

การสอบสวนอุบัติเหตุรถเก๋งชนรถกระบะ

บริเวณเนิน บ้านหนองผักแว่น ต.สมเด็จเจริญ อ.หนองปรือ จังหวัดกาญจนบุรี วันที่ 22 มิถุนายน 2566

โดยสถาบันเวชศาสตร์ป้องกันการศึกษากกรมควบคุมโรค

.....

เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2566 คณะผู้แทนจากแพทยสภา พร้อมด้วยผู้แทนจากสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข ได้เข้าพบคณะผู้บริหารและแพทย์เพิ่มพูนทักษะ ที่ รพ.พหลพลพยุหเสนา จ.กาญจนบุรี จากกรณีการประสบอุบัติเหตุทางรถยนต์ของแพทย์เพิ่มพูนทักษะรายหนึ่ง ระหว่างการขับรถยนต์บนถนนทางหลวง ปลักประคู้-ม่วงเฒ่า หลักกิโลเมตรที่ 15-16 เนินชอยหมู่ 6 เขย บริเวณแยกหมอตาเขียว ต.สมเด็จเจริญ อ.หนองปรือ จ.กาญจนบุรี วันที่ 22 มิถุนายน 2566 และได้เสียชีวิตเมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2566 พร้อมกันนั้นได้เดินทางลงพื้นที่เกิดเหตุร่วมกับผู้แทนกรมทางหลวง เพื่อสอบสวนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและตรวจสอบความก้าวหน้าการแก้ไขเส้นทางบริเวณที่เกิดเหตุ

คณะสอบสวนโรคจากสถาบันเวชศาสตร์ป้องกันการศึกษากกรมควบคุมโรค ได้จัดทำรายงานสอบสวนอุบัติเหตุรายงานสอบสวนอุบัติเหตุรถเก๋งชนรถกระบะ บริเวณเนิน บ้านหนองผักแว่น ต.สมเด็จเจริญ อ.หนองปรือ จังหวัดกาญจนบุรี วันที่ 22 มิถุนายน 2566 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระบาดวิทยาเชิงพรรณนา ของการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ เสียชีวิตและปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ อีกทั้งหาสาเหตุและปัจจัยที่ส่งผลต่อการบาดเจ็บ เสียชีวิต พร้อมเสนอแนวทางการควบคุมป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต รายละเอียดดังต่อไปนี้

เหตุการณ์

วันที่ 22 มิถุนายน 2566 เวลา 17:00 น. เจ้าหน้าที่กู้ชีพ รพ.สต.บ้านหนองผักแว่น ได้รับแจ้งเหตุ รถเก๋งขึ้นเนิน มาเสียหลักข้ามเลนไปชนกับรถกระบะที่สวนมา บริเวณเนินโค้ง ถนนทางหลวงชนบท 3480 บ้านหนองผักแว่น ต.สมเด็จเจริญ อ.หนองปรือ จังหวัด กาญจนบุรี เบื้องต้นมีผู้บาดเจ็บ 2 ราย เป็นหญิง 1 ราย ขับรถเก๋ง Honda Brio หมายเลขทะเบียน กต 353 กาญจนบุรี บาดเจ็บสาหัส เจ้าหน้าที่กู้ชีพส่งตัวไปรักษาที่ รพ.สถานพระบารมี และส่งต่อไปที่ รพ.พหลพลพยุหเสนา (เสียชีวิตในเวลาต่อมาที่ รพ.พหลพลพยุหเสนา) และผู้บาดเจ็บอีก 1 ราย เป็นหญิง ขับรถกระบะ Toyota Hilux vigo หมายเลขทะเบียน ผค 944 สุพรรณบุรี บาดเจ็บเล็กน้อย (จำหน่ายกลับบ้าน)

ทีม SRRT มาตรฐานงานอุบัติเหตุและการบาดเจ็บทางถนน สสจ.กาญจนบุรี ประสานผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บทางถนนระดับอำเภอ เพื่อดำเนินการสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุหมู่ตามเกณฑ์และหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ และเมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2566 ทีมสอบสวนอุบัติเหตุร่วมกับสถาบันเวชศาสตร์ป้องกันการศึกษากกรมควบคุมโรคและแพทยสภา ได้ลงพื้นที่สอบสวนข้อเท็จจริงโดยละเอียดเกี่ยวกับอุบัติเหตุในครั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะทางระบาดวิทยาของการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ สาเหตุและปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และร่วมหาแนวทางป้องกันที่จำเพาะต่อเหตุการณ์และป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่นี้

