

## การประเมินผลและแนวทางส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรณีศึกษาพื้นที่ 10 จังหวัดของสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 8 และ 10

วันที่ได้รับต้นฉบับบทความ: 1 มิถุนายน 2565

วันที่แก้ไขปรับปรุงบทความ: 13 สิงหาคม 2565

วันที่ตอบรับตีพิมพ์บทความ: 19 สิงหาคม 2565

*ปรัชญา สังข์สมบุรณ์\**

หัวหน้าโครงการและกรรมการผู้จัดการ บริษัท พลัส สตรอง จำกัด

*จิระ บุรีคำ*

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ประจักษ์คณะบัญชาและธุรกิจดิจิทัล มหาวิทยาลัยพายัพ

*จิรพงษ์ มหนิธิวงศ์*

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ประจักษ์สาขาวิชาการจัดการทรัพยากรมนุษย์

คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม

### บทคัดย่อ

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการประเมินการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภายใต้การสนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) สำรวจและประเมินการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนน 2) รวบรวมอุปสรรคปัญหา และ วิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการดำเนินกิจกรรมฯขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ที่ดูแลทางหลวงท้องถิ่น และ 3) นำเสนอแนวทางการแก้ไขปรับปรุงสำหรับผู้มีส่วนร่วม ในลักษณะข้อเสนอเชิงนโยบาย โดยมุ่งเน้นในด้านมาตรฐานวิศวกรรมความปลอดภัย การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนและการแก้ไขจุดเสี่ยง ในพื้นที่ศึกษา 10 จังหวัดภาคเหนือ ภายใต้การดูแลของสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 8 และ สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 10 โดยรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามหน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 267 แห่ง และสัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารและผู้อำนวยการกองช่าง 23 แห่ง ประเมิน และวิเคราะห์ประสิทธิภาพการดำเนินงานด้วยแบบจำลองเส้นห่วงหุ้ม เพื่อกำหนดปัจจัย จำแนกกลุ่ม และจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบาย ขับเคลื่อนให้มีการส่งเสริมการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่อไป

**คำสำคัญ:** ความปลอดภัยทางถนน ทางหลวงท้องถิ่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมทางหลวงชนบท แบบจำลองเส้นห่วงหุ้ม

### วิธีการอ้างอิง

ปรัชญา สังข์สมบุรณ์, จิระ บุรีคำ และจิรพงษ์ มหนิธิวงศ์. (2565). การประเมินผลและแนวทางส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรณีศึกษาพื้นที่ 10 จังหวัดของสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 8 และ 10. *วารสารวิทยาการจัดการมหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม*, 4(2), 61-76.

\* ผู้ประสานงานหลัก: Jiraphong.m@psru.ac.th

## Evaluation and Guidelines of Local Road Safety Actions under the Local Administrative Organizations: A Case Study of the 10 Provinces under the Bureau of Rural Roads 8 and 10

Received: June 1, 2022

Revised: August 13, 2022

Accepted: August 19, 2022

Praj-ya Sungsomboon<sup>1\*</sup>

Managing Director Plus Strong Co., Ltd.

Chira Bureecam<sup>2</sup>

Assistant Professor Dr. of Faculty of Accountancy, Economics and Finance, Payap University

Jiraphong Mahanithiwong<sup>3</sup>

Assistant Professor Dr. of Human Resource Management,  
Faculty of Management Science Pibulsongkram Rajabhat University

### Abstract

This article is a part of the Local Road Safety Actions under the Local Administrative Organizations, granted by Thai Health Promotion Foundation, aiming at investigating and evaluating the road safety activities, examining problems and factors affecting the operations of the organizations to look after the local roads, and proposing the guidelines for improving the operations as policies focusing on the standards of road safety engineering and monitoring and repairing the roads with risk points for safety in 10 provinces under the Bureau of Rural Roads 8 and 10 in the north of Thailand. The data were collected by using a questionnaire from 267 local administrative organizations and an in-depth interview with 23 administrators and directors of divisions of public works. The data were analyzed and evaluated for performance using Data Envelopment Analysis (DEA) for determining factors, identifying groups, and developing a strategic proposal for improvement.

**Keywords:** Road Safety, Local Road, Local Government Administration, Department of Rural Road

### Cite this article as:

Sungsomboon, P., Bureecam, C. & Mahanithiwong, J. (2022). Evaluation and Guidelines of Local Road Safety Actions under the Local Administrative Organizations: A Case Study of the 10 Provinces under the Bureau of Rural Roads 8 and 10. *Journal of Management Science Pibulsongkram Rajabhat University*, 4(2), 61-76.

---

\* Corresponding Author: Jiraphong.m@psru.ac.th

## บทนำ

ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนนับเป็นความสูญเสียใหญ่หลวงของประเทศไทย ที่ต้องได้รับการแก้ไขจากทุกภาคส่วน เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงทั้ง คน รถ และถนน มีรายงานจากการศึกษาโดยหน่วยงานต่างๆ ต่างเห็นพ้องกันว่า ปัจจัยด้านคน เป็นสาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน แต่ปัจจัยด้านรถ และ ถนน เป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุเหล่านั้นได้ นอกจากนี้ จากรายงานการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลาที่ผ่านมาของหน่วยงานต่างๆ ระบุสอดคล้องกันถึงอัตราการเกิดอุบัติเหตุในถนนสายรองที่มีสูงกว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนสายหลักอย่างมีนัยสำคัญ (กรมทางหลวงชนบท, 2554) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงเริ่มให้ความสำคัญในปัจจัยด้านถนนปลอดภัย โดยพยายามหาสาเหตุเพื่อการลดอุบัติเหตุและความสูญเสียบนถนนสายรอง หรือทางหลวงท้องถิ่น มากขึ้น

กระทรวงคมนาคมที่รับผิดชอบงานถนนของประเทศ ได้ยกระดับความปลอดภัยทางถนนเป็นยุทธศาสตร์หลักที่สำคัญ โดยมีหน่วยงานรองรับได้แก่กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) และ สำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง (สนข.) โดยเฉพาะในส่วนของกรมทางหลวงชนบทซึ่งได้การถ่ายโอนภารกิจด้านงานทางส่วนใหญ่ไปให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตามพระราชบัญญัติการกระจายอำนาจสู่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 แล้วนั้น ยังมีบทบาทหน้าที่ในการเป็นพี่เลี้ยงให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอย่างต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายที่จะให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สามารถปฏิบัติภารกิจด้านงานทางได้อย่างมีมาตรฐาน ถูกต้องและปลอดภัยตามหลักวิศวกรรม (ทวีปชัยสมบัติ, ทรงชัย ทองปาน, จิระ บุรีคำ, ปรัชญา สังข์สมบูรณ์ และองอาจ หุดากร, 2551) นอกจากนี้แล้วกรมทางหลวงชนบทยังได้พัฒนาและปรับปรุงระบบสนับสนุนต่างๆ อาทิ ระบบบริหารงานวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนน (Safety Management System: SMS) เพื่อรองรับงานตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit: RSA) ทั้งในส่วนของทางหลวงชนบท และทางหลวงท้องถิ่นที่ได้ถ่ายโอนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ดูแลอีกด้วย อย่างไรก็ตามก็ยังมีข้อจำกัดขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลทางหลวงท้องถิ่นบางส่วน ยังมิได้ดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ ในขณะที่หน่วยงานพี่เลี้ยงต่างๆ ก็ยังไม่มีกลไกที่จะเข้าไปกำกับการทำงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เหล่านั้นได้ (กรมทางหลวงชนบท, 2554)

