

แนวทางและปัจจัยในการแก้ไขปัญหาการรुक้าเขตทางหลวง
ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา



โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
การบริหารงานก่อสร้างและสาธารณูปโภค
สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
ปีการศึกษา 2556

แนวทางและปัจจัยในการแก้ไขปัญหาการรुक้าเขตทางหลวง
ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี อนุมัติให้นำโครงการฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต

คณะกรรมการสอบโครงการ

(รศ. ดร.อวิรุทธิ์ ชินกุลกิจนิวัฒน์)
ประธานกรรมการ

(อ. ดร.ปวีร์ ศิริรักษ์)
กรรมการ (อาจารย์ที่ปรึกษาโครงการ)

(รศ. ดร.พรศิริ จงกล)
กรรมการ

(รศ. ร.อ. ดร.กนต์ธร ชำนิประศาสน์)
คณบดีสำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์

ศุภจน์ เดชบุญ : แนวทางและปัจจัยในการแก้ไขปัญหาการรุกล้ำเขตทางหลวง ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา (FACTORS AND GUIDELINES FOR RESOLVING HIGHWAY ENCROACHMENT IN TARNPRASAT SUB-DISTRICT, NONSUNG DISTRICT, NAKHON RATCHASIMA PROVINCE) อาจารย์ที่ปรึกษา : อาจารย์ ดร.ปวีร์ ศิริรักษ์

พื้นที่ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา มีทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) และทางหลวงหมายเลข 206 (ถนนทางแยกไปอำเภอพิมาย) ตัดผ่าน และเกิดปัญหาการรุกล้ำเขตทางหลวงบนทางหลวงสายดังกล่าวเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จึงทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมาเป็นจำนวนมาก งานวิจัยนี้มุ่งศึกษา แนวทางและปัจจัยการแก้ไขปัญหาการรุกล้ำเขตทางหลวง ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา ของประชากรที่รุกล้ำเขตทางหลวง และไม่รุกล้ำเขตทางหลวง โดยการศึกษาที่ใช้แบบสอบถามแล้วนำมาวิเคราะห์ซึ่งมีกลุ่มตัวอย่างประชากรที่เป็นผู้รุกล้ำเขตทางหลวงจำนวน 52 ราย, และประชากรผู้ที่ไม่รุกล้ำเขตทางหลวงที่อาศัยอยู่ติดเขตทางหลวงจำนวน 54 ราย, ประชากรที่เป็นผู้นำท้องถิ่นจำนวน 7 ราย, และประชากรผู้ที่ปฏิบัติราชการอยู่ในท้องถิ่นเป็นประจำ จำนวน 56 ราย เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือแบบถาม ซึ่งผลการศึกษาพบว่า ข้อคิดเห็น “ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรุกล้ำเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว” “ผู้ละเมิดรุกล้ำเขตทางหลวงไม่รู้เรื่องกฎหมายจึงคิดว่าทำแล้วไม่ผิด” “ผู้ละเมิดรุกล้ำเขตทางหลวงมักทำตามผู้ที่รุกล้ำอยู่แล้ว” “พื้นที่ทางเท้าและริมไหล่ทางหลวงเมื่อนำสินค้ามาขายแล้ว ดึงดูใจลูกค้า” “ประชาชนที่สัญจรไปมามีส่วนสนับสนุนในทางอ้อมเพราะ ถ้าไม่มีคนซื้อคนขายก็จะย้ายออกไปเอง” “ท่านคิดว่า การรุกล้ำเขตทางหลวงมีส่วนทำให้เพิ่มอัตราการเกิดอุบัติเหตุ” พบว่าความคิดเห็นส่วนใหญ่เห็นว่าค่าจะแน่นอนอยู่ในระดับเกณฑ์มาก แสดงว่าการชิงความได้เปรียบทางการค้า โดยการรุกล้ำเขตทางหลวงทำให้ได้ประโยชน์สูงสุด โดยที่ไม่รู้เรื่องกฎหมายพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ซึ่งผลการวิเคราะห์นี้สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการรุกล้ำเขตทางหลวงได้ต่อไป

สาขาวิชา วิศวกรรมโยธา

ปีการศึกษา 2556

ลายมือชื่อนักศึกษา _____

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา _____

SUPOJ DECHBOON : FACTORS AND GUIDELINES FOR RESOLVING
HIGHWAY ENCROACHMENT IN TARNPRASAT SUB-DISTRICT,
NONSUNG DISTRICT, NAKHON RATCHASIMA PROVINCE.
ADVISOR : PAVEE SIRIRUK, Ph.D.

Highways number 2 and number 206 pass through Tarnprasat sub-district, Non Sung district, Nakhon Ratchasima province. Encroachment of these highways has been increasing and causing a lot of problems. The objective of this project is to study factors and guidelines for solving a problem of highway encroachment in Tarnprasat sub-district, Nong Sung district, Nakhon Ratchasima province. The samples of this project are 52 people who encroach the highway, 54 people who do not encroach the highway, 7 community leaders, and 56 local government officers. A questionnaire is used for data collection.

The results showed that most people expressed their opinions in high level to the following questions : “You think that people who encroach the highway are selfish”, “People who encroach the highway did not know the laws. Therefore, they are not guilty.”, “People who encroach the highway follow others.”, “Sidewalks can draw customers’ attention.”, “People who travel along the highway support the business since the merchants will move out, if there is no customer.”, and “You think that encroaching the highway increase accident rate”. Therefore, taking trade advantage by encroaching highway can give maximum profit without knowledge of Highway Act, B.E. 1992, and Highway Act, the second edition, B.E. 2006. The results can be used as a guideline for solving highway encroachment in the future.

School of Civil Engineering
Academic Year 2013

Student’s Signature _____
Advisor’s Signature _____

กิตติกรรมประกาศ

โครงการการศึกษาฉบับนี้ เสร็จสมบูรณ์ตามวัตถุประสงค์ได้ด้วยความอนุเคราะห์ช่วยเหลืออย่างดียิ่ง ของอาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์ ดร. ปวีร์ ศิริรักษ์ ได้ให้แนวทางและให้คำปรึกษา ตลอดจนข้อเสนอแนะต่างๆ แก่ไขข้อบกพร่องของโครงการให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี เพื่อให้โครงการสมบูรณ์และถูกต้อง จึงขอขอบคุณไว้ ณ ที่นี้เป็นอย่างสูง

ขอขอบคุณ ศาสตราจารย์ ดร. สุขสันต์ หอพิบูลสุข หัวหน้าสาขาวิชาวิศวกรรมโยธา ที่ให้ความรู้ แนะนำ ให้แนวคิด ในการจัดทำโครงการซึ่งเป็นประโยชน์แก่ผู้ศึกษาโครงการเป็นอย่างมาก

ขอขอบคุณ คณาจารย์ทุกท่าน ที่ได้ประสิทธิประสาทวิชาความรู้ ในหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต การบริหารงานก่อสร้างและสาธารณูปโภค สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี เพื่อนำความรู้ที่ได้ไปใช้ในการทำงานต่อไป

ขอขอบคุณ ประชาชนในเขต ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา ที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามโครงการวิจัยในครั้งนี้เป็นอย่างดี

ขอขอบคุณกรมทางหลวง ที่ได้ส่งเสริมและเห็นความสำคัญ ในการให้ทุนในการศึกษาต่อระดับมหาบัณฑิต และให้โอกาสบุคลากรในสังกัด ได้พัฒนาความรู้ เพื่อนำไปพัฒนาองค์กรต่อไป และท้ายสุดขอขอบคุณเพื่อนๆ ทุกคนที่คอยช่วยเหลือ และให้กำลังใจ ทำให้โครงการสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

สุพจน์ เชนบุญ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ข
กิตติกรรมประกาศ.....	ค
สารบัญ.....	ง
สารบัญตาราง.....	ช
สารบัญรูปภาพ.....	ญ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์.....	2
1.3 ขอบเขตการวิจัย.....	2
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	3
2 ปรัชญ่วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....	4
2.1 ทฤษฎีการแก้ปัญหา.....	4
2.2 กฎหมายทางหลวงที่เกี่ยวข้อง.....	7
2.3 หน้าที่หมวดการทาง.....	13
2.4 แนวทางการดำเนินคดีอาญา.....	15
2.5 แนวทางการรื้อถอนเคลื่อนย้าย.....	17
2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	24
3 วิธีดำเนินการทำโครงการ.....	26
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	26
3.2 เครื่องมือและวิธีการสร้างเครื่องมือ.....	28
3.3 การตรวจสอบความถูกต้องของแบบสอบถาม.....	28
3.4 การรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ผล.....	28
3.5 การวิเคราะห์และสรุปข้อมูล.....	30
4 ผลการศึกษาและวิเคราะห์ผล.....	36
4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	36

4.1.1	แสดงจำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง ที่รู้จักเส้นตรงทางหลวง จำแนกตามข้อมูลทั่วไป.....	38
4.1.2	แสดงจำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง ที่ไม่รู้จักเส้นตรงทางหลวง จำแนกตามข้อมูลทั่วไป.....	39
4.2	ภาพรวมความคิดเห็นการรู้จักเส้นตรงทางหลวงของผู้รู้จักเส้นตรงทางหลวง จำนวน 52 ราย.....	39
4.3	ภาพรวมความคิดเห็นการรู้จักเส้นตรงทางหลวงของผู้ที่ไม่รู้จักเส้นตรงทางหลวง จำนวน 117 ราย.....	41
4.4	เปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับการรู้จักเส้นตรงทางหลวง แยกตามเพศของผู้ที่รู้จักเส้นตรงทางหลวง และผู้ที่ไม่รู้จักเส้นตรงทางหลวง.....	42
4.5	เปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับการรู้จักเส้นตรงทางหลวง แยกตามการมีพื้นที่ทำกินเป็นของตนเองหรือไม่ ของผู้รู้จักเส้นตรงทางหลวง และผู้ที่ไม่รู้จักเส้นตรงทางหลวง.....	46
4.6	เปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับการรู้จักเส้นตรงทางหลวง แยกตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด.....	50
4.7	เปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับการรู้จักเส้นตรงทางหลวง แยกตามการมีพื้นที่ทำกินเป็นของตนเองหรือไม่ ของผู้ตอบแบบสอบถาม ทั้งหมด.....	52
4.8	เปรียบเทียบปัจจัย ข้อคิดเห็นการละเมิดรู้จักเส้นตรงทางหลวงจำแนกตาม ระดับการศึกษา.....	55
4.9	เปรียบเทียบปัจจัย ข้อคิดเห็นการละเมิดรู้จักเส้นตรงทางหลวงจำแนกตาม ระดับรายได้ของครัวเรือนต่อเดือน.....	58
4.10	เปรียบเทียบปัจจัย ข้อคิดเห็นการละเมิดรู้จักเส้นตรงทางหลวงจำแนกตาม อาชีพหลักของครัวเรือน.....	62
4.11	เปรียบเทียบปัจจัย ข้อคิดเห็นการละเมิดรู้จักเส้นตรงทางหลวงจำแนกตามขนาด จำนวนสมาชิกในครัวเรือน.....	65
5	สรุปและข้อเสนอแนะ.....	69
5.1	สรุปผลการวิจัย.....	69
5.2	ข้อเสนอแนะ.....	70
	เอกสารอ้างอิง.....	71

ภาคผนวก.....	72
ประวัติผู้เขียน.....	76



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1 ประชากรที่รู้จักเส้นทางหลวง.....	27
3.2 ประชากรที่อยู่ติดสองข้างทางแต่ไม่ได้รู้จักเส้นทางหลวง.....	27
3.3 ประชากรที่เป็นผู้นำท้องถิ่น.....	27
3.4 ประชากรที่ปฏิบัติราชการอยู่ในท้องถิ่นเป็นประจำ.....	28
4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามที่รู้จักเส้นทางหลวง และไม่รู้จักเส้นทางหลวง.....	36
4.2 ความคิดเห็นการรู้จักเส้นทางหลวงของผู้รู้จักเส้นทางหลวงจำนวน 52 ราย.....	40
4.3 ความคิดเห็นการรู้จักเส้นทางหลวงของผู้ที่ไม่รู้จักเส้นทางหลวงจำนวน 117 ราย.....	41
4.4 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรู้จักเส้นทางหลวง แยกตามเพศของผู้ที่รู้จักเส้นทางหลวง.....	42
4.5 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรู้จักเส้นทางหลวง แยกตามเพศของผู้ที่ไม่รู้จักเส้นทางหลวง.....	44
4.6 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรู้จักเส้นทางหลวง แยกตามการมีพื้นที่ทำกินเป็นของตนเองหรือไม่ ของผู้ที่รู้จักเส้นทางหลวง.....	46
4.7 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรู้จักเส้นทางหลวง แยกตามการมีพื้นที่ทำกินเป็นของตนเองหรือไม่ ของผู้ที่ไม่รู้จักเส้นทางหลวง.....	48
4.8 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรู้จักเส้นทางหลวง แยกตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด.....	50
4.9 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรู้จักเส้นทางหลวง แยกตามการมีพื้นที่ทำกินเป็นของตนเองหรือไม่ ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด.....	53
4.10 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และผลทดสอบความแปรปรวนทางเดียวของ ข้อคิดเห็นผู้ละเมิดรู้จักเส้นทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น แยกตามระดับการศึกษา ของผู้ที่รู้จักเส้นทางหลวง.....	55
4.11 เปรียบเทียบผู้ละเมิดรู้จักเส้นทาง ด้านผู้ละเมิดรู้จักเส้นทางหลวงได้รับการสนับสนุน จากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น แยกตามระดับการศึกษาเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของผู้ที่รู้จัก เส้นทางหลวง.....	56
4.12 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และผลทดสอบความแปรปรวนทางเดียวของ ข้อคิดเห็นผู้ละเมิดรู้จักเส้นทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น แยกตามระดับการศึกษา ของผู้ที่ไม่รู้จักเส้นทางหลวง.....	57

- 4.23 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และผลทดสอบความแปรปรวนทางเดียวของ
 ข้อคิดเห็นท่านคิดว่าผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว
 แยกตามขนาดจำนวนสมาชิกในครัวเรือน ของผู้ที่รูก้าเขตทางหลวง..... 66
- 4.24 เปรียบเทียบผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวง ด้านผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงเห็นแก่
 ประโยชน์ส่วนตัวแยกตามจำนวนสมาชิกในครัวเรือน เปรียบเทียบเป็นรายคู่
 ของผู้ที่รูก้าเขตทาง..... 67
- 4.25 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และผลทดสอบความแปรปรวนทางเดียวของ
 ข้อคิดเห็นท่านคิดว่าผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว
 แยกตามขนาดจำนวนสมาชิกในครัวเรือน ของผู้ที่ไม่รูก้าเขตทางหลวง..... 67
- 4.26 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และผลทดสอบความแปรปรวนทางเดียวของ
 ข้อคิดเห็นท่านคิดว่าผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว
 แยกตามขนาดจำนวนสมาชิกในครัวเรือน ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 68



สารบัญรูปลูกภาพ

รูปที่	หน้า
3.1	แผนที่ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา..... 31
3.2	ทางหลวงที่ตัดผ่านตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา..... 32
3.3	การขायรถยนต์มือสองรูก้าเขตทางหลวง..... 32
3.4	การวางวัสดุก่อสร้างรูก้าเขตทางหลวง..... 33
3.5	การวางสิ่งของค้าขายรูก้าเขตทางหลวง..... 33
3.6	การปลูกสร้างเพิงค้าขายรูก้าเขตทางหลวง..... 34
3.7	การถมดินรูก้าเขตทางหลวง..... 34
3.8	การติดป้ายโฆษณารูก้าเขตทางหลวง..... 35
4.1	กราฟแท่งแสดงการเปรียบเทียบข้อคิดเห็นการรูก้าเขตทางหลวง ของผู้ที่รูก้าเขตทางหลวงแยกตามเพศ..... 43
4.2	กราฟแท่งแสดงการเปรียบเทียบข้อคิดเห็นการรูก้าเขตทางหลวง ของผู้ที่ไม่รูก้าเขตทางหลวง แยกตามเพศ..... 45
4.3	กราฟแท่งแสดงการเปรียบเทียบข้อคิดเห็นการรูก้าเขตทางหลวง ของผู้ที่รูก้าเขตทางหลวงแยกตามการมีพื้นที่ทำกินเป็นของตัวเองหรือไม่..... 47
4.4	กราฟแท่งแสดงการเปรียบเทียบข้อคิดเห็นการรูก้าเขตทางหลวง ของผู้ที่ไม่รูก้าเขตทางหลวง แยกตามการมีพื้นที่ทำกินเป็นของตัวเองหรือไม่..... 49
4.5	กราฟแท่งแสดงการเปรียบเทียบข้อคิดเห็นการรูก้าเขตทางหลวง ของผู้ที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด แยกตามเพศ..... 52
4.6	กราฟแท่งแสดงการเปรียบเทียบข้อคิดเห็นการรูก้าเขตทางหลวง ของผู้ที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด แยกตามการมีพื้นที่ทำกินเป็นของตัวเองหรือไม่..... 54

