



ปีที่ 47 ฉบับที่ 30 : 5 สิงหาคม 2559

Volume 47 Number 30 : August 5, 2016

สำนักโรคระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข / Bureau of Epidemiology, Department of Disease Control, Ministry of Public Health

การสอบสวน
ทางระบาดวิทยา

การสอบสวนการบาดเจ็บกรณีรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น ชนกับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ บนถนนทางหลวงหมายเลข 1 จังหวัดกำแพงเพชร วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2559

Investigation on injuries and deaths related to a road traffic crash between a bus and an 18-wheeled truck on the Highway No.1 (Nakhon Sawan-Tak) in Kamphaengphet, Thailand, 16 February 2016

✉ podchamarn_4410@hotmail.com

คุณกัญญ์ศศิ พิมพพันธ์และคณะ

บทคัดย่อ

ความเป็นมา: สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 3 นครสวรรค์ (สคร. 3) ได้รับแจ้งข่าวทางโทรศัพท์จากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกำแพงเพชรว่า วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2559 เวลาประมาณ 02.00 น. เกิดอุบัติเหตุหม้อรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น (แม่สอด-ระยอง) ชนกับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ บนถนนพหลโยธิน ทางหลวงหมายเลข 1 นครสวรรค์-ตาก กม. 413+250 ขาขึ้น อ.คลองขลุง จ.กำแพงเพชร มุ่งหน้า จ.ตาก ทีมสอบสวนการบาดเจ็บ สคร.3 ร่วมกับสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกำแพงเพชร สำนักงานสาธารณสุขอำเภอคลองขลุง และโรงพยาบาลคลองขลุง ได้ดำเนินการสอบสวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2559 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหาแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

วิธีการศึกษา: รวบรวมข้อมูลจากเอกสารทางการแพทย์ สํารวจสถานที่เกิดอุบัติเหตุ และสัมภาษณ์ผู้ประสบเหตุ วิเคราะห์หาปัจจัยที่นำไปสู่การบาดเจ็บด้วยวิธีการตามหลัก Haddon Matrix Model

ผลการสอบสวน: พบผู้เสียชีวิตทันทีที่เกิดเหตุ 5 ราย เป็นผู้ขับขี่

และผู้โดยสารรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ รวม 2 ราย ผู้ขับขี่รถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น 1 ราย และผู้โดยสารรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น 2 ราย มีผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด 54 ราย เป็นชาวพม่า 43 ราย และชาวไทย 11 ราย โดยพบผู้บาดเจ็บรวม 43 ราย เสียชีวิตรวม 6 ราย และยานพาหนะ 2 คัน ผู้บาดเจ็บมีอายุตั้งแต่ 17-50 ปี ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่ได้รับการกระแทกจากอุปกรณ์ภายในรถ พบว่า อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บสูงสุด ได้แก่ ขา ร้อยละ 21.31

สรุปและอภิปรายผล: คาดว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ เกิดจากความประมาท และการวิเคราะห์สถานการณ์ผิดพลาดของผู้ขับรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น ในการแซงรถคันข้างหน้า จึงเป็นเหตุทำให้ชนประสานงากับรถบรรทุก 18 ล้อ จากเหตุการณ์ดังกล่าวจึงได้มีมาตรการในการติดตั้งไฟส่องสว่างและป้ายเตือน “ทางเบี่ยง” โดยแขวงทางจังหวัดกำแพงเพชร เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในเวลากลางคืน

คำสำคัญ: รถโดยสารปรับอากาศ, การบาดเจ็บ, อุบัติเหตุทางถนน, กำแพงเพชร



◆ การสอบสวนการบาดเจ็บกรณีรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น ชนกับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ บนถนนทางหลวงหมายเลข 1 จังหวัดกำแพงเพชร วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2559	465
◆ สรุปการตรวจข่าวการระบาดของโรคในรอบสัปดาห์ที่ 30 ระหว่างวันที่ 24-30 กรกฎาคม 2559	473
◆ ข้อมูลรายงานโรคเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์ที่ 30 ระหว่างวันที่ 24-30 กรกฎาคม 2559	475

วัตถุประสงค์ในการจัดทำ

รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์

1. เพื่อให้หน่วยงานเจ้าของข้อมูลรายงานเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา ได้ตรวจสอบและแก้ไขให้ถูกต้อง ครบถ้วน สมบูรณ์ยิ่งขึ้น
2. เพื่อวิเคราะห์และรายงานสถานการณ์โรคที่เป็นปัจจุบัน ทั้งใน และต่างประเทศ
3. เพื่อเป็นสื่อกลางในการนำเสนอผลการสอบสวนโรค หรืองานศึกษาวิจัยที่สำคัญและเป็นปัจจุบัน
4. เพื่อเผยแพร่ความรู้ ตลอดจนแนวทางการดำเนินงานทางระบาดวิทยาและสาธารณสุข

คณะที่ปรึกษา

นายแพทย์สุชาติ เจตนเสน นายแพทย์ประยูร ภูนาค
นายแพทย์อรัช ฉายนิโยอิน นายแพทย์ประเสริฐ ทองเจริญ
นายแพทย์ดำเนิน อึ้งชูศักดิ์ นายสัตวแพทย์ประวิทย์ ชุมเกษียร
องอาจ เจริญสุข

