

การสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน กรณีรถกระบะชนต้นไม้ เสียชีวิต 5 ราย
จังหวัดนครราชสีมา วันที่ 17-18 มกราคม 2566

The Road Traffic Injuries Investigation on Caused of Dead from a Pickup Truck
Crashed a Tree, Nakhon Ratchasima Province on January 17-18, 2023

ประภาศรี สามใจ^{1*}, อัจฉรารัตน์ กาวไสสง², นวพล พิศลิป³, มานะชัย สุระรัมย์¹,
ฉัตรธิดา ศรีภู¹, วสิน เทพเนาว¹, คณิงนิจ เยื่อใย¹
Prapasri Samjai^{1*}, Atchararat Kawthaisong², Nawapol Pisin³, Manachai Sureram¹,
Chattida Sripu¹, Wasin Tepnow¹, Khanuengnij Yueayai¹
¹สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 9 จังหวัดนครราชสีมา

¹Office of Disease Prevention and Control 9 Nakhon Ratchasima

²โรงพยาบาลโนนไทย อำเภอโนนไทย จังหวัดนครราชสีมา

²Non Thai Hospital Nakhon Ratchasima

³ที่ว่าการอำเภอโนนไทย อำเภอโนนไทย จังหวัดนครราชสีมา

³Non Thai District Office Nakhon Ratchasima

*Corresponding author: Prapasri.odpc9@gmail.com

(Received: Nov 29, 2023 / Revised: Oct 4, 2024 / Accepted: Oct 8, 2024)

บทคัดย่อ

วันที่ 16 มกราคม 2566 สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 9 นครราชสีมา ได้รับแจ้งอุบัติเหตุรถกระบะชนต้นไม้บริเวณโค้งบ้านสระตะเฆ่หิน ตำบลปลั้ล้ง อำเภอนโนนไทย จังหวัดนครราชสีมา จึงออกสอบสวนร่วมกับหน่วยงานเครือข่าย ในวันที่ 17-18 มกราคม 2566 เพื่อค้นหาสาเหตุและปัจจัยเสี่ยงการบาดเจ็บและเสียชีวิต พร้อมทั้งเสนอแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต โดยการศึกษากระบาดวิทยาเชิงพรรณนา และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา วิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงการบาดเจ็บและเสียชีวิตด้วย Haddon Matrix Model ผลการสอบสวนพบว่าเกิดเหตุเวลาประมาณ 02.40 น. ของวันที่ 16 มกราคม 2566 รถกระบะหลุดโค้งพลิกคว่ำชนต้นไม้ขณะเดินทางกลับจากร้านคาราโอเกะแห่งหนึ่ง มีผู้ประสบเหตุทั้งสิ้น 9 ราย เสียชีวิต 5 ราย บาดเจ็บสาหัส 1 ราย และบาดเจ็บเล็กน้อย 3 ราย ทั้งหมดเป็นเพศชาย ค่ามัธยฐานอายุเท่ากับ 20 ปี (พิสัยอายุ 14 ปี) ทุกรายมีบาดแผลบริเวณศีรษะและพบบาดแผลมากกว่า 1 ตำแหน่ง ลักษณะบาดแผลพบมากที่สุดคือแผลฉีกขาด ร้อยละ 66.67 ผู้เสียชีวิตทั้ง 5 ราย ประกอบด้วยผู้ขับ 1 ราย และผู้โดยสารท้ายกระบะ 4 ราย โดยตัวรถพลิกคว่ำทับร่างของผู้โดยสาร ผู้ขับและผู้โดยสารด้านหน้าไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย ตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับ 149 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (เกินค่ามาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนดที่ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) ตัวรถมีการดัดแปลงสภาพและตกแต่งเครื่องยนต์เพื่อเพิ่มพลังของรถ เกิดเหตุในเวลากลางคืน ปัจจัยที่อาจเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุครั้งนี้ คือพฤติกรรมเมาแล้วขับ โดยมีปัจจัยเอื้อคือยานพาหนะดัดแปลงสภาพ รวมทั้งสภาพถนนและสิ่งแวดลอมไม่เหมาะสม ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิต คือการไม่คาดเข็มขัด

นิรภัย และการโดยสารท้ายกระบะ ดังนั้นมาตรการเมาไม่ขับและการห้ามโดยสารท้ายกระบะจึงเป็นสิ่งที่สำคัญที่ต้องดำเนินการอย่างเคร่งครัด รวมถึงการจัดการจุดเสี่ยงถนนและสภาพแวดล้อม จะช่วยป้องกันและลดโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุในอนาคตได้

คำสำคัญ: รถกระบะ, อุบัติเหตุทางถนน, เมาแล้วขับ, เข็มขัดนิรภัย, มาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

Abstract

On January 16, 2023, the Office of Disease Prevention and Control 9 (ODPC 9), Nakhon Ratchasima Province, was notified of a pickup truck that had crashed into a tree on a curve near Sra Takhae Hin Village, Banlang Subdistrict, Non Thai District, Nakhon Ratchasima Province. An investigation was jointly conducted by ODPC 9 and network agencies on January 17–18, 2023, to determine the causes and risk factors associated with the injuries and fatalities and to propose preventive measures for future accidents. A descriptive study employing descriptive statistics and a risk analysis using the Haddon matrix model was performed. The results showed that the accident occurred at approximately 2:40 a.m. on January 16, 2023. The pickup truck veered off the curve, overturned, and crashed into a tree while returning from a karaoke shop. There were nine victims in total: five dead at the scene, one seriously injured individual, and three with minor injuries. All the victims were male, with a median age of 20 years (range 14 years). They all sustained head injuries and multiple wounds, with lacerations being the most common type (66.67%). The five dead included the driver and four passengers who were in the truck bed. The overturned vehicle crushed the occupants. Neither the driver nor the front-seat passengers were wearing seatbelts. The driver's blood alcohol concentration was 149 mg/dL, exceeding the legal limit of 50 mg/dL. Additionally, the vehicle had been modified to enhance its power. The accident occurred at night. The risk factors contributing to this accident included drunk driving, a modified vehicle, poor road conditions, and environmental factors. The severe injuries and fatalities were also attributed to the absence of seatbelt use and passengers riding in the truck bed. Therefore, strict enforcement of drunk driving laws and prohibitions on passengers riding in the truck bed are essential measures, alongside improvements to unsafe road infrastructure and environmental conditions, to prevent similar accidents in the future.

Keywords: Pickup Truck, Road Accident, Drunk Driving, Seatbelt, Road Accident Prevention Measures

บทนำ

สถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 5 ปีย้อนหลัง (ปี 2560–2564) พบว่า ประเทศไทย มีผู้เสียชีวิต 96,230 ราย เฉลี่ยปีละ 19,246 ราย ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อัตราส่วนเพศชายต่อเพศหญิง เท่ากับ 3.7:1 พบมากในกลุ่มอายุ 15–19 ปี (ร้อยละ 11.37) และอายุ 20–24 ปี (ร้อยละ 11.05) และมีผู้บาดเจ็บสะสม 5,936,052 ราย เฉลี่ยปีละ 1,187,210 ราย จำแนกเป็นบาดเจ็บรุนแรง (IPD) 1,167,833 ราย บาดเจ็บเล็กน้อย (OPD) 4,768,219 ราย โดยเป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุด (ร้อยละ 79.30)⁽¹⁾ สถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เขตสุขภาพที่ 9 ปีงบประมาณ 2561–2565 พบว่า อัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคนเท่ากับ 29.78, 30.26, 26.61, 24.75 และ 21.18 ตามลำดับ จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุดคือ นครราชสีมา (28.65 ต่อประชากรแสนคน) รองลงมาคือ สุรินทร์ (24.44 ต่อประชากรแสนคน) ชัยภูมิ (22.41 ต่อประชากรแสนคน) และ บุรีรัมย์ (21.72 ต่อประชากรแสนคน) ตามลำดับ⁽²⁾

การเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีมาอย่างต่อเนื่อง โดยในวันที่ 16 มกราคม 2566 เวลา 11.40 น. ทีมตระหนักรู้สถานการณ์ สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 9 นครราชสีมา ได้รับแจ้งว่าเมื่อเวลาประมาณ 02.40 น. เกิดอุบัติเหตุรถกระบะเสียหลักชนต้นไม้ พลิกคว่ำตกข้างทาง บริเวณโค้งบ้านสระตะเฆ่หิน กิโลเมตรที่ 8–9 หมู่ที่ 8 ตำบลบัลลังก์ อำเภอโนนไทย จังหวัดนครราชสีมา มีผู้ประสบเหตุรวม 9 ราย เสียชีวิตทันที ณ จุดเกิดเหตุ 5 ราย และบาดเจ็บ 4 ราย เบื้องต้นทีมช่วยเหลือนำผู้บาดเจ็บทั้งหมดเข้ารับการรักษา ณ โรงพยาบาลโนนไทย เหตุการณ์นี้เข้าเกณฑ์สอบสวนโรคระดับเขต (เกณฑ์คือ เหตุการณ์ที่มีผู้เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ ตั้งแต่ 5 รายขึ้นไป) ทีมสอบสวนโรคจากสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 9 นครราชสีมา ร่วมกับโรงพยาบาลโนนไทย ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอโนนไทย และศูนย์อำนวยการความปลอดภัย

ทางถนน จังหวัดนครราชสีมา ร่วมกันดำเนินการสอบสวนโรค เมื่อวันที่ 17–18 มกราคม 2566

จากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีความรุนแรงนี้ ควรที่จะทำการสอบสวนวิเคราะห์หาสาเหตุและปัจจัยที่เกี่ยวข้องที่ส่งผลต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิต ทั้งนี้เพื่อนำไปสู่การกำหนดแนวทางการป้องกันและควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์

1. เพื่ออธิบายลักษณะการเกิดอุบัติเหตุและลักษณะทางระบาดวิทยาของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต
2. เพื่อค้นหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและค้นหาปัจจัยที่ส่งผลต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิต
3. เพื่อเสนอแนวทางการควบคุมป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต

วิธีการศึกษา

1. ศึกษาระบาดวิทยาเชิงพรรณนาที่เกี่ยวข้องต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตครั้งนี้ ประกอบด้วย

1.1 รวบรวมข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากบันทึกการรักษาของโรงพยาบาล (เวชระเบียน) และรวบรวมรายงานการชันสูตรศพ

1.2 สัมภาษณ์ผู้ที่ทำการรักษา ได้แก่ แพทย์และพยาบาล รวมถึงเจ้าหน้าที่แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน

1.3 สัมภาษณ์ผู้ป่วยและญาติ รวมถึงผู้พบเห็นเหตุการณ์และผู้ช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ ณ จุดเกิดเหตุ

2. ศึกษาด้านยานพาหนะ ปัจจัยเกี่ยวกับรถยนต์และแรงม้า ได้แก่ ประเภทรถ รุ่นปีที่จดทะเบียน สำนักรถลักษณะการดัดแปลงของเครื่องยนต์ รวมถึงตรวจสอบระดับเข็มไมล์ที่ชี้หลังเกิดเหตุ

3. ศึกษาข้อมูลสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม ณ จุดเกิดเหตุและบริเวณใกล้เคียง

4. วิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยของการบาดเจ็บและเสียชีวิตโดยใช้วิธีการของ Haddon Matrix Model

เก็บรวบรวมข้อมูลโดยประยุกต์ใช้แบบสอบสวน

การบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค⁽³⁾ โดยจำแนกออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการโดยสารและการเดินทาง ส่วนที่ 3 ข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิต วิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงการบาดเจ็บและเสียชีวิตด้วย Haddon Matrix Model เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่าง 3 ปัจจัย คือ บุคคล ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อมในระหว่าง 3 ช่วงเวลาของอุบัติเหตุ คือ ก่อนเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุ⁽⁴⁾ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป นำเสนอผลการศึกษารูปแบบการแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่ามัธยฐาน และพิสัย เพื่อการกระจายทางระบาดวิทยาเชิงพรรณนา ด้านบุคคล เวลา และสถานที่

ผลการสอบสวนอุบัติเหตุ

1. การศึกษาระบาดวิทยาเชิงพรรณนา

1.1) ลำดับเหตุการณ์โดยสรุป

วันที่ 15 มกราคม 2566

- เวลาประมาณ 17.00 น. กลุ่มผู้ประสบเหตุทั้ง 9 ราย ซึ่งเป็นผู้ที่อาศัยอยู่ในตำบลเดียวกันทั้งหมด ชวนกันเล่นฟุตบอลที่สนามกีฬาในหมู่บ้าน

- เวลาประมาณ 19.00 น. หลังจากออกกำลังกายเสร็จ ได้ชวนกันตั้งวงดื่มสุราที่ศาลาข้างสนามกีฬาในหมู่บ้าน

- เวลาประมาณ 22.00 น. ได้ชวนกันย้ายไปสังสรรค์ต่อที่ร้านคาราโอเกะแห่งหนึ่ง ในอำเภอโนนไทย เดินทางด้วยยานพาหนะรถกระบะ 2 ประตู (Space cab) มีผู้โดยสารตอนหน้ารวมคนขับ 5 ราย ผู้โดยสารนั่งท้ายกระบะ อีก 4 ราย

วันที่ 16 มกราคม 2566

- เวลาประมาณ 02.30 น. ผู้ประสบเหตุทั้ง 9 ราย เดินทางกลับบ้านพักโดยรถกระบะคันเดิม รถแล่นออกจากร้านคาราโอเกะด้วยความเร็วสูงใช้เวลาประมาณ 10 นาที ถึงจุดเกิดเหตุ (ภาพที่ 1)

- เวลาประมาณ 02.40-02.45 น. เมื่อมาถึงจุดเกิดเหตุเป็นทางโค้งขวามันสะระตะเข้หิน คนขับ

ได้แตะเบรกทันทีทำให้รถสับตกรข้างทางและพลิกคว่ำ ผู้โดยสารท้ายกระบะทั้งหมด 4 ราย กระเด็นออกจากตัวรถและบางรายถูกรถทับทั้งหมดเสียชีวิตทันที คนขับและผู้โดยสารด้านหน้าติดอยู่ในตัวรถ (ต่อมาคนขับเสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ ผู้โดยสารด้านหน้าบาดเจ็บสาหัส) ส่วนผู้ที่นั่งห้องโดยสาร 3 ราย กระเด็นออกจากตัวรถเนื่องจากประตูรถกระบะสองตอน (Space cab) แยกออกจากกัน ได้รับบาดเจ็บ (หมดสติ 1 ราย)

- เวลาประมาณ 02.50 น. ชาวบ้านที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงได้ยินเสียง จึงเดินออกมาดูในบริเวณดังกล่าวพบร่างผู้เสียชีวิตกระจายอยู่บนถนน รวมถึงเสียงร้องขอความช่วยเหลือของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ 2 ราย ที่ยังมีสติอยู่ จึงโทรศัพท์แจ้งผู้นำชุมชนเพื่อขอความช่วยเหลือ

- เวลาประมาณ 02.55 น. ทีมกู้ภัยในหมู่บ้านมาถึงจุดเกิดเหตุครั้งแรก จากนั้นทีมช่วยเหลือและรถพยาบาลเดินทางมาถึงในเวลาใกล้เคียงกัน ผู้บาดเจ็บ 3 ราย ถูกนำส่งโรงพยาบาลโนนไทย ส่วนผู้ที่มีอาการสาหัส 1 ราย ถูกส่งต่อไปรักษา ณ โรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมาในเวลาเดียวกัน

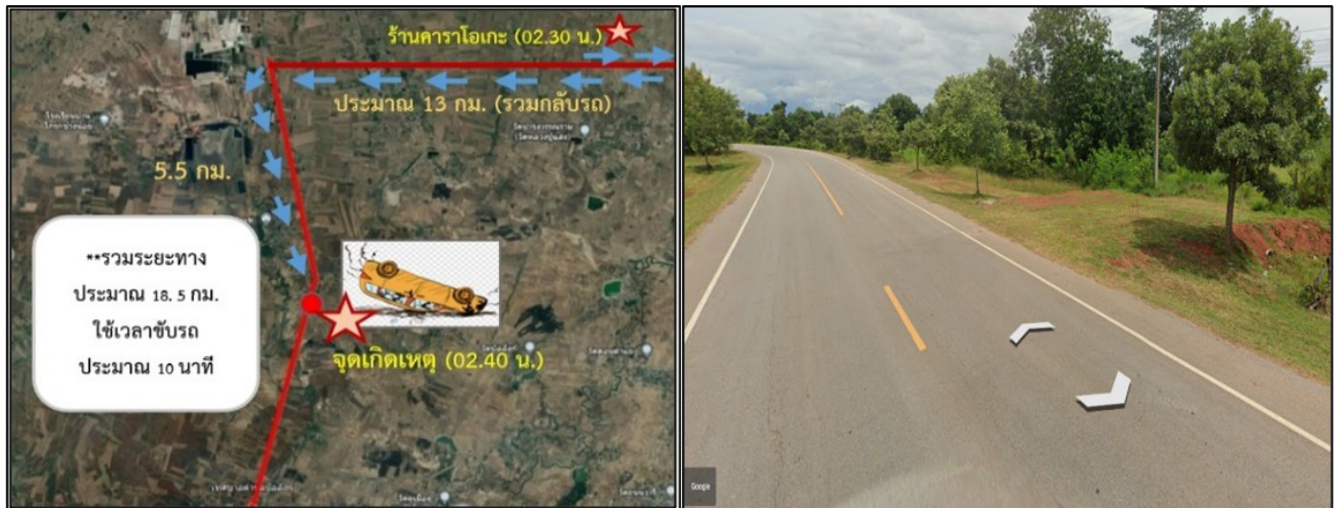
1.2) ลักษณะทางระบาดวิทยาของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต

ข้อมูลเพศ อายุ และอาชีพ

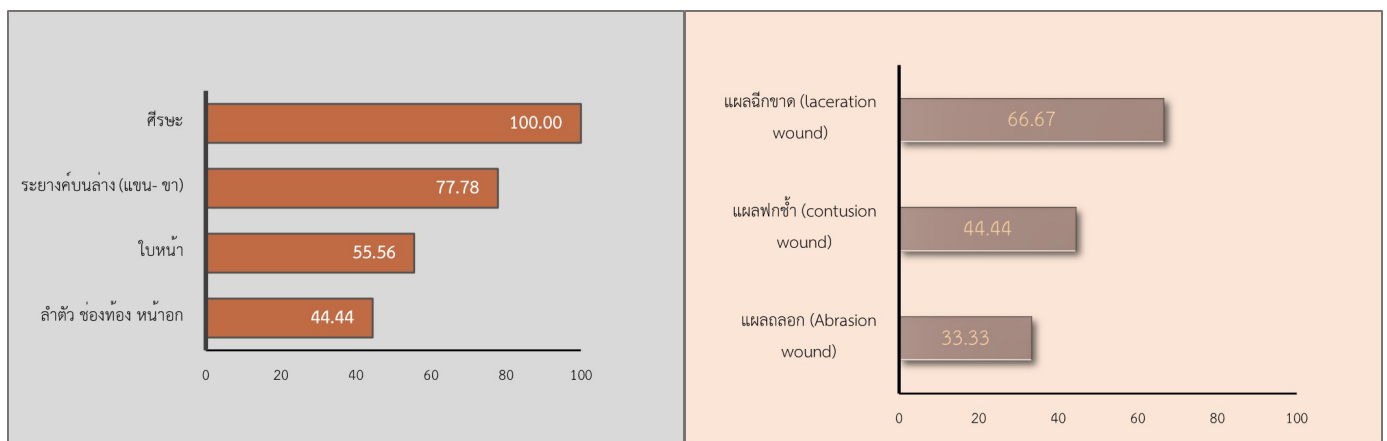
ผู้ประสบเหตุ 9 ราย ทั้งหมดเป็นเพศชาย ค่ามัธยฐานอายุเท่ากับ 20 ปี (พิสัยมีอายุ 14 ปี) จำแนกอาชีพพบว่า เป็นนักเรียน นักศึกษา 5 ราย รับจ้างทั่วไป 3 ราย และรับราชการ (ทหาร) 1 ราย

ข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิต

ผู้ประสบเหตุทุกราย มีบาดแผลมากกว่า 1 ตำแหน่ง โดยตำแหน่งที่ได้รับบาดเจ็บ พบในทุกรายคือที่ศีรษะ ร้อยละ 100 รอยค้ำบนล่าง (แขน ขา) ร้อยละ 77.78 ใบหน้า 55.56 และบริเวณลำตัว ช่องท้อง หน้าอก ร้อยละ 44.44 ส่วนลักษณะบาดแผลที่พบได้แก่ แผลฉีกขาด (laceration wound) ร้อยละ 66.67 แผลฟกช้ำ (contusion wound) ร้อยละ 44.44 และแผลถลอก (Abrasion wound) ร้อยละ 33.33 ตามลำดับ (ภาพที่ 2)



ภาพที่ 1 แผนที่แสดงจุดเกิดเหตุ บริเวณโค้งบ้านสระตะเฒ่าหิน ตำบลปลั่ง อำเภอนนไทย จังหวัดนครราชสีมา



ภาพที่ 2 ร้อยละของตำแหน่งที่พบการบาดเจ็บ (ซ้าย) และลักษณะบาดแผลที่พบ (ขวา) (N = 9)

จากการจำแนกตามระดับความรุนแรงแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มผู้เสียชีวิต 5 ราย ประกอบด้วย ผู้ขับรถ 1 ราย และผู้โดยสารท้ายกระบะ 4 ราย แพทย์สรุปสาเหตุการเสียชีวิตคือสมองได้รับบาดเจ็บรุนแรงกะโหลกศีรษะแตกยุบ (Severe head injury open skull fracture) 4 ราย และแผลฉีกขาดขนาดใหญ่ที่แขนซ้าย (แขนขาด) 1 ราย 2) ผู้บาดเจ็บสาหัสภาวะโคม่า (Coma) 1 ราย (ผู้โดยสารด้านหน้า) บาดเจ็บบริเวณศีรษะและทรวงอกแพทย์ใส่ท่อช่วยหายใจ รักษาตัวที่โรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมา และ 3) กลุ่มผู้บาดเจ็บเล็กน้อย 3 ราย (ผู้ที่นั่งห้องโดยสาร) แพทย์โรงพยาบาลนนไทยอนุญาตให้กลับไปพักรักษาตัวที่บ้านในช่วงบ่ายของวันที่เกิดเหตุ ทั้งนี้หลังเกิดเหตุไม่ปรากฏหลักฐานใดที่แสดงถึงการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

ตอนหน้า ทั้ง 5 ราย (ภาพที่ 3)

ข้อมูลผู้ขับรถ

คนขับ อายุ 31 ปี (เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ) อาชีพรับราชการทหาร ภูมิลำเนาอยู่ในตำบลปลั่ง อำเภอนนไทย จังหวัดนครราชสีมา แต่ปัจจุบันอาศัยอยู่อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นสถานที่ปฏิบัติงานประจำ ไม่มีโรคประจำตัว และไม่มียาที่ใช้ประจำ วันที่เกิดเหตุเป็นช่วงที่ขอลาพักผ่อน (เริ่มทำงานช่วงเทศกาลปีใหม่) มีพฤติกรรมการดื่มสุราตั้งแต่เวลา 19.00 น. ที่เริ่มสังสรรค์ แพทย์เจาะเลือดส่งตรวจวิเคราะห์ระดับแอลกอฮอล์ พบค่าแอลกอฮอล์ในเลือด 149 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ซึ่งเกินค่ามาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด⁽⁵⁾ (ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) ประวัติการคาดเข็มขัดนิรภัยไม่แน่ชัด แต่จากการชันสูตรศพไม่พบรอยชำ รอยแดง

ขณะนี้สภาพออกมาจากตัวรถก็ไม่ปรากฏร่องรอยของ
การใช้เข็มขัดนิรภัยเช่นเดียวกัน



ภาพที่ 3 แผนผังตำแหน่งที่นั่งบนรถกระบะของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต

3. ผลการศึกษาด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม

ถนนสายโคกสวาย-บัลลังก์ เดิมอยู่ในความรับผิดชอบของทางหลวงชนบท ปัจจุบันได้ถ่ายโอนภารกิจให้เทศบาลบัลลังก์เป็นผู้รับผิดชอบ จุดเกิดเหตุเป็นทางโค้งขวาที่ต่อมาจากทางตรง (ทางหลัก) ระยะทางประมาณ 5.5 กิโลเมตร มีไหล่ทางตลอดสาย นอกไหล่ทางเป็นพื้นที่ทำการเกษตร ซึ่งมีระดับความสูงต่างจากพื้นถนน (ลึก) ประมาณ 1-1.5 เมตร ปลุกไม้ยืนต้นห่างจากไหล่ทางประมาณ 3.50 เมตร พื้นถนนเรียบไม่มีหลุมบ่อและเป็นทางลงเนิน เมื่อพ้นโค้งจะเป็นทางตรงขึ้นเนินจนไปถึงเทศบาลตำบลบัลลังก์ ซึ่งโค้งนี้จะไม่รองรับรถที่ขับมาด้วยความเร็วสูง แต่เหมาะสำหรับรถที่ใช้ความเร็วปานกลางไม่เกิน 80 กม/ชม. บริเวณโค้งไม่มี สัญญาณไฟกระพริบเตือน และไม่มีราวกันตก (Guard Rail) ถนนสายดังกล่าวไม่มีไฟฟ้าและไม่มีแสงสว่างจากแหล่งอื่น มีป้ายไว้นิลแจ้งเตือนให้ระมัดระวังอันตราย ซึ่งสามารถมองเห็น

ได้ชัดเจนในช่วงกลางวันเท่านั้น (ภาพที่ 5) ขณะเกิดเหตุ

เป็นช่วงกลางวัน สภาพอากาศปกติ ไม่มีฝนตก



ภาพที่ 4 สภาพเครื่องยนต์ที่มีการดัดแปลงเพื่อเพิ่มความแรงของรถ



ภาพที่ 5 สภาพแวดล้อมขณะเกิดเหตุ (ซ้าย) และป้ายแจ้งเตือน (ขวา)

4. การวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยของการบาดเจ็บและเสียชีวิตโดยใช้วิธีการของ Haddon Matrix Model

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยของการบาดเจ็บและเสียชีวิต

ช่วงเวลา การเกิดเหตุ	ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง		
	คน	ยานพาหนะ	ถนนและสิ่งแวดล้อม
ก่อน เกิดเหตุ	- ผู้ขับขี่มีสุราตั้งแต่เวลา 19.00 น. ถึง 02.30 น. - ผู้ขับขี่เป็นคนในพื้นที่แต่ไปทำงานต่างจังหวัดเป็นเวลา นาน ขณะเกิดเหตุเป็นช่วงกลับมาเยี่ยมบ้าน	- อายุการใช้งานประมาณ 10 ปี - ไม่มี พรบ. และประกันภัย - ขาดชำระภาษีประจำปี - เปลี่ยนกระโหลก (แม็ก) และยางให้มีลักษณะหน้ายางกว้าง แก้มเตี้ย	- ไม่มีไฟส่องสว่าง - ไม่มีสัญญาณไฟกระพริบเตือน - ไม่มีไม่มีราวกันตก (Guard Rail) - เป็นทางโค้งขวา ถนนทางหลวงชนบท 2 ช่องจราจร

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยของการบาดเจ็บและเสียชีวิต (ต่อ)

ช่วงเวลา การเกิดเหตุ	ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง		
	คน	ยานพาหนะ	ถนนและสิ่งแวดล้อม
	- ผู้โดยสารดื่มสุรา ตั้งแต่เวลา 19.00 น.-02.30 น. - ผู้โดยสารนั่งตอนหน้า 4 ราย และนั่งท้ายกระบะ 4 ราย (ลักษณะกึ่งนั่ง กึ่งนอน)	- รถแล่นด้วยความเร็วสูง (จากคำบอกเล่าของผู้โดยสาร ที่บาดเจ็บ) - ตกแต่งเครื่องยนต์เพื่อเพิ่มความแรงของรถ	- มีป้ายแจ้งเตือน “ทางแยก ชำงหน้าเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โปรดระมัดระวัง” แต่ไม่สามารถมองเห็นได้ในช่วงเวลากลางคืน - พื้นถนนเรียบไม่มีหลุมบ่อ และเป็นทางลงเนิน
ขณะเกิดเหตุ	- ผู้ขับติดอยู่ในตัวรถ และมีการคล้อยเมาสุรา - ผู้โดยสารท้ายกระบะกระเด็นออกจากตัวรถและบางรายถูกรถพลิกทับแขนขา - ผู้โดยสารที่นั่งข้างคนขับติดอยู่ในตัวรถ (ไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย) - ผู้ที่นั่งห้องโดยสาร 3 ราย กระเด็นออกจากตัวรถ (ไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย) - ผู้โดยสารทุกรายมีอาการ คล้อยเมาสุรา	- รถพลิกคว่ำ - ด้านหน้าชนกับต้นไม้	- สัมภาระในรถกระจายกระจาย พบขวดเบียร์ 1 ขวด (ปิดสนิท) - ทิศนวิสัยไม่ดี ไม่มีแสงสว่างใดๆ นอกจากตัวรถเท่านั้น - บ้านเรือนที่อยู่ใกล้ที่สุดอยู่ห่างจากถนน ประมาณ 30 เมตร (ขณะเกิดเหตุกำลังนอนหลับ) - ไม่มีรถสัญจร ไป-มา เนื่องจากเป็นเวลา 02.40 น.
หลังเกิดเหตุ	- ผู้ขับเสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ พบปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 149 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ - ไม่พบรอยชำ รอยแดง หรือรอยถลอก ตามแนวพาดของเข็มขัดนิรภัย (Seatbelt sign) ของผู้ขับ - ผู้โดยสารท้ายกระบะ กระเด็นออกจากตัวรถและเสียชีวิตทั้งหมด - ผู้โดยสารที่นั่งข้างคนขับติดอยู่ในตัวรถ บาดเจ็บสาหัส ผู้ที่นั่งห้องโดยสาร 3 ราย กระเด็น	- ไม่พบร่องรอยการทำงาน ของถุงลมนิรภัย - ช่วงประตูรถกระบะสองตอน แยกออกจากกัน - ท้ายกระบะบุบเสียหายแต่ไม่หลุดจากตัวรถ - ล้อบูบและหลุดออกจากตัวรถ 3 ล้อ - ยางระเบิดทุกเส้น - เข็มไมล์ที่ชี้หลังเกิดเหตุ อยู่ที่ 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (จากการเหยียบเบรก)	- พบรอยรอยเบรกรถบนผิวถนน - ต้นไม้หัก 1 ต้น - จุดเกิดเหตุห่างจาก โรงพยาบาลโนนไทยประมาณ 20 กิโลเมตร และห่างจาก โรงพยาบาลมหาราชนา ประมาณ 46 กิโลเมตร - บริเวณโค้งบ้านสระตะเฆ่หิน เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ในปี พ.ศ. 2565 ได้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์หลุดโค้งชนต้นไม้เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ เช่นเดียวกัน

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยของการบาดเจ็บและเสียชีวิต (ต่อ)

ช่วงเวลา	ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง		
การเกิดเหตุ	คน	ยานพาหนะ	ถนนและสิ่งแวดล้อม
ออกจากตัวรถ บาดเจ็บเล็กน้อย (หมดสติ 1 ราย รู้สึกร้าว 2 ราย) ผลการตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ ในเลือดของผู้โดยสารด้านหน้า พบปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 123 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์			
การช่วยเหลือ			
- พลเมืองดีโทรศัพท์แจ้งผู้นำ ชุมชนเวลาประมาณ 02.50 น.			
- กู้ภัยของเทศบาลตำบล บัลลังก์ เดินทางมาถึงจุดเกิด เหตุคันแรกในเวลา 02.55 น.			
- นำส่งผู้บาดเจ็บรายแรก ณ โรงพยาบาลโนนไทย เวลา 03.35 น. นำส่งผู้บาดเจ็บ ณ โรงพยาบาลมหาราช นครราชสีมา เวลา 04.10 น.			

