

บทบรรณาธิการ

วันโรค เป็นโรคที่เป็นปัญหาสุขภาพของประเทศไทยมากกว่า 50 ปี และยังคงเป็นปัญหามากยิ่งขึ้น ทั้งในเรื่องของวันโรคดื้อยา และวันโรคในผู้ป่วยที่ติดเชื้อ HIV การศึกษาเปรียบเทียบ ความถูกต้องและครบถ้วนของการรายงานผู้ป่วย เป็นวิธีการหนึ่งที่ช่วยให้ทราบคุณภาพ ของการรายงานแต่ละระบบ อย่างไรก็ตาม การที่จะนำระบบต่าง ๆ มาเปรียบเทียบกันนั้น พึงระลึกว่า วัตถุประสงค์, นิยาม, แหล่งข้อมูล, การไหลเวียนของข้อมูล, รายละเอียดของข้อมูล และการนำไปใช้ประโยชน์ ของแต่ละระบบรายงานอาจจะแตกต่างกัน จึงทำให้ผลที่ได้จากการเปรียบเทียบ มีความแตกต่างกัน และไม่จำเป็นต้องเท่ากัน ดังเช่น

1. รายงานจากเวชระเบียนผู้ป่วย จะเก็บข้อมูลผู้ป่วยที่มารับบริการทุกโรค คุณภาพของข้อมูล อาจจะเกี่ยวข้องกับผู้ที่ทำหน้าที่ลงรหัส
2. รายงานเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา มีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อค้นหาและตรวจจับการระบาด ดังนั้น การนำมาใช้กับโรคที่มีระยะฟักตัวยาว อาจทำให้คุณภาพของข้อมูล ไม่ดีเท่าที่ควร
3. ระบบรายงานทะเบียนผู้ป่วยวันโรค มีวัตถุประสงค์ เพื่อใช้ในการติดตามผู้ป่วย เพื่อให้การรักษา

จะสังเกตได้ว่า ระบบรายงานใด ที่มีการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ จะมีคุณภาพดีกว่า ระบบรายงาน ที่ทำหน้าที่เป็นเพียงข้อมูล ทางด้านสถิติเท่านั้น ถึงอย่างไรก็ตาม แนวคิดที่จะปรับระบบรายงาน ให้เหลือเพียงระบบเดียว เพื่อลดความซ้ำซ้อนก็มีความเป็นไปได้ แต่ควรจะมีการศึกษาเพิ่มเติมถึงวิธีในการปรับ เพื่อให้ได้ระบบที่มีคุณภาพ และเป็นประโยชน์ ในการชี้แนะแนวทาง ในการแก้ปัญหาสาธารณสุขต่อไป

โดย นายแพทย์จิรภัทร กัลยาณพจน์พร
สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค



ถ้านนดี...ขับขีรถเร็วก็ปลอดภัย ไม่จริงมั้ง?

นับตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2538 ที่กระทรวงสาธารณสุข จัดตั้งระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บและรายงานปัญหาการบาดเจ็บและตาย จากอุบัติเหตุบนท้องถนนมาตลอด เพิ่งจะมีช่วงปี พ.ศ. 2546 - 2547 นี้ ที่รัฐบาลและข้าราชการประจำของประเทศไทย สามารถเอาชนะปัญหานี้ได้บ้าง และเห็นชัยชนะที่ชัดเจนเมื่อสงกรานต์ปี พ.ศ. 2547 ที่ผ่านมา แต่ก็ไม่แน่ใจเหมือนกันว่า ชัยชนะที่ผ่านมามีทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนน "ตายใจ" จนเกินไปหรือไม่ เพราะเริ่มมีเสียงจากสื่อบ้าง จากผู้นิยมขึ้นชมการขับขีรถเร็วบ้าง อยากให้รัฐบาลพิจารณาเพิ่มความเร็วขึ้นสูงสุด (ในถนนระหว่างเมือง) จากที่เป็นอยู่ คือ

60-80 กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับรถบรรทุก รถพ่วง และ รถบรรทุกหนัก

90 กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับรถอื่น ๆ ทั่วไป

ทางหลวงพิเศษ (ทางด่วน Motorway)

80 - 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับรถบรรทุก รถพ่วง

120 กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับรถอื่น ๆ ทั่วไป

ด้วยเหตุผลว่าในปัจจุบัน สภาพถนนดีขึ้น รถยนต์มีสมรรถนะและความปลอดภัยเพิ่มขึ้น การเพิ่มความเร็วสูงสุดในกฎหมาย ไม่น่าจะทำให้อุบัติเหตุบนท้องถนน เพิ่มขึ้น บางรายถึงกับคัดค้านการบังคับใช้กฎหมายจำกัดความเร็วที่มีอยู่แล้ว สำหรับรถทั่วไปที่ 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จริงหรือ ที่ว่า ถนนดีขับขีรถเร็วได้ ไม่ต้องจำกัด?

รายงานการป้องกันการบาดเจ็บทางถนน ขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization - WHO) และธนาคารโลก (World Bank) ที่ร่วมกันจัดทำและเผยแพร่ต่อสาธารณชนเมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2547 นี้ ได้รวบรวมข้อมูลการวิจัยและสถิติจากทั่วโลก และรายงานไว้อย่างชัดเจนว่า ความเร็ว เป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญของการบาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุทางถนน

- การขับขีรถเร็วเกินกำหนด ยังคงเป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ที่มีการตาย ในประเทศที่พัฒนาแล้วถึง ร้อยละ 30 และในประเทศด้อยพัฒนา ร้อยละ 50

- บนถนนนอกเมือง หรือ ระหว่างเมือง ทุก ๆ 5 กิโลเมตร/ชั่วโมง ที่เพิ่มขึ้น จากความเร็วที่มากกว่า 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะทำให้อากาศเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า หรือ มากกว่า (ฉะนั้น ที่ 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง โอกาสเกิดจะเป็นถึง 64 เท่า ของความเร็ว 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง)

- สำหรับผู้โดยสารที่อยู่ในรถ การเปลี่ยนแปลงความเร็วที่สูงขึ้นของรถ จะเป็นสาเหตุสำคัญของความรุนแรง เช่น เมื่อความเร็วเปลี่ยนจาก 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง ไปเป็น 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะทำให้อากาศการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ที่มีการตายเพิ่มจาก

"ใกล้ศูนย์ (0) ไปเป็นเกือบ ร้อยละ 100% ! (หมายถึง ถ้าขับเร็ว 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง แล้วเกิดการชนขึ้น แพทย์ที่อยู่เวชระชาตพลิก ศพเขตนัน ลูกขึ้นมาแต่งตัวเตรียมทำงานได้เลย)

- สำหรับผู้โดยสารที่อยู่ในรถ ที่ประสบอุบัติเหตุ ณ ความเร็ว 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะมีโอกาสตาย ได้ถึง 20 เท่า ของรถ ที่วิ่ง ด้วยความเร็ว 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง

- สำหรับผู้โดยสารที่นั่งตอนหน้าและคาดเข็มขัดนิรภัยตามกฎหมาย แม้จะปลอดภัยกว่า แต่ก็ยังมีความเสี่ยงสูงในรถที่ขับเร็ว โดยมีโอกาสบาดเจ็บสาหัสได้ถึง

- 3 เท่า ที่ความเร็ว 48 กิโลเมตร/ชั่วโมง

- 4 เท่า ที่ความเร็ว 64 กิโลเมตร/ชั่วโมง.

เมื่อเทียบกับความเร็วที่ 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง

(แสดงว่า ขับแค่ 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง ก็มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บสาหัส ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย และ ความเสี่ยงทั้งที่คาดเข็มขัด นิรภัย ยังเพิ่มขึ้นตามความเร็วรถ)

- ทุก ๆ 1 กิโลเมตร/ชั่วโมง ที่ลดลงจากความเร็วเฉลี่ยบนท้องถนน ที่มากกว่า 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะลดการเกิดอุบัติเหตุทาง ถนนได้ 2%

สำหรับคนเดินเท้า ยิ่งน่ากลัวไปกว่าที่กล่าวมา (น่ากลัวทั้งกับคนที่ขับชน และคนที่ถูกรถชน) เพราะ เมื่อถูกชนด้วยรถที่วิ่ง ด้วยความเร็ว 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือต่ำกว่า คนเดินเท้า จะมีโอกาสรอดชีวิตประมาณ 90% แต่เชื่อหรือไม่ว่า เพียงรถวิ่งเร็วขึ้น อีก 15 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็น 45 กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือมากกว่า โอกาสรอดของคนเดินเท้าที่ถูกรถชน จะลดไปเหลือน้อยกว่า 50%ทันที!!

ข้อมูลนี้ทำให้นึกย้อนไปว่า เคยมีวัยรุ่นนักแสดงที่ขับรถชนคนเดินเท้าจนถึงตาย ให้สัมภาษณ์ว่า “ หนูขับรถไม่เร็วเลย ชัก 30 - 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เท่านั้น... ไม่น่ารุนแรงขนาดนี้ ” นี่เป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่จำเป็นอย่างยิ่ง ที่ต้องเผยแพร่ข้อมูลนี้แก่สาธารณชน เพื่อปกป้องผู้ใช้รถใช้ถนนที่ขาดความรู้ ที่จำเป็นมาเป็นเวลานาน และมีอยู่มากบนท้องถนน ทั้งผู้ที่เป็นคนเดินเท้าและผู้ขับขี่ เพื่อ อนาคตอันสดใสจะไม่ต้องมีดมลงบนถนนของประเทศไทย...

การขับรถเร็ว เป็นความมัน ความสนุก และความร่าเริง ใคร ๆ ก็รู้ ใคร ๆ ก็เคยทำ และก็ยังอยากทำกันอยู่เกือบทุกคน และ เกือบทุกครั้ง ที่ทำได้เหยียบคันเร่ง ไม่ว่าจะเป็นตำรวจ แพทย์ วิศวกร หรือ นักวิชาการด้านการบาดเจ็บ ล้วนแต่เคย "เหยียบ" กันมาแล้วทั้งนั้น

"จิตสำนึก" ไม่เคยเพียงพอสำหรับเรื่องนี้ การบังคับใช้กฎหมาย ตามที่กำหนดไว้ในถนนแต่ละสภาพจึงเป็น " สิ่งจำเป็น และถูกต้อง " สำหรับสังคมที่คิดจะพัฒนาไปข้างหน้า

ถ้าถามว่า "จะบังคับใช้ความเร็วที่กี่ กิโลเมตร/ชั่วโมง ในถนนระหว่างเมืองและทางหลวง จึงจะเหมาะสมและปลอดภัย? อยากให้พิจารณาข้อมูลจากตารางข้างล่างนี้ด้วย

ผลของการปรับเปลี่ยนอัตราเร็วสูงสุดตามกฎหมาย

ค.ศ.	ประเทศ	ชนิดของถนน	การปรับเปลี่ยนความเร็วสูงสุด	ผลกระทบเบื้องต้น	ผลกระทบต่อ จำนวนตาย
1985	Switzerland	มอเตอร์เวย์	130 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็น 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง	ความเร็วเฉลี่ยลดลง 5 กิโลเมตร/ชั่วโมง	ลดลง 12%
1985	Switzerland	ถนนชนบท	100 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็น 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง.	ความเร็วเฉลี่ยลดลง 10 กิโลเมตร/ชั่วโมง	ลดลง 6%
1985	Denmark	ถนนในเมือง	60 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็น 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง	ความเร็วเฉลี่ยลดลง 3-4 กิโลเมตร/ชั่วโมง	ลดลง 24%
1987*	USA	ทางหลวง ระหว่างรัฐ	88.5 กิโลเมตร/ชั่วโมง. เป็น 104.6 กิโลเมตร/ชั่วโมง	ความเร็วเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 3.2-6.4 กิโลเมตร/ชั่วโมง	*เพิ่มขึ้น 19-34%
1989	Sweden	มอเตอร์เวย์	110 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็น 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง	ความเร็วเฉลี่ยลดลง 14.4 กิโลเมตร/ชั่วโมง	ลดลง 21%

แหล่งข้อมูล: จากเอกสารอ้างอิง 130 ฉบับ

ตารางดังกล่าวแสดง ผลลัพธ์จากการปรับลดความเร็วสูงสุด บนถนนประเภทต่าง ๆ ลงเพียง 10 - 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง ได้ช่วยลด การตายบนท้องถนน 12 - 24% เปรียบเทียบกับ ผลในทางกลับกัน จากการเพิ่มความเร็วสูงสุด ที่กำหนดตามกฎหมาย (ปี ค.ศ. 1987 ประเทศสหรัฐอเมริกา) เฉพาะทางหลวงที่เชื่อมระหว่างรัฐเท่านั้น เพิ่มการตายได้สูงถึง 34% !!!

ดังนั้น เราน่าจะพิจารณาทางเลือกที่เหมาะสม คือ ถูกใจ (ไม่เข้าเงินไป จนหงุดหงิด) ถูกต้อง (ปลอดภัยพอควร ประหยัด น้ำมันด้วย) ก็น่าจะขับที่ความเร็ว 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในถนนระหว่างเมืองและที่ใช้ความเร็วได้

ไม่ยากให้ครอบครัวใดต้องเสียคนที่รักไปบนท้องถนน...เพราะมีคนบางคนทนขับรถช้าหน่อยไม่ได้ !

Road safety is no accident!

ความปลอดภัยบนถนนไม่ใช่สิ่งบังเอิญ...ต้องร่วมสร้าง !

โดย พญ. ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค