

การสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิต : กรณีอุบัติเหตุรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ
ชนรถจักรยานยนต์ เสียชีวิต 3 ราย ที่สามแยกบ้านเหล่านางาม ตำบลบ้านหว้า
อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น วันที่ 4 พฤษภาคม 2562

An 18 wheeler tow truck accident investigation :
3 deaths at the Ban Lao Na Ngam Intersection, Ban Wa Sub-district
Mueang Khon Kaen District Khon Kaen Province.

นิตกร สอนชา พ.บ. (แพทยศาสตรบัณฑิต)

Nithikorn Soncha M.D.(Doctor of Medicine)

อารดา หายักวงษ์ ส.บ. (สาธารณสุขศาสตรบัณฑิต)

Arada Hayakwong B.P.H. (Public Health)

ศิริณา ศรัทธาพิสิฐ พ.บ. (แพทยศาสตรบัณฑิต)

Sirina Satthapisit M.D. (Doctor of Medicine)

โรงพยาบาลขอนแก่น

Khon Kaen Hospital

Received : July 24, 2022

Revised : October 26, 2022

Accepted : October 28, 2022

บทคัดย่อ

เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2562 เวลา 06.50 น. มีอุบัติเหตุรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อชนรถจักรยานยนต์ที่สามแยกบ้านเหล่านางาม ตำบลบ้านหว้า อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น มีผู้เสียชีวิต 3 ราย คนขับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ มาถึงจุดเกิดเหตุ เมื่อมาถึงสามแยกมีรถจักรยานยนต์ออกมาจากทางออกหมู่บ้าน มุ่งหน้าไปทางตัวเมือง มีคนนั่งมา 3 คน พ่อขับ แม่ที่นั่งหลัง และลูกนั่งกลาง พร้อมสัมภาระ เมื่อมาถึงแยกรถจักรยานยนต์ไม่ชะลอ และขับตรงไปเพื่อข้ามแยกโดยไม่ทันสังเกตด้านซ้ายมือว่ามีรถบรรทุกพ่วงที่กำลังขับมา ส่วนรถบรรทุกพ่วงเห็นรถจักรยานยนต์ตัดหน้าในระยะประชิดจึงเหยียบเบรก แต่ไม่ทันชนเข้ากับรถจักรยานยนต์กลางลำ เป็นเหตุให้คนขับและคนซ้อนรถจักรยานยนต์เสียชีวิตในที่เกิดเหตุจำนวน 3 ราย โดยสาเหตุการตายของทั้ง 3 ราย เกิดจากกะโหลกศีรษะแตก เลือดออกใต้เยื่อหุ้มสมอง และในรายที่เป็นเด็กมีสมองบวมซ้ำร่วมด้วย ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตครั้งนี้ ประกอบด้วย ด้านคนเกี่ยวข้องกับความเร็ว การตัดสินใจผิดพลาดของคนขับรถจักรยานยนต์ คนขับรถบรรทุกพ่วง การขับขึ้นรถจักรยานยนต์และไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะเกิดการบาดเจ็บที่รุนแรง ด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า สัญญาณไฟเตือนเสีย มีกึ่งไม้ค้ำบังไฟเตือนฝั่งถนนที่ออกมาจากหมู่บ้าน บ้ายเตือนแยกไม่ชัดเจน จากการสอบสวนอุบัติเหตุครั้งนี้ ได้ส่งผลให้มีการดำเนินการแก้ไขสิ่งแวดล้อม มีแผนของงบประมาณในการติดตั้งไฟสัญญาณจราจรในงบประมาณต่อไป และการบังคับใช้กฎหมายที่จริงจังต่อไป

คำสำคัญ : รถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ, จักรยานยนต์, อุบัติเหตุ, เสียชีวิต, ขอนแก่น

Abstract

On May 4, 2019 at 06.50 a.m., an 18-wheel trailer crashed a motorcycle at Ban Lao Na Ngam intersection, Ban Wa sub-district, Mueang Khon Kaen district. Khon Kaen Province Three people were killed, and the driver of an 18-wheel trailer arrived at the scene. When arriving at a three-way intersection there was a motorcycle coming out of the village exit. Heading towards the city, there were 3 people sitting, father driving, mother sitting in the back and son sitting in the middle with luggage. When he arrived at the motorcycle intersection, he did not slow down and drove straight to cross the intersection without noticing on the left hand side that there was a tow truck on the way drive over the tow truck saw the motorcycle cut in front of him in a close distance, so he stepped on the brakes but still crash into the middle of the motorcycle. As a results, the driver and the passengers on the motorcycle died at the scene of 3 people. The cause of death for all 3 was caused by a broken skull. Haemorrhage under the cerebral cortex and in the case of a child with brain swelling and bruising Factors affecting this accident and death include people involved in negligence. And the wrong decisions of motorcyclists and tow truck driver and riding a motorcycle and without a helmet when an accident causes serious injury. The environment found warning light a tree branch blocked the warning light on the road coming out of the village. The warning signs are not clearly distinguished. From the investigation of this accident has resulted in the action to correct the environment. There is a plan to request a budget for installing traffic lights in the next fiscal year and the continued serious enforcement of the law.

