บทคัดย่อ

การศึกษาทางระบาดวิทยาการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนในผู้ใช้รถจักรยานยนต์และการทบทวนมาตรการเกี่ยวข้องเพื่อนำไปสู่ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

พิมพ์ภา เตชะกมลสุข, ณัฐปราง นิตยสุทธิ์, กาญจนีย์ ดำนาคแก้ว

สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค

บทคัดย่อ

การเสียชีวิตจากการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนของประเทศไทยเป็นปัญหามาโดยตลอด มากกว่าสามในสี่ของการบาดเจ็บรุนแรงรวมเสียชีวิตเกิดจากรถจักรยานยนต์ การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาลักษณะทางระบาดวิทยาเชิงพรรณนาของผู้บาดเจ็บ จากอุบัติเหตุขนส่ง ด้านบุคคล เวลา สถานที่ และเพื่อแสวงหาความรู้ใหม่เกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ นำไปสู่ข้อเสนอแนะทางนโยบายในการป้องกันควบคุมปัญหาการบาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์ของประเทศไทย เป็นการศึกษาจากฐานข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS) 33 โรงพยาบาลเครือข่าย ในปี พ.ศ. 2558 ร่วมกับการเก็บข้อมูลเพิ่มในตัวแปรที่สำคัญในผู้บาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์ (V20-V29) ทุกรายที่เข้ารับการรักษา ที่ห้องฉุกเฉินภายใน 7 วันหลังจากการเกิดอุบัติเหตุ ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน-31 กรกฎาคม 2557 ใน โรงพยาบาล 9 แห่ง วิเคราะห์ประมวลผลข้อมูล โดย epi_info 3.5.4 โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ร่วมกับการทบทวนรวบรวมงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับมาตรการการดำเนินงาน และประมวลข้อเสนอแนะของเครือข่ายการทำงานเพื่อถนนปลอดภัย ผลการศึกษาพบว่า มีผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย จำนวน 61,893 ราย เสียชีวิตจำนวน 3,526 ราย คิดเป็นอัตราบาดเจ็บตายร้อยละ 5.7 กลุ่มอายุที่บาดเจ็บสูงสุดและเสียชีวิตสูงสุด คือ กลุ่มอายุ 15-19 ปี และผู้ขับขี่ที่อายุน้อยที่สุด 7 ปีกลไกการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ การชน และพาหนะล้ม คว่ำ ตก ร้อยละ 56.94 และ 42.34 ตามลำดับ โดยพบอัตราบาดเจ็บตายสูงสุด คือ การชน ร้อยละ 72.15 พบผู้เสียชีวิตมีสัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยน้อยกว่าผู้บาดเจ็บทั้งกลุ่มผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่ร้อยละ 6.52 และ 3.33 โดยผู้เสียชีวิตที่มีการบาดเจ็บศีรษะ (S00-S09) มีการสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 3 โดยร้อยละ 49.36 ของผู้บาดเจ็บรุนแรงหรือเสียชีวิตทั้งหมดมีการบาดเจ็บทางศีรษะ ผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ร้อยละ 34.16 กลุ่มอายุที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มีอุบัติเหตุโดยมีคู่กรณีหรือชนกับคันอื่นสูงสุด คือกลุ่มอายุ 15-19 ปี โดยหนึ่งในสี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กลุ่มอายุนี้เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ใน 5 ปี ที่ผ่านมา อีกทั้งเป็นกลุ่มอายุที่เคยประสบเหตุฯ สูงสุด รวมถึงเป็นกลุ่มอายุตามเกณฑ์ที่มีสัดส่วนสูงสุดที่ไม่มีใบอนุญาตขับรถ กรณีไม่มีคู่กรณี ร้อยละ 19.9 ให้ประวัติว่าเกิดจาก สัตว์วิ่งตัดหน้ารถเป็นสาเหตุหลัก การบาดเจ็บส่วนใหญ่เกิดภายในระยะทางจากจุดเริ่มต้นถึงจุดหมายปลายทางที่ผู้บาดเจ็บตั้งใจจะไป คือ ในระยะ 2-5 กิโลเมตร หรือการขับขี่ภายในระยะเวลาโดยเฉลี่ย 10 นาที ความสำเร็จของการป้องกันและควบคุมการบาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์นอกจากนโยบายหลักที่ภาครัฐควรขับเคลื่อน ยังจำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญกับความหลากหลายของทิศทางการแก้ไขปัญหา และต้องปรับบทบาทให้มีส่วนร่วมโดยภาคประชาชนในแต่ละพื้นที่อย่างแท้จริง

คำสำคัญ: การบาดเจ็บ, รถจักรยานยนต์, ประเทศไทย, ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

Abstract

Epidemiological study on Road traffic injury with focus motorcycle injuries and policy recommendations

Authors Pimpa Techakamolsuk, Natthaprang Nittayasoot, Kanjanee Damnakkaew

Bureau of Epidemiology; Department of Disease Control, Ministry of Public Health, Thailand

Backgrounds: Morbidity and mortality from road traffic injuries in Thailand are very high with a trend strictly increasing in time, thus establishing one of the major public health problems. Consider on wide use of 20,497,563 registered motorcycles in this country in the year 2015 and information from National Injury surveillance shown three-fourths of the severe injuries came with motorcycle riding, then epidemiological study on road traffic injury with focus motorcycle injuries need to be done.

Methods: Cross-sectional study was conducted in 33 sentinel hospitals from 1 January-31 December 2015 and 9 hospitals regarding road traffic injuries due to motorcycle (V20-V29) from 1 June–31 July 2014 were obtained from the National Injury Surveillance and remarked variables extended by the former injury surveillance form such as the distance and estimated riding time from the injured place from the starting point, etc. Data was analyzed by Epi info version 3.5.4.

Results: A total of 61,983 riders were involved from injury surveillance in the year 2015. Among them, 3,526 were dead cases (CFR=5.7%). Of all serious injuries and death, injury due to motorcycle mainly occurred in the 15-19 age group (11,747 cases, 18.98%) and the youngest driver was 7 years old. Crash and single vehicle injuries via unsteady were the main patterns with the highest case fatality rate was from crash mechanism. Dead cases use helmet less than the severe cases both driver and passenger. 49.36% of all injured cases had head injury (ICD10: S00-S09). only 3% of dead cases with head injury wore helmet. Drink driving of severe injuries and death were 34.16%. Half of severe cases from 9 hospitals were in condition of driving with no motorcycle licenses (2,804 cases, 54.02%). One-fourth of drivers an accident in the past 5 years and driving motorcycle everyday was the major group with 82.6%. Drivers' causes of single vehicle injuries were unsteady from the animal ran to cut in front of motorcycle (19.9%) and 14.7% from the roughness of road surface. Of all injured cases, most of all had been injured within 2-5 kilometres distance from the starting place to the destination and average riding time to complete the journey estimated in 10 minutes.

Conclusions: The results are benefit for epidemiological understanding the large amount of Thai riders who got injured with motorcycle and potential programmes in road traffic injury prevention should not only drive from the government sectors but also community participation with the policy recommendation and variety of successful strategies.

Keywords: motorcycle, injury, Thailand, policy recommendations