

รายงานการสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ชนรถปิกอัพ
บริเวณหน้าโรงงานน้ำคูลสปริง บ้านเปือย อำเภอพยุห์ จังหวัดศรีสะเกษ

Investigation of Injuries and Fatalities from a Motorcycle-Pickup Truck Collision in front of Kool
Spring Water Factory, Ban Pueai, Phayu District, Sisaket Province

(Received: February 23,2025 ; Revised: February 27,2025 ; Accepted: February 28,2025)

ชญาณิน กฤตติยะโชติ¹ อรุณี สุวรรณโชติ² ปรียาภรณ์ เชสูงเนิน² กุสุมา มีศิลป์³

Chayanin Grittityachote¹ Arunee Suwannachote¹ Preeyaporn Cheasoongnern¹ Kusuma Meesin³

บทคัดย่อ

อุบัติเหตุชนกันระหว่างรถจักรยานยนต์และรถปิกอัพ เกิดขึ้นบนถนนพยุห์-ขุนหาญ บริเวณหน้าโรงงานน้ำคูลสปริง บ้านเปือย ตำบลพรหมสวัสดิ์ อำเภอพยุห์ จังหวัดศรีสะเกษ เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2567 เวลา 10.30 น. การสอบสวนอุบัติเหตุมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะการเกิดเหตุ สาเหตุและปัจจัยที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตของผู้ประสบเหตุ เก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์พยานผู้เห็นเหตุการณ์ เจ้าหน้าที่กู้ภัย ตำรวจ การสำรวจสภาพถนนและยานพาหนะ รวมถึงการทบทวนข้อมูลทางการแพทย์ของผู้บาดเจ็บทั้งจากโรงพยาบาลพยุห์และศรีสะเกษ แล้ววิเคราะห์ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บโดยใช้ Haddon Matrix Model

ผลการสอบสวนพบว่า รถจักรยานยนต์ขับตัดข้ามเลนไปทางด้านซ้ายมือ ถูกรถปิกอัพที่วิ่งมาจากด้านหลังชนเข้าอย่างจัง คนขับรถจักรยานยนต์เป็นชาย อายุ 65 ปี มีประวัติดื่มสุรา ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย มีการบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะ มีเลือดในช่องท้องจากตับและไตฉีกขาด กระดูกขาซ้ายหักเปิด และซี่โครงหัก ส่วนผู้ซ้อนท้ายเป็นหญิง อายุ 58 ปี ไม่สวมหมวก บาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะและกระดูกต้นขาซ้ายหัก ต้องส่งต่อไปรักษาที่โรงพยาบาลศรีสะเกษในเวลาต่อมา ปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ คือ พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ของคนขับรถจักรยานยนต์ ได้แก่ การดื่มแอลกอฮอล์ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการขับรถตัดข้ามเลนกะทันหัน ส่วนสภาพถนนเป็นทางตรง ผิวจราจรปกติ และทัศนวิสัยดี จึงไม่ใช่ปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ อย่างไรก็ตาม ลักษณะถนนที่เป็นสองช่องจราจรและไม่มีเกาะกลาง ก็ทำให้ผู้ขับขี่มีโอกาสตัดหน้ากันได้ง่าย ปัจจัยที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิต ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย ทำให้ศีรษะได้รับการกระแทกอย่างแรงจนเกิดเลือดออกใต้เยื่อหุ้มสมอง กะโหลกศีรษะแตก และการชนด้านข้างยังส่งผลให้มีการบาดเจ็บรุนแรงที่ช่องท้องอีกด้วย แม้ว่าจะมีการช่วยเหลือและนำส่งผู้บาดเจ็บไปยังโรงพยาบาลอย่างรวดเร็ว แต่ความรุนแรงของการบาดเจ็บ โดยเฉพาะบริเวณศีรษะและช่องท้อง ทำให้เสียชีวิตทั้งสองราย

คำสำคัญ: อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ การบาดเจ็บรุนแรง การเสียชีวิต การสวมหมวกนิรภัย มาตรการป้องกันอุบัติเหตุ

Abstract

A collision between a motorcycle and a pickup truck occurred on the Phayu-Khun Han Road, in front of the Cool Spring water factory, Ban Puey, Phrom Sawan Subdistrict, Phayu District, Sisaket Province, on October 24, 2024, at 10:30 a.m. The objective of the accident investigation was to examine the circumstances of the incident, identify the causes and contributing factors leading to severe injuries and fatalities, and collect data through interviews with eyewitnesses, rescue personnel, and police officers, as well as by inspecting road and vehicle conditions. Additionally, medical records of the injured parties from Phayu and Sisaket hospitals were reviewed. The investigation utilized the Haddon Matrix Model to analyze the factors contributing to the accident and injuries.

The findings indicated that the motorcycle abruptly crossed into the left lane, resulting in a direct collision with the pickup truck approaching from behind. The motorcycle driver, a 65-year-old man with a history of alcohol

¹ แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) โรงพยาบาลพยุห์ อำเภอพยุห์ จังหวัดศรีสะเกษ

² โรงพยาบาลพยุห์ อำเภอพยุห์ จังหวัดศรีสะเกษ

³ สาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน คณะศิลปศาสตร์และวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ Correspondence author: kusuma.m@sskru.ac.th

consumption, was not wearing a helmet. He sustained severe head injuries, internal bleeding from liver and kidney lacerations, an open fracture in the left leg, and fractured ribs. The passenger, a 58-year-old woman, also without a helmet, suffered severe head injuries and a fractured left femur and was later transferred to Sisaket Hospital for further treatment. The primary causes of the accident were the motorcycle driver's risky driving behaviors, including alcohol consumption, failure to wear a helmet, and sudden lane cutting. The road conditions—a straight road with a normal surface and good visibility—did not contribute as risk factors. However, the two-lane road without a central median increased the likelihood of sudden lane crossings. The factors leading to severe injuries and fatalities included the absence of helmet use, which resulted in significant head impacts, subdural hemorrhages, skull fractures, and severe abdominal injuries due to the side collision. Although emergency assistance and hospital transportation were promptly provided, the severity of the injuries, particularly to the head and abdomen, ultimately resulted in the deaths of both individuals.

