

**การสอบสวนอุบัติเหตุหมุ่รถทัวร์โดยสารประจำทางพุ่งชนต้นไม้ในร่องกลางถนน
ตำบลประดาง อำเภอวังเจ้า จังหวัดตาก วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2568**

นพรัักษ์ อยู่น้อย ส.บ.

ปริญญ์ ก้อนคำ ส.บ.

พงษ์ปณต ทองอ่อน ส.บ.

ศิริรัตน์ ต้นไสว วท.ม.

สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 2 จังหวัดพิษณุโลก

วันที่รับบทความ (Received), 8 มกราคม 2569

วันที่แก้ไขบทความ (Revised), 28 กุมภาพันธ์ 2569

วันตอบรับบทความ (Accepted), 5 มีนาคม 2569

บทคัดย่อ

5 ก.พ. 2568 ทีมตระหนักฐานการณํ สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 2 จังหวัดพิษณุโลก (สคร.2) รับแจ้งจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตาก พบอุบัติเหตุหมุ่รถทัวร์ กรุงเทพมหานคร-เชียงใหม่ ชนต้นไม้ในร่องกลางถนน ถนนพหลโยธินขาเล่อง ตำบลประดาง อำเภอวังเจ้า จังหวัดตาก ทีมปฏิบัติการสอบสวนควบคุมโรค สคร.2 ร่วมกับคณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดตาก 6-7 ก.พ. 2568 ออกสอบสวน สาเหตุ แนวทางป้องกัน รวบรวมข้อมูลทางการแพทย์ สํารวจสถานที่ ยานพาหนะ สัมภาษณ์ผู้ประสบเหตุ ผู้ช่วยเหลือ วิเคราะห์ปัจจัยด้วย Haddon's Matrix Model ผลการสอบสวน รถชนกับต้นไม้ในร่องกลางถนน ผู้ประสบเหตุ 35 คน (เสียชีวิต 2 ราย บาดเจ็บ 33 ราย) ส่วนใหญ่เป็นชาวต่างชาติ (7-70 ปี) บาดเจ็บที่ แขน ขา สะโพก หน้าอก หน้าผาก ผู้เสียชีวิตศีรษะกระแทกรุนแรง บังคับนำไปสู่การเกิดเหตุและบาดเจ็บรุนแรง ผู้ขับขี่เหนื่อยล้าสะสม พักผ่อนไม่เพียงพอ เกิดเหตุช่วงกลางวัน ผู้โดยสารไม่ทันระวังตัว บางส่วนไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย ถนนทางตรงยาว ร่องกลางถนนมีต้นไม้ใหญ่ตลอดเส้นทาง ไม่มีราวเหล็กกั้นข้างทางฝั่งขาเล่อง และแถบชะลอความเร็ว เมื่อเกิดเหตุเบาะที่นั่งหลุดจากที่ยึดติด ด้านหน้ารถชนกับต้นไม้ ผู้โดยสารกระแทกกับตัวรถ ข้อเสนอแนะ ผู้ประกอบการ พนักงานขับรถ ปฏิบัติตามมาตรฐานกรรมการขนส่งทางบก จัดทำฝั้ระบุตำแหน่งผู้โดยสาร เปลี่ยนหรือพักพนักงานขับรถทุก 4 ชั่วโมง กำหนดอายุขึ้นสูงพนักงานขับรถ แขวงทางหลวงติดตั้งราวเหล็กกั้น

คําสําคัญ อุบัติเหตุหมุ่, รถทัวร์โดยสารประจำทาง, การบาดเจ็บและเสียชีวิต

Investigation of a Mass Casualty Bus Accident Involving a Collision with a Road Median Tree in Pradang Subdistrict, Wang Chao District, Tak Province, on February 5, 2025

Nobparak Yunoy B.P.H.

Preeyanuch Kornkum B.P.H.

Pongpanot Tongon B.P.H.

Sirirat Tunsawai M.Sc.

Office of Disease Prevention and Control Region 2

Abstract

On February 5, 2025, the Situation Awareness Team (SAT) of the Office of Disease Prevention and Control Region 2, Phitsanulok, was notified by the Tak Provincial Public Health Office of a mass casualty incident involving the bus (Bangkok–Chiang Mai route) that crashed into a roadside tree in Wang Chao District, Tak Province. The Joint Investigation Team (JIT) conducted a field investigation on February 6–7, 2025, in collaboration with the Tak Road Traffic Accident Analysis Committee. The objectives were to determine contributing factors of the crash, to review preventive measures, and to propose strategies to reduce injuries and fatalities in similar events. Contributing factors were analyzed with Haddon’s Matrix Model. Using the Haddon’s Matrix Model, the team assessed medical outcomes, environmental conditions, and contributing factors. The incident involved 35 passengers, resulting in 2 fatalities and 33 injuries, predominantly foreign nationals aged 7–70 years. Injuries included trauma to limbs, hips, chest, and head, while fatalities were due to severe head injuries. Key contributing factors were driver fatigue, insufficient rest, nighttime driving, lack of seat belt use, long straight road sections with large trees in the median, absence of guardrails and rumble strips, and seat detachment during impact. The Department of Highways should consider installing guardrails and rumble strips in high-risk areas to prevent similar accidents. Strengthened collaboration among transport operators, drivers, and authorities is essential to reduce preventable road traffic injuries and fatalities.

Key word : Mass Casualty Incident, Public Bus, Injury and Deaths

1. บทนำ

วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2568 เวลาประมาณ 09.04 น. ทีมตระหนักรู้สถานการณ์ (SAT) สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 2 จังหวัดพิษณุโลก ซึ่งเฝ้าระวังเหตุการณ์โรคและภัยสุขภาพประจำสัปดาห์ ได้รับแจ้งจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตาก พบเหตุการณ์อุบัติเหตุหมู่รถทัวร์โดยสารประจำทาง (กรุงเทพ-เชียงใหม่) ชนต้นไม้ในร่องกลางถนน บริเวณถนนทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ฟังชาล่อง หลักกิโลเมตรที่ 506 ± 442 (ก่อนถึงปั๊ม ปตท. ประดาง ประมาณ 200 เมตร) ตำบลประดาง อำเภอวังเจ้า จังหวัดตาก มีผู้บาดเจ็บ 33 ราย และเสียชีวิต 2 ราย รวมทั้งหมด 35 ราย ผู้ประสบเหตุเป็นผู้โดยสารที่เดินทางจากจังหวัดเชียงใหม่ไปยังกรุงเทพฯ ทีมปฏิบัติการสอบสวนควบคุมโรค (Joint Investigation Team : JIT) สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 2 จังหวัดพิษณุโลก ซึ่งประกอบด้วยสหวิชาชีพลงพื้นที่ตรวจสอบหาสาเหตุเพื่อดำเนินการควบคุม ร่วมกับคณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดตาก ดำเนินการออกสอบสวนวันที่ 6-7 กุมภาพันธ์ 2568 เพื่อศึกษาระบาดวิทยาเชิงพรรณนาของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากเหตุการณ์หาสาเหตุและปัจจัยที่ส่งผลต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากเหตุการณ์ และแนวทางในการควบคุมป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากเหตุการณ์ในลักษณะเดียวกัน

2. วัตถุประสงค์

- 2.1 เพื่อศึกษาระบาดวิทยาเชิงพรรณนาของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากเหตุการณ์
- 2.2 เพื่อหาสาเหตุและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากเหตุการณ์
- 2.3 เพื่อหาแนวทางในการควบคุมป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากเหตุการณ์ในลักษณะเดียวกัน

3. วิธีการศึกษา

3.1 ศึกษาาระบาดวิทยาเชิงพรรณนา (Descriptive Study) ศึกษาภาพรวมเหตุการณ์ พฤติกรรมผู้ขับขี่ พฤติกรรมผู้โดยสาร และลักษณะการบาดเจ็บ เสียชีวิต รวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากรายงานและสัมภาษณ์ผู้เห็นเหตุการณ์และผู้ช่วยเหลือผู้ประสบภัย ได้แก่ 1) ตำรวจภูธรอำเภอวังเจ้า จังหวัดตาก 2) เจ้าหน้าที่สำนักงานขนส่งจังหวัดตาก 3) แขวงทางหลวงที่ 1 จังหวัดตาก 4) เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช และ 5) เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลวังเจ้า

3.2 ศึกษาภาพรวมการเกิดอุบัติเหตุ พฤติกรรมผู้ขับขี่ พฤติกรรมผู้โดยสาร ลักษณะการบาดเจ็บและเสียชีวิต โดย

3.2.1 ศึกษาข้อมูลย้อนหลังของการเกิดอุบัติเหตุ จากการรวบรวมข้อมูลสภาพที่เกิดเหตุ ร่องรอยการเกิดอุบัติเหตุในที่เกิดเหตุ พฤติกรรมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ข้อมูลใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ ประสิทธิภาพของผู้ขับขี่ การใช้ยา การพักผ่อนในคืนก่อนเกิดเหตุ และปริมาณแอลกอฮอล์จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ตำรวจเจ้าของคดี สัมภาษณ์ผู้บาดเจ็บ ผู้เห็นเหตุการณ์และผู้ช่วยเหลือผู้ประสบภัย

3.2.2 รวบรวมข้อมูลบาดเจ็บและเสียชีวิต ประวัติการรักษาจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance System : IS version PHER PLUS) แฟ้มประวัติในโรงพยาบาล การสัมภาษณ์ผู้บาดเจ็บ

และญาติ การคัดแยกผู้บาดเจ็บตามระดับความเร่งด่วน Emergency Triage Score (Modify National Triage Algorithm)⁽¹⁾ และทบทวนบันทึกการรักษาของผู้บาดเจ็บที่เข้ารับการรักษาที่ โรงพยาบาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช และโรงพยาบาลวังเจ้า จังหวัดตาก

3.2.3 ศึกษาด้านยานพาหนะ ของรถทัวร์โดยสารประจำทาง อุปกรณ์ โดยสอบถามเจ้าหน้าที่ตำรวจเจ้าของคดี สืบถามสภาพรถหลังเกิดอุบัติเหตุ สภาพยางรถ เบาะที่นั่ง โครงสร้างรถ และอุปกรณ์ในรถ

3.2.4 ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม สืบถามเส้นทาง ถนน และสภาพแวดล้อมบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ ถนนทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน หลักกิโลเมตรที่ 506 ± 442) ตำบลประดาง อำเภอวังเจ้า จังหวัดตาก ระยะทางประมาณ 1-2 กิโลเมตร

3.2.5 ศึกษาการเยียวยาและให้การช่วยเหลือหลังเกิดเหตุ โดยสอบถามเจ้าหน้าที่โรงพยาบาลวังเจ้า และสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) จังหวัดตาก

3.2.6 วิเคราะห์เหตุการณ์ ปัจจัยเสี่ยงของเหตุการณ์ หาแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญห โดยใช้ Haddon's Matrix Model⁽²⁾

3.3 สรุปปัจจัยนำไปสู่การเกิดเหตุ สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว ข้อเสนอแนะแนวทางป้องกันและแก้ไข

4. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มประชากรที่ศึกษา หมายถึง ผู้ขับขี่ 2 คน และผู้โดยสาร 33 คน กรณีอุบัติเหตุหมู่รถทัวร์โดยสารประจำทาง (กรุงเทพ-เชียงใหม่) ชนต้นไม้ในช่องกลางถนน บริเวณถนนทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ฟังขาด่อง หลักกิโลเมตรที่ 506 ± 442 (ก่อนถึงปั้ม ปตท. ประดาง ประมาณ 200 เมตร) ตำบลประดาง อำเภอวังเจ้า จังหวัดตาก ในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2568

5. เครื่องมือที่ใช้ในการสอบสวน

5.1 แบบสอบสวนการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และแบบสอบสวนการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนรายบุคคล ของกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค⁽³⁾ จัดเก็บข้อมูลทั้งหมด 3 ส่วน ได้แก่ 1) ส่วนที่ 1 สถานการณ์ ประกอบด้วยข้อมูลเกี่ยวกับผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต เพศ อายุ ตำแหน่งที่นั่ง ลักษณะการบาดเจ็บ การรักษา ยานพาหนะที่เกิดเหตุ อธิบายลักษณะการเกิดเหตุการณ์ การช่วยเหลือหลังเกิดเหตุ 2) ส่วนที่ 2 ข้อมูลยานพาหนะที่เกิดเหตุ และ 3) ส่วนที่ 3 ข้อมูลถนน และสิ่งแวดล้อม

5.2 อุปกรณ์ในการถ่ายภาพ และบันทึกข้อมูล⁽⁴⁾

6. ผลการสอบสวน

เหตุการณ์เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2568 เวลาประมาณ 00.57 น. บริเวณถนนทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ฟังชาล่อง หลักกิโลเมตรที่ 506 ± 442 (ก่อนถึงปั๊ม ปตท. ประดาง ประมาณ 200 เมตร) ตำบลประดาง อำเภอวังเจ้า จังหวัดตาก รถทัวร์โดยสารประจำทางปรับอากาศ 2 ชั้น (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) ขนาด 46 ที่นั่ง ม.4พ สีขาว ฟ้ายาคาแดบเหลือง ทะเบียนกรุงเทพมหานคร เป็นรถเสริมของบริษัท รถทัวร์เดินทางมาจากกรุงเทพมหานคร ปลายทางอำเภอเมืองเชียงใหม่ เพื่อรับผู้โดยสารจากสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่มาส่งที่กรุงเทพมหานคร ในวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2568 ออกเดินทางจากสถานีขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ เวลา 21.05 น. แวะเข้าจุด Checking Point จังหวัดลำปาง เวลา 22.42 น. และเข้าจุด Checking Point จังหวัดตาก เวลา 00.41 น. และเดินทางต่อจนถึงจุดเกิดเหตุ เวลาประมาณ 00.57 น. รถทัวร์โดยสารประจำทางได้วิ่งชิดเลนขวา ไม่มีอาการส่าย ตกลงร่องกลางถนน ชนกับต้นไม้ใหญ่ ภายหลังเกิดเหตุ มูลนิธิตากรรมใจจุดประดาง ได้รับแจ้งและเข้าตรวจสอบเหตุการณ์ เวลา 01.17 น. และแจ้งโรงพยาบาลวังเจ้า และ โรงพยาบาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช เตรียมความพร้อมรับมืออุบัติเหตุ

