้โดยสารสาธารณะ 6 ปี มีความคุ้นเคยกับเส้นทางที่เกิดเหตุ - ขับรถรอบแรก เวลา 05.50 น. (ขณะเกิดเหตุขับเป็นรอบที่ 5)	- รถกระบะดัดแปลงสำหรับบรรทุกแก๊สหุงต้ม พื้นที่กระบะทำด้วยไม้ มีราวเหล็กสูง 1.8 เมตร ยาว 2.46 เมตร กว้าง 1.7 เมตร - รถเช่าของบริษัทแก๊ส - ประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 - ไม่ทราบข้อมูลวันหมดอายุ - การชำระภาษีรถยนต์หมดอายุ วันที่ 15 กันยายน 2566 - ไม่มีการตรวจสภาพรถ - ติดป้ายวัตถุไวไฟ - มีถังดับเพลิง - บรรทุกแก๊สหุงต้มประมาณ 1,350 กิโลกรัม - สภาพยางรถยนต์ทั้ง 4 ล้อ มีสภาพยางค่อนข้างเก่าและความลึกของร่องดอกยางน้อยกว่า 3 มิลลิเมตร มีระยะเวลาการผลิตที่แตกต่างกัน โดยยางล้อหน้ามีระยะเวลาการผลิตนานที่สุด ผลิตปี 2019 เป็นระยะเวลา 4 ปี - ยางหน้าขวา ผลิตเมื่อ 06/2019 (ยังไม่ถึงรอบการเปลี่ยน) - ยางหน้าซ้าย ผลิตเมื่อ 32/2020 (ยังไม่ถึงรอบการเปลี่ยน) - ยางหลังขวา ผลิตเมื่อ 24/2021 (ยังไม่ถึงรอบการเปลี่ยน) - ยางหลังซ้าย ผลิตเมื่อ 45/2021 (ยังไม่ถึงรอบการเปลี่ยน) คันที่ 3 รถตู้โดยสารสาธารณะ - รถตู้โดยสาร 13 ที่นั่ง - รถของบริษัท - รถประจำทางสาย 338 รังสิต-เชิงรำน้อย	15 คน ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง - รถบรรทุกคนโดยสารที่มีที่นั่งเกิน 7 คน แต่ไม่เกิน 15 คน ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง - ทางคู่ขนาน เส้นทางตรง - คอนกรีต มีทางเท้า - ถนนด้านขวาสุดมีเบร็กริ้วยาวตลอดเส้นทาง - มี 3 ช่องจราจร รถวิ่งทางเดียว - มีเส้นจราจรชัดเจน - พื้นผิวจราจรแห้ง ไม่มีหลุม ไม่มีบ่อ - มีทางร่วม 200 เมตรก่อนถึงจุดเกิดเหตุ - ถนนจุดที่เกิดเหตุดังกล่าวอยู่ในพื้นที่ที่มีนิคมอุตสาหกรรม แหล่งชุมชน โรงพยาบาล และห้างสรรพสินค้า 2 แห่งประชาชนอาศัยจำนวนมาก และมีการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยการขับรูดฮอนกรายเป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ เนื่องจากกลับรถค่อนข้างไกล

ตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน โดยใช้วิธี Haddon matrix (ต่อ)

