

Received:	07-03-2025
Revised:	23-05-2025
Accepted:	17-07-2025

การจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นภายใต้ความร่วมมือ
ของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในจังหวัดสุราษฎร์ธานี
Road Safety Management of Local Government Organization under the Citizen
Cooperation through Social Mechanisms in Surat Thani

วัฒนา นนทชิต^{*1}

Wattana Nontachit

nontachit@gmail.com

กรวิทย์ เกาะกลาง¹

Koravit Koklang

koravidh@gmail.com

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนน 2) ศึกษาความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดสุราษฎร์ธานี และ 3) แสวงหาแนวทางการสนับสนุนความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การวิจัยนี้เป็นการวิจัยผสมผสานแบบคุณานาเขาหากัน พื้นที่การวิจัยคือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดสุราษฎร์ธานี การวิจัยเชิงปริมาณใช้แบบสอบถามในการสำรวจข้อมูล กำหนดประชากรโดยอาศัยหลักความน่าจะเป็นสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง ตามโครงสร้างศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นพื้นที่ละ 9 แห่ง ตัวอย่างทั้ง 138 แห่ง รวมจำนวน 1,242 ตัวอย่าง ประกอบด้วย ประธานกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รองประธานกรรมการ กรรมการ เลขานุการ และภาคประชาชน การวิจัยเชิงคุณภาพใช้แบบสัมภาษณ์และการสนทนากลุ่ม คณะผู้บริหารและพนักงานท้องถิ่นที่มีกิจกรรมส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคพลเมืองในการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่โดดเด่น จำนวน 20 คน การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติ ค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์สหสัมพันธ์คาโนนิคัล

ผลการศึกษาพบว่า

1) การจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดสุราษฎร์ธานีอยู่ในระดับมากที่สุด โดยเฉพาะการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีการเสริมสร้างจิตสำนึกและวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน และมีการสำรวจถนนและตรวจสอบลักษณะทางกายภาพของถนนอย่างต่อเนื่อง

* Corresponding Author

¹ คณะศิลปศาสตร์และวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตสุราษฎร์ธานี

Faculty of Liberal Arts and Management Sciences, Prince of Songkla University, Surat Thani Campus

2) ความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมอยู่ในระดับมากที่สุด โดยการมีส่วนร่วมกิจกรรมในระดับกลุ่มในลักษณะเครือข่ายต้านความปลอดภัยทางถนน การมีส่วนร่วมกิจกรรมในระดับปัจเจกชน และมีการระดมทรัพยากรสนับสนุนกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน

3) การจัดการความปลอดภัยทางถนนมีความสัมพันธ์กับความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในระดับปานกลาง โดยมีสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์คาโนนิกอล เท่ากับ 0.394 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์นำไปสู่การวิเคราะห์แนวทางการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกิดขึ้นได้จากความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมที่สนับสนุนพฤติกรรม การมีส่วนร่วมกิจกรรมในระดับปัจเจกชนในการสำรวจความปลอดภัยของถนนและตรวจสอบลักษณะทางกายภาพของถนน และร่วมกิจกรรมของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ข้อมูลจากการวิจัยนี้ช่วยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับการจัดการและความร่วมมือในด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะการส่งเสริมกระบวนการมีส่วนร่วมในระดับปัจเจกชน ตั้งแต่ การวางแผน การตัดสินใจ การร่วมปฏิบัติการ การรับผลประโยชน์ และการประเมินผล เพื่อนำมาพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินงานด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนต่อไปได้อย่างเหมาะสม

คำสำคัญ: การจัดการความปลอดภัยทางถนน, ความร่วมมือของภาคพลเมือง, กลไกทางสังคม

Abstract

This study aims to 1) examine road safety management 2) investigate citizen cooperation through social mechanisms in the road safety management of local administrative organizations in Surat Thani Province. 3) explore strategies for supporting citizen cooperation through social mechanisms in the management of road safety by local administrative organizations. This research employed a convergent parallel mixed-methods design. The research was conducted within local administrative organizations in Surat Thani Province. The quantitative research utilized questionnaires for data collection. The population was determined using probability sampling through purposive sampling, based on the structure of the Road Safety Operation Centers of local administrative organizations, with 9 samples selected from each of the 138 centers, totaling 1,242 samples. These participants included the chairperson of the Road Safety Operation Center, the vice chairperson, committee members, the secretary, and representatives from the civil sector. The qualitative research employed interviews and focus group discussions with 20 local executives and staff members from local administrative organizations recognized for their outstanding citizen participation activities in road safety management. Data analysis was conducted using frequency, percentage, mean, standard deviation, and canonical correlation analysis.

The results of the study revealed that:

1. The road safety management of local administrative organizations in Surat Thani Province was found to be at the highest level. In particular, the establishment of Road Safety Operation Centers within local administrative organizations was highlighted. These organizations actively promote road safety awareness and a sustainable safety culture, as well as conduct regular road surveys and inspections of physical road conditions.
2. Citizen cooperation through social mechanisms was found to be at the highest level. This includes participation in group-level activities through road safety networks, individual-level engagement in safety-related activities, and the mobilization of resources to support road safety initiatives.
3. Road safety management was moderately correlated with citizen cooperation through social mechanisms, with a canonical correlation coefficient of 0.394. The analysis of the relationships led to an exploration of strategies for road safety management by local administrative organizations, which is facilitated by citizen cooperation through social mechanisms. These mechanisms support individual-level engagement in activities such as road safety surveys and physical inspections of road conditions, as well as participation in the road safety operations centers organized by local administrative organizations.

The findings from this research provide local administrative organizations with in-depth insights into road safety management and citizen cooperation, particularly in promoting individual-level participation throughout various stages—planning, decision-making, implementation, benefit-sharing, and evaluation. These insights can be used to further develop and improve road safety management practices in a more effective and appropriate manner.

Keywords: Road Safety Management, Citizen Cooperation, Social Mechanisms

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนนั้นนับเป็นปัญหาใหญ่ อันนำมาซึ่งปัญหาความมั่นคงในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดปัญหาอื่นตามมาในการพัฒนาประเทศ อันตรายจากอุบัติเหตุในการจราจรของคนไทย พุ่งขึ้นติดอันดับ 1 ใน 10 ของสาเหตุการตายทั้งหมดเมื่อแยกตามประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่า อุบัติเหตุเกิดจากจักรยานยนต์มากที่สุด และสาเหตุส่วนใหญ่ เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และซ้อนท้าย เมื่อเกิดอุบัติเหตุทำให้ได้รับบาดเจ็บได้รับการกระทบ กระเทือนบริเวณศีรษะและสมองอย่างรุนแรง บางรายถึงขั้นพิการถาวร เป็นภาระให้ครอบครัวและสังคมหรือเสียชีวิตในเวลาต่อมา จากสถิติของศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ Thai RSC (Thailand Road Safety Observatory, 2019) พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 ภาพรวมทั่วประเทศมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 14,122 ราย และมีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 808,705 ราย สำหรับปี พ.ศ. 2567 (ธันวาคม) มีผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 12,574 ราย และมีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 778,208 ราย ซึ่งมีแนวโน้มลดลงและคงที่ สำหรับจังหวัดสุราษฎร์ธานีที่เป็นพื้นที่เป้าหมายของการศึกษานี้ ซึ่งเป็นจังหวัดในภาคใต้ตอนบน มีพื้นที่ขนาดใหญ่ที่สุดในภาคใต้ และเป็นอันดับ 6 ของประเทศไทย มีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้งสิ้น 138 แห่ง ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) จำนวน 1 แห่ง เทศบาลนคร จำนวน 2 แห่ง เทศบาลเมือง จำนวน 3 แห่ง เทศบาลตำบล จำนวน 35 แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) จำนวน 97 แห่ง พบว่า ปี พ.ศ. 2567 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสุราษฎร์ธานีมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเนื่องจากปี 2566 ทั้งประเด็นจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บ โดยเฉพาะการเสียชีวิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.23 (Accident Information Center to Strengthen Road Safety Culture, 2024) อาจกล่าวได้ว่าอุบัติเหตุจากการจราจร เปรียบเสมือนหนึ่งโรคภัยร้ายแรงชนิดหนึ่งที่เกิดขึ้นทุกวันและคุกคามสุขภาพ คุณภาพชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเป็นอย่างมาก ซึ่งเป็นปัญหาเร่งด่วนที่ทุกคน และทุกหน่วยงานต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบ และร่วมมือกันแก้ปัญหา รวมทั้งป้องกันโรคอุบัติเหตุอย่างจริงจังซึ่งการจะป้องกันอุบัติเหตุได้

ทั้งนี้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีอำนาจและหน้าที่ในการจัดบริการสาธารณะ ตามที่ได้รับการถ่ายโอนภารกิจจากส่วนราชการต่างๆ เพื่อประโยชน์ของประชาชนในท้องถิ่นเอง ทั้งนี้การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนถือเป็นอีกภารกิจหนึ่งในอำนาจหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาคือการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง (Department of Local Administration Promotion, 2007) ซึ่งมีสาเหตุจากหลายปัจจัยด้วยกัน อาทิ ความบกพร่องทางด้านร่างกาย จิตใจ และอารมณ์ของผู้ขับขี่ การขาดความรู้ความชำนาญในการใช้รถใช้ถนน การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับ การขาดเครื่องมือหรืออุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนสภาพแวดล้อมที่ก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้รถใช้ถนน