จากประเด็นข้างต้น คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้เล็งเห็นช่องว่างของกลไกที่จะขับเคลื่อนการลดอุบัติเหตุทางถนน จึงได้กำหนดให้ การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของทางหลวงท้องถิ่นให้เทียบเท่ากับมาตรฐานทางหลวงของประเทศ เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์หลัก ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2556-2559 (ทวีศักดิ์ ตะเภากร และคณะ, 2556) โดยจะต้องมีการศึกษาถึงสถานการณ์ด้านการจัดการความปลอดภัยของทางหลวงท้องถิ่น เพื่อระบุปัญหาอุปสรรค และปัจจัยสนับสนุนที่จำเป็นสำหรับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดกลไกขับเคลื่อนกิจกรรมด้านความปลอดภัยของทางหลวงท้องถิ่น อันเป็นที่มาของโครงการประเมินประสิทธิภาพการจัดการระบบบริหารงานวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในครั้งนี้

### วัตถุประสงค์การศึกษา

- 1) สำรวจและประเมินการดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ดูแลทางหลวงท้องถิ่นโดยมุ่งเน้นในด้านมาตรฐานวิศวกรรมความปลอดภัย การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนและการแก้ไขจุดเสี่ยง
- 2) ศึกษาอุปสรรค ปัญหา และ ปัจจัยที่มีผลต่อการดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ดูแลทางหลวงท้องถิ่น โดยมุ่งเน้นในด้านมาตรฐานวิศวกรรมความปลอดภัย การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนและการแก้ไขจุดเสี่ยง
- 3) นำเสนอแนวทางการแก้ไขปรับปรุงสำหรับผู้มีส่วนร่วม ในลักษณะข้อเสนอเชิงนโยบาย เพื่อขับเคลื่อนให้มีการส่งเสริมการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอย่างจริงจัง

### ขอบเขตการศึกษา ประชากร กลุ่มตัวอย่าง และการเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยนี้ได้กำหนดพื้นที่ในการศึกษาตามเกณฑ์พื้นที่การบริหารงานของกรมทางหลวงชนบทโดยได้กำหนดประชากร กลุ่มตัวอย่าง และการเก็บรวบรวมข้อมูล ในการวิจัยดังนี้

- 1) พื้นที่สำนักทางหลวงชนบทที่ 8 (นครสวรรค์) ประกอบด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดอุทัยธานี จังหวัดพิจิตร จังหวัดตาก และ จังหวัดกำแพงเพชร มีจำนวนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ 463 แห่ง และ 2) พื้นที่สำนักทางหลวงชนบทที่ 10 (เชียงใหม่) ประกอบด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดลำปาง จังหวัดลำพูน จังหวัดแม่ฮ่องสอน และจังหวัดแพร่ มีจำนวนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ 502 แห่ง รวมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ทั้งหมด 965 แห่ง

กลุ่มตัวอย่างในส่วนของการวิเคราะห์เชิงปริมาณใช้การสุ่มตัวอย่างแบบอาศัยความน่าจะเป็น โดยใช้สูตรการหาขนาดตัวอย่าง (n) ของทาโร ยามานะ (Yamane, 1973) จำนวนประชากรที่จะทำการวิจัยมีทั้งหมด 965 แห่ง กำหนดให้มีความผิดพลาดที่ 10% ขนาดของกลุ่มตัวอย่างคำนวณได้คือ 91 ตัวอย่าง แต่เพื่อให้เกิดความแม่นยำและความเที่ยงตรง รวมทั้งลดความคลาดเคลื่อนที่อาจเกิดจากการรวบรวม ตัวอย่างทั้งสิ้นในการวิจัยครั้งนี้จึงกำหนดขนาดตัวอย่างของการวิจัยที่จำนวน 267 ตัวอย่าง

### วิธีดำเนินการวิจัย

มีขั้นตอนการดำเนินการศึกษาดังต่อไปนี้

- 1) การศึกษาและรวบรวมข้อมูลสภาพทั่วไปขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยเฉพาะในพื้นที่สำนักทางหลวงชนบทที่ 8 และสำนักทางหลวงชนบทที่ 10 รวมถึงหน่วยงานอื่นๆ เช่น กรมทางหลวงชนบท (ทช.) สำนักกองทุนและสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เพื่อรวบรวมข้อมูลความปลอดภัยทางถนนและการถ่ายโอนภารกิจถนน รวมทั้งรายงานวิจัยเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน

2) ออกแบบ และการทดสอบแบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์เชิงลึก การเก็บรวบรวมข้อมูลการดำเนินงานกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนและการถ่ายโอนภารกิจถนนของกรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

3) การเก็บรวบรวมข้อมูลและการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยการส่งแบบสำรวจไปยังองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในพื้นที่สำนักงานหลวงชนบทที่ 8 และสำนักงานหลวงชนบทที่ 10 จำนวน 267 แห่ง และสัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารและผู้อำนวยการกองช่าง จำนวน 23 แห่ง เพื่อรวบรวมข้อมูลเชิงลึก

4) การวิเคราะห์ประมวลผลข้อมูลจากแบบสำรวจ เพื่อประเมินผลระดับความมีประสิทธิภาพการดำเนินงานที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นโดยใช้แบบจำลองเส้นห่วงหุ้ม (Data Environment Analysis: DEA) เป็นหลักในการประเมินโดยพิจารณาระดับความมีประสิทธิภาพหรือผลผลิต (Output) จากปัจจัยนำเข้า (Input) และสอบทานความสอดคล้องต้องกันกับข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก

5) การสัมมนากลุ่มย่อยเพื่อนำเสนอผลการสำรวจข้อมูลเบื้องต้น และรับฟังความคิดเห็น โดยได้เชิญบุคลากรขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้าร่วมสัมมนาเพื่อระดมความคิดเห็น และรับฟังปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนน โดยจัดเวทีสัมมนา 4 แห่ง คือ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดลำปาง จังหวัดตาก และจังหวัดนครสวรรค์ เพื่อให้ครอบคลุมกับพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานหลวงชนบทที่ 8 และสำนักงานหลวงชนบทที่ 10

6) สังเคราะห์ข้อมูลและข้อคิดเห็นจากเวทีสัมมนากลุ่มย่อย เพื่อร่างกรอบแนวทางเพื่อพัฒนาการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

7) การสัมมนารวมอีกครั้งเพื่อนำเสนอแนวทางเพื่อพัฒนาการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรวมถึงข้อเสนอเชิงนโยบายที่ได้จากการศึกษา และรับฟังความคิดเห็น โดยแบ่งเป็น 2 ครั้ง ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดนครสวรรค์

8) จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์

## ผลการวิจัย

### 1. การประเมินการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนของอปท.

การดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนของ อปท. ยังมีความแตกต่างกันตามขนาดโดยท้องถิ่นขนาดใหญ่เช่นเทศบาลนครและเทศบาลเมืองมีการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนเป็นสัดส่วนที่สูงกว่าท้องถิ่นขนาดเล็กและเมื่อพิจารณาถึงการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบันทั้งการดำเนินการยับยั้งจราจร การสอบสวนอุบัติเหตุและกิจกรรมในการสร้างความปลอดภัย อื่นๆ ก็พบว่าท้องถิ่นขนาดใหญ่เช่นเทศบาลนครและเทศบาลเมืองมีการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวเป็นสัดส่วนที่สูงกว่าท้องถิ่นขนาดเล็ก

ตารางที่ 1 การดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนจำแนกตามขนาดขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

| การดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนน                                                    | อปท.                |                 |                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------|------------------|
|                                                                                      | ทน./ทม.<br>(ร้อยละ) | ทต.<br>(ร้อยละ) | อบต.<br>(ร้อยละ) |
| 1. การดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนที่ผ่านมาในอดีต                                  | 62                  | 32              | 42               |
| 2. การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน                                                       | 37                  | 55              | 42               |
| 3. การยับยั้งจราจรอาทิ การติดตั้งป้ายเตือน ไฟเตือน ลูกกระนวด กระຈกค้ัง               | 65                  | 50              | 35               |
| 4. การสอบสวนอุบัติเหตุ                                                               | 30                  | 25              | 20               |
| 5. กิจกรรมในการสร้างความปลอดภัย อื่นๆ อาทิ การแก้ไขจุดเสี่ยง การจัดกิจกรรมให้ความรู้ | 55                  | 35              | 30               |

การประเมินผลระดับความมีประสิทธิภาพการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นโดยใช้แบบจำลองเส้นทอหุ้ม (Data Environment Analysis: DEA) เป็นหลักในการประเมินโดยพิจารณาระดับความมีประสิทธิภาพหรือผลผลิต (Output) ที่ถูกกำหนดโดยทรัพยากรขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือปัจจัยนำเข้า (Input) ที่ก่อให้เกิดผลผลิตสูงสุด (Input Orientation) โดยกำหนดแบบจำลองปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำหนดปัจจัยด้านผลผลิตกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการ (รายการ) โดยพิจารณาจากกิจกรรมที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ดำเนินการ 4 ด้าน คือ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) การยับยั้งจราจร (Traffic Calming) การสืบสวนอุบัติเหตุ (Accident Investigation) และกิจกรรมอื่นๆ (จิระ บุรีคำ, ชัยนันท์ ใจวังเย็น และทักษิณ บุญต่อ, 2553)

เกณฑ์การใช้แบบจำลอง DEA ประเมินความมีประสิทธิภาพ ในการศึกษาครั้งนี้ได้จำแนกระดับค่าประสิทธิภาพออกเป็น 5 ระดับ โดยอ้างอิงจากเกณฑ์การตัดเกรดการวัดสัมฤทธิ์ผลทางการศึกษาโดยทั่วไป คือ ระดับประสิทธิภาพสูงมาก ระดับประสิทธิภาพสูง ระดับประสิทธิภาพปานกลาง ระดับประสิทธิภาพต่ำ และระดับประสิทธิภาพต่ำมาก (จิระ บุรีคำ, ชัยนันท์ ใจวังเย็น และทักษิณ บุญต่อ, 2553)

การกำหนดแบบการวิเคราะห์เส้นทอหุ้ม(DEA) ได้กำหนดเป็น 3 แบบจำลองย่อย ได้แก่

แบบจำลองที่ 1 เป็นการพิจารณาการใช้ปัจจัยนำเข้า คือ จำนวนบุคลากรส่วน/ฝ่ายโยธาขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (คน) ต่อปัจจัยผลผลิต คือ กิจกรรมความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการ (รายการ) พบว่า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีประสิทธิภาพสูงมากในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (ร้อยละ 0.43) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีประสิทธิภาพสูงในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (ร้อยละ 0.43) และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีประสิทธิภาพต่ำในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (ร้อยละ 0.43) ส่วนที่เหลือเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีประสิทธิภาพต่ำมากในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (ร้อยละ 98.71)

แบบจำลองที่สองเป็นการใช้ปัจจัยนำเข้า คือ จำนวนบุคลากรส่วน/ฝ่ายโยธาขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (คน) และรายการเครื่องจักรอุปกรณ์ในการบำรุงรักษาปกติขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (รายการ) ต่อปัจจัยผลผลิต คือ กิจกรรมความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการ (รายการ) พบว่า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีประสิทธิภาพสูงมากในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (ร้อยละ 0.44) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีประสิทธิภาพสูงในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (ร้อยละ 0.44) และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีประสิทธิภาพต่ำในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (ร้อยละ 0.44) ส่วนที่เหลือเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีประสิทธิภาพต่ำมากในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (ร้อยละ 98.68)

ตารางที่ 3 การประเมินประสิทธิภาพการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นด้วยเทคนิคการวิเคราะห์เส้นท่อน้ำ (DEA)

| ประสิทธิภาพ | แบบจำลองที่ 1 |        | แบบจำลองที่ 2 |        | แบบจำลองที่ 3 |        |
|-------------|---------------|--------|---------------|--------|---------------|--------|
|             | จำนวน (อปท.)  | ร้อยละ | จำนวน (อปท.)  | ร้อยละ | จำนวน (อปท.)  | ร้อยละ |
| สูงมาก      | 1             | 0.43   | 1             | 0.44   | 6             | 3.40   |
| สูง         | 1             | 0.43   | 1             | 0.44   | 1             | 0.57   |
| ปานกลาง     | 0             | 0.00   | 0             | 0.00   | 2             | 1.14   |
| ต่ำ         | 1             | 0.43   | 1             | 0.44   | 6             | 3.40   |
| ต่ำมาก      | 230           | 98.71  | 227           | 98.68  | 166           | 91.49  |
| รวม         | 233           | 100.00 | 230           | 100.00 | 176           | 100.00 |