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

ในการก่อสร้างทางหลวงโดยทั่วไป กรมทางหลวงมีความจำเป็นที่จะต้องเวนคืนที่ดินเพื่อไว้ใช้ในการก่อสร้าง หรือขยายทางหลวงในอนาคต กรมทางหลวงได้ทำการกันเขตทางหลวงไว้ข้างละ 15.00 เมตร ถึง 40.00 เมตร ตามสภาพความเหมาะสมของแต่ละเส้นทาง เพื่ออำนวยความสะดวกปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทาง ซึ่งทำให้มีพื้นที่ว่างเป็นจำนวนมาก และมักจะพบว่าที่ว่างในเขตทางหลวงเหล่านี้ บางแห่งได้มีการละเมิดรุกล้ำ ไม่ว่าจะเป็นการปลูกสร้างเพิงพัก ปักป้ายโฆษณา ตลาดนัด รวมถึงร้านค้าขายของแผงลอย ร้านขายอาหารตามสั่ง ร้านขายก๋วยเตี๋ยว ร้านขายข้าวต้ม ผู้ประกอบการอาคารพาณิชย์ นำสินค้ามาวางบนฟุตบาททางเท้า เพื่อประสงค์ที่จะต้องการเพิ่มพื้นที่ในการวางสินค้าของผู้ประกอบการ และให้เป็นที่สะดุดตาแก่ผู้พบเห็น

การรุกล้ำเขตทางหลวงเหล่านี้ มักก่อให้เกิดปัญหาตามมามากมายเช่น การวางสิ่งของบนฟุตบาททางเท้า ทำให้พื้นที่ในการเดิน ไปมาคับแคบลง การค้าขายอาหารบนทางเท้า ก่อให้เกิดความสกปรก เนื่องจากการทิ้งเศษขยะ เศษอาหาร การจอดรถซื้อสินค้าบริเวณข้างทาง ซึ่งอาจเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนยานพาหนะคันอื่นที่ขับตามมาได้ และในกรณีขณะขับจักรยานพาหนะอยู่บนท้องถนนแล้วสายตาไปมองป้ายโฆษณา อาจก่อให้เกิดอันตรายได้

ในการละเมิดรุกล้ำเขตทางหลวง นอกจากจะก่อให้เกิดปัญหาต่อสาธารณะชนโดยทั่วไปแล้วยังเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2553 อีกด้วย ซึ่งในมาตรา 47 วรรค 1 และวรรค 2 ได้ห้ามมิให้ผู้ใด ปลูกสร้างสิ่งใดในเขตทางหลวงสายใดทั้งสาย หรือบางส่วน เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง หากฝ่าฝืนมีความผิด จำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 60,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และในมาตรา 44,72 ได้ห้ามมิให้ซื้อขาย แยกจ่าย หรือเรียไบบนไหล่ทางหลวง หากฝ่าฝืนมีความผิด จำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535)

ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา มีทางหลวงแผ่นดินที่ตัดผ่านประกอบด้วย ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ตอนคอนทวาย – บ้านวัด อยู่ระหว่าง กิโลเมตรที่ 190 + 300 ถึงกิโลเมตรที่ 199 + 100 ระยะทาง 8.800 กิโลเมตร และทางหลวงหมายเลข 206 ตอน ตลาดแค – วังหิน อยู่ระหว่าง กิโลเมตรที่ 0+000 ถึงกิโลเมตรที่ 1+600 ระยะทาง 1.600 กิโลเมตร โดยทางหลวงแผ่นดินดังกล่าว อยู่ในความควบคุมของ หมวดการทางโนนสูง แขวงการทางนครราชสีมาที่ 1

สำนักทางหลวงที่ 8 จากความสำคัญและที่มาของปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ เป็นสิ่งจูงใจที่ทำให้ผู้วิจัยสนใจศึกษา แนวทางการแก้ไขปัญหการรुक้าเขตทางหลวงต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์

- 1.2.1 เพื่อศึกษาถึงสาเหตุของการละเมิดรुक้าแนวเขตทางหลวง ในเขตท้องที่ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา
- 1.2.2 เพื่อศึกษาหาแนวทางแก้ไขปัญหการรुक้าเขตทางหลวง ในเขตท้องที่ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา
- 1.2.3 เพื่อเป็นแนวทางแก้ไขปัญหการรुक้าเขตทางหลวงต่อไป

1.3 ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาวิจัยนี้ เป็นการศึกษาความคิดเห็นของผู้รुक้าแนวเขตทางหลวง และผู้ที่ไม่ได้รुक้าแนวเขตทางหลวง ในเขตท้องที่ ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา ผู้ศึกษามุ่งศึกษาตัวแปรดังนี้

- 1.3.1 ตัวแปรอิสระ คือ คุณลักษณะส่วนบุคคลของประชากรที่อยู่ในเขตท้องที่ ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งประกอบไปด้วย
 - เพศ
 - อายุ
 - ระดับการศึกษา
 - สถานภาพ
 - ขนาดจำนวนสมาชิกในครอบครัว
 - อาชีพหลักในครอบครัว
 - รายได้รวมในครอบครัว
- 1.3.2 ตัวแปรตาม ได้แก่สาเหตุของการรुक้าแนวเขตทางหลวงของประชากรที่อยู่ในเขตท้องที่ ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งประกอบไปด้วย
 - การเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัวมากกว่าประโยชน์ส่วนรวม
 - การไม่มีความรู้เรื่องกฎหมาย
 - การรुक้าเขตทางหลวงตามบุคคลอื่น
 - การใช้พื้นที่ทางเท้าริมทางหลวง
 - ฐานะความยากจน

- การเป็นผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น
- ประชาชนผู้สัจจรไปมามีส่วนร่วมในการสนับสนุน
- อัตราการเกิดอุบัติเหตุ

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1.4.1 ทำให้ทราบถึงสาเหตุการรुक้าเขตทางหลวงของประชาชนที่อยู่ติดสองข้างทางหลวงในเขตท้องที่ ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา
- 1.4.2 ทำให้ทราบถึงปัจจัยในการแก้ไข้ปัญหาการรुक้าเขตทางหลวงของประชาชนที่อยู่ติดสองข้างทางหลวงในเขตท้องที่ ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา
- 1.4.3 ทำให้ช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นสองข้างทางหลวงในเขตท้องที่ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา
- 1.4.4 ทำให้ปัญหาในการรुक้าเขตทางหลวงลดลง



บทที่ 2

ปริทัศน์วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

แนวทางและปัจจัยในการแก้ไขปัญหาคณิตศาสตร์ที่เจอในข้อสอบ ในห้องที่ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา ได้ทำการศึกษาจากแนวคิดและทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเป็นแนวทางในการศึกษาดังนี้

2.1 ทฤษฎีการแก้ปัญหา

ทฤษฎีการแก้ปัญหาล้วนใหญ่ได้รับอิทธิพลจากผลงานเรื่องนักแก้ปัญหาทั่วไป (general problem solver) ของ Ernest & Newell (1969) และ Newell & Simon (1972) ซึ่งเป็นทฤษฎีการแก้ปัญหามนุษย์ (human problem solving) ในรูปแบบของโปรแกรม ที่เป็นสถานการณ์จำลอง ผลงานนี้ช่วยวางรากฐานกระบวนการที่เกี่ยวกับการประมวลผลสารสนเทศสำหรับศึกษาเรื่อง การแก้ปัญหา หลักการของทฤษฎีนี้คือ พฤติกรรมการแก้ปัญหประกอบด้วย "วิธีการ-ปลายทาง-วิเคราะห์" ซึ่งเป็นการนำปัญหามาแตกออกเป็นองค์ประกอบหรือเป้าหมายย่อย ๆ แล้วจึงจัดการแก้ไขเป้าหมายย่อยๆ เหล่านั้นทีละเรื่อง แนวคิดนี้ตรงกันข้ามกับ Wertheimer (1959) นักจิตวิทยาในกลุ่มทฤษฎีเกสโตลต์ ซึ่งทำการวิจัยเรื่องการแก้ปัญหา และให้ความสำคัญด้านความเข้าใจเรื่อง โครงสร้างของปัญหา โดยเชื่อว่าพฤติกรรมการแก้ปัญหที่ประสบผลสำเร็จเป็นเพราะบุคคลผู้นั้น สามารถมองเห็นโครงสร้างโดยรวมทั้งหมดของปัญหา หลักการของทฤษฎีนี้คือ ผู้เรียนจะต้องได้รับการสนับสนุนให้เกิดการค้นพบธรรมชาติของปัญหาหรือประเด็นหัวข้อที่ต้องการแก้ไข สิ่งที่เป็นช่องว่าง ความไม่ลงรอยกัน หรือสิ่งรบกวนต่าง ๆ เป็นสิ่งเร้าที่สำคัญต่อการเรียนรู้ การเรียนการสอน จะต้องอยู่บนพื้นฐานของกฎองค์การ ประกอบด้วย ความใกล้เคียง การปกปิดความคล้ายคลึง และความเรียบง่าย

DeBono (1971) เสนอแนวคิดในการแก้ปัญหาโดยประยุกต์ใช้วิธีการคิดแบบนอกกรอบ โดยเชื่อว่า ปัญหาส่วนใหญ่ต้องการมุมมองที่แตกต่างจึงจะแก้ไขได้สำเร็จ วิธีการที่จะทำให้ได้มุมมองที่แตกต่างเกี่ยวกับปัญหา คือ การแยกปัญหาเป็นส่วน ๆ แล้วนำกลับมา รวมกลุ่มเข้าด้วยกันในลักษณะที่แตกต่างไปจากเดิมหรือสุมบางส่วนมารวมกัน หลักการนี้เสนอองค์ประกอบในการแก้ปัญหา 4 ประการคือ 1) ค้นหาความคิดเด่น ๆ ที่เป็นหลักในการทำความเข้าใจกับปัญหา 2) ค้นหาวิธีการที่แตกต่างออกไปในการมองปัญหา 3) ปลอ่อยวางการคิดแบบยึดติด และ 4) ให้อากาศตนเองในการเปิดรับความคิดอื่น ๆ

แนวปฏิบัติพื้นฐานในการแก้ปัญหา

McNamara (1999) กล่าวว่าวิธีการแก้ปัญหามีหลากหลายวิธี ไม่มีวิธีการแก้ปัญหาใดที่จะสามารถแก้ปัญหาทุกเรื่องได้ แต่มีแนวปฏิบัติพื้นฐานที่สามารถนำไปใช้ในการแก้ปัญหาได้ โดยต้องมีการฝึกใช้เสียก่อน เพื่อให้เกิดความคุ้นเคยจนสามารถปฏิบัติได้อย่างเป็นธรรมชาติ ขั้นตอนต่าง ๆ มีดังนี้

1. ระบุปัญหา ขั้นนี้เป็นขั้นที่คนส่วนใหญ่มักจะสับสน กล่าวคือ จะเริ่มด้วยการคิดว่าสิ่งนั้น เป็นปัญหา แทนที่จะทำความเข้าใจให้ถ่องแท้เสียก่อนว่าทำไมจึงคิดว่าสิ่งนั้นเป็นปัญหา การระบุ ปัญหาต้องอาศัยข้อมูลจากตนเองและผู้อื่น ซึ่งได้มาโดยใช้วิธีการตั้งคำถาม อาทิ อะไรคือสิ่งที่เห็นว่าเป็นสาเหตุที่ทำให้คิดว่ามีปัญหากเกิดขึ้น ปัญหาที่ว่านั้นเกิดขึ้นที่ไหน เกิดขึ้นอย่างไร เกิดขึ้นเมื่อใด กำลังเกิดขึ้นกับใคร และทำไมจึงเกิดขึ้น จากนั้นให้เขียนอธิบายว่าสิ่งที่กำลังเกิดในขณะนั้น โดยแท้จริงควรจะเป็นอย่างไร ต้องพยายามอธิบาย ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ เขียนอย่างเจาะจง และครอบคลุมประเด็นว่า อะไร ที่ไหน อย่างไร กับใคร และทำไม
 - 1.1 เมื่อถึงจุดนี้ หากปัญหายังดูเหมือนว่าเป็นเรื่องที่มีความซับซ้อน ควรระบุปัญหา ให้กระจายออกมาแบบย่อยๆ ลงไปอีก โดยตั้งคำถามซ้ำอย่างเดิม จนกว่าจะได้ คำอธิบายสำหรับ ปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมากพอ
 - 1.2 ทำการตรวจสอบว่าความเข้าใจที่มีต่อปัญหาต่าง ๆ นั้น มีความถูกต้องเพียงใด โดยการหารือกับสมาชิกในกลุ่มหรือบุคคลอื่น
 - 1.3 นำปัญหาต่าง ๆ มาจัดความสำคัญ หากพบว่ามมีปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกันจำนวนหลายปัญหา ให้พิจารณาว่าปัญหาใดควรจัดการก่อนปัญหาใดจัดการทีหลัง ทั้งนี้ ต้องแยกให้ชัดเจน ระหว่างปัญหาที่มีความสำคัญกับปัญหาที่เป็นเรื่องฉุกเฉิน เพราะปัญหาที่มีความสำคัญเป็นปัญหาที่ต้องจัดการก่อน
 - 1.4 ทำความเข้าใจกับบทบาทของตนเองในปัญหานั้นให้ถูกต้อง เพราะเป็นสิ่งที่มิ อธิพลต่อการรับรู้บทบาทของผู้อื่น ตัวอย่างเช่น เมื่อตนเองเครียดก็อาจมองว่าผู้อื่นเครียด เช่นเดียวกัน ซึ่งความจริงอาจไม่เป็นเช่นนั้น
2. มองหาสาเหตุที่แท้จริงของปัญหา ในขั้นนี้จำเป็นต้องอย่างยิ่งที่จะต้องได้รับข้อมูลนำเข้าจากบุคคลอื่นซึ่งรับรู้ปัญหาและจากผู้ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหา การเก็บข้อมูลควรทำเป็นรายบุคคลจะได้ข้อมูลมากกว่า ให้จดบันทึกสิ่งที่เป็นความคิดเห็นของตนเอง และสิ่งที่ได้ยินมาจากผู้อื่น จากนั้นเขียนอธิบายสาเหตุของปัญหาในลักษณะที่ว่าอะไรกำลังเกิดขึ้น เกิดขึ้นที่ไหน เมื่อใด อย่างไร กับใคร และทำไม

3. แจกแจงทางเลือกต่าง ๆ สำหรับวิธีการที่จะใช้แก้ปัญหาในขั้นนี้ควรให้บุคคลอื่นเข้ามามีส่วนร่วม ยกเว้นในกรณีที่ปัญหาดังกล่าวเป็นเรื่องส่วนตัว ให้ระดมสมองเพื่อหาทางแก้ไขปัญหาเพื่อให้ได้ทางเลือกหลายๆ ทาง แล้วนำมาคัดกรองเพื่อหาแนวคิดที่ดีที่สุด การได้มาซึ่งความคิดที่หลากหลายนั้น ต้องระวังที่จะไม่ตัดสินว่าความคิดเหล่านั้นดีหรือไม่ดี ให้จดบันทึกตามที่ได้ยิน มาเท่านั้น ทักษะที่เหมาะสมที่สุดในการจำแนกสาเหตุของปัญหาคือการคิดเชิงระบบ (systems thinking)
4. เลือกวิธีการแก้ปัญหา ในการคัดเลือกวิธีที่ดีที่สุดในการแก้ปัญหา ควรพิจารณาดังนี้
 - 4.1 วิธีการใดที่สามารถแก้ไขปัญหได้ในระยะยาว
 - 4.2 วิธีการใดที่มีความเป็นจริงมากที่สุดในการแก้ปัญหาได้สำเร็จ ในขณะที่มีทรัพยากรสำหรับการแก้ปัญหาหรือไม่ จะจัดหามาใช้ได้หรือไม่ มีเวลาเพียงพอที่จะใช้วิธีการนี้หรือไม่
 - 4.3 อะไรคือความเสี่ยงของทางเลือกแต่ละวิธี
5. วางแผนนำทางเลือกในการแก้ไขปัญหที่เป็นวิธีที่ดีที่สุดไปปฏิบัติ หรือจัดทำแผนปฏิบัติการ ซึ่งในขั้นนี้มีสิ่งที่จะต้องพิจารณาคือ
 - 5.1 สถานการณ์จะเป็นอย่างไรเมื่อปัญหาได้รับการแก้ไขแล้ว
 - 5.2 มีขั้นตอนอะไรที่จะต้องทำในการนำทางเลือกที่ดีที่สุดไปแก้ปัญหา มีระบบหรือกระบวนการอะไรที่จะต้องเปลี่ยนแปลงบ้าง
 - 5.3 จะรู้ได้อย่างไรว่าขั้นตอนต่าง ๆ มีการปฏิบัติ ซึ่งเป็นตัวบ่งชี้ความสำเร็จของแผน
 - 5.4 ทรัพยากรอะไรบ้างที่ต้องการ ในประเด็นของบุคลากร เงิน และสิ่งอำนวยความสะดวก
 - 5.5 ต้องใช้เวลานานเท่าใดในการนำวิธีการแก้ไขปัญหไปปฏิบัติ ให้เขียนตารางที่แสดงเวลาตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงสิ้นสุด และเวลาที่คาดว่าจะเห็นตัวบ่งชี้ความสำเร็จปรากฏขึ้น
 - 5.6 ใครคือผู้รับผิดชอบในการควบคุมดูแลการปฏิบัติตามแผน
 - 5.7 เขียนคำตอบสำหรับคำถามที่กล่าวมาแล้ว และให้ถือว่านี้คือแผนปฏิบัติการ
 - 5.8 สื่อสารทำความเข้าใจแผนนี้กับบุคคลที่เกี่ยวข้องในการนำแผนไปปฏิบัติ ปัจจัยสำคัญของขั้นตอนนี้คือ การสังเกตและการให้ข้อมูลย้อนกลับอย่างต่อเนื่อง
6. ควบคุมการปฏิบัติตามแผน โดยพิจารณาจากตัวบ่งชี้ความสำเร็จ ซึ่งได้แก่
 - 6.1 เห็นสิ่งที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามตัวบ่งชี้หรือไม่
 - 6.2 แผนมีการดำเนินงานตามตารางที่กำหนดไว้หรือไม่

