



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ

พัฒนาระบบการจัดการข้อมูลเฝ้าระวังการ
บาดเจ็บเพื่อการใช้ประโยชน์ในการแก้ไขปัญหา

โดย

แสงโสม เกิดคล้ายและคณะ

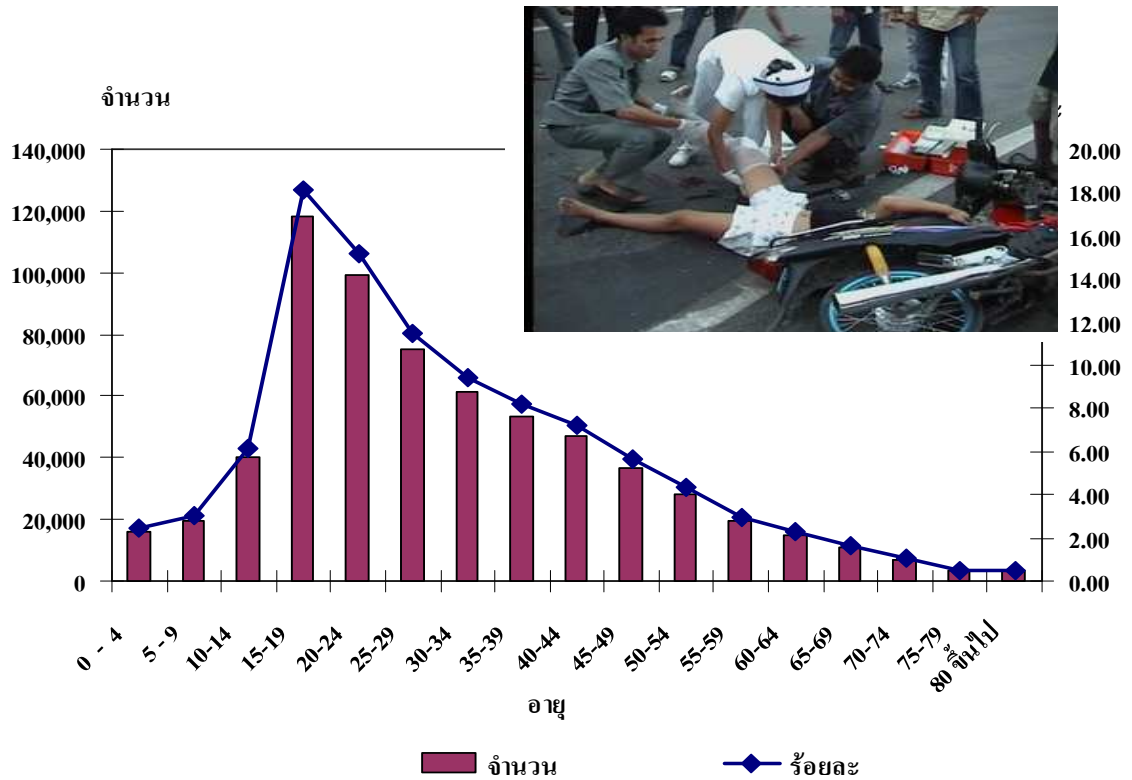
ตุลาคม 2551

สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง

พ.ศ. 2541-2550

The trend of Injuries and Deaths related to Transportation Accident 1998 –

2007



แสงโสม เกิดคล้าย และ คณะ สำนักกระบวนวิชา กระทรวงสาธารณสุข

ตุลาคม 2551



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

(พัฒนาระบบการจัดการข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ เพื่อการใช้ประโยชน์ในการแก้ไขปัญหา)

เรื่อง

สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง

พ.ศ. 2541-2550

คณะผู้วิจัย

1. นางสาวโฉม	เกิดคล้าย	หัวหน้าโครงการวิจัย
2. นางกาญจน์	ดำนาคแก้ว	ผู้ร่วมวิจัย
3. นายอวยพร	คำวงศ์ศา	ผู้ร่วมวิจัย
4. ดร. อรัญญา	รังผึ้ง	ผู้ร่วมวิจัย
5. นางอนงค์	แสงจันทร์ทิพย์	ผู้ร่วมวิจัย
6. นางสาวเพ็ญศรี	จิตรนันททรัพย์	ผู้ร่วมวิจัย
7. พญ. พิมพ์พา	เตชะกมลสุข	ผู้ร่วมวิจัย
8. นางสาวปภาณี	สงวาท	ผู้ร่วมวิจัย

สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)

ตุลาคม 2551

สาระสำคัญ

การศึกษาศถานการณ์แนวโน้มผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการขนส่งในประเทศไทย เป็นการศึกษา โดยการวิเคราะห์ข้อมูลการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากการขนส่ง จากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บรุนแรง จากเครือข่าย 28 แห่ง ทั่วประเทศ (sentinel sites) ที่พัฒนาโดย สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข ผลจากการศึกษา เพื่อแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มสภาพปัญหาและปัจจัยสาเหตุของการบาดเจ็บ และเพื่อใช้เป็นประโยชน์ในการวางแผนควบคุม ป้องกัน ปัญหาการบาดเจ็บและการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทย

อุบัติเหตุจากการขนส่งเป็นสาเหตุอันดับแรก ของการบาดเจ็บและเสียชีวิต จากสาเหตุของอุบัติเหตุ 19 สาเหตุ เฉลี่ย ร้อยละ 52.5 ของการบาดเจ็บจากสาเหตุทั้งหมด โดยการบาดเจ็บและเสียชีวิตของเพศชาย เป็น 3 เท่าของเพศหญิง ส่วนใหญ่ ร้อยละ 44.8 อยู่ในช่วง อายุ 15-29 ปี ซึ่งเป็นช่วงวัยแรงงาน และ ร้อยละ 35.0 มีอาชีพรับจ้าง ที่สำคัญ คือ เป็นกลุ่มนักเรียนนักศึกษา สูงถึง ร้อยละ 21.0 ความสำคัญของการบาดเจ็บและเสียชีวิตในวัยแรงงานและนักศึกษา คือ การสูญเสียกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศ และเชื่อมโยงไปสู่ปัญหาอื่น ๆ ได้มากขึ้น

รถจักรยานยนต์ เป็นพาหนะที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บสูงสุด ร้อยละ 75.7 กลุ่มอายุ 0-14 ปี และ 15-19 ปี มีการขับขี่จักรยานยนต์ ที่มีแนวโน้มสูงขึ้น ร้อยละ 88.6 ส่วนใหญ่เป็นการขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย เนื่องจากผู้ขับขี่อายุค่อนข้างน้อย และยังไม่ได้รับการอนุญาตให้ขับขี่จักรยานยนต์ได้กฎหมายกำหนด และร่วมกับการขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้ใช้จักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย มีสูงถึง ร้อยละ 90 และอัตราปวยตาย ในผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 6.1 ของผู้บาดเจ็บทั้งหมด มีโอกาสเสี่ยงต่อการเสียชีวิต เป็น 2.2 เท่า ของผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย

การโดยสารรถจักรยานยนต์ และรถกระบะ หรือรถตู้ มีสัดส่วนของการบาดเจ็บมากกว่าพาหนะอื่นๆ ร้อยละ 61.9 และ 20.5 โดยเฉพาะการโดยสารรถในช่วงเทศกาลที่มีการดื่มแอลกอฮอล์ร่วมด้วย และการโดยสารรถจักรยานยนต์ ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย หรือ รถกระบะ ที่ไม่มีหลังคา เป็นปัจจัยเสริมให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตมากขึ้น

ดังนั้น หากจะลดการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง ควรต้องให้ความสำคัญกับนโยบายการป้องกันใน เด็กและเยาวชน ในการขับขี่และโดยสารจักรยานยนต์ ที่เชื่อมโยงถึงการดื่มแอลกอฮอล์ และสวมหมวกนิรภัยอย่างจริงจังมากขึ้น

แนวโน้มการดื่มแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่จักรยานยนต์สูงขึ้น โดยเฉพาะ การดื่มในช่วงเทศกาลโดยการดื่มแอลกอฮอล์ร่วมกับการขับขี่ยานพาหนะทุกประเภท เฉลี่ย ร้อยละ 46.2 การขับขี่รถยนต์สาธารณะ รถรับจ้าง รถกระบะ รถตู้ ร่วมกับ การดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 39.8 การดื่มแอลกอฮอล์ และขับขี่ยานพาหนะ

นอกจากจะทำให้ผู้ขับขี่เสี่ยงต่อการประสบอุบัติเหตุแล้ว ยังทำให้ผู้โดยสารมาด้วย และผู้ใช้นั้นมีโอกาสได้รับอันตรายเช่นกัน

คนเดินเท้า เป็นกลุ่มที่มีอัตราป่วยตาย สูงสุด ร้อยละ 17.3 ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มเด็กอายุ ต่ำกว่า 10 ปี และกลุ่มอายุ 60 ปีขึ้นไป

สำหรับการขับขี่รถยนต์มีการสวมเข็มขัดนิรภัย เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 15.1 และรถกระบะ ร้อยละ 7.8 จากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า การไม่สวมเข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดโอกาสการเสียชีวิต 1.78 เท่า ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ยอดพล ธนาสมบุญณ์ ในการศึกษาปัจจัยเสี่ยงอุบัติเหตุบนท้องถนน พ.ศ. 2549 .

การเกิดเหตุมักเกิดในช่วงเวลากลางคืน สูงสุด ระหว่าง 18.00 - 23.59 น. ร้อยละ 37.7- 40.2 และกลางวัน ระหว่างเวลา 12.00-17.59 น. ร้อยละ 28.8 - 30.2 โดยอุบัติเหตุเกิดในวันเสาร์ และอาทิตย์ มากที่สุด ร้อยละ 16.0 เดือนธันวาคม ตลอดช่วงเทศกาลปีใหม่ เป็นเดือนที่มีการบาดเจ็บมากที่สุด ร้อยละ 9.31 เฉลี่ย วันละ 75 คน แต่การเสียชีวิต สูงสุด ในเดือนเมษายน ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ร้อยละ 10.8 ขณะเดียวกัน ช่วงเปิดเทอมเดือนพฤษภาคมมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุสูงเช่นกัน

ด้านการดูแลผู้บาดเจ็บ การนำส่งไปรักษาสถานพยาบาล นำส่งโดยผู้เห็นเหตุการณ์ เฉลี่ยร้อยละ 52.0 และ นำส่งเจ้าหน้าที่มูลนิธิ เฉลี่ยร้อยละ 32.3 การนำส่งผู้บาดเจ็บไปสถานพยาบาลโดยหน่วยบริการฉุกเฉิน(EMS) มีแนวโน้มสูงขึ้น จากร้อยละ 6.2 เป็นร้อยละ 13 ซึ่งอาจเป็นเหตุผลที่ทำให้แนวโน้มอัตราป่วยตายลดลง เพราะมีการนำส่งและให้การปฐมพยาบาลที่เหมาะสมมากขึ้น อย่างไรก็ตาม สัดส่วนการนำส่งโดยหน่วยงานอื่นๆ และการให้การรักษายาบาลที่ไม่เหมาะสม ยังคงมีสัดส่วนค่อนข้างสูง การเพิ่มศักยภาพหน่วยงานนำส่งต่าง ๆ เป็นสิ่งสำคัญที่ควรดำเนินการ ให้สามารถปฏิบัติเพื่อการรักษาชีวิตผู้บาดเจ็บก่อนนำส่งได้อย่างถูกต้อง และเหมาะสมมากขึ้น

ข้อเสนอแนะสำคัญ

1 การขับขี่และการโดยสารจักรยานยนต์ เป็นสาเหตุของการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุด ของการบาดเจ็บจากยานพาหนะอื่น ๆ และผู้ใช้นั้นส่วนใหญ่เป็นกลุ่มนักเรียน และวัยรุ่น โดยเริ่มมีแนวโน้มสูงขึ้นในเด็กอายุ 10-19 ปี จึงควรให้ความสำคัญและกำหนดนโยบายในการป้องกัน ดังนี้

- ให้สถานศึกษาทบทวน ในการใช้จักรยานยนต์ ในการรณรงค์สร้างความตระหนัก ในการขับขี่จักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เช่น ไม่อนุญาตเด็กอายุต่ำกว่า 18 ปี และไม่สวมหมวกนิรภัยขับขี่จักรยานยนต์มาโรงเรียน ฯลฯ

- การอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามกำหนดอายุที่กฎหมายกำหนด
- ควบคุม กำกับ กฎหมายการขับขี่จักรยานยนต์อย่างเข้มงวด และทุกพื้นที่ และต่อเนื่อง
- ควบคุม และปรับปรุงกฎหมายการออกแบบเครื่องยนต์ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

2 การดำเนินการตามมาตรการ ควบคุม ป้องกันความปลอดภัยบนท้องถนน เช่น การขับซี้ด้วยความเร็วเกินกำหนด การแข่งรถบนถนน การดื่มสุรา การไม่สวมหมวกนิรภัย ฯลฯ ควรดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญเท่านั้น แต่ควรเคร่งครัดต่อผู้ทำผิดกฎหมายในช่วงปกติมากขึ้น เช่น วันหยุดสุดสัปดาห์ ที่มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุสูง หรือ กวดขันในเส้นทางหรือจุดที่มีความเสี่ยงสูง

3 การพัฒนาศักยภาพหน่วยงานที่นำส่งผู้บาดเจ็บส่งสถานพยาบาล ให้สามารถนำส่งและให้การปฐมพยาบาลได้อย่างถูกต้องเหมาะสม และพัฒนาสถานพยาบาลให้มีทักษะและความเชี่ยวชาญในการรักษาพยาบาล อุดหนุนมากขึ้น

4. ส่งเสริมพัฒนาระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บและการศึกษาวิจัย

4.1 พัฒนาระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บและพฤติกรรมเสี่ยง ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศ ทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ ตลอดจนการส่งเสริมการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ เพื่อการแก้ไขปัญหาให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่

4.2 พัฒนาระบบฐานข้อมูลที่ทันสมัย และสามารถเชื่อมโยง และการบริการข้อมูลระหว่างหน่วยงานได้อย่างเหมาะสม

4.3 ส่งเสริมให้มีการศึกษาวิจัยเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการขนส่ง ในระดับพื้นที่ ทั้งปัจจัยด้านคน สิ่งแวดล้อม และยานพาหนะ ตลอดจนการศึกษาหาแนวทางการรักษาพยาบาลที่เหมาะสม

กิตติกรรมประกาศ

คณะผู้วิจัย ขอขอบคุณ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และ มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) ที่ได้ให้การสนับสนุน แก่คณะผู้วิจัย และสำนักกระบวนวิชา ให้ดำเนินโครงการนี้ ขอขอบคุณเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บ 28 เครือข่าย ที่ได้สนับสนุนการดำเนินการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ มาโดยตลอด ขอขอบคุณ ผู้อำนวยการสำนักกระบวนวิชา และเจ้าหน้าที่กลุ่มงานระบวนวิชาโรคไม่ติดต่อทุกท่าน ที่ได้ให้โอกาส และให้ความร่วมมือในการดำเนินวิจัยจนแล้วเสร็จ

และ ขอขอบคุณ นายแพทย์ ธนพงศ์ จินวงษ์ และ คุณชัชวาล สิมะสกุล ที่ได้ให้ข้อเสนอแนะตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ รวมถึงความร่วมมือจากบุคคลและหน่วยงานต่าง ๆ เป็นอย่างดี

คณะผู้วิจัย ขอขอบคุณ ในความช่วยเหลือ และความร่วมมือเป็นอย่างดียิ่ง จนโครงการวิจัยนี้ ได้สำเร็จ สมบูรณ์

คำนำ

รายงานสถานการณ์การบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขนส่ง เป็นรายงานสถานการณ์ที่ได้จากการศึกษา และวิเคราะห์ข้อมูลจากการรายงานเฝ้าระวังการบาดเจ็บ ของประเทศไทย จาก 29 เครือข่าย โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาสถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิต และพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการขนส่ง ในช่วง 10 ปี ระหว่าง พ.ศ. 2541-2550 ข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์สถานการณ์ครั้งนี้ และเป็นข้อมูลที่แสดงให้เห็นแนวโน้มของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง ได้ชัดเจนมากขึ้น อันจะเป็นประโยชน์ในการวางแผนควบคุม และป้องกันปัญหา ตลอดจน การประเมินผล การดำเนินมาตรการต่าง ๆ ในการที่จะลดอุบัติเหตุทางถนนที่ได้ดำเนินมาแล้ว

เนื่องจากข้อมูลที่นำมาศึกษาครั้งนี้ เป็นข้อมูลทุติยภูมิที่ได้มาจากการรายงานระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ ซึ่งอาจมีข้อจำกัดในความถูกต้อง ครบถ้วนของข้อมูลบางส่วน แต่อย่างไรก็ตาม คณะผู้วิจัย ได้พยายามแก้ไข และจัดการข้อมูลให้มีความถูกต้องมากขึ้น ก่อนนำมาศึกษา และหวังว่าผลจากการศึกษานี้ จะเป็นข้อมูลส่วนหนึ่งที่เป็นประโยชน์ ต่อการวางแผน ควบคุม ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุการขนส่งต่อไป รวมทั้งเป็นข้อมูลเบื้องต้น สำหรับนักวิชาการที่สนใจในการศึกษาในเชิงลึกต่อไป

คณะผู้วิจัย ขอขอบพระคุณ มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่ได้สนับสนุนให้เกิดการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ และหากมีข้อผิดพลาดประการใดจากการศึกษาวิจัยนี้ คณะผู้วิจัยขออภัย และยินดีรับฟังข้อคิดเห็น เพื่อใช้ประโยชน์ในการศึกษาครั้งต่อไป

คณะผู้วิจัย

ตุลาคม 2551

สารบัญ

สาระสำคัญ	I-III
กิตติกรรมประกาศ	IV
คำนำ	V
สารบัญ	VI
สารบัญตาราง	VII-VIII
สารบัญรูป	IX-XI
บทที่ 1 : ความเป็นมา	1-2
1.1 วัตถุประสงค์	2
1.2 วิธีการศึกษา	2
1.3 การพัฒนาระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance System)	3-5
บทที่ 2 : ผลการวิเคราะห์สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตสาเหตุจากอุบัติเหตุขนส่ง	6-40
2.1 สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตสาเหตุจากอุบัติเหตุขนส่งในภาพรวม	6-17
2.2 สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตสาเหตุจากอุบัติเหตุขนส่งในกลุ่มเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี	17-24
2.3 สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตสาเหตุจากอุบัติเหตุขนส่งในกลุ่มเด็กอายุ 15 ปีขึ้นไป	24-40
บทที่ 3 : สรุปผลการวิเคราะห์สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง	41-46
3.1 สรุปสถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขนส่งในภาพรวม	41-43
3.2 สรุปสถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขนส่งในกลุ่มอายุต่ำกว่า 15 ปี	43-44
3.3 สรุปสถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขนส่งในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป	44-46
บทที่ 4 : สรุปประเด็นสำคัญและข้อเสนอแนะ	47-50
เอกสารอ้างอิง	51-52
ภาคผนวก	
ตาราง ผผนวก -1	53-55
ตาราง ผผนวก -2	56
แบบรายงานเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS Form)	57

สารบัญญัตินี้

ตารางที่	ชื่อตาราง	หน้า
1	จำนวนและร้อยละการบาดเจ็บรุนแรงจากสาเหตุต่าง ๆ 5 อันดับแรก ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	6
2	จำนวนและร้อยละการเสียชีวิตจากสาเหตุต่าง ๆ 5 อันดับแรก ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	8
3	จำนวนและร้อยละการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ จำแนกตามประเภทยานพาหนะ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	14
4	จำนวนและร้อยละการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	15
5	จำนวนและร้อยละการสวมและไม่สวมเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่และโดยสาร จำแนกตามประเภทพาหนะ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	16
6	จำนวนและร้อยละของประเภทยานพาหนะ ที่เกี่ยวข้องกับบาดเจ็บและเสียชีวิตในเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	18
7	จำนวนและร้อยละผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต จากการขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ในเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	19
8	จำนวนและร้อยละผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง ในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	24
9	จำนวนและร้อยละผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขนส่ง ในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามประเภทผู้บาดเจ็บและอาชีพ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	26
10	ผู้บาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง ในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามประเภทผู้บาดเจ็บ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	27
11	จำนวนและร้อยละผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง ในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามลักษณะยานพาหนะ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	28
12	ร้อยละการสวมหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ ในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามประเภทผู้บาดเจ็บ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	31
13	จำนวนและร้อยละของอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บจำแนกตามการสวมและไม่สวมหมวกนิรภัย กลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	33
14	ร้อยละของการสวมเข็มขัดนิรภัยของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง ในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามผู้ใช้งานรถยนต์ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	35

ตารางที่	ชื่อตาราง	หน้า
15	ร้อยละของการใช้ยาของผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขนส่ง ในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป แยกตามประเภทผู้บาดเจ็บ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	35
16	ร้อยละของการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ก่อนนำผู้บาดเจ็บส่งสถานพยาบาลโดยผู้นำส่งจากหน่วยงานต่างๆ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	39
ผนวก 1	จำนวนและร้อยละผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขนส่ง จำแนกตาม ลักษณะทางระบาดวิทยา ประเทศไทย พ.ศ. 2541 - 2550	53-55
ผนวก 2	จำนวนและร้อยละผู้ขับขี่พาหนะชนิดต่างๆที่เกิดอุบัติเหตุ จำแนกตามกลุ่มอายุ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	56

สารบัญญรูป

รูปที่	ชื่อรูป	หน้า
1	ร้อยละการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตจากสาเหตุต่างๆ 5 อันดับแรก ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	7
2	อัตราป่วยตายจากอุบัติเหตุการขนส่ง ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	7
3	จำนวนและร้อยละของผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขนส่ง จำแนกตามกลุ่มอายุ ประเทศไทย พ.ศ.2541-2550	9
4	ร้อยละของผู้บาดเจ็บรุนแรง จำแนกตามประเภทผู้บาดเจ็บ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	9
5	ร้อยละการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขนส่ง จำแนกตามเวลาที่เกิดเหตุ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	10
6	ร้อยละของอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการขนส่ง ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	11
7-8	จำนวนและร้อยละการบาดเจ็บรุนแรงที่ ศีรษะและคอ จากอุบัติเหตุการขนส่ง ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	11
9	ร้อยละของอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการขนส่ง ของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	12
10	จำนวนและ ร้อยละผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ จำแนกตามกลุ่มอายุ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	13
11	จำนวนและ ร้อยละผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุการขนส่ง ที่ดื่มแอลกอฮอล์ จำแนกตามเดือนเกิดเหตุ ประเทศไทย 2541-2550	13
12	ร้อยละของอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรง จากการขับขี่จักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	15
13	ร้อยละการไม่สวมหมวกนิรภัย ของผู้บาดเจ็บ จำแนกตามกลุ่มอายุ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	16
14	แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ ของเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี จำแนกตามประเภทพาหนะ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	18
15	แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ ของเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี จำแนกตามกลุ่มอายุ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	19
16	ร้อยละของผู้บาดเจ็บอายุต่ำกว่า 15 ปี จำแนกตามประเภทผู้ใช้งานยนต์ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	20

รูปที่	ชื่อรูป	หน้า
17	ร้อยละของผู้บาดเจ็บอายุต่ำกว่า 15 ปี จำแนกตามประเภทผู้ใช้ยานยนต์ และกลุ่มอายุ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	20
18	ร้อยละผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ จำแนกตามช่วงเวลาที่เกิดเหตุ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	21
19	ร้อยละของผู้เกิดอุบัติเหตุจากการขนส่ง จำแนกตามวันที่เกิดเหตุ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	21
20	ร้อยละการบาดเจ็บและเสียชีวิต ของเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี จำแนกตามเดือน ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	22
21-22	แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขนส่ง จำแนกตามการสวมหมวกนิรภัยแล ดื่มแอลกอฮอล์ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	23
23-24	ร้อยละของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต กลุ่มอายุต่ำกว่า 15 ปี จำแนกตามอวัยวะที่ได้รับ บาดเจ็บและการสวมหมวกนิรภัย ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	24
25	แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขนส่ง ในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	25
26	ร้อยละของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง จำแนกตามกลุ่มอายุและเพศ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	25
27	ร้อยละของผู้บาดเจ็บกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามการขับขี่จักรยานยนต์และดื่ม แอลกอฮอล์ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	29
28	แนวโน้มของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ อายุ 15 ปีขึ้นไป ที่สวมหมวกนิรภัยและดื่มแอลกอฮอล์ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	29
29	แนวโน้มของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง ที่ดื่มแอลกอฮอล์ กลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	30
30	แนวโน้มของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง กลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไปที่ดื่มแอลกอฮอล์ จำแนก ตามกลุ่มอายุ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	30
31	เปรียบเทียบสัดส่วนการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง จำแนกตาม ประเภทผู้บาดเจ็บ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	31
32	เปรียบเทียบจำนวนผู้บาดเจ็บจากการขับขี่จักรยานยนต์ ที่สวมหมวกนิรภัยและไม่สวม หมวกนิรภัย จำแนกตามกลุ่มอายุ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	32
33	แนวโน้มการบาดเจ็บของผู้ที่สวมหมวกนิรภัยและดื่มแอลกอฮอล์ ในกลุ่มผู้ขับขี่ จักรยานยนต์ อายุ 15 ปีขึ้นไป ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	32

