

ความสามารถของท้องถิ่นในการบริหารจัดการถนนเพื่อ รองรับการถ่ายโอนภารกิจให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทรงชัย ทองปาน¹

บทคัดย่อ

ภารกิจในการบำรุงรักษาถนน เป็นอีกภารกิจหนึ่งที่ถูกถ่ายโอนให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้เกิดการกระจายอำนาจให้กับท้องถิ่นในการดูแลบำรุงรักษาถนน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการบำรุงดูแลรักษาถนนเป็นภารกิจที่ต้องใช้ทรัพยากรต่างๆ จำนวนมาก และอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ประชาชนได้หากถนนไม่ได้รับการดูแลให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้ ดังนั้นการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้นอกจากจะทำให้ได้รับทราบถึงความพร้อมของท้องถิ่นในการบำรุงดูแลรักษาถนนแล้ว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังสามารถใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการวางแผนเพื่อสนับสนุนช่วยเหลือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่อไปได้ ซึ่งผลการศึกษาพบว่า (1) งบประมาณเป็นทรัพยากรที่เป็นเงื่อนไขที่สำคัญ และเป็นปัญหามากที่สุดสำหรับการดูแลบำรุงรักษาถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นโดยเฉพาะ อบต. ดังนั้นการพิจารณาบทบาทรูปแบบการสนับสนุนงบประมาณเพื่อบำรุงรักษาถนนจากเงินอุดหนุนทั่วไปเป็นรูปแบบการสนับสนุนงบประมาณแบบอื่น ๆ โดยยังคงยึดหลักความเป็นอิสระขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในขณะเดียวกันถนนในพื้นที่ที่ได้รับการซ่อมบำรุงดูแลให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่ตลอดเวลา (2) อบต. เป็นท้องถิ่นที่มีข้อจำกัดทางด้านบุคลากรมากที่สุด ทั้งในแง่ของจำนวน ประสบการณ์ และองค์ความรู้ในการดูแลรักษาถนน ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการฝึกอบรมบุคลากรให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอย่างต่อเนื่องและสอดคล้องกับคุณลักษณะและความต้องการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (3) อบจ. เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีความสามารถในการบริหารจัดการทั้งทางด้านบุคลากรและเครื่องจักร อบจ. จึงมีศักยภาพในการสนับสนุนเครื่องจักรให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นขนาดเล็ก (4) การตัดสินใจซ่อมบำรุงถนนของท้องถิ่นพิจารณาจากความต้องการของชาวบ้าน/ชุมชนมากกว่าการพิจารณาจากมาตรฐานด้านอื่น ๆ และพบว่าองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจำนวนน้อยที่มีแผนงานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลาของถนน โดยเฉพาะแผนงานบำรุงรักษาพิเศษ ดังนั้นการให้ความรู้ และสร้างความตระหนักให้กับบุคลากรขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้เห็นถึงความสำคัญของการซ่อมบำรุงตามมาตรฐานที่กำหนดจึงมีความสำคัญ (5) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกือบทั้งหมดยังไม่ได้ทำการขึ้นทะเบียนทางหลวงท้องถิ่น ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งทำความเข้าใจกับท้องถิ่น โดยเฉพาะผู้บริหาร และปรับปรุงวิธีการลงทะเบียนให้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น

คำสำคัญ : การบริหารจัดการถนน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การถ่ายโอนภารกิจ

¹ อาจารย์ประจำภาควิชาภูมิศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ E-mail : songchaius@yahoo.com

RESEARCH ARTICLE

Local Capability in Road Management for Supporting the Decentralization to Local Government Administration

Songchai Thongpan

Abstract

With intention to offer the most convenient transportation to Thai people in both urban and rural areas, road management; construction and maintenance is an important responsibility of the Ministry of Transport. Recently, based upon the concept of decentralization, transferring road management to the local administration is under consideration, allows local authorities to formulate their own management plans and provides more opportunities for local people to participate in the planning process. The capability of the local administration in handling this task is therefore evaluated in this study. The result shows that Thai Local Government Administrations especially at district level have limited capability for road management in term of budgets, staffs and managing experiences or techniques. Although the capability in road management seems higher at provincial administration, standard maintenance has not yet scheduled. A decision of maintenance is based on the needs or requests from local villagers. Moreover, most of the local administrations have never registered the roads follow the Highway Act (2006) that difficult to manage the maintenance. Hence, increasing local capability in road management for supporting the decentralization to local government administration is possible if higher budget, more training on an essential of road management, registration, related knowhow and standard of road maintenance are initially supported by the Central Administration.

Key words : Road Management, Decentralization, Local Government Administration

บทนำ

เพื่อให้เกิดการกระจายอำนาจให้ท้องถิ่น พึ่งตนเองและตัดสินใจในกิจการท้องถิ่นได้เอง ในการพัฒนาเศรษฐกิจของท้องถิ่น และการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ให้เกิดความทั่วถึง และเท่าเทียมกันทั่วประเทศ ดังนั้นตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2550 พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 แผนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551 และแผนปฏิบัติการกำหนดขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ฉบับที่ 2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องดำเนินการถ่ายโอนภารกิจต่าง ๆ ให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งรวมถึงภารกิจในการก่อสร้างและบำรุงรักษาถนน ทั้งนี้หน่วยงานที่ได้ดำเนินการถ่ายโอนภารกิจดังกล่าวให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ กรมทางหลวงชนบทโดยในช่วงปี พ.ศ. 2546 - 2549 กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม ได้ถ่ายโอนถนนให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นระยะทางกว่า 52,100 กิโลเมตรและการถ่ายโอนถนนสายย่อย 6,100 กิโลเมตร พร้อมแผนงานและงบประมาณซ่อมบำรุงในปี 2551 และถ่ายโอนถนนโครงข่ายสายรองที่ไม่สำคัญจำนวน 13,810 กิโลเมตร พร้อมแผนงานและงบประมาณซ่อมบำรุงให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในปี 2552 - 2553

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการบำรุงดูแลรักษาถนนเป็นภารกิจที่ต้องใช้ทรัพยากรต่าง ๆ จำนวนมาก ทั้งในแง่ของงบประมาณ จำนวนและคุณภาพของบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญ และ

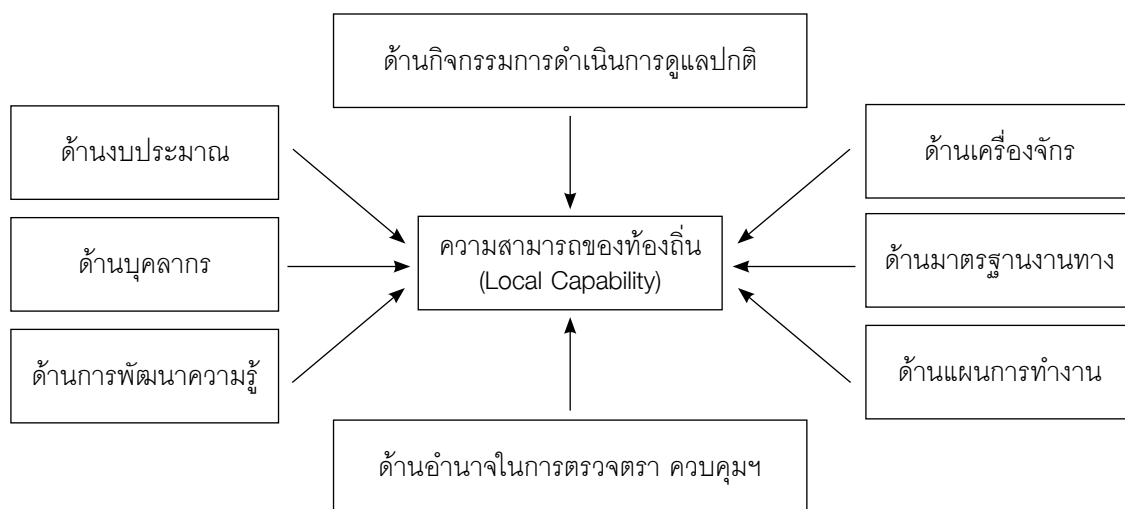
ประสบการณ์ จำนวนเครื่องจักรที่ต้องใช้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกิจกรรมของการซ่อมบำรุง รวมทั้งการมีแผนเพื่อใช้เป็นกรอบในการดำเนินงาน และการจัดสรรงบประมาณ ประกอบกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีภารกิจอื่น ๆ ที่ต้องดูแลจำนวนมาก ซึ่งถ้าหากขาดการบำรุงรักษาที่ดีและเป็นไปตามมาตรฐานแล้ว ก็จะทำให้เกิดความเสียหาย ซึ่งนอกจากจะทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณในการก่อสร้างใหม่แล้ว สิ่งสำคัญก็คือ จะส่งผลต่อการใช้ประโยชน์ และความปลอดภัยในการใช้ถนนของประชาชน

