

แนวทางการบริหารจัดการ กรณีการละเมิดรุกล้ำในเขตทางหลวง หมวดการทางขอนแก่นที่ 2  
(แอมมอ) แขวงการทางขอนแก่นที่ 1 กรมทางหลวง  
GUIDELINES FOR ENCROACHMENT MANAGEMENT ON THE COUNTY  
HIGHWAYS IN AEWMONG AREA WITHIN KHON KAEN HIGHWAYS DEPOT 2,  
KHON KAEN HIGHWAYS DISTRICT 1, DEPARTMENT OF HIGHWAYS

รุ่งนภา แสนสิงห์<sup>1</sup>  
อมรรวรรณ รังกุล<sup>2</sup>  
วิเชียร วรพุทธพร<sup>3</sup>

### บทคัดย่อ

การศึกษาแนวทางการบริหารจัดการ กรณีการละเมิดรุกล้ำในเขตทางหลวง หมวดการทางขอนแก่นที่ 2 (แอมมอ) แขวงการทางขอนแก่นที่ 1 กรมทางหลวง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันและวิเคราะห์สาเหตุการละเมิดรุกล้ำเขตทางหลวง และจัดทำแนวทางในการบริหารจัดการการละเมิดรุกล้ำในเขตทางหลวงหมวดการทางขอนแก่นที่ 2 (แอมมอ) พบว่า สถานการณ์ปัจจุบันมีแนวโน้มจำนวนผู้ละเมิดรุกล้ำเขตทางหลวงเพิ่มขึ้นทุกปี และจากการสัมภาษณ์กลุ่มเชิงลึก 4 กลุ่มได้แก่ ผู้ละเมิดรุกล้ำ พบว่า ไม่มีความรู้เกี่ยวกับ พ.ร.บ. กรมทางหลวง ไม่มีอาชีพอื่นที่มีรายได้เพียงพอ เจ้าหน้าที่เทศบาล พบว่า ไม่มีพื้นที่เพื่อบริหารจัดการ และเห็นว่าพื้นที่บึงเบียมควรมีการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เจ้าหน้าที่ตำรวจ พบว่า การประสานงานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแขวงทางหลวงยังมีน้อย ส่วนการสัมภาษณ์กลุ่มเชิงลึกเจ้าหน้าที่แขวงการทางขอนแก่นที่ 1 พบว่า เจ้าหน้าที่ไม่เข้มงวดเท่าที่ควร ไม่อยากปะทะกับผู้ละเมิดรุกล้ำและผู้มีอิทธิพลในพื้นที่ ความคิดเห็นของประชาชนจากแบบสอบถาม พบว่า ส่วนใหญ่พบเห็นการละเมิดรุกล้ำเขตทางหลวง แต่ก็รู้สึกเฉยๆ เนื่องจากเคยใช้บริการหรือซื้อสินค้าจากร้านค้าตามเขตทางหลวง บางส่วนเคยประสบปัญหาอุบัติเหตุจากการละเมิดรุกล้ำ เป็นการกีดขวางทางจราจร แนวทางแก้ไขควรมีการตรวจสอบการละเมิดรุกล้ำเขตทางหลวงอย่างสม่ำเสมอ จัดการกับเจ้าหน้าที่ของรัฐที่รับผลประโยชน์ และกำหนดพื้นที่ให้กับผู้ละเมิดรุกล้ำให้เป็นสัดส่วน ผู้ศึกษาได้จัดทำแนวทางการแก้ไข 3 โครงการ คือ โครงการบึงเบียมพัฒนา (ชุมชนต้นแบบ) โครงการประชาสัมพันธ์และการสื่อสาร และโครงการป้องกันการรุกล้ำอย่างยั่งยืน