Keywords : 18 wheeler trailer, motorcycle Accident, Death, Khon Kaen

ความเป็นมา

อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญของประเทศไทย และได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตั้งแต่ พ.ศ. 2532 เป็นต้นมา ใน พ.ศ. 2545 คนไทยตายด้วยสาเหตุนี้ 13,354 คน คิดเป็นอัตรา 21.4 ต่อประชากรแสนคน บาดเจ็บและเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลภาครัฐทั่วประเทศกว่า 900,000 รายต่อปี⁽¹⁾ การศึกษาภาระโรคของคนไทย ปี พ.ศ. 2542 คาดประมาณว่า มีประชาชนชาวไทยเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจราจร จำนวนกว่า 21,100 คนต่อปี หรือคิดเป็น 2.4 คนต่อชั่วโมง มากกว่าระบบปกติที่รายงานเกือบ 2 เท่า ปัจจุบันถึงแม้ว่าการควบคุมป้องกันจะดีขึ้น การรณรงค์เพิ่มขึ้นหลายเท่าในทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ยังพบว่าในปี พ.ศ. 2552 ประชาชนชาวไทย ยังเสียชีวิต

จากอุบัติเหตุจราจรเฉลี่ย 26,000 คน/ปี วันละ 35 คน ชั่วโมงละ 1.5 คน บาดเจ็บเฉลี่ยกว่า 950,000 คน/ปี วันละ 2,600 คน ชั่วโมงละกว่า 100 คน มูลค่าความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุคิดเป็น 2 - 3 แสนล้านบาท หรือคิดเป็น 2.8% GDP (ของรายได้มวลรวม)⁽²⁾

วันที่ 4 พฤษภาคม 2562 เวลาประมาณ 07.30 น. งานอุบัติเหตุ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมืองขอนแก่น ได้รับแจ้งข่าวทางโทรศัพท์จากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น ว่าเมื่อเวลาประมาณ 06.50 น. ของวันเดียวกัน มีอุบัติเหตุรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ ชนรถจักรยานยนต์ที่สามแยกบ้านเหล่านางาม ตำบลบ้านหว้า อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น มีผู้เสียชีวิต 3 ราย จึงได้ประสานทีมสอบสวนอุบัติเหตุอำเภอเมืองขอนแก่น ซึ่งประกอบด้วย สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมือง ฝ่ายปกครอง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านหว้า และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งภาคีเครือข่ายในพื้นที่ เพื่อร่วมประชุมทีมและลงสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนกรณีดังกล่าว ในวันที่ 4 พฤษภาคม 2562

วัตถุประสงค์ (Objectives)

1. ศึกษาระบาดวิทยาเชิงพรรณนาของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากเหตุการณ์
2. เพื่อหาสาเหตุและปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุที่ส่งผลต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิต
3. เพื่อหาแนวทางและข้อเสนอแนะการควบคุม ป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการเหตุการณ์ในลักษณะเดียวกัน

วิธีการศึกษา (Methods)

1. ศึกษาระบาดวิทยาเชิงพรรณนา โดยรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประสบเหตุ ผู้เห็นเหตุการณ์ เจ้าหน้าที่ตำรวจเจ้าของคดี ญาติผู้เสียชีวิต สอบถามข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แนวทางหลวงขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่) สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สำนักรวจสถานที่เกิดเหตุ สำนักรวจสภาพรถหลังเกิดเหตุ รายงานผลชันสูตรสาเหตุการเสียชีวิตจากโรงพยาบาลศรีนครินทร์

2. ศึกษาปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและเสียชีวิต

2.1 ด้านพฤติกรรมผู้ขับขี่และผู้โดยสารโดยการสัมภาษณ์ผู้ประสบเหตุ ผู้เห็นเหตุการณ์ เจ้าหน้าที่ตำรวจเจ้าของคดี ญาติผู้เสียชีวิต

2.2 ด้านการบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยรวบรวมข้อมูลจากแฟ้มรายงานผลชันสูตรสาเหตุการเสียชีวิตจากโรงพยาบาลศรีนครินทร์

2.3 ด้านถนนและสิ่งแวดล้อม โดยการลงพื้นที่สำรวสภาพที่เกิดเหตุ ตรวจสอบร่องรอยการชนสภาพถนน เส้นทาง ไฟสัญญาณจราจร บ้ายเตือนทางแยก

2.4 ด้านยานพาหนะ สอบถามข้อมูลเกี่ยวกับยานพาหนะจากผู้ประสบเหตุ สำนักรวจสภาพรถหลังเกิดอุบัติเหตุ และข้อมูลความเร็ว GPS