ดังนั้นการศึกษาถึงความสามารถของท้องถิ่น ทั้งในส่วนขององค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล และองค์การบริหารส่วนตำบลในการบริหารจัดการถนนภายในพื้นที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น นอกจากจะทำให้ได้รับทราบถึงความพร้อมของท้องถิ่นในการบำรุงดูแลรักษาถนนแล้ว ผลการศึกษาที่ได้ยังเป็นข้อมูลให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่จะสามารถนำข้อมูลไปใช้ในการวางแผนเพื่อสนับสนุนช่วยเหลือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่อไป

กรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษา

ความสามารถของท้องถิ่น (Local Capability) เป็นแนวคิดพื้นฐานที่เป็นหลักสากลประการหนึ่งในการจัดบริการสาธารณะสำคัญในการจัดบริการสาธารณะระหว่างรัฐบาลกลางและท้องถิ่น โดยความสามารถในการบริหารจัดการถนนครั้งนี้เป็นการศึกษาความสามารถขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเรื่องต่าง ๆ 8 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านงบประมาณ โดยพิจารณาจากรายได้ และรายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับถนน (2) ด้านบุคลากร โดยพิจารณา

ทั้งจำนวนบุคลากร ประสิทธิภาพของบุคลากร และ ประเภทของบุคลากร (3) ด้านการพัฒนาความรู้ พิจารณาจากการส่งบุคลากรเข้าร่วมการอบรม หลักสูตรที่เกี่ยวกับงานทาง (4) ด้านเครื่องจักร (5) ด้านกิจกรรมการดำเนินการดูแลปกติ (6) ด้าน มาตรฐานงานทาง (7) ด้านแผนการทำงาน และ (8) ด้านอำนาจในการกำกับตรวจตราและควบคุมทางหลวง และงานทางที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงท้องถิ่น



ภาพประกอบ 1 สรุปกรอบแนวคิดในการศึกษาความสามารถในการบริหารจัดการถนนของ
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

วิธีการศึกษา

1. ขอบเขตการศึกษา

การศึกษานี้ เป็นผลการศึกษาส่วนหนึ่งของโครงการประเมินความพร้อมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการรับโอนถนนจากกรมทางหลวงชนบท (2552) จัดทำโดยสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ที่ดำเนินการให้กับกรมทางหลวงชนบท ซึ่งเป็นการประเมินความพร้อมของท้องถิ่นที่กำลังจะได้รับการถ่ายโอนภารกิจจากกรมทางหลวงชนบท จำนวน 555 แห่ง ตามตัวชี้วัดที่กรมทางหลวงชนบทกำหนด อย่างไรก็ตามในบทความครั้งนี้เป็นเพียงการนำเสนอเฉพาะข้อมูลพื้นฐานที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูล

ภาคสนามตามกรอบการวิจัยที่กล่าวมา โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อต้องการเปรียบเทียบให้เห็นถึงความสามารถในการบริหารจัดการถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้งสามประเภท ได้แก่ องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล และองค์การบริหารส่วนตำบล ตามความสามารถของท้องถิ่นใน 8 ด้านข้างต้น

2. ขั้นตอนการศึกษา

2.1 ศึกษาข้อมูลจากเอกสาร รายงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในเบื้องต้น ได้แก่ ลักษณะทั่วไปขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับประเด็นการศึกษา อาทิเช่น ระบบการคลังขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ถนนที่อยู่ในความดูแล

ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โครงสร้างองค์กร การบำรุงดูแลรักษาถนน เป็นต้น กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการถ่ายโอนภารกิจ ตลอดจนสำรวจข้อมูล และเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่จะทำการศึกษา ได้แก่ ที่ตั้งขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ข้อบัญญัติงบประมาณท้องถิ่น แผนพัฒนาท้องถิ่น ฯลฯ

2.2 สร้างและพัฒนาเครื่องมือ โดยเครื่องมือหลักในการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ ได้แก่ แบบฟอร์มสำรวจข้อมูล โดยแบบฟอร์มดังกล่าวสร้างขึ้นมา ตามกรอบแนวคิดในการวิจัย โดยมีขั้นตอนในการสร้างแบบฟอร์มดังกล่าวดังต่อไปนี้ คือ (1) ศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณารายละเอียดต่างๆ ของกรอบแนวคิดในการศึกษาว่ามีส่วนประกอบ หรือคุณลักษณะอย่างไรที่จะแสดงให้เห็นถึงนัยความหมายของประเด็นนั้นๆ (2) นิยามตัวชี้วัดที่สำคัญ โดยเน้นการนิยามเชิงปฏิบัติการเพื่อให้สามารถเก็บข้อมูลจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้จริง (3) ร่างรายการคำถามของแบบฟอร์มสำรวจข้อมูล ซึ่งได้มาจากการนิยามตัวชี้วัดต่างๆ ที่ได้กำหนดไว้โดยจำแนกคำถามออกเป็นหมวดหมู่ที่มีเนื้อหาใกล้เคียงกัน และเรียงลำดับเนื้อหาให้สอดคล้องกัน (4) ตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือโดย (1) ตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาด้วยวิธีการหาค่าความสอดคล้องแบบ IOC ซึ่งเป็นการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาโดยให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบข้อคำถาม จำนวน 5 กลุ่ม ได้แก่ ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธา ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมขนส่ง ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบฐานข้อมูลและการวิเคราะห์ทางสถิติ ผู้เชี่ยวชาญด้านองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และกรมทางหลวงชนบท และ (1) การตรวจสอบ

ความเที่ยง ทำโดยนำแบบฟอร์มที่สร้างขึ้นไปทดลองใช้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 22 แห่ง ด้วยการประชุมสัมมนาเพื่อพิจารณาตัวชี้วัด และ (5) ปรับแก้แบบฟอร์มให้มีความสมบูรณ์

2.3 เก็บรวบรวมข้อมูล ด้วยวิธีการสัมภาษณ์ ประกอบกับการตรวจสอบข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง เช่น เอกสารด้านงบประมาณ แผนการดำเนินงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น โดยมีกระบวนการในการเก็บรวบรวมข้อมูลนั้นประกอบไปด้วยขั้นตอนต่างๆ ดังต่อไปนี้คือ (1) การจัดเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ รายชื่อองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่อยู่ เบอร์โทรศัพท์ที่สามารถติดต่อประสานงานได้ (2) กำหนดผู้รับผิดชอบ และหัวหน้าทีมในการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม โดยในการเก็บข้อมูลครั้งนี้ เพื่อให้ได้ข้อมูลการศึกษาตามที่ต้องการ เป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนด คณะผู้วิจัยได้กำหนดให้มีการประสานงานกับสถาบันการศึกษาในพื้นที่เพื่อแต่งตั้งให้เป็นหัวหน้าทีมการเก็บรวบรวมข้อมูล (3) จัดทำคู่มือในการเก็บรวบรวมข้อมูล (4) จัดประชุมผู้ประสานงานเพื่อชี้แจงรายละเอียดในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อชี้แจง และตอบข้อซักถามที่เกี่ยวข้องกับการเก็บรวบรวมข้อมูลตามรายละเอียดของคู่มือในการเก็บรวบรวมข้อมูล (5) ผู้ประสานงานภาคสนามกำหนดทีมเก็บข้อมูล และลงพื้นที่เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม

2.4 นำเข้าข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล หลังจากตรวจสอบความถูกต้อง และความครบถ้วนของข้อมูลแล้ว ได้ทำการแปลงข้อมูลจากแบบฟอร์มให้อยู่ในรูปที่สามารถวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมทางสถิติ โดยการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้

