

กรณีศึกษาที่ 9

กรณีรถบรรทุกเฉี่ยวชนรถจักรยานยนต์ บริเวณประตูศรีทรัพย์ ข้างมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา

1. กล่าวนำ

รายงานการสืบสวนอุบัติเหตุจราจรเชิงลึกฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการค่าจ้างศึกษาและพัฒนาตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนส่งและจราจร (พื้นที่ศึกษา : จังหวัดสงขลา) โดยคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ซึ่งได้รับมอบหมายจาก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ให้เป็นที่ปรึกษาเพื่อทำการวิจัยสืบค้นหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากปัจจัยต่างๆ และทำการวิเคราะห์เชิงลึกเพื่อกำหนดมาตรการและระเบียบวิธีการทำงาน โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์หาสาเหตุของแต่ละกรณีศึกษาของอุบัติเหตุรวมถึงจัดทำข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น

2. วัตถุประสงค์ของรายงาน

- 2.1 เพื่อพัฒนาองค์ความรู้ และกระบวนการในการดำเนินการหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนส่งและจราจรในเชิงลึก (In-depth Accident Investigation Unit Model) มาทดลองปฏิบัติงานจริงในประเทศไทย
- 2.2 เพื่อนำแบบฟอร์มจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ (Crash Investigation Report Form) มาทดลองใช้ในการปฏิบัติการจริงในประเทศไทย
- 2.3 เพื่อศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุจากการชนส่งและจราจรเชิงลึก และเสนอแนะแนวทางการแก้ไข

3. การรับแจ้งเหตุ

เมื่อวันเสาร์ที่ 18 พฤศจิกายน 2549 เวลา 13:15 น. หน่วยสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ได้รับแจ้งจากศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการ 1669 จังหวัดสงขลา ว่าเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกเฉี่ยวชนรถจักรยานยนต์บริเวณประตูศรีทรัพย์ (ประตู 109) ประตูเข้า-ออกด้านทิศใต้ของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ บนปทุมกันต์ ตำบลคอหงส์ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 1 ราย และบาดเจ็บเล็กน้อย 1 ราย

4. บุคลากรประจำหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน

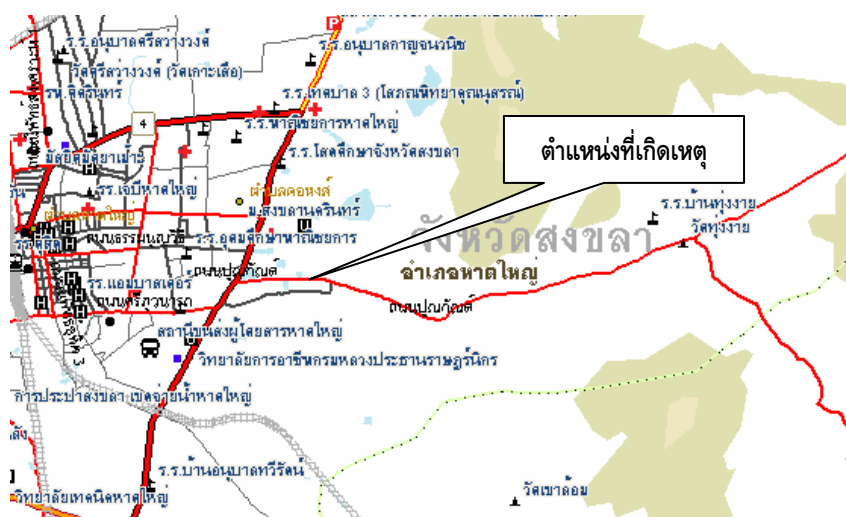
บุคลากรประจำหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน ที่ออกสำรวจและรวบรวมข้อมูลภาคสนามในกรณีอุบัติเหตุรถบรรทุกเฉี่ยวชนรถจักรยานยนต์บริเวณประตูศรีทรัพย์ ในครั้งนี้ ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญและวิศวกรในด้านต่างๆ ที่มีความรู้และความชำนาญทั้งด้านวิศวกรรมความปลอดภัย วิศวกรรมยานยนต์ และนักจิตวิทยา และได้ผ่านการอบรมหลักสูตร Establishing an in-depth crash investigation study ณ Centre for Automotive Safety Research (CASR), University of Adelaide ประเทศออสเตรเลีย โดยมี รศ.ดร.พิชัย อานีรณานนท์เป็นหัวหน้าหน่วยฯ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 บุคลากรประจำหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนที่ออกสำรวจภาคสนาม

ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง
1. รศ.ดร.พิชัย อานีรณานนท์	หัวหน้าหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน
2. รศ. ศิริรัตน์ อานีรณานนท์	ผู้เชี่ยวชาญด้านพหุศาสตร์
3. ผศ. สุวัฒน์ ไทชนะ	วิศวกรเครื่องกล
4. นายปรเมศวร์ เหลือเทพ	วิศวกรการทาง
5. นายชาอุดี สระวี	นักวิจัย

5. ข้อมูลสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม

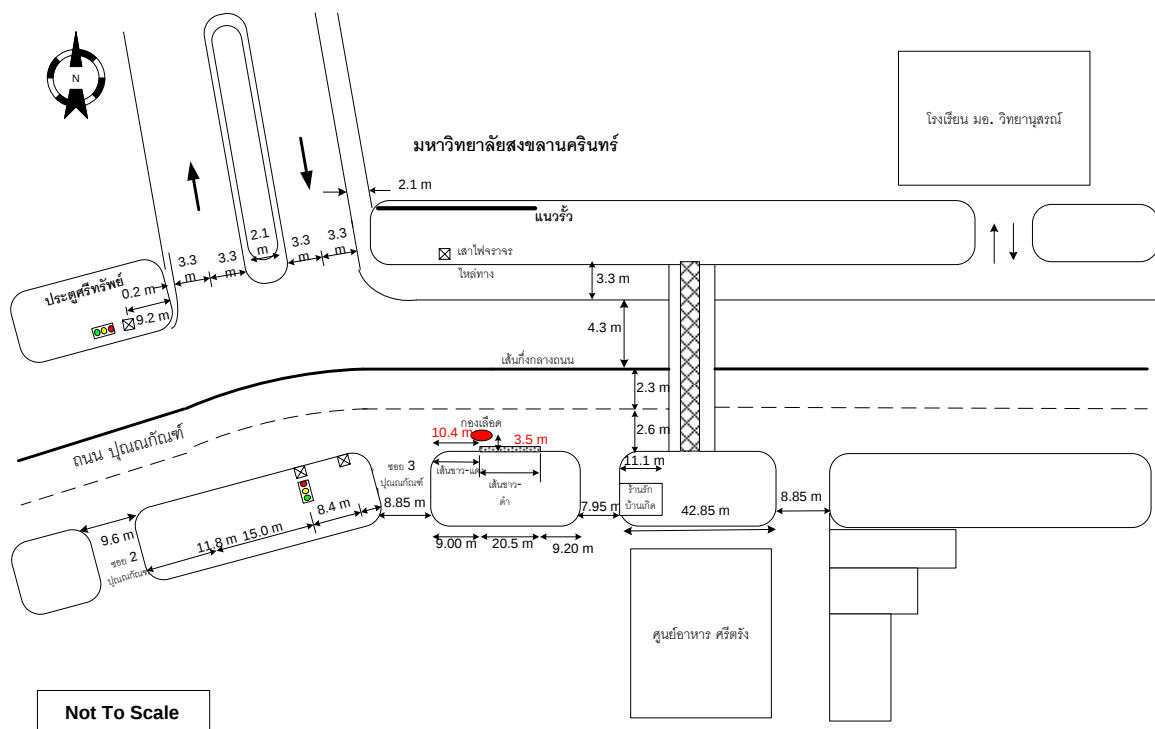
สถานที่เกิดเหตุตั้งอยู่บริเวณถนนปทุมกันต์ ใกล้ประตูศรีทรัพย์ ทางเข้าด้านข้างของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ รูปที่ 5-1 แสดงแผนที่ของบริเวณจุดเกิดเหตุ และรูปที่ 5-2 แสดงสภาพทั่วไปบริเวณจุดเกิดเหตุ



