

**การสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนของประเทศไทย  
: กรณีอุบัติเหตุรถกระบะ**

**IN-DEPTH ACCIDENT INVESTIGATION IN THE UPPER NORTHEASTERN REGION OF THAILAND  
: CASE STUDIES OF THE PICK-UP TRUCK INVOLVED ACCIDENTS**

ภูวนัย ไชยวรรณ และ พนกฤษณ คลังบุญครอง  
ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยขอนแก่น



# ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

- ในประเทศไทยรถกระบะมีส่วนการจดทะเบียนประมาณร้อยละ 18 ซึ่งมากเป็นอันดับสองรองจากรถจักรยานยนต์
- จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุของสำนักงานตำรวจแห่งชาติพบว่า รถกระบะมีส่วนการเกิดอุบัติเหตุประมาณร้อยละ 16 รองจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์
- ในช่วงเทศกาล เช่น เทศกาลสงกรานต์หรือเทศกาลปีใหม่ รถกระบะจะมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุมากเป็นอันดับสองรองจากรถจักรยานยนต์
- บ่อยครั้งเมื่อเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถกระบะมักจะเป็นอุบัติเหตุที่มีความรุนแรง มีการบาดเจ็บและเสียชีวิตหลายรายต่อการเกิดอุบัติเหตุเพียงครั้งเดียว

# วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อประยุกต์ใช้กระบวนการในการสืบสวนเชิงลึกอุบัติเหตุทางถนน วิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยที่มีผลต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุในพื้นที่ศึกษา 3 กรณีศึกษา เพื่อเสนอแนะแนวทาง นโยบาย มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของรถกระบะ
2. ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถกระบะ 90 กรณีในประเทศไทย และวิเคราะห์สาเหตุสำหรับการชนแต่ละประเภท พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางแก้ไข



รูปที่ 1 พื้นที่ศึกษา (ปรับปรุงจาก สนข., 2552)

# วิธีการดำเนินการวิจัย

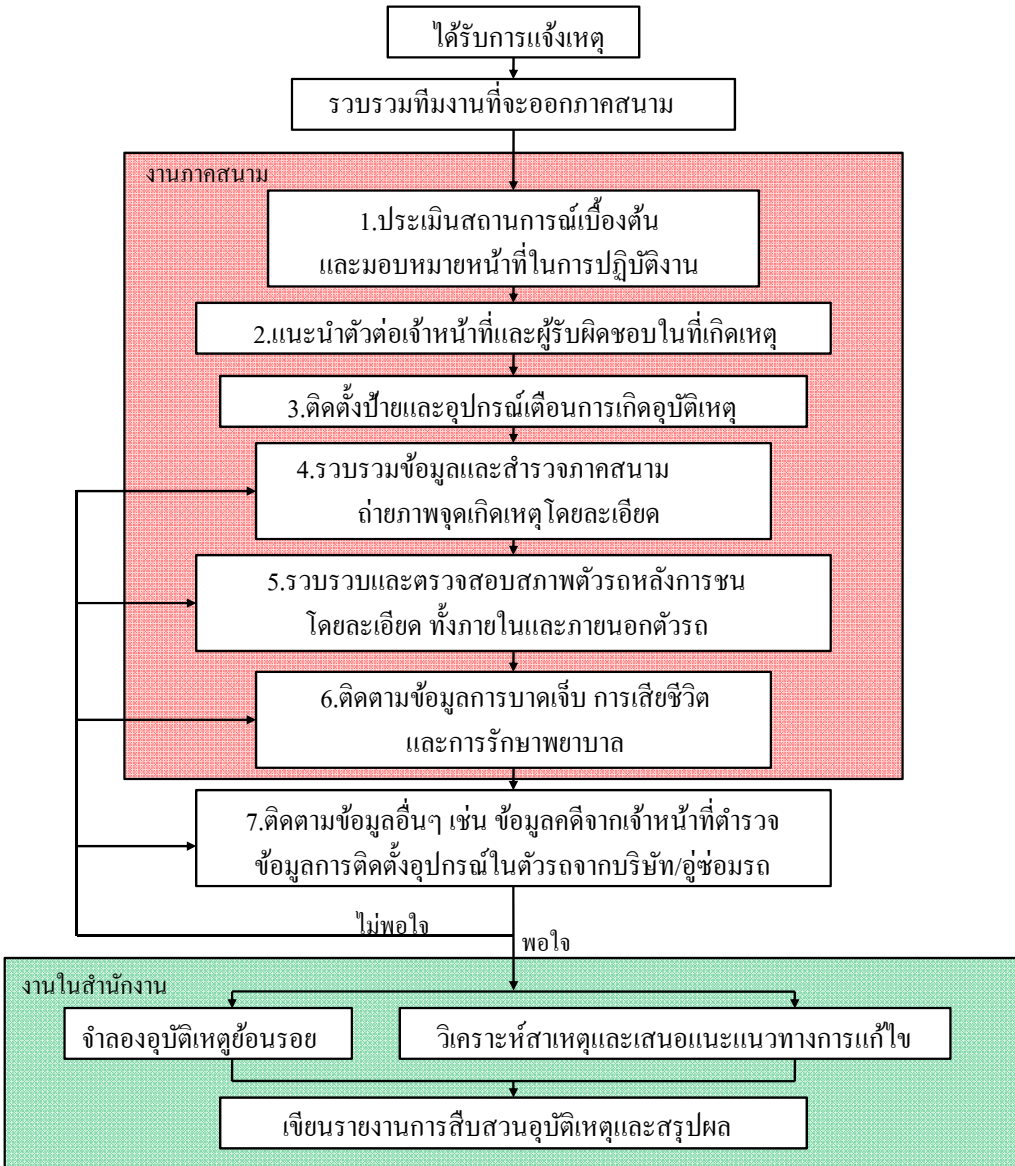
การวิจัยในครั้งนี้ได้แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ การสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับรถกระบะในพื้นที่ศึกษา  
ศึกษา 3 กรณี และการศึกษาการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกในประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับรถกระบะ 90 กรณี

## 1. การสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับรถกระบะในพื้นที่ศึกษาศึกษา 3 กรณี

การศึกษาในครั้งนี้ มีเกณฑ์ในการคัดเลือกกรณีที่จะทำการสืบสวนอุบัติเหตุ ดังนี้

- เป็นอุบัติเหตุที่รุนแรง มีการเสียชีวิต
- เป็นอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับรถกระบะ
- มีข้อมูลสมบูรณ์ สามารถวิเคราะห์เชิงลึกได้

ขั้นตอนการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกแสดงในรูปแบบที่ 2



รูปที่ 2 ขั้นตอนการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (ปรับปรุงจาก สนข., 2552)

## วิธีการดำเนินการวิจัย(ต่อ)

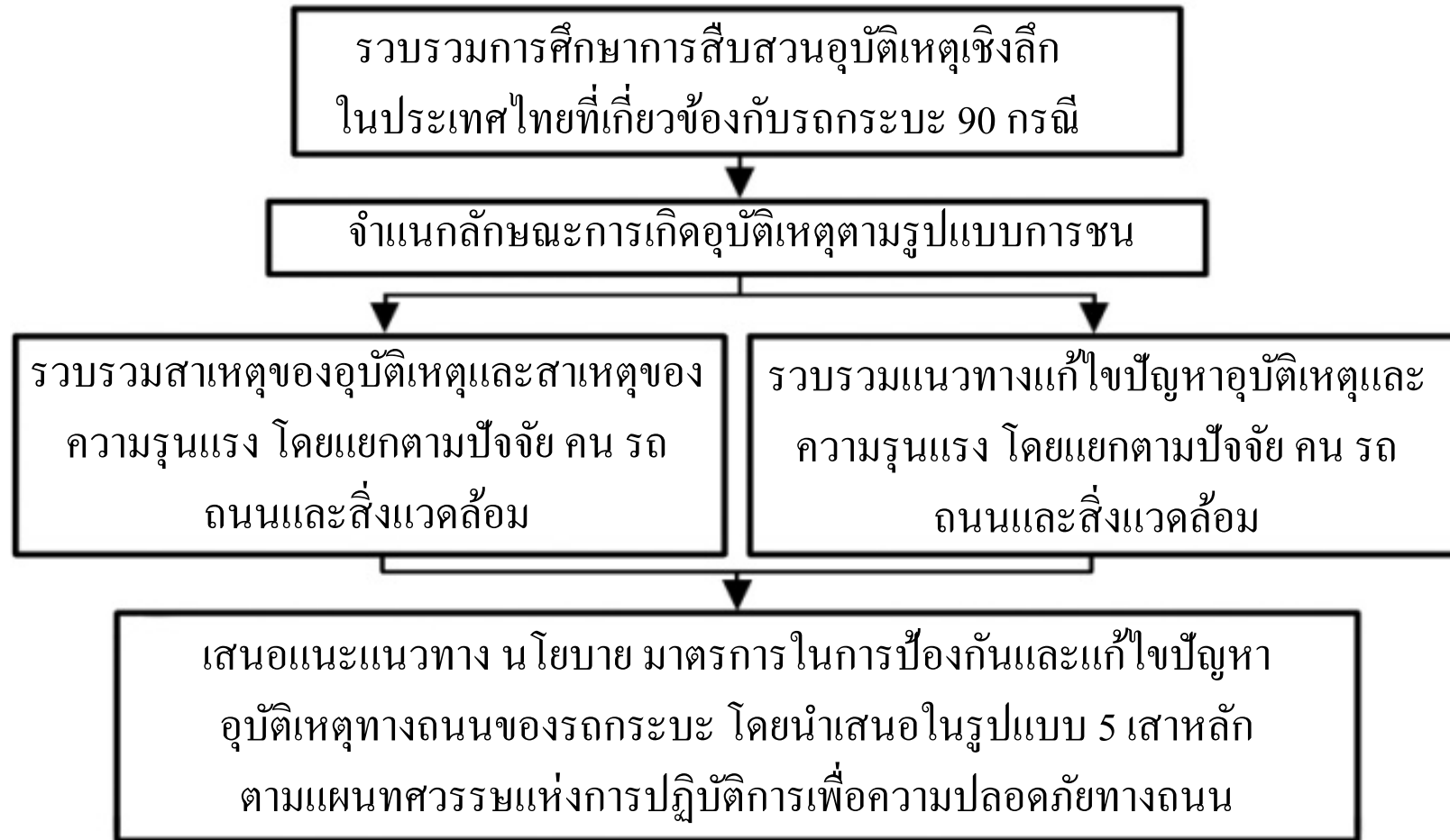
### 2. การศึกษาการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกในประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับรถกระบะ 90 กรณี

รวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่มีการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกที่มีในประเทศไทย โดยคัดเลือกในกรณีที่เกิดกับรถกระบะ ซึ่งได้จาก

- รายงานโครงการพัฒนาและเผยแพร่องค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2552
- รายงานโครงการศึกษาและพัฒนาต้นแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ปี พ.ศ. 2549 และปี พ.ศ. 2551
- รายงานโครงการวิจัยการสืบสวนเชิงลึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ปี พ.ศ. 2554

โดยแบ่งพื้นที่ศึกษาออกตามภูมิภาค ได้แก่ เขตพื้นที่ส่วนกลาง (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล) และเขตพื้นที่ส่วนภูมิภาค (เชียงใหม่ ขอนแก่น นครราชสีมาและสงขลา) รวมทั้งสิ้น 90 กรณี โดยนำมารวบรวมสรุปรายละเอียดปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ สาเหตุสำหรับการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละประเภท สาเหตุของความรุนแรง พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางแก้ไข โดยขั้นตอนการศึกษาการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกในประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับรถกระบะ 90 กรณี ได้แสดงในรูปแบบที่ 3

# วิธีการดำเนินการวิจัย(ต่อ)



รูปที่ 3 ขั้นตอนการศึกษาการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกในประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับรถกระบะ 90 กรณี

# ผลการวิจัยและอภิปราย

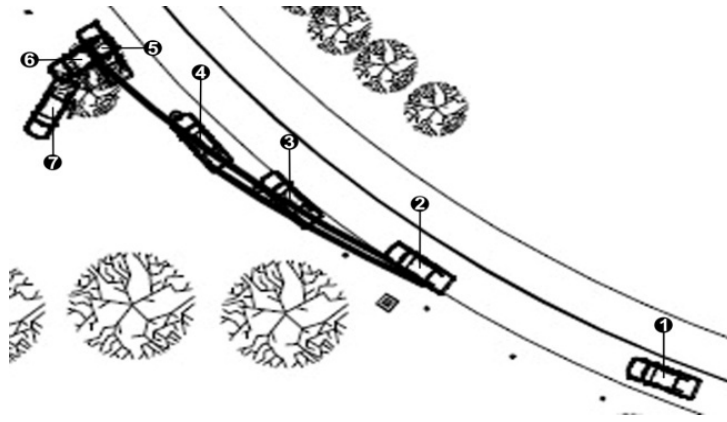
## 1. ตัวอย่างผลการศึกษาศึกษาการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับรถกระบะในพื้นที่ศึกษาศึกษา 3 กรณี

กรณีอุบัติเหตุรถกระบะเสียหลักพุ่งชนต้นไม้ริมถนน บนทางหลวงชนบท ขก 3020 กม.ที่ 21 บ.หนองบัวรอง ต.คอนคู่อ.หนองสองห้อง จ.ขอนแก่น เสียชีวิต 6 ราย และบาดเจ็บ 9 ราย

### ลำดับเหตุการณ์

รถกระบะได้ตระเวนเล่นน้ำในช่วงเทศกาลสงกรานต์ โดยมีผู้ขับขี่และผู้โดยสารจำนวน 15 ราย เมื่อพบด่านตรวจของเจ้าหน้าที่ ผู้ขับขี่มีอาการเมาสุราและไม่มีใบอนุญาตขับขี่ จึงหลีกเลี่ยงการตรวจจับโดยกลับรถแล้วใช้เส้นทางใหม่ เมื่อถึงจุดเกิดเหตุซึ่งมีลักษณะเป็นทางโค้งรัศมีแคบ ผู้ขับขี่ได้หักหลบหลุมริมถนน ผนวกกับรถกระบะแล่นมาความเร็วที่สูง ทำให้รถเกิดเสียหลักชนหลักนำทาง 2 ต้น แล้วไปชนกับต้นไม้หมุนรอบต้นไม้เป็นมุมประมาณ 90 องศา ในจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บมีเด็กที่มีอายุน้อยกว่า 12 ปี เป็นผู้โดยสารจำนวน 6 ราย เสียชีวิต 3 ราย ซึ่งเด็กที่เสียชีวิตนั่งอยู่ภายในห้องโดยสารทั้งหมด





รูปที่ 6 ลำดับเหตุการณ์กรณีอุบัติเหตุรถกระบะเสียหลักพุ่งชนต้นไม้ริมถนน

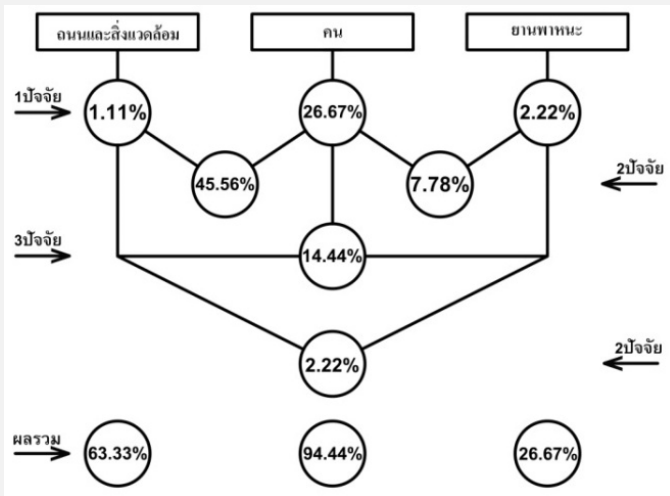
ตารางที่ 3 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุของความรุนแรงและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขกรณีอุบัติเหตุรถกระบะเสียหลักพุ่งชนต้นไม้ริมถนน

ปัจจัย	สาเหตุของอุบัติเหตุ	สาเหตุของความรุนแรง	ข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข
คน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้ขับขี่มีอาการเมาสุรา</li> <li>- ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วสูงขณะเข้าสู่ทางโค้ง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้ขับขี่และผู้โดยสารในรถไม่คาดเข็มขัดนิรภัย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรเคร่งครัดในการบังคับใช้กฎหมาย เมาแล้วขับ การตรวจจับความเร็วเกินกว่าความเร็วที่กฎหมายกำหนด</li> <li>- ควรมีการเสนอแนะให้มีการควบคุมพื้นที่เฉพาะเพื่อการเดินน้ำสงกรานต์</li> </ul>
รถ	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การบรรทุกผู้โดยสารที่กระะบะท้าย</li> <li>- ในรถไม่มีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย การบรรทุกผู้โดยสารเกินอัตราที่กำหนดในห้องโดยสาร การใช้ยานพาหนะผิดวัตถุประสงค์และเป็นอันตราย</li> <li>- ไม่อนุญาตให้เด็กโดยสารในรถที่ไม่มีที่นั่งพิเศษและการยึดรัดเฉพาะสำหรับเด็ก (Child Restraint)</li> </ul>
ถนนและสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผิวทางชำรุด</li> <li>- ไม่มีแถบชะลอความเร็ว</li> <li>- ไม่มีการขีดสีตีเส้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มีอุปกรณ์ป้องกันการหลุดโค้งหรือราวกันตก กำแพงกันชน</li> <li>- การที่มีวัตถุอันตรายข้างทาง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจราจรเพิ่มเติม</li> <li>- ไม่ควรมีต้นไม้ที่มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางเกิน 10 ซม. อยู่บริเวณข้างทาง (Clear Zone)</li> </ul>

# ผลการวิจัยและอภิปราย(ต่อ)

## 2. ผลการศึกษาการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกในประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับรถกระบะ 90 กรณี

จากการศึกษากรณีอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถกระบะทั้ง 90 กรณี พบว่าปัจจัยคนเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นทางตรง รูปแบบการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นการเสียหลักและเสียหลักแล้วชนวัตถุข้างทาง ในการนำเสนอครั้งนี้ผู้วิจัยได้ยกตัวอย่างแผนปฏิบัติเพื่อแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุที่ได้จากการศึกษาอุบัติเหตุรถกระบะ 90 กรณีบางส่วน โดยนำเสนอในรูปแบบ 5 เสาหลักตามแผนขององค์การสหประชาชาติ ที่กำหนดให้ พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ดังแสดงในตารางที่ 5



ตารางที่ 4 รูปแบบการเกิดอุบัติเหตุจากการศึกษาการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถกระบะ 90 กรณี

รูปแบบการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวนครั้ง
เสียหลักและเสียหลักแล้วชนวัตถุข้างทาง	21
ชนแบบตั้งฉาก	14
ชนแบบประสานงา	14
ชนท้าย	11
รถไฟชน	11
ชนรถที่จอดอยู่	5
ชนรถที่เสียหลัก	4
เปลี่ยนช่องจราจรแล้วชน	4
ตัดหน้ากระชั้นชิด	3
อื่นๆ	3

รูปที่ 7 ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการศึกษาการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถกระบะ 90 กรณี

# ผลการวิจัยและอภิปราย(ต่อ)

ตารางที่ 5 ตัวอย่างสาเหตุของอุบัติเหตุกรณีเสียหลักและเสียหลักแล้วชนวัตถุข้างทาง

ปัจจัย	สาเหตุของอุบัติเหตุ	สาเหตุความรุนแรง	ข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข
คน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สภาพร่างกายไม่พร้อมในการขับขี่</li> <li>- ผู้ขับขี่มีการดื่มแอลกอฮอล์</li> <li>- ใช้ความเร็วสูงเกินไป</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้ขับขี่และผู้โดยสารไม่คาดเข็มขัดนิรภัย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรมีที่พักรถแก่ผู้ขับขี่เมื่อต้องการพักรถตลอดตามแนวเส้นทาง</li> <li>- รณรงค์ในเรื่องการขับขี่ที่ปลอดภัย ว่างไม่ขับ เมาไม่ขับ ใช้เข็มขัดนิรภัย การบรรทุกผู้โดยสารเกินกำหนด</li> <li>- เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องควรเคร่งครัดในเรื่อง การขับรถขณะมีเมมาและการใช้เข็มขัดนิรภัย</li> </ul>
รถ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ยางระเบิด ยางเสื่อมสภาพ ความดันลมยางไม่เหมาะสม</li> <li>- ใช้ขนาดยางไม่เหมาะสม</li> <li>- บรรทุกน้ำหนักเกิน</li> <li>- ระบบเบรกชำรุด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการบรรทุกผู้โดยสารที่กระบะท้าย</li> <li>- ถูกลมนิรภัยไม่ทำงาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เข้มงวดในการตรวจสอบสภาพรถเพื่อต่อทะเบียน</li> <li>- บังคับหรือออกกฎหมายห้ามไม่ให้มีการบรรทุกผู้โดยสารที่กระบะท้ายโดยไม่มีอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยที่ได้มาตรฐาน</li> <li>- เข้มงวดการบังคับใช้กฎหมายในเรื่อง การบรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา</li> <li>- ผู้ผลิตรถควรมีการพิจารณาระบบการทำงานของถูกลมนิรภัย</li> </ul>
ถนนและสิ่งแวดลอม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผิวทางชำรุด</li> <li>- การขีดสีตีเส้นเลือนราง ไม่มีป้ายเตือนทางโค้ง ทางโค้งขาดอุปกรณ์นำทาง ไม่มีแถบชะลอความเร็ว</li> <li>- มีต้นไม้บดบังระยะมองเห็นในทางโค้ง</li> <li>- ไฟส่องสว่างชำรุดหรือไม่เพียงพอ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- อุปกรณ์กันข้างทางไม่สามารถทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ</li> <li>- บริเวณจุดเกิดเหตุมีต้นไม้ขนาดใหญ่ในพื้นที่ปลอดภัย (Clear Zone)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปรับปรุงซ่อมแซมแก้ไข เส้นขอบทาง เครื่องหมายจราจร ไฟส่องสว่าง พื้นผิวจราจรที่ชำรุดและควรมีกำหนดการที่แน่นอนในการบำรุงรักษา</li> <li>- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการพิจารณาตรวจสอบความแข็งแรงของราวกันข้างทาง</li> <li>- ไม่ควรมีต้นไม้ที่มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางเกิน 10 ซม. อยู่บริเวณข้างทาง (Clear Zone)</li> <li>- กำจัดวัชพืช ตัดไม้ไม่ให้บดบังระยะการมองเห็นทั้งทางโค้งและทางแยก</li> </ul>

# ผลการวิจัยและอภิปราย(ต่อ)

ตารางที่ 6 ตัวอย่างแผนปฏิบัติเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถกระบะ

เสาหลัก	แผนปฏิบัติการที่เสนอแนะ
การสร้างความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พัฒนาระบบฐานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่มีประสิทธิภาพ</li> <li>- ภาครัฐควรสนับสนุนการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกโดยเน้นอุบัติเหตุทางถนนที่มีความรุนแรง</li> </ul>
ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทบทวนการจัดสรรงบประมาณสำหรับการก่อสร้าง/บำรุงรักษาถนน ให้เหมาะสมและเพียงพอต่อการรับประกันความปลอดภัยของถนนที่ได้มาตรฐานสากล</li> <li>- ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนและดำเนินการแก้ไขจุดอันตราย</li> </ul>
ยานพาหนะที่ปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะและส่งเสริมการใช้รถโรงเรียนเพื่อความปลอดภัย</li> <li>- บังคับหรือออกกฎหมายห้ามไม่ให้มีการบรรทุกผู้โดยสารที่กระเบาะไต่ โดยไม่มีอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยที่ได้มาตรฐาน</li> </ul>
ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ส่งเสริมการให้ความรู้ การรณรงค์และการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนนแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ</li> <li>- เพิ่มบทลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยบนท้องถนน</li> </ul>
การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรผลักดันการพัฒนาระบบดูแลผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนก่อนถึงโรงพยาบาลที่ได้มาตรฐานและมีประสิทธิภาพ</li> <li>- ควรมีมาตรการเพื่อให้หน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องให้การชดเชยเยียวยาแก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางถนน</li> </ul>

# สรุป

จากการศึกษากรณีอุบัติเหตุรถกระบะ พบปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทั้งปัจจัยคน ปัจจัยรถ ปัจจัยถนนและสิ่งแวดล้อม และปัจจัยที่ทำให้อุบัติเหตุมีความรุนแรง ผู้วิจัยได้เสนอแนะแนวทางแก้ไขดังที่กล่าวไว้ในข้างต้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปเป็นแนวทางเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับรถกระบะหรือนำไปประยุกต์ใช้กับอุบัติเหตุจากรถประเภทอื่นและยังสามารถนำไปเป็นแนวทางในการปฏิบัติตามแผน 5 เสาหลักทศวรรษความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติได้อีกด้วย