แบบจำลองที่สามเป็นการใช้ปัจจัยนำเข้า คือ จำนวนบุคลากรส่วน/ฝ่ายโยธาขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (คน) รายการเครื่องจักรอุปกรณ์ในการบำรุงรักษาปกติขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (รายการ) และงบประมาณรวมต่อปีขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (บาท) ต่อปัจจัยผลผลิต คือ กิจกรรมความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการ (รายการ) พบว่า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีประสิทธิภาพสูงมากในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (ร้อยละ 3.40) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีประสิทธิภาพสูงในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (ร้อยละ 0.57) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีประสิทธิภาพปานกลางในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (ร้อยละ 1.14) และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีประสิทธิภาพต่ำในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (ร้อยละ 3.40) ส่วนที่เหลือเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีประสิทธิภาพต่ำมากในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (ร้อยละ 91.49)

จากนั้นจึงกำหนดแบบจำลองสมการถดถอยโดยกำหนดตัวแปรด้านเศรษฐกิจสังคมในแบบจำลองเพื่ออธิบายความมีประสิทธิภาพในการจัดการระบบบริหารงานวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผลการประมาณแบบจำลองพบว่าปัจจัยที่กำหนดในแบบจำลองสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของระดับความมีประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้ร้อยละ 9.5 ( $R^2 = 0.095$ )

โดยปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อระดับความมีประสิทธิภาพการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้แก่ งบประมาณเฉลี่ยต่อหัวประชากรของ (Pex) และตัวแปรความรู้ของบุคลากรฝ่ายช่าง/โยธาที่พิจารณาจากการเข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตรการปฏิบัติงานอำนวยความสะดวกความปลอดภัยทาง ส่วนปัจจัยด้านขนาดขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (Size) และ จำนวนบุคลากรฝ่ายช่าง/โยธา (Staff) ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติแต่อย่างใด สอดคล้องกับการศึกษาของ Chicoine, Deller and Walzer, (1989)

## 2. ข้อจำกัด ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนของ อปท.

ประเด็นข้อจำกัดในการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนของท้องถิ่นมีความแตกต่างกันตามขนาดขององค์กร ซึ่งประกอบด้วยองค์ประกอบพื้นฐานและการซ่อมบำรุงทาง ความรู้ความเข้าใจในการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนน และการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนโดยในประเด็นข้อจำกัดดังกล่าวจะนำมาเป็นหัวข้อหลักในการระดมความคิดเห็นเพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไข ดังนี้

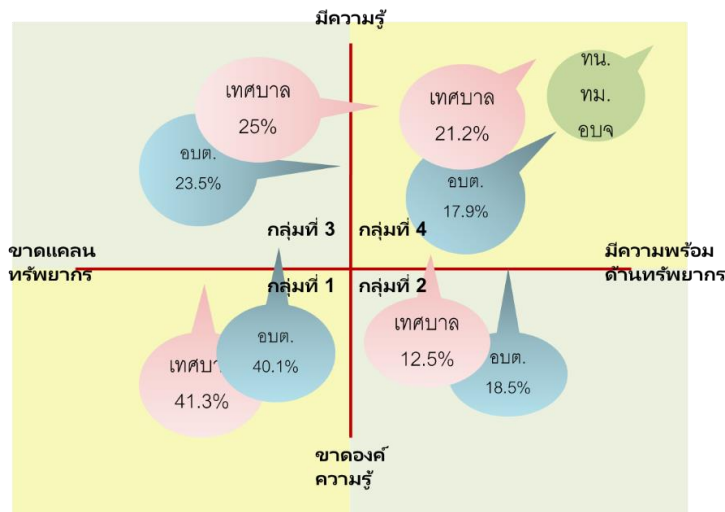
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นขนาดใหญ่เช่นเทศบาลนครและเทศบาลเมืองจะมีความพร้อมด้านเครื่องมือและอุปกรณ์สูง ในขณะที่ท้องถิ่นขนาดเล็ก มีความพร้อมปานกลางและต่ำ ส่วนข้อจำกัดด้านกิจกรรมการซ่อมบำรุงทางพบว่าท้องถิ่นขนาดเล็ก มีข้อจำกัดในด้านการซ่อมบำรุงทางทั้ง การซ่อมบำรุงปกติ การซ่อมบำรุงตามระยะเวลา การซ่อมบำรุงพิเศษ อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาการดำเนินกิจกรรมการตรวจสอบและแก้ไขจุดเสี่ยงพบว่าองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไม่ว่าจะเป็นขนาดใดก็ตามไม่ได้ดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมแต่อย่างใด ทั้งนี้อาจเป็นไปได้ว่าบุคลากรขององค์กรเหล่านั้นยังขาดความรู้ทักษะและความชำนาญโดยพบว่าส่วนใหญ่ไม่เคยเข้ารับการอบรมการปฏิบัติงานอำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนและมีความต้องการฝึกอบรม (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 องค์ประกอบพื้นฐานและการซ่อมบำรุงทางจำแนกตามขนาดขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

| องค์ประกอบพื้นฐานและ<br>การซ่อมบำรุงทาง                | อปท.                        |                             |                             |
|--------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|                                                        | ทน./ทม.                     | ทต.                         | อบต.                        |
| 1. เครื่องมือ/อุปกรณ์ดูแลรักษาและซ่อมบำรุงทาง          | มีความพร้อมสูง              | มีความพร้อมปานกลาง          | มีความพร้อมต่ำ              |
| 2. การซ่อมบำรุงปกติ                                    | ทำเอง 100%                  | ทำเอง 70%                   | ทำเอง 50%                   |
| 3. การซ่อมบำรุงตามระยะเวลา                             | ทำเอง 37%                   | ทำเอง 22%                   | ทำเอง 11%                   |
| 4. การซ่อมบำรุงพิเศษ                                   | ทำเอง 75%                   | ทำเอง 44%                   | ทำเอง 33%                   |
| 5. การดำเนินกิจกรรมการตรวจสอบและแก้ไขจุดเสี่ยง         | ไม่ได้ทำ 25%                | ไม่ได้ทำ 23%                | ไม่ได้ทำ 25%                |
| 6. การอบรมการปฏิบัติงานอำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน | ไม่เคยและต้องการฝึกอบรม 75% | ไม่เคยและต้องการฝึกอบรม 55% | ไม่เคยและต้องการฝึกอบรม 48% |