คน	ยานพาหนะ	ถนนและสิ่งแวดล้อม
- ผู้โดยสาร 16 คน แบ่งเป็น เพศชาย 3 คน / เพศหญิง 13 คน ไม่มีผู้ใดคาดเข็มขัดนิรภัย - มีผู้โดยสารอื่น 2 คน - ไม่มีผู้ใดดื่มสุรา คันที่ 4 รถจักรยานยนต์ - ผู้ขับขี่เพศชาย อายุ 21 ปี สัญชาติไทย - ปฏิเสธโรคประจำตัว - อาชีพ พนักงานขับรถขนส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ - ได้รับใบขับขี่ประเภทจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (ยังไม่หมดอายุ) - ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ 6 ปี - มีความคุ้นเคยเส้นทางที่เกิดเหตุ - ไม่ดื่มสุรา	- มีอุปกรณ์นิรภัย (เข็มขัดนิรภัย ค้อนทุบกระจก ถึงดับเพลิง ถูกลมนิรภัย) - ติดตั้งเชื้อเพลิงแก๊ส NGV - ตรวจสภาพถังแก๊สทุก 6 เดือน - เกียร์ธรรมดา - ประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 - ไม่ทราบข้อมูลวันหมดอายุ - ไม่ทราบข้อมูลการชำระภาษีรถ คันที่ 4 รถจักรยานยนต์ - มีกล่องเก็บอาหารหลังรถ - ไม่ติดป้ายทะเบียนรถ - อายุการใช้งาน ประมาณ 2 เดือน	
ขณะเกิดเหตุ - ผู้ขับขี่รถกระบะส่วนบุคคลไม่คาดเข็มขัดนิรภัย - ไม่ทราบข้อมูลการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร รถกระบะดัดแปลงบรรทุกแก๊ส - ผู้ขับขี่รถตู้โดยสารสาธารณะ คาดเข็มขัดนิรภัย ส่วนผู้โดยสารไม่มีผู้ใดคาดเข็มขัดนิรภัย - ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย	คันที่ 1 รถกระบะส่วนบุคคล - ขับสวนช่องทางจราจร ชนกับรถ คันที่ 2 ด้วยความเร็ว 74.8 กม./ชม. (คำนวณจากคลิปวิดีโอเหตุการณ์ ด้วยสูตร ระยะทาง/เวลา) - ถูกลมนิรภัยทำงานทั้ง 2 จุด (ด้านคนขับและผู้โดยสาร) คันที่ 2 รถกระบะดัดแปลงบรรทุกแก๊ส พลิกตะแคงไปทางด้านขวา คันที่ 3 รถตู้โดยสารสาธารณะ - ถูกลมนิรภัยทำงานทั้ง 1 จุด (ด้านผู้โดยสาร) คันที่ 4 รถจักรยานยนต์ - พลิกตะแคงไปทางด้านขวา	- ขวาสุดมีแบรีเออร์ยาวตลอดเส้นทาง - รอย skid mark บนพื้นถนน 35.4 เมตร จากระดับคันที่ 1 - เกิดเหตุช่วงเวลา 15.40 น. - สภาพอากาศปกติ ไม่มีฝนตก

ตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน โดยใช้วิธี Haddon matrix (ต่อ)

คน	ยานพาหนะ	ถนนและสิ่งแวดล้อม
หลังเกิดเหตุ - ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร พยายามออกมาจากตัวรถ และขอความช่วยเหลือได้ - จากเหตุการณ์ครั้งนี้ มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ รวมทั้งสิ้น 21 ราย แบ่งตามระดับความรุนแรง ดังนี้ - สีแดง 1 ราย - สีเหลือง 6 ราย - สีเขียว 14 ราย - คันที่ 1 บาดเจ็บ 1 ราย (สีเขียว) - คันที่ 2 บาดเจ็บ 2 ราย (สีเขียว) - คันที่ 3 บาดเจ็บ 17 ราย (สีแดง 1 ราย สีเหลือง 5 ราย และสีเขียว 11 ราย) - คันที่ 4 บาดเจ็บ 1 ราย (สีเหลือง)	- มีเศษวัสดุจากการชนของรถกระจายบนพื้นถนน และคราบน้ำมันรั่วเต็มพื้นถนน คันที่ 1 รถกระบะส่วนบุคคล - ด้านหน้ายุบถึงห้องโดยสาร - ล้อหน้าขวาได้รับความเสียหาย - ล้อหน้าซ้ายหลุด - ล้อหลังทั้ง 2 ข้าง ปกติ - กระจกด้านหน้าและด้านซ้ายแตก - ประตูด้านซ้ายยุบตัวและหลุดออกจากตัวรถ คันที่ 2 รถกระบะดัดแปลงบรรทุกแก๊ส - ฟังด้านซ้ายมีรอยยุบตัวประมาณ 3 เซนติเมตร - ฟังด้านขวามีรอยไถลครูดไปกับพื้นถนน - ยางล้อหลังฝั่งซ้ายแตก และหลุดออกจากกระทะล้อ - ยางล้อหลังฝั่งขวาหลุดออกจากกระทะล้อ - กระจกมองข้างด้านซ้ายมีความเสียหายหลุดจากที่เดิม - กระจกด้านหน้ามีรอยร้าวคล้ายถูกกระทบกับของแข็ง - กระจกด้านหลังแตก คันที่ 3 รถตู้โดยสารสาธารณะ - ด้านหน้าถูกชนยุบตัว - กระจกด้านหน้าร้าว - ไฟท้ายฝั่งขวาแตก คันที่ 4 รถจักรยานยนต์ - ชนท้ายคันที่ 1 สัมไปด้านขวา - ไฟหน้าหลุด	- พื้นถนน มีเศษวัสดุจากการชนของรถ และคราบน้ำมัน - ตำรวจร่วมจัดช่องทางการจราจร - เทศบาลเมืองท่าโขลงกำจัดคราบน้ำมันด้วยทราย และใช้น้ำฉีด และลำเลียงเศษรถออกจากที่เกิดเหตุ - ความช่วยเหลือจากทีมร่วมกู้ชีพเทศบาลเมืองท่าโขลงปฏิบัติได้ดีทำให้ลำเลียงและกระจายผู้บาดเจ็บเข้าสู่การรักษาได้ดี ทันเวลา ไม่พบผู้เสียชีวิต