จากการตรวจสอบที่เกิดเหตุ มีผู้ประสบเหตุทั้งหมด 35 ราย (พนักงานขับรถทัวร์ 1 ราย พนักงานบริการบนรถ 1 ราย และผู้โดยสาร 33 ราย) ผู้โดยสารเป็นชาวไทย 1 ราย และชาวต่างชาติ 32 ราย (อิสราเอล 8 ราย ฝรั่งเศส 8 ราย เบลเยียม 1 ราย อิหร่าน 1 ราย พม่า 3 ราย รัสเซีย 1 ราย อังกฤษ 4 ราย จีน 1 ราย บราซิล 2 ราย เยอรมัน 2 ราย และสเปน 1 ราย) ในส่วนของพนักงานเป็นชาวไทยทั้ง 2 ราย อายุเฉลี่ย 32.74 ปี (อายุระหว่าง 7-70 ปี) เพศชายต่อเพศหญิง 1:1.05 (เพศหญิง 18 ราย เพศชาย 17 ราย) นำส่งโรงพยาบาลวังเจ้า จำนวน 19 ราย ประกอบด้วยผู้ป่วยบาดเจ็บเล็กน้อย จำนวน 14 ราย ผู้ป่วย admit จำนวน 1 ราย และส่งต่อเพื่อรับการรักษา จำนวน 2 ราย เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ จำนวน 1 ราย และเสียชีวิต ณ โรงพยาบาล

จำนวน 1 ราย แยกประเภทผู้บาดเจ็บตามสี แบ่งเป็น สีแดง จำนวน 2 ราย สีเหลือง 6 ราย สีเขียว 10 ราย สีดำ 1 ราย และนำส่งโรงพยาบาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช จำนวน 16 ราย มีผู้ป่วย admit จำนวน 15 ราย และส่งต่อ จำนวน 1 ราย แยกประเภทผู้บาดเจ็บตามสี แบ่งเป็น สีแดง จำนวน 4 ราย สีเหลือง 8 ราย สีเขียว 4 ราย โดยสรุปผู้ได้รับบาดเจ็บทั้งหมด จำนวน 33 ราย เสียชีวิต 2 ราย (ผู้ป่วย Admit 20 ราย) ลักษณะการบาดเจ็บ ได้แก่ แผลถลอกตามแขน ขา ใบหน้า ศีรษะ หลัง กระดูกหักที่นิ้วมือ เท้า ปวดบริเวณสะโพก ออก โดยผู้เสียชีวิตศีรษะได้รับการกระแทกรุนแรง (ตารางที่ 1)

จากการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ พบร่องรอยของล้อหน้าด้านขวา ตกลงบนไหล่ทางด้านขวา ไม่มีรอยเบรกของล้อรถ พบรอยวิ่งของล้อรถไกลไปประมาณ 40 เมตร จนถึงจุดชน สภาพต้นไม้หักโค่น ความเร็วของรถสุดท้ายก่อนเกิดเหตุ 61 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ความเร็วเฉลี่ยการเดินทาง 74.81 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ความเร็วสูงสุด 98 กิโลเมตรต่อชั่วโมง บริเวณตำบลวังจันทร์ อำเภอสามเงา รถทัวร์โดยสารประจำทางได้รับการตรวจสภาพผ่านมาตรฐานกรมการขนส่งเรียบร้อย เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2567 ระบุเป็นรถโดยสาร จำนวน 33 ที่นั่ง หลังผ่านการตรวจสอบสภาพรถมีการคัดแปลงสภาพรถ โดยเพิ่มจำนวนที่นั่ง 3 ที่

นั่ง รวมเป็น 36 ที่นั่ง สภาพรถด้านหน้าหลังชน มีสภาพหน้าบุบ ยุบตัว เสียหายอย่างมาก เบาะที่นั่งชั้น 2 หลุดกระเด็นออกจากฐาน และมีเพียงบางส่วนที่เบาะมีลักษณะโยกเอนไปด้านหลัง ไม่มีการหลุดของลูกหมาก สภาพคันชักและคันส่งเป็นปกติ ระบบบังคับเลี้ยวทำงานได้ปกติ ถุงลม ไม่นึกขาด หน้าปัดมี

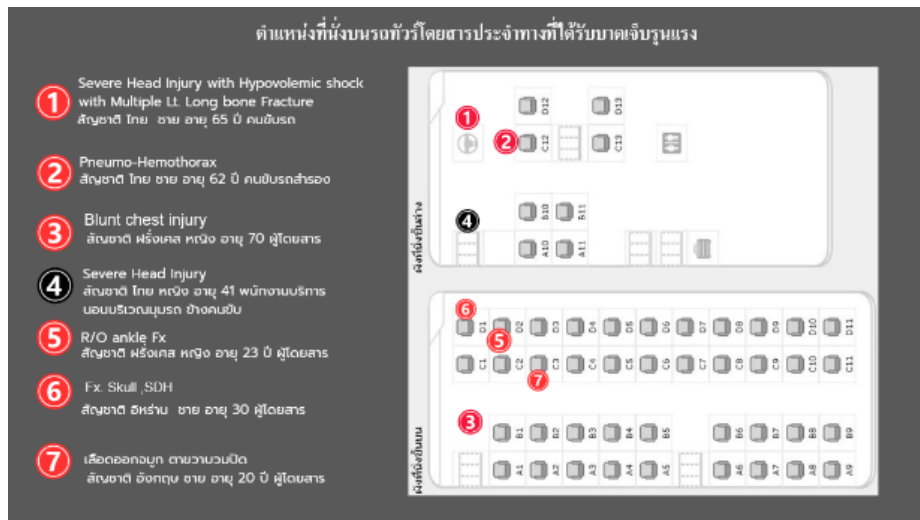
แรงดันลมค้างอยู่ไม่รั่ว สภาพยาง ทั้ง 8 เส้น มีอายุการใช้งาน 1 ปี 3 เดือน (ปีผลิต 2024 สัปดาห์ที่ 23) มีสภาพดี ไม่มีแตกชำรุดเลย รถมีทางออกนิรภัยเป็นประตูฉุกเฉิน สามารถเปิด-ปิดใช้การได้ตามปกติ ถนนเป็นถนนสี่เลน มีร่องกลางถนน มีต้นไม้ใหญ่ ถนน ผิวเรียบ ไม่โค้ง ไม่มีเนิน มีแสงสว่างจากเสาไฟข้างทาง แต่ไม่เพียงพอ ไม่มีแถบเส้นสะท้อน (Rumble Strips) และไม่มีราวเหล็กกั้นถนน (Guard Rail) หลังจากเกิดเหตุสามารถให้การช่วยเหลือและจัดการได้ทันเวลา มีอุปกรณ์และบุคลากรอย่างเพียงพอ แต่ขาดบุคลากรหรือล่ามสื่อสารกับผู้โดยสารชาวต่างชาติ แผนผังที่นั่งบนรถทัวร์โดยสารประจำทางที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรง สภาพรถ ณ ที่เกิดเหตุ ภาพลำดับเหตุการณ์ และสภาพแวดล้อม (ภาพที่ 1 2 3 และ 4)