- 6.3 ถ้าแผนไม่ได้ดำเนินไปตามที่คาดหวังไว้ ให้พิจารณาว่าแผนมีความเป็นไปได้จริงหรือไม่ มีทรัพยากรเพียงพอที่จะทำให้แผนสำเร็จตามกำหนดการหรือไม่ ควรมีสิ่งอื่นที่ต้องทำก่อนสิ่งที่กำหนดไว้แต่เดิมในแผนหรือไม่ ควรเปลี่ยนแผนหรือไม่
7. ตรวจสอบว่าปัญหาได้รับการแก้ไขเรียบร้อยแล้วหรือไม่ ในขั้นนี้วิธีหนึ่งที่ดีที่สุดในการตรวจสอบว่าปัญหาได้รับการแก้ไขเรียบร้อยแล้วหรือไม่ คือการกลับคืนสู่การปฏิบัติงานตามปกติแล้วสังเกตสถานการณ์ นอกจากนี้ยังมีประเด็นที่ควรพิจารณาเพิ่มเติมดังนี้
- 7.1 ควรมีการเปลี่ยนแปลงอะไรบ้าง เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาเช่นนี้ขึ้นอีก
- 7.2 อะไรคือบทเรียนที่ได้จากการแก้ไขปัญหาค้างนี้ ในเชิงความรู้ ความเข้าใจ และ/หรือทักษะ
- 7.3 ควรมีการเขียนบันทึกสั้นๆ ถึงเหตุการณ์เด่น ที่เป็นความสำเร็จในการพยายามแก้ปัญหา และสิ่งที่เป็นผลลัพธ์ที่ได้เรียนรู้ แล้วนำมาแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับผู้เกี่ยวข้อง

แนวปฏิบัติพื้นฐานนี้ มีการพัฒนาเป็นรูปแบบการแก้ปัญหาทั่วไป (General problem solving model) เพื่อใช้แก้ปัญหที่เกิดขึ้นในเครือข่ายอินเทอร์เน็ตซึ่งดำเนินงานให้บริการโดยบริษัท Cisco Systems (2002) ประกอบด้วย 7 ขั้นตอนคือ 1) ระบุปัญหาในลักษณะของกลุ่มอาการผิดปกติหรือสิ่งที่น่าจะเป็นสาเหตุของความผิดปกติ 2) รวบรวมข้อเท็จจริงที่จำเป็นสำหรับการคัดแยกสิ่งที่เป็นสาเหตุที่แท้จริงออกมา 3) พิจารณาความเป็นไปได้ของการเกิดปัญหาโดยตัดทอนปัญหาที่ไม่เกี่ยวข้องออกไปจากข้อเท็จจริงในรายการที่รวบรวมไว้ 4) สร้างแผนปฏิบัติการจากปัญหาที่เหลืออยู่ โดยวางแผนจัดการกับปัญหาเพียงครั้งละตัวแปรเดียว 5) นำแผนไปปฏิบัติ ทีละขั้นตอนอย่างระมัดระวัง พร้อมทั้งตรวจสอบเป็นระยะๆ ว่าอาการผิดปกติหายไปหรือไม่ 6) เมื่อเปลี่ยนตัวแปรที่ทำการแก้ไข ให้เก็บผลลัพธ์ของแต่ละครั้ง เพื่อคัดแยกว่าสิ่งใดเป็นและไม่ใช่ปัญหา และ 7) วิเคราะห์ผลเพื่อตรวจสอบว่าปัญหาได้รับการแก้ไขเรียบร้อยแล้วหรือไม่ ถ้าใช่ก็แสดงว่ากระบวนการแก้ไขสำเร็จเรียบร้อยแล้ว

2.2 กฎหมายทางหลวงที่เกี่ยวข้อง (พระราชบัญญัติทางหลวง, 2535)

มาตรา 37 ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงเพื่อเป็นทางเข้าออกทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจาก

ผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ รวมทั้งมีอำนาจกำหนดมาตรการในการจัดการเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติเหตุ และการติดขัดของการจราจร

การอนุญาตตามวรรคหนึ่ง เมื่อมีความจำเป็นแก่เส้นทางหรือเมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตได้กระทำการผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะเพิกถอนเสียก็ได้ ทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดที่สร้างขึ้น โดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำการดังกล่าวหรือถอนหรือทำลายภายในกำหนดเวลาอันสมควร ถ้าไม่ปฏิบัติตามให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือถอนหรือทำลาย โดยผู้นั้นจะเรียกร้องค่าเสียหายไม่ได้ และต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้น

มาตรา 38 ห้ามมิให้ผู้ใดติดตั้ง แขนว วางหรือกองสิ่งใดในเขตทางหลวงในลักษณะที่เป็น การกีดขวางหรืออาจเป็นอันตรายแก่ยานพาหนะ หรือในลักษณะที่จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงหรือความไม่สะดวกแก่เส้นทาง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้

การอนุญาตตามวรรคหนึ่ง เมื่อมีความจำเป็นแก่เส้นทางหรือเมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตได้กระทำการผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะเพิกถอนเสียก็ได้

ในกรณีที่มีการกระทำตามวรรคหนึ่งได้กระทำโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำการดังกล่าวหรือถอน ทำลาย หรือขนย้ายสิ่งที่ติดตั้ง แขนว วางหรือกองอยู่ภายในกำหนดเวลาอันสมควร ถ้าไม่ปฏิบัติตาม ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจหรือถอน ทำลาย หรือขนย้ายสิ่งที่ติดตั้ง แขนว วางหรือกองอยู่ โดยผู้นั้นจะเรียกร้องค่าเสียหายไม่ได้ และต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้น

มาตรา 39 ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการปิดกั้นทางหลวง หรือวางวัตถุที่แหลมหรือมีคม หรือนำสิ่งใดมาขวางบนทางหลวง หรือกระทำด้วยประการใด ๆ บนทางหลวงในลักษณะที่อาจเกิดอันตรายหรือเสียหายแก่ยานพาหนะหรือบุคคล

มาตรา 39/1 ห้ามมิให้ผู้ใดระบายน้ำลงในเขตทางหลวงอันอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้

การอนุญาตตามวรรคหนึ่ง เมื่อมีความจำเป็นแก่งานทางหรือเมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตได้กระทำผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะเพิกถอนเสียก็ได้

การระบายน้ำ ที่กระทำโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่ปฏิบัติ ตามเงื่อนไขที่กำหนด ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง มีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำการดังกล่าวงดเว้นการระบายน้ำลงในเขตทางหลวงทันที หรือให้รื้อถอนหรือปิดกั้นทางระบายน้ำภายในเวลาอันสมควร ถ้าไม่ปฏิบัติตาม ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจรื้อถอนหรือปิดกั้นทางระบายน้ำดังกล่าวได้ โดยผู้นั้นจะเรียกค่าเสียหายไม่ได้หรือต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้น

มาตรา 40 ห้ามมิให้ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ซ่อมแซม เปลี่ยนแปลง ซีดเขียน เคลื่อนย้าย รื้อถอน หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งเครื่องหมายจราจร ป้ายจราจร เครื่องหมายสัญญาณ เครื่องหมายสัญญาณ ไฟฟ้า เครื่องแสดงสัญญาณ อุปกรณ์อำนวยความสะดวก รั้ว หลักสำรวจ หลักเขต หรือหลักกระยะ ซึ่งเจ้าหน้าที่ได้ติดตั้งหรือทำให้ปรากฏในเขตทางหลวง

มาตรา 41 ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจห้ามมิให้ผู้ใด หยุด จอด หรือกลับยานพาหนะใด ๆ บนทางจราจรหรือไหล่ทางในทางหลวงสายใดทั้งสายหรือบางส่วนได้ โดยทำเป็นประกาศหรือเครื่องหมายให้ปรากฏไว้ในเขตทางหลวงนั้น

มาตรา 42 ในกรณียานพาหนะใด ๆ เครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์เกิดขัดข้องหรือชำรุดบนทางจราจรจนไม่สามารถเคลื่อนตัวต่อไปได้ ผู้ใช้ยานพาหนะซึ่งอยู่ในวิสัยและพฤติการณ์ที่สามารถเคลื่อนที่ยานพาหนะนั้นได้ต้องนำยานพาหนะนั้นเข้าจอดบนไหล่ทางหรือถ้าไม่มีไหล่ทางให้จอดชิดซ้ายสุดในลักษณะที่ไม่กีดขวางการจราจรและจะต้องนำยานพาหนะนั้นออกไปให้พ้นทางจราจรหรือไหล่ทางโดยเร็วที่สุด

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง ถ้าจำเป็นต้องหยุดหรือจอดยานพาหนะอยู่บนทางจราจร หรือไหล่ทางผู้ใช้ยานพาหนะต้องแสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณใด ๆ ให้เพียงพอที่ผู้ใช้ยานพาหนะอื่นจะ

มองเห็นยานพาหนะที่หยุดหรือจอดอยู่ได้โดยชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร และหากเกิดขึ้นในเวลาแสงสว่างไม่เพียงพอที่ผู้ใช้ยานพาหนะอื่นจะมองเห็นยานพาหนะที่หยุดหรือจอดอยู่ได้โดยชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรต้องเปิดหรือจุดไฟให้มีแสงสว่างเพียงพอที่จะเห็นยานพาหนะนั้นได้ให้ผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจเคลื่อนย้ายยานพาหนะตามวรรคหนึ่งได้ โดยนำความในมาตรา 42/1 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 42/1 ผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจเคลื่อนย้ายยานพาหนะที่หยุดหรือจอดอยู่ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ยานพาหนะอื่นหรือผู้ใช้ทาง หรือฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้

การเคลื่อนย้ายยานพาหนะตามวรรคหนึ่ง ผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากการปฏิบัติตามวรรคหนึ่งเว้นแต่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ อย่างร้ายแรง

ผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะต้องชำระค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายยานพาหนะตลอดจนค่าดูแลรักษายานพาหนะระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

เงินที่ได้จากผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะตามวรรคสาม เป็นรายได้ที่ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลัง และให้นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามมาตรานี้ตามระเบียบที่อธิบดีกรมทางหลวงกำหนด

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาตามวรรคสาม ผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจยึดหน่วงยานพาหนะนั้นไว้ได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว โดยในระหว่างที่ยึดหน่วงนั้นให้คำนวณค่าดูแลรักษาเป็นรายวัน ถ้าพ้นกำหนดสามเดือนแล้วผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจนำยานพาหนะนั้นออกขายทอดตลาดได้ แต่ต้องมีหนังสือบอกกล่าวแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะที่ปรากฏชื่อทางทะเบียน หากไม่ปรากฏชื่อทางทะเบียน ให้ปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการของผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ทั้งนี้ ก่อนวันขายทอดตลาดไม่น้อยกว่าสามสิบวันเงินที่ได้จากการขาย

ทอดตลาดเมื่อได้หักค่าใช้จ่ายในการขายทอดตลาด ค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาที่ค้างชำระแล้วเหลือเงินเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิที่แท้จริงต่อไป

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ใดขุด ขน ทำลายหรือทำให้เสียหายแก่ทางหลวง หรือวัตถุสำหรับใช้งานทาง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง

มาตรา 44 ห้ามมิให้ผู้ใดซื้อ ขาย แจกจ่าย หรือเรียไ้รบนทางจราจรและไหล่ทาง

มาตรา 45 ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้งขยะมูลฝอย สิ่งปฏิกูล น้ำเสีย น้ำโสโครก เศษหิน ดิน ทราย หรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวง หรือกระทำด้วยประการใด ๆ เป็นเหตุให้ขยะมูลฝอย สิ่งปฏิกูล เศษหิน ดิน ทราย ตกหล่นบนทางจราจรหรือไหล่ทาง

มาตรา 46 ห้ามมิให้ผู้ใดขี่ จูง ไล่ต้อน ปล่อยหรือเลี้ยงสัตว์บนทางจราจร ทางเท้า หรือไหล่ทาง เว้นแต่ได้ปฏิบัติตามข้อบังคับที่ผู้อำนวยการทางหลวงกำหนด

ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามมิให้ผู้ใดขี่ จูง ไล่ต้อน ปล่อยหรือเลี้ยงสัตว์ในเขตทางหลวงสายใดทั้งสายหรือบางส่วน ทั้งนี้ เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงในการอนุญาตผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้

มาตรา 47 ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวง หรือรुक้าเข้าไปในเขตทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ รวมทั้งมีอำนาจกำหนดมาตรการในการจัดการเพื่อ รักษาสิ่งแวดลอม การป้องกันอุบัติเหตุ และการตัดขาดของการจราจรด้วย

ผู้ได้รับอนุญาตตามวรรคหนึ่งต้องชำระค่าใช้เขตทางหลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

การอนุญาตตามวรรคหนึ่งเมื่อมีความจำเป็นแก่งานทางหรือเมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตได้กระทำผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะเพิกถอนเสียก็ได้

อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่สร้างขึ้นโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด
ให้นำมาตรา 37 วรรคสาม มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 48 ผู้ใดมีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใด ๆ ในเขต
ทางหลวงจะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจาก
ผู้อำนวยการทางหลวงเสียก่อน

ในการอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจาก
ผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ และผู้ได้รับอนุญาตต้องชำระค่าใช้จ่ายเขตทาง
หลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่การกระทำตามวรรคหนึ่งได้กระทำโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือกระทำผิดเงื่อนไข
ให้นำมาตรา 37 วรรคสามมาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 49 เมื่อมีความจำเป็นจะต้องควบคุมทางเข้าออกทางหลวงเพื่อให้การจราจรบนทาง
หลวงเป็นไปโดยรวดเร็วและสะดวก หรือเพื่อความปลอดภัยในการจราจรบนทางหลวง ห้ามมิให้
ผู้ใดดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งในที่ดินริมทางหลวงทั้งสายหรือบางส่วนดังต่อไปนี้

- (1) สร้างหรือตัดแปลงต่อเติมอาคารตามประเภท ชนิด หรือลักษณะที่กำหนดใน
กฎกระทรวง สถานีบริการน้ำมัน สถานีบริการก๊าซ สถานีบริการล้างหรือตรวจสภาพ
รถ หรือติดตั้งป้ายโฆษณา ภายในระยะไม่เกินสิบห้าเมตรจากเขตทางหลวง
- (2) สร้างศูนย์การค้า สนามกีฬา สนามแข่งขัน โรงมหรสพ สถานพยาบาล สถานศึกษา
หรือจัดให้มีตลาด ตลาดนัด งานออกร้าน หรือกิจการอื่นที่ทำให้ประชาชนมาชุมนุม
กันเป็นจำนวนมาก ภายในระยะไม่เกินห้าสิบเมตรจากเขตทางหลวง

ทั้งนี้ เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมาย
จากผู้อำนวยการทางหลวง ในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจาก
ผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้

การกำหนดทางหลวงสายใดทั้งสายหรือบางส่วนที่จะห้ามมิให้ดำเนินการตาม วรรคหนึ่ง
ให้ตราเป็นพระราชกฤษฎีกา

มาตรา 50 เมื่อพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 49 ใช้บังคับแล้ว ในกรณีที่มิอาคารหรือสิ่ง
อื่นปลูกสร้างขึ้น หรือสิ่งที่จัดให้มีขึ้นโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดให้
ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงแจ้งเป็นหนังสือให้

เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นหรือถอนอาคารหรือสิ่งอื่นนั้นภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง ถ้าไม่ปฏิบัติตาม ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง มีอำนาจหรือถอนโดยผู้นั้นจะเรียกค่าเสียหายไม่ได้และต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้น

ในกรณีที่เป็นอาคารหรือสิ่งอื่นที่กำลังปลูกสร้างหรือสิ่งของที่จัดให้มีขึ้นเมื่อผู้อำนวยการทางหลวงเห็นสมควร ให้ผู้อำนวยการทางหลวงแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือถอนอาคารหรือสิ่งอื่น หรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงทางเข้าออกของอาคารนั้นภายในกำหนดเวลาอันสมควร ถ้าไม่ปฏิบัติตาม ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจหรือถอนอาคาร หรือสิ่งอื่นหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงทางเข้าออกของอาคาร แล้วแต่กรณี โดยผู้นั้นจะเรียกค่าเสียหายไม่ได้และต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้น ทั้งนี้ ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงชำระค่าทดแทนตามความเป็นธรรมให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นในการที่ต้องหรือถอนอาคารหรือสิ่งอื่นหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงทางเข้าออกของอาคารนั้น ถ้าไม่เป็นที่ตกลงกันได้ ให้นำบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดค่าตอบแทนมาใช้บังคับโดยอนุโลม