หัวหน้ากองบรรณาธิการ : นายแพทย์ธนรักษ์ พลพัฒน์

บรรณาธิการประจำฉบับ : บริมาต ตักดีศิริสัมพันธ์

บรรณาธิการวิชาการ : แพทย์หญิงพิมพ์ภา เตชะกมลสุข

กองบรรณาธิการ

บริมาต ตักดีศิริสัมพันธ์ สิริลักษณ์ รั้งเมืองต์ สุวดี ตีวงษ์

ฝ่ายข้อมูล

สมาน สมบุญรัตน์ ศศิธรณ์ มาแอดเดียน

พัชรี ศรีหมอก สมเจตน์ ตั้งเจริญศิลป์

ฝ่ายจัดส่ง : พิรยา ดล้ายพ้อแดง สวัสดิ์ สว่างชม

ฝ่ายศิลป์ : บริมาต ตักดีศิริสัมพันธ์

สื่ออิเล็กทรอนิกส์ : บริมาต ตักดีศิริสัมพันธ์ พิรยา ดล้ายพ้อแดง

ผู้เขียนบทความ

คุณกัญญ์ศศิ พิมพพันธ์¹ อรทัย บุญมาสุข¹ ภูษงค์ ชิวลีธิรัฐรุ่งเรือง²
วลัย เมืองมา³

¹ สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 3 จังหวัดนครสวรรค์

² สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกำแพงเพชร

³ โรงพยาบาลคลองขลุง

Authors

Kukansasi Pimpakan¹ Orathai Boonmasuk¹

Puchong Chevasittirungruang² Walai Muangma³

¹Office of Disease Prevention and Control region 3

²Kamphaengphet Provincial Health Office

³Khlong Khlung Hospital

ความเป็นมา

วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2559 เวลาประมาณ 09.00 น. สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 3 นครสวรรค์ (สคร.3) ได้รับแจ้งข่าวทางโทรศัพท์จากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกำแพงเพชรว่า ในวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2559 เวลาประมาณ 02.00 น. มีอุบัติเหตุหมู่รถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น (แม่สอด-ระยอง) ชนกับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ บนถนนทางหลวงหมายเลข 1 ถนนพหลโยธิน นครสวรรค์-ตาก กม.413+250 บริเวณช่วงโค้งวิไล ขาขึ้น จังหวัดตาก หมู่ที่ 1 บ้านถนนงาม ตำบลคลองขลุง อำเภอคลองขลุง จังหวัดกำแพงเพชร มีผู้บาดเจ็บ 25 ราย และเสียชีวิตที่เกิดเหตุ 5 ราย ผู้ประสบเหตุเป็นชาวพม่า และชาวไทย ทีมสอบสวนอุบัติเหตุ สคร.3 ร่วมกับสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกำแพงเพชร สำนักงานสาธารณสุขอำเภอคลองขลุง และโรงพยาบาลคลองขลุง ได้ดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนกรณีดังกล่าวในวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2559

วัตถุประสงค์

1. ศึกษาาระบาดวิทยาเชิงพรรณนาของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากเหตุการณ์
2. หาสาเหตุ และปัจจัยที่ส่งผลต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากเหตุการณ์
3. หาแนวทางในการควบคุมป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากเหตุการณ์ในลักษณะเดียวกัน

วิธีการศึกษา

1. ระบาดวิทยาเชิงพรรณนา โดยรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ และจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากเหตุการณ์จากโรงพยาบาลคลองขลุง และรายงานบันทึกประจำวันจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ สถานีตำรวจภูธรอำเภอคลองขลุง

2. ศึกษาภาพรวมการเกิดอุบัติเหตุ พฤติกรรมผู้ขับขี่ พฤติกรรมผู้โดยสาร และลักษณะการบาดเจ็บและเสียชีวิต โดย

2.1 ศึกษาข้อมูลย้อนหลังของการเกิดอุบัติเหตุ จากการรวบรวมข้อมูลสภาพที่เกิดเหตุ ร่องรอยการเกิดอุบัติเหตุในที่เกิดเหตุ สอบถามเจ้าหน้าที่ตำรวจเจ้าของคดี สัมภาษณ์ผู้บาดเจ็บ และสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่มูลนิธิกู้ภัยสว่างกำแพงเพชร

2.2 รวบรวมข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากแฟ้มประวัติในโรงพยาบาลคลองขลุง สัมภาษณ์แพทย์และพยาบาลที่ดูแลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต

3. ศึกษาด้านยานพาหนะ โดยสอบถามเจ้าหน้าที่ตำรวจเจ้าของคดี เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านยานพาหนะผู้บาดเจ็บ สสำรวจสภาพรถหลังเกิดอุบัติเหตุ สภาพยางรถ เบาะที่นั่ง

โครงสร้างของรถ และอุปกรณ์ในรถ

4. ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม โดยสำรวจเส้นทาง ถนน และสภาพแวดล้อมบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ

เครื่องมือที่ใช้ในการสอบสวน แบบสอบสวนการบาดเจ็บ และเสียชีวิตของสำนักกระบาดวิทยา

กลุ่มประชากรที่ศึกษา หมายถึง ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น และผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ กรณีรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น (แม่สอด-ระยอง) ชนกับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ บนถนนทางหลวงหมายเลข 1 ถนนพหลโยธิน นครสวรรค์-ตาก กม. 413+250 บริเวณช่วงโค้งวิไล ขาขึ้น จังหวัดตาก หมู่ที่ 1 บ้านถนนงาม ตำบลคลองขลุง อำเภอคลองขลุง จังหวัดกำแพงเพชร ในวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2559

ผลการสอบสวน

1. ข้อมูลเบื้องต้นประเภทของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุครั้งนี้ประกอบด้วย รถ 2 คัน ได้แก่ 1) รถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น 1 คัน ประตูกางขึ้น-ลง 1 ประตู จำนวนผู้โดยสารที่บรรทุกได้ 52 คน จำนวนเบาะ 52 ที่นั่ง เป็นรถโดยสารร่วมบริการของบริษัททัวร์แห่งหนึ่ง วิ่งเส้นทางแม่สอด-ระยอง มีผู้ประสบเหตุ 52 ราย ประกอบด้วยผู้ขับขี่ 2 ผลัด 2 ราย (ชาวไทย) พนักงานต้อนรับบนรถเพศชาย 1 ราย (ชาวไทย) และผู้โดยสาร 49 ราย (ชาวพม่า 43 รายและชาวไทย 6 ราย) และ 2) รถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ และตัวพ่วง เป็นรถบรรทุกซึ่งบรรทุกน้ำตาลทรายแดงของโรงงานน้ำตาล A อำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร มีผู้ประสบเหตุ 2 ราย ประกอบด้วยคนขับรถบรรทุก 1 ราย และผู้โดยสาร 1 ราย มีความสัมพันธ์เป็นบิดา-บุตร