ตารางที่ 1 แสดงลักษณะการบาดเจ็บและตำแหน่งที่นั้ง

ลำดับ	เพศ	อายุ	สัญชาติ	ตำแหน่งที่นั่ง	อาการและการวินิจฉัยเบื้องต้น	สถานะ	หมายเหตุ
ผู้เสียชีวิต							
1	หญิง	41	ไทย	ชั้นล่าง นั่งข้างคนขับ	ศีรษะได้รับการกระทบกระเทือนแรง	เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ	พนักงานบริการบนรถ
2	ชาย	65	ไทย	ชั้นล่าง ที่นั่งคนขับ	ศีรษะได้รับการกระทบกระเทือนแรง ขาที่นอนบนซ้ายแตกหักหลาย ชิ้น	เสียชีวิตขณะรักษาตัวที่ รพ.	คนขับรถ
ผู้บาดเจ็บ							
1	หญิง	20	อิสราเอล	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั่ง	กล้ามเนื้อฉีกขาด แผลดลอกที่แขนขวา	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
2	ชาย	22	อิสราเอล	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั่ง	แผลจากการถูกกระแทกที่กะโหลกศีรษะ	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
3	ชาย	22	อิสราเอล	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั่ง	แผลฉีกขาดที่ศีรษะส่วนหน้าและจมูก	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
4	หญิง	21	อิสราเอล	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั่ง	ศีรษะได้รับแรงกระแทก มีแผลฉีกขาดที่ลิ้นและขาขวา	ขอไปรักษาต่อ รพ.กรุงเทพ พิชญ โลก	ผู้โดยสาร
5	หญิง	27	ฝรั่งเศส	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั่ง	มีบาดแผลจากการกระแทกและแผลดลอกที่หลังส่วนล่าง	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
6	หญิง	28	เบลเยียม	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั่ง	แผลฉีกขาดที่ขา	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
7	ชาย	61	ไทย	นั่งด้านหลังคนขับ ชั้นล่าง	ปอดทะลุและมีเลือดออก	รักษาตัวที่ รพ.วังเจ้า	คนขับรถ สำรอง
8	หญิง	31	รัสเซีย	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั่ง	แผลดลอกที่แขนขวา	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
9	หญิง	25	อิสราเอล	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั่ง	แผลจากการถูกกระแทกที่แก้มและขาซ้าย	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
10	หญิง	33	อังกฤษ	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั่ง	ปวดสะโพกข้างขวา	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
11	หญิง	26	อิสราเอล	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั่ง	แผลจากการถูกกระแทกที่ข้อศอกซ้าย	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
12	ชาย	19	จีน	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั่ง	ใบหน้าดลอก	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
13	หญิง	29	สเปน	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั่ง	ศีรษะได้รับแรงกระแทก มีแผลฉีกที่หนังศีรษะ ฟันหลุด	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
14	ชาย	50	บราซิล	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั่ง	บาดเจ็บเอ็นกระดูกที่ไหล่ขวาและข้อเท้าขวา	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
15	หญิง	50	บราซิล	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั่ง	ศีรษะได้รับแรงกระแทก มีแผลฉีกขาดที่แก้มขวาและขา 2 ข้าง	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
16	หญิง	21	อิสราเอล	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั่ง	กระดูกนิ้วก้อยมือซ้ายและกระดูกเท้าขวาหัก	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
17	ชาย	29	ฝรั่งเศส	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั่ง	แผลดลอกที่ขาขวา	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
18	ชาย	54	เยอรมัน	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั่ง	แผลฉีกขาด หน้าผาก ปวดข้อเท้า แผลฉีกขาดหน้าแข้ง	รักษาตัวที่ รพ.สมเด็จพระเจ้าตากสิน ๑	ผู้โดยสาร
19	ชาย	42	เยอรมัน	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั่ง	ปวดข้อศอก ปวดเท้า	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร

ตารางที่ 1 แสดงลักษณะการบาดเจ็บและตำแหน่งที่นั้ง (ต่อ)

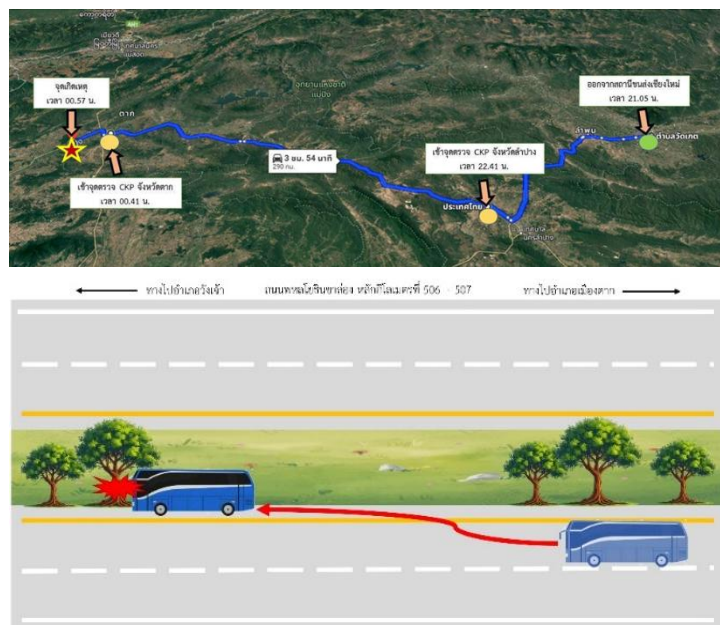
ลำดับ	เพศ	อายุ	สัญชาติ	ตำแหน่งที่นั้ง	อาการและการวินิจฉัยเบื้องต้น	สถานะ	หมายเหตุ
ผู้บาดเจ็บ							
20	ชาย	9	พม่า	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั้ง	แผลลึกขาดเนื้อคิ้วขวา	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
21	หญิง	39	พม่า	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั้ง	ปวดแขนขวา Fx.Elbow dislocation	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
22	ชาย	20	อังกฤษ	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั้ง	ปวดขาขวา Fx.tibia	รักษาตัวที่ รพ.สมเด็จพระเจ้าตากสิน ฯ	ผู้โดยสาร
23	หญิง	7	พม่า	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั้ง	แผลลอกจากซ้าย	รักษาตัวที่ รพ.สมเด็จพระเจ้าตากสิน ฯ	ผู้โดยสาร
24	ชาย	20	อังกฤษ	ชั้นบน แถวที่ 3 D3	เลือดออกจุมูก คางขวามุมปิด	รักษาตัวที่ รพ.สมเด็จพระเจ้าตากสิน ฯ	ผู้โดยสาร
25	ชาย	22	อังกฤษ	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั้ง	แผลลอกจากร่างกาย	รักษาตัวที่ รพ.สมเด็จพระเจ้าตากสิน ฯ	ผู้โดยสาร
26	หญิง	73	ฝรั่งเศส	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั้ง	ปวดไหล่ขวา แผลลอกจาก	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
27	หญิง	70	ฝรั่งเศส	ชั้นบน แถวที่ 1 ด้านซ้าย	เจ็บหน้าอกอย่างรุนแรงจากแรงกระแทก	ขอไปรักษาต่อ รพ.กรุงเทพ พิชญ์โลก	ผู้โดยสาร
28	ชาย	29	ฝรั่งเศส	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั้ง	แผลลึกขาดหน้าผาก	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
29	หญิง	27	ฝรั่งเศส	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั้ง	เจ็บขาซ้าย	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
30	ชาย	30	อิหร่าน	ชั้นบน แถวที่ 1 D1	กะโหลกศีรษะแตก ปอดทะลุ	ส่งตัวไปรักษาต่อ รพ.ม.นเรศวร	ผู้โดยสาร
31	ชาย	21	ฝรั่งเศส	ไม่ทราบตำแหน่งที่นั้ง	ปวดหลัง	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
32	หญิง	23	ฝรั่งเศส	ชั้นบน แถวที่ 2 D2	ข้อเท้าหัก	แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน	ผู้โดยสาร
33	ชาย	40	ไทย	ชั้นบน แถวที่ 2 B9	แผลใบหน้า	รักษาตัวที่ รพ.สมเด็จพระเจ้าตากสิน ฯ	ผู้โดยสาร



ภาพที่ 1 ที่นั่งบนรถทัวร์โดยสารประจำทางที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรง



ภาพที่ 2 สภาพรถทัวร์โดยสารประจำทาง ณ ที่เกิดเหตุ



ภาพที่ 3 ลำดับเหตุการณ์ และจำลองเหตุการณ์ขณะเกิดเหตุ



ภาพที่ 4 สภาพสิ่งแวดล้อม ณ ที่เกิดเหตุ

ผลการวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ ด้วย Haddon's Matrix Model

ระยะ การเกิด เหตุ	ปัจจัยด้านบุคคล	ปัจจัยด้านพาหนะ	ปัจจัยด้านถนนและ สภาพแวดล้อม	สภาพที่สังคมและ ระบบที่เกี่ยวข้อง
ก่อนเกิด เหตุ	พนักงานขับรถ - อายุ 65 ปี - มีโรคประจำตัวคือไขมันในหลอดเลือด - ทานยาละลายลิ่มเลือด - ประกอบอาชีพขับรถโดยสารประจำทางมาประมาณ 27 ปี - พักผ่อนมาในรถจากขามา - ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ไม่พบ พนักงานขับรถสำรอง - นอนหลับบริเวณห้องพักหลังคนขับ พนักงานบริการ - นั่งเบาะนั่งเสริมข้างคนขับ ไม่มีเข็มขัดนิรภัย ผู้โดยสาร - ชาวต่างชาติคาดเข็มขัดนิรภัย - ผู้โดยสารทั้งหมด 33 คน	- รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ 2 ชั้น เดินทางจาก เชียงใหม่ - กรุงเทพฯ - ผ่านการตรวจสภาพจาก บขส. เมื่อวันที่ 3 ธ.ค.67 จดทะเบียนจำนวน 33 ที่นั่ง แล้ว - คัดแปลงเพิ่มเบาะโดยสารเป็น 36 ที่นั่ง - มีประตูขึ้นลง 2 ประตู (ด้านหน้าซ้ายและตรงกลางซ้าย) มีประตูฉุกเฉิน - มีอุปกรณ์ความปลอดภัย ได้แก่ - เข็มขัดนิรภัยแบบ 3 จุด ค้อนทุบกระจก และอุปกรณ์ดับเพลิง - เป็นรถเที่ยวเสริมเดินทางมาจากกรุงเทพฯ	- ถนนพหลโยธินขาเล่ง 4 ช่องจราจร มีเกาะกลางถนน - เกาะกลางถนนมีต้นไม้ใหญ่ตลอดเส้นทาง - เส้นแบ่งช่องจราจรชัดเจน - มีราวกันข้างทางเฉพาะฝั่งขาขึ้น - ไม่มีแถบชะลอความเร็ว - เตือนคนขับเมื่อออกนอกเส้นทาง - สภาพผิวทางเรียบ ไม่มีหลุมบ่อ ไม่มีเนิน ทางตรง - ช่วงเวลากลางคืนแสงสว่างไม่เพียงพอ มีหลอดไฟชำรุด	เคยเกิดอุบัติเหตุ หมูในบริเวณใกล้เคียงเมื่อปี 2568
ขณะ เกิดเหตุ	พนักงานขับรถ - มีความเหนื่อยล้าจากการเดินทางมาในรถ พนักงานขับรถสำรอง - นอนหลับบริเวณห้องหลังคนขับ - ไม่มีเข็มขัดนิรภัย พนักงานบริการ - นอนหลับ เบาะเสริมข้างคนขับ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ผู้โดยสาร - นอนหลับ	- ความเร็วประมาณ 80 กม./ชม. ก่อนถึงจุดเกิดเหตุ 3 กม. เมื่อถึงจุดเกิดเหตุความเร็วหยุดอยู่ที่ 61 กม./ชม. - ขับรถชิดเลนสีขาว - แฉลบลงข้างทาง ระยะประมาณ 40 เมตร ไม่สามารถ - ประครองรถให้กลับเข้าเส้นทางได้เนื่องจากไหล่ทางของเกาะกลางมีความลาดชันและมีต้นไม้ใหญ่	- ถนนเป็นเส้นทางตรงยาว - ช่วงเวลากลางคืน แสงสว่างไม่เพียงพอ - ไม่พบรอยเบรค	เป็นถนนสายหลัก มีรถผ่านด้วยความเร็วสูง

ระยะ การเกิด เหตุ	ปัจจัยด้านบุคคล	ปัจจัยด้านพาหนะ	ปัจจัยด้านถนนและ สภาพแวดล้อม	สภาพที่สังคมและ ระบบที่เกี่ยวข้อง
		- ชนคันไม้ใหญ่ที่เกาะกลาง ถนน - ด้านหน้ารถยวบเข้าหาตัว คนขับและพนักงานบริการ กระดกแตก แก้วผู้โดยสาร เคลื่อนออกจากตำแหน่งที่ยึด ติด		
หลังเกิด เหตุ	พนักงานขับรถ - บาดเจ็บสาหัส ติดภายใน และในเวลา ต่อมาเสียชีวิตภายใน ไม่พบปริมาณ แอลกอฮอล์ในเลือด พนักงานขับรถสำรอง - ได้รับบาดเจ็บบริเวณช่องอกและศีรษะ พนักงานบริการ - ติดภายในรถ เสียชีวิต ณ ที่เกิดเหตุ ผู้โดยสาร - บาดเจ็บจำนวน 33 ราย แบ่งเป็นสีแดง 5 ราย สีเหลือง 14 ราย สีเขียว 14 ราย	- บริเวณหน้ารถโดยสารยวบลง ทำให้พนักงานขับรถและ พนักงานบริการ ติดภายในรถ และตัดถ่างขา - กระजरอดแตก - เบาะที่นั่งผู้โดยสารหลุดออก กระเด็น เกือบทั้งหมด ทำให้ผู้โดยสาร ได้รับบาดเจ็บ	- ได้รับการช่วยเหลือจาก ทีมกู้ชีพและ ถูกนำส่ง โรงพยาบาล - เป็นถนนเส้นหลัก ใน การเดินทางไปจังหวัด กำแพงเพชร	- ได้รับการเยียวยา จากบริษัท ประกันภัยของ บริษัทรถประจำ ทาง - ผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็น ชาวต่างชาติ ทำให้ เกิดความล่าช้าใน การสื่อสาร

7. สรุปปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บและเสียชีวิต

7.1 ด้านคน

7.1.1 คนขับรถสูงอายุ (65 ปี) เหนื่อยล้าสะสม พักผ่อนไม่เพียงพอ เนื่องจากการเดินทางระยะไกลจากกรุงเทพ เพื่อให้บริการรถเที่ยวเสริม และขับรถกลับเป็นระยะทางไกล ทำให้เกิดการหลับใน

7.1.2 ไม่สามารถระบุตำแหน่งที่นั่งของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตได้ทั้งหมด เนื่องจากไม่มีการลงทะเบียนตำแหน่งที่นั่งตั้งแต่ต้นทาง มีเพียงข้อมูลการจองตั๋วที่ไม่มีข้อมูลระบุที่นั่งอย่างถูกต้อง

7.1.3 ผู้ประสบเหตุมากกว่าร้อยละ 90 เป็นชาวต่างชาติ ส่วนมากไม่สามารถสื่อสารภาษาไทยได้ มีปัญหาในการสื่อสารเพื่อขอความช่วยเหลือและให้ข้อมูล และช่วงเกิดเหตุเป็นเวลากลางคืนไม่สามารถหาล่ามแปลภาษาได้

7.1.4 ผู้โดยสารบางส่วนไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัยเนื่องจากปรับเบาะนอนหลับระหว่างเดินทาง

7.2 ด้านยานพาหนะ

7.2.1 มีการดัดแปลงเสริมที่นั่งหลังจากที่เข้ารับการตรวจสภาพรถจากสำนักงานขนส่งจังหวัด ทำให้เบาะที่นั่งหลุดออกจากตำแหน่งที่ยึดติด ไหลไปกระแทกด้านหน้า

7.2.2 เบาะที่นั่งรถหลุดไปพร้อมกับผู้โดยสารรวมกันด้านหน้ารถ บางส่วนโยกเอนไปด้านหน้า

7.2.3 ด้านหน้ารถได้รับความเสียหายรุนแรงทีมกู้ชีพต้องใช้เครื่องตัดถ่างให้การช่วยเหลือ

7.3 ด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

7.3.1 เกิดเหตุช่วงเวลากลางคืน ความสามารถในการมองเห็นลดลง

7.3.2 สภาพถนนทางตรงยาว มีรถสัญจรจำนวนมาก ใช้ความเร็วสูง เกาะกลางถนนมีความลาดชัน มีต้นไม้ใหญ่ตลอดเส้นทาง ไม่มีราวกันข้างทาง ไม่มีแถบชะลอความเร็ว เตือนคนขับเมื่อออกนอกเส้นทาง

8. ปัจจัยและข้อจำกัดในการสอบสวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

8.1 ข้อมูลผู้โดยสารชาวต่างชาติ ไม่สามารถประสานกับผู้ประสบเหตุได้

8.2 ช่วงเกิดเหตุเวลากลางคืนทำให้การช่วยเหลือของทีมเป็นไปได้ยาก

8.3 การสอบสวนได้ดำเนินการหลังเกิดเหตุการณ์ทำให้ไม่สามารถสอบสวนเหตุการณ์จากการตามสัมภาษณ์ผู้ประสบเหตุได้ทั้งหมด เนื่องจากการได้รับแจ้งนำรถกลับบ้าน และเป็นชาวต่างชาติ จึงทำให้อาจมีข้อมูลนอกเหนือจากรายละเอียดที่ได้จากการสอบสวนครั้งนี้ โดยเฉพาะรายละเอียดเกี่ยวกับตำแหน่งที่นั่งขณะเกิดเหตุการณ์ เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์กลไกการบาดเจ็บตามตำแหน่งที่นั่ง

9. วิเคราะห์ผลการสอบสวน

ข้อมูลกรมการขนส่งทางบก ณ วันที่ 31 มกราคม 2568 ยังคงมีรถโดยสารสองชั้นให้บริการทั่วประเทศในทุกเส้นทางมากถึง 6,389 คัน⁽⁵⁾ แสดงให้เห็นว่ารถโดยสารสองชั้น เป็นยานพาหนะที่นิยมใช้ในการเดินทางระยะไกล ของคนไทย เนื่องจากสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้จำนวนมาก ดังนั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุย่อมส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก จากการสำรวจของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย พบว่า รถโดยสารสองชั้น มีความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุและอัตราการเสียชีวิตสูงกว่ารถโดยสารชั้นเดียวถึง 6 เท่า เมื่อเทียบกับอัตราการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารที่จดทะเบียนชนิดเดียวกัน⁽⁶⁾ โดยสรุปสาเหตุหลักในเรื่องโครงสร้างและการออกแบบรถโดยสารตามหลักวิศวกรรมไม่เหมาะสมกับเส้นทางและถนนในประเทศไทย โดยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561-2565 พบว่ารถโดยสารสองชั้น ประสบอุบัติเหตุทางถนน 283 คัน เฉลี่ยปีละ 56 ครั้ง หรือเฉลี่ยเดือนละ 5 ครั้ง ซึ่งในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 รถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือรถโดยสารหนึ่งชั้น ร้อยละ 38.79 รองลงมาคือรถโดยสารสองชั้น ร้อยละ 19.29 หากพิจารณาความน่าจะเป็นของจำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต จากรถโดยสารสองชั้น มีความเป็นไปได้ว่าจะมีจำนวนมากกว่าเนื่องจากการบรรทุกผู้โดยสารมากกว่า แม้จะมีมาตรการในการควบคุมการจดทะเบียนรถโดยสารสองชั้น โดยกำหนดมาตรฐานรถโดยสารสองชั้นที่จดทะเบียนใหม่ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น⁽⁷⁾ ข้อมูลการ

บาดเจ็บจากระบบไฟระวังกการบาดเจ็บ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566-31 กรกฎาคม 2568 ถนนทางหลวงหมายเลข 1 ตำบลประดาง อำเภอวังเจ้า จังหวัดตาก มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จำนวน 50 ครั้ง และสถิติเกิดอุบัติเหตุทางถนนของรถโดยสารสองชั้น ส่วนใหญ่เกิดจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ได้แก่ ขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด ขับล้าเข้าไปในช่องทางฝั่งตรงข้าม ร่างกายอ่อนเพลีย การพักผ่อนไม่เพียงพอ (หลับใน)⁽⁸⁾ ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์⁽⁷⁾ การมีโรคประจำตัว ผู้โดยสารบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตเกิดจากไม่คาดเข็มขัดนิรภัย⁽⁹⁾

ปัจจัยด้านยานพาหนะที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและเสียชีวิตรุนแรง คือโครงสร้างของตัวรถไม่ได้มาตรฐาน⁽¹⁰⁾ โดยเฉพาะเบาะรถโดยสารหลุดจากพื้นรถ เนื่องจากรถโดยสารส่วนใหญ่มีการยึดเบาะที่แน่นกับตัวรถด้วยกันใช้แผ่นเหล็กในลักษณะของตะขอเกี่ยวกับพื้นรถ และบริเวณด้านข้างรถและใช้น็อตขันบีบให้แน่น ทำให้ผู้โดยสารกระแทกกับโครงสร้างในรถ ที่นั่งไม่มีเข็มขัดนิรภัย⁽⁶⁾ และขาดอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย⁽¹¹⁾ หากวิเคราะห์สภาพรถทัวร์ที่เกิดเหตุ คล้ายกับเหตุการณ์รถโดยสารแบบ 2 ชั้นเส้นทางกรุงเทพฯ-นาทวี (จังหวัดสงขลา) พุ่งชนต้นไม้ที่บริเวณ อำเภอทับสะแก จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ช่วงวันที่ 4-5 ธันวาคม 2566 มีผู้เสียชีวิต 15 คน ลักษณะรถคล้ายถูกผ่าออกเป็น 2 ซีก หลังจากที่ถูกพุ่งชนเข้ากับต้นไม้ข้างทาง สาเหตุเพราะรถ ใช้โครงสร้างแบบแซชชี คือ มีลักษณะเป็นคานแข็งๆ เหมือนกระดูกสันหลังอยู่ที่กลางตัวรถเพียง ชิ้นเดียว ดังนั้นหากพุ่งเข้าชนด้านหน้า รถคันนี้จะมีส่วนที่แข็งแรงพอจะรับแรงปะทะได้เฉพาะช่วงกลางของตัวรถเท่านั้น แต่เหตุการณ์นี้รถพุ่งเข้าชนต้นไม้จากหน้ารถด้านซ้าย ทำให้ฝั่งซ้ายเสียหายอย่างหนัก และผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่ก็โดยสารที่ฝั่งซ้าย นั่นเป็นเพราะมีแซชชีตรงกลางรถรับแรงปะทะป้องกันฝั่งขวาไว้ได้มากกว่า⁽¹²⁾ ซึ่งในเหตุการณ์นี้ผู้บาดเจ็บสาหัสส่วนใหญ่นั่งบริเวณฝั่งซ้ายของรถ

