

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่องการพัฒนาอาสาสมัครทางหลวงชนบทในเขตตำบลโคกสูง อำเภอพัฒนานิคม จังหวัดลพบุรี ครั้งนี้ผู้ศึกษาค้นคว้าแนวคิดทฤษฎีจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดลพบุรี
2. ชุมชนโคกสูง อำเภอพัฒนานิคม จังหวัดลพบุรี
3. อาสาสมัครทางหลวงชนบท
4. การพัฒนาบุคลากร
5. แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม
6. การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม

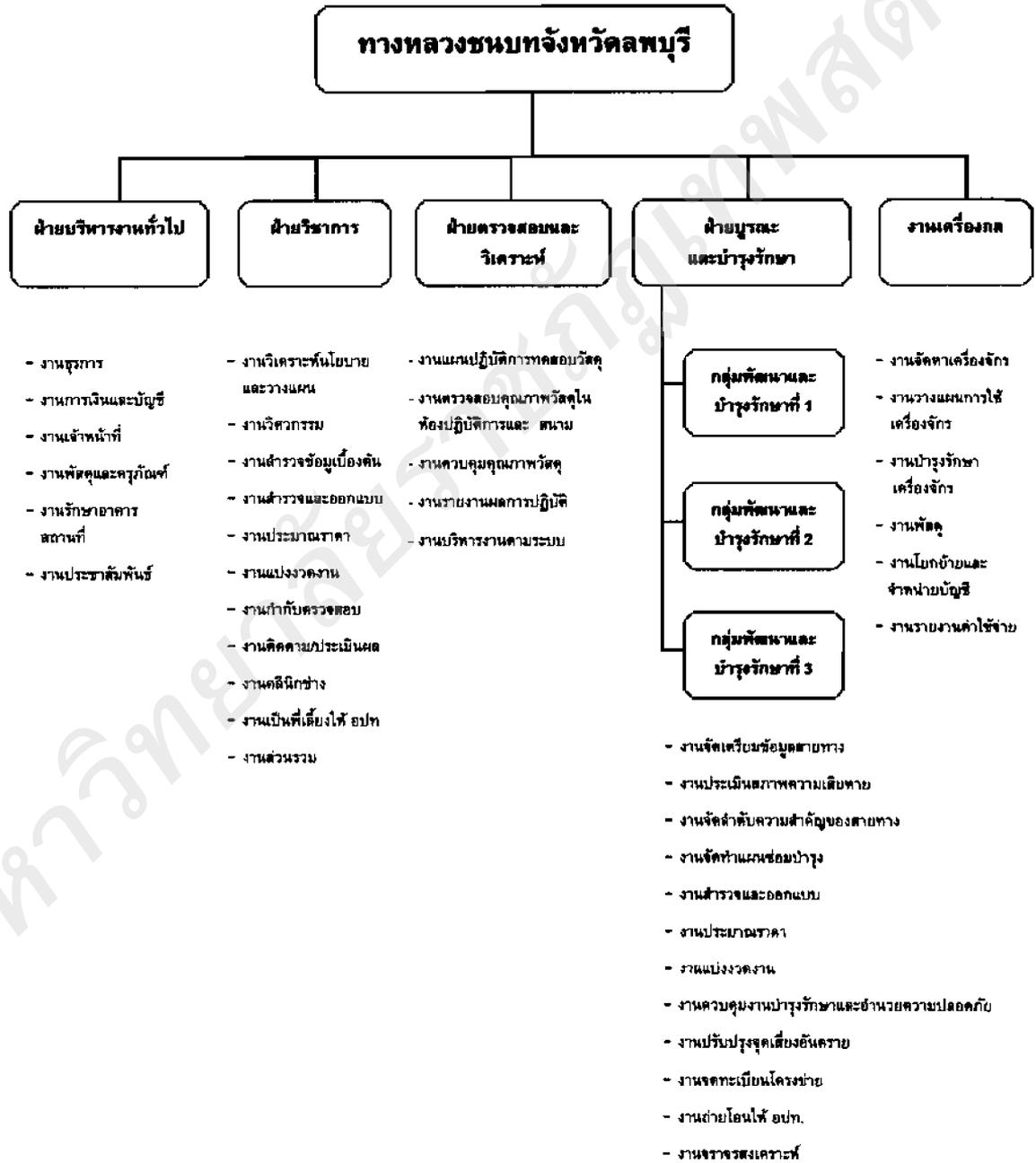
สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดลพบุรี

สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดลพบุรี อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักทางหลวงชนบทที่ 2 (สระบุรี) กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม จากการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงการบริหารประเทศมีการปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม ให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานในการส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น ภายใต้กฎกระทรวงการแบ่งส่วนราชการได้มีการจัดตั้งกรมทางหลวงชนบทขึ้น เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2545 เป็นหน่วยงานที่รวมบุคลากรผู้เชี่ยวชาญด้านการก่อสร้างทางและบำรุงรักษาทางจากกรมโยธาธิการและกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท ปัจจุบันตั้งอยู่ที่เลขที่ 109 หมู่ที่ 1 ถนนทางหลวงชนบทหมายเลข ลพ.1036 แยกทางหลวงหมายเลข 1 (กม.ที่153+700) -บ้านป่าหวาย ตำบลป่าตาล อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี

จากวิสัยทัศน์ของกรมทางหลวงชนบท คือ การพัฒนาเพิ่มคุณค่าเดิมต่อโครงข่ายทางให้สมบูรณ์อย่างพอเพียงและยั่งยืน เพื่อประโยชน์สุขของประชาชน พันธกิจที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบท เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง การท่องเที่ยว การพัฒนาชายแดน การพัฒนาเมืองอย่างบูรณาการและยั่งยืน การแก้ไขปัญหาจราจร โครงสร้างทางเชื่อมทางเลี่ยง และทางลัด โดยสอดคล้องตามแผนพัฒนาจังหวัดในพื้นที่ รวมทั้งเป็นพี่เลี้ยงการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตลอดจนพัฒนาองค์กรตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทย ซึ่งหมายถึง ภารกิจงานของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดลพบุรี ครอบคลุมตั้งแต่การก่อสร้าง การบูรณะบำรุงรักษาทางและการถ่ายทอดความรู้สู่องค์กรท้องถิ่นภายใต้วิสัยทัศน์ของกรมทางหลวงชนบท คือ การมีถนนโครงข่ายที่ดีและมีมาตรฐาน ดังภารกิจกล่าวคือ 1) วางแผน สำรวจ ออกแบบ ตรวจสอบ และวิเคราะห์

ทางวิศวกรรมในงานก่อสร้าง ปรับปรุงและบำรุงรักษาทางหลวงชนบทในความรับผิดชอบ
 2) ดำเนินการและควบคุมการก่อสร้าง การปรับปรุง และบำรุงรักษาทางหลวงชนบท
 และสะพานในเขตรับผิดชอบ 3) ดำเนินการและให้บริการในงานวิเคราะห์วิจัย ทดสอบ
 และตรวจสอบการก่อสร้างทาง และสะพานในความรับผิดชอบ 4) บำรุงรักษา ซ่อมเครื่องจักรกล
 และยานพาหนะในความรับผิดชอบ 5) ให้คำปรึกษาแนะนำแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
 และ 6) ปฏิบัติงานร่วมหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับ
 มอบหมาย

การบริหารงานของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดลพบุรี ได้แบ่งงานออกเป็น 5 ส่วน
 ได้แก่ ฝ่ายบริหารงานทั่วไป ฝ่ายวิชาการ ฝ่ายตรวจสอบและวิเคราะห์วัสดุก่อสร้าง ส่วนบูรณะ
 และบำรุงรักษา และงานเครื่องกล ในส่วนของงานบูรณะและบำรุงรักษา ได้แบ่งกลุ่มงานออกเป็น
 3 กลุ่ม กล่าวคือ 1) กลุ่มพัฒนาและบำรุงรักษาที่ 1 รับผิดชอบเขตพื้นที่อำเภอพัฒนานิคม
 อำเภอเมืองลพบุรี อำเภอลำลูกเกด และอำเภอบ้านหมี่ ดูแลบำรุงรักษาถนนโครงข่ายทางหลวง
 ชนบท จำนวน 26 สายทาง ระยะทางรวม 249.458 กิโลเมตร 2) กลุ่มพัฒนาและบำรุงรักษา
 ที่ 2 รับผิดชอบเขตพื้นที่อำเภอโคกสำโรง อำเภอหนองม่วง อำเภอสระโบสถ์ และอำเภอ
 โคกเจริญ ดูแลบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงชนบท จำนวน 21 สายทาง ระยะทางรวม
 267.551 กิโลเมตร และ 3) กลุ่มพัฒนาและบำรุงรักษาที่ 3 รับผิดชอบเขตพื้นที่อำเภอสระโบสถ์
 อำเภอชัยบาดาล อำเภอลำสนธิ อำเภอลำหลวง อำเภอโคกเจริญ ดูแลบำรุงรักษาถนนโครงข่าย
 ทางหลวงชนบท จำนวน 27 สายทาง ระยะทางรวม 302.037 กิโลเมตร รวมสายทางที่รับผิดชอบ
 ภายในเขตจังหวัดลพบุรี 74 สายทาง ระยะทางรวมทั้งสิ้น 811.471 กิโลเมตร



ภาพ 2 แผนภูมิการบริหารงานของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดชลบุรี
ที่มา : (สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดชลบุรี, 2550)

2. ทางหลวงและการบำรุงรักษาทางหลวง

2.1 ความหมายและความสำคัญของทางหลวง

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ได้ให้ความหมายของทางหลวงหมายถึง ทางหรือถนน ซึ่งจัดไว้เพื่อประโยชน์ในการจราจรสาธารณะทางบก ไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน หรือใต้หรือเหนืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น นอกจากทางรถไฟและหมายความรวมถึงที่ดิน พืช พันธุ์ไม้ทุกชนิด สะพาน ท่อ หรือรางระบายน้ำ อุโมงค์ ร่องน้ำ กำแพงกันดิน เขื่อน รั้ว หลักสำรวจ หลักเขต หลักกระยะ ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณ เครื่องสัญญาณไฟฟ้า เครื่องแสดงสัญญาณ ที่จอดรถ ที่พักคนโดยสาร เรือสำหรับขนส่งข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นหรือลงรถและอาคาร หรือสิ่งอื่นอันเป็นอุปกรณ์งานทาง บรรดาสิ่งที่ได้จัดไว้ในเขตทางหลวงและเพื่อประโยชน์แก่งานทางนั้นด้วย

ทางหลวงเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาประเทศ การมีทางหลวงที่ดี และมีมาตรฐานจะทำให้การคมนาคมสะดวก รวดเร็ว ประหยัดและปลอดภัย นอกจากทางหลวงจะมีความสำคัญในด้านการคมนาคมขนส่งและนำความเจริญสู่ท้องถิ่นแล้ว ยังมีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจ เช่น ลดต้นทุนการผลิต ขยายตลาด แรงงาน ซึ่งจะส่งผลให้ประชากรในท้องถิ่นนั้นมีรายได้เพิ่มขึ้น มีความเป็นอยู่ที่ดีกว่าเดิม ก่อให้เกิดผลดีต่อภาวะเศรษฐกิจของประเทศ นอกจากนั้น ทางหลวงยังมีความสำคัญในด้านยุทธศาสตร์ความมั่นคงของประเทศ และอำนวยความสะดวกในด้านการปกครองด้วย (เผ่าพงศ์ นิจจันทร์พันธ์ศรี, 2539, หน้า 13)

2.2 ประเภทของทางหลวง

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ได้แบ่งประเภทของทางหลวงออกเป็น 6 ประเภท ได้แก่ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท ทางหลวงเทศบาล ทางหลวงสุขาภิบาล และทางหลวงสัมปทาน

2.2.1 ทางหลวงพิเศษ คือ ทางหลวงที่ได้ออกแบบ เพื่อให้การจราจรผ่านได้ตลอด รวดเร็วเป็นพิเศษ ซึ่งรัฐมนตรีได้ประกาศกำหนดเป็นทางหลวงพิเศษ กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษาและได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงพิเศษ

2.2.2 ทางหลวงแผ่นดิน คือ ทางหลวงสายหลักที่เป็นโครงข่ายเชื่อมระหว่างภาค จังหวัด อำเภอ ตลอดจนสถานที่ที่สำคัญ ที่กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงแผ่นดิน

2.2.3 ทางหลวงชนบท คือ ทางหลวงนอกเขตเทศบาลและเขตสุขาภิบาล ที่องค์การบริหารส่วนจังหวัด หรือกรมทางหลวงชนบทเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงชนบท

2.2.4 ทางหลวงเทศบาล คือ ทางหลวงในเขตเทศบาล ที่เทศบาลเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงเทศบาล

2.2.5 ทางหลวงสุขาภิบาล คือ ทางหลวงในเขตสุขาภิบาล ที่สุขาภิบาลเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสุขาภิบาล

2.2.6 ทางหลวงสัมปทาน คือ ทางหลวงที่รัฐบาลได้ให้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสัมปทาน

2.3 องค์ประกอบของทางหลวง

กรมทางหลวงชนบท (ม.ป.ป. หน้า 10-19) กล่าวถึงองค์ประกอบของถนนทางหลวงชนบท ไว้ดังนี้

2.3.1 รูปแบบทั่วไปและชนิดของผิวทาง รูปแบบโดยทั่วไปในเขตทางประกอบด้วย ผิวจราจร ไหล่ทาง ลาดคันทาง เขตทาง ทางแยก ทางโค้ง ทางเชื่อม ทางอื่น ชนิดของผิวทางมี 3 ชนิดด้วยกัน คือ ผิวทางลาดยาง ผิวทางคอนกรีตและผิวทางลูกรัง

2.3.2 ป้ายและเครื่องหมายจราจร ป้ายและเครื่องหมายจราจรที่ใช้ติดตั้งในเขตทาง ทำหน้าที่ในการบังคับ ควบคุม เตือนและแนะนำ รวมทั้งให้ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้ทาง แบ่งตามลักษณะการใช้งานเป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1) ป้ายบังคับใช้เพื่อสื่อให้ผู้ขับขี่ทราบถึงการบังคับ ห้ามหรือจำกัด เช่น ป้ายหยุดเมื่อปลอดภัยจึงขับต่อไปได้ และ 2) ป้ายเตือน ใช้เพื่อสื่อให้ผู้ขับขี่ได้ทราบถึงทิศทางของการเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางหรือทราบข่าวสารข้อมูลในการเดินทาง เช่น ป้ายบอกสถานที่

2.3.3 อุปกรณ์ควบคุมการจราจรและอำนวยความสะดวกต่างๆ ได้แก่ หลักนำทาง เครื่องหมายนำทางและแถบสะท้อนแสง หลักกิโลเมตร หลักเขต ราวกันอันตราย สัญญาณไฟจราจร เกาะกลางถนน สะพานคนเดินข้าม และไฟฟ้าแสงสว่าง

2.3.4 โครงสร้างระบายน้ำ ได้แก่ สะพาน ทางเท้าและราวสะพาน ท่อลอดถนน ท่อระบายน้ำ และรางระบายน้ำ

2.3.5 เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ได้แก่ เส้นชะลอความเร็ว เส้นทางคนข้าม เส้นเหลืองแบ่งทิศทางจราจร และเส้นขาวขอบทาง

2.3.6 ส่วนประกอบอื่นๆ ได้แก่ ต้นไม้และหญ้าสองข้างทาง

2.4 การบำรุงรักษาทางหลวง

2.4.1 ความหมายและความสำคัญของการบำรุงรักษาทางหลวง วัชรินทร์ วิทยกุล (2536, หน้า 199-200) ได้ให้ความหมายของการบำรุงรักษาทาง หมายถึงงานที่ทำเป็นกิจวัตรเพื่อรักษาทางภายใต้สภาวะปกติของการจราจร ให้มีสภาพใกล้เคียงกับสภาพเมื่อแรกสร้างให้มากที่สุด โดยสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ ซึ่งโครงสร้างทางทุกชั้นจะเกิดความเสียหายอยู่ตลอดเวลาจากการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิหรือปริมาณความชื้น การเคลื่อนไหวของดินชั้นต่างๆ ทำให้เกิดรอยแตกร้าว หลุม การทรุดตัวต่ำลง ดังปรากฏให้เห็น เพราะฉะนั้นจะต้องรีบค้นหาสาเหตุให้พบและซ่อมบำรุงแก้ไขให้แล้วเสร็จเรียบร้อยโดยเร็วที่สุด

เท่าที่จะเป็นไปได้ ทั้งยังป้องกันมิให้เกิดการเสียหายได้อีก ถ้าหากมีการบำรุงรักษาทางอย่างดี ถนนก็จะมีอายุใช้งานได้นานตลอดไป อย่างน้อยก็ตลอดอายุตั้งที่ออกแบบไว้

2.4.2 วัตถุประสงค์ของการบำรุงรักษาทางหลวง

เผ่าพงศ์ นิจจันทร์พันธ์ศรี (2539, หน้า 281) กล่าวถึง วัตถุประสงค์ของการบำรุง รักษาทาง กล่าวคือ 1) เพื่อให้ทางคงอยู่ในสภาพเดิม 2) เพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทาง 3) เพื่อบริการประชาชนให้คุ้มค่าที่ได้ลงทุน 4) เพื่อลดค่าบำรุงรักษาทาง 5) เพื่อลดค่าใช้จ่ายของยวดยาน 6) เพื่อให้ยวดยานเดินได้ทุกฤดูกาล และ 7) เพื่อให้การบูรณะทางในอนาคตถูกลง

2.4.3 สาเหตุหลักที่ทำให้ถนนเกิดความเสียหาย

กรมทางหลวงชนบท (2545, หน้า 203) ได้รวบรวมสาเหตุหลักที่ทำให้ถนนเสียหาย ที่สำคัญมีดังต่อไปนี้ 1) ปริมาณการจราจรและน้ำหนักบรรทุกของยวดยานเกินเกณฑ์ที่กำหนดไว้ 2) ความเสื่อมสภาพของวัสดุจากการใช้งานและสภาพดินฟ้าอากาศ 3) ขาดการบำรุงรักษาหรือระยะเวลาในการซ่อมบำรุงไม่เหมาะสม 4) ภัยธรรมชาติ เช่น อุทกภัย วาตภัย และ 5) ความคลาดเคลื่อนในกระบวนการออกแบบและการก่อสร้าง

2.4.4 ประเภทของการบำรุงรักษาทางหลวง

เพื่อรักษาทางให้คงรูปและมีสภาพดีเหมือนกับตอนก่อสร้างเสร็จ เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางและการขนส่งจึงต้องรีบดำเนินการแก้ไขความเสียหายของถนน ตามประเภทของการบำรุงรักษาทาง (กรมทางหลวงชนบท, 2545, หน้า 203-205) แบ่งประเภทการบำรุงรักษาทางไว้ ดังนี้

1) งานบำรุงปกติ หมายถึง การบำรุงรักษาทางอยู่เป็นประจำ เพื่อให้ทางอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี ผู้ใช้ถนนได้รับความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยในการขับขี่ และป้องกันมิให้ความเสียหายลุกลามแผ่กว้างออกไป เช่น งานกวาดเกลี่ยหรือขึ้นรูปบดทับใหม่ งานอุดรอยแตก งานฉาบผิว งานปะซ่อมผิวทาง งานขูดซ่อมผิวทาง งานปรับระดับ ผิวทางลาดยาง และงานอุดรอยต่อของผิวทางคอนกรีต งานนี้จะไม่รวมถึงงานที่เสริมเพิ่มเติมจากเดิม ซึ่งแบ่งออกตามลักษณะผิวทางได้แก่ งานบำรุงผิวทางลูกรัง งานบำรุงผิวลาดยาง และงานบำรุงผิวคอนกรีต

2) งานบำรุงตามกำหนดเวลา หมายถึง การบำรุงรักษาทางตามช่วงเวลาที่กำหนด เพื่อการต่ออายุให้ทางอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้นานขึ้น ด้วยการเสริมวัสดุบนผิวทาง แยกตามลักษณะผิวทาง ได้แก่ งานเสริมผิวลูกรัง งานฉาบผิวลาดยางเคฟซีล และงานเสริมผิวลาดยางแอสฟัลต์ติก คอนกรีต

3) งานบำรุงพิเศษ หมายถึง การบำรุงเสริมแต่งและปรับปรุงทางที่ชำรุด เสียหายเกินกว่าจะทำการซ่อมบำรุงโดยวิธีบำรุงปกติ หรือบำรุงตามกำหนดเวลา ให้คืนสู่สภาพเดิมได้ เป็นการปรับปรุงโดยเปลี่ยนวัสดุชั้นโครงสร้างได้ผิวชั้นจราจร รวมทั้งแก้ไข

ปรับปรุงหรือเพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อให้การใช้ทางหลวงเป็นไปด้วยความปลอดภัย เช่น งานซ่อมสร้างทาง งานปรับปรุงไหล่ทาง งานปรับปรุงคอสะพาน งานซ่อมไหล่ทาง งานซ่อมสะพาน งานแก้ไขน้ำท่วมทาง งานก่อสร้างทางระบายน้ำถาวร งานปลูกต้นไม้ งานติดตั้งราวกันอันตราย งานติดตั้งป้ายจราจรและงานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง ซึ่งสามารถแยกได้เป็นงานซ่อมสร้างผิวทางลูกรัง งานซ่อมสร้างผิวทางเคทซ์ล งานซ่อมสร้างผิวทางแอสฟัลต์ติก คอนกรีต งานซ่อมสร้างผิวทางคอนกรีต งานปรับปรุงไหล่ทาง งานปรับปรุงคอสะพานและงานปรับปรุงความปลอดภัยบนทางหลวง

4) งานซ่อมฉุกเฉิน หมายถึง การซ่อมบำรุงทางที่เกิดความเสียหายขึ้นโดยฉับพลันไม่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้ ให้สามารถเปิดการจราจรได้ในขั้นแรกก่อน เช่น การเกิดอุทกภัยทำให้นถนนขาดหรือสิ้นไกล หรือเกิดอุบัติเหตุ ทำให้ต้นไม้หรือสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ล้มลงมาปิดกั้นการจราจร หินหรือดินบนภูผาล้มลงมาองบนถนนทำให้หยุดยานไม่สามารถสัญจรไปมาได้

2.5 การอำนวยความสะดวกงานทางหลวง

2.5.1 องค์ประกอบของการจราจร

กรมทางหลวงชนบท (2545, หน้า 79) ได้ให้ความหมายการอำนวยความสะดวกงานทาง หมายถึง การดำเนินงานเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ถนน โดยการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน การแก้ไขปรับปรุงบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงอันตรายที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุหรือจุดที่ได้รับการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน และความบกพร่องที่อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งองค์ประกอบของการจราจรประกอบด้วย 4 ส่วน กล่าวคือ 1) คน ประกอบด้วย ผู้ขับขี่และคนเดินเท้า 2) ยานพาหนะ เป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยที่ดีและเพียงพอ และยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนใช้งาน อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ 3) องค์ประกอบด้านถนน การออกแบบถนนจะต้องออกแบบแนวทางให้เป็นแนวตรงมากที่สุด แต่ในทางพื้นที่ไม่สามารถกระทำได้ ดังนั้นวิศวกรจราจรจะต้องศึกษาลักษณะการวางแนวถนน ลักษณะทางโค้งต่าง ๆ ตลอดจนระยะมองเห็นปลอดภัยและลักษณะต่างๆ ของทางแยก เพื่อสามารถออกแบบให้การใช้ถนนที่มีความสะดวกและปลอดภัยมากที่สุด และ 4) องค์ประกอบด้านสภาพแวดล้อมของถนน ซึ่งมีส่วนทำให้อุบัติเหตุมีความรุนแรงมากขึ้น ประกอบด้วยปัจจัยทางธรรมชาติ เช่น ลักษณะภูมิศาสตร์ของแต่ละพื้นที่ สภาพดินฟ้าอากาศ ตลอดจนปัจจัยที่เกิดจากมนุษย์เป็นผู้กระทำ เช่น การเผาไฟ การปลูกสร้างสิ่งบดบังสายตาและการปลูกต้นไม้ข้างทาง

2.5.2 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

กรมทางหลวงชนบท (ม.ป.ป., หน้า 24) ได้สรุปสาเหตุของปัญหาอุบัติเหตุการจราจรมีอยู่ 3 องค์ประกอบ คือ 1) คน 2) ยานพาหนะ และ 3) ถนนหรือสิ่งแวดล้อม

ซึ่งเป็นปัญหาที่สำคัญสาเหตุหนึ่งทางด้านวิศวกรรม คือ ความบกพร่องของถนนและสภาพแวดล้อมข้างทาง เช่น ลักษณะแนวเส้นทางสภาพความเสียหาย อุปกรณ์จราจร การจัดการจราจร สิ่งปลูกสร้างข้างทาง ซึ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลถนนสามารถทำการปรับปรุงให้เกิดความปลอดภัยเพิ่มขึ้นได้

2.5.3 การปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายเพื่อความปลอดภัย

จุดอันตราย หมายถึง ตำแหน่งหรือบริเวณบนโครงข่ายถนนที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งหรือมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง มีความเสี่ยงสูงต่อการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุเป็นตำแหน่งบนถนนที่มีลักษณะทางเรขาคณิตเฉพาะ เช่น ทางแยกทางโค้ง ทางบนเขา และมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง วิธีการแก้ไขจะต้องดำเนินการตั้งแต่ในช่วงการออกแบบโค้งตามหลักการทางวิศวกรรมจราจรที่ใช้ในการออกแบบเบื้องต้นและการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตราย กรณีที่สร้างไว้แล้ว เช่น เพิ่มสัญญาณไฟในกรณีมีปริมาณจราจรสูงๆ ติดตั้งป้ายหยุด ป้ายเตือนทางแยก เน้นชะลอความเร็ว การสร้างเกาะกลางถนนสร้างกำแพงคอนกรีตแบ่งแยกทิศทางการจราจรออกจากกัน ปรับปรุงพื้นผิวถนนให้ราบเรียบ การเพิ่มรัศมีโค้งแยกโค้ง ขยายขอบทางโค้ง ติดตั้งอุปกรณ์จราจร หลักนำทาง เครื่องหมายนำทาง หมุดสะท้อนแสง รวกันอันตราย เขียนข้อความบนพื้นทาง ให้ลดความเร็ว ติดเส้นพื้นห้ามแซง ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง ติดตั้งป้ายจราจร ตลอดจนย้ายสิ่งกีดขวางที่เห็นว่าคงการมองเห็น

2.5.4 ป้ายจราจรทางหลวง

ป้ายจราจรเป็นเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งในเขตทาง ทำหน้าที่ในการบังคับควบคุม เตือน และแนะนำ รวมทั้งให้ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้เส้นทางแบ่งตามลักษณะการใช้งานเป็น 3 ประเภท กล่าวคือ 1) ป้ายบังคับ ใช้เพื่อสื่อให้ผู้ขับขี่ทราบถึงการบังคับห้ามหรือจำกัด โดยทั่วไปใช้สีขาวเป็นพื้นฐาน เส้นขอบป้าย เส้นขีดเฉียงหากมีใช้สีแดง เครื่องหมาย สัญลักษณ์ ตัวเลขและตัวอักษรใช้สีดำ ยกเว้น ป้ายหยุด หมายถึง เมื่อผู้ขับขี่มาถึงตำแหน่งป้ายต้องหยุด เมื่อปลอดภัยจึงขับต่อไปได้ พื้นป้ายเป็นสีแดง เส้นขอบป้ายและตัวอักษรใช้สีขาว ป้ายห้ามจอด พื้นเป็นสีน้ำเงิน เส้นขอบป้ายและเส้นขีดกลางใช้สีแดง และป้ายคำสั่ง พื้นป้ายสีน้ำเงิน เส้นขอบในและสัญลักษณ์สีขาว 2) ป้ายเตือน ใช้เพื่อสื่อให้ผู้ขับขี่ทราบล่วงหน้าถึงสภาพทางที่จะเกิดขึ้นให้ผู้ขับขี่หรือใช้ทางระมัดระวัง เช่น ป้ายทาง โค้งขวา โค้งซ้าย เครื่องหมาย สัญลักษณ์ ตัวเลขและตัวอักษรบนป้ายใช้สีดำ กรณีป้ายที่ใช้ในการก่อสร้างขณะก่อสร้างและงานบำรุงทางใช้พื้นสีส้ม เส้นขอบป้าย เครื่องหมายสัญลักษณ์ ตัวเลขและตัวอักษรบนป้ายใช้สีดำ เช่น ทางเบี่ยงซ้าย ทางเบี่ยงขวา ป้ายคนทำงาน ป้ายเครื่องจักรกำลังทำงาน และ 3) ป้ายแนะนำ ใช้เพื่อแนะนำให้ผู้ขับขี่ได้ทราบทิศทางการเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทาง หรือทราบข่าวสารข้อมูลในการเดินทาง เช่น ป้ายบอกสถานที่ โดยทั่วไปมี 4 แบบ กล่าวคือ แบบที่ 1 พื้นป้ายสีขาว เส้นขอบป้าย เครื่องหมาย ตัวเลข ตัวอักษรและสัญลักษณ์ใช้สีดำ แบบที่ 2 พื้นป้ายสีน้ำเงิน เส้นขอบป้าย เครื่องหมาย ตัวเลขและตัวอักษร

ใช้สีขาวหรือสีอื่นที่กำหนดเฉพาะป้าย แบบที่ 3 พื้นป้ายสีน้ำเงิน ภาพสัญลักษณ์สีน้ำเงินบรรจุในสี่เหลี่ยมจัตุรัสสีขาว เส้นขอบป้ายเครื่องหมาย ตัวเลข ตัวอักษรสีขาว เช่น ป้ายแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ แบบที่ 4 พื้นป้ายสีขาว ภาพสัญลักษณ์สีขาวบรรจุในรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสสีดำ เส้นขอบป้าย เครื่องหมาย ตัวเลข ตัวอักษรสีน้ำตาล เช่น ป้ายแหล่งท่องเที่ยวโบราณสถาน

3. กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับทางหลวง

อาสาสมัครทางหลวงชนบทมีบทบาทหน้าที่ ที่เกี่ยวข้องทางด้านการกำกับดูแลทางหลวง ด้านการบำรุงรักษาทาง ด้านความปลอดภัย และด้านประชาสัมพันธ์ จำเป็นจะต้องรู้กฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

3.1 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535(2535) กล่าวถึงผู้มีอำนาจในการกำกับตรวจตราและควบคุมทางหลวง และงานทางการขยายและสงวนเขตทางหลวงการรักษาทงหลวง และบทกำหนดโทษโดยสรุปไว้ดังนี้

3.1.1 การกำกับ ตรวจตรา และควบคุมทางหลวงและงานทาง ให้ผู้อำนวยการทางหลวง คือ อธิบดีกรมทางหลวงชนบทเป็นเจ้าหน้าที่กำกับตรวจตรา และควบคุมทางหลวงและงานทางที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงชนบท และทางหลวงสุขาภิบาล โดยมีนายอำเภอในแต่ละพื้นที่ ซึ่งผู้ว่าราชการมอบหมายให้เป็นเจ้าหน้าที่ช่วยเหลืออธิบดีกรมทางหลวงชนบท มีประธานกรรมการสุขาภิบาลและนายกเทศมนตรีของแต่ละพื้นที่เป็นเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือในกรณีแต่ละพื้นที่ไป ดังต่อไปนี้ 1) เรียกยานพาหนะให้หยุด เพื่อทำการตรวจสอบกรณีเชื่อว่ามีกกระทำผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 2) จับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ส่งให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดี 3) กำหนดเขตทางหลวง ที่จอดรถ ระยะแนวต้นไม้และเสาพาดสาย 4) ควบคุมในทางวิชาการและอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายช่าง เกี่ยวกับทางหลวงและงานทาง 5) ปิดกั้นจราจรทางหลวงทั้งสายหรือเพียงบางส่วนเป็นการชั่วคราวเพื่อความปลอดภัย 6) ใช้ที่ดินริมทางหลวงที่ปราศจากสิ่งก่อสร้างและเข้าครอบครองวัตถุ รวมทั้งทำทางผ่านเข้าไปในที่ดินเพื่อใช้และครอบครองวัตถุนั้นโดยแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าเจ็ดวัน 7) เกณฑ์แรงงานราษฎร สัตว์ ยานพาหนะ เครื่องจักร เครื่องมือ และอุปกรณ์สำหรับใช้งานทางเพื่อประโยชน์ในการปิดป้องภัยพิบัติสาธารณะที่เกิดขึ้นได้เท่าที่จำเป็น และ 8) แก่ทางระบายน้ำที่ไหลผ่านทางในระยะสองร้อยเมตรจากเขตทางหลวง เพื่อประโยชน์แก่งานทางได้ แต่ต้องแจ้งเป็นหนังสือ พร้อมทั้งส่งสำเนาแบบก่อสร้างให้เจ้าของที่ดินทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวัน

3.1.2 การควบคุมทางหลวง

ในการควบคุมทางหลวง อธิบดี คือผู้อำนวยการทางหลวง มีอำนาจในการควบคุมทางหลวง กล่าวคือ 1) ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างทางถนนหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงเพื่อเข้า-ออกทางหลวง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตก่อนซึ่งในการอนุญาตจะกำหนด

เงื่อนไขเอาไว้ 2) กำหนดมาตรการในการจัดการ เพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติเหตุและการตัดขาดของการจราจร 3) เมื่อผู้ได้รับอนุญาตกระทำผิดเงื่อนไข เมื่อมีความจำเป็นแก่การทำงานทำให้เพิกถอน รื้อถอนและทำลายโดยจะเรียกชดเชยค่าเสียหายมิได้ 4) ห้ามมิให้ผู้ใดติดตั้ง แขนววาง หรือกองสิ่งใดในเขตทางหลวงในลักษณะที่เป็นการกีดขวาง อาจเป็นอันตรายแก่ยานพาหนะ หรืออาจทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงหรือความไม่สะดวกแก่การทำงานวันแต่ได้รับอนุญาตก่อนจึงจะสามารถเพิกถอน รื้อถอนทำลาย หรือขนย้ายสิ่งของที่ติดตั้ง แขนววาง หรือกองอยู่ โดยจะเรียกชดเชยค่าเสียหายไม่ได้ หากไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ 5) ห้ามมิให้ปิดกั้นทางหลวง วางวัตถุที่แหลม มีคม หรือนำสิ่งใดมาขวางหรือวางบนทางหลวงหรือกระทำด้วยประการใดๆ บนทางหลวงในลักษณะที่อาจเกิดอันตรายหรือเสียหายแก่ยานพาหนะหรือบุคคล 6) ห้ามมิให้ผู้ใดทำลาย ทำลาย ซ่อมแซม เปลี่ยนแปลง ซีดเขียน เคลื่อนย้ายและรื้อถอน เครื่องหมายจราจร ป้ายจราจร เครื่องหมายสัญญาณ เครื่องหมายสัญญาณไฟฟ้า หลักเขตหรือหลักกระยะที่เจ้าหน้าที่ได้ติดตั้งไว้ในเขตทางหลวง 7) ห้ามมิให้ผู้ใดขุด ขน ทำลายหรือทำให้เสียหายแก่ทางหลวงหรือวัตถุสำหรับใช้งานทาง เว้นแต่ได้รับอนุญาต 8) ห้ามมิให้ผู้ใดซื้อ ขาย แจกจ่าย หรือเรียบบนทางจราจรบนไหล่ทาง 9) ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้งขยะมูลฝอย สิ่งปฏิกูล น้ำเสีย น้ำโสโครก เศษหิน ดิน ทวาย หรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงหรือกระทำการใดๆ เป็นเหตุให้ขยะมูลฝอย สิ่งปฏิกูล เศษหิน ดิน ทวาย ตกหล่นบนทางจราจรหรือไหล่ทาง 10) ห้ามมิให้ผู้ใดรี จูง ไล่ต้อน ปล่อย หรือเลี้ยงสัตว์บนทางจราจร ทางเท้า หรือไหล่ทาง นอกจากจะได้ปฏิบัติตามข้อบังคับกำหนด 11) ห้ามมิให้ผู้ใดปลูกสร้างสิ่งใดในเขตทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาต และให้ดำเนินการตามเงื่อนไข ให้เป็นไปตามมาตรการในการจัดการ เพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติเหตุ การตัดขาดของการจราจร หากไม่ดำเนินการตามเงื่อนไขก็ให้เพิกถอน รื้อถอน ทำลาย หรือขนย้ายโดยมีอาจจะเรียกชดเชยค่าเสียหายได้ ตลอดจนกำหนดอัตราและวางระเบียบเกี่ยวกับการเก็บค่าเช่าก็ได้ 12) ผู้ประกอบกิจการสาธารณูปโภค จะทำการปักเสา พาดสาย วางท่อหรือกระทำการใดๆในเขตทางหลวงต้องได้รับอนุญาตและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดหากไม่ดำเนินการตามเงื่อนไขก็ให้เพิกถอน รื้อถอน ทำลาย หรือขนย้าย โดยจะเรียกชดเชยค่าเสียหายมิได้ ตลอดจนกำหนดอัตราและวางระเบียบเกี่ยวกับการเก็บค่าเช่าก็ได้ ถ้าไม่สามารถตกลงกันได้ในเรื่องค่าเช่าให้เสนอรัฐมนตรีเป็นผู้วินิจฉัย และ 13) ห้ามมิให้ผู้ใดสร้าง ดัดแปลง ต่อเติมอาคารบางประเภท เช่น สถานีบริการน้ำมัน สถานีบริการก๊าซ สถานีบริการล้างหรือตรวจสภาพรถ สร้างศูนย์การค้า สนามกีฬา สนามแข่งขัน โรงมหรสพ สถานพยาบาล สถานศึกษา หรือจัดให้มีตลาด ตลาดนัด งานออกร้าน หรือกิจการที่ทำให้ประชาชนมาชุมนุมกันเป็นจำนวนมาก ภายในระยะไม่เกินห้าสิบลเมตรจากเขตทางหลวง เพื่อให้การจราจรบนทางหลวงเป็นไปโดยรวดเร็ว สะดวก หรือเพื่อความปลอดภัยในการจราจรบนทางหลวง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด และหากไม่ปฏิบัติ

ตามเงื่อนไข ต้องรื้อถอนอาคารหรือสิ่งอื่นนั้นภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือ มิฉะนั้น อาจโดนรื้อถอนทำลายโดยจะเรียกรื้อค่าเสียหายไม่ได้

3.1.3 การรักษาทางหลวง

เพื่อเป็นการรักษาทางหลวงจึง 1) ห้ามไม่ให้ผู้ใดกีดกัน หรือ เปลี่ยนทางน้ำที่ติดต่อกับเขตทางหลวง หรือทางน้ำไหลผ่านทางหลวงในเขตที่ดินในระยะห้าร้อย เมตรจากแนวกลางทางหลวงนอกจากได้รับอนุญาตและปฏิบัติตามข้อกำหนด 2) ห้ามไม่ให้ผู้ใด ใช้นพาหนะขับขึ้นบนทางหลวงที่ยังไม่ได้เปิดให้ใช้เป็นทางสาธารณะ 3) ประกาศห้ามใช้ ยานพาหนะบนทางหลวงที่มีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด ซึ่งอาจ ทำให้ทางหลวงเสียหาย 4) เจ้าของหรือผู้ครอบครองสังหาริมทรัพย์ริมทางหลวง ต้องรักษา ดินไม้ เหมือง ฝาย อาคาร หรือสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในความครอบครอง ไม่ให้เกิดขวางทางจราจร หรือเกิดความเสียหายแก่ทางหลวง และ 5) การเก็บค่าใช้ท่าเรือ ค่าใช้ท่าเรือสำหรับขนส่ง ข้ามฝั่ง หรือค่าใช้สิ่งก่อสร้างในเขตทางหลวงที่ได้จัดสร้างขึ้นเพื่อความสะดวกแก่การจราจร โดยรัฐมนตรีมีอำนาจอนุญาตครั้งละไม่เกินหนึ่งปี

3.1.4 บทกำหนดโทษ

เพื่อให้การกำกับดูแลทางหลวง เป็นไปตามกฎหมาย จึงได้มีบท กำหนดโทษไว้ กล่าวคือ 1) ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะ การจัดทำ บั๊ก ติดตั้งป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่น ขีดเส้น เขียนข้อความหรือเครื่องหมายอื่นใดบนทางหลวง ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน หนึ่งพันบาท 2) ผู้ใดขีดขวางการกระทำของผู้อำนวยการทางหลวงหรืออธิบดีกรมทางหลวง ขนบทในเรื่องการใช้ที่ดินริมทางหลวง และเข้าครอบครองเป็นการชั่วคราว เพื่อประโยชน์ในการ ป้องกันภัยพิบัติฉุกเฉิน การแก้ทางระบายน้ำ การรื้อถอน ทำลายถนนหรือสิ่งก่อสร้างขึ้น การตัด พันต้นไม้ตลอดจนการเข้าไปตรวจสอบ เพื่อการให้อำนาจการกระทำต่าง ๆ ที่ร้องขอต้องระวาง โทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ 3) ผู้ใดกระทำการ ก่อสร้างทาง ถนนหรือสิ่งอื่นในเขตทางหลวง เพื่อเป็นทาง เข้า-ออก ติดตั้ง แขนว วาง หรือ กองสิ่งใดในเขตทางหลวง กระทำการปิดกั้นทางหลวง วางวัตถุที่แหลมมีคม ชื้อ ขาย แจกจ่าย เรี่ยไรบนทางจราจรหรือไหล่ทาง ทิ้งขยะมูลฝอย สิ่งปฏิกูล น้ำเสีย น้ำโสโครก เศษหิน ดินทรายตกหล่นบนทางจราจร ปลูกสร้างสิ่งใดในเขตทางหลวง ปักเสาพาดสาย วางท่อ เข้าครอบครอง หักรั้ว จัดทำหรือปลูกสร้าง หลังจากประกาศมิให้บุคคลเข้าครอบครองต้องระวาง โทษจำคุกไม่เกินสามปีหรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ 4) ผู้ใดกระทำการให้ เสียหาย ทำลาย ซ่อนเร้น เปลี่ยนแปลง ขีดเขียน เคลื่อนย้าย รื้อถอน เครื่องหมายจราจร ป้ายจราจร เครื่องหมายสัญญาณ เครื่องหมายสัญญาณไฟฟ้า เครื่องแสดงสัญญาณ อุปกรณ์ อำนาจความปลอดภัย รั้วหลักสำรวจ หลักเขต หรือหลักกระยะที่เจ้าหน้าที่ได้ติดตั้งไว้ ฝ่าฝืน กระทำการซื้อ ขาย แจกจ่ายหรือเรี่ยไรบนทางจราจรและไหล่ทาง จูงไล่ต้อน ปลอ่ย หรือเลี้ยงสัตว์

บนทางจราจร ทางเท้า หรือไหล่ทางเปลี่ยนแปลงทางน้ำที่ติดต่อกับเขตทางหลวง หรือทางน้ำที่ไหลผ่านทางหลวงในเขตที่ดินภายในระยะห้าร้อยเมตร จากแนวกลางทางหลวง หรือไม่ปฏิบัติตามนิยามพาหนะใดๆ เครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์เกิดขัดข้องหรือชำรุดบนทางจราจรจนไม่สามารถเคลื่อนที่ต่อไปได้ ให้นำยานพาหนะนั้นเข้าจอดบนไหล่ทาง หรือถ้าไม่มีไหล่ทางให้จอดชิดซ้ายสุด โดยไม่เกินยี่สิบสี่ชั่วโมง นับแต่เวลาที่เครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์ขัดข้องหรือชำรุด และถ้าที่เกิดเหตุมีแสงสว่างไม่เพียงพอ ต้องเปิดหรือจุดไฟให้มีแสงสว่างเพียงพอที่จะเห็นยานพาหนะที่เกิดขัดข้องนั้นได้ และกระทำการชี้แจง ไล่ต้อน ปล່อย หรือเลี้ยงสัตว์บนทางจราจร ทางเท้าต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และ 5) ผู้ใดกระทำการหยุด จอด หรือกลับยานพาหนะใดๆ บนทางจราจร หรือไหล่ทาง กระทำการใดๆ ในที่ดินริมเขตทางหลวง ทั้งสายหรือบางส่วน ใช้นายพาหนะบนทางหลวงที่ยังไม่ได้เปิดอนุญาตให้ใช้เป็นทางสาธารณะ ปลุกสร้างสิ่งใดๆ ในเขตทางหลวงหรือใช้นายพาหนะบนทางหลวงที่มีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกำหนด ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

3.2 ระเบียบกรมทางหลวงชนบท

ระเบียบกรมทางหลวงชนบท พ.ศ.2548 (2548) ว่าด้วยการขังน้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลายานพาหนะบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบกรมทางหลวงชนบท โดยอธิบดีกรมทางหลวงชนบท ในฐานะผู้อำนวยการทางหลวงชนบท ได้ออกระเบียบเพื่อรักษาทางหลวงมิให้เสียหาย มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.2.1 องค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ในการจัดตั้งหน่วยขังน้ำหนักยานพาหนะขึ้นนั้น ต้องแต่งตั้งข้าราชการ ระดับ 5 ขึ้นไป โดยอธิบดีกรมทางหลวงชนบท เป็นหัวหน้าหน่วยขังน้ำหนัก 1 คน พนักงานจัดยานพาหนะเข้าขังจำนวน 2 คน พนักงานขังยานพาหนะจำนวน 2 คน และพนักงานลงทะเบียนบัตร จำนวน 1 คน ให้แต่ละคนมีอำนาจหน้าที่ กล่าวคือ 1) หัวหน้าหน่วยขังน้ำหนักยานพาหนะ มีหน้าที่เรียกยานพาหนะให้หยุดเพื่อทำการทดสอบน้ำหนักบรรทุกในกรณีเชื่อหรือสงสัยว่ามีการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กำหนด หรือในกรณีที่เชื่อว่าการทำความผิดกฎหมายทางหลวงอื่นๆ จับกุมผู้กระทำความผิดเพื่อส่งตัวให้ตำรวจดำเนินคดี ควบคุมและกำกับดูแลการปฏิบัติงานของพนักงานหน่วยควบคุมการจัดทำรายงานสถิติ จำนวน และชนิดของยานพาหนะที่เข้าขัง รวมทั้งจำนวนยานพาหนะที่บรรทุกหนักเกินอัตรา และจำนวนน้ำหนักที่บรรทุกเกินอัตรา ตลอดจนปฏิบัติงานอื่นๆ ติดต่อบริษัทประกันภัยกับส่วนราชการอื่น 2) พนักงานจัดยานพาหนะเข้าขัง มีหน้าที่ควบคุมและอำนวยความสะดวกในการนำรถเข้าเครื่องชั่ง ตลอดจนปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่หัวหน้าหน่วยขังน้ำหนักมอบหมาย 3) พนักงานขังน้ำหนักยานพาหนะ มีหน้าที่จดเลขทะเบียน ประเภท สิ่งของที่บรรทุก และจดน้ำหนักทั้งเพลาน้ำหนักและเพลาลังของยานพาหนะ โดยให้ปฏิบัติหน้าที่คนละด้าน ให้คำนวณว่าน้ำหนักยานพาหนะนั้นเกินอัตราตามที่กำหนดไว้แต่ละประเภทหรือไม่ ตลอดจน

ปฏิบัติหน้าที่อื่น ตามที่หัวหน้าหน่วยซึ่งนำหนักมอบหมาย และ 4) พนักงานลงทะเบียนบัตร มีหน้าที่กรอกรายละเอียดลงในบันทึกการชั่งน้ำหนัก หากมียานพาหนะที่เข้าชั่งมีน้ำหนัก เกินอัตราที่กำหนด ให้รายงานหัวหน้าหน่วยดำเนินการตามกฎหมาย ทำรายงานบันทึกผลการปฏิบัติงาน การชั่งน้ำหนักยานพาหนะนำเสนอหัวหน้าหน่วยซึ่งนำหนัก เพื่อรายงานต่อ ผู้บังคับบัญชา ตลอดจนปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่หัวหน้าหน่วยซึ่งนำหนักมอบหมาย ในการปฏิบัติ หน้าที่แต่ละครั้งต้องแต่งเครื่องแบบและมีบัตรประจำตัวพนักงานทางหลวง โดยเฉพาะหัวหน้า หน่วยซึ่งเป็นบุคคลที่เจ้าพนักงานทางหลวงให้ปฏิบัติแทน และในการปฏิบัติหน้าที่ ของหน่วยซึ่งนำหนักจะเชิญเจ้าหน้าที่ตำรวจมาร่วมปฏิบัติงานด้วยก็ได้

3.2.2 การตั้งจุดตรวจยานพาหนะเพื่อทำการชั่งน้ำหนัก

การตั้งจุดตรวจยานพาหนะ เพื่อทำการชั่งน้ำหนักในเขตพื้นที่ รับผิดชอบ หรือในพื้นที่แต่ละจังหวัดต้องให้ผู้อำนวยความสะดวกสำนักทางหลวงชนบท ทางหลวงชนบท จังหวัด เป็นผู้พิจารณาอนุมัติแล้วควรมีหนังสือแจ้งสถานีตำรวจที่รับผิดชอบในพื้นที่เพื่อทราบ และขอกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจอย่างน้อย 2 นายไปร่วมดำเนินการ ซึ่งมีข้อปฏิบัติ คือ เลือกจุด ตรวจยานพาหนะที่สามารถมองเห็นเป้าหมายได้ในระยะไกล จุดตรวจต้องอยู่ในภูมิประเทศ ที่เหมาะสม ไม่เป็นทางโค้งหรือทางหักออกควรมีสว่างในบริเวณที่จะติดตั้งจุดตรวจ จัดให้มี ป้ายหยุดตรวจพร้อมสัญญาณไฟ 2 ชุดตั้งไว้ที่ต้นด้านเปิดสัญญาณไฟไว้ตลอดเวลา ก่อนถึง บริเวณจุดตรวจไม่น้อยกว่า 20 เมตร เพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะมองเห็นจะได้ชะลอความเร็ว ของรถลง ส่วนอีกป้ายหนึ่งตั้งอยู่ปลายจุดตรวจเปิดสัญญาณไฟไว้ตลอดเวลา อยู่ห่างจากป้าย หยุดตรวจต้นด้านไม่น้อยกว่า 50 เมตร พร้อมทั้งจัดให้มีรถหนึ่งคันที่มีสัญญาณไฟบนหลังคารถ จอดท่ามุมประมาณ 30 องศากับขอบไหล่ทางด้านซ้าย ณ บริเวณปลายจุดตรวจ โดยให้มี เจ้าหน้าที่ประจำอยู่ตลอดเวลา จำนวน 2 นาย ทำหน้าที่คนขับ 1 นาย และเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ 1 นาย เพื่อทำหน้าที่ติดตามยานพาหนะที่ไม่ยอมหยุดให้ตรวจ ตลอดจนจัดให้มีอุปกรณ์สื่อสาร ประจำจุดตรวจยานพาหนะด้วย

3.2.3 วิธีการจับกุม

ในการตั้งจุดตรวจยานพาหนะ หากพบว่ามีกบฏทุกน้ำหนัก เกินอัตราที่กำหนดหรือกระทำความผิดกฎหมายทางหลวงอื่นๆ ให้ปฏิบัติ กล่าวคือ 1) ต้องแจ้ง แก่ผู้ถูกจับด้วยว่าเขาต้องถูกจับ 2) ต้องแจ้งข้อกล่าวหาให้ผู้ต้องถูกจับทราบ 3) เชิญหรือจับกุม ผู้กระทำความผิดพร้อมยานพาหนะไปยังที่ทำการของตำรวจผู้รับผิดชอบในท้องที่นั้น เพื่อดำเนินคดีโดยทันที 4) แจ้งสิทธิของผู้ถูกจับให้ทราบว่า ผู้ถูกจับมีสิทธิที่จะไม่ให้การหรือ ให้การก็ได้ และถ้อยคำของผู้ถูกจับนั้นอาจใช้เป็นพยานหลักฐานในการพิจารณาคดีได้ ผู้ถูกจับ มีสิทธิที่จะพบและปรึกษาทนายความ หรือผู้ซึ่งจะเป็นทนายความได้ 5) จัดทำบันทึก การจับกุมตามแบบฟอร์มที่กำหนด และ 6) ยึดยานพาหนะ ซึ่งเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำ ความผิดส่งให้ตำรวจดำเนินคดี

3.3 ประกาศกระทรวงคมนาคม

ประกาศกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2547 (2547) เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2547 เรื่องแต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวง สำหรับทางหลวงชนบท กล่าวถึง พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ.2545 กำหนดให้ทางหลวงชนบทเป็นส่วนราชการ อยู่ในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีผลให้ชื่อตำแหน่งข้าราชการที่ได้รับแต่งตั้งเป็นเจ้าพนักงานทางหลวงตามพระราชบัญญัติ พ.ศ. 2535 เปลี่ยนแปลงไป จึงได้แต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงขึ้นมาใหม่ เพื่อให้การปฏิบัติภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแลอัตราความเร็วของยานพาหนะ การจัดทำ ปัก คัดตั้งป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณ หรือสัญญาณอย่างอื่น ชิดเส้น เขียนข้อความ หรือเครื่องหมายอื่นใดบนทางหลวง โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม แต่งตั้งอธิบดีกรมทางหลวงชนบทให้เป็นเจ้าพนักงานทางหลวง สำหรับทางหลวงชนบท ระดับกรมซึ่งเป็นส่วนกลาง แต่งตั้งทางหลวงชนบทจังหวัดทุกจังหวัด วิศวกรโยธา นายช่างโยธา ช่างโยธา ในสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดทุกจังหวัด เป็นเจ้าพนักงานทางหลวง สำหรับทางหลวงชนบทที่เป็นส่วนกลางในภูมิภาค