2. ภาพรวมการเกิดอุบัติเหตุ

วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2559 เวลาประมาณ 16.45 น. รถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น ประกอบด้วยผู้ขับขี่ผลัดแรก 1 ราย พนักงานต้อนรับบนรถ 1 ราย และผู้โดยสาร 48 ราย เดินทางจากจังหวัดระยอง มายัง อ.แม่สอด จ.ตาก โดยจะถึงจุดหมายปลายทาง

เวลา 04.00-05.00 น. เมื่อเวลาประมาณ 21.30 น. ได้จอดรับผู้ขับขี่ผลัดที่ 2 และมีการเปลี่ยนผู้ขับขี่รถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้นเลยที่ นคร จังหวัดพุมธานี โดยผู้ขับขี่รถโดยสารปรับอากาศผลัดแรกได้เข้าไปนอนหลับในบริเวณต้นนอนภายในรถโดยสารปรับอากาศเวลาประมาณ 00.00 น. รถโดยสารปรับอากาศจอดพักรับประทานอาหารที่ ตำบลสลกบาตร อำเภอชาลวราชบุรี จังหวัดกำแพงเพชรเป็นเวลาประมาณ 20 นาที จึงเดินทางต่อไปจนเมื่อเวลาประมาณ 02.00 น. ของวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2559 ในขณะที่วิ่งอยู่บนถนนทางหลวงหมายเลข 1 ถนนพหลโยธิน นครสวรรค์-ตาก หลักกิโลเมตรที่ 413 บริเวณช่วงโค้งวิไล ขาขึ้น จังหวัดตาก หมู่ที่ 1 บ้านถนนงาม ตำบลคลองขลุง อำเภอคลองขลุง จังหวัดกำแพงเพชร ซึ่งเป็นบริเวณที่ถนนเข้าทางเบี่ยง เป็นถนน 2 เลนวิ่งสวนทางกัน ห่างจากหลักกิโลเมตรประมาณ 250 เมตร รถโดยสารปรับอากาศต้องการจะแซงรถคันข้างหน้า แต่ไม่สามารถหลบเข้าเลนตนเองได้ทัน จึงทำให้ชนกับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ ในเลนตรงข้าม ซึ่งกำลังมุ่งหน้าไปจังหวัดอ่างทอง เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตทันทีที่เกิดเหตุ 5 ราย เป็นผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ 2 ราย ผู้ขับขี่รถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น 1 ราย และผู้โดยสารรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น 2 ราย

ขณะเกิดอุบัติเหตุ มูลนิธิสว่างกำแพงเพชรได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ตำรวจและแจ้งประสานต่อไปยังกู้ชีพ รพ.คลองขลุง ลงพื้นที่เพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ ผู้บาดเจ็บได้รับการช่วยเหลือเบื้องต้นจากหน่วยกู้ชีพ มูลนิธิสว่างกำแพงเพชร และกู้ชีพ รพ.คลองขลุง รวมผู้ประสบเหตุที่ถูกนำตัวเข้ารับการรักษาที่ รพ.คลองขลุง ทั้งหมด 49 ราย เสียชีวิตที่เกิดเหตุ 5 ราย และชีวิตขณะรอนำตัวส่งไปรักษาต่อที่ รพ.กำแพงเพชร 1 ราย ผู้บาดเจ็บทั้งหมดได้รับการรักษาในโรงพยาบาลตั้งนี้ โรงพยาบาลทรายทองวัฒนา 9 ราย (Admit 2 ราย และกลับบ้านได้ 7 ราย) โรงพยาบาลกำแพงเพชร 14 ราย (Admit 10 ราย และกลับบ้านได้ 4 ราย) และโรงพยาบาลคลองขลุง 16 ราย (Admit 10 ราย และผู้เสียชีวิต 6 ราย)



รูปที่ 1 สภาพรถโดยสารและรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อที่เกิดอุบัติเหตุ

3. การศึกษาพฤติกรรมผู้ขับขี่ พฤติกรรมผู้โดยสาร

3.1 พฤติกรรมผู้ขับขี่รถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น

ผู้ขับขี่รถโดยสารปรับอากาศแบ่งระยะทางในการขับขี่ 2 ผลัด คือ ผลัดแรก ขับขี่ระยะทางจากจังหวัดระยองถึงนครราชสีมา จังหวัดปทุมธานี ผู้ขับขี่เป็นเพศชาย อายุ 39 ปี จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่ พบผู้ขับขี่มีใบขับขี่รถโดยสารประเภท 2 ทำงานเป็นพนักงานขับรถโดยสารปรับอากาศของบริษัทแห่งนี้เป็นระยะเวลา 13 ปี โดยมีประสบการณ์ในการเดินทางนี้เป็นเวลา 3 ปี ไม่มีประวัติโรคประจำตัว และได้รับการพักผ่อนเพียงพอ 8-9 ชั่วโมง ผลัดที่ 2 ผู้ขับขี่ขึ้นจาก นครราชสีมา พร้อมภรรยา ผู้ขับขี่ (ผู้เสียชีวิต) เพศชาย อายุ 50 ปี จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่ผลัดแรก พบว่า ผู้เสียชีวิตมีใบขับขี่รถโดยสารประเภท 2 (หมายถึง ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับขับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุก และน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินสามพันห้าร้อยกิโลกรัม หรือสำหรับขับรถโดยสารที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารเกินกว่าสี่สิบคน) ทำงานโดยเดินทางโดยสารเส้นทางนี้เป็นระยะเวลา 1 ปี มีประวัติโรคประจำตัว ไม่มีสูบบุหรี่ ขณะขับรถได้คาดเข็มขัดนิรภัย และจากการสัมภาษณ์พนักงานต้อนรับบนรถโดยสารปรับอากาศ พบว่า ผู้ขับขี่พักผ่อนอยู่ที่บ้านพัก นครราชสีมา ในช่วงเวลาที่ขับรถมีสภาพปกติ ไม่มีอาการง่วงนอน ไม่มีอาการเมาสุรา ขับรถไม่เร็วมาก เนื่องจากรถติดระบบ GPS จำกัดความเร็ว