ก่อนที่จะกระทำการตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นทราบล่วงหน้าภายในกำหนดเวลาอันสมควร

มาตรา 51 ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจเข้าไปตรวจสอบในบริเวณที่มีการดำเนินการตามมาตรา 49 หรือมาตรา 50

ก่อนที่จะเข้าไปตรวจสอบตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง แจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นในบริเวณดังกล่าวทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวัน

2.3 หน้าที่หมวดการทาง (คู่มือแขวงการทาง กรมทางหลวง พ.ศ. 2553)

แนวทางปฏิบัติในการตรวจตราดูแลไม่ให้มีการกระทำผิดฝ่าฝืนกฎหมายทางหลวง ซึ่งในทางปฏิบัตินี้มีข้อเสนอแนะสำหรับเป็นแนวทางดำเนินการ ดังนี้

- 2.3.1 การตรวจตราสอดส่องอยู่ตลอดเวลาหมวดฯ จะต้องคอยตรวจตราสอดส่องตามสายทางตลอดเวลา รวมทั้งกำชับมอบหมายให้ผู้ปฏิบัติงานระดับรองฯ ลงไปคอยดูแลเป็นหูเป็นตาให้ด้วย
- 2.3.2 ควรแจ้งผู้ฝ่าฝืน ให้หยุดกระทำการเมื่อพบเห็นการกระทำผิดเกิดขึ้น หรือได้รับรายงานจากเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานแล้วแต่กรณี หมวดฯ จะต้องแสดงตนพร้อมทั้งชี้แจงทำความเข้าใจให้ผู้กระทำความผิดทราบข้อกฎหมาย เพื่อให้ผู้กระทำความผิด หยุดหรือเลิกดำเนินการโดยทันที และรื้อถอนหรือทำลายสิ่งปลูกสร้างหรือขนย้ายวัสดุหรือสิ่งของ อันเกิดจากการกระทำผิดออกไป ทั้งนี้ จะต้องแจ้งให้ชัดเจนด้วยว่า หากยังคงกระทำต่อไป หมวดฯ จำเป็นต้องดำเนินคดีตามกฎหมาย ซึ่งกฎหมายทางหลวงได้กำหนดไว้ถึงขั้นจำคุกด้วย
- 2.3.3 ความผิดที่ต้องดำเนินคดีอาญาโดยไม่ต้องแจ้งเตือนการแจ้งเตือนตามในของข้อ 3.2 นั้น ใช้ถือปฏิบัติสำหรับการกระทำผิดโดยทั่วไป ที่ผู้กระทำการอาจไม่ทราบข้อกฎหมายเท่านั้น แต่หากเป็นความผิดโดยชัดแจ้ง และเกิดความเสียหายต่อทางหลวง หรือเป็นอันตรายต่อผู้ใช้ทาง เช่น การโจรกรรม , การรื้อถอนวัสดุอุปกรณ์ หรือทรัพย์สินบนทางหลวง , การทิ้งขยะหรือทำลายสิ่งปลูกสร้างบนผิวจราจร , การขุดหรือทำลายทางหลวงเป็นต้น หมวดฯ จะต้องดำเนินคดีโดยทันที ไม่จำเป็นต้องเตือนก่อนแต่อย่างใด ทั้งนี้ ให้ศึกษาแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการดำเนินคดีอาญา ที่ได้กล่าวในหัวข้อที่ 4 ต่อไป
- 2.3.4 สมควรแจ้งเตือนด้วยหนังสือการแจ้งตามข้อ 2.3.2 สมควรถือปฏิบัติด้วยการออกหนังสือแจ้งเตือนควบคู่ไปด้วย (ตัวอย่างหนังสือแจ้งเตือน ตามเอกสารแนบ ม.2/1)
- 2.3.5 รายงานแขวงฯ เมื่อแจ้งเตือนแล้ว ยังไม่หยุดกระทำการเมื่อได้มีการแจ้งเตือนตามแนวทางดังกล่าวข้างต้นแล้ว ผู้ฝ่าฝืนยังคงไม่หยุดหรือเลิกกระทำการ ให้หมวดฯ พิจารณาดำเนินการเกี่ยวกับการจับกุมดำเนินคดีอาญาต่อไป
- 2.3.6 แนวทางปฏิบัติ กรณีที่หยุดกระทำการแต่ยังไม่รื้อถอนออกไปกรณีที่แจ้งเตือนไปแล้ว ผู้ฝ่าฝืนได้หยุดหรือเลิกกระทำการ แต่มิได้ทำการรื้อถอนออกหรือทำลายสิ่งปลูกสร้างหรือขนย้ายวัสดุสิ่งของที่เกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนนั้น หมวดฯ จะต้องพิจารณาดำเนินการต่อไปใน 2 ส่วนคือ
- (1) การจับกุมดำเนินคดีอาญา ดังรายละเอียดที่จะได้ชี้แจงอธิบายไว้ในหัวข้อที่ 2.4 ว่าด้วยการดำเนินคดีอาญา

- (2) การรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว ซึ่งหมวดฯ จะต้องพิจารณาถือปฏิบัติตามแนวทางที่จะได้กล่าวต่อไปในหัวข้อที่ 2.5 ว่าด้วยการรื้อถอน

2.4 แนวทางการดำเนินคดีอาญา (คู่มือแขวงทางหลวง กรมทางหลวง พ.ศ. 2553)

การดำเนินคดีอาญากับผู้ฝ่าฝืนดังที่ได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อที่ 1 เกี่ยวกับสาระสำคัญของพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ซึ่งมีบทบัญญัติกำหนดห้ามการกระทำบางประการเอาไว้ หากผู้ใดฝ่าฝืน จะมีความผิดทางอาญาถูกจับกุมดำเนินคดีให้ได้รับโทษจำคุก หรือ ปรับ หรือทั้งจำทั้งปรับ แล้วแต่กรณี การที่กฎหมายได้บัญญัติเอาไว้เช่นนี้ก็ด้วยเจตนารมณ์ให้เกิดความสะดวกลดภัยแก่การจราจรและความเรียบร้อยสมบูรณ์ของการควบคุมดูแลรักษาทางหลวง จึงสมควรที่เจ้าหน้าที่รับผิดชอบและจะต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด มิฉะนั้นแล้ว การฝ่าฝืนกฎหมายก็จะคงดำเนินอยู่ต่อไป และนับวันจะลุกลามเพิ่มขยายมากขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าพนักงานทางหลวงซึ่งปล่อยปละละเลย ไม่กวดขันจับกุมผู้ฝ่าฝืน อาจต้องกลายเป็นผู้กระทำความผิดเสียเองฐานละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 157 ของประมวลกฎหมายอาญา ดังนั้น หมวดฯ จึงสมควรให้ความสนใจในการนำแนวทางการบังคับใช้กฎหมาย ด้วยมาตรการจับกุมดำเนินคดีอาญา มายึดถือปฏิบัติอย่างถูกต้องเหมาะสม โดยมีข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางดำเนินการดังต่อไปนี้

- 2.4.1 ทำความชัดเจนว่า กรณีความผิดใดที่ต้องดำเนินคดีอาญาโดยเคร่งครัด หมวดฯ จะต้องตรวจสอบทำความเข้าใจให้ชัดเจนล่วงหน้าไว้ว่า กรณีความผิดใดบ้างที่หมวดฯ สามารถดำเนินคดีอาญากับผู้ฝ่าฝืนไปได้เลย โดยไม่จำเป็นต้องหาหรือเพื่อขอรับความเห็นชอบจาก แขวงฯ ก่อน เช่น การโจรกรรม , การรื้อถอนวัสดุอุปกรณ์ หรือทรัพย์สินบนทางหลวง, การทิ้งขยะหรือทำสิ่งปฏิกูลตกหล่นบนผิวจราจร, การขูดรื้อทำลายทางหลวง เป็นต้น
- 2.4.2 แนวทางปฏิบัติสำหรับความผิดที่ไม่เกิดผลกระทบร้ายแรงขณะเดียวกัน กรณีความผิดที่ไม่เกิดผลกระทบร้ายแรงต่อความสะดวกและปลอดภัย หรือความผิดที่ประชาชนสองข้างทางกระทำความผิดไป โดยความจำเป็นหรือไม่ทราบข้อกฎหมาย เช่นการก่อสร้างทางเชื่อม (ที่ไม่เป็นการทำให้ทางหลวงเสียหาย) หรือการปลูกสร้างเพิงเพื่อขายของ เป็นต้น หมวดฯ อาจต้องรายงานแขวงฯ เพื่อให้พิจารณากลับกรองชั้นหนึ่งก่อนว่าสมควรดำเนินคดีอาญาไปโดยทันทีหรือจะใช้หลักรัฐศาสตร์ด้วยการแจ้งเตือน และใช้มาตรการรื้อถอนแทน แต่ทั้งนี้หากแจ้งเตือน

แล้วยังไม่หยุดกระทำการ สมควรต้องดำเนินคดีอาญาโดยทันที เช่นเดียวกับกรณีตามข้อ 2.4.1

- 2.4.3 การประสานให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมาร่วมจับกุม แม้พบขณะกระทำความผิดในกรณีความผิดที่จะต้องดำเนินคดีโดยเคร่งครัด ในทันทีที่พบการกระทำความผิดโดยไม่ต้องหาหรือขอรับความเห็นชอบจากแขวงฯ ก่อน ตามนัยของข้อ 2.4.1 หรือกรณีความผิดตามนัยของข้อ 2.4.2 ที่แจ้งเตือนแล้วยังไม่หยุดกระทำการ จำต้องดำเนินคดีอาญา นั้น มีข้อเสนอแนะว่า เพื่อป้องกันมิให้เกิดข้อผิดพลาดในการจับกุมผู้กระทำความผิด แม้เป็นกรณีพบเห็นขณะกระทำความผิดก็ตาม หมวดฯ สมควรดำเนินการตามแนวทางที่กล่าวมาแล้ว คือ หมวดฯ ไม่สมควรจะเข้าทำการจับกุมเอง เพราะอาจเกิดข้อผิดพลาดได้ แต่ให้หมวดฯ ติดต่อบริษัทงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งรับผิดชอบทางหลวงสายนั้น ให้มาร่วมทำการจับกุม
- 2.4.4 การแจ้งความต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจในการดำเนินคดีสำหรับความผิดซึ่งมิได้เป็นการพบเห็นในขณะกระทำความผิด (หรือพบเห็นขณะกระทำความผิดอยู่แต่ติดต่อบริษัทงานให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมาร่วมทำการจับกุมมิได้) ให้หมวดฯ ไปแจ้งความต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อให้ดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป ทั้งนี้ ในการแจ้งความต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ หมวดฯ สมควรทำเป็นหนังสือราชการไปแจ้งความ (หมวดฯ ลงนามหนังสือแจ้งความเองได้) เพื่อจะได้ไม่เกิดปัญหาเจ้าหน้าที่ตำรวจบ่ายเบี่ยงไม่ประสงค์จะรับเรื่องไว้ (ตัวอย่างหนังสือแจ้งความตามเอกสารแนบ ม.2/2)
- 2.4.5 กรณีความผิดซึ่งแจ้งเตือนแล้ว ผู้ฝ่าฝืนหยุดกระทำการสำหรับความผิดที่ไม่เกิดผลกระทบต่อจราจร หรือเกิดความเสียหายต่อทางหลวง ตามนัยของข้อ 2.4.2 หากได้มีการแจ้งเตือนตามแนวทางของข้อ 2.3 ดังกล่าวข้างต้นแล้ว ผู้ฝ่าฝืนหยุดกระทำการโดยทันที กรณีเช่นนี้อาจไม่จำเป็นต้องดำเนินคดีอาญา ในทางปฏิบัติ หมวดฯ จึงต้องขอรับทราบแนวทางดำเนินการจากแขวงฯ ให้ชัดเจนก่อนด้วย ทั้งนี้ หากยังมีสิ่งปลูกสร้างหรือวัสดุสิ่งของที่ฝ่าฝืนยังไม่รื้อถอนออกไป แม้แขวงฯ เห็นว่าสมควรยุติเรื่อง โดยไม่ต้องมีการแจ้งความดำเนินคดีก็ตาม แต่หมวดฯ ยังคงต้องรายงานแขวงฯ เพื่อดำเนินการในการรื้อถอนตามระเบียบขั้นตอนปฏิบัติที่จะได้กล่าวต่อไป ในหัวข้อที่ 2.5 (ข้อ 5.2.1)
- 2.4.6 การตรวจสอบขอบเขตอำนาจของแต่ละสถานีตำรวจ หมวดฯ จะต้องตรวจสอบให้ชัดเจนไว้ล่วงหน้าว่า ทางหลวงสายใดอยู่ในความรับผิดชอบของตำรวจทางหลวง

หน่วยใด หรือในความรับผิดชอบของตำรวจท้องที่ใด เพื่อจะสามารถไปขอกำลังมาจับกุม หรือไปแจ้งความที่สถานีตำรวจได้ถูกต้องและรวดเร็ว

- 2.4.7 รายงานการแจ้งความดำเนินคดีอาญาทุกครั้งเมื่อหมวดฯ ได้ดำเนินการแจ้งความดำเนินคดีอาญาตามข้อ 2.4.4 แล้ว ให้หมวดฯ รายงานการแจ้งความดังกล่าวให้แขวงฯ ทราบ ทุกครั้ง พร้อมแนบสำเนารายงานประจำวันเกี่ยวกับคดีของเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ดังตัวอย่างบันทึกรายงานตามเอกสารแนบ ม.2/3)

2.5 แนวทางการรื้อถอนเคลื่อนย้าย (คู่มือแขวงทางหลวง กรมทางหลวง พ.ศ. 2553)

การรื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง หรือวัสดุสิ่งของอื่นใดที่เกิดจากการกระทำผิดการกระทำ ความผิดต่อพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ในบางมาตราได้แก่ มาตรา 37 ว่าด้วยเรื่องของการเชื่อม, มาตรา 38 การติดตั้ง แขนง วาง กองสิ่งใดในเขตทางหลวง, มาตรา 47 การปลูกสร้างสิ่งใดในเขตทางหลวง, มาตรา 48 การดำเนินกิจการสาธารณูปโภค และ มาตรา 55 การก่อสร้างทางเชื่อมในเขตทางหลวงพิเศษ ซึ่งได้มีการฝ่าฝืนกระทำ ความผิดต่อบทบัญญัติของกฎหมายมาตราต่าง ๆ เหล่านี้เกิดขึ้นแล้ว ผลของการกระทำนั้น หากปล่อยเอาไว้ อาจก่อให้เกิดผลกระทบ หรือก่อปัญหาแก่ทางหลวงหรือการใช้ทางหลวงได้ กฎหมายจึงได้บัญญัติให้ ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ได้รับมอบหมาย มีอำนาจดำเนินการเพื่อให้มีการรื้อถอนหรือทำลายสิ่งปลูกสร้างหรือขนย้ายวัสดุ สิ่งของที่เกิดจากการกระทำผิดออกไปโดยไม่ชักช้า โดยมีข้อแนะนำเป็นแนวทางปฏิบัติดังนี้

- 2.5.1 ต้องเร่งรัดให้รื้อถอนหรือทำลายสิ่งปลูกสร้าง หรือขนย้ายวัสดุสิ่งของ โดยไม่ชักช้า ไม่ว่าจะการกระทำผิดนั้นจะถูกดำเนินคดีอาญาหรือไม่ก็ตาม การทำทางเชื่อม สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งของที่เกิดขึ้น หรือเข้ามาปรากฏในเขตทางหลวง อันเป็นผลจากการกระทำผิด สมควรต้องได้รับการเร่งรัดให้รื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้ายออกไปโดยไม่ชักช้า หากมีการจับกุมดำเนินคดีก็ไม่จำเป็นต้องรอให้คดีสิ้นสุดแต่อย่างใด เพราะกฎหมายได้บัญญัติให้อำนาจกระทำได้อยู่แล้ว
- 2.5.2 แนวทางปฏิบัติในการรื้อถอนหรือทำลายสิ่งปลูกสร้าง หรือขนย้ายวัสดุ สิ่งของ ออกไปจากเขตทางหลวงในการรื้อถอนทำลายนั้น หมวดฯ จะเข้าไปกระทำการโดยพลการทันทีไม่ได้ แต่จะต้องดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบปฏิบัติที่วางไว้โดยเคร่งครัด ทั้งนี้ กรมทางหลวงโดยกองนิติการได้เคยกำหนดแนวทางปฏิบัติเอาไว้แล้ว สำหรับเรื่องนี้ ดังมีรายละเอียดโดยสังเขปดังนี้
- 2.5.2.1 ขั้นตอนของการสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนรื้อถอน ทำลาย หรือขนย้าย

- (1) การรายงานแขวงฯ เพื่อออกหนังสือแจ้งให้รื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้ายภายหลังที่ได้แจ้งเตือนไปแล้วตามรายละเอียดของหัวข้อที่ 3 แต่ปรากฏว่าผู้ฝ่าฝืนมิได้รื้อถอนหรือทำลายสิ่งปลูกสร้าง หรือขนย้ายวัสดุสิ่งของอันเกิดจากการกระทำความผิดออกไป ให้หมวดฯ มีบันทึกรายงานเสนอความเห็นให้แขวงฯ ในฐานะผู้ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงเพื่อให้ออกหนังสือสั่งหรือแจ้งให้ผู้ฝ่าฝืนทำการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้ายสิ่งที่เกิดขึ้นจากการกระทำความผิดออกไปภายในเวลาที่กำหนด
- (2) รายละเอียดของรายงานในบันทึกรายงานของหมวดฯ ตาม (1) จะต้องมามีข้อมูลที่เกี่ยวข้องโดยสมบูรณ์ เช่น ชื่อผู้กระทำผิด , บริเวณทางหลวงที่เกิดเหตุ , อาคารหรือสิ่งของที่เกิดจากการกระทำผิด ซึ่งจะต้องให้รื้อถอนออกไป เป็นต้น (ตัวอย่างบันทึกรายงานตามเอกสารแนบ ม.2/4)
- (3) การเร่งรัด การออกหนังสือของแขวงฯ เมื่อได้รายงานไปยังแขวงฯ ดังกล่าวมาแล้วข้างต้น หมวดฯ จะต้องประสานและติดตามเร่งรัดการออกหนังสือของแขวงฯ เพื่อแจ้งให้รื้อถอน โดยใกล้ชิด
- (4) หมวดฯ ต้องติดตามการรื้อถอนของผู้ฝ่าฝืนเมื่องานสถิติจัดทำหนังสือสั่งให้รื้อถอนเสนอขายช่างแขวงการทางลงนามแล้ว โดยปกติ แขวงฯ จะมีสำเนาแจ้งให้หมวดฯ ทราบและติดตาม (ตัวอย่างหนังสือสั่งให้รื้อถอนตามเอกสารแนบ ม.2/5)
- (5) การนำหนังสือแจ้งไปส่งมอบแก่ผู้ฝ่าฝืนโดยปกติ หนังสือแจ้งให้ผู้ฝ่าฝืนรื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง หรือขนย้ายวัสดุสิ่งของนั้น แขวงฯ จะมอบให้หมวดฯ เป็นผู้นำไปส่งแก่ผู้ฝ่าฝืน ในการส่งหนังสือ ควรส่งไปถึงตัวผู้ฝ่าฝืนโดยตรง โดยให้ผู้ฝ่าฝืนลงนามรับหนังสือในใบนำส่ง หรือหากไม่สามารถส่งให้แก่ผู้ฝ่าฝืนได้ ก็ให้ส่งแก่บุคคลในครอบครัวผู้ครอบครอง ผู้เช่า หรือผู้ดูแลรักษา ซึ่งบรรลุนิติภาวะแล้วอย่างไรก็ตาม หากมีปัญหาไม่สามารถส่งหนังสือให้แก่บุคคลดังกล่าวได้ ให้หมวดฯ รายงานแขวงฯ โดยเร็ว เพื่อพิจารณาจัดส่งทางไปรษณีย์ตอบรับ หรือดำเนินการปิดประกาศให้ผู้ฝ่าฝืนทราบ โดยจัดให้มีเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจลงนามเป็นพยานในบันทึกรายงานการปิดประกาศด้วย หรือดำเนินการอย่างอื่นตามสมควรต่อไป

- (6) รายงานแขวงฯ เมื่อมีการรื้อถอนออกไปภายหลังที่ผู้ฝ่าฝืนได้รับแจ้งให้รื้อถอนหรือในเวลาหนึ่งเวลาใดก่อนนี้ หากผู้ฝ่าฝืนได้ดำเนินการรื้อถอนหรือทำลายวัสดุสิ่งของที่เกิดจากการกระทำผิดออกไปเป็นที่เรียบร้อย ให้หมวดฯ รายงานแขวงฯ โดยทันทีเพื่อจะได้ยุติเรื่องต่อไป (ตัวอย่างบันทึกรายงานตามเอกสารแนบ ม.2/6)
- (7) การรายงาน หากผู้ฝ่าฝืนเพิกเฉยหากครบกำหนดเวลาตามที่ กำหนดในหนังสือของแขวงฯ ที่แจ้งให้ผู้ฝ่าฝืนรื้อถอนแล้ว แต่ผู้ฝ่าฝืนเพิกเฉยไม่ปฏิบัติตามให้หมวดฯ รายงานแขวงฯ โดยทันที เพื่อแขวงฯ จะได้พิจารณาดำเนินการต่อไป (ตัวอย่างบันทึกรายงานตามเอกสารแนบ ม.2/7)
- (8) กรณีที่ผู้ฝ่าฝืนขอผ่อนผันในกรณีผู้ฝ่าฝืนแจ้งความจำนงกับหมวดฯ ว่า จะขอผ่อนผันกำหนดเวลารื้อถอนออกไปอีกระยะเวลาหนึ่ง ให้หมวดฯ มีบันทึกรายงานแขวงฯ เพื่อพิจารณา (ตัวอย่างบันทึกรายงานตามเอกสารแนบ ม.2/8) ในกรณีเช่นนี้ หากแขวงฯ เห็นสมควรอนุโลมผ่อนผันตามที่ผู้ฝ่าฝืนเสนอมาแขวงฯ อาจรับทราบและชะลอการดำเนินการขั้นตอนต่อไปไว้ก่อน ทั้งนี้หากครบกำหนดเวลาแล้วยังไม่มีการรื้อถอน ให้หมวดฯ รายงานแขวงฯ เช่นเดียวกับข้อ (7)
- (9) รายงานแขวงฯ เมื่อมีการรื้อถอนในเวลาที่ยื่นผ่อนผันกรณีตามข้อ (8) หากเมื่อได้ผ่อนผันไปแล้ว ผู้ฝ่าฝืนทำการรื้อถอนทำลายเป็นที่เรียบร้อย ให้หมวดฯ รายงานแขวงฯ เช่นเดียวกับกรณีตามข้อ (6)
- (10) หมวดฯ ต้องติดตามผลพิจารณาของแขวงฯ ภายหลังจากที่รายงานแขวงฯ ตามข้อ (7) หรือข้อ (8) หมวดฯ จะต้องติดตามผลการพิจารณาของแขวงฯ ซึ่งแขวงฯ อาจออกหนังสือทางหลวงเข้าทำการรื้อถอนต่อไป รวมทั้งอาจพิจารณาใช้มาตรการบังคับโดยแนวทางการจับกุมดำเนินคดีแจ้งให้รื้อถอนอีกครั้งหนึ่ง หรืออาจเห็นสมควรใช้อำนาจของผู้ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการดำเนินคดีอาญาอีกทางหนึ่งด้วย
- 2.5.2.2 ขั้นตอนของการใช้อำนาจผู้อำนวยการทางหลวงเข้าทำการรื้อถอนหรือทำลายสิ่งปลูกสร้าง หรือขนย้ายวัสดุสิ่งของ
- (1) การมีหนังสือจากแขวงฯ ไปแจ้งความลงบันทึกประจำวันเมื่อได้รับรายงานจากหมวดฯ ว่าผู้ฝ่าฝืนยังมิได้ทำการรื้อถอนหรือทำลายสิ่งปลูก

สร้าง หรือขนย้ายวัตถุสิ่งของที่เกิดจากการกระทำความผิดออกไปในเวลาที่กำหนดแล้ว หากแขวงฯ เห็นสมควรจะต้องเร่งรัดการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้ายโดยเร็วโดยมีอาจแจ้งเตือนซ้ำอีกต่อไป แขวงฯ จะมีหนังสือไปถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เป็นพนักงานสอบสวน เพื่อขอให้ลงบันทึกประจำวันไว้เป็นหลักฐาน ว่าได้มีใครกระทำความผิดใดที่ไหน ซึ่งกรมทางหลวงจะต้องเข้าดำเนินการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้ายต่อไป (หนังสือนี้มีใช้หนังสือแจ้งความให้ดำเนินคดี) ซึ่งปกติแขวงฯ จะมอบให้หมวดฯ เป็นผู้นำหนังสือไปแจ้งพนักงานสอบสวน เพื่อลงบันทึกประจำวัน (ตัวอย่างหนังสือแขวงฯ ตามเอกสารแนบ ม.2/9)

- (2) การกำหนดวันเวลาของการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้าย และออกหนังสือแจ้งผู้เกี่ยวข้องภายหลังที่ได้แจ้งความลงบันทึกประจำวันแล้ว แขวงฯ จะมีการพิจารณากำหนดวันเวลาที่เหมาะสมในวันเข้าทำการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้าย จากนั้นแขวงฯ จะออกหนังสือในนามผู้ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง เพื่อแจ้งให้ผู้ฝ่าฝืนทราบพร้อมกันนั้นก็ออกหนังสือไปยังเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง (เช่น นายอำเภอ นายกเทศมนตรี เป็นต้น) เพื่อให้มาคุ้มครอง และร่วมเป็นสักขีพยานในการรื้อถอนหรือทำลาย หรือขนย้าย (แบบฟอร์มหนังสือแจ้งตามเอกสารแนบ ม.2/10 , ม.2/11 และ ม.2/12 ตามลำดับ)
- (3) ส่งสำเนาหนังสือไปสำนักทางหลวง และหมวดฯ โดยปกติหนังสือแจ้งทั้งสามฉบับตามข้อ (2) แขวงฯ จะมีสำเนารายงานไปยังสำนักทางหลวงเพื่อทราบ และสำเนาแจ้งให้หมวดฯ ทราบด้วย พร้อมทั้งมอบให้หมวดฯ รับผิดชอบในการนำหนังสือไปส่ง แต่ทั้งนี้ แขวงฯ อาจพิจารณาส่งทางไปรษณีย์ตอบรับ
- (4) แนวทางปฏิบัติของหมวดฯ ในการประสานงานเมื่อใกล้ถึงกำหนดวันรื้อถอน ให้หมวดฯ ติดต่อประสานกับเจ้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง เพื่อนัดหมายเกี่ยวกับการเดินทางไปยังจุดที่จะทำการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้าย ซึ่งหมวดฯ สมควรสอบถามให้ชัดเจนว่าเจ้าหน้าที่ผู้ใดได้รับมอบหมายให้ไปร่วมการปฏิบัติงานครั้งนี้ และจะเดินทางไปเองหรือจะต้องการให้หมวดฯ จัดยานพาหนะไปรับ

- (5) การเตรียมการสำหรับการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้าย หมวดฯ จะต้องเตรียมการสำหรับ การเข้ารื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้ายให้พร้อม ทั้งในส่วนของเครื่องมือ ยานพาหนะ และกำลังคน
- (6) การรายงานเพื่อยุติเรื่อง หากผู้ฝ่าฝืนรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้ายออกไปเองในเวลาหนึ่งเวลาใด ก่อนจะถึงกำหนดวันรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้ายหากผู้ฝ่าฝืน ได้ทำการรื้อถอนหรือทำลายสิ่งปลูกสร้าง หรือขนย้ายวัสดุสิ่งของที่เกิดจากการกระทำความผิดจนเรียบร้อยแล้ว ให้หมวดฯ รายงานแขวงฯ โดยทันที เพื่อจะได้ยุติเรื่องและแจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องทราบทั่วกัน
- (7) การแต่งกายของหมวดฯ เมื่อถึงวันที่นัดหมายทำการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้าย หมวดฯ สมควรแต่งเครื่องแบบ และเดินทางไปถึงจุดนัดหมาย พร้อมกับกำลังเจ้าหน้าที่ก่อนถึงกำหนดเวลา
- (8) เข้ารื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้าย เมื่อถึงกำหนดเวลาและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายมาครบแล้วในการเข้าทำการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้าย หมวดฯ จะยังคงดำเนินการใด ๆ ไม่ได้ จนกว่าจะถึงเวลาที่กำหนด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จะต้องคอยให้เจ้าทรัพย์สิน นายช่างแขวงการทางเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง (รวมทั้งนิติกรหรือเจ้าหน้าที่ซึ่งผู้อำนวยการสำนักทางหลวงสั่งการมอบหมายให้มาร่วม) เดินทางมาถึงบริเวณที่ทำการรื้อถอนครบถ้วนเรียบร้อยเสียก่อน อนึ่งในการดำเนินการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้ายนั้น จะต้องกระทำต่อเจ้าของทรัพย์สิน และต้องมีนายช่างแขวงการทางในฐานะผู้ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการสำนักทางหลวง ควบคุมดูแลการดำเนินการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้ายจนกว่าจะเสร็จการดังกล่าว
- (9) กรณีที่เจ้าของทรัพย์สินไม่มาในวันเวลาที่กำหนดหากเจ้าของทรัพย์สินไม่มาในวันเวลาที่กำหนด ควรจะดำเนินการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้ายออกไป โดยจัดทำบัญชีทรัพย์สินที่ถูกรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้าย และให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองลงลายมือชื่อไว้ด้วย พร้อมทั้งระบุในช่องลงลายมือชื่อของเจ้าของทรัพย์สินว่า "เจ้าของทรัพย์สินไม่มา" และให้นำทรัพย์สินไปส่งเจ้าของ ณ ที่อยู่ตามสำเนาทะเบียนบ้านหรือสถานที่ใดที่หนึ่งตามที่นายช่างแขวงการทางพิจารณาเห็นชอบ

- (10) ระวังไม่ให้เกิดเหตุพิพาทในการปฏิบัติการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้าย หมวดฯ จะต้องควบคุมเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน โดยใกล้ชิด เพื่อระมัดระวังไม่ให้เกิดความชำรุดเสียหายของทรัพย์สินสิ่งของเท่าที่จะทำได้ รวมทั้งไม่ให้เกิดเหตุพิพาทขัดแย้งกับเจ้าของทรัพย์สิน ทั้งนี้ หากเกิดข้อขัดแย้งหรือปัญหาใด หมวดฯ จะต้องรายงานขอความเห็นชอบในการแก้ปัญหาจากนายช่างแขวงการทางโดยทันที
- (11) การดูแลรักษาทรัพย์สิน หรือวัสดุที่เกิดจากการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้ายทรัพย์สินหรือวัสดุที่เกิดจากการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้าย ให้ส่งมอบให้แก่เจ้าของทรัพย์สินอย่างครบถ้วนตามสภาพที่ ควรจะเป็น และหากไม่สามารถส่งมอบให้แก่ผู้ใดได้ หมวดฯ จะต้องหาหรือขอทราบแนวทางจากแขวงฯ ในการจัดเก็บหรือดูแลรักษาทรัพย์สิน ทั้งนี้ ให้หมวดฯ จัดทำบัญชีทรัพย์สิน หรือวัสดุที่เกิดจากการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้ายทุกครั้ง โดยให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานและเจ้าของทรัพย์สิน พร้อมทั้งเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐานและให้เจ้าของทรัพย์สินลงลายมือชื่อรับมอบไว้ หรือในกรณีที่ไม่สามารถส่งมอบทรัพย์สินหรือวัสดุดังกล่าวให้แก่ผู้ใดได้ ให้แจ้งสถานที่จัดเก็บหรือดูแลรักษาทรัพย์สินหรือวัสดุดังกล่าวพร้อมรายการทรัพย์สินหรือวัสดุนั้นให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายรับทราบ เพื่อป้องกันข้อโต้แย้งที่อาจจะเกิดขึ้นในภายหลัง (ตัวอย่างบัญชีทรัพย์สินที่ถูกรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้าย ตามเอกสารแนบ ม.2/18)
- (12) กรณีที่ผู้ฝ่าฝืนขอผ่อนผันหากถึงกำหนดเวลาที่จะเข้ารื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้ายแล้วปรากฏว่าผู้ฝ่าฝืนแจ้งความประสงค์ขอผ่อนผันให้เลื่อนการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้ายออกไป โดยยืนยันจะทำการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้ายเอง กรณีเช่นนี้เป็นเรื่องที่แขวงฯ จะต้องพิจารณาวินิจฉัยโดยการหาหรือผู้เกี่ยวข้อง และใช้ดุลยพินิจตัดสินใจ หากเห็นสมควรจะผ่อนผันตามการร้องขอ ก็จะมีการทำบันทึกขอผ่อนผันการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้ายไว้เป็นหลักฐานต่อไป (ตัวอย่างบันทึกขอผ่อนผันตามเอกสารแนบ ม.2/13) ทั้งนี้ หมวดฯ จะต้องติดตามเร่งรัดให้ผู้ฝ่าฝืนถือปฏิบัติตามบันทึกขอผ่อนผันโดยใกล้ชิด และรายงานแขวงฯ ทันที เมื่อมีการรื้อถอนหรือทำลาย

