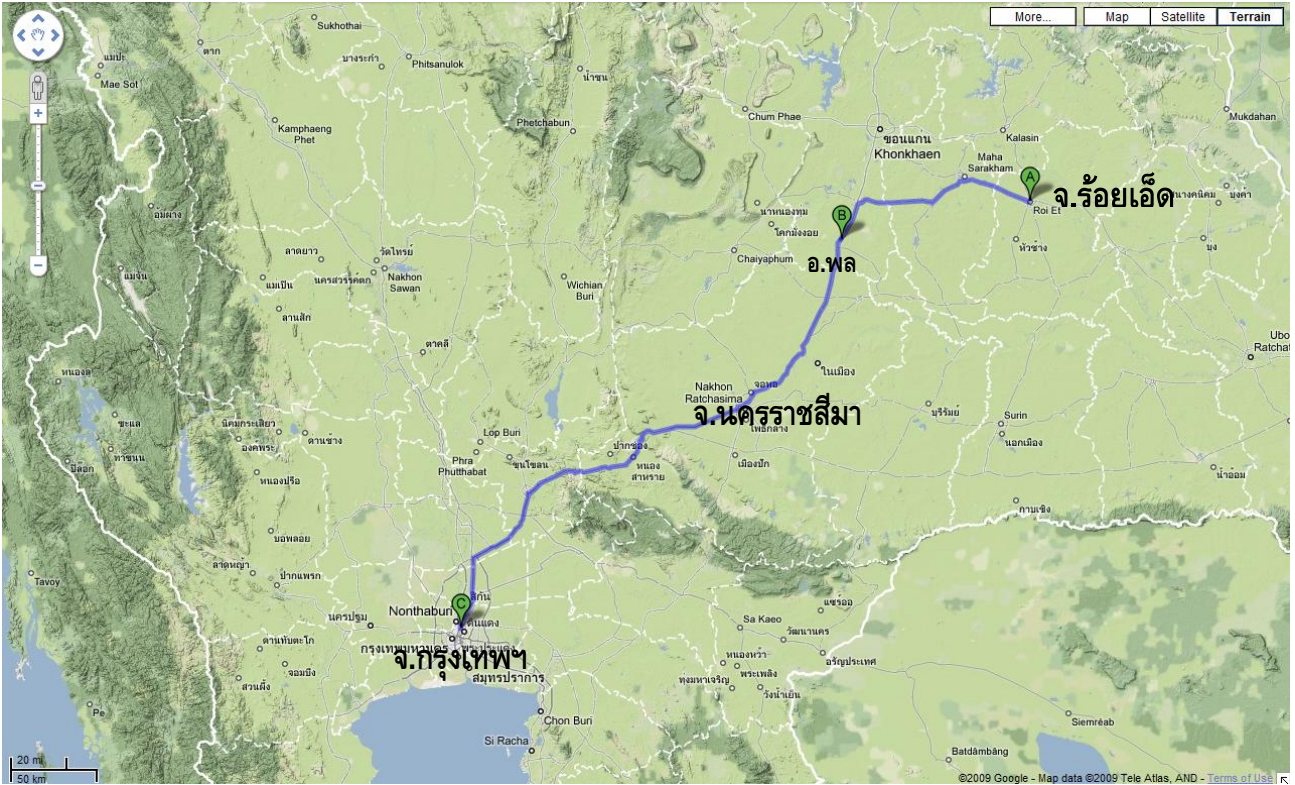


Case ID: 060816-01

ลำดับเหตุการณ์

เมื่อวันพุธที่ 16 สิงหาคม พ.ศ. 2549 เวลาประมาณ 12:00 น. ได้เกิดอุบัติเหตุรถโดยสารพุ่งชนท้ายรถสิบล้อบนถนนมิตรภาพ (ทางหลวงหมายเลข 2) เป็นเหตุให้รถทั้งสองเสียหลักพลิกคว่ำ โดยรถสิบล้อพลิกคว่ำทางซ้ายของถนน ในขณะที่รถโดยสารพุ่งข้ามเกาะกลางถนนไปในทิศทางตรงกันข้ามและพลิกคว่ำ จุดเกิดเหตุ (รูปที่ 3-1) อยู่ในช่องจราจรทิศทางมุ่งหน้าทิศใต้สู่ อ.พล