รูปที่	ชื่อรูป	หน้า
34	สัดส่วนการสวมเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารพาหนะของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง จำแนกตามกลุ่มอายุ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	34
35	ร้อยละของผู้บาดเจ็บที่สวมเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารยานพาหนะ จำแนกตาม ประเภทพาหนะยาน กลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	34
36-37	ร้อยละของการบาดเจ็บและเสียชีวิต จากอุบัติเหตุขนส่ง กลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตาม ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	36
38-39	ร้อยละของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง กลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามช่วงเทศกาล สำคัญ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	36
40	ร้อยละของวันที่มีการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขนส่ง กลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตาม วัน ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	37
41	ร้อยละการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขนส่ง กลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามช่วงเวลา ช่วงสัปดาห์ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	37
42	ร้อยละของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขนส่ง กลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตาม การนำส่งไปรับการรักษาในสถานพยาบาล ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	38
43	ร้อยละการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขนส่ง อายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามการเสียชีวิตก่อนถึง โรงพยาบาลและห้องฉุกเฉิน ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550	38

บทที่ 1 : บทนำ

ความเป็นมา

การบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บจากการขนส่ง เป็นปัญหาสำคัญของประเทศ โดยมีขนาดและความรุนแรงของสถานการณ์แนวโน้มสูงขึ้นทุก ๆ ปี ตามสภาพความเจริญทางด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และ การท่องเที่ยว ในแต่ละปี จะมีผู้เดินทางโดยสารด้วยยานยนต์มากขึ้น ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากขึ้น จากการใช้ยวดยานที่ไม่เหมาะสม ในระหว่าง พ.ศ. 2542- 2547 มีจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 49.1- 54.6 ของการบาดเจ็บทั้งหมด และ เป็นผู้เสียชีวิต ร้อยละ 26.48 หรืออาจกล่าวได้ว่า มีผู้บาดเจ็บไม่น้อยกว่า 900,000 ราย และเสียชีวิต มากกว่า 10,000 ราย ซึ่งสร้างความสูญเสียต่อชีวิต ทรัพย์สิน และเศรษฐกิจของประเทศเป็นจำนวนมากในแต่ละปี

ข้อมูลจากองค์การอนามัยโลก รายงานว่า พ.ศ. 2004 มีประชากรโลกกว่า 20 ล้านคนได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนน และคาดประมาณว่า พ.ศ. 2020 อัตราเพิ่มขึ้นของภาวะโรคใน 10 กลุ่มสาเหตุแรก การได้รับบาดเจ็บจากจรรยา จะเลื่อนจากอันดับที่ 9 ใน พ.ศ. 2541 ขึ้นมาอยู่ที่อันดับ 3 พ.ศ. 2520 ซึ่งเป็นการพยากรณ์ดังกล่าว อาจมีความเป็นไปได้ที่จะเกิดขึ้น หากไม่มีการวางแผน หรือกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง

Table 1 Disease burden (DALYs lost) for 10 leading causes

1998 Disease or Injury	2020 Disease or Injury
1. Lower respiratory infections	1. Ischaemic heart disease
2. HIV/AIDS	2. Unipolar major depression
3. Perinatal conditions	3. Road traffic injuries
4. Diarrhoeal diseases	4. Cerebrovascular disease
5. Unipolar major depression	5. Chronic obstructive pulmonary disease
6. Ischaemic heart disease	6. Lower respiratory infections
7. Cerebrovascular disease	7. Tuberculosis
8. Malaria	8. War
9. Road traffic injuries	9. Diarrhoeal diseases
10. Chronic obstructive pulmonary disease	10. HIV/AIDS

Source : WHO, Evidence, Information and Policy, 2001

ปัจจุบันรัฐบาลได้กำหนดนโยบาย มาตรการ กฎหมาย รวมถึงกลวิธีต่าง ๆ เพื่อแก้ปัญหาการบาดเจ็บจากการจราจร อย่างเข้มงวดตลอดมา แต่ปัญหายังไม่ได้ลดน้อยลง ทั้งนี้อาจ เนื่องจากปัญหาอุบัติเหตุจากจรรยา มีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกับปัญหาอื่นๆ หลายด้านและหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น การแก้ไขปัญหาต้องแก้แบบองค์รวมและความร่วมมือจากทุกส่วนที่เกี่ยวข้อง

ที่ผ่านมารัฐบาลได้กำหนดนโยบาย มาตรการสำคัญ ต่อการแก้ไข เพื่อให้ผู้ขับขี่รถยนต์ ผู้ใช้ยานพาหนะ ได้ปฏิบัติเพื่อลดปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ได้แก่ การบังคับด้วยกฎหมาย การสวมเข็มขัดนิรภัย การสวมหมวกนิรภัย การงดดื่มสุรา สารเสพติดก่อนและขณะขับขี่ และการ

ควบคุมปัจจัยเสี่ยงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ มาตรการสำคัญ อีกประการหนึ่ง คือ มาตรการการเฝ้าระวังปัญหา และการรายงานสถานการณ์ผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ บนท้องถนน เป็นกิจกรรมสำคัญ ที่ต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง และที่สำคัญ คือ ต้องสามารถบ่งชี้สถานการณ์แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ และ พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องได้อย่างต่อเนื่อง และ ทันท่วงทีเหตุการณ์เสมอ

สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข เป็นหน่วยงานที่ได้พัฒนาระบบการเฝ้าระวังการบาดเจ็บแห่งชาติขึ้น ตั้งแต่ พ.ศ. 2537 โดยมีการเก็บรวบรวมรายงานจากโรงพยาบาลจังหวัด 28 แห่ง (Sentinel surveillance) เพื่อใช้เป็นข้อมูลบ่งชี้แนวโน้มสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ จราจร ตลอดจนพฤติกรรมเสี่ยงต่าง ๆ ระหว่างการขับขี่รถยนต์ โดยนำข้อมูลที่ได้ใช้ประโยชน์เพื่อการวางแผน แก้ไขปัญหา ปรับปรุงคุณภาพการให้การรักษายาบาลและ ใช้ประกอบการวางแผนเชิงนโยบาย

การวิเคราะห์สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร ช่วง 10 ปี จะเป็นข้อมูลที่ใช้ประโยชน์ในการบ่งชี้ถึงสภาพปัญหา ขนาด และแนวโน้มการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ได้ชัดเจนมากขึ้น และเป็นข้อมูลประเมินผลเบื้องต้น ต่อการดำเนินการแก้ไขปัญหาที่ผ่านมา

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาสภาพปัญหาแนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในช่วง 10 ปี
2. เพื่อศึกษาลักษณะทางระบาดวิทยาของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร
3. เพื่อศึกษาแนวโน้มพฤติกรรมเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

วิธีการศึกษา

1. รูปแบบการศึกษาวิจัยเชิงพรรณนา (descriptive study)
2. วิธีการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) จากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance system) สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข โดยมีจังหวัด เครือข่าย 28 แห่ง รวบรวมข้อมูลระหว่าง พ.ศ. 2541 – 2550 (10 ปี) โดยจำแนกการวิเคราะห์ ดังนี้
 - 2.1 การวิเคราะห์สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บในภาพรวม ช่วง 10 ปี
 - 2.2 การวิเคราะห์สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บในกลุ่มเด็กอายุ 0-15 ปี
 - 2.3 การวิเคราะห์สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บในกลุ่มอายุ 15 ปี ขึ้นไป
3. วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติ ร้อยละ สัดส่วน
4. สรุปผลการศึกษา
5. รายงานการศึกษา และนำเสนอข้อมูลประเด็นสำคัญ

การพัฒนาระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance System)

การพัฒนาระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ ได้ดำเนินการขึ้น ตั้งแต่ พ.ศ. 2537 โดยสำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อจัดทำฐานข้อมูลการบาดเจ็บสำหรับพัฒนาระบบการบริการผู้บาดเจ็บและระบบส่งต่อในจังหวัด และใช้ข้อมูลเป็นแนวทางในการวางแผนป้องกัน และแก้ปัญหาการบาดเจ็บและอุบัติเหตุในระดับจังหวัดและระดับชาติ โดยรวบรวมข้อมูลผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุการได้รับสารพิษ ถูกทำร้ายร่างกาย และทำร้ายตนเองที่มาใช้บริการในแผนกห้องฉุกเฉินของโรงพยาบาลขนาดใหญ่ในกรุงเทพมหานครและจังหวัดในภาคต่าง ๆ ของประเทศไทย ส่วนใหญ่เป็นโรงพยาบาลมหาราช และโรงพยาบาลศูนย์ ซึ่งเป็นเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับจังหวัด และมีการขยายเครือข่ายอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันมีโรงพยาบาลเครือข่ายที่เฝ้าระวังการบาดเจ็บ(Sentinel sites) ตามรูปแบบของสำนักกระบาดวิทยา ทั้งสิ้น 29 แห่ง

พ.ศ. 2544 ได้ปรับปรุงรูปแบบการเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับชาติ โดยให้โรงพยาบาลในเครือข่ายที่เฝ้าระวังการบาดเจ็บ เก็บรวบรวมข้อมูลเฉพาะผู้บาดเจ็บรุนแรง ได้แก่ ผู้บาดเจ็บที่เสียชีวิตก่อนถึงโรงพยาบาล ผู้บาดเจ็บที่เสียชีวิตที่ห้องอุบัติเหตุฉุกเฉิน และผู้บาดเจ็บที่รับไว้สังเกตอาการและรับไว้รักษาบันทึกรายงานส่งให้สำนักกระบาดวิทยา จัดทำเป็นฐานข้อมูลและรายงานสถานการณ์ระดับชาติ

โรงพยาบาลในเครือข่ายที่เฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Sentinel sites) จำนวน 29 แห่ง ดังนี้

- | | |
|---|----------------------------------|
| 1. โรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมา | 16. โรงพยาบาลพระนครศรีอยุธยา |
| 2. โรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช | 17. โรงพยาบาลเจ้าพระยาอภัยภูเบศร |
| 3. โรงพยาบาลศูนย์ลำปาง | 18. โรงพยาบาลศูนย์อุดรราชธานี |
| 4. โรงพยาบาลศูนย์ราชบุรี | 19. โรงพยาบาลศูนย์สุราษฎร์ธานี |
| 5. โรงพยาบาลศูนย์ชลบุรี | 20. โรงพยาบาลศูนย์ตรัง |
| 6. โรงพยาบาลศูนย์ยะลา | 21. โรงพยาบาลศูนย์ระยอง |
| 7. โรงพยาบาลศูนย์สวรรคตประชารักษ์ | 22. โรงพยาบาลศูนย์นครปฐม |
| 8. โรงพยาบาลเลิดสิน | 23. โรงพยาบาลพุทธชินราช |
| 9. โรงพยาบาลนพรัตนราชธานี | 24. โรงพยาบาลเจ้าพระยาอภัยภูเบศร |
| 10. โรงพยาบาลศูนย์สระบุรี | 25. โรงพยาบาลอุตรดิตถ์ |
| 11. โรงพยาบาลศูนย์ขอนแก่น | 26. โรงพยาบาลบุรีรัมย์ |
| 12. โรงพยาบาลศูนย์สงขลา | 27. โรงพยาบาลสุรินทร์ |
| 13. โรงพยาบาลศูนย์พระปกเกล้า | 28. โรงพยาบาลพระนั่งเกล้า |
| 14. โรงพยาบาลศูนย์เชียงใหม่ประชานุเคราะห์ | 29. โรงพยาบาลฉะเชิงเทรา |
| 15. โรงพยาบาลศูนย์สรรพสิทธิประสงค์ | |

การเก็บข้อมูลผู้บาดเจ็บและตายจากสาเหตุภายนอกทุกสาเหตุ (ICD-10 chapter 20: External cause of morbidity and mortality, code V01 – Y36) ที่เกิดเหตุมาไม่เกิน 7 วัน และมารับบริการ ณ ห้องฉุกเฉินของโรงพยาบาล

การจัดการข้อมูล

1. การตรวจสอบความครบถ้วน ถูกต้องของข้อมูล โดยตรวจสอบจาก printout และ จาก file ที่ส่งเป็นอิเล็กทรอนิกส์ ไฟล์ (electronic file) จากเครือข่าย ด้วยโปรแกรมวิเคราะห์ของ IS (injury surveillance) หากมีข้อมูลผิดพลาดแจ้งให้หน่วยงานเครือข่ายรับผิดชอบ ทราบ เพื่อแก้ไขแล้วส่งกลับให้สำนักระบาดวิทยาต่อไป

2. รวบรวม เรียบเรียง ข้อมูลผู้ป่วยเฝ้าระวังการบาดเจ็บโดยการบันทึกข้อมูลโดยใช้โปรแกรม IS on window (ปรับปรุงใหม่ พ.ศ. 2550) บันทึกข้อมูลการบาดเจ็บรุนแรงจากสาเหตุต่างๆ 19 สาเหตุ รวมทั้งอุบัติเหตุขนส่ง

3. วิเคราะห์ข้อมูลเฝ้าระวัง ด้วยโปรแกรม IS โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา จำนวน ร้อยละ สัดส่วน อัตราส่วน อัตราการเข้ารับการรักษา อัตราป่วยตาย ฯลฯ

นิยามที่เกี่ยวข้อง

อุบัติเหตุขนส่ง หมายถึง อุบัติเหตุขนส่ง (Transport Accidents) Code ICD 10 คือ V01-V99 ซึ่งรวมถึง อุบัติเหตุขนส่งทางบก (Land transport accidents) อุบัติเหตุขนส่งทางน้ำ (Water transport accidents) อุบัติเหตุทางอากาศและในอวกาศ (Air and Space transport accidents) และอุบัติเหตุใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับพาหนะทุกชนิดที่ออกแบบหรือถูกใช้สำหรับการนำส่งบุคคลหรือสิ่งของจากที่หนึ่งและในการคมนาคมทุกชนิด ซึ่งรวมถึงอุบัติเหตุ ทั้งที่เกิดบนทางหลวง และนอกถนนหลวง เช่น ถูกประตูลอยนตัมหนีมือ ถูกท่อไอเสียของรถจักรยานยนต์ ขณะจอดอยู่ทำให้ผิวหนังไหม้ ผุพอง เป็นต้น

ผู้บาดเจ็บรุนแรง หมายถึง ผู้บาดเจ็บที่เสียชีวิตก่อนถึงโรงพยาบาล (DBA = Dead Before Arrival) ผู้บาดเจ็บที่เสียชีวิตที่ห้องอุบัติเหตุฉุกเฉิน และผู้บาดเจ็บที่รับไว้สังเกตอาการและรับไว้รักษาในโรงพยาบาล (Observed or Admitted) (severe injury and fatal injury)

พฤติกรรมเสี่ยง หมายถึง พฤติกรรมที่เพิ่มความเสี่ยงหรือความรุนแรงของการบาดเจ็บมีดังนี้

1. **แอลกอฮอล์** หมายถึง การที่ผู้บาดเจ็บได้ดื่มเครื่องดื่มใดๆ ที่มีแอลกอฮอล์ โดยทราบจากผู้บาดเจ็บบอก หรือสังเกตได้จากท่าเดิน การพูด หรือการได้กลิ่นของแอลกอฮอล์จากผู้บาดเจ็บหรือทราบจากตรวจลมหายใจและในเลือดmg % หมายถึง ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดซึ่งเป็นตัวเลขที่ได้จากเครื่องตรวจวัดโดยลมหายใจ (Breath analyzer) หรือได้จากห้องปฏิบัติการ ที่ตรวจจากปัสสาวะหรือจากเลือดโดยตรง

2. **หมวกนิรภัย** หมายถึง การที่ผู้บาดเจ็บสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานตามประกาศของกรมการขนส่งทางบก อย่างถูกต้องพร้อมรัดสายรัดคาง ในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ

3. **เข้มขันนิรภัย** หมายถึง การที่ผู้บาดเจ็บคาดเข็มขัดนิรภัยที่ได้มาตรฐานตามประกาศของกรมการขนส่งทางบก ในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ

4. **ยา** หมายถึง การที่ผู้บาดเจ็บใช้ยาใดๆ ที่อาจมีผลต่อระบบประสาทและการรับรู้ ทำให้่วงนอนเกิดอาการเซื่องซึม หรือ ยากระตุ้นประสาทที่มีผลต่อ จิตประสาทและอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุการขนส่งและการบาดเจ็บ อื่นๆ ได้ เช่น ยาบ้า ยาแก้หวัด ยาแก้แพ้ ฯลฯ

ผู้บาดเจ็บ หมายถึง ผู้บาดเจ็บที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุการขนส่งเท่านั้น มี ดังนี้

- **คนเดินเท้า** หมายถึง บุคคลใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุการขนส่ง ในขณะที่มีได้ขับหรือขี่ หรือ โดยสารพาหนะหรือสัตว์ใด ๆ เช่นขณะเปลี่ยนยางรถยนต์ถูกจักรยานยนต์ชน ฯลฯ

- **คนขับขี่** หมายถึง ผู้ที่ควบคุมหรือพยายามควบคุมพาหนะหรือสัตว์พาหนะ

- **คนโดยสาร** หมายถึง ผู้ที่อาศัยพาหนะที่ออกแบบไว้ หรือถูกใช้สำหรับการขนส่ง นำส่งตนเองและ/หรือสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งแต่ไม่ใช่ผู้ขับขี่

ผู้บาดเจ็บที่อยู่ในจังหวัด หมายถึง ผู้บาดเจ็บที่อยู่หรือพักอาศัยอยู่ในเขตจังหวัดที่เป็นที่ตั้งของโรงพยาบาลที่เฝ้าระวังการบาดเจ็บ ตั้งแต่ 3 เดือนขึ้นไป

การมาโรงพยาบาลของผู้บาดเจ็บ หมายถึง ผู้บาดเจ็บรุนแรงมาจากที่เกิดเหตุ โดยมีผู้พบเห็นนำส่งโรงพยาบาล หรือผู้บาดเจ็บมาโรงพยาบาลเอง โดยไม่ได้รับการรักษาจากสถานพยาบาลใดมาก่อน

การปฐมพยาบาลและการดูแลขณะนำส่ง หมายถึง การดูแลช่วยเหลือผู้บาดเจ็บรุนแรงเบื้องต้น ณ จุดเกิดเหตุ และการให้การรักษายาพยาบาลเบื้องต้น ณ สถานพยาบาลก่อนส่งต่อ การเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บถูกต้องและการดูแลอย่างต่อเนื่อง

บทที่ 2 : ผลการวิเคราะห์สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิต สาเหตุจากอุบัติเหตุการขนส่ง

จากวิเคราะห์สถานการณ์แนวโน้มระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ ช่วง 10 ปี ระหว่าง พ.ศ. 2541 - 2550 ได้กำหนดขอบเขตการวิเคราะห์สถานการณ์การเฝ้าระวังการบาดเจ็บไว้ 3 กลุ่ม คือ

1. สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง ภาพรวม 10 ปี
2. สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง กลุ่มอายุต่ำกว่า 15 ปี
3. สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง กลุ่มอายุมากกว่า 15 ปี

โดยใช้ข้อมูลจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance System) ในช่วง 10 ปี จากโรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บ จำนวน 29 แห่ง (Sentinel sites)

1. สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งในภาพรวม

พ.ศ. 2541 – 2550 มีรายงานผู้บาดเจ็บรุนแรง จากทุกสาเหตุของการบาดเจ็บ จำนวน 63,466 – 168,331 ราย รวมทั้งสิ้น จำนวน 1,265,876 ราย เฉลี่ยปีละ 126,588 ราย ในจำนวนนี้ เสียชีวิต 75,137 ราย เฉลี่ย 7,514 รายต่อปี สาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุดทุกปี คือ อุบัติเหตุการจราจรและขนส่ง จำนวน 651,715 ราย เฉลี่ย 65,000 ต่อปี คิดเป็น ร้อยละ 47.62 – 57.98 ของการบาดเจ็บทุกสาเหตุ รองลงมา คือ พลัดตก หก ล้ม ร้อยละ 12.60-15.97, จากแรง เขิงกล วัตถุสิ่งของ ร้อยละ 11.55 – 14.29, ถูกทำร้าย ร้อยละ 7.39 – 10.65 และ ทำร้ายตนเอง ร้อยละ 3.84 - 4.39 (ตารางที่ 1)

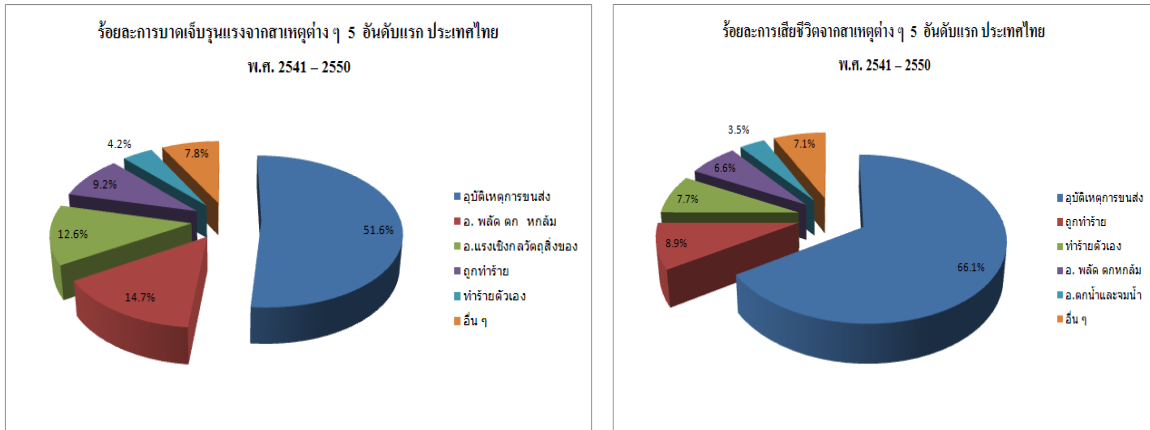
ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละการบาดเจ็บรุนแรงจากสาเหตุต่างๆ 5 อันดับแรก ประเทศไทย

พ.ศ. 2541 - 2550

สาเหตุการบาดเจ็บ	พ.ศ.									
	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550
1.อุบัติเหตุการขนส่ง	36,800	48,555	54,515	56,289	65,071	80,445	78,654	73,865	80,893	77,895
ร้อยละ	58.0	55.6	54.4	54.8	54.2	52.9	50.1	48.8	48.1	47.6
2.อ. พลัด ตก หกล้ม	7,994	11,644	13,852	14,364	16,717	20,794	23,530	24,126	26,882	26,091
ร้อยละ	12.6	13.3	13.8	14.0	13.9	13.7	15.0	15.9	16.0	16.0
3.อ.แรงเขิงกลวัตถุสิ่งของ	7,328	10,369	12,156	12,404	14,271	17,062	19,477	19,987	23,332	23,374
ร้อยละ	11.5	11.9	12.1	12.1	11.9	11.2	12.4	13.2	13.9	14.3
4. ถูกทำร้าย	4,693	6,463	7,672	8,264	9,969	16,180	15,344	15,023	16,780	15,814
ร้อยละ	7.4	7.4	7.7	8.0	8.3	10.6	9.8	9.9	10.0	9.7
5. ทำร้ายตัวเอง	2,623	3,839	4,231	4,229	5,193	5,999	6,848	6,452	6,470	6,860
ร้อยละ	4.1	4.4	4.2	4.1	4.3	3.9	4.4	4.3	3.8	4.2
6. อื่น ๆ	4,028	6,484	7,800	7,209	8,811	11,468	13,047	11,837	13,968	13,542
ร้อยละ	6.3	7.4	7.8	7.0	7.3	7.5	8.3	7.8	8.3	8.3
รวม	63,466	87,354	100,226	102,759	120,032	151,948	156,900	151,290	168,325	163,576

โดยภาพรวมของการบาดเจ็บในช่วง 10 ปี พบว่า การบาดเจ็บ 5 อันดับแรก คือ การบาดเจ็บ การขนส่ง เฉลี่ย ร้อยละ 51.6 , การพลัดตก หกล้ม ร้อยละ 14.7, แรงแซงกล วัตถุ ลื่นของ ร้อยละ 12.6, การ ถูกทำร้าย ร้อยละ 9.2 และ การทำร้ายตนเอง ร้อยละ 4.2 (รูป ที่ 1)

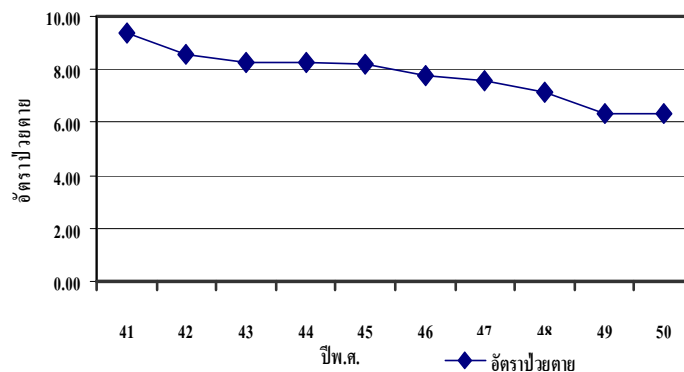
รูปที่ 1 ร้อยละการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตจากสาเหตุต่าง ๆ 5 อันดับแรก ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550



ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการขนส่ง เป็นสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุด จากทุกสาเหตุ และมีแนวโน้มอัตราการป่วยตาย อยู่ระหว่าง ร้อยละ 6.2 -9.7 โดยมีแนวโน้มลดลงเล็กน้อยในช่วงปี 2549-2550 (รูปที่ 2)

รูปที่ 2 อัตราป่วยตาย จากอุบัติเหตุการขนส่ง ประเทศไทย พ.ศ. 2541 – 2550



ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

เมื่อพิจารณาการการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากสาเหตุต่าง ๆ พบว่า การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง มีสัดส่วนมากที่สุด คือ อยู่ระหว่าง ร้อยละ 62.68 - 70.05 ของการเสียชีวิตจากทุกสาเหตุ รองลงมา ได้แก่ การถูกทำร้ายร่างกาย ร้อยละ 7.4 - 10.4, การทำร้ายตนเอง ร้อยละ 6.2-9.4 และ การพลัดตก หกล้ม ร้อยละ 5.1 - 8.1 เป็นต้น (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละการเสียชีวิตจากสาเหตุต่าง ๆ 5 อันดับแรก ประเทศไทย พ.ศ. 2541 - 2550

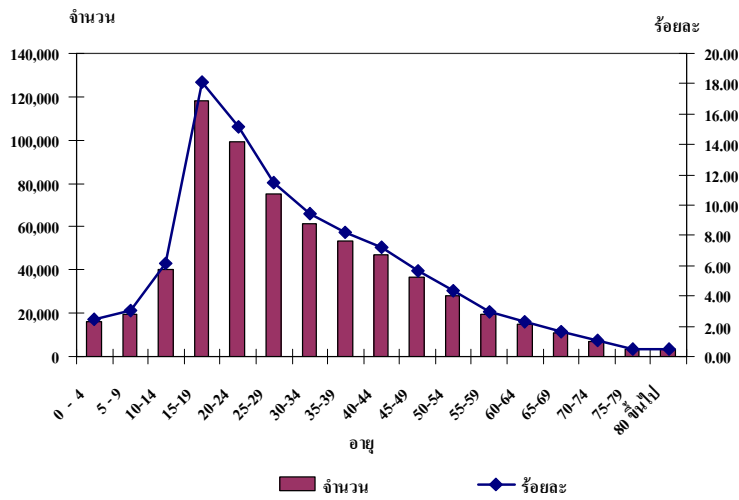
สาเหตุการบาดเจ็บ	พ.ศ.									
	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550
1.อุบัติเหตุการขนส่ง	3,460	4,173	4,509	4,633	5,336	6,270	5,947	5,259	5,105	4,954
ร้อยละ	70.1	65.9	67.6	68.6	68.0	67.0	65.4	64.3	63.3	62.7
2.ถูกทำร้าย	421	600	521	499	598	935	759	784	836	766
ร้อยละ	8.5	9.5	7.8	7.4	7.6	10.0	8.3	9.6	10.4	9.7
3.ทำร้ายตัวเอง	355	356	411	472	574	679	766	760	682	740
ร้อยละ	7.2	5.6	6.2	7.0	7.3	7.3	8.4	9.3	8.5	9.4
4.อ. พลัด ตก หกล้ม	253	512	490	453	504	604	613	540	501	514
ร้อยละ	5.1	8.1	7.3	6.7	6.4	6.5	6.7	6.6	6.2	6.5
5.อ.ตกรน้ำและจมน้ำ	253	199	206	199	271	273	311	313	315	298
ร้อยละ	5.1	3.1	3.1	2.9	3.5	2.9	3.4	3.8	3.9	3.8
6.อื่น ๆ	197	489	530	501	565	600	697	521	623	632
ร้อยละ	4.0	7.7	7.9	7.4	7.2	6.4	7.7	6.4	7.7	8.0
รวม	4,939	6,329	6,667	6,757	7,848	9,361	9,093	8,177	8,062	7,904

ที่มา : สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

ลักษณะของผู้บาดเจ็บ

จากการวิเคราะห์ข้อมูลการบาดเจ็บจากการขนส่ง ในรอบ 10 ปี พบว่า ผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขนส่ง มีจำนวน 651,715 ราย เฉลี่ยปีละ 65,000 ราย ส่วนใหญ่เป็นผู้บาดเจ็บที่มีที่อยู่ในจังหวัด จำนวน 565,032 ราย คิดเป็นร้อยละ 86.53 เสียชีวิตทั้งหมด 49,646 ราย คิดเป็นร้อยละ 73.67 อัตราส่วนเพศหญิง ต่อ เพศชาย เท่ากับ 1 : 3 อายุตั้งแต่แรกเกิด ถึงอายุ 99 ปี โดยการสัดส่วนผู้บาดเจ็บรุนแรงสูงสุด ได้แก่ กลุ่มอายุ 15 -19 ปี ร้อยละ 18.10 รองลงมา อายุ 20 - 24 ปี ร้อยละ 15.19 อายุ 25 - 29 ปี ร้อยละ 11.48 (รูปที่ 3)

รูปที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขนส่ง จำแนกตามกลุ่มอายุ ประเทศไทย พ.ศ. 2541 - 2550



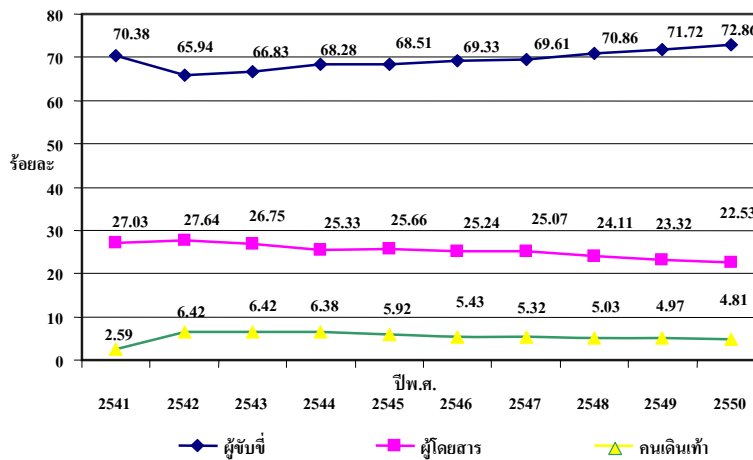
ที่มา : สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

ผู้บาดเจ็บรุนแรงส่วนใหญ่ ประกอบอาชีพผู้ใช้แรงงานสูงสุด ร้อยละ 35.0 รองลงมาเป็น นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 20.70 ทำสวน ทำนา ทำไร่ ร้อยละ 13.70 (ตาราง ผ - 1)

ลักษณะผู้ช้ยานยนต์และประเภทยานยนต์

จากการพิจารณาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง โดย จำแนก เป็น ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และ คนเดินเท้า พบว่า เป็นผู้ขับขี่ สูงสุด และมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อยๆ จาก ร้อยละ 65.94 ในพ.ศ. 2542 ถึง ร้อยละ 72.86 ใน พ.ศ. 2550 แต่แนวโน้มการบาดเจ็บในกลุ่มผู้โดยสารลดลงเล็กน้อย (รูปที่ 4)

รูปที่ 4 ร้อยละของผู้บาดเจ็บรุนแรง จำแนกตามประเภทผู้บาดเจ็บ ประเทศไทย พ.ศ. 2541 - 2550



ที่มา : สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

ประเภทพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ มากที่สุด คือ จักรยานยนต์ ร้อยละ 75.67 ของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่งทั้งหมดทุกกลุ่มอายุ หากพิจารณาตามลักษณะการใช้นายยนต์ พบว่า

ผู้ขับขี่ ได้รับอุบัติเหตุ จากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ สูงสุด ร้อยละ 88.62 รองลงมา คือ การขับขี่รถจักรยาน และ สามล้อ ร้อยละ 4.37 และ รถกระบะ หรือรถตู้ ร้อยละ 3.10

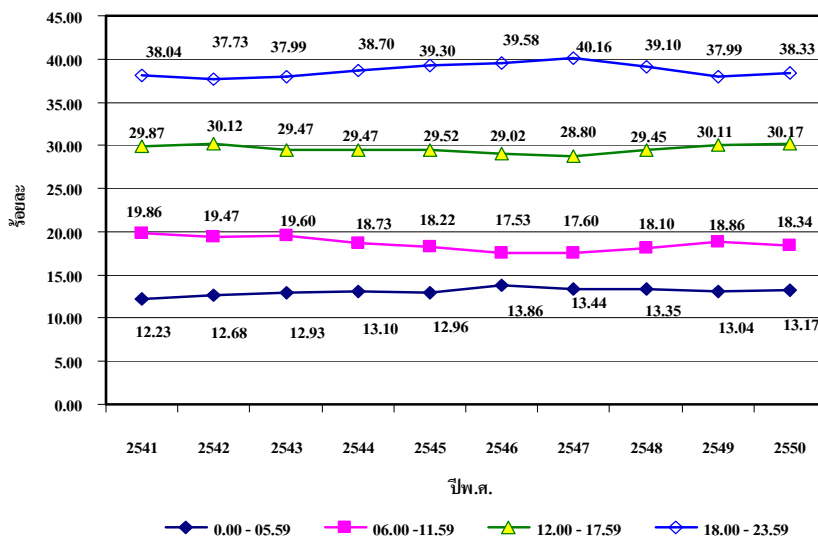
ผู้โดยสารยานยนต์ ที่ได้รับอุบัติเหตุจากการโดยสาร รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 61.95 และ การโดยสารรถกระบะ หรือรถตู้ ร้อยละ 20.52 (ตาราง ผ-1)

ระยะเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

ระยะเวลาของ การเกิดอุบัติเหตุ ในช่วง 10 ปี พบว่า ระหว่างเวลา 18.00 - 23.59 น. เป็นช่วงที่เกิดอุบัติเหตุ สูงสุดทุกปี ร้อยละ 37.73 - 40.16 และ ระหว่างเวลา 12.00 - 17.59 น. ร้อยละ 28.80 - 30.17 (รูปที่ 5)

รูปที่ 5 ร้อยละการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขนส่ง จำแนกตามเวลาเกิดเหตุ ประเทศไทย

พ.ศ. 2541 – 2550



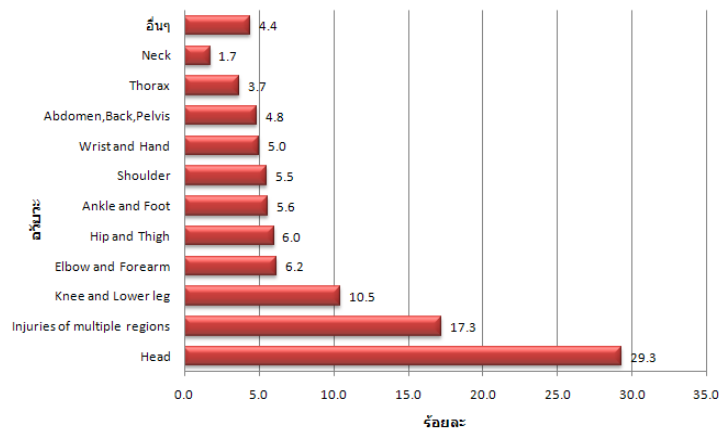
ที่มา : สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

ในแต่ละ สัปดาห์ จะมีอุบัติเหตุและเกิดการบาดเจ็บ ในวันเสาร์ และวันอาทิตย์ มากที่สุด ร้อยละ 16.42 ร้อยละ 16.32 วันที่มีการบาดเจ็บต่ำสุด คือ วันพุธ ร้อยละ 12.69 และเดือน ธันวาคม มีอุบัติเหตุ และบาดเจ็บสูงสุด ร้อยละ 9.31 มีผู้เสียชีวิตสูงสุดในเดือนเมษายน ร้อยละ 10.82 โดยสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ จำแนกตามกลไกสูงสุด คือ การชน ร้อยละ 55.73 ล้ม คว่า ตก ร้อยละ 42.22

ลักษณะอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ

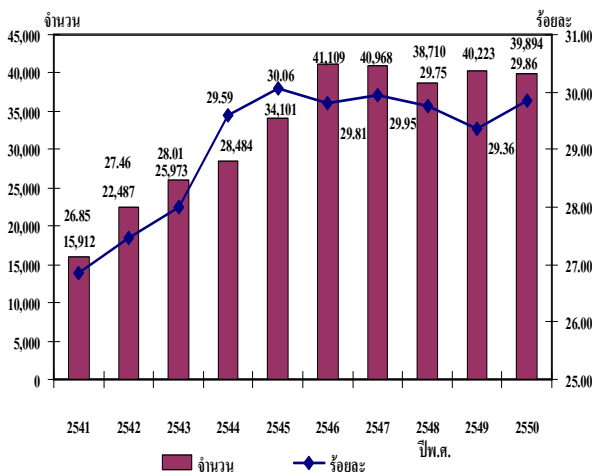
อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการขนส่งสูงสุด คือ ศีรษะ(Head) ร้อยละ 29.30 รองลงมาได้แก่ การบาดเจ็บหลายส่วนของร่างกาย (Injuries of multiple regions) ร้อยละ17.25 เข่า และช่วงขาล่าง (Knee and Lower leg) ร้อยละ 10.47 สำหรับการบาดเจ็บที่ คอ พบ ร้อยละ 1.72 ซึ่งมีแนวโน้มการบาดเจ็บที่สูงขึ้นเรื่อยๆ ทุกปี ตามแนวโน้มของการขับขี่จักรยานยนต์ที่สูงขึ้น (รูป ที่ 6,7,8)

รูปที่ 6 ร้อยละของอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขนส่ง ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550



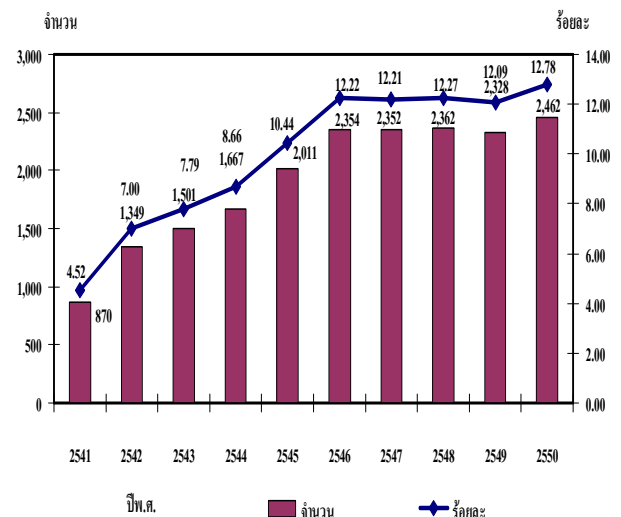
ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

รูปที่ 7-8 จำนวนและร้อยละการบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะ และ คอ จากอุบัติเหตุการขนส่ง ประเทศไทย พ.ศ. 2541 - 2550



ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

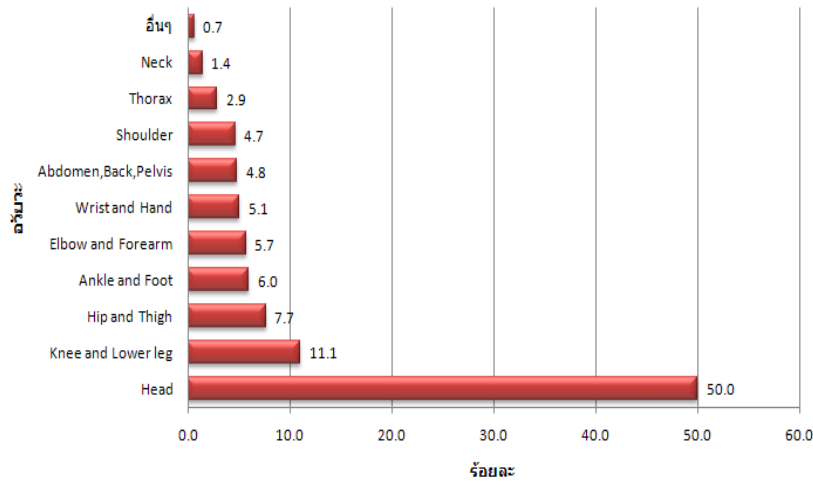
การบาดเจ็บที่ศีรษะ



การบาดเจ็บที่คอ

ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรง ร้อยละ 50.0 เกิดการบาดเจ็บ ที่ ศีรษะ และร้อยละ 7.7 บาดเจ็บที่ เข่า และขาส่วนล่าง สาเหตุที่มีการบาดเจ็บในผู้ขับขี่จักรยานยนต์คาดว่าน่าจะมีปัจจัยเสริมที่สำคัญ คือ การขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย รูปที่ 9

รูปที่ 9 ร้อยละของอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขนส่งของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550



ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

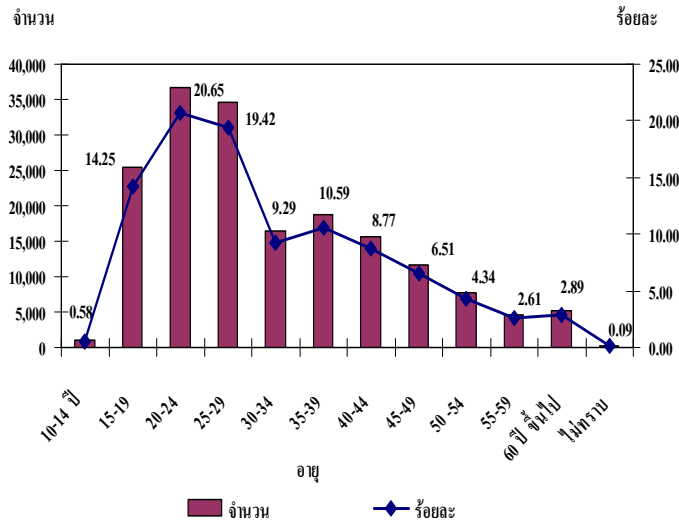
ลักษณะพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการขนส่ง

1. พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์กับการขับขี่ยานยนต์

พ.ศ. 2541-2550 มีผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขนส่ง เนื่องจากการดื่มแอลกอฮอล์ จำนวน 219,271 ราย (จากผู้บาดเจ็บทั้งหมด จำนวน 651,715 ราย) คิดเป็นร้อยละ 36.37 เป็นผู้ดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่ยานยนต์ 177,836 ราย ในจำนวนนี้ เสียชีวิต 8,528 ราย คิดเป็นอัตราป่วยตาย ร้อยละ 4.8 เป็นผู้บาดเจ็บอยู่ในพื้นที่จังหวัดเกิดเหตุ ร้อยละ 87.97 เป็นการเสียชีวิตก่อนถึงโรงพยาบาล ร้อยละ 10.85 เสียชีวิตที่ห้องอุบัติเหตุฉุกเฉิน ร้อยละ 6.32 เสียชีวิตที่แผนก-หอผู้ป่วยใน ร้อยละ 82.83

ผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ พบมากใน กลุ่มอายุ 20 – 24 ปี ร้อยละ 20.65 รองลงมา คือกลุ่มอายุ 25 – 29 ปี ร้อยละ 19.42 และอายุ 15-19 ปี ร้อยละ 14.25 (รูปที่ 10)

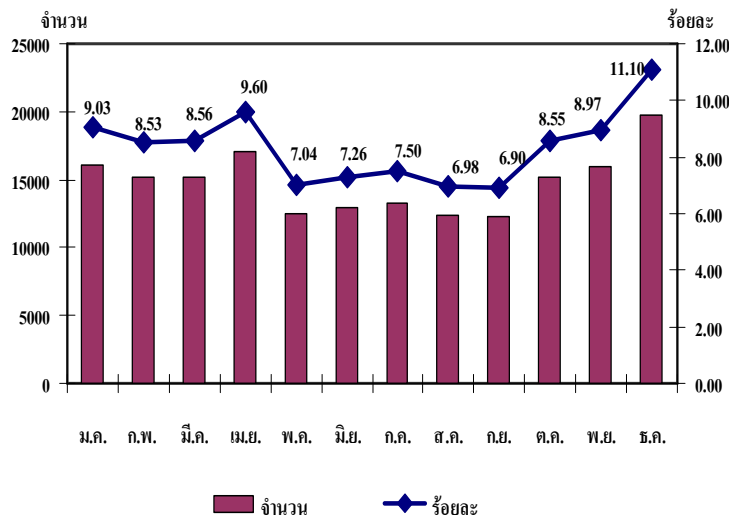
รูปที่ 10 จำนวนและร้อยละ ผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ จำแนกตามกลุ่มอายุ ประเทศไทย พ.ศ.2541- 2550



ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

ช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ ระหว่างเดือนธันวาคม มกราคม และเมษายน เป็นช่วงที่มีการดื่มแอลกอฮอล์ และขับขี่ยานยนต์ ประสบอุบัติเหตุสูงสุด คิดเป็น ร้อยละ 11.10, 9.05 และ 9.60 ตามลำดับ และการดื่มสุราลดลงในช่วงเข้าพรรษา คือ เดือนกรกฎาคม สิงหาคม และกันยายน (รูปที่ 11)

รูปที่ 11 จำนวนและร้อยละ ของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ที่ดื่มแอลกอฮอล์ จำแนกตามเดือนเกิดเหตุ ประเทศไทย พ.ศ. 2541 – 2550



ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

ผู้บาดเจ็บรุนแรงที่ขับขี่พาหนะทุกประเภทที่ดื่มแอลกอฮอล์ 177,836 ราย คิดเป็น ร้อยละ 43.27 ของผู้บาดเจ็บทั้งหมด ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง ในจำนวนนี้ เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดื่มแอลกอฮอล์ 164,878 ราย คิดเป็นร้อยละ 92.71 ของผู้บาดเจ็บที่ดื่มแอลกอฮอล์ทั้งหมด หรือ ร้อยละ 45.15 ของผู้บาดเจ็บที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง (โดยส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 90.16) ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 41.16 ของจำนวนผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล โดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัยร้อยละ 81.96

กลุ่มผู้ขับขี่รถสาธารณะ รถรับจ้างที่ดื่มแอลกอฮอล์และขับขี่ยานยนต์ ได้แก่ รถกระบะหรือรถตู้ สามล้อเครื่อง รถบรรทุกหนัก มีการดื่มแอลกอฮอล์ คิดเป็น ร้อยละ 39.83 , 35.25, 21.0 ของผู้บาดเจ็บที่ขับขี่ยานพาหนะดังกล่าว หรือ ร้อยละ 2.78 , 0.45, 0.35 ของผู้ดื่มแอลกอฮอล์ทั้งหมด ตารางที่ 3

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่จำแนกตามประเภทพาหนะ ประเทศไทย พ.ศ.2541 - 2550

ประเภทพาหนะ	พ.ศ. 2541 - 2550		
	จำนวนทั้งหมด	จำนวนดื่มแอลกอฮอล์	ร้อยละที่ดื่มแอลกอฮอล์
1. รถจักรยานยนต์	365,178	164,878	45.15
2. รถกระบะหรือรถตู้	12,419	4,946	39.83
3. รถจักรยานและสามล้อ	18,686	3,370	18.03
4. รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	4,652	1,952	41.96
5. สามล้อเครื่อง	2,301	811	35.25
6. รถบรรทุกทุกหนัก	3,028	636	21.00
7. รถใช้งานเกษตร	2,045	518	25.33
8. รถอีแต๋น	629	219	34.82
9. อื่นๆ	2,020	506	25.05
รวม	410,958	177,836	43.27

ที่มา: สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

2. พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

การสวมหมวกนิรภัย ในผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ยังมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ขณะขับขี่จักรยานยนต์ น้อยมาก เพียงร้อยละ 13. ของผู้บาดเจ็บที่ขับขี่จักรยานยนต์ กล่าวคือ ในช่วง 10 ปี ที่มีการรณรงค์ การสวมหมวกนิรภัย อย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงพบว่า มีผู้ขับขี่กับผู้โดยสาร มีสัดส่วนที่ไม่สวมหมวกนิรภัยสูง กว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย คือ ร้อยละ 83.55 – 92.70 ในผู้ขับขี่จักรยานยนต์ และ ร้อยละ 93.54 – 97.20 ในผู้โดยสาร ช้อนท้าย ไม่สวมหมวกนิรภัย ตารางที่ 4

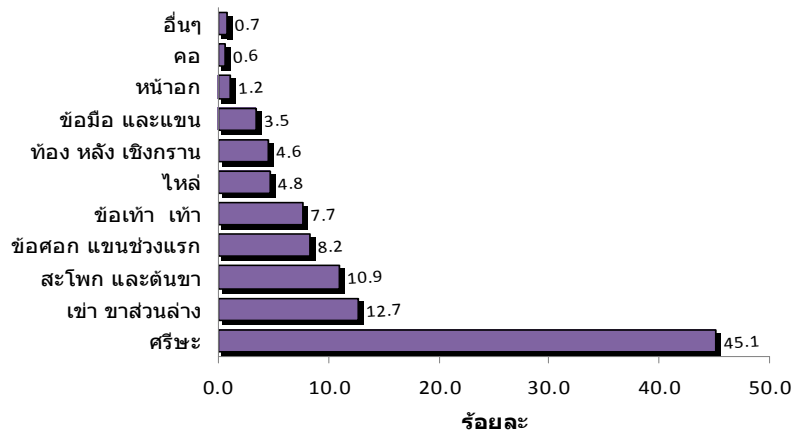
ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และโดยสารจักรยานยนต์ ประเทศไทย พ.ศ.2541 – 2550

ประเภทผู้บาดเจ็บ	2541 - 2550				
	จำนวนผู้บาดเจ็บ	จำนวนไม่สวมหมวกนิรภัย		จำนวนสวมหมวกนิรภัย	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ผู้ขับขี่และโดยสารไม่สวมหมวกนิรภัย	455,860	400,582	87.87	55,278	12.13
ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย	362,332	311,499	85.97	50,833	14.03
ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย	93,528	89,083	95.25	4,445	4.75

ที่มา: สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

จากผลการขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ทำให้เกิดการบาดเจ็บต่ออวัยวะสำคัญของร่างกายได้ เช่น ศีรษะ และ คอ ซึ่ง พบว่า ร้อยละ 45.8 ของการบาดเจ็บที่ ศีรษะ เกิดจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย

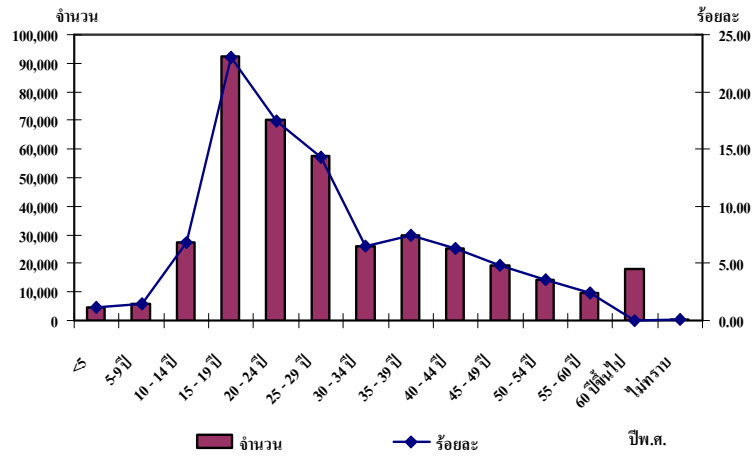
รูปที่ 12 ร้อยละของอวัยวะที่ได้รับการบาดเจ็บรุนแรงจากการขับขี่จักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย ประเทศไทย พ.ศ. 2541 -2550



ที่มา: สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

กลุ่มอายุระหว่าง 15 – 29 ปี เป็นกลุ่มผู้บาดเจ็บจากการขับขี่จักรยานยนต์ ที่มีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย มากที่สุด ประมาณ ร้อยละ 60 ซึ่ง เป็นกลุ่มที่นิยมการขับขี่จักรยานยนต์ มากกว่ากลุ่มอื่น ๆ (รูปที่ 13)

รูปที่ 13 ร้อยละการไม่สวมหมวกนิรภัย ของผู้บาดเจ็บรุนแรงจำแนกตามกลุ่มอายุ ประเทศไทย พ.ศ.. 2541 - 2550



ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

3. พฤติกรรมการสวมเข็มขัดนิรภัย

จำนวนผู้บาดเจ็บรุนแรง จำนวน 65,477 ราย ที่เป็นผู้สวมและไม่สวมเข็มขัดนิรภัย ในจำนวนนี้ เป็นผู้ที่ไม่สวมเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่และโดยสาร จำนวน 60,166 คิดเป็นร้อยละ 91.89 เมื่อพิจารณาเฉพาะผู้ขับขี่ พบว่า มีการสวมเข็มขัด เพียง ร้อยละ 18.63 ไม่สวมเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 81.37 และ ผู้โดยสาร ร้อยละ 96.65 ไม่สวมเข็มขัดนิรภัย (ตารางที่ 5)

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร จำแนกตามประเภทพาหนะ ประเทศไทย พ.ศ.2541 – 2550

ประเภท พาหนะ	2541 - 2550					
	ผู้ขับขี่			ผู้โดยสาร		
	จำนวน	ไม่ใช้	ร้อยละ	จำนวน	ไม่ใช้	ร้อยละ
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	4,461	3,354	75.18	4,930	4,479	90.85
รถกระบะหรือรถตู้	11,981	9,620	80.29	29,799	28,827	96.74
รถบรรทุกทุกหนัก ตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	2,994	2,737	91.42	5,314	5,255	98.89
รถพ่วง	463	437	94.38	383	375	97.91
รถโดยสารสองแถว	216	202	93.52	1,814	1,808	99.67
รถโดยสารบัส	214	191	89.25	2,717	2,707	99.63
รถแท็กซี่	82	67	81.71	109	107	98.17
รวม	20,411	16,608	81.37	45,066	43,558	96.65

ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

4. พฤติกรรมการใช้ยานพาหนะที่อันตราย

ผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขนส่งที่มีการใช้/กินยา ขณะขับขี่ยานยนต์มีการบาดเจ็บ 1,078 ราย เสียชีวิต 60 ราย ของจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมด ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการใช้ยาสูงสุด ร้อยละ 78.07 รองลงมา รถปิกอัพ ร้อยละ 10.84 รถจักรยานและสามล้อ ร้อยละ 3.39 รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ร้อยละ 2.61 กลุ่มอายุของผู้ขับขี่ที่ใช้ยา สูงสุด คือ กลุ่มอายุระหว่าง 20 – 24 ปี ร้อยละ 18.15 รองลงมา อายุระหว่าง 25 -29 ปี ร้อยละ 13.32 และ อายุระหว่าง 40 -45 ปี ร้อยละ 10.31

ผู้ขับขี่ที่ใช้ทั้งยาและแอลกอฮอล์ จำนวน 325 ราย ร้อยละ 43.92 (ของจำนวนใช้ยากับแอลกอฮอล์ และจำนวนใช้ยาแต่ไม่ใช้แอลกอฮอล์ 740 ราย)

การเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลของผู้บาดเจ็บ

ผู้บาดเจ็บจากที่เกิดเหตุเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาล โดยมี นำส่งจากที่เกิดเหตุ 283,699 ราย ร้อยละ 43.45, ส่งต่อมาจากสถานพยาบาลอื่น ๆ 320,375 ราย ร้อยละ 49.06, ไม่มีผู้นำส่ง 8,527 ราย ร้อยละ 1.31 และไม่ทราบว่า มีผู้นำส่งหรือไม่ 40,381 ร้อยละ 6.18 สำหรับผู้บาดเจ็บที่มีผู้นำส่ง ได้แก่ การนำส่งโดยญาติหรือผู้เห็นเหตุการณ์ จำนวน 159,428 ราย ร้อยละ 56.20 , นำส่งโดยมูลนิธิ จำนวน 89,346 ราย ร้อยละ 31.49, หน่วยบริการฉุกเฉินทางการแพทย์ (EMS) 29,367 ราย ร้อยละ 10.35 , และตำรวจ 5,558 ราย ร้อยละ 1.96 เป็นต้น

สำหรับการดูแลผู้บาดเจ็บขณะนำส่งจากสถานพยาบาลอื่นมีการดูแลเหมาะสมร้อยละ 92.69 และการดูแลผู้บาดเจ็บขณะนำส่งจากที่เกิดเหตุมีการดูแลเหมาะสม ร้อยละ 88.78

2. สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง ในกลุ่มอายุต่ำกว่า 15 ปี

จากการวิเคราะห์ผู้บาดเจ็บจากการขนส่งในเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ระหว่าง 1 มกราคม พ.ศ. 2541- 31 ธันวาคม พ.ศ. 2550 พบผู้บาดเจ็บทั้งสิ้น 651,715 ราย เป็นเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี 75, 807 ราย ร้อยละ 11.7 ของผู้บาดเจ็บทุกกลุ่มอายุ ผู้เสียชีวิต 2,281 ราย คิดเป็นอัตราการป่วยตาย (case fatality rate) ร้อยละ 3.3 ผู้ที่บาดเจ็บและเสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อัตราส่วน เพศหญิงต่อชาย 1: 1.9

1. ลักษณะยานยนต์และผู้ใช้งานยานยนต์กับการบาดเจ็บ

ผู้ประสบอุบัติเหตุในเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ทั้งหมด 75, 807 ราย พบว่า **รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เป็นสาเหตุส่วนใหญ่ของการเกิดอุบัติเหตุ** คิดเป็นร้อยละ 56.9 ของผู้ประสบเหตุทั้งหมด รองลงมา คือ รถจักรยานและสามล้อ ร้อยละ 16.0 และการโดยสารรถปิกอัพ ร้อยละ 6.5 ตารางที่ 6

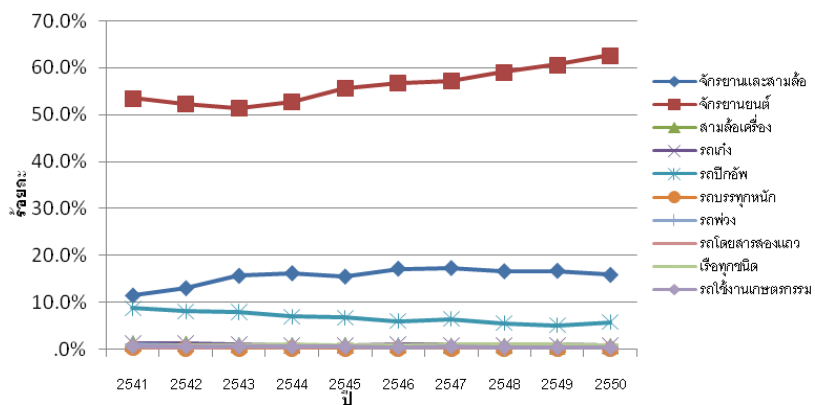
ตารางที่ 6 จำนวนและ ร้อยละของประเภทยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บและเสียชีวิตในเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี พ.ศ. 2541-2550

พาหนะของผู้บาดเจ็บ	ผู้เสียชีวิต		ผู้บาดเจ็บ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
คนเดินเท้า	540	23.6	11,149	14.7
จักรยานและสามล้อ	142	6.2	12,137	16.0
จักรยานยนต์	1,255	55.0	43,164	56.9
สามล้อเครื่อง	14	0.6	564	0.7
รถเก๋ง	39	1.7	690	0.9
รถปิกอัพ	206	9.0	4,897	6.5
รถตู้	19	0.8	586	0.8
รถบรรทุกหนัก	4	0.2	71	0.1
รถพ่วง	5	0.2	459	0.6
รถโดยสารสองแถว	11	0.5	251	0.3
เรือทุกชนิด	14	0.6	768	1.0
รถใช้งานเกษตรกรรม	5	0.2	317	0.4
อื่นๆ	27	1.1	455	0.6
รวม	2,281	100.0	75,807	100.0

ที่มา: สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

แนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี สูงขึ้นทุกปี จาก พ.ศ. 2541 – 2550 คิดเป็น ร้อยละ 53.5 - 62.6 แต่แนวโน้มการบาดเจ็บจากรถจักรยานหรือสามล้อ และรถกระบะ มีแนวโน้มลดลง (รูปที่ 14)

รูปที่ 14 แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุของเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี จำแนกตามประเภทยานพาหนะประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550



ที่มา: สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

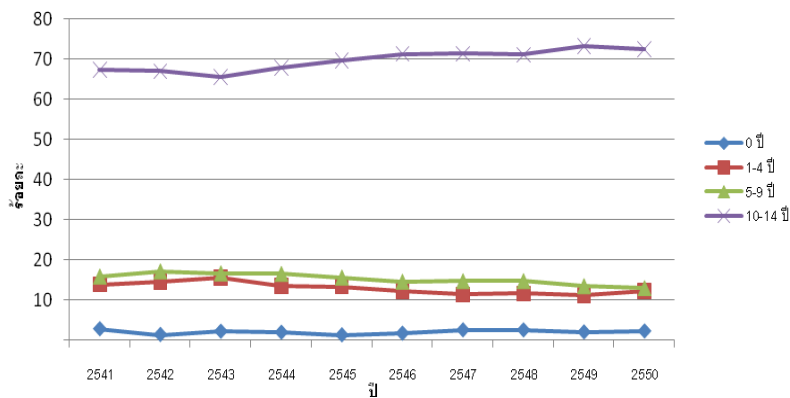
เมื่อพิจารณาอุบัติเหตุทางจักรยานยนต์ซึ่งเป็นสาเหตุการบาดเจ็บสูงสุด พบว่า กลุ่มอายุ 10 – 14 ปี มีจำนวนผู้บาดเจ็บสูงสุด 30,387 ราย ร้อยละ 70.4 และเสียชีวิต 941 ราย ร้อยละ 75.0 และมีแนวโน้มการบาดเจ็บสูงขึ้นเรื่อยๆ เมื่อเทียบกับกลุ่มอื่น ๆ ระหว่าง พ.ศ. 2541-2550 ตารางที่ 7, รูปที่ 15

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต จากการขับขี่และโดยสารจักรยานยนต์ ใน กลุ่มเด็กอายุ 0-15 ปี พ.ศ. 2541 – 2550

กลุ่มอายุ	บาดเจ็บ	ร้อยละ	เสียชีวิต	ร้อยละ
0 ปี	896	2.07	53	4.22
1-4 ปี	5,444	12.61	120	9.56
5-9 ปี	6,437	14.91	141	11.24
10-14 ปี	30,387	70.40	941	75.0
รวม	43,164	100.0	1,255	100.0

ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

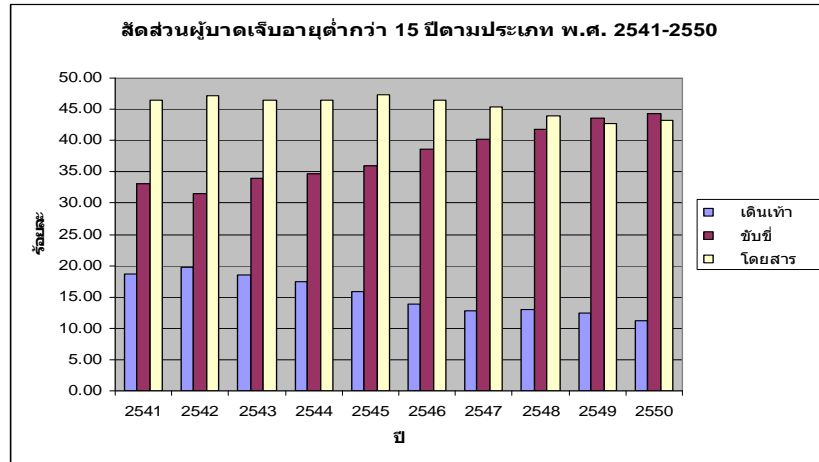
รูปที่ 15 แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุของเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำแนกตามกลุ่มอายุ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550



ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

เด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีที่เกิดอุบัติเหตุจากการขนส่ง ส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสาร ร้อยละ 40.33 ผู้ขับขี่ ร้อยละ 31.69 และ คนเดินเท้า ร้อยละ 23.7 โดยแนวโน้ม ของการเป็นผู้ขับขี่ และบาดเจ็บสูงขึ้น ในช่วง 10 ปี คือ จาก พ.ศ. 2541 ร้อยละ 22.01 ถึง ร้อยละ 37.02 ใน พ.ศ. 2550 และ การบาดเจ็บในคนเดินเท้ามีแนวโน้มลดลง รูปที่ 16

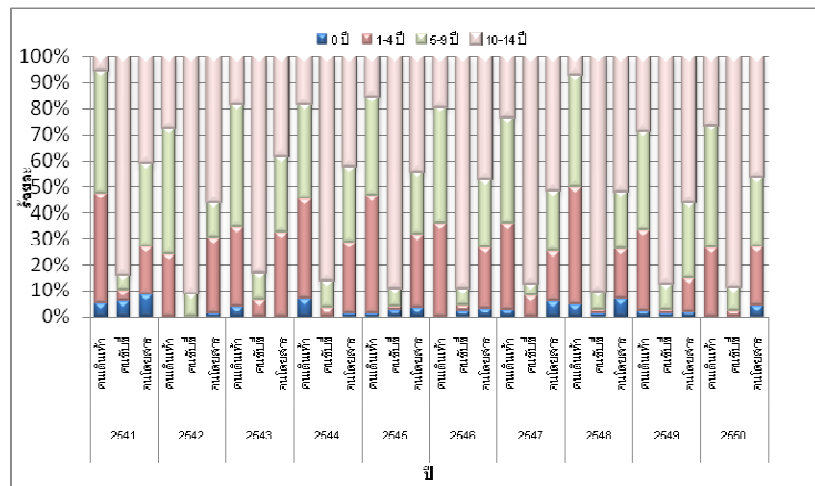
รูปที่ 16 ร้อยละของผู้บาดเจ็บอายุต่ำกว่า 15 ปี จำแนกตามประเภทของผู้ใช้ยานยนต์
ประเทศไทย พ.ศ. 2541 - 2550



ที่มา: สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

ในช่วง 10 ปี มีผู้เสียชีวิต จำแนกเป็น ผู้โดยสาร 920 ราย, ผู้ขับขี 723 และคนเดินเท้า 540 ราย คิดเป็นสัดส่วนการเสียชีวิต ร้อยละ 42.14, 33.12, 24.73 โดยกลุ่มอายุ 10-14 ปี เป็นกลุ่มที่เป็นผู้ขับขีมากที่สุด และกลุ่มอายุ ต่ำกว่า 10 ปีส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสาร หรือเดินเท้า หรือขับขีจักรยาน ตามลำดับรูปที่ 17

รูปที่ 17 ร้อยละของผู้บาดเจ็บอายุต่ำกว่า 15 ปี จำแนกตามประเภทของผู้ใช้ยานยนต์
และกลุ่มอายุ ประเทศไทย พ.ศ. 2541 - 2550

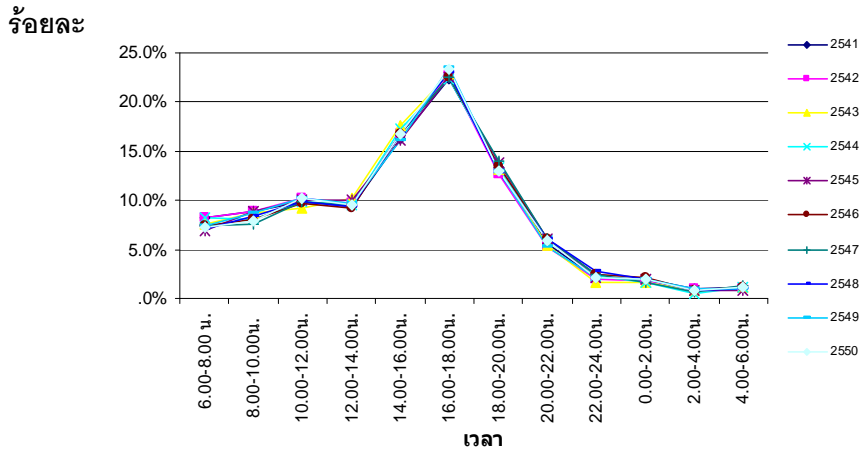


ที่มา: สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

ระยะเวลาการเกิดอุบัติเหตุ

การพิจารณาช่วงเวลาการบาดเจ็บจากการขนส่งในกลุ่ม เด็กต่ำกว่า 15 ปี ในช่วง 10 ปี พบว่า ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ เวลา 16.00 - 18.00 น. ร้อยละ 15.6 - 21.8 และช่วงเวลา 14.00 - 16.00 น ร้อยละ 11.8 - 20.0 รูปแบบช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ มีลักษณะใกล้เคียงกันทุกปี รูปที่ 18

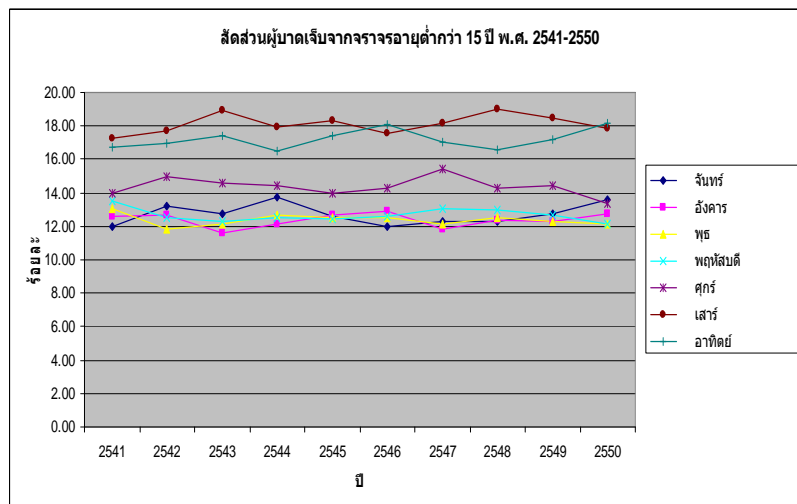
รูปที่ 18 ร้อยละผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ จำแนกตามช่วงเวลาที่เกิดเหตุ พ.ศ. 2541-2550



ที่มา: สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

วันที่มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุและเสียชีวิตมากที่สุด คือ วันเสาร์ วันอาทิตย์ ในวันพุธ เป็นวันที่เกิดการบาดเจ็บ น้อยที่สุด รูปที่ 19

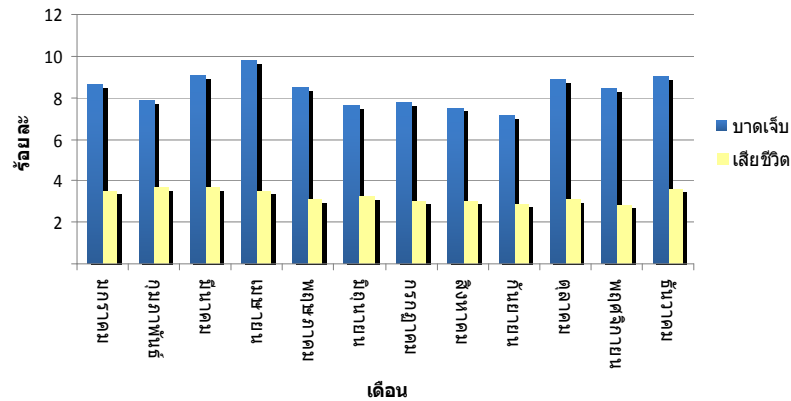
รูปที่ 19 ร้อยละของผู้เกิดอุบัติเหตุขนส่ง จำแนกตามวันที่เกิดเหตุ ประเทศไทย พ.ศ.2541 – 2550



ที่มา: สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

เด็กอายุ ต่ำกว่า 15 ปี เกิดการบาดเจ็บจากการขนส่งมากที่สุด ในเดือน มีนาคม และเมษายน ที่เป็นช่วงปิดเทอม และมีแนวโน้มลดลง ระหว่างเดือน มิถุนายน - กันยายน และเริ่มสูงขึ้นในช่วงเดือน ตุลาคม ถึง มกราคม ซึ่งเป็นช่วงเทศกาลปีใหม่ รูปที่ 20

รูปที่ 20 ร้อยละการบาดเจ็บและเสียชีวิต ของเด็กอายุ ต่ำกว่า 15 ปี จำแนกรายเดือน ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550



ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

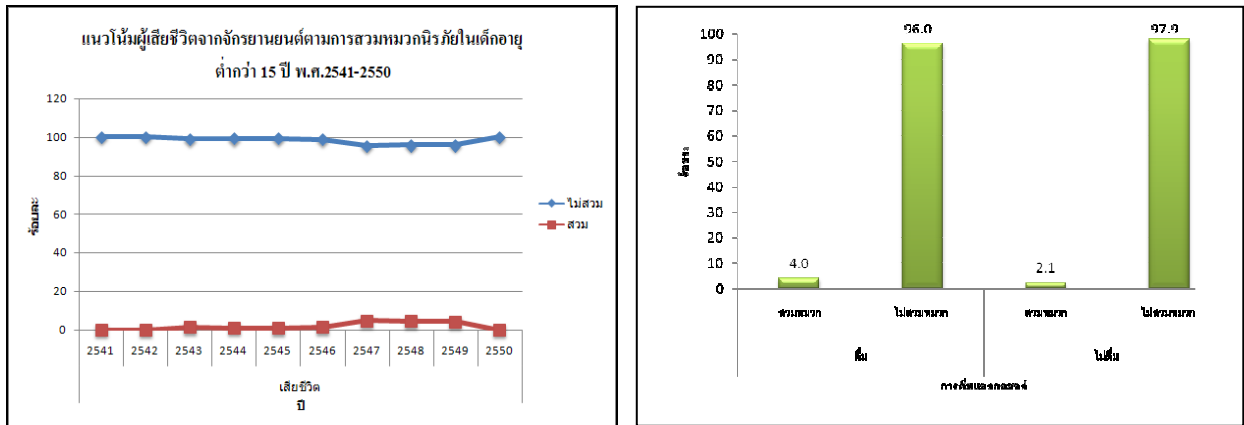
การบาดเจ็บส่วนใหญ่เกิดที่ถนนหรือทางหลวง ร้อยละ 87.2 เกิดบริเวณบ้าน ร้อยละ 8.5 สถานศึกษาและนา ไร่ สวน ร้อยละ 0.7 ส่วนใหญ่ อุบัติเหตุจากการขนส่งเกิดในพื้นที่จังหวัดของผู้บาดเจ็บ

ลักษณะพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในเด็กต่ำกว่า 15 ปี

พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ในผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ในเด็กอายุ 0 - 15 ปี มีรายงานการดื่มแอลกอฮอล์ ขณะใช้ยานยนต์ในกลุ่ม อายุ 5 - 9 ปี 71 ราย และ อายุ 10-14 ปี 1,353 ราย ร้อยละ 4.5 ของผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุกลุ่ม อายุ ต่ำกว่า 15 ปี ทั้งหมด ซึ่งข้อมูลการดื่มแอลกอฮอล์ในเด็ก มีแนวโน้มสูงขึ้น ในกลุ่มเด็กที่ขับขี่จักรยานยนต์ ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต มีพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ ในเวลากลางคืน (18.00 - 06.00 น.) ร้อยละ 5.9 และ 6.6 ตามลำดับ