**คำสำคัญ :** การละเมิดรุกล้ำเขตทางหลวง กรมทางหลวง

### Abstract

This independent study investigated the Highways encroachment in Aewmong Area within Khon Kaen Highways Depot 2, Khon Kaen Highways District 1 under the Department of Highways to find its root causes in the current situation and the guidelines to effectively manage this problem. The in-depth interviews were conducted with four sample groups i.e. people encroaching on highways, related staffs at Khon Kaen Highways District 1, Tambon Administrative organization, Municipality and police officers. The findings showed that more and more local people had been encroaching the highways annually resulting from their ignorance of the Highways Acts with neither alternatives nor better choices of career. Also, both local administrative organizations like the TAO or municipality did not have suitable locations for them to make a proper living. These related authorities also lacked effective cooperations. Moreover, the staffs at Khon Kaen Highways District 1 revealed that neither the

<sup>1</sup> นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต วิทยาลัยบัณฑิตศึกษากิจการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

<sup>2</sup> อาจารย์ วิทยาลัยบัณฑิตศึกษากิจการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

<sup>3</sup> ผู้ช่วยศาสตราจารย์ วิทยาลัยบัณฑิตศึกษากิจการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

relevant laws had not been strictly enforced. This might have been resulted from these authorities tried to avoid the conflicts with the local influencers and violators themselves. Similarly, 400 questionnaire respondents who frequently used the target highways thought effective management for the prevalence of the highways encroachment was needed as it directly led to road accidents. This can be done by to strictly enforce Highways Acts with a regular follow-up. The study's findings yielded the guideline for managing the Highways encroachment under three projects ; 1), Buengnuim Development Project as a model project, 2), Public Relations and Communications Project and 3), Sustainable Encroachment Prevention Project.

**Keywords:** Encroachment on highways, Department of Highways

## บทนำ

แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1 เป็นหน่วยงานในระดับจังหวัดของกรมทางหลวง มีหน้าที่ควบคุมดูแลบำรุงรักษาทางหลวง และตรวจสอบแนวเขตทางหลวงมิให้มีการละเมิดรुक้า ถ้าหากมีการละเมิดรुक้าจำเป็นต้องมีการดำเนินการผลักดันผู้ละเมิดออกไปให้พ้นจากเขตทางหลวง ในสถานการณ์ปัจจุบัน การเดินทางโดยเส้นทางสองข้างทางมักจะมีร้านค้าตลอดทุกเส้นทาง เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักเชื่อมการจราจรระหว่างภาคต่อภาค จากสระบุรีถึงหนองคาย เป็นประตูสู่อินโดจีน การรुक้าเขตทางหลวงเหล่านี้นับวันยิ่งทวีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้เกิดปัญหาตามมา ได้แก่ ก่อให้เกิดความไม่สะดวก กีดขวางการสัญจรของประชาชนทั้งบนทางเท้า และถนนสาธารณะ เป็นผลเสียต่อระบบคมนาคมขนส่ง เนื่องจาก ทำให้พื้นที่ใช้สัญจรไม่สะดวก คับแคบ การเดินสวนกันไปมาติดขัด และก่อให้เกิดความสกปรก อันเนื่องมาจากการทิ้งเศษอาหาร เศษขยะ หรือเป็นสาเหตุให้เกิดขวางการจราจรจนเกิดอุบัติเหตุได้ เช่น เกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนจากยานพาหนะคันอื่นที่ขับตามมาได้ หรือในกรณีที่ขณะขับขี่ยานพาหนะอยู่บนท้องถนน แล้วละสายตาไปมองดูป้ายแนะนำและป้ายโฆษณาที่ติดตั้งอยู่ในเขตทาง อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในขณะขับขี่ยานพาหนะได้ และทำให้เสียภาพลักษณ์ ขาดความเป็นระเบียบ เรียบร้อย ซึ่งมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะหมวดการทางขอนแก่นที่ 2 (แอมวอง) ได้รับการรายงานการละเมิดรुक้าสูงสุดในแขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1 กรมทางหลวง

## วัตถุประสงค์

1. ศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันและวิเคราะห์สาเหตุการละเมิดรुक้าเขตทางหลวง หมวดการทางขอนแก่นที่ 2 (แอมวอง) แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1 กรมทางหลวง
2. จัดทำแนวทางในการบริหารจัดการการละเมิดรुक้าในเขตทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบของหมวดการทางขอนแก่นที่ 2 (แอมวอง) แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1 กรมทางหลวง

## วิธีดำเนินการศึกษา

### ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ศึกษาในครั้งนี้ จากผู้ขับรถบนทางหลวง (66,723 คน) สุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตร Yamane [8] ได้ประชากรตัวอย่าง 400 คน และทำการสัมภาษณ์กลุ่มเชิงลึก 4 กลุ่ม ประกอบด้วย ผู้ประกอบการร้านค้าที่ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงในพื้นที่ควบคุมของหมวดการทางขอนแก่นที่ 2 (แอมวอง) (6 คน) บุคลากรที่ปฏิบัติงานในสังกัดแขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1 (9 คน) เจ้าหน้าที่องค์การบริหารส่วนตำบลหรือเทศบาล (6 คน) และเจ้าหน้าที่ตำรวจ (6 คน)

### ขอบเขตและระยะเวลา

ช่วงเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 – พฤษภาคม พ.ศ. 2558

### ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ในความรับผิดชอบหมวดการทางขอนแก่นที่ 2 (แอมวอง) แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1 กรมทางหลวง

## วิธีดำเนินการศึกษา

ศึกษาสถานการณ์ปัจจุบัน โดยทำการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำราเรียน หนังสือ รายงานผลการวิจัย บทความ และทำการสืบค้นข้อมูลเพิ่มเติมทางอินเทอร์เน็ต นำข้อมูลเหล่านี้มาทำการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั่วไป (General Analysis) โดยใช้ PESTE Analysis ศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันภายในองค์กร และทำการวิเคราะห์สาเหตุการละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงโดยการระดมสมองจากเจ้าหน้าที่หมวดการทางที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รองผู้อำนวยการแขวงการทาง ฝ่ายปฏิบัติการ หัวหน้างานสถิติ นายช่างหมวดการทางทั้ง 5 หมวด (9 คน) โดยใช้แผนผังก้างปลา (Fishbone Diagram) [1] ใช้หลักการ 4M 1E เป็นกลุ่มปัจจัย (Factors) วิเคราะห์หาสาเหตุรากเหง้า (RCA) เพื่อหาสาเหตุที่แท้จริง และกลุ่มปัจจัยสาเหตุต่างๆ

เครื่องมือที่ใช้ในการจัดทำแนวทางการบริหารจัดการการละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงหมวดการทางขอนแก่นที่ 2 (แควมอง) แขวงการทางขอนแก่นที่ 1 คือ แบบสัมภาษณ์เป็นคำถามแบบปลายเปิด (open end questions) เพื่อนำไปเก็บข้อมูล 4 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวง เจ้าหน้าที่องค์การบริหารส่วนตำบล/เทศบาล เจ้าหน้าที่ตำรวจ และบุคลากรที่ปฏิบัติงานในสังกัดแขวงการทางขอนแก่นที่ 1 และแบบสอบถาม (questionnaire) ถามความคิดเห็นประชาชนผู้ใช้เส้นทางหมวดการทางขอนแก่นที่ 2 (แควมอง)

ได้ข้อมูลทั้งภายนอกและภายในองค์กร ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกและข้อมูลจากแบบสอบถาม พร้อมทั้งทำการพิจารณาพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้อง นำแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการสร้างแรงจูงใจ การเจรจาต่อรอง [4] และการบริหารจัดการมาศึกษา [6] แล้วนำข้อมูลทั้งหมดมาทำการวิเคราะห์ร่วมกันเพื่อหาแนวทางในการบริหารจัดการการละเมิดรถกล้าในเขตทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบของหมวดการทางขอนแก่นที่ 2 (แควมอง) แขวงการทางขอนแก่นที่ 1 กรมทางหลวง