3.4 ประกาศกรมทางหลวงชนบท

ประกาศกรมทางหลวงชนบท พ.ศ.2547 (2547) เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2547 เรื่องมาตรฐานและลักษณะของทางหลวงและงานทาง รวมทั้งกำหนดเขตทางหลวงที่จอดรถ ระยะแนวต้นไม้และเสาพาดสายเกี่ยวกับทางหลวงชนบท พ.ศ.2547 โดยอธิบดีกรมทางหลวงชนบทได้แบ่งชั้นทางหลวงชนบทออกเป็น ทางหลวงชนบทชั้นที่ 1 ทางหลวงชนบทชั้นที่ 2 ทางหลวงชนบทชั้นที่ 3 และทางหลวงชนบทชั้นที่ 4 ส่วนใหญ่ทางหลวงชนบทที่ก่อสร้างในส่วนภูมิภาคระดับจังหวัดนั้น ได้แก่ ทางหลวงชนบทชั้นที่ 3 มีลักษณะผิวจราจรเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กหรือลาดยาง รับน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันได้ไม่น้อยกว่า 27 ตัน ความกว้างผิวจราจรไม่น้อยกว่า 6 เมตร ทางเท้าหรือไหล่ทางทั้งสองข้างกว้างข้างละไม่น้อยกว่า 1.50 เซนติเมตร ผิวเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กหรือลาดยาง มีเขตทางหลวงไม่น้อยกว่า 15 เมตร ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบในทางราบไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทางเนินไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และทางเขาไม่เกิน 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การยกกระดุมของถนนทางราบไม่เกินร้อยละ 10 ความลาดชันของถนนทางราบไม่เกินร้อยละ 4 ทางเนินไม่เกินร้อยละ 8 และทางเขาไม่เกินร้อยละ 12 ทางแยกหักมุมถนนจากการเชื่อมหรือตัดกันของถนน ขอบผิวจราจรด้านในมีรัศมีความโค้งไม่น้อยกว่า 5 เมตร ช่องลอดของถนน ต้องมีระยะลอดในแนวตั้งไม่น้อยกว่า 5 เมตร ที่จอดรถต้องเป็นที่ซึ่งทางราชการกำหนดให้โดยไม่มีขีดขวางทางจราจร แต่ไม่ใช่ทางโค้ง บนสะพาน เชนสะพาน ทางแยกหรือในที่คับขัน ระยะแนวต้นไม้ ต้องห่างจากขอบผิวจราจรไม่น้อยกว่า 5 เมตร เสาพาดสายห่างจากแนวเขตทางหลวงเข้ามาด้านในไม่น้อยกว่า 50 เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 1.50 เมตร เสาสูงจากผิวดินไม่น้อยกว่า 3 เมตร และสายพาดข้ามถนน สูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร

ชุมชนโคกสูง อำเภอพัฒนานิคม จังหวัดลพบุรี

1. อำเภอพัฒนานิคมยกฐานะขึ้นเป็นอำเภอพัฒนานิคม เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2506 มีเนื้อที่ทั้งหมด 848 ตารางกิโลเมตร ได้แบ่งเขตพื้นที่การปกครองออกเป็น 9 ตำบลและ 2 เทศบาล ได้แก่ 1) ตำบลพัฒนานิคม 2) ตำบลช่องสาริกา 3) ตำบลมะนาวหวาน 4) ตำบลโคกสูง 5) ตำบลดีลัง 6) ตำบลชนนน้อย 7) ตำบลหนองบัว 8) ตำบลน้ำสุด และ 9) ตำบลห้วยขุนราม เทศบาล ได้แก่ เทศบาลตำบลแก่งเสือเต้น และเทศบาลตำบลพัฒนานิคม

อาณาเขตของอำเภอพัฒนานิคม

- ทิศเหนือ ติดต่อกับ ตำบลม่วงค่อม อำเภอชัยบาดาล จังหวัดลพบุรี
- ทิศใต้ ติดต่อกับ ตำบลหินซ้อน อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี
- ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ตำบลลำสมพุง อำเภอมากเหล็ก จังหวัดสระบุรี
- ทิศตะวันตก ติดต่อกับ ตำบลโคกคูม อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี

จำนวนประชากรของอำเภอพัฒนานิคม (ข้อมูล ณ วันที่ 30 เมษายน 2548)

มีจำนวนทั้งสิ้น 45,849 คน เป็นชาย 22,376 คน และเป็นหญิง 23,473 คน

ข้อมูลอาชีพประชากรในอำเภอพัฒนานิคม

อาชีพหลัก ทำไร่ ปศุสัตว์

อาชีพเสริม รับจ้าง

ข้อมูลสถานที่แหล่งท่องเที่ยวในตำบลโคกสูง

1. เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ เป็นโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เปิดตัวเมื่อปลายปี พ.ศ. 2542 เป็นเขื่อนดินแกนดินเหนียว อยู่ในพื้นที่ตำบลหนองบัว มีพื้นที่ทั้งหมด 135,500 ไร่ อยู่ในความดูแลของกรมชลประทาน
2. ทุ่งทานตะวัน ส่วนใหญ่อยู่ในเขตพื้นที่ตำบลช่องสาริกา จะออกดอกในช่วงเดือนตุลาคม - มกราคม
3. วัดพรหมรังสี ตั้งอยู่ที่ตำบลดีลัง บริเวณสี่แยกซอย 12
4. พิพิธภัณฑสถานบ้านโป่งมะนาว ตำบลห้วยขุนรามเป็นแหล่งโบราณคดี มนุษย์ยุคก่อนประวัติศาสตร์ อายุประมาณ 2,500-3,000 ปี
5. น้ำตกสวนมะเดื่อ อยู่ที่ตำบลห้วยขุนราม มีน้ำตกมากกว่า 12 ชั้น สวยงาม มีถ้ำมหัศจรรย์ได้น้ำตก ตลอดน้ำตกมีต้นไม้อายุกว่า 100 ปี
6. วัดอื่นๆ ได้แก่ วัดท่าพระ วัดเขาดิน วัดโฆษิตาราม วัดคีรีโสภณ วัดหนองบัว วัดเขาสูง วัดถ้ำศรีสวัสดิ์ วัดถ้ำตะเพียนทอง และวัดท่าเขาจันทร์

อาณาเขตของตำบลโคกสูง

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	ตำบลม่วงค่อมอำเภอยะบะเข็ญจังหวัดลพบุรี
ทิศใต้	ติดต่อกับ	ตำบลพัฒนานิคม, ตำบลมะนาวหวาน อำเภอพัฒนานิคม จังหวัดลพบุรี
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	ตำบลแก่งผักกูดอำเภอท่าหลวง จังหวัดลพบุรี
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	ตำบลศีลิ่งอำเภอพัฒนานิคม และตำบลวังเพลิง อำเภอโคกสำโรง จังหวัดลพบุรี

จำนวนประชากรของตำบลโคกสูง

มีจำนวนทั้งสิ้น 11,288 คน เป็นชาย 5,474 คน เป็นหญิง 5,814 คน

จำนวนครัวเรือน

มีครัวเรือน 2,802 ครัวเรือน มีความหนาแน่นเฉลี่ย 60 คนต่อตารางกิโลเมตรอยู่
กันเป็นกลุ่มชุมชนใหญ่ ความหนาแน่นต่อพื้นที่ประมาณ 50 หลังคาเรือนต่อตารางกิโลเมตร

ข้อมูลอาชีพประชากรในตำบลโคกสูง

อาชีพหลัก เกษตรกรรม ทำไร่ เลี้ยงสัตว์
อาชีพรอง รับจ้าง พาณิชยกรรม ค้าขายทั่วไป

ข้อมูลสถานที่แหล่งท่องเที่ยวในตำบลโคกสูง

1. พนังกั้นน้ำเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์
2. หุ่นทานตะวัน ในช่วงเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนธันวาคม
3. รางรถไฟยกระดับผ่านริมเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์มีทัศนียภาพสวยงาม
4. โบราณสถานและโบราณวัตถุวัดโคกสำราญ
5. ศูนย์วัฒนธรรมไทยเบ็ญประจำตำบล

การคมนาคมในพื้นที่ตำบลโคกสูง

ในตำบลโคกสูงมีถนนสายหลักที่วิ่งผ่านตำบล ประชาชนและนักท่องเที่ยวนิยม
ใช้เป็นเส้นทางสัญจร คือ ถนนลาดยางสาย ลพ. 2007 เริ่มจากแยกทางหลวงหมายเลข 21
ผ่านบ้านเขาขวาง บ้านโคกสูง ตำบลโคกสูง บ้านมะนาวหวาน ตำบลมะนาวหวาน
บ้านพัฒนานิคม ตำบลพัฒนานิคม บ้านหนองบัว ตำบลหนองบัว และบ้านชอนน้อย ตำบลชอนน้อย
ซึ่งจุดกับบ้านหินซ้อน ตำบลหินซ้อน อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี ผ่านเขตตำบลโคกสูง
ระยะทาง 16.500 กิโลเมตร และระยะทางในสายทางทั้งหมดยาวรวม 31.160 กิโลเมตร มีสภาพ
ชำรุดทรุดโทรม มีหลุมบ่อมาก ไหล่ทางมีหญ้าวัชพืช และต้นไม้ปกคลุมมาก ทำให้ประชาชน
นักเดินทาง ตลอดจนนักท่องเที่ยวเดินทางไปมาไม่สะดวก

อาสาสมัครทางหลวงชนบท

1. ความหมายและความสำคัญของอาสาสมัคร

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 (2546, หน้า 1,370) ได้ให้ความหมายของอาสาสมัคร หมายถึง บุคคลที่เสนอตัวเข้าทำงานด้วยความสมัครใจ สอดคล้องกับกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม (2544, หน้า 265) ซึ่งได้ให้ความหมายของคำว่า อาสาสมัคร หมายถึง ผู้ที่สมัครใจทำงานไม่ใช่ด้วยการถูกบังคับหรือเพราะเป็นหน้าที่ เป็นงานเพื่อประโยชน์แก่ประชาชนและสังคม โดยไม่หวังผลตอบแทนหรือรางวัลใดๆ พุศกันงายๆ ว่าทำด้วยใจนั่นเอง การเป็นอาสาสมัครเป็นเรื่องของจิตใจ ความสมัครใจ พร้อมทั้งจะเสียสละประโยชน์ส่วนตัวบางส่วนด้วยความปรารถนาที่จะช่วยสังคมและส่วนรวม

อาสาสมัคร คือ ผู้ที่มีอุดมคติหรืออุดมการณ์มีจิตวิญญาณ สามารถเป็นผู้นำหรือผู้ให้แก่สังคม เป็นเยี่ยงอย่างหรือแบบอย่างที่ดีแก่คนอื่นได้ โดยมีข้อประพจน์ตั้งอยู่ในหลักสังคหัตถ์ 4 ได้แก่ 1) ชอบให้มากกว่ารับไม่เอาใจเอาเปรียบคนอื่น มีความสบายใจที่จะให้ทาน 2) มีความสามารถในการโน้มน้าวจิตใจคนให้มาร่วมมือร่วมใจกันได้ (ปิยวาจา) 3) ทำตนให้เป็นประโยชน์ (อัตถจริยา) 4) ทำตนสม่ำเสมอ (สมานัตตา) การให้บริการงานอาสาสมัครถือได้ว่าเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาประเทศ เพราะในอดีตวิถีชีวิตของคนในชุมชนอยู่ได้ด้วยความร่วมมือซึ่งกันและกันทั้งทางด้านศาสนาและการพัฒนาชุมชน ตลอดจนการช่วยเหลือเกี่ยวพิชผล มักจะเป็นกิจกรรมลักษณะอาสาสมัครเข้าร่วมช่วยกัน การที่ได้ทำงานร่วมกันกับผู้อื่นด้วยความพึงพอใจจะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามความต้องการ และก่อให้เกิดคุณค่าการยอมรับในสังคม

2. องค์กรอาสาสมัคร

องค์กรอาสาสมัคร หมายถึง องค์กรที่ไม่ได้แสวงหากำไร ซึ่งมีลักษณะเป็นองค์กรที่ดำเนินงานเพื่อสาธารณะประโยชน์ อาสาสมัครแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่อาสาสมัครบริหาร เป็นผู้ทำหน้าที่ในการบริหาร และอาสาสมัครบริการ เป็นผู้ทำหน้าที่ในการบริการ เช่น ในด้านการสงเคราะห์ผู้ประสบปัญหาความทุกข์ยากเดือดร้อนในประเทศไทย มีอาสาสมัครหลายประเภทที่ปฏิบัติในหน่วยงานของทางราชการและองค์กรเอกชน เช่น อาสาภาษาชาติของสภาภาษาชาติ อาสาสมัครของมูลนิธิราชประชานุเคราะห์ อาสาสมัครบรรเทาสาธารณภัยไทยอาสาป้องกันชาติ อาสาสมัครรักษาดินแดน ตามพระราชบัญญัติกองอาสารักษาดินแดน อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อาสาสมัครทหารพรานของกองทัพบก อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) และผู้สื่อข่าวสาธารณสุข (ผส.) ของกระทรวงสาธารณสุข อาสาสมัครคุมประพฤติของกระทรวงยุติธรรม อาสาพัฒนาชุมชน (อช.) ของกรมพัฒนาชุมชน อาสาสมัครพิทักษ์สิ่งแวดล้อม (อสว.) ของกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม (กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม, 2544, หน้า 266-268)

3. แนวปฏิบัติสำหรับอาสาสมัคร

ในการปฏิบัติตนของอาสาสมัคร เป็นเรื่องสำคัญเพราะการบริหารงานด้านอาสาสมัคร จะให้ได้ผลสมบูรณ์ที่สุดก็ต่อเมื่อผู้ที่เข้ามาเป็นอาสาสมัครได้ปฏิบัติตามตามแนวทางที่ควรปฏิบัติ นอกจากความศรัทธาความตั้งใจดีมีความพร้อมอยู่เสมอ อาสาสมัครยังควรจะต้องมีความรู้เป็นแนวปฏิบัติ ดังกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม (2544, หน้า 269-272) สรุปไว้ดังนี้

3.1 รู้หน้าที่การงานขององค์กรที่ตนสังกัดอยู่ เพราะการเป็นอาสาสมัครที่ใดก็เหมือนกับว่าเป็นตัวแทนขององค์กรนั้น

3.2 รู้ขอบเขตหน้าที่ของหน่วยงานที่ไปทำงานอยู่ เพื่อที่จะได้รู้ว่าหน้าที่ของตนที่จะต้องไปร่วมปฏิบัติงานนั้นๆ มีอะไรบ้าง

3.3 รู้ว่าในชุมชนที่ต้องเข้าไปปฏิบัติงาน มีหน่วยงานอะไรบ้าง ที่บริการช่วยเหลือประชาชน เพื่อสะดวกในการติดต่อประสานงานและแนะนำผู้ต้องการใช้บริการได้ถูกต้อง

3.4 รู้กำลังความสามารถของตนว่ามีความถนัดทางใด มีเวลาและความพร้อมหรือไม่

3.5 ต้องเอาใจใส่ และรับผิดชอบงานที่ได้รับมอบหมาย ปฏิบัติด้วยความขยันขันแข็ง และจริงจังประจักษ์เจ้าน้ำที่ประจำคนหนึ่งขององค์กรนั้น

3.6 เครื่องครัดต่อระเบียบข้อบังคับขององค์กร ถ้าหน่วยงานมีข้อห้ามปฏิบัติ ก็ไม่ควรที่จะละเมิดกฎข้อบังคับ ต้องคำนึงว่าเราเป็นเสมือนเจ้าหน้าที่ประจำเสมอต้นเสมอปลาย

3.7 ยอมรับสภาพอันจำกัดขององค์กรที่ทำงานให้ กล่าวคือจะต้องไม่เรียกร้องความสะดวกสบายจนเกินไป ต้องมีความอดทนต่อความยากลำบาก รู้จักแบ่งปันกับเพื่อนร่วมงาน

3.8 ให้ความร่วมมือแก่ผู้ร่วมงานพึงระลึกอยู่เสมอว่าไปทำงานให้เขาไปช่วยเหลือเขา ไม่ใช่ไปบังคับบัญชาหรือคอยจับผิดเขา จะต้องคอยช่วยเหลืออำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ประจำให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ไม่ใช่ไปเพิ่มภาระหรือทำความหนักใจให้แก่เขา

3.9 ระมัดระวังในเรื่องกิริยา วาจา ควรมีความยิ้มแย้ม แจ่มใส และมีน้ำใจ

3.10 รู้จักแต่งกายให้เหมาะสม สุภาพ สะอาด เรียบร้อย ไม่ควรมุ่งหมายที่จะแต่งตัวประกวดแข่งขันกัน ควรมุ่งเรื่องผลงานเป็นใหญ่ อาจแต่งกายด้วยชุดเครื่องแบบอาสาสมัคร

3.11 ให้ความเห็นอกเห็นใจแก่ผู้รับบริการที่มาติดต่อขอความช่วยเหลือ โดยอำนวยความสะดวก ให้บริการแนะนำอย่างถูกต้อง

3.12 พยายามปรับตัวให้เข้ากับผู้อื่น โดยเฉพาะเพื่อนร่วมงาน ควรรู้จักให้อภัย มีใจคอหนักแน่น และมีความอดทนพยายามปรับตัวเข้าหากัน

3.13 หากมีปัญหาขัดข้องในการปฏิบัติงาน ต้องปรึกษาหารือเพื่อหาแนวทางแก้ไขต่อคณะกรรมการขององค์กรที่ออกมาเยี่ยมเยียนและช่วยแก้ไขปัญหาให้