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากจักรยานยนต์ มีสัดส่วนค่อนข้างน้อย คือ ร้อยละ 3.1 ของจำนวนผู้บาดเจ็บอายุต่ำกว่า 15 ปี ทั้งหมด โดยเป็นผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัยเพียง 1,033 ราย ร้อยละ 3.5 และผู้โดยสาร ร้อยละ 1.0 รูปที่ 21 - 22

รูปที่ 21 - 22 แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง จำแนกตามการสวมหมวกนิรภัย และดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2541 – 2550



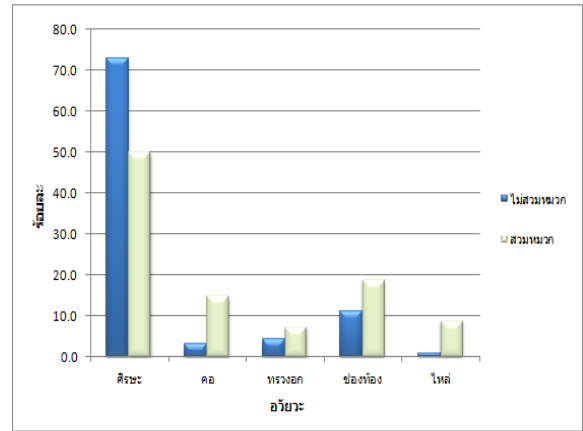
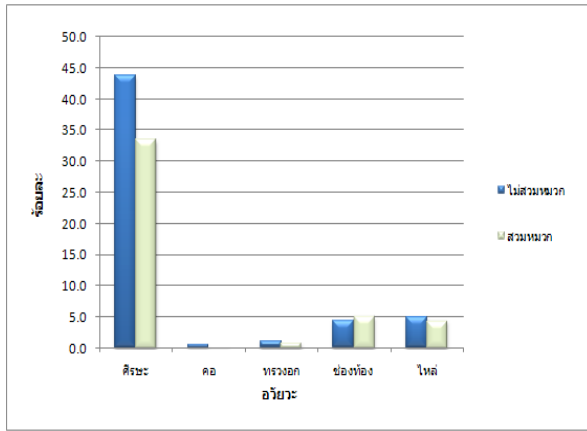
ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

เมื่อพิจารณาปัจจัยการดื่มแอลกอฮอล์ร่วมกับการสวมหมวกนิรภัย พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันของการสวมหมวกนิรภัย ระหว่างผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์และไม่ดื่มแอลกอฮอล์ แต่อย่างไร ก็ตามการดื่มแอลกอฮอล์อาจมีส่วนกระตุ้นให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการขับขี่พาหนะ หรือหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น เนื่องจากไม่สามารถควบคุมตนเองได้

อวัยวะที่บาดเจ็บ

เมื่อพิจารณาอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตในกลุ่มเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี พบว่า มีรายงานการบาดเจ็บรุนแรงจากการขับขี่จักรยานยนต์ ต่ออวัยวะที่สำคัญ คือ ศีรษะและคอ มากที่สุด ร้อยละ 45.1 รองลงมา คือ เข่า ขา สะโพก และแขนขา ร้อยละ 23.6 การเปรียบเทียบระหว่าง อวัยวะที่ได้รับการบาดเจ็บทั้งหมดในผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต พบว่า การบาดเจ็บที่ศีรษะ ในผู้ที่ไม่สวมหมวกมีสัดส่วนสูงกว่าในกลุ่มที่สวมหมวกนิรภัย ในขณะที่การบาดเจ็บอวัยวะอื่นๆ เกิดในกลุ่มผู้สวมหมวกนิรภัยมากกว่า นั่นคือ การไม่สวมหมวกนิรภัย มีผลต่อการบาดเจ็บที่ศีรษะ รูปที่ 23-24

รูปที่ 23 - 24 ร้อยละของผู้บาดเจ็บจากการขับขี่จักรยานยนต์ในเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี จำแนกตามอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ และการสวมหมวกนิรภัย ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550



ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

รูปที่ 23 กลุ่มผู้ได้รับบาดเจ็บ

รูปที่ 24 กลุ่มที่เสียชีวิต

2. สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง ในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป

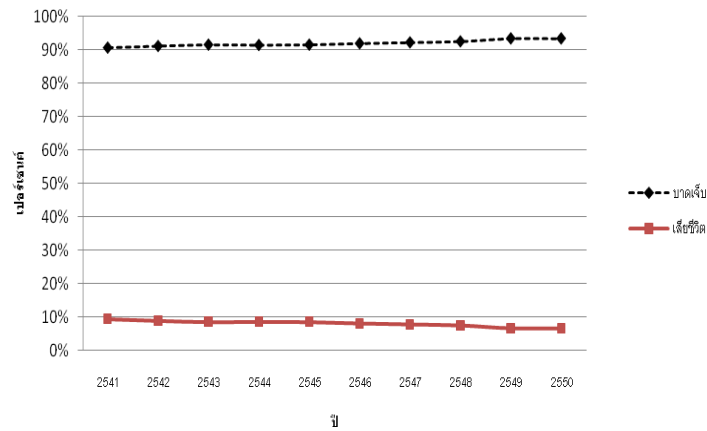
สถานการณ์ผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขนส่ง ในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป ช่วง 10 ปี พบว่า มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งทั้งหมดจำนวน 575,908 ราย จำแนกเป็นผู้บาดเจ็บ 530,594 ราย ร้อยละ 92.1 ผู้เสียชีวิต 45,314 ราย ร้อยละ 7.9 พบว่า ร้อยละของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งมีแนวโน้มลดลงเล็กน้อย แต่การบาดเจ็บยังมีแนวโน้มสูงขึ้นเล็กน้อย ตารางที่ 8 และ รูปที่ 25

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป พ.ศ. 2541-2550

ประเภทผู้ป่วย	พ.ศ.										รวม
	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	
บาดเจ็บ	29,567	39,131	43,985	45,497	52,666	65,693	63,837	60,160	66,168	63,890	530,594
ร้อยละ	90.6	91.1	91.5	91.4	91.5	91.9	92.2	92.5	93.4	93.4	92.1
เสียชีวิต	3,064	3,803	4,074	4,254	4,875	5,774	5,414	4,857	4,662	4,537	45,314
ร้อยละ	9.4	8.9	8.5	8.6	8.5	8.1	7.8	7.5	6.6	6.6	7.9
รวม	32,631	42,934	48,059	49,751	57,541	71,467	69,251	65,017	70,830	68,427	575,908

ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

รูปที่ 25 แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขนส่ง ในกลุ่มอายุ 15 ปี ขึ้นไป ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550

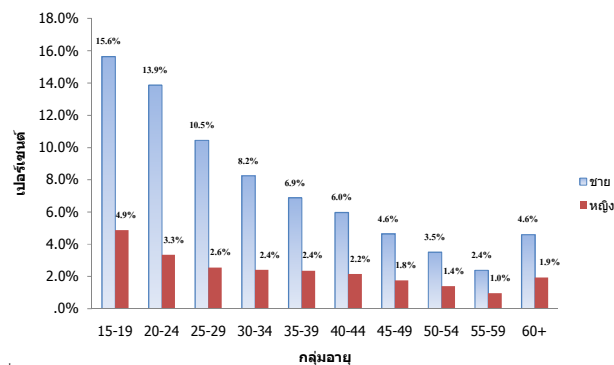


ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

ลักษณะของผู้บาดเจ็บ

ผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขนส่งในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกเป็นเพศชาย ร้อยละ 76.2 เพศหญิง ร้อยละ 23.8 กลุ่มอายุที่พบสูงสุด คือ กลุ่มอายุ 15 - 19 ปี ร้อยละ 20.5 รองลงมา คือ กลุ่มอายุ 20 - 24 ปี ร้อยละ 17.2 , กลุ่มอายุ 25 - 29 ปี ร้อยละ 13.0 แนวโน้มผู้บาดเจ็บจะลดลงตามช่วงอายุที่มากขึ้น ช่วงอายุระหว่าง 15- 29 ปี มีสัดส่วนการบาดเจ็บ สูงถึง ร้อยละ 50.7 ซึ่งเป็นกลุ่มวัยแรงงานที่อายุน้อย แต่ มีความเสี่ยงต่อความพิการและเสียชีวิต ค่อนข้างมาก ในขณะที่เดียวกัน การบาดเจ็บในกลุ่มอายุ 60 ปีขึ้นไป มีแนวโน้มสูงขึ้น ในเพศชาย รูปที่ 26

รูปที่ 26 ร้อยละของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง จำแนกตามกลุ่มอายุ และเพศ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550



ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค

ผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขนส่ง ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ใช้แรงงาน รับจ้าง ร้อยละ 39.3 เกษตรกร ร้อยละ 15.5 กลุ่มนักเรียนและนักศึกษา ร้อยละ 13.5 ซึ่งเป็นกลุ่มอายุที่เกิดอุบัติเหตุการขนส่งมากที่สุดคืออายุ 15- 19 ปี เป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 72.0, คนโดยสาร ร้อยละ 21.7 และคนเดินเท้า ร้อยละ 4.2 ในคนเดินเท้าเป็นผู้ใช้แรงงานและเกษตรกร เป็นส่วนใหญ่ที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรง สำหรับคนขับขี่ ที่เป็นผู้ใช้แรงงาน ร้อยละ 40.7 กลุ่มนักเรียน/นักศึกษาที่เป็นผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ มีจำนวนสูงขึ้นทุกปีเช่นกัน (ตารางที่ 9)

ตารางที่ 9 ผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขนส่งในกลุ่มอายุ 15 ปี ขึ้นไป จำแนกตามประเภทผู้บาดเจ็บและอาชีพ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550

อาชีพ	ประเภทผู้บาดเจ็บ									
	คนเดินเท้า	%	คนขับขี่	%	คนโดยสาร	%	ไม่ทราบ	%	รวม	%
ผู้ใช้แรงงาน	8,999	37.1	168,805	40.7	44,790	35.8	4,012	33.5	226,606	39.3
เกษตรกรรวม	3,817	15.7	64,290	15.5	19,918	15.9	1,081	9.0	89,106	15.5
นักเรียน/ นักศึกษา	1,185	4.9	55,523	13.4	19,947	16.0	1,241	10.4	77,896	13.5
ไม่มีอาชีพ	2,894	11.9	20,835	5.0	8,157	6.5	725	6.0	32,611	5.7
พนักงานบริษัท	792	3.3	19,707	4.8	5,128	4.1	271	2.3	25,898	4.5
ค้าขาย	1,147	4.7	15,332	3.7	5,506	4.4	123	1.0	22,108	3.8
ข้าราชการพลเรือน	549	2.3	12,510	3.0	2,911	2.3	125	1.0	16,095	2.8
แม่บ้าน	1,767	7.3	7,759	1.9	5,891	4.7	149	1.2	15,566	2.7
ข้าราชการตำรวจ	240	1.0	7,415	1.8	1,245	1.0	136	1.1	9,036	1.6
อาชีพอื่นๆ	2,007	8.3	15,174	3.7	7,136	5.7	285	2.4	24,602	4.3
ไม่ทราบ	1,332	5.5	20,285	4.9	5,149	4.1	3,487	29.1	30,253	5.3
รวม	24,272	100.0	414,608	100.0	125,042	100.0	11,986	100.0	575,908	100.0

ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ส่วนใหญ่ เป็นผู้ขับขี่พาหนะ ร้อยละ 72.0 แต่กลุ่มคนเดินเท้า เป็นกลุ่มที่มีอัตราป่วยตายสูงกว่ากลุ่มอื่น ๆ คือ ร้อยละ 17.3 ในขณะที่ผู้ขับขี่ และคนโดยสาร มีอัตราป่วยตายใกล้เคียงกัน ร้อยละ 7.6 และ 7.7 ตามลำดับ ซึ่งส่วนใหญ่ในกลุ่มผู้สูงอายุที่เสียชีวิต น่าจะเกิดจากการถูกรถชน หรือการขับขี่จักรยาน ตารางที่ 10

ตารางที่ 10 ผู้บาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามประเภทผู้บาดเจ็บ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550

ประเภทผู้บาดเจ็บ	ประเภทผู้ป่วย			CFR
	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	รวม	
คนเดินเท้า	20,684	3,588	24,272	17.3
ร้อยละ	3.9	7.9	4.2	
คนขี่รถจักรยานยนต์	385,250	29,358	414,608	7.6
ร้อยละ	72.6	64.8	72.0	
คนโดยสาร	116,144	8,898	125,042	7.7
ร้อยละ	21.9	19.6	21.7	
ไม่ทราบ	8,516	3,470	11,986	40.7
ร้อยละ	1.6	7.7	2.1	
รวม	530,594	45,314	575,908	8.5

ที่มา: สำนักวิชาวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

ประเภทพาหนะที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการขนส่งในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป

รถจักรยานยนต์ เป็นพาหนะที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุด ในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป ร้อยละ 79.8 รองลงมา คือ รถกระบะหรือปิกอัพ ร้อยละ 7.4, จักรยานและสามล้อ ร้อยละ 2.0, รถเก๋ง ร้อยละ 1.8, รถตู้ ร้อยละ 1.5 และเป็นคนเดินเท้าร้อยละ 4.2 โดยมีอัตราป่วยตาย สูงสุด ในกลุ่มรถแท็กซี่, รถยนต์ส่วนบุคคล, รถกระบะ เป็นร้อยละ 15.9, 12.2, 10.1, 10.1 ตามลำดับ ตารางที่ 11

จากการพิจารณาข้อมูลผู้ขับขี่ พบว่า เด็กอายุ 15- 19 ปี มีการขับขี่รถยนต์ในแต่ละประเภท ร้อยละ 2.2 - 3.6 ถึงแม้จะมีปริมาณน้อย แต่ก็มีความสำคัญในแง่ของกฎหมาย หรือการขอใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

ตารางที่ 11 จำนวนและร้อยละของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามลักษณะยานพาหนะ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550

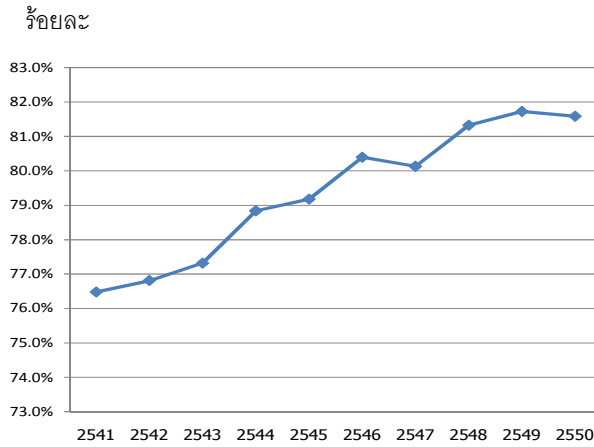
พาหนะของผู้บาดเจ็บ	ประเภทผู้ป่วย						
	บาดเจ็บ	ร้อยละ	เสียชีวิต	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ	CFR
คนเดินเท้า	20,684	3.9	3,588	7.9	24,272	4.2	17.3
จักรยานยนต์	426,066	80.3	33,347	73.6	459,413	79.8	7.8
รถปิกอัพ	38,658	7.3	3,899	8.6	42,557	7.4	10.1
จักรยานและสามล้อ	10,528	2	1,067	2.4	11,595	2	10.1
รถเก๋ง	9,104	1.7	1,107	2.4	10,211	1.8	12.2
รถตู้	8,131	1.5	660	1.5	8,791	1.5	8.1
สามล้อเครื่อง	3,548	0.7	324	0.7	3,872	0.7	9.1
เรือทุกชนิด	3,522	0.7	197	0.4	3,719	0.6	5.6
รถโดยสารสองแถว	2,788	0.5	191	0.4	2,979	0.5	6.9
รถใช้งานเกษตรกรรม	1,695	0.3	109	0.2	1,804	0.3	6.4
รถพ่วง	1,643	0.3	127	0.3	1,770	0.3	7.7
รถบรรทุกหนัก	802	0.2	62	0.1	864	0.2	7.7
รถแท็กซี่	333	0.1	53	0.1	386	0.1	15.9
อื่นๆ	1,891	0.4	168	0.4	2,059	0.4	8.9
ไม่ทราบ	1,201	0.2	415	0.9	1,616	0.3	34.6
รวม	530,594	100	45,314	100	575,908	100	8.5

ที่มา: สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมเสี่ยง

อุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ ในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป ในช่วง 10 ปี มีสูงเฉลี่ย ร้อยละ 79.8 ของอุบัติเหตุจากการขนส่งทั้งหมด และมีแนวโน้มที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่จักรยานยนต์ เฉลี่ย ร้อยละ 87.1 และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดื่มแอลกอฮอล์ เฉลี่ยร้อยละ 44.9 โดยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543-2550 เป็นต้นมา (รูปที่ 27)

รูปที่ 27 ร้อยละของผู้บาดเจ็บกลุ่มอายุ 15 ปี ขึ้นไป จากการขับขี่จักรยานยนต์ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550

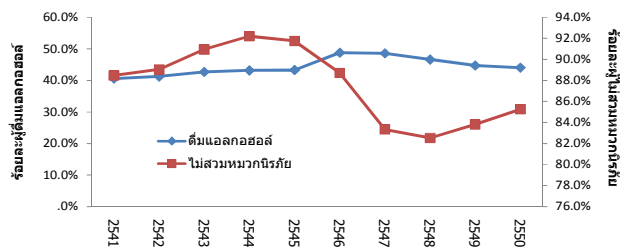


พ.ศ.

ที่มา : สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

แนวโน้มของผู้ดื่มแอลกอฮอล์ ที่ขับขี่จักรยานยนต์ ยังคงมีแนวโน้มค่อนข้างสูงทุกปี เฉลี่ยร้อยละ 44.9 ของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่บาดเจ็บทั้งหมด และการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ค่อนข้างน้อยเพียงร้อยละ 12.9 โดยผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ ไม่สวมหมวกนิรภัยถึง ร้อยละ 87.1 ซึ่งมีแนวโน้มการสวมหมวกนิรภัยสูงขึ้นระหว่าง พ.ศ. 2547-2550 ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากการ ตรวจจับ และดำเนินการตามกฎหมาย ที่เข้มงวดขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม ในผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์ ทำให้มีสัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยน้อยลง รูปที่ 28

รูปที่ 28 แนวโน้มของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ อายุ 15 ปี ขึ้นไป ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย และดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2541-2550



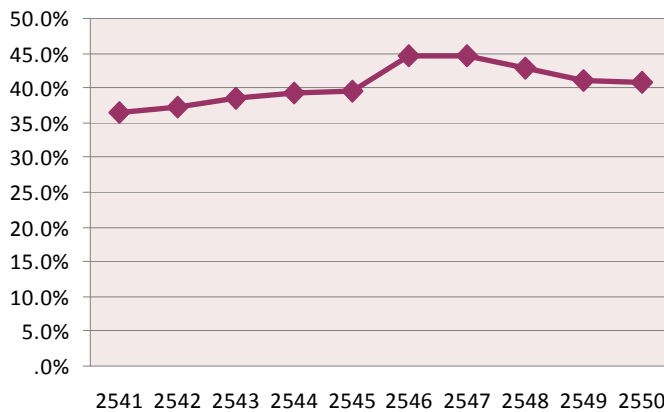
ที่มา : สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค

พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่ง ในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป

1. พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์

ในช่วง 10 ปี ค่าเฉลี่ยการดื่มแอลกอฮอล์ในผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ร้อยละ 41.1 โดยในช่วง พ.ศ. 2541-2547 การดื่มแอลกอฮอล์ในผู้บาดเจ็บรุนแรง มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และลดลงเล็กน้อย ระหว่าง พ.ศ. 2548-2550 รูปที่ 29

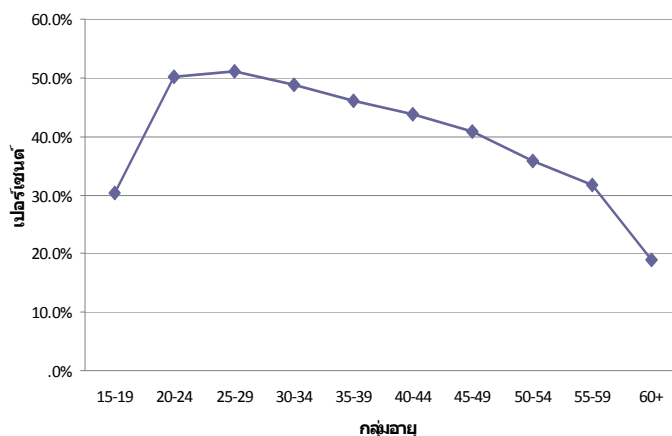
รูปที่ 29 แนวโน้มของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุการขนส่ง ที่ดื่มแอลกอฮอล์ ในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550



ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

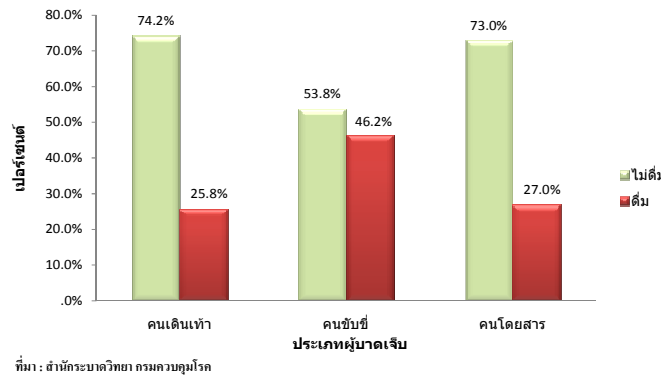
กลุ่มอายุที่ดื่มแอลกอฮอล์มากที่สุด 3 อันดับแรกคือ อายุ 25-29 ปี, อายุ 20-24 ปี, และ อายุ 30-34 ปี ร้อยละ 51.2, 50.2, 48.9 ตามลำดับ และมีแนวโน้มการดื่มลดลงเมื่ออายุเพิ่มมากขึ้น เมื่อพิจารณาตามประเภทผู้บาดเจ็บ พบว่าผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์มีมากถึงร้อยละ 46.2 และกลุ่มคนเดินเท้าที่บาดเจ็บมีผู้ดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 25.8 รูปที่ 30

รูปที่ 30 แนวโน้มของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุการขนส่ง ที่ดื่มแอลกอฮอล์ จำแนกตามกลุ่มอายุ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550



จากการเปรียบเทียบการตีมีแอลกอฮอล์ ระหว่าง คนเดินเท้า คนขี่จักรยาน และผู้โดยสาร พบว่า ผู้ขี่จักรยาน มีสัดส่วนการตีมีแอลกอฮอล์ค่อนข้างสูง คือ ร้อยละ 46.2 ของผู้ใช้นานพาหนะทั้งหมด ในขณะที่คนเดินเท้า และ คนโดยสาร มีการตีมีแอลกอฮอล์ ร้อยละ 25.8 และ 27.0 รูปที่ 31

รูปที่ 31 เปรียบเทียบสัดส่วนของการตีมีแอลกอฮอล์ของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุการขนส่ง จำแนกตามประเภทผู้บาดเจ็บ พ.ศ. 2541-2550



2. พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขี่จักรยานยนต์

ในช่วง 10 ปี ผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้ขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ยังมีสัดส่วนสูง ร้อยละ 87.1 และคนโดยสารที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 94.1 ในจำนวนนี้เป็นผู้บาดเจ็บรุนแรงที่เสียชีวิตสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 7.2 อัตราป่วยตาย ร้อยละ 6.1 ในผู้ขี่ และร้อยละ 3.2 ในผู้โดยสาร โดยพบว่า ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย มีโอกาสเสี่ยงต่อการเสียชีวิต 2 เท่า (RR=1.78) ของผู้บาดเจ็บที่สวมหมวกนิรภัย ตารางที่ 12

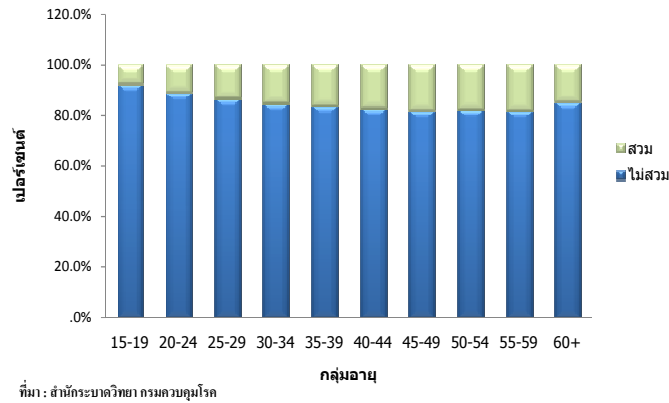
ตารางที่ 12 ร้อยละการสวมหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป แยกตามประเภทผู้บาดเจ็บ ปี พ.ศ. 2541-2550

ประเภทผู้ป่วย		ประเภทผู้บาดเจ็บ			
		คนขี่จักรยาน	คนโดยสาร	ไม่ทราบ	รวม
บาดเจ็บ	ไม่สวมหมวกนิรภัย	276,663	63,984	3,126	343,773
	ร้อยละ	85.0	94.1	97.1	86.7
	สวมหมวกนิรภัย	48,558	3,978	93	52,629
	ร้อยละ	14.9	5.9	2.9	13.3
รวม		325,221	67,962	3,219	396,402
เสียชีวิต	ไม่สวมหมวกนิรภัย	16,344	3,887	798	21,029
	ร้อยละ	92.8	96.8	97.3	93.7
	สวมหมวกนิรภัย	1,259	130	22	1,411
	ร้อยละ	7.2	3.2	2.7	6.3
รวม		17,603	4,017	820	22,440

ที่มา: สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

เมื่อพิจารณาการสวมหมวกนิรภัย ของผู้บาดเจ็บขณะขับขี่จักรยานยนต์ตามกลุ่มอายุ พบว่าการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มวัยรุ่น อายุ 15-24 ปี ยังมีค่อนข้างน้อย โดยเฉพาะกลุ่มอายุ 15 – 19 ปี เป็นกลุ่มที่ขับขี่จักรยานยนต์มากกว่ากลุ่มอื่น ๆ แต่มีการสวมหมวกนิรภัย น้อยกว่ากลุ่มอื่น ๆ รูปที่ 32

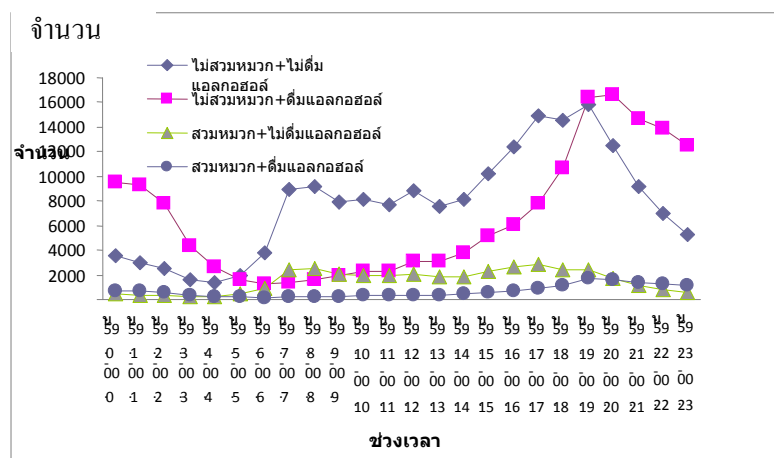
รูปที่ 32 เปรียบเทียบจำนวนผู้บาดเจ็บจากการขับขี่จักรยานยนต์ ที่สวมหมวกนิรภัย และไม่สวมหมวกนิรภัย จำแนกตามกลุ่มอายุ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550



ที่มา: สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ ระหว่างการสวมหมวกนิรภัย กับการดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า กลุ่มที่ไม่สวมหมวกและมีการดื่มแอลกอฮอล์ มีแนวโน้มการบาดเจ็บสูงขึ้นในช่วง เวลา 19.00 -22.00 น. ในขณะเดียวกัน กลุ่มที่ไม่สวมหมวกและไม่ดื่มแอลกอฮอล์ มีแนวโน้มการบาดเจ็บสูงในช่วง 7.00 – 15.00 น. และมีแนวโน้มสูงขึ้นในช่วง 19.00-20.00 น. ซึ่ง แสดงให้เห็นว่า ผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์ ส่วนใหญ่ จะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุในช่วงเย็น แต่การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้จักรยานยนต์ในทุกกลุ่มยังมีแนวโน้มสูง ทั้งนี้ อาจมีปัจจัยอื่น ๆ ร่วมด้วยเช่น การขับรถด้วยความเร็ว หรือถูกชนจากรถอื่น ๆ รูปที่ 33

รูปที่ 33 แนวโน้มการบาดเจ็บ ของผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย และดื่มแอลกอฮอล์ ในกลุ่มผู้ขับขี่จักรยานยนต์ อายุ 15 ปีขึ้นไป ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550



ที่มา: สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

เมื่อพิจารณาการบาดเจ็บตามอวัยวะต่างๆ ของร่างกายในกลุ่มที่สวมและไม่สวมหมวกนิรภัย พบว่า มีการบาดเจ็บที่ศีรษะ ร้อยละ 80.6 ในกลุ่มผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย ส่วนในกลุ่มผู้ที่สวมหมวกนิรภัย มีการบาดเจ็บที่ศีรษะ ร้อยละ 52.9 ตารางที่ 13

ตารางที่ 13 จำนวนและร้อยละของอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ จำแนกตามการสวมและไม่สวม หมวกนิรภัย กลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550

อวัยวะของผู้ได้รับบาดเจ็บเหตุจากรถจักรยานยนต์	ไม่สวมหมวกนิรภัย (N=364,802)		สวมหมวกนิรภัย (N=54,040)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1.Head	294,098	80.6	28,586	52.9
2.Neck	9,928	2.7	1,277	2.4
3.Thorax	21,798	5.9	3,848	7.1
4.Abdomen,Back,Pelvis	30,584	8.3	4,726	8.7
5.Shoulder	36,749	10.1	6,701	12.4
6.Elbow and Forearm	41,260	11.3	7,178	13.3
7.Wrist and Hand	42,287	11.6	8,489	15.7
8.Hip and Thigh	39,934	10.9	6,253	11.6
9.Knee and Lower leg	78,253	21.5	14,619	27.1
10.Ankle and Foot	46,942	12.9	8,886	16.4
11.Injuries of multiple region	1,820	0.5	304	0.6
12.Unspecified part or region	3,539	1.0	501	0.9
13.Foreign body	54	0.0	4	0.0
14.Burn and Corrosion	778	0.2	109	0.2
15.Frosbite	2	0.0	0.0	0.0
16.Poisoning by drugs etc.	37	0.0	6	0.0
17.Toxic effect	25	0.0	1	0.0
18.Other unspecified effect	144	0.0	7	0.0
19.Early complication of trauma	1,400	0.4	207	0.4
20.ไม่ทราบ diagnosis	409	0.1	44	0.0

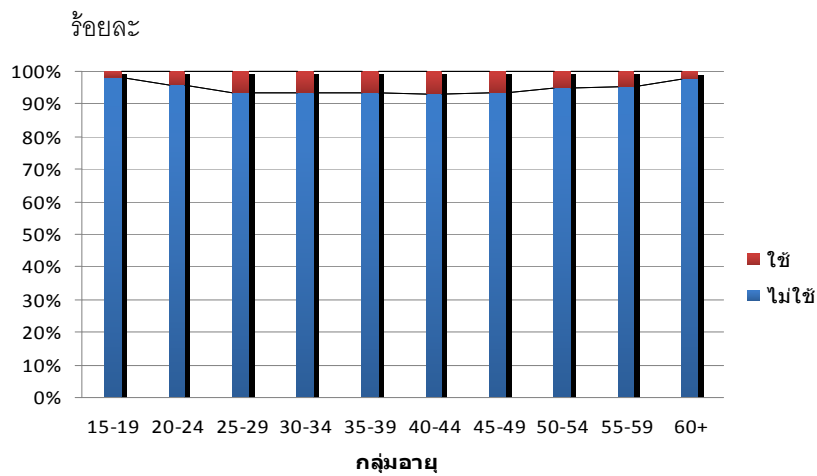
ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

*หมายเหตุ: ตารางนี้จะแตกต่างจากตารางอื่นที่ผู้บาดเจ็บแต่ละราย อาจจะถูกเจ็มนับได้มากกว่า 1 ครั้ง เพราะอาจจะมีบาดเจ็บได้หลายหมวดอวัยวะและอาจมี Burn ร่วมกับ trauma ได้ในแต่ละคน

3 พฤติกรรมการสวมเข็มขัดนิรภัย

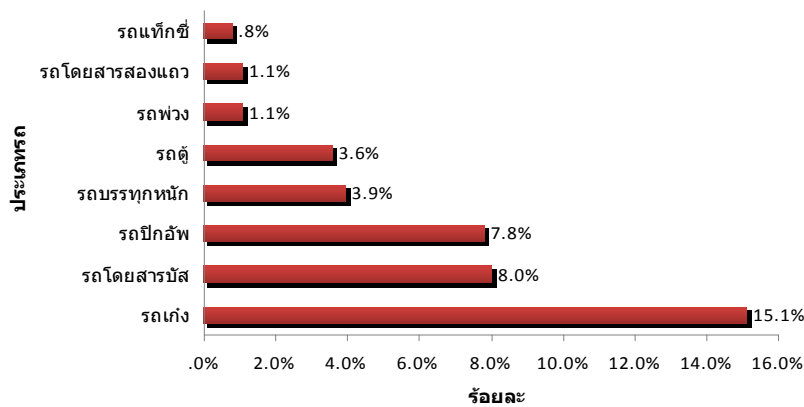
การสวมเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ หรือโดยสาร จำแนกตามประเภทรถยนต์ พบว่า รถเก๋งมีการใช้เข็มขัดนิรภัยมากที่สุด ร้อยละ 15.1 กลุ่มอายุที่มีการใช้เข็มขัดนิรภัยมากที่สุด คือ อายุระหว่าง 40-44 ปี ใช้เข็มขัดนิรภัยน้อยที่สุด คือ กลุ่มอายุระหว่าง 15-19 ปี ในกลุ่มผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้ขับขี่มีการใช้เข็มขัดนิรภัยเพียง ร้อยละ 11.7 และกลุ่มผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ขับขี่มีการใช้เข็มขัดนิรภัยเพียง ร้อยละ 6.8 รูปที่ 34, 35 และตารางที่ 14

รูปที่ 34 สัดส่วนการสวม และไม่สวมเข็มขัดนิรภัย ขณะขับขี่ และโดยสารของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง จำแนกตามกลุ่มอายุ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550



ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

รูปที่ 35 ร้อยละของผู้บาดเจ็บที่สวมเข็มขัดนิรภัย ขณะขับขี่และโดยสารพาหนะกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามพาหนะ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550



ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

ตารางที่ 14 ร้อยละการสวมเข็มขัดนิรภัยของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามผู้ใช้งานพาหนะ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550

ประเภทผู้บาดเจ็บ		ประเภทผู้ใช้งานพาหนะ		
		คนขับที่	คนโดยสาร	ไม่ทราบ
บาดเจ็บ	ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย	28173	40449	1,027
	ร้อยละ	88.3	96.6	
	ใช้เข็มขัดนิรภัย	3740	1438	18
	ร้อยละ	11.7	3.4	
	รวม	31913	41887	1,045
		100.0	100.0	
เสียชีวิต	ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย	1,921	2,795	166
	ร้อยละ	93.2	98.1	
	ใช้เข็มขัดนิรภัย	140	55	3
	ร้อยละ	6.8	1.9	
	รวม	2,061	2,850	169

ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

5. พฤติกรรมการใช้และกินยาในการขับขี่ยานยนต์

การรายงานการให้หรือ กินยาในผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต มีค่อนข้างน้อย ในช่วง 10 ปี โดยผู้บาดเจ็บที่เป็นคนขับที่ มีการใช้ยาหรือกินยา ประเภทยาแก้หวัด ยาแก้แพ้ แก้ไข้ ฯ ร้อยละ 0.2 และ ขณะเดียวกันในคนเดินเท้า และได้รับอุบัติเหตุ ร้อยละ 0.3 ตารางที่ 15

ตารางที่ 15 ร้อยละการให้ยาของผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขนส่งในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป แยกตามประเภท ผู้บาดเจ็บ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550

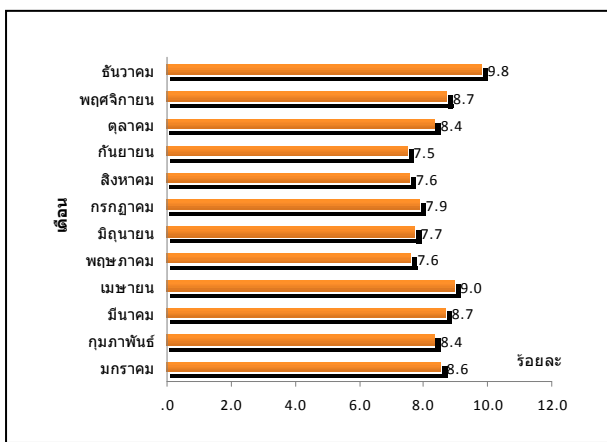
การให้ยา	ประเภทผู้บาดเจ็บที่ใช้งานยานยนต์				
	คนเดินเท้า	คนขับที่	คนโดยสาร	ไม่ทราบ	รวม
ไม่ใช้	21,502	369,984	114,708	6,266	512,460
ร้อยละ	99.7	99.8	99.8	99.8	99.8
ใช้	72	746	206	12	1036
ร้อยละ	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2
รวม	21,574	370,730	114,914	6,278	513,496

ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

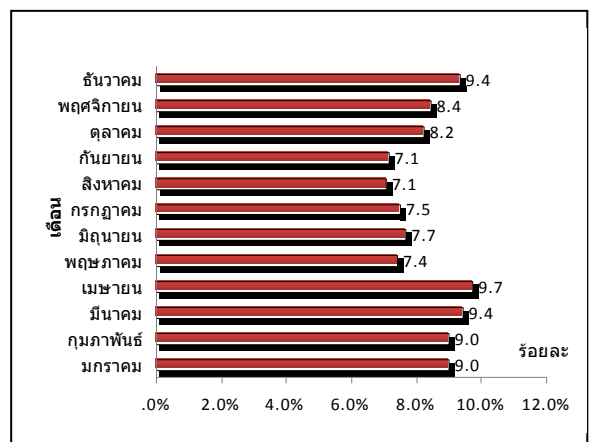
ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุจากการขนส่ง ของกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป

การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่ง เกิดการบาดเจ็บสูง 2 ช่วง คือ ระหว่างเดือน ตุลาคม – ธันวาคม และ เดือน มกราคม – เมษายน ของทุกปี โดยการบาดเจ็บสูงสุด คือ ในเดือน ธันวาคม (เทศกาลปีใหม่ สูงสุด วันที่ 31) และเดือนเมษายน (ช่วงเทศกาลสงกรานต์สูงสุด วันที่ 13) ร้อยละ 9.8 ร้อยละ 9.0 ตามลำดับ รูปภาพที่ 36 และ 39

รูปที่ 36 - 37 ร้อยละการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขนส่ง กลุ่มอายุ 15 ปี ขึ้นไป จำแนกตามช่วงระยะที่เกิดอุบัติเหตุ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550

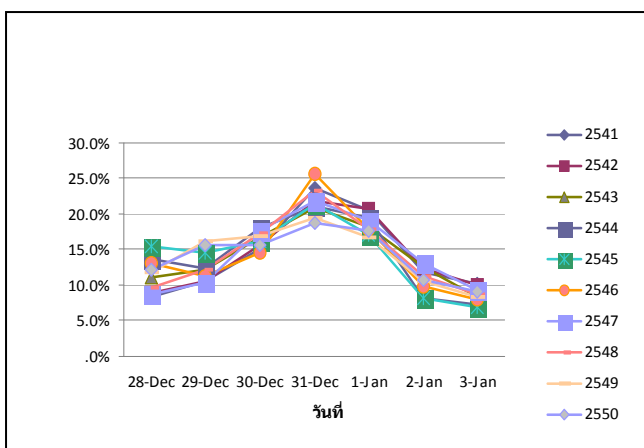


รูปที่ 36 การบาดเจ็บจำแนกรายเดือน

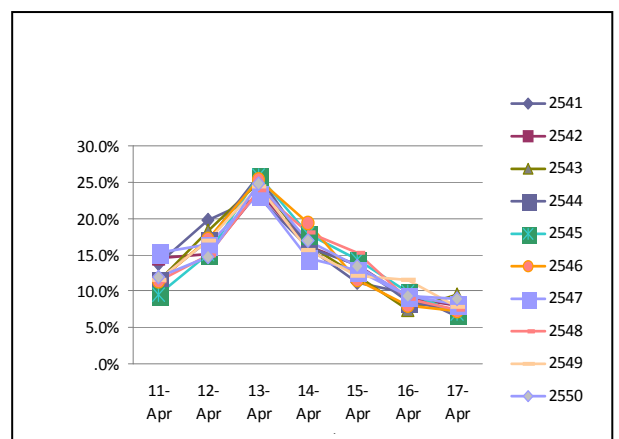


รูปที่ 37 การเสียชีวิตจำแนกรายเดือน

รูปที่ 38-39 ร้อยละการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง กลุ่มอายุ 15 ปี ขึ้นไป จำแนกตามช่วงเทศกาลประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550



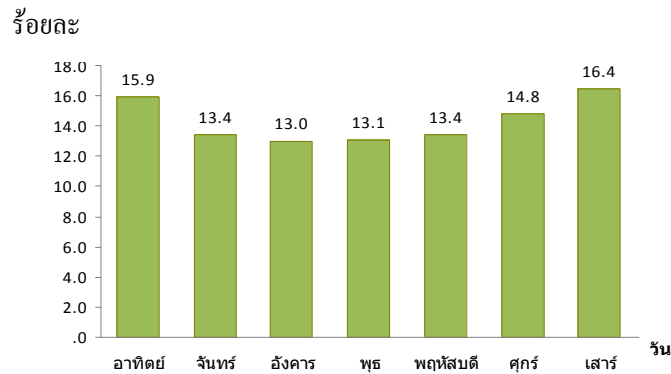
รูปที่ 38 การบาดเจ็บช่วงเทศกาลปีใหม่



รูปที่ 39 การบาดเจ็บช่วงเทศกาลสงกรานต์

วันที่มีรายงาน ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุเหตุชนส่งมากที่สุด คือ วันเสาร์ วันอาทิตย์ และวันศุกร์ ร้อยละ 16.4, 15.9, และ 14.8 ตามลำดับ รูปที่ 40

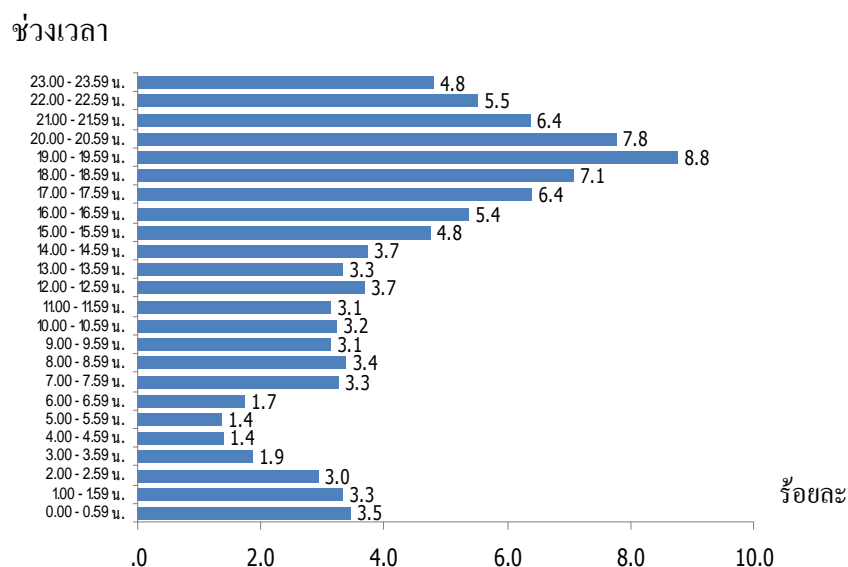
รูปที่ 40 ร้อยละของการบาดเจ็บรุนแรง จากอุบัติเหตุชนส่ง ในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามวันเกิดเหตุ ประเทศไทย พ.ศ. 2541 -2550



ที่มา: สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

แนวโน้มของการรายงานการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการขนส่งในช่วงแต่ละวันปกติ เริ่มมีการบาดเจ็บสูงขึ้นเรื่อยๆ ตั้งแต่เวลา 15.00 น. จนถึง เวลา 23.00 น. โดยช่วงเวลาที่มีการบาดเจ็บมากที่สุด คือ ระหว่างเวลา 19.00-19.59 น. ร้อยละ 8.8 และ เวลา 20.00-20.59 น., เวลา 18.00-18.59 น. ร้อยละ 7.8, 7.1 ตามลำดับ รูปที่ 41

รูปที่ 41 ร้อยละของการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุชนส่ง กลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามช่วงเวลา ในแต่ละวัน ประเทศไทย พ.ศ. 2541- 2550

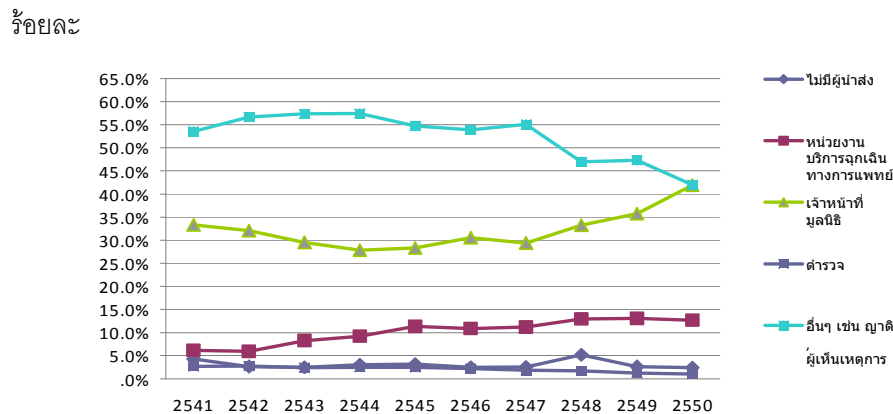


ที่มา: สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

การนำส่งผู้บาดเจ็บเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาล

การนำส่งผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ส่วนใหญ่ขนส่งโดยญาติและผู้เห็นเหตุการณ์ เฉลี่ยร้อยละ 52.0 และ นำส่งเจ้าหน้าที่มูลนิธิ เฉลี่ยร้อยละ 32.3 และหน่วยบริการฉุกเฉินทางการแพทย์ (EMS) เฉลี่ยร้อยละ 10.6 แนวโน้มการนำส่งโดย ญาติและผู้เห็นเหตุการณ์ลดลง แต่การนำส่งโดยเจ้าหน้าที่มูลนิธิ และหน่วยบริการฉุกเฉินทางการแพทย์ (EMS) มีแนวโน้มสูงขึ้น โดยในปี พ.ศ. 2541 มีการนำส่งโดยหน่วย EMS เพียง ร้อยละ 6.2 แต่ พ.ศ. 2548-2550 มีการนำส่งโดยหน่วย EMS เพิ่มขึ้น เป็น ร้อยละ 13.0, 13.1, และ 12.7 ตามลำดับ รูปที่ 42

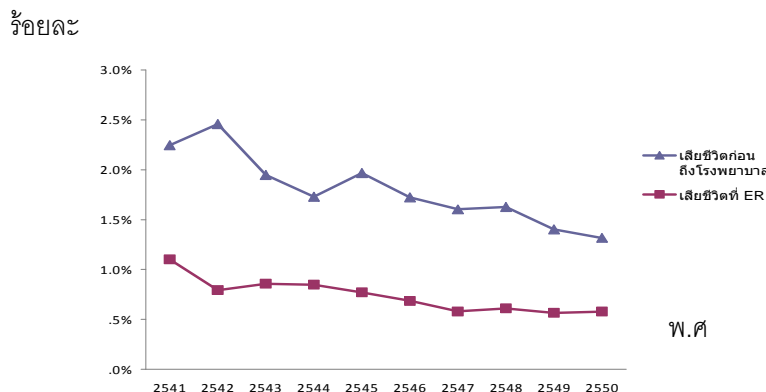
รูปที่ 42 ร้อยละของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง กลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามการนำส่งเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาล ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550



ที่มา: สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

เมื่อพิจารณาแนวโน้มการเสียชีวิต ก่อนถึงโรงพยาบาล และการเสียชีวิตที่ห้องพยาบาลฉุกเฉินพบว่า มีแนวโน้มลดลง ซึ่งอาจเนื่องมาจาก ศักยภาพของการนำส่ง และการดูแลรักษาฉุกเฉินที่ดีขึ้น ก่อนนำผู้ป่วยส่งสถานพยาบาล รูปที่ 43

รูปที่ 43 ร้อยละ ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขนส่ง กลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามการเสียชีวิต ก่อนถึงโรงพยาบาล และที่ห้องฉุกเฉิน พ.ศ. 2541-2550



สำหรับการปฐมพยาบาลเบื้องต้นจากผู้นำส่งจากหน่วยงานต่าง ๆ พบว่า หน่วยงานบริการแพทย์ฉุกเฉิน (EMS) เป็นหน่วยงานที่มีการปฐมพยาบาลก่อนนำส่งอย่างเหมาะสมมากที่สุด ทั้งด้านการดูแลระบบทางเดินหายใจ, การห้ามเลือด, การเข้าเฝือก (Splint/Slab), การให้น้ำเกลือ (IV Fluid) ร้อยละ 24.1 , 54.3, 47.2, 32.9 ตามลำดับ สำหรับ กลุ่มอื่น ๆ ยังมีการปฐมพยาบาลก่อนนำส่งค่อนข้างน้อย เมื่อเทียบกับสัดส่วนที่นำส่งที่มีสัดส่วนค่อนข้างสูง เช่น เจ้าหน้าที่มูลนิธิ หรือผู้เห็นเหตุการณ์ เป็นต้น ตารางที่ 16

ตารางที่ 16 ร้อยละการปฐมพยาบาลเบื้องต้นก่อนนำผู้บาดเจ็บนำส่ง สถานพยาบาล โดยผู้นำส่งจากหน่วยงานต่าง ๆ ประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550

ผู้นำส่ง	การดูแลการหายใจ									
	ไม่มี		มี-เหมาะสม		มี-ไม่เหมาะสม		ไม่จำเป็น		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
หน่วยงานบริการฉุกเฉินทางการแพทย์	818	3.0	6,640	24.1	178	0.6	19,935	72.3	27,571	100
เจ้าหน้าที่มูลนิธิ	9,556	11.5	1,344	1.6	307	0.4	72,022	86.5	83,229	100
ตำรวจ	775	15.1	75	1.5	16	0.3	4,279	83.2	5,145	100
อื่นๆ เช่น ญาติ, ผู้เห็นเหตุการณ์	8,963	6.7	1,095	0.8	250	0.2	123,984	92.3	134,292	100
ผู้นำส่ง	การห้ามเลือด									
	ไม่มี		มี-เหมาะสม		มี-ไม่เหมาะสม		ไม่จำเป็น		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
หน่วยงานบริการฉุกเฉินทางการแพทย์	2,076	7.5	14,953	54.3	605	2.2	9,925	36.0	27,559	100
เจ้าหน้าที่มูลนิธิ	32,813	39.5	16,180	19.5	2,762	3.3	31,397	37.8	83,152	100
ตำรวจ	2,818	54.8	181	3.5	73	1.4	2,074	40.3	5,146	100
อื่นๆ เช่น ญาติ, ผู้เห็นเหตุการณ์	58,736	43.8	10,471	7.8	3,322	2.5	61,702	46.0	134,231	100
ผู้นำส่ง	Splint / Slab อื่นๆ									
	ไม่มี		มี-เหมาะสม		มี-ไม่เหมาะสม		ไม่จำเป็น		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
หน่วยงานบริการฉุกเฉินทางการแพทย์	1,474	5.3	13,001	47.2	351	1.3	12,731	46.2	27,557	100
เจ้าหน้าที่มูลนิธิ	17,197	20.7	15,010	18.1	2,101	2.5	48,811	58.7	83,119	100
ตำรวจ	1,567	30.4	153	3.0	39	0.8	3,388	65.8	5,147	100
อื่นๆ เช่น ญาติ, ผู้เห็นเหตุการณ์	35,448	26.4	6,112	4.6	1,366	1.0	91,206	68.0	134,132	100

ผู้นำส่ง	IV Fluid									
	ไม่มี		มี-เหมาะสม		มี-ไม่เหมาะสม		ไม่จำเป็น		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
หน่วยงานบริการฉุกเฉินทางการแพทย์	2,124	7.7	9,062	32.9	148	0.5	16,207	58.8	27,541	100
เจ้าหน้าที่มูลนิธิ	18,149	21.8	1,372	1.7	204	0.2	63,352	76.3	83,077	100
ตำรวจ	1,302	25.3	126	2.4	15	0.3	3,700	71.9	5143	100
อื่นๆ เช่น ญาติ, ผู้เห็นเหตุการณ์	18,884	14.1	3,333	2.5	320	0.2	111,574	83.2	134,111	100

ที่มา: สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

บทที่ 3 : สรุปผลการวิเคราะห์สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง

การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการขนส่ง เป็นปัญหาภัยสุขภาพที่สำคัญของประเทศ เนื่องจากเป็นสาเหตุการบาดเจ็บอันดับแรก จากสาเหตุการบาดเจ็บจากทุกสาเหตุ และทำให้เกิดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินอย่างมากมายในหลายๆ ประเทศทั่วโลก องค์อนามัยโลก ได้คาดคะเนแนวโน้มปัญหาภาวะโรคจากสาเหตุอุบัติเหตุการขนส่ง ไว้เป็นอันดับ 3 ใน 10 สาเหตุแรกของทุกโรค ใน พ.ศ. 2020 โดยประมาณการผู้บาดเจ็บในแต่ละปีว่า มีจำนวนมากกว่า 20 ล้านคน ซึ่งแปรผันไปตามความเจริญด้านเศรษฐกิจ และอุตสาหกรรมของโลก

สำหรับสถานการณ์แนวโน้มผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการขนส่งในประเทศไทย ระหว่าง พ.ศ. 2541-2550 จากการวิเคราะห์ข้อมูลจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บรุนแรง จากเครือข่าย 28 แห่ง ทั่วประเทศ (sentinel sites) ที่รวบรวมโดย สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข พบว่า ช่วง 10 ปี ที่ผ่านมา มีผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขนส่งรายงานในระบบเฝ้าระวัง จำนวน 652,982 ราย เฉลี่ยปีละประมาณ 65,000 ราย คิดเป็นสัดส่วนของการบาดเจ็บจากทุกสาเหตุ ระหว่าง ร้อยละ 47.6 - 58.0 เฉลี่ย ร้อยละ 51.6 มีแนวโน้มสูงขึ้นทุก ๆ ปี และลดลงเล็กน้อย ระหว่าง พ.ศ. 2548-2550 ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากนโยบาย และมาตรการที่เข้มงวดด้านกฎหมาย หรือการรณรงค์เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ได้ดำเนินการมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขนส่ง ยังคงมีแนวโน้มที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เมื่อเทียบกับการเสียชีวิตจากสาเหตุอื่น ๆ

เพื่อให้แสดงปัญหาและแนวโน้มบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่งได้ชัดเจนมากขึ้น สำนักกระบาดวิทยา จึงได้ วิเคราะห์ข้อมูลจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ ในช่วง 10 ปี ที่ผ่านมา ระหว่าง 2541-2550 โดยจำแนก การวิเคราะห์เป็น 3 กลุ่ม คือ สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขนส่งในภาพรวม, สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขนส่งกลุ่มอายุต่ำกว่า 15 ปี และสถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขนส่ง กลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป โดยสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลจำแนกตามกลุ่มดังกล่าว ตามรายละเอียด ดังนี้

1.สรุปสถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขนส่งในภาพรวม

สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขนส่งประเทศไทย ระหว่าง พ.ศ. 2541-2550 มีแนวโน้มที่สูงขึ้น และเป็นสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตอันดับแรก ของการบาดเจ็บจากทุกสาเหตุ โดยพบว่ามีรายงานเฉลี่ยปี ละ 65,298 หรือ ร้อยละ 51.6 ของการบาดเจ็บจากทุกสาเหตุ และ สัดส่วนการเสียชีวิต อยู่ระหว่าง ร้อยละ 62.68 - 70.05 ของการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บทุกสาเหตุ อัตราการป่วยตาย ร้อยละ 6.2-9.7 โดยผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่ ได้รับอุบัติเหตุ ในภูมิภาคที่อาศัยอยู่ ร้อยละ 86.5 ผู้เสียชีวิต มีตั้งแต่แรกเกิด ถึง 99 ปี อัตราส่วนเพศหญิงต่อเพศชาย เท่ากับ 1:3 กลุ่มที่รายงานการบาดเจ็บมากที่สุด คือ

อายุ 15-29 ปี ร้อยละ 44.8 และ อายุต่ำกว่า 15 ปี ร้อยละ 11.7 เป็นผู้ป่วย ที่มีอาชีพ รับจ้าง หรือผู้ใช้แรงงาน ร้อยละ 35.0 และที่น่าสนใจและควรให้ความสำคัญ คือ ร้อยละ 20.7 เป็นการบาดเจ็บของนักเรียน และนักศึกษา

การพิจารณาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่งตามประเภทผู้ใช้ยานยนต์ พบว่า โดยเฉลี่ย ร้อยละ 62.5 เป็นผู้ขับขี่ และมีแนวโน้มของการเป็นผู้ขับขี่สูงขึ้น จาก พ.ศ. 2541 ร้อยละ 65.9 เป็น ร้อยละ 72.9 ใน พ.ศ. 2550 และที่สำคัญ คือ แนวโน้มของการเป็นผู้ขับขี่ ในกลุ่มอายุ 10-14 ปี มีมากขึ้น โดยเฉพาะการขับขี่จักรยานยนต์ ที่มีแนวโน้มสูงขึ้น ร้อยละ 88.6 และ ขณะเดียวกัน การขับขี่จักรยานและสามล้อ ในเด็ก และผู้สูงอายุได้รับบาดเจ็บ ยังคงมีรายงานเช่นกัน การโดยสารรถจักรยานยนต์ และรถกระบะ หรือรถตู้ มีสัดส่วนของการบาดเจ็บมากกว่าพาหนะอื่นๆ ร้อยละ 61.9 และ 20.5 ตามลำดับ

การเกิดเหตุมักเกิดในช่วงเวลาเย็น สูงสุด ระหว่าง 18.00-23.59 น. ร้อยละ 37.7- 40.2 และกลางวัน ระหว่างเวลา 12.00-17.59 น. ร้อยละ 28.8 - 30.2 โดยอุบัติเหตุเกิดในวันเสาร์ และอาทิตย์ มากที่สุด ร้อยละ 16.0 เดือนธันวาคม ตลอดช่วงเทศกาลปีใหม่ เป็นเดือนที่มีการบาดเจ็บมากที่สุด ร้อยละ 9.31 แต่การเสียชีวิต สูงสุด ในเดือนเมษายน เทศกาลสงกรานต์ ร้อยละ 10.8 และการเสียชีวิต ช่วงเทศกาลดังกล่าว มีปัจจัยการดื่มแอลกอฮอล์มากกว่าช่วงอื่น ๆ โดยการบาดเจ็บและเสียชีวิตส่วนใหญ่ เกิดจากอุบัติเหตุ การชน ร้อยละ 55.73 และ ล้ม รถคว่ำ ตกถนน ร้อยละ 42.2 โดยมีผลต่ออวัยวะที่สำคัญ ของร่างกาย คือ ศีรษะ และคอ ร้อยละ 30.0 ของทุกอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ

พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การดื่มแอลกอฮอล์ ยังเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญของการบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากการขนส่ง พบว่า มีการดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 43.3 ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทั้งหมด ร้อยละ 54.3 เป็นผู้ดื่มแอลกอฮอล์ อายุระหว่าง 15-29 ปี และเป็นผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ร้อยละ 92.7 ของผู้ดื่มแอลกอฮอล์ พบการดื่มแอลกอฮอล์ สูงในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ แต่ สัดส่วนการดื่มแอลกอฮอล์ และบาดเจ็บลดลงต่ำสุดในช่วงเข้าพรรษา ระหว่าง เดือน กรกฎาคม ถึง ต้นเดือนตุลาคม ซึ่ง อาจเป็นไปได้ว่า ช่วงเข้าพรรษา มีการลด เว้น การดื่มแอลกอฮอล์ ตามประเพณีดั้งเดิมของการปฏิบัติตนตามพุทธศาสนา ในช่วงเทศกาลดังกล่าว

นอกจากนั้น พบว่า การใช้จักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย มีสูงถึง ร้อยละ 90 สำหรับผู้ใช้รถยนต์ นั่งส่วนบุคคล มีการดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 41.2 และขับขี่โดยไม่สวมเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 82

การขับขี่รถสาธารณะ รถรับจ้าง รถกระบะ รถตู้ ร่วมกับ การดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 39.8 พบเป็น อันดับสอง รองจากการดื่มและขับรถจักรยานยนต์ แต่ควรให้ความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากการเป็นรถสาธารณะ หรือรถรับจ้าง ที่ต้องบรรทุกผู้โดยสารจำนวนมาก หากมีการขับขี่โดยประมาท หรือดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่ เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุหมู่ หรือการเสียชีวิตของคนจำนวนมาก โดยเฉพาะรถกระบะ รถตู้หรือรถโดยสารขนาดใหญ่ ซึ่งจากข้อมูลการสอบสวนเกิดอุบัติเหตุหมู่ พ.ศ. 2549 พบว่า มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุเสียชีวิต 666 ราย เสียชีวิต 173 ราย เป็นรถโดยสาร รถบัส ร้อยละ 48.0, รถกระบะ ร้อยละ

24.0 , รถไฟชนรถยนต์ ร้อยละ 16.1 โดยการเสียชีวิตสูงสุด คือ อุบัติเหตุจากรถกระบะ ร้อยละ 41.6 อัตรา
 ป่วยตาย ร้อยละ 45 **โดยมีสาเหตุจากการตีมีแอลกอฮอล์ ร้อยละ 16.0** ดังนั้น การกำหนดมาตรการ
 เข้มงวดกฎหมาย กับผู้ขับขี่หรือผู้บริการรถสาธารณะ ควรดำเนินการอย่างจริงจังมากขึ้น

จากข้อมูลการบาดเจ็บในภาพรวม แสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่หรือโดยสารยานยนต์ ยังมีพฤติกรรม
 เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่สูงมาก ทั้งด้านความตระหนัก และการปฏิบัติตามกฎหมายเพื่อความปลอดภัยใน
 การขับขี่ โดยเฉพาะการตีมีแอลกอฮอล์ เป็นปัจจัยเสริมที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยงอื่น ๆ ตามมา เช่น การไม่
 สวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัด หรือการขับรถด้วยความเร็วสูง ฯลฯ

2. สรุปสถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง กลุ่มอายุต่ำกว่า 15 ปี

การรายงานผู้บาดเจ็บกลุ่มอายุต่ำกว่า 15 ปี ระหว่าง พ.ศ. 2541-2550 มีจำนวนทั้งสิ้น
 75,807 ราย ร้อยละ 11.7 ของผู้บาดเจ็บทุกกลุ่มอายุ เสียชีวิต 2,281 ราย อัตราป่วยตาย ร้อยละ 3.3
 อัตราส่วนเพศหญิงต่อชาย เท่ากับ 1:2 โดยจำแนกเป็น ผู้โดยสาร ร้อยละ 40.3 โดยผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็น
 เด็กอายุ ต่ำกว่า 10 ปี ที่โดยสารยานพาหนะ เช่น รถจักรยานยนต์, รถกระบะ, การโดยเฉพาะการโดยสาร
 รถกระบะ เป็นสาเหตุให้เกิดการบาดเจ็บหมู่ที่รุนแรง และเสียชีวิตในเด็กเล็กมากขึ้นในแต่ละปี

ผู้ขับขี่ยานยนต์ ร้อยละ 31.69 ส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มอายุ 10-14 ปี ที่ขับขี่จักรยานยนต์
 ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี นอกจากนั้น ผู้บาดเจ็บที่ถูกรถชนหรือคนเดินเท้า ร้อยละ 23.7 และส่วนใหญ่เป็น
 เด็กเล็ก อายุต่ำกว่า 10 ปี จึงควรให้ความสำคัญ ในการกำหนดมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการเดินถนน
 ในเด็กกลุ่มนี้ให้มากขึ้น

**รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เป็นสาเหตุมากที่สุดของอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ
 56.9** ของผู้ประสบเหตุทั้งหมด รองลงมาเป็นรถจักรยานและสามล้อ ร้อยละ 16 และรถปิกอัพร้อยละ 6.5
 ซึ่งเป็นพาหนะที่เป็นสาเหตุส่วนใหญ่ไม่มีหลังคาและบรรทุกได้จำนวนมาก และเป็นสาเหตุเสียชีวิตในเด็ก
 สูงสุดเช่นกัน เมื่อพิจารณาการขับขี่ยานพาหนะ พบว่า **เด็กอายุ 10-14 ปี จะเป็นผู้ขับขี่จักรยานยนต์เป็น
 ส่วนใหญ่ โดยมีแนวโน้มสูงขึ้น ทุกปี** จากร้อยละ 22.01 เป็น 37.02 **และเสียชีวิต ร้อยละ 75.0 ของเด็ก
 ที่เสียชีวิตทั้งหมด** ซึ่งเป็นข้อบ่งชี้ให้เห็นถึง การขับขี่จักรยานยนต์ ในกลุ่มเด็กที่กฎหมายไม่ได้อนุญาต และ
 ความพร้อมในการขับขี่ทั้งด้านร่างกาย และวุฒิภาวะที่ไม่เหมาะสมกับการขับขี่ ทำให้มีความเสี่ยงสูงต่อการ
 เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

ระยะเวลาของการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี สูงสุดอยู่ในช่วงระหว่าง เวลา
 15.00- 20.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลากาเดินทางกลับบ้านหลังเลิกเรียน หรือไปทำกิจกรรมนอกบ้านกับ
 ผู้ปกครอง และช่วงเวลาดังกล่าว เป็นช่วงเวลาที่มียานพาหนะ บนท้องถนนค่อนข้างมาก ประกอบกับ
 ทัศนวิสัยที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย โดยสัดส่วนของวันที่เกิดอุบัติเหตุสูง คือ วันเสาร์ อาทิตย์

เดือนมีนาคม เมษายน ซึ่งเป็นช่วงปิดเทอม และเทศกาลสงกรานต์ และเดือนพฤษภาคมซึ่งเป็นช่วงเปิดเรียน เป็นช่วงที่เกิดอุบัติเหตุค่อนข้างสูง และลดลงในช่วงเดือน มิถุนายน ถึงกันยายน หลังจากนั้นแนวโน้มเพิ่มขึ้นอีกช่วงหนึ่ง คือระหว่างเดือนตุลาคม จนถึงเทศกาลปีใหม่ เดือนมกราคม ซึ่งจะพบว่าการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสำคัญแล้ว ช่วงเดือนที่มีการเปิดภาคเรียนใหม่ เช่น เดือน พฤษภาคม มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้นได้เช่นกัน ดังนั้น การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในเด็กควรมีการดูแลอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นในช่วงเดือนที่มีการเปิดเรียนใหม่ด้วย

พฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นปัจจัยเสริมให้เกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งในเด็ก เนื่องจากการขับขี่จักรยานยนต์ เป็นความเสี่ยงสูงสุด ของการบาดเจ็บและเสียชีวิตในเด็กอายุ 10-14 ปี จากรายงาน พบว่า **พฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย ในขณะที่ขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ มีเพียงร้อยละ 4 เท่านั้น** ซึ่งการไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่ หรือโดยสาร ทำให้ได้รับบาดเจ็บต่ออวัยวะที่สำคัญ เช่น ศีรษะ และคอ ร้อยละ 45.1 ซึ่งมากกว่า ผู้สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 13.2 ดังนั้น พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ขณะขับขี่ หรือโดยสาร จึงเป็นสิ่งสำคัญ ที่ต้องตระหนัก และให้ความสำคัญ

สำหรับพฤติกรรมกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ ในกลุ่มเด็ก ถึงแม้ว่า จะมีเพียงเล็กน้อย คือ ร้อยละ 4.5 แต่ควรให้ความสำคัญ เนื่องจาก เด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ไม่ควรดื่มแอลกอฮอล์ นอกจากเป็นอันตรายต่อสุขภาพแล้ว ยังขัดต่อกฎหมาย ที่ห้ามจำหน่ายสุรา เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ แก่เด็กอายุต่ำกว่า 18 ปี

การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งของเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ที่เป็นปัญหาสำคัญ คือ การขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ร่วมกับการดื่มแอลกอฮอล์ที่มีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าว ล้วนเป็นการปฏิบัติที่ไม่ถูกกฎหมาย และการบาดเจ็บในผู้โดยสารที่เป็นเด็กที่มีสัดส่วนการสูญเสียชีวิตที่สูงขึ้นทั้งกรณี การโดยสารรถจักรยานยนต์ และ การโดยสารรถกระบะที่ไม่มีหลังคา นอกจากนี้ การถูกรถชนหรือการเดินถนน ในกลุ่มเด็ก แม้ว่า จะมีแนวโน้มลดลง แต่สัดส่วนการเสียชีวิตยังคงค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับกลุ่มอื่น ๆ

3. สรุปสถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง กลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป

การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง ในอายุ 15 ปีขึ้นไป ในช่วง 10 ปี จำนวน 530,594 ราย จำแนกเป็นผู้เสียชีวิต ร้อยละ 7.9 บาดเจ็บ ร้อยละ 92.1 โดยแนวโน้มของผู้บาดเจ็บสูงขึ้น แต่การเสียชีวิตมีแนวโน้มลดลงเล็กน้อย **เพศชาย บาดเจ็บเป็น 3 เท่าของเพศหญิง** การบาดเจ็บสูงสุด อยู่ในช่วงอายุระหว่าง 15 - 29 ปี ร้อยละ 37.5 โดยแนวโน้มการบาดเจ็บลดลงตามกลุ่มอายุที่สูงขึ้น

ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่ เป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 72.0 (ซึ่งต่างจากเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ซึ่งผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสาร) ผู้ขับขี่ ที่การบาดเจ็บและเสียชีวิต สูงสุด ในกลุ่มอายุ ระหว่าง 15-19 ปี สำหรับ **ผู้โดยสารรถยนต์** มีการบาดเจ็บ รองลงมาจากผู้ขับขี่ คือ **ร้อยละ 21.7** ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารหรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ และ รถกระบะ สำหรับ**ผู้เดินเท้าในกลุ่มเด็ก และผู้สูงอายุ** ถึงแม้จะมีเพียงร้อยละ

ละ 4.2 แต่เป็นกลุ่มที่มีอัตราการป่วยตาย สูงสุด คือ ร้อยละ 17.3 กล่าวคือ เมื่อได้รับอุบัติเหตุจากการชน จะมีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่ากลุ่มอื่น ๆ

จักรยานยนต์ เป็นพาหนะสำคัญ ที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บสูงสุด ร้อยละ 79.8 ของจำนวนพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด และมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี โดยเฉพาะในกลุ่มอายุ 15- 24 ปี รองลงมาคือ รถกระบะ ร้อยละ 7.4, โดยผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่ เป็นผู้โดยสารรถกระบะ ที่ไม่มีหลังคา รถเก๋ง หรือรถส่วนบุคคล ร้อยละ 1.8, รถตู้ ร้อยละ 1.5 ดังนั้น ความสำคัญในการควบคุม กำกับ การขับขี่จักรยานยนต์ และการโดยสารรถกระบะที่ไม่มีหลังคา จึงควรดำเนินการอย่างเข้มงวดมากขึ้นในทุก ๆ พื้นที่

การใช้นาฬิกาขณะ ร่วมกับการมีพฤติกรรมเสี่ยง ยังคงเป็นปัญหาสำคัญ ไม่น้อยกว่ากลุ่มเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี พบว่า ค่าเฉลี่ยการดื่มแอลกอฮอล์ร่วมกับการขับขี่ยานพาหนะทุกประเภท เฉลี่ย ร้อยละ 46.2 ผู้โดยสาร และคนเดินเท้าที่ดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 27.0, และ 25.8 ในจำนวนนี้เป็นผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ที่ดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 92.7 ของผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกชนิด อย่างไรก็ตาม แม้ว่าแนวโน้มของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ จะสูงขึ้นทุก ๆ ปี แต่ความตระหนักของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ ยังมีค่อนข้างน้อย เพียงร้อยละ 12.9 พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ และไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นปัจจัยของการบาดเจ็บรุนแรงที่ผลต่ออวัยวะสำคัญ เช่น ศีรษะ และคอ พบว่า ในกลุ่มผู้บาดเจ็บที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีการบาดเจ็บที่ศีรษะ ร้อยละ 80.6 และ กลุ่มที่สวมหมวกนิรภัยมีส่วน การบาดเจ็บที่ศีรษะ ร้อยละ 52.9 ซึ่งมีความแตกต่างกัน ร้อยละ 27.7 และเมื่อพิจารณาโอกาสของผู้เสียชีวิต ระหว่าง กลุ่มที่สวมและไม่สวมหมวกนิรภัย พบว่า ในกลุ่มที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะมีโอกาสเสียชีวิต เป็น 2 เท่าของผู้ที่สวมหมวกนิรภัย นอกจากนี้ พบว่า กลุ่มที่ดื่มแอลกอฮอล์และไม่สวมหมวกนิรภัย มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ สูงในช่วงเวลา 19.00 – 22.00 น. และ พบว่า ผู้ดื่มแอลกอฮอล์ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย แต่อย่างไรก็ตาม อาจมีปัจจัยเสริมอื่น ๆ ได้แก่ การขับรดด้วยความประมาท ขับขี่ด้วยความเร็ว หรือถูกชน เป็นต้น

สำหรับการสวมเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่รถยนต์ ยังมีสัดส่วนค่อนข้างน้อย ส่วนใหญ่มีการคาดเข็มขัดนิรภัย ในผู้ขับขี่รถยนต์ ส่วนบุคคล ร้อยละ 11.7 และผู้โดยสาร 3.4 พฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยส่วนใหญ่ น่าจะเป็นความตระหนักของผู้ขับขี่มากกว่า การถูกบังคับด้วยกฎหมาย เนื่องจากการตรวจจับค่อนข้างยาก และสภาพของยานพาหนะบางชนิด ไม่ได้ถูกออกแบบไว้

ระหว่าง เดือน ตุลาคม – ธันวาคม และ เดือน มกราคม – เมษายน ของทุกปี เป็นช่วงที่มีอุบัติเหตุสูงสุด ในเดือนธันวาคม (ที่เป็นช่วงเทศกาลปีใหม่ วันที่ 31 เป็นวันที่มีอุบัติเหตุสูงสุด) และเดือน เมษายน (ช่วงเทศกาลสงกรานต์ วันที่ 13 มีอุบัติเหตุสูงสุด) ร้อยละ 9.8 ร้อยละ 9.0 ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักมีความสัมพันธ์กับการดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาลดังกล่าว ดังนั้น มาตรการด้านกฎหมายที่เข้มงวด การตรวจจับ การรณรงค์ และการรณรงค์จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ยังมีความจำเป็นต้องดำเนินการอย่างเคร่งครัด และต่อเนื่องไม่เฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้น ที่เป็นวันอันตราย แต่วันศุกร์ เสาร์ อาทิตย์ สุด

สัปดาห์ ที่มีรายงานผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุเหตุขนส่งค่อนข้างมากที่ ในช่วงตั้งแต่เวลา 16.00 น. จนถึง เวลา 23.00 น. ควรเฝ้าระวัง และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุไม่น้อยกว่าช่วงเทศกาล

นอกจากนี้การให้การดูแลผู้บาดเจ็บที่ได้รับบาดเจ็บก่อนนำส่งโรงพยาบาล เป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยลดการเสียชีวิตให้น้อยลง จากข้อมูลเฝ้าระวัง พบว่า ผู้บาดเจ็บ ส่วนใหญ่ถูกนำส่งโดยญาติและผู้เห็นเหตุการณ์ เฉลี่ยร้อยละ 52.0 และ นำส่งเจ้าหน้าที่มูลนิธิ เฉลี่ยร้อยละ 32.3 มีเพียงส่วนน้อยร้อยละ 10.6 ที่ถูกนำส่งโดยหน่วยบริการฉุกเฉินทางการแพทย์ (EMS)

แต่อย่างไรก็ตามแนวโน้มการนำส่งโดยหน่วยบริการฉุกเฉินทางการแพทย์ (EMS) มีแนวโน้มสูงขึ้น โดยในปี พ.ศ. 2541 มีการนำส่งโดยหน่วย EMS มี เพียง ร้อยละ 6.2 แต่ พ.ศ. 2548-2550 มีการนำส่งโดยหน่วย EMS เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 13.0, 13.1, และ 12.7

สำหรับการปฐมพยาบาลเบื้องต้นจากผู้บาดเจ็บจากหน่วยงานต่าง ๆ พบว่า หน่วยงานบริการแพทย์ฉุกเฉิน (EMS) เป็นหน่วยงานที่มีการปฐมพยาบาลก่อนนำส่งอย่างเหมาะสม ทั้ง การดูแลระบบทางเดินหายใจ, การห้ามเลือด, การเข้าเฝือก (Splint/Slab), การให้น้ำเกลือ (IV Fluid) เพียง ร้อยละ 24.1 , 54.3, 47.2, 32.9 ตามลำดับ สำหรับ กลุ่มอื่น ๆ ยังมีการปฐมพยาบาลก่อนนำส่งค่อนข้างน้อย เมื่อเทียบกับสัดส่วนที่นำส่งที่มีสัดส่วนค่อนข้างสูง เช่น เจ้าหน้าที่มูลนิธิ หรือผู้เห็นเหตุการณ์ เป็นต้น

ดังนั้น ควรให้ความสำคัญ และเพิ่มศักยภาพของผู้ดูแล หรือนำส่งผู้บาดเจ็บ ทั้งหน่วย EMS , เจ้าหน้าที่มูลนิธิ, ตำรวจ ให้มีการดูแล ปฐมพยาบาลผู้ป่วยอย่างเหมาะสมก่อนนำส่งสถานพยาบาล

บทที่ 4 : สรุปประเด็นสำคัญและข้อเสนอแนะ

สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการขนส่ง จากข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บที่รายงานจากเครือข่ายเฝ้าระวัง 28 แห่ง ผลจากการวิเคราะห์จะแสดงให้เห็นถึงแนวโน้ม สภาพปัญหาและปัจจัยสาเหตุของการบาดเจ็บในประเทศไทย ในช่วง 10 ปี ระหว่าง พ.ศ. 2541-2550 และเพื่อใช้เป็นประโยชน์ในการวางแผนควบคุม ป้องกัน ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ให้ชัดเจนมากขึ้น ทั้งนี้ จากข้อมูลผลการศึกษา ได้แสดงให้เห็นปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง โดยได้สรุปประเด็นสำคัญ และข้อเสนอแนะปัญหาต่าง ๆ ดังนี้

1. อุบัติเหตุจากการขนส่งเป็นสาเหตุอันดับแรก ของการบาดเจ็บและเสียชีวิต จากอุบัติเหตุ 19 สาเหตุ เฉลี่ย ร้อยละ 52.5 ของการบาดเจ็บจากสาเหตุทั้งหมด และมีแนวโน้มลดลงเล็กน้อย ระหว่าง พ.ศ. 2548 –2550 ซึ่งอาจเนื่องมาจาก การเข้มงวดในมาตรการป้องกัน ควบคุมด้านกฎหมายจราจร และการขับขี มากขึ้น

2. ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต จำนวนผู้บาดเจ็บเพศชาย เป็น 3 เท่าของเพศหญิง ส่วนใหญ่ ร้อย ละ 44.8 อยู่ในช่วงอายุ 15-29 ปี ซึ่งเป็นช่วงวัยแรงงาน และมีอาชีพรับจ้าง ร้อยละ 35.0 ที่สำคัญคือ เป็น กลุ่มนักเรียนนักศึกษา ร้อยละ 21.0 ความสำคัญของการบาดเจ็บและเสียชีวิตในวัยแรงงานและนักศึกษา คือ การสูญเสียกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศ และเชื่อมโยงไปสู่ปัญหาสังคมอื่น ๆ

3. ผู้ขับขี่ที่มีแนวโน้ม การบาดเจ็บสูงขึ้น จาก พ.ศ. 2541 ร้อยละ 65.9 เป็น ร้อยละ 72.9 ใน พ.ศ. 2550 รถจักรยานยนต์ เป็นพาหนะที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บสูงสุด ร้อยละ 75.7 กลุ่มอายุ 0-14 ปี และ 15-19 ปี มีการขับขี่จักรยานยนต์ ที่มีแนวโน้มสูงขึ้น ร้อยละ 88.6 ส่วนใหญ่เป็นการขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย เนื่องจากผู้ขับขี่อายุค่อนข้างน้อยและยังไม่ได้รับการอนุญาตให้ขับขี่จักรยานยนต์ได้ตามกฎหมายกำหนด

4. การโดยสารรถจักรยานยนต์ และรถกระบะ หรือรถตู้ มีสัดส่วนของการบาดเจ็บมากกว่า พาหนะอื่นๆ ร้อยละ 61.9 และ 20.5 โดยเฉพาะการโดยสารรถในช่วงเทศกาลที่มีการดื่มแอลกอฮอล์ร่วม ด้วย และการโดยสารรถจักรยานยนต์ ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย หรือ รถกระบะ ที่ไม่มีหลังคา เป็นปัจจัยเสริมให้ เกิดการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตมากขึ้น

5. แนวโน้มการดื่มแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่จักรยานยนต์สูงขึ้น โดยเฉพาะ การดื่มในช่วงเทศกาล โดย การดื่มแอลกอฮอล์ร่วมกับการขับขี่ยานพาหนะทุกประเภท เฉลี่ย ร้อยละ 46.2 การขับขี่รถยนต์ สาธารณะ เช่น รถรับจ้าง รถกระบะ รถตู้ ร่วมกับ การดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 39.8 การดื่มแอลกอฮอล์ และ ขับขี่ยานพาหนะ นอกจากจะทำให้ผู้ขับขี่เสี่ยงต่อการประสบอุบัติเหตุแล้ว ยังทำให้ผู้โดยสารมาด้วย และผู้ใช้ ถนนมีโอกาสได้รับอันตรายเช่นกัน

6. คนเดินเท้า เป็นกลุ่มที่มีอัตราป่วยตาย สูงสุด ร้อยละ 17.3 ส่วนใหญ่เป็กลุ่มเด็กอายุ ต่ำกว่า 10 ปี และกลุ่มอายุ 60 ปีขึ้นไป

7. ผู้ใช้จักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย มีสูงถึง ร้อยละ 90 และอัตราปวยตาย ในผู้ใช้ขี่จักรยานยนต์ ไม่สวมหมวก ร้อยละ 6.1 ของผู้บาดเจ็บทั้งหมด อายุ 15 – 19 ปี สวมหมวกนิรภัยค่อนข้างน้อย การขี่จักรยานยนต์อายุยังน้อย เป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย และการไม่สวมหมวกนิรภัย โอกาสเสี่ยงต่อการเสียชีวิต เป็น 2.2 เท่า ของผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ในขณะที่เดียวกันการขี่จักรยานยนต์ในกลุ่มเด็ก 0-14 ปี มีแนวโน้มสูงขึ้นเช่นกันโดยมีการสวมหมวกนิรภัย เพียงร้อยละ 4 ดังนั้น จึงควรให้ความสำคัญต่อปัญหาการขี่จักรยานยนต์อย่างจริงจัง มากกว่าปัญหาอื่น ๆ เนื่องจาก เป็นสาเหตุสูงสุดของการบาดเจ็บและเสียชีวิตของอุบัติเหตุจากพาหนะทั้งหมดเกิดในกลุ่มวัยรุ่นที่เป็นกลุ่มสำคัญที่จะเชื่อมโยงสู่ปัญหาอื่น ๆ ได้ง่าย และมีความมีการแก้ปัญหาแบบองค์รวม และสอดคล้องกับปัญหาที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ

8. สำหรับการขี่รถยนต์มีการสวมเข็มขัดนิรภัย เป็นผู้ใช้ขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 15.1 และรถกระบะ ร้อยละ 7.8 ซึ่งการสวมเข็มขัดนิรภัย น่าจะเป็นความตระหนักของผู้ขี่ขี่มากกว่า การถูกบังคับด้วยกฎหมาย เนื่องจากการตรวจจับค่อนข้างลำบาก แต่อย่างไรก็ตาม การรณรงค์ หรือสร้างความตระหนักในการสวมเข็มขัดนิรภัย ความดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการบังคับด้านวิศวกรรม จากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า การไม่สวมเข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดโอกาสการเสียชีวิต 1.78 เท่า สอดคล้องกับการศึกษาของ ยอดพล ธนาสมบุญณ์ ในการศึกษาปัจจัยเสี่ยงอุบัติเหตุบนท้องถนน พ.ศ.2549

9. การเกิดเหตุมักเกิดในช่วงเวลากลางคืน สูงสุด ระหว่าง 18.00-23.59 น. ร้อยละ 37.7- 40.2 และกลางวัน ระหว่างเวลา 12.00-17.59 น. ร้อยละ 28.8 - 30.2 โดยอุบัติเหตุเกิดในวันเสาร์ และอาทิตย์ มากที่สุด ร้อยละ 16.0 เดือนธันวาคม ตลอดช่วงเทศกาลปีใหม่ เป็นเดือนที่มีการบาดเจ็บมากที่สุด ร้อยละ 9.31 แต่การเสียชีวิต สูงสุด ในเดือนเมษายน ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ร้อยละ 10.8 และช่วงเปิดเทอมเดือนพฤษภาคม ที่การเกิดอุบัติเหตุ แนวโน้มค่อนข้างสูงเช่นกัน

ในกลุ่มเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ได้รับอุบัติเหตุสูงสุดช่วง เวลา 15.00- 20.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาการเดินทางกลับบ้านหลังเลิกเรียน หรือไปทำกิจกรรมนอกบ้านกับผู้ปกครอง

10. การนำส่งผู้บาดเจ็บไปสถานพยาบาลโดย ผู้เห็นเหตุการณ์ เฉลี่ยร้อยละ 52.0 และ นำส่งเจ้าหน้าที่มูลนิธิ เฉลี่ยร้อยละ 32.3 การนำส่งผู้บาดเจ็บไปสถานพยาบาลโดยหน่วยบริการฉุกเฉิน(EMS) มีแนวโน้มสูงขึ้น จากร้อยละ 6.2 เป็นร้อยละ 13 ซึ่งอาจเป็นเหตุผลที่ทำให้แนวโน้มอัตราปวยตายลดลง เพราะมีการนำส่งและให้การปฐมพยาบาลที่เหมาะสมมากขึ้น อย่างไรก็ตาม สัดส่วนการนำส่งโดยหน่วยงานอื่นๆ และการให้การรักษายาบาลที่ไม่เหมาะสม ยังคงมีสัดส่วนค่อนข้างสูง การเพิ่มศักยภาพหน่วยงานนำส่งต่าง ๆ เป็นสิ่งสำคัญที่ควรดำเนินการ ให้สามารถปฏิบัติเพื่อการรักษาชีวิตผู้บาดเจ็บก่อนนำส่งได้อย่างถูกต้อง และเหมาะสมมากขึ้น

ข้อเสนอแนะสำคัญ

1. ข้อเสนอเชิงนโยบาย

1.1 เนื่องจากการขับขี่และการโดยสารจักรยานยนต์ เป็นสาเหตุของการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุดของการบาดเจ็บจากยานพาหนะอื่น ๆ และผู้ใช้งานยนต์ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มนักเรียน และวัยรุ่น โดยเริ่มมีแนวโน้มสูงขึ้นในเด็กอายุ 10-19 ปี จึงควรกำหนดนโยบายเพื่อการป้องกัน และควบคุมการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มนี้ อย่างเข้มงวด โดยมีมาตรการ ดังนี้

- ให้สถานศึกษากวดขัน ในการใช้จักรยานยนต์ ในการรณรงค์สร้างความตระหนัก ในการขับขี่จักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เช่น ไม่อนุญาตเด็กอายุต่ำกว่า 18 ปี และไม่สวมหมวกนิรภัยขับขี่จักรยานยนต์มาโรงเรียนฯลฯ

- การอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามกำหนดอายุที่กฎหมายกำหนด
- ควบคุม กำกับ กฎหมายการขับขี่จักรยานยนต์อย่างเข้มงวด และทุกพื้นที่
- ควบคุม และปรับปรุงกฎหมายการออกแบบเครื่องยนต์ การจำหน่าย และวิธีการขับขี่

เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

- การแก้ปัญหาอุบัติเหตุในกลุ่มเยาวชน ควรมีการบูรณาการ และให้สอดคล้องกับปัญหา ด้านอื่น ๆ ด้วย เช่น การดื่มสุรา การแข่งรถบนถนน และปัญหาความรุนแรง ฯลฯ

1.2 การดำเนินการตามมาตรการ ควบคุม ป้องกันปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยบนท้องถนน เช่น การขับขี่ด้วยความเร็วเกินกำหนด การแข่งรถบนถนน การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การไม่สวมหมวกนิรภัย ฯลฯ ควรดำเนินการอย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง ไม่เฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญเท่านั้น แต่ควรดำเนินการทั้งในช่วงปกติ เช่น วันหยุดสุดสัปดาห์ ที่มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุสูง หรือ กวดขันในเส้นทางหรือจุดที่มีความเสี่ยงสูงด้วย

1.3 การแก้ไขปัญหา การควบคุม ป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน การกำกับด้านกฎหมาย ควรเป็นความร่วมมือกันในหลายหน่วยงานทั้งภาครัฐ เอกชน ประชาชน ไม่ควรเป็นความรับผิดชอบเฉพาะตำรวจ เท่านั้น

1.4. การพัฒนาศักยภาพหน่วยงานที่นำส่งผู้บาดเจ็บส่งสถานพยาบาล ให้สามารถนำส่งและให้การปฐมพยาบาลได้อย่างถูกต้องเหมาะสม และพัฒนาสถานพยาบาลให้มีทักษะและความเชี่ยวชาญในการรักษาพยาบาล ชุกเฉินมากขึ้น

2. ส่งเสริมพัฒนาระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บและการศึกษาวิจัย

2.1 พัฒนาระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บและพฤติกรรมเสี่ยง ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศ ทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ ตลอดจนการส่งเสริมการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ เพื่อการแก้ไขปัญหาให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่

2.2 พัฒนาระบบฐานข้อมูลที่ทันสมัย และสามารถเชื่อมโยง และการบริการข้อมูลระหว่างหน่วยงานได้อย่างเหมาะสม

2.3 ส่งเสริมให้มีการศึกษาวิจัยเพื่อแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่ง ทั้งปัจจัยด้านคน สิ่งแวดล้อมและยานพาหนะ ตลอดจนการศึกษหาแนวทางพัฒนาวิธีการช่วยเหลือเบื้องต้น การนำส่งและการรักษาพยาบาลที่เหมาะสม

เอกสารอ้างอิง

1. สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข ,รายงานเฝ้าระวังการบาดเจ็บแห่งชาติ , สรุปรายงานการเฝ้าระวังโรคประจำปี 2549.
2. สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข ,รายงานเฝ้าระวังการบาดเจ็บแห่งชาติ , สรุปรายงานการเฝ้าระวังโรคประจำปี 2550.
3. สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข คู่มือการใช้แบบบันทึกข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ กรุงเทพมหานคร. 2546
4. กาญจนีย์ ดำนาคแก้ว. ระบาดวิทยาการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขนส่ง ในประเทศไทย 2542-2547.วารสารกรมการแพทย์, 2547; 7: 411-421.
5. กาญจนีย์ ดำนาคแก้ว. การบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขนส่ง ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2547-2548.วารสารวิชาการสาธารณสุข, 2548; 1: 216-225.
6. ยอดพล ธนาภิรุรณ์ และคณะ ปัจจัยเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนน. สถานการณ์สุขภาพไทย สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสาร ,สวรส, ปีที่ 2 ฉบับที่ 10 ,มีนาคม 2549
7. Y. holder, M. Peden, E. Krug and et al . Injury Surveillance Guideline . Center of Disease Control and Prevention .WHO Atlanta, USA. 2001. Access on 17 July 2008. Available from:URL: <http://www.sciencedirect.com/science/journal>.
8. G.Gururaj and et al Road Traffic deaths, injuries and disabilities Intervention systems, data availabilities,needs and application, Department of Epidemiology, WHO collaboration Center of Injury Prevention and safety Promotion .Bangalore 560029
9. A.Isbella, L. Rachid Salmi and et al. Road Accident statistic: discrepancies between police and hospital data in French island, Accident analysis and Prevention, 31 (1999) 101-108. access on 17 July 2008. Available from:URL: <http://www.sciencedirect.com/science/journal>.
10. N.Shinji, C. Witaya and I. Masao, Temporal distribution of Motorcyclist injuries and risk of fatalities in relation to age, helmet use, and riding while intoxicated in Khon Kaen, Thailand, Accident analysis and Prevention 37 (2005)., 833 – 842. Access on 3 August 2008. Available from:URL: <http://www.sciencedirect.com/science/journal>.
11. S. Paibul, K. Somchai and et al. Injuries in Thailand: Trend, selected, underlying determinants and status of intervention , Injury Control and safety Promotion Vol. 10,No 1-

2. 2003 : 95-104. Access on 3 August 2008. Available from:URL:
<http://www.stroke.chop.uk./journal/17457300>.
12. K.vira, V. Tamu, and et al. The role of alcohol in Thailand motorcycle crashed. Accident analysis and Prevention, 37 (2005) 357-360. access on 22 July 2008. Available from:URL:
<http://www.sciencedirect.com/science/journal>.
13. Y. Yodpol, T. Satienham . Traffic Accident in Thailand. Journal of the eastern Asia society for transportation research. Vol. 20,No1, 2005
14. J.felipe Garcia Espana, Dennis.R.Durbin. Injuries to belted older children in motor vehicle crashes. Accident analysis and Prevention 40 (Nov. 2008), 2024 – 2028. Access on 25 Sep. 2008. Available from:URL: <http://www.sciencedirect.com/science/journal>.

ตาราง ผนวก 1 จำนวนและร้อยละผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขนส่ง จำแนกตาม ลักษณะทางระบาดวิทยา ประเทศไทย พ.ศ. 2541 - 2550

ลักษณะทางระบาดวิทยา	พ.ศ. 2541 - 2550	
	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
- เพศชาย	490,009	75.04
- เพศหญิง	162,965	24.96
หญิง : ชาย เท่ากับ 1 : 3		
2. อายุ		
เด็กอายุ < 15 ปี	75,806	11.61
- 15 -19 ปี	118,158	18.10
- 20 -24 ปี	99,179	15.19
- 25 – 29 ปี	74,983	11.48
30-34	61,394	9.40
35-39	53,267	8.16
40-44	46,870	7.18
45-49	36,905	5.65
50-54	28,238	4.32
55-59	19,268	2.95
60-64	14,851	2.27
- อื่นๆ	24,055	3.68
รวม	652,974	100.00
3. อาชีพ		
ผู้ใช้แรงงาน	228,541	35.00
นักเรียน/นักศึกษา	135,004	20.70
ทำสวน ทำนา ทำไร่	89,521	13.70
ไม่มีอาชีพ	44,886	6.90
พนักงานบริษัท	25,970	4.00
ค้าขาย	22,236	3.40
ข้าราชการ	16,141	2.50
แม่บ้าน	15,695	2.40
ตำรวจ/ทหาร	9,068	1.40
ช่างฝีมืออิสระ	3,291	0.50
ไม่ทราบ	31,955	4.89

อื่นๆ	30,674	4.70
รวม	652,982	100.00
4. ประเภทผู้บาดเจ็บ		
- ผู้ขับขี่	445,887	69.68
- ผู้โดยสาร	159,791	24.97
- เดินเท้า	34,196	5.34
รวม	639,874	100.00
5. อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ (จำแนกตามการวินิจฉัยโรค ตาม ICD 10 บทที่ 19 (S00 – T79))		
Head	327,861	29.30
Injuries of multiple regions	193,030	17.25
Knee and Lower leg	117,148	10.47
Elbow and Forearm	69,214	6.19
Hip and Thigh	67,101	6.00
.Ankle and Foot	62,591	5.59
Shoulder	62,034	5.54
Wrist and Hand	56,175	5.02
Abdomen, Back, Pelvis	54,076	4.83
Thorax	40917	3.66
Neck	19,258	1.72
อื่นๆ	49,580	4.43
รวม	1,118,985	100.00
หมายเหตุ : ผู้บาดเจ็บแต่ละรายอาจถูกแรงนับได้มากกว่า 1 ครั้ง เพราะอาจมีการบาดเจ็บได้หลายหมวดอวัยวะ		
6. ประเภทพาหนะของผู้บาดเจ็บ		
6.1 พาหนะผู้ขับขี่		
- จักรยานยนต์	395,154	88.62
- จักรยานและสามล้อ	19,489	4.37
-รถกระบะ หรือ รถตู้	13,819	3.10
- รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	5,202	1.17
-รถบรรทุกหนัก ตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	3,336	0.75
- รถสามล้อเครื่อง	2,507	0.56
-รถใช้งานเกษตรกรรม	2,103	0.47
-อื่นๆ	4,277	0.96
รวม	445,887	100.00

6.2 พาหนะ ผู้โดยสาร		
- จักรยานยนต์	98,986	61.95
-รถกระบะ หรือ รถตู้	32,794	20.52
-รถบรรทุกหนัก ตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	5,812	3.64
- รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	5,504	3.44
- จักรยานและสามล้อ	4,023	2.52
- รถโดยสาร巴士	2,996	1.87
-รถใช้งานเกษตรกรรม	2,003	1.25
-รถโดยสารสองแถว	1,990	1.25
- สามล้อเครื่อง	1,906	1.19
อื่นๆ	3,777	2.36
รวม	159,791	100.00

ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

ตาราง ผนวก 2 ผู้ขับขี่พาหนะชนิดต่างๆที่เกิดอุบัติเหตุ แยกตามกลุ่มอายุ ปี พ.ศ. 2541-2550

คนขับขี่	กลุ่มอายุ										รวม
	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60+	
จักรยานและสามล้อ	828	537	582	747	861	1005	1045	973	862	3272	10712
ร้อยละ	7.7	5	5.4	7	8	9.4	9.8	9.1	8	30.5	100
จักรยานยนต์	81970	70609	51920	40690	34332	29065	22242	16343	10734	16490	374,395
ร้อยละ	21.9	18.9	13.9	10.9	9.2	7.8	5.9	4.4	2.9	4.4	100
สามล้อเครื่อง	108	121	169	259	277	315	328	278	198	407	2460
ร้อยละ	4.4	4.9	6.9	10.5	11.3	12.8	13.3	11.3	8	16.5	100
รถเก๋ง	184	666	879	875	664	639	525	325	183	228	5168
ร้อยละ	3.6	12.9	17	16.9	12.8	12.4	10.2	6.3	3.5	4.4	100
รถปิกอัพ	495	1415	2004	2187	2109	1868	1420	1039	565	599	13701
ร้อยละ	3.6	10.3	14.6	16	15.4	13.6	10.4	7.6	4.1	4.4	100
รถตู้	74	279	498	559	589	525	392	201	110	85	3312
ร้อยละ	2.2	8.4	15	16.9	17.8	15.9	11.8	6.1	3.3	2.6	100
รถบรรทุกหนัก	14	35	73	86	89	85	57	41	8	14	502
ร้อยละ	2.8	7	14.5	17.1	17.7	16.9	11.4	8.2	1.6	2.8	100
รถพ่วง	6	11	25	35	26	36	40	25	11	14	229
ร้อยละ	2.6	4.8	10.9	15.3	11.4	15.7	17.5	10.9	4.8	6.1	100
รถโดยสารสองแถว	8	9	21	30	45	55	35	20	6	7	236
ร้อยละ	3.4	3.8	8.9	12.7	19.1	23.3	14.8	8.5	2.5	3	100
อื่นๆ	597	1749	2621	2897	2858	2569	1944	1326	700	719	17980
%	3.3	9.7	14.6	16.1	15.9	14.3	10.8	7.4	3.9	4	100
ไม่ทราบ	54	59	39	33	29	42	17	17	13	12	315
%	17.1	18.7	12.4	10.5	9.2	13.3	5.4	5.4	4.1	3.8	100
รวม	83946	74004	56567	45940	39523	34122	26549	19619	12933	21405	414608
%	20.2	17.8	13.6	11.1	9.5	8.2	6.4	4.7	3.1	5.2	100

ที่มา: สำนักกระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค



