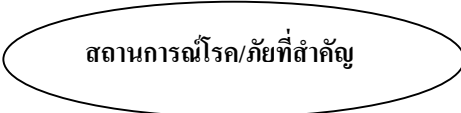


ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายขึ้นกับขนาดความหนา สีที่ใช้ รวมถึงการใช้บริการของหน่วยงานใด หรือจ้างมืออาชีพมาช่วยทำ โดยทั่วไปแล้ว สถาบันการศึกษาต่าง ๆ มักมีหน่วยงานให้คำปรึกษา แนะนำหรือติดต่อให้บริษัทไปทำในราคาพิเศษ ผู้นำเสนอสามารถดูตัวอย่างจากผู้จัดประชุมแสดงไว้ในเว็บไซต์ ขนาดตัวอักษรที่อ่านจากหน้าจอคอมพิวเตอร์อาจผิดเพี้ยนเล็กน้อย สามารถปรึกษาสอบถามเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการ ซึ่งมักมีประสบการณ์มากกว่าได้ สำหรับผู้นำเสนอที่มีความสามารถทางศิลป์ หรือใช้โปรแกรมเป็น อาจทำเองได้ แต่ต้องใช้เวลาไว้แก่นั่น ๆ ด้วย ราคาของโปสเตอร์ที่ผลิตในประเทศไทย ขนาดกว้าง 80 - 90 เซนติเมตร ยาวประมาณ 130 เซนติเมตร จะประมาณ 1,000 – 1,500 บาท (แล้วแต่ความหนา) ในปี พ.ศ. 2547 สำหรับปี พ.ศ. 2548 เป็นต้นไป ราคาอาจจะปรับขึ้นบ้างเนื่องจากราคาน้ำมันสูงขึ้น

สำหรับเนื้อหาการนำเสนอโปสเตอร์ที่มีรูปแบบแนวนอนและบรรจุเนื้อหาในแผ่นเดียว โปสเตอร์ที่บรรจุเนื้อหาแยกเป็นแผ่นย่อย และ เอกสารประกอบการนำเสนอโปสเตอร์นั้น ไม่สามารถแจกจ่ายละเอียดในที่นี้ได้เนื่องจากต้องใช้พื้นที่อีกมาก อีกทั้งเกรงว่าหลายท่านคงทราบแล้ว ถ้ายังประสงค์ให้ผู้เขียนแจกจ่ายละเอียดเพิ่มเติมอีก กรุณาแจ้งมายังกองบรรณาธิการเพื่อพิจารณา

ท้ายที่สุดนี้ผู้เขียนน้อมรับคำติชมต่าง ๆ เพื่อปรับปรุงเนื้อหาให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

 สถานการณ์โรค/ภัยที่สำคัญ	รายงานการบาดเจ็บรุนแรงที่สำคัญของเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี Severe injuries in children (under 15 years old) ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับชาติ ปี 2547 National Injury Surveillance System, 2004
	✍ วิเคราะห์และเรียบเรียงโดย ศิริวรรณ สันติเจริญกุล* และ พญ.ไข่มพันธ์ สันติกาญจน์** *สำนักกระบาดวิทยา, **สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ✉ pooltave@health.moph.go.th

ความเป็นมา

สำนักกระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค ได้จัดตั้งระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2538 โดยเก็บข้อมูลผู้บาดเจ็บรุนแรงที่เกิดเหตุมาไม่เกิน 7 วัน ที่มารับบริการ ณ ห้องฉุกเฉินของโรงพยาบาล (รับไว้สังเกตอาการ/รับไว้รักษาในหอผู้ป่วย หรือ ตาย) เพื่อติดตามแนวโน้มและสถานการณ์การบาดเจ็บ พัฒนาระบบบริการผู้บาดเจ็บของโรงพยาบาลและการส่งต่อ อีกทั้งจัดทำข้อเสนอแนวทางการควบคุมป้องกันการบาดเจ็บของประเทศ

ปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2548) มีโรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังฯ 28 แห่ง และ ส่งข้อมูลได้ทันเวลาและถูกต้องจำนวน 26 แห่ง และยังมีโรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บอีกกว่า 12 แห่ง ที่เก็บข้อมูลเพื่อการควบคุมป้องกันการบาดเจ็บและแก้ปัญหาในจังหวัด

ผลการวิเคราะห์

รายงานการบาดเจ็บรุนแรงจาก 26 โรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังระดับชาติ ในปี พ.ศ. 2547 พบว่า มีเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ที่บาดเจ็บรุนแรงจากทุกสาเหตุ จำนวน 21,647 คน คิดเป็นร้อยละ 15.4 ของผู้บาดเจ็บทุกกลุ่มอายุ (140,795 คน) เด็กบาดเจ็บรุนแรงเหล่านี้ตาย 613 คน อัตราป่วยตาย ร้อยละ 2.8 เพศชาย ร้อยละ 68.1 อายุเฉลี่ย 8 ปี (median age = 8, mean age = 8) เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2546 พบผู้บาดเจ็บจากทุกสาเหตุเพิ่มขึ้น ร้อยละ 2.8

อุบัติเหตุขนส่ง เป็นสาเหตุที่สำคัญที่สุด คิดเป็น ร้อยละ 38.2 ของการบาดเจ็บรุนแรง และร้อยละ 53.2 ของการตายในเด็กกลุ่มอายุต่ำกว่า 15 ปี รองลงมาคือ อุบัติเหตุพลัดตก ล้ม ร้อยละ 27.9 และอุบัติเหตุแรงเชิงกลวัตถุ/สิ่งของ ร้อยละ 16.8 (ตารางที่ 1)

ส่วนลำดับ 2 และ 3 ของการตาย รองจากอุบัติเหตุขนส่ง คือ อุบัติเหตุตกน้ำ จมน้ำ ร้อยละ 27.2 และอุบัติเหตุแรงเชิงกลวัตถุ/สิ่งของ ร้อยละ 4.6 เมื่อเทียบกับ ปี พ.ศ. 2546 พบว่า ลำดับสาเหตุการบาดเจ็บและตาย ยังคงเป็นสาเหตุเดิม

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของการบาดเจ็บรุนแรงในเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี

จำแนกตามสาเหตุของการบาดเจ็บปี พ.ศ. 2546 และ พ.ศ. 2547

สาเหตุการบาดเจ็บรุนแรง	พ.ศ. 2546		พ.ศ. 2547		ประมาณการทั้งประเทศ	
	26 โรงพยาบาล		26 โรงพยาบาล			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวนบาดเจ็บ	(ตาย)
1. อุบัติเหตุขนส่ง	8,123	38.6	8,273	38.2	24,183	(953)
2. อุบัติเหตุพลัดตก ล้ม	5,856	27.8	6,047	27.9	17,676	(53)
3. อุบัติเหตุแรงเชิงกลวัตถุ/สิ่งของ	3,529	16.8	3,642	16.8	13,840	(82)
4. อุบัติเหตุแรงเชิงกลสัตว์/คน	743	3.5	780	3.6	2,280	(6)
5. อุบัติเหตุตกน้ำ จมน้ำ*	325	1.5	352	1.6	1,029	(488)
6. อุบัติเหตุที่ถูกคามการหายใจ	53	0.3	36	0.2	105	(3)
7. อุบัติเหตุไฟฟ้า รังสี อุณหภูมิ	114	0.5	129	0.6	377	(32)
8. อุบัติเหตุควัน เปลวไฟ	100	0.5	115	0.5	336	(20)
9. อุบัติเหตุความร้อน ของร้อน	355	1.7	386	1.8	1,128	(12)
10. อุบัติเหตุพิษพืช/สัตว์	711	3.4	736	3.4	2,151	(32)
11. อุบัติเหตุพลังงานธรรมชาติ	4	0.0	19	0.1	56	(6)
12. อุบัติเหตุพิษอื่นๆ	380	1.8	383	1.8	1,120	(12)
13. อุบัติเหตุ การออกแรงเกิน	29	0.1	27	0.1	79	(0)
14. อ.จากปัจจัยอื่นๆไม่ทราบชัด	16	0.1	24	0.1	70	(3)
15. ทำร้ายตนเอง	151	0.7	200	0.9	585	(12)
16. ถูกทำร้าย	421	2.0	392	1.8	1,146	(41)
17. บาดเจ็บโดยไม่ทราบเจตนา	52	0.2	53	0.2	155	(15)
18. ปฏิบัติการทางกฎหมาย	0	0.0	0	0.0	0	(0)
19. ไม่ทราบสาเหตุและเจตนา	89	0.4	53	0.2	155	(23)
รวม	21,051	100.0	21,647	100.0	63,276	(1,792)

แหล่งข้อมูล: 26 โรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับชาติ ปี พ.ศ. 2546 และ 2547

หมายเหตุ: อุบัติเหตุตกน้ำ จมน้ำ* จำนวนตาย (ประมาณการ) ต่ำกว่ารายงานจากมรณบัตร เนื่องจากผู้ตายส่วนหนึ่งไม่ได้มาโรงพยาบาล

1. การบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขนส่งในเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี

26 โรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับชาติ 2547

ใน ปี พ.ศ. 2547 มีรายงานเด็กบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขนส่ง จำนวน 8,273 คน (เฉลี่ยโรงพยาบาลละ 318 คน ต่อปี) ในจำนวนนี้ตาย 326 คน คิดเป็นอัตราป่วยตายร้อยละ 3.8 จำนวนเด็กบาดเจ็บเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2546 ร้อยละ 1.8 เมื่อเทียบกับ 26 โรงพยาบาลเดียวกัน จังหวัดที่มีรายงานเด็กบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่งเพิ่มขึ้นมากที่สุด คือ อุทยาน ร้อยละ 58.6, สุพรรณบุรี ร้อยละ 50 และจันทบุรี ร้อยละ 16.5 ส่วนจังหวัดที่มีรายงานเด็กบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง ลดลงมากที่สุด คือ กรุงเทพมหานคร (โรงพยาบาลเลิดสิน, นพรัตน์) ยะลา สุรินทร์ และ ลำปาง ลดลงร้อยละ 27.0, 21.9, 18.4 และ 18.1 ตามลำดับ (ตารางที่ 2)

ส่วนใหญ่เพศชาย ร้อยละ 66.1 median age 10 ปี เวลาเกิดเหตุพบมากที่สุดในช่วงเวลา 16.00 – 18.59 น. ร้อยละ 32.7 เด็กที่บาดเจ็บรุนแรงถึงตายมักเกิดเหตุในช่วงเวลา 02.00 – 04.59 น. ร้อยละ 22.0 และมักเกิดเหตุในวันหยุด เสาร์และอาทิตย์ ร้อยละ 21.2 และ 17.8 ตามลำดับ เดือนที่มีจำนวนผู้บาดเจ็บมากที่สุด คือ มีนาคม รองลงมา คือ เมษายน ส่วนในกลุ่มผู้เสียชีวิต เดือน กุมภาพันธ์มีจำนวนผู้เสียชีวิตมากที่สุด รองลงมา คือ มีนาคม ซึ่งต่างจากปี พ.ศ. 2546 เดือนที่มีจำนวนผู้บาดเจ็บและตายมากที่สุด คือ พฤศจิกายน และ รองลงมา คือ เมษายน

ตารางที่ 2 จำนวนเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี บาดเจ็บรุนแรงจากทุกสาเหตุและอุบัติเหตุขนส่ง
จำแนกรายโรงพยาบาล ปี พ.ศ. 2547

