



รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์  
Weekly Epidemiological Surveillance Report, Thailand

ปีที่ 43 ฉบับที่ 21 : 1 มิถุนายน 2555

Volume 43 Number 21 : June 1, 2012

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



การสอบสวน

ทางระบาดวิทยา

การสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

กรณีรถโดยสารปรับอากาศชนกับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ บนทางหลวงหมายเลข 24 (โชคชัย-เดชอุดม) อำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์ วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555

The Investigation of Injuries and Deaths related to Road Traffic: A Case of Crashing between Bus and 18-Wheeled Truck on the Highway No.24 (Chokchai-Det Udom), Sangkha District, Surin Province, 15 February 2012

✉ ph\_academics@hotmail.com

วิวัฒน์ สังฆะบุตร, วีระพงษ์ เรียบพร และ วิฒนพงษ์ จงขานะสิทธิ์

#### ความเป็นมา

สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 5 นครราชสีมา ได้รับแจ้งข่าวจากระบบ SMS และทางโทรศัพท์ว่า เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 เวลาประมาณ 03.40 น. ได้เกิดเหตุรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น ขนาด 52 ที่นั่ง สายกรุงเทพฯ-ศรีสะเกษ ชนกับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ ที่บรรทุกมันสำปะหลังสับหยาบ ช่วงหลักกิโลเมตรที่ 13 - 14 บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 (โชคชัย-เดชอุดม) ตำบลสะกาด อำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์ มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตรวม 31 ราย จึงได้ดำเนินการสอบสวนการบาดเจ็บ ในวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2555 ร่วมกับโรงพยาบาลสังขะ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระบาดวิทยาเชิงพรรณนาของการบาดเจ็บและเสียชีวิต เพื่อหาสาเหตุ ปัจจัยในการสนับสนุนการป้องกันและควบคุมการบาดเจ็บจากการจราจรในที่เกิดอุบัติเหตุครั้งนี้

#### วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาระบาดวิทยาเชิงพรรณนาการบาดเจ็บและเสียชีวิต สาเหตุ และปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุหมู่
2. เพื่อเสนอแนวทางการควบคุมป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุหมู่ในอนาคต

#### วิธีการศึกษา

การศึกษาข้อมูลย้อนหลังการเกิดอุบัติเหตุ โดยการรวบรวมข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิต จำนวน 31 ราย จากบันทึกการรักษาของโรงพยาบาล รายงานการชันสูตรศพ สัมภาษณ์แพทย์-พยาบาลที่รับและดูแลผู้ป่วย เจ้าหน้าที่ตำรวจเจ้าของคดี ผู้บาดเจ็บและญาติ ศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อม ณ จุดเกิดเหตุ ร่วมกับการใช้แบบสอบสวนการบาดเจ็บของสำนักโรคระบาดวิทยา<sup>(1)</sup> แล้ววิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา

#### ผลการสอบสวน

จากการรวบรวมข้อมูลการเกิดเหตุครั้งนี้ พบว่า ก่อนเกิดเหตุรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้นดังกล่าว วิ่งออกจากสถานีขนส่งหมอชิต เวลาประมาณ 20.30 น. ของวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2555 ปลายทางจังหวัดศรีสะเกษ ได้แวะเติมน้ำมันที่ปั๊มแถวรังสิต และจอดรถให้ผู้โดยสารพักรับประทานอาหารที่จังหวัดนครราชสีมา ประมาณ 20 นาที แล้วจอดให้ผู้โดยสารบางส่วนลงระหว่างทางที่อำเภอนางรอง จังหวัดบุรีรัมย์ มาถึงที่เกิดเหตุ ถนนช่วงแยกบ้านหลักระหว่างบ้านสะกาด หมู่ที่ 1 กับบ้านหลัก หมู่ที่ 5 เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 (โชคชัย - เดชอุดม) เขตตำบลสะกาด



◆ การสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กรณีรถโดยสารปรับอากาศชนกับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ บนทางหลวงหมายเลข 24 (โชคชัย-เดชอุดม) อำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์ วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555	321
◆ สรุปการตรวจข่าวการระบาดของโรคในรอบสัปดาห์ที่ 21 ระหว่างวันที่ 20 - 26 พฤษภาคม 2555	329
◆ ข้อมูลรายงานโรคเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์ที่ 21 ระหว่างวันที่ 20 - 26 พฤษภาคม 2555	331

## วัตถุประสงค์ในการจัดทำ

### รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์

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

#### คณะที่ปรึกษา

นายแพทย์สุชาติ เจตนเสน นายแพทย์ประยูร กุณาต  
นายแพทย์ธวัช ฉายนิยโยธิน นายแพทย์ประเสริฐ ทองเจริญ  
นายแพทย์คำนวณ อึ้งชูศักดิ์ นายสัตวแพทย์ประวิทย์ ชุมเกษียร  
นายองอาจ เจริญสุข

**หัวหน้ากองบรรณาธิการ :** นายแพทย์ภาสกร อัครเสวี

**บรรณาธิการประจำฉบับ :** ปริมาต ตักดีศิริสัมพันธ์

**บรรณาธิการวิชาการ :** แสงโสม ศิริพานิช

#### กองบรรณาธิการ

ปริมาต ตักดีศิริสัมพันธ์ พงษ์ศิริ วัฒนาศุภกิตต์

#### ฝ่ายข้อมูล

สมาน สมมกุฎจินันท์ ศศิธันว์ มาเอเดียน พัชรี ศรีหมอก  
น.สพ. ธีรศักดิ์ ชักนำ สมเจตน์ ตั้งเจริญศิลป์

**ฝ่ายจัดส่ง :** พูนทรัพย์ เปียมณี เข็ดชัย ดาราแจ้ง

**ฝ่ายศิลป์ :** ประมวล ทุมพงษ์

**สื่ออิเล็กทรอนิกส์ :** ปริมาต ตักดีศิริสัมพันธ์

#### ผู้เขียนบทความ

วิวัฒน์ สังฆะบุตร<sup>1</sup> วีระพงษ์ เรียบพร<sup>1</sup>

วัฒน์พงษ์ จงชานะสิทธิ์<sup>2</sup>

<sup>1</sup>สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 5 จังหวัดนครราชสีมา

<sup>2</sup>โรงพยาบาลสังขะ อำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์

Wiwat Sungkhabut<sup>1</sup> Veerapong Riabporn<sup>1</sup>

Watthanapong Jongchanasittho<sup>2</sup>

<sup>1</sup>The Office of Disease Prevention and Control 5<sup>th</sup>  
Nakhon Ratchasima Province

<sup>2</sup>Sangkha Hospital, Sangkha District, Surin Province

อำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์ เวลาประมาณ 03.40 น. ของวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 จากการสอบสวน พบรถโดยสารดังกล่าวได้เร่งความเร็วพยายามที่จะแซงรถอีกคันโดยข้ามเลนเข้าไปอีกฝั่ง ซึ่งขณะนั้นมีรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ ที่บรรทุกมันสำปะหลังโดยขับมุ่งหน้าไปทางจังหวัดนครราชสีมา เป็นเหตุให้รถโดยสารปรับอากาศชนประสานงาอย่างแรงกับรถบรรทุกพ่วงคันดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### ลักษณะทางประชากรของผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต

จากการสอบสวนเหตุการณ์ครั้งนี้ เบื้องต้นพบมีผู้ประสบเหตุทั้งหมดจำนวน 31 ราย เป็นผู้โดยสารรถปรับอากาศ 2 ชั้น (กรุงเทพฯ - ศรีสะเกษ) จำนวน 29 ราย และรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ จำนวน 2 ราย โดยมีผู้เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ 9 ราย เสียชีวิตที่โรงพยาบาล 3 ราย (โรงพยาบาลสังขะ 1 ราย และโรงพยาบาลสุรินทร์ 2 ราย) และผู้ได้รับบาดเจ็บทั้งหมด 19 ราย เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลสังขะ จำนวน 13 ราย และโรงพยาบาลสุรินทร์ จำนวน 6 ราย ในจำนวนนี้เป็นหญิงตั้งครรภ์ระยะ 10 สัปดาห์ 1 ราย และผลการติดตามข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตในอุบัติเหตุครั้งนี้พบว่าผู้บาดเจ็บจำนวน 19 ราย เป็นชาย 10 ราย หญิง 9 ราย มีอายุระหว่าง 4 - 35 ปี อายุเฉลี่ย 25.84 ปี (S.D. เท่ากับ 7.17) และกลุ่มผู้เสียชีวิตจำนวน 12 ราย เป็นชาย 6 ราย หญิง 6 ราย ซึ่งมีอายุระหว่าง 20-52 ปี ไม่ทราบอายุจำนวน 3 ราย อายุเฉลี่ย 33.89 ปี (S.D. เท่ากับ 9.43) และจากวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะการบาดเจ็บตามส่วนต่างๆ ของร่างกาย พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับบาดเจ็บมากกว่าหนึ่งส่วนของร่างกาย โดยได้รับบาดเจ็บมากบริเวณแขนขา ใบหน้า ศีรษะ และขาขวา ตามลำดับ (รูปที่ 1) และระดับของความรุนแรงของการบาดเจ็บพบว่า ผู้บาดเจ็บถึงแก่ชีวิตมีจำนวนสูงสุด รองลงมา เป็นระดับอาการเล็กน้อย (รูปที่ 2) และข้อมูลด้านเพศกับระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บพบว่า เพศหญิงจะมีระดับความรุนแรงกระจายอยู่ในทุกกลุ่ม และมีจำนวนสูงในระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บจนถึงแก่ชีวิต กับระดับอาการเล็กน้อย ส่วนในเพศชายจะมีระดับของความรุนแรงของการบาดเจ็บกระจายเท่าๆ กัน (รูปที่ 3) และเมื่อจำแนกระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บกับส่วนต่างๆ ของร่างกาย พบว่า ผู้ประสบเหตุที่เสียชีวิต (dead) จะมีการบาดเจ็บบริเวณศีรษะ และแขนขา ระดับอาการรุนแรงมาก พบการบาดเจ็บมากบริเวณใบหน้าและลำตัว ส่วนระดับอาการปานกลาง จะพบมากบริเวณใบหน้าที่ลำตัวและกระจายเกือบทุกส่วนของร่างกาย (รูปที่ 4) เหตุการณ์ครั้งนี้ถือว่าเป็นอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงมาก ทั้งจากสภาพรถยนต์และระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ ส่วนการระบุตำแหน่งที่นั่งโดยสารนั้นไม่สามารถระบุได้อย่างชัดเจน

### พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขียานพาหนะและผู้โดยสาร

จากการสัมภาษณ์ ผู้โดยสารเล่าว่า “พฤติกรรมคนขับรถโดยสารปรับอากาศปกติ ไม่มีลักษณะของการมีเมา ตึ่มสุรา หรือสูบบุหรี่ การใช้ความเร็วของรถปกติ ขับไม่น่าหวาดเสียว แต่จะมีเฉพาะช่วงที่จะแซงได้เร่งความเร็วแซงรถอีกคันขึ้นมาหลายครั้งแต่ไม่พ้น เกิดข้ามเลนเข้าไปอีกฝั่ง จนเป็นเหตุให้เกิดชนประสานงาอย่างแรงกับรถบรรทุกพ่วงที่วิ่งสวนมา” และผู้โดยสารให้ความเห็นว่า “ถ้าขับเส้นทางนี้ประจำน่าจะรู้ว่ามึนรถบรรทุกขนาดใหญ่จำนวนมากที่ใช้เส้นทางนี้เช่นกันและข้างหน้าอีกประมาณ 500 เมตร ก็จะเป็นสี่แยกที่มีทั้งโรงเรียน ป้อมตำรวจ ชุมชน ผู้โดยสารจึงคิดว่าพนักงานขับรถโดยสารขับรถด้วยความประมาท” และผู้โดยสารได้เล่าเพิ่มเติมว่า “ระหว่างการเดินทางนั้นผู้โดยสารส่วนใหญ่ที่นั่งมาจะหลับ และมีผู้โดยสารจำนวนหนึ่งลงที่อำเภอนางรองแต่ไม่ทราบว่าเป็นคน และผู้โดยสารบางคนที่ถูกเดินมานั่งส่วนหน้ารถที่มีเบาะว่าง” เมื่อสอบถามถึงการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางที่ผ่านเส้นทางนี้ประจำ ผู้โดยสารส่วนใหญ่ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า “จะใช้บริษัทอื่น ๆ บ้างเช่นกัน ส่วนในครั้งนี่ที่เลือกใช้บริการบริษัทดังกล่าวคิดว่ารถมีสภาพใหม่ดี แต่ยังขาดการแนะนำการให้บริการซึ่งทราบแต่เพียงว่ามีบริการหญิง 1 คน และคนขับรถ 2 คน แต่ไม่ทราบว่ามีการผลัดเปลี่ยนกันขับรถหรือไม่ และเบาะนั่งโดยสารก็ไม่มีเข็มขัดนิรภัย”

### สภาพยานยนต์ที่เกิดเหตุ

รถที่เกิดเหตุเป็นรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น (กรุงเทพฯ-ศรีสะเกษ) ประเภท ม.4ข ของบริษัททัวร์แห่งหนึ่ง ทะเบียนนครราชสีมา จำนวน 48 ที่นั่ง สภาพรถด้านหน้าด้านคนขับบุบชาดหายไปกว่าครึ่งคัน จอดอยู่กลางถนนข้ามเลนมาอีกฝั่ง สภาพห้องโดยสารด้านขวาของตัวรถเสียหายมาก โดยเฉพาะบริเวณคนขับ ล้อแตกบิดเสียรูปออกด้านนอก โครงสร้างของรถเปิดออกจนเกือบถึงเบาะนั่งสุดท้าย เบาะบางส่วนกระเด็นออกนอกรถ ชั้นล่างถูกอัดยุบตัวจนถึงห้องเก็บสัมภาระ ส่วนด้านซ้ายชั้นบนของรถเสียหายไม่มาก มีร่องรอยกระຈกร้าวบริเวณชั้น 2 บริเวณเบาะรถโดยสาร ไม่มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสาร และผลวิเคราะห์จากวิทยาการตำรวจ พบว่า ไม่มีการใช้ระบบเบรคขณะเกิดเหตุรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ บรรทุกมันสำปะหลังสับหยาบ ของบริษัทแห่งหนึ่ง ทะเบียน อุบลราชธานี พลิกตะแคงตกลงข้างถนนที่เป็นทุ่งนาในเส้นทางที่จะมุ่งหน้าไปจังหวัดนครราชสีมา สภาพด้านหน้ารถพังยับเยินเช่นกัน และมีกลิ่นคล้ายก๊าซเอ็นจีวี โดยห้องโดยสารขับที่พังยุบเข้าหากัน ล้อรถมีบางล้อหลุดออกจากเพลาล้อบิดเสียรูป โครงเหล็กบรรทุกและลูกบรรทุกพ่วงที่บรรทุกมันสำปะหลังสับหยาบพังเสียหาย