จากแบบฟอร์มครั้งนี้จะประกอบไปด้วยการวิเคราะห์ 2 ส่วนได้แก่ (1) การวิเคราะห์เพื่อแสดงให้เห็นถึงลักษณะทั่วไปของข้อมูลทำการเก็บรวบรวมโดยใช้สถิติเบื้องต้นต่าง ๆ อาทิ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน นอกจากนี้ยังกำหนดให้มีการวิเคราะห์ด้วยตารางไขว้ (Cross tabulation) เพื่อนำเสนอข้อมูลในเชิงของการบรรยายเชิงเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มประเภทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (2) การวิเคราะห์ข้อมูลในประเด็นต่าง ๆ ตามกรอบแนวคิดในการศึกษา

3. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง กลุ่มเป้าหมายที่ทำการศึกษาลดครั้งนี้ ได้แก่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่จะรับโอนถนนโครงข่ายสายรองที่ไม่สำคัญจากกรมทางหลวงชนบทจำนวน 13,810 กิโลเมตร ซึ่งประกอบด้วยองค์การบริหารส่วนจังหวัดจำนวน 62 แห่ง เทศบาล จำนวน 46 แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบลจำนวน 447 แห่ง รวม 555 แห่ง โดยในการศึกษานี้ได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมายทั้งหมด

4. วิธีการรวบรวมข้อมูล การเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ใช้วิธีการสัมภาษณ์ ประกอบกับการตรวจสอบข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง เช่น เอกสารด้านงบประมาณ แผนการดำเนินงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น โดยเป็นการสัมภาษณ์จากตัวแทนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น ๆ ได้แก่ ผู้อำนวยการ หรือหัวหน้าส่วน/กองที่เกี่ยวข้องกับการบำรุงดูแลรักษาถนน

ผลการศึกษา

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ทำการศึกษานี้ทั้งหมด 555 แห่ง ส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในเขตภาคกลาง โดยเฉพาะเทศบาล องค์การบริหาร

ส่วนจังหวัดที่ทำการศึกษานี้มีพื้นที่รับผิดชอบเฉลี่ย 863,502.25 ตารางกิโลเมตร มีจำนวนหมู่บ้านที่อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบเฉลี่ยจำนวน 1,052 แห่ง จำนวนประชากรเฉลี่ย ณ สิ้นปี 2551 จำนวน 776,265 คน และมีจำนวนครัวเรือนเฉลี่ย 202,952 หลังคาเรือน มีถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบเฉลี่ยจำนวน 1,222 เส้นทาง โดยมีระยะทางของถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบเฉลี่ย 7,562.45 กิโลเมตร สำหรับเทศบาลมีพื้นที่รับผิดชอบเฉลี่ย 81.82 ตารางกิโลเมตร มีจำนวนชุมชนที่อยู่ในเขตเทศบาลเฉลี่ยจำนวน 13 แห่ง จำนวนประชากรเฉลี่ย 12,523 คน จำนวนครัวเรือนเฉลี่ย 4,075 ครัวเรือน เทศบาลมีจำนวนเฉลี่ย 66 เส้นทาง มีระยะทางเฉลี่ย 75.60 กิโลเมตร ในส่วนขององค์การบริหารส่วนตำบล มีพื้นที่รับผิดชอบเฉลี่ย 692.38 ตารางกิโลเมตร มีจำนวนหมู่บ้านในพื้นที่เฉลี่ย 11 หมู่บ้าน จำนวนประชากรเฉลี่ย 7,779 แห่ง และจำนวนหลังคาเรือนเฉลี่ย 2,229 หลังคาเรือน มีจำนวนเส้นทางเฉลี่ย 50 เส้นทาง มีระยะทาง 698.57 กิโลเมตร ทั้งนี้องค์การบริหารส่วนตำบลขนาดเล็ก มีระยะทางที่อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบเฉลี่ยสูงถึง 1,501.91 กิโลเมตร ในขณะที่องค์การบริหารส่วนตำบลขนาดกลางมีเพียง 465.12 กิโลเมตร และขนาดใหญ่ 125.94 กิโลเมตร

ทั้งนี้เมื่อพิจารณาศักยภาพในการบริหารจัดการถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใน 7 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านงบประมาณ (2) ด้านบุคลากร (3) ด้านการพัฒนาความรู้ (4) ด้านเครื่องจักร (5) ด้านมาตรฐานงานทาง (6) ด้านแผนการทำงาน และ (7) ด้านระบบฐานข้อมูลด้านงานทาง ได้ผลการศึกษาดังนี้

1. งบประมาณ

ในปี 2551 องค์การบริหารส่วนจังหวัด
ที่ทำการศึกษามีรายได้รวมเฉลี่ย 434.303 ล้านบาท
แยกเป็น รายได้ที่จัดเก็บเองเฉลี่ย 58.125 ล้านบาท
รายได้ที่รัฐบาลเก็บแล้วจัดสรรเฉลี่ย 270.490 ล้าน
บาท เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเฉลี่ย 97.677 ล้านบาท
เงินบริจาค หรือเงินสมทบโดยเฉลี่ย 0.704 ล้านบาท
งบประมาณด้านอื่นๆ โดยเฉลี่ย 7.308 ล้านบาท
ส่วนเทศบาลมีรายได้รวมเฉลี่ย 52.836 ล้านบาท
แยกเป็น รายได้ที่จัดเก็บเองเฉลี่ย 6.624 ล้านบาท

รายได้ที่รัฐบาลเก็บแล้วจัดสรรเฉลี่ย 21.263 ล้าน
บาท เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเฉลี่ย 24.224 ล้านบาท
เงินบริจาค หรือเงินสมทบโดยเฉลี่ย 0.090 ล้านบาท
งบประมาณด้านอื่นๆ เฉลี่ย 0.635 ล้านบาท และ
องค์การบริหารส่วนตำบลมีรายได้รวมโดยเฉลี่ย
25.425 ล้านบาท แยกเป็น รายได้ที่จัดเก็บเองเฉลี่ย
2.283 ล้านบาท รายได้ที่รัฐบาลเก็บแล้วจัดสรรเฉลี่ย
10.729 ล้านบาท เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเฉลี่ย
10.715 ล้านบาท เงินบริจาค หรือเงินสมทบ
โดยเฉลี่ย 0.115 ล้านบาท งบประมาณด้านอื่นๆ

ตารางที่ 1 รายได้เฉลี่ยขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในช่วงปี 2551

รายได้ (ล้านบาท)	ประเภท อปท.			ภาพรวม (555 แห่ง)
	อบจ. (62 แห่ง)	เทศบาล (46 แห่ง)	อบต. (447 แห่ง)	
รายได้รวมโดยเฉลี่ย	434.303	52.836	25.425	73.374
รายได้ที่จัดเก็บเองเฉลี่ย	58.125	6.624	2.283	8.881
รายได้ที่รัฐบาลเก็บแล้วจัดสรรเฉลี่ย	270.490	21.263	10.729	40.620
เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเฉลี่ย	97.677	24.224	10.715	21.549
เงินบริจาค หรือเงินสมทบโดยเฉลี่ย	0.704	0.090	0.115	0.179
งบประมาณด้านอื่นๆ โดยเฉลี่ย	7.308	0.635	1.583	2.144

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบรายได้เฉลี่ยขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในช่วงปี 2550 - 2551

รายได้ (ล้านบาท)	ประเภท อปท.			ภาพรวม (555 แห่ง)
	อบจ. (62 แห่ง)	เทศบาล (46 แห่ง)	อบต. (447 แห่ง)	
รายได้รวมโดยเฉลี่ย	+11.740	+4.758	+2.104	+3.400
รายได้ที่จัดเก็บเองเฉลี่ย	-6.504	+1.179	-0.049	-0.751
รายได้ที่รัฐบาลเก็บแล้วจัดสรรเฉลี่ย	+15.218	-0.449	+0.111	+1.672
เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเฉลี่ย	+4.150	+4.892	+3.228	+3.469
เงินบริจาค หรือเงินสมทบโดยเฉลี่ย	-0.678	+0.065	-0.183	-0.218
งบประมาณด้านอื่นๆ โดยเฉลี่ย	-0.447	+0.071	-0.903	-0.771

โดยเฉลี่ย 1.583 ล้านบาท และเมื่อทำการเปรียบเทียบรายได้เฉลี่ยขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นระหว่างปี 2550 - 2551 จะพบว่า ในภาพรวมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้ง 3 ประเภท มีรายได้เฉลี่ยเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามเป็นที่น่าสังเกตว่า องค์กรการบริหารส่วนจังหวัด และองค์กรการบริหารส่วนตำบลมีรายได้ที่จัดเก็บเองลดลงโดยองค์กรการบริหารส่วนจังหวัดลดลง 6.504 ล้านบาท และองค์กรการบริหารส่วนตำบล 0.049 ล้านบาท

สำหรับรายจ่ายขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นพบว่า ในปี 2551 องค์กรการบริหารส่วนจังหวัด มีรายจ่ายเฉลี่ยสูงขึ้นคือ 424.886 ล้านบาท โดยจำแนกเป็นรายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างถนนเฉลี่ย 101.932 ล้านบาท และรายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเส้นทางเฉลี่ย 20.965

ล้านบาท ส่วนเทศบาล มีรายจ่ายเฉลี่ย 41.272 ล้านบาท จำแนกเป็นรายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างถนนเฉลี่ย 5.683 ล้านบาท และรายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเส้นทางเฉลี่ย 1.666 ล้านบาท และองค์กรการบริหารส่วนตำบล มีรายจ่ายเฉลี่ย 20.455 ล้านบาท จำแนกเป็นรายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างถนนเฉลี่ย 3.313 ล้านบาท และรายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเส้นทางเฉลี่ย 0.630 ล้านบาท ทั้งนี้เมื่อทำการเปรียบเทียบรายได้ของทั้งสองปีพบว่า องค์กรการบริหารส่วนจังหวัดมีรายจ่ายเฉลี่ยเพิ่มขึ้น ในขณะที่รายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างถนน และรายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเส้นทางเฉลี่ยลดลง ส่วนเทศบาล มีรายจ่ายเฉลี่ยเพิ่มขึ้น สำหรับองค์กรการบริหารส่วนตำบล มีรายจ่าย

ตารางที่ 3 รายจ่ายเฉลี่ยขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นระหว่างปี 2551

รายจ่าย (ล้านบาท)	ประเภท อปท.			ภาพรวม (555 แห่ง)
	อบจ. (62 แห่ง)	เทศบาล (46 แห่ง)	อบต. (447 แห่ง)	
รายจ่ายเฉลี่ยทั้งหมด	424.886	41.272	20.455	67.492
รายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างถนนเฉลี่ย	101.932	5.683	3.313	14.527
รายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเส้นทางเฉลี่ย	20.965	1.666	.630	2.987

ตารางที่ 4 เปรียบเทียบรายได้ระหว่างปี 2550 - 2551

รายจ่าย (ล้านบาท)	ประเภท อปท.			ภาพรวม (555 แห่ง)
	อบจ. (62 แห่ง)	เทศบาล (46 แห่ง)	อบต. (447 แห่ง)	
รายจ่ายเฉลี่ยทั้งหมด	+86.134	+4.688	+3.140	+12.387
รายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างถนนเฉลี่ย	-8.117	-.445	-.310	-3.450
รายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเส้นทางเฉลี่ย	-9.933	+2.89	-1.561	-2.353

เฉลี่ยเพิ่มขึ้น โดยรายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างถนน และรายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเส้นทางเฉลี่ยลดลงเช่นเดียวกัน ดังนั้น องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นทั้งสามประเภทมีรายจ่ายเฉลี่ยเพิ่มขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับรายได้ที่เพิ่มมากขึ้น และเมื่อทำการทดสอบความสัมพันธ์ดังกล่าวพบว่า รายจ่ายมีความสัมพันธ์กับรายได้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ อย่างไรก็ตามจำนวนงบประมาณสำหรับใช้ในการก่อสร้างถนน และซ่อมแซมถนนกลับมีจำนวนลดลงในเกือบทุกประเภทขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นยกเว้นเทศบาลที่มีรายจ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเส้นทางเฉลี่ยเพิ่มขึ้น แต่ก็เป็นารเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย

ตารางที่ 5 จำนวนบุคลากรด้านโยธา

จำนวน (คน)	ประเภท อปท.			ภาพรวม (555 แห่ง)
	อบจ. (62 แห่ง)	เทศบาล (46 แห่ง)	อบต. (447 แห่ง)	
จำนวนบุคลากรทั้งหมดเฉลี่ย (คน)	90.48	12.35	4.51	14.80
จำนวนและร้อยละของ อปท. ที่มีนายช่างโยธา	61 (98.4)	42 (91.3)	370 (82.8)	473 (85.3)
จำนวนนายช่างโยธาเฉลี่ย (คน)	3.56	1.02	0.87	1.18
จำนวนและร้อยละ อปท. ที่มีนายวิศวกรโยธา	58 (93.5)	14 (30.4)	28 (6.3)	100 (18.0)
จำนวนวิศวกรโยธาเฉลี่ย (คน)	1.32	0.30	0.06	0.22

ในห้า หรือร้อยละ 18.0 ที่มีวิศวกรโยธา โดยเฉพาะ องค์การบริหารส่วนตำบล ส่วนองค์การบริหารส่วนจังหวัดเกือบทั้งหมดมีวิศวกรโยธา โดยมีจำนวนเฉลี่ย 1 คน

3. การพัฒนาความรู้

องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นฯ เกือบทั้งหมด หรือร้อยละ 89.2 เคยส่งบุคลากรของตนเข้าร่วม

2. บุคลากร

ในภาพรวมองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นมีจำนวนบุคลากรกองช่างหรือส่วนโยธาโดยเฉลี่ย 15 คน โดยองค์การบริหารส่วนจังหวัดมีจำนวนบุคลากรเฉลี่ยจำนวนถึง 91 คน ในขณะที่เทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบลมีบุคลากรเฉลี่ยเพียง 12 และ 5 คนตามลำดับ และเมื่อพิจารณาเฉพาะตำแหน่งนายช่างโยธา และตำแหน่งวิศวกรโยธาพบว่าในภาพรวมองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเกือบทั้งหมด หรือร้อยละ 85.3 มีนายช่างโยธา โดยมีจำนวนนายช่างโยธาเฉลี่ย 1 คน อย่างไรก็ตาม องค์การบริหารส่วนจังหวัดมีจำนวนนายช่างโยธาเฉลี่ยถึง 4 คน และเมื่อพิจารณาในส่วนของวิศวกรโยธาคพบว่ามีองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นไม่ถึงหนึ่ง

อบรมหลักสูตรที่กรมทางหลวงชนบทเคยจัดให้มีการอบรม อย่างไรก็ตามมีสัดส่วนขององค์การบริหารส่วนตำบลที่ไม่ได้เข้าร่วมจำนวนค่อนข้างมากเมื่อเปรียบเทียบกับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นประเภทอื่นๆ ทั้งนี้สำหรับกลุ่มองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นที่เคยส่งบุคลากรของตนเข้าร่วมอบรมพบว่า หลักสูตรที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดส่วนใหญ่ส่งบุคลากร

เข้ารับการอบรมมากที่สุด 3 อันดับแรกได้แก่ การบำรุงรักษาทางสำหรับช่างท้องถิ่น การควบคุมงานก่อสร้างทางและสะพานสำหรับช่างท้องถิ่น และการเขียนแบบทางด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ส่วนหลักสูตรที่เทศบาลส่งบุคลากรเข้ารับการอบรมมากที่สุดได้แก่ การบำรุงรักษาทางสำหรับช่างท้องถิ่น การควบคุมงานก่อสร้างทางและสะพานสำหรับช่างท้องถิ่น และการเขียนแบบทางด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ เช่นเดียวกัน หลักสูตรที่องค์การบริหารส่วนตำบลส่งบุคลากรเข้ารับการอบรมมากที่สุดได้แก่ การบำรุงรักษาทางสำหรับช่างท้องถิ่น การควบคุมงานก่อสร้างทางและสะพานสำหรับช่างท้องถิ่น และการอำนวยความสะดวกทางถนน (e-Learning) ในทางตรงกันข้าม หลักสูตรที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดส่งบุคลากรเข้าร่วมอบรมจากกรมทางหลวงชนบทน้อยที่สุดสามอันดับแรกได้แก่ การบริหารและจัดระบบงานด้านเครื่องจักรกลสำหรับช่างท้องถิ่น การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงท้องถิ่น และการจัดทำและบริหารโครงการก่อสร้างทางและสะพานสำหรับผู้บริหารท้องถิ่น ส่วนเทศบาลได้แก่ การบริหารและจัดระบบงานด้านเครื่องจักรกลสำหรับช่างท้องถิ่น การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงท้องถิ่น และการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับช่างท้องถิ่น ส่วนองค์การบริหารส่วนตำบล