ผลการประเมิน อปท.ในพื้นที่ศึกษา สามารถจัดกลุ่มของ อปท. ได้เป็น 4 กลุ่มตามระดับความพร้อมในด้านองค์ความรู้และทรัพยากร ได้แก่

- กลุ่มที่ 1 คือ อบท.ที่ขาดองค์ความรู้และขาดแคลนทรัพยากรในการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนน
- กลุ่มที่ 2 คือ อบท.ที่ขาดองค์ความรู้แต่มีความพร้อมทางด้านทรัพยากรในการดำเนินกิจกรรม
- กลุ่มที่ 3 คือ อบท.ที่มีความพร้อมด้านองค์ความรู้แต่ขาดแคลนทรัพยากรในการดำเนินกิจกรรม
- กลุ่มที่ 4 คือ อบท.ที่มีความพร้อมด้านองค์ความรู้และมีความพร้อมทางด้านทรัพยากรในการดำเนินกิจกรรม



ภาพที่ 1 การจัดกลุ่มความพร้อมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในพื้นที่ศึกษาตามขนาดขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

### 3. แนวทางการพัฒนาการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนของอบท.

แนวทางการแก้ไขปัญหาจากผลการศึกษาร่วมกับข้อเสนอแนะจากเวทีสัมมนาระดมความคิดเห็นในการประชุมกลุ่มย่อย 4 ครั้ง สรุปเป็นแนวทางการแก้ปัญหาและพัฒนาการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยสำหรับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้สอดคล้องกับระดับความพร้อมในด้านองค์ความรู้และทรัพยากรของแต่ละกลุ่ม

กลุ่มที่ 1 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ขาดองค์ความรู้และขาดแคลนทรัพยากรในการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนน จะมุ่งเน้นการเสริมสร้างองค์ความรู้ด้านวิชาการ เพื่อผลักดันให้พัฒนาเป็นกลุ่มที่ 3

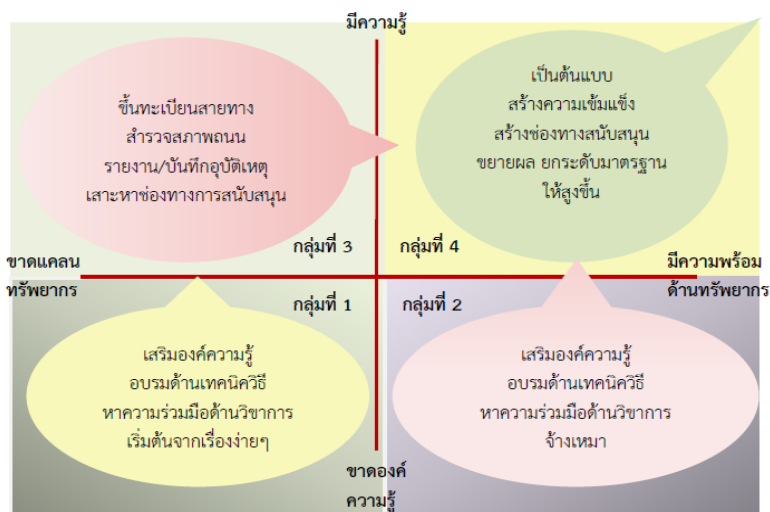
กลุ่มที่ 2 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ขาดองค์ความรู้แต่มีความพร้อมทางด้านทรัพยากรในการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนน จะมุ่งเสริมสร้างองค์ความรู้ด้านวิชาการ เน้นการเรียนรู้จากต้นแบบที่ดี เพื่อผลักดันให้พัฒนาเป็นกลุ่มที่ 4

กลุ่มที่ 3 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีความพร้อมด้านองค์ความรู้แต่ขาดแคลนทรัพยากรในการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนน จะมุ่งเสริมสร้างประสิทธิภาพการจัดการงบประมาณ เพื่อผลักดันให้พัฒนาเป็นกลุ่มที่ 4

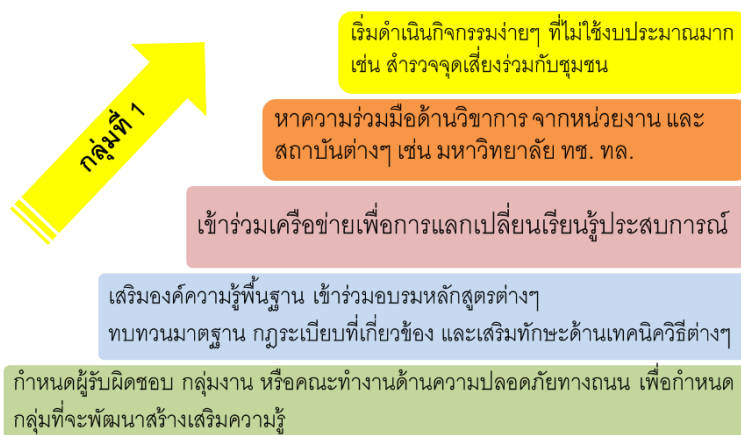
การประเมินการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรณีศึกษาพื้นที่ 10 จังหวัดของสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 8 และ 10

กลุ่มที่ 4 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีความพร้อมด้านองค์ความรู้และมีความพร้อมทางด้านทรัพยากรในการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนน จะต้องผลักดันให้มีการพัฒนาต่อเพื่อให้เป็นต้นแบบยกระดับมาตรฐานการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยของทางหลวงท้องถิ่น

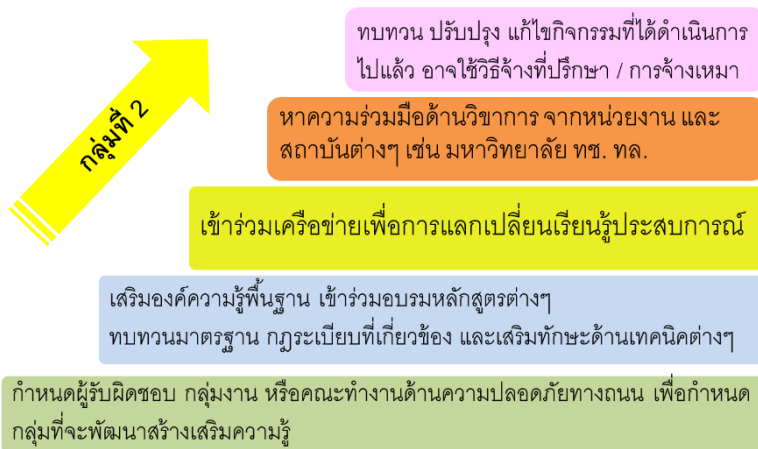
โดยแต่ละกลุ่มจะมีแนวทางในการพัฒนาโดยสามารถสร้างแผนเพื่อสร้างเสริมความพร้อมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แต่ละกลุ่มได้ตั้งแผนภาพที่ 2 - 6