3.2 พฤติกรรมผู้โดยสาร และพนักงานต้อนรับบนรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น

ผู้โดยสารส่วนใหญ่สัญชาติพม่า มีเพียง 5 รายที่สัญชาติไทย จากการสัมภาษณ์พนักงานต้อนรับและผู้โดยสารสัญชาติพม่า ได้ให้ข้อมูลดังนี้

- ก่อนเกิดอุบัติเหตุ แม้จะห่างจากจุดแวะรับประทานอาหารไม่มาก แต่ผู้โดยสารส่วนใหญ่หลับ ไม่ทราบเหตุการณ์
- ขณะเกิดอุบัติเหตุ มีผู้โดยสารและพนักงานต้อนรับบนรถโดยสารปรับอากาศกระเด็นออกนอกตัวรถรวม 6 ราย ทุกายเป็นผู้โดยสารที่นั่งติดกระจกชั้น 2 ฝั่งคนขับ เนื่องจากกระจกด้านข้างแตก และผู้โดยสารไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย บางรายกระเด็นลงจากที่นั่งมานั่งกองที่พื้นรถชั้น 2
- หลังเกิดอุบัติเหตุ มีผู้โดยสารที่รู้สึกตัวและบาดเจ็บเพียงเล็กน้อยเดินออกจากตัวรถโดยสารเอง 6 ราย บางส่วนหัวแตก แขนขาหัก แต่รู้สึกตัวและสามารถช่วยกู้ชีพ กู้ภัยยกและลำเลียงคนบาดเจ็บสาหัสออกมาได้ 5-6 ราย เสียชีวิตในที่เกิดเหตุถูกอัดกับรถ 3 ราย เสียชีวิตและร่วงจากรถโดยสารปรับอากาศชั้น 2 จำนวน 1 ราย เสียชีวิตบนรถโดยสารชั้น 2 จำนวน 1 ราย

3.3 พฤติกรรมผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ

ผู้ขับขี่รถบรรทุกพ่วง เพศชาย อายุ 56 ปี อาชีพรับจ้างอิสระ และบุตรเพศชาย อายุ 34 ปี เมื่อเวลาประมาณ 14.30 น. วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2559 ได้ขับรถบรรทุกพ่วงมาจอดรอที่โรงงานน้ำตาล A เพื่อเข้าคิวขนน้ำตาล ไปส่งที่จังหวัดอ่างทอง โดยเข้ามารอคิวขนน้ำตาลทรายแดง ระหว่างรอได้พักผ่อนภายในบริเวณโรงงานน้ำตาล จนถึงเวลา 00.30 น. ในวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2559 จึงได้คิวขนน้ำตาลและเวลาประมาณ 01.15 น. เริ่มออกจากโรงงานน้ำตาล A จนถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุดังกล่าว ในเวลา 02.00 น. ระหว่างที่ขับได้ถูกรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้นตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด พยายามที่จะหักหลบชิดไหล่ทางแต่ไม่พ้น จึงชนเข้ากับรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ เสียชีวิตทันทีในที่เกิดเหตุ จากการสัมภาษณ์ผู้จัดการโรงงานน้ำตาล A พบว่า ผู้ขับขี่รถบรรทุกมีโรคประจำตัว คือ โรคความดันโลหิตสูง รับประทานประจำ ขับขี่ด้วยความเร็ว และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

3.4 ลักษณะการบาดเจ็บและเสียชีวิต

ผู้บาดเจ็บทั้งหมด 49 ราย เป็น เพศหญิง 26 ราย เพศชาย 23 ราย และเด็ก 3 ราย ผู้บาดเจ็บมีอายุระหว่าง 7 เดือน-50 ปี ในจำนวนนี้มีผู้เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ 5 ราย และเสียชีวิตที่โรงพยาบาล 1 ราย โดยศพทั้งหมดถูกส่งไปชันสูตรที่โรงพยาบาลคลองขลุง

ลักษณะการได้รับบาดเจ็บของผู้บาดเจ็บ พบว่า เป็นการบาดเจ็บจากการกระแทกกับอุปกรณ์ที่อยู่ภายในตัวรถโดยสารปรับอากาศ เช่น แก้อีที่นั่ง บริเวณที่เก็บของ และกระจกด้านข้างรถ ซึ่งผู้บาดเจ็บบางรายกระเด็นออกนอกตัวรถ บางรายร่วงจากแก้อีที่ที่นั่ง เนื่องจากผู้บาดเจ็บทุกรายไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย โดยการบาดเจ็บมีตั้งแต่บาดเจ็บเล็กน้อย ได้แก่ แผลถลอก ฉีกขาด บวมช้ำบริเวณอวัยวะต่างๆ จนถึงกระดูกต้นขา/หน้าแข้งหัก ทั้งแบบแผลเปิดและปิด และบางรายได้รับการบาดเจ็บที่ศีรษะอย่างรุนแรง

ลักษณะการได้รับบาดเจ็บของผู้เสียชีวิต พบว่า ผู้ขับขี่รถทั้งสองคันเสียชีวิต ติดกับตัวรถต้องใช้อุปกรณ์ในการตัดถ่าง เพื่อนำร่างผู้เสียชีวิตออกมา และผู้โดยสารของรถทั้ง 2 คัน เสียชีวิต 4 ราย เป็นผู้โดยสารรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ 1 ราย ต้องใช้อุปกรณ์ในการตัดถ่าง เพื่อนำร่างผู้เสียชีวิตออกมาเช่นกัน และผู้โดยสารบนรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น 3 ราย ซึ่งนั่งที่ชั้น 2 ของรถ พบเสียชีวิตแล้วและร่วงลงจากรถโดยสารปรับอากาศทางกระจกที่แตก 1 ราย เสียชีวิตที่แก้อีที่ที่นั่ง 1 ราย และกระเด็นจากที่นั่งมานั่งที่พื้นรถ 1 ราย นอกจากนั้นมีผู้เสียชีวิตที่โรงพยาบาลคลองขลุง ขณะรอนำส่งไปรักษาต่อที่โรงพยาบาลกำแพงเพชร 1 ราย