3. วิเคราะห์ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิต (คน รถ ถนน/สิ่งแวดล้อม) ตามช่วงเวลากับระยะเวลาการบาดเจ็บโดยกำหนดลำดับเหตุการณ์เป็น 3 ช่วงเวลา ได้แก่ ก่อนเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุ ด้วยวิธีการของ Haddon's matrix ⁽³⁾

4. การศึกษาสภาพแวดล้อม โดยการสำรวจและวัดรอยเบรกของรถคันที่เกิดเหตุ บันทึกข้อมูลลักษณะเหตุการณ์ โดยใช้แบบสอบถามการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน

5. ประชุมทีมสอบสวนสหสาขา 5 สาขาหลัก ประกอบด้วย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ขนส่งจังหวัด เจ้าหน้าที่สาธารณสุข ตำรวจ และแขวงทางหลวง) เพื่อหาแนวทางมาตรการ และข้อเสนอแนะที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์

6. จำลองเหตุการณ์โดยใช้วิธี The Haddon's matrix (Haddon.W.,1970) ⁽⁴⁾ เพื่อวิเคราะห์เหตุการณ์ในปัจจัย 3 อย่าง ได้แก่ คน รถ และพลังงานของรถ ถนน และสิ่งแวดล้อม

เครื่องมือที่ใช้

ประยุกต์แบบสอบถามการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของ กองระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ⁽⁵⁾

ประชากรที่ศึกษา

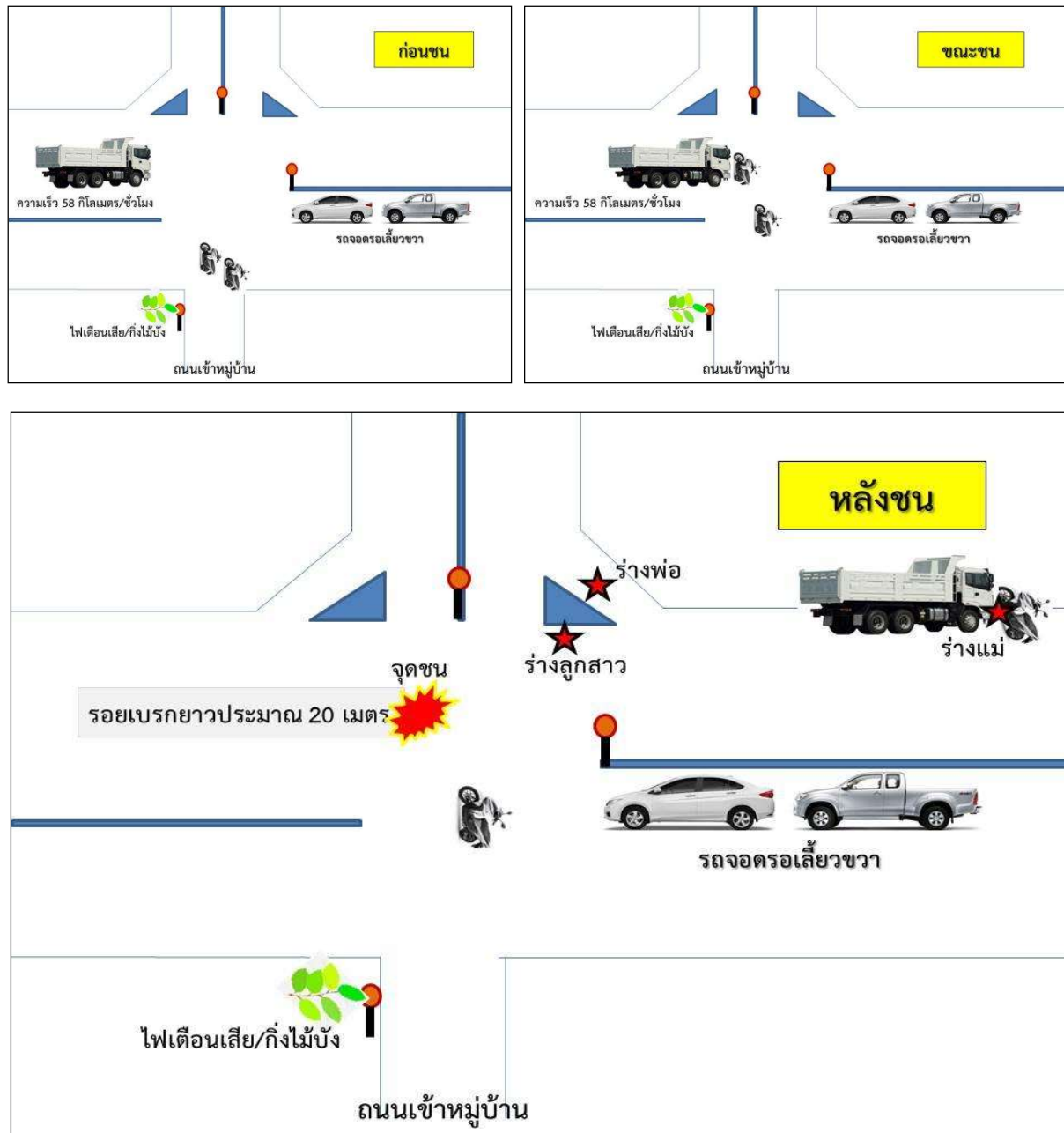
ผู้ขับขี่รถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ ญาติผู้เสียชีวิต ผู้เห็นเหตุการณ์ ตำรวจเจ้าของคดี กรณีการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ ขนรถจักรยายนต์ บนทางหลวงหมายเลข 2062 ตอนบ้านห่ม - มัญจาคีรี กม.5+950 ช่วงทางหลวง 2131 บรรจบกับ 2062 พิกัดสามแยกบ้านเหล่านางาม ตำบลบ้านหว้า อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ในวันที่ 4 พฤษภาคม 2562