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาาระบาดวิทยาเชิงพรรณนาของการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ เสียชีวิต และปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ
2. เพื่อหาสาเหตุและปัจจัยที่ส่งผลต่อการบาดเจ็บ เสียชีวิต จากอุบัติเหตุ
3. เพื่อเสนอแนวทางการควบคุมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต

วิธีการศึกษา

1. ศึกษาข้อมูลย้อนหลังเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ภาพรวมเหตุการณ์ พฤติกรรมการขับขี่ และ ลักษณะการบาดเจ็บ และเสียชีวิต โดยใช้ข้อมูลจากรายงานเสนอผู้บริหารทางด้านสาธารณสุข หนังสือโรงพยาบาลพหลพลพยุหเสนา เรื่องชี้แจงข้อเท็จจริง กรณีแพทย์เพิ่มพูนทักษะเกิดอุบัติเหตุเสียชีวิต
2. ศึกษาข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิต ระบบการช่วยเหลือและการส่งต่อ
3. ศึกษาข้อมูลสภาพแวดล้อม จากการลงสำรวจพื้นที่หลังเกิดเหตุ
4. ศึกษาด้านยานพาหนะ โดยเก็บข้อมูลจากภาพถ่ายสภาพรถที่เกิดอุบัติเหตุ
5. วิเคราะห์เหตุการณ์โดยใช้วิธีการของ The Haddon matrix โดยทำการวิเคราะห์ปัจจัยด้าน คน รถ และสิ่งแวดล้อม ตามลำดับเหตุการณ์ 3 ช่วงเวลา คือ ก่อนเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุและหลังเกิดเหตุ

ผลการสอบสวน

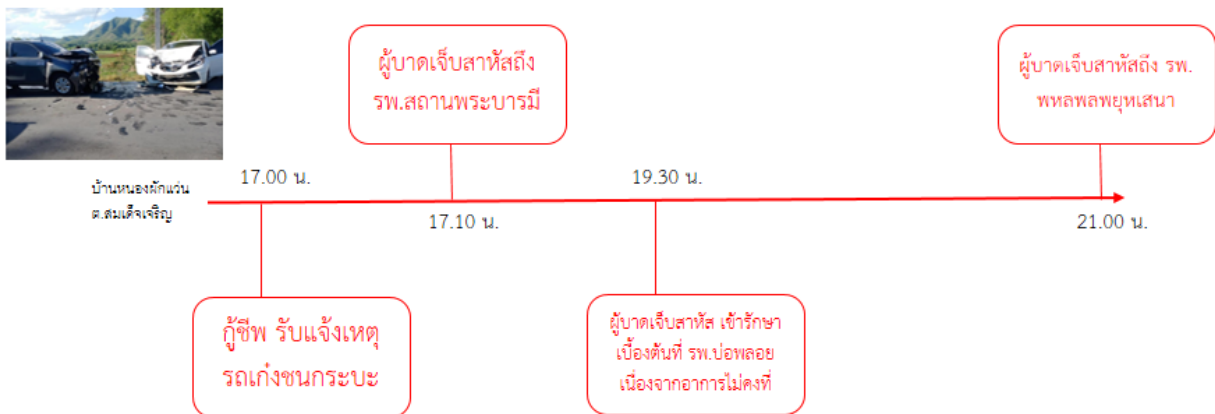
1. ข้อมูลระบาดวิทยาเชิงพรรณนา

1.1 ภาพรวมเหตุการณ์

อุบัติเหตุครั้งนี้เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2566 เวลา 17:00 น. ประกอบด้วยผู้ประสบอุบัติเหตุ ขับรถเก๋ง ยี่ห้อ Honda รุ่น Brio สีขาว หมายเลขทะเบียน กต 353 กาญจนบุรี ออกเดินทางจาก รพ.พหลพลพยุหเสนา อ.เมือง กาญจนบุรี มุ่งหน้าไป รพ.สถานพระบารมี อ.หนองปรือ กาญจนบุรี โดยใช้ถนนทางหลวงชนบท หมายเลข 3480 เมื่อถึงจุดเกิดเหตุบริเวณเนิน บ้านหนองผักแว่น ต.สมเด็จเจริญ อ.หนองปรือ จังหวัด กาญจนบุรี (พิกัด GIS : 14°45'38.0"N 99°22'32.8"E) ลักษณะจุดเกิดเหตุ เป็นช่วงเนินขึ้น-ลงเขาลาดชัน สภาพถนน 2 ช่องจราจร ผิวทาง AC ความกว้างถนนประมาณ 8 เมตร ไม่มีกำแพงกันคอนกรีต รถเก๋งเสียหลักข้ามเลนไปชนกับรถกระบะ Toyota สีดำ รุ่น Hilux vigo หมายเลขทะเบียน ผค 944 สุพรรณบุรี ที่สวนมา ด้านหลังรถกระบะมีรถกระบะอีกคันหนึ่งขับตามมา (กระบะ ISUZU หมายเลขทะเบียน ผข 7347 สุพรรณบุรี) ชับชนท้ายเสียหายเล็กน้อย จุดเกิดเหตุ มีผู้บาดเจ็บสาหัส 1 ราย คือ ผู้ขับรถเก๋ง เจ้าหน้าที่กู้ชีพส่งรักษาตัวไปยัง รพ.สถานพระบารมี และส่งตัวไปรักษาต่อที่ รพ.พหลพลพยุหเสนา (เสียชีวิตในเวลาต่อมา) และผู้บาดเจ็บ 1 ราย คือผู้ขับรถกระบะ

1.2 ข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิต

อุบัติเหตุครั้งนี้ประกอบด้วย ยานพาหนะ 3 คัน มีผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด 3 ราย บาดเจ็บสาหัส 1 ราย (คนขับรถเก๋งและเสียชีวิตในเวลาต่อมา) บาดเจ็บ 1 ราย (ขับรถกระบะ) ผู้บาดเจ็บสาหัส เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลสถานพระบารมี อาการเบื้องต้นไม่รู้สีกตัว มีแผลฉีกขาดที่ศีรษะ กระดูกต้นขาซ้ายหักชนิดเปิด ปอดข้างขวารั่ว แพทย์ทำการรักษาเบื้องต้นและได้ทำการส่งไปรักษาต่อที่โรงพยาบาลพหลพลพยุหเสนาเนื่องจากอาการหนักและต้องได้รับการผ่าตัดโดยด่วน ในระหว่างนำส่ง มีภาวะช็อคจากการเสียเลือดมาก จึงนำส่งโรงพยาบาลบ่อพลอยเพื่อทำการรักษาเบื้องต้นแล้วจึงส่งต่อมายัง รพ.พหลพลพยุหเสนา รถส่งต่อมาถึง รพ.พหลพลพยุหเสนา เวลา 21:00 น. ได้ทำ CT scan พบเลือดออกในศีรษะ ตับและม้าม เข้ารับการผ่าตัดอย่างเร่งด่วน แต่ก็ยังมีสัญญาณชีพยังไม่คงที่ จึงเสียชีวิต เมื่อเวลาประมาณ 12:00 น. ของวันที่ 23 มิถุนายน 2566



สำหรับผู้บาดเจ็บอีก 1 รายคือ คนขับรถกระบะ มีอาการกล้ามเนื้อเคล็ดเล็กน้อย แพทย์ได้จำหน่ายกลับบ้าน รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงลักษณะการเสียชีวิตและการบาดเจ็บ

ลำดับ	เพศ	อายุ	ตำแหน่งที่นั่ง	ลักษณะการบาดเจ็บ	สถานะ	หมายเหตุ
1	หญิง	24	คนขับ	AOC, Severe head injury, Right pneumothorax, Open fracture of right femur,	บาดเจ็บสาหัส	เสียชีวิตในเวลาต่อมา
2	หญิง	46	คนขับ	Muscle strain	จำหน่าย	-

ข้อมูลปัจจัยเสี่ยงด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่

ข้อมูลผู้ขับขี่รถเก๋ง

หญิงไทย อายุ 24 ปี ภูมิลำเนา จ.กาญจนบุรี อาชีพแพทย์ ปฏิบัติงานเป็นแพทย์เพิ่มพูนทักษะ รพ.พหลพลพยุหเสนา ที่แผนกศัลยกรรม คืนก่อนวันเกิดเหตุคือวันที่ 21 มิถุนายน 2566 ได้อยู่เวรนอกเวลาราชการในแผนก จากนั้นในตอนเช้าของวันที่ 22 มิถุนายน 2566 ได้ปฏิบัติงานในหอผู้ป่วยอุบัติเหตุตั้งแต่เวลา 09:21 น. จากนั้นช่วงเย็นหลังเลิกงาน ได้เดินทางไปยัง รพ.สถานพระบารมี และประสบอุบัติเหตุดังกล่าวขึ้น

ผลการศึกษาด้านยานพาหนะ

รถเก๋งที่เกิดอุบัติเหตุ

ประเภทยานพาหนะ รถเก๋งส่วนบุคคล ยี่ห้อรถ Honda รุ่น Brio สีขาว ขนาดเครื่องยนต์ 1,200 ซีซี หมายเลขทะเบียน กต 353 กาญจนบุรี ไม่ทราบข้อมูลการติดตั้ง GPS และการติดตั้งกล้องหน้ารถ รวมถึงไม่ทราบข้อมูลการทำประกันภัยและการทำงานของถุงลมนิรภัยบริเวณคนขับ ผู้ขับขี่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่ทราบข้อมูลสภาพยางรถและระบบเบรก

จากฐานข้อมูลความปลอดภัย ASEAN NCAP Q4 2016 พบว่า Honda Brio มีระยะ crumple zone ที่สั้นกว่ารถกระบะ และมีคะแนนการทดสอบการปกป้องผู้โดยสารที่เป็นผู้ใหญ่ (Adult Occupant Protection) ที่ระดับ 4 ดาว สภาพความเสียหายด้านหน้ายุบ จากการคำนวณความเร็วสัมพัทธ์ มากกว่า 64 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จึงมีความเสียหายมากกว่ารถกระบะ

รถกระบะสีดำ

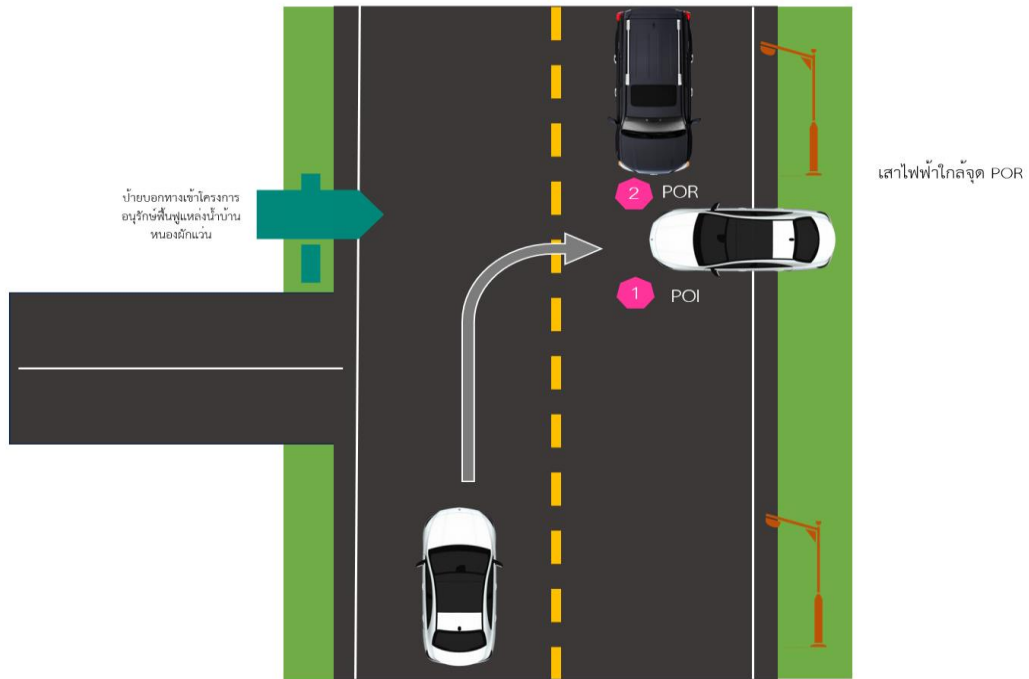
ประเภทยานพาหนะ รถกระบะส่วนบุคคล ยี่ห้อ Toyota รุ่น Hilux vigo ขนาดเครื่องยนต์ 2,393 ซีซี หมายเลขทะเบียน ผด 944 จังหวัดสุพรรณบุรี ไม่ทราบข้อมูลการติดตั้ง GPS และการติดตั้งกล้องหน้ารถ รวมถึงไม่ทราบข้อมูลการทำประกันภัยและการทำงานของถุงลมนิรภัยบริเวณคนขับ ผู้ขับขี่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่ทราบข้อมูลสภาพยางรถและระบบเบรก

จากฐานข้อมูลความปลอดภัย ASEAN NCAP Q4 2016 พบว่า รถกระบะดังกล่าว มีคะแนนการทดสอบการปกป้องผู้โดยสารที่เป็นผู้ใหญ่ (Adult Occupant Protection) ที่ระดับ 5 ดาว สภาพความเสียหายด้านหน้ารถ มีระยะ crumple zone ที่ยาวกว่ารถเก๋ง

ภาพแสดงเส้นทางรถขึ้นเนินเขามาที่ยอดเนิน ก่อนจะถึงจุดเกิดอุบัติเหตุ
(มีการการตีเส้นกลางแบ่งถนนหลังเกิดอุบัติเหตุแล้ว)



ภาพจำลองสถานการณ์การเฉี่ยวชน



ผลการศึกษาถนนและสิ่งแวดล้อม

จุดเกิดเหตุบริเวณเนิน บ้านหนองผักแว่น ต.สมเด็จพระเจริญ อ.หนองปรือ จังหวัดกาญจนบุรี ลักษณะเป็น ถนนทางหลวงชนบท หมายเลข 3480 หน่วยงานที่ดูแลคือกรมทางหลวงชนบท ชนิดถนนยางมะตอย ลักษณะจุดเกิดเหตุ เป็นทางตรงขึ้น-ลงเนินลาดชัน เลี้ยวจุดสามแยกทางเข้าโครงการอนุรักษ์ฯ เป็นถนนขนาด 2 ช่องทางจราจร ความกว้าง ถนนประมาณ 8 เมตร ไหล่ทางแคบน้อยกว่า 2.5 เมตรทั้งสองด้าน สภาพถนนแห้ง ไม่มีหลุมหรือถนนชำรุด เครื่องหมายจราจรบนผิวทางและเส้นแบ่งถนนไม่ชัดเจน ไม่มีลูกระนาดหรือแถบเตือนระวางว่ามีสามแยก ทิศนวิสัย มีแสงสว่างเพียงพอ บริเวณโดยรอบเป็นป่ารกสูง ไม่มีสิ่งปลูกสร้างเป็นที่อยู่อาศัย สภาพอากาศปลอดโปร่ง ไม่มีป้าย เตือนจราจร เช่น ป้ายเตือนลดความเร็ว และแถบสะท้อนแสงตามแนวคอนกรีตตลอดเส้นทาง ไม่มีกำแพงกันคอนกรีต หรือแบรีเออร์หรือสิ่งที่จะช่วยให้การบาดเจ็บลดลง



ผลวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงของเหตุการณ์โดยใช้ Haddon matrix

ระยะการเกิดเหตุ	ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง			
	ปัจจัยด้านบุคคล	ปัจจัยด้านพาหนะ	ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม	
			ทางกายภาพ	ทางสังคม
ก่อนการเกิดเหตุ	<p>คนขับรถเก๋ง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีรายงานเรื่องโรคประจำตัว - ไม่ดื่มแอลกอฮอล์ - อาจมีภาวะพักผ่อนไม่เพียงพอเนื่องจากอยู่เวรนอกเวลาราชการในคืนก่อนวันเกิดเหตุ - ไม่ใช่ทางที่ใช้เดินทางประจำ จึงไม่ชำนาญเส้นทาง <p>คนขับรถกระบะสีดำ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีรายงานเรื่องโรคประจำตัว - ไม่ดื่มแอลกอฮอล์ 	<p>รถเก๋ง</p> <ul style="list-style-type: none"> - Honda Brio สีขาว - ไม่มีข้อมูลด้านการตรวจสภาพรถ/ต่อประกัน/ภาษี - ไม่สามารถประเมินระดับความปลอดภัยจาก ASEAN NCAP (New car assessment program) ได้อย่างถูกต้อง - ทำได้เพียงการประมาณระดับความปลอดภัยเท่านั้น <p>รถกระบะ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กระบะ Toyota Hilux vigo สีดำ ไม่มีข้อมูลด้านการตรวจสภาพรถ/ต่อประกัน/ภาษี - ไม่สามารถประเมินระดับความปลอดภัยจาก ASEAN NCAP (New car assessment program) ได้อย่างถูกต้อง - ทำได้เพียงการประมาณระดับความปลอดภัยเท่านั้น 	<ul style="list-style-type: none"> - บริเวณที่เกิดเหตุเป็นทางขึ้น-ลงเนิน - มีสามแยกก่อนจุดเกิดเหตุ แต่ไม่มีป้ายเตือนการลดความเร็ว - ไม่มีสัญญาณให้ชะลอความเร็ว และไม่มีเส้นแบ่งเลน - ไม่เคยมีการประเมินระดับความปลอดภัยของถนนตามระบบ IRAP (International road assessment program) ก่อนการเกิดเหตุในครั้งนี้ - การประเมินย้อนหลังจากภาพถ่าย พบว่าถนนที่เกิดเหตุมีระดับความปลอดภัยที่ 1 ดาว ตามนิยามของ IRAP 	<ul style="list-style-type: none"> - จุดนี้เกิดอุบัติเหตุ 2 ครั้งใน 1 ปี จัดเป็นจุดอันตรายตามนิยามของ hot spot

ขณะเกิดอุบัติเหตุ	ปัจจัยด้านบุคคล	ปัจจัยด้านพาหนะ	ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม	
			ทางกายภาพ	ทางสังคม
	<p><u>คนขับรถเก๋ง</u></p> <p>-</p> <p><u>คนขับรถกระบะ</u></p> <p>-</p>	<p><u>รถเก๋ง</u></p> <p>- ไม่ทราบข้อมูล ถูกลมนิรภัยทำงาน</p> <p>- กระจกด้านหน้าแตก ทำให้ผู้ขับรถบาดเจ็บ</p> <p><u>คนขับรถกระบะ</u></p> <p>- รอยชนยุบบริเวณ ด้านหน้า ไฟรถแตกยุบ เพิ่มความเสี่ยงการ บาดเจ็บ</p> <p>- ไม่ทราบข้อมูล ถูกลมนิรภัยทำงาน</p>	<p>- ไม่มีเส้นแบ่งหรือที่กั้น ระหว่างเลน ทำให้เกิด ความสับสนของผู้ขับขี่ และเกิดการชนของ ยานพาหนะได้ง่ายขึ้น</p>	-
หลังการเกิดอุบัติเหตุ	ปัจจัยด้านบุคคล	ปัจจัยด้านพาหนะ	ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม	
			ทางกายภาพ	ทางสังคม
	<p><u>คนขับรถเก๋ง</u></p> <p>- บาดเจ็บสาหัส ไม่รู้สึกตัว ไม่สามารถช่วยเหลือตนเอง หรือขอความช่วยเหลือได้</p> <p><u>คนขับรถกระบะ</u></p> <p>- บาดเจ็บเล็กน้อย สามารถ ช่วยเหลือตนเองและคู่กรณีได้</p>	<p><u>รถเก๋ง</u></p> <p>- ฝั่งคนขับเสียหาย กระจกแตก</p> <p>- หน้ารถถูกอัดเสียหาย ยุบตัวทั้งหมด ทำให้ตัด ถ่างช่วยเหลือยาก</p> <p><u>รถกระบะ</u></p> <p>- หน้ารถถูกอัดเสียหาย ยุบตัวบางส่วน ไม่มีกระจกแตก ยังสามารถออกจากรถ เองได้</p>	-	<p>- ถนนเป็นเส้นหลัก ระหว่างอำเภอ การช่วยเหลือสามารถ เข้าถึงได้ง่าย</p>

สรุปปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดเหตุครั้งนี้

ด้านคน

1. ผู้ขับขี่รถเก๋ง ขับเลนไปชนประสานงากับรถกระบะเลนตรงข้าม อาจมีหลายปัจจัยที่เป็นสาเหตุรวมถึงการหลับในหรือการพักผ่อนไม่เพียงพอ ซึ่งได้รับข้อมูลว่าคืนก่อนวันเกิดเหตุได้อยู่เวรนอกเวลาราชการ และปฏิบัติงานต่อเนื่องในช่วงเช้าและลงเวรต่อเนื่องในช่วงเย็น

ด้านยานพาหนะ

1. รถเก๋ง Honda Brio มีระยะหน้ารถ (crumple zone) ซึ่งสามารถดูดซับแรงก่อนถึงห้องโดยสาร ที่สั้นกว่ารถกระบะ ทำให้การดูดซับแรงของรถเก๋งน้อยกว่า เมื่อเกิดการชนจากด้านหน้า (frontal impact) ในขณะที่รถกระบะคูเปอร์นิ ยี่ห้อรถ Toyota Hilux vigo มีระยะ crumple zone ที่ยาวกว่ารถเก๋ง สามารถดูดซับแรงจากการชนด้านหน้าก่อนเข้ามาถึงห้องโดยสารได้มากกว่า

2. ไม่ทราบข้อมูลรุ่น ปี ของรถ ทำให้ไม่สามารถหาข้อมูลการประเมินระดับความปลอดภัยรถตามแนวทางของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (AseanNCAP- Asean New road assessment program) ไม่ทราบข้อมูลการติดตั้ง GPS และการติดตั้งกล้องหน้ารถ ของรถทั้งสองชนิด รวมถึงไม่ทราบข้อมูลการทำประกันภัยและการทำงานของถุงลมนิรภัย บริเวณคนขับ ผู้ขับขี่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่ทราบข้อมูลสภาพยางรถและระบบเบรก

ด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

1. ผิวถนนเรียบลาดยาง แต่ไหล่ทางแคบ (น้อยกว่า 2.5 เมตรทั้งสองด้าน) เครื่องหมายจราจรบนผิวทางและเส้นแบ่งถนนไม่ชัดเจน ไม่มีลูกระนาดหรือแถบเตือนระวังข้างหน้าว่ามีสามแยก
2. ขณะเกิดเหตุมีแสงสว่างเพียงพอ ไม่มีสิ่งปลูกสร้างเป็นที่อยู่อาศัย สภาพอากาศปลอดโปร่ง แต่บริเวณโดยรอบเป็นป่ารกสูง และถนนเป็นเนินสูงชันไป ทำให้มองเห็นระยะไกลจากเนินไม่ชัดเจน
3. ไม่มีป้ายเตือนจราจร เช่น ป้ายเตือนลดความเร็ว และแถบสะท้อนแสงตามแนวคอนกรีตตลอดเส้นทาง ไม่มีกำแพงกันคอนกรีต หรือแบรีเออร์ หรือสิ่งที่จะช่วยให้การบาดเจ็บลดลง
4. จากการประเมินระดับความปลอดภัยของถนนจากภาพ และ google map ตามหลักการของ IRAP (International road assessment program) ก่อนเกิดเหตุพบว่า มีระดับความปลอดภัยเพียงแค่ 1 ดาว จาก 5 ดาว (โดยระดับมาตรฐานที่ยอมรับได้ว่ามีความปลอดภัยคือ 3 ดาวขึ้นไป)

สิ่งที่ได้ดำเนินการไปแล้ว

1. หน่วยสอบสวนเคลื่อนที่เร็ว (SRRT) สสจ.กาญจนบุรี ดำเนินการสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุและช่วยเหลือผู้บาดเจ็บตามมาตรฐานงานอุบัติเหตุและการบาดเจ็บทางถนน
2. ดำเนินการสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุร่วมกับสถาบันเวชศาสตร์ป้องกันศึกษา กรมควบคุมโรค และแพทยสภา เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2566
3. กรมทางหลวงได้ทำการตีเส้นแบ่งเลน และเส้นกำหนดไหล่ทาง รวมถึงปรับผิวถนนแล้ว

ข้อเสนอแนะแนวทางการป้องกันและแก้ไข

ด้านคน

1. ผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร ต้องเข้าใจกับเครื่องหมายจราจรโดยละเอียด เนื่องจากเครื่องหมายจราจรต่าง ๆ นั้น มีความสำคัญต่อการขับขี่ และความปลอดภัยของผู้ขับขี่เป็นอย่างมาก
2. ควรมีการให้ความรู้ หรือแจ้งเตือนผู้ขับขี่อยู่เสมอ เรื่องการร่งวงไม่ขับ เช่น บอกถึงโทษของการขับขี่โดยขาดสติ สัมผัสัญญา ให้ความรู้ที่ถูกต้องในการเตรียมตัวเองให้พร้อมเมื่อต้องขับขี่รถ และความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุต่างๆบนท้องถนน เช่น ให้ความรู้ด้านการใช้รถใช้ถนน แก่แพทย์เพิ่มพูนทักษะ รวมถึงปัจจัยเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น
3. สถาบันแพทย์ ควรมีมาตรการในการประเมินบุคลากรทางการแพทย์ในเรื่องของการพักผ่อน จัดและปรับตารางการทำงานของแพทย์เพิ่มพูนทักษะ เพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการเหนื่อยล้า
4. ผู้ขับขี่ควรประเมินตนเอง พักผ่อนให้เพียงพอ และดูแลความพร้อมของร่างกาย โดยเฉพาะก่อนการขับรถในถนนที่ไม่เคยขับและมีระยะเวลาการเดินทางมากกว่า 1 ชั่วโมงขึ้นไป

ด้านยานพาหนะ

1. ผู้ขับขี่ควรจะต้องตรวจเช็ค ดูแลความพร้อมของรถเป็นระยะๆ รวมทั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยต่างๆ ให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ เช่น ระบบเบรก เกียร์ ยาง ล้อ เข็มขัดนิรภัย กระจกน้ำมันเครื่อง ก่อนการเดินทางในทุกๆ ครั้ง
2. มีด้านตรวจบริเวณเส้นทางระหว่างอำเภอสู่อำเภอ เป็นระยะๆ เช่น การสุ่มตรวจการคาดเข็มขัดนิรภัย ความพร้อมของคนขับรถ เป็นต้น

ด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

1. ถนนบริเวณ เส้นทางจราจรทางหลวงปลักประตู – ม่วงเฒ่าฯ หรือ อำเภอ สู่อำเภอต่างๆ ต้องมีการเช็คสภาพท้องถนน เป็นระยะๆ ทั้งก่อน ระหว่าง และการแก้ไขความปลอดภัยถนน (Road safety audit) รวมถึงถ้ามีปัญหาควรรีบแก้ไข เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนนของผู้ขับขี่
2. ควรมีการติดไฟถนนขนาด 2 ข้างทาง เนื่องจากขณะนี้เส้นทางดังกล่าวจะมีรถสัญจรในเวลากลางคืน เพราะไฟถนนขนาดข้าง ทำให้วิสัยทัศน์ของผู้ขับขี่ลดลง เป็นสาเหตุให้เพิ่มอันตรายบนท้องถนนมากขึ้น
3. นำผลการศึกษาจากการสอบสวนอุบัติเหตุไปมอบแก่กรมทางหลวงชนบท เพื่อนำไปแก้ไขปัญหาต่อไป
4. ขณะไปสอบสวนอุบัติเหตุ พบว่า ได้มีการตีเส้นถนนและไหล่ทาง รวมถึงปรับผิวถนนแล้ว ทำระดับความปลอดภัยของถนนเพิ่มขึ้นเป็น 2 ดาว ทั้งนี้ ทางคณะสอบสวนฯ ได้หารือกับตัวแทนของกรมทางหลวง ซึ่งเป็นเจ้าของถนน ในการจัดการความปลอดภัยให้เพิ่มขึ้นต่อไป เช่น การทำเส้นชะลอความเร็ว การขยายถนน ฯลฯ โดยจะมีการปรึกษากับฝ่ายออกแบบถนนอีกครั้ง

เพื่อเป็นข้อมูลของการเรียนรู้การขับรถในถนนหนทางที่ไม่คุ้นเคยสำหรับบุคลากรทางการแพทย์ โดยเฉพาะแพทย์ ฝึกหัด แพทย์เพิ่มพูนทักษะ และแพทย์ประจำบ้าน ที่ปฏิบัติงานในโรงพยาบาลชุมชนในจังหวัดต่างๆ ให้คำนึงถึง การศึกษาเส้นทาง สิ่งแวดล้อมและเครื่องหมายจราจรโดยละเอียด และประเมินสภาพถนนก่อนเดินทาง ให้การขับขี่ เป็นไปอย่างปลอดภัยในการขับรถในถนนในส่วนภูมิภาค เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุการจราจรต่อไป