ได้แก่ การบริหารและจัดระบบงานด้านเครื่องจักรกลสำหรับช่างท้องถิ่น การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงท้องถิ่น และเทคนิคการก่อสร้างทางและสะพาน โดยใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม และเมื่อพิจารณาถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นหลังจากที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นส่งบุคลากรเข้าร่วมในหลักสูตรทั้งในเรื่องของการมีแผนที่ใช้ในการส่งเสริมด้านการพัฒนาความรู้ของบุคลากรด้านงานทาง และการติดตามประเมินผลการดำเนินงานของบุคลากรที่ผ่านการอบรมพบว่า องค์การบริหารส่วนจังหวัดและเทศบาลครึ่งหนึ่ง หรือ ร้อยละ 57.6 และ 54.1 มีแผนที่ใช้ในการส่งเสริมด้านการพัฒนาความรู้ของบุคลากรด้านงานทาง ส่วนองค์การบริหารส่วนตำบลมีจำนวนไม่ถึงครึ่งหนึ่ง หรือร้อยละ 42.1 ที่มีแผนฯ นอกจากนี้องค์การบริหารส่วนจังหวัดและองค์การบริหารส่วนตำบลมากกว่าครึ่งหนึ่ง หรือ ร้อยละ 67.6 และ 63.7 มีการติดตามประเมินผลการดำเนินงานของบุคลากร ที่ผ่านการอบรม ส่วนเทศบาลมีครึ่งหนึ่ง หรือร้อยละ 50.0 ที่มีการติดตามผล และนอกจากหลักสูตรที่กรมทางหลวงชนบทจัดขึ้นแล้ว องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเกือบสามในสี่ หรือร้อยละ 29.7 ยังเข้าร่วมอบรมในหลักสูตรที่หน่วยงานอื่นๆ จัดขึ้น

ตารางที่ 6 การส่งบุคลากรเข้าร่วมอบรมหลักสูตรที่กรมทางหลวงชนบทจัดขึ้น

การอบรม	ประเภท อปท.			ภาพรวม
	อบจ.	เทศบาล	อบต.	
ไม่เคย	3 (4.8)	9 (19.6)	48 (10.7)	60 (10.8)
เคย	59 (95.2)	37 (80.4)	399 (89.3)	495 (89.2)
รวม	62 (100.0)	46 (100.0)	447 (100.0)	555 (100.0)

4. เครื่องจักร

เครื่องจักรที่ใช้ในการบำรุงรักษาปกติที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดมีมากที่สุด ได้แก่ รถบรรทุกน้ำ (ร้อยละ 95.2) รองลงมาคือ เครื่องตัดหญ้า (ร้อยละ 91.9) สำหรับเทศบาล และองค์การบริหารส่วนตำบล ได้แก่ เครื่องตัดหญ้า (ร้อยละ 87.0) รองลงมาคือกรวยกันทางขณะทำงาน (ร้อยละ 80.4) ในส่วนของเครื่องจักรหนักที่ใช้ในการซ่อมแซมผิวทางพบว่า เครื่องจักรที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดมีมากที่สุด ได้แก่ รถบรรทุกชนิดเทท้าย (ร้อยละ 91.9) รองลงมาคือรถเกลี่ย/รถเกรด (ร้อยละ 87.7) ส่วนเทศบาล และองค์การบริหารส่วนตำบลไม่มีเครื่องจักรหนักใดที่มีจำนวนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมากกว่าครั้งหนึ่งมี ในส่วนของอุปกรณ์สำรวจและตรวจสอบความเสียหายองค์การบริหารส่วนจังหวัดทั้งหมดมีกล้องระดับ (ร้อยละ 100.0) และเกือบทั้งหมดมีกล้องวัดมุม (ร้อยละ 96.8) เช่นเดียวกันเทศบาลเกือบทั้งหมดมีกล้องระดับ (ร้อยละ 95.7) รองลงมาเป็นกล้องวัดมุม

(ร้อยละ 43.5) ในขณะที่องค์การบริหารส่วนตำบลสามในสี่ มีกล้องระดับ (ร้อยละ 77.7) ส่วนอุปกรณ์อื่นๆ มีจำนวนองค์การบริหารส่วนตำบลจำนวนเพียงเล็กน้อยที่มี

5. ด้านกิจกรรมการดำเนินการดูแลปกติ

กิจกรรมการดูแลปกติที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดทั้ง 62 แห่ง ดำเนินการมากที่สุดได้แก่ งานตรวจสอบ/รายงานความเสียหายของผิวถนน (ร้อยละ 90.3) รองลงมาคือ ตัดหญ้า/กิ่งไม้ข้างทางเกาะกลาง และงานซ่อมบำรุงไฟฟ้าจรจร ป้าย หลั กันโค้ง หลักกิโลเมตร ฯลฯ (ร้อยละ 87.1 เท่ากัน) ส่วนกิจกรรมที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดต่ำกว่า ครั้งหนึ่งดำเนินการ ได้แก่ งานซ่อมบำรุงทางเท้า ขอบทางคอนกรีต (ร้อยละ 40.3) สำหรับเทศบาลมี ความแตกต่างจากองค์การบริหารส่วนจังหวัด โดย กิจกรรมที่เทศบาลจำนวนมากดำเนินการ ได้แก่ งานซ่อมบำรุงไฟฟ้าแสงสว่าง (ร้อยละ 97.8) รองลงมา ได้แก่ การตัดหญ้า/กิ่งไม้ข้างทาง เกาะกลาง (ร้อยละ 91.3) ส่วนงานซ่อมบำรุงทางเท้าขอบทางคอนกรีต

ตารางที่ 7 เครื่องจักรในการบำรุงรักษาปกติที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมี

เครื่องจักร	ประเภท อปท.			ภาพรวม (555 แห่ง)
	อบจ. (62 แห่ง)	เทศบาล (46 แห่ง)	อบต. (447 แห่ง)	
1) เครื่องตัดหญ้า	57 (91.9)	40 (87.0)	353 (79.0)	450 (81.1)
2) เครื่องบดแบบแผ่น (เครื่องตบอัด)	49 (79.0)	21 (45.7)	54 (12.1)	124 (22.3)
3) เครื่องตัดผิวทาง	25 (40.3)	4 (8.7)	8 (1.8)	37 (6.7)
4) รถบรรทุกน้ำ	59 (95.2)	24 (52.2)	215 (48.1)	298 (53.7)
5) ป้ายเตือนทางขณะทำงาน	51 (82.3)	17 (37.0)	98 (21.8)	166 (29.9)
6) ไฟเตือนขณะทำงาน	26 (41.9)	11 (23.9)	100 (22.4)	137 (24.7)
7) กรวยกันทางขณะทำงาน	55 (88.7)	37 (80.4)	247 (55.3)	339 (61.1)

หมายเหตุ : นำเสนอเฉพาะร้อยละและจำนวนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีเครื่องจักรประเภทนั้น ๆ

ตารางที่ 8 เครื่องจักรหนักที่ใช้ในการซ่อมแซมผิวทางที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมี

เครื่องจักร	ประเภท อปท.			ภาพรวม (555 แห่ง)
	อบจ. (62 แห่ง)	เทศบาล (46 แห่ง)	อบต. (447 แห่ง)	
1) รถบรรทุก	53 (85.5)	4 (8.7)	20 (4.5)	77 (14.0)
2) รถบรรทุกชนิดเท้าย	57 (91.9)	7 (15.2)	21 (4.7)	85 (15.3)
3) รถแทรกเตอร์	43 (69.4)	1 (2.2)	13 (2.9)	57 (10.3)
4) รถบดล้อยางชนิดลาก	27 (43.5)	1 (2.2)	2 (0.4)	30 (5.4)
5) รถบดล้อยาง	29 (46.8)	-	4 (0.9)	33 (5.9)
6) รถบดล้อเรียบ	50 (82.0)	1 (2.2)	3 (0.7)	54 (9.7)
7) รถเกลี่ย/รถเกรด	55 (88.7)	1 (2.2)	7 (1.6)	63 (11.4)
8) เตาต้มยาง	29 (46.8)	-	1 (0.2)	30 (5.4)
9) รถซ่อมบำรุงผิวจราจร	40 (64.5)	-	1 (0.2)	41 (7.4)

หมายเหตุ : นำเสนอเฉพาะร้อยละและจำนวนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีเครื่องจักรประเภทนั้น ๆ