ผลการสอบสวน

1. ระบาดวิทยาเชิงพรรณนา

1.1 ข้อมูลเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุ เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2562 เวลาประมาณ 06.50 น. เกิดเหตุรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ ขนรถจักรยายนต์บริเวณสามแยกเหล่านางาม ตำบลบ้านหว้า อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น โดยวันที่ 3 พฤษภาคม 2562 คนขับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ เดินทางมาจากการไปส่งของที่ประเทศลาวจะกลับไปจังหวัดลพบุรี โดยได้พักค้างคืนที่ อำเภอกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี ตั้งแต่ 23.00 น. จนถึง 05.30 น. ของวันที่ 4 พฤษภาคม 2562 และออกเดินทางต่อในตอนเช้าจนมาถึงทางหลวงหมายเลข 2062 จากตำบลบ้านห่ม มุ่งหน้าไปทางอำเภอพระยืน (ตอนบ้านห่ม - มัญจาคีรี กม.5+950) จะเป็นทางสามแยกเหล่านางาม (ทางหลวง 2131 บรรจบกับ 2062

จากคลิปวิดีโอแสดงเหตุการณ์ขณะเกิดอุบัติเหตุ และจากการลงตรวจสอบพื้นที่ แสดงภาพจำลองเหตุการณ์ดังรูปที่ 1



รูปที่ 1 ภาพจำลองการเกิดอุบัติเหตุจากคลิปวิดีโอและการลงตรวจสอบพื้นที่

พบว่า มีรถยนต์ฝั้งตรงข้ามที่สวนทางมาจากอำเภอพระยืน จอดรอเพื่อเลี้ยวขวาจะไปขอนแก่น จำนวน 2 คัน คนขับรถบรรทุกพ่วงจึงถอนเท้าออกจากเบรกกำลังจะเหยียบคันเร่งเพื่อขับรถต่อไป ในขณะเดียวกันนั้น มีรถจักรยานยนต์ออกมาจากทางออกหมู่บ้านเหล่านางามไม่ถูกนับรวมเป็นแยกที่ 4 มุ่งหน้าไปทางขอนแก่น เพื่อจะไปหาปลาที่แก่งน้ำต้อน บ้านโคกสูง มีคนนั่งมา 3 คน ประกอบด้วยพ่อขับ แม่นั่งหลัง และลูกนั่งกลาง เมื่อมาถึงทางแยกรถจักรยานยนต์ไม่ชะลอและขับตรงไป เพื่อข้ามแยกโดยไม่ทันสังเกตด้านซ้ายมีรถบรรทุกพ่วงกำลังขับมาส่วนรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ เห็นรถจักรยานยนต์ตัดหน้าในระยะประชิด จึงเหยียบเบรกแต่ไม่ทัน ทำให้ชนรถจักรยานยนต์เข้ากลางลำ และหลังจากเกิดการชนคนขับรถบรรทุกพ่วงได้ประคองรถเข้าจอดข้างทางในจุดที่คิดว่าปลอดภัย ซึ่งห่างจากทางแยกประมาณ 50 - 60 เมตร โดยไม่ทราบว่ามีรถจักรยานยนต์และคนติดใต้ท้องรถบรรทุกพ่วงเป็นเหตุให้คนขับและคนซ้อนรถจักรยานยนต์เสียชีวิตในที่เกิดเหตุจำนวน 3 ราย โดยตำรวจร้อยเวรเจ้าของคดีได้ให้หน่วยกู้ชีพเทศบาลตำบลบ้านเป็ดนำร่างผู้เสียชีวิตทั้ง 3 ราย ส่งโรงพยาบาลศรีนครินทร์เพื่อชันสูตรพลิกศพกรณีอุบัติเหตุจราจรต่อไป