## ผลการศึกษา

จากข้อมูลสถานการณ์ปัจจุบันของแขวงการทางขอนแก่นที่ 1 พบว่า จำนวนผู้รถกล้าเขตทางหลวงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น [2] จากปี พ.ศ. 2555 จำนวน 31 ราย เป็นในปี 2558 จำนวน 55 ราย กรมทางหลวงมีหน้าที่กำกับดูแลเขตทางหลวง โดยใช้พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 [5] ซึ่งแม้ว่าอำนาจหน้าที่ในการรักษากฎหมายจะเป็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่ข้าราชการเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวง ก็ยังคงต้องมีหน้าที่ในการกำกับดูแลให้มีการถือปฏิบัติตามกฎหมายด้วยเช่นกัน และข้าราชการเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการกำกับควบคุมให้เป็นไปตามกฎหมาย

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกองค์กร พบว่า เนื่องจากผู้รถกล้ามีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปีทำให้ต้องขอความช่วยเหลือจากคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) เพื่อจัดการกับผู้รถกล้าเขตทางหลวงอย่างเด็ดขาด โดยเฉพาะกลุ่มผู้มีอิทธิพลในพื้นที่ อีกทั้งสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันยังมีความไม่แน่นอนในการขยายตัวของเศรษฐกิจโลกสูง ราคาพืชผลทางการเกษตรยังทรงตัวอยู่ในระดับต่ำ รวมถึงภาวะหนี้ครัวเรือนมีอยู่ในระดับสูง ต้นทุนการผลิตและค่าครองชีพปรับตัวสูงขึ้น เช่น ค่าแรง ราคาพลังงาน ราคาน้ำมัน ค่าไฟฟ้า ค่าขนส่ง เป็นต้น (ข้อมูลคาดการณ์ปี 2557-2558 โดยศูนย์พยากรณ์เศรษฐกิจและธุรกิจ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย) [3] ส่งผลให้รายได้ในครัวเรือนไม่เพียงพอต่อการใช้จ่าย ประชาชนจึงหารายได้เสริมจากเกษตรกรรม ลดค่าใช้จ่ายต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นค่าเดินทาง ราคาน้ำมัน ค่าเช่าต่างๆ และการหาเข้ากินค่า ทำให้เจ้าหน้าที่หมวดการทางเกิดความเห็นอกเห็นใจ ไม่เข้มงวดในการจัดการผู้รถกล้าเท่าที่ควร

จากการสัมภาษณ์กลุ่มเชิงลึก 4 กลุ่ม ได้แก่ ผู้รुक้า เจ้าหน้าที่แขวงทางทางขอนแก่นที่ 1 เจ้าหน้าที่ อบต./เทศบาล และเจ้าหน้าที่ตำรวจ สรุปประเด็นได้ว่าประชาชนผู้รुक้าต้องการมาตรการที่ชัดเจน และมีแนวปฏิบัติเดียวกันทุกเส้นทาง ต้องการนำมาค้าขายได้เหมือนเดิมโดยที่ไม่ผิดกฎหมาย และพร้อมจะให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ เจ้าหน้าที่แขวงทางทางขอนแก่นที่ 1 เจ้าหน้าที่ อบต./เทศบาล และเจ้าหน้าที่ตำรวจ เสนอว่าควรทำการหารือร่วมกันทั้ง 3 หน่วยงาน จะสามารถหาแนวทางที่ดีในการแก้ไขปัญหาการรुक้าพื้นที่เขตทางหลวงได้ โดยที่ไม่กระทบกับคนสัญจรไปมา และไม่ทำให้ผู้รुक้าที่ทำมาหากินสุจริตเดือดร้อน