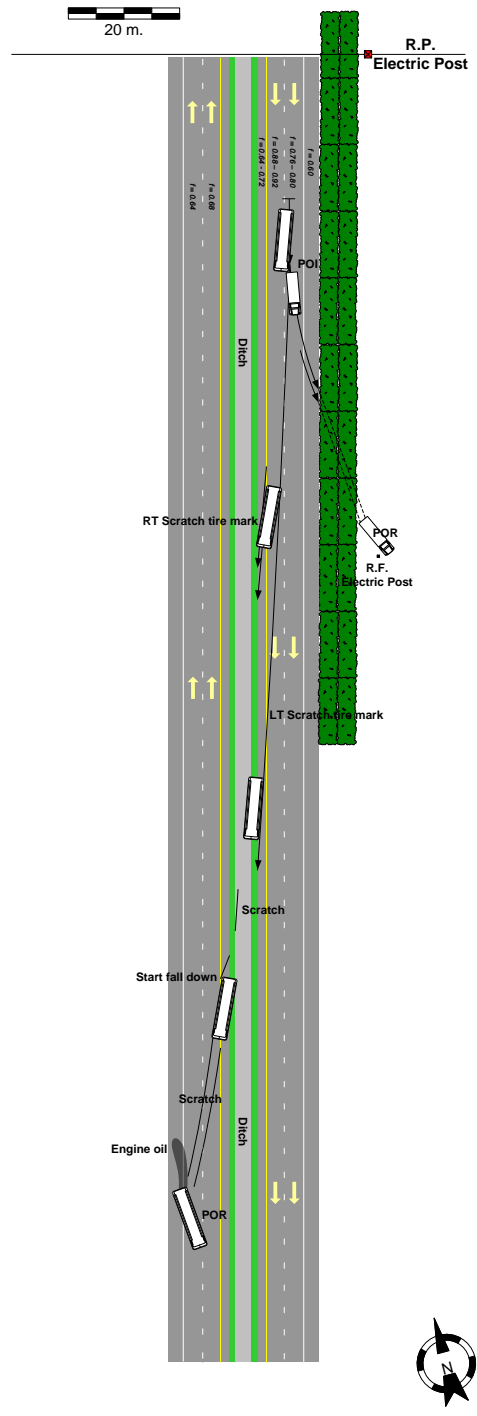


รูปที่ 3-1 ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุ

รถโดยสารที่เกิดเหตุเป็นรถโดยสารประจำทางให้บริการระหว่าง อ.ดอนตาล จ.ร้อยเอ็ด จุดหมายปลายทางอยู่ที่ จ.กรุงเทพมหานคร สำหรับรถเที่ยวนี้เดินทางออกจาก อ.ดอนตาล เวลา 8:10 น. จอดรับส่งผู้โดยสารตามปกติที่ อ.โพนทอง เวลา 9:10 น. และที่ อ.เมือง จ.ร้อยเอ็ด เวลา 10:15 น. ผู้โดยสารหลายคนได้ให้ข้อมูลกับทีมงานของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุ ว่า คนขับขับมาด้วยความเร็วปกติ บางคนรู้สึกว่าขับช้าเกินไป ผู้โดยสารท่านหนึ่งเห็นเหตุการณ์ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่าก่อนเกิดเหตุ รถโดยสารวิ่งมาในช่องทางขวา (ช่องทางด้านใน) หลังจากนั้นมียุทธการวิ่งตามหลังมาจึงเปลี่ยนมาช่องทางซ้ายเพื่อให้รถยนต์ส่วนบุคคลแซง แต่ในจังหวะที่พยายามจะกลับไปช่องทางขวาอีกครั้งเพื่อแซงรถบรรทุกกลับแซงไม่ทัน และชนเข้ากับส่วนท้ายด้านขวาของรถบรรทุก จนพลิกคว่ำไปในช่องจราจรทิศทางตรงข้าม ดังแสดงเหตุการณ์สำคัญที่เกิดขึ้นในรูปที่ 3-2

ทีมงานของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุ ไปถึงที่เกิดเหตุเวลาประมาณ 13:00 น. รถทั้งสองคันยังไม่ได้มีการเคลื่อนย้าย ส่วนผู้โดยสารได้รับการนำส่งโรงพยาบาลอำเภอลพลและโรงพยาบาลขอนแก่น แบ่งเป็นผู้โดยสารรถโดยสาร 36

คน แยกเป็นผู้บาดเจ็บสาหัส 2 คน ที่เหลือได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย ส่วนคนขับรถสปีดได้รับบาดเจ็บสาหัส ตั้ง
 สรุปรูปผู้ประสบอุบัติเหตุในตารางที่ 3-1



รูปที่ 3-2 ลักษณะการเกิดเหตุ

ตารางที่ 3-1 ผู้บาดเจ็บแยกตามการบาดเจ็บ

รถ	เสียชีวิต	บาดเจ็บ สาหัส	บาดเจ็บ เล็กน้อย	ไม่ได้รับ บาดเจ็บ
รถโดยสาร	-	2	34	-
รถบรรทุก	-	1	-	-

ข้อมูลรถ

รถโดยสาร

รถโดยสารที่เกิดเหตุเป็นรถโดยสาร Isuzu หกล้อ สีน้ำเงินขาว ขับเคลื่อนล้อหลัง น้ำหนักรวม 12,800 กิโลกรัม จำนวนที่นั่งรวมทั้งสิ้น 45 ที่นั่ง ไม่มีอุปกรณ์ป้องกัน (Restraint System) สำหรับผู้โดยสาร ระหว่างการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ รถโดยสารอยู่ในลักษณะตะแคงด้านขวา กระจกหน้าแตกและหลุดออกทั้งหมด กระจกผู้โดยสารฝั่งขวาเสียหายตลอดแนว ส่วนฝั่งซ้ายแตกเฉพาะกระจกบานแรก ที่นั่งหมายเลข 1AB 3AB และ 4AB หลุดออกจากตำแหน่ง ความเสียหายหลักเกิดบริเวณมุมด้านหน้าซ้ายของรถ ตั้งแต่เสา A กันชนหน้า และประตูหน้าซ้าย รูปที่ 3-3 และรูปที่ 3-4 แสดงความเสียหายโดยรวมของรถโดยสารคันดังกล่าว



รูปที่ 3-3 ตำแหน่งสุดท้ายของรถโดยสาร



รูปที่ 3-4 ความเสียหายของรถโดยสาร

ล้อหน้าทั้งสองล้อใช้ยาง Yokohama RY 237 ขนาด 295/80 R22.5 ส่วนยางหลังทั้งสี่เส้นที่เหลือใช้ยาง Michelin XZ E 2 ขนาด 11.00 R 20 จากการตรวจสอบพบว่ายางแต่ละเส้นอยู่ในสภาพปกติ

รถบรรทุก

รถคูเปอร์เป็นรถสิบล้อ Hino สีเขียว บรรทุกเกลือสินเธาว์เต็มพื้นที่บรรทุกด้านหลัง ขณะตรวจสอบรถพลิกคว่ำอยู่ในลักษณะตะแคง มุมเอียง 225 องศา หลังคาด้านขวายุบตัวรวมถึงเสา A ด้านขวาด้วย ตัวกระบะที่ทำจากไม้

ด้านขวาเสียหายและหลุดออกจากตำแหน่งส่งผลให้วัสดุที่บรรทุกมากระจายทั่วบริเวณใกล้เคียง รูปที่ 3-5 และรูปที่ 3-6 แสดงตำแหน่งและความเสียหายของรถบรรทุกคันดังกล่าว



รูปที่ 3-5 ตำแหน่งสุดท้ายของรถบรรทุก



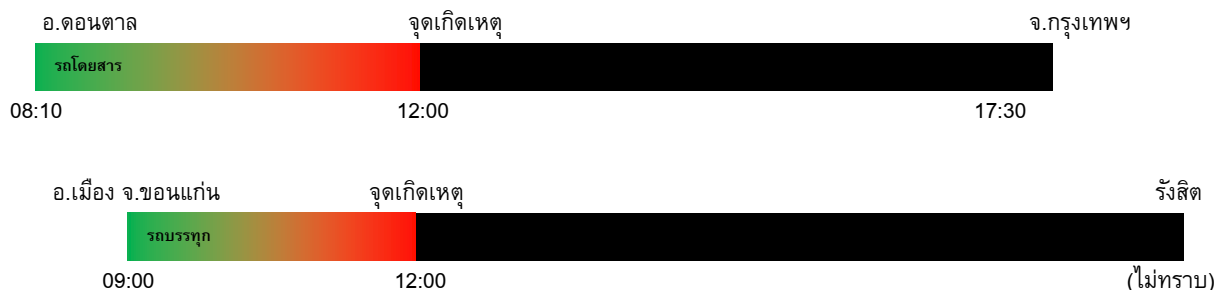
รูปที่ 3-6 ความเสียหายของรถบรรทุก

ล้อหน้าของรถบรรทุกใช้ยาง Firestone FS 495, 9.00 – 20 ส่วนล้อที่เพลากลางฝั่งซ้ายมือใช้ยาง High Hero Mighty HX 101 ขนาด 9.00 – 20 ส่วนฝั่งขวามือใช้ยาง Firestone L 542 ขนาด 9.00 – 20 เพลาลังฝั่งซ้ายมือใช้ยาง Firestone L 542 ขนาด 9.00 – 20 ส่วนฝั่งขวาใช้ยาง Vee rubber Lug ขนาด 9.00 – 20

ข้อมูลผู้ขับขี่

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุฯ ไม่สามารถสอบถามข้อมูลรายละเอียดการเกิดเหตุกับผู้ขับขี่รถโดยสารได้ เนื่องจากหลบหนีหลังจากเกิดเหตุ ซึ่งข้อมูลเพิ่มเติมที่ได้จากบริษัทเดินรถ และพนักงานให้บริการบนรถกล่าวว่า ผู้ขับขี่มีอายุประมาณห้าสิบปี จากการทำงานให้กับบริษัทไม่เคยประสบอุบัติเหตุเลย ก่อนเกิดเหตุได้จอดรับส่งผู้โดยสารสองที่ที่ อ.โพนทอง เวลา 9:10 น. และที่ อ.เมือง จ.ร้อยเอ็ด เวลา 10:15 น. ผู้โดยสารท่านหนึ่งที่นั่งอยู่ด้านหลังผู้ขับขี่ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่าเห็นผู้ขับขี่ตีมเครื่องตีมชูกำลังไปแล้วสองขวด อย่างไรก็ตาม ผู้โดยสารส่วนใหญ่ให้ข้อมูลตรงกันว่ารถวิ่งไปด้วยความเร็วปกติ ไม่มีการขับขี่ที่เสี่ยงต่ออันตรายใดๆ บางคนรู้สึกว่าการขับขี่ช้าเกินไป

ส่วนผู้ขับขี่รถบรรทุกเป็นชายอายุ 52 ปี ขับรถคันดังกล่าวมาจากจ.สกลนครตั้งแต่วันที่ 21:00 น. ของคืนก่อนหน้า (15 สิงหาคม) และได้จอดพักผ่อนที่ อ.เมือง จ.ขอนแก่น หลังจากนั้นได้ออกเดินทางอีกครั้งเมื่อเวลาประมาณ 9:00 น. เพื่อมุ่งหน้าไปรังสิต ผู้ขับขี่ได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่าตนไม่ได้ระวังหรือรู้สึกผิดปกติอย่างใดก่อนเกิดเหตุ หลังจากถูกชนที่ด้านท้ายตนก็ไม่สามารถควบคุมรถอย่างปลอดภัยได้ รูปที่ 3-7 แสดงภาพระยะเวลาในการเดินทางปกติเปรียบเทียบกับช่วงที่เกิดอุบัติเหตุ



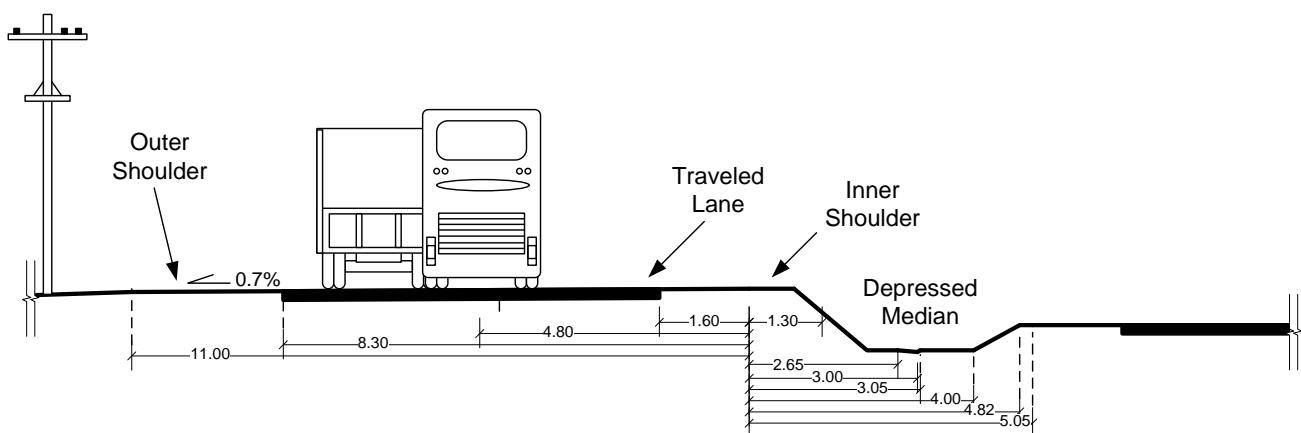
รูปที่ 3-7 ระยะเวลาในการเดินทาง

ข้อมูลเกี่ยวกับถนน

จุดเกิดเหตุอยู่บนทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ในช่องทางมุ่งหน้าทิศใต้ จากอ.บ้านไผ่มุ่งหน้าเข้า อ.พล บริเวณดังกล่าวเป็นถนนสี่ช่องจราจร แบ่งเป็นสองช่องทางไปกลับ ความกว้างช่องจราจรช่องทางวิ่งด้านใน 3.2 เมตร และช่องทางวิ่งด้านนอก 3.5 เมตร ความกว้างไหล่ทาง 1.6 เมตร แยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบต่ำกว่าระดับพื้นถนน (Depressed Median) ความกว้าง 5.05 เมตร ค่าสัมประสิทธิ์แรงเสียดทานของพื้นถนนทิศทางมุ่งหน้าทิศใต้ ในช่องทางวิ่งด้านในเท่ากับ 0.9 และช่องทางวิ่งด้านนอกเท่ากับ 0.78 ส่วนในทิศทางมุ่งหน้าทิศเหนือในช่องทางวิ่งด้านในเท่ากับ 0.64 และช่องทางวิ่งด้านนอกเท่ากับ 0.68

