

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาคั้งนี้ ผู้วิจัยได้ส่งแบบสอบถามให้แก่ นายช่างโยธาเขตการทางและแขวง การทาง กรมทางหลวงทุกท่าน รวมทั้งสิ้น 110 ชุด ได้รับแบบสอบถามที่สมบูรณ์กลับคืนมา เป็นจำนวน 63 ชุด คิดเป็นร้อยละ 57.27 ของกลุ่มประชากร เพื่อให้เกิดความสะดวก ในการสร้างตารางและการพิจารณาข้อมูล จะแบ่งการพิจารณาออกเป็นตอน ๆ ตามรูปแบบ สอบถามที่ได้แนบไว้ในภาคผนวก ก. คือ

1. หมวดทั่วไป

ตารางที่ 1.1 แสดงเพศของกลุ่มตัวอย่าง

| เพศ | จำนวน | อัตราร้อยละ |
|------|-------|-------------|
| ชาย | 63 | 100.00 |
| หญิง | - | - |
| รวม | 63 | 100.00 |

จากตารางที่ 1.1 เจ้าหน้าที่ที่ให้สัมภาษณ์ทั้งสิ้น 63 คน (57.27%) เป็นเพศ ชายทั้งหมด (100.00%) ประชากรของหน่วยงานบำรุงรักษาทางหลวงของกรมทางหลวง ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย และนายช่างโยธาเขตการทาง นายช่างโยธาแขวงการทาง ทุกเขตฯ แขวงฯ เป็นชาย เนื่องจากผู้ที่จะเป็นนายช่างโยธาเขตการทาง นายช่างโยธาแขวงการ ทางได้ จะต้องจบการศึกษาไม่ต่ำกว่าปริญญาตรี ทางด้านวิศวกรรมและรับราชการมาเป็น เวลาพอสมควร ซึ่งผู้ที่จบการศึกษาทางด้านวิศวกรรม มักจะเป็นชายเกือบทั้งหมด

ตารางที่ 1.2 แสดงอายุของกลุ่มตัวอย่าง

| ช่วงอายุ (ปี) | จำนวน | อัตราร้อยละ |
|----------------|-------|-------------|
| น้อยกว่า 25 ปี | - | - |
| 25 - 30 ปี | - | - |
| 31 - 35 ปี | - | - |
| 36 - 40 ปี | 10 | 15.88 |
| 41 - 45 ปี | 16 | 25.39 |
| 46 - 50 ปี | 25 | 39.68 |
| 50 ปีขึ้นไป | 12 | 19.05 |
| รวม | 63 | 100.00 |

จากตารางที่ 1.2 เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วง 46 - 50 ปี มี 25 คน (39.68%) รองลงมาคืออายุอยู่ในช่วง 41 - 45 ปี มี 16 คน (25.39%) สำหรับช่วงอายุ 36 - 40 ปี, 41 - 45 ปี และ 46 - 50 ปี ส่วนใหญ่เป็นนายช่างโยธาแขวงการทาง ส่วนช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไป ส่วนใหญ่เป็นนายช่างโยธาเขตการทางและนายช่างโยธาผู้ช่วยเขตการทาง ทั้งนี้เพราะ ผู้ที่จะเป็นนายช่างโยธาเขตการทาง นายช่างโยธาผู้ช่วยเขตการทางก็ต้องเป็นนายช่างโยธาแขวงการทางมาก่อนเป็นเวลาพอสมควร ซึ่งผู้ที่จะเป็นนายช่างโยธาแขวงการทาง ก็ต้องเข้ารับราชการมาพอสมควรเช่นกัน ฉะนั้น กว่าจะมาดำรงตำแหน่งนายช่างโยธาเขตการทาง นายช่างโยธาผู้ช่วยเขตการทาง ก็ต้องมีอายุมากแล้ว

ตารางที่ 1.3 แสดงอายุราชการของกลุ่มตัวอย่าง

| ระยะเวลา (ปี) | จำนวน | อัตราร้อยละ |
|---------------|-------|-------------|
| น้อยกว่า 5 ปี | - | - |
| 5 - 10 ปี | - | - |
| 11 - 15 ปี | 7 | 11.11 |
| 16 - 20 ปี | 14 | 22.22 |
| 21 - 25 ปี | 30 | 47.62 |
| 25 ปีขึ้นไป | 12 | 19.05 |
| รวม | 63 | 100.00 |