โดยเฉพาะด้านขวาของรถ แกนเหล็กโครงสร้างด้านล่างของตัวรถบิดงอ

### สภาพถนนและสิ่งแวดล้อมที่เกิดเหตุ

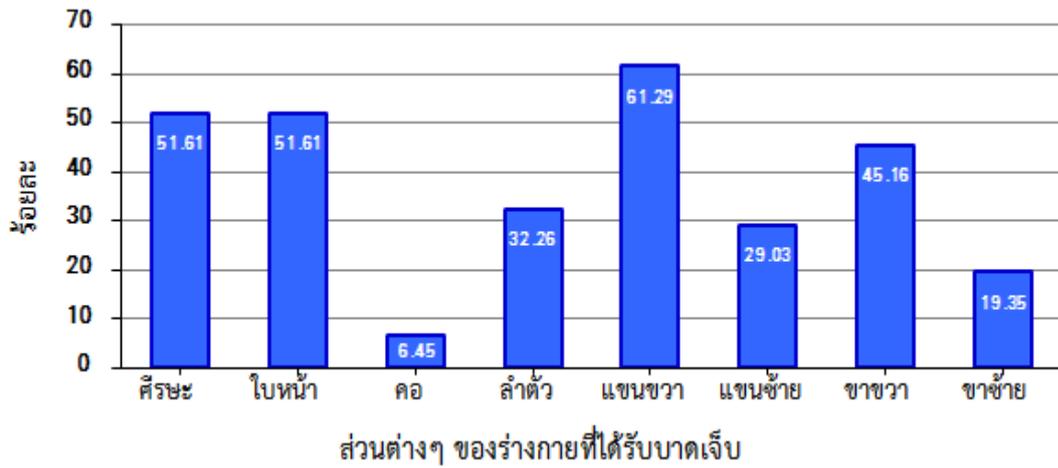
บริเวณที่เกิดเหตุอยู่บนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 (ถนนเดชอุดม) เป็นถนนสองเลน รถวิ่งสวนกัน เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางตามแนวทางเดินรถและไหล่ทางชัดเจน โดยเป็นเส้นแบ่งทิศทางการจราจรปกติ มีลักษณะเป็นเส้นประสีเหลือง (เป็นเส้นแสดงแบ่งแยกการจราจรของยานยนต์ที่มีทิศทางตรงกันข้าม ให้ขับรถไปตามด้านซ้ายของเส้นแบ่งทิศทางการจราจร ยกเว้นในกรณีที่ต้องการแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น)

สภาพโดยทั่วไปของถนนอยู่ในสภาพดี ผิวทางจราจรเป็นหินคลุกลาดยางมะตอย ช่องจราจรแต่ละช่องกว้างประมาณ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างประมาณ 1.30 เมตร ก่อนเข้าสู่ถนนช่วงเกิดอุบัติเหตุประมาณ 500 เมตร (เมื่อเดินทางมาจากจังหวัดบุรีรัมย์) จะเป็นทางโค้งมีป้ายเตือนของทางหลวง และมีป้ายเตือนให้ชะลอความเร็ว ระบุว่า “โปรดลดความเร็วข้างหน้าเป็นสี่แยก” และป้าย “มาแล้วข้างหน้าจะไม่ถึงบ้าน” ไม่สะท้อนแสง ที่จัดทำโดย อบต.สะกดาก ทุกๆ 200 เมตร ก่อนถึงสี่แยกป้อมตำรวจสะกดากถนนช่วงนี้ไม่มีไฟข้างทางจะมีเฉพาะช่วงสี่แยกเท่านั้น ซึ่งห่างจากจุดเกิดเหตุประมาณ 500 เมตร ทำให้ผู้ขับขี่รถในตอนกลางคืนจะมองเห็นในรัศมีที่ไฟหน้ารถส่องถึงเท่านั้น ทั้งสองข้างทางของถนนเป็นทุ่งนามีระดับต่ำกว่าผิวการจราจรประมาณ 1 เมตร และไม่มีต้นไม้ที่แผ่กิ่งก้านเข้ามาในเส้นทางเดินรถ ส่วนเสาไฟฟ้าแรงสูงอยู่ห่างประมาณ 100 เมตร

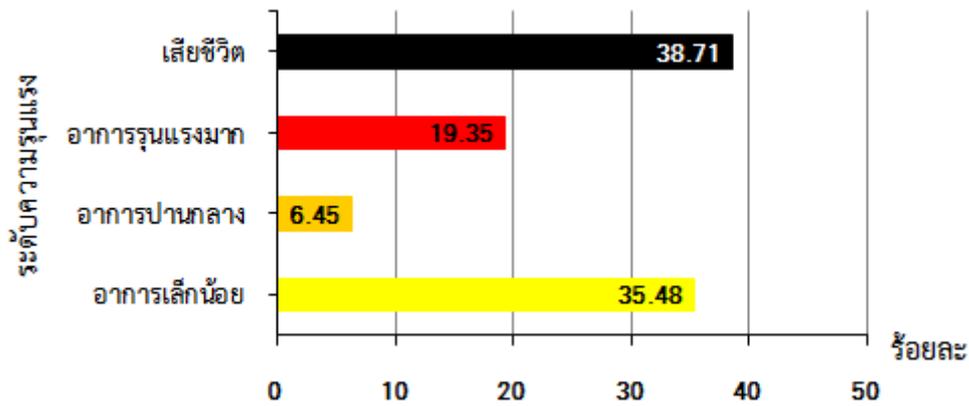
สรุปปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บครั้งนี้ประกอบด้วย

1. พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถโดยสารปรับอากาศ ที่ขาดความชำนาญในการขับที่อาจมีส่วนให้เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากพยายามที่จะขับแซงรถข้างหน้าแต่แซงไม่ได้หลายครั้ง จนเกิดอุบัติเหตุ (จากการสัมภาษณ์ผู้โดยสาร) อีกทั้งผลจากวิทยาการตำรวจระบบเบรครถพบว่าไม่มีการใช้งานขณะเกิดอุบัติเหตุ
2. เบาะนั่งโดยสารที่ไม่มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย เมื่อเกิดการปะทะกันรุนแรง ทำให้ผู้โดยสารบางรายกระเด็นหลุดออกนอกตัวรถ
3. สภาพถนนสองเลนที่ไม่มีเกาะกลาง รถวิ่งสวนกันไปมา และมีรถบรรทุกขนาดใหญ่วิ่งเป็นจำนวนมากเป็น ปัจจัยเสริมในการเกิดเหตุครั้งนี้ได้เช่นกัน
4. ความเหนื่อยล้าทางกายของพนักงานขับรถโดยสารที่ขาดการพักผ่อนอย่างเพียงพอ อันเนื่องจากต้องขับที่ติดต่อกันเป็นระยะเวลาประมาณ 6 ชั่วโมง

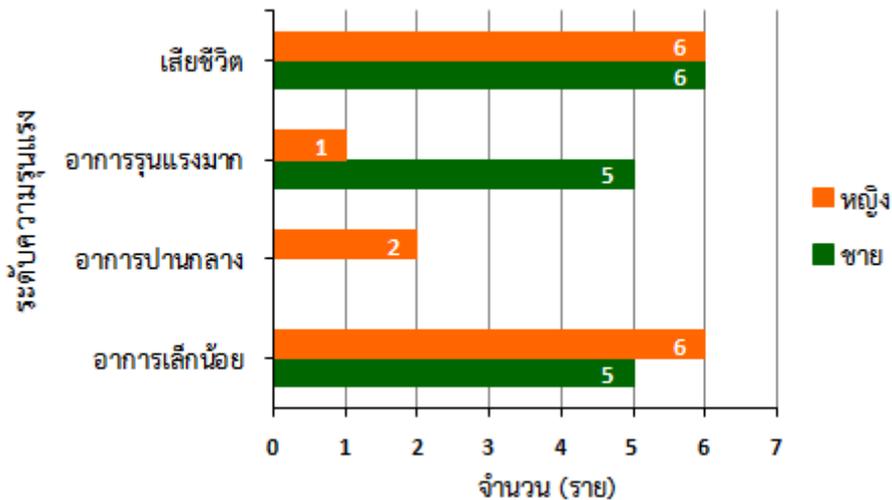




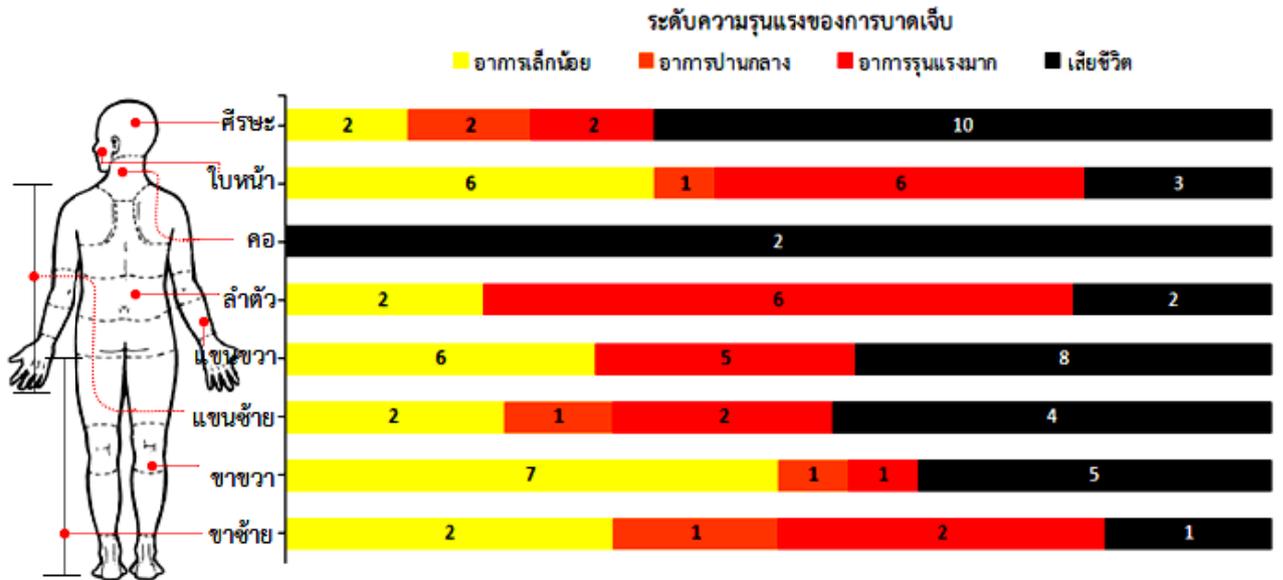
รูปที่ 1 ร้อยละของการบาดเจ็บจำแนกตามอวัยวะต่างๆ ของร่างกายของผู้ประสบเหตุ



รูปที่ 2 ร้อยละของผู้ประสบเหตุจำแนกตามระดับความรุนแรง (n=31)



รูปที่ 3 จำนวนผู้ประสบเหตุ จำแนกตามเพศและระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ



note : each injured person could be count more than 1 time cause of multiple organ injury  
 รูปที่ 4 อวัยวะที่ผู้ประสบเหตุได้รับบาดเจ็บ จำแนกตามระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ



รูปที่ 5 สภาพความเสียหายของรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น และรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ ณ บริเวณจุดเกิดเหตุ

## วิจารณ์ผล

อุบัติเหตุรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้น ขนกับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ ครั้งนี้ ถือได้ว่ามีความรุนแรงมาก เนื่องจากมีผู้เสียชีวิตทันทีในที่เกิดเหตุ 9 ราย และมีผู้เสียชีวิตที่โรงพยาบาลอีก 3 ราย และได้รับบาดเจ็บ 19 ราย สอดคล้องกับหลักการของขนาดและน้ำหนักโดยรวมของรถขนาดใหญ่ (Heavy vehicle) ซึ่งเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่ทำให้ลักษณะของอุบัติเหตุแตกต่างจากยานพาหนะประเภทอื่น และจากสถานการณ์ในภาพรวมสำหรับรถขนาดใหญ่ที่ผ่านมาพบว่า ในแต่ละปีจะมีอุบัติเหตุสูงถึง 3 - 4 พันครั้ง/ปี โดยจำนวน 1 ใน 3 เกิดกับรถโดยสารต่างจังหวัด<sup>(2)</sup> และข้อมูลจากสำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง ที่ระบุว่าโดยเฉลี่ยแล้วเมื่อเกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารสาธารณะ 1 ครั้ง จะมีผู้เสียชีวิต 0.42 ราย บาดเจ็บสาหัส 0.90 ราย และบาดเจ็บเล็กน้อย 2.69 ราย มูลค่าความสูญเสียครั้งละประมาณ 2,300,000 บาท ซึ่งในแต่ละปีมูลค่าความเสียหายมากถึง 8,000 - 9,000 ล้านบาท และสำนักกระบวนวิชากรมควบคุมโรค ได้รายงานผลการสอบสวนการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน กรณีศึกษารถประจำทางและรถบัสเช่าเหมาลำระหว่างเดือนมกราคม 2549 - มกราคม 2551 จำนวน 29 กรณี ผลจากการสอบสวนพบว่า มีกรณีการเสียชีวิตกับรถประเภทอื่น ๆ ถึง 11 ครั้ง โดยผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่ของเหตุการณ์นั้นร้อยละ 90 จะได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะและคอ และร้อยละ 10 บาดเจ็บที่ทรวงอก ผู้เสียชีวิตเกือบทั้งหมดเกิดการบาดเจ็บของอวัยวะหลายส่วนในร่างกายพร้อมกัน ส่วนผู้บาดเจ็บรุนแรงที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลร้อยละ 45 เกิดการบาดเจ็บของขา หรือแขน ข้างใดข้างหนึ่ง ส่วนผู้บาดเจ็บไม่รุนแรงส่วนใหญ่มีรอยขีดและมีแผลถลอกหรือแผลฉีกขาดของอวัยวะ<sup>(3)</sup> ซึ่งจากผลการสอบสวนของเหตุการณ์ครั้งนี้มีความสอดคล้องกับรายงานที่ผ่านมาเช่นกัน โดยพบลักษณะการบาดเจ็บของผู้เสียชีวิตที่โดยสารจากรถทั้งสองคันส่วนใหญ่จะเกิดกับส่วนบริเวณศีรษะ แขนขา ใบหน้า ผู้บาดเจ็บที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลจะบาดเจ็บบริเวณ ศีรษะ ลำตัว แขน ขา และผู้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยจะมีรอยขีดและแผลถลอกในลักษณะเดียวกัน ประกอบกับด้านสิ่งแวดล้อมที่จุดเกิดเหตุที่มีรายงานของการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดิน จำแนกตามจำนวนช่องจราจร และบริเวณทางกายภาพ พบว่า ทางหลวงที่มีเพียง 2 ช่องทางจราจรจะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุถึง 0.32 เท่า และโอกาสการตายถึง 0.16 เท่า เมื่อเทียบกับจำนวนช่องทางการจราจรที่มากกว่า และบริเวณที่เป็นเส้นทางตรง (Straight) บริเวณที่เกิดเหตุมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุถึง 0.63 เท่า และโอกาสการเสียชีวิตถึง 0.09 เท่า เมื่อเทียบกับบริเวณทางกายภาพแบบอื่นๆ<sup>(4)</sup> ซึ่งจุดของ

การเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้มีลักษณะของเส้นทางคล้ายกับรายงานดังกล่าว

