

ผลการลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน ณ จุดเสี่ยงอันตรายทางท้องถนน อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี

Reduce of Road Accidents at Traffic Risk Points Nongjik District, Pattani Province

อนุชิต วังทอง^{1*}, อังคณา วังทอง¹, ดารารัตน์ บุญไชยสุริยา¹, นุรไอนี ลาเตะ¹ และนิมารีณี ดอเลาะ¹

Anuchit Wangthong^{1*}, Angkana Wangthong¹, Dararat Bunchaisuriya¹, Nuraini Lateh¹ and Nimareenee Doloh¹

บทคัดย่อ

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการมีส่วนร่วม (Participatory Action Research-PAR) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลการลดจำนวนอุบัติเหตุ ณ จุดเสี่ยงอันตรายทางท้องถนน อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนน ณ พื้นที่ 9 จุดเสี่ยงอันตรายทางถนน อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี และมารับการรักษาแผนกอุบัติเหตุ-ฉุกเฉิน โรงพยาบาลหนองจิก คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง จำนวนกลุ่มตัวอย่าง ปีงบประมาณ 2558-2560 ตามลำดับดังนี้ 716, 688 และ 422 ราย เครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูล เก็บข้อมูลตามแบบรายงานข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มงานควบคุมโรคไม่ติดต่อฯ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดปัตตานี วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงบรรยาย คือ จำนวน และร้อยละ ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เป็นเพศชาย ร้อยละ 63.4, 63.5 และ 60.7 ตามลำดับ อายุส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 15-29 ปี ร้อยละ 42.5, 45.8, 55.0 ตามลำดับ ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 87.6, 87.6, 84.9 ตามลำดับ ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ ร้อยละ 47.2, 34.4 และ 48.6 ตามลำดับ และไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ ร้อยละ 6.8, 18.3 และ 5.7 ตามลำดับ ผลจำนวนอุบัติเหตุทางถนน พบว่า จำนวนอุบัติเหตุทางถนนลดลงทุกปี ซึ่งจุดเสี่ยงอันตรายทางถนน ปีงบประมาณ 2558, 2559 ที่พบอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ จุดเสี่ยงโรงเรียนศาสนสามัคคี-แยกดอนรัก จำนวน 108 ราย (ร้อยละ 15.1) และจำนวน 100 ราย (ร้อยละ 14.5) ตามลำดับ แต่ปีงบประมาณ 2560 พบว่า จุดเสี่ยงอันตรายทางถนนที่พบอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ สี่แยกดอนยาง -บริษัท ปาล์มไทยพัฒนา จำนวน 77 ราย (ร้อยละ 18.2) และเดือนที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด พบว่า ปีงบประมาณ 2558 และปีงบประมาณ 2560 เดือนตุลาคม จำนวน 72 ราย (ร้อยละ 10.1), จำนวน 44 ราย (ร้อยละ 10.4) ปีงบประมาณ 2559 เดือนกันยายน จำนวน 65 ราย (ร้อยละ 9.5) ตามลำดับ สรุป ผลการศึกษาสามารถมากำหนดแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ

คำสำคัญ: ลดอุบัติเหตุทางถนน, จุดเสี่ยงอันตรายทางถนน

Abstract

This study is a participatory action research. The objective is to study the result of reducing the number of accidents at the risk road in Nong Chik District, Pattani Province. The samples were road traffic accident sufferers at area of 9 points risk of road hazard in Nong Chik District, Pattani Province. And come to receive the Accident-Emergency Department Nong Chik Hospital. Selected specific samples, number of samples in the fiscal year 2015-2017, respectively, as follows: 716, 688 and 422 persons. Data were collected according

Received: June, 5, 2019

Revised: June, 25, 2019

Accepted: September, 5, 2019

¹ โรงพยาบาลหนองจิก จังหวัดปัตตานี 94170

¹ Nongchik Hospital, Pattani Province, 94170

* Corresponding author: ceonjhospital@gmail.com

to the road accident data surveillance report form of the non-communicable disease control group Pattani Provincial Health Office Data were analyzed using descriptive statistics, namely numbers and percentages. The results showed that most of the samples were male, 63.4%, 63.5 and 60.7% respectively. Most of the age, 42.5%, 45.8, 55.0% respectively are in the age range 15-29 years. The vehicles with the most accidents are motorcycles, 87.6%, 87.6%, 84.9% respectively. Not wearing a helmet while driving 47.2%, 34.4% and 48.6% respectively. The number of road accident among the sample at traffic risk points found that the number of road accidents decreases every year The most dangerous road risk points in the fiscal year 2015 and 2016, which were found at Sciences-Don School intersection, 108 (15.1%) and 100 (14.5%) respectively. But in the fiscal year 2017, the most dangerous road accidents were found at Don Yang-Palm Thai Pattana intersection, with 77 cases (18.2%) and the month of the most road accidents that found in the fiscal year 2015 and the fiscal year 2017 was October; 72 cases (10.1 percent), 44 cases (10.4 percent) in the fiscal year 2016 was September; 65 cases (9.5 percent), respectively. The conclusion of the study can come to define ways to prevent and reduce road accidents. In order to create effective road safety.

Keywords: The reduce of road accidents, traffic risk points.

บทนำ

อุบัติเหตุการจราจรทางถนน เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเสียชีวิตทั่วโลก¹ ตามรายงานสถานการณ์โลกในด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์การอนามัยโลกในปี 2551² ได้ระบุว่าในแต่ละปีมีผู้คนจำนวนมากกว่า 1.2 ล้านคน เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และมีผู้บาดเจ็บจำนวน 20-50 ล้านคนได้รับบาดเจ็บ ซึ่งการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนยังคงระบาดเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ และยังเป็นปัญหาด้านสาธารณสุขทั่วโลก โดยเฉพาะประเทศกำลังพัฒนาที่ประชาชนมีรายได้ต่ำและปานกลาง นอกจากนี้ ยังพบว่าผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนครึ่งหนึ่งเป็นคนเดินถนน คนขี่รถจักรยานและรถจักรยานยนต์ ที่องค์การอนามัยโลกมองว่าเป็นกลุ่ม “ผู้ใช้งานที่มีความเสี่ยงสูง” และควรต้องได้รับการเอาใจใส่เป็นพิเศษจากภาครัฐและจากผลการรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนโลก ประจำปี 2015 ที่ได้ศึกษาไว้ว่า “ประเทศไทย” มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ เป็นอันดับ 2 ของโลก รองจากประเทศลิเบีย และเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ เป็นอันดับ 1 ของโลก “ส่วน “รถปิกอัพ” เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุจนเสียชีวิต เป็นอันดับ 2 และผู้เสียชีวิตมีอายุระหว่าง 15-29 ปี¹ ซึ่งสถิติดังกล่าวชี้ให้เห็นว่าอุบัติเหตุการจราจรทางถนนมีความเสี่ยง ทั้งจากคนขับเร็ว คนดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับ พฤติกรรมละเมิดกฎจราจรจำนวนมาก³

ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่ง ที่มีปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนหรืออุบัติเหตุทางการจราจร ที่ยังเป็นปัญหาที่สำคัญปัญหาหนึ่ง⁴ ดังจะเห็นจากรายงานสถิติข้อมูลของ “ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน” มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุการเสียชีวิต และบาดเจ็บ (Admit) ช่วงการควบคุมเข้มข้น (7 วัน)

จำนวน 3 ปี ระหว่างปี 2558 - 2560 พบว่า (1) มีอุบัติเหตุ เฉลี่ยวันละ 490 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยวันละ 57 ราย มีผู้บาดเจ็บเฉลี่ยวันละ 512 คน (2) ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่และเป็นคนในพื้นที่ ตำบลและแขวง (3) สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นหลักโดยขับขี่ขณะเมาสุราขับเร็วเกินกำหนดการไม่เคารพกฎหมาย และขาดวินัยในการขับขี่ (4) รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด และ (5) ทางหลวงแผ่นดินเป็นถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด⁵ จังหวัดปัตตานี เป็นอีกจังหวัดที่กำลังเผชิญปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ดังจะเห็นได้จากรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์ปฏิบัติการป้องกันลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดปัตตานี ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 (7 วันอันตราย วันที่ 28 ธันวาคม 2560 ถึง 3 มกราคม 2561) พบว่ามีการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 119 ราย ลดลงจากช่วงเทศกาลปีใหม่ 2560 ที่มีจำนวน 133 ราย (ลดลงร้อยละ 10.52) บาดเจ็บ 119 ราย ไม่มีผู้เสียชีวิต ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ จำนวน 92 ราย (ร้อยละ 77.31) สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ การขับเร็วเกินอัตราที่กำหนด⁶

จากรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่เพิ่มขึ้น ของศูนย์ปฏิบัติการป้องกันลดอุบัติเหตุทางถนนอำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี ปีงบประมาณ 2558-2560 พบว่า มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 1, 13, 11 และ 6 ราย โดยไม่มีผู้เสียชีวิต และยังมีผู้ได้รับอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 63.4 อยู่ในช่วงอายุ 15-19 ปี ร้อยละ 15.6 รองลงมาคือช่วงอายุ 20-24 ปี ร้อยละ 14.5 ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 86.8 รองลงมา รถยนต์ส่วนบุคคลเก๋ง ร้อยละ 6.6 พฤติกรรมเสี่ยงของผู้บาดเจ็บ/เสียชีวิต

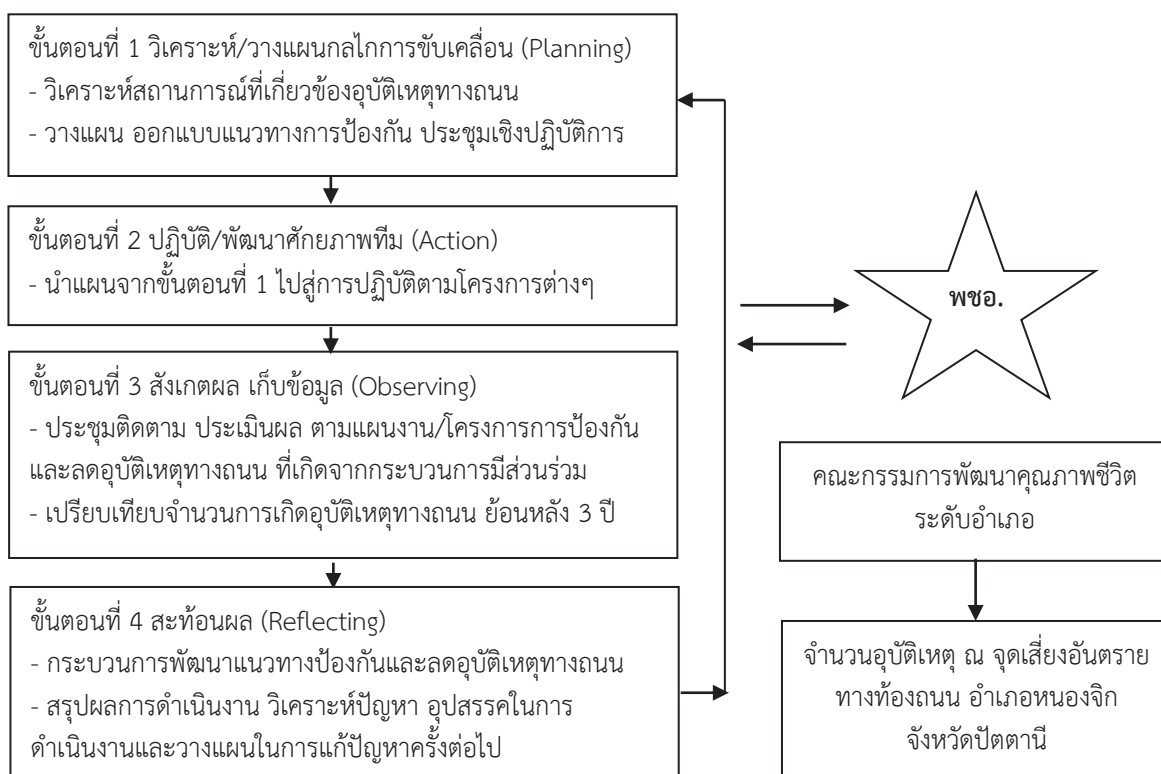
ส่วนใหญ่มาจากไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 43.4⁷ อำเภอหนองจิก จึงมีการประชุมคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) นำทีมโดยนายอำเภอหนองจิก เพื่อแก้ไขปัญหาป้องกันอุบัติเหตุจากรถทางถนนให้มีประสิทธิภาพ และลดการสูญเสียชีวิต และทรัพย์สินของประชาชนได้อย่างแท้จริงนั้น จึงจำเป็นต้องมีการวิเคราะห์ ทบทวนสถานการณ์และสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ของศูนย์ปฏิบัติการป้องกันลดอุบัติเหตุทางถนนอำเภอหนองจิก มาพัฒนาแนวทางเพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและลดจำนวนอุบัติเหตุ จุดเสี่ยงอันตรายทางถนนของชุมชน ซึ่งทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นอย่างจริงจังต่อเนื่อง ทั้งในระดับพื้นที่และระดับนโยบาย ผ่านการขับเคลื่อนงานโดยคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับ

อำเภอ (พชอ.) อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี ดังนั้น จึงทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษาผลการลดจำนวนอุบัติเหตุ ณ จุดเสี่ยงอันตรายทางท้องถนน อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน สร้างกระบวนการมีส่วนร่วมที่เกี่ยวข้องทั้งผู้บริหาร ท้องถิ่นท้องที่ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชน หน่วยงานในทุกระดับและเครือข่ายภาคีในการขับเคลื่อนสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาผลการลดจำนวนอุบัติเหตุ ณ จุดเสี่ยงอันตรายทางท้องถนน อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี

กรอบแนวคิด



วิธีการดำเนินการ

การศึกษาครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการมีส่วนร่วม (Participatory Action Research-PAR) เพื่อศึกษาผลการลดจำนวนอุบัติเหตุ ณ จุดเสี่ยงอันตรายทางท้องถนน อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี

ประชากร คือ ผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางถนน ณ พื้นที่ 9 จุดเสี่ยงอันตรายทางถนน อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี ปีงบประมาณ 2558-2560

กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางถนน ณ พื้นที่ 9 จุดเสี่ยงอันตรายทางถนน อำเภอหนองจิก จังหวัด

ปัตตานี และมารับการรักษาแผนกอุบัติเหตุ-ฉุกเฉิน โรงพยาบาลหนองจิก คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่าง แต่ละปีงบประมาณ 2558-2560 ตามลำดับดังนี้ 716, 688 และ 422 ราย

การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง

การศึกษาครั้งนี้ ได้เสนอโครงร่างวิจัยผ่านการพิจารณาเห็นชอบจากคณะกรรมการประเด็นจริยธรรมทางการวิจัย เลขที่ RECPTN No.02/61 จากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดปัตตานี ผู้วิจัยทำการพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง โดยการชี้แจงผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) ตั้งแต่เริ่มต้น

กระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูล จนกระทั่งนำเสนอผลการศึกษา โดยไม่มีผลกระทบต่อกลุ่มตัวอย่าง ข้อมูลหรือคำตอบที่ได้ทั้งหมด จะใช้ประโยชน์ในการศึกษาเท่านั้น ผลการศึกษาไม่เสนอเป็นรายบุคคล แต่นำเสนอในภาพรวมและไม่ก่อให้เกิดความเสียหายใดๆ ทั้งสิ้นทั้งต่อบุคคลและต่อองค์กร

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล โดยเก็บข้อมูลตามแบบรายงานข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มงานควบคุมโรคไม่ติดต่อฯ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดปัตตานี ประกอบด้วย ข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ประเภทยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุ และแบบประเมินพฤติกรรมเสี่ยงของผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ ดื่ม/ไม่ดื่มแอลกอฮอล์ สวมหมวก/ไม่สวมหมวกนิรภัย คาด/ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น ที่เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ 9 จุดเสี่ยงอันตรายทางถนน อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี และเข้ารับการรักษาแผนกอุบัติเหตุ-ฉุกเฉิน โรงพยาบาลหนองจิก ในปีงบประมาณ 2558-2560

เครื่องมือดำเนินการวิจัย ตามหลักการ PAR cycle (Planning: วิเคราะห์/วางแผน, Action: ปฏิบัติ/พัฒนา, Observing: สังเกตผล, Reflecting: สะท้อนผล/สรุปผล)

เป็นแนวทาง ในการประชุมปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมขับเคลื่อนงาน เพื่อป้องกันและลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน ณ พื้นที่ 9 จุดเสี่ยงอันตรายทางถนนวิเคราะห์ข้อมูลของผู้ได้รับอุบัติเหตุทางถนน ณ พื้นที่ 9 จุดเสี่ยงอันตรายทางถนน โดยใช้สถิติเชิงบรรยาย คือ จำนวน และร้อยละ

ผลการศึกษา

ผู้ได้รับอุบัติเหตุทางถนน ณ พื้นที่ 9 จุดเสี่ยงอันตรายทางถนน อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี ปีงบประมาณ 2558, 2559 และ 2560 พบว่า จำนวนผู้ได้รับอุบัติเหตุทางถนนลดลง 716 ราย, 688 ราย และ 422 ราย ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 454 ราย (ร้อยละ 63.4), 437 ราย (ร้อยละ 63.5) และ 256 ราย (ร้อยละ 60.7) ตามลำดับ อายุส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 15-29 ปี จำนวน 304 ราย (ร้อยละ 42.5), 315 ราย (ร้อยละ 45.8), 232 ราย (ร้อยละ 55.0) ตามลำดับ ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ จำนวน 622 ราย (ร้อยละ 87.6), 603 ราย (ร้อยละ 87.6), 443 ราย (ร้อยละ 84.9) ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ได้รับอุบัติเหตุทางถนน ณ พื้นที่ 9 จุดเสี่ยงอันตรายทางถนน ปีงบประมาณ 2558 ถึง 2560

ข้อมูลทั่วไป	2558 (716 ราย)		2559 (688 ราย)		2560 (422 ราย)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ						
ชาย	454	63.4	437	63.5	256	60.7
หญิง	262	36.6	251	36.5	166	21.6
อายุ (ปี)						
0-4	7	1.0	9	1.3	2	0.4
5-9	25	3.5	7	1.0	14	2.9
10-14	63	8.8	68	9.9	59	11.3
15-19	112	15.6	113	16.4	62	11.8
20-24	104	14.5	110	16.0	80	15.3
25-29	88	12.3	92	13.4	90	17.2
30-34	53	7.4	70	10.2	54	10.3
35-39	41	5.7	52	7.5	40	7.7
40-44	45	6.3	27	3.9	26	5.0
45-49	57	8.0	38	5.5	33	6.3
50-54	56	7.8	47	6.8	20	3.8
55-59	32	4.5	25	3.6	20	3.8
60 ปีขึ้นไป	33	4.6	30	4.4	22	4.2

ตารางที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ได้รับอุบัติเหตุทางถนน ณ พื้นที่ 9 จุดเสี่ยงอันตรายทางถนน ปีงบประมาณ 2558 ถึง 2560 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	2558 (716 ราย)		2559 (688 ราย)		2560 (422 ราย)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ						
จักรยานยนต์	622	86.8	603	87.6	443	84.9
จักรยาน	17	2.4	12	1.7	36	6.9
รถยนต์ส่วนบุคคลปิคอัพ	0	0.0	0	0.0	8	1.5
รถยนต์ส่วนบุคคลเก๋ง	47	6.6	47	6.8	22	4.2
รถโดยสาร	0	0.0	1	0.2	2	0.4
รถบรรทุก/รถพ่วง	7	1.0	9	1.3	5	0.9
รถอื่นๆ เช่น รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง	23	3.2	16	2.3	6	1.2

ข้อมูลผู้ได้รับอุบัติเหตุทางถนน ณ พื้นที่ 9 จุดเสี่ยงอันตรายทางถนน อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี ปีงบประมาณ 2558, 2559 และ 2560 พบว่า พฤติกรรมเสี่ยงส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 338 ราย (ร้อยละ 47.2), 237 ราย (ร้อยละ 34.4) และ 205 ราย (ร้อยละ 48.6) ตามลำดับ ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ และกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 49 ราย (ร้อยละ 6.8), 126 ราย (ร้อยละ 18.3) และจำนวน 24 ราย (ร้อยละ 5.7) ตามลำดับ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับ แต่ไม่พบว่ากลุ่มตัวอย่าง มีพฤติกรรมเสี่ยงดื่มแอลกอฮอล์ จำนวน 705 ราย (ร้อยละ 98.5), 641 ราย (ร้อยละ 93.2) และ 410 ราย (ร้อยละ 97.2) ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ได้รับอุบัติเหตุทางถนน ณ พื้นที่ 9 จุดเสี่ยงอันตรายทางถนน ปีงบประมาณ 2558 ถึง 2560

ข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยง	2558 (716 ราย)		2559 (688 ราย)		2560 (422 ราย)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
แอลกอฮอล์						
ดื่ม	11	1.5	47	6.8	12	2.8
ไม่ดื่ม	705	98.5	641	93.2	410	97.2
การสวมหมวกนิรภัย/การคาดเข็มขัดนิรภัย						
ไม่สวมหมวกนิรภัย	338	47.2	237	34.4	205	48.6
สวมหมวกนิรภัย	304	42.5	267	38.9	192	45.5
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	49	6.8	126	18.3	24	5.7
คาดเข็มขัดนิรภัย	25	3.5	58	8.4	1	0.2

การเกิดอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มตัวอย่าง ณ พื้นที่จุดเสี่ยงอันตรายทางถนน อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี แยกตามสถานที่ 9 จุดเสี่ยง พบว่า จำนวนอุบัติเหตุทางถนนลดลงทุกปี ซึ่งจุดเสี่ยงอันตรายทางถนน ปีงบประมาณ 2558, 2559 ที่พบอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ จุดเสี่ยงโรงเรียนศาสน์สามัคคี-แยกดอนรัก จำนวน 108 ราย (ร้อยละ 15.1) และจำนวน 100 ราย (ร้อยละ 14.5) ตามลำดับ แต่ปีงบประมาณ 2560 พบว่า จุดเสี่ยงอันตรายทางถนนที่พบอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ สี่แยกดอนยาง -บริษัท ปาล์มไทยพัฒนา จำนวน 77 ราย (ร้อยละ 18.2) ดังแสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ณ พื้นที่จุดเสี่ยงอันตรายทางถนน ปีงบประมาณ 2558 ถึง 2560 จำแนกตามสถานที่ 9 จุดเสี่ยง

จุดเสี่ยงอันตรายทางถนน	2558 (716 ราย)		2559 (688 ราย)		2560 (422 ราย)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
แยกมะพร้าวต้นเดียว	38	5.3	34	5.0	4	1.0
ถนนสาย 418	50	7.0	53	7.7	30	7.1
สี่แยกดอนยาง-ชะเมา	56	7.8	54	7.8	23	5.5
สี่แยกดอนยาง-เกาะหม้อแกง	85	11.9	82	11.9	56	13.2
สี่แยกดอนยาง-บริษัทปาล์มไทยพัฒนา	96	13.4	92	13.4	77	18.2
ร้านปลาตุก-หน้าโรงพยาบาลหนองจิก	90	12.6	88	12.8	57	13.5
หน้าโรงพยาบาลหนองจิก-สะพานท่าศาลอ	94	13.1	91	13.2	54	12.8
สะพานท่าศาลอ-โรงเรียนศาสน์สามัคคี	99	13.8	94	13.7	54	12.8
โรงเรียนศาสน์สามัคคี-แยกดอนรัก	108	15.1	100	14.5	67	15.9

การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ณ พื้นที่จุดเสี่ยงอันตรายทางถนน อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี ปีงบประมาณ 2558 ถึง 2560 แยกเป็นรายเดือน พบว่า ปีงบประมาณ 2558 และปีงบประมาณ 2560 เดือนที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด ได้แก่ เดือนตุลาคม จำนวน 72 ราย (ร้อยละ 10.1), จำนวน 44 ราย (ร้อยละ 10.4) ปีงบประมาณ 2559 เดือนที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด ได้แก่ เดือนกันยายน จำนวน 65 ราย (ร้อยละ 9.5) ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ณ พื้นที่จุดเสี่ยงอันตรายทางถนน ปีงบประมาณ 2558 ถึง 2560 จำแนกรายเดือน

เดือน	2558 (716 ราย)		2559 (688 ราย)		2560 (422 ราย)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ตุลาคม	72	10.1	61	8.9	44	10.4
พฤศจิกายน	58	8.1	49	7.1	37	8.8
ธันวาคม	57	7.9	61	8.9	39	9.3
มกราคม	56	7.8	56	8.1	40	9.5
กุมภาพันธ์	58	8.1	52	7.6	38	9.0
มีนาคม	56	7.8	61	8.9	29	6.9
เมษายน	60	8.4	55	8.0	33	7.8
พฤษภาคม	61	8.5	56	8.1	28	6.6
มิถุนายน	59	8.2	58	8.3	30	7.1
กรกฎาคม	62	8.7	53	7.7	43	10.2
สิงหาคม	55	7.7	61	8.9	33	7.8
กันยายน	62	8.7	65	9.5	28	6.6