3.5 การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ

เวลาประมาณ 02.00 น. วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2559 ชาวบ้านบริเวณใกล้เคียงกับที่เกิดเหตุได้ยินเสียงดังจากถนน จึงโทรแจ้งผู้ใหญ่บ้าน ซึ่งทำงานมูลนิธิกุ๊ยก๊วยสว่างกำแพงเพชรในเขตโค้งวิไล และเมื่อเวลาประมาณ 02.10 น. หน่วยกู้ภัยมูลนิธิสว่างเขตโค้งวิไลได้รับแจ้งจากศูนย์กู้ชีพ 1669 จึงได้แจ้งกู้ชีพและกู้ภัยในพื้นที่ใกล้เคียง และถึงที่เกิดเหตุพร้อมอุปกรณ์ตัดถ่าง และไฟสปอตไลท์สำหรับส่องสว่าง เวลาประมาณ 02.25 น. พบรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้นชนกับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ มีสภาพด้านหน้าพังยับเยิน พบผู้เสียชีวิต 1 ราย ตกจากตัวรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้นทางกระจกด้านข้างที่แตก ผู้เสียชีวิต 3 รายถูกอัดเข้ากับตัวรถ-โดยสารและรถบรรทุก ต้องใช้อุปกรณ์ในการตัดถ่างนำร่างผู้เสียชีวิตออกมา มีผู้บาดเจ็บสาหัส 5 ราย มีผู้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยและมีสติ สามารถเดินออกจากรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น 6 ราย หน่วยกู้ภัยได้ประเมินผู้บาดเจ็บจากการประกาศให้ผู้บาดเจ็บลงจากตัวรถด้วยตนเอง โดยผู้ที่ไม่สามารถลุกได้เจ้าหน้าที่กู้ชีพ กู้ภัยจะเข้าไปช่วยเหลือ เบื้องต้นผู้บาดเจ็บที่มีอาการสาหัส (ขาหัก หัวแตก สลบไม่ได้สติ) จะถูกนำตัวขึ้นรถกู้ชีพของ รพ.คลองขลุง ทันที ส่วนรถกู้ภัยจะรับผู้บาดเจ็บที่มีอาการสาหัสนอนเปล 1 ราย และผู้ที่ได้รับบาดเจ็บที่ยังรู้สึกตัวจำนวน 4 รายต่อรถกู้ภัย 1 คัน ขณะที่ผู้บาดเจ็บที่มีอาการเล็กน้อยจะได้รับการนำตัวไปรักษาที่โรงพยาบาลเป็นลำดับสุดท้าย โดยผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทุกรายถูกนำตัวส่งรักษาและชันสูตรศพที่ รพ.คลองขลุง

4. การศึกษาสภาพยานพาหนะ

4.1 รถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น

เป็นรถโดยสารร่วมบริการโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น ประตูทางขึ้น-ลง 1 ประตู จำนวนผู้โดยสารที่บรรทุกได้ 52 คน จำนวนเบาะ 52 ที่นั่ง สีบรอนซ์-ชมพู ป้ายทะเบียนสีเหลือง ด้านข้างรถมีแถบตัวอักษรของรถโดยสารเส้นทางแม่สอด-ตราด ผ่าน กำแพงเพชร นครสวรรค์ รังสิต ชลบุรี พัทธา ระยอง จันทบุรี และตราด จากการสอบถามประวัติรถจากสำนักงานขนส่งทางบก จังหวัดนครสวรรค์ พบรถคันนี้จดทะเบียนวันที่ 3 ตุลาคม 2554 และได้รับการตรวจสภาพรถครั้งสุดท้ายวันที่ 29 กรกฎาคม 2558 (ตรวจสภาพยาง ระบบไฟ ตรวจเช็คระบบช่วงล่าง และระบบเบรก เป็นต้น) มีพระราชบัญญัติและประกันภัยประเภท 3 รถมีการจำกัดความเร็วในการขับขี่ที่ 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดบริเวณหน้ารถ จากการสอบสวนพบสภาพภายในรถมีแผนผังตำแหน่งที่นั่งและจุดที่ติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันภัย เช่น ค้อนทุบกระจก ถังดับเพลิง และประตูฉุกเฉิน ตรงบริเวณบันไดทางขึ้นชั้น 2 ทาง

ประตูด้านหลัง บริเวณเบาะที่นั่งมีสายเข็มขัดนิรภัยทุกตำแหน่ง ด้านบนศีรษะเป็นช่องมีฝาปิดสำหรับเก็บสิ่งของ จากการตรวจดูสภาพยางล้อรถ พบว่า ยางมีขนาด 295/80 R 22.5 ยางล้อหน้าและล้อกลางอยู่ในสภาพดี สะพานยางยังไม่ตื่นขึ้น ปีที่ผลิตยางปี ค.ศ. 2015 ขณะที่ยางล้อหลัง ลักษณะยางมีรอยแตกแยก สะพานยางตื่นขึ้น โดยสภาพยางไม่แน่ใจในความยืดหยุ่น มีลักษณะผ่านการใช้งานมาหนัก ผลิตสัปดาห์ที่ 50 ปี ค.ศ. 2013

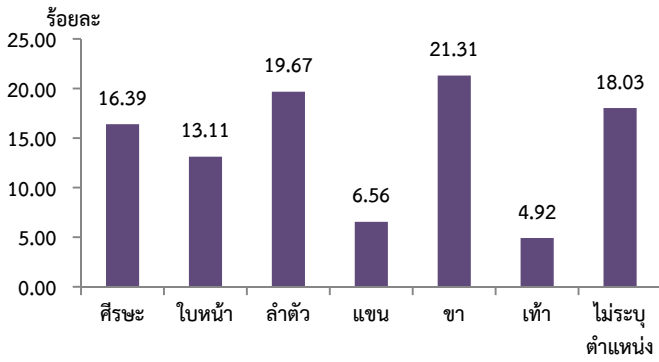
สภาพรถโดยสารปรับอากาศหลังจากเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ด้านหน้ารถฝั่งคนขับยุบหายไปเกือบครึ่งคัน กระงะกด้านหน้ารถและด้านข้างฝั่งคนขับแตก ภายในรถเบาะที่นั่งหลุดจากตำแหน่งที่ตั้ง กองรวมกัน บางเบาะกระเด็นออกมานอกตัวรถ ล้อหน้าฝั่งประตูผู้โดยสารบิดและยางแตก บริเวณล้อหลังคู่แรกฝาครอบล้อหลุดมีน้ำมันไหลออกมา