รูปที่ 5-1 แสดงตำแหน่งที่เกิดเหตุ
ที่มา: Thailand Map Magic 2005-2006



รูปที่ 5-2 ภาพถ่ายบริเวณจุดเกิดเหตุ



รูปที่ 5-3 ผังการชนและบริเวณที่เกิดเหตุ

6. สรุปลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่และผู้เห็นเหตุการณ์

เหตุเกิดเวลา 13.15 น. โดยมีรถจักรยานยนต์เวสปาร์ (รถหมายเลข 1) คนขับเป็นชาย อายุ 25 ปี อาชีพ รับจ้าง ขณะขับรถสวนหมวกนิรภัย มีผู้โดยสาร 1 ราย เป็นชาย อายุ 23 ปี อาชีพ รับจ้าง โดยทั้งคู่เป็นชาว ปัตตานี เดินทางมาหาเพื่อนที่หอพักบริเวณด้านข้างมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ไม่ไกลจากจุดเกิดเหตุ เมื่อเสร็จธุระจึงเดินทางกลับ โดยขับรถหมายเลข 1 มาในช่องจราจรด้านซ้าย เมื่อขับใกล้ทางแยกซึ่งมี สัญญาณไฟเขียวจึงขับตรงไป โดยไม่ได้สังเกตรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ (รถหมายเลข 2) ที่กำลังขับแข่งมา ทางด้านหลังเพื่อข้ามทางแยกในจังหวะและทิศทางเดียวกัน คนขับรถหมายเลข 2 เป็นชาย อายุ 40 ปี บรรทุกกรดักดิน ไม่เห็นรถหมายเลข 1 ที่ขับอยู่ทางซ้ายมือ ผนวกกับบริเวณช่องจราจรซ้ายสุดมี รถจักรยานยนต์จอดอยู่ตลอดแนวในบริเวณทางแยก ซึ่งเป็นบริเวณที่ห้ามมีการจอดรถทำให้เสียพื้นที่ การจราจรและช่องจราจรที่มีอยู่แคบลง เป็นเหตุให้รถหมายเลข 2 เฉี่ยวชนรถหมายเลข 1 เสียหลักล้มลง โดยคนขับล้มลงศีรษะซึ่งสวมหมวกนิรภัยฟาดกับราวเหล็กด้านข้างของรถหมายเลข 2 ศีรษะไม่ได้รับ บาดเจ็บ ส่วนลำตัวมีแค่รอยบอบช้ำจากการกระแทกพื้นแต่ไม่มีบาดแผลเนื่องจากคนขับสวมเสื้อแจ็คเก็ต และกางเกงยีนส์ ผู้โดยสารเมื่อเสียหลักล้มศีรษะเข้าไปอยู่ใต้ท้องรถและถูกล้อหลังเพลาที 1 ของรถ หมายเลข 2 ส่วนขับเคลื่อนทับ เสียชีวิตในทันที

7. ข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุ

- ❖ คนขับรถหมายเลข 1 เพศ ชาย อายุ 25 ปี อาชีพ รับจ้าง ขณะขับรถสวนหมวกนิรภัย ศีรษะจึง ไม่ได้รับบาดเจ็บจากการถูกกระแทก สวมเสื้อแจ็คเก็ตและกางเกงยีนส์จึงสามารถป้องกันการ ถลอกได้ในระดับหนึ่ง มีอาการบาดเจ็บปวดบวมช้ำที่หลังเท่านั้น
- ❖ ผู้โดยสารรถหมายเลข 1 เพศชาย อายุ 23 ปี อาชีพ รับจ้าง ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย ถูกล้อหลัง เพลาที 1 ของรถหมายเลข 2 ส่วนขับเคลื่อนทับ เสียชีวิตในทันที
- ❖ คนขับรถหมายเลข 2 เพศ ชาย อายุ 40 ปี อาชีพ รับจ้าง ขับรถบรรทุก

8. ข้อมูลยานพาหนะ

8.1 ข้อมูลรถจักรยานยนต์ (รถหมายเลข 1)

- ❖ รถจักรยานยนต์ เวสปาร์ สภาพรถหลังการชนมีเพียงรอยขีดข่วนจากการล้มบริเวณด้านขวา แต่ มีข้อสังเกตตรงที่ รถหมายเลข 1 ไม่กระຈกมองข้าง อาจทำให้คนขับรถหมายเลข 1 ไม่สามารถ มองเห็นรถหมายเลข 2 ที่พยายามแซงมาจากด้านหลัง รูปรถหมายเลข 1 ดังแสดงในรูปที่ 8-