ตารางที่ 9 อุปกรณ์สำรวจ และตรวจสอบความเสียหายที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมี

เครื่องจักร	ประเภท อปท.			ภาพรวม (555 แห่ง)
	อบจ. (62 แห่ง)	เทศบาล (46 แห่ง)	อบต. (447 แห่ง)	
1) กล้องวัดมุม	60 (96.8)	20 (43.5)	107 (23.9)	187 (33.7)
2) กล้องระดับ	62 (100.0)	44 (95.7)	344 (77.0)	450 (81.1)
3) อุปกรณ์นับรถ	9 (14.5)	-	-	9 (1.6)
4) เครื่องวัดความเร็วผิวทาง	4 (6.5)	1 (2.2)	13 (2.9)	18 (3.2)
5) เครื่องวัดการแอ่นตัวของคันทาง	2 (3.2)	-	2 (0.4)	4 (0.7)

หมายเหตุ : นำเสนอเฉพาะร้อยละและจำนวนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีเครื่องจักรประเภทนั้น ๆ

มีเทศบาลต่ำกว่าครึ่งหนึ่งที่ทำ (ร้อยละ 43.5) ส่วน
องค์การบริหารส่วนตำบล กิจกรรมการดูแลปกติที่มี
องค์การบริหารส่วนตำบลดำเนินการมากที่สุดคือ
งานซ่อมบำรุงไฟฟ้าแสงสว่าง (ร้อยละ 92.2) รอง
ลงมาคือ งานตรวจสอบ/รายงานความเสียหายของ
ผิวถนน (ร้อยละ 83.7) และงานที่องค์การบริหาร
ส่วนตำบลน้อยกว่าครึ่งหนึ่งทำได้แก่ งานซ่อมบำรุง
ไฟฟ้าจรจร ป้าย หลักกิโลเมตร หลักกิโลเมตร ฯลฯ
(ร้อยละ 33.3) งานซ่อมบำรุงทางเท้า ขอบทาง
คอนกรีต (ร้อยละ 36.5) และงานรื้อน้ำผิวทางลูกรัง/

ล้างถนน (ร้อยละ 43.0) ดังนั้นจึงพอที่จะสรุปได้ว่า องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นให้ความสำคัญกับการดูแลในเรื่องของงานซ่อมบำรุงทางเท้า ขอบทางคอนกรีต โดยเฉพาะองค์การบริหารส่วนตำบล ซึ่ง

รวมไปถึงกิจกรรมการดูแลปกติอื่นๆ อาทิ การรดน้ำผิวทางลูกรัง/ล้างถนน และงานซ่อมบำรุงไฟฟ้าจร پایหลักกันโค้งหลักกิโลเมตร ฯลฯ

ตารางที่ 10 การดำเนินกิจกรรมการดูแลปกติที่องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นทำ

กิจกรรม	ประเภท อบท.			ภาพรวม (555 แห่ง)
	อบจ. (62 แห่ง)	เทศบาล (46 แห่ง)	อบต. (447 แห่ง)	
1) ตัดหญ้า/กิ่งไม้ข้างทาง เกาะกลาง	54 (87.1)	42 (91.3)	286 (64.0)	382 (68.8)
2) รดน้ำผิวทางลูกรัง/ล้างถนน	33 (53.2)	24 (52.2)	192 (43.0)	249 (44.9)
3) งานตรวจสอบ/รายงานความเสียหายของผิวถนน	56 (90.3)	39 (84.8)	374 (83.7)	469 (84.5)
4) งานตรวจสอบ/รายงานความเสียหายของส่วนประกอบ อาทิ ท่อระบาย ไฟส่องทาง ป้ายจราจร เป็นต้น	52 (83.9)	37 (80.4)	309 (69.1)	398 (71.7)
5) งานขุดลอก ซ่อมบำรุงท่อ/รางระบายน้ำข้างทาง	39 (62.9)	40 (87.0)	337 (75.4)	516 (75.0)
6) งานซ่อมบำรุงทางเท้า ขอบทางคอนกรีต	25 (40.3)	20 (43.5)	163 (36.5)	208 (37.5)
7) งานซ่อมบำรุงไฟฟ้าแสงสว่าง	35 (56.5)	45 (97.8)	412 (92.2)	492 (88.6)
8) งานซ่อมบำรุงไฟฟ้าจร پایหลักกันโค้ง หลักกิโลเมตร ฯลฯ	54 (87.1)	24 (52.2)	149 (33.3)	227 (40.9)

หมายเหตุ : นำเสนอเฉพาะร้อยละและจำนวนขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นที่ทำกิจกรรมนั้น ๆ

6. มาตรฐานงานทางที่องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นใช้ในการบำรุงรักษาถนน

สำหรับมาตรฐานด้านงานทางซึ่งหมายถึง การพิจารณาข้อมูลต่าง ๆ ที่องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นใช้ในการซ่อมบำรุงสายทางพบว่า องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเกือบสามในสี่ทั้งองค์การบริหารส่วนจังหวัด (ร้อยละ 75.8) เทศบาล (ร้อยละ 73.9) องค์การบริหารส่วนตำบล (ร้อยละ 72.3) ใช้ข้อมูลความต้องการของชาวบ้าน/ชุมชนมากที่สุด

รองลงมาคือ ประวัติการซ่อมบำรุงที่บันทึกไว้ในทะเบียนสายทาง ส่วนข้อมูลที่ใช้้น้อยที่สุดคือ ดัชนีทางหลวงชนบทที่กรมทางหลวงชนบทจัดทำ (Road Condition Index : RCI) และค่าดัชนีความเรียบสากล (International Roughness Index : IRI) ดังนั้นจะเห็นว่าองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นทั้งสามรูปแบบพิจารณาจากความต้องการของชาวบ้าน ชุมชนในพื้นที่เป็นหลักในการพิจารณาซ่อมบำรุงถนน

ตารางที่ 11 ประเภทของข้อมูลที่ต้องการบริหารส่วนจังหวัดใช้ในการพิจารณาซ่อมบำรุง

ด้าน	ประเภท อบท.			ภาพรวม (555 แห่ง)
	อบจ. (62 แห่ง)	เทศบาล (46 แห่ง)	อบต. (447 แห่ง)	
1) ประวัติการซ่อมบำรุงที่บันทึกไว้ในทะเบียนสายทาง	40 (64.5)	14 (30.4)	117 (26.2)	171 (30.8)
2) ดัชนีทางหลวงชนบทที่กรมทางหลวงชนบทจัดทำ (RCI)	3 (4.8)	1 (2.2)	17 (3.8)	21 (3.8)
3) ค่าดัชนีความเรียบสากล (IRI)	5 (8.1)	5 (10.9)	14 (3.1)	24 (4.3)
4) อายุคงเหลือของสายทาง	17 (27.4)	6 (13.0)	64 (14.3)	87 (15.7)
5) อายุการใช้งานของประเภทผิวทาง	26 (41.9)	11 (23.9)	98 (21.9)	135 (24.3)
6) ปริมาณการจราจร	25 (40.3)	11 (23.9)	109 (24.4)	145 (26.1)
7) ผ่านสถานที่สำคัญๆ เช่น วัด โรงพยาบาล สถานีตำรวจ	35 (56.5)	14 (30.4)	112 (25.1)	131 (29.0)
8) จำนวนรถบรรทุกหนัก	23 (37.1)	12 (26.1)	81 (18.1)	116 (20.9)
9) ความต้องการของชาวบ้าน/ชุมชน	47 (75.8)	34 (73.9)	323 (72.3)	404 (72.8)

หมายเหตุ : นำเสนอเฉพาะร้อยละและจำนวนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ใช้ข้อมูลดังกล่าวทุกครั้งที่มีการซ่อมบำรุง

7. แผนการทำงาน

ในกรณีของแผนงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ ถนน ทางเดิน และทางเท้าที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดูแล ซึ่งจำแนกเป็นแผนงานบำรุงรักษาปกติ แผนงานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลาของถนน แผนงานบำรุงพิเศษ แผนงานบำรุงฉุกเฉิน แผนงานงบประมาณในการซ่อมบำรุงถนน โดยคณะผู้วิจัยพิจารณาทั้งการเตรียมความพร้อมด้านบุคคล และด้านแผนบริหาร ซึ่งผลการศึกษาพบว่า แผนที่องค์กรบริหารส่วนจังหวัดส่วนใหญ่มีได้แก่ แผนงานบำรุงรักษาปกติ (ร้อยละ 87.1) และแผน

งบประมาณในการซ่อมบำรุง (ร้อยละ 82.3) สำหรับเทศบาลได้แก่ แผนงานบำรุงรักษาปกติ (ร้อยละ 69.6) แผนงานบำรุงฉุกเฉิน (ร้อยละ 65.2) และแผนงบประมาณในการซ่อมบำรุงถนน (ร้อยละ 65.2) ส่วนองค์กรบริหารส่วนตำบล ได้แก่ แผนงบประมาณในการซ่อมบำรุงถนน (ร้อยละ 66.0) รองลงมาคือ แผนงานบำรุงรักษาปกติ (ร้อยละ 59.7) ทั้งนี้จะสังเกตว่าองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นส่วนใหญ่ ไม่มีแผนงานบำรุงพิเศษ โดยเฉพาะเทศบาล และองค์กรบริหารส่วนตำบล

ตารางที่ 12 แผนต่าง ๆ ที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมี

ด้าน	ประเภท อปท.			ภาพรวม (555 แห่ง)
	อบจ. (62 แห่ง)	เทศบาล (46 แห่ง)	อบต. (447 แห่ง)	
1) มีแผนงานบำรุงรักษาปกติ	54 (87.1)	32 (69.6)	267 (59.7)	353 (63.6)
2) มีแผนงานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลาของถนน	46 (74.2)	17 (37.0)	113 (25.3)	176 (31.7)
3) มีแผนงานบำรุงพิเศษ	30 (48.4)	9 (19.6)	49 (11.0)	88 (15.9)
4) มีแผนงานบำรุงฉุกเฉิน	40 (64.5)	30 (65.2)	212 (47.4)	282 (50.8)
5) มีแผนงบประมาณในการซ่อมบำรุงถนน	51 (82.3)	30 (65.2)	295 (66.0)	276 (67.7)

หมายเหตุ : นำเสนอเฉพาะร้อยละและจำนวนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีแผน

8. อำนาจในการกำกับตรวจตราและควบคุมทางหลวงและงานทางที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงท้องถิ่น

อำนาจในการกำกับตรวจตราและควบคุมทางหลวงและงานทางที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงท้องถิ่นในที่นี้พิจารณาจากการขึ้นทะเบียนทางหลวงท้องถิ่นขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตามพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๔ ที่กำหนดให้ท้องถิ่นลงทะเบียนถนนในพื้นที่ให้เป็นทางหลวงท้องถิ่น ซึ่งท้องถิ่นจะมีอำนาจในการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา ตลอดจน

มีอำนาจในการตรวจตรา และควบคุมทางหลวงและงานทาง มีอำนาจในการควบคุม การรักษา การขยายและสงวนทางหลวง การกำหนดแนวทางหลวงและการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง อย่างไรก็ตามผลการศึกษาพบว่า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมากกว่าหนึ่งในสาม หรือร้อยละ 36.8 ที่ยังไม่ได้ขึ้นทะเบียนทางหลวงท้องถิ่น โดยเฉพาะองค์การบริหารส่วนตำบลมีจำนวนเกือบครึ่งหนึ่งหรือร้อยละ 41.2 ส่วนองค์การบริหารส่วนจังหวัดและเทศบาลส่วนใหญ่อยู่ในระหว่างการดำเนินการ

ตารางที่ 13 การขึ้นทะเบียนทางหลวงท้องถิ่น

การขึ้นทะเบียน	ประเภท อปท.			ภาพรวม (555 แห่ง)
	อบจ. (62 แห่ง)	เทศบาล (46 แห่ง)	อบต. (447 แห่ง)	
1) ไม่มี	3 (4.8)	17 (37.0)	184 (41.2)	204 (36.8)
2) อยู่ในระหว่างดำเนินการ	29 (46.8)	20 (43.5)	157 (35.1)	206 (37.1)
3) มีแต่ยังไม่มีการปรับปรุงข้อมูล	14 (22.6)	8 (17.4)	72 (16.1)	94 (16.9)
4) มี และมีการปรับปรุงข้อมูลเป็นประจำ	16 (25.8)	1 (2.2)	32 (7.2)	49 (8.8)
5) อื่น ๆ	-	-	2 (0.4)	2 (0.4)
รวม	62 (100.0)	46 (100.0)	447 (100.0)	555 (100.0)

การอภิปรายผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

1. งบประมาณเป็นทรัพยากรที่เป็นเงื่อนไขที่สำคัญที่สุด และเป็นปัญหามากที่สุดสำหรับการดูแลบำรุงรักษาถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นโดยเฉพาะองค์การบริหารส่วนตำบลที่มีขนาดเล็ก ซึ่งมีรายได้เฉลี่ยเพียง 25.425 ล้านบาท (2551) น้อยกว่าเทศบาลถึงสองเท่า และน้อยกว่าองค์การบริหารส่วนจังหวัด 17 เท่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อทำการเปรียบเทียบสัดส่วนของรายได้ที่จัดเก็บเองต่อรายได้ทั้งหมด ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความสามารถทางด้านงบประมาณของท้องถิ่นแล้วพบว่า องค์การบริหารส่วนตำบลมีรายได้ที่จัดเก็บเองเฉลี่ยเพียงร้อยละ 8.9 เท่านั้น (2551) ในขณะที่เทศบาลมีร้อยละ 12.6 องค์การบริหารส่วนจังหวัดมีร้อยละ 13.4 นอกเหนือจากนี้ปัญหาความสามารถในการบริหารจัดการงบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการบำรุงดูแลรักษาถนนที่สำคัญอีกประการได้แก่ การให้ความสำคัญของผู้บริหารที่มีต่อการบำรุงรักษาถนนที่อยู่ในพื้นที่ของตน เนื่องจากในปัจจุบัน การสนับสนุนงบประมาณในการบำรุงดูแลรักษาถนนอยู่ในรูปของเงินอุดหนุนทั่วไป ซึ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีอิสระที่จะนำเอางบประมาณดังกล่าวไปใช้ในกิจการต่าง ๆ ของท้องถิ่นที่ท้องถิ่นเห็นว่ามีความจำเป็น ดังนั้นในบางกรณีจึงพบว่าผู้บริหารนำงบประมาณในส่วนของงบอุดหนุนไปใช้ในการพัฒนาด้านอื่น ๆ หรือนำไปใช้ในการก่อสร้างถนนมากกว่าบำรุงรักษาและซ่อมแซมถนน ลักษณะดังกล่าวได้ก่อให้เกิดปัญหาอย่างมากในการบริหารจัดการถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทั้งนี้จะสังเกตได้จากสัดส่วนงบประมาณในการซ่อมบำรุงเมื่อพิจารณาจากรายจ่ายทั้งหมดพบว่ามีเพียงร้อยละ 4.4 เท่านั้น

ในขณะที่รายจ่ายในการก่อสร้างถนนมีถึงร้อยละ 21.5 ด้วยเหตุนี้การแก้ไขปัญหาอาจทำได้โดยการพิจารณาทบทวนรูปแบบการสนับสนุนงบประมาณเพื่อบำรุงรักษาถนนจากเงินอุดหนุนทั่วไปเป็นรูปแบบการสนับสนุนงบประมาณแบบอื่น ๆ โดยยังคงยึดหลักความเป็นอิสระขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในขณะเดียวกันถนนในพื้นที่ที่ได้รับการซ่อมบำรุงดูแลให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่ตลอดเวลา

2. องค์การบริหารส่วนตำบลเป็นท้องถิ่นที่มีข้อจำกัดทางด้านบุคลากรในการบริหารจัดการถนนมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับองค์การบริหารส่วนจังหวัด และเทศบาล ทั้งในแง่ของจำนวนประสบการณ์ และองค์ความรู้ในการดูแลรักษาถนน ในขณะที่การบำรุงดูแลรักษาถนนต้องใช้ความรู้และทักษะมากกว่าภารกิจอื่น ๆ ประกอบกับเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณงานที่ต้องดูแลในเรื่องอื่น ๆ แล้ว ส่งผลให้องค์การบริหารส่วนตำบลมีปัญหาในการบริหารจัดการถนนอย่างมาก แม้ว่าบางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะใช้วิธีการจ้างเหมาเอกชนให้ดำเนินงานก็ตาม แต่ก็ต้องอาศัยความรู้ ความเชี่ยวชาญในการตรวจสอบการทำงาน และแม้ว่าผลการศึกษาจะพบว่า องค์การบริหารส่วนตำบลจะได้ส่งบุคลากรของตนเข้าร่วมการอบรมต่าง ๆ ก็ตาม แต่ปัญหาที่พบก็คือ บุคลากรเหล่านั้นไม่ได้นำความรู้ที่ได้ไปใช้เนื่องจากข้อจำกัดต่าง ๆ เช่น ไม่มีเครื่องจักรวัสดุอุปกรณ์ในการดำเนินงานบางงานเป็นการจ้างเหมาไม่ได้ดำเนินการเอง มีความรู้เชิงทฤษฎีมากกว่าปฏิบัติจริง ฯลฯ ด้วยจากปัญหาดังกล่าวหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท หรือแม้แต่สถาบันการศึกษาในพื้นที่ควรมีการฝึกอบรม

บุคลากรให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอย่างต่อเนื่องและสอดคล้องกับคุณลักษณะและความต้องการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

3. องค์การบริหารส่วนจังหวัดเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีความสามารถในการบริหารจัดการทั้งทางด้านบุคลากรและเครื่องจักร โดยเฉพาะเครื่องจักรทั้งเครื่องจักรในการบำรุงรักษาปกติเครื่องจักรหนักที่ใช้ในการซ่อมแซมผิวทางและอุปกรณ์สำรวจและตรวจสอบความเสียหายในขณะที่ยังคงการบริหารส่วนตำบลมีข้อจำกัดในเรื่องดังกล่าวมาก ด้วยเหตุนี้องค์การบริหารส่วนจังหวัดจึงน่าจะมีศักยภาพในการสนับสนุนเครื่องจักรให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นขนาดเล็กโดยเฉพาะเครื่องจักรหนัก ซึ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นขนาดเล็กไม่จำเป็นต้องมี หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นขนาดเล็กอาจรวมกลุ่มกันเพื่อจัดหาเครื่องจักรเพื่อใช้ร่วมกัน

4. การตัดสินใจซ่อมบำรุงถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้งสามประเภทยังพิจารณาความต้องการของชาวบ้าน/ชุมชนเป็นหลัก มากกว่าการพิจารณาจากมาตรฐานด้านอื่น ๆ อาทิ พิจารณาจากระดับของความชำรุดเสียหายของถนนเมื่อพิจารณาจากดัชนีทางหลวงชนบทที่กรมทางหลวงชนบทจัดทำ หรือ ค่าดัชนีความเรียบสากล ความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการตามระยะเวลาการใช้งานของถนน เมื่อพิจารณาจากอายุคงเหลือของสายทาง อายุการใช้งานของประเภทผิวทางเนื่องจากหากไม่มีการซ่อมบำรุงตามระยะเวลาที่กำหนดแล้ว จะทำให้ถนนชำรุดมากกว่าปกติ และมีอายุการใช้งานน้อยลง หรือการพิจารณาจากความเสียหายที่ถนนจะชำรุดอันเนื่องมาจากปริมาณการจราจร และจำนวนรถบรรทุกหนัก ทั้งนี้อาจเป็น

เพราะคุณลักษณะทางด้านวัฒนธรรมการเมืองขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเองที่ให้ความสำคัญกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ซึ่งเป็นฐานเสียง หรืออาจเกิดจากข้อจำกัดในด้านทรัพยากร โดยเฉพาะในเรื่องของงบประมาณ ที่ทำให้การซ่อมบำรุงไม่สามารถเป็นไปตามสภาพที่เป็นจริงได้ ทำให้ต้องดำเนินการเฉพาะเมื่อมีประชาชนร้องขอมา ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลในส่วนของแผนงานที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่พบว่ามีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจำนวนน้อยที่มีแผนงานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลาของถนน โดยเฉพาะแผนงานบำรุงรักษาพิเศษมีเพียงร้อยละ 15.9 เท่านั้น

ดังนั้นการแก้ไขปัญหามาอาจดำเนินการโดยการให้ความรู้ และสร้างความตระหนักให้กับบุคลากรขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นโดยเฉพาะผู้บริหารถึงความสำคัญของการซ่อมบำรุงตามมาตรฐานที่กำหนด เพื่อยืดอายุการใช้งานของถนน และเพื่อความปลอดภัยแก่ประชาชนในพื้นที่ นอกจากนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาจทำการสำรวจสภาพถนนเพื่อทำระบบฐานข้อมูลถนนให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาจัดทำแผน หรือสนับสนุนงบประมาณเฉพาะได้

5. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกือบทั้งหมดยังไม่ได้ทำการขึ้นทะเบียนทางหลวงท้องถิ่น ทำให้การกำกับตรวจตรา และควบคุมทางหลวง และงานทางที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงท้องถิ่นยังไม่สามารถดำเนินงานได้อย่างเต็มที่ ประกอบกับข้อจำกัดที่เกิดจากความซับซ้อนในการขึ้นทะเบียนทำให้ยังมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจำนวนหนึ่งยังไม่ได้ขึ้นทะเบียนทางหลวงท้องถิ่น นอกจากนี้

ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นยังขาดความรู้ความเข้าใจในบทบาทหน้าที่และความจำเป็นที่จะต้องขึ้นทะเบียน ยิ่งทำให้การดำเนินการมีข้อจำกัด ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งทำความเข้าใจกับท้องถิ่น โดยเฉพาะผู้บริหาร และปรับปรุงวิธีการลงทะเบียนให้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น ก็จะช่วยแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้

บรรณานุกรม

กฤษณ์ จินตะเวช. (2546). **ความพร้อมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ต่อการรับการถ่ายโอนภารกิจ**. ชลบุรี : มหาวิทยาลัยบูรพา.

นิภาพร วงศ์วานิช. (2546). **ปัญหาและอุปสรรคในการถ่ายโอนภารกิจด้านโครงสร้างพื้นฐานจากหน่วยงานของรัฐให้แก่องค์การบริหารส่วนตำบล จังหวัดชัยภูมิ**. วิทยานิพนธ์สาขานโยบายสาธารณะ วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ. ชลบุรี : มหาวิทยาลัยบูรพา.

มหาวิทยาลัยรามคำแหง. (2547). **การประเมินความพร้อมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อรองรับการถ่ายโอนภารกิจ และการกำกับดูแล ตรวจสอบ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น**. (รายงานการวิจัย). กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัย.

เมธวี ฐานกุล. (2551). **แนวทางการสร้างความเป็นเลิศ [Best Practice] ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีการบริหารจัดการที่ดี : กรณีศึกษาเทศบาลนครยะลา และเทศบาลนครนทบุรี**. กรุงเทพฯ : วิทยานิพนธ์ (ศศ.ม.). กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล.

รณชัย หมั่นวงศ์. (2551). **การประเมินนโยบายการถ่ายโอนภารกิจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรณีศึกษา เทศบาลนครพิษณุโลก**. พิษณุโลก : มหาวิทยาลัยนเรศวร.

รุ่งนภา ตาอินทร์. (2551). **ปัจจัยที่เอื้อต่อความสำเร็จในการบริหารของ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ได้รับรางวัลบริหารจัดการที่ดี : กรณีศึกษาองค์การบริหารส่วนตำบลดอนแก้ว อำเภอแมริม จังหวัดเชียงใหม่**. วิทยานิพนธ์ (รป.ม.). เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

วุฒิสาร ตันไชย. (2551). **การกระจายภารกิจหน้าที่ไปสู่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นยุคใหม่**. สืบค้นได้จาก <http://www.local.mol.go.th/webst/botfam1.htm> (วันที่สืบค้น 12 มีนาคม 2553).

วุฒิสาร ตันไชย. (2551). **ทิศทางการปกครองท้องถิ่นตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550**. สืบค้นได้จาก <http://www.vcharkarn.com/article/35389> (วันที่สืบค้น 20 ตุลาคม 2552).

สถาบันดำรงราชานุภาพ และสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย. (2543). **การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขององค์การบริหารส่วนตำบล**. กรุงเทพฯ : สถาบันดำรงราชานุภาพ.

สำนักบำรุงรักษาและอำนวยความสะดวกปลอดภัยงานทางกรมทางหลวงชนบท. (2552). **การบำรุงรักษาทาง**. สืบค้นได้จาก <http://www.roadmaintenance.thaigov.net/index.html> (วันที่สืบค้น 20 ตุลาคม 2552).