

**การสอบสวนอุบัติเหตุหมู่รถตู้โดยสารสายพิษณุโลก-แม่สอด เสียหลักพลิกคว่ำตกลงคูน้ำข้างทาง  
อำเภอคลองไกรลาส จังหวัดสุโขทัย วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555**

**The investigation involving an accident of a Phitsanulok-Masesod bus turnover  
Into a ditch along Asia highway , Kongkrailas District Sukhothai Province,  
on 3 February, 2012.**

pongpol vorapani

Pongpol Vorapani

Kongkrailas Hospital

Kongkrailas Hospital, Sukhothai province, Thailand

**บทคัดย่อ**

การศึกษาเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุหมู่รถตู้โดยสาร สายพิษณุโลก-แม่สอด เสียหลักพลิกคว่ำตกลงคูน้ำข้างทาง อำเภอคลองไกรลาส จังหวัดสุโขทัย วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาการบาดเจ็บและเสียชีวิต สาเหตุ และปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุหมู่ 2) เสนอแนวทางการควบคุมป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิต จากการเกิดอุบัติเหตุหมู่ในอนาคต วิธีการศึกษา ดำเนินการโดยศึกษาจากข้อมูลย้อนหลังการเกิดอุบัติเหตุ โดยรวบรวมข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิต จำนวน 18 ราย จากการบันทึกการรักษาของโรงพยาบาล รายงานการชันสูตรศพ สัมภาษณ์แพทย์ พยาบาล ที่รับและดูแลผู้ป่วย เจ้าหน้าที่ตำรวจเจ้าของคดี ผู้บาดเจ็บและญาติ ศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อม ณ จุดเกิดเหตุ ร่วมกับการใช้แบบสอบสวนการบาดเจ็บของสำนักกระบาดวิทยา แล้ววิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา

ผลการศึกษา พบว่า รถตู้โดยสารสายพิษณุโลก-แม่สอด เสียหลักพลิกคว่ำตกลงคูน้ำข้างทางถนนสายเอเชีย บริเวณตำบลบ้านใหม่สุขเกษม อำเภอคลองไกรลาส จังหวัดสุโขทัย วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต รวมทั้งสิ้น 18 ราย โดยมีผู้เสียชีวิตรวม 5 ราย อาการรุนแรงมาก 6 ราย อาการปานกลาง 1 ราย อาการเล็กน้อย 6 ราย ปัจจัยที่นำมาสู่การเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้มาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรบรรทุกผู้โดยสารเกินกฎหมายกำหนดไว้ และขับรถด้วยความเร็วสูงเมื่อยางรถระเบิดจึงไม่สามารถบังคับรถได้ทันทั่วทั้งที่ และความรุนแรงก็เพิ่มมากขึ้น เมื่อยางรถระเบิดจึงเกิดการพลิกคว่ำของรถหลายครั้งก่อนจะตกลงในคูน้ำข้างทาง การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร สภาพยางรถที่เก่าเป็นเหตุให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมากในเหตุการณ์ครั้งนี้

คำสำคัญ : รายงานการสอบสวน, อุบัติเหตุหมู่อำเภอคลองไกรลาส

## ABSTRACT

The study of the investigation report involving an accident of a Phitsanulok-Masesod bus turned over into a ditch along Asia highway near Tumbon Bannmaisukkasem, Kongkailas District Sukhothai Province on February 3, 2012 . The purpose of this descriptive study was to study quantitative epidemiology of injuries, casualties, causes and factors for accidents and to provide directions to prevent injuries and casualties. The study involved evaluation of total 18 client , including investigation, autopsy reports, interviews of doctors and nurses, police officers, patients and relatives, scene investigation and use of injury report by Bureau of epidemiology. Data was analysed by using descriptive statistics. This study revealed that the death 5 persons and the injured 13 persons. (6 persons were seriously injured, 1 person was moderate injured and 6 persons were slightly injured). Factors leading to the accident included driving recklessly, over passengers exceeding the legal limit and speeding. The bus was travelling at a speed exceeding the legal limit so, the driver was not able to control the bus when one of the tires exploded, causing the bus to turn over into a ditch. Passengers did not wearing seat belts and bald tires were also causes of this accident.

Key word: The investigation report, involving an accident in Kongkailas District

## บทนำ

การเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารประเภทต่างๆ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดความสูญเสียทั้งทางเศรษฐกิจและสังคมมากกว่าหนึ่งแสนครั้งต่อปี ทำให้ภาครัฐต้องมีนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนมากยิ่งขึ้น ซึ่งช่วยให้จำนวนอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลงจากจำนวนอุบัติเหตุที่สูงอย่างมาก แต่ในช่วงสิบปีที่ผ่านมาจำนวนการเกิดอุบัติเหตุมีอัตราเพิ่มสูงขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 2.06 ต่อปี เพิ่มขึ้นจาก 116,959 ราย ในปี 2543 เป็น 140,494 ราย ในปี 2552 แม้ว่า รถโดยสารขนาดใหญ่มีส่วนการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในอันดับที่ 7 เมื่อเทียบกับยานพาหนะทุกประเภท ปี 2552 มีสัดส่วน 1.69 ของจำนวนผู้เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด<sup>(1)</sup> แต่การเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารขนาดใหญ่หนึ่งครั้งส่งผลต่อจำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตมากกว่าการเกิดอุบัติเหตุจากยานพาหนะอื่นทั้งนี้ คาดว่าสัดส่วนอุบัติเหตุของรถโดยสารประจำทางต่อจำนวนรถโดยสารประจำทางสะสมมีความเป็นไปได้ที่จะมีส่วนมากกว่าตัวเลขที่แสดงอยู่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีการจัดกลุ่มประเภทของรถโดยสารตามลักษณะทางกายภาพ เช่น รถโดยสารเล็ก (ตู้) ซึ่งข้อมูลในส่วนนี้บางส่วนเป็นรถตู้โดยสารประจำทาง ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากฐานข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติแสดงให้เห็นว่าการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทำให้มีทั้งผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บเป็นจำนวนมาก โดยที่การเกิดอุบัติเหตุ 1 ครั้ง จะทำให้มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ย ระหว่างปี 2548-2552 เท่ากับ 0.08 คนต่อครั้ง และมีจำนวนผู้บาดเจ็บต่อจำนวนการเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ยระหว่างปี 2548-2552 เท่ากับ 0.46 คนต่อครั้ง<sup>(2)</sup> ขณะที่ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางที่รวบรวมโดย

กรมการขนส่งทางบกแสดงถึงสัดส่วนการเสียชีวิตและการบาดเจ็บสูงกว่ามาก กล่าวคือ การเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารประจำทาง 1 ครั้ง จะส่งผลต่อการเสียชีวิตและการเกิดอุบัติเหตุ 0.80 และ 9.56 คนต่อครั้ง<sup>(3)</sup>

อำเภอองไกรลาศ จังหวัดสุโขทัย ก็เป็นอีกแห่งหนึ่งที่ประสบปัญหาของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถตู้โดยสารสาธารณะ กล่าวคือ เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 เวลาประมาณ 12.15 น. โรงพยาบาลองไกรลาศได้รับแจ้งเหตุมาจากตำรวจว่ามีอุบัติเหตุรถตู้โดยสารพิษณุโลก-แม่สอด เสียหลักพลิกคว่ำตกลงคูน้ำข้างทางถนนสายเอเชีย พิษณุโลก-สุโขทัย ช่วงหลักกิโลเมตรที่ 34-35 หมู่ 6 บ้านใหม่โพธิ์ทอง ตำบลบ้านใหม่สุขเกษม อำเภอองไกรลาศ จังหวัดสุโขทัย มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตรวม 18 ราย ทีมเฝ้าระวังสอบสวนเคลื่อนที่เร็ว SRRT (Surveillance and Rapid Response Team) อำเภอองไกรลาศ และงานอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลองไกรลาศ จังหวัดสุโขทัย จึงได้ดำเนินการสอบสวนการบาดเจ็บในวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2555 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระบาดวิทยาเชิงพรรณนาของการบาดเจ็บและเสียชีวิต เพื่อหาสาเหตุ ปัจจัยในการสนับสนุนการป้องกันและควบคุมการบาดเจ็บจากการจราจรในที่เกิดเหตุครั้งนี้

**วัตถุประสงค์** 1. เพื่อศึกษาระบาดวิทยาเชิงพรรณนา การบาดเจ็บและเสียชีวิต สาเหตุ และปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุหมู่ และ 2. เพื่อเสนอแนวทางการควบคุมป้องกันการบาดเจ็บและชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุหมู่ในอนาคต

## วิธีการศึกษา

การศึกษาข้อมูลย้อนหลังการเกิดอุบัติเหตุ โดยการรวบรวมข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิต จำนวน 18 ราย ดังนี้

- บันทึกการรักษาของโรงพยาบาลกองไกรลาส โดยรวบรวมข้อมูลดังนี้ ข้อมูลทั่วไป, ข้อมูลการได้รับบาดเจ็บ, อาการของผู้ป่วย, บาดแผล, ตำแหน่งที่ได้รับบาดเจ็บ, การรักษา, ผลการวินิจฉัยของแพทย์

- รายงานการชันสูตรศพ โดยศึกษาข้อมูลผลการวินิจฉัยของการบาดเจ็บและสาเหตุที่ทำให้เสียชีวิต

- สัมภาษณ์แพทย์และพยาบาลผู้ดูแลช่วยเหลือผู้ประสบเหตุเกี่ยวกับ ลักษณะการบาดเจ็บ ความสามารถในการช่วยเหลือคนไข้ ความรุนแรงของอาการบาดเจ็บ ความทันเวลาในการช่วยเหลือผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต

- สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจเจ้าของคดี เกี่ยวกับผลการสอบสวนคดี ได้แก่ ผลการตรวจสอบสาเหตุของผู้ขับขี่ ตำแหน่งที่นั่งของคนขับและผู้โดยสารของรถ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ผลการตรวจสอบสภาพรถที่ประสบอุบัติเหตุ

- สัมภาษณ์ผู้บาดเจ็บและญาติ เกี่ยวกับข้อมูลของผู้ขับขี่ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ตำแหน่งที่นั่งของผู้โดยสารในรถ ข้อมูลการเดินทางเส้นทางการเดินทางของรถ

- ศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อม ณ จุดเกิดเหตุ ร่วมกับการใช้แบบสอบถามการบาดเจ็บจากการจราจรของสำนักงานกระบาดวิทยา

- การศึกษาความรุนแรงของการบาดเจ็บและเสียชีวิตในครั้งนี้ใช้เกณฑ์การแบ่งระดับความรุนแรงของแบบสอบถามการบาดเจ็บจากการจราจรของสำนักงานกระบาดวิทยา ดังนี้

1. ไม่มีการบาดเจ็บ

2. เล็กน้อย (First Aid – สามารถกลับบ้านได้ หลังจากการปฐมพยาบาลเบื้องต้น)

3. สังเกตการณ์ (Observe – จำเป็นต้องทำการรักษาตัวในโรงพยาบาล )

4. เสียชีวิต

**การวิเคราะห์ข้อมูล** ใช้สถิติเชิงพรรณนา จำนวน และ ค่าร้อยละ

## ผลการสอบสวน

จากการรวบรวมข้อมูลการเกิดเหตุครั้งนี้พบว่า ก่อนเกิดเหตุรถผู้รับส่งผู้โดยสารขนาด 14 ที่นั่ง ยี่ห้อ โตโยต้า คอมมูเตอร์ สีขาว หมายเลขทะเบียน 10-1296 ตาก เป็นรถผู้โดยสารประจำทางของบริษัท แห่งหนึ่ง วิ่งประจำทางสายพิษณุโลก-ตาก รถผู้โดยสารรับผู้โดยสารออกจากสถานีขนส่งโดยสาร จังหวัดพิษณุโลก เพื่อไปส่งผู้โดยสารที่ อ.แม่สอด จ. ตาก เวลาประมาณ 12.00 น. ของวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 รถผู้โดยสารวิ่งมาถึงจุดเกิดเหตุบริเวณช่วงหลัก กิโลเมตรที่ 34-35 หมู่ 6 บ้านใหม่โพธิ์ทอง ตำบล บ้านใหม่สุขเกษม อำเภอกงไกรลาส จังหวัดสุโขทัย ยางรถล้อขวาด้านหลังเกิดระเบิด ทำให้รถหมุนพลิกคว่ำลงข้างคูน้ำซึ่งในรถมีผู้โดยสารรวมทั้งคนขับ คนทั้งสิ้น 18 คน จึงเป็นเหตุให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากเหตุการณ์ดังกล่าว โดยมีรายละเอียดสำคัญ 4 ประการ ดังนี้

1. ลักษณะทางประชากรของผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต จากการสอบสวนเหตุการณ์ครั้งนี้ เบื้องต้นมีผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมดจำนวน 18 ราย เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ 4 ราย และเสียชีวิตที่โรงพยาบาลพุทธชินราช 1 ราย รวมเสียชีวิตทั้งสิ้น 5 ราย และผู้ได้รับบาดเจ็บทั้งสิ้น 13 รายทั้งหมดถูกนำตัวส่งโรงพยาบาลกองไกรลาส โรงพยาบาลกองไกรลาสส่งตัวผู้ได้รับบาดเจ็บ

