

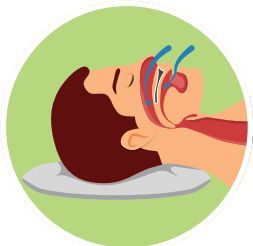
การศึกษาผลกระทบ “ภาวะหยุดหายใจขณะหลับ” (Sleep Apnea) ที่มีผลกระทบต่อการขับขี่

“การหลับใน” ความเสี่ยงในกลุ่มผู้ขับรถระยะทางไกล

ปฏิเสธไม่ได้ว่า “การหลับในขณะขับขี่” เป็นสาเหตุหลักที่สำคัญ และสะท้อนให้เห็นว่ากลุ่มผู้ขับรถระยะทางไกล ไม่ว่าจะเป็นรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุก กลายเป็นกลุ่มเสี่ยงหลักของการเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะนี้มากกว่ากลุ่มผู้ใช้รถประเภทอื่นๆ โดยสาเหตุ “การหลับใน” เกิดได้จากโรคประจำตัวหรือร่างกายที่ไม่ได้รับการพักผ่อนอย่างเพียงพอ โดยเฉพาะ “ภาวะหยุดหายใจขณะหลับ” (Sleep Apnea) ถือเป็นหนึ่งสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุหลับใน



Sleep Apnea เหตุใดจึงสำคัญต่อประสิทธิภาพในการขับขี่



ภาวะหยุดหายใจขณะหลับ (Sleep Apnea) เป็นอาการหนึ่งของกลุ่มอาการหายใจผิดปกติขณะนอนหลับ (Sleep Disordered Breathing: SDB) โดยเฉพาะ “ภาวะหยุดหายใจขณะหลับจากการอุดกั้น” (Obstructive Sleep Apnea: OSA) เกิดจากการอุดกั้นของทางเดินหายใจตอนบน (จมูก, ช่องปาก, ลำคอ) มีผลต่อทางเดินหายใจตีบแคบ และส่งผลให้ร่างกายและสมองขาดออกซิเจน

ทำให้ผู้ที่นอนหลับมีอาการสะดุ้งตื่นและกลับมาหายใจอีกครั้ง จึงส่งผลต่อสมองให้ทำงานหนักตลอดคืน รวมถึงร่างกายนอนหลับได้ไม่เต็มที่และรู้สึกอ่อนเพลีย ดังนั้น ผู้ป่วยที่มีภาวะนี้จะมีแนวโน้มของอาการช่วงมากผิดปกติในเวลากลางวัน และมีความสัมพันธ์กับประสิทธิภาพในการขับรถจะมีแนวโน้มต่ออัตราเกิดอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับคนปกติ

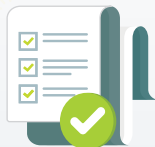
ด้วยเหตุนี้ การศึกษาวิเคราะห์ความสัมพันธ์และผลกระทบของโรคหยุดหายใจขณะหลับกับโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อใช้เป็นแนวทางกำหนดมาตรการหรือนโยบายเพื่อป้องกันความเสี่ยงที่เกิดขึ้นได้ในกลุ่มผู้ขับรถระยะทางไกล

วิธีการ และผลการศึกษา

01

แบบสอบถาม STOP-Bang Questionnaire

เพื่อตรวจคัดกรองผู้ที่มีภาวะของโรคหยุดหายใจขณะหลับ โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถบรรทุก จำนวน 237 ราย



ผู้ขับขี่ที่มีความเสี่ยงต่อการมีภาวะหยุดหายใจขณะหลับสูงถึง **13.50%**

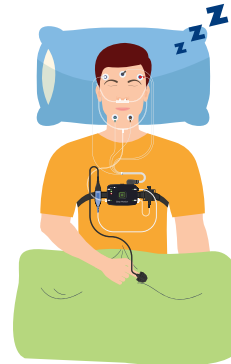
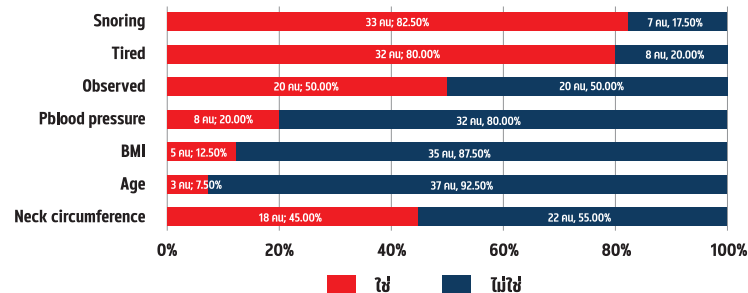
02

การตรวจ Polysomnography Test (PSG) หรือ Sleep Test

เพื่อใช้ในการตรวจวัดการหายใจ คลื่นสมอง และการเคลื่อนไหวขณะนอนหลับ ขณะนอนหลับตลอดคืน ถือเป็นมาตรฐานและมีความแม่นยำสูงที่สามารถใช้บอกความรุนแรงของภาวะหยุดหายใจขณะหลับของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 40 ราย โดยแบ่งออกเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยง 20 ราย และกลุ่มผู้ไม่มีความเสี่ยง 20 ราย



พบว่า จำนวน 27 ราย (67.50%) มีภาวะหยุดหายใจขณะหลับใน**ระดับรุนแรงมาก** มีค่า AHI ตั้งแต่ 30 ครั้งต่อชั่วโมงขึ้นไป ใน**ระดับรุนแรงปานกลาง** จำนวน 7 ราย (17.50%) มีค่า AHI ตั้งแต่ 15-30 ครั้งต่อชั่วโมง และ**ระดับไม่มีความ / มีความเล็กน้อย** จำนวน 6 ราย (15.00%) มีค่า AHI ตั้งแต่ 0-15 ครั้งต่อชั่วโมง



มีผู้ขับขี่มากถึง **67.50%** มีภาวะหยุดหายใจขณะหลับใน “ระดับรุนแรงมาก”

03

การทดสอบจำลองการขับขี่บนพาหนะด้วยเครื่อง Driving Simulator เพื่อวัดประสิทธิภาพการขับขี่ด้วยสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ที่เสมือนจริง มีข้อค้นพบที่น่าสนใจดังนี้

ปัจจัยที่ส่งผลต่อโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุที่เพิ่มสูงขึ้นของกลุ่มผู้ขับขี่



ด้านภาพรวม

- การขับรถที่ไม่เสถียร ซึ่งส่งผลต่อความสามารถรักษาตำแหน่งในเลนใน**ขณะขับรถ (Lateral Position) ที่ไม่คงที่**

ด้านภาวะความเหนื่อยล้าสะสม

- ความไม่เสถียรต่อการรักษาตำแหน่งในเลนใน**ขณะขับรถที่มากขึ้น**
- ภาวะหยุดหายใจขณะหลับใน**ระดับที่รุนแรงเพิ่มขึ้น**
- มีจำนวนครั้งการเกิดภาวะหยุดหายใจขณะหลับที่**มากขึ้น**
- ความอึดตัวออกซิเจนในเลือด**ต่ำลง**

สรุปผล และข้อเสนอแนะ

“ภาวะหยุดหายใจขณะหลับ” ส่งผลให้มี Lateral Position ที่ไม่คงที่ หรือทำให้การขับรถไม่เสถียร ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เพิ่มสูงขึ้น ดังนั้น การออกมาตรการป้องกันควบคุมและการรักษาภาวะหยุดหายใจขณะหลับของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งและนำไปสู่การลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในอนาคตได้