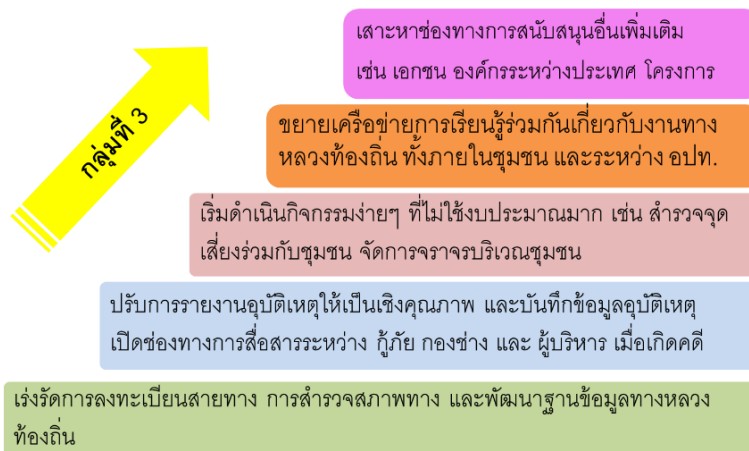
ภาพที่ 2 แนวทางการสร้างเสริมความพร้อมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แต่ละกลุ่ม



ภาพที่ 3 ขั้นตอนการสร้างเสริมความพร้อมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กลุ่มที่ 1 ที่ขาดองค์ความรู้ และขาดทรัพยากร

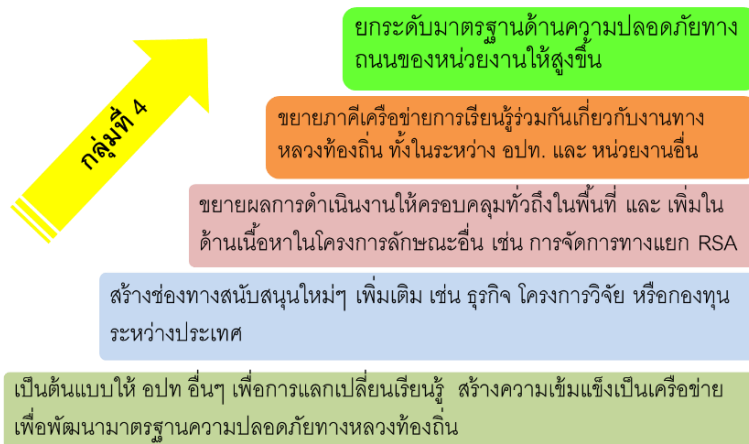


ภาพที่ 4 ขั้นตอนการสร้างเสริมความพร้อมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กลุ่มที่ 2 ที่ขาดองค์ความรู้ แต่มีความพร้อมด้านทรัพยากร



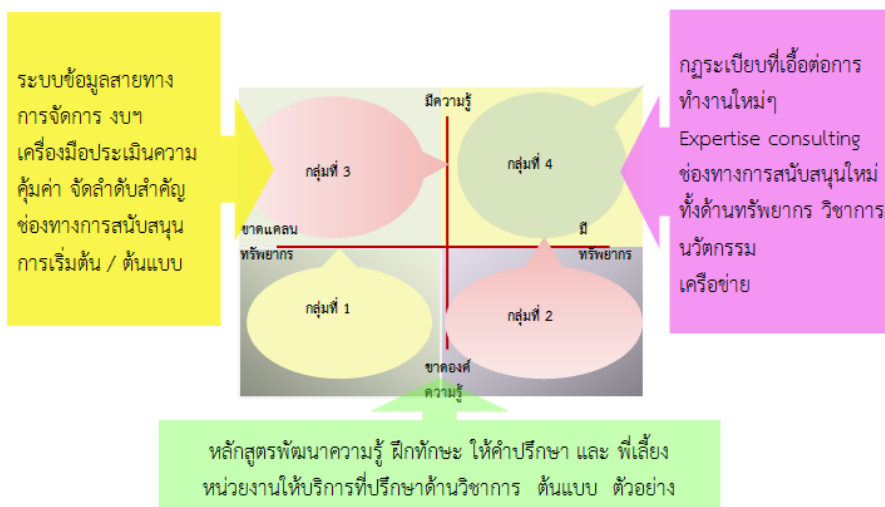
ภาพที่ 5 ขั้นตอนการสร้างเสริมความพร้อมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กลุ่มที่ 3 ที่มีองค์ความรู้ แต่ขาดแคลนทรัพยากร

การประเมินการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรณีศึกษาพื้นที่ 10 จังหวัดของสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 8 และ 10



ภาพที่ 6 ขั้นตอนการสร้างเสริมความพร้อมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กลุ่มที่ 4 ที่มีความพร้อมทั้งด้านองค์ความรู้ และ ทรัพยากร

แนวทางการพัฒนาการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยข้างต้น จำเป็นจะต้องใช้ร่วมกับระบบประเมินอย่างต่อเนื่องเพื่อยกระดับความพร้อมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งควรจะเป็นการดำเนินงานด้วยความสมัครใจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเอง และเพื่อให้แต่ละกลุ่ม สามารถดำเนินการสร้างเสริมความพร้อมให้ได้ตามแผนข้างต้น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะต้องการการสนับสนุนจากหน่วยงานภายนอก ดังแผนภาพที่ 7



ภาพที่ 7 การสนับสนุนจากหน่วยงานภายนอกที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต้องการเพื่อสร้างเสริมความพร้อม

โดยสามารถสังเคราะห์การสนับสนุนดังกล่าวออกมาเป็นแผนงาน 3 แผนหลัก ได้แก่ ได้แก่ 1) แผนงานเสริมสร้างองค์ความรู้ และวิชาการให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 2) แผนการส่งเสริมการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และ 3) แผนการเสริมสร้างศักยภาพด้านการจัดการด้านงบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ดังรายละเอียดในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 แผนการดำเนินงานเพื่อเสริมสร้างสมรรถนะให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น(อปท.)

| แผนงาน                                                            | โครงการย่อย                                                                           | ขอบเขต/รายละเอียด                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | หน่วยงาน                                                      | เป้าหมาย          |
|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-------------------|
| 1. การเสริมสร้างองค์ความรู้ และวิชาการให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น | 1.1 จัดทำระบบประเมินความพร้อมของอปท.                                                  | จัดทำระบบและเครื่องมือเพื่อประเมินจัดกลุ่ม อปท. จัดทำระบบฐานข้อมูลผลการประเมินความก้าวหน้าในพัฒนาการ                                                                                                                                                                                                                                                                                              | สนง.ส่งเสริมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมทางหลวงชนบท           | อปท.ทั้งหมด       |
|                                                                   | 1.2 อบรมหลักสูตรผู้บริหารเพื่อภารกิจงานทางหลวงท้องถิ่น และเจ้าพนักงานทางหลวงท้องถิ่น  | ปรับปรุงหลักสูตรเพื่อผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงท้องถิ่น โดยเพิ่มในส่วนของการแก้ปัญหาในกรณีของปัญหาที่พบบ่อย การใช้เครื่องมือและข้อมูลประกอบการตัดสินใจและการประเมินผลหลังการอบรมอย่างสม่ำเสมอ                                                                                                                                                                                                       | สนง.ส่งเสริมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมทางหลวงชนบท           | อปท.กลุ่ม 1 และ 2 |
|                                                                   | 1.3 อบรมหลักสูตรเพื่อการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางหลวงท้องถิ่นสำหรับฝ่ายช่างของ อปท. | ปรับปรุงหลักสูตรพื้นฐานที่เกี่ยวกับการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนสำหรับบุคลากรด้านช่าง เช่น หลักสูตรการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (RSA) หลักสูตรการแก้ไขปัญหาดูจุดเสี่ยง (Black spot) หลักสูตรการจัดการจราจรและการยับยั้งจราจร (Traffic Calming) หลักสูตรการสอบสวนอุบัติเหตุและการรายงาน (Accidental Investigation) จัดการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องโดยมีการประเมินผลและระบบฐานข้อมูลการจัดการความรู้ | สนง.ส่งเสริมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมทางหลวงชนบท           | อปท.กลุ่ม 1 และ 2 |
|                                                                   | 1.4 พัฒนาระบบฐานข้อมูลการจัดการความรู้งานทางหลวงท้องถิ่น                              | พัฒนาระบบฐานข้อมูลทางหลวงท้องถิ่น โดยใช้ระบบฐานข้อมูลเดิมของกรมทางหลวงชนบทที่พัฒนาขึ้นมาขยายผล ส่งเสริม กระตุ้น อปท. ให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน และลงทะเบียนสายทาง โดยศูนย์ถนนฯ                                                                                                                                                                                                                     | สนง.ส่งเสริมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมทางหลวงชนบท ศูนย์ถนนฯ | อปท.ทั้งหมด       |

| แผนงาน                                                      | โครงการย่อย                                                          | ขอบเขต/รายละเอียด                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | หน่วยงาน                                                                        | เป้าหมาย                      |
|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
|                                                             |                                                                      | ผ่านกลไกต่างๆ เช่น ศูนย์ถนนฯ จังหวัด ท้องถิ่นจังหวัด<br>เพิ่มเติมฐานข้อมูลการพัฒนาและ<br>อบรมบุคลากรด้านงานของ อปท.<br>ส่งเสริมให้มีการใช้ข้อมูลจาก<br>ฐานข้อมูลเพื่อจัดทำคำของบประมาณ<br>และวางแผนงาน                                                                                                                                                                          |                                                                                 |                               |
| 2. ส่งเสริมการ<br>ดำเนินกิจกรรม<br>ความปลอดภัย<br>ของ อปท.. | 2.1 การจัดประกวด<br>กิจกรรมความ<br>ปลอดภัย                           | การส่งเสริมให้มีการประกวดการ<br>ดำเนินกิจกรรมความปลอดภัย<br>ระหว่าง อปท. โดยกำหนดให้เป็น<br>ตัวชี้วัดในการคัดเลือก อปท. ดีเด่น<br>จัดให้มีการรางวัลเพื่อสร้างขวัญและ<br>กำลังใจ                                                                                                                                                                                                 | สนง.ส่งเสริม<br>องค์กรปกครอง<br>ส่วนท้องถิ่น<br>กรมทางหลวง<br>ชนบท<br>ศูนย์ถนนฯ | อปท.ทั้งหมด                   |
|                                                             | 2.2 การสร้าง<br>เครือข่าย ภาควิ<br>หรือการ<br>แลกเปลี่ยน<br>เรียนรู้ | การจัดให้มีงานสัมมนาเพื่อ<br>แลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่าง อปท. ที่<br>ดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยแต่ละ<br>ประเภท<br>คัดเลือก อปท. ที่ดำเนินกิจกรรมได้<br>อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล<br>ให้เป็นต้นแบบเพื่อการดำเนินการตาม<br>อย่าง                                                                                                                                                | สนง.ส่งเสริม<br>องค์กรปกครอง<br>ส่วนท้องถิ่น<br>กรมทางหลวง<br>ชนบท<br>ศูนย์ถนนฯ | อปท.กลุ่ม 4<br>และกลุ่มอื่นๆ  |
| 3. การเสริมสร้าง<br>ศักยภาพด้าน<br>การจัดการ<br>งบประมาณ    | 3.1 ต้นแบบสหการ<br>อปท. เพื่อการ<br>ดูแลรักษาทาง<br>หลวงท้องถิ่น     | จัดให้มีการรวมตัวเป็นกลุ่มสหการ<br>ของ อปท. ที่สนใจเข้าร่วมโดย<br>สมาชิกจะร่วมกันลงขันงบประมาณ<br>แบบกองทุนรวมตามภารกิจ แล้ว<br>มอบหมายให้หน่วยงานที่เป็นกลาง<br>ทำหน้าที่บริหารจัดการงบประมาณ<br>ซ่อมบำรุงทางหลวงท้องถิ่นของ<br>สมาชิกตามลำดับความสำคัญและใช้<br>ข้อมูลจากฐานข้อมูล อาจให้ กรมทาง<br>หลวงชนบท เป็นหน่วยงานบริหารให้<br>ในระยะแรก โดยให้ศูนย์ถนนฯ กำกับ<br>ดูแล | สนง.ส่งเสริม<br>องค์กรปกครอง<br>ส่วนท้องถิ่น<br>กรมทางหลวง<br>ชนบท<br>ศูนย์ถนนฯ | อปท.กลุ่ม 2<br>และ กลุ่ม 4    |
|                                                             | 3.2 บูรณาการการ<br>ทำงานระหว่าง<br>หน่วยงาน                          | กระตุ้นให้กลไกศูนย์ถนนระดับต่างๆ<br>มีการดำเนินการบูรณาการทำงาน<br>ระหว่างหน่วยงานต่างๆ รวมไปถึงการ<br>เป็นหน่วยงานกำกับดูแล ส่งเสริมและ<br>ขับเคลื่อนให้ อปท. ดำเนินกิจกรรม<br>ความปลอดภัยในพื้นที่ เพื่อให้การ<br>ทำงานเป็นเอกภาพยิ่งขึ้น                                                                                                                                     | ศูนย์ถนนฯ<br>ระดับต่างๆ                                                         | อปท. กลุ่ม 4<br>และทุกๆ กลุ่ม |

การขับเคลื่อนแผนงาน 3 แผนงานหลักงานตามตารางข้างต้น ให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนา  
ยกระดับการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้ง 4 กลุ่ม ในระยะเริ่มต้น  
มีวัตถุประสงค์หลักในการแก้ไขจำกัด และสร้างเสริมศักยภาพให้ อบท. แต่ละกลุ่มสามารถพัฒนาระดับการ  
ดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนให้มีความพร้อม ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอกที่  
เกี่ยวข้อง อันได้แก่ กรมทางหลวงชนบท กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น คณะกรรมการกระจายอำนาจ และ  
ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทุกระดับ เพื่อผลักดัน อบท. สามารถดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทาง  
หลวงท้องถิ่นให้มีมาตรฐานเทียบเท่ากับทางหลวงระดับประเทศได้อย่างยั่งยืน

## สรุปผลการศึกษา

### 1. การประเมินการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนของอบท.

โดยภาพรวมพบว่า การดำเนินการของทางหลวงท้องถิ่นยังมีช่องว่างที่ห่างไกลกับมาตรฐานของ  
ทางหลวงและทางหลวงชนบทอยู่มาก ดังนั้น ประเด็นความท้าทายที่สำคัญคือการเสริมสร้างความพร้อมให้  
อบท. ส่วนใหญ่สามารถดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยตามหลักวิชาการภายใต้ข้อจำกัดให้ได้ก่อนที่จะพัฒนา  
ยกระดับขึ้นไปตามลำดับ

### 2. ข้อจำกัด ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนของ อบท.

สรุปข้อจำกัดในการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนของ อบท. ได้เป็น 4 ด้าน ได้แก่  
ข้อจำกัดด้านทรัพยากร ข้อจำกัดด้านองค์ความรู้ ข้อจำกัดในด้านกฎระเบียบ และข้อจำกัดอื่นๆ และสามารถ  
จัดกลุ่มขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็น 4 กลุ่มตามระดับความพร้อมในด้านองค์ความรู้และทรัพยากร ดังนี้

กลุ่มที่ 1 คือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ขาดองค์ความรู้และขาดแคลนทรัพยากร

กลุ่มที่ 2 คือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ขาดองค์ความรู้แต่มีความพร้อมทางด้านทรัพยากร

กลุ่มที่ 3 คือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีความพร้อมด้านองค์ความรู้แต่ขาดแคลนทรัพยากร

กลุ่มที่ 4 คือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีความพร้อมด้านองค์ความรู้และมีความพร้อมทางด้าน  
ทรัพยากรในการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนน

### 3. แนวทางการแก้ไขปัญหา และพัฒนาการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนขององค์กร ส่วนท้องถิ่น

แนวทางการแก้ไขปัญหาจากผลการศึกษาร่วมกับข้อเสนอแนะจากเวทีสัมมนาระดมความคิดเห็น  
สามารถสรุปแนวทางการแก้ปัญหาและพัฒนาการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัย สำหรับ อบท. ให้สอดคล้อง  
กับระดับความพร้อมในด้านองค์ความรู้และทรัพยากรของแต่ละกลุ่ม เป็นแผนงาน 3 แผนหลัก ได้แก่ ได้แก่ 1)  
แผนงานเสริมสร้างองค์ความรู้ และวิชาการให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 2) แผนการส่งเสริมการดำเนิน  
กิจกรรมความปลอดภัยขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และ 3) แผนการเสริมสร้างศักยภาพด้านการจัดการ  
ด้านงบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

การประเมินการดำเนินการกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรณีศึกษาพื้นที่ 10 จังหวัดของสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 8 และ 10

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมสำหรับ แนวทางการพัฒนาการดำเนินการกิจกรรมความปลอดภัยของ อปท.ข้างต้น จำเป็นจะต้องใช้ร่วมกับระบบประเมินอย่างต่อเนื่องเพื่อระดับความพร้อมของอปท. ซึ่งควรจะเป็นการดำเนินงานด้วยความสมัครใจของ อปท. เอง

### กิตติกรรมประกาศ

โครงการการประเมินการดำเนินการกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรณีศึกษาพื้นที่ 10 จังหวัด ของสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 8 และ 10 สำเร็จได้ด้วยความอนุเคราะห์ของหลายหน่วยงานและบุคคลหลายท่าน คณะวิจัยใคร่ขอขอบคุณสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่ได้มอบทุนสนับสนุนการวิจัย รวมถึงกรมทางหลวงชนบท ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ของสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 8 และสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 10 ทุกแห่ง ที่ให้คำแนะนำและข้อมูลอันเป็นประโยชน์ยิ่ง ทำให้โครงการวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

### เอกสารอ้างอิง

- กรมทางหลวงชนบท. (2554). *แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการการพัฒนาวិชากรกรมความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2555-2560*. กรุงเทพฯ: กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม.
- จิระ บุรีคำ, ชัยนันท์ ใจวังเย็น และทักษิณ บุญต่อ. (2553). การศึกษาประสิทธิภาพทางเทคนิคการบำรุงรักษาทางหลวงท้องถิ่นที่ได้รับการถ่ายโอนภารกิจจากกรมทางหลวงชนบท : กรณีศึกษาองค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) ในประเทศไทย. ใน *การประชุมวิชาการสถิติและสถิติประยุกต์ ครั้งที่ 11 ประจำปี 2553* โดย ภาควิชาสถิติ คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และเครือข่ายวิจัยสถิติศาสตร์ ร่วมกับสมาคมสถิติแห่งประเทศไทย, 27 - 28 พฤษภาคม 2553.
- ทวีป ชัยสมภพ, ทรงชัย ทองปาน, จิระ บุรีคำ, ปรัชญา สังข์สมบุญ และองอาจ หุดากร. (2551). *การศึกษาเพื่อเสริมสร้างสมรรถนะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อรองรับการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่น*. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ทวีศักดิ์ เตชะกระโทก และคณะ. (2556). *ร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559*. กรุงเทพฯ: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย.
- Chicoine, D., Deller S., & Walzer N. (1989). The Size Efficiency of Rural Governments: The Case of Low-Volume Rural Roads. *The Journal of Federalism*, 19(19), 127-138.
- Yamane, T. (1973). *Statistics: An Introductory Analysis* (3rd ed.). New York: Harper and Row. Publications.