

แนวทางการจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของชุมชน ตำบลคูหาใต้  
อำเภอรัตภูมิ จังหวัดสงขลา

ROAD ACCIDENT RISK POINT MANGEMENT GUIDELINES IN KHUHA TAI  
SUB-DISTRICT COMMUNITY, RATTAPHUM DISTRICT, SONGKHLA  
PROVINCE

อัครลักษณ์ ราชพลสิทธิ์<sup>1</sup> สมฤดี สงวนแก้ว<sup>2</sup> จิรัชยา เจียวัก<sup>3</sup> บุญสิทธิ์ ไชยชนะ<sup>4</sup> และวันชัย ธรรมสัจการ<sup>5</sup>  
Atsawaluk Ratchapolsit<sup>1</sup> Somruedee Sanguankaew<sup>2</sup>  
Jirachaya Jeawkok<sup>3</sup> Bunsit Chaichana<sup>4</sup> and Wanchai Dhammasaccakarn<sup>5</sup>

<sup>1</sup> คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนา วิทยาเขตเพชรบูรณ์

<sup>2,3</sup> คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตปัตตานี

<sup>4</sup> คณะครุศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา

<sup>5</sup> คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่

<sup>1</sup> Faculty of Political Science, Chalermkanchana University Phetchabun Campus

<sup>2,3</sup> Faculty of Humanities and Social Sciences Prince of Songkla University Pattani Campus

<sup>4</sup> Faculty of Education Yala Rajabhat University

<sup>5</sup> Faculty of Liberal Arts Prince of Songkla University Hat Yai Campus

E-mail: dhwanchai03@gmail.com

Received: October 25, 2024  
Revised: September 3, 2025  
Accepted: September 9, 2025

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของชุมชน ตำบลคูหาใต้ อำเภอรัตภูมิ จังหวัดสงขลา และ 2) นำเสนอแนวทางการจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของชุมชน ตำบลคูหาใต้ อำเภอรัตภูมิ จังหวัดสงขลา โดยการเลือกกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญแบบเจาะจง ได้แก่ คณะกรรมการชุมชน จำนวน 10 คน สมาชิกเทศบาลตำบลคูหาใต้ จำนวน 1 คน ศูนย์การเรียนรู้ตำบลคูหาใต้ (ศกร.) จำนวน 1 คน มูลนิธิกู้ภัย จำนวน 1 คน สมาคมพิทักษ์สิทธิชุมชนเขาคูหาอำเภอรัตภูมิ จำนวน 2 คน สภามัคคุเทศน์ตำบล จำนวน 1 คน รวมทั้งสิ้น จำนวน 16 คน เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง การสนทนากลุ่ม ระดมความคิดร่วมกัน การสัมภาษณ์ การสังเกตอย่างมีส่วนร่วม วิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหาและนำเสนอแบบพรรณนา

ผลการวิจัยพบ 1) จุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของชุมชนจำนวน 11 จุด ได้แก่ จุดเสี่ยงที่มีลักษณะเป็นทางโค้งจำนวน 3 จุด เป็นทางแยกจำนวน 9 จุด ซึ่งมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 7 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต จำนวน 1 ราย และบาดเจ็บ จำนวน 4 ราย จากการสังเกตพฤติกรรมการขับขี่ผู้วิจัยพบว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่สวมหมวกนิรภัยและมีการขับขี่จักรยานย้อนสอน และในส่วนของพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถยนต์พบว่า ผู้ขับขี่ไม่เปิดไฟเลี้ยว หรือเปิดไฟเลี้ยวแบบ

กะทันหัน ในระยะน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนด 60 เมตร และมีสภาพแวดล้อมทางกายภาพบริเวณจุดเสี่ยงบดบังทัศนวิสัยการมองเห็น ขาดเครื่องหมายจราจร ชุมชนขาดการส่งเสริมการใช้รถอย่างปลอดภัย 2) แนวทางการจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของชุมชน พบว่า สามารถจำแนกได้ 2 แนวทาง คือ (1) การจัดการโดยชุมชน เช่น การส่งเสริมความรู้ด้านจราจรและความปลอดภัยอย่างมีส่วนร่วม (2) ดำเนินการส่งต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ด้วยการพัฒนาและป้องกันอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงให้เกิดความปลอดภัย

### คำสำคัญ

แนวทาง การจัดการจุดเสี่ยง อุบัติเหตุทางถนน

### ABSTRACT

This research article aimed to 1) study road accident risk points in the community of Khuha Tai Subdistrict, Rattaphum District, Songkhla Province, and 2) propose guidelines for managing road accident risk points in the community of Khuha Tai Subdistrict, Rattaphum District, Songkhla Province. The key informants were selected through purposive sampling, including 10 community committee members, 1 Khuha Tai Subdistrict Municipality member, 1 Khuha Tai Subdistrict Learning Center (ศกร.) representative, 1 Rescue Foundation representative, 2 Khao Kuha Community Rights Protection Association ( Rattaphum District) members, and 1 Subdistrict Community Council representative, totaling 16 people. The research instruments included structured interviews, focus groups, brainstorming, participatory observation, with data analyzed using content analysis and presented descriptively.