หรือขนย้ายเป็นที่เรียบร้อย ในกรณีเมื่อครบกำหนดผ่อนผัน แต่ผู้ฝ่าฝืนยังคงเพิกเฉยไม่ดำเนินการให้เป็นไปตามบันทึกขอผ่อนผัน ให้หมวดฯ รายงานแขวงฯ โดยทันทีเช่นกัน (ตัวอย่างบันทึกรายงานตามเอกสารแนบ ม.2/14) เพื่อแขวงฯ จะได้เริ่มต้นดำเนินการใหม่อีกครั้งหนึ่ง ในการกำหนดวันรื้อถอนและมีหนังสือแจ้งผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ตามรายละเอียดของแนวทางปฏิบัติในการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้าย ข้อ (2) ถึงข้อ (10) ข้างต้น (ตัวอย่างแบบฟอร์มตามเอกสารแนบ ม.2/15 , ม.2/16 และ ม.2/17 ตามลำดับ)

- 2.5.3 กรณีที่หมวดฯ อาจพิจารณาเข้ารื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้าย โดยไม่ต้องดำเนินการครบขั้นตอนกรณีสิ่งปลูกสร้างหรือวัสดุสิ่งของที่เกิดจากการกระทำผิด เป็นทรัพย์สินซึ่งมีราคาค่างวดเพียงเล็กน้อย และผู้ฝ่าฝืนยินยอมที่จะรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้ายโดยดี หรือไม่ปรากฏตัวผู้กระทำความผิด หมวดฯ อาจพิจารณาเข้าทำการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้ายออกไปเอง หรือช่วยเหลือผู้ฝ่าฝืนในการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้าย โดยไม่ต้องดำเนินการตามขั้นตอนของข้อ 2.5.2 ดังกล่าวข้างต้น
- 2.5.4 ทำความเข้าใจให้ชัดเจนระหว่างกระบวนการรื้อถอนกับการดำเนินคดีใคร่ขอชี้แจงเพื่อความเข้าใจอีกครั้งหนึ่งว่า กระบวนการรื้อถอนหรือทำลายหรือขนย้ายดังที่กล่าวมาแล้วนี้เป็นเรื่องที่แตกต่างกันไม่เกี่ยวข้องกับการจับกุมดำเนินคดีอาญา กล่าวคือ เมื่อได้มีการฝ่าฝืนเกิดขึ้น โดยข้อกฎหมายถือว่าความผิดได้เกิดขึ้นแล้ว ผู้ฝ่าฝืนจะต้องรับผิดชอบทางอาญา ส่วนจะมีการถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดในการดำเนินคดีหรือใช้แนวทางรัฐศาสตร์อนุโลมแทนนั้น เป็นเรื่องที่แขวงฯ จะพิจารณาเป็นกรณีไป ดังรายละเอียดที่ได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อที่ 4 ส่วนการรื้อถอนหรือทำลายสิ่งปลูกสร้างตามนัยของหัวข้อที่ 2.5 นี้เป็นแนวทางปฏิบัติที่จะต้องดำเนินการตามความเหมาะสมจำเป็นควบคู่กันไป ไม่ว่าจะมีการดำเนินคดีอาญาหรือไม่ หรือหากได้มีการจับกุมดำเนินคดีไปแล้ว ก็ไม่จำเป็นต้องคอยทราบผลคดีก่อนแต่อย่างใด (รายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการตามคู่มือฯ โดยสังเขปปรากฏตามแผนผัง เอกสารแนบ ม.2/19 , ม.2/20 และ ม.2/21) เอกสารแนบ ม.2/19 หมวดฯ พบการกระทำที่ฝ่าฝืน พ.ร.บ. ทางหลวงฯ ในพื้นที่รับผิดชอบแจ้งเตือนด้วยวาจาหยุดกระทำ ไม่หยุดกระทำการ

กรณีเป็นความผิดที่เกิดผลกระทบร้ายแรงต่อความสะดวกปลอดภัยของผู้ใช้ทาง หรือเกิดความเสียหายต่อทางหลวงกรณีเป็นความผิดที่ไม่เกิดผลกระทบร้ายแรงต่อความสะดวกปลอดภัยของผู้ใช้ทาง หรือไม่เกิดความเสียหายต่อทางหลวงแจ้งเตือนด้วยหนังสือ (เอกสาร ม.2/1) ไม่หยุดกระทำการ หยุดกระทำการกรณีที่เป็นการพบขณะกระทำความผิด กรณีที่ไม่ได้พบขณะกระทำความผิด หมวดฯ ในฐานะเจ้าพนักงานทางหลวง เข้าทำการจับกุมโดยติดต่อขอให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมาร่วมปฏิบัติงานอาจใช้วิธีแจ้งความ หมวดฯ มีหนังสือไปแจ้งความต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ (เอกสาร ม.2/2) หมวดฯ รายงานแขวงฯ ทราบ (เอกสาร ม.2/3)

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยเกี่ยวกับแนวทางและปัจจัย ในการแก้ไขปัญหาการรुकูล้ำเขตทางหลวง ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา การศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เท่าที่รวบรวมได้ คือ งานวิจัยของ ณรงค์ วัชรชัยทโลสถ (2545) ซึ่งได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง ปัญหาการผลัดคันผู้ละเมิดรูกูล้ำ ศึกษาเฉพาะกรณีแขวงทางหลวงชนบุรี ผลการศึกษาพบว่า

1. สาเหตุการผลัดคันละเมิดรูกูล้ำเขตทางหลวง จากการวิเคราะห์สาเหตุที่สำคัญที่สุดของการละเมิดรูกูล้ำคือ ผู้ละเมิดเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัวมากกว่าส่วนรวม
2. ผู้ละเมิดไม่รู้เรื่องกฎหมาย จึงคิดว่ากระทำไปแล้วไม่ผิด
3. กฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ไม่เอื้อต่อการปฏิบัติหน้าที่ได้ดีพอ
4. ผู้ละเมิดได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น
5. เจ้าหน้าที่บางคนเลือกปฏิบัติ และยึดถือระบบพวกพ้อง
6. ประชาชนที่สัญจรไปมา มีส่วนสนับสนุนในทางอ้อมให้มีการละเมิดรูกูล้ำเขตทางหลวง
7. ขาดการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงความผิดในการละเมิดรูกูล้ำเขตทาง
8. หลวง และให้ทราบบทลงโทษเกี่ยวกับกรณีการฝ่าฝืน

และสอดคล้องกับงานวิจัยของ อรรถ บุษุมิรัตน์ ซึ่งศึกษาเรื่อง ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับรูกูล้ำอาคาร ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 โดยศึกษาเฉพาะกรณีในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งพบว่ามีปัญหาเรื่องต่าง ๆ ดังนี้ คือ ผู้บริหารไม่มีนโยบายที่ชัดเจนและไม่ให้ความสำคัญในการรูกูล้ำอาคาร เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ ไม่รู้กฎหมาย ระเบียบขั้นตอนเท่าที่ควร และขาดการเอาใจใส่ในการทำงาน ปลดปล่อยให้เรื่องค้างค้ำง ขั้นตอนของกฎหมายควบคุมอาคารรวบรัดเกินไป บทกำหนดโทษต่ำ เปิดโอกาสให้ผู้กระทำผิดหลีกเลี่ยงประวิงเวลาได้และไม่มีแผนการรูกูล้ำไม่มีงบประมาณ

และเครื่องมือในการรื้อถอน การใช้อาคารหรือประกอบกิจการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ไม่สัมพันธ์กับ
กฎหมายควบคุมอาคาร



บทที่ 3

วิธีดำเนินการทำโครงการ

วิธีดำเนินการวิจัย โครงการแนวทางและปัจจัยในการแก้ไขปัญหาการรुकกล้าเขตทางหลวง ในท้องที่ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา ได้ดำเนินการศึกษาค้นคว้าโดยลำดับดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือและวิธีการสร้างเครื่องมือ
3. การตรวจสอบความถูกต้องของแบบสอบถาม
4. การรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ผล
5. การวิเคราะห์และสรุปข้อมูล

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นประชากรที่อยู่ในท้องที่ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา ประกอบไปด้วยประชากรผู้ที่รुकกล้าเขตทางหลวงจำนวน 52 ราย แบ่งการรुकกล้าเขตทางหลวงเป็น 7 ประเภท ดังแสดงในตารางที่ 3.1 และประชากรผู้ที่อาศัยอยู่ติดเขตทางหลวง แต่ไม่ได้รुकกล้าเขตทางหลวงจำนวน 54 ราย แบ่งเป็น 4 ประเภท ดังแสดงในตารางที่ 3.2 และประชากรที่เป็นผู้นำท้องถิ่นที่มีพื้นที่รับผิดชอบอยู่ติดเขตทางหลวงจำนวน 7 ราย ดังแสดงในตารางที่ 3.3 และประชากรที่ปฏิบัติราชการอยู่ในท้องถิ่นเป็นประจำ จำนวน 56 ราย แบ่งเป็น 5 ประเภท ดังแสดงในตารางที่ 3.4

ตารางที่ 3.1 ประชากรที่รู้จักเส้นทางหลวง

ลำดับที่	ประเภทการรู้จัก	จำนวนผู้รู้จัก	หมายเหตุ
1	การวางวัสดุค้าขายรู้จักเส้นทางหลวง	5	
2	ร้านขายรถยนต์มือสองจอร์จรู้จักเส้นทางหลวง	3	
3	ป้ายโฆษณาอาคารติดตั้งรู้จักเส้นทางหลวง	4	
4	ป้ายโฆษณาติดตั้งข้างทางหลวง	18	
5	การถมดินรู้จักเส้นทางหลวง	3	
6	ร้านขายถ้วยเตี้ยรู้จักเส้นทางหลวง	15	
7	ก่อสร้างเพิงขายของรู้จักเส้นทางหลวง	4	
รวม		52	

ตารางที่ 3.2 ประชากรที่อยู่ติดสองข้างทางแต่ไม่ได้รู้จักเส้นทางหลวง

ลำดับที่	ประเภท	มีจำนวน	หมายเหตุ
1	บ้านพักอาศัย	15	
2	อาคารพาณิชย์	24	
3	ธุรกิจส่วนตัว	10	
4	สถานีบริการปั้มน้ำมันและแก๊ส	5	
รวม		54	

ตารางที่ 3.3 ประชากรที่เป็นผู้นำท้องถิ่น

ลำดับที่	ตำแหน่งหน้าที่	มีจำนวน	หมายเหตุ
1	นายกเทศมนตรีตำบลตลาดแค	1	
2	นายกเทศมนตรีตำบลธารปราสาท	1	
3	กำนันตำบลธารปราสาท	1	
4	ผู้ใหญ่บ้านสำโรง หมู่ที่ 1	1	
5	ผู้ใหญ่บ้านตลาดแค หมู่ที่ 12	1	
6	ผู้ใหญ่บ้านตะวันออก หมู่ที่ 15	1	
7	ผู้ใหญ่บ้านใหม่เกษม หมู่ที่ 5	1	
รวม		7	

ตารางที่ 3.4 ประชากรที่ปฏิบัติราชการอยู่ในท้องถิ่นเป็นประจำ

ลำดับที่	ตำแหน่งหน้าที่	มีจำนวน	หมายเหตุ
1	ครู โรงเรียนธารปราสาทเพชรวิทยา	17	
2	ครู โรงเรียนอนุบาลตลาดแค	12	
3	พนักงานเทศบาลตำบลตลาดแค	15	
4	เจ้าหน้าที่อนามัยตำบลตลาดแค	10	
5	พนักงานไปรษณีย์	2	
รวม		56	

3.2 เครื่องมือและวิธีการสร้างเครื่องมือ

เครื่องมือหลักที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ได้แก่แบบสอบถาม ซึ่งใช้ในการสำรวจความคิดเห็นของผู้ที่รู้จักเขตทางหลวง ประชากรที่อยู่บริเวณสองข้างทาง ผู้นำชุมชนและเจ้าหน้าที่ของรัฐ ที่มีส่วนร่วมในการใช้ทางหลวงในท้องที่ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา

3.3 การตรวจสอบความถูกต้องของแบบสอบถาม

แบบสอบถามที่ได้ ต้องผ่านการตรวจสอบความเหมาะสมจากผู้เชี่ยวชาญของกรมทางหลวง ในด้านบำรุงรักษาทางหลวง ด้านกฎหมายและ ด้านการก่อสร้างทางหลวง ในการใช้งานของแบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วย การตรวจสอบความเที่ยงตรง (Validity) และความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม

ความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม คือคุณสมบัติของแบบสอบถามที่มีความถูกต้องแม่นยำในการวัด ซึ่งทำให้ผลที่ได้จากการวัดตรงความต้องการหรือตรงตามวัตถุประสงค์ ในขณะที่ความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม หมายถึงคุณสมบัติของแบบสอบถามที่ใช้ในการวัดแต่ละครั้ง จะให้ผลแน่นอนสม่ำเสมอ เป็นที่มั่นใจหรือเชื่อถือในผลนั้นได้จริง ถึงแม้จะมีการวัดซ้ำอีกผลที่ได้ย่อมแน่นอนไม่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม

3.4 การรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ผล

หลังจากที่ได้ทำการสร้างและตรวจสอบความถูกต้องของแบบสอบถามแล้ว ขั้นตอนต่อไปได้แก่การรวบรวมข้อมูลสำหรับเพื่อนำไปวิเคราะห์ผลต่อไป โดยมีรายละเอียดของการเก็บข้อมูลและค่าสถิติที่ใช้สำหรับการวิเคราะห์ผลดังต่อไปนี้

1. การเก็บรวบรวมข้อมูล

หลังจากที่ได้ตรวจสอบความถูกต้องของแบบสอบถามแล้ว ผู้ศึกษาได้นำแบบสอบถามดังกล่าวไปใช้จริงกับกลุ่มตัวอย่างที่รู้จักเส้นทางหลวง ได้แก่ ประชาชนที่รู้จักเส้นทางหลวง ประชากรที่อยู่บริเวณสองข้างทาง ผู้นำชุมชนและเจ้าหน้าที่ของรัฐ เป็นต้น หลังจากได้แบบสอบถามกลับคืนมาครบแล้ว จึงได้ทำการตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามทุกชุดก่อนที่จะนำข้อมูลไปทำการวิเคราะห์ต่อไป

2. สถิติใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในงานศึกษานี้ ได้หลักสถิติเข้ามาประกอบในการวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for windows และ Microsoft Office Excel เป็นเครื่องมือช่วยในการวิเคราะห์ข้อมูลซึ่งค่าสถิติที่ใช้ในการศึกษานี้ประกอบไปด้วยค่าต่าง ๆ ดังนี้

2.1 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Arithmetic Mean , \bar{X})

เป็นค่าที่คำนวณได้จากการหาผลรวมของข้อมูลทุกจำนวนที่เก็บรวบรวมมาได้ และหารด้วยจำนวนข้อมูลทั้งหมด ซึ่งสามารถคำนวณได้จาก สมการที่ 3.1

$$\bar{X} = \frac{\sum_{i=1}^n Xi}{n} \quad (3.1)$$

โดยที่ \bar{X} คือค่าเฉลี่ยเลขคณิต

n คือจำนวนข้อมูลทั้งหมด

X_i คือค่าของข้อมูลตัวที่ 1

2.2 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : SD)

เป็นค่าที่ใช้ในการวัดการกระจายของข้อมูล โดยพิจารณาจากความแตกต่างของข้อมูลแต่ละค่าเฉลี่ยซึ่งคำนวณได้จากสมการที่ 3.2

$$S. D. = \frac{\sqrt{\sum_{i=1}^n (Xi - \bar{X})^2}}{n} \quad (3.2)$$

โดยที่ S.D. คือส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

n คือจำนวนข้อมูลทั้งหมด

x_i คือค่าของข้อมูลตัวที่ 1

X คือค่าเฉลี่ยเลขข้อมูล

2.3 ค่านัยสำคัญของสถิติทดสอบ t-test (Significance)

ในการทดสอบความสัมพันธ์ ของค่าเฉลี่ยของประชากรสองกลุ่มจะมีการกำหนดสมมติฐานดังนี้

H_0 :ค่าเฉลี่ยที่ได้จากประชากรสองกลุ่มไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

H_1 :ค่าเฉลี่ยที่ได้จากประชากรสองกลุ่มมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ค่าสถิติที่ใช้ทดสอบคือ t-test โดยจะปฏิเสธสมมติฐาน H_0 หรือยอมรับว่าค่าเฉลี่ยที่ได้จากประชากรสองกลุ่มมีความแตกต่างกันก็ต่อเมื่อค่า Significance ที่ได้มาจากการทดสอบมีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ (สำหรับในการศึกษานี้ใช้เท่ากับ 0.05)

2.4 ค่านัยสำคัญของสถิติทดสอบ F-test (Analysis of Variance : ANOVA)

ในการทดสอบความสัมพันธ์ของค่าเฉลี่ยของประชากรมากกว่าสองกลุ่มจะมีการกำหนดสมมติฐานดังนี้

H_0 : ค่าเฉลี่ยที่ได้จากประชากรมากกว่าสองกลุ่มไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

H_1 : ค่าเฉลี่ยที่ได้จากประชากรมากกว่าสองกลุ่มมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ใช้ระดับความเชื่อมั่น 95 % ดังนั้นจะปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) ต่อเมื่อ Significance level มีค่าน้อยกว่า 0.05 และจะ ปฏิเสธสมมติฐานรอง (H_1) ต่อเมื่อ Significance level มีค่ามากกว่า 0.05