จากการสอบถามของประชากรที่ใช้เส้นทางในเขตพื้นที่หมวดการทางขอนแก่นที่ 2 (แวมอง) จำนวน 400 คน พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 62.00) มีอายุตั้งแต่ 46 ปี – 55 ปี (ร้อยละ 26.00) มีอาชีพเป็นข้าราชการ (ร้อยละ 24.50) ใช้ยานพาหนะในการใช้สัญจรไปมาคือ รถยนต์ (ร้อยละ 51.75) ใช้เส้นทางสัญจรที่ใช้ประจำคือ ถนนมิตรภาพ (ร้อยละ 38.75)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการละเมิดรुक้าเขตทางหลวงของผู้สัญจร พบว่า ส่วนใหญ่เคยเห็นการละเมิดรुक้าเขตทางหลวง (ร้อยละ 88.25) โดยรูปแบบการละเมิดรुक้าเขตทางหลวงที่เคยเห็นนั้นคือป้ายโฆษณา (ร้อยละ 71.50) และยังคงประสบปัญหาอุบัติเหตุเนื่องจากการละเมิดรुक้าเขตทางหลวง (ร้อยละ 8.50) แม้จะเป็นตัวเลขที่น้อยแต่ก็ทำให้เกิดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน โดยเส้นทางที่เคยประสบปัญหาอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่คือ ถนนมิตรภาพ (ร้อยละ 38.24) ยังมีผู้ที่เคยพบเห็นอุบัติเหตุจากการจอดรถซื้อสินค้าตามเขตทางหลวงในการสัญจร (ร้อยละ 45.25) และเห็นนานๆ ครั้ง (ร้อยละ 54.14) ประชาชนคิดเห็นว่าการละเมิดรुक้าเขตทางหลวงเป็นการกีดขวางทางจราจร (ร้อยละ 64.50) บางส่วนรู้สึกเฉยๆ (ร้อยละ 73.00) รู้สึกไม่ชอบ (ร้อยละ 26.50) มีผู้เคยใช้บริการหรือซื้อสินค้าจากร้านค้าตามเขตทางหลวง (ร้อยละ 61.00) เป็นการซื้อนานๆ ครั้ง (ร้อยละ 45.49) และผู้สัญจรไปมาเห็นว่าควรมีการตรวจสอบการละเมิดรुक้าเขตทางหลวงอย่างสม่ำเสมอ (ร้อยละ 81.75) มีการจัดการกับเจ้าหน้าที่ของรัฐที่รับผลประโยชน์ (ร้อยละ 64.25) และกำหนดพื้นที่ให้กับผู้ละเมิดรुक้าให้เป็นสัดส่วน (ร้อยละ 61.25) มีความเห็นว่าผู้สัญจรไปมาได้รับผลกระทบจากการรुक้าเขตทางหลวงและต้องการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องแก้ไขปัญหาเหล่านี้ต่อไป

## สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

### สรุป

การศึกษาสถานการณ์ปัจจุบัน พบว่า แนวโน้มผู้รुक้ามีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี ผลการสัมภาษณ์กลุ่มเชิงลึก 4 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ละเมิดรुक้า เจ้าหน้าที่แขวงทางทางขอนแก่นที่ 1 เจ้าหน้าที่ อบต./เทศบาล และเจ้าหน้าที่ตำรวจ สรุปประเด็นร่วมกันได้ว่าประชาชนผู้ละเมิดรुक้าต้องการมาตรการที่ชัดเจน และมีแนวปฏิบัติเดียวกันทุกเส้นทาง ยังต้องการนำมาค้าขายได้เหมือนเดิมโดยที่ไม่ผิดกฎหมาย และพร้อมจะให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ ซึ่งทางเจ้าหน้าที่แขวงทางทางขอนแก่นที่ 1 เจ้าหน้าที่ อบต./เทศบาล และเจ้าหน้าที่ตำรวจ แสดงความคิดเห็นว่าควรมีการหารือร่วมกันทั้ง 3 หน่วยงาน เพื่อหาแนวทางที่ดี ที่จะเป็นทางออกในการแก้ไขปัญหาการรुक้าพื้นที่เขตทางหลวงได้ โดยไม่กระทบกับคนสัญจรไปมา ผลการสอบถามของประชาชนที่ใช้เส้นทางในเขตพื้นที่หมวดการทางขอนแก่นที่ 2 (แวมอง) พบว่า ส่วนใหญ่พบเห็นการละเมิดรुक้าเขตทางหลวง (ร้อยละ 85.25) แต่ก็รู้สึกเฉยๆ เนื่องจากเคยใช้บริการหรือซื้อสินค้าจากร้านค้าตามเขตทางหลวง (ร้อยละ 61.00) ทั้งนี้มีบางส่วนเคยประสบปัญหาอุบัติเหตุเนื่องจากการละเมิดรुक้าเขตทาง (ร้อยละ 8.50) และเห็นว่าการละเมิดรुक้าเขตทางหลวงเป็นการกีดขวางทางจราจร (ร้อยละ 64.50) ควรมีการตรวจสอบการละเมิดรुक้าเขตทางหลวงอย่างสม่ำเสมอ (ร้อยละ 81.75) มี

การจัดการกับเจ้าหน้าที่ของรัฐที่รับผลประโยชน์ (ร้อยละ 64.25) และกำหนดพื้นที่ให้กับผู้ละเมิดรुक้าให้เป็นสัดส่วน (ร้อยละ 61.25) ต้องการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขปัญหา ดังนั้นผู้ศึกษาจึงได้จัดทำแนวทางการแก้ไข จำนวน 3 โครงการ คือ 1. โครงการบึงนิยมพัฒนา (ชุมชนต้นแบบ) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ชุมชนบึงนิยมมีสถานที่เชิงพาณิชย์ เพื่อตระหนักถึงการรुक้าเขตทางหลวง และเพื่อปริมาณการลดการรुक้าเขตพื้นที่ทางหลวง 2. โครงการประชาสัมพันธ์และการสื่อสาร มีวัตถุประสงค์เพื่อเกิดการสื่อสารที่ถูกต้องกับภาคประชาชน และการให้ความร่วมมือกันทางปฏิบัติต่อการแก้ไขปัญหาการรुक้าเขตพื้นที่ทางหลวง และ 3. โครงการป้องกันการรुक้าอย่างยั่งยืน มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันการรुक้าไม่ให้เกิดซ้ำ

### อภิปรายผล

จากการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ปัญหาจากการรुक้าพื้นที่เขตทางหลวง มีสาเหตุหลัก คือ เจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ไม่เข้มงวด ผู้รुक้าไม่มีความรู้เกี่ยวกับ พ.ร.บ. กรมทางหลวง ผู้รुक้าไม่มีอาชีพอื่นที่มีรายได้เพียงพอ ไม่มีพื้นที่ทดแทน และความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังมีน้อย จากการสอบถามส่วนใหญ่เคยเห็นการละเมิดรुक้าเขตทางหลวง แต่ก็รู้สึกเฉยต่อการละเมิดรुक้าพื้นที่เขตทางหลวงที่พบเห็น เนื่องจากคิดว่าไม่ใช่หน้าที่ความรับผิดชอบของตน ก็ยังใช้บริการหรือซื้อสินค้าจากร้านค้าตามเขตทางหลวง ซึ่งเป็นการขาดความรับผิดชอบต่อสังคม การไม่มีผลกระทบและไม่ได้รับความเดือดร้อนมาก และตัวเองก็ได้ผลประโยชน์จากความสะดวกในการซื้อสินค้า โดยประชาชนไม่ได้ให้ความร่วมมือในการแจ้งข้อร้องเรียนเมื่อพบเห็นการละเมิดรुक้า และไม่ทราบว่าจะผลกระทบจะเป็นอย่างไร ทั้งนี้บทลงโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ถ้าซื้อ ขาย แจกจ่าย หรือเรียบบนทางจราจร และไหล่ทาง มีความผิดจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 5,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ปลุกสร้างสิ่งใดในเขตทางหลวง โดยไม่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง มีความผิดจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 60,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ขัดขวางการรือก้อน หรือทำลายสิ่งปลูกสร้างขึ้นในเขตทางหลวงโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด ของผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง มีความผิดจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ เพื่อลดผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของตนเองและผู้อื่น ดังนั้นเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องควรเข้มงวดต่อการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย การศึกษานี้ตระหนักถึงความสำคัญในการแก้ไขปัญหา โดยจัดทำแนวทางการบริหารจัดการในรูปแบบของโครงการ จำนวน 3 โครงการ ได้แก่ โครงการบึงนิยมพัฒนา (ชุมชนต้นแบบ) โครงการประชาสัมพันธ์และการสื่อสาร และโครงการป้องกันการรुक้าอย่างยั่งยืน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการการละเมิดรुक้าในเขตทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบของหมวดการทางที่ 2 (แควมอง) แขวงการขอนแก่นที่ 1 กรมทางหลวง

### ข้อเสนอแนะ

ในการศึกษาครั้งต่อไปผู้ศึกษาเห็นว่าควรหาเครือข่ายในการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมจากผู้นำชุมชน หรือ อบต./เทศบาล ให้ครอบคลุมพื้นที่ทุกเส้นทางในความรับผิดชอบ และขอความร่วมมือจากรัฐบาล หน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น สถาบันการศึกษา เป็นต้น ในการแก้ไขปัญหาาร่วมกัน

### กิตติกรรมประกาศ

การศึกษานี้สำเร็จสมบูรณ์ได้ด้วยความรู้ความกรุณาอย่างยั้งจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วิเชียร วรพุทพร อาจารย์ที่ปรึกษาการศึกษาอิสระ และอาจารย์อมรรวรรณ รังกุล อาจารย์ให้คำปรึกษาการศึกษาอิสระ คณะผู้

บริหาร เจ้าหน้าที่แขวงทางทองแดงที่ 1 กรมทางหลวง เจ้าหน้าที่ อบต./เทศบาล และเจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลต่างๆ จนทำให้การศึกษานี้บรรลุวัตถุประสงค์ หากผลงานการศึกษานี้ มีคุณค่าและก่อประโยชน์อันใดแก่วงวิชาการ รวมทั้งผู้ที่สนใจ ผู้วิจัยขอให้คุณค่าและประโยชน์นั้น เป็นดั่งพรประเสริฐ อำนวยให้แต่ทุกท่าน จงประสบแต่ความสุขตลอดไป

### เอกสารอ้างอิง

- [1] กิตติศักดิ์ พลอยพานิชเจริญ. (2550). **หลักการควบคุมคุณภาพ**. กรุงเทพฯ: สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย-ญี่ปุ่น).
- [2] แขวงทางทองแดงที่ 1 กรมทางหลวง. (2558). **รายงานสถิติการละเมิดรถบรรทุกทางหลวงหมวดทางทองแดงที่ 2 (แวมอง) แขวงทางทองแดงที่ 1 กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2555 -2558**. ขอนแก่น: แขวงทางทองแดงที่ 1.
- [3] ณรงค์ วัชรชัยทโลสถ. (2545). **ปัญหาการผลักดันผู้ละเมิดรถบรรทุกเขตทางหลวง ในความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่และพนักงาน กรมทางหลวง : ศึกษาเฉพาะกรณี แขวงทางชลบุรี**. ปัญหาพิเศษรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- [4] สมชาย ภคภาสน์วิวัฒน์. (2549). **กลยุทธ์การเจรจาต่อรอง**. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ: อมรินทร์บุ๊คเซ็นเตอร์
- [5] สำนักคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2549). **พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549**. กรุงเทพฯ: สำนักงาน.
- [6] อมรรวณ รังกุล. (2556). **การจัดการองค์กร**. ขอนแก่น: โรงพิมพ์คลังนานาวิทยา.
- [7] Uma, Sekaran, & Roger, Bougie. (2013). **Research Methods for Business**. Chennai: Library of Congress Cataloging.
- [8] Yamane, Taro. (1973). **Statistics: An Introductory Analysis**. 3<sup>rd</sup> ed. New York: Harper and Row Publication.