Keywords: Motorcycle Accidents, Severe Injuries, Fatalities, Helmet Use, Accident Prevention Measures

บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนถือเป็นหนึ่งในปัญหาสุขภาพสำคัญของโลกและในประเทศไทย โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์และรถปิคอัพ ซึ่งเป็นยานพาหนะที่พบเห็นได้ทั่วไปในหลายพื้นที่ ข้อมูลจากองค์การอนามัยโลก (WHO) ระบุว่า การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นสาเหตุการเสียชีวิตที่สำคัญในประชากรทั่วโลก โดยเฉพาะในกลุ่มวัยหนุ่มสาวที่มักใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักในการเดินทาง ซึ่งทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ายานพาหนะประเภทอื่น¹

ในประเทศไทย สถิติจากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยระบุว่าอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในทุกปี โดยอุบัติเหตุจากการชนกันระหว่างรถจักรยานยนต์กับรถปิคอัพเป็นประเภทอุบัติเหตุที่พบบ่อย เนื่องจากการใช้ความเร็วสูงและความไม่ระมัดระวังของผู้ขับขี่ทั้งสองฝ่าย นอกจากนี้ลักษณะของถนนในบางพื้นที่ยังเป็นปัจจัยเสริมให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ทั้งนี้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยยังคงเป็นพื้นที่ที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดในประเทศ²

การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ชนกับรถปิคอัพมีผลกระทบต่อทั้งตัวผู้ขับขี่เองและผู้ร่วมทาง อุบัติเหตุเหล่านี้สามารถนำไปสู่การบาดเจ็บที่รุนแรง รวมถึงการสูญเสียชีวิต ทำให้เกิดความสูญเสียทั้งในด้านสุขภาพ ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล และแรงงานของประเทศ การลดอุบัติเหตุเหล่านี้จึงมี

ความสำคัญอย่างยิ่งเพื่อลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต รวมถึงภาระทางเศรษฐกิจของสังคม การจัดการกับปัญหานี้ไม่เพียงแต่จะช่วยเพิ่มความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน แต่ยังช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยรวม³ รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ได้รับความนิยมในการใช้งานอย่างกว้างขวาง เนื่องจากมีขนาดเล็ก คล่องตัว ประหยัดน้ำมัน แต่ในขณะเดียวกันก็มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง เพราะมีโครงสร้างที่ไม่แข็งแรง ผู้ขับขี่ไม่มีอุปกรณ์ป้องกันที่มั่นคง และมักมีพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน โดยจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พบว่ารถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เสียชีวิตจากการไม่สวมหมวกนิรภัย และการขับรถยนต์ ชับฝ่าไฟแดง เปลี่ยนช่องจราจรกะทันหัน ชับย้อนศร รวมถึงการดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่

สำหรับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนสายพยุห์-ขุนหาญ บริเวณบ้านเปือย ตำบลพรหมสวัสดิ์ อำเภอพยุห์ จังหวัดศรีสะเกษ ในวันที่ 24 ตุลาคม 2567 ก็เป็นอีกเหตุการณ์ที่สะท้อนให้เห็นถึงปัญหาด้านพฤติกรรมเสี่ยงของคนขับขีรถจักรยานยนต์ ทีมสอบสวนจากโรงพยาบาลพยุห์ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้เข้าไปทำการสอบสวนอุบัติเหตุในครั้งนี้ เพื่อศึกษาถึงลักษณะการเกิดเหตุ วิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิต เพื่อนำข้อมูลมาใช้ในการกำหนดมาตรการป้องกันที่เหมาะสมต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. ศึกษาลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ และระบอบวิทยาเชิงพรรณนาของการบาดเจ็บและเสียชีวิต
2. วิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยเสี่ยงด้านคนยานพาหนะ และสภาพแวดล้อม ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิต
3. เสนอแนะมาตรการในการควบคุมป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในลักษณะเดียวกัน

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาเชิงพรรณนา (Descriptive study) โดยใช้วิธีการทางระบาดวิทยา เพื่อค้นหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยเสี่ยงที่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต รวมถึงนำเสนอมาตรการป้องกันที่เหมาะสม ซึ่งมีรายละเอียดวิธีการดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้างนี้ ได้แก่ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับ อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ชนรถปิกอัพ บริเวณหน้าโรงน้ำคูลสปริง บ้านเปือย อำเภอพยุห์ จังหวัดศรีสะเกษ ได้แก่ พยานผู้เห็นเหตุการณ์ เจ้าหน้าที่กู้ภัย และตำรวจที่รับผิดชอบคดี เกี่ยวกับลำดับเหตุการณ์ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และสภาพการบาดเจ็บของผู้ประสบเหตุ