มาตรการที่ได้ดำเนินการ

1. เทศบาลตำบลบัลลังก์ อำเภอโนนไทย จังหวัดนครราชสีมา ดำเนินการติดตั้งราวกันตก (Guard Rail) ชนิดชั่วคราวทันที พร้อมทั้งติดตั้งไฟกระพริบเตือนทั้ง 2 ฝั่ง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำ
2. ที่ทำการปกครองอำเภอโนนไทย นำเรื่องเข้าที่ประชุมประจำเดือนของหัวหน้าส่วนราชการ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ให้แจ้งเตือนประชาชนเพิ่มความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะบริเวณจุดเสี่ยงต่าง ๆ พร้อมทั้งกำชับให้ปฏิบัติตามกฎจราจร และมาตรการ “เมาไม่ขับ” อย่างเคร่งครัด
3. โรงพยาบาลโนนไทยโดยทีมช่วยเยียวยาจิตใจผู้ประสบภาวะวิกฤต (ทีม MCATT) ดำเนินการเยียวยาจิตใจญาติผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ

อภิปรายผล

อุบัติเหตุครั้งนี้ มีสาเหตุและปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้แก่ พฤติกรรมเมาแล้วขับจากการตรวจพบปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงถึง 149 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ของผู้ขับรถ จากข้อมูลของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)⁽⁶⁾ พบว่า การดื่มที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์แล้วขับมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุเพิ่มเป็น 2 เท่า ส่งผลทางระบบประสาทและมีการเปลี่ยนแปลงทางอารมณ์ หากมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 100 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะเพิ่มความเสี่ยงถึง 6 เท่า สูญเสียการทรงตัว มึนงง เดินไม่ตรงทาง และหากมีปริมาณแอลกอฮอล์สูง 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป โอกาสเกิดอุบัติเหตุเสี่ยงสูงถึง 40 เท่า จะมีอาการคลื่นไส้ อาเจียน รู้สึกร้าวซ้ำ ระบบในร่างกายทำงานลดลง ไม่สามารถควบคุมรถได้

เหตุการณ์นี้นอกจากผู้ขับจะมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินมาตรฐานแล้ว ผู้โดยสารก็มีอาการคล้ายเมาแอลกอฮอล์เช่นกัน แสดงให้เห็นถึงการขาดความตระหนักถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการร่วมโดยสารกับผู้ดื่มแล้วขับ ซึ่งกฎหมายประเทศไทยไม่ระบุความผิดดังกล่าวไว้ ทำให้ขาดสำนึกและความรับผิดชอบร่วมกัน ดังเช่นผลการศึกษาของกันตพัฒน์ สุขพานิช และสัญญาพงศ์ ลิ้มประเสริฐ⁽⁷⁾ ที่ได้ศึกษาปัญหาบทลงโทษของการเมาแล้วขับชี้ยานพาหนะกรณีขับรถเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายเนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีบทลงโทษแก่ผู้ร่วมโดยสารบัญญัติไว้จึงทำให้ขาดความรู้ สำนึก รับผิดชอบร่วมกันในสังคม และส่งผลทำให้มีการกระทำความผิดเพิ่มขึ้น เพราะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการเมาแล้วขับส่วนใหญ่เกิดจากการดื่มนอกบ้าน สถานบันเทิง หรือการตั้งวงดื่มกับเพื่อนฝูง สำหรับปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่เอื้อให้เกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ คือการเกิดเหตุในช่วงเวลากลางคืนที่ไม่มีแสงสว่าง หรือไฟเตือน ซึ่งเป็นจุดเสี่ยงที่สำคัญ สอดคล้องกับผลการศึกษาของภูวดล พลศรีประดิษฐ์ และมะลิ โพธิพิพิมพ์⁽⁸⁾ ที่ทำการศึกษาการจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนชุมชนเขตเมือง ในจังหวัดนครราชสีมา พบว่าถนนที่มีจุดมุมมืด แสงสว่างน้อยและถนนที่เป็นทางโค้ง เป็นลักษณะจุดเสี่ยงที่สำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เมื่อพิจารณาถึงความรุนแรงของเหตุการณ์ครั้งนี้ พบว่าผู้ขับรถเสียชีวิตโดยมีสาเหตุจากการที่สวมองได้รับบาดเจ็บรุนแรงกะโหลกศีรษะแตกยุบ ส่วนผู้โดยสารข้างคนขับบาดเจ็บสาหัสด้วยอาการเดียวกัน เนื่องจากไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย สรุปได้จากผลการชันสูตรศพที่ไม่ปรากฏหลักฐานหรือร่องรอยของการใช้งาน (Seatbelt sign) และข้อมูลที่ได้จากทีมกู้ชีพขณะนำศพออกมาจากตัวรถ ทั้งนี้กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม⁽⁹⁾ ได้ให้ข้อมูลว่าเข็มขัดนิรภัยนั้นถูกออกแบบมาให้คาดผ่านส่วนที่แข็งแรงที่สุดของร่างกายอย่างสะโพกและหัวไหล่ จึงจะกระชับและประคองร่างกายได้เป็นอย่างดี เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะช่วยป้องกันศีรษะหรือร่างกายส่วนบนเหวี่ยงไปกระแทกกับพวงมาลัยหรือบริเวณแผงหน้ารถ อีกทั้ง

องค์การอนามัยโลก (WHO)⁽¹⁰⁾ ได้รายงานประโยชน์ของเข็มขัดนิรภัยสำหรับคนขับและผู้โดยสารด้านหน้าไว้ว่าเข็มขัดนิรภัยสามารถลดความเสี่ยงจากการบาดเจ็บทั้งหมดลงได้ถึงร้อยละ 40-50 การบาดเจ็บสาหัสร้อยละ 43-65 และการบาดเจ็บถึงชีวิตร้อยละ 40-60 ทั้งนี้การใช้เข็มขัดนิรภัยจะมีประสิทธิภาพมากน้อยเพียงไรขึ้นอยู่กับลักษณะการชนของรถด้วย เช่น หากเป็นการชนจากด้านหน้าประสิทธิภาพของเข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตได้ร้อยละ 43 หรือในกรณีรถเกิดพลิกคว่ำ เข็มขัดนิรภัยจะสามารถช่วยลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตได้ถึงร้อยละ 77 สำหรับผู้โดยสารท้ายกระบะที่เสียชีวิตทั้ง 4 รายนั้นถึงแม้จะมีประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ⁽¹¹⁾ เรื่องการยกเว้นให้คนโดยสารไม่ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยในรถบางประเภท พ.ศ. 2566 ซึ่งกำหนดให้ผู้โดยสารในตอนท้ายกระบะได้สูงสุดไม่เกิน 6 คน และนั่งโดยสารด้านในได้สูงสุดไม่เกิน 3 คน โดยไม่จำเป็นต้องรัดเข็มขัดนิรภัยและให้ใช้ความเร็วสูงสุดไม่เกิน 60 กม./ชม. แต่จากเหตุการณ์ครั้งนี้พบข้อจำกัดคือ ไม่สามารถตรวจจับเข็มไมล์ขณะวิ่งได้ แต่จากการสอบถามผู้บาดเจ็บทั้งหมดให้ข้อมูลว่าผู้ขับใช้ความเร็วสูง ทั้งนี้เมื่อพิจารณาระยะทางจากบ้านคาราโอเกะถึงจุดเกิดเหตุใช้เวลาในการขับรถเพียง 10 นาทีเท่านั้น เมื่อนำมาวิเคราะห์ความเร็วเฉลี่ยสันนิษฐานเบื้องต้นได้ว่ารถแล่นด้วยความเร็วเฉลี่ยประมาณ 111 กม./ชม. โดยในช่วงเวลาเกิดเหตุไม่มีรถคันอื่นสัญจร ทั้งนี้ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน⁽¹²⁾ อ้างอิงการศึกษาในประเทศสหรัฐอเมริกาพบว่าเมื่อรถกระบะเกิดการหักเลี้ยวกะทันหันจะเกิดแรงเหวี่ยงสูง ผู้ที่อยู่ท้ายกระบะจะมีลักษณะเหมือนการถูกเหวี่ยงจาก และมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตมากกว่าผู้โดยสารภายในตัวรถที่คาดเข็มขัดนิรภัย 8 เท่า นอกจากนี้สภาพรถกระบะคันเกิดเหตุมีการดัดแปลงยางรถให้มีลักษณะแก้มยางเตี้ย โดยหลังเกิดอุบัติเหตุยางระเบิดทุกเส้นและหลุดออกจากตัวรถ 3 เส้น ซึ่งข้อมูลจาก Dunlop Tire Thailand⁽¹³⁾ พบว่าการดัดแปลงยางรถในลักษณะนี้จะทำให้เกิดความแข็งแรงต่างในการขับขี่ มีความเสี่ยงต่อการระเบิด

ถ้าขับรถลงหลุมด้วยความเร็วสูง หรือเจอแรงกระแทก ที่รุนแรง อีกทั้งยังมีการตกแต่งเพิ่มสมรรถนะของ เครื่องยนต์ สังเกตจากการพบท่อแผงระบายอากาศ หน้าเครื่อง (Inter cooler) โดย Boxzaracing⁽¹⁴⁾ ได้ให้ ข้อมูลว่า Inter cooler มีหน้าที่ระบายความร้อนของ ไอดีที่ถูกอัดมาจากการทำงานของเทอร์โบ อากาศที่มี ความร้อนสูงจะมีมวลอากาศน้อยความหนาแน่นต่ำ อากาศเย็นจะมีมวลอากาศมากความหนาแน่นสูง Inter cooler จึงทำหน้าที่ระบายความร้อน ซึ่ง อุณหภูมิความร้อนจะอยู่ที่ 100-120 องศาเซลเซียส ให้เย็นตัวลงกลับมาอยู่ที่ 20-50 องศาเซลเซียส มวล ไอดีจะมีความหนาแน่นขึ้น การเผาไหม้ก็จะดีขึ้น เครื่องยนต์จึงมีพลังแรงขึ้นหรือวิ่งเร็วขึ้น ด้วยเหตุ และปัจจัยต่าง ๆ ที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ ส่งผลให้ อุบัติเหตุครั้งนี้มีความรุนแรงสูง

ปัญหาและข้อจำกัดในการสอบสวน

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ไม่มีข้อมูลความเร็วของการ ขับขี่ที่ชัดเจน ข้อมูลที่ได้มาจากคำบอกเล่าของผู้ที่นั่ง ห้องโดยสารที่รอดชีวิตทั้ง 3 ราย และการอนุมาน จากข้อมูลระยะทางจากสถานที่เริ่มออกเดินทางถึง สถานที่เกิดเหตุ กับเวลาที่ใช้ รวมถึงไม่พบร่องรอย ของถุงลมนิรภัยทำงานหลังเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งไม่สามารถสรุปได้ว่า รถกระบะคันดังกล่าวมีถุงลมนิรภัย หรือไม่ เนื่องจากไม่ทราบรุ่นย่อยของรถที่ชัดเจน ทราบแต่เพียงว่ามีอายุการใช้งานประมาณ 10 ปี โดยนับจากปีที่จำหน่าย

สรุป

เหตุการณ์ครั้งนี้มีอัตราปวยตายสูง (ร้อยละ 55.56) มีสาเหตุและปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ พฤติกรรมเมาแล้วขับ โดยมีปัจจัยเอื้อคือ ยานพาหนะ ที่ดัดแปลงสภาพไปจากเดิม รวมทั้งสภาพถนนและ สิ่งแวดล้อมไม่เหมาะสม โดยในช่วงเวลากลางคืนไม่มี ไฟส่องสว่าง ไฟเตือน หรือราวกันตก (Guard Rail) ที่ จะทำให้ผู้ขับขี่สังเกตเห็นได้ง่ายและชัดเจน ซึ่งทางโค้ง นี้เคยเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และในปี พ.ศ. 2565 เกิด อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขับมาด้วยความเร็วสูงหลุด

โค้งชนต้นไม้เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุเช่นเดียวกัน ส่วน ปัจจัยที่มีผลต่อการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิต คือ การที่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารด้านหน้าไม่คาดเข็มขัด นิรภัย รวมถึงการโดยสารท้ายกระบะในขณะที่มีการ ใช้ความเร็วสูง เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะเกิดแรงเหวี่ยงและ แรงกระแทก ผู้โดยสารท้ายกระบะจะกระเด็นออก จากตัวรถ เนื่องจากไม่มีอุปกรณ์จับยึดร่างกาย ทำให้ รถที่กำลังพลิกคว่ำทับร่างกายของผู้โดยสาร ส่งผลให้ เกิดการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตในที่สุด

ข้อเสนอแนะ

1. เทศบาลตำบลปลั่งลังก์ อำเภอโนนไทย จังหวัดนครราชสีมา ควรจัดสรรงบประมาณเพื่อ ดำเนินการติดตั้งราวกันตก (Guard Rail) ชนิดถาวร
2. สถานีตำรวจภูธรโนนไทยและหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง ควรกวดขันวินัยจราจรในการขับขี่ในพื้นที่ อำเภอโนนไทยให้ถูกต้องตามกฎหมาย โดยเน้นย้ำ มาตรการ “เมาไม่ขับ” และมาตรการความปลอดภัย ของผู้โดยสารที่นั่งท้ายกระบะอย่างต่อเนื่องและ สม่าเสมอ และขอความร่วมมือผู้ประกอบการ สถานบันเทิงสื่อสารมาตรการ “เมาไม่ขับ” ให้แก่ ลูกค้าที่มาใช้บริการ เพื่อเพิ่มความตระหนักถึง อันตรายให้มากยิ่งขึ้น
3. ควรสื่อสารความเสี่ยงและประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนตระหนักถึงอันตรายของการเกิด อุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับ รวมถึงความเสี่ยงที่อาจ เกิดขึ้นจากการโดยสารท้ายกระบะผ่านสื่อที่เหมาะสม
4. สื่อสารและประชาสัมพันธ์ในร้านอาหารที่ จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การมีส่วนร่วมในการ ป้องกันอุบัติเหตุ (เมาไม่ขับ)

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณนายแพทย์สมเกียรติ สอดโคกสูง ผู้อำนวยการโรงพยาบาลโนนไทย ทีมกู้ชีพ กู้ภัย ใน พื้นที่อำเภอโนนไทยและอำเภอพระทองคำ จังหวัด นครราชสีมา พยาบาลแผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมา ทีมสอบสวนจาก ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอโนนไทย

ทีมสอบสวนจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จังหวัดนครราชสีมา และเจ้าหน้าที่จากเทศบาลตำบลบั้งลั้งก์ ที่ร่วมกันดำเนินการสอบสวน รวมทั้งให้ข้อมูลต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาในครั้งนี้

เอกสารอ้างอิง

1. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย. [อินเทอร์เน็ต]. 2564 [เข้าถึงเมื่อ 2566 กันยายน 20] เข้าถึงได้จาก: <https://ddc.moph.go.th/uploads/publish/1359020230418084154.pdf>
2. ศูนย์ความร่วมมือด้านข้อมูลการบาดเจ็บ. ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน. [อินเทอร์เน็ต]. 2565 [เข้าถึงเมื่อ 2566 กันยายน 20] เข้าถึงได้จาก: <https://dip.ddc.moph.go.th/rtisat/public/index.php?ip=182.52.31.11>
3. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. แบบสอบสวนการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน. [อินเทอร์เน็ต]. 2560 [เข้าถึงเมื่อ 2566 มีนาคม 15] เข้าถึงได้จาก: <https://ddc.moph.go.th/dip>
4. Barnett DJ, Balicer RD, Blodgett, D, Fewes AL, Parker CL, Links JM. The Application of the Haddon Matrix to Public Health Readiness and Response Planning. *Environ Health Perspect* 2005; 113(5): 561–6.
5. กฎกระทรวง ฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. ราชกิจจานุเบกษา 2560. เล่มที่ 134 ตอนที่ 59 ก, น.1.
6. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.). ต้มแล้วขับกับอุบัติเหตุทางถนน ปัญหาที่ยังคงทำลายของไทย. [อินเทอร์เน็ต]. 2562 [เข้าถึงเมื่อ 2566 มีนาคม 12] เข้าถึงได้จาก: https://resourcecenter.thaihealth.or.th/article_recommend
7. กันตพัฒน์ สุขพานิช, สัญญพงศ์ ลิ้มประเสริฐ. ปัญหาบทลงโทษของการเมาแล้วขับชี่ยานพาหนะกรณีขับรถเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย. *วารสาร มจร อุบลปริทรรศน์* 2566;3:105–18
8. ภูวดล พลศรีประดิษฐ์, มะลิ โพธิพิมพ์. การจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ชุมชนเขตเมือง: กรณีศึกษาชุมชนโคราช คุหาสน์ทอง ตำบลในเมือง อำเภอเมือง นครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา. *วารสารวิจัยและพัฒนาด้านสุขภาพ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครราชสีมา* 2561;4(1): 66–76
9. กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. ประโยชน์ของเข็มขัดนิรภัย. [อินเทอร์เน็ต]. 2563 [เข้าถึงเมื่อ 2566 มีนาคม 17] เข้าถึงได้จาก: <https://www.facebook.com/PR.DLT.NEWS/posts/2795710083985474/>
10. World Health Organization. World Report on Road Traffic Injury Prevention, 2004. [Internet]. 2004 [cited 2023 Jul 1]. Available from: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/index.html
11. ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การยกเว้นให้คนโดยสารไม่ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยในรถบางประเภท พ.ศ. 2566. ราชกิจจานุเบกษา 2566. เล่มที่ 140 ตอนพิเศษ 36 ง, น.35–36.
12. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.). “นั่งท้ายรถกระบะ” แน่ใจแค่ไหน ว่าคุณไม่เสี่ยง. [อินเทอร์เน็ต]. 2562 [เข้าถึงเมื่อ 2566 สิงหาคม 10] เข้าถึงได้จาก: <https://www.thaihealth.or.th/?p=230687>

13. Dunlop Tire Thailand. ยางแก้มสูง vs ยางแก้มเตี้ย ต่างกันอย่างไร. [อินเทอร์เน็ต].2563 [เข้าถึงเมื่อ 2566 สิงหาคม 10] เข้าถึงได้จาก: <https://www.facebook.com/DunlopTireThailand/posts/2809215002683602/>
14. Boxzaracing. อินเตอร์คูลเลอร์ (Intercooler) ทำงานอย่างไร. [อินเทอร์เน็ต]. 2557 [เข้าถึงเมื่อ 2566 สิงหาคม 10] เข้าถึงได้จาก: <http://car.boxzaracing.com/knowledge/1944>