4.2 รถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ

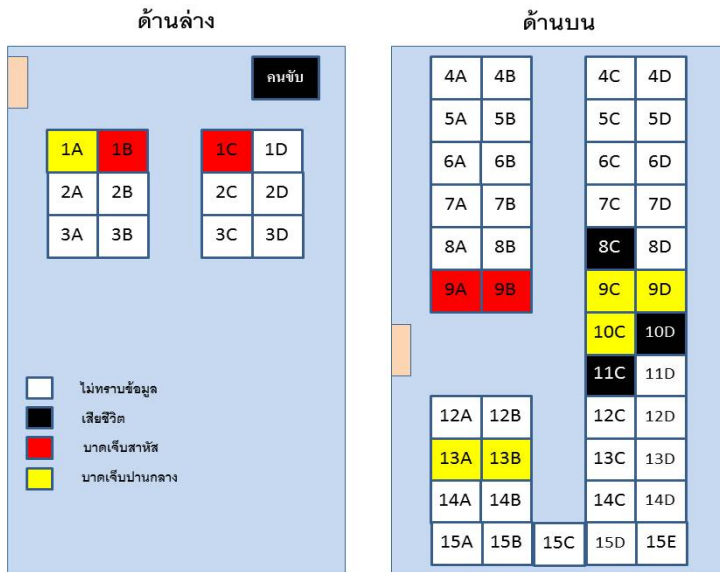
เป็นรถรับจ้าง จดทะเบียนในนามบริษัทเอกชนแห่งหนึ่ง วันเกิดเหตุรับขนน้ำตาลทรายแดงให้กับโรงงานน้ำตาล A จังหวัดกำแพงเพชร ป้ายทะเบียนสีเหลืองทั้งหัวลากและตัวพ่วง จากการสอบถามประวัติรถจากสำนักงานขนส่งทางบก จังหวัดนครสวรรค์ รถคันนี้จดทะเบียนวันที่ 25 มกราคม 2533 และได้รับการตรวจสภาพรถครั้งสุดท้ายวันที่ 6 สิงหาคม 2558 (ตรวจสภาพยาง ระบบไฟ ตรวจเช็คระบบช่วงล่าง และระบบเบรก เป็นต้น) มีพระราชบัญญัติและประกันภัยประเภท 3 จากการลงสอบหลังเกิดอุบัติเหตุ พบว่า สภาพด้านหน้ารถบรรทุกพ่วงพังไม่สามารถดูสภาพภายในได้ เมื่อตรวจสอบสภาพยาง พบว่ายางอยู่ในสภาพดี ยางคู่หน้าหัวลากรถบรรทุกหลุดออกจากตัวรถบรรทุก

5. การศึกษาสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม

ถนนที่เกิดเหตุ เป็นถนนหลักทางหลวงหมายเลข 1 ถนนพหลโยธิน นครสวรรค์-ตาก กม.413+250 บริเวณช่วงโค้งวิไล ขาขึ้น จังหวัดตาก สภาพถนนเป็นทางตรง ผิวถนนเรียบ กำลังอยู่ในช่วงก่อสร้างทำถนนใหม่ ก่อนถึงที่เกิดเหตุประมาณ 250 เมตร เป็นถนนสองเลน แบ่งฝั่งขาขึ้นและขาล่องชัดเจน มีป้ายบอกทางเบี่ยงแต่ไม่มีไฟให้ความสว่างหรือสัญญาณเตือนที่ชัดเจนว่า ทางข้างหน้าถูกเบียดให้ใช้เป็น 2 เลนสวนทางกัน ขณะที่บริเวณที่เกิดเหตุถนนสองเลนสวนทางกันเลน 2 เลนแบ่งไม่เท่ากัน ถนนขาล่องมีความกว้างของเลนถนนแคบกว่าเลนขาขึ้นเชียงใหม่ ไม่มีเส้นขอบริมถนนทั้ง 2 ข้างทาง ไม่มีไฟให้แสงสว่าง เป็นเวลามืด เกาะกลางมีต้นไม้ไม่สูงมากนัก บริเวณข้างทางมีผิวขอบเป็นดินทราย มีต้นไม้ยังไม่โตมาก มีหญ้าขึ้นตลอดแนวขอบถนน ไม่มีรอยเบรกของล้อบนพื้นผิวถนน



รูปที่ 2 ร้อยละการบาดเจ็บตามส่วนต่าง ๆ ของร่างกายของผู้บาดเจ็บ



รูปที่ 3 ตำแหน่งที่นั่งภายในรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น

มาตรการควบคุมและป้องกันการบาดเจ็บ

ข้อสั่งการจากผู้ว่าราชการจังหวัดกำแพงเพชร ให้แขวงการทางกำแพงเพชร ติดตั้งแสงสว่างและติดตั้งป้ายเตือนให้เพียงพอสวยและชัดเจนในช่วงบริเวณที่มีการทำถนน

สรุปและวิจารณ์ผลการสอบสวน

รถโดยสารปรับอากาศเป็นยานพาหนะที่ประชาชนนิยมใช้กันมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางระยะไกล อย่างไรก็ตาม เมื่อเกิดอุบัติเหตุย่อมส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก จากข้อมูลศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542-2548 พบว่า รถโดยสารขนาดใหญ่ประสบอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 4,000 คันต่อปี⁽⁴⁾ ข้อมูลการบาดเจ็บจากโรงพยาบาลคลองขลุง ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558-15 กุมภาพันธ์ 2559 พบ ถนนพหลโยธินทางหลวงหมายเลข 1 ตำบลคลองขลุง อำเภอคลองขลุง จังหวัดกำแพงเพชร มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจำนวน 55 ครั้ง เสียชีวิตทั้งหมด 9 ราย ประเภทยานพาหนะที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์ชนรถบรรทุก คิดเป็นร้อยละ 55.56 และการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารปรับอากาศ (รถทัวร์) ส่วนใหญ่เกิดจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ได้แก่ การพักผ่อน