3.14 ทำหน้าที่เผยแพร่ผลงานขององค์กรที่ตนสังกัดอยู่

3.15 ทำหน้าที่เชิญชวนให้ผู้อื่นมาเป็นอาสาสมัคร เพื่อเป็นการขยายแนวร่วม และมีผู้อาสาเข้ามาช่วยทำงานเพิ่มมากขึ้น

4. อาสาสมัครทางหลวงชนบท

กรมทางหลวงชนบท ได้ให้ความหมายของอาสาสมัครทางหลวงชนบทไว้ หมายถึง ประชาชนในพื้นที่ถนนโครงข่ายทางหลวงชนบท ที่เสนอตัวอาสาเข้ามาร่วมกับกรมทางหลวงชนบทโดยการปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัด เพื่อทำหน้าที่ในการแจ้งข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความชำรุดเสียหายของถนน ป้ายจราจรและส่วนประกอบของถนน การกำกับดูแลการใช้ถนน รวมถึงการใช้พื้นที่ข้างทางให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติทางหลวง

4.1 บทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครทางหลวงชนบท

อาสาสมัครทางหลวงชนบท ที่ร่วมปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงชนบทในแต่ละพื้นที่จังหวัด มีบทบาทหน้าที่ที่จะนำไปสู่การแก้ไข ปรับปรุง กำกับดูแลได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ มีภารกิจสำคัญ 4 ด้าน ดังนี้

4.1.1 ด้านกำกับดูแลทางหลวง ได้แก่ 1) แจ้งข่าวสาร การรुकกล้า บุกรุกหรือทำลายเขตทางหลวงต่อทางหลวงชนบท 2) แจ้งข่าวสารการบรรทุกน้ำหนักเกินของรถที่อาจทำให้ทางหลวงเสียหาย และ 3) ร่วมกับเจ้าพนักงานทางหลวงของกรมทางหลวงชนบทในการตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะ

4.1.2 ด้านการบำรุงรักษาทางหลวง ได้แก่ 1) แจ้งข่าวสารความชำรุดเสียหายและอุปกรณ์จราจรต่างๆ เมื่ออาสาสมัครทางหลวงชนบทพบผิวทางชำรุดเสียหายทางเสื่อมสภาพ ส่วนประกอบทางชำรุด และอุปกรณ์จราจรต่อทางหลวงชนบท 2) แจ้งข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับพื้นที่บริเวณการเกิดอุทกภัย และความเสียหายที่ได้รับผลกระทบต่อทางหลวงชนบท และ 3) ร่วมดำเนินการซ่อมบำรุงรักษาทางเบื้องต้น กับเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงชนบท

4.1.3 ด้านความปลอดภัย ได้แก่ แจ้งข่าวสารอุบัติเหตุจราจร หากเกิดอุบัติเหตุต่อทางหลวงชนบททันที ตลอดจนร่วมปฏิบัติการกับเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงชนบทในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร รวมทั้งงานจัดระเบียบการจราจรบนทางหลวง

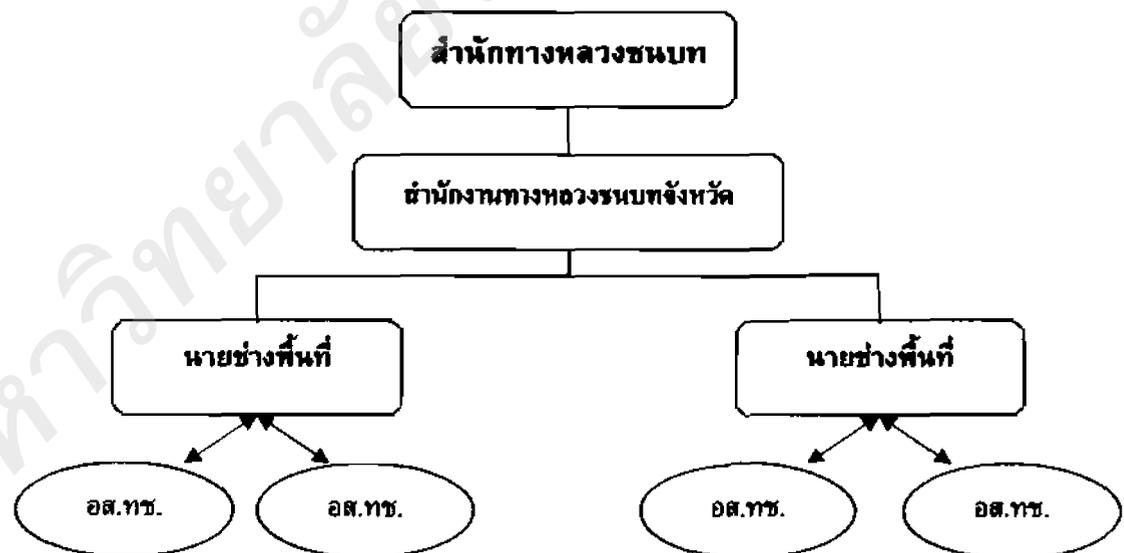
4.1.4 ด้านประชาสัมพันธ์

อาสาสมัครทางหลวงชนบทจะเป็นผู้สื่อข่าวทางหลวงชนบท ประชาสัมพันธ์ข่าวสารงานทางหลวงชนบทถึงประชาชนในพื้นที่ และเชื่อมโยงข่าวสาร

จากประชาชนผู้กรม โดยระยะเวลาการแจ้งข้อมูลของอาสาสมัครทางหลวงชนบท ตามความเร่งด่วนของข้อมูลข่าวสาร

4.2 โครงสร้างของอาสาสมัครทางหลวงชนบท

โครงสร้างอาสาสมัครทางหลวงชนบท จะปฏิบัติงานในพื้นที่ที่ถนนโครงข่ายทางของแต่ละพื้นที่ ทั้งด้านกำกับดูแลทางหลวง ด้านการบำรุงรักษาทาง ด้านความปลอดภัยและด้านประชาสัมพันธ์ โดยการแจ้งข่าวสารข้อมูล การร่วมปฏิบัติ การส่งข่าวและรายงานผลต่อนายช่างพื้นที่ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่รับผิดชอบนั้นๆ จากนั้นนายช่างพื้นที่ก็จะเป็นผู้รายงานผลต่อไปยังทางหลวงชนบทจังหวัด สำนักทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทเป็นลำดับขึ้นไป เพื่อจะได้แก้ปัญหามการบำรุงรักษาและอำนวยความสะดวกงานทางให้แก่ประชาชนต่อไป



ภาพ 4 ผังโครงสร้างของอาสาสมัครทางหลวงชนบท

ที่มา : (สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดลพบุรี, 2550)

การพัฒนาบุคลากร

บุคลากรหรือทรัพยากรมนุษย์ คือ องค์ประกอบที่สำคัญมากประการหนึ่งขององค์การ ทั้งนี้เพราะองค์การหนึ่งๆ บรรลุเป้าหมายการดำเนินการได้จะต้องอาศัยความร่วมมือร่วมใจของบุคลากรในองค์การนั้นๆ นอกจากนั้น เมื่อเปรียบเทียบกับปัจจัยหรือองค์ประกอบอื่นๆ ของการดำเนินงาน อันได้แก่ เงิน วัสดุดิบ เครื่องจักร การตลาดและการบริหารจัดการแล้ว ทรัพยากรมนุษย์ คือ ปัจจัยหรือองค์ประกอบที่มีความสำคัญที่สุด (จำเนียร จวงตระกูล, 2536, หน้า 45)

หน่วยงานและองค์กร ย่อมมีการเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลาที่เปลี่ยนไป โดยอาจเป็นไปในลักษณะที่ก้าวหน้าขึ้นหรือเสื่อมลง ถ้าองค์กรหรือหน่วยงานเปลี่ยนแปลงไปในทางเจริญก้าวหน้า มีการขยายอัตราการเติบโต ต้องเพิ่มการผลิต มีการติดต่อสื่อสารมากขึ้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องฝึกอบรมเจ้าหน้าที่เพื่อให้มีความรู้ ความเข้าใจ ความสามารถ ที่จะใช้เครื่องมือเครื่องจักรที่มีประสิทธิภาพเพื่อทำหน้าที่รับเข้ามาใหม่ จะต้องเรียนรู้ในเรื่องกฎระเบียบข้อบังคับและข้อพึงปฏิบัติกับผู้ร่วมงานหรือประชาชนที่ติดต่อเกี่ยวข้อง ในขณะเดียวกัน บุคลากรที่ทำงานอยู่เดิมภายในองค์กรก็มีความจำเป็นที่จะต้องเข้ารับการฝึกอบรมเช่นเดียวกัน เพื่อให้มีความเชี่ยวชาญและทักษะความชำนาญ โดยเฉพาะเพื่อให้ปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด

สำหรับองค์กรหรือหน่วยงานที่เสื่อมลง จะพบว่าปัจจัยหลักที่มักพบเห็นอยู่เสมอ ก็คือ ปัจจัยที่มีมาจาก "บุคคล" ดังนั้นวิธีการแก้ปัญหา ก็คือต้องฝึกอบรมบุคคลให้มีคุณภาพดีขึ้น เพื่อเป็นการแก้ไขเหตุแห่งความเสื่อมนั้น ดังนั้น การฝึกอบรมบุคลากรซึ่งเป็นเครื่องมือหรือวิธีการหนึ่งของการพัฒนาองค์กรจึงมีความสำคัญต่อความอยู่รอดและความสำเร็จขององค์กร (ชูชัย สมิทธิไกร, 2542, หน้า 1)

1. ความหมายของการฝึกอบรม

ได้มีผู้ให้ความหมายของการฝึกอบรมไว้ในหลายลักษณะ กล่าวคือ วิจิตร อวากล (2540, หน้า 14-15) ได้ให้ความหมายของการฝึกอบรมว่า เป็นกระบวนการที่จะส่งเสริมสมรรถภาพของบุคคลให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันจะส่งผลโดยตรงไปยังผลงานของสถาบัน สังคม และประชาชน

ชูชัย สมิทธิไกร (2542, หน้า 5) กล่าวว่า การฝึกอบรม คือ กระบวนการจัดการเรียนรู้อย่างเป็นระบบเพื่อสร้างหรือเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ ความสามารถ และเจตคติของบุคลากร อันจะช่วยให้การปฏิบัติงานมีคุณภาพสูงขึ้น

ในการวิจัยและพัฒนานี้ได้ใช้การฝึกอบรม เพื่อเป็นกระบวนการจัดการเรียนรู้อย่างเป็นระบบเพื่อสร้างหรือเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ ความสามารถ และเจตคติในการพัฒนาอาสาสมัครทางหลวงชนบทในเขตตำบลโคกสูง อำเภอพัฒนานิคม จังหวัดลพบุรี อันจะช่วยให้สามารถปฏิบัติงานของอาสาสมัครทางหลวงชนบทได้อย่างดีมีคุณภาพสูงขึ้น

2. วัตถุประสงค์ของการฝึกอบรม

2.1 การฝึกอบรมเป็นการเพิ่มพูนความรู้ความสามารถในการทำงานเฉพาะอย่าง อาจจำแนกวัตถุประสงค์ในการฝึกอบรมได้ 4 ประการเรียกย่อๆว่า KUSA (สมคิด บางโม, 2544, หน้า 14-15) ดังนี้

2.1.1 เพื่อเพิ่มพูนความรู้ (Knowledge, K) ให้มีความรู้ หลักการ ทฤษฎี แนวคิดในเรื่องที่อบรมเพื่อนำไปใช้ในการทำงาน

2.1.2 เพื่อเพิ่มพูนความเข้าใจ(Understand,U) เป็นลักษณะที่ต่อเนื่องจากความรู้ กล่าวคือ เมื่อรู้ในหลักการและทฤษฎีแล้วสามารถตีความ แปลความ ขยายความ และอธิบายให้คนอื่นทราบได้ รวมทั้งสามารถนำไปใช้ประยุกต์ได้

2.1.3 ด้านทักษะ (Skill, S) ทักษะ คือความชำนาญหรือความคล่องแคล่วในการปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งได้โดยอัตโนมัติ เช่น การใช้เครื่องมือต่างๆ การขับรถ การขี่จักรยาน เป็นต้น

2.1.4 ด้านทัศนคติ (Attitude, A) เจตคติหรือทัศนคติ คือ ความรู้สึกที่ดีหรือไม่ดีต่อสิ่งต่างๆการฝึกอบรมมุ่งให้เกิดหรือเพิ่มความรู้ที่ติดต่อดังกล่าว ต่อผู้บังคับบัญชา ต่อเพื่อนร่วมงาน และต่องานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ เช่น ความจงรักภักดีต่อบริษัท ความภาคภูมิใจต่อสถาบัน ความสามัคคีในหมู่คณะ ความรับผิดชอบต่องาน ความเอาใจใส่ต่องาน เป็นต้น

2.2 การฝึกอบรมต่อบุคลากรในองค์การมีวัตถุประสงค์ 3 ประการ (ชูชัย สมิทธิไกร, 2542, หน้า 5-6) ดังนี้

2.2.1 เพื่อปรับปรุงระดับความตระหนักรู้ในตนเอง (self-awareness) ของแต่ละบุคคล โดยการเรียนรู้เกี่ยวกับตนเอง อันได้แก่ การทำความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทและความรับผิดชอบของตนเองในองค์การการตระหนักถึงความแตกต่างระหว่างสิ่งที่ตนปฏิบัติจริงกับปรัชญาที่ยึดถือ การเข้าใจถึงทัศนคติที่ผู้อื่นมีต่อตนเอง และการเรียนรู้ว่าการกระทำของตนมีผลกระทบต่อผู้อื่นอย่างไร เป็นต้น

2.2.2 เพื่อเพิ่มพูนทักษะการทำงาน (job skills) ของแต่ละบุคคลโดยอาจเป็นทักษะด้านใดด้านหนึ่งหรือหลายด้านก็ได้

2.2.3 เพื่อเพิ่มพูนแรงจูงใจ(motivation) ของแต่ละบุคคลอันทำให้การปฏิบัติงานเกิดผลดี แม้ว่าบุคคลหนึ่งๆ จะมีความรู้และความสามารถในการปฏิบัติงาน แต่หากขาดแรงจูงใจในการทำงานแล้ว บุคคลนั้นก็อาจมิได้ใช้ความรู้ และความสามารถของตนเองอย่างเต็มที่ และผลงานก็ย่อมจะไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ดังนั้นการสร้างแรงจูงใจในการทำงาน จึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อความสำเร็จขององค์การ

โดยในงานวิจัยและพัฒนานี้ ได้กำหนดวัตถุประสงค์ของการฝึกอบรม เพื่อให้อาสาสมัครทางหลวงชนบท ซึ่งเป็นผู้มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดูแลรักษาถนนโครงข่ายทางหลวงชนบท มีคุณลักษณะ ดังนี้

1. มีความรู้ความเข้าใจในการกำกับดูแลรักษาถนนโครงข่ายทางหลวงชนบท
2. มีทักษะในการปฏิบัติงานกำกับดูแลรักษาถนนโครงข่ายทางหลวงชนบท
3. มีความตระหนักในคุณค่า และความสำคัญของการกำกับดูแลรักษาถนน

โครงข่ายทางหลวงชนบท

3. ความสำคัญของการฝึกอบรม

องค์กรต่างๆ จำเป็นต้องจัดให้มีการฝึกอบรมเพราะสาเหตุต่างๆ ดังนี้ (สมคิด บางโม, 2544, หน้า 15-16)

3.1 เพื่อความอยู่รอดขององค์กรเอง เพราะปัจจุบันมีสภาพการแข่งขันระหว่างองค์กรรุนแรงมาก การฝึกอบรมจะช่วยให้องค์กรเข้มแข็ง และช่วยให้พนักงานมีประสิทธิภาพในการทำงานยิ่งขึ้น

3.2 เพื่อให้องค์กรเจริญเติบโต มีการขยายการผลิต การขาย และการขยายงานด้านต่างๆ ออกไป ในการจำเป็นต้องสร้างบุคคลที่มีความสามารถเพื่อที่จะรองรับงานเหล่านั้น

3.3 เมื่อรับพนักงานใหม่ จำเป็นต้องให้เขารู้จักองค์กรเป็นอย่างดีในทุกๆ ด้าน และต้องฝึกอบรมให้รู้จักวิธีทำงานขององค์กร แม้จะมีประสบการณ์มาจากที่อื่นแล้วก็ตาม เพราะสภาพการทำงานในแต่ละองค์กรย่อมแตกต่างกัน

3.4 ปัจจุบันเทคโนโลยีเจริญก้าวหน้าไปรวดเร็วมาก จำเป็นต้องฝึกอบรมพนักงานให้มีความรู้ทันสมัยเสมอ ถ้าพนักงานมีความคิดล้าหลังองค์กรก็จะล้าหลังตามไปด้วย

3.5 เมื่อพนักงานเป็นเวลานานจะทำเฉื่อยชา เบื่อหน่าย ไม่กระตือรือร้น การฝึกอบรมจะช่วยกระตุ้นให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

3.6 เพื่อเตรียมพนักงานสำหรับรับตำแหน่งใหม่ที่สูงขึ้น โยกย้ายงาน หรือแทนคนที่ลาออกไป

4. ประโยชน์ของการฝึกอบรม

การฝึกอบรมช่วยพัฒนาบุคลากรให้มีคุณภาพสูงขึ้น ในยุคของข้อมูลข่าวสารอันมีเทคโนโลยีที่ทันสมัย ภายใต้อสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอยู่เสมอและเป็นไปอย่างรวดเร็ว สำหรับการพัฒนา "คน" ให้มีความเหมาะสมกับ "งาน" และให้ "งาน" มีความเหมาะสมกับ "คน" จำเป็นต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง การฝึกอบรมมีประโยชน์ และมีความสำคัญต่อสัมฤทธิ์ผล ของหน่วยงานเป็นอย่างมาก ซึ่ง สมคิด บางโม (2544, หน้า 16-17) ได้เสนอไว้ 3 ระดับคือ

4.1 ระดับองค์กรหรือหน่วยงาน การฝึกอบรมมีประโยชน์ในระดับองค์กรดังนี้

4.1.1 เพิ่มผลผลิตขององค์กร ทั้งทางตรงและทางอ้อม

4.1.2 ลดค่าใช้จ่ายด้านแรงงาน

4.1.3 สร้างขวัญและกำลังใจให้แก่พนักงานซึ่งจะทำให้พนักงานเต็ม

ความสามารถ

4.1.4 ลดความสูญเสียวัสดุอุปกรณ์และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ

4.1.5 แก้ปัญหาต่าง ๆ ขององค์กรทำให้ข่าวสารภายในองค์กรดีขึ้น

ตามที่ตั้งไว้

4.1.6 ทำให้ก้าวหน้าสามารถแข่งขันกับผู้อื่นได้องค์กรบรรลุเป้าหมาย

4.2 ระดับผู้บังคับบัญชา การฝึกอบรมมีประโยชน์ดังนี้

4.2.1 ช่วยเพิ่มผลผลิตในส่วนของตนให้สูงขึ้น

4.2.2 ลดเวลาในการสอนงานและลดเวลาในการพัฒนาพนักงาน

4.2.3 ลดภาระในการปกครองบังคับบัญชา

4.2.4 ช่วยให้พนักงานตระหนักในบทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของตน

4.2.5 สร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างผู้บังคับบัญชากับพนักงาน

4.3 ระดับพนักงานหรือตัวผู้เข้ารับการอบรมเอง การฝึกอบรมมีประโยชน์ดังนี้

4.3.1 เพิ่มความรู้ความสามารถเป็นการเพิ่มคุณค่าให้แก่ตนเอง

4.3.2 ลดการทำงานผิดพลาดหรืออุบัติเหตุ

4.4 ทำให้มีทัศนคติที่ดีต่อการปฏิบัติงาน เพื่อนร่วมงาน และองค์กร

4.5 เพิ่มโอกาสความก้าวหน้าในด้านต่าง ๆ เช่น ความก้าวหน้าในตำแหน่ง หน้าที่และรายได้เพิ่มขึ้น หรือโอกาสในการเปลี่ยนงาน

4.6 ลดเวลาในการเรียนรู้งาน

4.7 สร้างความรู้สึกที่ดี ๆ ให้แก่ตนเอง ทำให้รู้สึกกระปรี้กระเปร่า เหมือนการ เตะสนิม มีกำลังใจมากขึ้น

4.8 ทำให้รู้จักคนมากขึ้น กว้างขึ้น การปฏิบัติงานสะดวกขึ้น

4.9 ความรู้กว้างขวาง ก้าวทันต่อเทคโนโลยีใหม่ ๆ ความรู้ใหม่ ๆ และสังคม ที่เปลี่ยนไป

5. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสำเร็จของการฝึกอบรม

ความสำเร็จและประสิทธิผลของโครงการฝึกอบรมขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ดังที่ ชูชัย สมितिไกร (2542, หน้า 15-16) กล่าวไว้ ดังนี้

5.1 องค์กรจะต้องถือว่า การฝึกอบรมเป็นหนทาง (means) ที่จะนำไปสู่ เป้าหมาย (end) ดังนั้น ผู้บริหารต้องมองว่าการฝึกอบรมเป็นเครื่องมือชนิดหนึ่งของการเพิ่มพูน ประสิทธิภาพขององค์กร

5.2 ฝ่ายบริหารขององค์กรจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดการโครงการ ฝึกอบรม ถึง แม้ว่าพนักงานจะสามารถเรียนรู้งานได้เองจากการได้ปฏิบัติงานจริง แต่ประสิทธิภาพของการเรียนรู้แบบนี้จะไม่ดีเท่ากับการที่ได้รับการฝึกอบรมอย่างเป็นระบบ ดังนั้น ฝ่ายบริหารขององค์กรจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดการและพัฒนาการฝึกอบรมขึ้นมา

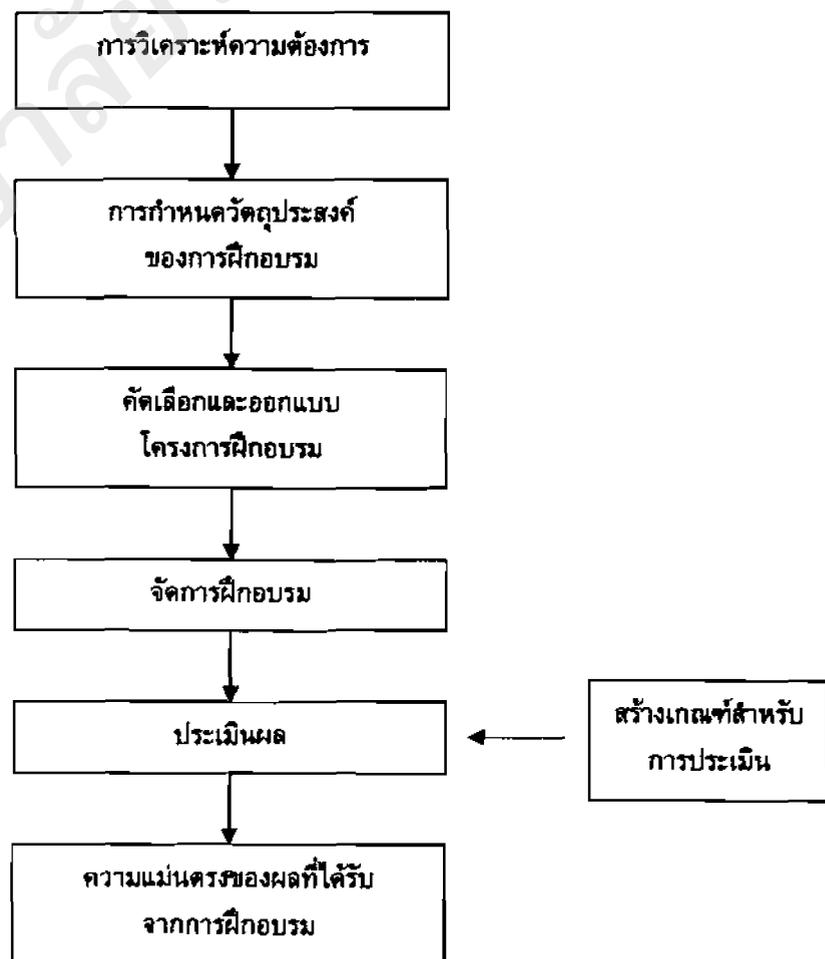
5.3 ฝ่ายบริหารขององค์กร จะต้องมีความรู้และทักษะเกี่ยวกับการพัฒนา และการจัดการโครงการฝึกอบรม ถ้าหากไม่มีผู้ใดมีความรู้ดังกล่าว องค์กรก็ควรที่จะได้ว่าจ้าง

ผู้มีความสามารถในการจัดการฝึกอบรมได้ เพราะการฝึกอบรมเป็นอาชีพชนิดหนึ่ง และผู้ที่ทำงานนี้ ก็ไม่ควรที่จะเป็นใครก็ได้ที่ไม่มีความรู้เกี่ยวกับการฝึกอบรมอย่างแท้จริง

5.4 บรรยากาศภายในองค์กร ควรจะมีลักษณะที่ส่งเสริมและสนับสนุนการฝึกอบรม กล่าวคือ ยอมรับและให้ความสำคัญต่อประโยชน์ของการฝึกอบรม โดยฝ่ายบริหาร ต้องจัดโครงสร้างและระบบขององค์กร เพื่อให้พนักงานรู้สึกว่าการฝึกอบรมมีความสามารถต่อความก้าวหน้าในอาชีพการงานของเขา

6. กระบวนการจัดการฝึกอบรมอย่างเป็นระบบ

การฝึกอบรมเป็นระบบย่อยระบบหนึ่งขององค์กรและมีปฏิสัมพันธ์กับระบบอื่นๆ อย่างต่อเนื่อง (ชูชัย สมितिไกร, 2542, หน้า 27-34) กระบวนการและขั้นตอนของการฝึกอบรมอย่างเป็นระบบ สามารถเขียนเป็นภาพได้ ดังภาพ 5



ภาพ 5 กระบวนการและขั้นตอนของการฝึกอบรมอย่างเป็นระบบ
ที่มา : (ชูชัย สมितिไกร, 2542, หน้า 30)

ขั้นตอนที่ 1 วิเคราะห์ความต้องการในการฝึกอบรม ซึ่งจะช่วยให้ทราบข้อมูล ที่จำเป็นสำหรับการออกแบบและพัฒนาโครงการฝึกอบรม เพื่อให้การฝึกอบรมสอดคล้องกับ ความต้องการขององค์กรและเกิดประโยชน์สูงสุด

ขั้นตอนที่ 2 กำหนดวัตถุประสงค์ของการฝึกอบรม ข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้จากการ วิเคราะห์ความต้องการในขั้นตอนแรก จะเป็นสิ่งที่จะนำมาใช้ในการกำหนดวัตถุประสงค์ของการ ฝึกอบรม ซึ่งเป็นเสมือนเข็มทิศสำหรับการออกแบบ และพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมต่อไป และก็เป็นสิ่งที่กำหนดแนวทางการประเมินผลโครงการฝึกอบรมอีกด้วย วัตถุประสงค์ของการ ฝึกอบรมที่ดีนั้น ควรเป็นวัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม

ขั้นตอนที่ 3 คัดเลือกและออกแบบโครงการฝึกอบรม กระบวนการนี้เน้นว่า ละเอียดอ่อน และต้องอาศัยการพิจารณาไตร่ตรองอย่างรอบคอบเป็นอย่างมาก นักจัดการ ฝึกอบรมจะต้องมีความรู้ทั้งในด้านหลักการเรียนรู้และการเลือกสรรสื่อการสอนที่เหมาะสมกับ ผู้รับการฝึกอบรมการออกแบบและพัฒนาโครงการฝึกอบรมจึงจำเป็นต้องคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ มากมายไม่ว่าจะเป็นหัวข้อวิชาเนื้อหา รูปแบบและวิธีการอบรม สื่อการสอน วิทยากร และเวลา สำหรับการฝึกอบรม เป็นต้น

ขั้นตอนที่ 4 สร้างเกณฑ์สำหรับการประเมินผลการฝึกอบรมซึ่งควรจะทำควบคู่ ไปกับการคัดเลือกและออกแบบโครงการฝึกอบรมโดยเกณฑ์ที่สร้างขึ้น ต้องอิงหรือสอดคล้องกับ วัตถุประสงค์ของการฝึกอบรมที่กำหนดไว้ และควรระบุว่าพฤติกรรมใดที่ผู้รับการฝึกอบรม จะต้องมีการพัฒนา ไม่ว่าจะเป็นความรู้ ทักษะ หรือความสามารถ โดยควรระบุระดับต่ำสุด ของพฤติกรรมที่จัดว่าผ่านเกณฑ์ไว้ด้วย

ขั้นตอนที่ 5 จัดการฝึกอบรม หลังจากการวางแผนและเตรียมการฝึกอบรม เรียบร้อยแล้ว ในการดำเนินการฝึกอบรมจะต้องดำเนินการเกี่ยวกับสถานที่ อุปกรณ์และการสื่อ การสอนต่างๆ การดูแลและประสานงานกับวิทยากร และอาจจะต้องเตรียมการแก้ไขปัญหาเฉพาะ หน้าไว้ด้วย

ขั้นตอนที่ 6 การประเมินผลการฝึกอบรมซึ่งจะบ่งชี้ว่าการฝึกอบรมนั้นได้ผล ตรงกับความต้องการหรือวัตถุประสงค์การฝึกอบรมหรือไม่ การฝึกอบรมที่ประสบผลสำเร็จ จะต้องให้ประโยชน์และคุณค่าตรงตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม

1. ความหมายของการมีส่วนร่วม

ได้มีผู้ให้ความหมายของแนวคิดของการมีส่วนร่วมไว้หลายมิติ ดังต่อไปนี้

ทวิทอง หงส์วิวัฒน์ (2527, หน้า 2) ได้สรุปความหมายของการมีส่วนร่วมไว้ว่า คือ การที่ประชาชนหรือชุมชน พัฒนาขีดความสามารถของตนในการจัดการควบคุมการใช้ และการกระจายทรัพยากรที่มีอยู่ เพื่อประโยชน์ต่อการดำรงชีพทางเศรษฐกิจและสังคม

ตามความจำเป็นอย่างสมศักดิ์ศรีในฐานะสมาชิกของสังคม ในการมีส่วนร่วมประชาชน ได้พัฒนาการรับรู้และภูมิปัญญา ซึ่งแสดงออกในรูปของการตัดสินใจในการกำหนดชีวิตของตนเอง อย่างเป็นตัวของตัวเอง

นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์ (2531, หน้า 185) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมไว้ว่า หมายถึง การทำงานร่วมกับกลุ่มเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ด้วยความตั้งใจ (ความร่วมมือร่วมใจ) โดยการกระทำการงานดังกล่าวในห้วงเวลาและลำดับเหตุการณ์ที่ทรงประสิทธิภาพ คือ ถูกจังหวะ และเหมาะสม (ประสานงาน) กับทั้งการกระทำการงานดังกล่าวด้วยความรู้สึกผูกพันให้ประจักษ์ว่า เชื่อถือไว้ใจได้ (ความรับผิดชอบ) หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า

การมีส่วนร่วม = ความร่วมมือร่วมใจ + การประสานงาน + ความรับผิดชอบ

ความร่วมมือร่วมใจ หมายถึง ความตั้งใจของบุคคลที่จะมาทำงานร่วมกัน เพื่อบรรลุประสงค์ของกลุ่ม

การประสานงาน หมายถึง ห้วงเวลาและลำดับเหตุการณ์ที่มีประสิทธิภาพ ในการทำกิจกรรมหรือการงาน

ความรับผิดชอบ หมายถึง ความรู้สึกผูกพันในการกระทำและในการทำให้ เชื่อถือไว้วางใจ

ปาริชาติ วลัยเสถียร, และคนอื่น ๆ (2543, ไม่ปรากฏเลขหน้า) ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมของประชาชน ในลักษณะเป็นกระบวนการของการพัฒนาตั้งแต่ต้นจนสิ้นสุด กระบวนการ

ขวัญชัย วงศ์นิติกร (2532, ไม่ปรากฏเลขหน้า) ได้ให้คำจำกัดความเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมว่า ประกอบด้วย 3 มิติ คือ มิติที่หนึ่ง ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจว่าควรทำอะไรและควรทำอย่างไร มิติที่สอง ได้แก่ การมีส่วนร่วม การเสียสละในการพัฒนาและการลงมือปฏิบัติการตามที่ได้ตัดสินใจ มิติที่ 3 ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เกิดจากการดำเนินงานและในการประเมินผล

ในปัจจุบัน แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมได้รับความนิยมนและเป็นที่ยอมรับกันมากขึ้นว่ามีความสำคัญ โดยเฉพาะเมื่อก้าวถึงการพัฒนาจะต้องคำนึงการมีส่วนร่วมด้วยเสมอ ซึ่งการมีส่วนร่วมนี้จะทำให้บุคคลที่อยู่ในสถานการณ์ หรือการดำเนินงานได้รับสวัสดิการที่ดีขึ้น และการเปิดโอกาสให้ปฏิบัติงานมีส่วนร่วมในการทำงานจะทำให้ผู้ปฏิบัติงานเกิดความรู้สึกเกี่ยวข้องกับผูกพันกับงาน หรือองค์การหลายๆ สถานการณ์การมีส่วนร่วมทำให้เกิดความคิด ได้มากกว่า เนื่องจากเป็นการเปิดโอกาสให้สมาชิกได้ระดมความคิดและร่วมอภิปรายกัน เปิดโอกาสให้มีการสื่อสารแลกเปลี่ยนข้อมูล และประสบการณ์ในการทำงานร่วมกันเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันทำให้การต่อต้านลดลง ในขณะที่เดียวกันทำให้เกิดการยอมรับกันมากขึ้น ผลการปฏิบัติงานดีขึ้นทำให้ผู้ปฏิบัติงานเกิดความพึงพอใจต่องานมากขึ้น ความไว้วางใจและการยอมรับซึ่งกันและกัน มีผลต่อการมีส่วนร่วมของบุคลากร นอกจากนี้ยังส่งเสริมให้เกิด

ความสัมพันธ์เชิงวิชาชีพ ซึ่งการมีส่วนร่วมจะเกิดขึ้นได้ จะต้องมีการเกี่ยวข้องกัน การแบ่งปัน และการมีปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่นซึ่งสามารถแยกจากกันได้

2. รูปแบบการพัฒนาแบบมีส่วนร่วม

เจเลีย บูริกาคี, และคนอื่นๆ (2545, หน้า 115) กล่าวถึงรูปแบบการมีส่วนร่วม มีดังนี้

2.1 การมีส่วนร่วมแบบชายขอบ (marginal participation) เป็นการมีส่วนร่วมที่เกิดจากความสัมพันธ์เชิงอำนาจไม่เท่าเทียมกัน ฝ่ายหนึ่งรู้สึกด้อยอำนาจกว่าหรือมีทรัพยากรหรือความรู้ด้อยกว่า

2.2 การมีส่วนร่วมแบบบางส่วน (partial participation) รัฐเป็นผู้กำหนดนโยบายโดยที่รัฐไม่รู้จักความต้องการของชาวบ้าน ดังนั้น การมีส่วนร่วมก็เพียงแสดงความคิดเห็นในการดำเนินกิจกรรมบางส่วนเท่านั้น

2.3 การมีส่วนร่วมแบบสมบูรณ์ (full participation) เป็นการมีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนตั้งแต่การกำหนดปัญหาความต้องการ การตัดสินใจในแนวทางการแก้ปัญหาและความเท่าเทียมกันของทุกฝ่าย