อภิปรายผลการวิจัย

จากผลการวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลการลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน ณ จุดเสี่ยงอันตรายทางท้องถนน อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี ผลการศึกษานำมาอภิปรายผลได้ ดังนี้

สถานการณ์ของจำนวนอุบัติเหตุทางถนน ณ จุดเสี่ยงอันตรายทางท้องถนน อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี พบว่าจำนวนผู้ได้รับอุบัติเหตุทางถนนลดลงทุกปี โดยพบว่าปีงบประมาณ 2558 (716 ราย), ปีงบประมาณ 2559 (688 ราย) และ ปีงบประมาณ 2560 (422 ราย) ตามลำดับ (ตาราง 1) อาจเนื่องจาก รัฐบาลได้กำหนดนโยบายด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจร ด้วยการสร้างความร่วมมือระหว่างฝ่ายต่างๆ ร่วมกันดำเนินมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน¹ จึงกำหนดขอบเขตการบริการที่เรียกว่า คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) เพื่อป้องกันและลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน ขับเคลื่อนภายใต้แนวคิด พื้นที่เป็นฐานประชาชนเป็นศูนย์กลาง มุ่งเน้นให้เครือข่ายต่างๆ ในอำเภอเดียวกันร่วมมือดูแลกัน² เกิดการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน และสามารถลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ได้ ซึ่งสอดคล้องการศึกษาเรื่อง การพัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แบบมีส่วนร่วมในชุมชน ตำบลบ้านคือ อำเภอโนนสัง จังหวัดหนองบัวลำภู³ พบว่าการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แบบมีส่วนร่วมสามารถลดปัจจัยเสี่ยงและจำนวนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ซึ่งกระบวนการการมีส่วนร่วมนั้น เป็นระบบการจัดการที่รวมตัวกันอย่างอิสระ ยอมรับในความคิดเห็นของกันและกัน เรียนรู้ร่วมกัน แก้ปัญหาด้วยกัน มีความยั่งยืน และจากการศึกษาเรื่อง บทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษา บ้านแพ่ง ตำบลแพ่ง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม⁴ พบว่า การทำกิจกรรมร่วมกัน ผ่านเครือข่าย เกิดการยอมรับในความคิดเห็น แก้ไขปัญหาที่เผชิญอยู่ รวมตัวกันลักษณะหุ้นส่วน (Partnership) มีการเรียนรู้ร่วมกัน เกิดการจัดการที่ดี มีความยั่งยืน สู่พลังในการเชื่อมโยงสังคมให้มีความเข้มแข็ง

จากการศึกษาผลการลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน ณ จุดเสี่ยงอันตรายทางท้องถนน อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี ปีงบประมาณ 2558, 2559 และ 2560 ยังพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 454 ราย (ร้อยละ 63.4), 437 ราย (ร้อยละ 63.5) และ 256 ราย (ร้อยละ 60.7) ตามลำดับอายุส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 15-29 ปี จำนวน 304 ราย (ร้อยละ 42.5), 315 ราย (ร้อยละ 45.8), 232 ราย (ร้อยละ 55.0) (ตาราง 1) อาจเนื่องจาก โครงสร้างประชากรช่วงอายุ 15-29 ปี อำเภอหนองจิก

ร้อยละ 25.09 เป็นช่วงอายุที่มีจำนวน 1 ใน 4 ของจำนวนประชากรทั้งหมด¹⁰ และสอดคล้องกับการศึกษาที่กล่าวว่าการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเสียชีวิตทั่วโลก และเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตของผู้มีอายุระหว่าง 15-29 ปี¹ ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ จำนวน 622 ราย (ร้อยละ 87.6), 603 ราย (ร้อยละ 87.6), 443 ราย (ร้อยละ 84.9) ตามลำดับ (ตาราง 1) และพฤติกรรมเสี่ยงส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 338 ราย (ร้อยละ 47.2), 237 ราย (ร้อยละ 34.4) และ 205 ราย (ร้อยละ 48.6) ตามลำดับ ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ (ตาราง 2) ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ Susan Army Voight (2013)¹ ได้ศึกษาอุบัติเหตุทางศีรษะกับภาระทางสังคม ประเด็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กับการป้องกันอันตรายโดยการใช้หมวกนิรภัย พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ และยังสอดคล้องกับผลการศึกษาเรื่อง บทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาบ้านแพ่ง ตำบลแพ่ง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม⁴ พบว่า ประชาชนใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางหรือเดินทางสัญจรไปมา (ร้อยละ 61.4) และสวมหมวกกันน็อกเป็นบางครั้ง (ร้อยละ 66.4) สอดคล้องกับรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ งบประมาณ 2558-2560 ที่พบว่า มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 1, 13, 11 และ 6 ราย โดยไม่มีผู้เสียชีวิต และยังพบว่าผู้ได้รับอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 63.4 อยู่ในช่วงอายุ 15-19 ปี ร้อยละ 15.6 รองลงมาคือช่วงอายุ 20-24 ปี ร้อยละ 14.5 ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 86.8 พฤติกรรมเสี่ยงของผู้บาดเจ็บ/เสียชีวิตส่วนใหญ่มาจากไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 43.4⁷

นอกจากนี้ยังพบว่า จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มตัวอย่าง ณ พื้นที่จุดเสี่ยงอันตรายทางถนน อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี แยกตามสถานที่ 9 จุดเสี่ยง ปีงบประมาณ 2558, 2559 ที่พบว่า จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ จุดเสี่ยงโรงเรียนศาสนสามัคคี-แยกดอนรัก จำนวน 108 ราย (ร้อยละ 15.1) และจำนวน 100 ราย (ร้อยละ 14.5) ตามลำดับ แต่ปีงบประมาณ 2560 พบว่า จุดเสี่ยงอันตรายทางถนนที่พบอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ สีแยกดอนยาง-บริษัทปาล์มไทยพัฒนา จำนวน 77 ราย (ร้อยละ 18.2) (ตาราง 3) อาจเนื่องจาก จุดเสี่ยงดังกล่าวเป็นถนนสายหลักเส้น 418 (ปัตตานี-ยะลา), ถนนทางหลวงแผ่นดิน 42 (ปัตตานี-นราธิวาส) เป็นถนนทางหลวงแผ่นดินที่ประชาชนต้องสัญจรไปมาทุกครั้ง และ อำเภอหนองจิกยังเป็นประตูเมือง เพื่อเดินทางเข้า 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ (ปัตตานี ยะลาและนราธิวาส) ที่ประชาชนต้องสัญจรผ่านไปมาเป็นจำนวนมาก

ทำให้มีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบ่อยครั้ง และยังถือว่าเป็นจุดเสี่ยงต่อการอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาเรื่อง บทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษา บ้านแพง ตำบลแพง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม⁹ พบว่า ชุมชนบ้านแพงเป็นหมู่บ้านศูนย์สินค้า OTOP ในทุกๆ วันจะมีประชาชนที่เดินทางสัญจรไปมาเป็นจำนวนมาก และยังมีโรงงานน้ำตาลก็จะมีรถรับส่งคนงานไปทำงานเป็นจำนวนมาก ทำให้มีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบ่อยครั้ง

ช่วงเดือนที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน ณ พื้นที่จุดเสี่ยงอันตรายทางถนน อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี พบว่า ปีงบประมาณ 2558 และปีงบประมาณ 2560 เดือนที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด ได้แก่ เดือนตุลาคม จำนวน 72 ราย (ร้อยละ 10.1), จำนวน 44 ราย (ร้อยละ 10.4) และปีงบประมาณ 2559 เดือนที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด ได้แก่ เดือนกันยายน จำนวน 65 ราย (ร้อยละ 9.5) ตามลำดับ (ตาราง 4) อาจเนื่องจาก ช่วงเดือนกันยายน-ตุลาคม เป็นช่วงปิดภาคเรียนการศึกษา ส่งผลให้ผู้ปกครองพาบุตรหลานเดินทางท่องเที่ยวต่างจังหวัดมากกว่าช่วงเดือนอื่นๆ ซึ่งสอดคล้องจากการเขียนบทความเรื่อง สถิติอุบัติเหตุพ่อแม่ช่วงปิดเทอมเด็กไทยเสียชีวิต กล่าวไว้ว่าช่วงเวลาของการปิดเทอมเป็นช่วงพักผ่อน มีการเดินทางท่องเที่ยว เช่นเดียวกับผลของการศึกษา ที่พบว่า เด็กและเยาวชนช่วงอายุ 15-19 ปี มีจำนวนเสียชีวิตที่สูงขึ้นในช่วงปิดเทอม ผู้ปกครองจึงต้องตระหนักถึงความสูญเสียในช่วงปิดเทอม โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดจากการเดินทางของนักเรียน¹¹

สรุป ผลการลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน ณ จุดเสี่ยงอันตรายทางท้องถนน อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี ตามหลักการ PAR cycle (Planning: วิเคราะห์/วางแผน, Action: ปฏิบัติ/พัฒนา, Observing: สังเกตผล, Reflecting: สะท้อนผล/สรุปผล) โดยคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) เกิดแนวทางปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม สามารถป้องกันและลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน สร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อเสนอแนะ

- ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพท้องถิ่นให้มีบทบาทในการสนับสนุนให้บริการฉุกเฉิน (Emergency Medical Service: EMS) เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่เข้าถึงบริการตามมาตรฐานขั้นพื้นฐาน เช่น ด้านการจัดงบประมาณที่เหมาะสมในการจัดการพยาบาล ด้านพัฒนาบุคลากรในท้องถิ่นให้มีสมรรถนะในการให้บริการฉุกเฉิน (EMS) การป้องกันและแก้ไขปัญหา เพื่อให้มีประสิทธิภาพและลดจำนวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

- สร้างแรงจูงใจให้กับชุมชนที่สร้างทีมงานในการแก้ไขปัญหาลดอุบัติเหตุทางจราจรจากจุดเสี่ยง เช่น ประกาศเกียรติคุณเป็นชุมชนต้นแบบให้ชุมชนใกล้เคียงมาร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกัน

- ควรมีการดำเนินงานลดอุบัติเหตุขยายให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ในชุมชนและหมู่บ้าน

- หน่วยงานราชการเป็นพี่เลี้ยงให้กับชุมชนคอยให้คำแนะนำ ข้อเสนอแนะ เพื่อให้ชุมชนได้มีส่วนร่วมมากที่สุดในการแก้ปัญหาได้อย่างยั่งยืน

- การเก็บรวบรวมข้อมูล ในแบบสอบถามควรมีช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บมีการนำส่งการรักษาด้วยหน่วยงานใด เพื่อค้นหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาได้ครอบคลุม

การนำผลไปใช้ประโยชน์

- สร้างภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วนในอำเภอหนองจิก เช่น ภาคเอกชน ส่วนราชการ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ชุมชนประชาชน เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาและลดจำนวนอุบัติเหตุทางจราจร 9 จุดเสี่ยงตามบริบท ของพื้นที่อำเภอหนองจิกอย่างยั่งยืนต่อไป

- ได้มีแนวทางการแก้ไขปัญหาพร้อมกันอย่างเป็นรูปธรรม เช่น การแก้ไขปัญหาจากคนมีการดำเนินการอบรมให้ความรู้เยาวชนเรื่องกฎหมายจราจรในสถานศึกษา โรงเรียนปอเนาะ สร้างกฎชุมชน ข้อตกลงของชุมชน โดยผู้นำชุมชนเป็นผู้ดูแล ตักเตือนและคอยควบคุมกำกับ เพื่อไม่ให้คนกระทำความผิด

- มีการติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่องทั้งภาคีเครือข่าย (PAR cycle) เพื่อนำผลมาใช้ในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง

บทเรียนที่ได้รับ

- เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้กระบวนการพัฒนาข้อมูลของแต่ละหน่วยงาน ในการปรับปรุงฐานข้อมูลให้เกิดประโยชน์ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถเชื่อมโยงข้อมูล เช่น ข้อมูลการเสียชีวิตอุบัติเหตุจราจรของสถานีตำรวจและโรงพยาบาล เป็นต้น

- การคืนข้อมูลไปสู่ภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง ภาคเอกชน หน่วยงานต่างๆ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และประชาชน ในอำเภอหนองจิก เพื่อสร้างความตระหนักและเกิดจิตสำนึกในด้านความปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจร

ปัจจัยแห่งความสำเร็จและการสนับสนุนที่ใช้

- ผู้บริหารระดับสูงของอำเภอหนองจิก ให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยการจัดตั้งคณะกรรมการในการดำเนินงาน โดยให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วม

- การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย และทีมงานที่เข้มแข็งในการดำเนินงานและการขยายผลไปสู่ระดับต่างๆ

3. การบูรณาการดำเนินงานของเครือข่ายอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการ เช่น การประชุมประจำ เดือนของชุมชนต้องมีวาระเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน มีการคืนข้อมูลให้กับชุมชน โดยการพูดคุยอาศัยความสัมพันธ์ใกล้ชิด เหมือนคนในครอบครัว

เอกสารอ้างอิง

1. Srikaratharak P, Isarangkun Na Ayutthaya V and Chatchapholrat A. The Development of Community Participation in Motorcycle Accident Protection Bankho Subdistrict, Nonsang District, Nongbualumphu, Journal of the Asian Graduate School 2019; 8(extra). (in Thai)
2. World Health Organization. GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2015. http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS_2015_Summary_Thai.pdf. Searched on 20 March 2019.
3. Thongtua K and et al. Road safety culture building process project of students and communities around Ubon Ratchathani University Phase 1. http://roadsafetythai.org/uploads/userfiles/ACC_54008.pdf. Searched on 20 March 2019.
4. Suesat N and Ratanvaraha V. The Development of Hazardous Map in Thailand. The Journal of KMUTNB. 2017, 27(4); 605-614. (in Thai)
5. Road Safety Director Center. Statistical report on accident, death and injury data (Admit) intensive control period (7 days) for 3 years between 2015 – 2017. <http://www.thaihealth.or.th/Content.html>. Searched on 19 May 2019.
6. Pattani Provincial Road Accident Prevention and Reduction Operations Center. Road accident statistics report of the Pattani Road Accident Reduction Prevention Center During the New Year festival 2018 (7 dangerous days from 28 December 2017 to 3 January 2018). Searched on 19 May 2019.
7. Nong Chik District Road Accident Prevention and Prevention Center. Report of road accident statistics during the New Year holidays fiscal year 2015-2018. Nong Chik District, Pattani province.
8. Department of Mental Health, Ministry of Public Health. Guide District mental health operations. 2013. Public Leasing Co., Ltd.: Bangkok.
9. Leekodtr T, Sonsri S. and Klangsuwan Y. The Role of Community in Prevention and Problem Solving Road Accidents: A Case Study of Tambonpang District Kosumphisai Mahasarakham, Province. Journal of Politics and Government 2015; 5(2): 112–129. (in Thai)
10. Nong Chik District Public Health Office. Demographic data from JHCIS base, Nong Chik District, 2018.
11. Chuikrailat K. Statistics of parents heart during school holidays, Thai children have died. <https://workpointnews.com/2019/05/16/accident-2/>. Searched on 16 May 2019. (in Thai).