

ปัญหา อุปสรรค และแนวทางในการแก้ไขปัญหาการดำเนินงานของแขวงทางหลวง* Problems, Obstacles and Guidelines for Solving Problems and Obstacles in the Operation of Highway District

สนิท ทองมา^{1**}, วันทนีย์ จันทรเอี่ยม^{2***}

¹นักศึกษาหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาการบริหารการพัฒนา มหาวิทยาลัยนอร์ทเชียงใหม่
เลขที่ 169 หมู่ 3 ตำบลหนองแก้ว อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่ 50230

²อาจารย์ ดร., หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาการบริหารการพัฒนา มหาวิทยาลัยนอร์ทเชียงใหม่
เลขที่ 169 หมู่ 3 ตำบลหนองแก้ว อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่ 50230

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาสภาพปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ และ 3) เพื่อสังเคราะห์แนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ ประชากรที่ใช้ในการศึกษาคือเจ้าหน้าที่แขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ จำนวน 22 แห่ง ใช้วิธีการเลือกประชากรแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยเลือกจากผู้อำนวยการแขวงทางหลวง จำนวน 22 คน จากรองผู้อำนวยการแขวงทางหลวง จำนวน 44 คน จากหัวหน้าหมวดทางหลวง จำนวน 132 คน และจากหัวหน้างาน จำนวน 22 คน รวมจำนวนทั้งสิ้น 220 คน เป็นการวิจัยแบบผสมวิธี (Mixed Research Method) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงคุณภาพ ได้แก่ แบบบันทึกข้อมูลภาคสนาม การสังเกตและการสนทนาอย่างไม่เป็นทางการจากผู้บริหารแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ สำหรับการวิจัยเชิงปริมาณใช้แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิจัย คือ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์สมการความถดถอยโลจิสติกส์ (Logistic Regression Analysis)

ผลการวิจัยครั้งนี้ พบว่า 1) การดำเนินงานของแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือมีสภาพปัญหาและอุปสรรคในด้านความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมบริเวณสองข้างทาง การเกิดโอกาสการทำผิดกฎหมายทางหลวง

* เรียบเรียงจากดุษฎีนิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ”

** ผู้เขียนหลัก

อีเมล: deago-gear19@hotmail.com

*** อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

การเกิดอุบัติเหตุ และถนนไม่ได้ตามมาตรฐาน 2) ปัจจัยที่ส่งผลต่อปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ ได้แก่ คุณภาพของการบำรุงรักษาถนนไม่ดีพอ และบทบัญญัติกฎหมายทางหลวงไม่ชัดเจน และ 3) แนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือต้องให้ความสำคัญต่อความหลากหลายในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในมิติต่างๆ ดังนี้ มิติแห่งการเรียนรู้และการพัฒนา มิติกระบวนการภายในองค์กร มิติแห่งพันธมิตรหน่วยงานและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และมิติแห่งความร่วมมือของประชาชนในพื้นที่ ซึ่งผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานแขวงทางหลวงต้องพัฒนาตนเองไปพร้อมๆ กันทุกมิติ เพื่อนำไปบูรณาการในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ

คำสำคัญ

การดำเนินงานของแขวงทางหลวง ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

Abstract

The objectives of this research were 1) to study problems and obstacles in the operation of Highway District in Northern Region, 2) to study factors affecting the problems and obstacles in the operation of Highway District in Northern Region, and 3) to synthesize guidelines for solving the problems and obstacles in the operation of Highway District in Northern Region. The study sampling units were the officers of 22 Highway Districts in Northern Region. The research sampling subjects were selected through purposive sampling, of which 22 samplings were selected from the Directors of Highway Districts, 44 from the Deputy Directors of Highway Districts, 132 from Highway Unit heads, and 22 from foremen, totally 220. It is a mixed research method. The qualitative research tools were the field data record forms, observation and informal discussion held with the administrators of Highway Districts in Northern Region. As for the quantitative research, the questionnaires were used, and statistics used included percentage, mean, standard deviation and logistic regression analysis.

Results of this research were as the following: 1) the operation of Highway District in Northern Region had the problems and obstacles in terms of damage to environment along two sides of the road, there was a possible opportunity for violating the highway law, prone to get accident, and the road failing to meet the required standards, 2) the factors affecting the problems and obstacles in the operation of Highway District in Northern Region were that the quality of road maintenance was not good enough, and the highway legitimation was ambiguous, and 3) the guidelines for solving the problems and obstacles in the operation of Highway District in Northern Region were that the highway authority had to pay

attendance to diversifications of solving the problems and obstacles in the following dimensions, that is to say, the dimension of learning and development, the dimension of internal process, the dimension of allied agencies and stakeholders, and the dimension of local participation. In this regard, the administrators and operators of the Highway District had to keep on developing themselves in all dimension in order to integrate all the dimensions for solving the problems and obstacles in the operation of Highway District in Northern Region.

Keywords

Operation of Highway District, Problems and Obstacles in the Operation

บทนำ

การคมนาคมขนส่งเป็นรากฐานในการพัฒนาประเทศที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง ทั้งในด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านการเมือง ระบบการคมนาคมขนส่งที่ดีย่อมช่วยให้การติดต่อระหว่างท้องถิ่นต่างๆ กระทำได้สะดวกขึ้น ช่วยให้ผู้สัญจรเข้าถึงประชาชน ช่วยในการลดค่าสินค้าและค่าครองชีพ เพราะการขนส่งสินค้าไปสู่แหล่งผลิตและแหล่งจำหน่ายสินค้าสามารถทำได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น ช่วยให้การพัฒนาสาขาต่างๆ สามารถดำเนินไปได้ผลดียิ่งขึ้นและยังมีคุณประโยชน์อย่างอื่นอีกมากมาย การที่ท้องถิ่นที่อยู่ห่างไกลไม่อาจจะพัฒนาได้ดีและรวดเร็วเท่าที่ควรก็เพราะเส้นทางการคมนาคมขนส่งอยู่ในสภาพที่ไม่เรียบร้อยไม่สมบูรณ์และไม่สามารถติดต่อระหว่างกันและกันได้ รวมทั้งไม่สามารถติดต่อกับแหล่งการค้าได้ทุกฤดูกาล

หากจะกล่าวถึงการคมนาคมขนส่งทางบกก็เป็นการคมนาคมขนส่งที่ประชาชนใช้บริการกันมากในปัจจุบัน ซึ่งรัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมให้มีการก่อสร้างถนนและปรับปรุงขยายถนนให้มีความทันสมัยและมีมาตรฐานทัดเทียมกับทางหลวงของประเทศที่เจริญแล้ว เพื่อรองรับปริมาณการคมนาคมขนส่งที่สูงขึ้นและเพื่อให้ถนนขนส่งสินค้าส่งออกและนำเข้าเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ โดยได้มอบนโยบายการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางถนนให้กับหน่วยงานของรัฐเป็นผู้ดูแลและพัฒนาให้ได้ตามเป้าหมายที่วางไว้ ในปัจจุบันหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบทางหลวงมี 3 หน่วยงานแยกตามประเภทของทางหลวงพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 (ฉบับปรับปรุงปี พ.ศ. 2549) ได้กำหนดให้กรมทางหลวงมีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบทางหลวงประเภททางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน กรมทางหลวงชนบทมีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบทางหลวงประเภททางหลวงชนบท และเทศบาลมีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบทางหลวงประเภททางหลวงเทศบาลและทางหลวงสุขาภิบาล โดยเฉพาะกรมทางหลวงที่เป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ควบคุม ดำเนินการก่อสร้าง บำรุงรักษา ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทานเพื่ออำนวยความสะดวก และความปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ เอื้อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การปกครอง ความมั่นคง และการป้องกันประเทศ รายงานประจำปี พ.ศ. 2555 ของกรมทางหลวง (2555) ได้ระบุวิสัยทัศน์ว่า มุ่งมั่นสู่ความเป็นองค์กรชั้นนำด้านการเชื่อมโยงการขนส่ง

อย่างยั่งยืน การพัฒนาทางหลวงโดยกรมทางหลวงที่พร้อมให้บริการแก่ประชาชน ให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว ความปลอดภัยในการใช้บริการทางหลวง

ดังที่กล่าวมาแล้วว่า การคมนาคมขนส่งทางถนนมีความสำคัญและความจำเป็นต่อเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก การที่การคมนาคมขนส่งทางถนนที่มีปริมาณมากนั้นจะก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ หลายประการ เช่น ปัญหาความเสียหายของถนน และปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น เป็นปัญหาที่ทำให้เกิดความเดือดร้อน ความลำบากในการใช้ชีวิตประจำวันของประชาชน ตามแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก (พ.ศ. 2554 - พ.ศ. 2558) (กรมการขนส่งทางบก, 2553) นอกจากกรมทางหลวงแล้วยังมีหน่วยงานราชการอื่นๆ ที่มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบ ประสานงานและร่วมกันแก้ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งทางถนนให้สำเร็จลุล่วงไป ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก ตำรวจทางหลวง ที่ต้องทำงานสอดคล้องกัน

หน่วยงานแรกที่จะกล่าวถึง คือ ขนส่งจังหวัดซึ่งเป็นหน่วยงานส่วนภูมิภาคของกรมการขนส่งทางบกมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการควบคุมดูแลและจัดระเบียบการขนส่งทางถนนภายในจังหวัดให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งหน้าที่ที่สำคัญของสำนักงานขนส่งจังหวัด คือ การตรวจตรา ปรามปรามผู้กระทำผิดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก (สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง, ม.ป.ป.) ส่วนที่เกี่ยวข้องกับปัญหาซึ่งจะต้องประสานความร่วมมือกับแขวงทางหลวงในพื้นที่ในการแก้ปัญหาในเรื่อง ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อลดอุบัติเหตุตามนโยบายอุบัติเหตุเป็นศูนย์ โดยดำเนินการตั้งจุดพักรถให้กับประชาชนที่เดินทางกลับภูมิลำเนา บริการตรวจสอบรถยนต์ ระบบเบรก และตรวจสอบลมยาง รวมทั้งมีกาแฟ เครื่องดื่มชูกำลัง บริการนวดแผนโบราณ และบริการที่นอน ไว้ให้ประชาชนได้พักผ่อนสักระยะเพื่อคลายความง่วงเมื่อหายง่วงจึงเดินทางต่อได้ หากพิจารณาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนแล้ว ปัญหาดังกล่าวมิได้เกี่ยวข้องกับเฉพาะขนส่งจังหวัดและแขวงทางหลวงเท่านั้นยังมีหน่วยงานอีกหน่วยงานหนึ่งที่มีความสำคัญในการร่วมมือกันแก้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนหน่วยงานนั้น คือ ตำรวจทางหลวงที่มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจตรา ป้องกันและปรามปรามอาชญากรรม สืบสวนสอบสวนและปฏิบัติงานตามกฎหมายเกี่ยวกับความผิดทางอาญาและจราจร และควบคุมดูแลการใช้ทางหลวงและทางพิเศษ ควบคุม กำกับ ดูแล จัดการจราจรและควบคุมมลภาวะให้เป็นไปตามกฎหมาย บริการประชาชนผู้ใช้งานให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยในเขตทางหลวงที่อยู่ในอำนาจรับผิดชอบ (กองบังคับการตำรวจทางหลวง, 2557) โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงจะช่วยในการจับกุมผู้กระทำผิดเกี่ยวกับการใช้ทางหลวง ส่วนใหญ่ก็จะประจำอยู่ที่จุดพักรถเพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้กับประชาชนผู้ใช้งาน อีกทั้งจะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงอีกชุดหนึ่งที่คอยตรวจสอบผู้ขับรถในการใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด โดยใช้เครื่องมือแล้วแจ้งมายังเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงที่อยู่ประจำจุดพักรถเพื่อดำเนินคดีเปรียบเทียบปรับต่อไป นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานของทางราชการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุอีกหลายหน่วยงาน เช่น องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เทศบาล ตำรวจภูธร ฯลฯ และมีหน่วยงานเอกชนเช่นหน่วยกู้ภัยของมูลนิธิต่างๆ เป็นต้น แม้จะมีหน่วยงานราชการและเอกชนหลายหน่วยงานประสานความร่วมมือในการควบคุมดูแลและแก้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ

ดังที่มีมาตรการข้างต้น แต่อุบัติเหตุก็ไม่ลดลง จากสถิติที่สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง (กรมทางหลวง, 2557ก) ได้รวบรวมรายงานข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบนถนนทางหลวงทั่วประเทศ ประจำปีครั้งที่ 1 แรก พ.ศ.2556 (มกราคม – มิถุนายน พ.ศ.2556) จากรายงานอุบัติเหตุทางระบบ HAIMS (Highway Accident Information Management System) (สรุปยอด ณ วันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ.2556) พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง จำนวน 5,434 ราย ทำให้มีผู้เสียชีวิต 806 คน ได้รับบาดเจ็บทั้งสิ้น 5,140 คน จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุ 8,128 คัน อุบัติเหตุดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินทั้งสิ้น 23,108,850 บาท

แต่หากจะพิจารณาเฉพาะปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงแล้ว อาจจะต้องทำการหาแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เฉพาะเจาะจงและเป็นเฉพาะตัวของแขวงทางหลวงโดยเฉพาะ ทั้งนี้เนื่องจากแขวงทางหลวงเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีลักษณะงานที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการให้บริการสาธารณะที่ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบของทางราชการอย่างถูกต้อง เคร่งครัด และเข้มงวด ดังนั้นการดำเนินงานของแขวงทางหลวงหลายๆ กรณีจึงมีปัญหาและอุปสรรคที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง ทั้งปัญหาที่เกิดจากแขวงทางหลวงหรือเกิดจากเจ้าหน้าที่ เช่น ถนนเกิดอุบัติเหตุบ่อยๆ เช่น ถนนสาย ตาก – แม่สอด ช่วงดอยยวัก เป็นต้น (ASTV ผู้จัดการออนไลน์, 2557) ปัญหาเหล่านี้จึงปัญหาที่แขวงทางหลวงต้องหาแนวทางและวิธีการแก้ไขให้ปัญหาเหล่านี้เบาบางลงหรือหมดไปเพื่อให้ประชาชนได้รับการบริการที่มีคุณภาพได้ใช้ถนนที่มีความปลอดภัยและมีความสะดวกในการเดินทาง

จะเห็นได้ว่าเรื่องที่ทำให้ประชาชนเดือดร้อนคือเรื่องความเสียหายของถนนเช่น ทางหลวงหมายเลข 1084 ตอน หาดชะอม - กำแพงเพชร ประมาณช่วง กม.79+500 ถึง 80+200 เกิดผิวทางแตกเป็นรอยแยกจากกัน ทำให้เกิดอันตรายในการขับขี่ (กรมทางหลวง, 2557ข) ปัญหาที่ประชาชนให้ความสนใจและเป็นปัญหาในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงคือ **ถนนที่ไม่ได้มาตรฐาน** เป็นปัญหาที่แขวงทางหลวงต้องประสบตลอดเวลา ทั้งนี้เนื่องจากแขวงทางหลวงมีหน้าที่ในการบำรุงรักษาซ่อมแซมถนนให้ถนนมีความพร้อมในการใช้งาน รวมทั้งดูแลอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยบนถนนให้ใช้งานได้ แต่มีถนนหลายเส้นทางที่แขวงทางหลวงทำการซ่อมแซมแล้วแต่ก็ยังเสียหายต้องทำการซ่อมแซมบ่อยๆ สาเหตุอาจเกิดจากวัสดุที่ใช้ในการซ่อมแซมไม่ได้มาตรฐาน แต่แท้จริงแล้วอาจมีสาเหตุอื่นๆ เช่น อาจเกิดจากการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ามาตรฐาน การออกแบบของรถบรรทุก ปริมาณการจราจร รถบรรทุกหนักสูงกว่าที่ออกแบบตามมาตรฐานทางนั้นๆ เป็นต้น และมีหลายๆ สายทางเกิดดินพังถล่มปิดทับถนนส่วนใหญ่เป็นถนนบนภูเขาสูง หรือถนนเกิดการสไลด์การจราจรไม่สามารถผ่านไปได้ เป็นต้น ดังนั้นแขวงทางหลวงต้องหาสาเหตุของการเสียหายที่แท้จริงจึงจะสามารถวิเคราะห์หาวิธีการซ่อมแซมถนนที่ถูกต้องและไม่ให้มีการซ่อมบ่อยๆ ที่ต้องแก้ไขปัญหานี้ให้ถูกจุดรวมทั้งแขวงทางหลวงต้องบริหารงานก่อสร้างให้การก่อสร้างและซ่อมแซมถนนแล้วเสร็จตามเวลาและมีคุณภาพดี ทั้งนี้ให้เป็นไปตามแนวความคิดการบริหารงานก่อสร้าง ของ วิชัย ฤกษ์วิริทธิ์ (2550) คือ การใช้หลักการบริหารเพื่อจัดการทำให้งานก่อสร้างสำเร็จตามเป้าหมายในงานก่อสร้าง คือ การทำงานให้เสร็จตามกำหนดเวลาและได้สิ่งก่อสร้างที่มีคุณภาพดีตามแบบและรายการประกอบแบบ เพื่อไม่ให้ประชาชนเกิดความรำคาญเบื่อหน่าย และทำให้ประชาชนเกิดความรู้สึกถึงความเอาใจใส่อย่างจริงจังของแขวงทางหลวงที่มีความตั้งใจในการแก้ปัญหาให้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

นอกจากนี้ยังมีปัญหาที่ต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วนที่มีผลต่อความเป็นอยู่และความปลอดภัยของประชาชนและความไม่ปลอดภัยบริเวณสองข้างทางปัญหานั้น คือ **การเกิดผลเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมบริเวณสองข้างทาง** ได้แก่ ปัญหาประชาชนตั้งร้านขายของในเขตทาง ซึ่งใช้ที่ดินของทางราชการในการประกอบอาชีพเกิดผลเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมมีการทิ้งสิ่งปฏิกูลขยะมูลฝอย รวมทั้งมีการติดตั้งป้ายโฆษณาร้านค้าและมักเกิดอุบัติเหตุบ่อยๆ เช่น กรณีรถของผู้ต้องการจะซื้อของข้างทางแล้วชะลอความเร็ว รถที่ตามหลังไม่ทันระวังอาจชนท้ายรถที่ชะลอได้ อีกทั้งปัญหาการทิ้งขยะบริเวณสองข้างทางทำให้เกิดปัญหาความไม่เป็นระเบียบเกิดมลภาวะทางด้านกลิ่นและความไม่ปลอดภัย บริเวณที่มีขยะมากส่วนใหญ่จะเป็นบริเวณที่เป็นที่จอดรถเพื่อการพักผ่อนและการพักผ่อน ได้แก่ จุดกลับรถที่พักริมทาง เป็นต้น รวมทั้งปัญหามีไฟไหม้บริเวณสองข้างทางเป็นปัญหาที่เรื้อรังมานานมักเกิดในช่วงหน้าแล้งทำให้เกิดปัญหามลภาวะทั้งด้านกลิ่นและทัศนวิสัยในการมองเห็น ปัจจุบันก็ยังไม่สามารถแก้ปัญหาให้หมดไปได้ ในกรณีปัญหาประชาชนตั้งร้านขายของในเขตทางมักจะพบปัญหานี้ในบริเวณทางหลวงที่ผ่านย่านชุมชน เช่น ทางหลวงหมายเลข 1 ในเขตความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงกำแพงเพชร แขวงทางหลวงตากที่ 1 และทางหลวงหมายเลข 11 ในเขตความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงลำพูน เป็นต้น ในส่วนของปัญหามีการทิ้งขยะบริเวณสองข้างทางปัญหานี้จะมีแทบทุกแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือกับปัญหามีไฟไหม้บริเวณสองข้างทางที่มีทุกแขวงทางหลวงเช่นเดียวกัน (ไทยรัฐออนไลน์, 2557)

หากจะพิจารณากันต่อไปถึงปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินงานของแขวงทางหลวงที่สำคัญ คือ **การเกิดอุบัติเหตุ** ที่จะทำให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ ความสูญเสียชีวิต และทรัพย์สินของบุคคลและส่วนรวม ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการพัฒนาประเทศชาติ แม้ว่าจะมีการหามาตรการต่างๆ มาเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ แต่อุบัติเหตุยังเพิ่มขึ้นที่มักเกิดบนถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงที่แขวงทางหลวงมีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบที่มีสาเหตุมาจากถนนที่เสียหายเป็นหลุมเป็นบ่อรถวิ่งมาตกหลุมเกิดเสียหลักทำให้ไม่สามารถบังคับรถได้จนเกิดอุบัติเหตุต่างๆ ปีในช่วงเทศกาลแขวงทางหลวงจะตั้งจุดพักรถที่มีทั้งน้ำดื่ม กาแฟ เครื่องดื่มชูกำลัง ผ้าเย็น เตียนนอน ให้บริการประชาชน แต่อุบัติเหตุยังคงเกิดต่อเนื่องซ้ำๆ บริเวณจุดเดิมๆ ที่เรียกว่า Black Spot เช่น บริเวณทางแยกที่มักจะเปลี่ยนชื่อเป็นแยกผีสิง ทางโค้งที่ประชาชนขนานนามว่าโค้งร้อยศพ เป็นต้น ถนนที่มีความลาดชันสูงมักจะทำให้รถยนต์ที่วิ่งทางลงเขาเบรกแตกเป็นประจำ ที่มีชื่อเสียงเป็นที่ทราบกันดี ในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุบ่อยและมีการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก เช่น บริเวณดอยยวัก จังหวัดตาก เป็นต้น ถนนสาย ตาก-แม่สอด เป็นหนึ่งในเส้นทางอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงครั้งแรก พ.ศ.2556 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 5,434 ราย มีผู้เสียชีวิต 806 คน ผู้ได้รับบาดเจ็บ 5,140 คน และจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุ 8,128 คัน (กรมทางหลวง, 2557ก) สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกได้ระบุไว้ในรายงานการศึกษาเรื่องแนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก ที่สรุปว่าในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา กลุ่มปัจจัยด้านถนนและด้านสิ่งแวดล้อมมีปัญหาเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ควรมียุทธศาสตร์ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ 6 ยุทธศาสตร์ได้แก่ ด้านวิศวกรรม (Engineering) ด้านการให้ความรู้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน (Education) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ที่น่าจะเป็นงานด้านความปลอดภัยที่สำคัญที่สุด รวมทั้งด้านการให้บริการช่วยเหลือฉุกเฉินแก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุ (Emergency Service) ที่น่าจะ

เป็นงานด้านความปลอดภัยเชิงรับ อีกทั้งด้านการจัดการระบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพ (Efficiency of Transport System) และด้านการติดตาม การตรวจสอบ และประเมินผลความปลอดภัยทางถนน (Evaluation) (คณะกรรมการการสาธารณสุข วุฒิสภา, 2546) หรืออาจจะกล่าวได้ว่าอุบัติเหตุจากการจราจรเปรียบเสมือนหนึ่งโรคภัยร้ายแรงชนิดหนึ่งที่เกิดขึ้นทุกวัน และคุณภาพชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเป็นอย่างมาก ซึ่งเป็นปัญหาเร่งด่วนที่ประชาชน ทุกคนและทุกหน่วยงานต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบ และร่วมมือกันแก้ปัญหา รวมทั้งป้องกันโรคอุบัติเหตุอย่างจริงจังที่กล่าวมาข้างต้นเป็นการแก้ปัญหาในทางปฏิบัติที่หน่วยงานราชการนำมาเป็นมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ แต่ยังไม่มีการวิจัยใดที่ศึกษาเกี่ยวกับการมีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุที่เหมาะสมสำหรับแก้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุให้เห็นเป็นรูปธรรมและมีตัวชี้วัดที่ชัดเจน มีงานวิจัยต่างประเทศที่วิจัยถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในประเทศลิเบียคืองานวิจัยของ Hamza (2005) ที่ศึกษารายละเอียดของอุบัติเหตุของลิเบียระหว่างปี ค.ศ.1966 ถึงปี ค.ศ. 2000 การวิจัยพบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุขึ้นขึ้นอยู่กับปัจจัยเฉพาะในลิเบีย เช่น สภาพโครงสร้างพื้นฐานไม่ดี การไม่มีความปลอดภัยทางถนน จำนวนยานพาหนะที่มีอายุการใช้งานมาก

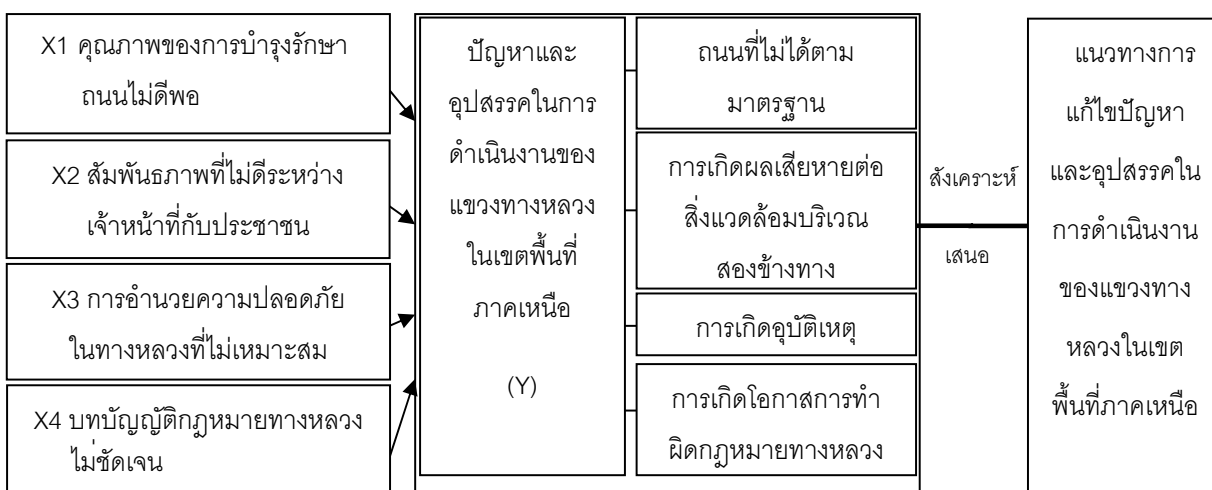
ที่น่าสนใจไม่น้อยไปกว่าปัญหาดังกล่าวข้างต้น และเป็นปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงที่เป็นปัญหามาทุกยุคทุกสมัยคือ **การเกิดโอกาสการทำผิดกฎหมายทางหลวง** ปัญหาที่เกิดขึ้นบ่อยๆ ก็คือมีการละเมิดทรัพย์สินของกรมทางหลวง รวมทั้งมีการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กำหนด และมีการรुकล้ำเขตทางหลวง ซึ่งปัญหาต่างๆ เหล่านี้เกิดขึ้นจนเป็นความเคยชิน ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากความมั่งง่าย เห็นแก่ตัว หรือความต้องการกำไรที่มากกว่าปกติ ซึ่งปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กำหนดเป็นปัญหาที่เรื้อรังมานานมาก (เป็นหนึ่งใน วานิชชัย, 2557) ส่วนปัญหามีการรुकล้ำเขตทางหลวงเป็นปัญหาที่มีมานาน กฎหมายทางหลวงได้บัญญัติไว้ตาม มาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างอาคารหรือสิ่งใดในเขตทางหลวง หรือรुकล้ำเข้าไปในเขตทางหลวง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวง แต่ก็ยังมีการรुकล้ำเขตทางหลวงให้เห็นกันอยู่เป็นจำนวนมาก เจ้าหน้าที่ต้องทำหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย บางแขวงทางหลวงจำเป็นต้องใช้ทั้งทางด้านนิติศาสตร์และรัฐศาสตร์ประกอบกันในการแก้ปัญหาเพื่อความเหมาะสมกับบริบทของประชาชนในพื้นที่ หากมีการประสานความร่วมมือหลายๆ หน่วยงานไม่ว่าจะเป็น ตำรวจ ฝ่ายปกครอง แขวงทางหลวงและประชาชนในพื้นที่เพื่อป้องกันและมีความเข้มงวดในการปฏิบัติงานจะช่วยให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้โอกาสในการทำผิดกฎหมายทางหลวงลดน้อยลง ปัญหาด้านอื่นๆ เช่น การเกิดอุบัติเหตุ การทำลายทรัพย์สินของทางราชการจะลดน้อยลงไปด้วย (พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 (ฉบับปรับปรุง 2549), 2549)

จะเห็นได้ว่าปัญหาและอุปสรรคที่กล่าวมาข้างต้นเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของแขวงทางหลวงทั้งสิ้น ซึ่งเป็นปัญหาที่ควรได้รับการแก้ไขหรือหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่างๆ เหล่านี้ให้เบาบางลงหรือหมดไป จึงเป็นที่น่าสนใจที่จะศึกษาว่า สภาพปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือเป็นเช่นไร มีปัจจัยอะไรบ้างที่ส่งผลต่อปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ และแนวทางการแก้ไขปัญหาลดอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือควรเป็นเช่นไร

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาสภาพปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ
3. เพื่อสังเคราะห์และเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ

กรอบแนวคิดในการวิจัย



วิธีการวิจัย

1. ประชากร

1.1 ประชากรการวิจัยเชิงคุณภาพ

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยเชิงคุณภาพครั้งนี้ได้แก่ ผู้บริหารแขวงทางหลวง จำนวน 12 คน จาก 12 แขวงทางหลวง ประกอบด้วย แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 3 แขวงทางหลวงลำปางที่ 1 แขวงทางหลวงลำปางที่ 2 แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 1 แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 2 แขวงทางหลวงสุโขทัย แขวงทางหลวงพิจิตร แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 1 แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 2 แขวงทางหลวงตากที่ 1 แขวงทางหลวงตากที่ 2 และ แขวงทางหลวงกำแพงเพชร

1.2 ประชากรการวิจัยเชิงปริมาณ

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณครั้งนี้ใช้วิธีการเลือกประชากรแบบเจาะจง (Purposive Sampling) เนื่องจากแขวงทางหลวงเป็นหน่วยงานส่วนภูมิภาคของกรมทางหลวงที่มีขนาดเท่าๆ กันทั่วประเทศ โดยควบคุมดูแลการบำรุงรักษาถนนแขวงทางหลวงละประมาณ 800 - 900 กม. ปัญหาในการดำเนินงานคล้ายคลึงกัน

เนื่องจากได้รับมอบหมายภารกิจจากส่วนกลางในการให้บริการประชาชนเกี่ยวกับการใช้ถนนที่กรมทางหลวงดูแลรับผิดชอบ ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่แขวงทางหลวง รวมทั้งสิ้น 220 คน ดังนี้

แขวงทางหลวง	ผู้อำนวยการ	รองผู้อำนวยการ	หัวหน้าหมวด	หัวหน้างาน	รวม
เชียงใหม่ที่ 1	1	2	6	1	10
เชียงใหม่ที่ 2	1	2	6	1	10
เชียงใหม่ที่ 3	1	2	6	1	10
ลำพูน	1	2	6	1	10
ลำปางที่ 1	1	2	6	1	10
ลำปางที่ 2	1	2	6	1	10
แม่ฮ่องสอน	1	2	6	1	10
แพร่	1	2	6	1	10
น่านที่ 1	1	2	6	1	10
น่านที่ 2	1	2	6	1	10
พะเยา	1	2	6	1	10
เชียงรายที่ 1	1	2	6	1	10
เชียงรายที่ 2	1	2	6	1	10
พิษณุโลกที่ 1	1	2	6	1	10
พิษณุโลกที่ 2	1	2	6	1	10
สุโขทัย	1	2	6	1	10
พิจิตร	1	2	6	1	10
อุตรดิตถ์ที่ 1	1	2	6	1	10
อุตรดิตถ์ที่ 2	1	2	6	1	10
ตากที่ 1	1	2	6	1	10
ตากที่ 2	1	2	6	1	10
กำแพงเพชร	1	2	6	1	10
รวม	22	44	132	22	220

2. ขั้นตอนการวิจัย

2.1 ขั้นตอนที่ 1 ใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ โดยวิธีการสนทนาแบบไม่เป็นทางการ เชื่อมโยงข้อมูลเป็นลูกโซ่ ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลจากคนแรกให้ช่วยแนะนำเชื่อมโยงกันเป็นทอดๆ เมื่อได้ข้อมูลที่ซ้ำๆ

คือ เกิดการอึดตัวทางข้อมูลจึงหยุดการเก็บข้อมูล ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้เก็บข้อมูลจากผู้บริหารแขวงทางหลวง จำนวน 12 คน จาก 12 แขวงทางหลวง

2.2 ขั้นตอนที่ 2 ใช้วิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ได้นำข้อมูลที่ศึกษาจากการวิจัยเชิงคุณภาพมาพิจารณาประกอบการสร้างเครื่องมือซึ่งเป็นแบบสอบถาม แบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ เก็บข้อมูลจากเจ้าหน้าที่แขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ จำนวน 220 คน

2.3 ขั้นตอนที่ 3 นำข้อมูลที่ได้จากการวิจัยทั้ง 2 ขั้นตอนมาสังเคราะห์เพื่อหาคำตอบว่าแนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ ควรเป็นอย่างไร

3. เครื่องมือและการเก็บรวบรวมข้อมูล

3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลในการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบไม่เป็นทางการและสัมภาษณ์ผู้บริหารแขวงทางหลวงในลักษณะเจาะลึก (In-depth Interview) โดยติดตามหาข้อมูลไปยังผู้ที่ถูกพาดพิงกล่าวถึงเชื่อมโยงเป็นลูกโซ่ จากผู้ให้ข้อมูลหลักไปสู่ผู้ให้ข้อมูลอื่นๆ เชื่อมโยงกันเป็นทอดๆ เมื่อสัมภาษณ์ได้ จำนวน 12 คน ผู้วิจัยพบว่าได้ข้อมูลที่ซ้ำๆ คือเกิดการอึดตัวทางข้อมูลจึงหยุดเก็บข้อมูล (สุภาวงศ์ จันทวานิช, 2555) ซึ่งผู้วิจัยได้ใช้เครื่องมือในการรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ ดังนี้

1) แบบบันทึกข้อมูลภาคสนาม (Field Notes) ผู้วิจัยได้บันทึกรายละเอียดจากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-Depth Interview)

2) แบบบันทึกการสังเกต ผู้วิจัยใช้วิธีการสังเกตโดยตรงแบบไม่มีส่วนร่วม เพื่อบันทึกลักษณะทางกายภาพอื่นๆ ในพื้นที่วิจัย ขณะที่สัมภาษณ์ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงหรือรองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงในขณะที่ยื่นออกเก็บรวบรวมข้อมูล

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณใช้แบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ คือมากที่สุด มาก น้อย น้อยที่สุดและไม่มี

สำหรับการหาความเที่ยงตรงของเครื่องมือ โดยให้ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน เป็นผู้ตรวจสอบและปรับปรุงแก้ไขข้อผิดพลาดตามลำดับ ดังนี้ 1) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นงลักษณ์ เขียนงาม ตำแหน่งอาจารย์ประจำคณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ 2) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ศุภณิศร์ เต็มสงวนวงศ์ ตำแหน่งอาจารย์ประจำคณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยพายัพ 3) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สัณณัฏฐ์ ปัญวัฒน์ลิขิต ตำแหน่งอาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยพายัพ โดยวิธีการวิเคราะห์หาค่าดัชนีความสอดคล้อง IOC (Index of Item – Objective Congruence) และนำข้อมูลที่ได้จากผู้เชี่ยวชาญมาหาค่าความเที่ยงตรงของเนื้อหา ผลการคำนวณหาค่าความเที่ยงตรงของเนื้อหาพบว่า ค่า IOC = 0.931 และแต่ละข้อคำถามได้ค่า IOC มากกว่า 0.5 แสดงว่ายอมรับว่าเป็นแบบสอบถามที่มีความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัยเชิงคุณภาพ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้คำสัมภาษณ์ที่มีคำตอบที่เหมือนกันหรือใกล้เคียงกันนำมาเรียบเรียงเป็นบทความนำเสนอเป็นข้อมูลเชิงคุณภาพ

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัยเชิงปริมาณ

วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ค่าร้อยละในการคำนวณเพื่อประกอบการอธิบายลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม และการวิเคราะห์ การถดถอยโลจิสติกส์ (Logistic Regression Analysis) วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (Independent Variable) กับตัวแปรตาม (Dependent Variable) ซึ่งลักษณะของการวิเคราะห์เป็นแบบการวิเคราะห์โลจิสติกส์ทวิ (Binary Logistic Regression) โดยใช้วิธีการคัดเลือก Binary Logistic Regression ด้วยเทคนิค forward LR (กัลยา วานิชย์บัญชา, 2553) ซึ่งเป็นการศึกษาตัวแปรตามที่สนใจมี 2 ระดับ คือ โอกาสเกิด/โอกาสไม่เกิด ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวง ทั้งนี้เพื่อทำนายหรือพยากรณ์ว่าตัวแปรอิสระใดที่ส่งผลกระทบต่อปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ หรือมีความสัมพันธ์กับการเกิดปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวง

ผู้วิจัยนำผลการวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งเป็นข้อมูลสภาพของปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือและผลการวิเคราะห์การวิจัยเชิงปริมาณ ซึ่งเป็นข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือมาสังเคราะห์โดยจัดเป็นหมวดหมู่ เพื่ออธิบายอย่างเชื่อมโยงและเป็นเหตุเป็นผลเพื่อเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือควรเป็นอย่างไร เช่น (1) แนวทางการควบคุมคุณภาพถนน (2) แนวทางการป้องกันการเกิดผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมบริเวณสองข้าง (3) แนวทางการลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน และ (4) แนวทางในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดโอกาสในการทำผิดกฎหมายทางหลวง เป็นต้น

5. ระยะเวลาทำการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ใช้ระยะเวลาตั้งแต่เดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2557 ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2558 รวมระยะเวลาดำเนินการประมาณ 12 เดือน โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลแบบสอบถามระหว่างเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 ถึงเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2558 เป็นระยะเวลา 4 เดือน

ผลการวิจัยพบว่า

1. ผลการวิจัยตามขั้นตอนการวิจัยที่ 1

1.1 ผลการวิจัยเชิงคุณภาพ

1) จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารแนวทางหลวง ผู้วิจัยได้รวบรวมประมวลความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้บริหารแนวทางหลวง เรื่องแนวทางที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ ปัจจัยแรก คือ ปัจจัยด้านคุณภาพของการบำรุงรักษาถนนไม่ดีพอที่เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาในด้านถนนไม่ได้ตามมาตรฐาน ควรมีแนวทางการแก้ไขปัญหาคือแนวทางหลวงควรเอาใจใส่อย่างใกล้ชิดโดยเฉพาะผู้อำนวยการแนวทางหลวงควรมีวิสัยทัศน์ ในการบำรุงรักษาถนนและควรเข้าใจวิธีการบำรุงรักษาและซ่อมแซมถนนให้ได้มาตรฐานเป็นอย่างดี อีกทั้งควรมีความรู้ความเข้าใจ

ทั้งทางด้านวิศวกรรมและด้านบริหารอย่างดี มีความเป็นผู้นำพร้อมที่จะให้การดูแลเอาใจใส่ผู้ใต้บังคับบัญชาให้ปฏิบัติงานด้วยความตั้งใจและถูกต้อง ปัจจัยต่อมา คือ **ปัจจัยด้านสัมพันธภาพที่ไม่ดีระหว่างเจ้าหน้าที่กับประชาชน**ที่ทำให้เกิดผลเสียหลายต่อสิ่งแวดลอมบริเวณสองข้างซึ่งควรมีแนวทางที่เหมาะสม คือ ให้ความสำคัญกับประชาชนโดยเฉพาะประชาชนที่อาศัยอยู่สองข้างทางจะมีอิทธิพลต่อความเป็นไปของถนนที่ พวกเขาใช้ในการเดินทางใช้ในการประกอบอาชีพใช้ทำมาหากิน ประชาชนจะเป็นอีกหนึ่งกลุ่มที่จะช่วยคอยดูแลเอาใจใส่ถนนที่พวกเขาใช้ อีกทั้งยังเป็นหูเป็นตาให้กับแขวงทางหลวง แนวทางต่างๆ เหล่านี้เป็นแนวทางที่จะทำให้เกิดสัมพันธภาพที่ดีกับประชาชนจนเป็นที่พึงพอใจของประชาชน นอกจากนี้ยังมี**ปัจจัยด้านการอำนวยความสะดวกในทางหลวงที่ไม่เหมาะสม**ที่ควรมีแนวทางที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในด้านการเกิดอุบัติเหตุ คือ เจ้าหน้าที่แขวงทางหลวงควรดูแลเอาใจใส่ถนนไม่ให้เป็นหลุมเป็นบ่อ อุปกรณ์อำนวยความสะดวกให้ครบถ้วน กำหนดมาตรการที่เหมาะสมในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่แต่ละแขวงทางหลวงจะมีปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกันจึงควรมาตรการให้เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่นั้นๆ ปัจจัยสุดท้าย คือ **ปัจจัยด้านบทบัญญัติกฎหมายทางหลวงไม่ชัดเจน**ทำให้เกิดโอกาสการทำผิดกฎหมายทางหลวง แนวทางที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคคือผู้บริหารแขวงทางหลวงต้องศึกษากฎหมายทางหลวงให้เข้าใจอย่างชัดเจน สามารถนำไปบังคับใช้กฎหมายได้อย่างถูกต้อง ผู้บริหารแขวงทางหลวงต้องสามารถอธิบายรายละเอียดของกฎหมายทางหลวงและทำความเข้าใจในกฎหมายทางหลวงให้กับประชาชน แต่แขวงทางหลวงไม่มีหน้าที่ในการไปแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายนั้นได้ที่สามารถทำได้คือการสะท้อนปัญหาและความไม่ชัดเจนของกฎหมายทางหลวงให้ผู้บริหารระดับกรมนำไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

2) ผลการวิจัยเชิงคุณภาพพบว่า ปัญหาทางด้านการเกิดอุบัติเหตุเป็นปัญหาอุปสรรคที่ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความสำคัญ เนื่องจากประชาชนใช้การเดินทางทางรถเป็นหลัก ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุจะเป็นปัญหาที่แขวงทางหลวงต้องหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและควรหาแนวทางการแก้ปัญหาเพื่อให้ประชาชนเดินทางด้วยความปลอดภัย

3) มีตัวชี้วัดที่ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความสำคัญคือ การรณรงค์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งส่วนใหญ่กล่าวว่าในช่วงเทศกาลรัฐมักจะมีมาตรการมารณรงค์ให้ประชาชนปฏิบัติ เช่น เมาไม่ขับ ง่วงไม่ขับ โทรมไม่ขับ ซึ่งแขวงทางหลวงเป็นหน่วยงานหนึ่งที่ต้องร่วมกันรณรงค์ แต่อุบัติเหตุและการสูญเสียชีวิตทรัพย์สินไม่ลดลง จึงต้องหาแนวทางที่เหมาะสมในการที่จะลดการสูญเสียให้เห็นเป็นรูปธรรม

2. ผลการวิจัยตามขั้นตอนการวิจัยที่ 2

2.1 ผลการวิจัยเชิงปริมาณ

1) สภาพปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับมีปัญหาและอุปสรรค ($\bar{X} = 2.90$) เมื่อพิจารณาในแต่ละองค์ประกอบ พบว่า (ดูจากสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการวิจัยเชิงปริมาณ) โดยเฉพาะองค์ประกอบด้านการเกิดอุบัติเหตุ มีคะแนนเฉลี่ยในระดับมีปัญหาและอุปสรรค ($\bar{X} = 2.99$) ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1

สภาพปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ

องค์ประกอบ	$\bar{X}$	SD	แปลผล (ระดับ)
- ถนนไม่ได้ตามมาตรฐาน	2.09	.428	มีปัญหาและอุปสรรคน้อย
- การเกิดผลเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมบริเวณสองข้างทาง	3.29	.566	มีปัญหาและอุปสรรค
- การเกิดอุบัติเหตุ	2.99	.597	มีปัญหาและอุปสรรค
- การเกิดโอกาสการทำผิดกฎหมายทางหลวง	3.25	.623	มีปัญหาและอุปสรรค
ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ	2.90	.553	มีปัญหาและอุปสรรค

2) ปัจจัยที่ส่งผลต่อปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ มีความสัมพันธ์กับตัวแปรตามที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรไม่เท่ากับศูนย์ ($P\text{-Value} < 0.05$) มีอยู่ 2 ตัวแปร ได้แก่ คุณภาพของการบำรุงรักษาถนนไม่ดีพอ และบทบัญญัติกฎหมายทางหลวงไม่ชัดเจน มีค่าเท่ากับ .044 และ .005 ตามลำดับ ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2

ปัจจัยที่ส่งผลต่อปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ

ปัจจัยที่ส่งผลต่อปัญหาและอุปสรรค	B	S.E.	Wald	df	P-Value	Exp(B)
- คุณภาพของการบำรุงรักษาถนนไม่ดีพอ	-.297	.148	4.039	1	.044	.743
- บทบัญญัติกฎหมายทางหลวงไม่ชัดเจน	-.296	.105	7.864	1	.005	.744
ค่าคงที่	7.861	1.597	24.236	1	.000	2,594.4

และจากการคำนวณหาค่าอำนาจการพยากรณ์ (Percentage Correct) โดยนำตัวแปรอิสระ 2 ตัว ได้แก่ คุณภาพของการบำรุงรักษาถนนไม่ดีพอ และบทบัญญัติกฎหมายทางหลวงไม่ชัดเจนมีความสัมพันธ์กับตัวแปรตามที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 (สำหรับประเด็นสัมพันธภาพที่ไม่ดีระหว่างเจ้าหน้าที่กับประชาชน และการอำนวยความสะดวกในทางหลวงที่ไม่เหมาะสมนั้นไม่แสดงค่าทางสถิติว่ามีผลต่อปัญหาและอุปสรรคจึงไม่ปรากฏมีตัวเลขในการคำนวณ) เพื่อคำนวณหาค่าอำนาจการพยากรณ์ได้ผลตามตารางที่ 3

ตารางที่ 3

การคำนวณค่าอำนาจการพยากรณ์ของปัจจัยที่ส่งผลต่อปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ

ค่าสังเกต	ค่าอำนาจการพยากรณ์		
	ไม่เป็นปัญหา	เป็นปัญหา	Percentage Correct
ไม่เป็นปัญหา	8	39	17.0
เป็นปัญหา	6	167	96.5
Overall Percentage			79.5

จากผลการตรวจสอบความน่าเชื่อถือได้ในการพยากรณ์พบว่า ค่าสถิติการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกทวิ (Binary Logistic Regression Analysis) มีค่าการสังเกตที่เป็นปัญหา ซึ่งมีค่าความน่าเชื่อถือในการทำนายถูกว่าเป็นปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ คิดเป็นร้อยละ 96.5 อีกทั้งมีค่าการสังเกตที่ไม่เป็นปัญหา ซึ่งมีค่าความน่าเชื่อถือในการทำนายถูกว่าไม่เป็นปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ คิดเป็นร้อยละ 17.0 และค่าความน่าเชื่อถือในการทำนายถูกโดยรวมทั้งที่เป็นปัญหาและไม่เป็นปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ คิดเป็นร้อยละ 79.5

3) มีตัวชี้วัดที่มีความสำคัญต่อการทำงานของแนวทางหลวงว่ามีสัมพันธภาพที่ดีกับประชาชนมากน้อยเพียงใด คือ ความขัดแย้งกับประชาชนในพื้นที่ ซึ่งจากผลการวิจัยเชิงปริมาณพบว่ามีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.70 อยู่ในระดับมีปัญหาและอุปสรรค ซึ่งสูงกว่าระดับมีปัญหาและอุปสรรคน้อยเพียง 0.20 จะเห็นได้ว่าถ้าจัดการความขัดแย้งอาจจะทำให้ตัวชี้วัดนี้อยู่ในระดับมีปัญหาและอุปสรรคน้อยได้ ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4

องค์ประกอบด้านสัมพันธภาพที่ไม่ดีระหว่างเจ้าหน้าที่กับประชาชน จำแนกตามตัวชี้วัด

ตัวชี้วัด	$\bar{X}$	SD	แปลผล (ระดับ)
- เจ้าหน้าที่ไม่สร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับประชาชน	2.15	.617	มีปัญหาและอุปสรรคน้อย
- เจ้าหน้าที่ไม่รู้จักความต้องการของประชาชนในพื้นที่	2.12	.611	มีปัญหาและอุปสรรคน้อย
- ข้อขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่กับประชาชนในพื้นที่	2.70	.854	มีปัญหาและอุปสรรค
สัมพันธภาพที่ไม่ดีระหว่างเจ้าหน้าที่กับประชาชน	2.32	0.526	มีปัญหาและอุปสรรคน้อย

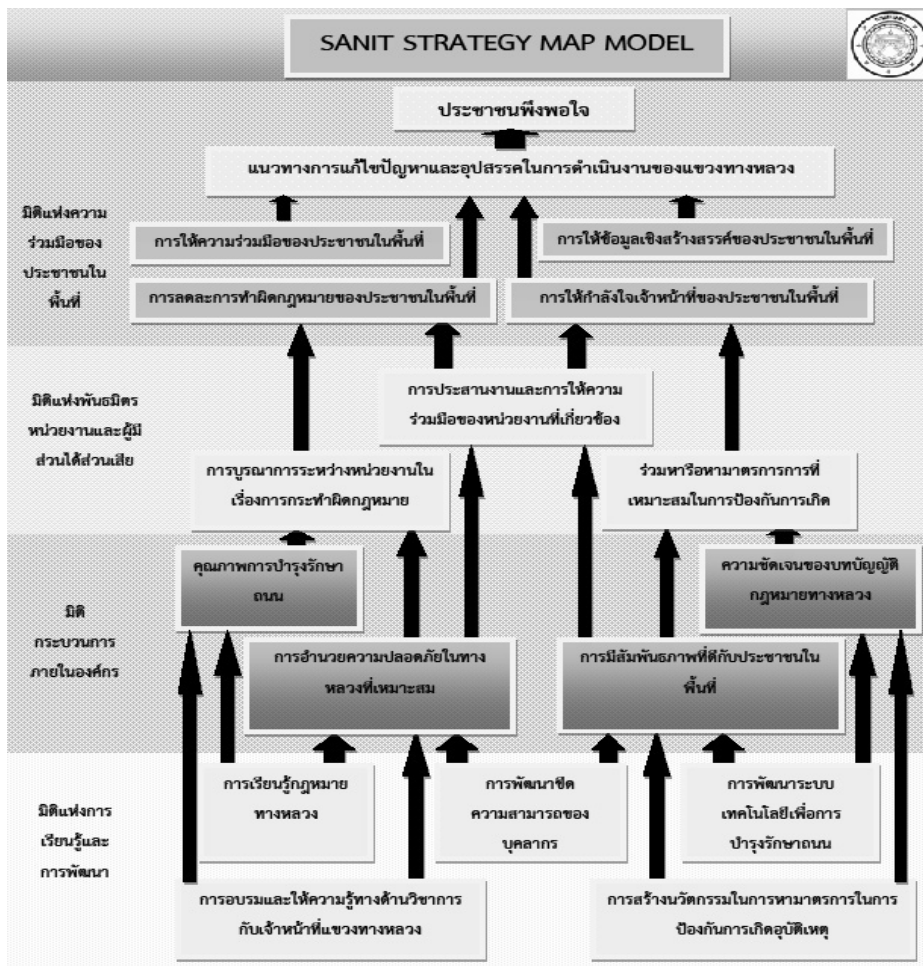
3. ผลการวิจัยตามขั้นตอนการวิจัยที่ 3

3.1 จากผลการวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณพบว่า หัวใจสำคัญของแนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ คือ การบำรุงรักษาและซ่อมแซมถนนให้ได้มาตรฐาน ความชัดเจนของบทบาทกฎหมายทางหลวง สัมพันธภาพที่ดีระหว่างเจ้าหน้าที่กับประชาชน และการอำนวยความสะดวกในทางหลวงที่เหมาะสม ล้วนแล้วทำให้ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทาง

ทางหลวงลดลง ทั้งนี้เจ้าหน้าที่แขวงทางหลวงโดยเฉพาะผู้อำนวยการและรองผู้อำนวยการต้องเอาใจใส่อย่างจริงจังในการปฏิบัติงานของผู้ได้บังคับบัญชาเพื่อขจัดปัญหาและอุปสรรคให้หมดไป

สรุปได้ว่าแนวทางที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือทั้ง 4 แนวทางเป็นแนวทางที่สำคัญที่แขวงทางหลวงควรนำไปปฏิบัติและดำเนินงานอย่างต่อเนื่องไม่ปล่อยปละละเลยปัญหาย่อยๆ ที่เกิดขึ้น ที่สำคัญที่สุดคือผู้อำนวยการแขวงทางหลวงควรใส่ใจในปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ประเด็นและศึกษารายละเอียดของปัญหาและอุปสรรคให้ชัดเจน จากนั้นจึงหาแนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่ตรงกับปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นด้วยความตั้งใจและเต็มใจ ปัญหาและอุปสรรคจะค่อยๆ คลี่คลายและหมดไป และจะทำให้ประชาชนสามารถใช้ถนนด้วยความสะดวกเดินทางถึงจุดหมายปลายทางด้วยความปลอดภัยเกิดความพึงพอใจและพร้อมจะให้ความร่วมมือในเรื่องที่เกี่ยวข้องถนนกับแขวงทางหลวง

จากผลการศึกษาดังกล่าวผู้วิจัยได้ประมวลผลการวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณมาสร้างเป็นรูปแบบแนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ โดยเสนอเป็นรูปแบบของ SSM Model (Sanit Strategy Map Model) ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1: รูปแบบของ SSM Model

อภิปรายผลการวิจัย

1. ปัจจัยที่ส่งผลต่อปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือต้องให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านคุณภาพของการบำรุงรักษาถนนไม่ดีพอ ปัจจัยด้านสัมพันธภาพที่ไม่ดีระหว่างเจ้าหน้าที่กับประชาชน รวมทั้งปัจจัยด้านการอำนวยความสะดวกในทางหลวงที่ไม่เหมาะสม และปัจจัยด้านบทบัญญัติกฎหมายทางหลวงไม่ชัดเจน ในปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาในด้านคุณภาพของการบำรุงรักษาถนนไม่ดีพอพบว่า ปัจจัยในด้านคุณภาพของการบำรุงรักษาถนนไม่ดีพอซึ่งเป็นคำถามในเชิงลบอยู่ในระดับมีปัญหาและอุปสรรคน้อย อธิบายได้ว่า ตัวชี้วัดของปัจจัยในด้านคุณภาพของการบำรุงรักษาถนนไม่ดีพามีคะแนนเฉลี่ยในระดับมีปัญหาและอุปสรรคน้อยทุกตัวชี้วัด สอดคล้องกับแนวคิดการบริหารงานก่อสร้าง (วิชัย ฤกษ์ฤทธิ์, 2550) ที่อธิบายไว้ว่า แนวทางหลวงเป็นหน่วยงานที่ต้องใช้หลักการบริหารงานก่อสร้างมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินงานเนื่องจากแนวทางหลวงมีการดำเนินงานเกี่ยวกับงานก่อสร้างถนนซึ่งเป็นงานก่อสร้างประเภทหนึ่ง อีกทั้งมีงานบำรุงรักษาถนนที่เป็นภารกิจหลักของแนวทางหลวงด้วย

ปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาและอุปสรรคในด้านสัมพันธภาพที่ไม่ดีระหว่างเจ้าหน้าที่กับประชาชนซึ่งเป็นคำถามในเชิงลบพบว่าปัจจัยในด้านสัมพันธภาพที่ไม่ดีระหว่างเจ้าหน้าที่กับประชาชนอยู่ในระดับมีปัญหาและอุปสรรคน้อย แสดงให้เห็นว่า ตัวชี้วัดในปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาในเรื่องสัมพันธภาพที่ไม่ดีระหว่างเจ้าหน้าที่กับประชาชนส่วนใหญ่อยู่ในระดับมีปัญหาและอุปสรรคน้อย สอดคล้องกับงานวิจัยของ สุวัฒนา ธาดานิติ (2543) ที่ทำการวิจัยเรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาเมือง สรุปการวิจัยว่าโครงการพัฒนาต่างๆ ในปัจจุบันประชาชนมีสิทธิในการเรียกร้องที่จะได้รับข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบจากโครงการพัฒนาระบบขนาดใหญ่ในมหานคร รวมทั้งการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การบริหารทำให้รัฐและหน่วยงานราชการให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนซึ่งเป็นประโยชน์กับแนวทางหลวงในการบริหารแบบมีส่วนร่วมที่มีความสำคัญกับการดำเนินงานโครงการต่างๆ ของแนวทางหลวงในการที่ช่วยให้แนวทางหลวงปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสะดวก รวดเร็ว ได้รับความร่วมมือจากประชาชนในพื้นที่

เมื่อพิจารณาในปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาในเรื่องการอำนวยความสะดวกในทางหลวงที่ไม่เหมาะสมซึ่งเป็นคำถามในเชิงลบพบว่า ปัจจัยในการอำนวยความสะดวกในทางหลวงที่ไม่เหมาะสมมีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับมีปัญหาและอุปสรรคน้อย จะต้องดำเนินการให้การอำนวยความสะดวกมีความเหมาะสมที่บูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งสอดคล้องกับ แนวคิดการป้องกันอุบัติเหตุที่ได้จากการศึกษาของคณะกรรมการการสาธารณสุข วุฒิสภา การประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ 21 สมัยสามัญนิติบัญญัติ (เป็นพิเศษ) วันจันทร์ที่ 27 ตุลาคม พ.ศ. 2546 ที่อธิบายว่าควรมียุทธศาสตร์ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ด้านวิศวกรรม (Engineering) ด้านการให้ความรู้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน (Education) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ที่น่าจะเป็นงานด้านความปลอดภัยที่สำคัญที่สุด รวมทั้งด้านการให้บริการช่วยเหลือฉุกเฉินแก่ ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุ (Emergency Service) ที่น่าจะเป็นงานด้านความปลอดภัยเชิงรับ อีกทั้งด้านการจัดการระบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพ (Efficiency of Transport System) และด้านการติดตาม การตรวจสอบ และประเมินผลความปลอดภัยทางถนน (Evaluation) (คณะกรรมการการสาธารณสุข วุฒิสภา, 2546) รวมทั้งการประสานความร่วมมือกับหน่วยราชการอื่น ได้แก่

ตำรวจทางหลวง ตำรวจท้องที่ ฝ่ายปกครองก็เพื่อนำไปหาแนวทางการอำนวยความสะดวกในทางหลวงที่เหมาะสมในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทั้งในช่วงปกติและช่วงเทศกาล

ในส่วนปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาและอุปสรรคในด้านบทบัญญัติกฎหมายทางหลวงไม่ชัดเจนที่เป็นคำถามในเชิงลบพบว่า ปัจจัยในด้านบทบัญญัติกฎหมายทางหลวงไม่มีความชัดเจนอยู่ในระดับมีปัญหาและอุปสรรคน้อย แสดงให้เห็นว่า ตัวชี้วัดของปัจจัยในเรื่องบทบัญญัติกฎหมายทางหลวงไม่ชัดเจนมีคะแนนเฉลี่ยในระดับมีปัญหาและอุปสรรคน้อย 2 ตัวชี้วัดที่ทำให้ค่าคะแนนเฉลี่ยของปัจจัยอยู่ในระดับมีปัญหาและอุปสรรค อาจจะเป็นไปได้ที่ปัจจัยในเรื่องบทบัญญัติกฎหมายทางหลวงไม่ชัดเจนเป็นปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวง

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ มีค่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับมีปัญหาและอุปสรรค ($\bar{X} = 2.90$) เมื่อพิจารณาในแต่ละองค์ประกอบ พบว่า องค์ประกอบด้านการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับมีปัญหาและอุปสรรค ($\bar{X} = 2.99$) ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการเกิดอุบัติเหตุที่ได้จากการศึกษาของคณะกรรมการการสาธารณสุข วุฒิสภา การประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ 21 สมัยสามัญนิติบัญญัติ (เป็นพิเศษ) วันจันทร์ที่ 27 ตุลาคม 2546 ได้ระบุสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกไว้ในรายงานการศึกษาเรื่องแนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก ที่สรุปว่าในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา กลุ่มปัจจัยด้านคน และยานพาหนะที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลง แต่กลุ่มปัจจัยด้านถนนและด้านสิ่งแวดล้อมกลับมีปัญหาเพิ่มขึ้น (คณะกรรมการการสาธารณสุข วุฒิสภา, 2546)

ผลการวิจัยเชิงคุณภาพที่แสดงให้เห็นถึงปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงและการดำเนินชีวิตของประชาชนเป็นอย่างมาก คือ ปัญหาทางด้านการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากการดำเนินชีวิตของประชาชนในปัจจุบันจะใช้เวลาเดินทางเป็นหลักต้องใช้เวลาใช้ถนนในการประกอบอาชีพ อธิบายได้ว่า การเกิดอุบัติเหตุ เป็นปัญหาที่มีตัวชี้วัดที่สำคัญได้แก่ การเกิดอุบัติเหตุในที่เดิม อุบัติเหตุเกิดต่อเนื่องและการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารแขวงทางหลวงพอที่จะทราบสาเหตุที่สำคัญว่ามักมาจากคนที่มีความประมาทในการขับขี่รถที่ไม่มีการตรวจสอบสภาพรถ และถนนที่มีการทรุดตัวเสียหาย

ตัวชี้วัดที่มีความสำคัญต่อปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแขวงทางหลวงจนสามารถแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพในการทำงานของแขวงทางหลวงว่ามีประสิทธิภาพมากน้อยเพียงใด ตัวชี้วัดนั้น คือ การรณรงค์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ จากการวิจัยเชิงคุณภาพผู้ให้สัมภาษณ์ได้กล่าวว่า สาเหตุที่ต้องมีการรณรงค์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เกิดจากคนในพื้นที่ที่เดินทางใช้รถใช้ถนนเป็นประจำอาจเกิดการละเลย ไม่ระมัดระวัง ดังนั้นจึงต้องมีการรณรงค์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดความตระหนักในการใช้ถนนอย่างปลอดภัย อีกแนวทางหนึ่งที่แขวงทางหลวงกับประชาชนร่วมกันทำงานด้วยการนำจิตอาสาอบรมให้ทราบถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้นหากไม่ระมัดระวังจะทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อย

ตัวชี้วัดที่มีความสำคัญต่อปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงจนสามารถแสดงให้เห็นถึงลักษณะการทำงานของแนวทางหลวงว่ามีสัมพันธภาพที่ดีกับประชาชนมากน้อยเพียงใด ตัวชี้วัดนั้น คือ ความขัดแย้งกับประชาชนในพื้นที่ จากผลการวิจัยเชิงปริมาณพบว่ามีความเฉลี่ยเท่ากับ 2.70 อยู่ในระดับมีปัญหาและอุปสรรค ซึ่งสูงกว่าระดับมีปัญหาและอุปสรรคน้อยเพียง 0.20 หากประชาชนและเจ้าหน้าที่ไม่มีข้อขัดแย้งกันอาจจะทำให้ตัวชี้วัดนี้อยู่ในระดับปัญหาและอุปสรรคน้อยได้และจากการวิจัยเชิงคุณภาพผู้ให้สัมภาษณ์เล่าว่า สาเหตุที่เกิดความขัดแย้งกับประชาชนในพื้นที่เนื่องจากประชาชนทำผิดกฎหมายเช่นการรुक้าเขตทางหลวงกับที่ดินสงวนนอกเขตทางหลวง ซึ่งเจ้าหน้าที่ใช้การประนีประนอมมากกว่าการบังคับใช้กฎหมาย

สรุป

จากผลการวิจัย เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ สามารถสรุปเป็นประเด็นสำคัญของการวิจัย คือ ปัจจัยที่ส่งผลต่อปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ ได้แก่ คุณภาพของการบำรุงรักษาดูแลไม่ดีพอ และบทบัญญัติกฎหมายทางหลวงไม่ชัดเจน โดยเฉพาะคุณภาพของการบำรุงรักษาดูแลไม่ดีพอจะเป็นปัจจัยที่สำคัญที่บ่งบอกถึงความเป็นแนวทางหลวงที่มีหน้าที่ในการดูแลถนนหนทางให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้ดี แต่ก็ไม่อาจจะเลยปัจจัยด้านบทบัญญัติกฎหมายทางหลวงไม่ชัดเจน แนวทางหลวงควรให้ความสนใจด้วย และพบประเด็นที่น่าสนใจซึ่งผู้วิจัยจัดทำเป็นข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติสำหรับแนวทางหลวง ดังนี้

1. สภาพปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ ได้ให้ความสำคัญกับการเกิดผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมบริเวณสองข้างทาง และการเกิดโอกาสการทำผิดกฎหมายทางหลวง ซึ่งมีโอกาสที่จะมีระดับมีปัญหาและอุปสรรคมาก แนวทางหลวงจึงควรต้องเฝ้าระวังและให้ความสนใจเป็นพิเศษ
2. ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงและการดำเนินชีวิตของประชาชนเป็นอย่างมาก คือ ปัญหาทางด้านการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากการดำเนินชีวิตของประชาชนในปัจจุบันจะใช้การเดินทางเป็นหลัก ต้องใช้รถใช้ถนนในการประกอบอาชีพ ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุเป็นปัญหาที่มีตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่ การเกิดอุบัติเหตุในที่เดิม อุบัติเหตุเกิดต่อเนื่อง และการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินที่แนวทางหลวงควรให้ความสำคัญและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหามาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
3. ตัวชี้วัดที่มีความสำคัญต่อปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงจนสามารถแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพในการทำงานของแนวทางหลวงว่า มีประสิทธิภาพมากน้อยเพียงใด ตัวชี้วัดนั้น คือ การรณรงค์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซึ่งเชื่อมโยงกับปัญหาในการเกิดอุบัติเหตุ เพราะที่ผ่านมารณรงค์มักไม่ได้ผลเนื่องจากบริบทการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่ไม่เหมือนกัน ดังนั้นควรที่จะมีการรณรงค์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่นั้นๆ

ในส่วนขอเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป ได้แก่

1. จากผลการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยพบว่า ความขัดแย้งกับประชาชนในพื้นที่ ที่มีค่าคะแนนเฉลี่ยในระดับมีปัญหาและอุปสรรค จึงเป็นที่น่าสนใจในการศึกษาว่า ความขัดแย้งกับประชาชนในพื้นที่ที่มีลักษณะความขัดแย้งอย่างไร ในแต่ละพื้นที่มีปัจจัยที่ทำให้เกิดความขัดแย้งอย่างไรบ้าง ซึ่งจะเป็นประโยชน์กับแนวทางหลวงต่อไป
2. จากผลการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยพบว่า มีตัวชี้วัดอีกตัวหนึ่งที่มีความสำคัญต่อปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงจนสามารถแสดงให้เห็นถึงการแก้ปัญหาในการทำงานของแนวทางหลวงว่า มีแนวทางการแก้ไขปัญหามาให้สำเร็จได้มากน้อยเพียงใด ตัวชี้วัดนั้น คือ การตั้งร้านขายของในเขตทางของประชาชน ที่มีค่าคะแนนเฉลี่ยในระดับมีปัญหาและอุปสรรค มีค่าคะแนนเฉลี่ยเกือบจะอยู่ในระดับมีปัญหาและอุปสรรคมาก จึงเป็นที่น่าสนใจในการศึกษาว่า จะมีแนวทางอย่างไรในการที่จะแก้ปัญหการตั้งร้านขายของในเขตทางของประชาชนให้หมดไปได้ โดยไม่มีความขัดแย้ง ซึ่งเป็นประโยชน์ทั้งแนวทางหลวงและประชาชนผู้ใช้ทางส่วนใหญ่ด้วย ต่อไป
3. จากผลการวิจัยครั้งนี้พบว่า บทบัญญัติกฎหมายทางหลวงไม่ชัดเจนมีคะแนนค่าเฉลี่ย ($\bar{X} = 2.98$) ในระดับมีปัญหาและอุปสรรคซึ่งส่งผลต่อการเกิดปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของแนวทางหลวงในเขตพื้นที่ภาคเหนือ $\text{Exp (B)} = 0.744$ คือมีความเชื่อถือในอำนาจการพยากรณ์ร้อยละ 74.4 จึงเป็นเรื่องที่น่าสนใจอย่างยิ่งในการวิจัยในด้านการพัฒนากฎหมาย บทบัญญัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของแนวทางหลวง ซึ่งเป็นปัญหาต่อการพัฒนาการดำเนินการต่อไป

เอกสารอ้างอิง

- กัลยา วานิชย์บัญชา. (2553). การวิเคราะห์สถิติขั้นสูงด้วย SPSS for Windows. (พิมพ์ครั้งที่ 8). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กรมทางหลวง. (2555). รายงานประจำปี 2555 ของกรมทางหลวง. กรุงเทพฯ: กรมทางหลวง.
- _____. (2557ก). สรุปรายงานอุบัติเหตุบนถนนกรมทางหลวง ประจำปีวุดครั้งแรก 2556. สืบค้นเมื่อ 17 มีนาคม 2557, จาก <http://www.js100.com>.
- _____. (2557ข). เรื่องร้องเรียนจากเว็บไซต์กรมทางหลวง. สืบค้นเมื่อ 27 พฤษภาคม 2557. จาก http://e-services.doh.go.th/complainboard_doh/web.asp?page=7&sSearch.
- กรมการขนส่งทางบก. (2553). แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก (พ.ศ. 2554 - 2558). สืบค้นเมื่อ 27 พฤษภาคม 2557, จาก www.dlt.go.th.
- กองบังคับการตำรวจทางหลวง. (2557). หน้าที่รับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจทางหลวง. สืบค้นเมื่อ 16 มีนาคม 2557, จาก <http://highwaypolice.org/authourity.php>.
- เป็นหนึ่งใน วานิชชัย. (2557). ปัญหาจราจรทุกสัปดาห์น้ำหนักเกินพิกัดตามกฎหมาย. สืบค้นวันที่ 2 มิถุนายน 2557, จาก <http://kanok.co.th>.
- คณะกรรมการการสาธารณสุข วุฒิสภา. (2546). แนวทางการแก้ไขปัญหอุบัติเหตุจราจรทางบก. การประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ 21 สมัยสามัญนิติบัญญัติ (เป็นพิเศษ). วันจันทร์ที่ 27 ตุลาคม 2546.

- คณะผู้เข้ารับการอบรม กลุ่มที่ 5. (2549). มาตรการในกระบวนการบังคับใช้กฎหมายเชิงบูรณาการ. ใน **รายงานการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารกิจการยุติธรรม: มาตรการในการแก้ไขปัญหาคอรัปชั่น ประจำปี พ.ศ. 2549**. กรุงเทพฯ: สำนักงานกิจการยุติธรรม กระทรวงยุติธรรม.
- ไทยรัฐออนไลน์. (2557). **สรุปข่าววันที่ 9 ม.ค. 55**. สืบค้นเมื่อ 27 พฤษภาคม 2557, จาก <http://www.thairath.co.th/content/229231>.
- พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535. (ฉบับปรับปรุงปี 2549).** (2549). สืบค้นเมื่อ 27 พฤษภาคม 2557, จาก <http://www.drr.go.th/sites/default/files/knowledge/070709002.pdf>.
- วิชัย ฤกษ์ฤทธิ์. (2550). **การบริหารงานก่อสร้าง. เอกสารประกอบการสอนวิชาการบริหารงานก่อสร้างหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต (การบริหารงานก่อสร้าง)**. ม.ป.ท.: คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร.
- สุภาภรณ์ จันทวานิช. (2555). **วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ**. (พิมพ์ครั้งที่ 17). กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุวัฒนา ธาดานิติ. (2543). **การวิจัยเรื่องการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาเมือง**. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง. (ม.ป.ป.). **หน้าที่รับผิดชอบของสำนักงานขนส่งจังหวัด**. สืบค้นเมื่อ 17 มีนาคม 2557, จาก <http://www.lampangdlt.com/lampangdlt-15.html>.
- ASTV ผู้จัดการออนไลน์ (2557). **6 ล้อประสานารถโดยสารสนั่น “ดอยรวก” สั่งเวย์ซ้ำอีก 16 ศพ**. สืบค้นเมื่อ 27 พฤษภาคม 2557, จาก <http://www.manager.co.th/Local/ViewNews.aspx?NewsID=9570000048101>.
- Cronbach, L. J. (1951). Coefficient Alpha and the Internal Structure of Tests. *Psychometrika*. 16, 297-334.
- Hamza, Mohamed Ali D. (2005). **A Study of Road Accidents, Causalities and Their Injury Patterns in Libya**. PhD. Thesis, School of Mechanical and Systems Engineering, Newcastle University.