รูปที่ 1 จำลองการเกิดอุบัติเหตุการชนกันของรถ 4 คัน จากการขับรูดสวนช่องทางจราจรของรถกระบะส่วนบุคคล คันที่ 1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี ตุลาคม 2566

ปัจจัยด้านบุคคล

- ผู้ขับขี่รถคันที่ 1 รถกระบะส่วนบุคคล ไม่ทราบโรคประจำตัว (พบประวัติการรักษาจิตเภทเนื่องจากสารเสพติด และบัตรผู้ป่วยของโรงพยาบาลศรีธัญญา) จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจ ให้ข้อมูลว่าผู้ขับขี่รถกระบะส่วนบุคคล มีความไม่มั่นคงทางอารมณ์ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่ชำนาญเส้นทาง ขณะขับรถไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ก่อนเกิดเหตุการณ์เดินทางไปโรงพยาบาลในห้างสรรพสินค้าแห่งหนึ่งแถวนวนคร เพื่อดูภาพยนตร์ แต่เจ้าหน้าที่ไม่อนุญาตให้เข้าโรงพยาบาลจึงเดินทางกลับบ้าน โดยมีลักษณะการพูดซ้ำ สื่อสารไม่ปะติดปะต่อพูดไม่เป็นลำดับ มีความคิดที่วนเวียน ผู้ขับได้รับใบอนุญาตครั้งแรก เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2563 สิ้นสุดอายุ วันที่ 3 ธันวาคม 2569

- ผู้ขับขี่รถคันที่ 2 รถกระบะดัดแปลงบรรทุกแก๊ส อาชีพพนักงานขับรถยนต์ส่งแก๊สหุงต้ม 2 ปี ที่โรงงานบริเวณใกล้จุดเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุขับมาจากบริษัทแก๊ส

แห่งหนึ่ง อำเภอวังน้อย ระยะทางห่างจากจุดเกิดเหตุประมาณ 10 กิโลเมตร

- ผู้ขับขี่รถคันที่ 3 รถตู้โดยสารสาธารณะ เริ่มขับรถรอบแรก เวลา 05.50 น. (ขณะเกิดเหตุขับเป็นรอบที่ 5) ขณะเกิดเหตุมีการคาดเข็มขัดนิรภัย ผู้โดยสาร 16 คน แบ่งเป็น เพศชาย 3 คน เพศหญิง 13 คน ไม่มีผู้ใดคาดเข็มขัดนิรภัย มีผู้โดยสารอื่น 2 คน ส่วนใหญ่รู้สึกตัวดี ไม่ได้อยู่ในขณะนอนหลับ หลังเกิดอุบัติเหตุผู้ประสบเหตุสามารถช่วยเหลือตัวเองได้

- ผู้ขับขี่รถคันที่ 4 รถจักรยานยนต์ อาชีพพนักงานขับรถขนส่งอาหารเดลิเวอรี่ มีความคุ้นเคยเส้นทาง ที่เกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุสวมหมวกนิรภัย

ปัจจัยด้านยานพาหนะ

คันที่ 1 รถยนต์กระบะส่วนบุคคล สภาพยางรถยนต์ค่อนข้างดี ขณะเกิดเหตุไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (พวงมาลัยหัก 45 องศา จากล่างขึ้นบน) ถูกฉกฉวยทำงานทั้ง 2 จุด หลังเกิดเหตุไม่เกิดประกายไฟหรือไฟฟ้าลัดวงจร (รูปที่ 2)



รูปที่ 2 พาหนะคันที่ 1 หลังเกิดเหตุ

คันที่ 2 รถกระบะดัดแปลงบรรทุกแก๊สหุงต้ม พื้นกระบะทำด้วยไม้ มีราวเหล็กสูง 1.8 เมตร ยาว 2.46 เมตร กว้าง 1.7 เมตร ติดป้ายวัตถุไวไฟ มีถังดับเพลิง บรรทุกแก๊สหุงต้มประมาณ 1,350 กิโลกรัม ซึ่งมีน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด ทำให้เวลาเกิดอุบัติเหตุรถมีโอกาสเสียหลักพลิกตะแคง หลังเกิดเหตุไม่เกิดประกายไฟหรือไฟฟ้าลัดวงจร (รูปที่ 3)

คันที่ 3 รถตู้โดยสารสาธารณะ 13 ที่นั่ง ระบบเกียร์ธรรมดา ติดตั้งเชื้อเพลิงแก๊ส NGV มีอุปกรณ์นิรภัย (เข็มขัด

นิรภัย ค้อนทุบกระจก ถังดับเพลิง ถูกลมนิรภัย) ตรวจสอบสภาพถังแก๊สทุก 6 เดือน ขณะเกิดเหตุมีการบรรทุกผู้โดยสารรวมผู้ขับ 17 คน (ผู้โดยสารขึ้น 2 คน) ซึ่งเกินกว่ากฎหมายกำหนด หลังเกิดเหตุไม่เกิดประกายไฟหรือไฟฟ้าลัดวงจร (รูปที่ 4)

คันที่ 4 รถจักรยานยนต์ มีกล่องเก็บอาหารหลังรถ อายุการใช้งานประมาณ 2 เดือน ขณะเกิดเหตุ รถพลิกตะแคงขวา ไฟหน้าหลุด (รูปที่ 5)



รูปที่ 3 พาหนะคันที่ 2 หลังเกิดเหตุ



รูปที่ 4 พาหนะคันที่ 3 หลังเกิดเหตุ



รูปที่ 5 พาหนะคันที่ 4 หลังเกิดเหตุ

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

อุบัติเหตุครั้งนี้เกิดขึ้นบนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1 พหลโยธิน ลักษณะถนนเป็นทางคู่ขนาน ฟังขาวออก พื้นถนนคอนกรีต ฟังขาวมีแบรีเออร์ยาวตลอด เส้นทาง มี 3 ช่องจราจร ร่องทางเดียว มีเส้นจราจรชัดเจน พื้นจราจรแห้ง แสงสว่างปกติ สภาพอากาศขณะขับขี่ ปกติ ไม่มีฝนตก มีทางร่วม 200 เมตรก่อนถึงจุดเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ เวลา 15.40 น. มีรอย skid mark บนพื้นถนน