3.5 การวิเคราะห์และสรุปข้อมูล (มาตราวัดทัศนคติ ของ Likert Scale)

ภายหลังจากที่ผู้ศึกษาได้รับแบบสอบถามกลับคืนมา แล้วนำมาตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม จึงทำการบันทึก รหัสตามเครื่องมือที่ได้กำหนดไว้ เพื่อประมวลผลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for Windows ที่สามารถวิเคราะห์ข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยจะแสดงค่าสถิติต่าง ๆ ที่ต้องการคำนวณ แล้วนำมาประมวลผล และวิเคราะห์ข้อมูล

สำหรับแบบสอบถามที่เป็นมาตราส่วนประมาณค่า ผู้ศึกษากำหนดน้ำหนักค่าคะแนน ดังนี้

ค่าคะแนน 1 หมายถึง	ระดับความคิดเห็น น้อยที่สุด
ค่าคะแนน 2 หมายถึง	ระดับความคิดเห็น น้อย
ค่าคะแนน 3 หมายถึง	ระดับความคิดเห็น ปานกลาง
ค่าคะแนน 4 หมายถึง	ระดับความคิดเห็น มาก
ค่าคะแนน 5 หมายถึง	ระดับความคิดเห็น มากที่สุด

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การหาค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ค่า t-test และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (ANOVA)

สำหรับเกณฑ์การแปลค่าเฉลี่ย ผู้ศึกษาใช้เกณฑ์การแบ่งช่วงชั้นเท่ากันดังนี้

1.00 – 1.80	ระดับความคิดเห็น น้อยที่สุด
1.81 – 2.60	ระดับความคิดเห็น น้อย
2.61 – 3.40	ระดับความคิดเห็น ปานกลาง
3.41 – 4.20	ระดับความคิดเห็น มาก
4.21 – 5.00	ระดับความคิดเห็น มากที่สุด



รูปที่ 3.1 แผนที่ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา



รูปที่ 3.2 ทางหลวงที่ตัดผ่านตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา



รูปที่ 3.3 การขายรถยนต์มือสองรुक้าเขตทางหลวง



รูปที่ 3.4 การวางวัสดุก่อสร้างรुक้าเขตทางหลวง



รูปที่ 3.5 การวางสิ่งของค้าขายรुक้าเขตทางหลวง



รูปที่ 3.6 การปลูกสร้างเพิงค้าขายรुकค้าเขตทางหลวง



รูปที่ 3.7 การถมดินรुकค้าเขตทางหลวง



รูปที่ 3.8 การติดป้ายโฆษณาருกล้าเขตทางหลวง



บทที่ 4

ผลการศึกษาและวิเคราะห์ผล

การศึกษาแนวทางและปัจจัยการแก้ไขปัญหาคาร์บูกล้ำเขตทางหลวง ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา ข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมตามแบบสอบถาม ที่นำมาวิเคราะห์หาค่าสถิติ ได้แก่ เพศ อายุ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการศึกษาได้นำเสนอในรูปตาราง และความเรียง โดยแบ่งการนำเสนอออกเป็น 2 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป โดยใช้วิธีวิเคราะห์ด้วยค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percent)

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ทัศนคติข้อคิดเห็นที่มีต่อการรูก้ำเขตทางหลวง ของประชากรในเขต ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนตัวและสภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพในครัวเรือน ขนาดของจำนวนสมาชิกในครอบครัว อาชีพหลักของครอบครัว รายได้รวมของครอบครัวต่อเดือน และการมีพื้นที่ทำกินเป็นของตัวเองหรือไม่ โดยมีกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ประชากรที่รูก้ำเขตทางหลวง จำนวน 52 ราย และประชากรที่อยู่อาศัยติดสองข้างทางหลวงแต่ไม่ได้รูก้ำเขตทางหลวง ประชากรที่เป็นผู้นำท้องถิ่น ประชากรที่เป็นข้าราชการอยู่ในท้องถิ่นเป็นประจำ จำนวน 117 ราย ซึ่งผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามที่รูก้ำเขตทางหลวง และไม่ได้รูก้ำเขตทางหลวง

ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม	กลุ่มตัวอย่างผู้รูก้ำเขตทางหลวง (n = 52)		กลุ่มตัวอย่างผู้ที่ไม่รูก้ำเขตทางหลวง (n = 117)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ				
ชาย	22	42.30	65	55.60
หญิง	30	57.70	52	44.40

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม	กลุ่มตัวอย่างผู้รู้กล้า เขตทางหลวง (n = 52)		กลุ่มตัวอย่างผู้ที่ไม่รู้กล้า เขตทางหลวง (n = 117)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
2. อายุ				
ต่ำกว่า 20 ปี	3	5.80	12	10.30
20 – 30 ปี	12	23.10	28	23.90
31 – 40 ปี	13	25.00	30	25.60
41 – 50 ปี	11	21.20	19	16.20
50 ปีขึ้นไป	13	25.00	28	23.90
3. ระดับการศึกษา				
ประถมศึกษา	12	23.10	20	17.10
มัธยมศึกษา / ปวช.	23	44.20	41	35.00
อนุปริญญา / ปวส.	5	9.60	13	11.10
ปริญญาตรี	8	15.40	39	33.30
สูงกว่าปริญญาตรี	4	7.70	4	3.40
4. สถานภาพในครัวเรือน				
หัวหน้าครัวเรือน	21	40.40	51	43.60
ผู้อาศัย	29	55.80	66	56.40
อื่นๆ	2	3.80	0	0.00
5. ขนาดจำนวนสมาชิกในครัวเรือน				
1 – 2 คน	9	17.30	22	18.80
3 – 4 คน	31	59.60	61	52.10
5 – 6 คน	9	17.30	20	17.10
7 – 8 คน	3	5.80	10	8.50
9 คนขึ้นไป	0	0.00	4	3.40
6. อาชีพหลักของครัวเรือน				
รับจ้าง	7	13.50	48	41.00
ค้าขาย	27	51.90	14	12.00

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม	กลุ่มตัวอย่างผู้รู้กล้า เขตทางหลวง (n = 52)		กลุ่มตัวอย่างผู้ที่ไม่รู้กล้า เขตทางหลวง (n = 117)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ข้าราชการ / รัฐวิสาหกิจ	11	21.20	37	31.60
ทำนา / ทำไร่ / เลี้ยงสัตว์	2	3.80	16	13.70
อื่นๆ	5	9.60	2	1.70
7. รายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือน				
น้อยกว่า 5,000 บาท	2	3.80	11	9.40
5,001 – 10,000 บาท	7	13.50	18	15.40
10,001 – 15,000 บาท	15	28.80	43	36.80
15,001 บาทขึ้นไป	28	53.80	45	38.50
8. มีพื้นที่ทำกินเป็นของตัวเองหรือไม่				
ใช่	40	76.90	95	81.20
ไม่ใช่	12	23.10	22	18.80

4.1.1 แสดงจำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง ที่รู้กล้าเขตทางหลวง จำแนกตามข้อมูลทั่วไป

จากตารางที่ 4.1 กลุ่มตัวอย่างของผู้ที่รู้กล้าเขตทางหลวงจำนวน 52 ราย เป็นประชากรเพศชายจำนวน 22 ราย คิดเป็นร้อยละ 42.30 และเป็นเพศหญิงจำนวน 30 ราย คิดเป็นร้อยละ 57.70 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี และช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไป มีจำนวนอย่างละ 13 ราย คิดเป็นร้อยละ 25.00 รองลงมา มีอายุระหว่าง 20 – 30 ปี จำนวน 12 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.10 และผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวนน้อยที่สุด มีอายุต่ำกว่า 20 ปี มีจำนวน 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.80 ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่ระดับการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษา / ปวช. มีจำนวน 23 ราย คิดเป็นร้อยละ 44.20 รองลงมา จบการศึกษาระดับประถมศึกษา มีจำนวน 12 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.10 ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนน้อยที่สุด มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.70 ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นผู้อยู่อาศัยซึ่งไม่ใช่หัวหน้าครอบครัว มีจำนวน 29 ราย คิดเป็นร้อยละ 55.80 โดยมีขนาดจำนวนสมาชิกในครัวเรือน อยู่ระหว่าง 3 – 4 คน จำนวน 31 ราย คิดเป็นร้อยละ 59.60 และผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าขาย มีจำนวน 27 ราย คิดเป็นร้อยละ 51.90 รองลงมา มีอาชีพข้าราชการ / รัฐวิสาหกิจ มีจำนวน 11 ราย คิด

เป็นร้อยละ 21.20 อาชีพหลักของผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด คือ ทำนา / ทำไร่ / เลี้ยงสัตว์ มีจำนวน 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.80 รายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือนส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 15,001 บาทขึ้นไป มีจำนวน 28 ราย คิดเป็นร้อยละ 53.80 และผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีพื้นที่ทำมาหากินเป็นของตัวเอง มีจำนวน 40 ราย คิดเป็นร้อยละ 76.90

4.1.2 แสดงจำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง ที่ไม่รู้กล้ำเขตทางหลวง จำแนกตามข้อมูลทั่วไป

จากตารางที่ 4.1 กลุ่มตัวอย่างของผู้ที่ไม่รู้กล้ำเขตทางหลวง มีจำนวนทั้งสิ้น 117 ราย เป็นประชากรเพศชายจำนวน 65 ราย คิดเป็นร้อยละ 55.60 และเป็นเพศหญิง มีจำนวน 52 ราย คิดเป็นร้อยละ 44.40 และผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี จำนวน 30 ราย คิดเป็นร้อยละ 25.60 และรองลงมามีอายุระหว่าง 20 – 30 ปี และอายุ 50 ปีขึ้นไป มีจำนวนเท่ากันคือ 28 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.90 ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนน้อยที่สุด มีอายุต่ำกว่า 20 ปี จำนวน 12 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.30 ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่อยู่ในระดับมัธยมศึกษา / ปวช. มีจำนวน 41 ราย คิดเป็นร้อยละ 35.00 รองลงมาจบการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 39 ราย คิดเป็นร้อยละ 33.30 ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนน้อยที่สุด มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.40 ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นผู้อยู่อาศัย ซึ่งไม่ใช่หัวหน้าครอบครัว มีจำนวน 66 ราย คิดเป็นร้อยละ 56.40 โดยมีขนาดสมาชิกในครัวเรือน อยู่ระหว่าง 3 – 4 คน จำนวน 61 ราย คิดเป็นร้อยละ 52.10 ส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามประกอบอาชีพรับจ้าง มีจำนวน 48 ราย คิดเป็นร้อยละ 41.00 รองลงมาประกอบอาชีพข้าราชการ / รัฐวิสาหกิจ มีจำนวน 37 ราย คิดเป็นร้อยละ 31.60 ราย รายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือนส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 15,001 บาทขึ้นไป จำนวน 45 ราย คิดเป็นร้อยละ 38.50 และรองลงมามีรายได้ 10,001 – 15,000 บาท มีจำนวน 43 ราย คิดเป็นร้อยละ 36.80 โดยส่วนใหญ่มีพื้นที่ทำมาหากินเป็นของตัวเอง มีจำนวน 95 ราย คิดเป็นร้อยละ 81.20

4.2 ภาพรวมความคิดเห็นการรุกล้ำเขตทางหลวงของผู้ที่รุกล้ำเขตทางหลวง จำนวน 52 ราย

ข้อมูลที่ได้จากการสอบถามความคิดเห็น สามารถนำมาวิเคราะห์สรุปความคิดเห็นปัจจัยเกี่ยวกับการรุกล้ำเขตทางหลวง ของผู้ที่รุกล้ำเขตทางหลวง และนำเสนอข้อมูลดังแสดงไว้ในตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 ความคิดเห็นการรุกร้าเขตทางหลวง ของผู้รุกร้าเขตทางหลวง จำนวน 52 ราย

ปัจจัยรายการประเมินข้อคิดเห็น	Mean	S.D.	ความคิดเห็น
1. ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรุกร้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว	3.69	0.70	มาก
2. ผู้ละเมิดรุกร้าเขตทางหลวงไม่รู้เรื่องกฎหมายจึงคิดว่าทำแล้วไม่ผิด	3.50	0.82	มาก
3. ผู้ละเมิดรุกร้าเขตทางหลวงมักทำตามผู้ที่รุกร้าอยู่แล้ว	3.69	0.78	มาก
4. พื้นที่ทางเท้าและริมไหล่ทางหลวงเมื่อนำสินค้ามาขายแล้วดึงดูดใจลูกค้า	3.59	0.79	มาก
5. ผู้ละเมิดรุกร้าเขตทางหลวงมีฐานะยากจนไม่สามารถประกอบอาชีพอื่นได้	3.37	0.74	ปานกลาง
6. ผู้ละเมิดรุกร้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้ที่มีอิทธิพลในท้องถิ่น	2.86	1.02	ปานกลาง
7. ประชาชนที่สัญจรไปมามีส่วนสนับสนุนในทางอ้อมเพราะถ้าไม่มีคนซื้อคนขายก็จะย้ายออกไปเอง	3.40	0.72	มาก
8. ท่านคิดว่าการรุกร้าเขตทางหลวงมีส่วนทำให้เพิ่มอัตราการเกิดอุบัติเหตุ	3.26	1.13	ปานกลาง
รวม	3.42	0.84	มาก

จากตารางที่ 4.2 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าคุณละเมิดรุกร้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัวและทำตามผู้ที่รุกร้าอยู่ก่อนแล้วอยู่ในระดับ “มาก” คิดเป็นคะแนนความคิดเห็นเฉลี่ย 3.69 ส่วนหัวข้อความคิดเห็นรองลงมาคือ พื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ไหล่ทางหลวงเมื่อนำสินค้ามาขายแล้วดึงดูดใจลูกค้า อยู่ในระดับ “มาก” คิดเป็นคะแนนความคิดเห็นเฉลี่ย 3.59 ผู้ละเมิดรุกร้าเขตทางหลวงไม่รู้เรื่องกฎหมายจึงคิดว่าทำแล้วไม่ผิด อยู่ในระดับ “มาก” คิดเป็นคะแนนความคิดเห็นเฉลี่ย 3.50 ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความคิดเห็นว่าคุณละเมิดรุกร้าเขตทางหลวงมีฐานะยากจนไม่สามารถประกอบอาชีพอื่นได้ การมีส่วนทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น และการได้รับการสนับสนุนจากผู้ที่มีอิทธิพลในท้องถิ่น อยู่ในระดับ “ปานกลาง” คิดเป็นคะแนนความคิดเห็นเฉลี่ย 3.37, 3.26 และ 2.86 ตามลำดับ

4.3 ภาพรวมความคิดเห็นการรुकกล้าเขตทางหลวง ของผู้ที่ไม่รุกกล้าเขตทางหลวง จำนวน 117 ราย

ข้อมูลที่ได้จากการสอบถามความคิดเห็น สามารถนำมาวิเคราะห์สรุปลักษณะความคิดเห็นปัจจัยเกี่ยวกับการรุกกล้าเขตทางหลวง ของผู้ที่ไม่รุกกล้าเขตทางหลวง และนำเสนอข้อมูลดังแสดงไว้ในตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 ความคิดเห็นการรุกกล้าเขตทางหลวง ของผู้ที่ไม่รุกกล้าเขตทางหลวง จำนวน 117 ราย

ปัจจัยรายการประเมินข้อคิดเห็น	Mean	S.D.	ความคิดเห็น
1. ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรุกกล้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว	4.06	0.73	มาก
2. ผู้ละเมิดรุกกล้าเขตทางหลวงไม่รู้เรื่องกฎหมายจึงคิดว่าทำแล้วไม่ผิด	3.67	0.82	มาก
3. ผู้ละเมิดรุกกล้าเขตทางหลวงมักทำตามผู้ที่รุกกล้าอยู่แล้ว	3.76	0.66	มาก
4. พื้นที่ทางเท้าและริมไหล่ทางหลวงเมื่อนำสินค้ามาขายแล้วดึงดูคใจลูกค้า	3.63	0.67	มาก
5. ผู้ละเมิดรุกกล้าเขตทางหลวงมีฐานะยากจนไม่สามารถประกอบอาชีพอื่นได้	3.12	0.88	ปานกลาง
6. ผู้ละเมิดรุกกล้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้ที่มีอิทธิพลในท้องถิ่น	3.17	0.99	ปานกลาง
7. ประชาชนที่สัญจรไปมามีส่วนสนับสนุนในทางอ้อม เพราะถ้าไม่มีคนซื้อคนขายก็จะย้ายออกไปเอง	3.63	0.84	มาก
8. ท่านคิดว่ากรการรุกกล้าเขตทางหลวงมีส่วนทำให้เพิ่มอัตราการเกิดอุบัติเหตุ	3.82	1.07	มาก
รวม	3.61	0.83	มาก