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสัมภาษณ์พยานผู้เห็นเหตุการณ์ เจ้าหน้าที่กู้ภัย และตำรวจที่รับผิดชอบคดี เกี่ยวกับลำดับเหตุการณ์ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และสภาพการบาดเจ็บของผู้ประสบเหตุ การสำรวจสภาพยานพาหนะที่เกิดเหตุ และถนนบริเวณจุดเกิดอุบัติเหตุ ศึกษาข้อมูลเชิงลึกจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

วิธีการเก็บข้อมูล

1. ใช้ศึกษาข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง
 - (1) สัมภาษณ์กลุ่ม (Group interview) พยานผู้เห็นเหตุการณ์ เจ้าหน้าที่กู้ภัย และตำรวจที่

รับผิดชอบคดี เกี่ยวกับลำดับเหตุการณ์ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และสภาพการบาดเจ็บของผู้ประสบเหตุ

- (2) สัมภาษณ์หน่วยกู้ภัยที่ปฏิบัติงานในที่เกิดเหตุ ได้แก่ ทีมปฏิบัติการฉุกเฉินระดับสูง (Advanced Life Support Unit: ALS) ของโรงพยาบาลพยุห์และทีมสว่างจิตฯ เกี่ยวกับการประเมินความรุนแรงของผู้บาดเจ็บ การช่วยเหลือเบื้องต้น และการนำส่งโรงพยาบาล

2. สำรวจสภาพยานพาหนะที่เกิดเหตุ และถนนบริเวณจุดเกิดอุบัติเหตุ

- (1) ตรวจสอบรถจักรยานยนต์และรถปิกอัพคันที่เกิดเหตุ บันทึกภาพความเสียหาย ร่องรอยการชน เพื่อวิเคราะห์ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ

- (2) สำรวจลักษณะทางกายภาพของถนนบริเวณที่เกิดเหตุ ได้แก่ ประเภทถนน ผิวจราจร ช่องจราจร ไหล่ทาง สภาพข้างทาง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก

- (3) ประเมินสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการมองเห็นและการขับขี่ เช่น ทิศนวิสัย สภาพอากาศ แสงสว่าง กิจกรรมของคนในพื้นที่ เป็นต้น

3. ศึกษาข้อมูลเชิงลึกจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- (1) ขอข้อมูลประกันภัยรถจักรยานยนต์และปิกอัพคันที่เกิดเหตุ รวมถึงประวัติการกระทำผิดของผู้ขับขี่ จากตำรวจภูธรอำเภอพยุห์

- (2) รวบรวมแผนที่ แบบสำรวจออกแบบถนนจากแขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2 เพื่อพิจารณา ลักษณะเชิงวิศวกรรมของถนน

4. ทบทวนข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิต จากเวชระเบียนและรายงานการชันสูตรศพ

- (1) รวบรวมข้อมูลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุครั้งนี้ จากแฟ้มเวชระเบียนของโรงพยาบาลพยุห์ และโรงพยาบาลศรีสะเกษ

- (2) ทบทวนรายงานการชันสูตรพลิกศพ เพื่อวิเคราะห์สาเหตุการเสียชีวิตและกลไกการบาดเจ็บ

- (3) จัดทำสถิติเชิงพรรณนาของผู้ประสบเหตุ เช่น เพศ อายุ การวินิจฉัย ความรุนแรง สถานะการสมรสหมกนินภัย เป็นต้น

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ โดยใช้แนวคิด Haddon's Matrix Model⁴

4.1 นำข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ผลการสำรวจ ทะเบียนประวัติ และการทบทวนเวชระเบียน มาวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงตามแนวคิดเมตริกซ์ของแฮดดอน ซึ่งแบ่งเป็น 3 ระยะเวลา (ก่อนเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ หลังเกิดเหตุ) และ 4 องค์ประกอบ (คน ยานพาหนะ ถนน สิ่งแวดล้อม)

4.2 สรุปสาเหตุหลักและปัจจัยเสริมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ รวมถึงปัจจัยที่ทำให้การบาดเจ็บมีความรุนแรง โดยพิจารณาปัจจัยด้านมนุษย ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม

4.3 เสนอแนะมาตรการป้องกันที่สอดคล้องกับปัจจัยเสี่ยงที่ค้นพบ ทั้งมาตรการเชิงวิศวกรรม (Engineering) การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) และการให้ความรู้ (Education)

5. จริยธรรมการวิจัย

งานวิจัยนี้ได้ดำเนินการศึกษา โดยผู้วิจัยมีการรักษาความลับของข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง และใช้เฉพาะข้อมูลที่จำเป็นในภาพรวมของการศึกษาในการวิเคราะห์ข้อมูลเท่านั้น คำตอบหรือข้อความทุกอย่างแบบสอบถามที่ตอบเสร็จเรียบร้อยแล้วได้ถูกเก็บมิดชิด มีเพียงผู้วิจัยเท่านั้นที่ได้อ่าน และรับทราบข้อมูล ผลการศึกษาถูกนำเสนอในภาพรวม

การพิทักษ์สิทธิผู้ป่วย

ผู้ป่วยที่เข้าร่วมศึกษา ได้รับความยินยอมจากผู้ป่วยและญาติ เพื่อนำมาเป็นกรณีศึกษา โดยขอความยินยอมด้วยวาจา ได้อธิบายวัตถุประสงค์ของการศึกษา ไม่มีการละเมิดสิทธิของผู้ป่วยและข้อมูลส่วนตัวเป็นความลับและได้ขออนุญาตทบทวนกรณีศึกษาจากเวชระเบียนโดยการขออนุญาตผู้อำนวยการโรงพยาบาล

ผลการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไป

อุบัติเหตุครั้งนี้เกิดขึ้นบนถนนพยุหะ-ขุนหาญ บริเวณก่อนถึงโรงผลิตน้ำดื่มคูสสปริงส์ บ้านเปื่อย ตำบลพรหมสวัสดิ์ อำเภอพยุหะ จังหวัดศรีสะเกษ เมื่อ

วันที่ 24 ตุลาคม 2567 เวลาประมาณ 10.30 น. เป็นการชนกันระหว่างรถจักรยานยนต์ที่ขับตัดข้ามเลนไปชนกับรถปิกอัพที่วิ่งสวนทางมา ทำให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ได้รับบาดเจ็บสาหัสจนเสียชีวิตในเวลาต่อมา ดังภาพที่ 1

2. ลักษณะของถนน

ถนนพยุหะ-ขุนหาญ บริเวณที่เกิดเหตุเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3 เมตร ผิวจราจรเรียบ ไม่มีร่องรอยการชำรุด สภาพแวดล้อมโดยรอบเป็นพื้นที่โล่งแจ้ง ไม่มีสิ่งกีดขวางทัศนวิสัยอากาศแจ่มใส ขณะเกิดเหตุมีปริมาณการจราจรค่อนข้างน้อย ลักษณะถนนช่วงที่เกิดอุบัติเหตุเป็นทางตรง ราบเรียบ ไม่ใช่จุดเสี่ยงที่เคยเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

3. ข้อมูลผู้ประสบเหตุ

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นชายไทย อายุ 65 ปี ได้รับบาดเจ็บสาหัส ส่วนผู้ซ้อนท้ายเป็นหญิงไทย อายุ 58 ปี ซึ่งเป็นภรรยาของผู้บาดเจ็บเพศชายที่เป็นผู้ขับขี่ และได้รับบาดเจ็บสาหัสเช่นกัน

จากการสอบสวน ไม่พบว่าผู้บาดเจ็บซึ่งเป็นผู้ขับขี่เพศชายมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ แต่มีประวัติดื่มสุรา ขณะเกิดเหตุทั้งสองคนไม่ได้สวมหมวกนิรภัย จากคำให้การของเจ้าหน้าที่กู้ภัยและรายงานการชันสูตรศพ พบว่าทั้งคู่ได้รับบาดเจ็บสาหัสบริเวณศีรษะ มีเลือดออกใต้เยื่อหุ้มสมอง กะโหลกศีรษะแตก โดยนายตียังมีการบาดเจ็บรุนแรงที่ช่องท้อง มีเลือดออกในช่องท้องและลำไส้เล็กขาด กระดูกขาซ้ายหักเปิด และกระดูกซี่โครงหัก ส่วนนางลำไยนอกจากบาดเจ็บที่ศีรษะแล้ว ยังมีกระดูกต้นขาซ้ายหัก

4. การเกิดอุบัติเหตุและการช่วยเหลือ

จากการสัมภาษณ์พยานที่อยู่ในเหตุการณ์ ให้ข้อมูลว่า ขณะนั้นรถจักรยานยนต์วิ่งมาจากทิศตะวันตก โดยนายตียับรถเร็วและกะทันหันแล้วตัดข้ามเลนไปทางซ้ายเพื่อจะเลี้ยวเข้าซอย แต่ถูกรถปิกอัพที่วิ่งตามมาด้านหลังชนเข้าอย่างจังที่ด้านข้างซ้าย ทำให้รถจักรยานยนต์ล้มลง คนขับและคนซ้อนกระเด็นออกจากรถ ศีรษะกระแทกพื้น มีเลือดออกมาก

หลังเกิดเหตุมีรถที่ผ่านไปมาจอดลงมาช่วยเหลือ พร้อมโทรแจ้งเหตุไปยัง 1669 ในเวลาต่อมา ทีม ALS ของโรงพยาบาลพยุหะและทีมสว่างจิตฯ ได้มาถึงจุดเกิดเหตุ ประเมินอาการของผู้บาดเจ็บทั้งสองพบว่า มีภาวะวิกฤต GCS น้อยกว่า 8 จึงใส่ท่อช่วยหายใจ ตามคอ ให้สารน้ำทางหลอดเลือดดำ พยุงตรึง

กระดูก แล้วรีบนำส่งโรงพยาบาลพยุหะ ซึ่งต่อมาได้ส่งต่อไปรักษาที่โรงพยาบาลศรีสะเกษ แต่นางลำไยได้เสียชีวิตลงในช่วงเย็นของวันเดียวกัน ส่วนนายดีเสียชีวิตในวันที่ 2 พฤศจิกายน 2567 จากภาวะติดเชื้อและระบบไหลเวียนล้มเหลว



ภาพที่ 1 แสดงจุดเกิดเหตุและการลงพื้นที่สอบสวนอุบัติเหตุในเบื้องต้น

5. สาเหตุและปัจจัยเสี่ยง

จากการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงด้วย Haddon Matrix พบว่า ปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ ได้แก่

- 5.1 พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้ขาดสติ ตัดสินใจผิดพลาด
- 5.2 การเลี้ยวตัดหน้ารถปิกอัพกะทันหัน โดยไม่ให้สัญญาณจะเลี้ยว
- 5.3 การไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งคนขับและคนซ้อน

ส่วนปัจจัยเสริม พบว่า สภาพถนน อากาศ แสงสว่าง และสภาพการจราจร ณ เวลานั้น ไม่ได้เป็นปัจจัยเสี่ยง