ในส่วนของปัจจัยสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม ส่วนใหญ่มีการเกิดอุบัติเหตุสูงในช่วงเวลากลางคืน ร้อยละ 56 ถนนทางตรงไม่มีความลาดชัน ร้อยละ 66.71⁽¹¹⁾ นอกจากนี้ยังเกิดกับสภาพถนนที่ไม่ปลอดภัย เช่น ไม่มีอุปกรณ์กั้นถนน (barrier) หรือราวเหล็กกั้นถนน (guard rail) ขาล่อง ทำให้รถตกลงไปร่องกลางถนน ไม่มีแถบชะลอความเร็ว (rumble strip) เตือนคนขับเมื่อออกนอกเส้นทาง แสงสว่างไม่เพียงพอ หรือไม่มีไฟส่องสว่าง โดยเฉพาะช่วงเวลากลางคืน^(13,14) ซึ่งสอดคล้องกับการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้ ที่มีรถโดยสารสองชั้นเป็นยานพาหนะ เกิดขึ้นเวลากลางคืนและบนถนนทางตรง สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้เกิดจากพนักงานขับรถมีความเหนื่อยล้าสะสม ถนนไม่มีรั้วและแถบชะลอความเร็ว และเป็นรถทัวร์ 2 ชั้น เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 2 ราย และบาดเจ็บ 33 ราย สาเหตุของความรุนแรงของอุบัติเหตุ พบว่าผู้เสียชีวิต กระแทกกับวัตถุแข็งอย่างรุนแรงบริเวณศีรษะ และผู้โดยสารไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย ทำให้หลุดออกจากเบาะไปกระแทกกับส่วนต่างๆ ของตัวรถ ทำให้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บรุนแรง และอีกหนึ่งสาเหตุคือเก้าอี้โดยสาร ไม่มีการยึดเกาะกับโครงสร้างของรถที่แข็งแรงพอ ทำให้เบาะผู้โดยสารหลุดออกจากฐานยึด ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวน

มากเนื่องจากกระแทกกับชิ้นส่วนและอุปกรณ์ภายในห้องโดยสาร^(15,9) การคาดการณ์ที่ผิดพลาดของผู้ขับขี่รถโดยสารสองชั้นอาจเกี่ยวกับการขับระยะทางไกล ทำให้ร่างกายเหน็ดเหนื่อย อ่อนล้า ส่งผลต่อประสิทธิภาพการรับรู้ เช่น การมองเห็น การได้ยิน การประเมินความเสี่ยงบกพร่อง ทำให้เกิดความผิดพลาดในการควบคุมยานพาหนะ⁽¹⁶⁾ แม้ว่ารถโดยสารสองชั้นที่เกิดเหตุจะมีการตรวจสอบสภาพตามที่กฎหมายกำหนด ที่ยังพบการหลุดของเบาะโดยสาร และไม่มีเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง แสดงให้เห็นว่ารถโดยสารที่อยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งาน หรือมีคุณภาพต่ำ คล้ายกับกรณีอุบัติเหตุหมู่รถบัสทัศนศึกษาสองชั้น ชนกับรถยนต์คู่กรณีแล้วเสียชีวิตพุ่งลงข้างทางถนนทางหลวงหมายเลข 1318 (ศรีสำโรง-ศรีนคร) ตำบลปากน้ำ อำเภอสุวรรณคโลก จังหวัดสุโขทัย วันที่ 17 มีนาคม 2566 ผู้บาดเจ็บ 42 ราย และเสียชีวิต 2 ราย บริเวณหน้ารถชนกับคันดินสูงเสียหายส่วนด้านหน้ารถบริเวณคนขับเบาะที่นั่งผู้โดยสารชั้นบนหลุดออกจากจุดยึดหลายจุด รวกันบนไคทางขึ้นชั้นบนหลุดออก เนื่องจากผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บได้รับแรงกระแทกจากอุปกรณ์ในรถ ซึ่งเกิดเหตุเวลากลางคืน ถนนเป็นทางตรง ถนนมีการก่อสร้างทำถนนใหม่ ไม่มีเส้นแบ่งทางจราจร ไม่มีเส้นไหล่ทางข้างไหล่ทางเป็นร่องระบายน้ำทางการเกษตรที่มีความลึก ไม่มีไฟส่องสว่าง⁽¹⁷⁾

ทั้งนี้ผลการสอบสวนเป็นการสรุปจากข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ และเก็บรวบรวมข้อมูลหลังเกิดเหตุการณ์ ทำให้ไม่สามารถสอบสวนเหตุการณ์จากการตามสัมภาษณ์ผู้ประสบเหตุได้ทั้งหมด เนื่องจากได้รับการจำหน่ายกลับบ้าน จึงทำให้อาจมีข้อมูลนอกเหนือจากรายละเอียดที่ได้จากการสอบสวนครั้งนี้ โดยเฉพาะรายละเอียดเกี่ยวกับตำแหน่งที่นั่งขณะเกิดเหตุการณ์ เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์กลไกการบาดเจ็บตามตำแหน่งที่นั่ง ในส่วนของประเด็นที่น่าสนใจต้องอาศัยความรู้และความชำนาญจากสาขาชีพต่าง ๆ ได้แก่ วิศวกรรมจราจร วิศวกรรมยานยนต์ วิเคราะห์ความเร็ว รูปแบบการชน กลไกการบาดเจ็บตามตำแหน่งที่นั่ง ตำรวจ ชนส่งจังหวัด ทางหลวง วิเคราะห์ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ติดตามการเยียวยา การประกันภัย เหตุการณ์นี้ผู้ประสบเหตุการณ์เป็นชาวต่างชาติ ในการสัมภาษณ์ ต้องมีล่ามแปลภาษา ดังนั้นหากมีการสอบสวนในครั้งต่อไปการรวบรวมข้อมูลจะครบถ้วนสมบูรณ์มากขึ้น หากได้รับความร่วมมือจากบุคลากรสาขาชีพในการลงพื้นที่เก็บข้อมูลจากที่เกิดเหตุพร้อม ๆ กันแบบสหสาขาหรือการประสานข้อมูล ระหว่างหน่วยงาน จะนำไปสู่การควบคุมป้องกันในทุกระดับได้ และร่วมกันสัมภาษณ์ผู้ที่อยู่ในเหตุการณ์เพื่อให้ได้ข้อมูลครบถ้วน ตามต้องการ และเกิดการเข้าใจข้อมูลตรงกัน

10. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทบทวน หรือมีมาตรการในเรื่องต่อไปนี้

10.1 ผู้ประกอบการแต่ละรายจัดเตรียมบุคลากรที่ดูแลเรื่องการจัดการความปลอดภัยด้านการขนส่ง เพื่อจัดทำแผนการบำรุงรักษารถและระบบความปลอดภัย ทั้งการตรวจสอบการเดินทางทุกเที่ยวตามกำหนดเวลา ตรวจสอบการใช้สารเสพติด สมรรถนะของผู้ขับขี่ การกำหนดอายุสูงสุดของผู้ขับขี่ ความ

ชำนาญเส้นทางและจุดพักรถระหว่างทาง ยืนยันการตรวจสอบข้อมูลความเร็วด้วยระบบ GPS แบบเรียลไทม์ (Real Time) เมื่อพบว่าการขับรถเกินระยะเวลาที่กำหนด หรือขับรถด้วยความเร็วสูง หรือเข้าเส้นทางเสี่ยงอันตรายสามารถแจ้งเตือนหรือสกัดได้ทันที

10.2 ใช้มาตรการทางกฎหมายในการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดการเดินทาง โดยเจ้าหน้าที่ด่านตรวจตรวจสอบการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถทุกประเภท ก่อนรถออกและระหว่างเดินทาง และตำรวจ กวดขันการคาดเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง

10.3 ผลักดันการยกเลิกการใช้งานรถโดยสารสองชั้นของกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะทั้งระบบ โดยกำหนดแนวทางการสนับสนุนเพื่อลดภาระต้นทุนค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะในการเปลี่ยนผ่านการใช้งานจากรถโดยสารสองชั้นเป็นรถโดยสารชั้นเดียว

10.4 แขงทางหลวงติดตั้งราวเหล็กกั้นถนน หรือติดเครื่องหมายสะท้อนแสง

11. การนำไปใช้ประโยชน์

11.1 นำข้อมูลที่ได้จากการสอบสวนและข้อเสนอแนะ เสนอในการประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ/จังหวัด เพื่อผลักดันให้เกิดมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในรถทัวร์โดยสารประจำทาง 2 ชั้น

11.2 นำข้อมูลที่ได้จากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ การช่วยเหลือ และการส่งต่อ มาวิเคราะห์ความถูกต้อง และครบถ้วนของข้อมูล และคืนข้อมูลให้กับโรงพยาบาลที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนาการรายงานข้อมูลให้มีคุณภาพเพิ่มขึ้น

12. กิตติกรรมประกาศ

ทางคณะทีมสอบสวนขอขอบคุณสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตาก โรงพยาบาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช โรงพยาบาลวังเจ้า สภ.วังเจ้า สำนักงานขนส่งจังหวัดตาก ทีมสหสาขาทุกท่าน ที่ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลและอำนวยความสะดวกในการสอบสวนในครั้งนี้ และขอบคุณนายกองโชค วุฒิชัยวิชย์กิจ หัวหน้ากลุ่มโรคไม่ติดต่อ ที่ปรึกษาในการจัดทำวารสาร

13. เอกสารอ้างอิง

1. สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ. คู่มือแนวทางการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ และวิธีปฏิบัติการคัดแยกผู้ป่วยฉุกเฉินและการจัดลำดับการบริบาล ณ ห้องฉุกเฉินตามหลักเกณฑ์ที่ กพฉ. กำหนด [อินเทอร์เน็ต]. 2558 [เข้าถึงเมื่อ 5 กุมภาพันธ์ 2568]. เข้าถึงได้จาก:

<https://www.niems.go.th/1/Ebook/Detail/485?group=21>

2. Haddon W Jr. Advances in the epidemiology of injuries as a basis for public policy. Public Health Rep 1980; 95(5): 411-21.
3. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. แบบสอบสวนการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน [อินเทอร์เน็ต]. 2565 [เข้าถึงเมื่อ 5 กุมภาพันธ์ 2568]. เข้าถึงได้จาก:
<https://ddc.moph.go.th/dip/pagecontent.php?page=795&dept=dip>
4. ญัฐกานต์ ไวยเนตร. แนวทางการสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน (Road Traffic Injury Investigation). นนทบุรี: สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข; 2549.
5. สภากลั่นของผู้บริโภค. อุบัติเหตุ 19 ศพ ต้องจบที่การยกเลิกใช้งานรถทัวร์สองชั้นทั่วประเทศภายในที่ [อินเทอร์เน็ต]. 2568 [เข้าถึงเมื่อ 5 กุมภาพันธ์ 2568]. เข้าถึงได้จาก:
https://www.tcc.or.th/27022568_doodle-deck-bus_declaration/
6. ศาสตราจารย์ พลบุรณ์. คู่มือนักสืบอุบัติเหตุรถโดยสารขนาดใหญ่ [อินเทอร์เน็ต]. 2556 [เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2568]. เข้าถึงได้จาก: http://www.roadsafetythai.org/edoc/doc_20181207134658.pdf
7. กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก. สถิติอุบัติเหตุ [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [เข้าถึงเมื่อ 5 กุมภาพันธ์ 2568]. เข้าถึงได้จาก: <https://web.dlt.go.th/statistics/index.php>
8. สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก. รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2565 ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2564 ถึง 30 กันยายน 2565 [อินเทอร์เน็ต]. 2565 [เข้าถึงเมื่อ 5 กุมภาพันธ์ 2568] เข้าถึงได้จาก:
<https://web.dlt.go.th/statistics/index.php>
9. ขจรศักดิ์ จันทร์พาณิชย์, วันรุ่ง แสงแก้ว, นงนุช ดันดิธรรม, จูติมา ชันชสิน. การประเมินความตระหนักในความปลอดภัยในการเดินทางและการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ [อินเทอร์เน็ต]. 2553 [เข้าถึงเมื่อ 5 กุมภาพันธ์ 2568]. เข้าถึงได้จาก:
<http://thaincd.com/document/file/download/knowledge/Binder1.pdf>
10. เอกลักษณ์ กาญจนเพ็ญ, ปรมะสวร์ เหลือเทพ, พิชัย ธานีรณานนท์. การสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถตู้และรถโดยสารสาธารณะ: กรณีศึกษาภาคใต้. ใน: การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 18; 8-10 พฤษภาคม 2556; โรงแรมดิเอ็มเพรส, เชียงใหม่. กรุงเทพฯ: วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์; 2556.
11. นันทพร กลั่นจันทร์, คุณฤดี ชินวงศ์, Adrian Sleigh. ระบาดวิทยาการบาดเจ็บการเกิดอุบัติเหตุหมู่จากการจราจรทางถนนในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2549-2554. OSIR. 2560;10(4):1-8.

12. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย. EP.2 ถอดโครง "รถบัส" ไบปรีสนาอุบัติเหตุชนค้ายถูก "ผ่าซีก" [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [เข้าถึงเมื่อ 6 กุมภาพันธ์ 2568]. เข้าถึงได้จาก: https://www.roadsafetythai.org/content_hotissue-ประเด็นเด่น-320.html
13. วรวิทย์ จันทรชัม. ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี [วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต]. สงขลา: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์; 2544.
14. โรจกร ลือมงคล, สุวัฒนา วงษ์ปฎิมาพร. การสอบสวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนกรณีรถบัสบรรทุกนักเรียนเสียชีวิตกรรณสูบน้ำบริเวณถนนทางหลวงสายชัยภูมิ-แก้งคร้อ อำเภอคอนสวรรค์ จังหวัดชัยภูมิ. ชัยภูมิเวชสาร. 2560;37(3):66-76.
15. กฤษณ์ เจ็ดวรรณะ, ปิยะ เรืองรองลักษณ์, แพรพรรณ รัตนศิริ. ลักษณะการชนและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุของรถโดยสารขนาดใหญ่ [อินเทอร์เน็ต]. 2554 [เข้าถึงเมื่อ 6 กุมภาพันธ์ 2568]. เข้าถึงได้จาก: <https://teched.rmutp.ac.th/new/wp-content/uploads/2011/12งานวิจัย1.pdf>
16. พรพิมล ดินะน้อย. รายงานวิจัยมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสองชั้นในต่างประเทศ [อินเทอร์เน็ต]. 2565 [เข้าถึงเมื่อ 7 กุมภาพันธ์ 2568]. เข้าถึงได้จาก: <https://www.tcc.or.th/wp-content/uploads/2023/10/รายงานมาตรการความปลอดภัย>
17. ศิริรัตน์ ต้นไสว, ทวีศักดิ์ ทองบุ๋ม, อนัญญา ชุ่มธิ และนพกรักษ์ อยู่น้อย. การสอบสวนอุบัติเหตุหมู่รถบัสทัศนศึกษาสองชั้น ชนกับรถยนต์ตู้กรณีแล้วเสียหลักพุ่งลงข้างทาง ถนนทางหลวงหมายเลข 1318 (ศรีสำโรง-ศรีนคร) ตำบลปากน้ำ อำเภอสวรรคโลก จังหวัดสุโขทัย. วารสารวิชาการป้องกันควบคุมโรค สคร.2 พิษณุโลก 2567; 11(2), 78-91