



รายงาน

เฝ้าระวังทางระบาดวิทยา WESR

ประจำสัปดาห์

Weekly Epidemiological Surveillance Report

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

ISSN 0859-547X http://epid.moph.go.th/weekly/w_2548/menu_wesr48.html

ปีที่ ๓๖ : ฉบับที่ ๓๘ : ๓๐ กันยายน ๒๕๔๘ Volume 36 : Number 38 : September 30, 2005

สัปดาห์ที่	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
จำนวนจังหวัดที่ส่ง	54	55	66	65	62	66	63	57	62	68	65	58	65	56	59	55	60	63	64	57	66	64	66	63	62	60

สัปดาห์ที่	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
จำนวนจังหวัดที่ส่ง	58	70	63	65	64	64	60	61	70	67	61	63														

สัปดาห์ที่ 38 ระหว่างวันที่ 18 - 24 กันยายน พ.ศ. 2548

จำนวนจังหวัดส่งข้อมูลรายงานโรคเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาเร่งด่วนทันตามกำหนดเวลา

สัปดาห์ที่ 38 ส่งทันเวลา 63 จังหวัด คิดเป็นร้อยละ 82.9



รายงานการสอบสวนการบาดเจ็บจากการจราจร :

กรณีการบาดเจ็บจากรถโดยสารประจำทางพลิกคว่ำที่จังหวัดหนองคาย เมษายน 2548

การสอบสวนทางระบาดวิทยา

รายงานโดย: นางณัฐกานต์ ไวยเนตร* นายแพทย์ จักรรัฐ พิทยาวงศ์อานนท์**
นางพวงเพชร เมืองสนธิ*** นางดวงสมร บุรณะปิยะวงศ์****

*กลุ่มงานระบาดวิทยาโรคไม่ติดต่อสำนักโรคระบาดวิทยา **แพทย์ประจำบ้านสาขาเวชศาสตร์ป้องกันแขนงระบาดวิทยา(FETP)

สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 6 ขอนแก่น * สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดหนองคาย

✉ vnattha@health.moph.go.th

ความเป็นมา

กลุ่มงานระบาดวิทยาโรคไม่ติดต่อ สำนักโรคระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค ได้รับทราบข่าวจากทางสถานีโทรทัศน์ และทางอินเทอร์เน็ต เมื่อวันที่ 25 เมษายน พ.ศ. 2548 ว่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศสายบึงกาฬ - กรุงเทพฯ ชนกับรถไถเดินตามแล้วพลิกคว่ำ ที่บริเวณถนนสายหนองคาย - โพนพิสัย กม. ที่ 23 - 24 บ้านหมากกล้วย ตำบลบ้านเคื้อ อำเภอมือเมือง จังหวัดหนองคาย ทำให้มีผู้เสียชีวิตทันที 3 ราย และบาดเจ็บมากกว่า 39 ราย ผู้บาดเจ็บทั้งหมดเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลหนองคาย เนื่องจากเป็นการเกิดเหตุที่รุนแรงและเกิดกับรถรับจ้างสาธารณะ กลุ่มงานระบาดวิทยาไม่ติดต่อจึงประสานงานกับสำนักงานป้องกันควบคุมโรค ที่ 6 ขอนแก่น และสำนักงานสาธารณสุข



สารบัญ

◆ รายงานการสอบสวนการบาดเจ็บจากการจราจร: กรณีการบาดเจ็บจากรถโดยสารประจำทางพลิกคว่ำที่จังหวัดหนองคาย เมษายน 2548	661
◆ สรุปการตรวจสอบข่าวการระบาดของโรคในรอบสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 38 วันที่ 18 - 24 กันยายน พ.ศ. 2548	666
◆ ข้อมูลรายงานโรคเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาเร่งด่วนประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 38 วันที่ 18 - 24 กันยายน พ.ศ. 2548	669

จังหวัดหนองคาย ทำการสอบสวนหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ โดยใช้รูปแบบการสอบสวนระบาดวิทยาเชิงพรรณนา ของการเกิดอุบัติเหตุจราจรและเพื่อหาปัจจัยในการสนับสนุนการป้องกันและควบคุมการบาดเจ็บต่อไป

สำนักกระบาดวิทยา ร่วมกับสำนักงานป้องกันควบคุมโรค ที่ 6 และสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดหนองคาย ออกสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุ ในวันที่ 27 เมษายน พ.ศ. 2548 โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

1. เพื่อศึกษาระบาดวิทยาเชิงพรรณนาของการเกิดอุบัติเหตุจราจร
2. เพื่อหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ
3. เพื่อหาปัจจัยในการสนับสนุนการป้องกันและควบคุมการบาดเจ็บ

วิธีการ

1. ศึกษาข้อมูลและลักษณะการบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุที่เข้ารับการรักษานในโรงพยาบาล
2. สอบถามข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจากผู้อยู่ในเหตุการณ์และผู้พบเห็นเหตุการณ์
3. ศึกษาสภาพแวดล้อม ณ บริเวณจุดเกิดเหตุ และสภาพรถที่เกิดอุบัติเหตุ ณ สถานีตำรวจภูธรตำบลบ้านเดื่อ อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย
4. ติดตามข้อมูลจากผู้ประสบเหตุในชุมชน และประสานข้อมูลกับเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ดูแลคดี

ผลการศึกษา

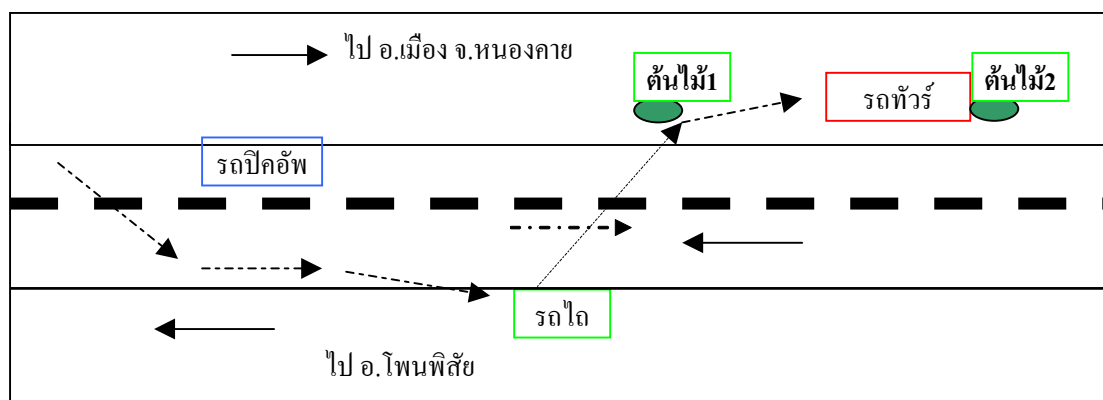
1. ข้อมูลผู้บาดเจ็บ

จำนวนผู้นั่งมาในรถโดยสารประจำทางปรับอากาศทั้งหมด 47 คน เป็นผู้โดยสาร 42 คน พนักงานประจำรถ 5 คน เสียชีวิตที่เกิดเหตุ 3 คน บาดเจ็บ 39 คน (จากการสอบสวนไม่มีใครรับว่าเป็นผู้ขับขี่) ในจำนวนนี้รับไว้รักษาในโรงพยาบาล 12 คน แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน 17 คน และมีผู้โดยสาร 5 คน ไม่ได้รับบาดเจ็บ

2. ข้อมูลรถ

2.1 สภาพรถก่อนเกิดเหตุ (จากคำบอกเล่าของผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ตำรวจ) รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ชั้น 2 อายุการใช้งาน 1 ปี วิ่งระหว่างบึงกาฬ - หนองคาย - กรุงเทพฯ ไม่มีรูปถ่ายสภาพรถก่อนเกิดเหตุ รถใหม่สภาพดี เบาะนั่งและรอบ ๆ รถใหม่มาก รู้สึกได้ว่า แม้ว่าจะขับด้วยความเร็วสูงก็รู้สึกนั่งไม่โยกไปมา ยกเว้นตอนเข้าโค้งที่รู้สึกได้ว่ารถเอียง และล้อด้านหนึ่งไม่ติดพื้น จากคำยืนยันเจ้าหน้าที่ตำรวจบอกว่า รถจดทะเบียนมาประมาณ 1 ปี

2.2 สภาพรถขณะเกิดเหตุ ไม่มีรูปถ่าย เนื่องจากเข้าไปทำการสอบสวนหลังจากเกิดเหตุแล้ว 2 วัน รถถูกเคลื่อนย้ายจากที่เกิดเหตุแล้ว เนื่องจากกีดขวางการจราจร ร่องรอยและสภาพบางอย่างก็ถูกทำลาย ภาพถ่ายจากเจ้าหน้าที่ตำรวจเจ้าของคดีจะเป็นหลักฐานทางคดี ไม่สามารถนำมาเผยแพร่ได้ จึงทำการจำลองสภาพเกิดเหตุจากคำบอกเล่าของผู้โดยสาร และผู้เห็นเหตุการณ์





จุดที่ 1

บริเวณที่รถไถเดินตามออกมาจากข้างทาง เพื่อรอข้ามถนน และรถโดยสารประจำทางปรับอากาศพยายามขับแซงด้านซ้ายรถปิกอัพ แต่ยังไม่พ้น จึงขับคู่ขนานกันมาด้วยความเร็วและชนกับหัวรถไถเดินตาม ที่จอดรออยู่ข้างทางดังกล่าว

จุดที่ 2

บริเวณที่รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ พุ่งชนต้นไม้ต้นแรก หลังจากชนกับหัวรถไถเดินตาม และหักหลบเข้ามาที่เลนซ้าย

จุดที่ 3

บริเวณที่รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ พุ่งชนต้นไม้ครั้งที่ 2 และพลิกตะแคงอยู่บริเวณนั้น ห่างจากจุดที่ชนรถไถเดินตาม ประมาณ 70 เมตร

2.3 สภาพรถหลังเกิดเหตุ จากภาพถ่ายรถที่ถูกนำมาจอดไว้ที่สถานีตำรวจพบว่า ด้านซ้ายมีสภาพรถเสียหาย ตั้งแต่หลังคามถึงที่นั่งตลอดแนว ไม่หนักมาก ด้านขวาก็เสียหายลักษณะเดียวกัน แต่มีส่วนที่ยุบลงมากคือ เกือบตอนท้ายของรถหลังคายุบลงมาจนถึงเบาะ ส่วนอื่น ๆ ได้รับความเสียหายด้วยแรงกระแทกในบางจุด





2.4 รถไถเดินตาม ได้รับความเสียหายเล็กน้อย หลังจากที่บริเวณส่วนหัวของรถกระเด็นไกลจากจุดที่ถูกรถโดยสารประจำทางปรับอากาศชน 50 เมตร



2.5 รถปิคอัพสีน้ำเงิน ไม่มีผู้ใดจำหน่ายเลขทะเบียนได้และไม่ได้มีการเกี่ยวชน

3. ถนนและสิ่งแวดล้อม เป็นถนน 2 เลนทางเรียบตรง มีไหล่ทางข้างละประมาณ 30 - 50 เซนติเมตร และข้างทางจะเป็นทางลาดชัน เนื่องจากเป็นถนนสร้างใหม่และถูกถมสูงกว่าระดับพื้นเดิม มีต้นไม้ใหญ่ข้างทาง และมีเพิงขายของเป็นระยะ



4. สรุปผลการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้

4.1. ระบาดวิทยาเชิงพรรณนาของการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้

รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ชั้น 2 วิ่งระหว่างบึงกาฬ - หนองคาย - กรุงเทพฯ รถใหม่สภาพดี ออกจากสถานี ขนส่งอำเภอบึงกาฬ เวลา 17.30 น. ไม่ทราบจำนวนผู้โดยสารที่นั่งมาจากคันทาง เนื่องจากเป็นรถโดยสารประจำทางปรับอากาศชั้น 2 ไม่ได้ระบุที่นั่งผู้โดยสารตามชื่อของผู้โดยสาร สามารถเลือกนั่งได้ตามที่ว่าง

จากคำบอกเล่าว่ามีผู้โดยสารประมาณ 20 คน รถได้จอดรับคนที่ตำบลปากคาด 1 ครั้ง และรับคนโดยสารขึ้นรถครั้งที่ 2 ที่อำเภอโพนพิสัย จนมีผู้โดยสารนั่งมาในรถโดยสารประจำทางปรับอากาศทั้งหมด 47 คน เป็นผู้โดยสาร 42 คน พนักงานประจำรถ 5 คน จากการเกิดอุบัติเหตุมีผู้เสียชีวิตที่เกิดเหตุ 3 คน บาดเจ็บ 39 คนในจำนวนนี้ รับไว้รักษาในโรงพยาบาล 12 คน แพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน 17 คน และมีผู้โดยสาร 5 คน ไม่ได้รับการบาดเจ็บ จากการสอบสวนไม่มีผู้ยอมรับว่าเป็นผู้ขับรถ ถึงแม้จะมีผู้โดยสารยืนยันว่า ใครเป็นคนขับรถก็ไม่สามารถรายงานได้เนื่องจากจะส่งผลต่อคดี

ช่วงเวลาเกิดเหตุ

เป็นเวลาเริ่มมืดประมาณ 19.30 น. ของวันที่ 25 เมษายน พ.ศ. 2548 คนขับปิดไฟในรถ เปิดไฟหรีดวงกลางระหว่างทางเดินเพียงดวงเดียว แต่ยังมีเสียงหัวเราะหยอกล้อและเปิดเพลงดัง ในขณะนั้นผู้โดยสารบางคนหลับ เพราะในรถมืดและนอกรถมืดแล้ว

เหตุการณ์ขณะเกิดเหตุ

ถนนสายหนองคาย - โพนพิสัย บริเวณกิโลเมตรที่ 23 - 24 บ้านหมากกล่อง ตำบลบ้านเคื่อ อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย เป็นถนน 2 เลน ทางตรง มีไหล่ทางข้างละประมาณ 30 - 50 เซนติเมตร มีต้นไม้ใหญ่ข้างทาง คนขับพยายามจะขับแซงรถยนต์ปิกอัพคันหนึ่ง แต่แซงไม่พ้น จึงขับถูกันมา ในขณะเดียวกันมีรถไถเดินตาม ขับขึ้นมาจากข้างทางในถนนฝั่งตรงข้าม(เลนขวา) เตรียมที่จะข้ามถนน รถโดยสารประจำทางปรับอากาศได้เปิดไฟสูงมองเห็นหัวรถไถเดินตาม จึงชนเข้าในจังหวะเดียวกันหลังจากได้ยินเสียงดัง “ปึก ” ผู้โดยสารคนหนึ่งเล่าว่า รู้สึกได้ว่ารถเบรคด้วยความเร็ว 2 ครั้งและหักหลบมาทางซ้ายแบบกระทันหัน รถเริ่มเสียหลักและชนกับต้นไม้ข้างทางด้านซ้าย 1 ครั้ง และเอียงลงไปประมาณ 45 องศา เริ่มมีเสียงกรีดร้องดังลั่นรถ จนมาชนกับต้นไม้อีก 1 ครั้ง เสียงดังสนั่น หลังจากนั้นรถจึงหยุด และมีชาวบ้านมาช่วย ในขณะเดียวกัน มีรถสายตรวจขับผ่านมาพอดี จากคำบอกเล่าตำรวจเจ้าของคดี หลังจากที่เกิดรถโดยสารประจำทางปรับอากาศชนกับรถไถเดินตาม หัวรถไถกระเด็นไปในทางเดียวกับรถโดยสารประจำทางปรับอากาศไกล 50 เมตร และจากจุดที่เกิดรถโดยสารประจำทางปรับอากาศชนรถไถเดินตามครั้งแรก จนชนต้นไม้ไกล 70 เมตร

4.2. สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้

4.2.1 พฤติกรรมของผู้ขับขี่ น่าจะเป็นปัจจัยหลัก ที่นำไปสู่การเกิดเหตุครั้งนี้ (จากคำบอกเล่าของผู้โดยสารและผู้เห็นเหตุการณ์) ตั้งแต่รถออกจากสถานีขนส่ง คนขับขับมาด้วยความเร็วสูงตลอด สังเกตจากการเข้าโค้ง รู้สึกว่า รถจะยกล้อข้างหนึ่งลอยพื้นขึ้นทุกครั้งที่มีทางโค้ง และมีการเปิดเพลงเสียงดังมาก ขณะที่รถวิ่ง คนขับและเด็กกรด (สังเกตจากการใส่เสื้อบิรียท์) หยอกล้อกับผู้โดยสารคนหนึ่งที่เป็นหญิงวัยรุ่น ที่นั่งมาในตอนหน้าและพูดคุยเสียงดังในกลุ่มพนักงานด้วยกัน ผู้โดยสาร 5 คนได้เล่าให้ฟังว่า สงสัยว่าคนขับและพนักงานในรถ น่าจะมีการดื่มสุรากันมาก่อนออกรถ เนื่องจากมีพฤติกรรมครึกครื้นผิดปกติ (ไม่มีผู้ใดได้รับการเจาะเลือดตรวจแอลกอฮอล์ จากคำบอกเล่าของเจ้าหน้าที่คนหนึ่งบอกว่า ได้ตรวจสอบไปที่บริษัททราบว่า มีงานเลี้ยงของพนักงานบริษัท แต่ไม่ยืนยันชัดเจน เพราะเจ้าของบริษัทไม่ยอมให้ข้อมูล จากคำบอกเล่าอย่างไม่เป็นทางการของพนักงานสอบสวนทราบว่า จากการสืบค้นประวัติพนักงานขับรถเคยต้องคดีขับรถชนคนเสียชีวิตเมื่อปี พ.ศ. 2541 ในขณะนั้นเป็นพนักงานขับรถในบริษัทเดินรถแห่งหนึ่ง ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ก่อนถึงที่เกิดเหตุ ประมาณ 6 กิโลเมตร รถวิ่งเสียหลักลงข้างทาง ในขณะที่ยกขึ้นประคองรถขึ้นมาได้ ระหว่างนี้มีผู้โดยสาร 4 - 5 คนได้บอกว่าคนขับและขอลง แต่คนขับไม่พอใจ จึงไม่จอด หลังจากนั้น ประมาณ 5 - 6 นาที จึงถึงที่เกิดเหตุ

4.2.2 สภาพถนนและสิ่งแวดล้อม เนื่องจากเป็นถนนใหม่ ผิวทางเรียบ มีไหล่ทาง และรถวิ่งไปมาไม่มากนัก สภาพถนน 2 เลนไม่มีไฟข้างทาง เป็นเพียงองค์ประกอบสนับสนุน เพราะการขับแซงในช่วงที่ถนนโล่งและไม่มีรถสวน ในสถานการณ์ปกติย่อมปฏิบัติได้ แต่การเกิดเหตุครั้งนี้ เป็นรถขนาดใหญ่และขับแซง ด้วยความเร็วสูงกว่าปกติที่ควรเป็นเมื่อปะทะสิ่งกีดขวาง คือ รถไถเดินตามที่จอดรอจังหวะบริเวณไหล่ทางด้านตรงข้าม คนขับรถจึงไม่สามารถบังคับรถได้ และรถปิกอัพที่ขับอยู่ข้างหน้าก็ขับด้วยความเร็วและขับอยู่ในเลนของตัวเอง จึงไม่จำเป็นต้องหลบเพื่อให้ทาง

4.2.3 สภาพรถที่ใหม่ไม่น่าจะมีส่วนในการเสริมการเกิดเหตุครั้งนี้

ข้อเสนอแนะ

อุบัติเหตุครั้งนี้ นอกจากจะมีความรุนแรง คือ เสียชีวิต ที่เกิดเหตุ 3 คน ได้รับบาดเจ็บพร้อม ๆ กันถึง 39 คน โรงพยาบาลหนองคายที่ต้องเป็นสถานที่รับผู้บาดเจ็บ ต้องระดมกำลังบุคลากรนอกเวลาราชการ โดยประกาศใช้แผนอุบัติเหตุหมู่ นอกจากเป็นความเสี่ยงในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เพราะรถคันที่เกิดเหตุเป็นรถรับจ้างสาธารณะ หรือรถประจำทางที่มีผู้โดยสารใช้บริการเป็นจำนวนมากแล้ว ยังถือว่าเป็นการสูญเสียทรัพยากรและเวชภัณฑ์ทางการแพทย์ อย่างไม่เป็นการสมควร จึงควรได้รับการป้องกันอุบัติเหตุดังกล่าว

1. การพิจารณาให้ใบอนุญาตขับรถประจำทางสาธารณะ ควรมีมาตรการหรือวิธีการที่เข้มงวดกว่าปัจจุบัน โดยเฉพาะในเรื่องของคุณธรรมและความรับผิดชอบต่อชีวิตผู้โดยสาร
2. ควรมีการตรวจสอบและเพิกถอนใบอนุญาต ในกรณีที่เป็นผู้ขับรถรับจ้างสาธารณะ ที่เคยต้องคดีเกี่ยวกับอุบัติเหตุรุนแรง
3. ควรมีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการฟื้นฟูหรือฝึกอบรมการขับรถรับจ้างสาธารณะ และมีการตรวจสอบคุณลักษณะหรือพฤติกรรมในการขับขี่ของพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอ
4. เพิ่มโทษหรือความรับผิดชอบต่อผู้ขับขี่ และบริษัทหรือนายจ้างเจ้าของรถ ที่หนักขึ้น ทั้งทางอาญา และการรับผิดชอบต่อความเสียหายในกรณีเกิดเหตุ แล้วเหตุนี้ประชาชนทั่วไป เป็นผู้สูญเสีย

ปัญหาอุปสรรค ในการสอบสวนการบาดเจ็บในครั้งนี้

1. การไม่มีทีมวิศวกรทางถนนและวิศวกรยานยนต์ร่วมไปในทีมสอบสวนและไปถึงที่เกิดเหตุ เมื่อเวลาผ่านไป 2 วัน ทำให้การเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเกิดเหตุบางอย่าง ไม่สามารถทำได้
2. ไม่ได้รับอนุญาตให้เก็บข้อมูลผู้บาดเจ็บในโรงพยาบาล จึงทำให้ไม่ทราบลักษณะการบาดเจ็บและไม่ทราบตำแหน่งของผู้โดยสารที่นั่งมาในรถได้

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณ หน่วยงานที่ให้ความอนุเคราะห์ในการสอบสวนครั้งนี้เป็นอย่างดี ได้แก่ สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 6 ขอนแก่น สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดหนองคาย สถานีอนามัยตำบลบ้านผือ สถานีอนามัยตำบลบ้านเคื่องผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรและรองผู้กำกับการฝ่ายสอบสวนสถานีตำรวจภูธรบ้านเคื่อง อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย

ข่าวการระบาดในต่างประเทศ

สรุปการตรวจสอบข่าวการระบาดของโรคในรอบสัปดาห์
สัปดาห์ที่ 38 วันที่ 18 – 24 กันยายน พ.ศ. 2548
(Outbreak Verification Summary, 38th Week, Sep 18 - 24, 2005)
✍ เรียบเรียงโดย นสพ. การุณ ชนะชัย* และนางสาวอมรา ทองหงษ์**
*กลุ่มงานวิจัยและพัฒนาโรคระบาดวิทยา **กลุ่มงานเฝ้าระวังสอบสวนทางระบาดวิทยา สำนักโรคระบาดวิทยา
✉ amarat@health.moph.go.th

ในสัปดาห์ที่ 38 ระหว่างวันที่ 18 – 24 กันยายน พ.ศ. 2548 สำนักโรคระบาดวิทยาได้รับรายงาน และตรวจสอบข้อมูลเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา พบโรคและเหตุการณ์ที่น่าสนใจ ดังนี้

สถานการณ์ในประเทศ

1. Trichinosis อำเภอท่าวังผา จังหวัดน่าน จำนวน 58 ราย

วันที่ 21 กันยายน พ.ศ. 2548 สำนักโรคระบาดวิทยาได้รับรายงานการเกิดโรค Trichinosis จากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดน่านว่า ในวันที่ 29 - 30 สิงหาคม พ.ศ. 2548 มีผู้ป่วยที่มีอาการไข้ ปวดตามกล้ามเนื้อ หนึ่งตำบลจำนวน 4 รายจากหมู่บ้านเดียวกัน มาเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลท่าวังผา ทีมสอบสวนโรคระดับอำเภอได้ดำเนิน