อย่างไรก็ตามสิ่งที่เพิ่มโอกาสระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุครั้งนี้ คือ เบาะที่นั่งโดยสารไม่ได้ถูกติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ซึ่งมีรายงานของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทยที่ชี้ให้เห็นว่า การใช้เข็มขัดนิรภัยจะมีอัตราการช่วยลดจำนวนผู้เสียชีวิตในอุบัติเหตุทางรถยนต์ได้ ถ้ามีจำนวนผู้เสียชีวิตของอุบัติเหตุทางรถยนต์ 100 รายนั้น สามารถรอดชีวิตได้ถึง 34 คน และเมื่อวิเคราะห์หาอัตราความเสี่ยงก็พบว่า ผู้ที่ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยนั้นมียอดความเสี่ยงที่จะเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุทางรถยนต์มากกว่าผู้ที่ไม่ใช้ถึง 1.52 เท่า และสอดคล้องกับรายงานการวิจัยหลายฉบับในต่างประเทศ ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง จะพบจำนวนผู้เสียชีวิตสำหรับอุบัติเหตุรถโดยสาร มีจำนวนสูงกว่ารถประเภทอื่นๆ และในหลายกรณี ผู้โดยสารไม่ได้รับการป้องกันจากอุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น เข็มขัดนิรภัย หรืออุปกรณ์ความปลอดภัยอื่น ๆ เป็นต้น และจากการสัมภาษณ์ผู้โดยสารถึงพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในพนักงานขับรถโดยสารซึ่งอาจกล่าวได้ว่า การเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้เป็นผลมาจากพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยที่ขาดความชำนาญ ประกอบกับการใช้พฤติกรรมเดิมที่บุคคลเคยปฏิบัติมาเป็นประจำในอดีตและมีผลต่อเนื่องถึงพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพ และการรับรู้สมรรถภาพของตน<sup>(5)</sup> นอกจากนั้นความเหนื่อยล้าจากการขับขี่ในช่วงเวลากลางคืนยังเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตมากกว่าช่วงเช้ามืด

ตามสภาพการณ์ของการบาดเจ็บกล่าวได้ว่า เกิดจากการขับรถโดยสารปรับอากาศพยายามที่จะแข่งข้ามเลนขณะที่เป็นถนนเป็นเพียงสองเลน และสิ่งที่เป็นไปได้ของเหตุการณ์นี้ คือ เมื่อรถโดยสารพยายามแซงรถด้านหน้าด้วยความเร็ว แต่มีรถกำลังสวนมาด้วยความเร็วเช่นกัน จึงทำให้แซงรถด้านหน้าไม่ทันทำให้ไม่สามารถบังคับรถให้กลับเข้าเลนได้ ซึ่งขณะเกิดอุบัติเหตุเป็นช่วงกลางคืนที่ผู้โดยสารส่วนใหญ่หลับอยู่ และที่นั่งโดยสารไม่มีเข็มขัดนิรภัย ทำให้ร่างกายของผู้โดยสารกระแทกกับโครงสร้างต่างๆ ภายในรถ โดยเฉพาะบริเวณที่มีการปะทะด้วยแรงของรถสองคันก่อให้เกิดการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจำนวนมากในครั้งนี้

## ข้อเสนอแนะและมาตรการในการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตในกรณีลักษณะนี้

จากเหตุการณ์ครั้งนี้ ได้กำหนดมาตรการและข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ควรมีป้ายเตือนที่มีขนาดใหญ่และได้มาตรฐาน สีสะท้อนแสงได้ในที่มืด

2. รถโดยสารควรปรับปรุงให้ได้มาตรฐานของกรมขนส่งทางบกตามประเภทของรถโดยสาร และเบาะนั่งโดยสารต้องมีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย

3. พนักงานขับรถโดยสารควรมีการพลัดเปลี่ยนกันโดยเฉพาะต้องขับเส้นทางที่มีระยะทางไกล และใช้เวลาในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเมื่อยล้า และภาวะในการตัดสินใจลดลงได้

4. จากการสังเกตพบว่าสำหรับเส้นทางหมายเลข 24 มีการใช้เส้นทางของรถบรรทุกทุกฟองเป็นจำนวนมากต่อวันควรมีการตั้งจุดตรวจระหว่างทางเป็นระยะ และในอนาคตควรมีการขยายเส้นทางให้กว้างขึ้น

#### ปัญหาและข้อจำกัดในการสอบสวน

1. ข้อมูลไม่สมบูรณ์ครบถ้วน บางส่วนไม่สามารถติดตามได้ เช่น ตำแหน่งที่นั่งของผู้โดยสารในแต่ละที่นั่ง เนื่องจากผู้โดยสารที่บาดเจ็บเล็กน้อยและญาติกลับบ้านไปก่อน

2. การลงสอบสวนหลังวันเกิดเหตุ 1 วัน อาจยังไม่ได้ข้อมูลที่ครอบคลุมทุกประเด็นได้ โดยเฉพาะข้อมูลจากร้อยเวรเนื่องจากอยู่ระหว่างการสอบสวนเชิงคดีกับการติดต่อกับญาติผู้เสียหาย รวมถึงข้อมูลการชันสูตรพลิกศพของแพทย์ ซึ่งต้องมีการติดตามผลต่อเนื่อง (ข้อนี้เวลาผ่านมาแล้ว ถ้าได้ติดตามควรมานำข้อมูลมาเสนอ ถ้าเราไม่ได้ติดตามให้ตัดออกก็น่าจะดีกว่า)

#### กิตติกรรมประกาศ

การสอบสวนการบาดเจ็บในครั้งนี้สำเร็จลุล่วงเกิดจากหลายหน่วยงานที่ให้ความร่วมมือโดยเฉพาะผู้บาดเจ็บและญาติผู้เสียชีวิต หน่วยงานด้านสาธารณสุข ได้แก่ โรงพยาบาลสังขะ โรงพยาบาลสุรินทร์ ทีมกู้ชีพ (EMS) ของโรงพยาบาลสังขะ ปราสาท ลำดวน และทีมหน่วยกู้ชีพ (FR) ของตำบลสังขะ บ้านจารย์ สะกาด ตาตุ้ม กระเทียม และอุโลก และขอขอบคุณ พ.ต.ท. วุฒิกร ลวดเงิน และคณะของหน่วยพิสูจน์หลักฐานตำรวจจังหวัดสุรินทร์ ที่ได้อนุเคราะห์ข้อมูลด้านวิทยาการสภภาพรถ รวมทั้งข้อมูลจากบันทึกประจำวันของเหตุการณ์จาก ร.ต.อ.ปวเรศ กระเจนกิจร้อยเวรประจำสถานีตำรวจภูธรสังขะ อำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์

#### เอกสารอ้างอิง

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

2. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ. (พฤษภาคม-มิถุนายน 2551). จดหมายข่าว: สื่อกลางเพื่อร่วมสร้างสุขภาพบนพื้นฐานความรู้. มาตรการรถโดยสารสาธารณะ. [ออนไลน์] (สืบค้นวันที่ 20 มิถุนายน 2555) เข้าถึงได้จาก [http://www.thainhf.org/document/media/media\\_431.pdf](http://www.thainhf.org/document/media/media_431.pdf)

3. ญัฐกานต์ ไวยเนตร. รายงานผลการสอบสวนการบาดเจ็บจากการจราจรบนถนน กรณีศึกษาการประจำทางและรถบัสเช่าเหมาลำ ระหว่างเดือน มกราคม 2549 - มกราคม 2551. รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์ 2551; 39: 496-8.

4. พญาดา ประพงค์เสนา, อิศราณีย์ แสงเพชร และ โสมสุดา ไกรสิงห์สม. อุบัติเหตุจากรถบนทางหลวงแผ่นดินปี 2549 (Traffic Accident on National Highways in 2006). [ออนไลน์] (สืบค้นวันที่ 20 มิถุนายน 2555) เข้าถึงได้จาก [http://www.roadsafetythai.org/document/article/article\\_41.pdf](http://www.roadsafetythai.org/document/article/article_41.pdf)

5. Pender N. Health promotion in nursing practice (3<sup>rd</sup> ed.). Stamford, CT: Appleton and Lange. 1996.

#### แนะนำการอ้างอิงสำหรับบทความนี้

วิวัฒน์ สังฆะบุตร, วีระพงษ์ เรียบพร และวัฒนพงษ์ จงชานะสิทธิ์. การสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กรณีรถโดยสารปรับอากาศชนกับรถบรรทุกฟอง 18 ล้อ บนทางหลวงหมายเลข 24 (โชคชัย-เดชอุดม) อำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์ วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555. รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์ 2555; 43: 321-7.

#### Suggested Citation for this Article

Sungkhabut W, Riabporn V, Jongchanasittho W. The Investigation of Injuries and Deaths related to Road Traffic: A Case of Crashing between Bus and 18-Wheeled Truck on the Highway No.24 (Chokchai-Det Udom), Sangkha District, Surin Province, 15 February 2012). Weekly Epidemiological Surveillance Report 2012; 43: 321-7.

ขอเชิญเข้าร่วมงานสัมมนาวิชาการป้องกันควบคุมโรคแห่งชาติประจำปี ๒๕๕๕



# คุม ด้ ลด

พิชิตโรคภัย สอดมไทยสุขภาพดี

๔-๖ กรกฎาคม ๒๕๕๕ ณ อิมแพค เมืองทองธานี

พบกับ...

- \* การนำเสนอผลงานวิชาการป้องกันควบคุมโรค
  - Oral Presentation
  - Poster Presentation
- \* มุขหน่วยงานและเครือข่ายป้องกันควบคุมโรค
- \* กิจกรรม Workshop มากมาย
- \* ประกวดภาพถ่ายความประทับใจในการป้องกันควบคุมโรค
- \* ลานเสวนา (เจ้าเก่า)

ทำอย่างไร !!  
น้ำท่วม "โรคฉี่หนู" ระบาด ...



คำถาม ?? ก็มีคำตอบ ??

ชมรมโรคเลปโตสไปโรสิสแห่งประเทศไทย ร่วมกับ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

ขอเชิญแพทย์ สัตวแพทย์ นักวิชาการ และผู้สนใจทุกท่าน

ร่วมประชุม และ ส่งผลงานวิชาการโรคเลปโตสไปโรสิส

การประชุมวิชาการโรคเลปโตสไปโรสิสประจำปี ๒๕๕๕

เฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร  
ในวโรกาสที่ทรงเจริญพระชนมพรรษา ๖๐ พรรษา ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๕

“เลปโตสไปโรสิสในภาวะวิกฤต”

๒๔- ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๕๕

ณ โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ หลักสี่ กรุงเทพมหานคร

ไม่จำกัดจำนวนผลงาน สำหรับผู้ส่งผลงานวิชาการ ๕๐ ท่านแรก เบิกค่าใช้จ่ายจากหน่วยงานผู้จัดประชุม