MKHJ
วารสารโรงพยาบาลมหาสารคาม
Mahasarakham Hospital Journal

การสอบสวนอุบัติเหตุหมู่ : กรณีรถตู้โดยสารส่วนบุคคลเสียหลักชนรถจักรยานยนต์ บริเวณสามแยกสัญญาณไฟจราจร อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2569

(Mass Casualty Accident Investigation: A Personal Van Losing Control and Crashing into Motorcycles at the Traffic Signal Intersection, Mueang District, Maha Sarakham Province, 8 February 2026)

พัชรพร เดชบุรัมย์[1], ณัฐจิรา อัปปะมะโน[2], สมัย ทองพูล[3]

Patcharaporn Dejburum[1], Natchira Appamano[2], Samai Thongpool[3]

[1]นายแพทย์ชำนาญการ กลุ่มงานเวชกรรมสังคม โรงพยาบาลมหาสารคาม จังหวัดมหาสารคาม 44000

[2]นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ กลุ่มงานเวชกรรมสังคม โรงพยาบาลมหาสารคาม จังหวัดมหาสารคาม 44000

[3]นักสาธารณสุขชำนาญการ กลุ่มงานส่งเสริมสุขภาพและป้องกันโรค สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมืองมหาสารคาม จังหวัดมหาสารคาม 44000

[1]Medical Doctor, Professional Level, Social Medicine Department, Mahasarakham Hospital, Mahasarakham Province, 44000

[2]Public Health Academic, Professional Level, Social Medicine Department, Mahasarakham Hospital, Mahasarakham Province, 44000

[3]Public Health Technical Officer, Professional Level, Health Promotion and Disease Prevention Group, Mueang Maha Sarakham District Public Health Office, Mahasarakham Province, 44000

Corresponding Author: *E-mail: p.dejburum@gmail.com

Received: 19 June 2026 Revised: 18 August 2026 Accepted: 20 August 2026

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์ : วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2569 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดมหาสารคาม ได้รับแจ้งเหตุอุบัติเหตุหมู่ กรณีรถตู้โดยสารชนรถจักรยานยนต์ ทีมสอบสวนควบคุมโรค (JIT) จึงลงพื้นที่สอบสวนเหตุการณ์ในวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2569 เพื่อศึกษาลักษณะทางระบาดวิทยาของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ทราบสาเหตุและปัจจัยเสี่ยง และให้ข้อเสนอแนะมาตรการป้องกันควบคุมการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

รูปแบบและวิธีวิจัย : ศึกษาระบาดวิทยาเชิงพรรณนา โดยทบทวนเวชระเบียนผู้ป่วย สัมภาษณ์ผู้บาดเจ็บ บุคลากรทางการแพทย์ ทีมกู้ชีพ ทีมกู้ภัย ตำรวจ และผู้เห็นเหตุการณ์ สำรวจสภาพแวดล้อมจุดเกิดเหตุ วิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยเกิดอุบัติเหตุด้วย Haddon Matrix Model

ผลการศึกษา : วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 14:46 น. เกิดอุบัติเหตุรถตู้โดยสารส่วนบุคคลเสียหลักชนรถจักรยานยนต์ บริเวณสามแยกสัญญาณไฟจราจร ถนนทางหลวงหมายเลข 208 ขาเข้าเมืองมหาสารคาม

MKHJ
วารสารโรงพยาบาลมหาสารคาม
Mahasarakham Hospital Journal

ตำบลท่าสองคอน อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม ผู้ประสบเหตุทั้งสิ้น 15 ราย โดยเป็นผู้เสียชีวิต 1 ราย บาดเจ็บ 13 ราย และไม่บาดเจ็บ 1 ราย ปัจจัยที่คาดว่าเกี่ยวข้อง ด้านบุคคล ได้แก่ ความไม่คุ้นเคยกับเส้นทาง โดยผู้ขับขี่รถตู้เร่งความเร็วเพื่อขึ้นเนิน ร่วมกับเส้นทางลงเนินสู่สามแยกสัญญาณไฟที่ทำให้เบรกไม่ทัน การไม่รัดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร การไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ลักษณะทางโค้งลาดชันก่อนถึงสามแยก ขาดมาตรการชะลอความเร็วบริเวณทางแยกที่เหมาะสม ป้ายหาเสียงและต้นไม้บดบังป้ายสัญญาณเตือน และขาดเส้นขาวหยุดรถ ข้อเสนอแนะ แขวงทางหลวงควรปรับปรุงทัศนวิสัย ติดตั้ง Transverse Rumble Strips เส้นขาวหยุดรถ บังคับใช้กฎหมายความเร็ว การรัดเข็มขัดนิรภัย และการสวมหมวกนิรภัยให้เคร่งครัด

สรุปผลการศึกษา : กรณีรถตู้โดยสารส่วนบุคคลเสียหลักชนรถจักรยานยนต์ บริเวณสามแยกขาเข้าเมืองมหาสารคาม สาเหตุสำคัญคาดว่าเกิดจากการใช้ความเร็วบนทางลาดชันก่อนถึงสามแยก ร่วมกับปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งผู้โดยสารรถตู้ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย

คำสำคัญ : อุบัติเหตุหมู่, รถตู้โดยสาร, รถจักรยานยนต์, การบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน, สามแยกสัญญาณไฟ

MKHJ
วารสารโรงพยาบาลมหาสารคาม
Mahasarakham Hospital Journal

ABSTRACT

Objective : On 8 February 2026, the Maha Sarakham Provincial Public Health Office was notified of a mass casualty road traffic incident in which a private passenger van collided with motorcycles. The Joint Investigation Team (JIT) conducted a field investigation on 11 February 2026 to characterize the epidemiological features of the injured and the deceased, identify the causes and risk factors, and provide recommendations for the prevention and control of road traffic injuries.

Methods : On 8 February 2026, the Maha Sarakham Provincial Public Health Office was notified of a mass casualty road traffic incident in which a private passenger van collided with motorcycles. The Joint Investigation Team (JIT) conducted a field investigation on 11 February 2026 to characterize the epidemiological features of the injured and the deceased, identify the causes and risk factors, and provide recommendations for the prevention and control of road traffic injuries.

Results : On 8 February 2026, at 14:46 hours, a private passenger van lost control and struck four motorcycles and one pickup truck waiting at a signalized T-intersection on Highway No. 208, inbound toward Maha Sarakham town, Tha Song Khon Subdistrict, Mueang District, Maha Sarakham Province. A total of 15 persons were involved, comprising one fatality, 13 injured, and one uninjured. Human factors considered to be associated with the event included the driver's unfamiliarity with the route, acceleration to ascend the rise followed by a downhill approach to the signalized intersection that left insufficient braking distance, non-use of seatbelts by all van passengers, and non-use of helmets by some motorcyclists. Environmental risk factors included a steep curved road section preceding the intersection, the lack of appropriate speed-calming measures at the intersection approach, election campaign banners and trees obstructing the warning signage, and the absence of a stop line marking. Recommendations included that the Highway District Office improve sight conditions and install transverse rumble strips and stop line markings, together with strict enforcement of speed limit, seatbelt, and helmet laws.

MKHJ
วารสารโรงพยาบาลมหาสารคาม
Mahasarakham Hospital Journal

Conclusion : In this mass casualty event, in which a private passenger van lost control and struck motorcycles and a pickup truck at an intersection inbound to Maha Sarakham town, the principal cause was considered to be inappropriate speed on the downhill approach to the intersection, compounded by environmental risk factors and by the non-use of seatbelts among van passengers.

Keywords : mass casualty incident, passenger van, motorcycle, road traffic injury, signalized intersection

MKHJ
วารสารโรงพยาบาลมหาสารคาม
Mahasarakham Hospital Journal

ความเป็นมา

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญระดับโลก จากรายงานขององค์การอนามัยโลกปี ค.ศ. 2023 พบว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกมีจำนวน 1.19 ล้านคนต่อปี โดยกว่าครึ่งหนึ่งของผู้เสียชีวิตเป็นกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง ได้แก่ คนเดินเท้า ผู้ขับขี่จักรยาน และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์[1] สำหรับประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2564 พบผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 18,218 ราย คิดเป็นอัตรา 25.4 ต่อประชากรแสนคน ซึ่งจัดอยู่ในอันดับที่ 9 ของโลก[1] สำหรับจังหวัดมหาสารคาม มีการศึกษาสถานการณ์ของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เทศบาลตำบลนาดูน อำเภอนาดูน จังหวัดมหาสารคาม ปี พ.ศ. 2562 - 2563 พบอุบัติเหตุจำนวน 115 ครั้ง มีผู้ประสบเหตุ 124 ราย[2] ข้อมูลของสำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดมหาสารคาม ในช่วง 7 วันแรกของการรณรงค์ควบคุมเข้มข้นเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 (27 ธันวาคม 2567 - 2 มกราคม 2568) พบอุบัติเหตุในพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม จำนวน 27 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 24 ราย และผู้เสียชีวิต 7 ราย[3] ในระดับพื้นที่ตำบลท่าสองคอน พบรายงานการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยบริเวณสามแยกสัญญาณไฟจราจรถนนทางหลวงหมายเลข 208 ตำบลท่าสองคอนมีลักษณะเป็นทางโค้งลาดชันก่อนถึงสัญญาณไฟและมีข้อจำกัดด้านทัศนวิสัย จากสถิติดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าอุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของพื้นที่ ซึ่งจำเป็นต้องมีการเฝ้าระวังและป้องกันอย่างต่อเนื่อง

รถตู้โดยสารเป็นยานพาหนะที่ได้รับความนิยมในการเดินทางระยะกลางถึงระยะไกลของประเทศไทย เนื่องจากความสะดวกและความรวดเร็วในการเดินทาง อย่างไรก็ตาม มีการศึกษาที่พบว่าปัจจัยเสี่ยงที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถตู้โดยสาร ประกอบด้วย สภาพถนนและสภาพยานพาหนะที่ไม่พร้อมใช้งาน ภาวะพักผ่อนไม่เพียงพอของผู้ขับขี่ การบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่กำหนด การแข่งขันแย่งชิงผู้โดยสารระหว่างผู้ประกอบการ การใช้ความเร็วเกินกำหนด ตลอดจนระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ขับขี่ที่ยาวนานเกินสมควร[4-7] ในด้านมาตรการป้องกัน กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดให้รถโดยสารสาธารณะ รวมถึงรถตู้โดยสาร ต้องติดตั้งระบบติดตามตำแหน่งด้วยดาวเทียม (GPS) เพื่อควบคุมความเร็วและพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 เป็นต้นมา[8] อย่างไรก็ตาม มาตรการกำกับดังกล่าวบังคับใช้เฉพาะรถโดยสารสาธารณะที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก ขณะที่รถตู้โดยสารส่วนบุคคลซึ่งนำมาใช้รับส่งผู้โดยสารเป็นครั้งคราวยังอยู่นอกขอบเขตของระบบกำกับติดตาม

วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 16:14 น. ทีมตระหนักรู้สถานการณ์ (SAT) งานอุบัติเหตุทางท้องถนน (RTI) สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดมหาสารคาม รับแจ้งข่าวจากกลุ่มไลน์ แจ้งการเกิดอุบัติเหตุหมู่ วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 14:46 น. มีเหตุรถตู้โดยสารส่วนบุคคลชนรถจักรยานยนต์ บริเวณสามแยกสัญญาณไฟจราจร ปากทางเข้าบ้านบ่อน้อย ตำบลท่าสองคอน อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม พบผู้เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ 1 ราย ผู้บาดเจ็บสีแดง 3 ราย และสีเขียว 10 ราย ต่อมาเวลา 16:20 น. ทีมสื่อสารความเสี่ยงตรวจสอบข่าวพบการไลฟ์สดเหตุการณ์และมีสื่อมวลชนท้องถิ่นรายงานข่าวมากกว่า 10 แห่ง เวลา 17:29 น. ผู้บริหาร

MKHJ
วารสารโรงพยาบาลมหาสารคาม
Mahasarakham Hospital Journal

รับทราบเหตุการณ์ เนื่องจากเหตุดังกล่าวเข้าเกณฑ์สอบสวน วันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08:45 น. ทีมสอบสวนควบคุมโรคและภัยสุขภาพระดับอำเภอและจังหวัดมหาสารคาม ร่วมกับโรงพยาบาลมหาสารคาม โรงพยาบาลสุทธาเวช ทีมกู้ภัยองค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) ท่าสองคอน อำเภอเมืองมหาสารคาม จึงร่วมลงพื้นที่สอบสวนอุบัติเหตุ

วัตถุประสงค์

1. เพื่อยืนยันเหตุการณ์และการวินิจฉัยการบาดเจ็บ
2. เพื่อศึกษาคุณลักษณะทางระบาดวิทยาของการบาดเจ็บและเสียชีวิต
3. เพื่อศึกษาสาเหตุและปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ
4. เพื่อให้ข้อเสนอแนะในการป้องกันควบคุมการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ

รูปแบบและวิธีวิจัย

เป็นการศึกษาระบาดวิทยาเชิงพรรณนา กรณีรถตู้โดยสารส่วนบุคคลเสียหลักชนรถจักรยานยนต์บริเวณสามแยกสัญญาณไฟจราจร ถนนทางหลวงหมายเลข 208 ตำบลท่าสองคอน อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 14:46 น. โดยดำเนินการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. การทบทวนเวชระเบียนผู้ป่วย โดยทบทวนเวชระเบียนผู้ป่วยจากโรงพยาบาลมหาสารคามและโรงพยาบาลสุทธาเวช ซึ่งเป็นโรงพยาบาลที่รับผู้บาดเจ็บจากเหตุการณ์ครั้งนี้ โดยรวบรวมข้อมูลในแบบสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางการจราจรของกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ทำการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนาแสดงผลเป็นจำนวน และร้อยละ