ไม่เพียงพอ (หลับใน) การไม่ชำนาญในเส้นทางที่เดินรถ และการพยายามจะแซงรถคันหน้าแต่ไม่สามารถแซงได้ทัน และส่วนหนึ่งมาจากสภาพตัวรถที่เก่า ระบบความปลอดภัยต่าง ๆ ไม่อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์^(1,3) จึงเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและพบการเสียชีวิตสูงจะเกิดในช่วงเวลากลางคืนร้อยละ 56 และเกิดบนถนนทางตรงร้อยละ 67⁽²⁾ ซึ่งสอดคล้องกับการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้ เนื่องจากเป็นเวลากลางคืนและบนถนนทางตรง โดยปัจจัยที่เอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุคือ ถนนมีการก่อสร้างทำถนนใหม่ และต้องใช้เลน 2 เลนวิ่งสวนทางกันระหว่างขาขึ้นและขาล่อง สภาพแวดล้อมมืดและไม่มีไฟให้แสงสว่าง

อย่างไรก็ตาม สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้ คาดว่าเกิดจากความประมาท เนื่องจากผู้ขับขี่รถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น ต้องการแซงรถกระบะข้างหน้า แต่ไม่สามารถแซงได้ทัน จึงทำให้ชนประสานงากับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อที่สวนทางมา เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตทันทีที่เกิดเหตุ 5 ราย เสียชีวิตที่โรงพยาบาล 1 ราย และบาดเจ็บ 43 ราย จากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ สรุปการศึกษาปัจจัยเสี่ยงตามสภาพคน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม โดยอาศัยการวิเคราะห์ตามหลัก Haddon Matrix Model ดังตารางที่ 1

ปัญหาและข้อจำกัดในการสอบสวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

1. ขาดทีมสหสาขาในการร่วมกันลงพื้นที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุ
2. ขาดข้อมูลตำแหน่งที่นั่งของผู้โดยสารบนรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น เนื่องจากผู้โดยสารที่เป็นชาวพม่าบางราย ให้ชาวไทยเป็นคนมาซื้อที่นั่งให้ และผู้บาดเจ็บบางรายไม่รับการรักษาที่โรงพยาบาล

ข้อเสนอแนะสิ่งที่พบจากการสอบสวนการบาดเจ็บ

- รถโดยสารประจำทาง (บริษัทเดินรถโดยสาร)
- ควรมีมาตรการหรือนโยบายที่เฉพาะของบริษัท เพื่อบังคับให้ผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง
 - ควรมีการอบรมพนักงานขับรถอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ขับรถอย่างปลอดภัย
 - การจองตั๋วรถ ควรเก็บรายละเอียด เช่น ชื่อ-นามสกุล ของผู้โดยสาร และให้นั่งตามหมายเลขเบาะที่ซื้อตั๋ว

ตารางที่ 1 สรุปปัจจัยที่นำไปสู่การบาดเจ็บในครั้งนี้

ระยะ	ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง		
	คน	รถ	ถนนและสิ่งแวดล้อม
การเกิดอุบัติเหตุ	ผู้โดยสารรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น	รถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น	- ถนนทางตรง เป็นช่วงที่ถนนกำลังก่อสร้าง เข้าสู่ทางเบี่ยง
ก่อนเกิดอุบัติเหตุ	- ผู้โดยสารหลับ	- ยางล้อหลังอยู่ในสภาพผ่านการใช้งานมานาน ขาดความยืดหยุ่นของตัวยาง	- ถนน 2 เลนวิ่งสวนทางกัน
อุบัติเหตุ	- ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	- เป็นรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น	- ไม่มีเส้นแบ่งริมขอบถนน
			- ไม่มีไฟให้ความสว่าง
	- คนขับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ คนขับรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้นและผู้โดยสารรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ เสียชีวิต ติดกับซากรถ	- เบาะภายในตัวรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น หลุดจากตำแหน่งที่ยึด และกองรวมกันทั้ง 2 ชั้น	
ขณะเกิดอุบัติเหตุ	- ผู้โดยสารรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น กระเด็นออกนอกตัวรถ และกระเด็นออกจากที่นั่ง	- กระจกด้านข้างฝั่งคนขับและหน้ารถแตก	
	- ผู้โดยสารรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น จำนวนมากได้รับการกระแทกจากอุปกรณ์ที่อยู่ภายในตัวรถ		
หลังเกิดอุบัติเหตุ	- ผู้โดยสารที่บาดเจ็บเล็กน้อยเข้าช่วยเจ้าหน้าที่กู้ภัยในการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บที่มีอาการบาดเจ็บ ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ โดยไม่ได้มีทักษะในการช่วยเหลือหรือการปฐมพยาบาลเบื้องต้น		- รถติด ทำให้การเข้าถึงและนำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาลล่าช้าในช่วงแรก เนื่องจากหน่วยกู้ชีพกู้ภัยมาถึงสถานที่เกิดเหตุก่อนเจ้าหน้าที่ตำรวจ
			- การลำเลียงผู้บาดเจ็บลงจากรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น เป็นไปอย่างลำบาก มีไฟให้แสงสว่างไม่เพียงพอ เนื่องจากมีสปอตไลท์ใหญ่ตัวเดียว
			- เพลนอนมีจำนวนจำกัด 1 อันต่อ 1 คันซึ่งไม่เพียงพอกับผู้บาดเจ็บอาการรุนแรงที่จำเป็นต้องนอนเปล และต้องการความรวดเร็วในการรักษาพยาบาล

ข้อเสนอแนะสิ่งที่พบจากการสอบสวนการบาดเจ็บ (ต่อ)

ถนน

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผู้รับเหมาทำถนน ควรให้ทางผู้รับเหมาติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบบริเวณป้ายตรงถนนที่จะเข้าทางเบี่ยงให้ชัดเจน มีแสงสว่างของไฟกระพริบที่เพียงพอ และมีช่วงระยะทางที่ผู้ขับขี่รถทั่วไปสามารถคาดคะเนความเร็วของตนเองได้ ซึ่งการสอบสวนสัมภาษณ์หน่วยกู้ภัยของพื้นที่ พบว่า รถส่วนใหญ่เข้ามาด้วยความเร็วและไม่ทราบว่าเป็นทางเบี่ยง ทำให้หลายครั้งเกิดอุบัติเหตุรถชนป้ายหรืออุปกรณ์ที่ตั้งไว้

ทีมสหสาขาลงสอบสวนการบาดเจ็บ

ควรมีการนำเสนอรายงานการสอบสวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน เข้าเป็นวาระการประชุมประจำเดือนของจังหวัด เพื่อให้ผู้บริหารเกิดความตระหนักและรับทราบข้อมูล และเกิดข้อสั่งการจัดตั้งทีมสอบสวนการบาดเจ็บแบบสหสาขา เพื่อหามาตรการในการป้องกันควบคุมการเกิดอุบัติเหตุในครั้งต่อไป

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณ ผู้อำนวยการสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 3 นครสวรรค์ หัวหน้ากลุ่มระบาดวิทยาและข่าวกรอง ในการสนับสนุนการทำงาน และขอขอบคุณผู้อำนวยการและเจ้าหน้าที่โรงพยาบาลคลองขลุง มูลนิธิกู้ภัยสว่างกำแพงเพชร (ผู้ใหญ่ตัน) ผู้บาดเจ็บทุกท่านที่ให้ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกำแพงเพชร สถานีตำรวจภูธรคลองขลุง และสำนักงานขนส่งจังหวัดนครสวรรค์ ที่ให้ข้อมูลในการขับเคลื่อนการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดกำแพงเพชร ตลอดจนผู้ที่อำนวยความสะดวกและให้ความร่วมมือที่ไม่ได้เอ่ยนามในที่นี้ทุกท่าน

เอกสารอ้างอิง

1. ญัตติกานต์ ไวยเนตร. แนวทางการสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน (Road Traffic Injury Investigation). นนทบุรี: กลุ่มงานระบาดวิทยาโรคไม่ติดต่อ สำนักกระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข; 2549.



2. มูลนิธิไทยโรดส์. สถานการณ์อุบัติเหตุรถชนวัตถุอันตรายข้างทาง. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างสรรค์เสริมสุขภาพ (ออนไลน์). 2556 [สืบค้นวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2559]. เข้าถึงได้จาก <http://trso.thairoads.org/resources/5023/documents/roadsideobjectcrash.pdf>
3. วิวัฒน์ สังฆะบุตร, วีระพงษ์ เรียบพร, วัฒนพงษ์ จงชานะสิทธิ์. รายงานผลการสอบสวนการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนกรณีรถโดยสารปรับอากาศชนกับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ บนถนนทางหลวงหมายเลข 24 (โชคชัย-เดชอุดม) อำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์ วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555. รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์ 2555; 43: 321-7.
4. ขจรศักดิ์ จันทร์พานิชย์ และคณะ. รายงานการวิจัย การประเมินความตระหนักในความปลอดภัยในการเดินทาง และการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ. นนทบุรี: สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข; มปป. (สืบค้นวันที่ 23 มิถุนายน 2559) เข้าถึงได้จาก <http://thaincd.com/document/file/download/knowledge/binder1.pdf>.

แนะนำการอ้างอิงสำหรับบทความนี้

คุณกัญญ์ศศิ พิมพพันธ์, อรทัย บุญมาสุข, ฤชงค์ ชิวสิทธิ์รุ่งเรือง, วลัย เมืองมา. การสอบสวนการบาดเจ็บกรณีรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น ชนกับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ บนถนนทางหลวงหมายเลข 1 จังหวัดกำแพงเพชร วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2559. รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์ 2559; 47: 465-72.

Suggested Citation for this Article

Pimpakan K, Boonmasuk O, Chevasittirunguang P, Muangma W. Investigation on injuries and deaths related to a road traffic crash between a bus and an 18-wheeled truck on the Highway No.1 (Nakhon Sawan-Tak) in Kamphaengphet, Thailand, 16 February 2016. Weekly Epidemiological Surveillance Report 2016; 47: 465-72.

Investigation on injuries and deaths related to a road traffic crash between a bus and an 18-wheeled truck on the Highway No.1 (Nakhon Sawan-Tak) in Kamphaengphet, Thailand, 16 February 2016

Authors: Kukansasi Pimpakan¹ Orathai Boonmasuk¹ Puchong Chevasittirunguang² Walai Muangma³

¹Office of Disease Prevention and Control 3, Nakhon Sawan, Thailand

²Kamphaengphet Provincial Health Office, Thailand

³Khlung Khlung Hospital, Kamphaengphet, Thailand

ABSTRACT

Backgrounds: On 16 February 2016, officers from the Office of Disease Prevention and Control 3 in Nakhon Sawan Province conducted an investigation on a road traffic crash between a bus and an 18-wheeled truck with local authorities in order to describe the event, identify the factors affecting injury and death, and implement specific interventions to prevent road traffic injuries in the future. The accident occurred on the Highway No. 1 (Nakhonsawan-Tak) in Khlung Khlung District, Kamphaengphet Province, Thailand.

Methods: A descriptive study was conducted by gathering data from medical documents, physical investigation of scene and interviewing those involved in the event. The data were analyzed by using the Haddon matrix model.

Results: The accident affected 54 people (43 Myanmar and 11 Thai), with age ranged between 17-50 years. Most of them were injured by hitting with objects inside the bus. Leg injury was the most common type of injury (21.31%).

Conclusions: This accident occurred when the driver of the double-decker bus carelessly passed the other car and collided with the 18-wheeled truck. After the accident, street lamps and signs for traffic diversions were provided on the roads of the area to prevent further accidents.

Keywords: investigation, bus, injury, accident, Kamphaengphet