3. วิธีการในการมีส่วนร่วม

วิธีการที่บุคคลจะเข้าไปมีส่วนร่วมในกิจกรรมใดๆ นั้นมีปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ปัจจัยด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคมและเทคโนโลยี ทั้งภายใน ภายนอกองค์กร เช่น นโยบายที่กำหนดไว้ งบประมาณที่องค์กรมีอยู่ ค่านิยมของผู้นำในองค์กร รวมทั้งความรู้ ความสามารถ และความสนใจของบุคลากรในองค์กรด้วย การมีส่วนร่วมของบุคคลมีหลายระดับ ตั้งแต่การเป็นสมาชิกทั่วไป เป็นสมาชิกผู้เข้าร่วมประชุม เป็นกรรมการ หรือเป็นประธานกรรมการ ดังนั้น จึงอาจแบ่งวิธีการที่บุคคลจะมีส่วนร่วมได้ 3 แบบ คือ (อคิน รพีพัฒน์, 2527 ไม่ปรากฏเลขหน้า) เป็นผู้กระทำการ หมายถึง ผู้ที่มีส่วนร่วมอย่างแข็งขันในกิจกรรม เป็นผู้รับผลการกระทำ หมายถึง ผู้ที่ได้รับผลจากกิจกรรมโดยตรง เป็นบุคคลทั่วไป หมายถึง บุคคลที่ไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรง แต่มีความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมในกิจกรรม

3.1 การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ

การตัดสินใจ เป็นศูนย์กลางของการเกิดความคิดที่หลากหลาย มีการกำหนดทางเลือก การประเมินทางเลือก และการตัดสินใจเลือกทางเลือก เปรียบได้กับการวางแผนเพื่อทำทางที่เลือกมาสู่การปฏิบัติ สามารถแบ่งการตัดสินใจนี้ออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ

3.1.1 การตัดสินใจช่วงเริ่มต้น (initial decision) โดยเริ่มจากการค้นหาความต้องการและวิธีการที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมหรือวินิจฉัยแยกโครงการที่สำคัญ เช่น การตัดสินใจว่าควรจะเริ่มโครงการหรือไม่ เริ่มที่ใด จะได้รับเงินและแรงงานจากแหล่งใด วิธีที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมและสนับสนุนทำอย่างไร การมีส่วนร่วมในช่วงนี้ เป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญที่สุดในการที่จะเลือกรับเอาโครงการที่เป็นประโยชน์ต่อกลุ่มคนและมีความเป็นรูปธรรมมาใช้โดยผ่าน

กระบวนการตัดสินใจ การเข้าไปมีส่วนร่วมยิ่งเร็วเท่าใดก็จะได้ข้อมูลทางเลือกที่มากขึ้น มีโอกาสที่จะประสบความสำเร็จได้มาก และสามารถป้องกันปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นได้

3.1.2 การตัดสินใจในช่วงดำเนินการ (ongoing decisions) คนในท้องถิ่นที่ไม่ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจช่วงเริ่มต้น อาจจะถูกชักจูงให้เข้าร่วมหลังจากที่นำโครงการเข้ามาแล้ว การมีส่วนร่วมในขั้นนี้ อาจจะมีผลต่อความสำเร็จของโครงการมากกว่า การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจช่วงเริ่มต้น ซึ่งโครงการจะต้องค้นหาความต้องการของบุคคลที่เข้ามามีส่วนร่วมในภายหลังนี้ จัดลำดับความสำคัญของโครงการและวิธีการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ที่เข้ามามีส่วนร่วม

3.1.3 การตัดสินใจในแง่ปฏิบัติการ (operational decisions) เป็นความเกี่ยวข้องในองค์การเมื่อโครงการเข้ามา หรือมีการเชื่อมโยงโครงการเข้ามาสู่คนในท้องถิ่น จะมีการรวมขององค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดนโยบายหลักเกณฑ์สำหรับทำกิจกรรมในโครงการ กำหนดกรอบที่จะให้สมาชิกยึดถือ มีการประชุมการคัดเลือกผู้นำที่จะเข้าไปมีอิทธิพลในองค์การ

3.2 การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ

คนในท้องถิ่นสามารถมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ 3 วิธี คือ

3.2.1 การมีส่วนร่วมในการสนับสนุนทรัพยากร (resource contribution) ซึ่งสามารถดำเนินการได้หลากหลายรูปแบบ ได้แก่ การสละแรงงาน เงิน วัสดุ อุปกรณ์ และการให้ข้อมูลข่าวสาร ทั้งหมดนี้เป็นแหล่งทรัพยากรหลักที่สำคัญซึ่งมีอยู่ในท้องถิ่น นำมาใช้เพื่อพัฒนาโครงการการส่งเสริมโดยใช้แรงงานในท้องถิ่นเป็นสิ่งที่ดี การบริจาคเงินและวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ แสดงให้เห็นทิศทางที่ชัดเจนของการมีส่วนร่วม สิ่งสำคัญของการมีส่วนร่วมนี้คือการรู้ว่าใครเป็นผู้สนับสนุนและทำอย่างไร โดยวิธีการสมัครใจ การได้รับค่าตอบแทนหรือโดยการบีบบังคับ การสนับสนุนเรื่องทรัพยากรบ่อยครั้งที่พบว่ามีความไม่เท่าเทียมกัน และเป็นการแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตัว

3.2.2 การมีส่วนร่วมในการบริหารและการประสานงาน (project administration and coordination) คนในท้องถิ่นสามารถรวมตัวกันในการปฏิบัติงาน โดยการเป็นลูกจ้าง หรือสมาชิกทีมที่ปรึกษาหรือเป็นผู้บริหารโครงการ เป็นสมาชิกอาสา ซึ่งทำหน้าที่ประสานงานกิจกรรมของโครงการ โดยมีการฝึกอบรม ให้รู้เทคนิคการปฏิบัติงานในโครงการสำหรับผู้เข้ามาบริหารหรือประสานงาน วิธีการนี้นอกจากจะเพิ่มความไว้วางใจให้กับคนในท้องถิ่นแล้ว ยังช่วยให้เกิดความตระหนักถึงปัญหาของตนเอง อีกทั้งยังทำให้เกิดการสื่อสารข้อมูลภายใน รวมถึงคำแนะนำซึ่งเป็นปัญหาของคนในท้องถิ่นตลอดจนผลกระทบที่ได้รับเมื่อโครงการเข้ามา

3.2.3 การมีส่วนร่วมในการขอความร่วมมือ (enlistment) การขอความร่วมมือ ไม่จำเป็นต้องมีผลประโยชน์เข้ามาเกี่ยวข้อง แต่มักจะพิจารณาถึงผลเสียที่ตามมาภายหลังจากที่นำโครงการเข้ามาและผลที่เกิดกับคนในท้องถิ่นที่เข้าร่วมโครงการ

3.3 การมีส่วนร่วมในผลประโยชน์

การมีส่วนร่วมในผลประโยชน์เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นมานานและมีผลในทางเศรษฐกิจซึ่งไม่ควรมองข้าม การมีส่วนร่วมในผลประโยชน์แบ่งได้ 3 ชนิด คือ

3.3.1 ผลประโยชน์ด้านวัตถุ (material benefits) เป็นความต้องการขั้นพื้นฐานของบุคคลทำให้เพิ่มการบริโภค เพิ่มรายได้และมีทรัพย์สินมากขึ้น ซึ่งควรวิเคราะห์ให้ได้ว่าใครคือ ผู้มีส่วนร่วมและดำเนินการให้เกิดขึ้น

3.3.2 ผลประโยชน์ด้านสังคม (social benefits) เป็นความต้องการขั้นพื้นฐานด้านสาธารณะ ได้แก่ ได้รับความรักหรือความพึงพอใจจากสาธารณูปโภค ทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้นจึงจำเป็นต้องมีการกำหนดการมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ ทั้งในเรื่องของปริมาณการแบ่งผลประโยชน์ คุณภาพของบริการและความพึงพอใจ

3.3.3 ผลประโยชน์ด้านบุคคล (personal benefits) ผลประโยชน์สำคัญที่ได้จากโครงการมี 3 ชนิด คือความรู้สึกในคุณค่าในตนเอง (self-esteem) พลังอำนาจทางการเมือง (political power) และความรู้สึกว่าตนมีประสิทธิภาพ (sense of efficiency)

การมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ ควรศึกษาผลเสียที่จะเกิดขึ้นตามมาภายหลังด้วย ถ้าหากอัตราการมีส่วนร่วมในผลประโยชน์มีความแตกต่างกัน ซึ่งเป็นข้อมูลที่สำคัญในการวางนโยบายหลักที่เกี่ยวข้องว่าจะให้ใครมีส่วนร่วมหากผลที่ออกไม่เป็นไปตามที่คาดหมายไว้เพื่อที่จะได้แก้ไขและหาแนวทางที่มีความเป็นไปได้ในการวางแผนโครงการใหม่

3.4 การมีส่วนร่วมในการประเมินผล

มีรายงานของการมีส่วนร่วมในการประเมินผลไว้น้อย เหตุที่เป็นเช่นนั้นเนื่องจากการประเมินผลที่เป็นสิ่งที่เข้าใจยากกว่า ควรจะประเมินผลอย่างไร จึงจะเหมาะสมที่สุด ควรวิเคราะห์หรือวัดผลหลังจากที่ได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ การปฏิบัติและผลประโยชน์มาแล้วหรือไม่ การมีส่วนร่วมในการประเมินผลทำได้ 2 รูปแบบ คือ การมีส่วนร่วมทางตรง (direct participation) และการมีส่วนร่วมทางอ้อม (indirect participation) ในการประเมินว่าใครบ้างที่มีส่วนร่วม และก่อให้เกิดความต่อเนื่องได้อย่างไร มีข้อเสนอแนะที่จะนำไปสู่การปฏิบัติอันจะก่อให้เกิดความสำเร็จอย่างไร มีการให้คำปรึกษาอย่างไรเกี่ยวกับข้อมูลข่าวสารที่ได้รับโดยส่วนใหญ่แล้ว เจ้าหน้าที่ของรัฐจะเป็นผู้ที่เข้ามามีส่วนร่วม ในการตรวจสอบงบประมาณประจำปี ในการประเมินผลนั้น มีบ่อยครั้งที่มีการใช้สื่อ เช่น การส่งจดหมายถึงบรรณาธิการ เพื่อแสดงความคิดเห็นว่าพึงพอใจหรือไม่พึงพอใจ การให้ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุง ซึ่งวิธีนี้มีผู้นิยมใช้และได้รับความสนใจมากขึ้นเนื่องจากเป็นรูปแบบของการมีส่วนร่วมในการประเมินผลที่ดีกว่าไม่มีส่วนร่วม

สรุปได้ว่า การมีส่วนร่วมเป็นวิธีการที่บุคคลเข้าไปร่วมอยู่ในสถานการณ์กลุ่ม และมี ส่วนในการกำหนดสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับตนเอง การมีส่วนร่วมมีที่มาแตกต่างกัน โดยอาจเกิดจากความต้องการของบุคคลเอง หรือเกิดจากการชักนำให้มีส่วนร่วม ซึ่งบุคคลอาจมีส่วนได้ในหลายลักษณะขึ้นอยู่กับปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

4. การเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม

การเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม (participatory learning) ว่าเป็นกระบวนการทัศนในการพัฒนาที่พยายามส่งเสริมให้คนเกิดการเรียนรู้ร่วมกันเพื่อเกิดพลังอย่างสร้างสรรค์ ทั้งทางความคิดและการทำงาน เพื่อให้เกิดแนวทางใหม่ในการพัฒนาของทุกฝ่าย โดยเฉพาะบทบาทภาครัฐที่จะไม่เป็นผู้สั่งการอีกต่อไป แต่จะต้องทำบทบาทเป็นผู้จัดกระบวนการเรียนรู้ให้กับคนในชุมชนได้เกิดการเรียนรู้ด้วยตนเอง และเกิดการเรียนรู้จากการพูดคุยแลกเปลี่ยนกับผู้อื่น โดยมีหลักการเรียนรู้ที่ยึดผู้เรียนเป็นศูนย์กลาง ซึ่งประกอบด้วยหลักการเรียนรู้พื้นฐาน 2 อย่าง คือ

4.1 การเรียนรู้เชิงประสบการณ์ (experiential learning) เป็นการเรียนรู้ที่มุ่งเน้นให้ผู้เรียนสร้างความรู้จากประสบการณ์เดิม

4.2 กระบวนการกลุ่ม (group process) เป็นกระบวนการเรียนรู้ที่จะทำให้อันคน ได้มีส่วนร่วมสูงสุด (maximum participation) และบรรลุงานสูงสุด (maximum performance)

5. ประโยชน์ของการที่มีส่วนร่วมในการพัฒนา

5.1 การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาย่อมก่อให้เกิดการพึ่งตนเองได้มากที่สุด เนื่องจากเกิดการเรียนรู้วิธีการแก้ปัญหาและสร้างความเจริญให้กับชุมชนหรือหมู่บ้านของตนผ่านกิจกรรมกระบวนการทำงานตามโครงการ

5.2 การส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนา เป็นการสะท้อนถึงความจริงใจของรัฐที่มีต่อการสนับสนุนให้ประชาชนมีเสรีภาพในการตัดสินใจ และกำหนดชะตากรรมของท้องถิ่นของตน

5.3 เป็นช่องทางสะท้อนปัญหาความต้องการที่แท้จริงได้ถูกต้องตรงประเด็น

5.4 เป็นการสร้างฉันทามติร่วมกัน ซึ่งก่อให้เกิดความชอบธรรม ในการตัดสินใจเนื่องจากการสร้างข้อตกลงที่เกิดจากการยอมรับร่วมกันภายในกลุ่ม

5.5 เป็นการพัฒนาศักยภาพของบุคคล เพราะในกระบวนการมีส่วนร่วม ย่อมจะต้องมีการแลกเปลี่ยนความรู้และข้อคิดเห็นระหว่างกัน ดังนั้น การมีส่วนร่วมของประชาชนจึงเป็นเสมือนเวทีในการเรียนรู้ที่มีประโยชน์อย่างมาก

5.6 เป็นการสนับสนุนการพัฒนาความรักท้องถิ่นและความรับผิดชอบต่อสังคม ให้เกิดขึ้นในพฤติกรรมของประชาชนในท้องถิ่น

5.7 ประชาชนเกิดความรู้สึกเป็นเจ้าของผลงาน อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาที่จัดทำขึ้นในหมู่บ้าน และจะช่วยแบ่งเบาภาระของรัฐในการดูแลรักษา

6. ปัจจัยที่ส่งเสริมการมีส่วนร่วม

บุคลากรในองค์กรอาจมีส่วนร่วมในการดำเนินงานต่างๆ ภายในองค์กรได้ ทั้งการมีส่วนร่วมโดยตรง มีการกระทำกิจกรรมต่างๆ ด้วยตนเอง หรือการมีส่วนร่วมทางอ้อม โดยผ่านตัวแทนที่เข้าไปทำงานแทนตน การมีส่วนร่วมมีประสิทธิภาพต่อการทำงานเป็นทีม แต่ก็มีข้อจำกัดในตัวเอง คือ ในทางปฏิบัติทำได้ยากและอาจล้มเหลวได้ง่ายหากนำมาใช้ไม่เหมาะสม ดังนั้น หากต้องการให้เกิดการมีส่วนร่วมในระดับสูงควรคำนึงถึงปัจจัย ดังนี้

- 6.1 การสร้างเสริมบรรยากาศของความไว้วางใจระหว่างผู้บริหารกับบุคลากร
- 6.2 ผู้บริหารควรสร้างบรรยากาศการทำงานที่มีความโปร่งใส เปิดเผย และให้ข้อมูลแก่บุคลากรให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้
- 6.3 ผู้บริหารควรเข้าหาบุคลากรโดยตรง มีความจริงใจต่อกัน
- 6.4 ควรยึดเกณฑ์โดยใช้เป้าหมายและวัตถุประสงค์ขององค์กรมาตัดสินมากกว่าการใช้เกณฑ์ของแต่ละบุคคล
- 6.5 บุคลากรจะมีส่วนร่วมเมื่อเขารู้สึกว่าการตัดสินใจนั้น ไม่มีผลกระทบต่อความมั่นคงของตนเอง
- 6.6 ผู้บริหารควรช่วยเหลือ เข้าใจ และตระหนักถึงข้อจำกัดของบุคลากรแต่ละคน
- 6.7 ควรมีนโยบายที่จะพัฒนาบุคลากร
- 6.8 ควรมีการฝึกฝนอบรมบุคลากร
- 6.9 มีการปรับระบบงานให้เหมาะสมกับบุคลากร มากกว่าที่จะบีบบังคับให้บุคลากรปรับตัวให้เหมาะสมกับงาน
- 6.10 ผู้บริหารควรกระจายอำนาจการตัดสินใจให้บุคลากรมีการตัดสินใจร่วมกันระหว่างผู้บริหารกับบุคลากรให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้

การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research: PAR)

1. องค์ความรู้เกี่ยวกับการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม

การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม เป็นความพยายามของนักวิชาการ และนักพัฒนา ในการสังเคราะห์ปัญหา และศักยภาพของงานวิจัยส่วนหนึ่งกับงานพัฒนาอีกส่วนหนึ่ง และพยายามเชื่อมโยงสาระสำคัญของการพัฒนาและการวิจัยออกมาเป็นการวิจัยแบบมีส่วนร่วม หรือการวิจัยและพัฒนา (Research and Development: R&D) การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (PAR) จึงเป็นการวิจัยและพัฒนารูปแบบหนึ่งที่ทำกับชุมชน และมีการเชื่อมโยงส่วนที่เป็นการวิจัย (PAR) กับส่วนที่เป็นการพัฒนาหรือแก้ปัญหา (development) เข้าด้วยกัน