โรงพยาบาลเครือข่าย	ทุกสาเหตุ			อุบัติเหตุขนส่ง			อุบัติเหตุขนส่ง/ทุกสาเหตุ	
	2546	2547		2546	2547		2546	2547
	จำนวน	จำนวน	% +เพิ่ม,-ลด	จำนวน	จำนวน	% +เพิ่ม,-ลด	%	%
1 กรุงเทพมหานคร.(เขตดิน, นพรัตน์)	295	211	-28.5	74	54	-27.0	25.1	25.6
2 นนทบุรี	337	378	12.2	120	130	8.3	35.6	34.4
3 อโยธยา	364	493	35.4	133	211	58.6	36.5	42.8
4 สระบุรี	829	782	-5.7	274	273	-0.4	33.1	34.9
5 ชลบุรี	601	610	1.5	309	282	-8.7	51.4	46.2
6 ระยอง	691	669	-3.2	297	273	-8.1	43.0	40.8
7 จันทบุรี(พระปกเกล้า)	554	654	18.1	255	297	16.5	46.0	45.4
8 ปราจีนบุรี(เจ้าพระยาอภัยภูเบศร)	560	585	4.5	194	202	4.1	34.6	34.5
9 นครราชสีมา	1,635	1,730	5.8	638	649	1.7	39.0	37.5
10 สุรินทร์	1,286	1,132	-12.0	386	315	-18.4	30.0	27.8
11 อุบลราชธานี(สรรพสิทธิประสงค์)	1,412	1,423	0.8	524	551	5.2	37.1	38.7
12 อุตรดิตถ์	1,701	1,717	0.9	549	571	4.0	32.3	33.3
13 ลำปาง	833	744	-10.7	287	235	-18.1	34.5	31.6
14 อุตรดิตถ์	566	631	11.5	217	227	4.6	38.3	36.0
15 เชียงราย(เชียงรายประชานุเคราะห์)	1,028	1,168	13.6	369	404	9.5	35.9	34.6
16 นครสวรรค์(สวรรค์ประชารักษ์)	980	965	-1.5	406	403	-0.7	41.4	41.8
17 พิษณุโลก(พุทธชินราช)	621	610	-1.8	268	280	4.5	43.2	45.9
18 ราชบุรี	881	1,005	14.1	319	323	1.3	36.2	32.1
19 สุพรรณบุรี(เจ้าพระยาอภัยภูเบศร)	530	724	36.6	208	312	50.0	39.2	43.1
20 นครปฐม	1,070	1,034	-3.4	391	362	-7.4	36.5	35.0
21 นครศรีธรรมราช	1,265	1,346	6.4	515	554	7.6	40.7	41.2
22 สุราษฎร์ธานี	980	1,088	11.0	474	486	2.5	48.4	44.7
23 หาดใหญ่ (สงขลา)	644	649	0.8	286	290	1.4	44.4	44.7
24 ตรัง	787	814	3.4	333	357	7.2	42.3	43.9
25 ยะลา	601	485	-19.3	297	232	-21.9	49.4	47.8
รวม	21,051	21,647	2.8	8,123	8,273	1.8	38.6	38.2

แหล่งข้อมูล: 26 โรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับชาติ ปี พ.ศ. 2546 และ 2547

ประเภทผู้บาดเจ็บ

เด็กบาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสาร ร้อยละ 45.4 (ตั้งแต่ร้อยละ 38.9 ถึง ร้อยละ 54.5 รองลงมา คือ ผู้ขับขี่พาหนะ ร้อยละ 39.9 (ตั้งแต่ ร้อยละ 30 ถึง ร้อยละ 45.8) และคนเดินเท้า ร้อยละ 13.1 (สัดส่วนนี้มีตั้งแต่ ร้อยละ 8.0 – 27.7 จังหวัดที่มีสัดส่วนคนเดินเท้าสูงสุด คือ กรุงเทพมหานคร) (รูปที่ 1 และ ตารางที่ 3) ในกลุ่มผู้เสียชีวิต จำแนกเป็นผู้โดยสาร ร้อยละ 42.0 ผู้ขับขี่พาหนะ ร้อยละ 32.2 และ คนเดินเท้า ร้อยละ 21.8

ประเภทพาหนะ

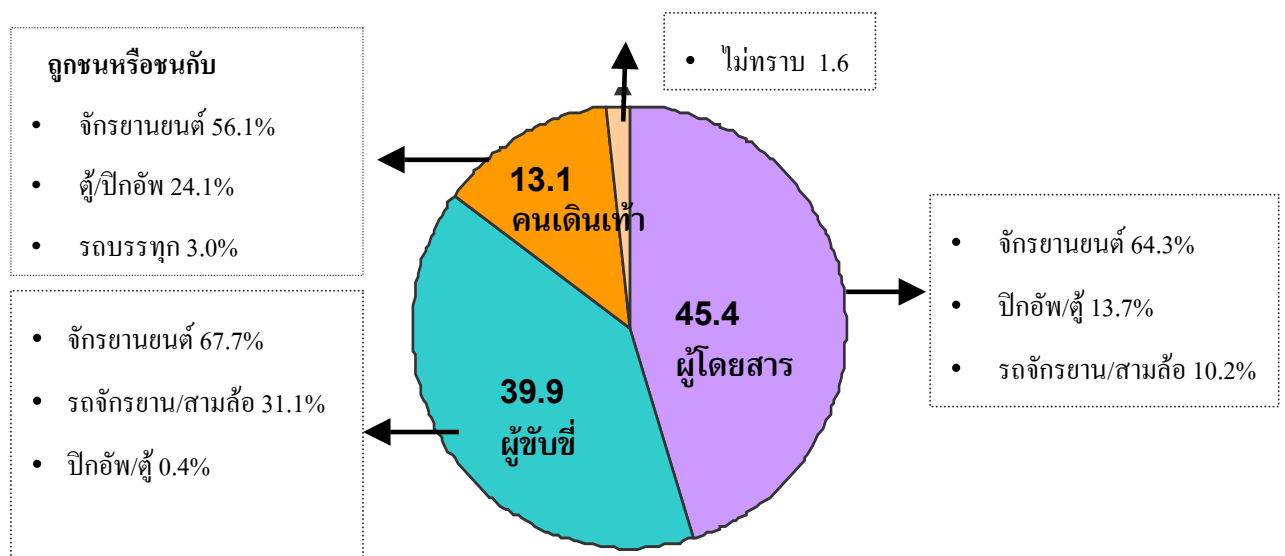
รถจักรยานยนต์ เป็นพาหนะที่มีสัดส่วนสูงสุด ร้อยละ 65.9 ในเด็กที่บาดเจ็บ และ ในผู้เสียชีวิต ร้อยละ 68.2 ของพาหนะทุกประเภท ลำดับรองลงมาในกลุ่มผู้บาดเจ็บ คือ รถจักรยาน/สามล้อ ร้อยละ 20.0 ส่วนในกลุ่มผู้เสียชีวิต คือ รถจักรยาน/สามล้อ ร้อยละ 12.0 และ รถปิกอัพ/รถตู้ ร้อยละ 9.5

ประเภทพาหนะจำแนกตามประเภทของเด็กที่บาดเจ็บรุนแรง

- ขับขี่พาหนะ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 67.7 และรถจักรยาน/สามล้อ ร้อยละ 31.1
- โดยสารพาหนะ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 64.3 และรถปิกอัพ/ตู้ ร้อยละ 13.7
- คนเดินเท้า ถูกชนหรือชนกับรถจักรยานยนต์ชน ร้อยละ 56.1 และรถปิกอัพ/ตู้ ร้อยละ 24.1

ดังนั้น รถจักรยานยนต์ จึงเป็นพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บทางถนนของเด็ก เป็นสัดส่วนสูงสุด ไม่ว่าจะเป็นการขับขี่เอง การโดยสาร หรือ การถูกชนเมื่อเดินเท้า และเมื่อพิจารณาเฉพาะเด็กบาดเจ็บรุนแรงที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า เป็นผู้ขับขี่ร้อยละ 48.0 ผู้โดยสารร้อยละ 52.0 แสดงถึงผลกระทบของการกระทำผิดกฎหมายโดยขับขี่ทั้งที่ไม่มีใบอนุญาตจำนวนมาก

รูปที่ 1 ร้อยละผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขนส่งของเด็กอายุต่ำกว่า15 ปี
จำแนกตามประเภทของผู้บาดเจ็บและพาหนะของผู้บาดเจ็บ ปี พ.ศ. 2547



แหล่งข้อมูล: 26 โรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับชาติ ปี พ.ศ. 2547 สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้บาดเจ็บ (อายุต่ำกว่า 15 ปี) จากอุบัติเหตุขนส่งแต่ละประเภท
จำแนกตามโรงพยาบาล ปี พ.ศ. 2546 - 2547

โรงพยาบาลเครือข่าย	2546					2547				
	เดินเท้า	ขี่จักรยาน	โดยสาร	ไม่ทราบ	รวม	เดินเท้า	ขี่จักรยาน	โดยสาร	ไม่ทราบ	รวม
กรุงเทพมหานคร (เลิศสิน, นพรัตน์)	15(20.3)	20(27.0)	38(51.4)	1(1.4)	74	13(24.1)	19(35.2)	21(38.9)	1(1.9)	54
นนทบุรี	21(17.5)	43(35.8)	51(42.5)	54.2	120	36(27.7)	39(30.0)	53(40.8)	1(0.8)	130
อยุธยา	26(19.5)	41(30.8)	66(49.6)	0	133	31(14.7)	76(36.0)	102(48.3)	2(0.9)	211
สระบุรี	33(12.0)	103(37.6)	136(49.6)	1(0.4)	274	30(11.0)	116(42.5)	128(46.9)	1(0.4)	273
ชลบุรี	31(10.0)	115(37.2)	160(51.8)	3(1.0)	309	40(14.2)	107(37.9)	130(46.1)	5(1.8)	282
ระยอง	33(11.1)	123(41.4)	140(47.1)	1(0.3)	297	34(12.5)	110(40.3)	124(45.4)	5(1.8)	273
จันทบุรี(พระปกเกล้า)	35(13.7)	85(33.3)	133(52.2)	2(0.8)	255	28(9.4)	122(41.1)	145(48.8)	2(0.7)	297
ปราจีนบุรี(เจ้าพระยาอภัยภูเบศร)	24(12.4)	98(50.5)	72(37.1)	0	194	28(13.9)	80(39.6)	94(46.5)	0	202
นครราชสีมา	98(15.4)	221(34.6)	305(47.8)	13(2.0)	638	75(11.6)	215(33.1)	354(54.5)	5(0.8)	649
สุรินทร์	43(11.1)	134(34.7)	209(54.1)	0	386	36(11.4)	137(43.5)	141(44.8)	1(0.3)	315
อุบลราชธานี(สรรพสิทธิประสงค์)	73(13.9)	220(42.0)	229(43.7)	2(0.4)	524	77(14.0)	216(39.2)	211(38.3)	47(80.5)	551
อุดรธานี	78(14.2)	226(41.2)	242(44.1)	3(0.5)	549	82(14.4)	209(36.6)	275(48.2)	5(0.9)	571
ลำปาง	35(12.2)	129(44.9)	110(38.3)	13(4.5)	287	19(8.1)	107(45.5)	85(36.2)	24(10.2)	235
อุดรดิตถ์	33(15.2)	84(38.7)	95(43.8)	5(2.3)	217	31(13.7)	104(45.8)	91(40.1)	1(0.4)	227
เชียงราย(เชียงรายประชานุ เคราะห์)	39(10.6)	147(39.8)	174(47.2)	9(2.4)	369	44(10.9)	180(44.6)	174(43.1)	6(1.5)	404
นครสวรรค์(สวรรค์ประชารักษ์)	53(13.1)	132(32.5)	220(54.2)	1(0.2)	406	45(11.2)	158(39.2)	200(49.6)	0	403
พิษณุโลก(พุทธชินราช)	37(13.8)	96(35.8)	134(50.0)	1(0.4)	268	30(10.7)	115(41.1)	133(47.5)	2(0.7)	280
ราชบุรี	42(13.2)	128(40.1)	147(46.1)	2(0.6)	319	43(13.3)	137(42.4)	143(44.3)	0	323
สุพรรณบุรี(เจ้าพระยาอมราช)	24(11.5)	92(44.2)	85(40.9)	7(3.4)	208	25(8.0)	139(44.6)	137(43.9)	11(3.5)	312
นครปฐม	55(14.1)	166(42.5)	170(43.5)	0	391	31(8.6)	158(43.6)	173(47.8)	0	362
นครศรีธรรมราช	86(16.7)	208(40.4)	219(42.5)	2(0.4)	515	87(15.7)	227(41.0)	237(42.8)	3(0.5)	554
สุราษฎร์ธานี	56(11.8)	183(38.6)	232(48.9)	3(0.6)	474	69(14.2)	186(38.3)	230(47.3)	1(0.2)	486
หาดใหญ่ (สงขลา)	51(17.8)	112(39.2)	118(41.3)	5(1.7)	286	52(17.9)	111(38.3)	126(43.4)	1(0.3)	290
ตรัง	39(11.7)	128(38.4)	159(47.7)	7(2.1)	333	42(11.8)	143(40.1)	166(46.5)	6(1.7)	357
ยะลา	68(22.9)	120(40.4)	106(35.7)	3(1.0)	297	57(24.6)	92(39.7)	83(35.8)	0	232
รวม	1,128 (13.9)	3,154 (38.8)	3,750(46.2)	88(1.1)	8123	1,085 (13.1)	3,303 (39.9)	3,756 (45.4)	129(1.6)	8,273

แหล่งข้อมูล: 26 โรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับชาติ ปี พ.ศ. 2546 - 2547

กลไกการบาดเจ็บของเด็ก

- เด็กบาดเจ็บที่เป็นผู้ขับขี่ หรือโดยสารพาหนะทุกประเภท

ส่วนใหญ่เกิดจากการชน (ถูกชนหรือชนกับพาหนะ คน หรือ สัตว์/รถเทียมสัตว์ หรือ สิ่งของ/สิ่งก่อสร้าง) ร้อยละ 54.3 รองลงมา คือ ล้มเอง ร้อยละ 39.7 และ ตกจากพาหนะ ร้อยละ 6.1 ในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่บาดเจ็บรุนแรง ร้อยละ 60.8 เกิดจากการชน และกลุ่มผู้โดยสารพาหนะก็เกิดจากการชนมากที่สุด ร้อยละ 49.4 – 63.9

- เด็กบาดเจ็บที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (ขับขี่ หรือโดยสาร)

ส่วนใหญ่เกิดจากการชน (ถูกชนหรือชนกับพาหนะ คน หรือ สัตว์/รถเทียมสัตว์ หรือ สิ่งของ/สิ่งก่อสร้าง) ร้อยละ 59.4 รองลงมา คือ พาหนะล้ม คั่ว ตกเอง ร้อยละ 33.0 และ ตกจากพาหนะ ร้อยละ 2.1 ซึ่งในกลุ่มที่ตกจากยานพาหนะ พบว่า สัดส่วนการตกจากรถปิกอัพ/ตู้มากที่สุด คิดเป็น ร้อยละ 28.2 รองลงมา คือ ตกจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 24.0 ในกลุ่มที่ตกจากรถจักรยานยนต์ เป็นเด็กอายุ 1 เดือน ถึง 5 ปี ร้อยละ 46.5 เมื่อพิจารณาเป็นรายอายุ พบว่า เด็กอายุ 2 ปี มีสัดส่วนสูงสุด

- เด็กบาดเจ็บที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

พบเด็กบาดเจ็บรุนแรงเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ตั้งแต่อายุ 7 ปี ขึ้นไป ส่วนใหญ่บาดเจ็บจากการชน (ถูกชน หรือชนกับพาหนะ คน หรือ สัตว์/รถเทียมสัตว์ หรือ สิ่งของ/สิ่งก่อสร้าง) ร้อยละ 60.1 ในกลุ่มนี้ถูกชนหรือชนกับรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 34.7 รองลงมา คือ รถปิกอัพ/ตู้ ร้อยละ 30.6 และชนสิ่งของ/สิ่งก่อสร้าง ร้อยละ 8.6 กลไกการบาดเจ็บรองจากการชน คือ พาหนะล้ม คั่ว ตกเอง ร้อยละ 38.2

น่าสังเกตว่า มีเด็กบาดเจ็บที่เป็นผู้ขับขี่ และ ชนคนเดินเท้า ถึง 14 คน ซึ่งในกรณีเช่นนี้ นอกจากจะทำให้ตนเองบาดเจ็บแล้ว ยังทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บ หรือ พิการ หรือ อาจถึงตายโดยประมาทได้อีกด้วย

พฤติกรรมเสี่ยง

- เด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ร้อยละ 27.0 ของเด็กที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2546 (ร้อยละ 26.3) จังหวัดที่มีสัดส่วนเด็กเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สูงสุด คือ ระยองและสุพรรณบุรี ร้อยละ 33.7 รองลงมา คือ ตรัง ร้อยละ 30.8 นครศรีธรรมราชและสงขลา ร้อยละ 29.0 และ 29.1

- ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

เด็กบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่งที่เป็นผู้ใช้รถเก๋งและรถปิกอัพ/ตู้และนั่งที่นั่งตอนหน้า ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 99.5 และ 99.4 ในปี พ.ศ. 2547 และ 2546 ตามลำดับ

- ไม่สวมหมวกนิรภัย

ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่งที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 95.4 ลดลงจากปี พ.ศ. 2546 (ร้อยละ 97.8)

- ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์

ผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ อายุ 7 – 14 ปี ที่ทราบสถานภาพการดื่มแอลกอฮอล์ พบดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนบาดเจ็บ ร้อยละ 7.4 (ปี พ.ศ. 2546 ร้อยละ 4.9) ของเด็กที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2546 พบว่า จำนวนเด็กบาดเจ็บที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนบาดเจ็บเพิ่มขึ้น เช่นกัน จาก 99 คน เป็น 154 คน จังหวัดที่มีรายงานจำนวนเด็กดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนบาดเจ็บเพิ่มขึ้นมากที่สุด คือ นครราชสีมา จังหวัดที่มีสัดส่วนเด็กดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนบาดเจ็บเพิ่มขึ้นมากที่สุด คือ นครสวรรค์ (ตารางที่ 4)

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง จำแนกตามพฤติกรรมเสี่ยง

โรงพยาบาลเครือข่าย	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์				ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย*		ไม่สวมหมวกฯ		ดื่มแอลกอฮอล์	
	2546		2547		2546	2547	2546	2547	2546	2547
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ
1 กรุงเทพมหานคร(เขตดิน, นพรัตน์)	11	14.9	12	22.2	100.0	100.0	95.7	91.7	0	0
2 นนทบุรี	27	22.5	23	17.7	100.0	100.0	100	96.2	0	6.7
3 อโยธยา	27	20.3	55	26.1	100.0	100.0	100	97.4	3.8	1.9
4 สระบุรี	58	21.2	79	28.9	100.0	96.3	92.8	96.6	5.8	12.5
5 ชลบุรี	94	30.4	78	27.7	100.0	100.0	98.4	94.9	5	3.9
6 ระยอง	88	29.6	92	33.7	100.0	100.0	97.9	97.9	3.4	0
7 จันทบุรี (พระปกเกล้า)	64	25.1	85	28.6	91.7	100.0	98.1	92.9	3.3	0
8 ปราจีนบุรี (เจ้าพระยาอภัยภูเบศร)	62	32	54	26.7	100.0	100.0	95.7	95.8	8.2	7.8
9 นครราชสีมา	139	21.8	132	20.3	100.0	98.5	96.2	90.9	8.3	26
10 สุรินทร์	80	20.7	87	27.6	100.0	100.0	98.4	92.1	7.8	9
11 อุบลราชธานี (สรรพสิทธิประสงค์)	134	25.6	145	26.3	66.7	83.3	93.2	90.7	11.4	14.4
12 อุตรดิตถ์	155	28.2	144	25.2	100.0	100.0	99.7	96.5	7.2	10.6
13 ลำปาง	76	26.5	54	23	100.0	100.0	99.3	95.2	4.2	8
14 อุดรดิตถ์	52	24	50	22	100.0	100.0	94	96	10.6	8.7
15 เชียงราย(เชียงใหม่ประชานุเคราะห์)	97	26.3	102	25.2	100.0	100.0	98.6	94.9	12.8	20.4
16 นครสวรรค์(สวรรค์ประชารักษ์)	94	23.2	101	25.1	100.0	100.0	97.7	94.2	3.2	5.3
17 พิษณุโลก(พุทธชินราช)	62	23.1	78	27.9	100.0	100.0	98	86.9	0	9.1
18 ราชบุรี	88	27.6	90	27.9	100.0	100.0	100	100	2.8	4.5
19 สุพรรณบุรี(เจ้าพระยาอมราช)	64	30.8	105	33.7	100.0	100.0	96.2	99.2	2.6	0
20 นครปฐม	112	28.6	97	26.8	100.0	100.0	97.5	96.2	0.9	2.1
21 นครศรีธรรมราช	149	28.9	161	29.1	96.3	100.0	99.3	97.2	2	1.9
22 สุราษฎร์ธานี	140	29.5	154	31.7	100.0	100.0	97.7	95.9	2.2	2.7
23 หาดใหญ่ (สงขลา)	86	30.1	84	29	100.0	100.0	97.5	96.6	1.3	3.6
24 ตรัง	97	29.1	110	30.8	100.0	100.0	99.1	98.8	3.2	4.7
25 ยะลา	83	27.9	65	28	100.0	100.0	98.1	98.4	1.3	3.2
รวม	2,139	26.3	2,237	27	99.4	99.5	97.8	95.4	4.9	7.4

หมายเหตุ: ร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ จำนวนเด็กบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่งที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์/จำนวนเด็กบาดเจ็บ

จากอุบัติเหตุขนส่งทั้งหมด X 100

: ร้อยละที่ไม่สวมหมวกนิรภัย คือ จำนวนเด็กบาดเจ็บจากการใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย / จำนวนเด็กบาดเจ็บ

จากการใช้รถจักรยานยนต์ทั้งหมด X 100

: ร้อยละแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ จำนวนเด็กบาดเจ็บที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดื่มแอลกอฮอล์/ จำนวนเด็กบาดเจ็บที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งหมด X 100

: ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย* ในกลุ่มผู้ใช้รถเก๋งและปิกอัพ/ผู้

การบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะ

ผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีการบาดเจ็บที่รุนแรงที่ศีรษะ (coma score = 3 – 8, severe head injury) ร้อยละ 8.1 ซึ่งลดลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2546 (ร้อยละ 8.3)

2. อุบัติเหตุตกน้ำ จมน้ำ(ICD – 10 W65 – W74)

เด็กที่บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุตกน้ำ จมน้ำ ส่วนใหญ่เป็นเด็กซึ่งอายุต่ำกว่า 5 ปี ร้อยละ 49.1 อายุ 1 ปี มีสัดส่วนสูงสุด รองลงมา คือ 2 ปี ส่วนใหญ่จมน้ำขณะที่อยู่หรือเล่นในแหล่งน้ำธรรมชาติ ร้อยละ 34.4 (W69 drowning and submersion while in natural water) และร้อยละ 7.9 จมน้ำ เนื่องจากตกลงไปในแหล่งน้ำธรรมชาติ (W73 drowning and submersion following into natural water) ซึ่งในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เป็นเด็กอายุ 1 – 3 ปี มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 20 – 48 คน ต่อเดือน เดือนมีนาคมและพฤษภาคม มีจำนวนผู้บาดเจ็บมากที่สุด และ เดือนธันวาคม มีจำนวนผู้บาดเจ็บน้อยที่สุด

3. สรุปและวิจารณ์

การบาดเจ็บรุนแรงของเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี

อุบัติเหตุขนส่ง ยังเป็นสาเหตุสำคัญของการบาดเจ็บรุนแรงในเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี (โดยเฉพาะในกลุ่มอายุ 10 – 14 ปี) จากรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับชาติ รถจักรยานยนต์ เป็นพาหนะที่มีสัดส่วนสูงสุดในทุกประเภทของผู้บาดเจ็บ ในกลุ่มเด็กที่บาดเจ็บรุนแรงจากการใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสาร ร้อยละ 45.0 (โดยสารรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 64.0 ของเด็กที่บาดเจ็บที่เป็นผู้โดยสารทั้งหมด) และขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 40.0 (ขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 68.0 ของเด็กที่บาดเจ็บที่เป็นผู้ขับขี่พาหนะทุกชนิดและบาดเจ็บรุนแรงมาโรงพยาบาล) ที่สำคัญไปกว่านั้น คือ พฤติกรรมเสี่ยงต่าง ๆ ส่วนใหญ่มีจำนวน และสัดส่วนสูงขึ้นเกือบร้อยละ 100 ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เด็กเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีจำนวนสูงขึ้น และ สัดส่วนการดื่มแอลกอฮอล์ของเด็กที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แล้วบาดเจ็บรุนแรงก็สูงขึ้น เมื่อเทียบกับ ปี พ.ศ. 2546 โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลต่าง ๆ เช่น ปีใหม่ และ สงกรานต์ พฤติกรรมเสี่ยงจะสูงขึ้นเป็น 3 เท่าของช่วงเวลาก่อน จะเพิ่มขึ้นเป็น ร้อยละ 16.0 และไม่สวมหมวกนิรภัยจะสูงขึ้นเป็น ร้อยละ 100

อย่างไรก็ดี การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุตกน้ำ จมน้ำ มีอัตราการตายสูงสุดจากมรณบัตร สาเหตุสำคัญที่ไม่ปรากฏในระบบเฝ้าระวังนี้ เป็นเพราะการตกน้ำ จมน้ำ ส่วนใหญ่มีความรุนแรง 2 ระดับ ที่แตกต่างกันมาก คือ เล็กน้อยจนไม่ต้องเข้าโรงพยาบาล กับถึงตาย จึงมักไม่ปรากฏในรายงานเฝ้าระวังการบาดเจ็บจากโรงพยาบาล แต่ในฐานข้อมูลมรณบัตรจะพบปัญหาการตายจากสาเหตุนี้เป็นลำดับ 1 และ สูงเป็น 2 เท่าของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง

ปี พ.ศ. 2547 มีเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีตายจากอุบัติเหตุขนส่ง 750 คน คิดเป็นอัตราการตาย 5.4 ต่อแสนประชากร (สถิติสาธารณสุข ปี 2547 สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข) จากข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับชาติ ปี พ.ศ. 2547 ได้ประมาณการเด็กไทยบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขนส่งทั้งปี 24,183 คน ในจำนวนนี้บาดเจ็บจากการใช้รถจักรยานยนต์ 13,589 คน ซึ่งมีจำนวนสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2546

จากรายงานขององค์การอนามัยโลก (World report on road traffic injury and prevention, 2002) พบว่า อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญของเด็กในทุกภูมิภาคของโลก ร้อยละ 97 อยู่ในกลุ่มประเทศที่มีรายได้ต่ำและประเทศที่กำลังพัฒนา (Low – income and middle - income countries) เมื่อพิจารณาตามประเภทผู้บาดเจ็บ(ขับขี่/โดยสาร/เดินเท้า) และประเภทพาหนะของเด็กที่บาดเจ็บของแต่ละประเทศจะมีลักษณะแตกต่างกัน คือ **แอฟริกา อินเดีย และ จีน** เด็กที่บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นคนเดินเท้าและผู้ขับขี่รถจักรยาน **เอเชียตะวันออกเฉียงใต้** ส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารและขับขี่รถจักรยานยนต์ **สำหรับประเทศที่มีรายได้สูง เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย ประเทศในยุโรป และอเมริกาเหนือ** ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นคนเดินเท้าและผู้โดยสารรถยนต์

จะเห็นว่ามีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน เนื่องจากประเทศเหล่านั้น โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่นซึ่งเป็นผู้ผลิตรถจักรยานยนต์รายใหญ่ ไม่อนุญาตให้เด็กขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์เด็ดขาดจนกว่าอายุ 18 ปี ในขณะที่ประเทศไทยก็มีกฎหมายห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีกำลังเครื่องยนต์สูงกว่า 50 ซีซี แต่ไม่มีกฎหมายห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีโดยสารรถจักรยานยนต์

เมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศจะเห็นช่องว่างอย่างมาก ในการใช้กฎหมายและระเบียบเพื่อความปลอดภัยของเด็ก และ สะท้อนให้เห็นถึงความอ่อนแอในการดูแลและควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงของเด็ก โดยผู้ปกครองหรือ

ครอบครัว ในประเทศที่พัฒนาแล้วผู้ขับขี่เด็กจะหมายถึงผู้ขับขี่รถจักรยานเท่านั้น ไม่มีการกล่าวถึงการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเด็กเลย ในประเทศต่างประเศ แม้แต่เรื่องการดื่มสุราแล้วขับขี่ก็มีการกำหนดไว้อย่างเข้มงวด

ที่น่าสังเกตอีกประเด็นหนึ่ง คือ จังหวัดทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่มีสัดส่วนการขับขี่พาหนะขณะเมาสุราของทุกกลุ่มอายุสูง สัดส่วนการขับขี่พาหนะขณะเมาสุราของเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี สูงตามไปด้วย น่าจะมีส่วนเกี่ยวข้องอย่างมากกับขนบธรรมเนียมประเพณีและค่านิยมของสังคม

ข้อเสนอแนะ

1. เพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายในเรื่อง
 - การห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ขับขี่รถจักรยานยนต์ และ รถยนต์ทุกชนิด (เพราะเป็นการผิดกฎหมายว่าด้วยใบอนุญาตขับขี่)
 - การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะโดยสารรถจักรยานยนต์
 - การซื้อ จำหน่าย หรือ ชักชวนดื่มสุราในเด็กอายุต่ำกว่า 18 ปี
2. เพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บอื่น ๆ
 - ไม่ชักจูง/จำหน่าย สุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทุกชนิดให้กับเด็กอายุต่ำกว่า 18 ปี
 - ควบคุมการโฆษณาสุรา หรือ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทุกชนิด ที่สื่อและชักจูงผู้บริโภคที่เป็นเด็กและเยาวชนอายุต่ำกว่า 18 ปี
3. เผยแพร่ข้อมูลให้ผู้ปกครองของเด็กให้ได้รับทราบความเสี่ยงของการบาดเจ็บรุนแรงและตาย จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยใช้วิธีการและเนื้อหา ดังนี้
 - เริ่มให้ความรู้ตั้งแต่หลังคลอดก่อนออกจากโรงพยาบาล และ ทุกครั้งที่ผู้ปกครองพาเด็กมารับวัคซีน รวมทั้งการเผยแพร่อย่างกว้างขวางผ่านสื่อทุกชนิด
 - ให้ความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 ซึ่งเป็นกฎหมายประกาศในราชกิจจานุเบกษา วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ. 2546 (หมวด 2 การปฏิบัติต่อเด็ก มาตรา 26 ข้อ 10) ไม่ว่าเด็กจะยินยอมหรือไม่ ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการ ดังต่อไปนี้ “ ไม่จำหน่าย แลกเปลี่ยน หรือ ให้สุราหรือ บุหรี่กับเด็ก อายุต่ำกว่า 18 ปี”
 - พระราชบัญญัติ ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2535 : มาตรา 160 เมาสุราแล้วขับรถ จะมีโทษ “จำคุก 3 เดือน หรือ ปรับตั้งแต่ 2,000 – 10,000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ
4. เร่งรัดการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 เพื่อส่งเสริมให้คณะกรรมการคุ้มครองเด็กของกรุงเทพมหานคร และทุกจังหวัดในประเทศไทย สามารถดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ได้โดยเร็ว และสามารถสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลด้านความปลอดภัยทางถนนผ่านมาตรา 26 (3) “ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการ บังคับ ชูเชิญ ชักจูง ส่งเสริม หรือ ยินยอมให้เด็กประพฤติตนไม่สมควร หรือ น่าจะทำให้เด็กมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการกระทำผิด ” โดยถือว่า ให้การจัดหา หรือ ซื้อรถจักรยานยนต์ให้เด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี และ ส่งเสริม หรือ ยินยอมให้เด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นการขัดต่อมาตราดังกล่าว ซึ่งผู้ปกครองและผู้ส่งเสริมหรือละเลยไม่ควบคุมดูแลเด็ก ต้องได้รับโทษตามกฎหมาย (จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือ ปรับไม่เกิน 30,000 บาท หรือ ทั้งจำ ทั้งปรับ)

ขอขอบคุณโรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บ 26 แห่ง ที่ให้การสนับสนุนข้อมูล ดังนี้

รพม.นครราชสีมา, รพม.นครศรีธรรมราช, รพศ.ลำปาง, รพศ.ราชบุรี, รพศ.ยะลา, รพศ.สวรรค์ประชารักษ์(นครสวรรค์), รพศ.พระปกเกล้า(จันทบุรี), รพศ.หาดใหญ่(สงขลา), รพศ.เชียงรายประชานุเคราะห์(เชียงราย), รพศ.ระยอง, รพ.เลิดสิน(กรุงเทพฯ), รพ.นพรัตนราชธานี(กรุงเทพฯ), รพศ.ชลบุรี, รพศ.เจ้าพระยาอภัยภูเบศร(ปราจีนบุรี), รพศ.สรรพสิทธิประสงค์(อุบลราชธานี), รพศ.อุดรธานี, รพม.พุทธชินราช(พิษณุโลก), รพศ.สุราษฎร์ธานี, รพศ.ตรัง, รพศ.สระบุรี, รพศ.เจ้าพระยาอภัยภูเบศร(สุพรรณบุรี), รพศ.อุดรดิตถ์, รพศ.สุรินทร์, รพศ.พระนครศรีอยุธยา, รพศ.นครปฐม และรพท.พระนั่งเกล้า(นนทบุรี).
