

บาดเจ็บจากการใช้รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น

ประยง ทักษพันธ์

ภาควิชาศัลยศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

Motorcycle Injuries in KKU Students

Prayong Taksaphan, M.D.

Department of Surgery, Faculty of Medicine, Khon Kaen University

A total of 346 students were cooperative. Among them were 165 males and 181 females. Approximately 41% of the total were motorcycling owners and 47.5% of them had experienced accidents before. The correlation between the rate of accidents and the driving experience observed. The figures showed that the longer the driving experience, the higher the rate of accidents.

การศึกษานี้ได้รวบรวมข้อมูลจากเวชระเบียนของโรงพยาบาลศรีนครินทร์ และโรงพยาบาลขอนแก่นระหว่างเดือนตุลาคม 2527 ถึงเดือนกันยายน 2528 พบว่ามีนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นเข้ารับการรักษานี้เนื่องจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นจำนวน 19 ราย เป็นนักศึกษาชาย 9 ราย และนักศึกษาหญิง 10 ราย อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดในช่วงเวลาหกล้มเข็นถึงเที่ยงคืน ตำแหน่งการบาดเจ็บที่สำคัญพบมากบริเวณศีรษะ บริเวณที่เหลื่อมมักเป็นการแตกหักของกระดูก ไม่พบว่ามีผู้เสียชีวิตจากการศึกษาครั้งนี้

มีหลายประการ และส่วนใหญ่ก็มีหลายปัจจัยพบร่วมกัน (1, 2) จึงเป็นการยากที่จะศึกษาเพื่อป้องกันปัจจัยอย่างหนึ่งอย่างใดโดยเฉพาะ เหตุผลที่การศึกษานี้เจาะจงเฉพาะนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น เพราะเป็นกลุ่มประชากรที่มีคุณสมบัติและมีสภาพการใช้รถจักรยานยนต์ที่คล้ายคลึงกันโดยส่วนใหญ่ประการหนึ่ง และเพื่อหาแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ในหมู่นักศึกษาอีกประการหนึ่ง

บทนำ

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ และความรุนแรงของการบาดเจ็บ จากการใช้รถจักรยานยนต์

วัตถุประสงค์ของการศึกษา เพื่อศึกษาปัจจัยที่พบร่วมกับอุบัติเหตุ และเพื่อศึกษาลักษณะและความรุนแรงของการบาดเจ็บ

วิธีการ

ข้อมูลทั้งหมดได้เก็บรวบรวมจากเวชระเบียนของโรงพยาบาลขอนแก่น และโรงพยาบาลศรีนครินทร์ ระหว่างเดือนตุลาคม 2527 ถึงเดือนกันยายน 2528 เป็นระยะเวลา 1 ปีเต็ม

ผลการศึกษา

มีผู้ป่วยที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ทั้งหมด 1,324 ราย เป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น 19 ราย เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลศรีนครินทร์ 18 ราย อีก 1 รายเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลขอนแก่น เป็นนักศึกษาชาย 9 ราย และเป็นนักศึกษาหญิง 10 ราย อายุต่ำสุด 18 ปี สูงสุด 25 ปี (ตารางที่ 1) 6 ราย ในจำนวนทั้งหมดเป็นนักศึกษาอายุ 18 ปี และพบว่าเป็นนักศึกษาคณะวิศวกรรมศาสตร์มากกว่าคณะอื่น ๆ (ตารางที่ 2) ทั้ง 19 รายเกิดเหตุการณ์ต่างกรรมต่างวาระกัน เป็นผู้ขับขี่ 9 ราย และเป็นผู้ซ้อนท้าย 5 ราย อีก 5 รายไม่มีบันทึก ตารางที่ 3 แสดงช่วงเวลาของการเกิดอุบัติเหตุพบว่าส่วนใหญ่เกิดเหตุในช่วงเวลา 18.01 ถึง 24.00 น. วันที่เกิดเหตุส่วนใหญ่เป็นวันสุดสัปดาห์ (ตารางที่ 4)

ตารางที่ 1 แสดงอายุและจำนวนนักศึกษาที่บาดเจ็บ

อายุ	จำนวน (คน)
18	6
19	2
20	3
21	3
22	2
23	1
24	1
25	1
	19

ตารางที่ 2 แสดงคณะที่นักศึกษาสังกัดอยู่

คณะ	จำนวน (คน)
วิศวกรรมศาสตร์	5
ศึกษาศาสตร์	3
เกษตรศาสตร์	2
เทคนิคการแพทย์	2
วิทยาศาสตร์	2
ทันตแพทยศาสตร์	1
แพทยศาสตร์	1
(ไม่ทราบคณะ)	3
	19

ตารางที่ 3 แสดงช่วงเวลาของการเกิดอุบัติเหตุ

เวลา	จำนวน (คน)
6.01 - 12.00	4
12.01 - 18.00	3
18.01 - 24.00	10
0.01 - 6.00	-
(ไม่ทราบเวลา)	2
	19

ตารางที่ 4 แสดงวันที่เกิดอุบัติเหตุ

วัน	จำนวน (คน)
จันทร์	3
อังคาร	3
พุธ	1
พฤหัสบดี	1
ศุกร์	4
เสาร์	4
อาทิตย์	3
	19

ลักษณะของอุบัติเหตุเป็นชนิดเสียหลักล้มโดยปราศจากการชน 10 ราย (ตารางที่ 5) การบาดเจ็บเกิดจากร่างกายกระแทกกับพื้นถนน 9 ราย อีก 3 รายปะทะกับรถยนต์ (ตารางที่ 6) ตำแหน่งของบาดแผลพบรวมทั้งสิ้น 50 แห่ง (ตารางที่ 7) พบบาดแผลมากที่สุดบริเวณขาและเกิดที่ข้างซ้ายมากกว่าข้างขวา หากไม่นับบาดแผลชนิดลอกหรือฟกช้ำแล้วพบว่าบาดเจ็บบริเวณศีรษะเกิดมากที่สุด ซึ่งเป็นการบาดเจ็บแห่งเดียวที่มีกรุนแรงถึงแก่ชีวิต⁽³⁾ การบาดเจ็บบริเวณที่เหลือส่วนใหญ่มักเป็นการแตกหักของกระดูก (ตารางที่ 8) การรักษาเป็นแบบผู้ป่วยนอก 9 ราย อีก 10 รายได้รับการรักษาในโรงพยาบาล ผลการรักษาไม่ปรากฏว่ามีผู้เสียชีวิตหรือพิการเลย

ตารางที่ 5 แสดงลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุ	จำนวน (คน)
เสียหลักล้ม	10
ชนรถจักรยานยนต์	3
ชนรถยนต์	1
ชนคน	1
ชนสุนัข	1
ชนสามล้อถีบ	1
(ไม่ทราบสาเหตุ)	2
	19

ตารางที่ 6 แสดงเหตุของการบาดเจ็บ

ส่วนที่ร่างกายปะทะ	จำนวน (คน)
พื้นถนน	9
รถยนต์ (เคลื่อนที่)	2
รถยนต์ (จอด)	1
(ไม่ทราบสาเหตุ)	7
	19

ตารางที่ 7 แสดงตำแหน่งของบาดแผล

ตำแหน่ง	จำนวน
Head	9
Face	9
Chest	3
Abdomen	-
Pelvis	1
Upper extremities	9
Lower extremities	19
	50

ตารางที่ 8 แสดงตำแหน่งของบาดแผลและพยาธิสภาพ

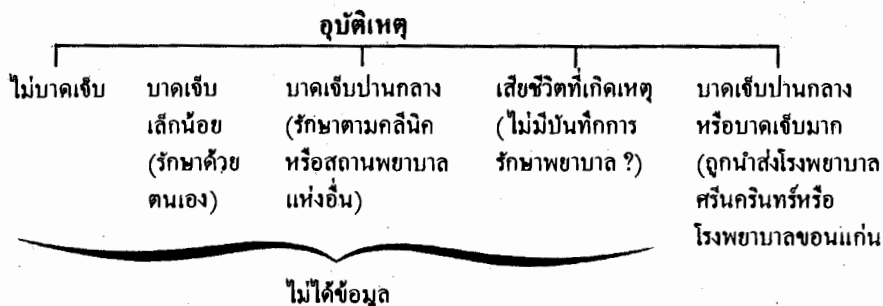
ตำแหน่งของบาดแผล	พยาธิสภาพ	จำนวน (ตำแหน่ง)
Head	Scalp laceration	1
	Cerebral concussion	5
	Depressed fracture skull	1
	Epidural hematoma	1
	Subdural hematoma	1
Face	Abrasion & Contusion	5
	Laceration	2
	Fracture nose	1
	Fracture mandible	1
Chest	Abrasion	1
	Fracture clavicle	2
Abdomen	-	-
Pelvis	Fracture pelvis	1
Upper extremities	(Right side)	
	Abrasion	2
	Laceration	1
	Fracture Phalange	1
	Fracture radius	1
	(Left side)	
	Abrasion	3
	Fracture radius	1
Lower extremities	(Right side)	
	Abrasion & Contusion	3
	Laceration	3
	(Left side)	
	Abrasion & Contusion	5
	Laceration	4
	Fracture femur	2
	Fracture malleolus	2
		50

วิจารณ์

จากการศึกษาที่ผ่านมาคาดคะเนได้ว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นจะประมาณร้อยละ 7.6 ต่อปี และจำนวนผู้มารถจักรยานยนต์ใช้มีประมาณ 2,248 คน⁽⁴⁾ ดังนั้นจะมีนักศึกษาประสบอุบัติเหตุในช่วง

ปีที่ทำการศึกษาประมาณ 170 ราย แต่จากการรวบรวมสถิตินักศึกษาผู้บาดเจ็บจากเฉาะเบียงพบเพียง 19 ราย ส่วนที่ไม่สามารถติดตามข้อมูลได้น่าจะมีเหตุการณ์บางอย่างเกิดขึ้นดังแสดงไว้ในแผนภูมิข้างล่างนี้ (แผนภูมิที่ 1)

แผนภูมิที่ 1 แสดงเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นหลังอุบัติเหตุ :



ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ มีผู้จำแนกไว้ 3 ประเภท ได้แก่ สภาพของผู้ขับขี่ สภาพของยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมรวมถึงสภาพจราจรด้วย⁽⁵⁾ ผลการศึกษานี้มีส่วนที่น่าสนใจหลายประการ ประการแรก อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดในช่วงเวลาหกโมงเย็นถึงเที่ยงคืน อาจเป็นเพราะมีการใช้รถในช่วงเวลานี้มาก ประกอบกับทัศนวิสัยที่ไม่ดีหรืออาจจะเป็นผลของความมึนเมา ซึ่งมีโอกาสเกิดขึ้นได้มากในช่วงเวลานี้ ประการที่สอง ครั้งหนึ่งของอุบัติเหตุเกิดจากการเสียหลักล้มคว่ำโดยปราศจากการชน เป็นการขึ้นยืนถึงสภาพการทรงตัวที่ไม่แน่นอนของรถจักรยานยนต์ แม้ว่าจะเป็นการขี่ทางตรงก็ตาม ประการสุดท้าย ตำแหน่งบาดเจ็บที่สำคัญพบมากบริเวณศีรษะ ซึ่งสามารถบรรเทาความรุนแรงได้ด้วยการสวมหมวกนิรภัย

แม้ตลอดช่วงระยะเวลาที่เก็บข้อมูลนี้จะไม่พบนักศึกษาเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เลยก็ตาม แต่โดยภาระหน้าที่ของข้าราชการเองสามารถยืนยันได้ว่ามีนักศึกษาเสียชีวิตจากการนี้มาแล้ว

หลายราย ในกลุ่มผู้เสียชีวิตอาจจะมีปัจจัยบางอย่างซึ่งแตกต่างไปจากผลการศึกษานี้ จึงเป็นเรื่องที่น่าจะทำการศึกษาต่อไป

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณ คุณสุมาลี โพธิ์ศรี คุณนพพร ชูวารี และ คุณแก้วใจ เทพสุธรรมรัตน์ ตลอดจนเจ้าหน้าที่หน่วยระบาดวิทยาคลินิก และภาควิชา ศัลยศาสตร์ ที่มีส่วนช่วยให้การศึกษานี้สำเร็จลงได้

เอกสารอ้างอิง

1. Kraus JF, Riggins RS, Franti CE. Some Epidemiologic Features of Motorcycle Collision Injuries. I. Introduction, Methods and Factors Associated with Incidence. Am J Epidemiol 1975 ; 102 (1) : 74 - 98.
2. Kraus JF, Riggins RS, Franti CE. Some Epidemiologic Features of Motorcycle Collision Injuries. II. Factors Associated with Severity of Injuries. Am J Epidemiol 1975 ; 102 (1) : 99 - 109.
3. Whittington RM, Motorcycle Fatalities : Analysis of Birmingham Coroner's Records. Injury 1981 ; 12 (4) : 267-73.
4. Taksaphan P. Motorcycle accidents in KKU Students. Srinagarind Hosp Med J 1986 ; 1 (3) : 209 - 12.
5. Baker SP, O'Neill B, Karpf RS. The Injury Fact Book. Lexington, MA : Lexington Books, 1984.