

ยอบรอยสกาบการณอูบติเหตุ

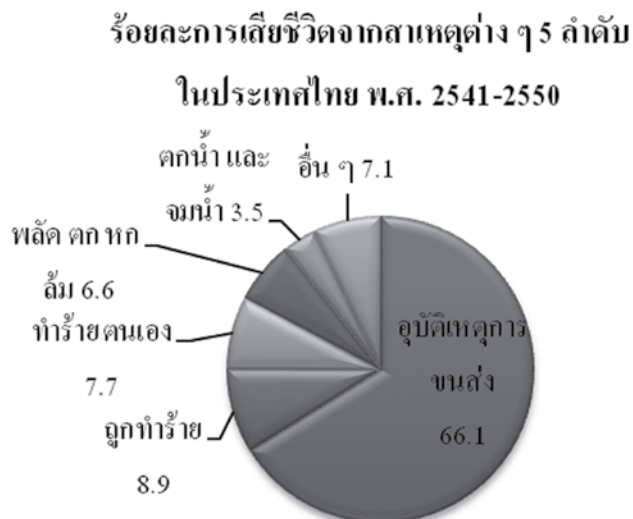
อูบติเหตุเป็นสาเหตุของการสูญเสียชีวิตก่อนวัยอันควร หรือทำให้เกิดการบาดเจ็บและพิการ เป็นจำนวนมาก (ตารางที่ 1) ในบรรดาประเภทของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอูบติเหตุต่าง ๆ พบว่า อูบติเหตุที่เกิดจากการชนสงสร้าง ความสูญเสียต่อชีวิตและทรพยสินมากที่สุด และไม่ว่าจะมี อูบติเหตุเกิดขึ้นสักอีกก็ครั้ง ผู้ที่ประสบเหตุส่วนใหญ่ คือ กลุ่มคนวัยแรงงาน (รูปที่ 1 - 2)

ตารางที่ 1 แสดงภาวะโรคและการบาดเจ็บ 10 อันดับแรก พ.ศ. 2542 และ พ.ศ. 2547

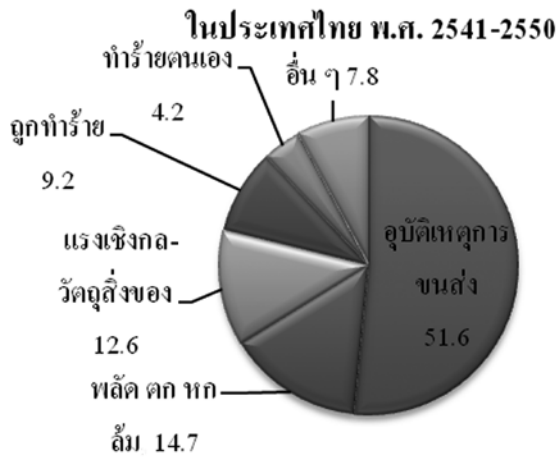
ลำดับที่	ปี พ.ศ. 2542	ลำดับที่	ปี พ.ศ. 2547
1. โรคเอดส์	10.4%	1. โรคเอดส์	9.4%
2. อูบติเหตุจวจร	6.6%	2. อูบติเหตุจวจร	7.1%
3. โรคหลอดเลื่อตสมอง	5.8%	3. โรคหลอดเลื่อตสมอง	6.5%
4. โรคเบาหวาน	4.6%	4. โรคเบาหวาน	4.5%
5. มะเร็งตับ	3.8%	5. มะเร็งตับและท่อน้ำดี	4.1%
6. โรคหัวใจขาดเลือด	2.9%	6. การติดแอลกอฮอล์	3.6%
7. โรคปอดอุดกั้นเรื้อรัง	2.6%	7. โรคซึมเศร้า	3.3%
8. โรคซึมเศร้า	2.5%	8. โรคหัวใจขาดเลือด	3.3%
9. ข้อเข่าเสื่อม	2.2%	9. โรคปอดอุดกั้นเรื้อรัง	3.1%
10. ภาวะโลหิตจาง	2.1%	10. โรคจิตเภท	2.2%
รวม 10 อันดับแรก	43.5%	รวม 10 อันดับแรก	47.1%

ที่มา : คณะทำงานจัดทำภาวะโรค พ.ศ. 2542 และ พ.ศ. 2547

รูปที่ 1 ร้อยละการบาดเจ็บรุนแรงและการเสียชีวิตจากสาเหตุต่าง ๆ 5 อันดับในประเทศไทย พ.ศ. 2541 - 2550

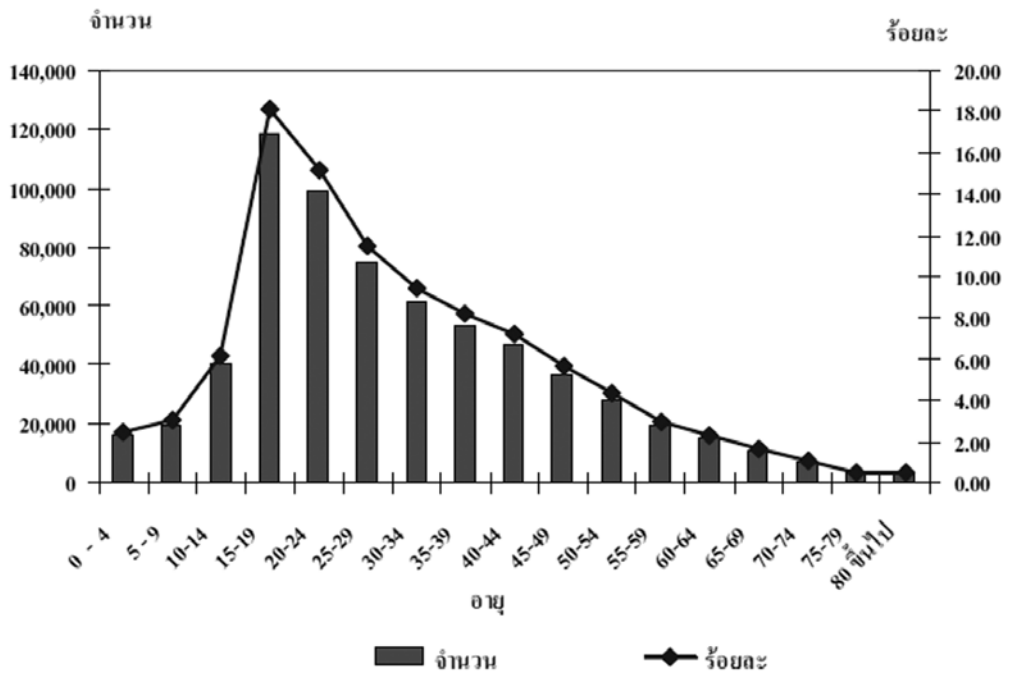


ร้อยละการบาดเจ็บรุนแรงจากสาเหตุต่าง ๆ 5 ลำดับ



ที่มา : สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและอุบัติเหตุการขนส่ง พ.ศ. 2541 - 2550 สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข 2551

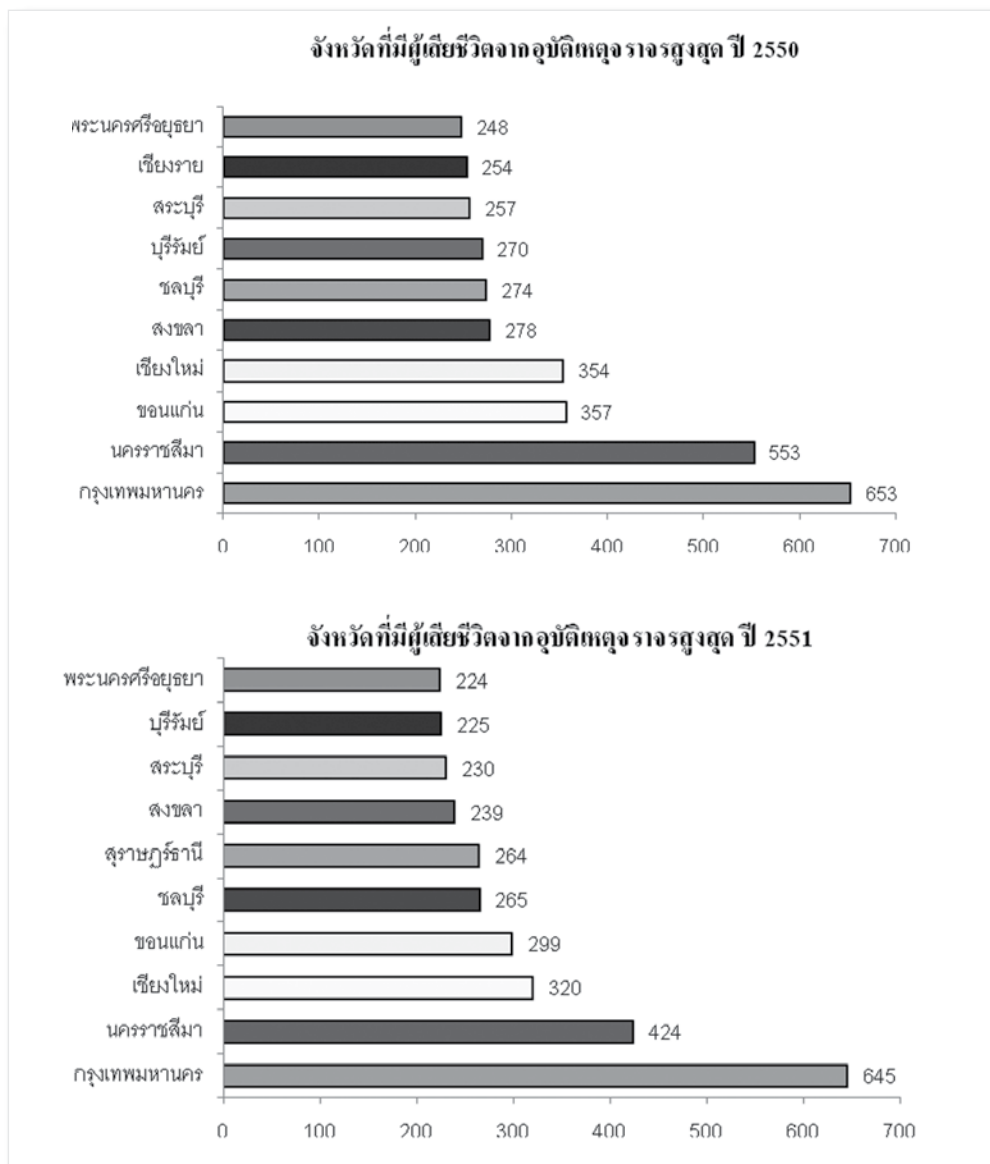
รูปที่ 2 จำนวนและร้อยละของการบาดเจ็บรุนแรงของผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุการขนส่ง จำแนกตามกลุ่มอายุ ปี พ.ศ. 2541 - 2550



ที่มา : สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข ช้างใน สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและอุบัติเหตุการขนส่ง พ.ศ. 2541 - 2550 สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข 2551

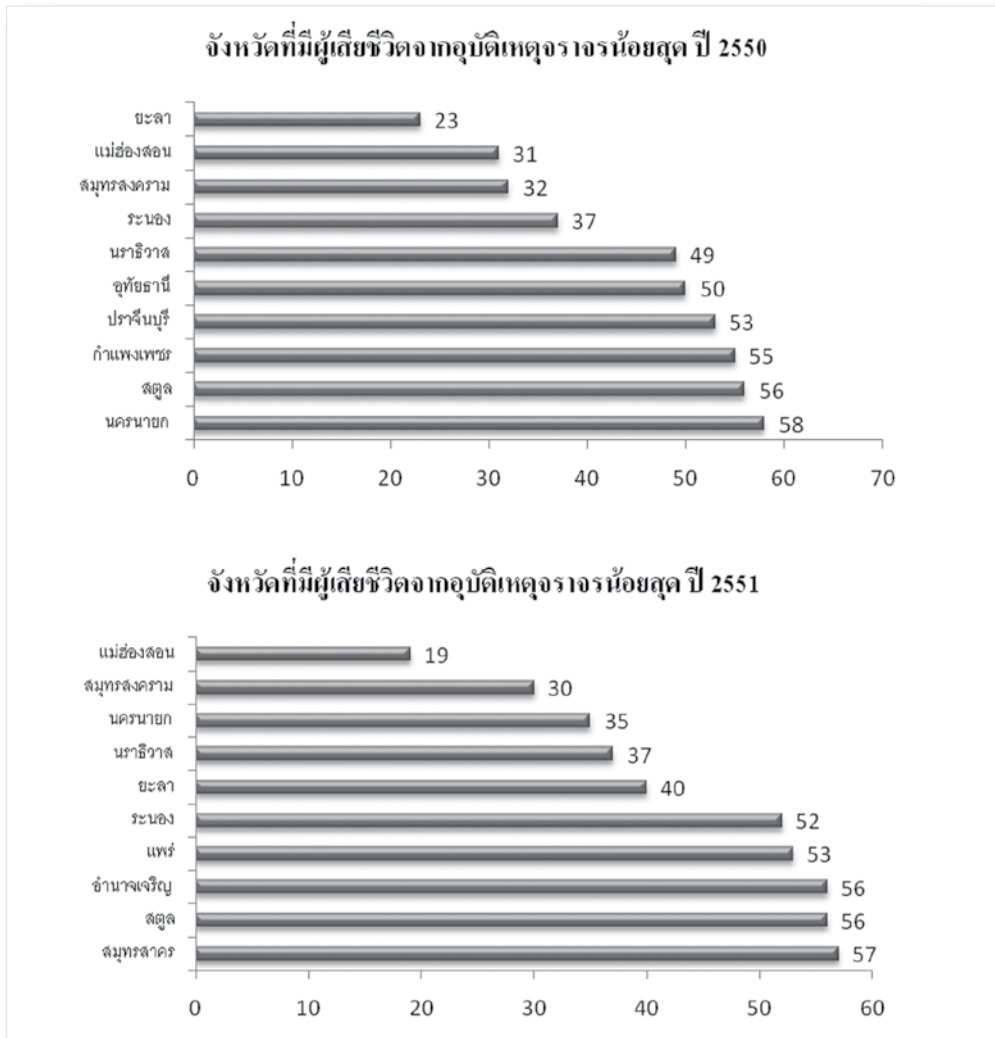
ทั้งนี้เมื่อนำข้อมูลการเสียชีวิตและการบาดเจ็บของแต่ละจังหวัดในระหว่างปี 2550 และ 2551 มาเปรียบเทียบกันแล้ว พบว่า กรุงเทพมหานครเป็นจังหวัดที่ครองแชมป์ผู้เสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรมากที่สุดถึง 2 สมัยซ้อน (รูปที่ 3) ในขณะที่แม่ฮ่องสอนเป็นจังหวัดที่มีการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่น้อยที่สุด ในปี 2551 (รูปที่ 4)

รูปที่ 3 จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด ระหว่างปี พ.ศ. 2550 และ ปี พ.ศ. 2551



ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

รูปที่ 4 จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรน้อยสุด ระหว่างปี พ.ศ. 2550 และปี พ.ศ. 2551

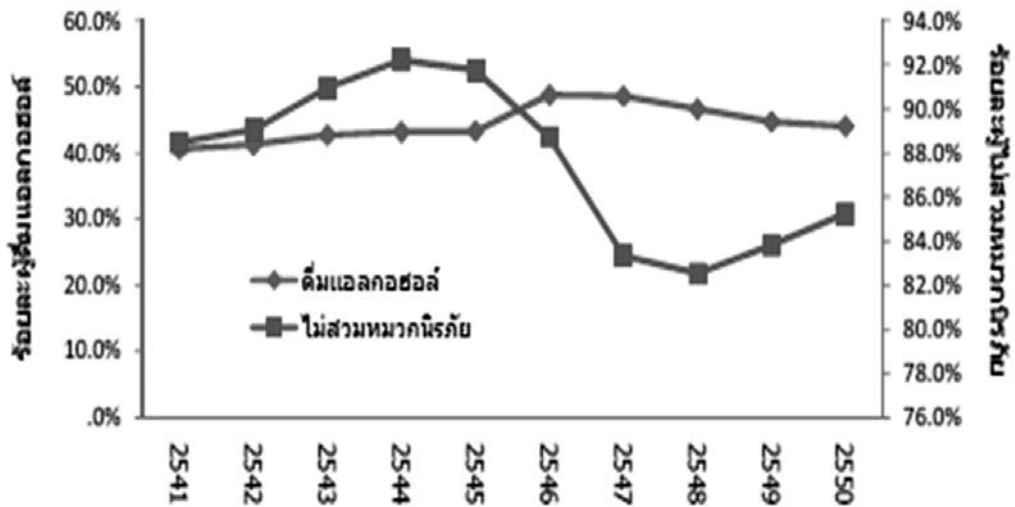


ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ

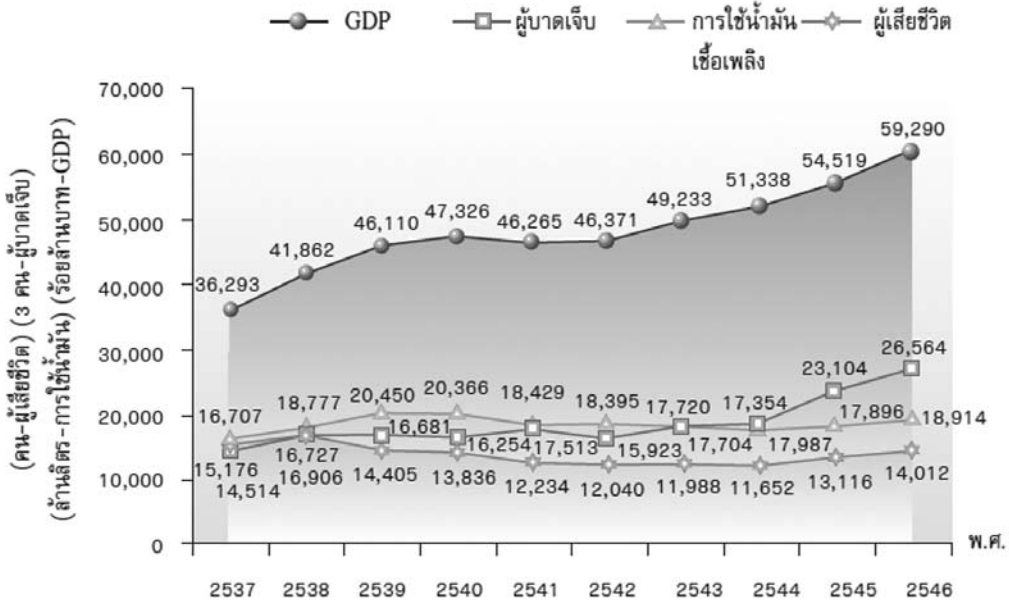
ปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ พฤติกรรมการดื่มสุราและการไม่สวมหมวกนิรภัย (รูปที่ 5) นอกเหนือจากพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าวแล้ว พบว่า ปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจก็มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุด้วย กล่าวคือ เมื่อ GDP ของประเทศดีขึ้น ทำให้การบริโภคน้ำมันเพิ่มขึ้น และเมื่อมีการใช้รถมากขึ้น จำนวนการเกิดอุบัติเหตุก็เพิ่มตามด้วย (รูปที่ 6)

รูปที่ 5 ร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์อายุ 15 ปีขึ้นไป ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย และดื่มสุรา ปี 2541 - 2550



ที่มา : สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข อ้างใน สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและอุบัติเหตุ-การขนส่ง พ.ศ. 2541 - 2550 สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข 2551

รูปที่ 6 แนวโน้ม GDP การใช้น้ำมันเพื่อเพลิง และการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถ ปี 2537 - 2546

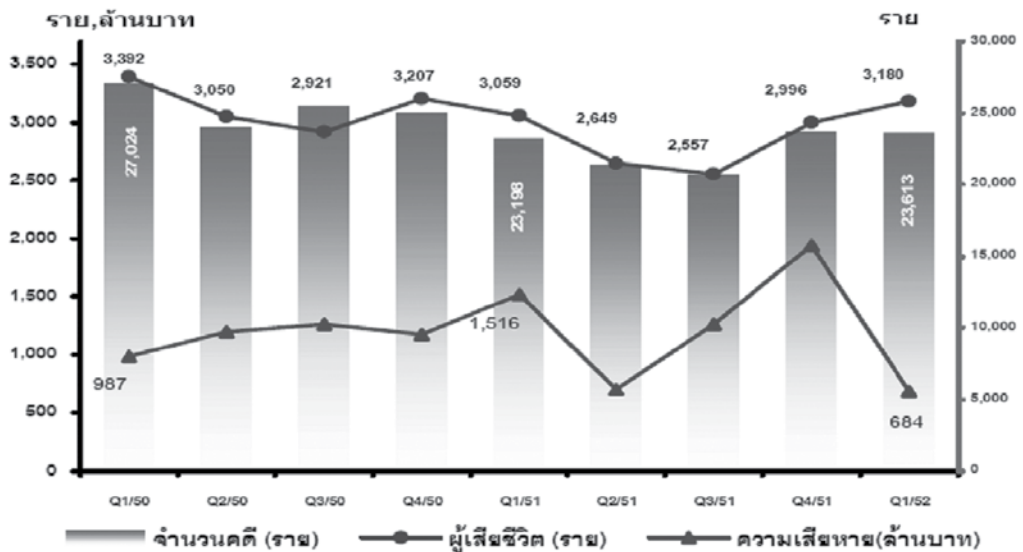


ที่มา : ยอดพล ธนาปริวรรณ์ และคณะ สถานการณ์อุบัติเหตุของประเทศไทย 2549 อ้างใน การสาธารณสุขไทย 2548 - 2550 กระทรวงสาธารณสุข

เจ็บและตายหลักประกัน ๓๓ เสียหายหลักพันล้านบาทต่อปี

เมื่อประเมินความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุ ข้อมูลจากศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้ชี้ให้เห็นว่า เมื่อรวบรวมความเสียหายที่เกิดจากการสูญเสียชีวิตและการบาดเจ็บแล้ว มูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อปีมีมูลค่ากว่าสามพันล้านบาท (รูปที่ 7)

รูปที่ 7 มูลค่าความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุ



ที่มา : ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ อ้างใน ภาวะสังคมไทยไตรมาสหนึ่ง ปี 2552 คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สถานการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเหล่านี้ ชี้ให้เห็นว่า อุบัติเหตุ คือสงครามบนท้องถนนที่มีผลต่อสุขภาพของประชาชน ซึ่งไม่ว่าจะผ่านไปกี่ปีก็ยังเป็นสาเหตุที่สำคัญต่อการสูญเสียชีวิตและการบาดเจ็บ ท่านที่สนใจสามารถดูข้อมูลเพิ่มเติมได้ใน www.hiso.or.th



ผู้ที่สนใจสามารถอ่านบทความเพิ่มเติมได้ที่
www.hiso.or.th
โทรศัพท์ 0 2589 2490 - 2