



รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์
Weekly Epidemiological Surveillance Report, Thailand

ปีที่ 42 ฉบับที่ 35: 9 กันยายน 2554

Volume 42 Number 35 : September 9, 2011

สำนักโรคระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข / Bureau of Epidemiology, Department of Disease Control, Ministry of Public Health



บทความ
ทางระบาดวิทยา

การบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยในผู้โดยสารและที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กและทารก

(Recommendation for Seatbelt Laws in All Passenger and Child Restraints in Thailand)

✉ t.pimpa@gmail.com

พิมพ์พา เตชะกมลสุข
กรมควบคุมโรค

อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการตายอันดับที่หนึ่งของการบาดเจ็บมาโดยตลอด ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 จากข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS) โดย ณ ปัจจุบันมีจำนวนโรงพยาบาลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ 33 แห่ง กระจายอยู่ทั่วประเทศไทย ภายใต้การควบคุมกำกับข้อมูลเชิงคุณภาพโดยสำนักโรคระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข พบว่า ในปี พ.ศ. 2553 พบผู้ประสบอุบัติเหตุจากอุบัติเหตุขนส่ง ที่บาดเจ็บรุนแรงจากการขับขี่และโดยสาร รถยนต์ รถปิกอัพ รถตู้ หรือ รถโดยสารประจำทาง จำนวน 7,661 คน จากจำนวนผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขนส่งทั้งหมด 79,097 คน เป็นการบาดเจ็บรุนแรงที่ต้องนอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาลจำนวน 7,411 คน และเสียชีวิต 603 คน จากผู้เสียชีวิตทั้งหมดจากอุบัติเหตุขนส่ง 4,531 คน คิดเป็นร้อยละ 13.3 โดยเป็นการเสียชีวิตก่อนถึงโรงพยาบาล ถึง 1 ใน 3 (181 คน) สามารถแยกได้เป็นผู้เสียชีวิตจากใช้รถปิกอัพ 377 คน (ร้อยละ 62.5) รถยนต์ส่วนบุคคลและรถยนต์รับจ้างบรรทุกคน 166 คน (ร้อยละ 27.5) รถตู้ 49 คน (ร้อยละ 8.1) รถโดยสารประจำทาง 11 คน (ร้อยละ 1.8) ยังพบว่า ผู้โดยสารรถยนต์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยบาดเจ็บ เพียงร้อยละ 11.2 และ ผู้ขับขี่รถยนต์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยบาดเจ็บ ร้อยละ 28.3

และเมื่อวิเคราะห์ข้อมูลผู้โดยสารเด็กที่อายุต่ำกว่า 15 ปีบาดเจ็บรุนแรงจากการหลุดออกจากห้องโดยสารหรือกระทบกระแทกกับของแข็งภายในห้องโดยสาร รถยนต์ รถปิกอัพ รถตู้ หรือ รถโดยสารประจำทาง มีจำนวนทั้งสิ้น 688 คน เสียชีวิต 39 คน ร้อยละ 5.7 และเมื่อคิดสัดส่วนจากผู้โดยสารทุกอายุทั้งหมดที่เสียชีวิตจากรถยนต์ รถปิกอัพ รถตู้ หรือ รถโดยสารประจำทาง ในเด็กกลุ่มนี้มีการตายสูงถึงร้อยละ 11



องค์การอนามัยโลกให้คำแนะนำมาตรการด้านเข็มขัดนิรภัยเป็นหนึ่งในมาตรการสำคัญที่ลดการตายและการบาดเจ็บรุนแรง เมื่อมีการชนกันของยานยนต์ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ รถปิกอัพ รถตู้ หรือ รถโดยสารประจำทาง ได้อย่างมีประสิทธิภาพ พบ.จรรยากำหนดไว้ในมาตรา 123 ว่า “ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คน



สารบัญ

◆ การบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยในผู้โดยสารและที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กและทารก	545
◆ สถานการณ์โรคติดเชื้อสเตรปโตค็อกคัส ซูอิส ปี พ.ศ. 2553	549
◆ สรุปการตรวจข่าวการระบาดของโรคในรอบสัปดาห์ที่ 35 ระหว่างวันที่ 28 สิงหาคม – 3 กันยายน 2554	550
◆ ข้อมูลรายงานโรคเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์ที่ 35 ระหว่างวันที่ 28 สิงหาคม – 3 กันยายน 2554	552
◆ ข้อมูลรายงานโรคเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์ที่ 35 สิงหาคม 2554	557

วัตถุประสงค์ในการจัดทำ

รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์

1. เพื่อให้หน่วยงานเจ้าของข้อมูลรายงานเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา ได้ตรวจสอบและแก้ไขให้ถูกต้อง ครบถ้วน สมบูรณ์ยิ่งขึ้น
2. เพื่อวิเคราะห์และรายงานสถานการณ์โรคที่เป็นปัจจุบัน ทั้งใน และต่างประเทศ
3. เพื่อเป็นสื่อกลางในการนำเสนอผลการสอบสวนโรค หรือ ศึกษาวิจัยที่สำคัญและเป็นปัจจุบัน
4. เพื่อเผยแพร่ความรู้ ตลอดจนแนวทางการดำเนินงานทางระบาดวิทยาและสาธารณสุข

คณะที่ปรึกษา

นายแพทย์สุชาติ เจตนเสน นายแพทย์ประยูร ภูนาตล
นายแพทย์ธวัช จายน้อยอิน นายแพทย์ประเสริฐ ทองเจริญ
นายแพทย์ดำรง อังชูศักดิ์ นายสัตวแพทย์ประวิทย์ ชุมเกษียร
นายองอาจ เจริญสุข

หัวหน้ากองบรรณาธิการ : นายแพทย์ภาสกร อัครเสวี

บรรณาธิการประจำฉบับ : ปริมาต ตักต์ศิริสัมพันธ์

บรรณาธิการวิชาการ : แพทย์หญิงพิมพ์พา เตชะกมลสุข
นายสัตวแพทย์ธีรศักดิ์ ชักนำ

กองบรรณาธิการ

ปริมาต ตักต์ศิริสัมพันธ์ สิริลักษณ์ รังษิวงศ์ พงษ์ศิริ วัฒนาศุภกิจด
กรรณิการ์ หมอนพั้งเทียม

ฝ่ายข้อมูล

สมาน สุขุมภูรจันท์ พัชรี ศรีหมอก
น.สพ. ธีรศักดิ์ ชักนำ สมเจตน์ ตั้งเจริญศิลป์

ฝ่ายจัดส่ง : พูนทรัพย์ เปี่ยมณี เชิดชัย ดาราแจ้ง

ฝ่ายศิลป์ : ประมวล ทุมพงษ์

สื่ออิเล็กทรอนิกส์ : ปริมาต ตักต์ศิริสัมพันธ์

ประชาสัมพันธ์



เรียน สมาชิก wesr ทุกท่าน

สำนักโรคระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ร่วมกับ ASEAN Plus Three Countries ในการเผยแพร่ข้อมูลผ่านทางเว็บไซต์ของ ASEAN+3 (www.aseanplus3-aid.info) เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารด้านโรคอุบัติใหม่ การระบาดของประเทศไทย

จึงขอเชิญสมาชิกทุกท่าน หากมีผลงานต้องการเผยแพร่ เช่น การสอบสวนโรคระบาด เป็น Abstract / ไฟล์ฉบับสมบูรณ์ (** ต้องเป็นภาษาอังกฤษทั้งหมด**) ในรายงานมีแผนภูมิ/กราฟ/รูปภาพได้ (แนบไฟล์ต้นฉบับภาษาไทยมาด้วยก็ได้)

****กรุณาส่งไปที่อีเมล borworn67@yahoo.com ****

โดยใส่ Subject อีเมลล์ว่า: For ASEAN publishing เพื่อผู้รับผิดชอบจะได้คัดผลงานของท่านไปเผยแพร่ในหมู่ประเทศอาเซียนต่อไป

โดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์ รัศวงกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัย” แต่กฎหมายของประเทศ ไทย ยังไม่ครอบคลุมถึงการบังคับให้ใช้เข็มขัดนิรภัยกับผู้โดยสาร ตอนหลังของรถยนต์ รวมไปถึงผู้โดยสารของรถตู้ และ รถโดยสาร ประจำทาง ข้อมูลจากเหตุการณ์รถตู้สาธารณะถูกชนบนทาง ยกระดับอุดรธานี พ.ศ. 2553 ที่เกิดขึ้นในค่ำวันที่ 27 ธันวาคม 2553 เมื่อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล สีขาว ยี่ห้อฮอนด้า ซีวิก แล่นมา ด้วยความเร็วบนทางยกระดับอุดรธานี และได้ชนท้ายรถตู้ สาธารณะ สีขาว ยี่ห้อโตโยต้า ไฮแอช เส้นทางระหว่างมหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ถึง สถานีหมอชิต (สาย ต.118) ที่บรรทุก ผู้โดยสารสิบสี่คน จากนั้นรถตู้คันดังกล่าว พลิกคว่ำแล้วไปชนขอบ กั้นคอนกรีตทางยกระดับอุดรธานี และพาดกับเสาไฟฟ้า ก่อนคว่ำ ลงกับพื้นในลักษณะตะแคง กระจกแตก และประตูเปิดออก แร งเหวี่ยงส่งผลให้ผู้โดยสารบางส่วนกระเด็นจากรถ กระแทกพื้น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 บางส่วนปลิวตกลงคลองของ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มีหนึ่งคนกระเด็นไปกระแทก สะพานลอยใต้ทางยกระดับอุดรธานีตายและศพถูกเกี่ยวห้อยอยู่ ที่ตายนั่น เบื้องต้นตายแปดคนและบาดเจ็บอีกหกคน ต่อมา ผู้บาดเจ็บตายลงอีกหนึ่งคน รวมจำนวนผู้โดยสารตายเก้าคน และบาดเจ็บห้าคน⁽¹⁾ นอกจากนี้ยังมีเหตุการณ์อุบัติเหตุรถเก๋งยี่ห้อโต โยต้า รุ่น โคโลล่า อัลติส สีบอร์น คว่ำบนถนนทางหลวงหมายเลข 24 บายพาสโชคชัย-สีคิ้ว ตำบลตะคุ อำเภอบึงสามพัน จังหวัด นครราชสีมาที่เพิ่งเกิดเมื่อวันที่ 28 สิงหาคมที่ผ่านมา โดยมี ผู้เสียชีวิต 1 รายเป็นผู้สื่อข่าวและผู้บาดเจ็บ 2 ราย โดยที่ตำแหน่ง ในรถของผู้เสียชีวิต คือ เบาะหลัง และไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย จน เป็นเหตุให้กระเด็นออกจากตัวรถและได้รับบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะ ในขณะที่ผู้ที่นั่งด้านหน้าทั้ง 2 ราย คาดเข็มขัดนิรภัยได้รับบาดเจ็บ เพียงเล็กน้อย หน่วยสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนของมหาวิทยาลัย เทคโนโลยีสุรนารี ในฐานะทีมตรวจสอบอุบัติเหตุ ได้ทำการสืบค้น สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเพื่อศึกษาถึงองค์ประกอบของการเกิดเหตุ และองค์ประกอบของการบาดเจ็บและให้ข้อสรุปเรื่องเข็มขัดนิรภัย มีประเด็นในส่วนที่จะลดการบาดเจ็บรุนแรงจนถึงเสียชีวิตของ ผู้สื่อข่าวรายนี้ได้⁽⁴⁾ ทั้งสองกรณีบ่งชี้ให้เห็นว่า ถ้ามีและใช้เข็มขัด นิรภัยในผู้โดยสารจะสามารถลดการสูญเสียชีวิตอันมีคุณค่าใน เหตุการณ์เหล่านี้ลงได้

นอกจากนี้ ยังมีข้อมูลการสังเกตภาคสนามของสถาบัน เทคโนโลยีแห่งเอเชียในสี่จังหวัด สี่ภาค เมื่อปี พ.ศ. 2549 พบว่า การใช้เข็มขัดนิรภัยในผู้โดยสารรถปิคอัพ น้อยกว่าผู้โดยสารรถยนต์ ผู้ขับขี่ใช้สูงกว่าผู้โดยสารตอนหน้าและผู้โดยสารด้านหลัง ทั้งสี่จังหวัด

แต่ละภาค ตลอดจนพบว่า เพศหญิงใช้น้อยกว่าเพศชาย การคาดเข็มขัดนิรภัยในเวลากลางคืนน้อยกว่ากลางวัน และยังพบว่า ผู้ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยมีอัตราบาดเจ็บรุนแรงสูงกว่าผู้ที่คาดเข็มขัดนิรภัยถึงร้อยละ 67.5 และมีโอกาสเสียชีวิตมากกว่าผู้ที่คาดเข็มขัดนิรภัย 1.5 เท่า หรืออาจพูดได้ว่าทุก 100 คนที่โดยสารรถดังกล่าว เมื่อบาดเจ็บ ถ้าคาดเข็มขัดนิรภัย จะสามารถที่จะลดการเสียชีวิตลงได้ถึง 35 คน⁽²⁾ อย่างไรก็ตาม เข็มขัดนิรภัยไม่สามารถใช้กับเด็กที่อายุน้อยกว่า 9 ปี หรือ สูงน้อยกว่า 140 เซนติเมตร ได้เพราะเข็มขัดนิรภัยสายบนแทนที่จะพาดตรง ไหล่ และกลางอก ก็กลับมารัดที่ลำคอของเด็กส่วน เข็มขัดนิรภัยสายล่างจะ มารัดตรงท้องน้อยแทนที่จะพาดบนหน้าตักและแนบตริงบบริเวณเชิงกราน หากรถเบรกหรือชนอย่างกะทันหัน เข็มขัดจะทำอันตรายแก่ ลำคอและอวัยวะภายในช่องท้องของเด็กได้ นอกจากนี้เมื่อเกิดเหตุและรถมีถุงลมนิรภัย ถุงลมนิรภัยจะระเบิดกางออกโดยปฏิกิริยาเคมี ก่อให้เกิดก๊าซไนโตรเจน (30-100 ลิตรแล้วแต่รุ่น) อย่างรวดเร็วในเวลา 1/20 วินาที ถ้าเด็กที่นั่งตักแม่ทำให้เด็กอยู่ห่างจากระยะระเบิดของถุงลมน้อยเกินไป⁽³⁾ จะเกิดอันตรายจากการกระแทกของถุงลมเอง เพราะผู้โดยสารจะได้รับความปลอดภัยเสริมจากถุงลมต่อเมื่อคาดเข็มขัดนิรภัยและนั่งห่างถุงลมอย่างน้อย 25 เซนติเมตร เท่านั้น หากนั่งใกล้กว่านี้จะเกิดอันตราย

ในปัจจุบันรถยนต์รุ่นใหม่และรถตู้ได้รับการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยมากับตัวรถทุกที่นั่งเรียบร้อยแล้ว อีกทั้งกรมขนส่งทางบกได้ปรับปรุงระเบียบเกี่ยวกับการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในรถยนต์ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร โดยกำหนดให้รถยนต์ที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป จะต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยแบบรัดหน้าตักและรัดพาดไหล่ ในตำแหน่งที่นั่งผู้โดยสารตอนที 2 ด้านริมสุดทั้ง 2 ด้าน



ข้อเสนอแนะ

1. ควรมีมาตรการทางกฎหมายบังคับให้ใช้เข็มขัดนิรภัยในทุที่นั่งของรถยนต์ส่วนบุคคลและรถยนต์รับจ้างบรรทุกทุกคน (แท็กซี่) รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รถปิคอัพ) รถตู้ส่วนบุคคล รถตู้

ประจำทาง และรถตู้เช่าเหมาที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป รวมถึงรถโดยสารประจำทาง และมีมาตรการกำหนดระยะเวลาให้มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในทุที่นั่งของรถที่จดทะเบียนก่อนวันที่ 1 มกราคม 2554

2. หน่วยงานหรือองค์กรทั้งราชการและเอกชนควรมีมาตรการส่งเสริมการเดินทางเพื่อการทำงานอย่างปลอดภัยและการดำเนินการให้เห็นเป็นรูปธรรม

3. พ่อแม่ ผู้ปกครองต้องจัดให้มีมาตรการความปลอดภัยของเด็ก ในรถยนต์

- เด็กทารกที่อายุน้อยกว่า 1 ปี ต้องใช้ที่นั่งนิรภัยสำหรับทารกในรถยนต์ โดยจัดวางที่นั่งนิรภัย ที่เบาะหลังและหันหน้าไปทางด้านหลังรถเพื่อลดโอกาสความเสี่ยงต่อการเกิดกระดูกต้นคอหักจากการสับของศีรษะเมื่อเกิดการชนหรือเบรกรุนแรง

- เด็กอายุ 1-3 ปี ให้นั่งเบาะหลังเท่านั้น และใช้ที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กเล็กซึ่งหันหน้าไปทางด้านหน้ารถตามปกติ

- เด็กอายุ 4-7 ปี ยังคงต้องนั่งเบาะหลังเท่านั้น และใช้ที่นั่งเสริม (booster seat) ซึ่งมีราคาประหยัด ไม่มีเข็มขัดนิรภัยในตัวแต่ใช้เข็มขัดนิรภัยรถยนต์เป็นอุปกรณ์ยึดเหนี่ยว

- เด็กอายุ 8-12 ปี นั่งตอนหน้ารถยนต์ได้ แต่ควรใช้ที่นั่งเสริม (booster seat) จนกว่าสามารถใช้เข็มขัดนิรภัยได้พอดี โดยทั่วไปควรจะต้องมีอายุมากกว่า 9 ปี ขึ้นไป

4. เด็กที่นั่งภายในรถปิคอัพต้องใช้ที่นั่งนิรภัยเหมือนกัน แต่ให้ใช้กับที่นั่งตอนหน้าโดยหันหน้าตามปกติและต้องไม่มีถุงลมข้างคนขับ (หรือมีแต่สามารถปิดการทำงานได้)

5. ห้ามรถปิคอัพ มีผู้โดยสารในกระบะหลังเด็ดขาด โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้โดยสารเด็ก เพราะเด็กมักขาดความระมัดระวังและการป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุตกหล่นจากรถ ผู้โดยสารในกระบะหลังมีความเสี่ยงมากกว่าผู้ที่นั่งในรถถึง 3 เท่า⁽³⁾

ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยในการโดยสารและลดการบาดเจ็บที่รุนแรงตลอดจนการเสียชีวิตของเด็กและผู้ใหญ่ในการเดินทางโดยรถยนต์ดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ



เอกสารอ้างอิง

1. เหตุการณ์รถตู้สาธารณะถูกชนบนทางยกระดับอุตราภิมุข_พ.ศ._2553. [ออนไลน์]. [วันที่เข้าถึง 24 มิถุนายน 2554] เข้าได้ถึงจาก http://th.wikipedia.org/wiki/เหตุการณ์รถตู้สาธารณะถูกชนบนทางยกระดับอุตราภิมุข_พ.ศ._2553
2. Nuttapon Boontob et al (2007). Impact of Seatbelt Use to Road Accident in Thailand. Paper submitted for presentation and publication at the Transportation Research Board 86th Annual Meeting Washington, D.C.

3. ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก. Child Safety Promotion and Injury Prevention Research. โครงการรณรงค์ให้รอกปลอดภัยเมื่อใช้รถ. [ออนไลน์]. [วันที่เข้าถึง 24 มิถุนายน 2554] เข้าถึงได้จาก http://www.csip.org/csip/autopage/show_page.php?h=119&s_id=164&d_id=165
4. วัฒนวงศ์ รัตนวราห์. รายงาน (ฉบับร่าง) การสืบค้นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุกรณีอุบัติเหตุรถชนักข่าวคว่ำ (ถนนทางหลวงหมายเลข 24 บายพาสโชคชัย-สีคิ้ว ตำบลตะคุ อำเภอบึงรังชัย จังหวัดนครราชสีมา).

AESR
Annual Epidemiological Surveillance Report 2010
สรุปรายงานทางระบาดวิทยาประจำปี 2553

1. คลิก | www.boe.moph.go.th เลือกหัวข้อ "AESR"

2. เลือกหัวข้อ "ซี" ที่ต้องการ

3. เลือกหัวข้อ "เรื่อง" ที่ต้องการ

บทจัด-รอม (CD-ROM)
เนื้อหาภายในประกอบด้วย รวบรวมงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำปีฉบับย่อทั้งปี และสรุปรายงานการเฝ้าระวังโรคประจำปี

ติดตามข่าวสารอื่นๆ จากสำนักโรคระบาดวิทยาได้ที่ www.boe.moph.go.th
สำนักโรคระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข
โทร. 02 5901723, 02 5901827, Fax. 02 5901784