ดังนั้น ในการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จึงมีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะต้องเร่งดำเนินการจัดบริการสาธารณะ ด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในรูปแบบของการจัดการความปลอดภัยทางถนนให้แก่ประชาชน และในขณะเดียวกันหากการดำเนินการเกิดจากความร่วมมือของภาคพลเมืองในท้องถิ่น จะสามารถขับเคลื่อนกิจกรรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยและรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น และให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการจัดการความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นการลดความเสี่ยง ลดผลกระทบและเตรียมความพร้อมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้ศึกษาเห็นว่าข้อบังคับของกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยนั้น แม้บัญญัติไว้อย่างรัดกุมเพียงใด หากประชาชนละเลยไม่ปฏิบัติตามแล้วนั้น ข้อบังคับต่างๆ ก็ไม่สามารถบรรลุตามวัตถุประสงค์ในการบังคับได้การสร้างความร่วมมือจึงเป็นอีกแนวทางปฏิบัติหนึ่งเพื่อสร้างความเข้าใจข้อบังคับและสามารถปฏิบัติตามได้อย่างถูกต้องตลอดจนการบูรณาการความร่วมมือในกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับจัดการความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ดังนั้น การวิจัยนี้ทำให้ทราบถึงสถานะขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นของจังหวัดสุราษฎร์ธานีในการจัดการความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนการสร้างความร่วมมือจากภาคพลเมืองในท้องถิ่นเพื่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนจึงเป็นเรื่องที่ควรให้ความสำคัญอย่างยิ่ง ในขณะเดียวกันงานวิจัยดังกล่าวยังสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาจังหวัดตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดสุราษฎร์ธานี 20 ปี ในประเด็นประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 เรื่องการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และคุณภาพชีวิต

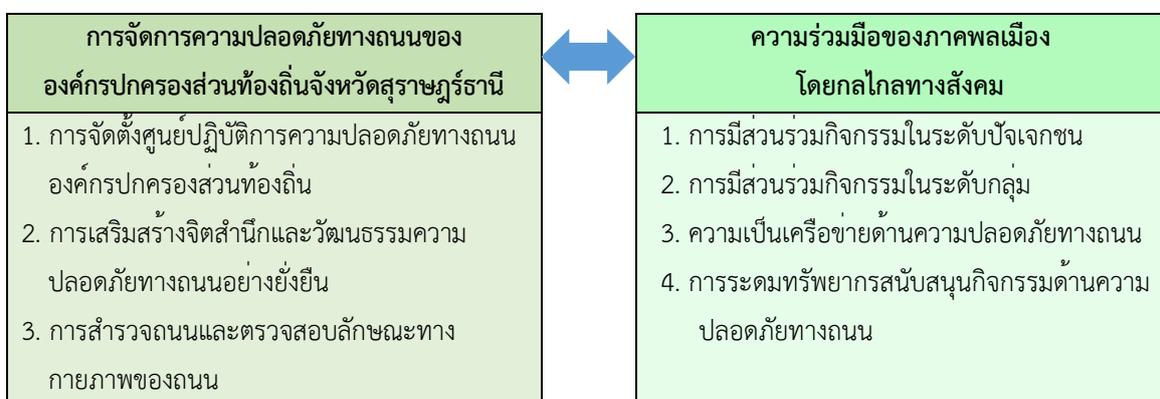
เพื่อให้ความสมบูรณ์เพื่อให้สำนักงานอยู่ (Surat Thani Provincial Office, 2024) โดยมุ่งสู่การเป็นสังคมปลอดภัยและประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีและมีศักยภาพในการแข่งขันอย่างยั่งยืน

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดสุราษฎร์ธานี
2. เพื่อศึกษาความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดสุราษฎร์ธานี
3. เพื่อศึกษาแนวทางการสนับสนุนความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในการจัดการความปลอดภัยทางถนนในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดสุราษฎร์ธานี

กรอบแนวคิดในการวิจัย

การศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นภายใต้ความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในจังหวัดสุราษฎร์ธานีเพื่อให้ได้มาซึ่งตัวแบบด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยเฉพาะในพื้นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่อาศัยความร่วมมือจากภาคพลเมืองนั้น โดยเฉพาะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่จำเป็นต้องอาศัยข้อมูลเชิงปฏิบัติการในพื้นที่และจากความร่วมมือจากภาคส่วนต่างๆ ในการจัดการความปลอดภัยทางถนนในทุกมิติ ซึ่งเป็นการสร้างความตระหนักถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้น ตลอดจนการได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานราชการที่เข้มแข็งในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ถือว่าเป็นความร่วมมือที่สำคัญที่สุดกับการขับเคลื่อนกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน ผู้วิจัยนำเสนอกรอบแนวคิดในการวิจัยและสามารถพัฒนาไปสู่นวัตกรรมการบริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกิดประโยชน์แก่ประชาชนในชุมชนท้องถิ่นโดยผ่านกระบวนการมีส่วนร่วม ดังนี้



ภาพที่ 1 กรอบแนวความคิดการศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นภายใต้ความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

จากกรอบแนวคิดในการวิจัย สามารถกำหนดสมมติฐานการวิจัยได้ว่า “การจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดสุราษฎร์ธานีมีความสัมพันธ์และส่งผลต่อความร่วมมือของภาคพลเมืองในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ผ่านกลไกทางสังคม”

ทบทวนวรรณกรรม**การจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น**

การจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ถือเป็นภารกิจที่สำคัญในการลดอุบัติเหตุ การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินในระดับชุมชน โดย อปท. มีบทบาททั้งในด้านการวางแผน การดำเนินการ การรณรงค์ และการควบคุมดูแลให้ถนนในเขตพื้นที่มีความปลอดภัย โดยเฉพาะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในต่างประเทศที่มีความหลากหลายและเป็นระบบมาก ซึ่งหลายประเทศได้พัฒนาแนวทางที่ประสบความสำเร็จจนสามารถนำมาปรับใช้ในบริบทของไทยได้ อาทิ ประเทศสวีเดน ที่มีเป้าหมาย "ไม่มีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุบนถนน" โดยบทบาทของท้องถิ่นออกแบบถนนโดยคำนึงถึงความผิดพลาดของมนุษย์ ลดความเร็วในเขตชุมชน หรือเพิ่มมาตรการป้องกันผู้เดินเท้าและผู้ขี่จักรยาน (Tingvall, & Haworth, 1999) ประเทศออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ รัฐบาลท้องถิ่น รับผิดชอบด้านการบำรุงถนน ออกแบบพื้นที่เมืองให้ปลอดภัย และให้การศึกษากับประชาชน มีการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุแบบ real-time และวิเคราะห์จุดเสี่ยงระดับท้องถิ่น (Austroads, 2016) ประเทศสหรัฐอเมริกา หน่วยงานท้องถิ่น นำระบบ Local Road Safety Plan (LRSP) เป็นเครื่องมือสำคัญในการวางแผนสนับสนุนโดย Federal Highway Administration (FHWA) ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุ จัดลำดับความสำคัญ และวางแผนและดำเนินการตามงบประมาณ (Federal Highway Administration, 2020) สำหรับสหราชอาณาจักร ภายใต้โครงการ 20's Plenty Campaign โดยการรณรงค์ลดความเร็วในพื้นที่ที่อยู่อาศัยลงเหลือ 20 ไมล์ต่อชั่วโมง ที่สามารถช่วยลดอุบัติเหตุและสร้างสภาพแวดล้อมปลอดภัยมากขึ้น (Atkins, AECOM, & Maher, 2018)

การจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในประเทศไทย กำหนดโดยกระทรวงมหาดไทยได้ชักชวนแนวทางในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้มีความต่อเนื่องและเป็นรูปธรรมตามนโยบายของรัฐบาล และเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในสังคมไทย โดยกำหนดอำนาจหน้าที่ให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (Provincial Local Government Promotion Office, 2019) และสามารถใช้จ่ายงบประมาณในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้ขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยให้ความสำคัญและนำแนวทาง "ประชารัฐ" เป็นกลไกในการสร้างร่วมมือของทุกภาคส่วน เพื่อให้การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนมีความต่อเนื่องและเป็นรูปธรรมประกอบกับเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนงานในพื้นที่โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยตามพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 และการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตามระเบียบ สำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2555 กำหนดให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินการ (Road Safety Administration Center, 2019) รายละเอียดปรากฏตามหนังสือกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ด่วนที่สุด ที่ มท 1810.4/ว6441 ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2562 โดยกำหนดให้ 1) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท) เพื่อดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนตามอำนาจหน้าที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 2) การเสริมสร้างจิตสำนึกและวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน และ 3) ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสำรวจถนนและตรวจสอบลักษณะทางกายภาพของถนนที่ชำรุดให้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์

ความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคม

พจนานุกรมศัพท์สังคมวิทยา อังกฤษ-ไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน (Royal Academy, 2006) ให้นิยามคำว่า "civil society" ว่า "ประชาสังคม" หมายถึง "คำนี้มีความหมายแตกต่างกันขึ้นอยู่กับมุมมองความสัมพันธ์ของเศรษฐกิจ การเมือง และสังคม ว่าเน้นเรื่องใด อัดัม เฟิร์กูสัน (Adam Ferguson, 1723-1816) ใช้คำว่าประชาสังคมเพื่อหมายถึงการปรับตัวของสังคมจากสังคมโบราณที่มีความสัมพันธ์เชิงเครือญาติและไม่มีทรัพย์สินส่วนบุคคลสู่สังคมสมัยใหม่ ประชาสังคมจึงเป็นรูปแบบของสังคมที่ให้ความสำคัญต่อกิจกรรมสาธารณะแตกต่างกับกิจกรรมของครอบครัวและกิจกรรมของรัฐแบบเดิม กิจกรรมประชาสังคมดำเนินการภายใต้กรอบนิติธรรมและมีขอบเขตครอบคลุมประเด็นเรื่องการมีส่วนร่วมสาธารณะ Georg Wilhelm Fredrich Hegel (Stephen, 2022) เห็นว่าประชาสังคม

คือพื้นที่ระหว่างปัจเจกบุคคลกับรัฐที่เกิดขึ้นชั่วคราวเมื่อสังคมมีความสนใจหรือมีเป้าหมายบางอย่างร่วมกัน Antonio Gramsci (Van Dommelen, 2018) เห็นว่า ประชาสังคม คือ พื้นที่ระหว่างความสัมพันธ์เชิงอำนาจของภาครัฐกับความสัมพันธ์ของการผลิตทางเศรษฐกิจของประชาชน ซึ่งมีทั้งชีวิตส่วนตัว และชีวิตสาธารณะ ในกระบวนการช่วงชิงพื้นที่เชิงอำนาจนี้มักมีการครอบงำทางชนชั้นเพื่อนำไปสู่การสนับสนุนรัฐในที่สุด การกระทำร่วมกันโดยสมัครใจ บนพื้นฐานของเป้าหมาย วัตถุประสงค์ ค่านิยม และผลประโยชน์ร่วมกัน การเป็นพื้นที่สาธารณะที่พลเมืองและองค์กรอาสาสมัครเข้าร่วมอย่างมีอิสระเสรี ปลอดภัยจากการควบคุมของรัฐ ธุรกิจและการตลาด ดังนั้น องค์กรหรือกลุ่มประชาสังคม (Civil Society Organization) จึงเป็นองค์กร/กลุ่มที่ไม่แสวงหากำไร ที่ไม่ใช่ของรัฐ มารวมตัวกันด้วยหลายเป้าหมาย เช่น ด้านจริยธรรม วัฒนธรรม การเมือง วิทยาศาสตร์ ศาสนา และการระดมเงินบริจาคและเงินทุน ซึ่งการรวมตัวกัน ในขณะที่ Jezard (2018) จาก The World Economic Forum นิยามความหมายของ Civil Society ว่าเป็นการเคลื่อนไหวที่ไม่ได้เกิดมาจากภาครัฐ มีเป้าหมายเพื่อต่อต้านระบอบเผด็จการ ซึ่งบางครั้งกลุ่ม Civil Society ถูกเรียกว่าเป็น "the third sector" "social sector" หรือ "volunteerland" ที่ไม่ใช่ภาครัฐและภาคเอกชน สำหรับ Kenny (2016) ให้นิยามว่า Civil society คือ เครือข่ายที่มีการรวมตัวกันของหลากหลายกลุ่มและชุมชน ที่ตั้งอยู่ตรงกลางเชื่อมต่อระหว่างปัจเจกบุคคลและรัฐสมัยใหม่ การที่ Civil society จะประสบความสำเร็จได้ สังคมนั้นจะต้องมีความเป็นประชาธิปไตยอย่างมาก

ในขณะที่ประเทศไทยให้ความหมายของ Civil society คือ การรวมตัวกันของกลุ่มต่างๆ ที่ไม่ใช่รัฐบาลและต้องไม่รวมตัวกับทั้งรัฐบาลและเอกชนด้วย แต่ในยุคหลังมีการให้ความหมายเพิ่มเติมว่า ประชาสังคม เป็นการร่วมมือกันของทั้งภาคประชาชน ภาคเอกชน และภาครัฐมีอำนาจในการต่อรองกับอำนาจรัฐทั้งในระดับแนวราบและแนวดิ่ง (Chiangthong, 2000) โดยจุดเน้นของประชาสังคม คือ 1) ไม่ชอบและไม่ยินยอมให้รัฐครอบงำหรือบงการ มีการยอมรับความช่วยเหลือจากรัฐหรือมีความร่วมมือกับรัฐได้ และสามารถขึ้นงำกับตลอดจนคัดค้านรัฐได้ พอสมควร 2) ไม่ชอบลัทธิปัจเจกชนนิยมสุดขั้ว ซึ่งส่งเสริมให้คนเห็นแก่ตัว ต่างคนต่างอยู่ แกร่งแย่งแข่งขันกันจนไม่เห็นแก่ประโยชน์ส่วนรวม หากแต่สนับสนุนให้ปัจเจกชนรวมกลุ่มรวมหมู่ และมีความรับผิดชอบต่อส่วนรวม โดยไม่ปฏิเสธการแสวงหาหรือปกป้องผลประโยชน์เฉพาะส่วนเฉพาะกลุ่ม (Laothamathat, 1998)

การเคลื่อนไหวทางสังคม หรือ Social movement (Turner, Smelser, & Killian, 2020) คือ การรวมตัวกันหลวมๆ ในรูปแบบกลุ่มเพื่อรณรงค์หรือเรียกร้องการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างและค่านิยมทางสังคม ประภาส ปิ่นตบแต่ง อธิบายว่า ขบวนการเคลื่อนไหวทางสังคม เป็นการรวมกลุ่มของประชาชน เพื่อเคลื่อนไหวเรียกร้องผลประโยชน์สาธารณะและความพยายามในการสร้างผลกระทบต่อนโยบายของรัฐในด้านต่างๆ (Pintoptaeng, 2009) กลยุทธ์การเคลื่อนไหวทางสังคมยังเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยให้เป้าหมายบรรลุ Meyer and Staggenborg (2007) ได้ให้ความหมายของกลยุทธ์ (strategy) ว่าเป็นแผนการเพื่อนำไปสู่การกระทำ และยังมีการวางแผนด้านทรัพยากรที่ต้องใช้ในการระดมพล เพื่อสร้างการกระทำร่วมกันของคนหมู่มาก หรือ Collective actions ทั้งหมดนี้จะมีการกำหนดและออกแบบเพื่อนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทางสังคมตามที่กลุ่มต้องการ (Meyer, & Staggenborg, 2007) ซึ่งนักกลยุทธ์จะต้องมองหาแหล่งทรัพยากร เป้าหมาย และโอกาสที่มีอยู่ และพยายามใช้ข้อดีประกอบทั้งหมดนี้ เพื่อสร้างอำนาจและอิทธิพลในการเคลื่อนไหวทั้งในระยะสั้นและระยะยาว รวมไปถึงสร้างความสมดุลระหว่างผลประโยชน์และแรงกดดันที่ได้รับให้ดีที่สุด เมื่อมีการสร้างกลยุทธ์ที่ใช้ในการเคลื่อนไหวขึ้นมาได้แล้ว จะนำไปสู่การกระทำระหว่างกลุ่มผู้เคลื่อนไหวทางสังคม เป้าหมาย ฝ่ายตรงข้าม และพันธมิตร ดังนั้น นักเคลื่อนไหวที่มีความสามารถจะต้องสร้างความสัมพันธ์ที่ีระหว่างผู้เข้าร่วมทั้งภายในและนอกกลุ่ม เพื่อนำไปสู่การเคลื่อนไหวร่วมกัน (Meyer, & Staggenborg, 2007)

วิธีการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยผสมผสานวิธีแบบคู่ขนานเข้าหากัน (The Convergent Parallel Design) โดยการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณพร้อมกับข้อมูลเชิงคุณภาพในการเชื่อมโยงและเปรียบเทียบเพื่อการตีความข้อค้นพบการวิจัย (Creswell, & Plano Clark, 2011) กำหนดพื้นที่และประชากรการวิจัยตามการปฏิบัติงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้งจังหวัดสุราษฎร์ธานี จากโครงสร้างศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

พ.ศ. 2554. เล่มที่ 128 ตอนพิเศษ 4 ง, หน้าที่ 7-9 (Accident Information Center to Strengthen Road Safety Culture, 2024) ซึ่งมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดสุราษฎร์ธานีจำนวน 138 แห่ง

การวิจัยเชิงปริมาณ ใช้แบบสอบถามในการสำรวจข้อมูล มีการกำหนดประชากรและพื้นที่เป้าหมายเฉพาะโดยศึกษาข้อมูลภาคสนาม โดยการสุ่มตัวอย่างโดยอาศัยหลักความน่าจะเป็นใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง จากโครงสร้างประชากรที่ปฏิบัติงานตามโครงสร้างศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นพื้นที่ละ 9 ตัวอย่างทั้ง 138 แห่ง รวมจำนวน 1,242 ตัวอย่าง ประกอบด้วย ประธานกรรมการ/ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รองประธานกรรมการ กรรมการ เลขานุการ และภาคประชาชน การสร้างเครื่องมือวิจัยตามระเบียบวิธีวิจัยในลักษณะแบบสอบถามมีการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือโดยการทดสอบความเที่ยงตรงหาค่าความสอดคล้องของแต่ละข้อคำถามโดยผู้เชี่ยวชาญ 5 คนด้วยวิธี IVC (Item Variable Congruence Index) ในภาพรวมจากการคำนวณมีค่าเท่ากับ 0.98 แสดงว่าแบบสอบถามมีความเที่ยงตรงมาก (Thongaram, 2016) การทดสอบความเชื่อมั่น จากประชาชนทั่วไปที่อาศัยอยู่ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี จำนวน 30 ชุด มีค่าสัมประสิทธิ์อัลฟา เท่ากับ 0.995 แสดงว่า เครื่องมือวิจัยมีความเชื่อมั่นสูงมาก และวิเคราะห์ข้อมูลตัวแปรด้วยสถิติการหาค่าความถี่ และค่าร้อยละ การหาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 และ 2 ตามลำดับ โดยแปลความหมายของคะแนนเฉลี่ยจากแบบสอบถาม ใช้เกณฑ์การแปลความหมายแบบอันตรภาคชั้น โดยพิจารณาจากช่วงคะแนนของมาตราส่วนประมาณค่าแบบลิเคิร์ต 5 ระดับ (คะแนนตั้งแต่ 1 ถึง 5) ซึ่งคำนวณอันตรภาคเท่ากับ 0.80 (Boone, & Boone, 2012) ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 จากสมมติฐานที่ตั้งไว้โดยการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูปหาขนาดและทิศทางความสัมพันธ์ระหว่างชุดตัวแปรต้นกับชุดตัวแปรใช้วิธีหาค่าสหสัมพันธ์คานอนิคอล ตามกรอบแนวคิดในการศึกษา เป็นการศึกษาความสัมพันธ์เชิงเส้น ระหว่างตัวแปร 2 ตัวหรือข้อมูล 2 ชุด เพื่อวิเคราะห์ค่าความสัมพันธ์ของชุดตัวแปรให้ทราบถึงทิศทางของตัวแปรด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่สัมพันธ์กับความร่วมมือของภาคพลเมืองเพื่อการออกแบบและกำหนดกรอบแนวทางในการสนับสนุนกิจกรรมดังกล่าวให้เกี่ยวเนื่องสัมพันธ์กันอย่างเป็นประสิทธิภาพ

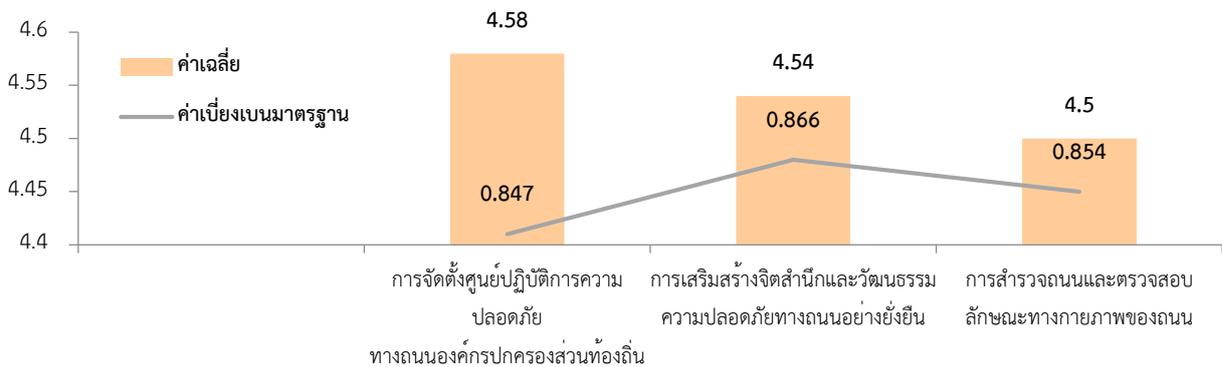
การวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อให้ข้อมูลมีความน่าเชื่อถือ ผู้วิจัยใช้วิธีการ ตรวจสอบสามเส้า (Triangulation) โดยใช้แหล่งข้อมูลและเครื่องมือที่หลากหลาย โดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างสำหรับสัมภาษณ์คณะผู้บริหารและพนักงานท้องถิ่นที่มีกิจกรรมส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคพลเมืองในการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่โดดเด่น จำนวน 20 คนซึ่งเป็นคนทำงานจากแต่ละองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สัมภาษณ์เกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และความร่วมมือของภาคพลเมืองในการจัดการความปลอดภัยทางถนนผ่านกลไกทางสังคมในพื้นที่ ตลอดจนปัญหา แนวทางแก้ไขปัญหาคือความร่วมมือของภาคพลเมืองในการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและการสนทนากลุ่ม ในเวทีประชุมเชิงปฏิบัติการ

ผลการวิจัย

การศึกษามีพื้นที่เป้าหมาย คือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดสุราษฎร์ธานี พบว่า คุณลักษณะทั่วไปของประชากรสังกัดองค์กรบริหารส่วนตำบล คิดเป็นร้อยละ 38.3 รองลงมา เทศบาลเมือง คิดเป็นร้อยละ 28.9 เทศบาลตำบล คิดเป็นร้อยละ 27.7 ข้อมูลตำแหน่งตามโครงสร้างศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในตำแหน่งคณะทำงาน คิดเป็นร้อยละ 41.9 รองลงมา ภาคประชาชน คิดเป็นร้อยละ 27.6 แบ่งเป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 58.7 ส่วนใหญ่มีอายุ 36-45 ปี คิดเป็นร้อยละ 45.8 รองลงมาอายุ 46-55 ปี คิดเป็นร้อยละ 19.5 สถานภาพส่วนใหญ่เป็นผู้นำท้องถิ่น คิดเป็นร้อยละ 24.9 รองลงมา กลุ่มองค์กรชุมชน คิดเป็นร้อยละ 22.2 ประชาสังคม คิดเป็นร้อยละ 18.4 อาสาสมัคร คิดเป็นร้อยละ 13.4 ชมรม คิดเป็นร้อยละ 12.4 และภาคประชาชน คิดเป็นร้อยละ 8.7 ตามลำดับ ความถี่ในการเข้าร่วมกิจกรรมส่วนใหญ่ทุกครั้งที่มีการจัดกิจกรรม คิดเป็นร้อยละ 69.1 สภาพความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีความปลอดภัยในระดับน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 33.3 สามารถสรุปผลการวิจัย สอดคล้องตามวัตถุประสงค์การศึกษาได้ดังนี้

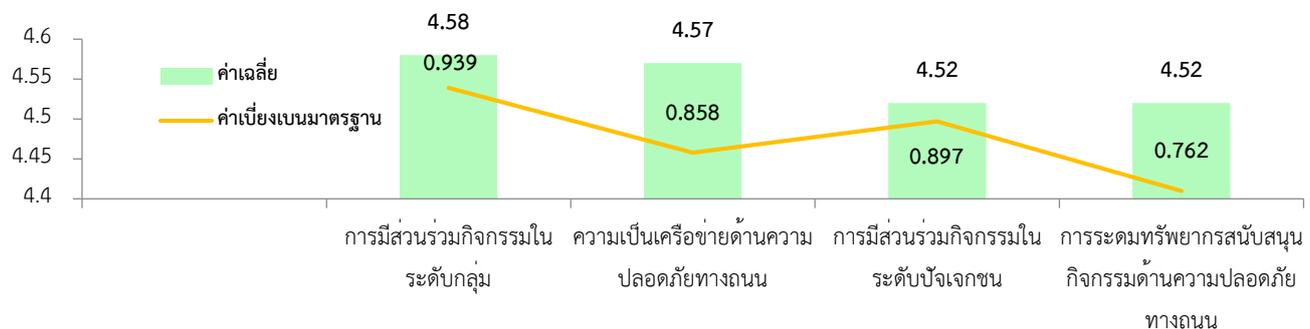
1. การจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดสุราษฎร์ธานี ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 การจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดสุราษฎร์ธานีภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ย 4.54 โดยเฉพาะการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีค่าเฉลี่ย 4.58 รองลงมาการเสริมสร้างจิตสำนึกและวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน มีค่าเฉลี่ย 4.54 และการสำรวจถนนและตรวจสอบลักษณะทางกายภาพของถนน มีค่าเฉลี่ย 4.50 ซึ่งอยู่ในระดับมากที่สุดตามลำดับ โดยกำหนดช่วงคะแนนตั้งแต่ 1-5 คะแนน รายละเอียดตามแผนภูมิที่ 1

แผนภูมิที่ 1 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดสุราษฎร์ธานี



2. ความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคม ตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาข้อที่ 2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างภาคพลเมืองมีส่วนร่วมโดยกลไกทางสังคมภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ย 4.55 ค่า โดยเฉพาะการมีส่วนร่วมกิจกรรมในระดับกลุ่มมีค่าเฉลี่ย 4.58 รองลงมาความเป็นเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนนมีค่าเฉลี่ย 4.57 การมีส่วนร่วมกิจกรรมในระดับปัจเจกชน มีค่าเฉลี่ย 4.52 และการระดมทรัพยากรสนับสนุนกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน มีค่าเฉลี่ย 4.52 ซึ่งอยู่ในระดับมากที่สุด ตามลำดับ โดยกำหนดช่วงคะแนนตั้งแต่ 1-5 คะแนน รายละเอียดตามแผนภูมิที่ 2

แผนภูมิที่ 2 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคม



จากข้อมูลการสัมภาษณ์การจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดสุราษฎร์ธานี พบว่าผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ความสำคัญกับการสร้างความร่วมมือกับชุมชน ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลที่ได้จากเวทีสนทนากลุ่ม โดยตัวแทนภาคพลเมืองสะท้อนว่ามี การมีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่องผ่านกลไก อสม. และ อปพร. ข้อมูลนี้ได้รับการตรวจสอบผ่านวิธี

Triangulation โดยเปรียบเทียบกับแผนงานประจำปีของแต่ละองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งระบุโครงการรณรงค์ความปลอดภัยในชุมชนไว้ชัดเจน

3. การทดสอบสมมติฐานความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นภายใต้ความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 จากการหาค่าความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในจังหวัดสุราษฎร์ธานี พบว่ามีความสัมพันธ์ในระดับปานกลาง (ค่า Canonical Correlation= 0.394) และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์คาโนนิคัลจากการพิจารณาข้อมูลของการจัดค่าความสัมพันธ์ข้างต้น พบว่าตัวแปรเริ่มต้นของการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ด้านการสำรวจถนนและตรวจสอบลักษณะทางกายภาพของถนนในระดับมากที่สุด และการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่มีความสัมพันธ์ในระดับปานกลางกับความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมที่สนับสนุนพฤติกรรมมีส่วนร่วมกิจกรรมในระดับปัจเจกชน มากที่สุดซึ่งมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับมากที่สุดที่มีความสัมพันธ์ในระดับมากที่สุดโดยมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน สามารถแสดงรายละเอียดในตารางที่ 1-2 และภาพที่ 2

ตารางที่ 1 ค่าสถิติสำหรับทดสอบความสัมพันธ์

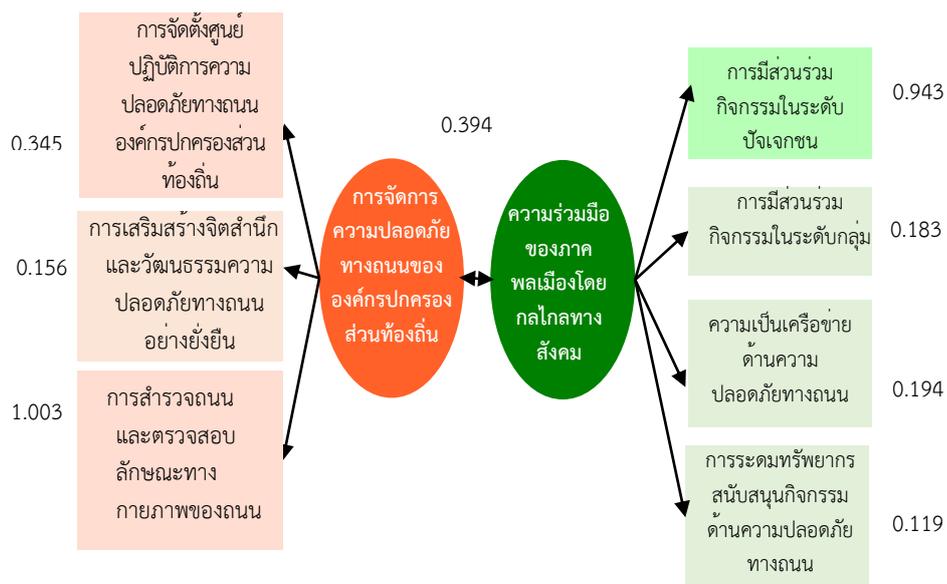
	ชุดที่ 1	ชุดที่ 2	ชุดที่ 3
Variate number			
Canonical correlation	0.394	0.247	0.106
Eigenvalues	0.184	0.065	0.011
Wilk's lambda	0.783	0.927	0.988
F-value (chi square)	26.400	15.768	7.079
Significance ($p < 0.01$)	0.000	0.000	0.001
ความแปรปรวนที่สกัดได้ (Variance extracted) (%)			
การจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	4.711	6.774	7.181
ความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคม	30.542	61.319	75.799
ความทับซ้อน (Redundancy) (%)			
การจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	30.313	33.564	36.121
ความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคม	4.747	1.891	0.163

จากตารางที่ 1 เป็นความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในจังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยค่าสถิติทั้ง 3 ชุดตามตาราง มีความสัมพันธ์เป็นอิสระต่อกัน โดยทำการเลือกค่าที่สำคัญ (Significance) ที่มีค่า Sig. ($p < .000$) เป็นอันดับแรกในการเลือกชุดความสัมพันธ์ และพิจารณาค่าการทับซ้อน (Redundancy) ที่มีค่าสูงกว่าร้อยละ 1.5 เป็นการเลือกชุดความสัมพันธ์ขั้นสุดท้ายเพื่อการวิเคราะห์ผล ดังนั้นจึงเลือกข้อมูลพิจารณาชุดความสัมพันธ์ของตัวแปรต้นกับตัวแปรตาม ชุดที่ 1 ตามสมมติฐานแสดงว่าตัวแปรต้น คือ การจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีความสัมพันธ์กับความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ของตัวแปรเริ่มต้นของตัวแปรต้น และตัวแปรเริ่มต้นของตัวแปรตาม จากค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์คาโนนิคัล แบบคะแนนมาตรฐานและแบบโครงสร้าง ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์คาโนนิคัลแบบคะแนนมาตรฐานและแบบโครงสร้างของการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ตัวแปร	สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์คาโนนิคัล	
	แบบคะแนนมาตรฐาน	แบบเชิงโครงสร้าง
ตัวแปรต้น : การจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น		
1. การจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	0.345	0.994
2. การเสริมสร้างจิตสำนึกและวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน	0.156	0.589
3. การสำรวจถนนและตรวจสอบลักษณะทางกายภาพของถนน	1.003	2.834
ตัวแปรตาม : ความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคม		
1. การมีส่วนร่วมกิจกรรมในระดับปัจเจกชน	0.943	0.972
2. การมีส่วนร่วมกิจกรรมในระดับกลุ่ม	-0.183	0.521
3. ความเป็นเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนน	0.194	0.070
4. การระดมทรัพยากรสนับสนุนกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน	0.119	0.003

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณด้วยสถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์คาโนนิคัล โดยพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ที่มีค่าสหสัมพันธ์ตั้งแต่ 0.30 ขึ้นไป ซึ่งเป็นเกณฑ์ในการตีความความสัมพันธ์ที่มีนัยสำคัญในระดับปานกลาง ตามเกณฑ์ของ Hair, Black, Babin, and Anderson (2010) เพื่อนำมาอธิบายตัวแบบความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในจังหวัดสุราษฎร์ธานี สามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้



ภาพที่ 2 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์คาโนนิคัลความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

1) การจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการสำรวจถนนและตรวจสอบลักษณะทางกายภาพของถนน มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันกับความพร้อมของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมโดยการมีส่วนร่วมกิจกรรมในระดับปัจเจกชน ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ เห็นว่า การจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นถือเป็นนโยบายที่ต้องเร่งดำเนินการภายใต้ภารกิจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่สอดคล้องกับการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณดังนี้

1.1) การสำรวจถนนและตรวจสอบลักษณะทางกายภาพของถนน มีความสัมพันธ์อยู่ในระดับสูงที่สุด มีค่า standardized canonical coefficient เท่ากับ 1.003 และมีบทบาทในการสร้างความพร้อมของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมสูงมาก ผลสรุปจากการสัมภาษณ์และสนทนากลุ่มจากการวิจัยเชิงคุณภาพจำนวนตัวอย่าง 20 คน ในภาพรวมสามารถสรุปได้ว่า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดสุราษฎร์ธานีดำเนินการสำรวจถนนและตรวจสอบลักษณะทางกายภาพของถนน จุดเสี่ยง จุดอันตราย จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมให้มีความปลอดภัย รวมทั้ง ระบบไฟฟ้าส่องสว่างอย่างต่อเนื่องตามภารกิจในการจัดบริการสาธารณะ โดยเฉพาะการสำรวจข้อมูลถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นๆ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหามาของประชาชนพื้นที่ ซึ่งแต่ละองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีลักษณะทางกายภาพที่ต่างกัน อาทิจุดอันตรายบนท้องถนนมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของชุมชน ทางโค้ง จุดตัดทางแยก จุดตัดทางรถไฟ จุดกลับรถ ริมไหล่ทาง จุดเสี่ยงทางถนนในชุมชนคือตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุสูงและมีความสูญเสียจากอุบัติเหตุแต่ละครั้ง เช่น ถนนที่มีผิวถนนไม่เรียบ ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ ถนนทางแยก ถนนมีสิ่งกีดขวางวิสัยทัศน์ แสงสว่างไม่เพียงพอ ตลอดจนจุดที่เกิดเหตุบ่อยครั้งในชุมชน โดยจัดให้มีป้ายสัญลักษณ์เตือนอันตรายจากอุบัติเหตุ หากพบการชำรุดขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์อย่างต่อเนื่อง

1.2) การจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีความสัมพันธ์อยู่ในปานกลาง มีค่า standardized canonical coefficient เท่ากับ 0.345 และมีบทบาทในการสร้างความพร้อมของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมระดับปานกลาง จากการสัมภาษณ์และสนทนากลุ่ม ได้ข้อสรุปว่า การจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในแต่ละท้องถิ่นมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งเป็นรูปธรรมที่สามารถบริหารจัดการโดยคนในชุมชนที่มีอิสระในการออกแบบกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนตามบริบทแต่ละพื้นที่ อาทิ ชุมชนริมทางรถไฟ ชุมชนเมือง ชุมชนชนบท ชุมชนที่มีถนนหลักและถนนรองตัดผ่าน ทั้งนี้เพื่อส่งเสริมกระบวนการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จะมีองค์ประกอบ ได้แก่ แผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ การดำเนินการและลดอุบัติเหตุทางถนนเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การเร่งรัด ติดตาม และประเมินผล รายงานการดำเนินงาน การส่งเสริม สนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นลักษณะศูนย์ข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตลอดจนมีภารกิจ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์การดำเนินงานต่อสาธารณะอย่างต่อเนื่อง

ในปัจจุบันพบว่า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นบางส่วนมีการขับเคลื่อนกิจกรรมดังกล่าวอย่างเป็นรูปธรรม อยู่ในรูปแบบ “ด่านชุมชน” เพื่อทำหน้าที่เป็นจุดคัดกรองป้องปราม ตักเตือน สกัดกั้นบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่มีพฤติกรรมเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนภายใต้กิจกรรม โดยศูนย์ดังกล่าวจัดตั้งขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการป้องกัน และลดความสูญเสียทาง จากอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะเส้นทางข้ามจุดตัดรถไฟ ในช่วงเทศกาลปีใหม่ ณ บริเวณ ป้อมยามจุดตรวจถนนข้ามทางตัดผ่าน ของทางเดินรถไฟบริเวณหน้าองค์การบริหารส่วนตำบลพุนพิน ตลอดจนยังมีบูรณาการกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนกับกรมการขนส่งทางบกภายใต้โครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 7 วันอันตราย ผลการดำเนินงานในพื้นที่บริเวณจุดตัดทางรถไฟรายงานอุบัติเหตุเป็นศูนย์ โดยการมีส่วนร่วมของผู้นำท้องถิ่น ผู้นำท้องที่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล การรถไฟสถานีรถไฟพุนพิน อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน ประชาชนจิตอาสา ที่ให้ความร่วมมือในการปฏิบัติหน้าที่และให้ความสะดวกในการดำเนินโครงการ ตลอดจนการขับเคลื่อนจะมีการประชุม คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบลพุนพิน (สปล.อบต.พุนพิน) ครั้งที่ 2/2567 เพื่อให้การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลพุนพินเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพ (Phunphin Subdistrict Administrative Organization, 2024)

2) ความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีความสัมพันธ์ซึ่งกันในระดับปานกลาง ค่า Canonical Correlation = 0.394 จากการสัมภาษณ์และสนทนากลุ่มผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ เห็นว่า ความร่วมมือของภาคพลเมืองในการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานีมีรูปแบบที่หลากหลาย โดยเฉพาะจังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นจังหวัดที่มีภาคส่วนต่างๆ ที่มีความเข้มแข็ง อาทิ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และภาคประชาชน ตลอดจนหน่วยงานภาครัฐซึ่งเป็นศูนย์กลางของหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ภาคใต้ตอนบน ดังนั้น บทบาทของภาคพลเมืองในการผลักดันกิจกรรมของหน่วยงานภาครัฐต่างๆ จึงมีความเข้มแข็งอย่างต่อเนื่อง สำหรับกิจกรรมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนจะเห็นได้ว่า การมีส่วนร่วมกิจกรรมในระดับปัจเจกชน ไม่ว่าจะเป็น การมีส่วนร่วมในการวางแผน การตัดสินใจ การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ การมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ และการมีส่วนร่วมในการประเมินผลจะอยู่ในระดับดีมาก สำหรับการมีส่วนร่วมกิจกรรมในระดับกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่มองค์กรชุมชนเป็นฐาน อาทิ อาสาสมัครต่างๆ จะมีบทบาทสำคัญเป็นผู้ปฏิบัติการภายใต้กิจกรรมการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตั้งแต่ การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาและสาเหตุของปัญหาของความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ การมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินกิจกรรม การมีส่วนร่วมในการลงทุนและการปฏิบัติงาน และการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผลงาน ซึ่งกลุ่มองค์กรดังกล่าวในฐานะผู้ปฏิบัติการจะมีความเข้าใจบริบทเชิงพื้นที่ สภาพปัญหาและกลวิธีในการทำงานตลอดจนการปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย

อภิปรายผล

1. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดสุราษฎร์ธานีมีการจัดการความปลอดภัยทางถนน อยู่ในระดับมากที่สุด ตั้งแต่การจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีดำเนินงานครอบคลุมทุกพื้นที่ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (Provincial Local Government Promotion Office, 2019) เพื่อรองรับสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน การมีแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการสามารถดำเนินการป้องกันและแก้ไขเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน โดยเน้นการส่งเสริมสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชน และเป็นสื่อกลางสร้างการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนได้อย่างทั่วถึง ด้านการเสริมสร้างจิตสำนึกและวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน ตั้งแต่ การส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อส่งเสริมและเสริมสร้างให้เกิดเป็นวัฒนธรรมในการขับขี่อย่างปลอดภัยยึดถือปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด การดำเนินงานยังมีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง และการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนในชุมชนเกิดการบูรณาการผ่านการทำงานร่วมกันของทุกภาคส่วน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นยังมีบทบาทในการสำรวจถนนและตรวจสอบลักษณะทางกายภาพของถนน เช่น จุดที่เกิดเหตุบ่อยครั้งในชุมชน โดยจัดให้มีป้ายสัญลักษณ์เตือนอันตรายจากอุบัติเหตุ การสำรวจจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน และการสำรวจจุดอันตรายบนท้องถนนมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของชุมชน กิจกรรมดังกล่าวภายใต้การขับเคลื่อนของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมทั้งนี้ขึ้นอยู่กับทิศทางเชิงนโยบายและความเป็นผู้นำของพื้นที่นั้นๆ

2. ความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในการจัดการความปลอดภัยทางถนน มีส่วนร่วมอยู่ในระดับมากที่สุด จากการวิเคราะห์ข้อมูลระดับพฤติกรรมเริ่มสนใจการมีส่วนร่วมกิจกรรมในระดับปัจเจกชน พบว่า สามารถเรียงลำดับตั้งแต่ การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ อยู่รองลงมาการมีส่วนร่วมในการวางแผน การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ การมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ และการมีส่วนร่วมในการประเมินผลตามลำดับ พฤติกรรมการมีส่วนร่วมกิจกรรมในระดับปัจเจกชนยังมีลักษณะการสนทนาแลกเปลี่ยนความรู้เกี่ยวกับสถานการณ์ทางการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยเฉพาะการมีส่วนร่วมในกิจกรรมกับครอบครัว เพื่อน หรือคนใกล้ชิด มีองค์ความรู้เกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่สามารถถ่ายทอด แนะนำสู่บุคคลภายนอก หรือบุคคลใกล้ชิดเกี่ยวกับการบริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การมีส่วนร่วมกิจกรรมในระดับกลุ่ม ตั้งแต่การมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินกิจกรรม รองลงมาการมีส่วนร่วมในการลงทุนและการปฏิบัติงาน การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาและสาเหตุของปัญหา และการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผลงาน

การร่วมเป็นเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนน พบว่า มีส่วนร่วมอยู่ในระดับมากที่สุด ตั้งแต่ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยทางถนน รองลงมา การอบรมให้ความรู้ความปลอดภัยทางถนน การสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนน การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับ

ความปลอดภัยทางถนน การพัฒนาเครือข่ายความปลอดภัยทางถนน และการพัฒนาศักยภาพบุคลากรเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน อยู่ในระดับมากที่สุดตามลำดับ สอดคล้องตามแนวคิดของ Jezard (2018) ซึ่งเป็นการเคลื่อนไหวที่ไม่ได้เกิดมาจากภาครัฐเพียงฝ่ายเดียวในลักษณะของตัวแทนหรืออาสาสมัคร และแนวคิดของ Kenny (2016) ตามนิยามของ Civil society คือ เครือข่ายที่มีการรวมตัวกันของหลากหลายกลุ่มและชุมชนในการจัดการภารกิจเพื่อประโยชน์สาธารณะ ตลอดจนการระดมทรัพยากรสนับสนุนกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น การจ่ายเงินสมทบ ออกแรงงาน ทรัพย์สิน หรือวัสดุ ในงานหรือโครงการที่เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม เงินทุนจากหน่วยงานต่างๆ บุคลากรที่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าร่วมทำกิจกรรมสาธารณะที่จัดโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น วัสดุอุปกรณ์/สถานที่ในท้องถิ่น และการจัดการกิจกรรมโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งการมีส่วนร่วมของภาคพลเมืองนับเป็นการมีส่วนร่วมพื้นฐานที่สำคัญของการเมืองท้องถิ่นในระบบประชาธิปไตย เนื่องจาก พลเมืองเป็นเจ้าของอำนาจอธิปไตยซึ่งเป็นอำนาจสูงสุดของรัฐและพลเมืองได้ใช้อำนาจผ่านระบบตัวแทนที่เลือกเข้าไปทำหน้าที่ในสถาบันทางการเมือง ต่างๆ ทั้งในระดับชาติและระดับท้องถิ่น สิ่งที่เราให้ความสำคัญคือ การมีส่วนร่วมอย่างมีคุณภาพของประชาชน (Marasri, 2010) กระบวนการหรือความร่วมมือของภาคพลเมืองดังกล่าวถือเป็นการพัฒนาการเมืองระดับท้องถิ่นที่สำคัญ เป็นกระบวนการที่พยายามเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางการเมือง สังคมและเศรษฐกิจชุมชนอย่างเป็นระบบโดยมีพื้นฐานสำคัญอยู่ที่วัฒนธรรมทางการเมืองของประชาชน ที่จำต้องตอบสนองความต้องการของสังคมด้วยความเสมอภาคและเป็นธรรม ผ่านการเพิ่มบทบาทการมีส่วนร่วมของประชาชนให้เป็นแกนสำคัญของการขับเคลื่อนระบบ (Khantikul, 2010)

3. ความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีความสัมพันธ์กับความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในระดับต่ำ ผลการพิสูจน์สมมติฐานจากการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณด้วยสถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์คานอนิคอลการจัดการความปลอดภัยทางถนนมีความสัมพันธ์กับความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคม พบว่ายอมรับสมมติฐาน สามารถอภิปรายผลการศึกษาดังนี้

1) การจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นด้านการสำรวจถนนและตรวจสอบลักษณะทางกายภาพของถนนในระดับมากที่สุดมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันกับความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในระดับต่ำ ผลจากการศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นด้านการสำรวจถนนและตรวจสอบลักษณะทางกายภาพของถนนในระดับมากที่สุดมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันกับความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในการมีส่วนร่วมกิจกรรมในระดับปัจเจกชนในระดับมากที่สุด แสดงให้เห็นถึง มิติของความร่วมมือของภาคพลเมือง โดยการมีส่วนร่วมของปัจเจกบุคคลก่อให้เกิดผลดีต่อการขับเคลื่อนองค์กรหรือเครือข่าย เพราะมีผลในทางจิตวิทยาเป็นอย่างยิ่ง กล่าวคือผู้ที่เข้ามามีส่วนร่วมย่อมเกิดความภาคภูมิใจที่ได้เป็นส่วนหนึ่งของการบริหาร ความคิดเห็นถูกรับฟังและนำไปปฏิบัติเพื่อการพัฒนาเครือข่าย และที่สำคัญผู้ที่มีส่วนร่วมจะมีความรู้สึกเป็นเจ้าของเครือข่าย ความรู้สึกเป็นเจ้าของจะเป็นพลังในการขับเคลื่อนเครือข่ายที่ดีที่สุด (Sadao Subdistrict Administrative Organization, 2024)

2) การจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นด้านการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในระดับต่ำมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันกับความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในระดับต่ำ จากแนวความคิดของการบริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตามทฤษฎีการกระจายอำนาจการปกครองที่มีรูปแบบ คือ การปกครองที่รัฐส่วนกลางมอบอำนาจให้หน่วยการปกครองตามท้องถิ่น เพื่อให้ประชาชนมีโอกาสใช้อำนาจในการปกครองตนเองทั้งหมดหรือบางส่วน มีอำนาจในการตัดสินใจและบริหารงานภายในท้องถิ่นของตน ภายใต้หลักการปกครองอันมาจากประชาชนในท้องถิ่น รัฐบาลท้องถิ่นย่อมเป็นรัฐบาลของประชาชนโดยประชาชนและเพื่อประชาชนของท้องถิ่นอย่างแท้จริง การบริหารการปกครองท้องถิ่นจำเป็นต้องมีองค์กรของตนเอง ซึ่งมีความเป็นอิสระไม่เป็นส่วนหนึ่งของรัฐ โดยมีผู้แทนซึ่งได้รับการเลือกตั้งจากประชาชนเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารงาน กระทำการในอำนาจบริหารเพื่อกำหนด นโยบายขององค์กรอย่างอิสระ (Piti, 2013) ทั้งยังให้ประชาชนในท้องถิ่นมีอิสระในการปกครองตนเองสามารถดำเนินการกิจการต่างๆ ได้ภายใต้กฎหมายเป็นผู้ดูแลผลประโยชน์ต่างๆ ของตนเองบนพื้นฐานความเป็นเอกภาพภายในประเทศ ภายใต้ข้อจำกัดบางประการโดยการกำกับดูแลของรัฐส่วนกลาง ซึ่งท้องถิ่นมีพื้นที่รับผิดชอบเฉพาะโดย มีอำนาจและหน้าที่ภายในเขตพื้นที่รับผิดชอบของตนเองเท่านั้น มีฐานะเป็นนิติบุคคล มีผู้แทน มีอำนาจหน้าที่และมีภาษีเป็นของตนเองโดยประชาชนในท้องถิ่นเป็นผู้เลือกตั้งผู้แทนโดยตรง (Lertpaitoon, 2001)

ด้วยความเป็นนิติบุคคลขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การดำเนินงานสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทำให้ผู้บริหารท้องถิ่นมีศักยภาพเพิ่มเติมที่ในการดำเนินนโยบายต่างๆ ได้ตามที่ประชาชนต้องการ (Jitlaoporn, 2009) อย่างเป็นอิสระ (Autonomy) ทั้งนี้ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นยังไม่มีอำนาจอธิปไตยอย่างเต็มตัวเพราะยังคงอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐส่วนกลาง หากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกระทำการใดๆ ที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายรัฐส่วนกลางมีสิทธิกำกับการกระทำดังกล่าวได้ (Piti, 2013) โดยเฉพาะกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาสุขภาพของคนในพื้นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่สอดคล้องกับประเด็นการศึกษานี้ ที่มุ่งประเด็นเกี่ยวกับ “การจัดการความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งการเกิดกิจกรรมที่เป็นรูปธรรมจำเป็นต้องอาศัยบทบาทของผู้นำด้านการเมืองของแต่ละองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นผนวกกับการผลักดันของกลไกทางสังคมในพื้นที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นๆ จนเกิดความร่วมมืออย่างชัดเจน ซึ่งกิจกรรมภายใต้การดำเนินงานการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตามที่กระทรวงมหาดไทยได้ชักจูงแนวทางในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้มีความต่อเนื่องและเป็นรูปธรรมตามนโยบายของรัฐบาล และเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในสังคมไทย โดยการนำแนวทาง “ประชารัฐ” เป็นกลไกในการสร้างความร่วมมือของทุกภาคส่วน ในการนี้ เพื่อให้การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนมีความต่อเนื่องและเป็นรูปธรรมประกอบกับเพิ่มประสิทธิภาพ การขับเคลื่อนงานในพื้นที่โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยตามพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 และการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตามระเบียบ สำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2555

ผลการศึกษาการมุ่งเน้นในเรื่องความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้ความสำคัญต่อระบบบริหารจัดการโดยเฉพาะในกิจกรรมสาธารณะหากพิจารณาเชื่อมโยงประเด็นเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนเพื่อยกระดับสุขภาพของประชาชนในพื้นที่ การบริหารจัดการแบบเครือข่ายผ่านกลไกความร่วมมือของภาคพลเมือง

ดังนั้น การทำงานแบบมีส่วนร่วมนั้นไม่ว่าจะเป็นระดับครอบครัว ระดับโรงเรียน ระดับชุมชน ระดับองค์กร หรือระดับประเทศนั้นล้วนมีความสำคัญอย่างยิ่งในกระบวนการที่คนปัจจุบัน เพราะจะช่วย ให้ผู้มีส่วนร่วมเกิดความรู้สึกความเป็นเจ้าของ และจะทำให้ผู้มีส่วนร่วมหรือผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียนั้น ยินยอมปฏิบัติตาม) และรวมถึงตกลงยอมรับได้อย่างสมัครใจ เต็มใจและสบายใจ

สำหรับการอภิปรายผลในประเด็นความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมด้านการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สอดคล้องกับการศึกษาของ สมนึก จันทร์เหมือน ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การพัฒนาศักยภาพรูปแบบการจัดการความปลอดภัย ในการจราจร โดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง” ผลการวิจัย การพัฒนาศักยภาพรูปแบบการจัดการความปลอดภัยในการจราจรโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย (1) การจัดตั้งคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน และการกำหนดบทบาทหน้าที่ (2) การวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหา และวิเคราะห์จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (3) การจัดทำแผนพัฒนาการป้องกันการเสียชีวิตและลดอุบัติเหตุทางถนน (4) การจัดการข้อมูล การเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาด้านการบาดเจ็บ (5) การสร้างเครือข่ายข้อมูลข่าวสารด้านอุบัติเหตุในระดับอำเภอ (6) พัฒนาศักยภาพทีมสอบสวนการบาดเจ็บทางถนนในระดับอำเภอ (7) การจัดการจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (8) การสร้างการรับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการดำเนินงานดังกล่าวส่งผลให้การดำเนินงานการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในระดับดีเยี่ยม (Chanmuen, 2020)

สำหรับผลการสัมภาษณ์ในประเด็นการส่งเสริมความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดสุราษฎร์ธานี จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวแทนผู้บริหารท้องถิ่น กลุ่มอาสาสมัคร และเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับงานด้านความปลอดภัยทางถนนของอปท. ในประเด็น “ความร่วมมือของภาคพลเมือง” ได้ข้อสรุปว่า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดสุราษฎร์ธานีในทุกระดับมีบทบาทเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับตำบลและจังหวัดที่แตกต่างกันตามสภาพพื้นที่ และสภาพแวดล้อมเชิงภูมิศาสตร์ ในขณะที่เดียวกันยังมีปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนประเด็นเชิงสุขภาพซึ่งขึ้นอยู่กับวิสัยทัศน์ของผู้นำทางการเมืองในบางพื้นที่ ที่มีมุมมองเชิงการพัฒนาสุขภาพที่แตกต่างกันอย่างมีนัยยะสำคัญ สำหรับมิติด้านความปลอดภัยทางถนนเป้าหมายสูงสุดของการพัฒนาท้องถิ่นมีดังนี้ คือ การลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ การลดความสูญเสียทางร่างกายและ

ทรัพย์สินของผู้ประสบเหตุอย่างยั่งยืน ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการป้องกันอุบัติเหตุเชิงพื้นที่ โดยอาศัยนวัตกรรมท้องถิ่นและศักยภาพของภาคพลเมืองที่มีส่วนร่วมและเล็งเห็นความสำคัญของความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จึงทำให้การจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหลายแห่งในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี ที่มีศักยภาพแตกต่างกันตามพื้นที่ โดยศูนย์ดังกล่าวมีการกำหนดให้เกิดแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการดำเนินการและลดอุบัติเหตุทางถนนเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ศูนย์ทำหน้าที่ในส่งเสริม สนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นศูนย์ข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และทำเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์การดำเนินงานต่อสาธารณะ ในขณะที่เดียวกันองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นยังให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างจิตสำนึกและวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนที่เน้นการขับเคลื่อนบูรณาการร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งปัจจุบันมีหลายหน่วยงานองค์กรภาครัฐที่ให้ความสำคัญกับการลดสถิติอุบัติเหตุทางถนนในระดับท้องถิ่นตลอดจนระดับประเทศ และมีหน่วยงานเอกชนต่างๆ อาทิ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) สนับสนุนการสร้างความปลอดภัยทางถนน ลดเสี่ยงอุบัติเหตุ ต็มไม่ขับ กลับบ้านปลอดภัย ใสใจผู้ร่วมทาง เป็นต้น โดยมีความสอดคล้องตรงกับแนวคิด ทฤษฎีของนักวิชาการ และสอดคล้องกับผลงานวิจัย ที่ผู้วิจัยหลายท่านได้ทำการศึกษา และได้นำเอาบทสัมภาษณ์ของกลุ่มตัวแทนมาอธิบาย ทำให้ผลจากการพิสูจน์สมมติฐานนี้ มีความน่าเชื่อถือและมีความเป็นไปได้ตรงกับสภาพความเป็นจริงอย่างสูงมาก



ภาพที่ 3 ตัวแบบแนวทางการกระตุ้นให้เกิดการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นภายใต้ความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ดังที่กล่าวมาข้างต้น ผลการวิเคราะห์ที่ตัวแบบสมมติความสัมพันธ์ของการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นภายใต้ความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในจังหวัดสุราษฎร์ธานี สามารถสรุปได้ว่า การจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยเฉพาะ การสำรวจถนนและตรวจสอบลักษณะทางกายภาพของถนนมีความสัมพันธ์ใน

ระดับสูงมากกับความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคม สำหรับการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและการเสริมสร้างจิตสำนึกและวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนมีความสัมพันธ์กันข้ามต่างกับความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคม

จากการศึกษาระดับความสัมพันธ์ผลการทดสอบสมมติฐาน ด้วยการหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์คานอนิคอล ทำให้ผู้วิจัยนำวิธีการพัฒนาตัวแบบในลักษณะตัวแบบความสัมพันธ์ทางสังคมศาสตร์ทำให้ผู้อ่านเข้าใจมากยิ่งขึ้น และนำไปสร้างองค์ความรู้และใช้ประโยชน์จากตัวแบบได้จริงสามารถอภิปรายผลรายละเอียดตามภาพที่ 3 โดยการสร้างตัวแบบแนวทางการกระตุ้นให้เกิดการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นภายใต้ความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในจังหวัดสุราษฎร์ธานีที่สามารถเกิดองค์ความรู้เป็นต้นแบบการบริหารกิจการสาธารณะขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นที่ให้ความสำคัญในการกิจด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนผ่านกลไกความร่วมมือของภาคพลเมือง

ดังที่ได้อภิปรายผลการวิจัยข้างต้น การประยุกต์ตัวแบบแนวทางการกระตุ้นให้เกิดการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นภายใต้ความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ภายใต้แนวคิดเชิงระบบ (System's Approach) และแนวคิดเชิงบูรณาการแบบองค์รวม ทำให้เกิดความร่วมมือของภาคพลเมืองโดยกลไกทางสังคมในการจัดการความปลอดภัยทางถนนเพื่อเป้าหมายคือ การลดความสูญเสียทั้งร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนในพื้นที่ ในขณะที่เดียวกันการบริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกิดความคุ้มค่าตามภารกิจของหน่วยงานภาครัฐระดับพื้นที่ ได้อย่างจริงจังและมีประสิทธิภาพ

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะการจัดการความปลอดภัยทางถนนสำหรับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

1. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรให้ความสำคัญกับประเด็นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารการเสริมสร้างจิตสำนึกและวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน เน้นย้ำและส่งเสริมการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง และส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในชุมชนให้เกิดความปลอดภัยอย่างยั่งยืน
2. การจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ยั่งยืนและเกิดความต่อเนื่อง ดังนั้น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรบรรจุประเด็นด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในแผนพัฒนาท้องถิ่น เพื่อกระตุ้นการเป็นชุมชนสุขภาวะที่ยั่งยืน เนื่องจากประเด็นความปลอดภัยทางถนนเป็นประเด็นสำคัญเชิงสุขภาพตลอดจนเป็นตอบสนองนโยบายของภาครัฐ
3. ผู้บริหารควรให้ความสำคัญกับการสนับสนุนการผลิตสื่อและข้อมูลข่าวที่เป็นสารสนเทศนำเสนอแก่ประชาชนในท้องถิ่นโดยช่องทางที่ทันสมัยสอดคล้องกับบริบทตามยุคดิจิทัล เกี่ยวกับกลไกความร่วมมือในกิจกรรมต่างๆ ของท้องถิ่นเพื่อผลักดันการมีส่วนร่วมในทุกระดับทั้งระดับปัจเจกบุคคลและระดับกลุ่มให้ภาคพลเมืองเกิดความตระหนักในวาระที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ตนเอง เพื่อประสิทธิภาพสำหรับการสื่อสารทางการเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนสามารถยกระดับการบริการสาธารณะของท้องถิ่นได้มากยิ่งขึ้น
4. หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องตลอดจนสถาบันการศึกษาในพื้นที่ควรมีการฝึกอบรมบุคลากรเกี่ยวกับการจัดการสุขภาวะในพื้นที่ให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอย่างต่อเนื่องและสอดคล้องกับคุณลักษณะและความต้องการและพัฒนาศักยภาพด้านความปลอดภัยมิติต่างๆ ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. ความร่วมมือของภาคพลเมืองในระดับปัจเจกชนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการกระตุ้นความร่วมมือของภาคพลเมืององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรมีแนวทางในการกระตุ้นให้เกิดการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจทำกิจการสาธารณะท้องถิ่นซึ่งส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมเกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการประชุมเพื่อจัดทำแผนพัฒนาท้องถิ่นและร่วมตัดสินใจในประเด็นที่ตนและครอบครัว ตลอดจนชุมชนต้องการในการพัฒนาพื้นที่หรือชุมชนที่ตนอาศัย

2. องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งเป็นหน่วยงานภาครัฐที่ต้องแก้ไขความเดือดร้อนของประชาชนในพื้นที่ให้โดยเร็วและมีประสิทธิภาพมากที่สุด จำเป็นต้องตระหนักและจัดการให้สนองต่อประชาชนมากที่สุด ควรมีการส่งเสริมการจัดตั้ง “ชมรมเฝ้าระวังความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่” เพื่อเป็นช่องทางการแจ้งข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะ “ถนนไม่ปลอดภัย” และสามารถดำเนินจัดการแก้ไขได้อย่างรวดเร็ว

บรรณานุกรม

- Accident Information Center to Strengthen Road Safety Culture. (2024). *Accident Statistics*. Retrieved from <https://www.thairsc.com/>
- Atkins, AECOM, & Maher, M. (2018). *20mph Research Study: Process and Impact Evaluation – Technical Report*. Retrieved from <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5bf2ba08ed915d1830158998/20mph-technical-report.pdf>
- Austrroads. (2016). *Safe System Assessment Framework*. Retrieved from <https://austrroads.gov.au/publications/road-safety/ap-r509-16>
- Boone, H. N., & Boone, D. A. (2012). Analyzing Likert Data. *Journal of Extension*, 50(2). Retrieved from <https://open.clemson.edu/joe/vol50/iss2/48/>
- Chanmuen, S. (2020). Developing the Potential of Traffic Safety Management Models by the Operations Center Committee Road Safety, Khuan Khanun District, Phatthalung Province. *Journal of Environmental Studies, Medicine and Health*, 5(3), 105–116.
- Chiangthong, J. (2000). *Evolution of Civil Society in Thailand*. Bangkok: Research Institute for Develop Thailand.
- Creswell, J. W., & Plano Clark, V. L. (2011). *Designing and Conducting Mixed Methods Research* (2nd ed.). Thousand Oaks, CA: Sage.
- Department of Local Administration Promotion. (2007). *Summary of the Main Points of Public Service Standards of Local Government Organizations*. Bangkok: Department of Local Administration, Ministry of Interior, Thailand.
- Federal Highway Administration. (2020). *Local Road Safety Plans: A Primer for Roadway Safety Practitioners*. Retrieved from <https://safety.fhwa.dot.gov>
- Jeard, A. (2018). *Indian Parents are the Most Enthusiastic about Doing Their Children’s Homework*. Retrieved from <https://theprint.in/feature/indian-parents-are-the-most-enthusiastic-about-doing-their-childrens-homework/78748/>
- Jitlaoaporn, C. (2009). *Local Administration*. Bangkok: Political Science Association.
- Kenny, N. (2016). Is There a Specific Method for Teaching ESP? *The Journal of Teaching English for Specific and Academic Purposes*, 4(2), 253–260.
- Khantikul, P. (2010). *Community Committee Participation in Community Development in Dusit District, Bangkok* (Master’s thesis). Suan Sunandha Rajabhat University. Bangkok.
- Laothamathat, A. (1998). Non-State Participation: The Meaning of Civil Society. *Thammasat Journal*, 24(2), 1–9.

- Lertpaitoon, S. (2001). *Collection of Constitutional Laws and Laws Issued in Accordance with the Constitution of the Kingdom of Thailand, B.E. 2540*. Bangkok: Yongphon Trading.
- Marasri, B. (2010). *The role of Kumnans and Village Headmen in Promoting Public Political Participation: A Case Study of Bueng Samakkhi District, Kamphaeng Phet Province* (Master's thesis). Sukhothai Thammathirat Open University. Nonthaburi.
- Meyer, D. S., & Staggenborg, S. (2007). *Thinking about Strategy*. Hempstead, New York: Hofstra University
- Phunphin Subdistrict Administrative Organization. (2024). *Report on the Performance of the Road Safety Operations Center of Local Government Organizations*. Retrieved from <http://www.phunphin.go.th/index.php>
- Pintoptaeng, P. (2009). *Political Analysis Framework Based on Social Movement Theory*. Chiang Mai: Heinrich Böll Foundation, Regional Office, Thailand.
- Piti, S. (2013). *Formation of Local Government Model in Thailand: A Case Study of the Participation of Community Organization Council in Local Government Administration* (Master's thesis). National Institute of Development Administration. Bangkok.
- Provincial Local Government Promotion Office. (2019). *Accident Prevention and Reduction Roads in Accordance with the Regulations of the Office of the Prime Minister on the Prevention and Reduction of Road Accidents 2011*. Retrieved from <http://www.oic.go.th/FILEWEB>
- Road Safety Administration Center. (2019). *Thailand Road Safety Master Plan 2018–2021*. Bangkok: Road Safety Administration Center.
- Royal Academy. (2006). *English-Thai Dictionary of Sociology, Royal Institute Edition*. Bangkok: Royal Institute.
- Sadao Subdistrict Administrative Organization. (2024). *Participation*. Retrieved from <https://sadowlocal.go.th/old/www.sadowlocal.go.th/images/PlanABT/participation.pdf>
- Stephen, H. (2022). *Hegel, Georg Wilhelm Friedrich (1770–1831)*. Retrieved from <https://www.rep.routledge.com/articles/biographical/hegel-georg-wilhelm-friedrich-1770-1831/v-3/sections/philosophy-of-right-abstract-right-action-and-duty>
- Surat Thani Provincial Office. (2024). *Surat Thani Province Development Plan (2023–2027)*. Retrieved from <https://www.oic.go.th/fileweb/cabinfocenter1/drawer033/general/data0000/00000057.pdf>
- Thailand Road Safety Observatory (TRSO). (2019). *Overall Road Accident Situation*. Retrieved from <http://trso.thairoads.org/>
- Thongaram, R. (2016). *Building the Capacity of Local Government Organizations to Manage and Supervise Road Construction* (Doctoral Dissertation). Rajamangala University of Technology Rattanakosin. Nakhon Pathom
- Tingvall, C., & Haworth, N. (1999). *Vision Zero – An Ethical Approach to Safety and Mobility*. Borlänge, Sweden: Swedish Road Administration.
- Turner, R. H., Smelser, N. J., & Killian, L. M. (2020). *Social Movement*. *Encyclopedia Britannica*. Retrieved from <https://www.britannica.com/topic/social-movement>



Van Dommelen, P. (2018). *Gramsci, Antonio (1891–1937)*. Retrieved from

https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/9781118924396.wbiea2200?medium=article&utm_source=researchgate.net

Wattanasap, W. (2003). Participation in Organizational Development. In *Seminar Lecture Presented at The Seminar for Employers and Employees in State Enterprises on “Twin-Party System and Solving Labor Problems in State Enterprises”*. Chonburi: Department of Labor Protection and Welfare, Ministry of Labor.