เพราะเป็นถนนตรง ผิวจราจรดี ทิศนวิสัยชัดเจน ปริมาณรถไม่หนาแน่น

ปัจจัยที่ทำให้การบาดเจ็บรุนแรงจนถึงเสียชีวิต คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย ทำให้ศีรษะได้รับการกระทบโดยตรง มีเลือดออกใต้เยื่อหุ้มสมอง และการชนรถจักรยานยนต์ด้านข้างทำให้มีการบาดเจ็บรุนแรงต่ออวัยวะภายในช่องท้อง

สรุป การศึกษาปัจจัยเสี่ยงตามสภาพคน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อมโดยอาศัยการวิเคราะห์ตามหลัก Haddon's Matrix Model⁴ ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 สรุปปัจจัยที่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต

เหตุปัจจัย (Factors)	ปัจจัยด้านบุคคล (Human)	ปัจจัยด้านยานพาหนะ (Vehicle)	ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม (Environment)	
			ทางกายภาพ (Physical)	ทางสังคม (Socio-economic)
ก่อนเกิดเหตุ (Pre-event)	- คนขับจักรยานยนต์มีประวัติเมาแล้วขับ ขาด	- รถจักรยานยนต์มีอายุใช้งานนาน ไม่ได้รับการตรวจสอบสภาพสม่ำเสมอ	- ถนนเป็น 2 ช่องจราจร แต่ไม่มีเกาะ	- ขาดการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการดื่มแล้วขับและการสวม

ตารางที่ 1 สรุปปัจจัยที่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต

เหตุปัจจัย (Factors)	ปัจจัยด้านบุคคล (Human)	ปัจจัยด้านยานพาหนะ (Vehicle)	ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม (Environment)	
			ทางกายภาพ (Physical)	ทางสังคม (Socio-economic)
	<p>ความชำนาญในการขับขี่</p> <ul style="list-style-type: none"> - คนซ้อนท้ายไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย - คนขับและคนซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัย - ขาดความตระหนักถึงอันตรายในการขับขี่อย่างประมาท 	<ul style="list-style-type: none"> - ขาดการบำรุงรักษาระบบเบรกและไฟสัญญาณ - ไม่มีอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย เช่น กันชนข้าง - รถจักรยานยนต์ไม่มีโครงสร้างนิรภัย ผู้ขับขี่ไม่ได้รับการปกป้อง 	<p>กลาง จึงทำให้ผู้ขับขี่ชอบตัดหน้ากันได้ง่าย</p> <ul style="list-style-type: none"> - ถนนตรงเป็นระยะทางยาว ทำให้ผู้ขับขี่มักใช้ความเร็วสูง - ผิวถนนเป็นแอสฟัลต์ มีความลื่นในขณะฝนตก 	<p>หมวกนิรภัยอย่างเข้มงวด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีการรณรงค์ให้ประชาชนตระหนักถึงความสำคัญของการขับขี่ปลอดภัย - ขาดมาตรการควบคุมและแก้ไขจุดเสี่ยงบนท้องถนน
ขณะเกิดเหตุ (Event)	<ul style="list-style-type: none"> - คนขับจักรยานยนต์ขับขี่ด้วยความประมาท ตัดหน้ารถปิคอัพกะทันหันโดยไม่ให้สัญญาณ - คนขับและคนซ้อนกระเด็นออกจากรถศีรษะกระแทกพื้นอย่างแรง - คนขับและคนซ้อนได้รับบาดเจ็บรุนแรง เนื่องจากไม่สวมหมวกนิรภัย 	<ul style="list-style-type: none"> - รถจักรยานยนต์ไม่สามารถตัดกลับเข้าช่องจราจรเดิมได้ทัน เนื่องจากไม่มีเกาะกลางถนน - รถจักรยานยนต์ ไม่มีโครงสร้างป้องกันการชน ทำให้ถูกชนด้านข้างได้รับความเสียหายมาก - เกิดการชนกันระหว่างรถจักรยานยนต์และรถปิคอัพ โดยมีจุดชนที่กระจกหน้ารถ ทำให้คนขับจักรยานยนต์และคนซ้อนกระเด็นศีรษะกระแทกกับกระจก 	<ul style="list-style-type: none"> - ขณะเกิดเหตุเป็นเวลากลางวัน ท้องฟ้าแจ่มใส แสงสว่างเพียงพอ ไม่ได้เป็นปัจจัยกระตุ้นให้เกิดอุบัติเหตุ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีข้อมูล
หลังเกิดเหตุ (Post-event)	<ul style="list-style-type: none"> - คนขับและคนซ้อนได้รับบาดเจ็บสาหัส ต้องเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลเป็นเวลานาน - คนขับมีบาดแผลฉีกขาดหลายแห่งที่ศีรษะ กระดูกซี่โครงหักหลายซี่ มีเลือดในช่องอกและช่องท้อง กระดูกแขนและขาหัก - คนซ้อนได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะรุนแรง กะโหลกร้าว มีเลือดคั่งในสมอง กระดูกต้นขาซ้ายหัก 	<ul style="list-style-type: none"> - รถจักรยานยนต์เสียหายเกือบทั้งคัน คาดว่าค่าซ่อมแซมสูงมาก อาจไม่คุ้มค่าในการซ่อม - รถปิคอัพได้รับความเสียหายตรงกระจกหน้าแตก และมีรอยบุบตรงฝากระโปรงหน้า 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีข้อมูล 	<ul style="list-style-type: none"> - มีผู้พบเห็นเหตุการณ์แจ้ง 1669 ให้มารับผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาลพยุห้อย่างรวดเร็ว - ทีมกู้ชีพ นำผู้บาดเจ็บสาหัสทั้ง 2 ราย ส่งต่อมายังโรงพยาบาลศรีสะเกษซึ่งมีศักยภาพสูงกว่า แต่ก็ไม่สามารถช่วยชีวิตทั้งสองรายได้ - หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการพัฒนากระบวนการแพทย์ฉุกเฉินและการรักษาพยาบาล

ตารางที่ 1 สรุปปัจจัยที่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต

เหตุปัจจัย (Factors)	ปัจจัยด้านบุคคล (Human)	ปัจจัยด้านยานพาหนะ (Vehicle)	ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม (Environment)	
			ทางกายภาพ (Physical)	ทางสังคม (Socio-economic)
				ผู้บาดเจ็บรุนแรงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงตามแนวคิดแนวคิด Haddon's Matrix Model⁴ ชี้ชัดว่า ปัจจัยด้านคน คือ สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้ ได้แก่ พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย การดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับ การไม่สวมหมวกนิรภัย และ การขับรถประมาทโดยตัดหน้ากะทันหัน เป็นปัจจัยหลักที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุชนกับรถปิคอัพ ส่งผลให้ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิต

สรุปและอภิปรายผล

จากผลรายงานการสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ชนรถปิคอัพ บริเวณหน้าร้านค้าสุปรัง บ้านเปื่อย อำเภอพยุหะ จังหวัดศรีสะเกษ พบว่า ปัจจัยด้านคน คือ สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้ ทั้งการขับขี่มอเตอร์ไซด์ขณะมึนเมา การขับรถประมาทตัดหน้า กระชั้นชิด และการไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งนำไปสู่การบาดเจ็บสาหัสจนถึงขั้นเสียชีวิตทั้งคนขับและคนซ้อน ผลการสอบสวนอุบัติเหตุครั้งนี้ยืนยันว่าการดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่และการไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตในอุบัติเหตุครั้งนี้ สาเหตุนี้สามารถอธิบายได้ว่าผู้ขับขี่ที่มึนเมา มีความสามารถลดลงในการควบคุมยานพาหนะ และพฤติกรรมการขับรถตัดหน้ากะทันหันทำให้รถปิคอัพไม่สามารถหยุดรถได้ทัน ส่งผลให้เกิดการชนอย่างรุนแรง สอดคล้องกับผลการศึกษาของ World Health Organization ระบุว่า แอลกอฮอล์เป็นหนึ่งในปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญที่สุดสำหรับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยการบริโภคแอลกอฮอล์ส่งผลต่อการตัดสินใจ การตอบสนอง และ

การควบคุมรถ ซึ่งเพิ่มโอกาสการชนอย่างมีนัยสำคัญ⁵ การขับรถประมาทการขับรถตัดหน้ากะทันหันโดยไม่ได้ให้สัญญาณ ทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรงและรุนแรง การศึกษานี้จึงเน้นย้ำถึงความสำคัญของการให้สัญญาณและการรักษาระยะห่างในขณะที่ขับขี่ สอดคล้องกับงานวิจัยของ Zhang et al. พบว่าการดื่มแอลกอฮอล์ส่งผลให้ความสามารถในการตัดสินใจและการตอบสนองช้าลง รวมถึงเพิ่มโอกาสการเกิดอุบัติเหตุชนกันถึง 3 เท่าเมื่อเปรียบเทียบกับกรณีที่ไม่ดื่ม⁶ สอดคล้องกับงานวิจัยของ Hassan et al. ชี้ให้เห็นว่าการตัดสินใจที่ไม่เหมาะสมในการขับขี่ เช่น การตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด เป็นปัจจัยสำคัญที่เพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง โดยเฉพาะในถนนสองเลนที่ไม่มีเกาะกลาง⁷ จากผล การสอบสวนอุบัติเหตุครั้งนี้ พบว่า การไม่สวมหมวกนิรภัยของทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารทำให้ศีรษะได้รับแรงกระแทกโดยตรง ซึ่งเป็นสาเหตุของการบาดเจ็บสาหัส และการเสียชีวิต ข้อมูลนี้สอดคล้องกับงานวิจัยที่ระบุว่าหมวกนิรภัยช่วยลดความเสี่ยงของการบาดเจ็บที่ศีรษะในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ สอดคล้องกับการศึกษาของ การศึกษาของ Liu et al. ระบุว่า การไม่สวมหมวกนิรภัยเพิ่มโอกาสการบาดเจ็บที่ศีรษะอย่างรุนแรงและเพิ่มอัตราการเสียชีวิตในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ โดยพบว่าการใช้หมวกนิรภัยสามารถลดความเสี่ยงของการบาดเจ็บที่ศีรษะได้มากถึง ร้อยละ 70.0⁸

อย่างไรก็ตามจากผลการรายงานสอบสวนอุบัติเหตุครั้งนี้ ยังพบว่า ปัจจัยอื่นๆ ก็ล้วนมีส่วนในการเพิ่มโอกาสและความรุนแรงของอุบัติเหตุด้วย อาทิ รถจักรยานยนต์ขาดการตรวจสภาพและไม่มีอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย โครงสร้างของรถก็ไม่แข็งแรงพอที่จะป้องกันการบาดเจ็บของผู้ขับขี่ ส่วนลักษณะของถนนที่เป็นสองช่องจราจรโดยไม่มีเกาะ

กลางก็เปิดโอกาสให้ผู้ขับขี่ตัดหน้ากันได้ง่าย และเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วก็ไม่สามารถตัดกลับเข้าช่องทางเดิมได้ทันที ซึ่งการตรวจสอบสภาพรถและอุปกรณ์ความปลอดภัย สอดคล้องกับงานวิจัยของ Hurt et al. ใน The Hurt Report เป็นหนึ่งในงานวิจัยคลาสสิกเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่าการขาดอุปกรณ์ความปลอดภัย เช่น หมวกนิรภัย ถุงลมนิรภัย และไฟสัญญาณที่ใช้งานไม่ได้ เป็นปัจจัยสำคัญที่เพิ่มความรุนแรงของการบาดเจ็บในกรณีเกิดอุบัติเหตุ⁹ ด้านโครงสร้างรถจักรยานยนต์ สอดคล้องกับการศึกษาของ Clarke et al. ระบุว่ารถจักรยานยนต์ที่มีโครงสร้างอ่อนแอและไม่ออกแบบมาให้รองรับแรงกระแทกจากอุบัติเหตุ เช่น การไม่มีระบบป้องกันแรงกระแทกด้านข้างหรือระบบเบรกที่มีประสิทธิภาพ เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรงในผู้ขับขี่¹⁰ ส่วนลักษณะถนนที่ไม่มีเกาะกลาง สอดคล้องกับงานวิจัยของ Montella พบว่าถนนสองช่องจราจรที่ไม่มีเกาะกลางเพิ่มโอกาสการชนประสานงาและอุบัติเหตุที่รุนแรง เนื่องจากผู้ขับขี่สามารถเปลี่ยนเลนหรือตัดหน้ารถในช่องทางตรงข้ามได้โดยง่าย โดยเฉพาะในพื้นที่ชนบทที่ไม่มีการควบคุมสัญญาณจราจร¹¹ ปัจจัยด้านสภาพรถและถนนสามารถจัดอยู่ในมิติ Physical Environment และ Post-Crash Factors ของ Haddon's Matrix Model⁴ ซึ่งเน้นถึงความสำคัญของการออกแบบยานพาหนะและถนนที่ปลอดภัย รวมถึงการจัดการหลังเกิดอุบัติเหตุ

ดังนั้น นอกจากมาตรการด้านการป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่แล้ว การปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของถนนโดยการขยายช่องจราจรให้กว้างขึ้น และมีเกาะกลางแบ่งช่องทางไปและกลับให้เป็นสัดส่วน ก็จะช่วยลดโอกาสของการขับตัดหน้า ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์บนท้องถนน ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งพิจารณาดำเนินการโดยเร็ว เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว ควบคู่ไปกับการรณรงค์ให้ความรู้และควบคุมพฤติกรรมขับขี่ให้ปลอดภัย เพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุในอนาคต

ข้อเสนอแนะ

1. ด้านคน

1.1 เพิ่มความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย โดยเฉพาะในพื้นที่ชนบทและในกลุ่มเยาวชน

1.2 จัดอบรมให้ความรู้ถึงพิษภัยของการดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถ รวมถึงเทคนิคการขับขี่อย่างปลอดภัยให้แก่ประชาชนในชุมชนอย่างสม่ำเสมอ

1.3 รณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ ทั้งทางตรงและออนไลน์ ให้ประชาชนตระหนักถึงความสำคัญของการขับขี่ด้วยความรับผิดชอบ รักษาวินัยจราจร และหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ

2. ด้านยานพาหนะ

2.1 บังคับใช้กฎหมายการจดทะเบียนและทำประกันภาคบังคับรถจักรยานยนต์อย่างเคร่งครัด เพื่อให้ผู้ขับขี่มีความรับผิดชอบต่อมากขึ้น

2.2 ดำเนินการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์อย่างน้อยปีละครั้ง โดยเน้นที่ระบบเบรก ไฟสัญญาณและยางรถ เพื่อให้มั่นใจว่าอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

2.3 สนับสนุนให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย อาทิ กันชนด้านข้าง ระบบป้องกันล้อล็อก เพื่อช่วยลดความรุนแรงหากเกิดอุบัติเหตุ

3. ด้านถนน

3.1 เร่งขยายถนนให้เป็น 4 ช่องจราจรและมีเกาะกลาง เพื่อลดพฤติกรรมรถตัดหน้ากระชั้นชิดซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

3.2 ปรับปรุงไหล่ทางให้กว้างขึ้น และจัดทำช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ เพื่อลดความเสี่ยงในการชนและล้ม

3.3 ติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณไฟกระพริบ หรือจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์ โดยเฉพาะบริเวณทางแยกและทางเข้าออกหมู่บ้านที่เป็นจุดเสี่ยง

3.4 ควบคุมการจอดรถและการตั้งร้านค้าบริเวณไหล่ทาง ไม่ให้บดบังทัศนวิสัยหรือกีดขวางการจราจร

4. ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน

4.1 พัฒนาศักยภาพและทักษะของบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญยิ่งขึ้นในการดูแลผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุ

4.2 สร้างระบบการส่งต่อผู้ป่วยที่มีประสิทธิภาพ ให้สามารถเคลื่อนย้ายจากจุดเกิดเหตุสู่โรงพยาบาลที่เหมาะสมได้อย่างรวดเร็ว

4.3 จัดให้มีอุปกรณ์และเวชภัณฑ์จำเป็นสำหรับการกู้ชีพ ณ หน่วยปฏิบัติการฉุกเฉินระดับต่างๆ ให้เพียงพอและพร้อมใช้งานได้ทันที

4.4 ซักซ้อมแผนรับมืออุบัติเหตุหมู่เป็นประจำ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการจัดการเหตุการณ์ที่มีผู้บาดเจ็บจำนวนมากอย่างมีระบบ

ข้อเสนอแนะ

ผลที่ได้จากการสอบสวนอุบัติเหตุในครั้งนี้ ควรถูกนำเสนอต่อคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนในทุกระดับ ตั้งแต่ท้องถิ่น อำเภอ ไปจนถึงจังหวัด เพื่อสร้างแรงผลักดันในการขับเคลื่อนมาตรการป้องกันอุบัติเหตุตามที่ได้เสนอแนะไว้ ทั้งการเพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย การปรับปรุงโครงสร้างถนนให้ปลอดภัยยิ่งขึ้น รวมถึงการผลักดันให้เกิดการแก้ไขและปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เช่น พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ร.บ.รถยนต์ เป็นต้น

นอกจากนี้ ข้อมูลดังกล่าวยังสามารถนำไปใช้เป็นกรณีศึกษาในการให้ความรู้แก่ประชาชนทั่วไป โดยเฉพาะเด็กและเยาวชนในสถานศึกษา เพื่อให้เกิดความตระหนักรู้ถึงอันตรายของพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ รวมถึงการสร้างจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนอย่างมีวินัยและคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นสำคัญ

ในมิติของสถานบริการสาธารณสุข ทั้งโรงพยาบาลและโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ควรนำข้อมูลที่ได้ไปวางแผนในการจัดบริการสุขภาพ

ให้สอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้น เช่น การจัดกิจกรรมเชิงรุกเพื่อคัดกรองและให้คำปรึกษาแก่กลุ่มเสี่ยงที่มีพฤติกรรมดื่มแล้วขับ การจัดอบรมพัฒนาศักยภาพของบุคลากรในการดูแลผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ การพัฒนาระบบการเฝ้าระวังและสอบสวนการบาดเจ็บ เป็นต้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความสูญเสียที่รุนแรงขึ้นอีกในอนาคต

ทั้งนี้ การแก้ไขปัญหามหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืนนั้น จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ประชาชน ตลอดจนองค์กรอิสระต่างๆ ในการร่วมกันขับเคลื่อนมาตรการป้องกันควบคุมอุบัติเหตุ ผ่านการบูรณาการการทำงานให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน การกำหนดนโยบายที่ชัดเจน การจัดสรรทรัพยากรที่เพียงพอ ตลอดจนการติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง เพื่อการแก้ไขปัญหามหาอุบัติเหตุที่มีประสิทธิภาพและครอบคลุมในทุกมิติ อันจะนำไปสู่ความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

กิตติกรรมประกาศ

คณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณผู้อำนวยการโรงพยาบาลพยุห์ ที่สนับสนุนทีมสอบสวนอุบัติเหตุ ขอขอบคุณบุคลากรทุกท่านที่ร่วมทีม ทั้งสาธารณสุข อำเภอ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัด ตำรวจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่เข้ามามีส่วนร่วมและให้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อการสอบสวน โดยเฉพาะขอบคุณทีมกู้ชีพ ALS โรงพยาบาลพยุห์ ทีมสว่างจิตฯ ที่เสียสละ ทุ่มเท ช่วยเหลือผู้บาดเจ็บอย่างเต็มความสามารถ รวมถึงบุคลากรในแผนกอุบัติเหตุ-ฉุกเฉิน แผนกผู้ป่วยหนัก และทีมนิติเวช ที่ให้ความร่วมมืออย่างดียิ่งในการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำรายงานฉบับนี้จนสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

เอกสารอ้างอิง

1. World Health Organization. Global status report on road safety 2018 [Internet]. Geneva: WHO; 2018 [cited 2023 Nov 7]. Available from: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
2. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยประจำปี 2565. กรุงเทพฯ: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย; 2565.

3. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. แนวทางการจัดการและป้องกันอุบัติเหตุบนถนนประเทศไทย. กรุงเทพฯ: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน; 2564.
4. Haddon W. The basic strategies for reducing damage from hazards of all kinds. *Hazards Prevention*. 1973;10:8-12.
5. World Health Organization. Global status report on road safety 2018. Geneva: WHO; 2018.
6. Zhang J, Wang F, Ma Y. Alcohol consumption and its influence on traffic accidents: A meta-analysis of epidemiological studies. *J Safety Res*. 2021;77:59-67.
7. Hassan HM, Abdel-Aty MA, Lee J. Exploring the factors associated with risky driving behaviors on two-lane rural highways in Egypt. *Accid Anal Prev*. 2020;143:105585.
8. Liu BC, Ivers R, Norton R, Boufous S, Blows S, Lo SK. Helmets for preventing injury in motorcycle riders. *Cochrane Database Syst Rev*. 2008;1.
9. Hurt HH, Ouellet JV, Thom DR. Motorcycle Accident Cause Factors and Identification of Countermeasures. Final Report, Volume 1. 1981.
10. Clarke DD, Ward P, Truman W. Fatal vehicle-occupant collisions: Analysis of causes and trends. *Accid Anal Prev*. 2007;39(5):1156-1163.
11. Montella A. A comparative analysis of hotspot identification methods. *Accid Anal Prev*. 2011;43(6):2139-2151.