จากตารางที่ 1.3 เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่มีอายุราชการอยู่ในช่วง 21 - 25 ปี มี 30 คน (47.62%) รองลงมา มีอายุราชการอยู่ในช่วง 16 - 20 ปี 14 คน (22.22%) สำหรับช่วงอายุราชการ 21 - 25 ปี ส่วนใหญ่เป็นนายช่างโยธาที่มีอายุอยู่ในช่วง 46 - 50 ปี ส่วนช่วงอายุราชการ 16 - 20 ปี ส่วนใหญ่เป็นนายช่างโยธาที่มีอายุอยู่ในช่วง 41 - 45 ปี ส่วนช่วงอายุราชการตั้งแต่ 25 ปีขึ้นไป ส่วนใหญ่เป็นนายช่างโยธาเขตการทาง

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 1.4 แสดงระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง

| ระดับการศึกษา | จำนวน | อัตราร้อยละ |
|------------------------|-------|-------------|
| ต่ำกว่าปริญญาตรี | - | - |
| ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า | 45 | 71.43 |
| ปริญญาโทหรือเทียบเท่า | 18 | 28.57 |
| สูงกว่าปริญญาโท | - | - |
| รวม | 63 | 100.00 |

จากตารางที่ 1.4 ระดับการศึกษาของเจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ทางวิศวกรรม มี 45 คน (71.43%) ส่วนใหญ่ได้แก่ นายช่างโยธาแขวงการทาง รองลงมาได้แก่ ระดับปริญญาโท หรือเทียบเท่า มี 18 คน (28.57%) ซึ่งได้แก่ นายช่างโยธาเขตการทาง นายช่างโยธาผู้ช่วยเขตการทาง สำหรับการศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรีนั้นไม่มีเลย ฉะนั้นระดับการศึกษาของนายช่างโยชานับว่าค่อนข้างสูง

ตารางที่ 1.5 แสดงสถานที่ทำงานของกลุ่มตัวอย่าง

| สถานที่ทำงาน | จำนวน | อัตราร้อยละ |
|---------------------|-------|-------------|
| กองบำรุง (ส่วนกลาง) | 3 | 4.76 |
| เขตการทาง | 15 | 23.81 |
| แขวงการทาง | 45 | 71.43 |
| รวม | 63 | 100.00 |

จากตารางที่ 1.5 สถานที่ทำงานของเจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ อยู่ในส่วนภูมิภาค

อันได้แก่ เขตการทาง 15 คน (23.81%) และแขวงการทาง 45 คน (71.43%) ที่เป็นเช่นนี้เพราะลักษณะงานด้านการบำรุงรักษาทางหลวง เป็นงานสนาม กล่าวคือ เป็นงานบำรุงรักษาทางหลวงทั่วประเทศ ซึ่งโครงข่ายทางหลวง ครอบคลุมพื้นที่ทั่วทุกจังหวัดอำเภอ โดยองค์กรที่รับผิดชอบในการดำเนินงานบำรุงรักษาทางหลวง ก็คือ เขตการทางและแขวงการทาง ซึ่งประจำอยู่ ณ ท้องที่ต่าง ๆ ทุกจังหวัด ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการปฏิบัติงาน ส่วนกองบำรุง มิได้มีหน้าที่ดำเนินงานบำรุงรักษาทางหลวงโดยตรง แต่มีส่วนร่วมในการ เสนอของบประมาณและพิจารณาความเป็นไปไคของแผนงานบำรุงทางที่เขตการทาง และแขวงการทาง เสนอมา ให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพความเสียหายที่เกิดขึ้น และภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

2. หมวดการดำเนินงาน

ตารางที่ 2.1 แสดงอุปสรรคเกี่ยวกับกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับการติดต่อกองงานธุรการ การเงิน และพัสดุ

| การดำเนินงาน | จำนวน | อัตราร้อยละ |
|----------------|-------|-------------|
| เป็นอุปสรรค | 34 | 53.97 |
| ไม่เป็นอุปสรรค | 29 | 46.03 |
| รวม | 63 | 100.00 |

จากตารางที่ 2.1 ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ เห็นว่า กฎหมายและระเบียบ เป็นอุปสรรคในการติดต่อกองงานธุรการ การเงินและพัสดุ มี 34 คน (53.97%) ที่เห็นว่าไม่เป็นอุปสรรค มีจำนวน 29 คน (46.03%) สำหรับผู้ที่เห็นว่ากฎหมายและระเบียบเป็นอุปสรรคในการติดต่อกองงานธุรการ การเงิน และพัสดุ ได้ให้เหตุผล สามารถนำมาจัดหมวดหมู่ได้ดังตารางที่ 2.1 ก

ตารางที่ 2.1 ก แสดงอุปสรรคเกี่ยวกับกฎหมายและระเบียบในการติดต่อกิจการ การเงิน และพัสดุ

| มีอุปสรรคในด้าน | จำนวนคำตอบ |
|---|------------|
| กฎและระเบียบมีขั้นตอนมากเกินไป ทำให้ล่าช้า | 42 |
| กฎและระเบียบบางเรื่องเขียนไว้ไม่ชัดเจน ทำให้สับสนและเข้าใจผิด | 16 |
| กฎและระเบียบข้อบังคับที่ถือปฏิบัติอยู่ไม่ยืดหยุ่น | 31 |
| กฎและระเบียบบางเรื่องล้าสมัย ไม่ทันต่อสภาพแวดล้อม | 27 |
| ผู้ปฏิบัติไม่เข้าใจกฎและระเบียบ | 5 |

จากตารางที่ 2.1 ก เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่า กฎและระเบียบเกี่ยวกับการติดต่อกิจการ การเงินและพัสดุ มีขั้นตอนมากเกินไป ทำให้ล่าช้า คือ มีจำนวน 42 คำตอบ เพราะนอกจากจะต้องปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลัง ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุแล้ว กรมทางหลวงยังได้ออกระเบียบของกรมเอง เพื่อควบคุมอีกด้วย ยิ่งทำให้การปฏิบัติงานล่าช้ามากขึ้น รองลงมาเห็นว่ากฎและระเบียบข้อบังคับที่ถือปฏิบัติอยู่ไม่ยืดหยุ่น ทำให้ไม่คล่องตัว มี 31 คำตอบ ถัดมาเห็นว่ากฎและระเบียบบางเรื่องล้าสมัย ไม่ทันต่อสภาพแวดล้อมในทางปฏิบัติ มี 27 คำตอบ และกฎและระเบียบบางเรื่องเขียนไว้ไม่ชัดเจน ทำให้สับสนและเข้าใจผิด มี 16 คำตอบ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.2 แสดงความร่วมมือและประสานงานภายในหน่วยงานบำรุงรักษาทางหลวง

| ความร่วมมือ | จำนวน | อัตราร้อยละ |
|-------------|-------|-------------|
| มาก | 16 | 25.39 |
| พอสมควร | 45 | 71.43 |
| น้อย | 2 | 3.18 |
| รวม | 63 | 100.00 |

จากตารางที่ 2.2 ความร่วมมือและประสานงานภายในหน่วยงานบำรุงรักษาทางหลวงมีพอสมควร คือ มี 45 คำตอบ รองลงมา คือ มีความร่วมมือมาก มี 16 คำตอบ ส่วนที่ตอบว่า ความร่วมมือมีเพียง 2 คำตอบ เท่านั้น จึงสรุปได้ว่าความร่วมมือและประสานงานภายในหน่วยงานมีค่อนข้างมาก ซึ่งความร่วมมือและประสานงานภายในหน่วยงานบำรุงรักษาทางหลวง หมายความว่าถึงความร่วมมือและประสานงานระหว่างงานต่าง ๆ ภายในกองบำรุง และความร่วมมือและประสานงานระหว่างกองบำรุงกับเขตกองการทางและแขวงการทาง ซึ่งในการดำเนินงานบำรุงรักษาทางหลวง ฝ่ายต่าง ๆ ภายในกองบำรุง อาทิ ฝ่ายโครงการและแผนงาน ฝ่ายควบคุมการดำเนินงานและฝ่ายประเมินผลและกำหนดมาตรฐานงานบำรุงทาง จะต้องมีการติดต่อและประสานงานกันอยู่เสมอ โดยฝ่ายโครงการและแผนงาน มีหน้าที่พิจารณา วางโครงการและแผนงานบำรุงทาง ฝ่ายควบคุมการดำเนินงาน จะทำหน้าที่ติดตามผลการปฏิบัติงาน บำรุงทางให้เป็นไปตามแผนงาน และฝ่ายประเมินผลและกำหนดมาตรฐานงานบำรุงทาง จะทำหน้าที่ศึกษาและประเมินผลงานตามโครงการและแผนงานที่กำหนดว่าคุ้มค่าหรือไม่ ควรปรับปรุงและพัฒนาอย่างไร เพื่อให้การบำรุงรักษาทางหลวงมีประสิทธิภาพมากขึ้น เสนอแก่ฝ่ายโครงการและแผนงาน เพื่อพิจารณาปรับปรุงแผนงานบำรุงทางต่อไป ซึ่งการติดต่อประสานงานภายในกองบำรุงจะดำเนินต่อไปเป็นลูกโซ่ไม่มีที่สิ้นสุด

สำหรับความร่วมมือและประสานงานระหว่างกองบำรุงกับเขตการทางและ
 แขวงการทางนั้น จะมีทั้งก่อนดำเนินงานบำรุงรักษาทางหลวง และหลังจากที่ดำเนิน
 งานบำรุงรักษาทางหลวงเสร็จเรียบร้อยแล้ว กล่าวคือ ก่อนที่จะดำเนินงานบำรุง
 รักษาทางหลวง กองบำรุง กับเขตการทางและแขวงการทางจะต้องมีการติดต่อ
 ประสานงานกันในเรื่องงบประมาณที่จะใช้ในการบำรุงรักษาทางหลวง, สายทางที่จะ
 ทำการบำรุงรักษา, วิธีการบำรุงและมาตรฐานงานบำรุงทาง และหลังจากที่ดำเนิน
 งานบำรุงรักษาทางหลวงเสร็จเรียบร้อยแล้ว จะมีการติดต่อประสานงานกันอีก
 ในเรื่องการประชุมผลงานบำรุงทาง

ตารางที่ 2.3 แสดงการได้รับความร่วมมือจากส่วนราชการอื่นที่เกี่ยวข้อง

| ความร่วมมือ | จำนวน | อัตราร้อยละ |
|-------------|-------|-------------|
| มาก | 2 | 3.18 |
| พอสมควร | 48 | 76.19 |
| น้อย | 13 | 20.63 |
| รวม | 63 | 100.00 |

จากตารางที่ 2.3 ส่วนใหญ่เห็นว่าได้รับความร่วมมือจากส่วนราชการ
 อื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น การไฟฟ้า ในการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างตามถนนหรือบนสะพาน
 บนป้ายจราจร, เทศบาล ในการสร้างสวนข้างทาง ทางระบายน้ำ ที่จอดรถประจำทาง
 และที่พักผู้โดยสาร ฯลฯ พอสมควร มี 48 คำตอบ (76.19%) รองลงมาเห็นว่า
 ได้รับความร่วมมือน้อย มี 13 คำตอบ (20.63%) ที่เห็นว่าได้รับความร่วมมือมาก
 มีเพียง 2 คำตอบ (3.18%)

ตารางที่ 2.4 แสดงประเภทของงานบำรุงทางที่มีปัญหาในการดำเนินงาน
(ค่าคอมมีมากกว่า 1 ค่าคอม)

| งานบำรุงทาง | จำนวน |
|----------------------|-------|
| งานบำรุงปกติ | 49 |
| งานบำรุงตามกำหนดเวลา | 53 |
| งานบำรุงพิเศษ | 53 |
| งานบูรณะ | 50 |
| งานฉุกเฉิน | 48 |
| รวม | 253 |

ตารางที่ 2.4 เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่เห็นว่า งานบำรุงตามกำหนดเวลา และงานบำรุงพิเศษมีปัญหาในการดำเนินงาน จำนวน 53 ค่าคอม รองลงมาเห็นว่า งานบูรณะมีปัญหาในการดำเนินงาน จำนวน 50 ค่าคอม ถัดมาเห็นว่างานบำรุงปกติ มีปัญหาในการดำเนินงาน จำนวน 49 ค่าคอม งานฉุกเฉินมีปัญหาในการดำเนินงาน จำนวน 48 ค่าคอม ซึ่งแสดงว่า งานบำรุงทางทุกประเภทมีปัญหาในการดำเนินงาน ทั้งนี้ นอกจากนี้ ปัญหาที่เกิดขึ้นในงานบำรุงทางทุกประเภทก็คล้าย ๆ กัน อันจะได้กล่าวถึงโดยละเอียดในตารางที่ 2.5

อนึ่ง งานบำรุงทางที่มีปัญหาในการดำเนินงานมากที่สุด คือ งานบำรุงความกำหนดเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่ง งานเสริมผิวแอสฟัลท์ (overlay) อันเป็นงานหลักที่สำคัญที่สุดของงานบำรุงรักษาทางหลวง เพราะนอกจากจะเป็นงานยืดอายุทางหลวงให้ยาวขึ้น อันเป็นผลลดค่าใช้จ่ายในการบูรณะหรือก่อสร้างใหม่ในอนาคตแล้วยังเป็นงานที่ต้องใช้งบประมาณมากอีกด้วย

ตารางที่ 2.5 แสดงอุปสรรคของการดำเนินงานบำรุงรักษาทางหลวง (คำตอบมีมากกว่า 1 คำตอบ)

| มีอุปสรรคทางด้าน | จำนวนคำตอบ |
|-----------------------|------------|
| งบประมาณ | 57 |
| เครื่องมือเครื่องจักร | 51 |
| อัตรากำลัง | 34 |
| การรวบรวมข้อมูล | 31 |
| อื่น ๆ | 8 |
| รวม | 181 |

จากตารางที่ 2.5 เจาหน้าที่ส่วนใหญ่เห็นว่า การดำเนินงานบำรุงรักษาทางหลวง มีอุปสรรคทางด้านงบประมาณ 57 คำตอบ รองลงมาเห็นว่า มีอุปสรรคทางด้านเครื่องมือเครื่องจักร 51 คำตอบ มีอุปสรรคทางด้านอัตรากำลัง 34 คำตอบ มีอุปสรรคด้านการรวบรวมข้อมูล 31 คำตอบ และอื่น ๆ มี 8 คำตอบ ได้แก่ ผู้ใช้ทางหลวงไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และใช้น้ำหนักบรรทุก เกินพิกัดมาก ทำให้ทางหลวงเสียหายเร็วกว่าที่ออกแบบไว้

สำหรับอุปสรรคทางค่านงงบประมาณบำรุงทาง คือ ได้รับงบประมาณไม่เพียงพอกับความต้องการ ซึ่งงบประมาณบำรุงทางได้มาจากแหล่งเดียวคือ เงินงบประมาณแผ่นดินที่รัฐบาลจะต้องจัดสรรไปใช้ด้านอื่น ๆ อีกมาก เช่น ด้านการศึกษา การสาธารณสุข การเกษตร การอุตสาหกรรม และการป้องกันประเทศ รัฐบาลจึงไม่อาจทุ่มเทงบประมาณมาใช้ในงานบำรุงรักษาทางหลวงเพียงอย่างเดียวได้ ซึ่งนอกจากอุปสรรคทางค่านงงบประมาณได้รับไม่เพียงพอแล้ว งานบำรุงรักษาทางหลวงยังมีอุปสรรคทางค่านได้รับงบประมาณล่าช้าอีกด้วย

สำหรับอุปสรรคทางค่านเครื่องมือเครื่องจักรบำรุงทาง คือ มีเครื่องมือเครื่องจักร ไม่เพียงพอแก่การปฏิบัติงาน ทั้งนี้เพราะงบประมาณสำหรับจัดซื้อเครื่องจักรบำรุงทาง ไม่มากพอที่จะจัดซื้อเครื่องจักรอันมีราคาแพงมากได้อย่างพอเพียง นอกจากนี้เครื่องมือ เครื่องจักร บำรุงทางที่มีอยู่ก็มีประสิทธิภาพต่ำ ทำให้งานบำรุงทางไม่ได้มาตรฐานเท่าที่ควร ประกอบกับการบำรุงรักษาเครื่องจักรไม่ดีพอ เมื่อมีการชำรุดก็ขาดเครื่องจักรทดแทน ทำให้งานหยุดชะงัก

สำหรับอุปสรรคเกี่ยวกับอัตรากำลังในงานบำรุงรักษาทางหลวง ก็คือมีนายช่างโยธาเพื่อทำหน้าที่ออกตรวจงานสนามร่วมกับเขตการทางและแขวงการทางไม่เพียงพอ ทำให้การควบคุมการดำเนินงานไม่อาจทำได้อย่างทั่วถึง และการพิจารณาแผนงานบำรุงทางที่เขตการทาง และแขวงการทางเสนอมานี้ ไม่สมเหตุสมผลเท่าที่ควร

สำหรับอุปสรรคเกี่ยวกับการเก็บรวบรวมข้อมูลที่จำเป็นในงานบำรุงรักษาทางหลวงคือ ยังไม่มีการจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับความเสียหายที่ปรากฏบนผิวทางอย่างแท้จริง อันเป็นข้อมูลที่สำคัญอันหนึ่งที่จะทำให้ทราบถึงความเร่งด่วนที่จะต้องทำการบำรุงรักษาทางหลวงนั้น ๆ ซึ่งที่แล้วมา กรมทางหลวงให้นายช่างโยธาค่านบำรุงทางเป็นผู้พิจารณาความเสียหายที่เกิดขึ้นบนผิวทางว่า ปรากฏความเสียหายมากน้อยเท่าใด สมควรทำการบำรุงรักษาในลักษณะใดอันเป็นวิธีที่ไม่เป็นมาตรฐาน และไม่มีหลักเกณฑ์แน่นอน ทำให้การเปรียบเทียบความเสียหายของทางหลวง ระหว่างทางหลวงสายต่าง ๆ ว่าสายทางใดได้รับความเสียหายมากกว่า เป็นไปด้วยความยากลำบาก เป็นผลให้การจัดอันดับความเสียหายของทางหลวงทั่วประเทศไม่สมเหตุสมผลเท่าที่ควร

สำหรับอุปสรรคทางบ้านอื่น ๆ เช่น อุปสรรคเกี่ยวกับแรงงาน เนื่องจาก
แรงงานส่วนใหญ่เป็นเพียงลูกจ้างชั่วคราวที่ได้รับผลตอบแทนเป็นค่าจ้าง ซึ่งสามารถ
เข้าออกได้อย่างเสรี หากอาชีพใดให้ค่าจ้างสูงกว่าก็จะหันไปรับจ้างอาชีพนั้น และ
โดยที่กรมทางหลวงกำหนดค่าจ้างไว้ต่ำ จึงทำให้แรงงานที่มีคุณภาพ ไปรับจ้างอาชีพอื่น
ที่ให้ค่าจ้างสูงกว่า แรงงานที่เหลืออยู่จึงมีคุณภาพไม่ดีพอ เช่น ขาดความรู้รับผิดชอบใน
หน้าที่ ขาดความชำนาญงาน



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.6 แสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินงานบำรุงทาง

| ความคิดเห็น | จำนวน | อัตราร้อยละ |
|----------------|-------|-------------|
| เหมาะสมแล้ว | 46 | 73.02 |
| ไม่เหมาะสม | 11 | 17.46 |
| ไม่ออกความเห็น | 6 | 9.52 |
| รวม | 63 | 100.00 |



จากตารางที่ 2.6 เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่เห็นว่า การดำเนินงานบำรุงรักษาทางหลวงที่ให้ กองบำรุง มีหน้าที่ทางวิชาการเกี่ยวกับการบำรุงรักษาทางหลวง เขตการทาง มีหน้าที่ควบคุมการดำเนินงานบำรุงรักษาทางหลวง แขวงการทางมีหน้าที่ดำเนินงานบำรุงรักษาทางหลวง เหมาะสมแล้ว มี 46 คน (73.02%) รองลงมาเห็นว่า ไม่เหมาะสม มี 11 คน (17.46%) และไม่ออกความเห็น มี 6 คน (9.52%)

สำหรับผู้ที่เห็นว่า การดำเนินงานบำรุงทางเหมาะสมแล้ว ให้เหตุผลว่าเป็นการกระจายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ ทำให้งานคล่องตัว นอกจากนี้ เขตการทางและแขวงการทาง ทำหน้าที่ดูแลสภาพทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบอยู่แล้ว เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ก็สามารถทราบได้ถึงความเสียหายที่ปรากฏและวิธีการบำรุงรักษาที่ควรจะทำ ฉะนั้น หน้าที่ของเขตการทางและแขวงการทางที่กำหนดไว้จึงเหมาะสมแล้ว

สำหรับผู้ที่เห็นว่า การดำเนินงานบำรุงทางไม่เหมาะสม ส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่า หน้าที่ของกองบำรุงกว้างเกินไป ไม่สามารถทำได้หมด นอกจากนี้ อำนาจในการตัดสินใจในบางเรื่อง เช่น งบประมาณบำรุงทาง เป็นอำนาจของกองบำรุงอย่างเด็ดขาด โดยที่เขตการทาง แขวงการทาง ไม่อาจเข้าร่วมชี้ขาดได้ ทั้งที่

เขตการทาง แขวงการทาง เป็นผู้ปฏิบัติงาน ที่ทราบถึงลักษณะความเสียหายของ
ทางหลวง และความจำเป็นที่ต้องทำการบำรุงรักษา

ตารางที่ 2.7 แสดงความคิดเห็นต่อการปรับปรุงระบบงานต่าง ๆ
ที่งานบำรุงทาง

| ความคิดเห็น | จำนวนคำตอบ |
|--|------------|
| ปรับปรุงอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบใหม่ให้เหมาะสม | 22 |
| ปรับปรุงวิธีการในการจัดทำงานประมาณ | 20 |
| ดำเนินการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ที่งานบำรุงรักษาทาง | 6 |
| จัดบุคคลให้เหมาะสมและเพียงพอกับหน้าที่ | 2 |
| ปรับปรุงระบบการปรับซ่อมเครื่องจักร | 4 |
| เพิ่มเครื่องมือ เครื่องจักร บำรุงทางให้พอเพียง | 2 |
| นำวิชาการใหม่ ๆ เข้ามาใช้ให้มากขึ้น | 2 |
| เข้มงวดกวดขันในการรักษากฎหมาย | 1 |
| ปรับปรุงตัวผู้บริหาร | 4 |
| ไม่แสดงความเห็น | - |
| รวม | 63 |

จากตารางที่ 2.7 แสดงความคิดเห็นต่อการปรับปรุงระบบงานต่าง ๆ ที่งานบำรุง
ทาง ส่วนใหญ่เห็นว่า ควรปรับปรุงอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบใหม่ให้เหมาะสม
มี 22 คำตอบ คือ กระจายอำนาจให้แก่เขตการทางและแขวงการทาง มากขึ้น
นอกจากนี้ ควรมีการติดต่อประสานงานระหว่าง กองบำรุง กับ เขตการทาง แขวงการ
ทางให้มากขึ้น รองลงมาเห็นว่า ควรปรับปรุงวิธีการในการจัดทำงานประมาณบำรุงทาง
มี 20 คำตอบ คือ กำหนดวิธีการในการจัดทำงานประมาณให้เพียงพอและถูกต้องกับ
ความเป็นจริงตามลักษณะงาน และเป็นอย่างเดียวกันทั่วประเทศและให้ทันต่อเหตุการณ์
ซึ่งแนวทางปรับปรุงระบบงานต่าง ๆ ที่งานบำรุงทางจะได้อธิบายโดยละเอียดในบทที่ 5

3. หมวดความคิดเห็นอื่น ๆ

ตารางที่ 3.1 แสดงความเหมาะสมของการกำหนดนโยบายของกรมทางหลวง ในด้านการก่อสร้างและการบำรุงรักษาทางหลวง

| นโยบายของกรมทางหลวง | จำนวน | อัตราร้อยละ |
|---------------------|-------|-------------|
| เหมาะสม | 38 | 60.32 |
| ไม่เหมาะสม | 21 | 33.33 |
| ไม่ออกความเห็น | 4 | 6.35 |
| รวม | 63 | 100.00 |

จากตารางที่ 3.1 เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่เห็นว่า การกำหนดนโยบายของกรมทางหลวงในด้านการก่อสร้างและการบำรุงรักษาทางหลวง เหมาะสมมี 38 คน (60.32%) ส่วนที่เห็นว่าไม่เหมาะสม มี 21 คน (33.33%) โดยให้เหตุผลว่า กรมทางหลวงให้ความสำคัญในการบำรุงรักษาทางหลวงน้อยไป ทั้ง ๆ ที่การบำรุงรักษาทางหลวง ทำให้ทางหลวงมีสภาพใช้งานได้ก็ต่อไป โดยเสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่าการก่อสร้างใหม่มาก นอกจากนี้ โครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศ ก็สมบูรณ์มากแล้ว ควรลดการก่อสร้าง และหันมาให้ความสำคัญแก่งานบำรุงรักษาทางหลวง ซึ่งระยะทางที่ได้รับมอบเป็นทางบำรุงมีเพิ่มมากขึ้นทุกปี

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.2 แสดงความสนใจของรัฐบาลต่องานบำรุงรักษาทางหลวง

| ความสนใจของรัฐบาล | จำนวน | อัตราร้อยละ |
|-------------------|-------|-------------|
| มาก | 10 | 15.87 |
| พอสมควร | 22 | 34.93 |
| น้อย | 28 | 44.44 |
| อื่น ๆ | 3 | 4.76 |
| รวม | 63 | 100.00 |

จากตารางที่ 3.2 เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่เห็นว่า รัฐบาลให้ความสนใจงานบำรุงรักษาทางหลวง น้อย คือ มีจำนวน 28 คน (44.44%) รองลงมา คือ เห็นว่า รัฐบาลให้ความสนใจพอสมควร คือ มีจำนวน 22 คน 34.93% ให้ความสนใจมาก มีจำนวน 10 คน (15.87%) สำหรับอื่น ๆ มี 3 คน (4.76%) ได้แก่ ไม่ออกความเห็น

ตารางที่ 3.3 แสดงมาตรฐานในการควบคุมดูแลสภาพทางหลวง ที่อยู่ในความรับผิดชอบ

| มาตรฐานทางหลวง | จำนวน | อัตราร้อยละ |
|------------------|-------|-------------|
| ดี | 15 | 23.81 |
| พอใช้ได้ | 29 | 46.03 |
| ไม่คุ้มค่าที่ควร | 19 | 30.16 |
| อื่น ๆ | - | - |
| รวม | 63 | 100.00 |

จากตารางที่ 3.3 เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่เห็นว่า สภาพทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบมีมาตรฐานพอใช้ได้ คือ มีจำนวน 29 คน (46.03%) รองลงมา คือ มีมาตรฐานไม่ก็เท่าที่ควร มีจำนวน 19 คน (30.16%) ซึ่งเป็นเพราะว่ารถบรรทุกหนักมีมากขบขบรถทุกเกินพิกัด ทำให้ทางหลวงได้รับความเสียหายเร็วกว่าที่ออกแบบไว้ ทั้ง ๆ ที่มีค่าน้ำมันหนักถาวรอยู่ถึง 10 แห่ง และการตรวจน้ำหนักรถเป็นจุด (Spot check) โดยหน่วยงานเขต 12 เขต ก็ยังไม่อาจแก้ไขปัญหารถบรรทุกเกินพิกัดที่กำหนดไว้ได้

ตารางที่ 3.4 แสดงประโยชน์ของการใช้งบประมาณบำรุงทาง

| เกิดประโยชน์ | จำนวน | อัตราร้อยละ |
|--------------|-------|-------------|
| เต็มที่ | 30 | 47.62 |
| ไม่เต็มที่ | 33 | 52.38 |
| รวม | 63 | 100.00 |

จากตารางที่ 3.4 เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่เห็นว่า งบประมาณบำรุงทางได้ใช้ไปในลักษณะที่เกิดประโยชน์ไม่เต็มที่ คือ มีจำนวน 33 คน (52.38%) เพราะงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวง ไม่ได้ใช้ไปในการบำรุงรักษาทางหลวงที่ได้รับความเสียหายมาก สมควรบำรุงรักษาอย่างแท้จริง กล่าวคือ สายทางที่ปรากฏความเสียหายน้อยกว่า อาจได้รับงบประมาณบำรุงรักษา ในขณะที่สายทางที่ปรากฏความเสียหายมากกว่า จำเป็นต้องบำรุงรักษา ไม่ได้รับงบประมาณ ส่วนผู้ที่เห็นว่า การใช้งบประมาณบำรุงทาง เกิดประโยชน์เต็มที่ มีจำนวน 30 คน (47.62%) เพราะงบประมาณบำรุงทางได้ใช้ไปในการบำรุงรักษาทางหลวง อย่างเต็มเม็ดเต็มหน่วย

ตารางที่ 3.5 แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับงานด้านการบำรุงรักษาทางหลวงว่า
สามารถทำได้ทั่วถึงตามความจำเป็นของสภาพทางหลวงหรือไม่

| งานด้านการบำรุงรักษาทางหลวง | จำนวน | อัตราร้อยละ |
|-----------------------------|-------|-------------|
| ทำได้ทั่วถึง | 35 | 55.56 |
| ทำไม่ทั่วถึง | 28 | 44.44 |
| รวม | 63 | 100.00 |

จากตารางที่ 3.5 เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่เห็นว่า ในอนาคตงานด้านการบำรุง
รักษาทางหลวง จะสามารถทำได้อย่างทั่วถึง ตามความจำเป็นของสภาพทางหลวง
มีจำนวน 35 คน (55.56%) เพราะมีแนวโน้มว่า จะได้รับความเอาใจใส่จาก
รัฐบาลมากขึ้น ผู้บริหารระดับสูง มองเห็นปัญหาและความจำเป็นที่จะต้องแก้ไข และ
บุคคลได้รับการพัฒนาสูงขึ้น ทั้งในด้านวิชาการและการบริหาร สำหรับเจ้าหน้าที่ที่
เห็นว่า งานด้านการบำรุงรักษาทางหลวง จะทำได้ไม่ทั่วถึงตามความจำเป็นของ
สภาพทางหลวง มีจำนวน 28 คน (44.44%)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย