

การบูรณาการความร่วมมือในการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนน
ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ในระดับพื้นที่
เพื่อลดต้นทุนทางสังคมและเศรษฐกิจ: กรณีศึกษาจังหวัดสุรินทร์
Collaborative Integration in Area-Based Road Safety Policy Implementation
through the Road Safety Directing Center (RSDC) to Reduce Social and
Economic Costs: A Case Study of Surin Province

ประยัด หล้าวิลัย^{1*}, กัมปนาท วงษ์วัฒนพงษ์², และ ภาสกร ดอกจันทร์³

Prayad Lawilai^{1*}, Kampanart Wongwattanapong², and Phaskorn Dokchand³

¹⁻³สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม; Program in Public Administration,
Pibulsongkram Rajabhat University, Thailand.

*Corresponding Author; e-mail : Prayed.lawilai@gmail.com

DOI : 10.65205/jlgisrru.2026.e302823

Received : June 3, 2026; Revised : July 15, 2026; Accepted : July 15, 2026

บทคัดย่อ (Abstract)

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาการรับรู้ผลกระทบทางสังคมและเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนน 2) วิเคราะห์ความสัมพันธ์และความสามารถในการทำนายทางสถิติของปัจจัยด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อมทางถนน ความถี่ของพฤติกรรมเสี่ยงที่ประชาชนพบเห็น และการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน และ 3) สังเคราะห์โมเดลเชิงนโยบายสำหรับการบูรณาการความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดสุรินทร์ ใช้การวิจัยแบบผสมผสานเชิงอธิบายตามลำดับขั้น ประชากรเป็นประชาชนผู้ใช้ถนนอายุ 18 ปีขึ้นไปในจังหวัดสุรินทร์ กลุ่มตัวอย่างเชิงปริมาณ 400 คน จาก 17 อำเภอ คัดเลือกโดยกำหนดโควตาตามสัดส่วนประชากรรายอำเภอร่วมกับการเลือกแบบสะดวก เก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามมาตรฐานค่า 5 ระดับ จำนวน 46 ข้อ วิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา สหสัมพันธ์เพียร์สัน และการถดถอยพหุคูณ ผลเชิงปริมาณนำไปกำหนดประเด็นศึกษาเชิงคุณภาพ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 70 คน คัดเลือกแบบเจาะจงตามบทบาทและประสบการณ์ เก็บข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก การสนทนากลุ่ม และการศึกษาเอกสาร วิเคราะห์ด้วยการวิเคราะห์เนื้อหาและการวิเคราะห์เชิงประเด็น

ผลการวิจัยพบว่า การรับรู้ผลกระทบทางสังคมและเศรษฐกิจโดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.63$, $SD = 0.76$) โดยผลกระทบสำคัญ ได้แก่ การบาดเจ็บรุนแรง การสูญเสียผู้หารายได้หลักของครัวเรือน ความเสียหายต่อทรัพย์สิน การสูญเสียโอกาสทางการศึกษา และผลกระทบต่อสภาพจิตใจ ปัจจัยทั้งสามด้านมี

Citation : Lawila, P., Wongwattanapong, K., & Dokchand, P. (2026). Collaborative Integration in Area-Based Road Safety



Policy Implementation through the Road Safety Directing Center (RSDC) to Reduce Social and Economic Costs: A Case Study of Surin Province. *Journal of Local Governance and Innovation*, 10(2), e302823.

<https://doi.org/10.65205/jlgisrru.2026.e302823>

ความสัมพันธ์เชิงบวกกับการรับรู้ผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .363-.393, p < .001$) และร่วมกันอธิบายความแปรปรวนได้ร้อยละ 27.3 โดยแบบจำลองถดถอยพหุคูณมีนัยสำคัญทางสถิติ ($R^2 = .273, F(3, 396) = 49.686, p < .001$) ความถี่ของพฤติกรรมเสี่ยงมีอำนาจทำนายสูงที่สุด ($\beta = .322, p < .001$) รองลงมาคือการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน ($\beta = .236, p < .001$) และปัจจัยด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อมทางถนน ($\beta = .150, p = .009$) ผลเชิงคุณภาพชี้ว่า กลไกเชื่อมประสาน ระบบข้อมูลร่วม ทรัพยากร ความต่อเนื่องในการดำเนินงาน และการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นเงื่อนไขสำคัญ การบูรณาการผลเชิงปริมาณ ข้อค้นพบเชิงคุณภาพ และหลักฐานเอกสารนำไปสู่โมเดล “ระบบนิเวศการจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่” ซึ่งเชื่อมโยงโครงสร้างภาคี ระบบข้อมูลร่วม กลไกประสานงาน การจัดการจุดเสี่ยงและพฤติกรรมเสี่ยง การมีส่วนร่วมของประชาชน และการสนับสนุนด้านนโยบายและงบประมาณ เพื่อสนับสนุนการลดความเสี่ยง ความรุนแรงของการบาดเจ็บ และต้นทุนทางสังคมและเศรษฐกิจอย่างเป็นระบบ

คำสำคัญ (Keywords) : การบูรณาการ, ความร่วมมือ, นโยบายความปลอดภัยทางถนน, ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

Abstract

This study aimed to (1) examine public perceptions of the social and economic impacts of road traffic crashes; (2) assess the relationships and joint predictive power of physical and road environmental factors, the frequency of risky road-use behaviors observed by the public, and public perception and participation; and (3) synthesize a policy model for integrating collaborative road safety efforts in Surin Province. A sequential explanatory mixed-methods design was employed. The target population comprised road users aged 18 years or older in Surin Province. The quantitative sample consisted of 400 road users from all 17 districts, selected using proportional district quotas followed by convenience sampling. Data were collected using a 46-item, five-point rating-scale questionnaire and analyzed using descriptive statistics, Pearson correlation, and multiple linear regression. The quantitative findings informed the qualitative phase, which involved 70 purposively selected key informants. Data from in-depth interviews, focus group discussions, and document review were analyzed using content and thematic analyses.

The overall perceived level of social and economic impacts was high ($M = 3.63, SD = 0.76$). Key impacts included severe injury, loss of the household's primary income earner, property damage, loss of educational opportunities, and psychological distress. All three

Citation : ประหยัด หล้าวิสัย, กัมปนาท วงษ์วัฒนพงษ์, และ ภาสกร ดอกจันทร์. (2569). การบูรณาการความร่วมมือในการขับเคลื่อนนโยบาย



ความปลอดภัยทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ในระดับพื้นที่เพื่อลดต้นทุนทางสังคมและเศรษฐกิจ:

กรณีศึกษาจังหวัดสุรินทร์. วารสารการบริหารการปกครองและนวัตกรรมท้องถิ่น, 10(2), e302823.

<https://doi.org/10.65205/jlgisrru.2026.e302823>

factors were positively correlated with perceived impacts ($r = .363-.393$, $p < .001$). The multiple regression model was statistically significant and explained 27.3% of the variance ($R^2 = .273$, $F(3, 396) = 49.686$, $p < .001$). The frequency of observed risky behaviors was the strongest predictor ($\beta = .322$, $p < .001$), followed by public perception and participation ($\beta = .236$, $p < .001$) and physical and road environmental factors ($\beta = .150$, $p = .009$). Qualitative findings identified coordination mechanisms, shared data systems, adequate resources, implementation continuity, and public participation as critical to policy implementation. Integrating the quantitative, qualitative, and documentary evidence yielded the “Area-Based Road Safety Management Ecosystem” model, which links multi-stakeholder structures, shared data systems, coordination mechanisms, the management of road safety hotspots and risky behaviors, public participation, and policy and budgetary support to inform systematic efforts to reduce road safety risks, injury severity, and associated social and economic costs.

Keywords : Integration, Collaboration, Road Safety Policy, Road Safety Center

บทนำ (Introduction)

ประเทศไทยกำหนดแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565–2570 โดยยึดแนวคิดระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) และตั้งเป้าลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือ 12 คนต่อประชากรแสนคนภายใน พ.ศ. 2570 แนวคิดดังกล่าวมุ่งลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บรุนแรงบนฐานความรับผิดชอบร่วม โดยบูรณาการการจัดการถนน ยานพาหนะ ความเร็ว พฤติกรรมผู้ใช้นถนน และการช่วยเหลือหลังเกิดเหตุอย่างเป็นระบบ ทั้งนี้ มีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับชาติและระดับจังหวัด รวมถึงศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นกลไกเชื่อมโยงนโยบาย ข้อมูล ทรัพยากร และความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จของนโยบายมิได้ขึ้นอยู่กับเพียงการมีแผนและโครงสร้าง หากยังขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพของการประสานงาน ความต่อเนื่องในการดำเนินงาน การใช้ข้อมูลร่วม และความสามารถในการปรับมาตรการให้สอดคล้องกับบริบทและความเสี่ยงของแต่ละพื้นที่ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2565)

อุบัติเหตุทางถนนยังเป็นปัญหาสำคัญด้านสาธารณสุขและการพัฒนา โดยใน ค.ศ. 2021 มีผู้เสียชีวิตทั่วโลกประมาณ 1.19 ล้านคน และในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 330,222 คน สำหรับประเทศไทย ใน พ.ศ. 2567 มีผู้เสียชีวิต 17,477 ราย หรือประมาณ 26.5 คนต่อประชากรแสนคน ลดลงจากปีก่อนเพียงร้อยละ 0.12 สะท้อนว่าความสูญเสียยังอยู่ในระดับสูง ขณะที่จังหวัดสุรินทร์ มีผู้เสียชีวิต

Citation : Lawila, P., Wongwattanapong, K., & Dokchand, P. (2026). Collaborative Integration in Area-Based Road Safety



Policy Implementation through the Road Safety Directing Center (RSDC) to Reduce Social and Economic Costs: A Case Study of Surin Province. *Journal of Local Governance and Innovation*, 10(2), e302823.

<https://doi.org/10.65205/jlgisrru.2026.e302823>

ในช่วง พ.ศ. 2564–2567 จำนวน 340, 374, 308 และ 329 คน ตามลำดับ โดยใน พ.ศ. 2567 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 6.82 และมีอัตราประมาณ 24 คนต่อประชากรแสนคน แม้ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ แต่ยังสูงกว่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ประมาณสองเท่า จังหวัดสุรินทร์จึงมีความเหมาะสมเป็นกรณีศึกษา เนื่องจากมีบริบทหลากหลายทั้งพื้นที่เมือง ชนบท เกษตรกรรม และชายแดนไทย–กัมพูชา ตลอดจนประชาชนพึ่งพาจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม การเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างระดับพื้นที่และระดับประเทศควรคำนึงถึงความแตกต่างด้านนิยาม แหล่งข้อมูล และความครอบคลุมของระบบรายงาน (World Health Organization, 2023; WHO SEARO, 2024; สนข., 2568; ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์, 2568)

ข้อจำกัดสำคัญของการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่ ได้แก่ ความไม่ชัดเจนของบทบาทและผู้รับผิดชอบ การใช้ข้อมูลร่วม การจัดสรรทรัพยากร การประสานภาคี และการติดตามผลอย่างต่อเนื่อง การดำเนินงานบางส่วนยังพึ่งพาภาวะผู้นำหรือความสัมพันธ์ส่วนบุคคล มุ่งเน้นมาตรการเฉพาะช่วงเทศกาล และขาดความต่อเนื่องเมื่อมีการเปลี่ยนผู้รับผิดชอบ ขณะเดียวกัน จังหวัดสุรินทร์ยังเผชิญข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนน แสงสว่าง จุดเสี่ยง บุคลากร งบประมาณ และพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้ถนน อย่างไรก็ตาม งานวิจัยที่ผ่านมาส่วนใหญ่มักศึกษาปัจจัยเหล่านี้แยกเป็น รายมิติ ขณะที่การอธิบายความเชื่อมโยงของข้อมูล ทรัพยากร อำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างกลไก ศปถ. ในระบบพุทธะดับยังมีจำกัด อีกทั้งยังขาดโมเดลเชิงนโยบายที่บูรณาการหลักฐานเชิงปริมาณ ข้อค้นพบเชิงคุณภาพ และหลักฐานจากเอกสารให้สอดคล้องกับบริบทชายแดนและพื้นที่เกษตรกรรมของจังหวัดสุรินทร์ (กฤษณพงศ์ พุตระกูล และคณะ, 2560; สุเมธ องกิตติกุล และคณะ, 2565; ชิติพัทธ์ สุขขี, 2565; ชญานิน กฤติยะโชติ และคณะ, 2567)

การวิจัยนี้จึงมุ่งศึกษาการรับรู้ผลกระทบทางสังคมและเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนน วิเคราะห์ความสัมพันธ์และอำนาจทำนายร่วมของปัจจัยบริบทพื้นที่ และสังเคราะห์โมเดลเชิงนโยบายสำหรับการบูรณาการความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนน โดยใช้การวิจัยแบบผสมผสานเชิงอธิบายตามลำดับขั้นเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานที่ใช้ข้อมูลเป็นฐาน มีความต่อเนื่อง และตอบสนองต่อความเสี่ยงเฉพาะของจังหวัดสุรินทร์อย่างเป็นระบบ

วัตถุประสงค์การวิจัย (Research Objectives)

1. เพื่อศึกษาระดับและลักษณะของการรับรู้ผลกระทบทางสังคมและเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนผู้ใช้ถนนในจังหวัดสุรินทร์
2. เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์และความสามารถในการทำนายทางสถิติของปัจจัยด้านบริบทพื้นที่ต่อการรับรู้ผลกระทบทางสังคมและเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนผู้ใช้ถนนในจังหวัดสุรินทร์

Citation : ประยัตน์ หล้าวิสัย, กัมปนาท วงษ์วัฒนพงษ์, และ ภาสกร ดอกจันทร์. (2569). การบูรณาการความร่วมมือในการขับเคลื่อนนโยบาย



ความปลอดภัยทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ในระดับพื้นที่เพื่อลดต้นทุนทางสังคมและเศรษฐกิจ: กรณีศึกษาจังหวัดสุรินทร์. วารสารการบริหารการปกครองและนวัตกรรมท้องถิ่น, 10(2), e302823.

<https://doi.org/10.65205/jlgisrru.2026.e302823>

3. เพื่อสังเคราะห์โมเดลเชิงนโยบายของกลไกการบูรณาการความร่วมมือในการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่ที่สอดคล้องกับบริบทของจังหวัดสุรินทร์

การทบทวนวรรณกรรม (Literature Review)

1. อุบัติเหตุทางถนนในฐานะปัญหาเชิงระบบ ผลกระทบ และบริบทพื้นที่

อุบัติเหตุทางถนนเกิดจากปฏิสัมพันธ์ระหว่างคน ยานพาหนะ ถนน สภาพแวดล้อม กฎหมาย และระบบบริหารจัดการ มิใช่เกิดจากพฤติกรรมผู้ใช้ถนนเพียงด้านเดียว กรอบเมทริกซ์ของ Haddon (1970) วิเคราะห์ปัจจัยด้านคน ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมในระยะก่อนเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุ จึงช่วยเปลี่ยนมุมมองจากการกล่าวโทษบุคคลไปสู่การจัดการความบกพร่องของระบบ ผลกระทบครอบคลุมการเสียชีวิต การบาดเจ็บ ความพิการ ค่ารักษาพยาบาล ความเสียหายต่อทรัพย์สิน การสูญเสียรายได้ ผลผลิตภาพ และคุณภาพชีวิต ซึ่งส่งผลกระทบต่อบุคคล ครอบครัว ชุมชน และระบบบริการสาธารณสุข (World Bank, 2017; Chantith et al., 2021; Wijnen, 2024)

ความเสี่ยงทางถนนแตกต่างกันตามโครงข่ายคมนาคม รูปแบบการเดินทาง สภาพแวดล้อม และศักยภาพของหน่วยงาน จังหวัดสุรินทร์มีบริบททั้งเมือง ชนบท เกษตรกรรม และชายแดนไทย-กัมพูชา รวมถึงข้อจำกัดด้านถนน แสงสว่าง ป้ายจราจร จุดเสี่ยง และบริการฉุกเฉิน การจัดการจึงต้องคำนึงถึงอำนาจหน้าที่ ข้อมูล ทรัพยากร และกำหนดมาตรการให้เหมาะสมกับความเสี่ยงของแต่ละพื้นที่ (ศิริธงชัย ชูนาคา, 2559; วิชุดา เสงี่ยมนาม และคณะ, 2559; อุดมกฤษฎี ศรีนนท์ และคณะ, 2563; ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์, 2568)

2. ระบบที่ปลอดภัยและการอภิบาลแบบร่วมมือ

แนวคิดระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) ยอมรับว่ามนุษย์ย่อมผิดพลาด จึงมุ่งจัดการถนน ยานพาหนะ ความเร็ว พฤติกรรมผู้ใช้ถนน และการดูแลหลังเกิดเหตุ มิให้ความผิดพลาดนำไปสู่การเสียชีวิตหรือบาดเจ็บรุนแรงภายใต้ความรับผิดชอบร่วม (International Transport Forum, 2008; World Health Organization & United Nations Regional Commissions, 2021) อย่างไรก็ตาม แนวคิดนี้ยังอธิบายกระบวนการประสานความร่วมมือระดับพื้นที่ได้ไม่เพียงพอ ขณะที่การอภิบาลแบบร่วมมือ (Collaborative Governance) เน้นการมีส่วนร่วมของภาครัฐ ท้องถิ่น ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และประชาชนในการกำหนดปัญหา ตัดสินใจ และดำเนินงานบนฐานข้อมูล เป้าหมาย และความรับผิดชอบร่วม แต่ยังคงถูกจำกัดด้วยความแตกต่างด้านอำนาจ ทรัพยากร ความรู้ และการติดตามผล (Ansell & Gash, 2008; Emerson et al., 2012) ดังนั้น Safe System จึงใช้กำหนดเป้าหมายและมาตรการด้านความปลอดภัย ส่วน Collaborative Governance ใช้เชื่อมโยงหน่วยงาน ข้อมูล ทรัพยากร และประชาชน โดยต้องสร้างสมดุลระหว่างมาตรฐานความปลอดภัยกับความยืดหยุ่นตามบริบทพื้นที่

Citation : Lawila, P., Wongwattanapong, K., & Dokchand, P. (2026). Collaborative Integration in Area-Based Road Safety



Policy Implementation through the Road Safety Directing Center (RSDC) to Reduce Social and Economic Costs: A Case Study of Surin Province. *Journal of Local Governance and Innovation*, 10(2), e302823.

<https://doi.org/10.65205/jlgisrru.2026.e302823>

3. การสังเคราะห์สู่กรอบแนวคิดการวิจัย

การวิจัยนี้ประยุกต์กรอบโครงสร้าง-กระบวนการ-ผลลัพธ์ของ Donabedian โดยเพิ่มมิติบริบทเป็น กรอบบริบท-โครงสร้าง-กระบวนการ-ผลลัพธ์ (Context-Structure-Process-Outcome: CSPO) ระยะเชิงปริมาณกำหนดปัจจัยด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อมทางถนน ความถี่ของพฤติกรรมเสี่ยงที่ประชาชนพบเห็น และการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นตัวแปรอิสระ ส่วนการรับรู้ผลกระทบทางสังคมและเศรษฐกิจเป็นตัวแปรตาม ผลเชิงปริมาณใช้พัฒนาแนวคำถามเชิงคุณภาพเกี่ยวกับกลไก ศปถ. ทรัพยากร ระบบข้อมูล การประสานงาน การจัดการความเสี่ยง การบังคับใช้กฎหมาย และการมีส่วนร่วมของภาคี ก่อนบูรณาการกับหลักฐานจากเอกสารเพื่อสังเคราะห์โมเดลเชิงนโยบายที่เชื่อมโยงบริบท โครงสร้าง กระบวนการ และผลลัพธ์ให้เหมาะสมกับจังหวัดสุรินทร์

กรอบแนวคิดการวิจัย (Conceptual Framework)

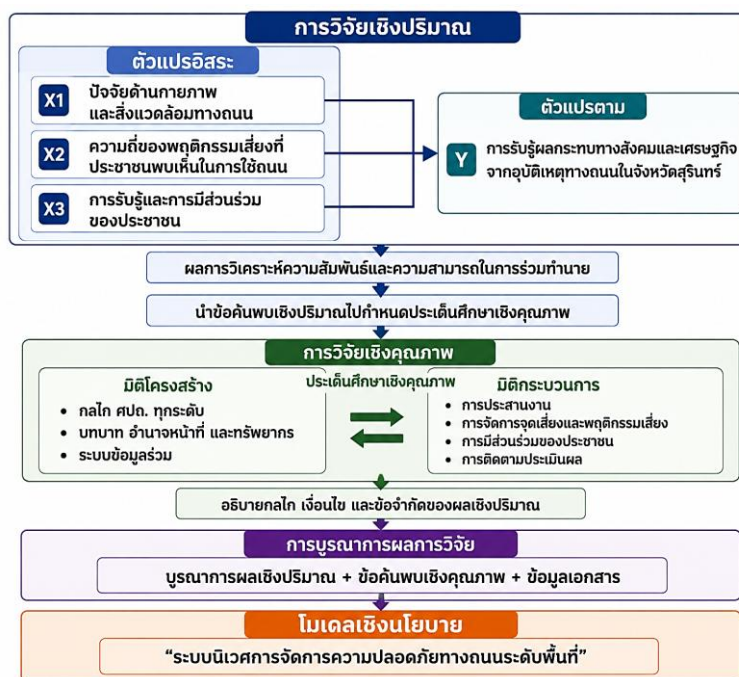
กรอบแนวคิดการวิจัยบูรณาการแนวคิดระบบที่ปลอดภัย การอภิบาลแบบร่วมมือ การนำนโยบายไปปฏิบัติ และกรอบบริบท-โครงสร้าง-กระบวนการ-ผลลัพธ์ (CSPO) ภายใต้การวิจัยแบบผสมผสานเชิงอธิบายตามลำดับชั้น ระยะเชิงปริมาณกำหนดตัวแปรอิสระ 3 ด้าน ได้แก่ ปัจจัยด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อมทางถนน ความถี่ของพฤติกรรมเสี่ยงที่ประชาชนพบเห็น และการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน ส่วนตัวแปรตามคือการรับรู้ผลกระทบทางสังคมและเศรษฐกิจ ผลเชิงปริมาณใช้พัฒนาแนวคำถามเชิงคุณภาพด้านโครงสร้าง ทรัพยากร ระบบข้อมูล การประสานงาน การจัดการความเสี่ยง การมีส่วนร่วม และการติดตามผล ก่อนบูรณาการกับหลักฐานจากเอกสารเพื่อสังเคราะห์โมเดล “ระบบนิเวศการจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่” ให้เหมาะสมกับบริบทจังหวัดสุรินทร์

Citation : ประหยัด หล้าวิสัย, กัมปนาท วงษ์วัฒนพงษ์, และ ภาสกร ดอกจันทร์. (2569). การบูรณาการความร่วมมือในการขับเคลื่อนนโยบาย



ความปลอดภัยทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ในระดับพื้นที่เพื่อลดต้นทุนทางสังคมและเศรษฐกิจ: กรณีศึกษาจังหวัดสุรินทร์. วารสารการบริหารการปกครองและนวัตกรรมท้องถิ่น, 10(2), e302823.

<https://doi.org/10.65205/jlgisrru.2026.e302823>



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

ที่มา: สังเคราะห์จากแนวคิดบริบท-โครงสร้าง-กระบวนการ-ผลลัพธ์ ร่วมกับ Haddon (1970), Ansell and Gash (2008) และ Creswell and Plano Clark (2018)

วิธีดำเนินการวิจัย (Research Methods)

การวิจัยนี้ใช้แบบผสมผสานเชิงอธิบายตามลำดับขั้น เริ่มจากการวิจัยเชิงปริมาณเพื่อศึกษาระดับตัวแปร ความสัมพันธ์ และอำนาจทำนายร่วมของปัจจัยบริบทพื้นที่ต่อการรับรู้ผลกระทบทางสังคม และเศรษฐกิจ แล้วนำผลไปพัฒนาแนวคำถามเชิงคุณภาพเพื่ออธิบายกลไก เจาะไข และข้อจำกัด ก่อนบูรณาการกับหลักฐานจากเอกสารเพื่อสังเคราะห์โมเดลเชิงนโยบาย ระยะเชิงปริมาณครอบคลุม 17 อำเภอ ส่วนระยะเชิงคุณภาพดำเนินการใน 5 อำเภอที่มีบริบทและระดับความเสี่ยงแตกต่างกัน ได้แก่ ปราสาท สังขะ ศีขรภูมิ ท่าตูม และชุมพลบุรี

ประชากรเป้าหมายคือประชาชนอายุ 18 ปีขึ้นไปที่พักอาศัยและใช้ถนนในจังหวัดสุรินทร์ จำนวน 1,100,456 คน กำหนดขนาดตัวอย่างด้วยสูตรของ Yamane ที่ระดับความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5 ได้ 400 คน คัดเลือกด้วยโควตาตามสัดส่วนประชากรรายอำเภอร่วมกับการเลือกแบบสะดวก จึงมีข้อจำกัด ในการอ้างอิงทั่วไป ผู้ให้ข้อมูลเชิงคุณภาพ 70 คน คัดเลือกแบบเจาะจงตามบทบาท ประสบการณ์ และความเกี่ยวข้องกับนโยบาย ประกอบด้วยผู้ให้สัมภาษณ์เชิงลึก 20 คน และผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่ม 6 กลุ่ม รวม 50 คน จากภาครัฐ ท้องถิ่น สาธารณสุข ชุมชน และภาคีเครือข่าย โดยเก็บข้อมูลจนเกิดความอิ่มตัว

Citation : Lawila, P., Wongwattanapong, K., & Dokchand, P. (2026). Collaborative Integration in Area-Based Road Safety



Policy Implementation through the Road Safety Directing Center (RSDC) to Reduce Social and Economic Costs: A Case Study of Surin Province. *Journal of Local Governance and Innovation*, 10(2), e302823.

<https://doi.org/10.65205/jlgisrru.2026.e302823>

เครื่องมือเชิงปริมาณเป็นแบบสอบถามมาตรฐานค่า 5 ระดับ จำนวน 46 ข้อ ครอบคลุมปัจจัยด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อมทางถนน พฤติกรรมเสี่ยงที่ประชาชนพบเห็น การรับรู้และการมีส่วนร่วม และผลกระทบทางสังคมและเศรษฐกิจ ผ่านการตรวจสอบจากผู้ทรงคุณวุฒิ 5 ท่าน มีค่าดัชนีความสอดคล้อง 0.67–1.00 และค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค .901–.981 เครื่องมือเชิงคุณภาพประกอบด้วยแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง แนวคำถามสนทนากลุ่ม และแบบบันทึกการวิเคราะห์เอกสาร ซึ่งพัฒนาจากผลเชิงปริมาณด้านพฤติกรรมเสี่ยง การมีส่วนร่วม ระบบข้อมูล ทรัพยากร การประสานงาน และความต่อเนื่องในการดำเนินงาน

ข้อมูลเชิงปริมาณวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา สหสัมพันธ์เพียร์สัน และการถดถอยพหุคูณ โดยตรวจสอบความเป็นเส้นตรง การแจกแจงปกติ ความเป็นอิสระและความแปรปรวนคงที่ของค่าคลาดเคลื่อน ภาวะพหุสัมพันธ์ร่วม และข้อมูลที่มีอิทธิพลสูง ข้อมูลเชิงคุณภาพวิเคราะห์ด้วยการวิเคราะห์เนื้อหาและการวิเคราะห์เชิงประเด็นตามกรอบ CSPO ผ่านการถอดความ ให้รหัส จัดหมวดหมู่ เปรียบเทียบระหว่างพื้นที่ และตรวจสอบสามเส้าด้านแหล่งข้อมูลและวิธีการ จากนั้นบูรณาการผลเชิงปริมาณ ข้อค้นพบเชิงคุณภาพ และหลักฐานจากเอกสารเพื่อสังเคราะห์โมเดลเชิงนโยบาย การวิจัยดำเนินการตามหลักจริยธรรมในมนุษย์ โดยขอความยินยอม คัมครองสิทธิในการถอนตัว และรักษาความลับของผู้เข้าร่วม

ผลการวิจัย (Research Results)

ผลการวิจัยนำเสนอตามวัตถุประสงค์ทั้ง 3 ข้อ โดยบูรณาการข้อมูลเชิงปริมาณจากประชาชนผู้ใช้งาน 400 คนใน 17 อำเภอ ข้อมูลเชิงคุณภาพจากผู้ให้ข้อมูล 70 คน และหลักฐานจากเอกสาร กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุ 50–59 ปี สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี รับราชการหรือทำงานรัฐวิสาหกิจ ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และรับข่าวสารผ่านสื่อสังคมออนไลน์ จึงควรตีความผลภายใต้ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างและบริบทจังหวัดสุรินทร์

1. ผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1

ประชาชนรับรู้ผลกระทบทางสังคมและเศรษฐกิจ รวมถึงข้อจำกัดของการสนับสนุนหลังเกิดเหตุโดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.63$, $SD = 0.76$) ประเด็นสูงสุด ได้แก่ การบาดเจ็บรุนแรงหรือพิการถาวรและการสูญเสียผู้หารายได้หลัก ($\bar{x} = 3.85$) รองลงมาคือความเสียหายต่อทรัพย์สิน ($\bar{x} = 3.82$) ผลกระทบต่อการศึกษาของบุตรหลาน ($\bar{x} = 3.79$) ปัญหาทางจิตใจ ($\bar{x} = 3.78$) และค่ารักษาพยาบาล ($\bar{x} = 3.75$) ส่วนการเข้าถึงสิทธิประโยชน์ การประกันภัย และการฟื้นฟูด้านจิตใจอยู่ในระดับปานกลาง สะท้อนว่าผลกระทบครอบคลุมผู้ประสบเหตุ ครอบครัว ชุมชน และระบบบริการสาธารณะ

Citation : ประยัตน์ หล้าวิสัย, กัมปนาท วงษ์วัฒนพงษ์, และ ภาสกร ดอกจันทร์. (2569). การบูรณาการความร่วมมือในการขับเคลื่อนนโยบาย



ความปลอดภัยทางถนนของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (ศปถ.) ในระดับพื้นที่เพื่อลดต้นทุนทางสังคมและเศรษฐกิจ: กรณีศึกษาจังหวัดสุรินทร์. วารสารการบริหารการปกครองและนวัตกรรมท้องถิ่น, 10(2), e302823.

<https://doi.org/10.65205/jlgisrru.2026.e302823>

2. ผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2

ปัจจัยด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อมทางถนน ($\bar{x} = 3.16$, $SD = 0.87$) ความถี่ของพฤติกรรมเสี่ยง ที่ประชาชนพบเห็น ($\bar{x} = 2.98$, $SD = 0.84$) และการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน ($\bar{x} = 3.10$, $SD = 0.86$) อยู่ในระดับปานกลาง โดยพฤติกรรมเสี่ยงที่พบมากคือการไม่สวมหมวกนิรภัย ($\bar{x} = 3.53$) และการใช้ความเร็วเกินกำหนด ($\bar{x} = 3.42$) ปัจจัยทั้งสามมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการรับรู้ผลกระทบทางสังคมและเศรษฐกิจอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .363-.393$, $p < .001$) และร่วมกันอธิบายความแปรปรวนได้ร้อยละ 27.3 ($R^2 = .273$, $F(3, 396) = 49.686$, $p < .001$) โดยความถี่ของพฤติกรรมเสี่ยงมีอำนาจทำนายสูงที่สุด ($\beta = .322$) รองลงมาคือการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน ($\beta = .236$) และปัจจัยด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อมทางถนน ($\beta = .150$) ทั้งนี้ ไม่พบภาวะพหุสัมพันธ์ร่วม และผลดังกล่าวมีใช้หลักฐานเชิงสาเหตุ

ตารางที่ 1 ผลความสัมพันธ์และความสามารถในการร่วมทำนายของปัจจัยด้านบริบทพื้นที่

ปัจจัยด้านบริบทพื้นที่	$\bar{x}$	SD	r	B	β	p
ปัจจัยด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อมทางถนน	3.16	0.87	.363***	.131	.150	.009
ความถี่ของพฤติกรรมเสี่ยงที่ประชาชนพบเห็นในการใช้ถนน	2.98	0.84	.392***	.290	.322	< .001
การรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน	3.10	0.86	.393***	.207	.236	< .001

หมายเหตุ: ตัวแปรตาม คือ การรับรู้ผลกระทบทางสังคมและเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนน ($\bar{x} = 3.63$, $SD = 0.76$); *** $p < .001$

สมการถดถอยในรูปคะแนนดิบ ดังนี้

$$\hat{O} = 1.708 + 0.131(C1) + 0.290(C2) + 0.207(C3)$$

เมื่อควบคุมตัวแปรอื่นให้คงที่ หากปัจจัยด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อมทางถนน (C1) ความถี่ของพฤติกรรมเสี่ยง (C2) และการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน (C3) เพิ่มขึ้น 1 คะแนน การรับรู้ผลกระทบที่คาดการณ์จะเพิ่มขึ้น 0.131, 0.290 และ 0.207 คะแนน ตามลำดับ โดยพฤติกรรมเสี่ยงมีอำนาจทำนายสูงที่สุด อย่างไรก็ตาม ค่าสัมประสิทธิ์เชิงบวกเป็นความสัมพันธ์จากข้อมูลการรับรู้ มิใช่หลักฐานเชิงสาเหตุ แบบจำลองอธิบายความแปรปรวนได้ร้อยละ 27.3 ส่วนที่เหลืออาจเกี่ยวข้องกับปัจจัยอื่นซึ่งอธิบายเพิ่มเติมด้วยข้อมูลเชิงคุณภาพตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3

3. ผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3

ผลเชิงคุณภาพพบว่า แม้จังหวัดสุรินทร์มีโครงสร้างขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนตั้งแต่ระดับจังหวัดถึงชุมชน แต่ประสิทธิภาพยังขึ้นอยู่กับการประสานงาน ระบบข้อมูลร่วม ทรัพยากร ความ

Citation : Lawila, P., Wongwattanapong, K., & Dokchand, P. (2026). Collaborative Integration in Area-Based Road Safety



Policy Implementation through the Road Safety Directing Center (RSDC) to Reduce Social and Economic Costs: A Case Study of Surin Province. *Journal of Local Governance and Innovation*, 10(2), e302823.

<https://doi.org/10.65205/jlgisrru.2026.e302823>

ต่อเนื่อง และศักยภาพของกลไกระดับพื้นที่ โดยเฉพาะ “กลไกตัวเชื่อม” ที่ถ่ายทอดนโยบาย ประสานหน่วยงาน และเชื่อมปัญหาชุมชนสู่การตัดสินใจระดับจังหวัด ข้อจำกัดสำคัญคือข้อมูลแยกส่วน การดำเนินงานเข้มข้นเฉพาะช่วงเทศกาล การมีส่วนร่วมที่ยังเน้นการรับข้อมูล และการติดตามที่มุ่งกิจกรรมมากกว่าผลลัพธ์ ทั้งนี้ ข้อค้นพบอธิบายว่าพฤติกรรมเสี่ยงมีอำนาจทำนายสูงที่สุดเพราะเกิดซ้ำในชีวิตประจำวัน ขณะที่การมีส่วนร่วมของประชาชนยังไม่ต่อเนื่องถึงระดับร่วมตัดสินใจ

การบูรณาการผลเชิงปริมาณ ข้อค้นพบเชิงคุณภาพ และหลักฐานจากเอกสารนำไปสู่โมเดล “ระบบนิเวศการจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่” ประกอบด้วย 6 องค์ประกอบ ได้แก่ 1) บริบทและความเสี่ยง 2) โครงสร้าง ศปถ. แบบพหุระดับ 3) กลไกเชื่อมประสาน 4) ระบบข้อมูลร่วม 5) กระบวนการบูรณาการและติดตามผล และ 6) ผลลัพธ์ด้านการลดความเสี่ยง ความรุนแรงของการบาดเจ็บ และต้นทุนทางสังคมและเศรษฐกิจ โดยมี ศปถ. เป็นกลไกกลางเชื่อมโยงหน่วยงาน ข้อมูล ทรัพยากร และประชาชนให้เหมาะสมกับบริบทพื้นที่

ตารางที่ 2 การเปรียบเทียบและบูรณาการผลเชิงปริมาณกับข้อค้นพบเชิงคุณภาพ

ประเด็นหลัก	ผลเชิงปริมาณ	ข้อค้นพบเชิงคุณภาพ	นัยเชิงนโยบาย
ผลกระทบทางสังคมและเศรษฐกิจ	อยู่ในระดับมาก ($\bar{x}=3.63$)	กระทบต่อผู้ประสบเหตุ ครว้เรือน ชุมชน และหน่วยบริการ	เชื่อมการป้องกัน การช่วยเหลือ และการฟื้นฟูหลังเกิดเหตุ
กายภาพและสิ่งแวดล้อมทางถนน	$r=.363$, $\beta=.150$	ยังมีจุดเสี่ยง แสงสว่างและป้ายจราจรไม่เพียงพอ	จัดทำฐานข้อมูลจุดเสี่ยง และกำหนดเจ้าภาพแก้ไข
พฤติกรรมเสี่ยงในการใช้ถนน	มีอำนาจทำนายสูงที่สุด ($\beta=.322$)	การใช้ความเร็วและไม่สวมหมวกนิรภัยเกิดซ้ำตลอดปี	บูรณาการการบังคับใช้กฎหมาย การสื่อสาร และมาตรการชุมชน
การรับรู้และการมีส่วนร่วม	$r=.393$, $\beta=.236$	ประชาชนรับรู้ปัญหา แต่มีส่วนร่วมเชิงตัดสินใจจำกัด	พัฒนาช่องทางแจ้งปัญหา ร่วมวางแผน และติดตามผล
กลไกการบริหารจัดการ	แบบจำลองอธิบายได้ร้อยละ 27.3	ข้อมูลและการประสานงานยังแยกส่วน การดำเนินงานไม่ต่อเนื่อง	ยกระดับ ศปถ. เป็นกลไกถาวรที่ใช้ข้อมูลและเป้าหมายร่วม

หมายเหตุ: r หมายถึงค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน; β หมายถึงค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยมาตรฐาน

Citation : ประยัตน์ หล้าวิสัย, กัมปนาท วงษ์วัฒนพงษ์, และ ภาสกร ดอกจันทร์. (2569). การบูรณาการความร่วมมือในการขับเคลื่อนนโยบาย



ความปลอดภัยทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ในระดับพื้นที่เพื่อลดต้นทุนทางสังคมและเศรษฐกิจ: กรณีศึกษาจังหวัดสุรินทร์. วารสารการบริหารการปกครองและนวัตกรรมท้องถิ่น, 10(2), e302823.

<https://doi.org/10.65205/jlgisrru.2026.e302823>

ผลการบูรณาการชี้ว่า พฤติกรรมเสี่ยงมีอำนาจทำนายสูงที่สุด เนื่องจากเกิดซ้ำในชีวิตประจำวัน ขณะที่การรับรู้และการมีส่วนร่วมสัมพันธ์กับการรับรู้ผลกระทบในระดับสูง แต่ยังไม่พัฒนาเป็นการร่วมตัดสินใจอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ระบบข้อมูล ทรัพยากร ภาวะผู้นำ ความต่อเนื่อง และกลไกประสานงาน ซึ่งอยู่นอกแบบจำลองเชิงปริมาณยังมีบทบาทสำคัญ การลดความสูญเสียจึงควรบูรณาการการจัดการพฤติกรรมและจุดเสี่ยง ระบบข้อมูลร่วม การดูแลหลังเกิดเหตุ และการมีส่วนร่วมของประชาชน ภายใต้กลไก สปถ. ที่ขับเคลื่อนนโยบายอย่างต่อเนื่องและสอดคล้องกับบริบทพื้นที่

อภิปรายผลการวิจัย (Research Discussion)

1. ผลกระทบทางสังคมและเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนน

ประชาชนรับรู้ผลกระทบทางสังคมและเศรษฐกิจ รวมถึงข้อจำกัดของการสนับสนุนหลังเกิดเหตุโดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.63$, $SD = 0.76$) ครอบคลุมการบาดเจ็บรุนแรงหรือพิการถาวร การสูญเสียผู้หารายได้หลัก ความเสียหายต่อทรัพย์สิน ค่ารักษาพยาบาล ผลกระทบต่อการศึกษาของบุตรหลาน และปัญหาด้านจิตใจ สะท้อนว่าความสูญเสียขยายจากผู้ประสบเหตุไปสู่ครัวเรือน ชุมชน และระบบบริการสาธารณะ โดยเฉพาะเมื่อผู้ประสบเหตุเป็นวัยแรงงานหรือผู้หารายได้หลัก

ข้อค้นพบสอดคล้องกับงานวิจัยที่ชี้ว่าอุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดความสูญเสียด้านรายได้ ผลผลิตทางทรัพย์สิน ทุนมนุษย์ และคุณภาพชีวิต (Chantith et al., 2021; ปรีดา จาตุรพงศ์ และคณะ, 2563; ชมพูนุท โกสลากร เพิ่มพูนวิวัฒน์ และคณะ, 2563; World Bank, 2017; Wijnen, 2024) อย่างไรก็ตาม การเข้าถึงสิทธิประโยชน์ การประกันภัย และการฟื้นฟูด้านจิตใจยังอยู่ในระดับปานกลาง จึงสะท้อนช่องว่างระหว่างการช่วยเหลือฉุกเฉินกับการฟื้นฟูระยะยาว การจัดการตามแนวคิดระบบที่ปลอดภัยจึงควรครอบคลุมการป้องกัน การลดความรุนแรง การช่วยเหลือฉุกเฉิน และการฟื้นฟูหลังเกิดเหตุ

2. ความสัมพันธ์และความสามารถในการทำนายของปัจจัยด้านบริบทพื้นที่

แม้การรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชนมีความสัมพันธ์กับการรับรู้ผลกระทบสูงที่สุด ($r = .393$) แต่ความถี่ของพฤติกรรมเสี่ยงมีอำนาจทำนายสูงที่สุดเมื่อควบคุมตัวแปรอื่น ($\beta = .322$) โดยปัจจัยทั้งสามร่วมกันอธิบายความแปรปรวนได้ร้อยละ 27.3 ($R^2 = .273$, Adjusted $R^2 = .268$, $p < .001$) ความแตกต่างดังกล่าวเกิดจากสหสัมพันธ์ที่พิจารณาความสัมพันธ์รายคู่ ขณะที่การถดถอยประเมินอำนาจทำนายเฉพาะของแต่ละตัวแปรเมื่อวิเคราะห์ร่วมกัน

ผู้ที่รับรู้จุดเสี่ยงหรือมีปฏิสัมพันธ์กับหน่วยงานมากอาจตระหนักถึงผลกระทบชัดเจน จึงมีค่าสหสัมพันธ์สูง ขณะที่พฤติกรรมเสี่ยงเกิดซ้ำและส่งผลโดยตรงต่อการรับรู้ความสูญเสีย ในบริบทจังหวัดสุรินทร์ การพึ่งพาอาศัยส่วนบุคคล ทางเลือกการเดินทางที่จำกัด และการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่ต่อเนื่อง ทำให้

Citation : Lawila, P., Wongwattanapong, K., & Dokchand, P. (2026). Collaborative Integration in Area-Based Road Safety



Policy Implementation through the Road Safety Directing Center (RSDC) to Reduce Social and Economic Costs: A Case Study of Surin Province. *Journal of Local Governance and Innovation*, 10(2), e302823.

<https://doi.org/10.65205/jlgisrru.2026.e302823>

ยังพบการไม่สวมหมวกนิรภัย การใช้ความเร็ว และการฝ่าฝืนกฎจราจร แม้ประชาชนตระหนักถึงความเสี่ยงแล้วก็ตาม

ข้อค้นพบสอดคล้องกับงานวิจัยที่เน้นบทบาทของพฤติกรรมเสี่ยงและความร่วมมือของชุมชน (ธนัญชัย บุญหนัก และคณะ, 2560; บัณฑิต ตั้งกมลศรี, 2559; กานต์นิธิ ไชยบุตร, 2568; อุดมกฤษฎี ศรีนนท์ และคณะ, 2563; วิชุดา เสถียรนาม และคณะ, 2559) รวมทั้งสนับสนุน Uzundu (2019) และ Sarker et al. (2023) ว่าการรับรู้เพียงอย่างเดียวยังไม่เพียงพอ หากขาดการบังคับใช้กฎหมาย การจัดการความเร็ว สภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย และการมีส่วนร่วมเชิงตัดสินใจ ทั้งนี้ ผลดังกล่าวแสดงความสัมพันธ์และอำนาจทำนาย มิใช่หลักฐานเชิงสาเหตุ และยังมีปัจจัยอื่นนอกแบบจำลอง

3. กลไกการบูรณาการความร่วมมือระดับพื้นที่

แม้จังหวัดสุรินทร์มีโครงสร้างขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนตั้งแต่ระดับจังหวัดถึงชุมชน แต่ประสิทธิภาพยังขึ้นอยู่กับระบบข้อมูลร่วม การประสานงาน ความต่อเนื่อง การเชื่อมโยงแผนกับงบประมาณ และความรับผิดชอบที่ชัดเจน ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอจึงควรเป็น “กลไกตัวเชื่อม” ระหว่างนโยบายจังหวัดกับการปฏิบัติของท้องถิ่นและชุมชน

ข้อค้นพบสอดคล้องกับงานวิจัยที่เน้นความสำคัญของทรัพยากร การประสานงาน การติดตามผล และความต่อเนื่อง (ชิตีพัชร สุขชี, 2565; ณิชมน ทองพัฒน์ และคณะ, 2567; ธนาภรณ์ สุรภัส, 2567) รวมทั้งแนวคิดการอภิบาลแบบร่วมมือ การอภิบาลพหุระดับ และการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งให้ความสำคัญกับเป้าหมายและความรับผิดชอบร่วมระหว่างหน่วยงาน (Ansell & Gash, 2008; Hooghe & Marks, 2003; Pressman & Wildavsky, 1973)

กลไกที่เหมาะสมควรดำเนินงานตลอดปี ใช้ข้อมูลร่วม เสริมศักยภาพและทรัพยากรแก่ระดับอำเภอ และท้องถิ่น และเปิดให้ประชาชนกับภาคีเครือข่ายมีส่วนร่วมตั้งแต่การระบุปัญหาถึงการประเมินผล เพื่อเชื่อมโยงการลดพฤติกรรมเสี่ยง การแก้ไขจุดเสี่ยง การบังคับใช้กฎหมาย และการจัดสรรทรัพยากรให้เหมาะสมกับบริบทพื้นที่

ความรู้ใหม่ (New Knowledge)

องค์ความรู้ใหม่เกิดจากการบูรณาการผลเชิงปริมาณ ข้อค้นพบเชิงคุณภาพ และหลักฐานจากเอกสาร จนนำไปสู่ “โมเดลระบบนิเวศการจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่จังหวัดสุรินทร์” ผลเชิงปริมาณพบว่า ปัจจัยด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อมทางถนน ความถี่ของพฤติกรรมเสี่ยง และการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน ร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของการรับรู้ผลกระทบทางสังคมและเศรษฐกิจได้ร้อยละ 27.3 โดยความถี่ของพฤติกรรมเสี่ยงมีอำนาจทำนายสูงที่สุด ทั้งนี้ ผลดังกล่าวเป็นความสัมพันธ์ภายในกลุ่มตัวอย่าง มิใช่หลักฐานเชิงสาเหตุ และมีข้อจำกัดในการอ้างอิงทั่วไป

Citation : ประยัตน์ หล้าวิสัย, กัมปนาท วงษ์วัฒนพงษ์, และ ภาสกร ดอกจันทร์. (2569). การบูรณาการความร่วมมือในการขับเคลื่อนนโยบาย



ความปลอดภัยทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ในระดับพื้นที่เพื่อลดต้นทุนทางสังคมและเศรษฐกิจ: กรณีศึกษาจังหวัดสุรินทร์. วารสารการบริหารการปกครองและนวัตกรรมท้องถิ่น, 10(2), e302823.

<https://doi.org/10.65205/jlgisrru.2026.e302823>

ข้อค้นพบเชิงประจักษ์แสดงว่า ปัจจัยด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อมทางถนน ความถี่ของพฤติกรรมเสี่ยงที่ประชาชนพบเห็น และการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน ร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของการรับรู้ผลกระทบทางสังคมและเศรษฐกิจได้ร้อยละ 27.3 โดยความถี่ของพฤติกรรมเสี่ยงมีอำนาจทำนายสูงที่สุด อย่างไรก็ตาม ผลดังกล่าวเป็นความสัมพันธ์ภายในกลุ่มตัวอย่าง มิใช่หลักฐานเชิงสาเหตุ และมีข้อจำกัดในการอ้างอิงทั่วไป ผลเชิงคุณภาพยังชี้ถึงข้อจำกัดด้านระบบข้อมูล หน่วยงานเจ้าภาพ ทรัพยากร การประสานงาน และการติดตามผล ขณะที่กลไกระดับอำเภอ ท้องถิ่น ชุมชน และระบบข้อมูลร่วมมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงนโยบายสู่การปฏิบัติ

ความใหม่ของการวิจัยอยู่ที่การสังเคราะห์ข้อค้นพบเป็นโมเดลเชิงระบบ 6 องค์ประกอบ ได้แก่ บริบทและความเสี่ยง โครงสร้างศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนแบบพหุระดับ กลไกเชื่อมประสาน ระบบข้อมูลร่วม กระบวนการบูรณาการและติดตามผล และผลลัพธ์ด้านการลดความเสี่ยง ความรุนแรงของการบาดเจ็บ และต้นทุนทางสังคมและเศรษฐกิจ โมเดลประยุกต์กรอบบริบท-โครงสร้าง-กระบวนการ-ผลลัพธ์ (CSPO) และเสนอ “กลไกตัวเชื่อม” เพื่อเชื่อมโยงข้อมูล ทรัพยากร อำนาจตัดสินใจ และความร่วมมือระหว่างจังหวัด อำเภอ ท้องถิ่น และชุมชนบนฐานข้อมูลและเป้าหมายร่วม ทั้งนี้ โมเดลสามารถใช้เป็นกรอบเบื้องต้นในการวิเคราะห์ ออกแบบ ขับเคลื่อน และประเมินนโยบาย ตลอดจนตรวจสอบและเปรียบเทียบในพื้นที่อื่น

การนำโมเดลไปใช้ควรมีข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน หน่วยงานเจ้าภาพและบทบาทที่ชัดเจน ทรัพยากรเพียงพอ การประสานงานและติดตามผลอย่างต่อเนื่อง และการมีส่วนร่วมของประชาชน เนื่องจากโมเดลพัฒนาจากบริบทจังหวัดสุรินทร์ องค์ประกอบทั้ง 6 ด้านจึงเป็นกรอบแกนกลางเบื้องต้นที่ต้องตรวจสอบเพิ่มเติม การประยุกต์ใช้ในพื้นที่อื่นควรปรับมาตรการ ตัวชี้วัด โครงสร้าง และบทบาทของภาคีให้เหมาะสมกับบริบท พร้อมทดลองและประเมินผลก่อนขยายผล โดยสามารถใช้เป็นกรอบวิเคราะห์ ออกแบบ ขับเคลื่อน และประเมินนโยบาย ตลอดจนเป็นฐานการวิจัยเปรียบเทียบระหว่างพื้นที่

Citation : Lawila, P., Wongwattanapong, K., & Dokchand, P. (2026). Collaborative Integration in Area-Based Road Safety



Policy Implementation through the Road Safety Directing Center (RSDC) to Reduce Social and Economic Costs: A Case Study of Surin Province. *Journal of Local Governance and Innovation*, 10(2), e302823.

<https://doi.org/10.65205/jlgisrru.2026.e302823>



ภาพที่ 2 โมเดลระบบนิเวศการจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่จังหวัดสุรินทร์
ที่มา: สังเคราะห์จากผลการวิจัยเชิงปริมาณ ผลการวิจัยเชิงคุณภาพ และการวิเคราะห์เอกสารที่เกี่ยวข้อง

ข้อเสนอแนะการวิจัย (Research Suggestions)

1. ข้อเสนอแนะเพื่อนำผลการวิจัยไปใช้

จังหวัดสุรินทร์ควรกำหนดความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระสำคัญ โดยบูรณาการเป้าหมาย มาตรการ งบประมาณ ผู้รับผิดชอบ และตัวชี้วัดไว้ในแผนระดับจังหวัดและแผนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ให้ครอบคลุมการลดการเสียชีวิต การบาดเจ็บรุนแรง พฤติกรรมเสี่ยง จุดเสี่ยง และผลกระทบทางสังคม และเศรษฐกิจ พร้อมพัฒนาฐานข้อมูลกลางเพื่อวิเคราะห์สถานการณ์ จัดลำดับจุดเสี่ยง และจัดสรรทรัพยากรตามระดับความเสี่ยง โดยให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดกำหนดมาตรฐานข้อมูล และศูนย์ปฏิบัติการระดับอำเภอประสานการดำเนินงานในพื้นที่

Citation : ประหยัต หล้าวิสัย, กัมปนาท วงษ์วัฒนพงษ์, และ ภาสกร ดอกจันทร์. (2569). การบูรณาการความร่วมมือในการขับเคลื่อนนโยบาย



ความปลอดภัยทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปท.) ในระดับพื้นที่เพื่อลดต้นทุนทางสังคมและเศรษฐกิจ: กรณีศึกษาจังหวัดสุรินทร์. วารสารการบริหารการปกครองและนวัตกรรมท้องถิ่น, 10(2), e302823.

<https://doi.org/10.65205/jlgisrru.2026.e302823>

งบประมาณและมาตรการควมเร่งจัดการความเร็ว ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ป้องกันการขับซึ่ขณะมึนเมา และแก้ไขจุดเสี่ยง ควบคู่กับการกำหนดแนวปฏิบัติร่วมระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับหน่วยงานเจ้าของถนน และทบทวนกฎหมายหรือขั้นตอนที่เป็นอุปสรรค นอกจากนี้ ควรยกระดับศูนย์ปฏิบัติการระดับอำเภอเป็นกลไกเชื่อมโยงจังหวัด ท้องถิ่น และชุมชน เปิดให้ประชาชนร่วมระบุปัญหาออกแบบมาตรการ และติดตามผล รวมทั้งเชื่อมโยงการช่วยเหลือ ฟื้นฟู และเยียวยาผู้ประสบเหตุอย่างต่อเนื่อง

2. ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

ควรใช้การวิจัยกึ่งทดลอง การเปรียบเทียบก่อนและหลังแบบมีกลุ่มเปรียบเทียบ หรือการศึกษาระยะยาว เพื่อประเมินประสิทธิผลของมาตรการลดพฤติกรรมเสี่ยง การจัดการความเร็ว การสวมหมวกนิรภัย และการแก้ไขจุดเสี่ยง รวมทั้งใช้การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมและการวิจัยและพัฒนา เพื่อพัฒนานวัตกรรมเชิงระบบ ฐานข้อมูลจุดเสี่ยง และเครื่องมือติดตามผลที่เหมาะสมกับบริบทพื้นที่

นอกจากนี้ ควรใช้การสุ่มตัวอย่างแบบอาศัยความน่าจะเป็น และตรวจสอบโมเดลระบบนิเวศการจัดการความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ที่มีบริบทแตกต่างกัน เพื่อจำแนกองค์ประกอบแกนกลางและองค์ประกอบที่ต้องปรับตามบริบท อันจะเพิ่มความน่าเชื่อถือและศักยภาพในการขยายผลของโมเดล

เอกสารอ้างอิง (References)

- กานต์นิจิ ไชยบุตร. (2568). การพัฒนารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยกลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดสกลนคร. *วารสารวิชาการเพื่อการพัฒนาาระบบสุขภาพปฐมภูมิและสาธารณสุข*, 3(2), 372–387. <https://he03.tci-thaijo.org/index.php/AJHSD/article/view/4625>
- กฤษณพงศ์ พุตระกูล, ศุภกร ปุญญฤทธิ์, และเสกสัน เครือคำ. (2560). รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ การศึกษาข้อเสนอในเชิงนโยบายเพื่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก. สถาบันอาชีวศึกษาและการบริหารงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยรังสิต และโรงเรียนนายร้อยตำรวจ. https://elibrary.tsri.or.th/fullP/RDG5910053/RDG5910053_full.pdf
- ชญาณิน กฤติยะโชติ, เปรมปรีดิ์ ชวนะนรเศรษฐ์, สุภาภรณ์ ทิศนพวงศ์, อนุพันธ์ สุวรรณพันธ์, และวีระชน เกลียวกลม. (2567). การส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ด้วยมาตรการ “ด่านชุมชนปากหวาน”: บทเรียนจากการดำเนินงานในจังหวัดศรีสะเกษ. *วารสารการสร้างเสริมสุขภาพไทย*, 3(2), 100–107. <https://so14.tci-thaijo.org/index.php/thpjournal/article/view/3035>
- ชมพูนุท โกสลากร เพิ่มพูนวิวัฒน์, ชัยยุทธ์ กลีบบัว, และจตุรภัทร จันทร์ทิติย์. (2563). รายงานฉบับสมบูรณ์ ้วยคะแนนกับพฤติกรรมความเสี่ยงในอุบัติเหตุทางถนน. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. https://resourcecenter.thaihealth.or.th/assets/mediadol/download_dol/78a25cea-4a4a-eb11-80ec-00155d09b41f/downloaded_file_20251110063531.pdf
- ชิตีพัชร สุขชี. (2565). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ กรณีการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี [การค้นคว้าอิสระรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย].

Citation : Lawila, P., Wongwattanapong, K., & Dokchand, P. (2026). Collaborative Integration in Area-Based Road Safety



Policy Implementation through the Road Safety Directing Center (RSDC) to Reduce Social and Economic Costs: A Case Study of Surin Province. *Journal of Local Governance and Innovation*, 10(2), e302823.

<https://doi.org/10.65205/jlgisrru.2026.e302823>

มหาวิทยาลัย]. Chulalongkorn University Theses and Dissertations.

<https://doi.org/10.58837/CHULA.IS.2022.372>

ณิชนัน ทองพัฒน์, สุเมธ อภิตติกุล, จิตรเลขา สุขรวัย, ชัยพร ชุ่มบุญชู, และสิทธา ตรีพรชัยศักดิ์. (2567). การศึกษาเพื่อสนับสนุนการดำเนินการมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่นให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565–2570. สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. https://tdri.or.th/wp-content/uploads/2024/08/2024_03_HRS_570512-1.pdf

ณัญชัย บุญหนัก, กุหลาบ รัตนสังธรรม, ชิงชัย เมธพัฒน์, และทงศักดิ์ ยิ่งรัตนสุข. (2560). รูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างความบกพร่องของผู้ขับขี่ พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย และความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอุตสาหกรรม. วารสารวิจัยทางวิทยาศาสตร์สุขภาพ, 11(2), 60–70. <https://he01.tci-thaijo.org/index.php/JHR/article/view/107878>

ธนาภรณ์ สุรสิทธิ์. (2567). กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ (พ.ศ. 2565–2567) [การค้นคว้าอิสระรัฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์]. คลังวิทยานิพนธ์และงานวิจัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

https://ethesisarchive.library.tu.ac.th/thesis/2024/TU_2024_6603010288_20077_30592.pdf

บัณฑิต ตั้งกมลศรี. (2559). ปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือ: วิเคราะห์กลุ่มพหุ [วิทยานิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต, มหาวิทยาลัยบูรพา]. คลังปัญญา มหาวิทยาลัยบูรพา. <https://buuir.buu.ac.th/xmlui/handle/1234567890/11477>

ปรีดา จาตุรงค์, มณเฑียร สติมานนท์, และสุพัตรา สำราญจิตร. (2563). รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการวิจัยการพัฒนาระบบการประเมินมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของประเทศไทยที่เป็นมาตรฐาน. มูลนิธิไทยโรดส์. http://www.thairoads.org/wp-content/uploads/2023/04/Research-Report_Thairoads-2563.pdf

วิชุดา เสถียรนาม, กนกพร รัตนสุธีระกุล, ธนศ เสถียรนาม, จินดาพร จำรัสเลิศลักษณ์, พงษ์พันธ์ แทนเกษม, ธัญภรณ์ สมอุดร, ธวัชชัย บุตรศรี, รัตนาภรณ์ แก้วกลิงกลม, พรศิริ อรุณา, และธนาภรณ์ ดิยะบุตร. (2559). คู่มือจัดการ “จุดเสี่ยง” ทางถนนในชุมชน (ฉบับปรับปรุงใหม่). ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน และมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย. https://www.roadsafetythai.org/edoc/doc_20181120145048.pdf

ศิริธงชัย ชูนาคา. (2559). การศึกษาความปลอดภัยทางถนนในเขตชุมชนเมือง: กรณีศึกษาบ้านคลองแงะ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา [วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์]. คลังปัญญา มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. <https://kb.psu.ac.th/psukb/handle/2016/11485>

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2565). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565–2570. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย.

<https://roadsafety.disaster.go.th/roadsafety/download/7377?id=21555>

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์. (2568). แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ ประจำปี พ.ศ. 2568. https://myoffice.surinpeo.go.th/data/tkk3/25680221_102502_7186.pdf

Citation : ประหยัด หล้าวิสัย, กัมปนาท วงษ์วัฒนพงษ์, และ ภาสกร ดอกจันทร์. (2569). การบูรณาการความร่วมมือในการขับเคลื่อนนโยบาย



ความปลอดภัยทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ในระดับพื้นที่เพื่อลดต้นทุนทางสังคมและเศรษฐกิจ: กรณีศึกษาจังหวัดสุรินทร์. วารสารการบริหารการปกครองและนวัตกรรมท้องถิ่น, 10(2), e302823.

<https://doi.org/10.65205/jlgisrru.2026.e302823>

- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2568). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2567. สำนักแผนความปลอดภัย. https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2568-10/20251002_Report_RoadAccident_2567_resize.pdf
- สุเมธ องกิตติกุล, ณิชมน ทองพัฒน์, จิตรเลขา สุขรวัย, ชัยพร ชุ่มบุญชู, สิทธา ตริพรชัยศักดิ์, นันทชาติ รัตนบุรี, และธมลวรรณ ทาสวรรณ. (2565). โครงการศึกษาเพื่อติดตามและประเมินผลแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565–2570. สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. <https://tdri.or.th/2024/08/570433/>
- อุดมกฤษฎี ศรีนนท์, รัศมี ศรีนนท์, เสกสรร ดีชวนะเลิศ, สมคิด เขาว์ช่างเหล็ก, และทวิ เลียวประโคน. (2563). การถอดบทเรียนโครงการแก้ไขจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชนโดยหน่วยจัดการร่วม (NODE) ศูนย์เรียนรู้สุภาพะ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. *พุทธมัตว์*, 5(1), 74–90. <https://so01.tci-thaijo.org/index.php/bdm/article/view/240711>
- Ansell, C., & Gash, A. (2008). Collaborative governance in theory and practice. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 18(4), 543–571. <https://doi.org/10.1093/jopart/mum032>
- Chantith, C., Permpoonwivat, C. K., & Hamaide, B. (2021). Measure of productivity loss due to road traffic accidents in Thailand. *IATSS Research*, 45(1), 131–136. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2020.07.001>
- Creswell, J. W., & Plano Clark, V. L. (2018). *Designing and conducting mixed methods research* (3rd ed.). SAGE Publications.
- Donabedian, A. (1966). Evaluating the quality of medical care. *The Milbank Memorial Fund Quarterly*, 44(3, Suppl.), 166–206. <https://doi.org/10.2307/3348969>
- Emerson, K., Nabatchi, T., & Balogh, S. (2012). An integrative framework for collaborative governance. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 22(1), 1–29. <https://doi.org/10.1093/jopart/mur011>
- Haddon, W., Jr. (1970). On the escape of tigers: An ecologic note. *American Journal of Public Health and the Nation's Health*, 60(12), 2229–2234. <https://doi.org/10.2105/AJPH.60.12.2229-b>
- Hooghe, L., & Marks, G. (2003). Unraveling the central state, but how? Types of multi-level governance. *American Political Science Review*, 97(2), 233–243. <https://doi.org/10.1017/S0003055403000649>
- International Transport Forum. (2008). *Towards zero: Ambitious road safety targets and the Safe System approach*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/9789282101964-en>
- Pressman, J. L., & Wildavsky, A. B. (1973). *Implementation: How great expectations in Washington are dashed in Oakland; or, why it's amazing that federal programs work at all*. University of California Press.
- Sarker, M. S., Carsten, O., Huang, Y., & Hajiseyedjavadi, F. (2023). Motivations of pedestrians for safe use of highway crossing: An application of the behaviour change model COM-B in Bangladesh. *Traffic Safety Research*, 4, Article e000037. <https://doi.org/10.55329/apul4688>

Citation : Lawila, P., Wongwattanapong, K., & Dokchand, P. (2026). Collaborative Integration in Area-Based Road Safety



Policy Implementation through the Road Safety Directing Center (RSDC) to Reduce Social and Economic Costs: A Case Study of Surin Province. *Journal of Local Governance and Innovation*, 10(2), e302823.

<https://doi.org/10.65205/jlgisrru.2026.e302823>

- Uzundu, C. C. (2019). *The influence of road safety culture on driver behaviour: A study of Nigerian drivers* [Doctoral dissertation, University of Leeds]. White Rose eTheses Online.
<https://etheses.whiterose.ac.uk/id/eprint/25329/>
- Wijnen, W. (2024). *Road safety and welfare* [Doctoral dissertation, Delft University of Technology].
<https://doi.org/10.4233/uuid:a370c3e3-22d8-4a33-81fe-a8c2a3043565>
- World Bank. (2017). *The high toll of traffic injuries: Unacceptable and preventable*.
<https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/8d9b43ee-4ad4-501c-8e49-c58463ce6d52>
- World Health Organization. (2023). *Global status report on road safety 2023*.
<https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>
- World Health Organization, & United Nations Regional Commissions. (2021). *Global plan for the Decade of Action for Road Safety 2021–2030*. World Health Organization.
<https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>
- World Health Organization Regional Office for South-East Asia. (2024). *WHO South-East Asia regional status report on road safety: Towards safer and sustainable mobility*. World Health Organization.
<https://www.who.int/publications/i/item/9789290211730>
- Yamane, T. (1973). *Statistics: An introductory analysis* (3rd ed.). Harper & Row.

Citation : ประหยัด หล้าวิสัย, กัมปนาท วงษ์วัฒนพงษ์, และ ภาสกร ดอกจันทร์. (2569). การบูรณาการความร่วมมือในการขับเคลื่อนนโยบาย



ความปลอดภัยทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ในระดับพื้นที่เพื่อลดต้นทุนทางสังคมและเศรษฐกิจ:
กรณีศึกษาจังหวัดสุรินทร์. วารสารการบริหารการปกครองและนวัตกรรมท้องถิ่น, 10(2), e302823.

<https://doi.org/10.65205/jlgisrru.2026.e302823>