รูปที่ 8-1-1 สภาพของรถหมายเลข 1 หลังพลิกคว่ำ

8.2 ข้อมูลรถบรรทุกพ่วง (รถหมายเลข 2)

- ❖ รถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ ยี่ห้อ ฮีซูซุ ซึ่งบรรทุกกรดตกดิน โดยมีข้อสังเกตตรงที่บริเวณด้านข้างของส่วนต่อพ่วงมีส่วนที่กว้างมากกว่าหน้ารถยื่นออกมา ซึ่งอาจเป็นการยากต่อผู้ขับรถบรรทุกในการบังคับรถไม่ให้เกิดการเฉี่ยวชนด้านข้าง ดังรูปที่ 8-2



รูปที่ 8.2-1 สภาพของรถหมายเลข 2

- ❖ อย่างไรก็ตามรถหมายเลข 2 มีข้อสังเกตในเรื่องความปลอดภัยตรงที่ส่วนต่อพ่วงของรถคือไม่มีราวกันป้องกันรถเสียหลักหลุดเข้าไต้ท้องรถ ดังรูปที่ 8-3 ถึงแม้ว่าอุบัติเหตุในครั้งนี้ผู้เสียชีวิตไม่ได้เสียถูกทับในส่วนต่อพ่วงก็ตาม แต่เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการที่รถจักรยานยนต์เสียหลักเข้าไปไต้ท้องรถได้ในอนาคต



รูปที่ 8.2-2 รถหมายเลข 2 ไม่มีราวป้องกันรถลอดเข้าใต้ท้องรถ

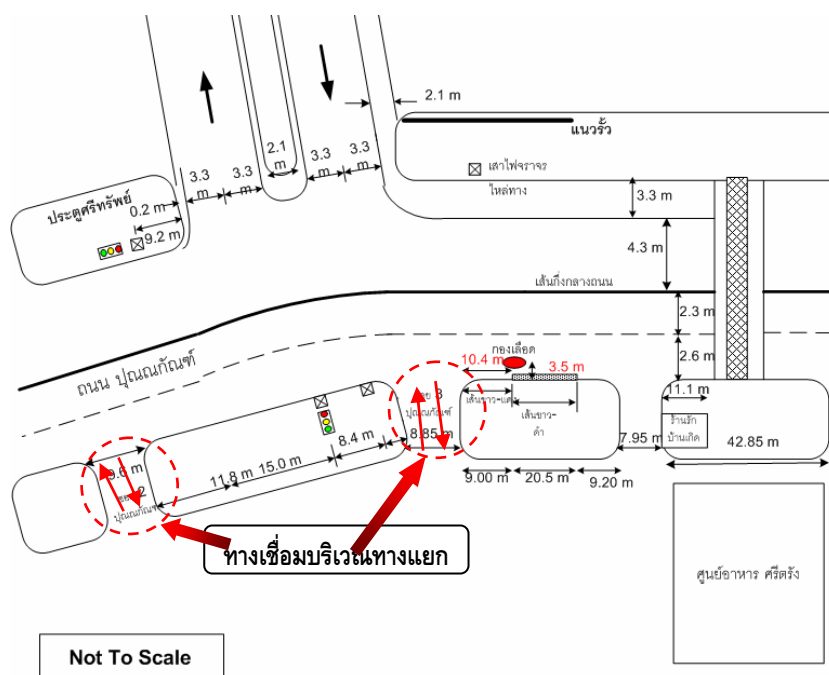
9. ข้อมูลถนนและสภาพแวดล้อม

- ❖ บริเวณที่เกิดเหตุเป็นทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจร จากการสังเกตบริเวณทางแยกนี้มักมีรถจักรยานยนต์จอดซึ่งเป็นบริเวณที่ห้ามมีการจอดรถ การจอดรถอย่างกฎหมายทำให้ช่องทางจราจรที่มีอยู่แคบลง
- ❖ เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางของถนนไม่ชัดเจนเสื่อมประสิทธิภาพ