1.2 ลักษณะการบาดเจ็บและเสียชีวิต มีผู้ประสบเหตุทั้งหมด 4 ราย รถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ จำนวน 1 ราย เป็นชาย อายุ 28 ปี เป็นผู้ขับขี่ ไม่ได้รับบาดเจ็บ จักรยานยนต์ จำนวน 3 ราย เสียชีวิตทั้ง 3 ราย ณ ที่เกิดเหตุ เกี่ยวพันเป็นพ่อ (อายุ 39 ปี) แม่ (อายุ 26 ปี) และลูกสาว (อายุ 5 ปี) ร่างของพ่อและลูกสาวกระเด็นตกอยู่ริมถนน ส่วนแม่ติดอยู่ใต้ท้องรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ พร้อมรถจักรยานยนต์ สาเหตุการเสียชีวิตของทั้ง 3 ราย เกิดจากกะโหลกศีรษะแตก เลือดออกใต้เยื่อหุ้มสมอง และในรายที่เป็นเด็กมีสมองข้าบวมร่วมด้วย (รูปที่ 2)



รูปที่ 2 สภาพการเสียชีวิตของผู้ประสบเหตุ

1.3 พฤติกรรมผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่รถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ มีใบอนุญาตขับขี่ถูกต้อง ไม่ได้ดื่มแอลกอฮอล์ก่อนและขณะขับรถคาดเข็มขัดนิรภัย รถติด GPS ตรวจจับความเร็วขณะชน 58 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งไม่เกินที่กฎหมายกำหนด นอนพักเต็มที่ ไม่อ่อนเพลีย ไม่มีโรคประจำตัว ขับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ ได้เพียง 1 เดือน

1.3.1 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยสาร 3 ราย ประกอบด้วย พ่อ-แม่-ลูก (5ปี) พร้อมสัมภาระหาปลาและอาหารวางตรงที่พาดเท้าคนขับ ไม่มีใบขับขี่ ไม่ได้ดื่มแอลกอฮอล์ก่อนและขณะขับรถ ไม่มีโรคประจำตัว

1.3.2 ปัจจัยด้านยานพาหนะ รถสภาพใหม่ใช้งานได้ดีและมี พรบ.ทั้ง 2 คัน รถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ มีประกันชั้น 1 สภาพหลังการชน รถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ พบร่องรอยการชนด้านหน้าตรงกลางบริเวณทะเบียนหน้ายุบเข้าไปข้างใน ระบบเบรกและครีซของรถไม่ทำงาน จึงต้องใช้รถยกเพื่อลากไปเก็บไว้ที่ สภ.บ้านเป็ด รถจักรยานยนต์ติดอยู่ใต้ท้องรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ ด้านหลังของล้อหน้าด้านซ้าย สภาพรถจักรยานยนต์พังไม่สามารถใช้งานได้ (รูปที่ 3)



รูปที่ 3 สภาพรถหลังเกิดเหตุ

1.4 ปัจจัยสภาพถนนและสภาพสิ่งแวดล้อม เป็นทางสามแยก (ระหว่าง ทล.2131 บรรจบกับ ทล.2062) ถนน 4 ช่องจราจร มีไฟฟ้าแสงสว่าง มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัยไฟกระพริบเตือนทางแยก (แต่ไฟกระพริบเตือนฝั่งถนนที่ออกจากหมู่บ้านไม่ติดและมีกิ่งไม้บัง) ป้ายเตือนพร้อม ผิวถนนสภาพดี ไม่มีหลุมบ่อ มีปริมาณรถสัญจรผ่านมากพอสมควรและรถใช้ความเร็วสูง ไม่มีสัญญาณไฟจราจร (แดง เขียว เหลือง) วิสัยทัศน์ กลางวันมองเห็นชัดเจน ไม่มีลม ไม่มีฝน สภาพหลังการชน มีร่องรอยการเบรกลายประมาณ 20 เมตร (รูปที่ 1 และ 4)



รูปที่ 4 สภาพสิ่งแวดล้อมหลังเกิดเหตุ

2. วิเคราะห์ปัจจัยที่นำไปสู่การบาดเจ็บ

ตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์โดยใช้วิธี Haddon's matrix

	คน	รถ	ถนน/สิ่งแวดล้อม	ระบบ
ก่อน	<u>รถจักรยานยนต์</u> 1. ชื่อน 3 คน พ่อ แม่ และลูก (5ปี) พร้อมสัมภาระที่จะไปหาปลา 2. ไม่สวมหมวกนิรภัย 3. ไม่ดื่มเหล้า ไม่มีโรคประจำตัว <u>รถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ</u> 1. มี GPS ความเร็วไม่เกินกฎหมายกำหนด (ใช้ความเร็วประมาณ 60 กิโลเมตร/ชั่วโมงตลอดทาง) 2. ชั่วโมงทำงานไม่เกินกำหนด 3. นอนพักเต็มที่ ไม่อ่อนเพลีย ไม่มีโรคประจำตัว 4. ขับรถบรรทุกพ่วงได้เพียงประมาณ 1 เดือน	-รถมีสภาพดี ใหม่พร้อมใช้งาน มี พรบ. ทั้ง 2 ฝ่าย -รถบรรทุกมีประกันชั้น 1	เป็นถนน 4 ช่องจราจร และมีไหล่ทางกว้าง, มีไฟฟ้าแสงสว่าง มีป้ายเตือนพร้อมมีไฟกระพริบเตือนทางแยก (แต่ฝั่งถนนที่ออกจากหมู่บ้าน ไม่ติด และมีกิ่งไม้บังไฟ), ผิวถนนสภาพดี ไม่มีหลุมบ่อ ปริมาณรถสัญจรมาก รถส่วนใหญ่ใช้ความเร็วสูง แต่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร (แดง เขียว เหลือง) และประชาชนละแวกนั้นบอกว่าเกิดอุบัติเหตุบ่อย - ถนนออกจากหมู่บ้านเป็นถนนเล็กจนไม่นับรวมเป็นสี่แยก การจะข้ามถนนไปฝั่งตรงข้ามจึงเป็นจุดเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุสูง	1. เคยมีการร้องขอให้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรจากชาวบ้าน แต่ไม่ได้รับการตอบสนอง 2. ถนนเป็น 4 แยก แต่เนื่องจากเป็นทางหลวง 3 สาย ซึ่งแขวงทางที่ 3 (บ้านไผ่) เป็นผู้รับผิดชอบ จึงเรียกเป็นสามแยก ส่วนแยกที่ 3. เป็นถนนออกจากหมู่บ้าน อบต.เป็นผู้รับผิดชอบ จึงมีปัญหาในการจัดการงบประมาณในการแก้ปัญหาเบื้องต้น 4. ชาวบ้านยังมีการใช้ชีวิตตามวิถีเดิม ๆ แม้ถนนจะใหญ่และกว้างขึ้น แต่การปฏิบัติตามกฎจราจรยังไม่เคร่งครัด เช่น การซ้อนสาม พร้อมกับบรรทุกสัมภาระไว้ข้างหน้าตรงพักเท้าคนขับ, การไม่สวมหมวกนิรภัย
ขณะ	<u>รถจักรยานยนต์</u> - ไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งคนขับและคนซ้อน <u>รถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ</u> - คาดเข็มขัดนิรภัย	-รถจักรยานยนต์ถูกชนและติดไปกับท้องรถบรรทุกบริเวณล้อหน้าด้านซ้าย	- ไม่มีเสาไฟและต้นไม้ใหญ่อยู่ข้างทาง	

ตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์โดยใช้วิธี Haddon's matrix (ต่อ)

	คน	รถ	ถนน/สิ่งแวดล้อม	ระบบ
		-รถบรรทุกพ่วงมีรอยชนตรงกลางด้านหน้าบริเวณป้ายทะเบียนหน้ารถ		
หลัง	- คนขับและคนซ้อนรถจักรยานยนต์ เสียชีวิต 3 ราย ณ ที่เกิดเหตุ - สาเหตุการณตายทั้ง 3 รายเกิดจากกะโหลกศีรษะแตกเลือดออกใต้เยื่อหุ้มสมองและในรายที่เป็นเด็กมีสมองข้า บวมร่วมด้วย - ร้อยเวรให้กู้ภัยและรถพยาบาลนำร่างผู้เสียชีวิตส่งนิติวิทยาศาสตร์ รพ.ศรีนครินทร์	- รถจักรยานยนต์พังเสียหายใช้งานไม่ได้ - รถบรรทุกพ่วงระบบเบรกและครัชมีปัญหา ขับต่อไม่ได้ต้องใช้รถยก/ลากเอามาเก็บไว้ที่สภ.บ้านเป็ด	- ตำรวจ สภ.บ้านเป็ด และแขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่) ร่วมกันจัดการพื้นที่และทำความสะอาดถนน ตรงจุดเกิดเหตุทำให้การสัญจรของรถเป็นไปด้วยความสะดวก - มีทีมกู้ชีพของ อบต. เข้ามา	ข้อเสนอเพื่อพิจารณา 1. ขอให้มีการติดสัญญาณไฟจราจร (แดง เขียว เหลือง) 2. ซ่อมไฟกระพริบเตือนในทุกเส้นทางให้สามารถใช้งานได้เป็นปกติ 3. ตัดแต่งกิ่งไม้ที่ยื่นมาบังไฟและป้ายเตือนต่างๆ 4. เพิ่มป้ายเตือนขนาดใหญ่ให้ลดความเร็วและเตือนอุบัติเหตุ 5. บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

สรุปผล (Conclusions)

จากการสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้ สรุปได้ว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการการเกิดอุบัติเหตุ และการเสียชีวิตครั้งนี้ ประกอบด้วย 3 ด้าน⁽⁶⁾

1. ด้านคน เกี่ยวข้องกับความประมาท ไม่เคารพกฎจราจร การตัดสินใจผิดพลาดของคนขับรถจักรยานยนต์ที่ไม่จอดรอให้รถทางหลักไปก่อน และคนขับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อที่เห็นรถจอดรอแล้ว จึงถอนเบรกเพื่อขับต่อโดยไม่ทันสังเกตรถจักรยานยนต์ที่มาจากอีกฝั่งถนน จึงเกิดการชนกันขึ้น และการไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งอำเภอเมืองขอนแก่น พบสถิติการไม่สวมหมวกนิรภัยในรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละ 65.61 และผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยบาดเจ็บรุนแรง ร้อยละ 87.32 เป็นผู้ขับขี่ร้อยละ 86.13 และผู้โดยสารร้อยละ 93.96⁽¹⁾ จึงถือได้ว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยในอุบัติเหตุครั้งนี้เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเสียชีวิตของผู้ประสบเหตุ เพราะสาเหตุการตายของทั้ง 3 ราย เกิดจากการได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะทั้งหมด

2. ด้านรถ พาหนะที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ รถจักรยานยนต์ ทั้งในระดับประเทศ ร้อยละ 37.38⁽²⁾ และในจังหวัดขอนแก่น ร้อยละ 66.1⁽⁷⁾ เช่นเดียวกับอำเภอเมืองขอนแก่น พบสูงถึงร้อยละ 87.00⁽⁷⁾ ประกอบการขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะทำให้เกิดการเจ็บรุนแรงจนถึงเสียชีวิตได้

3. ด้านถนน/สิ่งแวดล้อม ถนนที่เกิดเหตุเป็นทางหลวงที่มีสภาพผิวถนนดี มี 4 ช่องจราจร ไหล่ทางกว้าง เป็นแยกใหญ่ที่มีรถสัญจรมากพอสมควร รถใช้ความเร็วสูง แต่กลับพบว่าสัญญาณไฟเตือนเสีย มีกึ่งไม้บังคับไฟเตือนฝั่งถนนที่ออกมาจากหมู่บ้าน ป้ายเตือนแยกไม่ชัดเจน

อภิปรายผล (Discussions)

จักรยานยนต์เป็นพาหนะที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดอันดับ 1 ในระดับประเทศ ร้อยละ 37.38 เช่นเดียวกับในจังหวัดขอนแก่น ร้อยละ 66.1 และอำเภอเมืองขอนแก่น ร้อยละ 87.00 และพบว่ามีสถิติการไม่สวมหมวกนิรภัยสูงถึง ร้อยละ 65.61⁽⁸⁾ การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะบาดเจ็บรุนแรงได้สูงถึง ร้อยละ 87.32 เป็นผู้ขับขี่ร้อยละ 86.13 และผู้โดยสารร้อยละ 93.96 ทั้งที่มีการรณรงค์สวมหมวกนิรภัยและบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดในเขตเมือง แต่ในถนนทางหลวงแผ่นดินรอบนอกอาจไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจไปประจำทุกจุดเสี่ยง จึงทำให้ประชาชนละเลยไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่เคารพกฎจราจร ประกอบกับความเคยชินวิถีชาวบ้านและความประมาทที่คิดว่า ขับรถออกจากบ้านไปไม่กี่กิโลเมตรไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย และความประมาท ไม่เคารพกฎจราจร การตัดสินใจผิดพลาดของคนขับรถจักรยานยนต์ที่ไม่จอดรอให้รถทางหลักไปก่อน จนทำให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าว

ข้อเสนอแนะ (Recommendations)

จากการสอบสวนอุบัติเหตุครั้งนี้ ทีมสอบสวนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ประชุมและให้ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาดังนี้

1. ให้ความรู้ประชาชนในพื้นที่ให้มีความรู้และตระหนักถึงการใช้รถ ใช้ถนน เพื่อป้องกันความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ
2. กำหนดสามแยกเหล่านางาม (จุดที่เกิดอุบัติเหตุ) เป็นจุดเสี่ยงของอำเภอ เพื่อเร่งดำเนินการแก้ไขอย่างจริงจังต่อไป
3. การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง
4. ควรดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร (แดง เขียว เหลือง) ในแยกที่เป็นจุดเสี่ยง
5. ดำเนินการตรวจสอบ และซ่อมไฟกระพริบเตือนในทุกเส้นทางให้สามารถใช้งานได้เป็นปกติ
6. ติดตั้งกึ่งไม้ที่ยื่นมาบังไฟและป้ายเตือนต่างๆ
7. จัดทำป้ายเตือนขนาดใหญ่ เตือนทางแยก /ลดความเร็ว และเตือนอุบัติเหตุ

การแก้ไขที่ได้ดำเนินการแล้ว (หลังการประชุมศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนอำเภอเมืองขอนแก่น)
ทีมสอบสวนได้นำรายงานการสอบสวนครั้งนี้ เข้าวาระการประชุม ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน
อำเภอเมืองขอนแก่น ส่งผลให้มีการดำเนินการแก้ไข ดังนี้

1. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย เจ้าหน้าที่ตำรวจ สภ.บ้านเป็ด จะออกตรวจตราทุกจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น จะสอดส่อง และให้คำแนะนำการใช้รถใช้ถนนด้วยความระมัดระวัง และเน้นย้ำการสวมหมวกนิรภัยในหมู่บ้าน/ชุมชนตนเอง
2. สิ่งแวดล้อม โดยการตัดต้นไม้ที่บังไฟกระพริบเตือน การซ่อมแซมไฟกระพริบเตือน การเพิ่มป้ายเตือนทางแยก และมีแผนของงบประมาณในการติดตั้งไฟสัญญาณจราจร ในปีงบประมาณ (เขียว เหลือง แดง) ต่อไป

กิตติกรรมประกาศ (Acknowledgement)

ขอบคุณ นายสุพล เชื้องไข โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านหว่า, นายมนตรี วรรณโพธิ์ ที่ทำการปกครองอำเภอเมืองขอนแก่น ที่ช่วยประสานงานและลงพื้นที่ร่วมสอบสวนในครั้งนี้ขอบคุณ สภ.บ้านเป็ด ภูภัยเทศบาลบ้านเป็ด แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่) สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่สนับสนุนข้อมูล เพื่อประกอบการสอบสวน ขอขอบคุณ นายประจักษ์ จันทะราช สาธารณสุขอำเภอเมืองขอนแก่น ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนอำเภอเมืองขอนแก่น ในการสนับสนุนและเปิดเวทีในการนำเสนอข้อมูล เพื่อแก้ไขปัญหา ขอขอบคุณ นายแพทย์ อเนก มุ่งอ้อมกลาง อาจารย์ที่ปรึกษาที่ให้คำแนะนำและปรึกษาในการสอบสวนครั้งนี้

เอกสารอ้างอิง (References)

1. พญาดา ประพงศ์เสนา, อิศราณีย์ แสงเพชร, โสมสุตา ไกรสิงห์สม. อุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดินปี 2549 (Traffic Accident on national Highways in 2006). [อินเทอร์เน็ต]. กรุงเทพฯ: กลุ่มสถิติสารสนเทศ สำนักอำนวยความสะดวกทางถนน กรมทางหลวง; 2549 [เข้าถึงเมื่อ 23 มิถุนายน 2559]. เข้าถึงได้จาก http://www.roadsafetythai.org/document/article_41.pdf
2. สฤกษ์พงศ์ บริบูรณ์สุข, ขนิษฐา วินทะไชย. รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2560 [อินเทอร์เน็ต]. กรุงเทพฯ: กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย สำนักแผนความปลอดภัยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร; 2561 [เข้าถึงเมื่อ 25 มิถุนายน 2562]. เข้าถึงได้จาก : http://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2561-07/25610726-analyze.pdf
3. ญัฐกานต์ ไวยเนตร. แนวทางการสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน (Road Traffic Injury Investigation). นนทบุรี: สำนักกระบวนวิชา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข; 2549.

4. Haddon W Jr. The Haddon Matrix [Internet]. 1970 [cited 2017,November]. Available from: www.genderandhealth.ca/en/modules/trauma/trauma-injury-and-prevention-03.jsp
5. ปัญญ์ จันทร์พาณิชย์, สุธาทิพย์ ภัทรกุลณิษฐ์, ศาสตรา ธีพรหม, ชลธิชา คำสอ, พานนท์ ศรีสุวรรณ, พรธชา สวณพูน. แนวทางการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่. นนทบุรี: สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข; 2559.
6. World Health Organization. Road Traffic Injury Prevention Training Manual. Geneva: WHO;2006.
7. อารดา หายักวงษ์. การดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน (D-RTI) อำเภอเมืองขอนแก่น. ขอนแก่น; 2561.
8. วิทยา ชาติบัญชาชัย, สมคิด เลิศสินอุดม, ธวัชชัย อิมพูล, อรุณ วรรณช, วีรศักดิ์ พงษ์สุธา, นิตยาภรณ์ สีหาบัวและคณะ. สรุปผลการดำเนินงานศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤตบำบัด โรงพยาบาลขอนแก่น ประจำปี 2560 [อินเทอร์เน็ต]. ขอนแก่น: โรงพยาบาลขอนแก่น; 2561 [เข้าถึงเมื่อ 25 มิถุนายน 2562]. เข้าถึงได้จาก: <https://www.kkh.go.th/wp-content/uploads/2019/01/สรุปผลการดำเนินงานศูนย์อุบัติเหตุฯ ปี2560.pdf>