รูปที่ 6 สภาพแวดล้อมก่อนเกิดเหตุ



รูปที่ 7 สภาพแวดล้อมหลังเกิดเหตุ

อภิปรายผลการวิจัย

ปัจจัยที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บทางถนนเหตุการณ์นี้เกิดจากผู้ขับขี่รถคันที่ 1 ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร โดยขับสวนช่องจราจร ระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร จนเป็นต้นเหตุของอุบัติเหตุในครั้งนี้ ซึ่งจุดที่เกิดเหตุดังกล่าวจากการลงพื้นที่ของทีมปฏิบัติการสอบสวนควบคุมโรค พบว่ามีการฝ่าฝืนกฎจราจรโดยการขับรถสวนช่องทางจราจรเป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ เนื่องจากกลับรถก่อนข้ามไกล และผู้ขับขี่รถคันที่ 1 มีบัตรผู้ป่วยของโรงพยาบาลศรีธัญญา จากข้อมูลจิตเวชกับการขับรถประเทศไทยตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ระบุคุณสมบัติผู้ขอใบอนุญาตขับขี่ ตามมาตร 46 ต้องไม่มีลักษณะต้องห้าม ได้แก่ ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน⁽⁷⁾ จากหลักฐานของผู้ขับขี่รถคันที่ 1 มีบัตรผู้ป่วยของโรงพยาบาลศรีธัญญา ไม่ทราบรายละเอียดการรักษา หรือการใช้ยา/สารเสพติด และจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจ ให้ข้อมูลว่าผู้ขับขี่รถคันที่ 1 มีความไม่มั่นคงทางอารมณ์ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่ชำนาญเส้นทาง ขณะขับรถไม่คาดเข็มขัดนิรภัย มีลักษณะการพูดซ้ำสื่อสารไม่ปะติดปะต่อ พูดไม่เป็นลำดับ มีความคิดที่วนเวียน

35.4 เมตร ขณะทีม JIT ลงพื้นที่สำรวจหลังเกิดเหตุ สำรวจสภาพเส้นทาง สถานที่ที่เกิดเหตุจริง พบจุดที่เกิดเหตุดังกล่าวอยู่ในพื้นที่ที่มีนิคมอุตสาหกรรม แหล่งชุมชน โรงพยาบาล และห้างสรรพสินค้า 2 แห่ง ประชาชนอาศัยจำนวนมาก และมีการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยการขับรถสวนช่องทางจราจรเป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ เนื่องจากกลับรถก่อนข้ามไกล (รูปที่ 6 และ 7)

สันนิษฐานเบื้องต้นว่าอาจมีปัญหาด้านสุขภาพจิต ซึ่งบุคคลดังกล่าวหากเป็นผู้ป่วยวิกลจริต สติสัมปชัญญะไม่สมบูรณ์ไม่ควรขับขี่รถยนต์ และการมีใบอนุญาตขับขี่ หรือ หากได้รับประทานยาต้านสุขภาพควรมีการรับประทานอย่างต่อเนื่อง และอยู่ในความดูแลของญาติและแพทย์ในการติดตามรักษาอย่างต่อเนื่อง ผู้ป่วยต้องปลอดอาการไม่ต่ำกว่า 1 ปี จึงจะออกใบอนุญาตขับขี่ให้ และให้กลับมาต่อใบอนุญาตทุก 2 ปี⁽⁸⁾

รถกระบะดัดแปลงบรรทุกแก๊ส มีประกันภัยประเภท 3 ไม่ทราบวันหมดอายุ การชำระภาษีรถยนต์หมดอายุวันที่ 15 กันยายน 2566 ไม่มีการตรวจสภาพรถยางรถทั้ง 4 ล้อ ก่อนข้ามเก่า ความลึกของร่องดอกยางน้อยกว่า 3 มิลลิเมตร รถกระบะหากมีการดัดแปลงตัวรถ หรือ ส่วนใดส่วนหนึ่งของตัวรถจากรายการที่จดทะเบียนนั้น มีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 2,000 บาท พร้อมทั้งบรรทุกน้ำหนักเกิน บรรทุกแก๊สหุงต้มประมาณ 1,350 กิโลกรัม กฎหมายการบรรทุกสิ่งของระบุว่าทุกการบรรทุกของต้องมีเชือกหรือสายรัดในการผูกมัดสิ่งของเอาไว้อยู่กับรถ น้ำหนักการบรรทุก ตามกฎหมายอนุญาตให้รถกระบะ

บรรทุกของได้ไม่เกิน 1,100 กิโลกรัม⁽⁹⁾ รถตู้โดยสารสาธารณะ มีประกันภัยประเภท 3 ไม่ทราบวันหมดอายุ ไม่ทราบการชำระภาษีรถยนต์ มีการบรรทุกผู้โดยสารรวมผู้ขับ 17 คน (เกินกว่ากฎหมายกำหนด) มีผู้โดยสารอื่น 2 คน ผู้โดยสารไม่มีผู้ใดคาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง การจัดวางที่นั่งรถตู้โดยสารสาธารณะ ตามมาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. 2560 ข้อ 3 การจัดวางที่นั่งผู้โดยสารของรถที่จดทะเบียนใหม่ ให้จัดวางได้ไม่เกิน 13 ที่นั่ง โดยที่นั่งแถวหลังสุดต้องมีช่องทางเดิน ขนาดความกว้างไม่น้อยกว่า 20 เซนติเมตร เพื่อให้ผู้โดยสารใช้เป็นทางออกฉุกเฉินด้านท้าย และเปิดออกจากตัวรถได้ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นหรือเกิดอุบัติเหตุ⁽¹⁰⁾ สอดคล้องกับรายงานสอบสวนอุบัติเหตุของรถตู้ชนท้ายรถพ่วง ถนนมิตรภาพ อำเภอบ้านแฮด จังหวัดขอนแก่น⁽¹¹⁾ และอุบัติเหตุรถตู้ชนรถพ่วง อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น⁽¹²⁾ มักพบว่าการบาดเจ็บเกิดจากการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และอุบัติเหตุหมุดตู้โดยสารสายพินสุโลก-แมสซอด เสียหลักพลิกคว่ำตกลงคูน้ำข้างทาง อำเภอกงไกรลาศ จังหวัดสุโขทัย บรรทุกผู้โดยสารเกินกฎหมายกำหนดไว้⁽¹³⁾ ผู้ขับขี่ควรได้รับการอบรมหรือมีความรู้ข้อกฎหมายในเรื่องการบรรทุกโดยสารเกินน้ำหนัก และผู้โดยสารควรมีความตระหนัก สามารถประเมินความเสี่ยงในการตัดสินใจใช้บริการ รวมถึงการคาดเข็มขัดนิรภัยเพื่อลดการบาดเจ็บและเสียชีวิต

การสรุปผลการสอบสวน

ปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และความรุนแรงจากการบาดเจ็บในครั้งนี้ มีสาเหตุรวมกัน 3 ปัจจัย คือ 1) ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่รถคันที่ 1 ทำผิดกฎหมายโดยขับรถสวนช่องทางจราจรระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร จนเป็นต้นเหตุของอุบัติเหตุในครั้งนี้ และมีรถที่มีความเสี่ยง ได้แก่รถบรรทุกแก๊สที่มีการดัดแปลงบรรทุกน้ำหนักเกิน และรถตู้โดยสารที่บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่ากฎหมายกำหนด 2) ปัจจัยการบาดเจ็บรถบรรทุกแก๊สบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนดทำให้รถพลิกตะแคงเมื่อถูกชน รถตู้โดยสารมีการบรรทุกผู้โดยสารรวมผู้ขับขี่ รวม 17 คน (เกินกว่ากฎหมายกำหนด) ผู้โดยสารอื่นในรถจำนวน 2 คน และผู้โดยสารไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุส่งผลให้เกิดการกระแทกได้รับ

บาดเจ็บ 3) ปัจจัยที่มีผลกับความรุนแรงจากการบาดเจ็บจากเหตุการณ์ครั้งนี้มีผู้บาดเจ็บรุนแรง 1 ราย เป็นผู้โดยสารรถตู้โดยสาร ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย นั่งเบาะข้างคนขับฝั่งซ้าย ซึ่งเป็นบริเวณที่รับแรงกระแทกอย่างรุนแรงจากการถูกรถกระบะส่วนบุคคลชน

มาตรการควบคุมและป้องกัน

1. กรมการขนส่งทางบก ควรพัฒนาการออกใบอนุญาตการขับขี่ ในประเด็นความพร้อมทางด้านร่างกาย หรือโรคประจำตัวที่ไม่เหมาะสมต่อการขับขี่

2. กรมทางหลวง พิจารณาเพิ่มจุดกัลปพฤกษ์ ในบริเวณแหล่หมื่นชน เนื่องจากสถานที่เกิดเหตุดังกล่าวอยู่ในพื้นที่ที่มีนิคมอุตสาหกรรม แหล่หมื่นชน โรงพยาบาล และห้างสรรพสินค้า 2 แห่ง ประชาชนอาศัยจำนวนมาก และมีการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยการขับรถย้อนศร เป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ เนื่องจากจุดกัลปพฤกษ์ค่อนข้างไกล

3. ตำรวจบังคับใช้กฎจราจร สำหรับผู้ขับขี่ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เข้มงวดกับรถตู้โดยสารเรื่องบรรทุกผู้โดยสารเกิน และใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารทุกที่นั่ง

4. กรมการขนส่งทางบก เข้มงวดการตรวจสภาพรถในการชำระภาษีประจำปี ให้มีการตรวจสภาพรถและอุปกรณ์ส่วนควบต้องอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานทุกปีตามเกณฑ์ที่กำหนด

ข้อจำกัดในการสอบสวนโรค

1. ช่วงเวลาที่ลงพื้นที่สอบสวนการบาดเจ็บครั้งนี้ ไม่สัมพันธ์กับระยะเวลาการเกิดเหตุ ทำให้ไม่สามารถบอกตำแหน่งที่นั่งของผู้โดยสารรถตู้โดยสารสาธารณะโดยละเอียด

2. ผู้ขับขี่รถคันที่ 1 ไม่สามารถติดต่อได้ ไม่ทราบข้อมูลปริมาณแอลกอฮอล์และสารเสพติดในร่างกาย

3. ไม่ทราบรายละเอียดข้อมูลวันหมดอายุประกันภัย/การชำระภาษี/การตรวจสภาพของรถทุกคันได้

4. ขาดการบูรณาการของทิสสหสาขาวิชาชีพ ในการร่วมสอบสวนการบาดเจ็บจากจราจรทางถนน เพื่อหาข้อเสนอแนะ แนวทางมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บทางถนน ลดการสูญเสียในอนาคต ตามบทบาทหน้าที่ตามกฎหมายของหน่วยงานที่ตนเองรับผิดชอบ

ข้อเสนอแนะ

1. กรมการขนส่งทางบก พิจารณาเพิ่มประเด็นความพร้อมด้านร่างกายหรือโรคประจำตัวที่ไม่เหมาะสม (โรคจิตเภท (Schizophrenia)) ในใบรับรองแพทย์ใช้ประกอบการออกใบอนุญาตขับขี่รถทุกประเภท

2. บูรณาการทีมสหสาขาวิชาชีพ ร่วมสอบสวนการบาดเจ็บจากจราจรทางถนน เพื่อค้นหาข้อมูลเชิงป้องกันตามบทบาทหน้าที่ตามกฎหมายของหน่วยงานที่ตนเองรับผิดชอบ

3. ดำรวจ เน้นการบังคับใช้กฎหมาย การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจราจร

4. ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นตัวอย่างในการเสริมสร้างความรู้ในสื่อสาธารณะ

5. ผู้ประกอบการรถบรรทุกแก๊ส และรถโดยสารสาธารณะ ควรเน้นย้ำและให้ความสำคัญเรื่องการตรวจสภาพ การทำประกันภัย การใช้เข็มขัดนิรภัยอย่างเคร่งครัด

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่และหน่วยงานดังต่อไปนี้ ได้แก่ เจ้าหน้าที่สถานีตำรวจภูธรคลองหลวง เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลการุณเวช เทศบาลเมืองท่าโขลง ปลัดอำเภอคลองหลวง บริษัทกลาง เจ้าหน้าที่สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปทุมธานี ทุกท่าน ที่ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลและอำนวยความสะดวกในการสอบสวนในครั้งนี้ ทุกท่าน ที่ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลและอำนวยความสะดวกในการสอบสวนในครั้งนี้

เอกสารอ้างอิง

1. Department of Disease Control (TH), Injury Data Collaboration Center. Information on people injured and killed in road accidents (43 files: outpatients and inpatients) [Internet]. 2024 [cited 2024 Jun 13]. Available from: https://dip.ddc.moph.go.th/new/hdc_opd_ipd01 (in Thai)
2. Department of Disease Control (TH), Division of Injury Prevention. Injury Surveillance System [Internet]. 2024 [cited 2024 Apr 05]. Available from: <https://connect.moph.go.th/pher-plus> (in Thai)

3. Department of Disease Control (TH). Event based surveillance [Internet]. 2022 [cited 2025 Feb 20]. Available from: <https://ebs-ddce.ddc.moph.go.th/eventbase> (in Thai)
4. Waiyanate N. Road traffic injury and fatality investigation manual. Nonthaburi: The Agricultural Cooperative Federation of Thailand Printing; 2006. (in Thai)
5. National Institute for Emergency Medicine (TH). Guidelines for the implementation of criteria and methods for triaging emergency patients and ordering care at the emergency room according to the guidelines set by the National Institute for Emergency Medicine. 3rd ed. Bangkok: National Institute for Emergency Medicine (TH); 2021.p36. (in Thai)
6. Department of Disease Control (TH), Division of injury prevention. Road traffic Injury and fatality investigation form [Internet]. 2022 [cited 2024 Oct 15]. Available from: <https://ddc.moph.go.th/dip/pagecontent.php?page=795&dept=dip> (in Thai)
7. Office of Insurance Commission (TH), Department of Land Transport (TH). The Vehicle Act, B.E. 2522 (1979) amended in B.E. 2552 (2009). Royal Thai Government Gazette, volume 34, section 46, pages 18-19, (1979 May 8)
8. Department of Land Transport (TH). The Land Transport Act, B.E. 2522 (1979) amended in B.E. 2552 (2009). Royal Thai Government Gazette, volume 34, section 96, page 24, (1979 Mar 15)
9. Ministry of Interior (TH). Ministerial Regulation No. 4, B.E. 2522, issued in accordance with the Land Traffic Act, B.E. 2009 [Internet]. 2009 [cited 2024 Jun 13]. Available from: https://www.royalthaipolice.go.th/downloads/laws/laws_03_03.pdf (in Thai)

10. Department of Land Transport (TH). Announcement of the Department of Land Transport regarding the arrangement of seats in public passenger vans according to measures to increase safety in public buses, 2017 [Internet]. 2017 [cited 2024 June 13]. Available from: [http://intranet.dlt.go.th/ attachments/ article/13659/การจัดวางที่นั่งรถตู้โดยสารสาธารณะตามมาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ.pdf](http://intranet.dlt.go.th/attachments/article/13659/การจัดวางที่นั่งรถตู้โดยสารสาธารณะตามมาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ.pdf) (in Thai)
11. Charupash R, Seesarn M, Sawangjaeng I. The investigation of mass casualty incident: a case of crashing between the van and the trailer on the Mittraphap Road, Ban Haet District, Khon kaen Province, Thailand, 11 April 2021. Weekly Epidemiological Surveillance Report [Internet]. 2022 [cite 2024 Jan 8]; 53(26): 393-400. Available from: [https://he05.tci-thaijo.org/index.php/WESR/article /view/ 1036](https://he05.tci-thaijo.org/index.php/WESR/article/view/1036) (in Thai)
12. Bhanak S, Noichiang K. Injury and death investigation of the van crashing with the trailer. Chum Phae District, Khon Kaen Province, Journal of Khon Kaen Provincial Health Office [Internet]. 2020 [cited 2024 Jan 8]; 2(2) : (281-95) Available from: [https://he02.tci-thaijo.org/index.php/ jkkpho/article/view/247012](https://he02.tci-thaijo.org/index.php/jkkpho/article/view/247012) (in Thai)
13. Vorapani P. The investigation involving an accident of a Phitsanulok-Masesod bus turnover into a ditch along Asia highway, Kongkailas District Sukhothai Province, on 3 February, 2012. Journal of Disease Prevention and Control DPC 9th Phitsanulok [Internet]. 2014 [cited 2024 Jan 8]; 2(1):11-24. Available from: [https://he01.tci-thaijo.org/ index. php/dpcphs/article/view/255982/172776](https://he01.tci-thaijo.org/index.php/dpcphs/article/view/255982/172776) (in Thai)