2. การสัมภาษณ์เชิงลึก โดยสัมภาษณ์บุคคลที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ในประเด็นลำดับเหตุการณ์ รูปแบบการบาดเจ็บและปัจจัยเสี่ยง ได้แก่ 1) ผู้ประสบเหตุ 2) บุคลากรทางการแพทย์ ทีมกู้ชีพ ทีมกู้ภัย เจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้นำชุมชน 3) ผู้เห็นเหตุการณ์และผู้อยู่อาศัยในชุมชน และ 4) เจ้าหน้าที่สำนักงานขนส่งจังหวัดมหาสารคาม การสัมภาษณ์ดำเนินการโดยการจดบันทึกในขณะสัมภาษณ์ จากนั้นนำมาสรุปประเด็นร่วมกันระหว่างผู้สัมภาษณ์แต่ละคน

3. การสำรวจสภาพยานพาหนะและสถานที่เกิดเหตุ โดยสำรวจสภาพยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ทุกคันภายหลังเกิดเหตุ เพื่อประเมินปัจจัยด้านยานพาหนะที่ส่งผลต่อการบาดเจ็บ ได้แก่ โครงสร้างตัวรถ ระบบความปลอดภัยผู้โดยสาร ร่องรอยความเสียหาย ตำแหน่งที่ชน และรอยเบรก พร้อมสำรวจสภาพแวดล้อมบริเวณจุดเกิดเหตุ ได้แก่ ลักษณะถนน จำนวนช่องจราจร สัญลักษณ์และป้ายจราจร สิ่งกีดขวางทัศนวิสัย และลักษณะภูมิประเทศโดยรอบ ร่วมกับการประมวลภาพถ่ายและคลิปวิดีโอจากสื่อสังคมออนไลน์ที่บันทึกเหตุการณ์

MKHJ
วารสารโรงพยาบาลมหาสารคาม
Mahasarakham Hospital Journal

4. การวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยด้วย Haddon Matrix Model[9] โดยนำข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์หาสาเหตุและปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ ทั้งปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยด้านยานพาหนะ และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ในสามช่วงเวลา ได้แก่ ก่อนเกิดอุบัติเหตุ ขณะเกิดอุบัติเหตุ และหลังเกิดอุบัติเหตุ

สำหรับนิยามผู้ประสบเหตุและผู้บาดเจ็บ[10-11] มีดังนี้

"ผู้ประสบเหตุ" หมายถึง ผู้ที่เกี่ยวข้องกับกรณีรถตู้โดยสารส่วนบุคคลเสียหลักชนรถจักรยานยนต์บริเวณสามแยกสัญญาณไฟจราจร ถนนทางหลวงหมายเลข 208 ขาเข้าเมืองมหาสารคาม ตำบลท่าสองคอน อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม ทั้งผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและไม่ได้รับบาดเจ็บ ประกอบด้วยผู้โดยสารรถตู้ ผู้ขับขี่รถตู้ ผู้ขับขี่รถกระบะ และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

"ผู้บาดเจ็บหนัก" หมายถึง ผู้ประสบเหตุที่ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะและสมองระดับรุนแรง (Glasgow Coma Scale (GCS) 3-8) หรือพบกระดูกหักบาดแผลเปิด หรือกระดูกหักบาดแผลปิดที่มีการเคลื่อนตัวของกระดูก หรือใส่ท่อช่วยหายใจ หรืออวัยวะภายในได้รับบาดเจ็บที่ต้องผ่าตัดเร่งด่วน

"ผู้บาดเจ็บปานกลาง" หมายถึง ผู้ประสบเหตุที่ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะและสมองระดับปานกลาง (GCS 9-12) หรือกระดูกหักบาดแผลปิดที่ไม่มีการเคลื่อนตัวของกระดูก หรือแผลฉีกขาดที่ไม่รุนแรง หรือเอ็นยึดกระดูกและกล้ามเนื้ออักเสบจากการบาดเจ็บ

"ผู้บาดเจ็บเล็กน้อย" หมายถึง ผู้ประสบเหตุที่ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะเล็กน้อย (GCS 13-15) หรือพบแผลถลอก แผลฟกช้ำเพียงเล็กน้อย

"ผู้เสียชีวิต" หมายถึง ผู้ประสบเหตุที่ได้รับบาดเจ็บจนถึงขั้นเสียชีวิต ทั้งกรณีเสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุและเสียชีวิตที่โรงพยาบาล สะสมถึงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2569

ผลการศึกษา

สถานการณ์

วันที่เกิดอุบัติเหตุ: วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 14:46 น.

พิกัด: บริเวณถนนทางหลวงหมายเลข 208 ขาเข้าเมืองมหาสารคามสามแยกทางเข้าบ้านบ่อน้อย ตำบลท่าสองคอน อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม

ผู้ประสบเหตุทั้งหมด 15 ราย ประกอบด้วยผู้เสียชีวิต ณ ที่เกิดเหตุ 1 ราย ผู้บาดเจ็บ 13 ราย ผู้บาดเจ็บที่ได้รับการคัดแยกเป็นสีแดง ณ จุดเกิดเหตุ 3 ราย (ภายหลังจัดเป็นผู้บาดเจ็บระดับปานกลางตามนิยามของการสอบสวน) ผู้บาดเจ็บเล็กน้อย (สีเขียว) 10 ราย และไม่บาดเจ็บ 1 ราย (ผู้ขับกระบะ)

ลักษณะการเกิดเหตุการณ์

วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2569 เวลาประมาณ 09:00 น. รถตู้โดยสารส่วนบุคคล ยี่ห้อโตโยต้า ทะเบียนจังหวัดกาญจนบุรี ออกเดินทางจากจังหวัดสระแก้ว และรับผู้โดยสาร (แดนซ์เซอร์คณะหมอลำ) ที่อำเภอเมือง

MKHJ
วารสารโรงพยาบาลมหาสารคาม
Mahasarakham Hospital Journal

จังหวัดขอนแก่น เวลาประมาณ 14:00 น. เพื่อเดินทางไปแสดงคอนเสิร์ตที่อำเภอจตุรพักตรพิมาน จังหวัดร้อยเอ็ด มีผู้โดยสารรวมคนขับทั้งสิ้น 9 คน

เวลาประมาณ 14:46 น. ขณะที่รถตู้แล่นมาถึงถนนทางหลวงหมายเลข 208 ขาเข้าเมืองมหาสารคาม ช่วงก่อนถึงสามแยกสัญญาณไฟจราจร ปากทางเข้าบ้านบ่อน้อย ตำบลท่าสองคอน อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม ผู้ขับขี่ได้เร่งความเร็วเพื่อขึ้นเนินผ่านเส้นทางลาดชันลงสู่สามแยกสัญญาณไฟ ส่งผลให้ไม่สามารถหยุดรถได้ทันเมื่อถึงสัญญาณไฟแดง รถตู้เสียหลักพุ่งชนรถยนต์กระบะ 1 คัน และรถจักรยานยนต์ที่จอดรอสัญญาณไฟ 4 คัน เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ 1 ราย

การช่วยเหลือหลังเกิดเหตุ

เวลาประมาณ 14:51 น. ศูนย์ประสานงานและสั่งการการแพทย์ฉุกเฉิน จังหวัดมหาสารคาม ประสานหน่วยปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉินออกปฏิบัติงาน ประกอบด้วย หน่วยกู้ชีพขั้นสูง (ALS) จาก 3 โรงพยาบาล รวมรถพยาบาล ALS จำนวน 4 คัน หน่วยกู้ชีพขั้นพื้นฐาน (BLS) กู้ภัยสารคาม มูลนิธิคุณวีโรกุศลสงเคราะห์ (เอ็ง เต็ก ตึ๊ง) สมาคมกตัญญูมหาสารคาม และ อบต. ท่าสองคอน ใช้เวลา 8 นาที ในการเดินทางไปถึงจุดเกิดเหตุ (ระยะทางจาก อบต.ท่าสองคอนถึงจุดเกิดเหตุ 8 กิโลเมตร) ผู้บาดเจ็บได้รับการนำส่งโรงพยาบาลตามระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ เจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินการปิดช่องจราจรขาเข้าเมือง 1 ช่อง ก่อนถึงจุดเกิดเหตุประมาณ 100 เมตร

ลักษณะทางระบาดวิทยาของการบาดเจ็บและเสียชีวิต

จากเหตุการณ์ครั้งนี้พบผู้ประสบเหตุทั้งสิ้น 15 ราย โดยเป็นผู้เสียชีวิต 1/15 ราย (ร้อยละ 6.7) บาดเจ็บ 13/15 ราย (ร้อยละ 86.7) และไม่บาดเจ็บ 1/15 ราย (ร้อยละ 6.7) ในกลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบ (บาดเจ็บหรือเสียชีวิต) แบ่งเป็นผู้โดยสารในรถตู้รวมผู้ขับขี่ 9/14 ราย (ร้อยละ 64.3) และผู้ขับขี่/ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ 5/14 ราย (ร้อยละ 35.7) จำแนกตามระดับความรุนแรง พบผู้เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ 1/14 ราย (ร้อยละ 7.1) ผู้บาดเจ็บระดับปานกลางที่ต้องรับไว้รักษา (Admit) 3/14 ราย (ร้อยละ 21.4) ผู้บาดเจ็บเล็กน้อย (ได้รับการจำหน่ายกลับบ้าน) 10/14 ราย (ร้อยละ 71.4) จำแนกตามเพศ พบเพศชาย 4/14 ราย (ร้อยละ 28.6) เพศหญิง 10/14 ราย (ร้อยละ 71.4) บริเวณร่างกายที่ได้รับบาดเจ็บสูงสุด ได้แก่ ศีรษะและใบหน้า 10 ราย (ร้อยละ 71.4) รองลงมาคือแขนและขา 8 ราย (ร้อยละ 57.1) โดยบางรายพบการบาดเจ็บมากกว่า 1 บริเวณ

MKHJ
วารสารโรงพยาบาลมหาสารคาม
Mahasarakham Hospital Journal

ตารางที่ 1 รายละเอียดผู้ประสบเหตุจำแนกตามยานพาหนะ ระดับความรุนแรง และผลการรักษา

ยานพาหนะ	ผู้ประสบเหตุ (ราย)	เสียชีวิต	บาดเจ็บระดับปานกลาง (Admit)	บาดเจ็บเล็กน้อย	ไม่ได้รับบาดเจ็บ
รถตู้โดยสาร (รวมคนขับ)	9	-	2	7	-
รถจักรยานยนต์ (4 คัน)	5	1	1	3	-
รถกระบะ	1	-	-	-	1
รวม	15	1	3	10	1

ผู้เสียชีวิต 1 ราย เป็นเพศหญิง ซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่จอดรอสัญญาณไฟแดงขณะที่ถูกรถตู้พุ่งเข้าชน ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะอย่างรุนแรง เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ ผู้บาดเจ็บที่ Admit 3 ราย ได้แก่ ผู้โดยสารในรถตู้ 2 ราย และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 1 ราย โดยทั้ง 3 รายได้รับบาดเจ็บระดับปานกลาง ส่วนผู้ที่จำหน่ายกลับบ้าน 10 ราย ได้รับการรักษาตามอาการที่ห้องฉุกเฉินมีอาการบาดเจ็บเล็กน้อย



รูปที่ 1 ภาพจำลองเหตุการณ์ขณะเกิดเหตุ

MKHJ
วารสารโรงพยาบาลมหาสารคาม
Mahasarakham Hospital Journal

ผลการวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บด้วย Haddon Matrix Model

จากการสัมภาษณ์ผู้บาดเจ็บและบุคคลที่เกี่ยวข้อง การสำรวจสภาพยานพาหนะหลังชน และการสำรวจสภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดเกิดเหตุ สามารถวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บตาม Haddon Matrix Model ได้ดังนี้ (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 ผลการวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บด้วย Haddon Matrix Model

ระยะเวลา	ปัจจัย ด้านบุคคล	ปัจจัย ด้านยานพาหนะ	ปัจจัย ด้านถนนและสิ่งแวดล้อม
ก่อนเกิดเหตุ	ผู้ขับขี่รถตู้: - เพศชาย - มีใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมาย - ปฏิเสธการดื่มสุราและใช้สารเสพติด - มีประสบการณ์ขับรถตู้หลายปี - ไม่คุ้นเคยกับพื้นที่เกิดเหตุ ก่อนเดินทาง - ได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ ขับรถรวมเวลาประมาณ 5 ชั่วโมง - ก่อนเกิดอุบัติเหตุ ก่อนเกิดเหตุได้เร่งความเร็วเพื่อขึ้นเนิน (จากการสอบถามคนขับ) - ไม่มีการเบรก (จากการสอบถามคนขับ) และไม่พบรอยเบรกบนผิวถนนก่อนถึงสัญญาณไฟ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์: - จอดรอสัญญาณไฟแดง ผู้ขับขี่รถกระบะ: - จอดรอสัญญาณไฟแดง	รถตู้: - ยี่ห้อโตโยต้า ทะเบียนจังหวัดกาญจนบุรี มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสารด้านหน้าและคนขับ ใช้งานได้ปกติ - รถมีประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (พ.ร.บ.) รถจักรยานยนต์ 4 คัน: - ทุกคันมีประกันภัย พ.ร.บ. - สภาพรถปกติ ระบบเบรกปกติ ไม่มีการดัดแปลงรถ รถกระบะ: - มีประกันภัย พ.ร.บ. สภาพรถปกติ ระบบเบรกปกติ	- ถนนยางมะตอย 4 ช่องจราจร มีเกาะกลางถนน - บริเวณจุดเกิดเหตุเป็นทางสามแยกสัญญาณไฟที่ตั้งอยู่ปลายทางลาดชันโค้ง หลังพ้นเนินประมาณ 30 เมตร ซึ่งถนนลาดชัน ทำให้รถตู้เร่งความเร็วลงและควบคุมได้ยาก - มีไฟกระพริบ ป้ายแจ้งทางสามแยก และป้ายแจ้งสัญญาณไฟจราจรในระยะประมาณ 200 ม. ก่อนถึงสัญญาณไฟจราจร - การขาดมาตรการชะลอความเร็วบริเวณทางแยก (ไม่มี Transverse Rumble Strips) บนผิวถนนก่อนถึงสัญญาณไฟ - ไม่มีเส้นขาวหยุดรถบริเวณสัญญาณไฟ - ไม่มีป้ายจำกัดความเร็วบริเวณทางลงเนินก่อนถึงสามแยก - ไม่มีกล้องวงจรปิด

MKHJ
วารสารโรงพยาบาลมหาสารคาม
Mahasarakham Hospital Journal

ระยะเวลา	ปัจจัย ด้านบุคคล	ปัจจัย ด้านยานพาหนะ	ปัจจัย ด้านถนนและสิ่งแวดล้อม
			- พบต้นไม้และป้ายหาเสียง เลือกตั้งบดบังป้ายเตือน สัญญาณไฟและทางแยก - เกิดเหตุช่วงกลางวัน ทัศนวิสัยดี ไม่มีหมอกควันบดบัง ไม่มีฝนตก
ขณะเกิดเหตุ	ผู้ขับขี่รถตู้: - ไม่สามารถหยุดรถได้ทันเมื่อถึงสัญญาณไฟแดง สูญเสียการควบคุมยานพาหนะ - คาดเข็มขัดนิรภัย ผู้โดยสารรถตู้: - ไม่รัดเข็มขัดนิรภัยทุกราย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์: - มองไปด้านหน้า ไม่ได้สังเกตว่ามีรถมาด้านหลัง ไม่สามารถหลบหลีกได้ทัน บางรายไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้ขับขี่รถกระบะ: - คาดเข็มขัดนิรภัย	รถตู้: - โครงสร้างด้านหน้ารับแรงกระแทกเสียหายด้านหน้ายุบ กระจกแตก - ไม่พบการทำงานของถุงลมนิรภัยทั้งของผู้โดยสารด้านหน้าและคนขับ รถจักรยานยนต์ 4 คัน: - เสียหายรุนแรงรอบคัน - บริเวณสามแยกมียานพาหนะจอดรอสัญญาณไฟหลายคัน เพิ่มความรุนแรงเมื่อเกิดการชนต่อเนื่อง รถยนต์กระบะ 1 คัน: - เสียหายด้านหน้าซ้าย	- ไม่มีพื้นที่หยุดรอสัญญาณไฟสำหรับรถจักรยานยนต์แยกจากช่องจราจรหลัก และไม่มีเส้นทางหลบเลี่ยงด้านข้าง เนื่องจากมีเกาะกลางถนนและมีแถวรถจอดเต็มช่องจราจร ทำให้รถจักรยานยนต์ที่จอดรอสัญญาณไฟไม่สามารถหลบหลีกได้ทันเมื่อถูกรถตู้ชนท้าย
หลังเกิดเหตุ	- จุดเกิดเหตุอยู่ใกล้ชุมชน มีผู้พบเห็นและแจ้ง 1669 ได้รวดเร็ว สามารถเข้าถึงจุดเกิดเหตุได้ใน 8 นาที - ทีมกู้ชีพ-กู้ภัยหลายหน่วยงานมีการเตรียมพร้อมเข้าช่วยเหลือได้รวดเร็ว มีการคัดแยกผู้ประสบเหตุออกเป็น 3 ระดับตามความเร่งด่วนทางการแพทย์ การจัดลำดับผู้บาดเจ็บก่อนหลังเพื่อนำส่งโรงพยาบาล และการเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บ	รถตู้: - สามารถนำผู้บาดเจ็บออกจากรถตู้ได้ทางประตูได้ ไม่มีวัตถุกดทับ มีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ติดอยู่ใต้ท้องรถตู้ 1 ราย รถจักรยานยนต์ 4 คัน: - ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ตกจากรถสามารถลำเลียงได้สะดวก ไม่มีวัตถุกีดขวาง รถยนต์กระบะ 1 คัน:	- โรงพยาบาลมหาสารคามและโรงพยาบาลสุทธาเวชอยู่ห่างจากจุดเกิดเหตุประมาณ 8 กม. - ตำรวจปิดช่องจราจร 1 ช่อง อำนวยความสะดวกการส่งต่อผู้บาดเจ็บ - เส้นทางนำส่งโรงพยาบาลเป็นเส้นตรง ไม่มีจุดติดขัด

MKHJ
วารสารโรงพยาบาลมหาสารคาม
Mahasarakham Hospital Journal

ระยะเวลา	ปัจจัย ด้านบุคคล	ปัจจัย ด้านยานพาหนะ	ปัจจัย ด้านถนนและสิ่งแวดล้อม
	- ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตทุกรายได้รับการประเมินความเสี่ยงและช่วยเหลือก่อนนำส่งโรงพยาบาลได้อย่างถูกต้องเหมาะสม	- ได้รับความเสียหายด้านหน้าซ้าย สามารถเปิดประตูได้ตามปกติ	



รูปที่ 2 สภาพยานพาหนะที่เกี่ยวข้องหลังเกิดเหตุการณ์

MKHJ
วารสารโรงพยาบาลมหาสารคาม
Mahasarakham Hospital Journal

A: รถกระบะจอดติดไฟแดงถนนช่องจราจรด้านใน ติดเกาะกลางถนน (ไม่ได้รับบาดเจ็บ)

B: รถตู้โดยสารส่วนบุคคล (บาดเจ็บปานกลางและเล็กน้อย)

C-D: สามแยกสัญญาณไฟจราจร (จุดเกิดเหตุ)

E: รถจักรยานยนต์ผู้เสียชีวิต

F: รถจักรยานยนต์ผู้บาดเจ็บปานกลาง

สิ่งที่ได้ดำเนินการไปแล้ว

- ตำรวจ กู้ภัย และทีมผู้นำชุมชน รวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุเพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบจำนวนการเกิดเหตุการณ์ก่อนและหลังมีสัญญาณไฟจราจร

- อบต. ร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ปรับปรุงทัศนวิสัยบริเวณสามแยก โดยตัดแต่งกิ่งไม้ข้างทาง และติดป้ายเตือน

- ผู้นำชุมชนสื่อสารความเสี่ยงป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ โดยเน้นประเด็น “จุดเสี่ยงสามแยก” และพฤติกรรมเสี่ยง (ความเร็วสูง ไม่ชะลอ และไม่สวมหมวกนิรภัย) และให้รถทุกคันตรวจสอบว่ามีประกันภัย พ.ร.บ. ถูกต้อง

- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด (ปภ.) นำข้อมูลเสนอในที่ประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) เพื่อหามาตรการในระยะยาว

อภิปรายผล

อุบัติเหตุครั้งนี้เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2569 บริเวณสามแยกสัญญาณไฟจราจร ถนนทางหลวงหมายเลข 208 ตำบลท่าสองคอน อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม โดยรถตู้โดยสารส่วนบุคคลเสียหลักชนรถจักรยานยนต์ที่จอดรอสัญญาณไฟ 4 คัน และรถยนต์กระบะ 1 คัน ส่งผลให้มีผู้ประสบเหตุ 15 ราย เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ 1 ราย และบาดเจ็บ 13 ราย

1. สาเหตุของอุบัติเหตุ: ความเร็วและลักษณะทางกายภาพของถนน

สาเหตุหลักของอุบัติเหตุครั้งนี้คาดว่าเกิดจากการที่ผู้ขับขี่รถตู้ใช้ความเร็วไม่เหมาะสมกับสภาพทางเพื่อขึ้นเนิน โดยไม่ชะลอความเร็วล่วงหน้าก่อนถึงสามแยกสัญญาณไฟซึ่งตั้งอยู่บนทางลาดชัน ร่วมกับไม่คุ้นเคยกับเส้นทางในพื้นที่เกิดเหตุ องค์การอนามัยโลกระบุว่าความเร็วเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลทั้งต่อโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงของการบาดเจ็บเมื่อเกิดการชน โดยเมื่อความเร็วเพิ่มขึ้น พลังงานที่เกิดจากการชนจะเพิ่มขึ้นอย่างมาก ส่งผลให้ความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตและการบาดเจ็บรุนแรงสูงขึ้น โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง[7] กรณีนี้สะท้อนให้เห็นว่าการไม่ลดความเร็วก่อนเข้าสู่บริเวณทางแยกซึ่งมีสัญญาณไฟจราจรอาจทำให้ผู้ขับขี่มีเวลาในการรับรู้และตอบสนองต่อสภาพการจราจรไม่เพียงพอ ส่งผลให้ไม่สามารถหยุดรถได้ทัน รวมทั้งการไม่คุ้นเคยกับเส้นทางอาจส่งผลให้ผู้ขับขี่รับรู้ข้อมูลจราจรและลักษณะทางกายภาพของถนนได้ไม่เพียงพอ ทำให้ประเมินสถานการณ์และตัดสินใจตอบสนองต่อสภาพการจราจรได้ล่าช้า ทั้งนี้ ความคุ้นเคย

MKHJ
วารสารโรงพยาบาลมหาสารคาม
Mahasarakham Hospital Journal

กับเส้นทางเป็นปัจจัยที่มีการศึกษาว่าสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่และการเกิดอุบัติเหตุ แม้ผลการศึกษายังไม่มีข้อสรุปที่ชัดเจน[12]

นอกจากนี้ ลักษณะทางกายภาพของถนนที่เป็นทางลาดชันก่อนถึงสัญญาณไฟยังเป็นปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ เนื่องจากอาจส่งผลให้ระยะการมองเห็นของผู้ขับขี่ลดลง ทำให้มีเวลาในการรับรู้ ตัดสินใจ และหยุดรถน้อยลง โดย Kilani และคณะ[13] พบว่าทางแยกที่มีระยะการมองเห็นไม่เพียงพอมีความเสี่ยงต่อการเกิดการชนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ กรณีนี้สัญญาณไฟจราจรตั้งอยู่บริเวณหลังทางลาดชัน ซึ่งอาจทำให้ผู้ขับขี่มองเห็นสัญญาณไฟและรถที่จอดรอสัญญาณได้ในระยะจำกัด โดยเฉพาะเมื่อใช้ความเร็วสูง ส่งผลให้ไม่สามารถหยุดรถได้ทันก่อนถึงจุดตัด

2. การขาดมาตรการชะลอความเร็วบริเวณทางแยก: ปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม

แม้ว่าจุดเกิดเหตุจะไม่พบการติดตั้ง Transverse Rumble Strips แต่จากข้อมูลการสอบสวนครั้งนี้ยังไม่สามารถสรุปได้ว่าการขาดอุปกรณ์ดังกล่าวเป็นสาเหตุโดยตรงของการเกิดอุบัติเหตุ อย่างไรก็ตาม งานวิจัยที่ผ่านมาแสดงให้เห็นว่า Transverse Rumble Strips มีศักยภาพในการช่วยลดความเร็วของยานพาหนะก่อนเข้าสู่ทางแยก โดยการศึกษาของ Yang และคณะ[14] พบว่าการติดตั้ง Transverse Rumble Strips บนทางเข้าสู่ทางแยกความเร็วสูงสามารถลดความเร็วในการเข้าถึงทางแยกได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p \leq 0.05$) ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน โดยอาศัยการกระตุ้นด้วยเสียงดังและแรงสั่นสะเทือนภายในรถเพื่อเตือนผู้ขับขี่ สอดคล้องกับการศึกษาของ Liu และคณะ[15] ที่พบว่า Transverse Rumble Strips ลดอัตราความถี่การเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางม้าลายถนนชนบทในประเทศจีนได้ร้อยละ 25 และลดความเร็วเฉลี่ยของยานพาหนะลง 9.2-11.9 กม./ชม. การที่จุดเกิดเหตุในครั้งนี้ไม่มีอุปกรณ์ดังกล่าว ทำให้ผู้ขับขี่ขาดการกระตุ้นทางกายภาพและเสียงให้ชะลอความเร็วก่อนถึงสัญญาณไฟ

3. การบดบังป้ายเตือน: ปัจจัยเสี่ยงด้านทัศนวิสัย

การที่ต้นไม้และป้ายหาเสียงเลือกตั้งบดบังป้ายเตือนสัญญาณไฟและทางแยกเป็นปัจจัยที่ป้องกันได้โดยตรง การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในภาคใต้ของประเทศไทยของ Klinjun และคณะ[16] พบว่าการไม่มีป้ายจราจรเป็นปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม และสามารถป้องกันได้โดยการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ในกรณีนี้ แม้จะมีป้ายเตือนติดตั้งอยู่แต่ถูกบดบังจนมองไม่เห็น ผลลัพธ์จึงเทียบเท่ากับการไม่มีป้าย หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านทัศนวิสัยถนนจำเป็นต้องตรวจสอบและดำเนินการแก้ไขอย่างสม่ำเสมอ

4. การไม่รัดเข็มขัดนิรภัย: ปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้การบาดเจ็บรุนแรงขึ้น

การที่ผู้โดยสารในรถตู้ทุกรายไม่รัดเข็มขัดนิรภัยเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่อการบาดเจ็บรุนแรง จากการศึกษาของ Fouda Mbarga และคณะ[17] พบว่าการใช้เข็มขัดนิรภัยลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงโดยรวมได้อย่างมีนัยสำคัญ (RR 0.47; 95%CI 0.29-0.80) โดยเฉพาะลดการบาดเจ็บที่ใบหน้า (RR = 0.56) และกระดูกสันหลัง (RR = 0.56) การบาดเจ็บที่ศีรษะและใบหน้าซึ่งพบมากที่สุดในรายงานนี้สอดคล้อง

MKHJ
วารสารโรงพยาบาลมหาสารคาม
Mahasarakham Hospital Journal

กับกลไกการบาดเจ็บจากแรงเฉือยเมื่อร่างกายพุ่งกระแทกวัตถุแข็งภายในรถ ทั้งนี้การศึกษาของ Klinjun และคณะ[16] ยังพบว่าการไม่รัดเข็มขัดนิรภัยและการนั่งในพื้นที่กระบะเป็นปัจจัยเสี่ยงผู้โดยสารที่พบบ่อยในอุบัติเหตุหมู่

5. ความเปราะบางของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ผู้เสียชีวิต 1 รายในการสอบสวนครั้งนี้เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างถูกต้อง สะท้อนความเปราะบางของกลุ่มนี้เมื่อเกิดการชนจากรถที่มีมวลมากกว่า ซึ่งจากข้อมูลในประเทศไทย ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด และเป็นกลุ่มผู้ใช้ถนนที่มีความเปราะบางต่อการเสียชีวิตและการบาดเจ็บรุนแรง[1] นอกจากนี้ ยังพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บางรายไม่สวมหมวกนิรภัย ส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรง สอดคล้องกับการศึกษาของ Liu และคณะ[18] ที่พบว่าการสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความเสี่ยงการเสียชีวิตได้ประมาณร้อยละ 42 และลดการบาดเจ็บศีรษะได้ประมาณร้อยละ 69 ในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นของการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยอย่างเคร่งครัดเพื่อป้องกันการเสียชีวิตและการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนน

6. ปัจจัยเชิงบวกที่ช่วยลดความสูญเสีย

ปัจจัยเชิงบวกที่ช่วยลดความสูญเสียในครั้งนี้ ได้แก่ ระบบบัญชาการเหตุฉุกเฉินที่มีประสิทธิภาพ การที่จุดเกิดเหตุอยู่ใกล้ชุมชนทำให้มีผู้พบเห็นและแจ้งเหตุผ่านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน 1669 ได้อย่างรวดเร็ว รวมถึงการระดมหน่วย ALS และ BLS หลายหน่วยเข้าช่วยเหลือและคัดแยกผู้บาดเจ็บได้อย่างทันท่วงที ปัจจัยเหล่านี้สอดคล้องกับผลการศึกษาที่พบว่าระยะเวลาการเข้าถึงผู้บาดเจ็บและการดูแลก่อนถึงโรงพยาบาลมีความสัมพันธ์กับผลลัพธ์ของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรุนแรง[19] ซึ่งสอดคล้องกับผลการสอบสวนอุบัติเหตุรถโดยสารในประเทศไทย[20] ที่พบว่าระบบการช่วยเหลือหลังเกิดเหตุที่มีประสิทธิภาพและการเตรียมความพร้อมของหน่วยตอบโต้ฉุกเฉินเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุหมู่

ข้อจำกัดของการศึกษา

ประการแรก ไม่มีกล้องวงจรปิดหรือกล้องติดรถบันทึกภาพขณะเกิดเหตุ ทำให้ไม่สามารถยืนยันความเร็วที่แน่ชัดของยานพาหนะ ต้องอาศัยข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประสบเหตุเพียงอย่างเดียว ซึ่งอาจมีความคลาดเคลื่อนจากความจำและอคติ ประการที่สอง ยานพาหนะที่เกิดเหตุทุกคันไม่ได้รับ การตรวจพิสูจน์ทางวิศวกรรม ทำให้ขาดข้อมูลสภาพระบบเบรก โครงสร้างตัวรถ และกลไกการชนที่แม่นยำ ประการที่สาม ไม่สามารถสัมภาษณ์ผู้บาดเจ็บทุกรายได้ครบถ้วน โดยเฉพาะผู้ที่จำหน่ายกลับบ้านและผู้เสียชีวิต อย่างไรก็ตาม ทีมสอบสวนได้ทำการสอบถามพยานแวดล้อมและทบทวนเวชระเบียนผู้ป่วยเพื่อรวบรวมข้อมูลให้ได้มากที่สุด เพื่อลดความคลาดเคลื่อนของข้อมูลจากข้อจำกัดดังกล่าว

MKHJ
วารสารโรงพยาบาลมหาสารคาม
Mahasarakham Hospital Journal

สรุปผลการศึกษา

วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 14:46 น. เกิดอุบัติเหตุหมู่กรณีรถตู้โดยสารส่วนบุคคลเสียหลักชนรถจักรยานยนต์ 4 คัน และรถยนต์กระบะ 1 คัน บริเวณสามแยกสัญญาณไฟจราจร ถนนทางหลวงหมายเลข 208 ตำบลท่าสองคอน อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม พบผู้ประสบเหตุทั้งสิ้น 15 ราย บาดเจ็บ 13 ราย เสียชีวิต 1 ราย สาเหตุหลักคาดว่าเกิดจากผู้ขับขี่รถตู้ใช้ความเร็วไม่เหมาะสมกับสภาพทางเพื่อขึ้นเนินและไม่ชะลอความเร็วล่วงหน้า ไม่คุ้นเคยกับพื้นที่ ประกอบกับปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ลักษณะทางโค้งลาดชันก่อนถึงสามแยก ขาดมาตรการชะลอความเร็วบริเวณทางแยกที่เหมาะสม ป้ายหาเสียงและต้นไม้บดบังป้ายสัญญาณเตือน และขาดเส้นขาวหยุดรถ ปัจจัยเสี่ยงด้านบุคคลคือการไม่รัดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร ข้อเสนอแนะสำคัญคือการติดตั้ง Transverse Rumble Strips บริเวณจุดเกิดเหตุ ปรับปรุงทัศนวิสัย บังคับใช้กฎหมายความเร็ว และนำข้อมูลเสนอที่ประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จังหวัดเพื่อกำหนดมาตรการป้องกันอย่างยั่งยืน

ข้อเสนอแนะจากการสอบสวน

1. ด้านวิศวกรรมและโครงสร้างพื้นฐาน (แขวงทางหลวงมหาสารคาม)

- ควรประเมินความเหมาะสมของการติดตั้งมาตรการชะลอความเร็ว (Transverse Rumble Strips) บริเวณทางเข้าสามแยก โดยอ้างอิงมาตรฐานการออกแบบทางหลวงและสภาพพื้นที่จริง
- ตีเส้นขาวหยุดรถ (Stop Line) บริเวณสัญญาณไฟจราจรให้ชัดเจน
- ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วบนทางลงเนินก่อนถึงสามแยก และพิจารณาเพิ่มป้ายเตือนสำหรับทางโค้งลงชัน
- พิจารณาติดตั้งกล้องวงจรปิดหรือกล้องตรวจจับความเร็วบริเวณจุดเสี่ยง

2. ด้านการปรับปรุงทัศนวิสัย (อบต.ท่าสองคอน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง)

- ควรมีการตรวจสอบและบำรุงรักษาทัศนวิสัยของป้ายจราจรและอุปกรณ์ควบคุมการจราจรอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการบดบังจากต้นไม้หรือสิ่งกีดขวาง

3. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (สถานีตำรวจภูธรเมืองมหาสารคาม)

- บังคับใช้กฎหมายควบคุมความเร็วอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะบนถนนสายหลักในเขตชุมชน และจัดจุดตรวจความเร็วบริเวณจุดเสี่ยงเป็นประจำ
- เพิ่มความถี่การตรวจสอบการรัดเข็มขัดนิรภัยผู้โดยสารรถตู้และรถยนต์ รวมถึงการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- รวบรวมและวิเคราะห์สถิติอุบัติเหตุบริเวณสามแยกดังกล่าว

4. ด้านการตรวจสภาพยานพาหนะ (สำนักงานขนส่งจังหวัดมหาสารคาม)

- เพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสภาพระบบเบรกและระบบความปลอดภัยของรถตู้โดยสาร

MKHJ
วารสารโรงพยาบาลมหาสารคาม
Mahasarakham Hospital Journal

- ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการตรวจสภาพรถก่อนออกเดินทางระยะไกลทุกครั้ง

5. ด้านการสื่อสารความเสี่ยงและเฝ้าระวัง (หน่วยงานสาธารณสุขและเครือข่าย)

- สื่อสารความเสี่ยงเกี่ยวกับจุดเสี่ยงสามแยกสัญญาณไฟแก่ประชาชน ผู้นำชุมชน และผู้ขับขี่ในพื้นที่

- นำผลการสอบสวนเสนอในที่ประชุม ศปถ. จังหวัดมหาสารคาม เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันระยะยาวร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- รณรงค์ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 100 และผู้โดยสารยานพาหนะทุกประเภทรัดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง

เอกสารอ้างอิง

1. World Health Organization. Global status report on road safety 2023. Geneva: World Health Organization; 2023.
2. แจ่มจันทร์ เทศสิงห์, จีระวรรณ ศรีจันทร์ไชย, ชาติธนา ปัตตาลาโพธิ์, สมัย ทองพูล. สถานการณ์และผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เทศบาลตำบลนาดูน อำเภอนาดูน จังหวัดมหาสารคาม. วารสารสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น. 2565;4(2):239-53.
3. สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดมหาสารคาม. รณรงค์เข้มข้น 10 วันอันตราย มหาสารคาม เสียชีวิต 7 ราย บาดเจ็บ 24 ราย เน้นย้ำ! บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด [อินเทอร์เน็ต]. มหาสารคาม: สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดมหาสารคาม; 2568 [เข้าถึงเมื่อ 13 ส.ค. 2569]. เข้าถึงได้จาก: https://mahasarakham.prd.go.th/th/content/category/detail/id/33/iid/352801
4. อมราพร สุรการ, ณภัทรรัตน์ ไชยอัครกัลป์. ความเสี่ยงและความปลอดภัย: การโดยสารรถตู้สาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล. นนทบุรี: สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข; 2563.
5. Jakobsen MD, Seeberg KGV, Møller M, Kines P, Jørgensen P, Malchow-Møller L, et al. Influence of occupational risk factors for road traffic crashes among professional drivers: systematic review. Transp Rev. 2023;43(3):533-63. doi:10.1080/01441647.2022.2132314.
6. World Health Organization, Global Road Safety Partnership, International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, FIA Foundation, World Bank. Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners. 2nd ed. Geneva: World Health Organization; 2023.

MKHJ
วารสารโรงพยาบาลมหาสารคาม
Mahasarakham Hospital Journal

7. Tanishita M, Sekiguchi Y. Impact analysis of road infrastructure and traffic control on injury severity of single- and multi-vehicle crashes. Sustainability. 2023;15(17):13191. doi:10.3390/su151713191.
8. มูลนิธิไทยโรดส์. มาตรการจำกัดความเร็ว "รถตู้-รถบัสโดยสาร" [อินเทอร์เน็ต]. กรุงเทพฯ: มูลนิธิไทยโรดส์; 2562 [เข้าถึงเมื่อ 13 ส.ค. 2569]. เข้าถึงได้จาก: http://www.thairoads.org/projects/8340
9. Runyan CW. Using the Haddon matrix: introducing the third dimension. Inj Prev. 1998;4(4):302-7. doi:10.1136/ip.4.4.302.
10. Teasdale G, Jennett B. Assessment of coma and impaired consciousness: a practical scale. Lancet. 1974;2(7872):81-4. doi:10.1016/S0140-6736(74)91639-0.
11. ธราวิทย์ อุปพงษ์, วาสนา สอนเพ็ง, อิศเรศ สว่างแจ้ง, สุพิชญา หอมทอง. การสอบสวนอุบัติเหตุหมู่: กรณีรถกระบะชนรถยนต์อเนกประสงค์และรถจักรยานยนต์ อำเภอกุฉินารายณ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2566. รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์. 2566;54(43):667-80. doi:10.59096/wesr.v54i43.1165.
12. Intini P, Berloco N, Colonna P, Ranieri V, Ryeng E. Exploring the relationships between drivers' familiarity and two-lane rural road accidents: a multi-level study. Accid Anal Prev. 2018;111:280-96. doi:10.1016/j.aap.2017.11.013.
13. Kilani O, Gouda M, Weiß J, El-Basyouny K. Safety assessment of urban intersection sight distance using mobile LiDAR data. Sustainability. 2021;13(16):9259. doi:10.3390/su13169259.
14. Yang L, Zhou H, Zhu L, Qu H. Operational effects of transverse rumble strips on approaches to high-speed intersections. Transp Res Rec. 2016;2602(1):78-87. doi:10.3141/2602-10.
15. Liu P, Huang J, Wang W, Xu C. Effects of transverse rumble strips on safety of pedestrian crosswalks on rural roads in China. Accid Anal Prev. 2011;43(6):1947-54. doi:10.1016/j.aap.2011.05.012.
16. Klinjun N, Kelly M, Praditsathaporn C, Petsirasan R. Identification of factors affecting road traffic injuries incidence and severity in Southern Thailand based on accident investigation reports. Sustainability. 2021;13(22):12467. doi:10.3390/su132212467.

MKHJ
วารสารโรงพยาบาลมหาสารคาม
Mahasarakham Hospital Journal

17. Fouda Mbarga N, Abubakari AR, Aminde LN, Morgan AR. Seatbelt use and risk of major injuries sustained by vehicle occupants during motor-vehicle crashes: a systematic review and meta-analysis of cohort studies. BMC Public Health. 2018;18(1):1413. doi:10.1186/s12889-018-6280-1.

18. 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):CD004333. doi:10.1002/14651858.CD004333.pub3.

19. Harmsen AMK, Giannakopoulos GF, Moerbeek PR, Jansma EP, Bonjer HJ, Bloemers FW. The influence of prehospital time on trauma patients outcome: a systematic review. Injury. 2015;46(4):602-9. doi:10.1016/j.injury.2015.01.008.

20. อนุพงศ์ สิริรุ่งเรือง, พันธนีย์ ธิติชัย, พิษณุพร สายคำทอน, วัลลยา โสภากุล, ณัฐกานต์ ไวยเนตร. การสอบสวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถโดยสารตกเหว จังหวัดลำปาง วันที่ 25-27 ตุลาคม 2556. รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์. 2557;45(29):449-56.