เกาะกลางแบบต่ำกว่าระดับพื้นถนน

เนื่องจากระดับของพื้นผิวถนนทั้งสองทิศทางต่างกันอยู่ที่ระดับ 0.65 เมตร ดังนั้นเกาะกลางจึงมีรูปร่างไม่สมมาตร ดังแสดงในรูปที่ 3-8 ในที่เกิดเหตุมีคลองระบายน้ำคอนกรีตอยู่บริเวณเกาะกลางและพวยรอยไถลของรถโดยสารเป็นแนวยาวประมาณ 7.4 เมตร

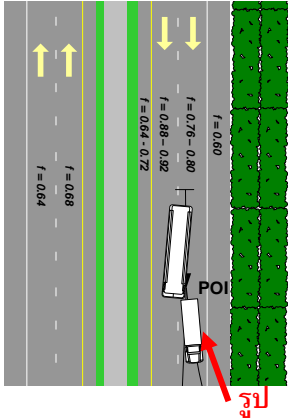


หน่วย: เมตร

รูปที่ 3-8 เกาะกลางแบบต่ำกว่าระดับพื้นถนน

หลักฐานในที่เกิดเหตุ

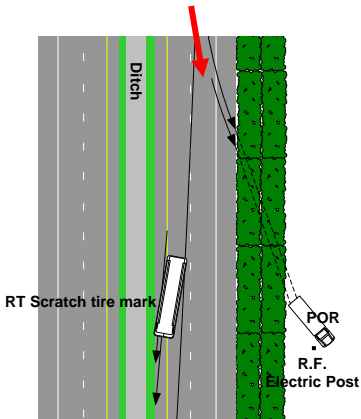
ที่จุดปะทะ (Point of Impact) มีรอยล้อรถชัดเจนอยู่สองรอยบนช่องทางด้านนอก เป็นรอยล้อเดี่ยวหนึ่งรอยและรอยล้อคู่หนึ่งรอย ความยาวรวม 11.8 เมตร หลังจากนั้นสองรอยดังกล่าวก็แยกออกจากกันเป็นรูปตัว Y ดังแสดงในรูปที่ 3-9



รูปที่ 3-9 ที่เกิดเหตุ ณ จุดปะทะ (Point of Impact)

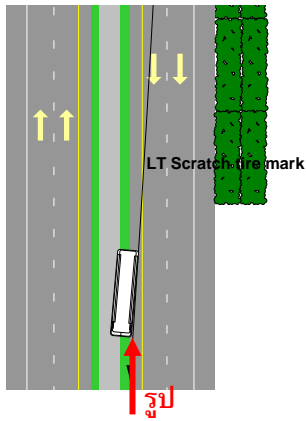
รถบรรทุกหลุดออกจากถนนทางด้านซ้าย เกิดรอยล้อความยาว 24.7 เมตรนับจากจุดรอยล้อรูปตัว Y พุ่งลงไปในพื้นที่ข้างทางเป็นระยะ 13.4 เมตร ก่อนที่จะพลิกคว่ำ บริเวณดังกล่าว มีรอยล้อที่บริเวณพื้นดินข้างทางแสดงให้เห็นว่ารถเสียหลักพลิกคว่ำทางด้านขวา ส่งผลให้วัสดุที่บรรทุกมาหล่นกระจายรอบบริเวณดังกล่าวในช่วงรัศมีประมาณ 10-15 เมตรนับจากจุดที่หลุดพ้นถนนออกมา จุดสุดท้ายที่รถจอดเป็นท่งนา รวมระยะตั้งแต่จุดปะทะมาจนถึงจุดดังกล่าวประมาณ 48-53 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 3-10

รูป



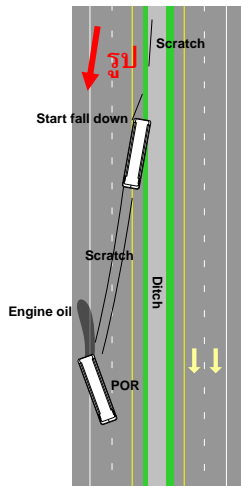
รูปที่ 3-10 จุดที่รถบรรทุกพลิกคว่ำ

ขณะที่รถบรรทุกเสียหลักไปทางซ้าย รถโดยสารเคลื่อนที่ไปข้างหน้าเป็นระยะทาง 32.5 เมตร นับจากจุดรอยล้อรูปตัว Y หลังจากนั้นเริ่มเสียหลักไปทางขวา ผ่านช่องทางด้านในและไหล่ทางด้านขวา รวมเป็นระยะทางทั้งสิ้น 116 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 3-11



รูปที่ 3-11 ทิศทางการเคลื่อนที่ของรถโดยสารหลังจากจุดปะทะ

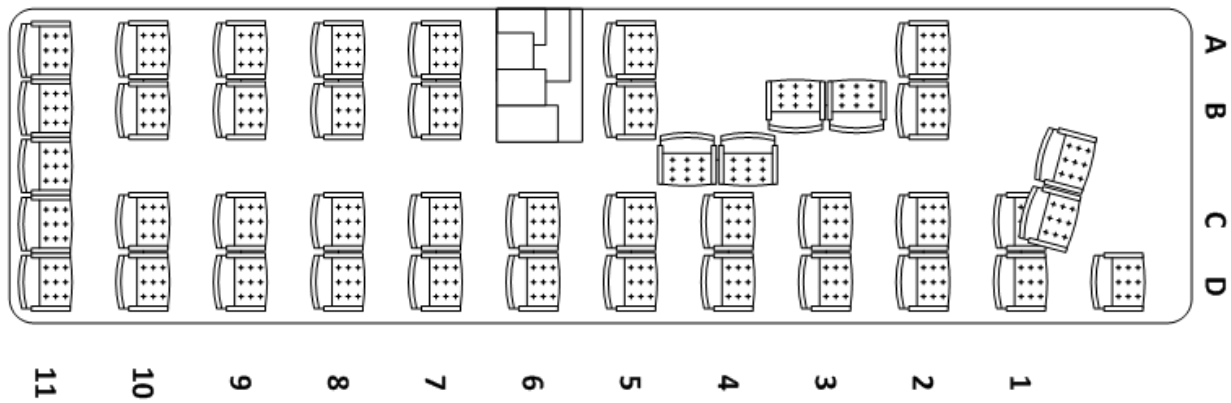
ทันทีที่รถหลุดออกจากถนนทางด้านขวา รถโดยสารก็เกิดการพลิกคว่ำในทิศทางตามเข็มนาฬิกา โดยอิงหลักฐานจากรอยไถลบริเวณคลองระบายน้ำคอนกรีต หลังจากนั้น รถโดยสารก็ไถลต่อไปในช่องทางตรงกันข้าม ดังแสดงในรูปที่ 3-12 รวมระยะทางตั้งแต่เริ่มพลิกคว่ำจนถึงจุดสิ้นสุด 49 เมตร



รูปที่ 3-12 จุดที่รถโดยสารพลิกคว่ำและไถลไปในช่องจราจรทิศทางตรงข้าม

ข้อมูลการบาดเจ็บ

หลังเกิดเหตุ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุฯ ได้สัมภาษณ์และสอบถามรายละเอียดการบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุ 21 คน จาก 37 คน ผู้โดยสารรถโดยสารสองคนได้รับบาดเจ็บสาหัส ผู้ขับขี่รถบรรทุกแขนขวาหัก ส่วนผู้โดยสารรถโดยสารที่เหลือ 34 คนได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย จากจำนวนนี้ 9 คนได้รับบาดเจ็บจากการพุ่งชนที่นั่งข้างหน้า 2 คนได้รับบาดเจ็บเนื่องจากผู้โดยสารอื่นหล่นมาทับ และ 8 คนบาดเจ็บจากเศษกระจกหน้าต่าง รูปที่ 3-13 และ ตารางที่ 3-2 แสดงตำแหน่งที่นั่งและรายละเอียดการบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุแต่ละคน



รูปที่ 3-13 ตำแหน่งที่หนึ่ง

ตารางที่ 3-2 สรุปการบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุ

ลำดับ	ความรุนแรง	ตำแหน่งที่หนึ่ง	การบาดเจ็บ	ICD 10
1	บาดเจ็บเล็กน้อย	ข้างคนขับ	Open wound of upper arm	S41.1
			Open wound of elbow	S51.0
			Open wound of other parts of wrist and hand	S61.8
2	บาดเจ็บเล็กน้อย	D1	Contusion of ankle	S90.0
			Contusion of knee	S80.0
			Contusion of elbow	S50.0
			Contusion of elbow	S50.0
			Contusion of thorax	S20.2
3	บาดเจ็บเล็กน้อย	A2	Contusion of toe(s) without damage to nail	S90.1
			Contusion of thigh	S70.1
4	บาดเจ็บเล็กน้อย	B2	Multiple superficial injuries of lower leg	S80.7
			Contusion of thorax	S20.2
			Superficial injury of other parts of head	S00.8
5	บาดเจ็บเล็กน้อย	C2	Superficial injury of other parts of head	S00.8
			Contusion of thigh	S70.1
			Contusion of thigh	S70.1
6	บาดเจ็บเล็กน้อย	D2	Superficial injury of other parts of head	S00.8
			Contusion of knee	S80.0
7	บาดเจ็บเล็กน้อย	A3	Superficial injury of other parts of head	S00.8
			Contusion of other and unspecified parts of lower leg	S80.1
			Contusion of thigh	S70.1
			Contusion of ankle	S90.0
8	บาดเจ็บเล็กน้อย	A4	Contusion of knee	S80.0
			Contusion of finger(s) without damage to nail	S60.0
			Contusion of toe(s) without damage to nail	S90.1
9	บาดเจ็บเล็กน้อย	C4	Contusion of abdominal wall	S30.1
			Other superficial injuries of abdomen, lower back and pelvis	S30.8
			Open wound of knee	S81.0
			Contusion of shoulder and upper arm	S40.0
			Open wound of knee	S81.0

ตารางที่ 3-19 สรุปการบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุ (ต่อ)

ลำดับ	ความรุนแรง	ตำแหน่งที่หนึ่ง	การบาดเจ็บ	ICD 10
10	บาดเจ็บสาหัส	D5	Fracture of other and unspecified parts of lumbar spine and pelvis	S32.8
			Contusion of thigh	S70.1
11	บาดเจ็บเล็กน้อย	D6	Open wound of nose	S01.2
			Multiple superficial injuries of lower leg	S80.7
			Contusion of ankle	S90.0
			Contusion of elbow	S50.0
12	บาดเจ็บเล็กน้อย	C7	Open wound of scalp	S01.0
			Superficial injury of other parts of head	S00.8
			Contusion of knee	S80.0
			Contusion of knee	S80.0
13	บาดเจ็บเล็กน้อย	A8	Open wound of other parts of head	S01.8
			Contusion of other parts of wrist and hand	S60.2
			Contusion of other parts of wrist and hand	S60.2
14	บาดเจ็บเล็กน้อย	B9	Superficial injury of other parts of head	S00.8
			Contusion of abdominal wall	S30.1
			Contusion of knee	S80.0
15	บาดเจ็บเล็กน้อย	C10	Contusion of thigh	S70.1
			Other superficial injuries of abdomen, lower back and pelvis	S30.8
			Open wound of lip and oral cavity	S01.5
16	บาดเจ็บเล็กน้อย	D10	Multiple superficial injuries of lower leg	S80.7
17	บาดเจ็บเล็กน้อย	แถวหลังที่สี่จาก ซ้าย	Multiple superficial injuries of lower leg	S80.7
			Contusion of ankle	S90.0
			Contusion of ankle	S90.0
			Superficial injury of other parts of head	S00.8
18	บาดเจ็บเล็กน้อย	แถวหลังที่หนึ่ง จากขวา	Open wound of knee	S81.0
			Contusion of ankle	S90.0
			Contusion of knee	S80.0
			Contusion of shoulder and upper arm	S40.0
			Sprain and strain of cervical spine	S13.4
			Superficial injury of lip and oral cavity	S00.5
19	บาดเจ็บเล็กน้อย	(ไม่ทราบ)	Open wound of toe(s) without damage to nail	S91.1
			Open wound of toe(s) without damage to nail	S91.1
20	บาดเจ็บสาหัส	(ไม่ทราบ)	Open wound of eyelid and periocular area	S01.1
			Superficial injury of other parts of head	S00.8
			Contusion of abdominal wall	S30.1
21	บาดเจ็บเล็กน้อย	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)
22	บาดเจ็บเล็กน้อย	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)
23	บาดเจ็บเล็กน้อย	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)
24	บาดเจ็บเล็กน้อย	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)
25	บาดเจ็บเล็กน้อย	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)
26	บาดเจ็บเล็กน้อย	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)
27	บาดเจ็บเล็กน้อย	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)
28	บาดเจ็บเล็กน้อย	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)
29	บาดเจ็บเล็กน้อย	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)
30	บาดเจ็บเล็กน้อย	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)
31	บาดเจ็บเล็กน้อย	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)

ตารางที่ 3-19 สรุปการบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุ (ต่อ)

ลำดับ	ความรุนแรง	ตำแหน่งที่หนึ่ง	การบาดเจ็บ	ICD 10
32	บาดเจ็บเล็กน้อย	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)
33	บาดเจ็บเล็กน้อย	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)
34	บาดเจ็บเล็กน้อย	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)
35	บาดเจ็บเล็กน้อย	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)
36	บาดเจ็บเล็กน้อย	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)	(ไม่ทราบ)
37	บาดเจ็บสาหัส	ผู้ขับขี่รถบรรทุก	Fracture of shafts of both ulna and radius	S52.4

องค์ประกอบของอุบัติเหตุ

การควบคุมรถของผู้ขับขี่รถโดยสาร

จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ผู้ขับขี่รถโดยสารพยายามที่จะแซงรถบรรทุกที่วิ่งอยู่ในช่องทางด้านซ้าย แต่ข้อมูลจากผู้โดยสาร พบว่าก่อนหน้านี้อัตโนมัติวิ่งอยู่ในช่องทางด้านขวาแต่หักกลับไปอยู่ช่องทางด้านซ้ายเพื่อให้รถคันหนึ่งแซง ในจังหวะที่จะกลับมาช่องทางด้านขวาเพื่อแซงรถบรรทุกนั่นเอง ทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถควบคุมรถอย่างปลอดภัยได้และพุ่งชนท้ายรถบรรทุก การประเมินความเร็วของทั้งรถตนเองและรถคู่กรณีผิดพลาดเป็นหนึ่งในองค์ประกอบหลักของอุบัติเหตุครั้งนี้

ตารางเวลาการเดินทาง

ในประเทศที่พัฒนาแล้ว การกำหนดระยะเวลาจำกัดในการขับขี่ของผู้ขับขี่รถถือเป็นสิ่งสำคัญในมาตรการด้านความปลอดภัยของรถขนส่งสาธารณะ ในรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย กำหนดให้ผู้ขับขี่ขับได้ต่อเนื่องไม่เกินห้าชั่วโมงครึ่ง ส่วนหลายประเทศในสหพันธ์ยุโรปกำหนดให้ผู้ขับขี่ขับรถได้อย่างมากรวมทั้งสิ้น 9-10 ชั่วโมงเป็นเวลาสองครั้งในหนึ่งสัปดาห์ และพักอย่างน้อยหนึ่งวัน ส่วนในอังกฤษ ผู้ขับขี่จะต้องขับไม่เกินห้าชั่วโมงครึ่งและพักอย่างน้อยครึ่งชั่วโมง

การพลิกคว่ำ

รถบรรทุกเสียหลักพลิกคว่ำ (0.375 รอบ) ลงไปในทุ่งนาทางด้านซ้ายของถนน คิดเป็นระยะทางทั้งสิ้น 48-53 เมตรนับจากจุดปะทะ ในขณะที่รถโดยสารพลิกคว่ำ (0.25 รอบ) พุ่งไปทางด้านขวายังถนนทิศทางฝั่งตรงข้าม คิดเป็นระยะทางทั้งสิ้น 217 เมตรนับจากจุดปะทะ



รูปที่ 3-14 การพลิกคว่ำของรถทั้งสองคัน

ความชันคันทางที่ส่งผลให้เกิดการพลิกคว่ำ

เกาะกลางถนนเป็นแบบต่ำกว่าระดับพื้นถนน ความกว้างเฉลี่ย 5.05 เมตร ซึ่งบริเวณดังกล่าวมีระดับถนนที่แตกต่างกันในทิศทางไปกลับ ดังแสดงในรูปที่ 3-15 หลังจากที่เกิดรถโดยสารพุ่งลงไปในบริเวณดังกล่าว ได้เกิดการพลิกคว่ำทันที ดังหลักฐานที่พบในที่เกิดเหตุ



รูปที่ 3-15 สภาพเกาะกลางถนนที่รถโดยสารพลิกคว่ำ

ในขณะเดียวกัน บริเวณคันทางด้านซ้ายของถนนที่รถบรรทุกเสียหลักพลิกคว่ำลงไป ก็ไม่เพียงพอที่จะลดความรุนแรงของอุบัติเหตุในกรณีที่เกิดรถเกิดเสียหลักพุ่งลงไปในบริเวณดังกล่าวได้



รูปที่ 3-16 สภาพคันทางที่รถบรรทุกพลิกคว่ำ

รูปแบบการบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุ

จากผู้โดยสารทั้งสิ้น 36 คนบนรถโดยสาร การบาดเจ็บเกิดจากการที่ผู้โดยสารปะทะเข้ากับชิ้นส่วนต่างๆ ภายในรถ เช่น กระจกหน้าต่าง ที่นั่ง ที่พนักแขน เป็นต้น และเกิดจากการขาดอุปกรณ์นิรภัยใดๆ ที่จะรั้งผู้โดยสารไว้กับที่เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น

ปัจจัยที่มีผลต่ออุบัติเหตุ

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทยได้พิจารณาองค์ประกอบการเกิดอุบัติเหตุจากกรณีอุบัติเหตุ 060816-01 พบว่าเกิดจากการควบคุมรถที่ผิดพลาดของผู้ขับขี่รถโดยสารในการพยายามแซงรถบรรทุกคันหน้า ผู้ขับขี่มีทางเลือกที่จะลดความเร็วของรถและแซงในภายหลังได้ นอกจากนั้น องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ ได้แก่ ความชันคันทางที่ไม่เอื้อต่อรถที่เสียหลักส่งผลให้เกิดการพลิกคว่ำ รวมถึงการขาดอุปกรณ์ป้องกันการบาดเจ็บสำหรับผู้โดยสารรถโดยสาร