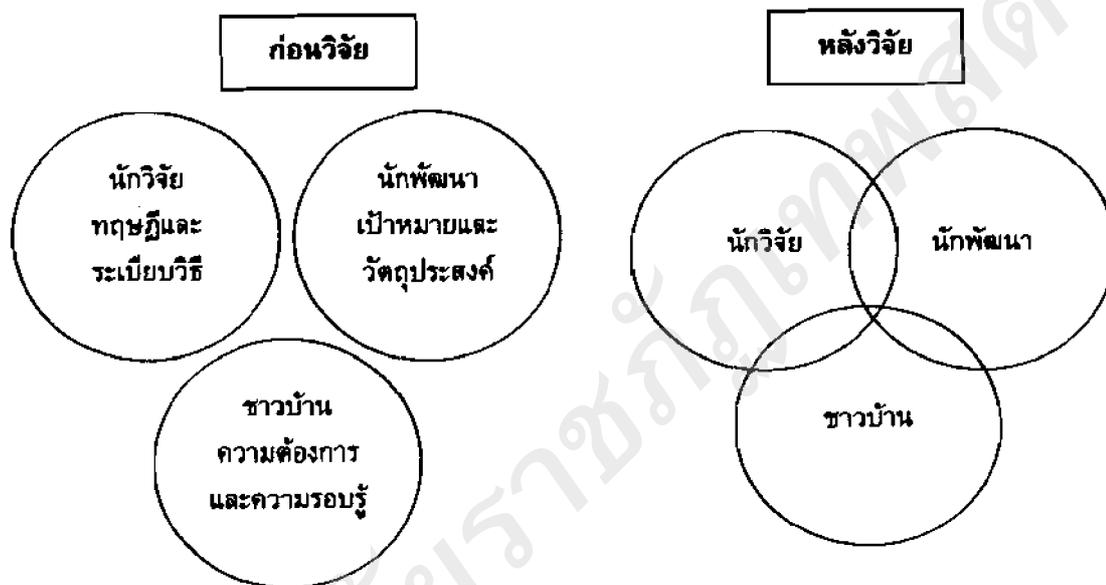
2. แนวคิดการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม

การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม คือ กระบวนการที่ผู้คนจำนวนหนึ่งในองค์กรหรือชุมชนเข้ามาร่วมศึกษาปัญหา โดยกระทำร่วมกับนักวิจัยผ่านกระบวนการวิจัยตั้งแต่ต้นจนกระทั่งเสร็จสิ้นการเสนอผลและการอภิปรายผลผลการวิจัย เป็นการเริ่มต้นของคนที่อยู่กับปัญหา (problems people) ค้นหาปัญหาที่ตนเองมีอยู่ร่วมกับนักวิชาการ จึงเป็นกระบวนการที่คนในองค์กรหรือชุมชนมิใช่ผู้ถูกกระทำ แต่เป็นผู้กระทำที่มีส่วนร่วมอย่างกระตือรือร้นและมีอำนาจร่วมกันในการวิจัย

การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม เป็นแนวทางวิจัยที่ต่างไปจากการวิจัยเชิงวิทยาศาสตร์ธรรมชาติหรือทางสังคมศาสตร์ เพราะเน้นการยอมรับหรือความเห็นพ้องจากฝ่ายชาวบ้าน ในการวิจัยชนิดนี้สิ่งที่นักวิจัยต้องคำนึงถึงคือ การประเมินความสัมพันธ์ระหว่างผู้วิจัยกับชาวบ้านอยู่ตลอดเวลา และการทบทวนวัตถุประสงค์ของการวิจัยเป็นครั้งคราว เพื่อให้สอดคล้องกับความคิดเห็นของชาวบ้าน อันจะนำไปสู่การมีส่วนร่วมอย่างแท้จริง และเกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชน

3. ปรัชญาของการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม

การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม เชื่อในปรัชญาว่าชาวบ้านเป็นผู้ที่อยู่กับข้อมูลอยู่กับความจริง เป็นผู้ที่มีสติเท่ากับนักวิจัยหรืออาจจะรู้มากกว่านักวิจัย การเลือกปฏิบัติใดๆ ก็ตาม ที่จะนำไปสู่การพัฒนาคุณภาพชีวิต จึงต้องเริ่มจากชาวบ้านด้วย ไม่ใช่จากสมมติฐานของผู้วิจัยหรือนักพัฒนาแต่ฝ่ายเดียวและผู้ที่เกี่ยวข้องฝ่ายต่างๆ ทั้งชาวบ้าน นักวิจัยและนักพัฒนา ควรมีส่วนร่วมในการร่วมกำหนดปัญหาและเลือกแนวทางในการปฏิบัติ เพื่อนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาบทบาทของทั้งสามฝ่ายต่างก็มีความเท่าเทียมกัน การวิจัยลักษณะนี้จึงเป็นการเรียนรู้ผสมผสานระหว่างความรู้เชิงทฤษฎี และระเบียบวิธีวิจัย เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ของนักพัฒนา รวมทั้งความต้องการกับความรอบรู้ของชาวบ้าน ดังภาพประกอบ



ภาพ 6 เปรียบเทียบโลกทัศน์ของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการวิจัย
 ที่มา : (สิทธิรัฐ ประพุทธนิตินสาร, 2545, หน้า 23)

จากภาพวงกลมแต่ละวงที่แสดงโลกทัศน์ หรือวิธีมองปัญหาของคนแต่ละกลุ่มที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการวิจัย โลกทัศน์ของแต่ละฝ่ายต่างกันไปตามกรอบแนวคิดที่ตนยึดถือ หลังจากเข้าสู่กระบวนการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม คนทั้งสามกลุ่มจะมี "โลกทัศน์ร่วม" และความเข้าใจร่วมกันในการพัฒนา ซึ่งเป็นรากฐานที่สำคัญในการพัฒนาความรู้ ความเข้าใจที่ได้จากการวิจัยและการพัฒนาไปพร้อมๆ กัน ในลักษณะการศึกษาชุมชนเพื่อนำมาใช้แก้ปัญหา คือ ค่อยๆ ศึกษาไปแล้วทำกิจกรรมไป กลุ่มประชากรผู้ถูกวิจัยเปลี่ยนบทบาทไปเป็นผู้ร่วมในการกระทำวิจัย โดยการมีส่วนร่วมตลอดกระบวนการ นับตั้งแต่การเริ่มตัดสินใจว่าควรจะศึกษาวิจัยในชุมชนนั้นหรือไม่ การประมวลเหตุการณ์หลักสูตร และข้อมูลเพื่อกำหนดปัญหาการวิจัย การเลือกกระบวนการแก้ปัญหา การสร้างเครื่องมือ การเก็บรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์และเสนอสิ่งที่ค้นพบ

นอกจากนี้ สิทธิรัฐ ประพุทธนิตินสาร (2545, หน้า 24-27) ได้เสนอปรัชญาแนวคิดของการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมสรุปได้ ดังนี้ .

3.1 การมีส่วนร่วมเป็นสิทธิ (right) เป็นเอกสิทธิ (privilege) เป็นการทำงานเป็นกลุ่ม เป็นกระบวนการบริหารการพัฒนาชุมชน และเป็นเครื่องมือชี้วัดการพัฒนาชุมชน

3.2 การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม เป็นกระบวนการที่มีชีวิต (dynamic and organic process) เริ่มต้นจากสภาพจริงในปัจจุบันมุ่งไปถึงจุดที่ควรจะเป็นไปได้ในอนาคต จะมีลักษณะที่มีความยืดหยุ่น และปรับเปลี่ยนได้ ไม่สามารถกำหนดเวลาและกิจกรรมล่วงหน้าได้

เชื่อว่าผู้ด้อยโอกาสมีความสามารถที่จะร่วมทำงานได้ จะต้องเริ่มจากคนที่รู้สึก (feel) ต่อปัญหา หรือความต้องการของตนไปสู่การคิด (think) การกระทำ ซึ่งยังผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลง (transformation) ทั้งในตัวเองและชุมชน ด้านสติปัญญา จิตใจและมีจิตด้านกายภาพสิ่งแวดล้อม อื่นๆ

3.3 กระบวนการของการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม ที่ประกอบไปด้วย การแสวงหาความรู้และการกระทำ จะดำเนินไปอย่างต่อเนื่องและไม่สิ้นสุด ทรายเท่าที่ ผู้ด้อยโอกาสยังสามารถรวมกลุ่มกันได้ และดำเนินถึงภูมิปัญญาชาวบ้านที่มีความสำคัญ ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าภูมิปัญญาของนักวิชาการ

3.4 การวิจัยแบบมีส่วนร่วมเกิดจากการปรับยุทธศาสตร์ ในการพัฒนาชุมชน ท้องถิ่นจากการสั่งการจากหน่วยเหนือมาเป็นชุมชนหรือชาวบ้านผู้ได้รับการพัฒนา เป็นศูนย์กลางการดำเนินการด้วยความเชื่อในความสามารถของมนุษย์ ที่แก้ไขปัญหา ด้วยตัวเองได้ ถ้าเขารู้และเข้าใจเป้าหมายการพัฒนาตนเองและชุมชน การวิจัยลักษณะนี้ เป็นการจุดพลังให้ชุมชนรับรู้การเรียนรู้ร่วมกันแก้ไขปัญหาต่างๆ ของชุมชน เป็นการเรียนรู้ ของชุมชนอันเกิดจากการทำงานร่วมกัน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาชุมชนที่ยั่งยืน นอกจากนี้ ยังเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างผู้วิจัยกับสมาชิกในชุมชนทำการศึกษาชุมชน เน้นการวิเคราะห์ชุมชนเพื่อค้นหาศักยภาพ ปัญหา แนวทางแก้ปัญหาด้วยการวางแผน ปฏิบัติ ตามแผนที่วางไว้ประเมินงานเป็นระยะ เพื่อปรับเปลี่ยนแผนการดำเนินงานให้สามารถบรรลุ เป้าหมายได้

3.5 เป้าหมายสุดท้ายของการวิจัย คือ การเปลี่ยนแปลงสังคมอย่างถอนราก ถอนโคนเพื่อพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น เพราะฉะนั้นจึงต้องให้ประชาชน มีส่วนร่วมอย่างแข็งขันและเต็มทีตลอดกระบวนการของการวิจัย ตั้งแต่การทำความเข้าใจ และนิยามปัญหาของการวิจัย การเลือกวิธีการแก้ปัญหา การวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆ การทำ กิจกรรมที่จะตามมาจากผลการวิจัย และยังคงให้กลุ่มคนไร้อำนาจต่อรอง (powerless group) เข้ามามีส่วนร่วมในการวิจัยด้วย ทั้งนี้เพื่อ จะก่อให้เกิดจิตสำนึกในหมู่ประชาชน เกิดความหวงแหน ทรัพยากรต่างๆ ของคนและมุ่งไปสู่การพึ่งตนเอง นักวิจัยภายนอกเป็นเพียงผู้อำนวยการ และเป็นผู้ร่วมเรียนรู้ตลอดกระบวนการวิจัยเท่านั้น

4. วัตถุประสงค์ของการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม

การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม เป็นการส่งเสริมให้คนในชุมชนได้เรียนรู้ ได้พัฒนาตนเองในการนำไปสู่การพัฒนาชุมชนและสังคมทุกด้าน ซึ่งสามารถจำแนก วัตถุประสงค์ของการวิจัยได้ดังนี้

4.1 เพื่อปลุกจิตสำนึกให้คนในชุมชนได้ตระหนักในปัญหาของตนเอง และเกิด ความตระหนักในบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของตน มีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาของตนเอง และชุมชน

4.2 เพื่อดำเนินการวิจัย โดยเน้นการเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ อย่างเป็นวิทยาศาสตร์ซึ่งช่วยในการตัดสินใจ กำหนดปัญหาและแนวทางในการแก้ปัญหา รวมทั้งดำเนินการแก้ปัญหาด้วยตนเอง โดยอาจร่วมกับองค์กรและหน่วยงานต่างๆ ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องนั้นๆ

4.3 เพื่อร่วมกับชุมชนในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง

4.4 เพื่อส่งเสริมการรวมกลุ่ม และการทำงานร่วมกันในการแก้ปัญหา และการพัฒนาชุมชน อีกทั้งผลักดันให้กิจกรรมทั้งหมดดำเนินไปได้อย่างต่อเนื่อง

5. วิธีการวิจัย

การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม มีวิธีดำเนินการวิจัยดังนี้

5.1 เน้นการศึกษาชุมชน เป็นการให้ความสำคัญกับข้อมูลและความคิดของชาวบ้าน การเก็บข้อมูลเป็นการสนทนาแลกเปลี่ยนประสบการณ์ และความคิดเห็นร่วมกัน เพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหาในชุมชนหรือความต้องการของชุมชน ซึ่งเป็นการช่วยกันวิเคราะห์สภาพปัจจุบันในชุมชน นอกจากนี้ต้องคำนึงถึงทรัพยากรในชุมชนที่เอื้อต่อการแก้ปัญหาและการพัฒนา

5.2 เน้นการหาแนวทางในการแก้ไข้ปัญหา โดยประชาชนมีส่วนร่วมในการวิเคราะห์ปัญหา ศึกษาทรัพยากรท้องถิ่นที่จะนำไปสู่วิธีการแก้ไข้ปัญหา

5.3 เน้นให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการคัดเลือกโครงการ เพื่อนำไปสู่การนำไปปฏิบัติ ซึ่งอาจจะต้องคำนึงถึงเชิงเศรษฐศาสตร์ในแง่ของความคุ้มค่า ความเหมาะสมกับเงื่อนไขทางวัฒนธรรม ความเชื่อและอื่นๆ ร่วมด้วย

5.4 เน้นให้ประชาชนในการดำเนินงานแก้ไข้ปัญหาทุกขั้นตอน และสามารถดำเนินการได้เอง หลังจากสิ้นสุดการวิจัยหรือเมื่อนักวิจัยออกจากพื้นที่แล้ว

6. ระเบียบวิธีวิจัย

ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมเป็นระเบียบวิธีที่ไม่ยึดติดรูปแบบอันเป็นมาตรฐานใดๆ การรวบรวมข้อมูลทำได้ในหลายๆ รูปแบบ ซึ่งโดยมากจะใช้วิธีเดียวกันกับวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ แต่การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมมีขั้นตอนมากกว่างานวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งมีการปฏิบัติการและกิจกรรมที่เพิ่มเข้ามา ตลอดจนการติดตามประเมินสถานการณ์และการปรับปรุงแก้ไข้เพื่อให้เกิดความเหมาะสม การรวบรวมข้อมูลตั้งแต่การเข้าสนาม การสร้างความสัมพันธ์ การสังเกต การสัมภาษณ์ และการวิเคราะห์ เน้นการมีส่วนร่วมของฝ่ายประชาชน วิธีการทำได้หลายวิธี เช่น การตะล่อม (probe) การประชุมกลุ่ม การใช้วีดิทัศน์ การประชุมเชิงปฏิบัติการ การสัมมนา การสำรวจ การให้คำปรึกษา การทำแผนที่ของชุมชน การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก การสนทนากลุ่ม การอภิปราย ส่วนการที่จะได้ข้อมูลที่ต้องการโดยใช้วิธีการใดนั้นต้องมีความกลมกลืน และขึ้นอยู่กับการตกลงร่วมกัน ระหว่างนักวิจัยกับประชาชนในชุมชน

7. บทบาทของนักวิจัยในการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม

การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม นักวิจัยต้องมีบทบาทดังนี้

7.1 ต้องตระหนักในข้อจำกัดของตนเอง มีความรู้สึกที่ไม่รู้ นอกจากนี้ยังต้องตระหนักในระบบคุณค่าของตนเอง เมื่อต้องสัมพันธ์กับค่านิยมของประชาชนในท้องถิ่นที่แตกต่างกันไปจากตนเอง

7.2 ยอมรับการไม่รู้และพยายามเรียนรู้จากคนในชุมชนโดยผ่านมิตรภาพ ความเข้าใจซึ่งกันและกัน

7.3 หลังจากที่ได้ข้อมูลพอสมควรหรือเข้าใจปัญหาของท้องถิ่น ต้องร่วมกันกับชาวบ้านหาทางออกหรือการแก้ไขปัญหา ซึ่งขั้นตอนนี้เป็นงานหนักและมักเกี่ยวพันกับความขัดแย้งอันเกิดจากโครงสร้างอำนาจท้องถิ่น แต่การก้าวเดินอย่างมีจังหวะ ปลูก กระตุ้นให้ชาวบ้านตระหนักและเปิดใจกว้างออก จะช่วยให้ชาวบ้านได้เรียนรู้ และเห็นทางออกที่ไม่จำเป็นต้องมีการปะทะหรือนำไปสู่ความขัดแย้งเสมอไป นอกจากนั้นการแก้ไขปัญหาโดยชาวบ้านมีส่วนร่วมเป็นระบบการเรียนรู้วิธีการแก้ปัญหาไปด้วย

7.4 คนนอกที่เข้าไปเรียนรู้ในชุมชนหรือชนบท ต้องเตรียมเรียนรู้เกี่ยวกับสถานการณ์ความขัดแย้งของชนชั้นผู้นำไปชุมชน ความสัมพันธ์ระหว่างพวกเขา กับอำนาจภายนอกอิทธิพลของเขาค่อนโยบายและการปฏิบัติในการพัฒนา

กล่าวโดยสรุป การวิจัยและพัฒนาแบบมีส่วนร่วมเป็นกระบวนการเรียนรู้ร่วมกัน ผลของกระบวนการเรียนรู้จะทำให้ทุกฝ่ายที่เป็นหุ้นส่วนได้รับ (take) และได้ให้ (give) จะเห็นได้ว่าการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research: PAR) เป็นกลไกสำคัญในกระบวนการพัฒนา เนื่องจากเป็นการวิจัยที่สร้างองค์ความรู้ สามารถพัฒนาไปสู่การปฏิบัติได้ ขณะเดียวกันก็ยังสามารถเป็นแนวคิดในการสร้างกระบวนการพัฒนา เพื่อที่จะจัดการปัญหาในอนาคตได้อีกด้วย ซึ่งสอดคล้องกับสภาพสังคมในปัจจุบันที่ต้องการองค์ความรู้ที่จำเป็นต่อการแก้ปัญหาหรือการพัฒนาในกิจกรรมต่างๆ เพื่อการดำรงชีวิตที่ดี