รูปที่ 9-1 ลักษณะของถนนบริเวณที่เกิดเหตุ (ภาพถ่ายหลังวันเกิดเหตุ)

- ❖ นอกจากนี้ ทางแยกที่เกิดเหตุนี้มีผู้สัญจรผ่านไปมาเป็นจำนวนมากทั้งนักศึกษาและประชาชนทั่วไป และมีทางเชื่อมเข้าออกอยู่ในทางแยกซึ่งเป็นเพิ่มจุดขัดแย้งและอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย



รูปที่ 9-2 ทางแยกที่มีทางเชื่อมอยู่ภายในอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

10. บทเรียนที่ได้และข้อเสนอแนะ

10.1 ปัจจัยด้านคน

- ❖ การสวมหมวกนิรภัยสามารถลดความรุนแรงของอาการบาดเจ็บที่ศีรษะได้
- ❖ การสวมเสื้อผ้าเครื่องแต่งกายที่เหมาะสมรัดกุมขณะขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถลดความรุนแรงของอาการบาดเจ็บได้ในระดับหนึ่งเช่นกัน
- ❖ วินัยจราจรในเรื่องการไม่จอดรถในที่ห้ามจอดถือเป็นสิ่งสำคัญและควรยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด เพราะรถที่จอดในที่ห้ามจอดอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ที่สัญจรไปมาในบริเวณนั้นได้

10.2 ปัจจัยด้านยานพาหนะ

- ❖ รถจักรยานยนต์ควรมีอุปกรณ์คุ้มครองและพร้อมใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น กระจกมองข้างและหลัง
- ❖ รถบรรทุกทุกพ่วงควรมีเครื่องป้องกันหรือราวกันลวดไม่เพียงแต่ส่วนของรถขับเคลื่อนเท่านั้นแต่ต้องติดตั้งในส่วนของตัวพ่วงด้วย
- ❖ เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบควรกวดขันรถที่มีการมาดัดแปลงภายหลังว่าถูกกฎหมายหรือไม่ โดยเฉพาะในกรณีนี้ที่ส่วนต่อพ่วงมีอุปกรณ์เสริมบริเวณบรรทุกถัดก้นกว้างกว่าความกว้างของหน้ารถ (หัวรถ)

10.3 ปัจจัยด้านถนนและสภาพแวดล้อม

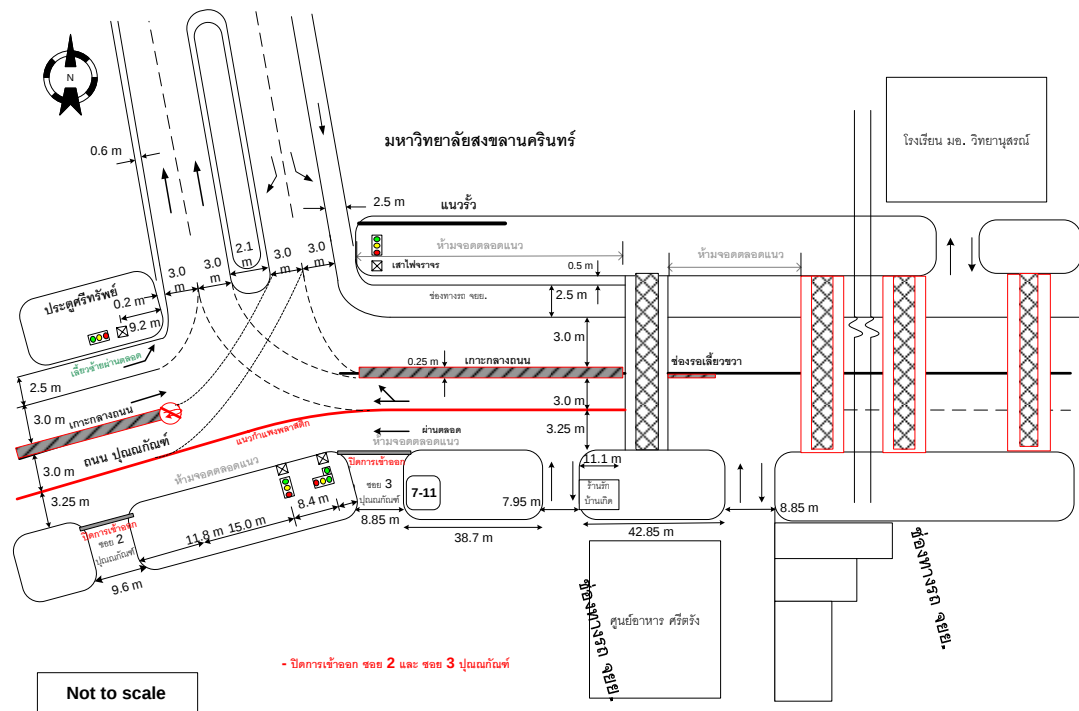
- ❖ เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางที่เลอะเลือนควรได้รับการปรับปรุง ตลอดจนไม่ควรอนุญาตให้มีการจอดรถบริเวณทางแยก นอกจากนี้ ควรพิจารณาปรับปรุงลักษณะทางกายและการจราจรของทางแยกนี้ซึ่งเป็นทางแยกที่มีนักศึกษาและประชาชนสัญจรไปมาเป็นจำนวนมาก ดังรูปที่ 10.3-1