The research findings revealed that 1) there were 11 road accident risk points in the community, consisting of 3 curved road sections and 9 intersections. In 2023 (B.E. 2566), there were 7 accidents, resulting in 1 death and 4 injuries. From observation of driving behavior, the researcher found that motorcycle riders did not wear helmets and rode bicycles against traffic flow. In terms of car driving behavior, it was found that drivers did not use turn signals or activated turn signals suddenly at distances less than the legally required 60 meters. The physical environment at risk points obstructed visibility, lacked traffic signs, and the community lacked promotion of safe vehicle use. Moreover, 2) guidelines for managing road accident risk points in the community were classified into 2 approaches which were (1) community-based management, such as promoting participatory knowledge of traffic and safety, and (2) referral to relevant agencies for development and accident prevention at risk points to ensure safety.

## Keywords

Guidelines, Risk Management, Road Accidents

## ความสำคัญของปัญหา

ความปลอดภัยบนท้องถนนเป็นปัญหาที่ทุกประเทศเผชิญเนื่องจากประชากรโลกที่เพิ่มมากขึ้น จึงทำให้เกิดความต้องการใช้ถนนเพิ่มขึ้น ยานพาหนะก็เพิ่มขึ้นตามจำนวนประชากร โดยองค์การอนามัยโลกได้ระบุดูคาดการณ์ว่าในแต่ละปีมีประชากรเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนกว่า 1.35 ล้านคน และ 30 ล้านคน ได้รับความบาดเจ็บถึงขั้นพิการ (World Health Organization: WHO, 2020) โดยตัวแทนผู้นำแต่ละประเทศก็มีได้นั่งนอนใจหรือเพิกเฉยกับเหตุการณ์ดังกล่าวนี้ และแต่ละประเทศได้มีการกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยบนท้องถนนเพื่อลดอัตราการสูญเสียของประชากรจากอุบัติเหตุการจราจรให้ได้ร้อยละ 50 (WHO, 2015) นอกจากนี้ องค์การสหประชาชาติได้มีเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนเป้าหมายที่ 3 สุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี เป้าประสงค์ 3.6 ลดจำนวนการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก (United Nations, 2017) เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน กับประเทศสมาชิก และร่วมมือทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีกรอบเวลาชัดเจน (World Health Organization: WHO, 2017)

อุบัติเหตุทางถนนในชุมชนในประเทศไทยก่อให้เกิดความสูญเสียกับประชาชนและผู้ใช้ในการจราจรเศรษฐกิจและสังคมอย่างมากมาย อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในชุมชนของประเทศไทยเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ข้อมูลสถิติการตายจากคดีจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติประจำปี พ.ศ. 2564 จำนวน 23,601 คน หรือคิดเป็น 37 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ตัวเลขนี้เกินค่าเฉลี่ยของโลก 2 เท่า (ทั่วโลกมีค่าเฉลี่ยการตายบนถนนประมาณ 18 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน) และในปีเดียวกันบนถนนมีผู้บาดเจ็บสาหัสอีกกว่าแสนคนและบาดเจ็บเล็กน้อยอีกกว่าล้านคน (Road Safety Academic Center, Road Safety Policy Foundation, 2024) และข้อมูลสถิติ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.) ปี พ.ศ. 2559 - ปี พ.ศ. 2567 ชี้ว่า ในรอบ 8 ปีที่ผ่านมา การเสียชีวิตโดยมาก ไม่ได้เกิดขึ้นบนถนนหลวง ทางด่วนหรือทางหลวงชนบท หากแต่เกิดบนถนนในเขตเมือง เขตเทศบาล เขตชุมชน เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางใกล้ ๆ บนถนนสายสั้น ๆ การเดินทางที่เรามักจะมองข้ามเรื่องความปลอดภัยและโดยมักคิดว่า “ใกล้แค่นี้ ไม่เป็นไร” “ขับใกล้แค่นี้ไม่เป็นไร” (Road Safety Academic Center, Road Safety Policy Foundation, 2024)

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ในประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล มีเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ทางถนนเป็นเป้าหมายและตัวชี้วัดในแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ โดยมีเป้าหมายจะลด อัตรา ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือ 12 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. 2570 สถานการณ์ อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยยังอยู่ในระดับสูง โดยกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นกลุ่มเด็กและเยาวชน (5-29 ปี) กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และพื้นที่ชนบท การจัดการป้องกันและลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรร่วมกับชุมชน ป้องกันจุดเสี่ยง สร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้การจราจรที่อาศัยอยู่บริเวณจุดเสี่ยงอย่างยั่งยืน

ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงมีความตระหนักถึงความสำคัญ และได้ศึกษาแนวทางการจัดการจุดเสี่ยง การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน โดยคาดหวังว่าจะได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับ ประเด็นปัญหาดังกล่าว เพื่อร่วมออกแบบแนวทางการจัดการสถานการณ์ปัญหาดังกล่าวทั้งการเสนอ แนวทางในการจัดการตนเองของชุมชน และการส่งต่อประเด็นปัญหาเพื่อออกมาตรการ และการจัดการ จากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นกรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ร่วมกันสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ ลดอัตราการสูญเสียชีวิต และทรัพย์สินของประชากรที่เกิดจากอุบัติเหตุสืบต่อไป

### โจทย์วิจัย/ปัญหาวิจัย

1. จุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของชุมชนในพื้นที่ ตำบลคูหาใต้ อำเภอรัตนภูมิ จังหวัดสงขลาเป็นอย่างไร
2. การจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของชุมชนในพื้นที่ ตำบลคูหาใต้ อำเภอรัตนภูมิ จังหวัดสงขลาเป็นอย่างไร

### วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของชุมชนในพื้นที่ตำบลคูหาใต้ อำเภอรัตนภูมิ จังหวัดสงขลา
2. เพื่อเสนอแนวทางการจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของชุมชนในพื้นที่ตำบลคูหาใต้ อำเภอรัตนภูมิ จังหวัดสงขลา

### วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยครั้งนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (qualitative approach) โดยใช้แนวทางการวิจัย แบบกรณีศึกษา (case study approach) แนวคิดมาจากกระบวนทัศน์ปฏิบัตินิยม (pragmatism) (Tashakkori & Ted-die, 1998) โดยการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง (documents study) และการศึกษาข้อมูลจากกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้อง (Creswell, 2003) ดังรายละเอียดต่อไปนี้

#### ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (key informants)

สำหรับการได้มาซึ่งกลุ่มผู้ให้ข้อมูล ผู้วิจัยใช้วิธีการคัดเลือกแบบเจาะจง (purposive sampling) เป็นกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหรือได้รับผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุทางจราจร (Phothisita, 2007) โดยมีเกณฑ์ในการคัดเลือก ดังนี้ 1) เป็นบุคคลที่มีบทบาทในการจัดการอุบัติเหตุทางจราจรหรือบทบาทของผู้ที่วางแผนแก้ไขปัญหาให้กับชุมชน หรือเป็นผู้กำหนดนโยบาย หรือมีส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนการดำเนินการระบบสุขภาพอำเภอและการจัดการอุบัติเหตุทางจราจร 2) เป็นผู้ที่อยู่อาศัยอยู่ในพื้นที่ชุมชนแห่งนี้ ตำบลคูหาใต้ อำเภอรัตนภูมิ จังหวัดสงขลาเป็นระยะเวลาตั้งแต่ 6 เดือนขึ้นไป และ 3) มีความสมัครใจที่จะเข้าร่วมกระบวนการวิจัยในครั้งนี้

กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการศึกษานี้มีจำนวนทั้งสิ้น 30 คน ประกอบด้วย

1. คณะกรรมการชุมชน จำนวน 24 คน
2. สมาชิกเทศบาลตำบลคูหาใต้ จำนวน 2 คน

3. ตัวแทน ศกร. ตำบลคูหาใต้ จำนวน 1 คน
4. ตัวแทนมูลนิธิกู้ภัย จำนวน 1 คน
5. ตัวแทนสมาคมพิทักษ์สิทธิชุมชนเขาคูหาอำเภอรัตนภูมิ จำนวน 1 คน
6. ตัวแทนสภาองค์กรชุมชนตำบล จำนวน 1 คน

### **เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย**

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ประกอบด้วย แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (semi-structured Interview) สำหรับการสัมภาษณ์ และการสนทนากลุ่ม ตามแนวคำถามของ World Health Organization (2018) ซึ่งเป็นคำถามเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปัญหาและผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุ การดำเนินงานในปัจจุบัน และแนวทางแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุ พร้อมรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการอุบัติเหตุทางจราจรในพื้นที่ชุมชนแห่งหนึ่ง ตำบลคูหาใต้ อำเภอรัตนภูมิ จังหวัดสงขลา

### **การเก็บรวบรวมข้อมูล**

ขั้นตอนในการเก็บรวบรวมข้อมูล มีดังนี้

1. การเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากรายงานการประชุม เอกสารการดำเนินงานโครงการของชุมชน เพื่อเป็นข้อมูลเชิงประจักษ์ในการศึกษาและวิเคราะห์ชุมชนภาพรวมในเบื้องต้นก่อนดำเนินการในพื้นที่
2. การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ ดำเนินการสัมภาษณ์ในกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ประกอบด้วย 1) คณะกรรมการชุมชน 2) สมาชิกเทศบาลตำบลคูหาใต้ 3) ตัวแทน ศกร. ตำบลคูหาใต้ 4) ตัวแทนมูลนิธิกู้ภัย 5) ตัวแทนสมาคมพิทักษ์สิทธิชุมชนเขาคูหาอำเภอรัตนภูมิ และ 6) ตัวแทนสภาองค์กรชุมชนตำบล ระยะเวลาในการสัมภาษณ์อยู่ ระหว่าง 45 นาที – 1 ชั่วโมง
3. การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสนทนากลุ่ม ในกลุ่มคณะกรรมการผู้ดำเนินงานโครงการจัดการปัญหาจุดเสี่ยงในชุมชน จำนวน 3 ครั้ง ได้แก่ การสนทนาสถานการณ์ปัญหา การจัดการวางแผน และการเสนอแนวทางการแก้ไข โดยใช้ระยะเวลาในการสนทนากลุ่มประมาณ 1 – 2 ชั่วโมง

### **การวิเคราะห์ข้อมูล**

สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ประยุกต์ใช้รูปแบบการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Chantawanich, 2010; Moser & Korstjens, 2017; Hubbard & Power, 1999) โดยนำเอาข้อมูลจากการสัมภาษณ์และการสนทนากลุ่มมาถอดเทปรวมกับข้อมูลที่ได้จากการบันทึก เพื่อทำความเข้าใจเนื้อหาแล้วคัดแยกข้อความหรือประโยคที่สะท้อนการจัดการอุบัติเหตุทางจราจรในระดับพื้นที่ และจัดกลุ่มข้อมูลเพื่อสรุปเป็นประเด็นที่ได้จากการวิเคราะห์เนื้อหา (qualitative content analysis) (Bryman, 2008) และนำข้อค้นพบที่ได้จากการวิเคราะห์ส่งกลับไปให้ผู้ให้ข้อมูลตรวจสอบเพื่อยืนยันความถูกต้องของข้อมูลที่ได้

### ผลการวิจัย

ผลการศึกษาแนวทางการจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนแห่งหนึ่งพื้นที่ตำบลคูหาใต้ อำเภอรัตนบุรี จังหวัดสงขลา ผู้วิจัยได้สรุปจำแนกผลการค้นพบออกเป็น 2 ประเด็นตามวัตถุประสงค์โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. จุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของชุมชนในพื้นที่ตำบลคูหาใต้ อำเภอรัตนบุรี จังหวัดสงขลา พบว่า จุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของชุมชนแห่งนี้ มีจำนวน 11 จุด จุดเสี่ยงมีลักษณะเป็นทางโค้งจำนวน 3 จุด เป็นทางแยกจำนวน 8 จุด เกิดอุบัติเหตุในช่วงรอบปีที่ผ่านมาจำนวน 7 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต จำนวน 1 ราย และบาดเจ็บจำนวน 4 ราย จากการสังเกตพฤติกรรมการขับขี่ผู้วิจัยพบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่มีการสวมหมวกนิรภัย และมีการขับขี่จักรยานยนต์ย้อนศร และในส่วนของการพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ พบว่าผู้ขับขี่ไม่มีการเปิดไฟเลี้ยว และเปิดไฟเลี้ยวในระยะประชิดซึ่งเปิดน้อยกว่าระยะ 60 เมตร นอกจากนี้ยังพบว่าในส่วนสภาพแวดล้อมทางกายภาพนั้น ชุมชนไม่มีการพัฒนาปรับปรุงภูมิทัศน์ของชุมชน อาทิ การตัดแต่งกิ่งไม้ ใบหญ้าที่บังทัศนียภาพการมองเห็นขณะการสัญจร และเมื่อพิจารณาถึงกฎกติกาข้อตกลงและการบังคับใช้ พบว่า ชุมชนไม่ได้มีการสร้างกฎกติกา และการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎกติกาของชุมชนนั้นแต่อย่างใด



ภาพที่ 1 แสดงจุดเสี่ยงในชุมชนแห่งหนึ่ง ตำบลคูหาใต้ อำเภอรัตนบุรี จังหวัดสงขลา

โดยสรุปสถานการณ์ปัญหาการจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของชุมชน  
แห่งหนึ่ง ตำบลคูหาใต้ อำเภอรัตนบุรี จังหวัดสงขลา สามารถจำแนกได้ 3 ลักษณะ ประกอบด้วย

1) ปัญหาการจัดการด้านสภาพแวดล้อมเชิงกายภาพ พบว่า ชุมชนมีจุดเสี่ยง 11 จุด ซึ่งไม่มีการปรับปรุงทัศนียภาพ ไม่มีการจัดทำป้ายจราจร และ ทางม้าลาย 2) ปัญหาการจัดการด้านสภาพแวดล้อมทางสังคม พบว่า ชาวตำบลบึงค่ายใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง นอกจากนี้ในส่วน of ชุมชนไม่มีการสร้างกฎกติกาชุมชนเพื่อใช้สำหรับการจัดระเบียบทางสังคมภายในชุมชน และ 3) ปัญหาการจัดการด้านพฤติกรรมส่วนบุคคล พบว่า สมาชิกของชุมชนละเลยต่อการเคารพและไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร สังเกตได้จากการขับรถยนต์ ไม่มีการสวมหมวกนิรภัย และขับเร็ว เป็นต้น

2. แนวทางการจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของชุมชนแห่งหนึ่งในพื้นที่ ตำบลคูหาใต้ อำเภอรัตนบุรี จังหวัดสงขลา พบว่า แนวทางการจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของชุมชนแห่งนี้ ซึ่งตั้งอยู่ในตำบลคูหาใต้ อำเภอรัตนบุรี จังหวัดสงขลา สามารถสรุป และ จำแนกได้ 2 แนวทาง ดังนี้

**ตารางที่ 1** แสดงแนวทางการจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของชุมชนแห่งหนึ่ง ตำบลคูหาใต้ อำเภอรัตนบุรี จังหวัดสงขลา

| ลำดับ<br>ที่ | ลักษณะจุด<br>เสี่ยง    | แนวทางการจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน                                         |                                                                                                |
|--------------|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
|              |                        | การจัดการโดยชุมชน                                                                       | การส่งต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง                                                                 |
| 1            | ทางสามแยก              | - ติดป้ายทางโค้ง<br>- ติดป้ายลดความเร็ว                                                 | - ทาสีถนน<br>- ทำสัญลักษณ์เตือน                                                                |
| 2            | ทางสี่แยก              | - ติดป้ายทางแยก<br>- ติดป้ายลดความเร็ว<br>- การทำวงเวียน แทนสี่แยก                      | - ทาสีถนน<br>- ทำสัญลักษณ์เตือน                                                                |
| 3            | ทางโค้ง                | - ติดป้ายทางโค้ง<br>- ติดป้ายลดความเร็ว                                                 | - ทาสีถนน<br>- ทำสัญลักษณ์เตือน                                                                |
| 4            | ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ     | - จัดทำสัญลักษณ์เตือนอันตรายจากอุบัติเหตุ                                               | - ซ่อมผิวถนนที่เป็นหลุมบ่อขนาดใหญ่<br>- ทำสัญลักษณ์เตือน                                       |
| 5            | มีสิ่งกีดขวางทัศนวิสัย | - กำจัดหรือเคลื่อนย้ายวัตถุอันตราย<br>- ตัดแต่งพุ่มไม้ที่บดบังหรือกีดขวางทัศนวิสัยจราจร | - ออกมาตรการควบคุมการติดป้ายโฆษณาที่บดบังทัศนวิสัยจราจร<br>- สำรวจและปรับปรุงจุดเสี่ยงทุกเดือน |
| 6            | จุดมืดมืด แสงสว่างน้อย | - ทำสัญลักษณ์เตือนอันตรายจากอุบัติเหตุ                                                  | - ติดไฟฟาส่องสว่างให้กับจุดที่มืด                                                              |

## ตารางที่ 1 (ต่อ)

| ลำดับ<br>ที่ | ลักษณะจุด<br>เสี่ยง                | แนวทางการจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน |                                                                                                  |
|--------------|------------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
|              |                                    | การจัดการโดยชุมชน                               | การส่งต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง                                                                   |
| 7            | ผิวถนนไม่เรียบ<br>ขรุขระ เป็นคลื่น | - ทำความสะอาดผิวถนน                             | - ซ่อมผิวถนนที่เป็นหลุม<br>บ่อขนาดใหญ่<br>- ทำสำ<br>ญ ลั ก ษ ณ์ เ ตี อ น<br>อันตรายจากอุบัติเหตุ |

โดยสรุปแนวทางการจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของชุมชนแห่งหนึ่งในพื้นที่ตำบลคูหาใต้ อำเภอรัตนภูมิ จังหวัดสงขลา ประกอบด้วย 1) แนวทางที่ 1 การจัดการโดยชุมชน ด้วยการร่วมแรงร่วมใจสร้างกระบวนการเรียนรู้การเคารพกฎจราจร และร่วมพัฒนาปรับปรุงภูมิทัศน์ของชุมชนอย่างสม่ำเสมอ โดยการปรับแต่งสถานที่ต่าง ๆ บริเวณถนน และริมถนน เพื่อไม่ให้มีสิ่งกีดขวางทัศนวิสัยการจราจร นอกจากนี้ควรมีการทำป้ายเตือนภัยอันตรายตามจุดเสี่ยงต่าง ๆ ที่มีอยู่ในชุมชน 2) แนวทางที่ 2 การส่งต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นในส่วนความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท เทศบาลตำบลคูหาใต้ และองค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา เพื่อนำข้อมูลสถานการณ์ปัญหาดังกล่าวเข้าสู่แผนยุทธศาสตร์การดำเนินงานประจำปี และสร้างแผนนโยบายขับเคลื่อนการดำเนินงาน อันนำไปสู่การจัดการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในการเดินทางของชุมชนสืบต่อไป

## อภิปรายผล

1. จุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของชุมชนแห่งหนึ่งในพื้นที่ตำบลคูหาใต้ อำเภอรัตนภูมิ จังหวัดสงขลา สามารถจำแนกได้ 3 ลักษณะ ประกอบด้วย 1) ปัญหาการจัดการด้านสภาพแวดล้อมเชิงกายภาพ พบว่า ชุมชนมีจุดเสี่ยง 11 จุด ซึ่งไม่มีการปรับปรุงทัศนียภาพ ไม่มีการจัดทำป้ายจราจรและทางม้าลาย 2) ปัญหาการจัดการด้านสภาพแวดล้อมทางสังคม พบว่า ขาดการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง นอกจากนี้ในส่วนของชุมชนไม่มีการสร้างกฎกติกาชุมชนเพื่อใช้สำหรับการจัดระเบียบทางสังคมภายในชุมชน และ 3) ปัญหาการจัดการด้านพฤติกรรมส่วนบุคคล พบว่า สมาชิกชุมชนละเลยต่อการเคารพและไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร สังเกตได้จากการขับรถยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด สอดคล้องกับงานวิจัยของ Phonsripradit & Phothipim (2018) ศึกษาการจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนชุมชนเขตเมือง: กรณีศึกษาชุมชนโคราช คุกหาสน์ทอง ตำบลในเมือง อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา พบว่า จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีทั้งหมด 7 ลักษณะ คือ ถนนที่มีผิวถนนไม่เรียบ ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ เป็นทางสี่แยก เป็นทางสามแยก ถนนมีสิ่งกีดขวางทัศนวิสัยทัศน ถนนมีจุดมุดมืด แสงสว่างน้อย และถนนที่มีลักษณะเป็นทางโค้ง นอกจากนี้ Boonsu, Sonthichai & Krongyuth (2020) ได้ศึกษาสถานการณ์ปัญหาความปลอดภัยทางถนน การเดินทางมาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กกับผู้ปกครอง โดยส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 86.49 พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่มารับส่งเด็ก ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 62.82 และเด็กที่โดยสารมาไม่สวมหมวกกันน็อก ร้อยละ 96.28 ความรู้ของครู

ด้านความปลอดภัยทางถนนต่อการนำไปสู่การจัดประสบการณ์การเรียนรู้ให้กับเด็กอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 10.50$ ,  $SD = 1.67$ ) ในปีการศึกษาที่ผ่านมาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ทำให้เด็กเสียชีวิต 1 คน จุดเสี่ยงสำคัญบริเวณรอบสถานศึกษามีจำนวน 3 จุด เช่นเดียวกับ Jaisue (2022) ได้ศึกษาและพบว่า สถานการณ์ปัญหาสิ่งนำเข้าสำหรับการจัดการด้านนโยบาย การดำเนินงานภายใต้ยุทธศาสตร์สำคัญ “5 ส. 5 เสถียร” และผนึกกำลังร่วมกับภาคีเครือข่ายลดอุบัติเหตุ ในโครงการ 20 ตำบลต้นแบบป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยมีการจัดการอย่างเป็นระบบ ตามบทบาทของศูนย์ความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) อำเภอบ้านผือ ซึ่งขับเคลื่อนการดำเนินงานแบบมีส่วนร่วมของเครือข่าย ลงนามบันทึกข้อตกลง (MOU) จำนวน 5 แห่ง และประกาศมาตรการองค์กร 5 มาตรการ นอกจากนี้ Settasuwacha, Songsittidet, Kancomnanta, Meechaiyo & Taekrattok (2023) ศึกษาสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 พบว่า เส้นทางดังกล่าวมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่วนหนึ่งมาจากปัญหาพฤติกรรมการใช้ความเร็ว แม้ว่าความเร็วเฉลี่ยของยานพาหนะส่วนใหญ่จะไม่เกินกว่ากฎหมายกำหนดที่ 90 กม./ชม. แต่บางช่วงถนนยังขั้เกินความเร็วที่ปลอดภัย จึงควรมีมาตรการลดความเร็วเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทางอย่างเร่งด่วน การตรวจสอบความปลอดภัยบนถนนพบปัจจัยเสี่ยงที่คล้ายคลึงกัน ได้แก่ ปัญหาลักษณะทางกายภาพบนถนน ปัญหาจุดกลับรถ ปัญหาเครื่องหมายจราจรเสื่อมสภาพปัญหาผิวจราจรขรุขระชำรุด และปัญหาไฟฟ้าที่ให้แสงสว่างไม่เพียงพอ

2. แนวทางการจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของชุมชนแห่งหนึ่ง ตำบลคูหาใต้ อำเภอรัตนภูมิ จังหวัดสงขลา ประกอบด้วย 1) แนวทางที่ 1 การจัดการโดยชุมชนด้วยการร่วมแรงร่วมใจสร้างกระบวนการเรียนรู้การเคารพกฎจราจร และร่วมพัฒนาปรับปรุงภูมิทัศน์ของชุมชนอย่างสม่ำเสมอ โดยการปรับแต่งสถานที่ต่าง ๆ บริเวณผิวถนน และริมถนน เพื่อไม่ให้มีสิ่งกีดขวางทัศนวิสัยการจราจร นอกจากนี้ควรมีการทำป้ายเตือนภัยอันตรายตามจุดเสี่ยงต่าง ๆ ที่มีอยู่ในชุมชน 2) แนวทางที่ 2 การส่งต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นในส่วนความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทเทศบาลตำบลคูหาใต้ และองค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา เพื่อนำข้อมูลสถานการณ์ปัญหาดังกล่าวเข้าสู่แผนยุทธศาสตร์การดำเนินงานประจำปี และสร้างแผนนโยบายขับเคลื่อนการดำเนินงานอันนำไปสู่การจัดการแก้ไขปัญหาดูแลจุดเสี่ยงต่าง ๆ ของชุมชนสืบต่อไป สอดคล้องกับงานวิจัยของ Phonsripradit & Phohipim (2018) ศึกษาการจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนชุมชนเขตเมือง: กรณีศึกษาชุมชนโคราชคฤหาสน์ทอง ตำบลในเมือง อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา พบว่า ชุมชนดังกล่าวได้มีรูปแบบและวิธีการจัดการจุดเสี่ยงใน 2 ลักษณะ คือ การจัดการจุดเสี่ยงโดยชุมชน และจัดการส่งต่อไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการจัดการแก้ไข ไม่ว่าจะเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และกรมทางหลวงชนบทซึ่งมีบทบาทหน้าที่ตามกฎหมาย นอกจากนี้ Khampong (2021) ได้ศึกษาการพัฒนาแบบการจัดการความปลอดภัยในการจราจรโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย 1) การจัดตั้งคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และการกำหนดบทบาทหน้าที่ 2) การวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหา และจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน 3) การจัดทำแผนพัฒนาการป้องกันการเสียชีวิตและลดอุบัติเหตุทางถนน 4) การจัดการข้อมูล การเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาด้านการบาดเจ็บ 5) การสร้างเครือข่ายข้อมูลข่าวสารด้านอุบัติเหตุในระดับอำเภอ 6) พัฒนาศักยภาพทีมสอบสวนการบาดเจ็บทางถนนในระดับ

อำเภอ 7) การจัดการจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และ 8) การสร้างการรับรู้การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ปัจจัยแห่งความสำเร็จ คือ การขับเคลื่อนโดยใช้ข้อมูลในการจัดการอุบัติเหตุจราจร ดังนั้นจึงควรพัฒนาการใช้ข้อมูลระบบสารสนเทศในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เช่นเดียวกับ Nopphonkrang, Tosing & Kumphan (2020) ศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนนในชุมชน เทศบาลตำบลกำแพง อำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ พบว่า ชุมชนสามารถดำเนินการจัดการโดยแบ่งเป็นกระบวนการ 3 ขั้นตอน คือ 1) สร้างความเป็นเจ้าภาพร่วม สร้างแรงบันดาลใจ สร้างทีม และสร้างแผนการปฏิบัติการ พบว่า เกิดภาคร่วมของการทำงานขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนซึ่งครอบคลุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ โดยแผนปฏิบัติการของโครงการคือเพื่อลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ 2) สร้างกติกาสวนชุมชน ค้นหา วิเคราะห์ จุดเสี่ยง และแก้ไขจุดเสี่ยง พบว่า เกิดกติกาสวนชุมชนที่ได้จากการประชุมจำนวน 11 ข้อ วิเคราะห์จุดเสี่ยง และแก้ไขจุดเสี่ยง ซึ่งทั้งหมดเป็นจุดเสี่ยงที่ชุมชนสามารถจัดการเองได้ ทั้ง 12 จุด ทำให้เพิ่มความปลอดภัยในการใช้ถนน 3) เฝ้าระวัง ถอดบทเรียนของโครงการ พบว่า การดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมาย โดยสามารถลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุจากก่อนมี โครงการ 11 ครั้ง หลังจากแก้ไขจุดเสี่ยงทั้ง 12 จุด แล้วเสร็จทำให้ไม่พบ การเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ ซึ่งถือว่าเป็นการป้องกัน และลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนได้อย่างยั่งยืน นอกจากนี้ Phromphipak (2023) ศึกษาแบบการมีส่วนร่วมของชุมชนในการจัดการอุบัติเหตุทางถนน ตำบลชุมช้าง อำเภอโพธิ์พิสัย จังหวัดหนองคาย พบว่า รูปแบบการมีส่วนร่วมของชุมชนในการจัดการอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย 5 ขั้นตอน ขั้นที่ 1 ศึกษาบริบท และวิเคราะห์ปัญหา ขั้นที่ 2 จัดทำแผนปฏิบัติการในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน ขั้นที่ 3 ดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ โดยมี 6 กิจกรรม คือ 1) จัดทำฐานข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน 2) การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ 3) การอบรมให้ความรู้การขับขี่ปลอดภัย 4) การสร้างมาตรการทางสังคม 5) การสร้างจิตสำนึกที่ร่วมกันของครอบครัว 6) การปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยง ขั้นที่ 4 การตรวจและประเมินผล และขั้นตอนที่ 5 การวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จและถอดบทเรียน เช่นเดียวกับ Kittiphovanonth (2022) ศึกษาการพัฒนาแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน อำเภอแวงใหญ่ จังหวัดขอนแก่น พบว่า รูปแบบฯ ที่พัฒนาขึ้น ประกอบด้วย 1) การขับเคลื่อนการดำเนินงานแบบมีส่วนร่วมของทีมสหสาขา ศปถ. อำเภอแวงใหญ่ 2) การวิเคราะห์ ชี้เป้าและจัดการจุดเสี่ยงโดยภาครัฐ ท้องถิ่นและชุมชน 3) การพัฒนาศักยภาพ RTI Team ระดับตำบลให้มีความเข้มแข็ง 4) การดำเนินมาตรการและด้านชุมชนอย่างต่อเนื่อง 5) มาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนน 6) การสื่อสารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง 7) กลไกเชื่อมโยงการมีส่วนร่วมของเครือข่ายระดับอำเภอ ตำบลและท้องถิ่น จากการดำเนินงานส่งผลให้การดำเนินงานการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในระดับดีเยี่ยม อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

### ข้อเสนอแนะ

1. ด้านนโยบาย หน่วยงานภาครัฐ เอกชน และองค์กรการศึกษาสามารถนำข้อมูลผลการวิจัยในครั้งนี้เป็นฐานข้อมูลสนับสนุนการประกอบการตัดสินใจในการสร้างนโยบายการขับเคลื่อนการดำเนินงานขององค์กรเพื่อนำไปสู่การจัดการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงของชุมชน

2. ด้านปฏิบัติ หน่วยงานภาครัฐ เอกชน และองค์กรการศึกษาสามารถนำข้อมูลผลการวิจัยในครั้งนี้เป็นฐานข้อมูลตัวอย่างสำหรับการพัฒนารูปแบบการสนับสนุนส่งเสริมการจัดการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงของชุมชน โดยอาศัยการมีส่วนร่วมจัดทำและปรับปรุงจุดเสี่ยงที่อยู่บริเวณพื้นที่อยู่อาศัย

3. ด้านวิชาการ หน่วยงานภาครัฐ เอกชน และองค์กรการศึกษาสามารถนำข้อมูลผลการวิจัยในครั้งนี้เป็นฐานข้อมูลในการพัฒนาปรับปรุงหลักสูตร การพัฒนาเอกสารประกอบการสอน ตำรา และหนังสือ

4. การวิจัยครั้งต่อไป ควรมีการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมในการจัดการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงของชุมชน และควรมีการพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการจุดเสี่ยงของชุมชนอย่างมีส่วนร่วมต่อไป

### References

- Boonsu, T., Sonthichai, A. & Krongyuth, P. (2020). rūpbæp kanchatkañ khwāmploṭphai thāng thanon yāng mī sō won rūām khoṅg sūn phatthana deklek khēt thetsabañ nakhōṅ ‘Ubon Ratchathani [A Participation Model on Road Safety Management with Kindergarten People in Ubon Ratchathani]. **Journal of the Southern Nursing College and Public Health Network**. 7(3), 309-321.
- Bryman, A. (2008). **Social research methods**. 3<sup>rd</sup> Ed. Oxford University Press.
- Chantawanich, S. (2010). **withikañ wichai choēng khunnaphāp** [A qualitative research method]. 18<sup>th</sup> ed. Bangkok: Chulalongkorn University Press.
- Chantawanich, S. (2010). **withikañ wichai choēng khunnaphāp** [A qualitative research method]. 18<sup>th</sup> ed. Bangkok: Chulalongkorn University Press.
- Creswell, J. W. (2003). **Research design: Qualitative, quantitative and Mixed Methods approach**. 2<sup>nd</sup> Ed. Thousand Oaks: SAGE.
- Jaisue, W. (2022). kanchatthana rūpbæp kankækhai panha kanchiāchīwit chāk ‘ubattihēt charāchōṅ yāng mī sō won rūām ‘amphoe bānpū chāngwat ‘Udōṅ Thānī [Developing Model Forsolving Theproblem of Road Traffic Injury with Particpation Ban Phue District, Udon Thani Province]. **Journal of Environmental and Community Health**. 7(1), 127-136.
- Khampong, S. (2021). kanchatthana rūpbæp kanchatkañ khwāmploṭphai nai kanchāchōṅ dōi khana kammakañ sūn patibatkañ khwāmploṭphai thāng thanon ‘Amphoe Muāng Sī Sa Ket chāngwat Sī Sa Ket [The development of traffic safety management potential model by the Road Safety Operations Center Committee Mueang Sisaket District, Si Sa Ket Province]. **Journal of Public Health and Innovation**. 1(2), 72-86.

- Kittiphovanonth, S. (2022). *kānphatthana rūpbāp kān pōṅkan ‘ubattiḥet čaračōṅ thāṅ thanon ‘amphōe wāṅg yai čangwat Khōṅ Kān* [Prevention Model of Road Traffic Accidents in Waengyai District, Khon Kaen Province]. *Journal of Primary Care and Family Medicine*. 5(3), 233-245.
- Moser, A. & Korstjens, I. (2017). Series: practical guidance to qualitative research. Part 1: Introduction. *European Journal of General Practice*. 23(1), 271-273.
- Nopphonkrang, C., Tosing, N. & Kumphan, T. (2020). *kānčatkān khwāmploṭphai thāṅ thanon nai chumchon theṣabān tambon phāṅg ‘amphōe ‘Uthumphōṅ phisai čangwat Sī Sa Ket* [Road Safety Management in Community Kamphaeng Subdistrict Municipality, Uthumphon Phisai District]. *Journal of Health Research and Development*. 6(2), 170-183.
- Phonsripradit, P. & Phothisita, M. (2018). *kānčatkān čut yong kān koet ‘ubattiḥet thāṅ thanon chumchon khēt mūāṅ: kōṅ Na suksā chumchon Khōrāt kharuḥat thōṅ tambon nai mūāṅ ‘Amphōe Mūāṅ Nakhōṅ Rāčhasīmā čangwat Nakhōṅ Rāčhasīmā* [Risk Point Management of Road Accident in Urban Area: Case Study in Korat Karuehadthong Community, Nai Muang Sub-district, Muang Nakhon Ratchasima District, Nakhon Ratchasima Province]. *Journal of Health Research and Development*. 4(1), 66-76.
- Phothisita, C. (2007). *sāt læ sin hāṅg kānwichai choṅg khunnaphāp* [Science and Arts of Qualitative Research]. 3<sup>rd</sup> ed. Bangkok: Amarin. Printing and Publishing Public Company Limited.
- Phromphipak, Y. (2023). *rūpbāp kānmī sūānrūāṁ khōṅg chumchon nai kānčatkān ‘ubattiḥet thāṅ thanon tambon chum čāṅg ‘amphōe phōṅ phisai čangwat Nōṅg Khāi* [Community Participation Model in Road Accident Management Chum Chang Subdistrict, Phon Phisai District Nong Khai Province]. *Journal of Health and Environmental Education*. 8(3), 409-416.
- Power, B. & Hubbard, R. (1999). Becoming teacher researchers one moment at a time. *Language Arts*. 77(1). 34-39.
- Road Safety Academic Center, Road Safety Policy Foundation. (2024). *rāiṅān sathanākān ‘ubattiḥet thāṅ thanon khōṅg prathet Thai Phō.Sō. 2018-2021* [Road Accident Situation Report of Thailand 2018-2021]. Thai Roads Foundation, Thailand Accident Research Center, Asian Institute of Technology. Bangkok.

Settasuwacha, D., Songsittidet, S., Kancomnanta, W., Meechaiyo, B. & Taekrattok, T. (2023). *kānchatkān khwāmploṭphai thāng thanon bon thāngluāng phændin māilek sipsōng kōranī suksā sēnthāng thōngthīeo chāngwat Phitsanulōk chāngwat Phetchabun* [Road Safety Management of National Highway No.12 A Case Study: Tourism Route Phitsanulok Province – Phetchabun Province]. **Journal of Safety and Health**. 16(1), 61-79.

Tashakkori, A. & Teddlie, C. (1998). **Mixed Methodology. Combining qualitative and quantitative approaches**. Thousand Oak, London: SAGE.

United Nations. (2017). **Strategic Approach-es for Injury Prevention and Control in the South-East Asia Region**. India. United Nations.

World Health Organization (WHO). (2020). **Global Status Report on Road safety 2020**. Geneva: World Health Organization.

World Health Organization. (2017). **The Global Burden of Disease: 2015 Update**. Geneva: World Health Organization.