รักษาต่อโรงพยาบาลพุทธชินราชจำนวน 4 ราย โรงพยาบาลบ้านด่านลานหอย 1 ราย โรงพยาบาลสุโขทัย 2 ราย โรงพยาบาลศรีสังวร 1 ราย อีก 5 ราย บาดเจ็บเล็กน้อยสามารถกลับไปพักฟื้นที่บ้านได้ และผลการติดตามข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตในอุบัติเหตุครั้งนี้พบว่า ผู้บาดเจ็บจำนวน 13 ราย เป็นชาย 6 ราย หญิง 7 ราย อายุระหว่าง 6-55 ปี อายุเฉลี่ย 56.71 ปี (S.D. เท่ากับ 30.91) และกลุ่มผู้เสียชีวิตจำนวน 5 ราย เป็นชาย 1 ราย เป็นหญิง 4 ราย อายุระหว่าง 10-60 ปี อายุเฉลี่ย 40 ปี (S.D. เท่ากับ 21.78) จากการวิเคราะห์การบาดเจ็บตามส่วนต่างๆของร่างกาย พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับบาดเจ็บมากกว่าหนึ่งส่วนของร่างกาย โดยได้รับบาดเจ็บมากบริเวณลำตัวศีรษะ ใบหน้า ตามลำดับ (รูปที่1) และระดับของอาการรุนแรงปานกลางของการบาดเจ็บพบว่า ผู้บาดเจ็บมีอาการรุนแรงเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาคือเสียชีวิต และมีอาการบาดเจ็บเล็กน้อย (รูปที่2) และข้อมูลด้านเพศกับระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บพบว่า เพศหญิงจะมีระดับความรุนแรงกระจายอยู่ในทุกกลุ่มและมีจำนวนสูงในระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บจนถึงแก่ชีวิตส่วนในเพศชายจะมีระดับของการบาดเจ็บกระจายเท่าๆกัน (รูปที่3) และเมื่อจำแนกระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บกับส่วนต่างๆของร่างกาย พบว่า ผู้ประสบเหตุที่เสียชีวิต (Dead) จะมีการบาดเจ็บบริเวณศีรษะและแขนขา ระดับอาการรุนแรง พบการบาดเจ็บมากบริเวณใบหน้าและลำตัวส่วนระดับอาการปานกลางจะพบมากบริเวณใบหน้าที่ลำตัวและกระจายเกือบทุกส่วนของร่างกาย (รูปที่4) เหตุการณ์ครั้งนี้ถือว่าเป็นอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงมากทั้งจากสภาพรถยนต์ และระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บส่วนการระบุตำแหน่งที่นั่งโดยสารสามารถระบุตำแหน่งได้ผู้ที่มี

ระดับอาการรุนแรงมากและเสียชีวิตส่วนใหญ่นั่งอยู่บริเวณส่วนของท้ายรถ (รูปที่5) และสภาพของรถที่ประสบอุบัติเหตุ (รูปที่6)

2. ฤทธิกรรมเสี่ยงในการขับขี่ยานพาหนะและผู้โดยสาร จากการสัมภาษณ์คนขับรถ ผู้โดยสาร และเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้รับผิดชอบคดี มีข้อค้นพบ ดังนี้ คนขับรถ ขับรถยนต์มานานประมาณ 10 ปี ขับรถในเส้นทางประจำทางสายพิษณุโลก-ตาก ประมาณ 5 ปี ระยะทางประมาณ 240 กิโลเมตร ใช้เวลาขับรถประมาณ 2 ชั่วโมง 30 นาที ใช้ความเร็วประมาณ 80-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขับรถ 2 รอบต่อวัน พักประมาณ 1 ชั่วโมงต่อรอบ ไม่เคยมีประวัติการเกิดอุบัติเหตุในการขับรถในเส้นทางสายพิษณุโลก-ตาก ตรวจสุขภาพประจำปีทุกปีไม่มีโรคประจำตัว สายตาปกติ หูปกติ ผู้ขับขี่คาดเข็มคัตนิรภัยขณะขับขี่ยกเว้นผู้โดยสารที่ไม่มีการคาดเข็มคัตนิรภัย ขณะขับรถไม่ได้ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ผลตรวจแอลกอฮอล์ไม่พบแอลกอฮอล์ แต่ดื่มกาแฟมา 1 กระป๋อง ผลตรวจปัสสาวะไม่พบสารเสพติดใดๆ ใบขับขี่ยังไม่หมดอายุ ร่างกายได้พักผ่อนตามปกติไม่มีอาการง่วงซึมขณะขับรถ มีการพูดคุยกับผู้โดยสารตามปกติ จากข้อมูลในการสัมภาษณ์พฤติกรรมการขับรถของคนขับรถจากผู้โดยสาร คนขับรถขับรถมาด้วยความเร็วประมาณ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่เมื่อมาถึงบริเวณจุดเกิดเหตุเพิ่มความเร็วมากขึ้นประมาณ 100-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เนื่องจากเส้นทางเป็นทางตรง เมื่อถึงจุดเกิดเหตุยางรถข้างหลังด้านขวาเกิดการระเบิดขึ้น คนขับก็พยายามบังคับรถแต่ไม่สามารถควบคุมรถได้ รถตู้จึงหมุนพลิกคว่ำประมาณ 3-4 รอบ และก็ตกลงคูคลองข้างทาง และเมื่อสอบถามถึงการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางที่ผ่านเส้นทางนี้ประจำ ผู้โดยสารส่วนใหญ่ให้

ความเห็นเพิ่มเติมว่า รถตู้โดยมากจะรับผู้โดยสารเกินจำนวนที่กฎหมายกำหนดไว้ และวันที่เกิดเหตุจำนวนผู้โดยสารก็มีจำนวนมากเกินกว่ากฎหมายกำหนด เนื่องจากรถตู้โดยสารประจำทางเป็นรถขนาด 14 ที่นั่ง แต่รับผู้โดยสารมาจำนวนถึง 17 คน รวมคนขับด้วยก็เป็น 18 คน และเบาะนั่งโดยสารก็ไม่มีการคาดเข็มขัดนิรภัย

3. สภาพยานยนต์ที่เกิดเหตุ รถที่เกิดเหตุเป็นรถตู้รับส่งผู้โดยสารขนาด 14 ที่นั่ง ยี่ห้อโตโยต้า คอมมิวนิเตอร์ สีขาว หมายเลขทะเบียน 10-1296 ตาก ผิดเมื่อปี 2547 เป็นรถตู้โดยสารประจำทางของบริษัทแห่งหนึ่ง วิ่งประจำทางสายพิษณุโลก-ตาก มีการตรวจสอบสภาพรถเป็นประจำตามตารางของบริษัท ช่วงเกิดเหตุเป็นช่วงที่ใกล้ถึงตารางการตรวจสอบสภาพรถและใกล้ถึงช่วงเวลาในการเปลี่ยนยางรถ จากการตรวจสอบสภาพรถ ณ จุดเกิดเหตุพบว่า ด้านหน้าและข้างซ้ายยุบกระเจกแตก และหลังรถยุบจากการพลิกคว่ำ ทำยารถยุบและเปียกน้ำจากตกลงคูน้ำ ล้อรถข้างหลังด้านขวาระเบิดและผลวิเคราะห์จากวิทยาการตำรวจ พบว่า สภาพยางล้อรถค่อนข้างเก่า สังเกตจากดอกยางล้อรถว่าเริ่มมองไม่เห็นลักษณะของดอกยาง รถมีการเหยียบเบรกหลังจากยางระเบิดและรถบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่กำหนดไว้

4. สภาพถนนและสิ่งแวดล้อมที่เกิดเหตุ บริเวณที่เกิดเหตุอยู่บนถนนสายเอเชีย พิษณุโลก-สุโขทัย ช่วงหลักกิโลเมตรที่ 34-35 หมู่ 6 บ้านใหม่โพธิ์ทอง ตำบลบ้านใหม่สุขเกษม อำเภอองไกรลาศ จังหวัดสุโขทัย เป็นถนนสี่เลน ไม่มีรถวิ่งสวนทางกันไปมา เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางตามแนวทางเดินไหล่ทางชัดเจนเส้นทางเกิดเหตุเป็นทางตรง

สภาพโดยทั่วไปของถนนอยู่ในสภาพดี ผิวทางจราจรเป็นหินคลุกลาดยางมะตอย สภาพผิวทาง

ขณะเรียบ และแห้ง บนผิวทางสะอาด ทิศทางการเดินรถบนถนนเป็นทางเดียว มีเกาะกลางถนนกว้างประมาณ 1.5 เมตร ช่องการจราจรแต่ละช่องกว้างประมาณ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้างประมาณ 1.3 เมตร ข้างไหล่ทางคูน้ำลึกประมาณประมาณ 2 เมตร มีน้ำในคูน้ำลึกประมาณ 1.5 เมตร คูน้ำกว้างประมาณ 2 เมตร ไม่มีป้ายเตือนชะลอความเร็ว หรือควบคุมความเร็ว ช่วงเวลาเกิดเหตุ เป็นเวลา ประมาณ 12.00 น.อากาศร้อนและแห้ง

### ผลการดำเนินการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ

จากผลการสรุปผลการดำเนินงานของงานอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลองไกรลาศ ในวันเกิดเหตุ มีรายละเอียดดังนี้

วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 โรงพยาบาลองไกรลาศได้รับแจ้งเหตุ เวลา 12.15 น. ผู้ป่วยคนแรกที่มาถึงโรงพยาบาลโดยรถหน่วยกู้ภัยเทพนิมิตรเวลา 12.25 น. ใช้เวลา 10 นาที ในการรับส่งผู้ประสบเหตุมาถึงโรงพยาบาลระยะทางไป-กลับประมาณ 30 กิโลเมตร

### ปัญหาที่พบ ณ จุดเกิดเหตุ

1. ตำรวจแจ้งเหตุไม่ละเอียด ทำให้การเตรียมคนออกมารับไม่พร้อม
2. ไม่มีแพทย์ออกมารับเหตุและเจ้าหน้าที่ออกมารับเหตุน้อยเกินไป เกี่ยวเนื่องมาจากการประสานงานเหตุการณ์ไม่ถูกต้อง และการประสานงานทางโทรศัพท์ระหว่างเจ้าหน้าที่ ที่ออกเหตุได้ยืนยันชัดเจนจากเมื่อพยาบาลคนแรกถึงที่เกิดเหตุได้โทรหาพยาบาลคนที่ 2 ซึ่งอยู่บนรถ ambulance อีกกันยืนยันว่าเป็นอุบัติเหตุรถทัวร์ชนกับรถตู้แล้วโทรมาหาพยาบาลคนที่ 3 ซึ่งอยู่ที่ศูนย์สั่งการโรงพยาบาลเพื่อเปิดแผนรับอุบัติเหตุหมู่ใหญ่

3. ไม่มีคนอยู่ที่จุดเกิดเหตุเนื่องจาก ผู้ป่วยได้รับบาดเจ็บสาหัส จำเป็นต้องช่วยเหลือผู้ป่วยมาที่โรงพยาบาล แต่ได้มีการจัดการเรื่องการขนย้ายกับอาสาสมัคร ไว้แล้ว

4. ตำรวจไม่กั้นบริเวณจุดเกิดเหตุ เนื่องจากรถคันที่เกิดเหตุติดตั้งแก๊ส และผู้บาดเจ็บมีจำนวนมากเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายจากรถที่สัญจรไปมา

5. ไม่ได้ประสานงาน รพ.สต.บ้านใหม่สุขเกษม

6. ทีมช่วยเหลือ ณ จุดเกิดเหตุทำงานล่าช้า และค้นหาผู้ประสบเหตุไม่ละเอียดทำให้มีผู้โดยสารเสียชีวิตจากการจมน้ำ

**ปัญหาการประสานงาน refer/ประสานงาน ขอความช่วยเหลือจากโรงพยาบาลอื่น**

1. การบริหารจัดการส่งต่อผู้ป่วย เนื่องจาก ผู้ป่วยส่วนใหญ่ต้องผ่าตัด จึงต้องส่งเข้า โรงพยาบาลพุทธชินราช พิษณุโลก เมื่อ รับประทานไม่ไหว จึงต้องประสานงานส่งผู้ป่วยผ่าตัด และ บาดเจ็บเกี่ยวกับกระดูกที่ไม่ซับซ้อนเข้า โรงพยาบาลสุโขทัย และโรงพยาบาลศรีสังวร และ Case unt trauma 1 case เข้าโรงพยาบาลมหาวิทยาลัยนเรศวร

2. ประสานกับโรงพยาบาลพุทธ จะต้องประสานงานหลายรอบและแพทย์หลายแผนกเนื่องจากผู้ป่วยมีปัญหาซับซ้อน ทั้งศัลยกรรมและ neuro surg.

3. ได้มีการประสานขอความช่วยเหลือไปที่ รพ.สุโขทัยเป็นโรงพยาบาล แรกแต่ล่าช้าเนื่องจาก

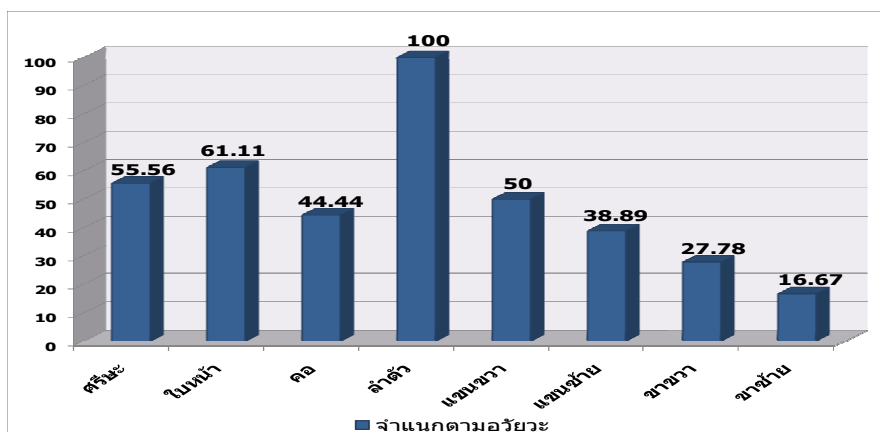
เจ้าหน้าที่สุโขทัย โทรถามเหตุการณ์เป็นระยะ ไม่ส่งรถและเจ้าหน้าที่ออกมาทันทีซึ่งได้ให้ข้อมูลไปแล้วตั้งแต่เบื้องต้น

**สรุปปัจจัยที่นำไปสู่ที่นำไปสู่การเกิดเหตุและการบาดเจ็บครั้งนี้**

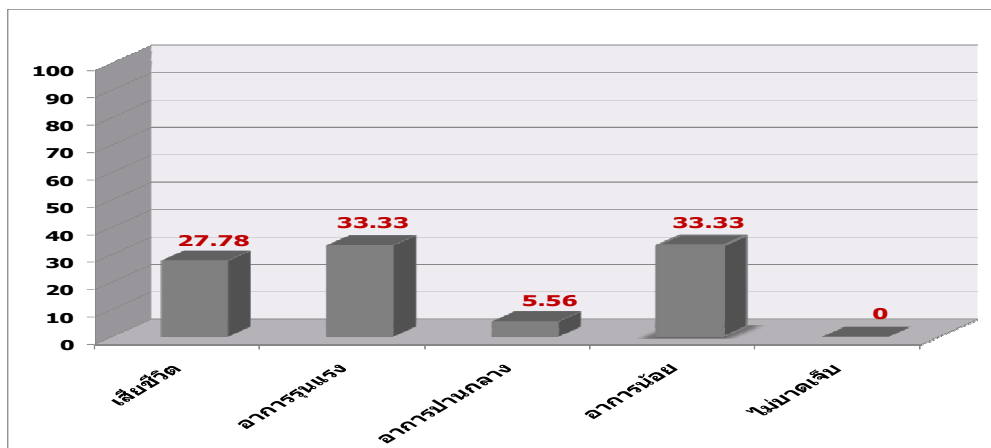
1. รถวิ่งด้วยความเร็วสูงประกอบกับการบรรทุกน้ำหนักเกินที่กฎหมายกำหนดคือ รถตู้ขนาด 14 ที่นั่งสามารถบรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน 15 คน แต่รถตู้ที่เกิดอุบัติเหตุบรรทุกคนมาถึง 18 คน อีกทั้งเวลาที่รถเดินทางนั้นเป็นช่วงเวลาเที่ยงซึ่งถนนมีความร้อนสูง การเสียดสีของพื้นถนนกับยางรถทำให้เกิดความร้อนมากยิ่งขึ้นรถบรรทุกน้ำหนักเกินบวกกับความเร็วของรถจึงเป็นเสมือนเพิ่มแรงกระตุ้นให้ยางรถระเบิดมีโอกาสระเบิดได้มากขึ้นจนเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุในครั้งนี้

2. พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่กำหนดไว้ ขับรถด้วยความเร็วสูงเมื่อยางรถระเบิดจึงไม่สามารถบังคับรถได้ทันทั่วทั้งที่ และความร้อนแรงก็เพิ่มมากขึ้นเพราะความเร็วของรถเมื่อยางรถระเบิดจึงเกิดการพลิกคว่ำของรถหลายรอบก่อนจะตกลงในคูน้ำข้างทาง

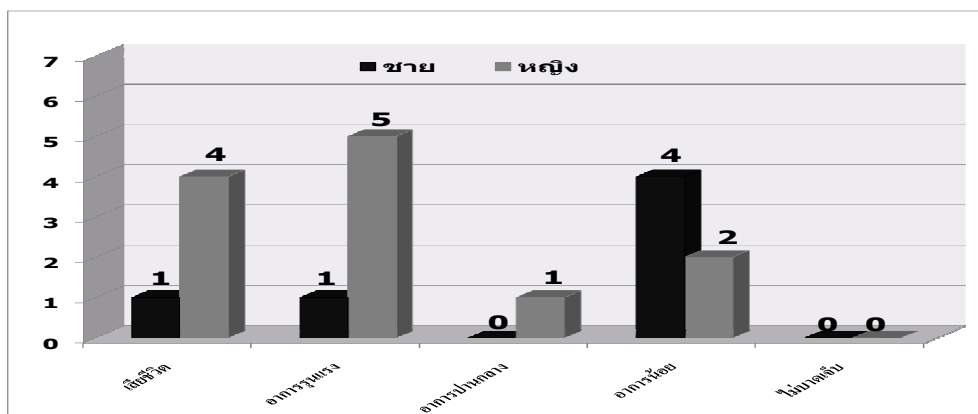
3. การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร เมื่อเกิดแรงปะทะหรือกระแทกกัน ทำให้ผู้โดยสารได้รับแรงกระแทกมากขึ้นและบาดเจ็บมากขึ้น



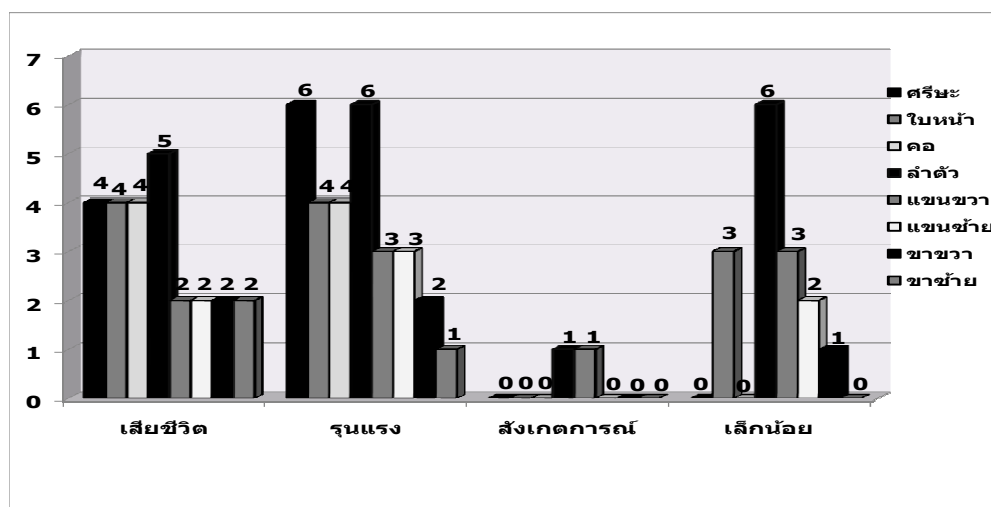
ภาพ 1 แผนภูมิแสดงร้อยละของการบาดเจ็บจำแนกตามอวัยวะต่างๆของร่างกายของผู้ประสบอุบัติเหตุ (n=18)



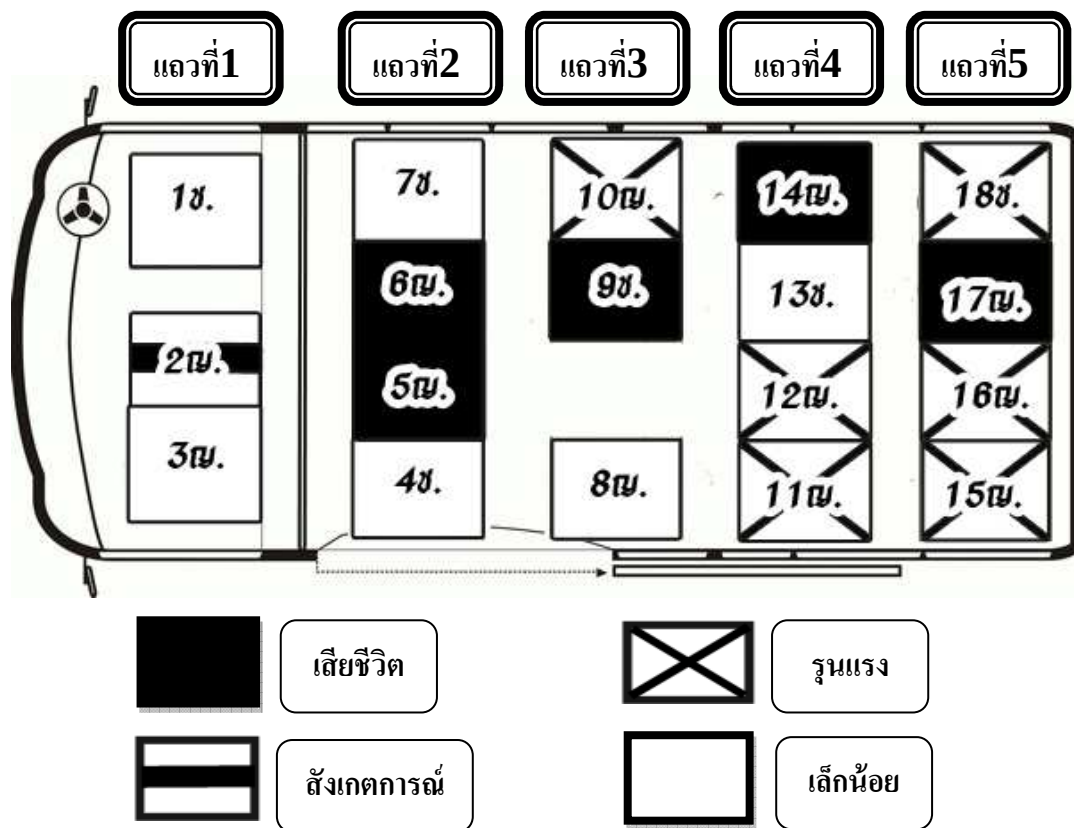
ภาพ 2 แผนภูมิแสดงร้อยละของผู้ประสบเหตุจำแนกตามระดับความรุนแรง (n=18)



ภาพ 3 จำนวนผู้ประสบเหตุจำแนกตามเพศและระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ



ภาพ 4 อวัยวะที่ผู้ประสบเหตุได้รับบาดเจ็บ จำแนกตามระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ



ภาพ 5 แสดงตำแหน่งที่นั่งของผู้โดยสารรถตู้ประจำทาง

ตาราง 1 แสดงตำแหน่งที่นั่งของผู้โดยสารรถตู้ประจำทาง ที่ได้รับบาดเจ็บ

| ลำดับที่นั่ง             | เพศ  | อายุ | ตำแหน่งที่บาดเจ็บ                                      | ความรุนแรง  | ผลการรักษา               | สาเหตุการตาย                                                            |
|--------------------------|------|------|--------------------------------------------------------|-------------|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| แถวที่ 1, 1ข.<br>คนขับรถ | ชาย  | 31   | ลำตัว, ศีรษะ, แขนขวา                                   | เล็กน้อย    | หาย                      | -                                                                       |
| แถวที่ 1, 2ข.            | หญิง | 43   | ลำตัว, ใบหน้า, แขนขวา,<br>แขนซ้าย, ขาขวา               | สังเกตการณ์ | หาย                      | -                                                                       |
| แถวที่ 1, 3 ข.           | หญิง | 55   | ลำตัว, ใบหน้า, ขาซ้าย                                  | เล็กน้อย    | หาย                      | -                                                                       |
| แถวที่ 2, 4ข.            | ชาย  | 6    | ลำตัว, ศีรษะ, ขาขวา                                    | เล็กน้อย    | หาย                      | -                                                                       |
| แถวที่ 2, 5ข.            | หญิง | 45   | ลำตัว, ศีรษะ, ใบหน้า,<br>คอ, แขนขวา, แขนซ้าย,<br>ขาขวา | เสียชีวิต   | เสียชีวิต<br>ที่เกิดเหตุ | เสียชีวิตเนื่องจากแผลลึก<br>ขาดขนาดใหญ่บริเวณศีรษะ<br>มีเลือดออกในตาขวา |
| แถวที่ 2, 6ข.            | หญิง | 10   | ลำตัว, ใบหน้า, ศีรษะ, คอ,<br>แขนขวา, แขนซ้าย           | เสียชีวิต   | เสียชีวิต<br>ที่เกิดเหตุ | เสียชีวิตเนื่องจากแผลลึก<br>ขาดขนาดใหญ่บริเวณ<br>ใบหน้า ศีรษะด้านขวามุม |
| แถวที่ 2, 7ข.            | ชาย  | 19   | ลำตัว                                                  | เล็กน้อย    | หาย                      | -                                                                       |

ตาราง 1 แสดงตำแหน่งที่นั่งของผู้โดยสารรถตู้ประจำทาง ที่ได้รับบาดเจ็บ (ต่อ)

| ลำดับที่นั่ง  | เพศ  | อายุ | ตำแหน่งที่บาดเจ็บ                                   | ความรุนแรง | ผลการรักษา                          | สาเหตุการตาย                                   |
|---------------|------|------|-----------------------------------------------------|------------|-------------------------------------|------------------------------------------------|
| แถวที่3, 8ญ.  | หญิง | 31   | ลำตัว                                               | เล็กน้อย   | หาย                                 | -                                              |
| แถวที่3, 9ช.  | ชาย  | 49   | ลำตัว,ศีรษะ,ใบหน้า,คอ,แขนขวา,แขนซ้าย                | เสียชีวิต  | เสียชีวิตที่โรงพยาบาล<br>พุทธชินราช | เลือดคั่งในสมอง<br>สมองบวม                     |
| แถวที่3, 10ญ. | หญิง | 19   | ลำตัว,ใบหน้า,คอ,แขนขวา                              | รุนแรง     | หาย                                 | -                                              |
| แถวที่4, 11ช. | หญิง | 19   | ลำตัว,ใบหน้า,คอ,แขนซ้าย                             | รุนแรง     | หาย                                 | -                                              |
| แถวที่4, 12ญ. | หญิง | 22   | ลำตัว,ใบหน้า,คอ,แขนซ้าย,ขาขวา,ขาซ้าย                | รุนแรง     | หาย,พิการ                           | -                                              |
| แถวที่4, 13ช. | ชาย  | 29   | ลำตัว,ศีรษะ,ใบหน้า                                  | เล็กน้อย   | หาย                                 | -                                              |
| แถวที่4, 14ญ. | หญิง | 60   | ร่างกายเปียกน้ำทั้งตัว มีแผลถลอกบริเวณลำตัวเล็กน้อย | เสียชีวิต  | เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ             | ขาดอากาศหายใจจากการจมน้ำ                       |
| แถวที่5, 15ญ. | หญิง | 51   | ลำตัว,ใบหน้า,คอ,แขนขวา,ขาขวา,ขาซ้าย                 | รุนแรง     | หาย                                 | -                                              |
| แถวที่5, 16ญ. | หญิง | 50   | ลำตัว,ใบหน้า,แขนขวา                                 | รุนแรง     | หาย                                 | -                                              |
| แถวที่5, 17ญ. | หญิง | 19   | ลำตัว,ศีรษะ,ใบหน้า,คอ,แขนขวา                        | เสียชีวิต  | เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ             | เสียชีวิตออกจากหูทั้งสองข้างและปากแผลที่ใบหน้า |
| แถวที่5, 18ช. | ชาย  | 22   | ลำตัว,ใบหน้า,แขนซ้าย                                | รุนแรง     | หาย                                 | -                                              |



ภาพ 6 สภาพรถที่เกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำตกลงคูน้ำข้างทาง

## สรุปและวิจารณ์

อุบัติเหตุรถตู้โดยสารประจำทางพลิกคว่ำตกลงน้ำข้างไหล่ทางในครั้งนี้ถือได้ว่าเป็นความรุนแรงมาก เนื่องจากมีผู้เสียชีวิตทั้งสิ้น 5 ราย เสียชีวิตในที่เกิดเหตุทันที 4 ราย และเสียชีวิตภายหลังอีกราย อุบัติเหตุครั้งนี้สอดคล้องกับข้อมูลจากสำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง ที่ระบุว่าโดยเฉลี่ยแล้วเมื่อเกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารสาธารณะ 1 ครั้ง จะมีผู้เสียชีวิต 0.42 ราย บาดเจ็บสาหัส 0.9 ราย และบาดเจ็บเล็กน้อย 2.69 ราย มูลค่าความสูญเสียครั้งละประมาณ 2,300,000 บาท ซึ่งในแต่ละปีมูลค่าความเสียหายมากถึง 8,000-9,000 ล้านบาท ความเสียหายมากถึง 8,000-9,000 ล้านบาท และสำนักกระบวนวิเทศกรรมควบคุมโรค ได้รายงานผลการสอบสวนการบาดเจ็บจากจราจรทางถนน กรณีศึกษาการรถประจำทางและรถบัสเช่าเหมาคัน ระหว่างเดือนมกราคม 2549-มกราคม 2551 จำนวน 29 กรณี ผลการสอบสวน พบว่าผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่ของเหตุการณ์นั้นร้อยละ 90 จะได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะและคอ และร้อยละ 10 บาดเจ็บที่ทรวงอก ผู้เสียชีวิตเกือบทั้งหมดเกิดการบาดเจ็บของอวัยวะภายในร่างกายพร้อมกัน ส่วนผู้บาดเจ็บรุนแรงที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลร้อยละ 45 เกิดการบาดเจ็บของขาและแขนข้างใดข้างหนึ่ง ส่วนผู้บาดเจ็บไม่รุนแรงส่วนใหญ่มีรอยช้ำและมีแผลถลอกหรือแผลฉีกขาดของอวัยวะ<sup>(4)</sup> ซึ่งผลการสอบสวนอุบัติเหตุรถตู้พลิกคว่ำตกลงน้ำข้างไหล่ทางโดยใช้แนวทางการสอบสวนของณัฐกานต์ ไวยเนตร<sup>(5)</sup> พบลักษณะของการบาดเจ็บที่สอดคล้องกับรายงานที่ผ่านมาเช่นกัน คือ ลักษณะการบาดเจ็บของผู้ที่เสียชีวิตส่วนใหญ่จะเกิดกับบริเวณศีรษะ แขนขา ใบหน้า ผู้บาดเจ็บที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลจะ

บาดเจ็บบริเวณ ลำตัว ศีรษะ แขน ขา และ ผู้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยจะมีรอยแผลถลอกและฟกช้ำ

ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้ เกิดจากพฤติกรรมของพนักงานขับรถที่ขับรถโดยประมาท ขับรถด้วยความเร็วสูง บรรทุกผู้โดยสารเกินกฎหมายกำหนด อีกทั้งยังไม่ใส่ใจในการตรวจสอบสภาพรถก่อนออกเดินทาง สังเกตได้จากสภาพยางรถที่ระเบิดนั้นมีสภาพเก่า ดอกยางมีเหลือน้อย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของมงคล อย่างรัตนโชติ<sup>(6)</sup> ได้ศึกษาปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดสุโขทัยกับจังหวัดอื่นๆ และเพื่อแสวงหาแนวทางในการลดอุบัติเหตุของการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดสุโขทัยกับจังหวัดอื่นๆ กลุ่มตัวอย่างประกอบด้วยกลุ่มผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางประเภทรถโดยสารประจำทางระหว่างสุโขทัยกับจังหวัดอื่นจำนวน 7 คน จากบริษัททั้งหมด 7 บริษัท ผลการศึกษา พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ จากผลการศึกษาปรากฏว่า พนักงานขับรถ ผู้ประกอบการเจ้าหน้าที่และประชาชนผู้ใช้บริการมีทั้งหมด 5 ปัจจัย ดังนี้ ปัจจัยที่ 1 เป็นปัจจัยด้านการใช้รถใช้ถนน ประกอบด้วย ขับรถเร็วเกินอัตรา ที่กฎหมายกำหนด แซงรถอื่นในที่คับขัน ไม่ให้สัญญาณจอด ชะลอ หรือ เลี้ยวรถ ขับรถตัดหน้าระยะกระชั้นชิด ดื่มสุราหรือสารกระตุ้นก่อนหรือขณะขับขี่ กลับในเนื่องจากพักผ่อนไม่เพียงพอ และความคุ้นเคยกับสภาพถนน ทำให้ประมาท และยังสอดคล้องกับ พวงเพ็ญ อ่อนสินบุตร<sup>(7)</sup> ศึกษาอุบัติเหตุการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบกและการกระจายของการเกิดอุบัติเหตุจราจรของอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ระหว่าง พ.ศ. 2546-2550 และปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ระหว่าง พ.ศ.2548-2550 โดยเก็บข้อมูลจาก

แหล่งทุติยภูมิและเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือแบบบันทึกการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน และแบบรายงานบันทึกคดีอุบัติเหตุจราจรของสถานีตำรวจภูธรเมืองลำพูน และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนาและอัตราอุบัติการณ์ของอุบัติเหตุจราจร คำนวณจากจำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในระหว่างปี (คน) คูณด้วย 100,000 ต่อจำนวนประชากรที่เสี่ยงต่อการเกิดโรคของ อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ผลการศึกษา พบว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่พบมากที่สุด คือ การฝ่าฝืนกฎจราจรและความประมาทของผู้ขับขี่พาหนะรองลงมาคือการดื่มสุราก่อนขับขี่ยานพาหนะ และสภาพร่างกายอ่อนเพลีย 2) ด้านยานพาหนะส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ มีการขับด้วยความเร็วสูง และยานพาหนะมีระบบไฟสัญญาณบกพร่อง และ 3) ด้านสิ่งแวดล้อมและถนน คือ หลอดไฟตามทางไม่สว่าง ส่วนด้านถนนเป็นถนนสายหลักมากที่สุด<sup>(4)</sup> และสิ่งที่เพิ่มโอกาสระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บและชีวิตจากอุบัติเหตุครั้งนี้ คือ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร และจำนวนผู้โดยสารที่มากเกินไปที่กำหนด ซึ่งรายงานของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทยชี้ให้เห็นว่า การใช้เข็มขัดนิรภัยจะมีอัตราช่วยลดจำนวนผู้เสียชีวิตในอุบัติเหตุทางรถยนต์ได้ ร้อยละ 34 เมื่อวิเคราะห์หาอัตราความเสี่ยงก็พบว่า ผู้ที่ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยนั้นมียอดความเสี่ยงที่จะเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุทางรถยนต์มากกว่าผู้ที่ไม่ใช้ถึง 1.52 เท่า และสอดคล้องกับรายงานการวิจัยหลายๆ ฉบับในต่างประเทศ ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง จะพบจำนวนผู้เสียชีวิตสำหรับอุบัติเหตุรถโดยสาร มีจำนวนสูงกว่ารถประเภทอื่นๆ และในหลายกรณีผู้โดยสารไม่ได้รับการป้องกันจากอุปกรณ์ต่างๆ เช่น

เข็มขัดนิรภัย หรืออุปกรณ์ความปลอดภัยอื่นๆ<sup>(8)</sup> และจากผลการสอบสวนการช่วยเหลือ ณ จุดเกิดเหตุค่อนข้างล่าช้า เนื่องจากอุบัติเหตุเกิดขึ้นเวลาประมาณ 12.00น. มีผู้พบเห็นเวลาประมาณ 12.15น. ซึ่งใช้เวลา 15 -20 นาที กว่าจะได้ทำการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ ทำให้ไม่สามารถช่วยเหลือผู้ประสบเหตุที่จมน้ำเสียชีวิตบริเวณท้ายรถตู้ได้ทันทีถึงที่ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ<sup>(9)</sup> ที่ศึกษาเรื่องความคุ้มค่าการพัฒนาประสิทธิภาพของการปฏิบัติการฉุกเฉินอย่างทันทั่วถึงพบว่า เวลาที่ใช้ในการปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉินแต่ละช่วงเวลา Response time และ Operation time เป็นปัจจัยสำคัญสำหรับการเพิ่มหรือลดโอกาสความสูญเสียของการเสียชีวิต การบาดเจ็บรุนแรง และการบาดเจ็บเล็กน้อย กล่าวคือหากเราใช้เวลาสำหรับการปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉินเพิ่มโอกาสความสูญเสียก็จะเพิ่มมากขึ้น ไม่ว่า จะล่าช้าในกระบวนการขั้นตอนใด จะส่งผลให้เกิดความเสี่ยงจากการแทรกซ้อนเพิ่มสูงขึ้น โดยอาจส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตหรือพิการโดยไม่จำเป็นหรือถ้าใช้เวลาสำหรับการปฏิบัติแพทย์ฉุกเฉินน้อยลงโอกาสความสูญเสียก็จะลดลง ผู้ป่วยฉุกเฉินก็จะมีโอกาสรอดพ้นจากความพิการหรือการเสียชีวิตโดยไม่จำเป็นสูงขึ้น

จากสภาพการณ์ของการบาดเจ็บและเสียชีวิตในอุบัติเหตุรถตู้โดยสารพิษณุโลก-แม่สอดเสียหลักพลิกคว่ำตกข้างทางสายเอเชียบริเวณตำบลบ้านใหม่สุขเกษม อำเภอกงไกรลาศครั้งนี้ เกิดจากพฤติกรรม การขับเร็วโดยประมาท การบรรทุกผู้โดยสารมากเกินไปจนเป็นเหตุยางล้อรถหลังข้างขวาระเบิด จนพนักงานขับรถไม่สามารถควบคุมรถได้เป็นเหตุให้รถพลิกคว่ำและตกลงคูน้ำข้างไหล่ทาง ทำให้ร่างกายของผู้โดยสารกระแทกกับโครงสร้างต่างๆภายในรถและ

ท้ายรถจมลงน้ำก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมากในเหตุการณ์ครั้งนี้

### ข้อเสนอแนะและมาตรการในการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิต

อุบัติเหตุครั้งนี้ นับว่ามีความรุนแรงพอสมควร เนื่องจากมีผู้เสียชีวิตทันทีที่เกิดเหตุ 4 คน และเสียชีวิตในเวลาต่อมาที่โรงพยาบาลพุทธชินราชอีก 1 คน บาดเจ็บสาหัสอยู่ในระหว่างการรักษาและฟื้นฟู 7 คนและบาดเจ็บเล็กน้อยรวม 6 คน จึงควรแก้ไขเพื่อการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนดังกล่าว

1. บริษัทเจ้าของกิจการการเดินรถควรมีมาตรการที่เข้มงวดการดูแลและตรวจสอบสภาพรถ ปรับปรุงสภาพรถให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานก่อนออกให้บริการประชาชน
2. เส้นทาง ณ จุดเกิดนั้นเป็นเส้นทางตรงที่ไม่มีจุดชะลอความเร็ว อีกทั้งเป็นเส้นทางที่มีรถผ่านมากเพื่อไปจังหวัดพิษณุโลกควรมีจุดที่กำหนดความเร็วหรือชะลอความเร็วของรถในการขับผ่านเส้นทางนี้ หรือควรมีการติดไฟสัญญาณจราจรตรงบริเวณหน้าอำเภอเกรียงไกรลาสเพราะจะช่วยสามารถชะลอความเร็วของรถที่จะขับผ่านไปจังหวัดพิษณุโลก หรือจากจังหวัดพิษณุโลกจะขับผ่านไป

### เอกสารอ้างอิง

1. บริษัท ขนส่ง จำกัด.รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย;2553.
2. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. สถิติจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทั่วประเทศประจำปีงบประมาณ 2554,  
[http://statistic.police.go.th/traff\\_main.htm](http://statistic.police.go.th/traff_main.htm)

3. ควรมีการนำมาตรการทางกฎหมายมาใช้อย่างจริงจังกับผู้ขับรถโดยสาธารณะ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคตต่อไป

### ปัญหาและข้อจำกัดในการสอบสวน

1. ญาติผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บไม่ยอมพุดถึง นึกถึงเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอีก เพราะยังรู้สึกสะเทือนใจ และหวาดกลัวอยู่ ในการสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้จึงต้องค่อยๆ พยายามสอบถาม
2. การเก็บข้อมูล บางประเด็นเก็บได้ค่อนข้างลำบาก เนื่องจากเป็นความลับด้านคดีความบางประเด็น เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถเปิดเผยข้อมูลได้ ทำให้ข้อมูลบางส่วนไม่ครบถ้วน

### กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณหน่วยงานที่ให้ความอนุเคราะห์ในการสอบสวนอุบัติเหตุครั้งนี้ ดังต่อไปนี้ หัวหน้างานอุบัติเหตุฉุกเฉิน แพทย์ พยาบาล และเจ้าหน้าที่ประจำตึกอุบัติเหตุและฉุกเฉิน โรงพยาบาลเกรียงไกรลาส อำเภอกงไกรลาส จังหวัดสุโขทัย สถานีตำรวจภูธรกงไกรลาส อำเภอกงไกรลาส จังหวัดสุโขทัย และผู้ประสบอุบัติเหตุ หน่วยกู้ภัยเทพนิมิตร อำเภอกงไกรลาส จังหวัดสุโขทัย ผู้อยู่ในเหตุการณ์ทุกท่าน

3. ณรงค์ ป้อมหลักทอง และคณะ. โครงการมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารประจำทาง: การกำหนดมาตรฐานบังคับใช้และการตรวจสอบ. สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.); 2555.

4. พญาดา ไวยเนตร. รายงานผลการสอบสวนการบาดเจ็บจากจราจรบนถนน กรณีศึกษารถประจำทางและรถบัสเช่าเหมาลำ ระหว่างเดือนมกราคม 2549 - มกราคม 2551. รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา ประจำสัปดาห์ 2551; 39: 496-8.

5. ณัฐกานต์ ไวยเนตร. แนวทางการสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน (Road Traffic Injury Investigation). นนทบุรี: สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข; 2549.

6. มงคล อย่างรัตนโชติ. ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดสุโขทัยกับจังหวัดอื่นๆ.(วิทยานิพนธ์)เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ; 2548.

7. พวงเพ็ญ อ่อนสืบตร. อุบัติการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบกและการกระจายของการเกิดอุบัติเหตุจราจรของอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ระหว่าง พ.ศ. 2546-2550และปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรระหว่างพ.ศ.2548-2550.เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่; 2551.

8. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ. (พฤษภาคม-มิถุนายน 2551). จดหมายข่าว: สื่อกลางเพื่อร่วมสร้างสุขภาพบนพื้นฐานความรู้. มาตรการรถโดยสารสาธารณะ. [ออนไลน์] (สืบค้นวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2556) [http://www.thainhf.org/document/media/media\\_431.pdf](http://www.thainhf.org/document/media/media_431.pdf)

9. สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ. รายงานการศึกษาความคุ้มค่าการพัฒนาประสิทธิภาพของการปฏิบัติการฉุกเฉินอย่างทันทั่วทั้งที่.นนทบุรี; 2554.