รูปที่ 10.3 -1 นักศึกษาเป็นกลุ่มผู้ใช้ทางส่วนใหญ่ที่ควรได้รับการดูแล

- ❖ ดังนั้นหน่วยงานที่รับผิดชอบทางแยกนี้ ควรพิจารณาปรับปรุงในประเด็นดังกล่าว โดยคณะวิจัยได้มีข้อเสนอในการปรับปรุงการจราจรของทางแยกบริเวณประตูศรีทรัพย์ดังรูปที่ 10-2 โดยมีรายละเอียดโดยสรุปดังนี้
 - ปิดทางเชื่อมของซอย 2 และ 3 ปุณณกัณฑ์ โดยพัฒนาและเชื่อมต่อเส้นทางจากซอย 2 และ 3 เข้ากับเครือข่ายของถนนทุ่งรี แล้วให้รถระบายเข้า-ออกผ่านซอยตลาดศรีตรัง
 - จัดแยกช่องจราจรซ้ายสุดในทิศทางตะวันออก-ตะวันตก ให้เป็นช่องทางผ่านตลอดออกมา โดยอาจทำการติดตั้งกำแพงพลาสติกตลอดแนวช่องทางผ่านตลอด
 - ตีเส้นพื้นที่หยุดรอสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกสำหรับรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะในทุกทิศทาง
 - ช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์ในช่องจราจรซ้ายสุดจากทิศทางตะวันตกมุ่งหน้าเลี้ยวซ้ายเข้าสู่มหาวิทยาลัย และจากมหาวิทยาลัยเลี้ยวซ้ายมุ่งหน้าไปทิศตะวันออก
 - ติดตั้งเกาะกลางถนนที่เป็นมาตรฐานเพื่อแบ่งแยกการจราจรให้ชัดเจน และทาสีเส้นประเพื่อแสดงแนวเลี้ยวในพื้นที่ทางแยกซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่สัญจรไปมา
 - ติดตั้งเนินชะลอความเร็วเพิ่มเติมบริเวณก่อนถึงซอยตลาดศรีตรังเพื่อชะลอความเร็วของรถไม่ให้เร็วจนกับรถที่เข้าออกจากซอยตลาดศรีตรัง (ซึ่งจะเป็นทางเข้า-ออกหลักของผู้ใช้รถซอย 2 และ 3 ปุณณกัณฑ์)
 - จัดทำช่องรอเลี้ยวขวาสำหรับรถที่จะเลี้ยวเข้าตลาดศรีตรัง
 - ปรับปรุงการจราจรในซอยตลาดศรีตรัง

O นอกจากนี้ ควรพิจารณาติดตั้งเนินชะลอความเร็ว (Flat-top speed table) อีก 1 คู่ บริเวณก่อนและหลังโรงเรียน มอ. วิทยานุสรณ์ เพื่อเป็นการลดความเร็วของรถที่สัญจรผ่าน



รูปที่ 10.3 -2 ข้อเสนอในการปรับปรุงทางแยกและบริเวณต่อเนื่อง

ព្រះបាទសីហនុលូណ៍