จากตารางที่ 4.3 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ ผู้ละเมิดรุกกล้าเขตทางหลวง เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว ทำให้เพิ่มอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ทำตามผู้ที่รุกกล้าเดิมอยู่แล้ว ไม่รู้เรื่องกฎหมาย พื้นที่ทางเท้าและไหล่ทางเมื่อนำสินค้ามาขายแล้วดึงดูคใจลูกค้า และประชาชนที่สัญจรไปมามีส่วนสนับสนุนทางอ้อม อยู่ในระดับ "มาก" คิดเป็นคะแนนความคิดเห็นเฉลี่ย 4.06, 3.82, 3.76, 3.67, 3.63 ตามลำดับ

ในขณะที่ ความคิดเห็น การได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น และผู้ละเมิดรुक้า เขตทางหลวงมีฐานะยากจนไม่สามารถไปประกอบอาชีพที่อื่นได้ อยู่ในระดับ "ปานกลาง" คิดเป็นคะแนนความคิดเห็นเฉลี่ย 3.17 และ 3.12 ตามลำดับ

4.4 เปรียบเทียบ ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรुक้าเขตทางหลวง แยกตามเพศของผู้ที่รुक้าเขตทางหลวง และผู้ที่ไม่รुक้าเขตทางหลวง

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีเพศแตกต่างกัน ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรुक้าเขตทางหลวงไม่แตกต่างกัน สามารถเขียนเป็นสมมติฐานได้ดังนี้

H_0 : เพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นในแต่ละปัจจัยที่ประเมิน ไม่แตกต่างกัน

H_1 : เพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นในแต่ละปัจจัยที่ประเมิน แตกต่างกัน

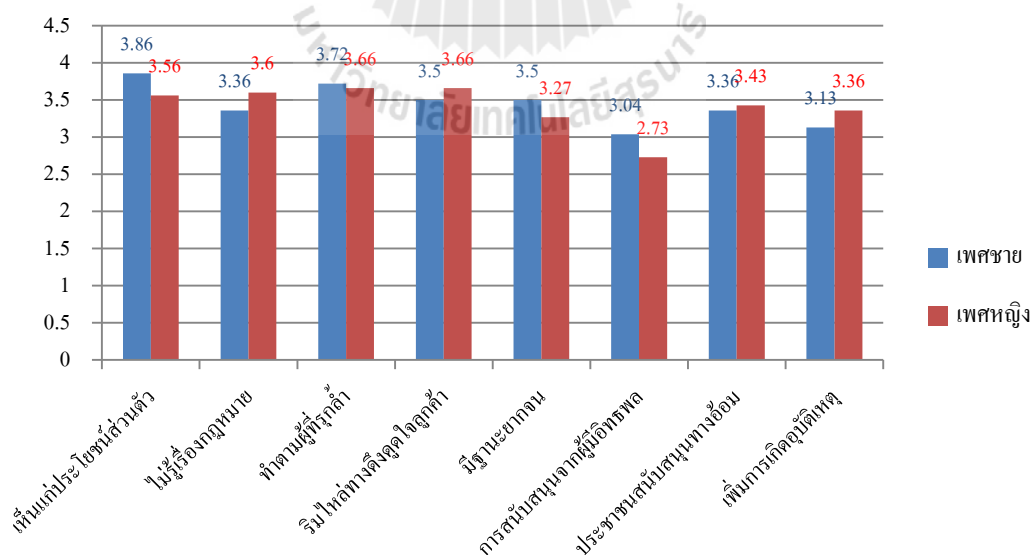
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์จะใช้การทดสอบค่า t โดยใช้กลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มเป็นอิสระต่อกัน (Independent Sample t -test) ใช้ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้นจะปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) ต่อเมื่อ ค่านัยสำคัญทางสถิติ มีค่าน้อยกว่า 0.05 ซึ่งผลการทดสอบสมมติฐานแสดงดังตารางที่ 4.4 และตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นเกี่ยวกับการรुक้าเขตทางหลวง แยกตามเพศของผู้รुक้าเขตทางหลวง

ปัจจัยรายการประเมิน ข้อคิดเห็น	ชาย		หญิง		t	P-Value
	Mean	S.D	Mean	S.D		
1. ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว	3.86	0.56	3.56	0.77	1.60	0.11
2. ผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงไม่รู้เรื่องกฎหมายจึงคิดว่าทำแล้วไม่ผิด	3.36	0.65	3.60	0.93	-1.01	0.31
3. ผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงมักทำตามผู้ที่รुक้าอยู่แล้ว	3.72	0.55	3.66	0.92	0.29	0.76
4. พื้นที่ทางเท้าและริมไหล่ทางหลวงเมื่อนำสินค้ามาขายแล้วดึงดูคใจลูกค้า	3.50	0.74	3.66	0.84	-0.74	0.46

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

ปัจจัยการประเมิน ข้อคิดเห็น	ชาย		หญิง		t	P-Value
	Mean	S.D	Mean	S.D		
5. ผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวง มีฐานะยากจนไม่สามารถ ประกอบอาชีพอื่นได้	3.5	0.59	3.27	0.84	1.06	0.29
6. ผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวง ได้รับการสนับสนุนจากผู้ที่มี อิทธิพลในท้องถิ่น	3.04	1.04	2.73	1.01	1.08	0.28
7. ประชาชนที่สัญจรไปมามี ส่วนสนับสนุนในทางอ้อม เพราะถ้าไม่มีคนซื้อคนขายก็ จะย้ายออกไปเอง	3.36	0.65	3.43	0.77	-0.34	0.73
8. ท่านคิดว่าการรुक้าเขตทาง หลวงมีส่วนทำให้เพิ่มอัตรา การเกิดอุบัติเหตุ	3.13	1.16	3.36	1.12	-0.71	0.47



รูปที่ 4.1 กราฟแท่งแสดงการเปรียบเทียบข้อคิดเห็นการรुक้าเขตทางหลวงของผู้ที่รुक้าเขตทางหลวง แยกตามเพศ

จากรูปที่ 4.1 และตารางที่ 4.4 เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบความคิดเห็นในแต่ละปัจจัยที่ประเมิน ของผู้ที่รู้จักเขตทางหลวง โดยใช้สถิติทดสอบ t-test พบว่าเพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีระดับนัยสำคัญ 0.05 โดยที่หัวข้อความคิดเห็น “ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว” “ทำตามผู้ที่รถกล้าอยู่ก่อนแล้ว” “มีฐานะยากจน” “การได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพล” เพศชายมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่าเพศหญิง หัวข้อความคิดเห็น “การไม่รู้เรื่องกฎหมาย” “พื้นที่ทางเท้าและริมไหล่ทางเดินดึงดูดใจลูกค้า” “การได้รับการสนับสนุนทางอ้อม” “การเพิ่มการเกิดอุบัติเหตุ” เพศหญิงมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่าเพศชาย

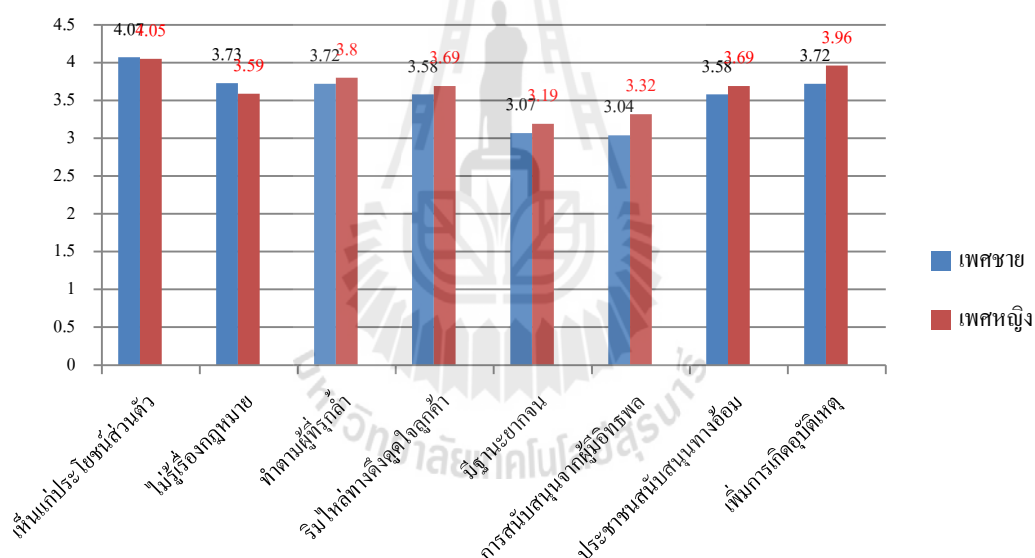
การเปรียบเทียบ ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรถกล้าเขตทางหลวง แยกตามเพศของกลุ่มผู้ที่ไม่รู้จักเขตทางหลวงดังแสดงในตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นเกี่ยวกับการรถกล้าเขตทางหลวงแยกตามเพศของผู้ที่ไม่รู้จักเขตทางหลวง

ปัจจัยรายการประเมิน ข้อคิดเห็น	ชาย		หญิง		t	P-Value
	Mean	S.D	Mean	S.D		
1. ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว	4.07	0.75	4.05	0.72	0.13	0.89
2. ผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงไม่รู้เรื่องกฎหมายจึงคิดว่าทำแล้วไม่ผิด	3.73	0.90	3.59	0.72	0.92	0.35
3. ผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงมักทำตามผู้ที่รถกล้าอยู่แล้ว	3.72	0.64	3.80	0.68	-0.68	0.49
4. พื้นที่ทางเท้าและริมไหล่ทางหลวงเมื่อนำสินค้ามาขายแล้วดึงดูดใจลูกค้า	3.58	0.68	3.69	0.67	-0.85	0.39
5. ผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงมีฐานะยากจนไม่สามารถประกอบอาชีพอื่นได้	3.07	0.92	3.19	0.84	-0.68	0.48
6. ผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้ที่มีอิทธิพลในท้องถิ่น	3.04	0.99	3.32	0.98	-1.52	0.12

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

ปัจจัยรายการประเมิน ข้อคิดเห็น	ชาย		หญิง		t	P-Value
	Mean	S.D	Mean	S.D		
7. ประชาชนที่สัญจรไปมามี ส่วนสนับสนุนในทางอ้อม เพราะถ้าไม่มีคนซื้อคนขายก็ จะย้ายออกไปเอง	3.58	0.80	3.69	0.89	0.68	0.49
8. ท่านคิดว่าการรुक้าเขตทาง หลวงมีส่วนทำให้เพิ่มอัตรา การเกิดอุบัติเหตุ	3.72	1.11	3.96	1.02	-1.19	0.23



รูปที่ 4.2 กราฟแท่งแสดงการเปรียบเทียบข้อคิดเห็นการรูก้าเขตทางหลวง ของผู้ที่ไม่รูก้าเขตทางหลวง แยกตามเพศ

จากรูปที่ 4.2 และตารางที่ 4.5 เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบความคิดเห็นในแต่ละปัจจัยที่ประเมิน ของผู้ที่ไม่รูก้าเขตทางหลวง โดยใช้สถิติทดสอบ t-test พบว่า เพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีระดับนัยสำคัญ 0.05 โดยที่เพศหญิงมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่าเพศชาย ส่วนหัวข้อความคิดเห็น “ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว” “ผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงไม่รู้เรื่องกฎหมายจึงคิดว่าทำแล้วไม่ผิด” เพศชายมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่าเพศหญิง

4.5 เปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับการรुक้าเขตทางหลวงแยกตามการมีพื้นที่ทำกินเป็นของตัวเองหรือไม่ ของผู้รुक้าเขตทางหลวง และผู้ที่ไม่รुक้าเขตทางหลวง

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีพื้นที่ทำกินแตกต่างกัน ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรुक้าเขตทางหลวงไม่แตกต่างกัน สามารถเขียนเป็นสมมุติฐานได้ดังนี้

H_0 : การมีพื้นที่ทำกินที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นในแต่ละปัจจัยที่ประเมิน ไม่แตกต่างกัน

H_1 : การมีพื้นที่ทำกินที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นในแต่ละปัจจัยที่ประเมิน แตกต่างกัน

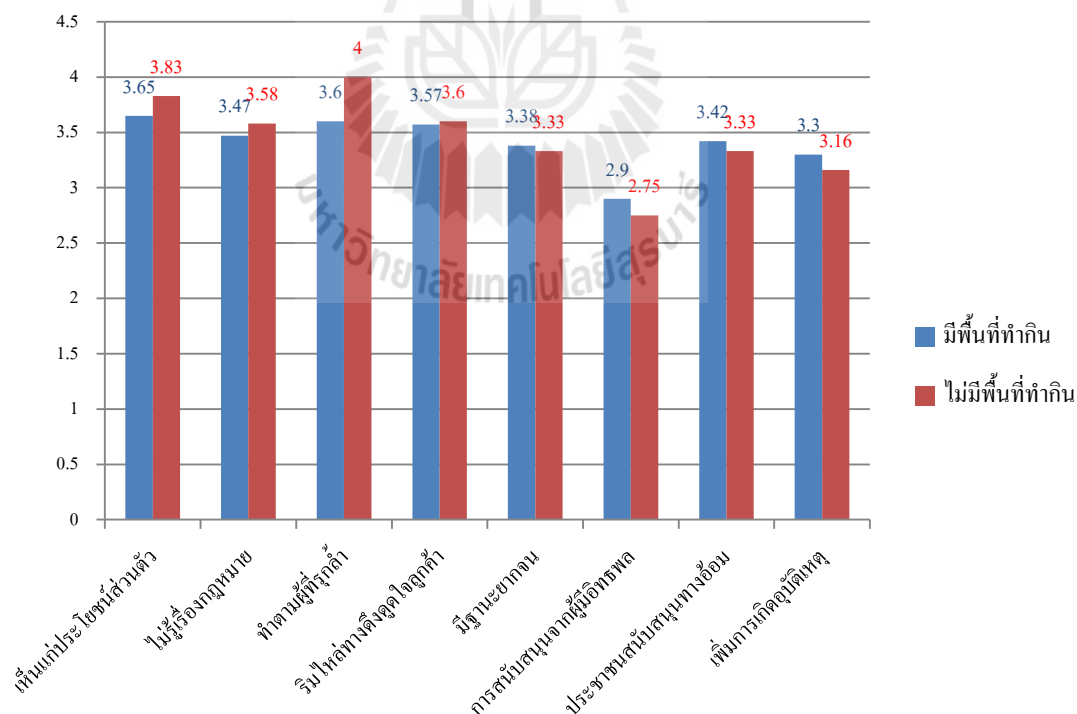
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์จะใช้การทดสอบค่า t โดยใช้กลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มเป็นอิสระต่อกัน (Independent Sample t -test) ใช้ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้นจะปฏิเสธสมมุติฐานหลัก (H_0) ต่อเมื่อ ค่านัยสำคัญทางสถิติ มีค่าน้อยกว่า 0.05 ซึ่งผลการทดสอบสมมุติฐานแสดงดังตารางที่ 4.6 และตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.6 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นเกี่ยวกับการรुक้าเขตทางหลวง แยกตามการมีพื้นที่ทำกินเป็นของตัวเองหรือไม่ ของผู้รुक้าเขตทางหลวง

ปัจจัยรายการประเมิน ข้อคิดเห็น	มีพื้นที่ทำกิน		ไม่มีพื้นที่ทำกิน		t	P-Value
	Mean	S.D	Mean	S.D		
1. ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว	3.65	0.735	3.833	0.577	-0.791	0.432
2. ผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงไม่รู้เรื่องกฎหมายจึงคิดว่าทำแล้วไม่ผิด	3.475	0.816	3.583	0.900	-0.394	0.695
3. ผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงมักทำตามผู้รुक้าอยู่แล้ว	3.6	0.744	4	0.852	-1.579	0.121
4. พื้นที่ทางเท้าและริมไหล่ทางหลวงเมื่อนำสินค้ามาขายแล้วดึงดูคใจลูกค้า	3.575	0.78	3.666	0.887	-0.346	0.731
5. ผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงมีฐานะยากจนไม่สามารถประกอบอาชีพอื่นได้	3.384	0.747	3.333	0.788	0.206	0.838

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

ปัจจัยรายการประเมิน ข้อคิดเห็น	มีพื้นที่ทำกิน		ไม่มีพื้นที่ทำกิน		t	P-Value
	Mean	S.D	Mean	S.D		
6. ผู้ละเมิดรุกกล้าเขตทางหลวง ได้รับการสนับสนุนจากผู้ที่มี อิทธิพลในท้องถิ่น	2.9	0.981	2.75	1.215	0.439	0.662
7. ประชาชนที่สัญจรไปมามี ส่วนสนับสนุนในทางอ้อม เพราะถ้าไม่มีคนซื้อคนขายก็ จะย้ายออกไปเอง	3.425	0.675	3.333	0.887	0.383	0.703
8. ท่านคิดว่า การรุกกล้าเขตทาง หลวงมีส่วนทำให้เพิ่มอัตรา การเกิดอุบัติเหตุ	3.3	1.114	3.166	1.267	0.352	0.726



รูปที่ 4.3 กราฟแท่งแสดงการเปรียบเทียบข้อคิดเห็นการรุกกล้าเขตทางหลวง ของผู้ที่รุกกล้าเขตทางหลวง แยกตามการมีพื้นที่ทำกินเป็นของตัวเองหรือไม่

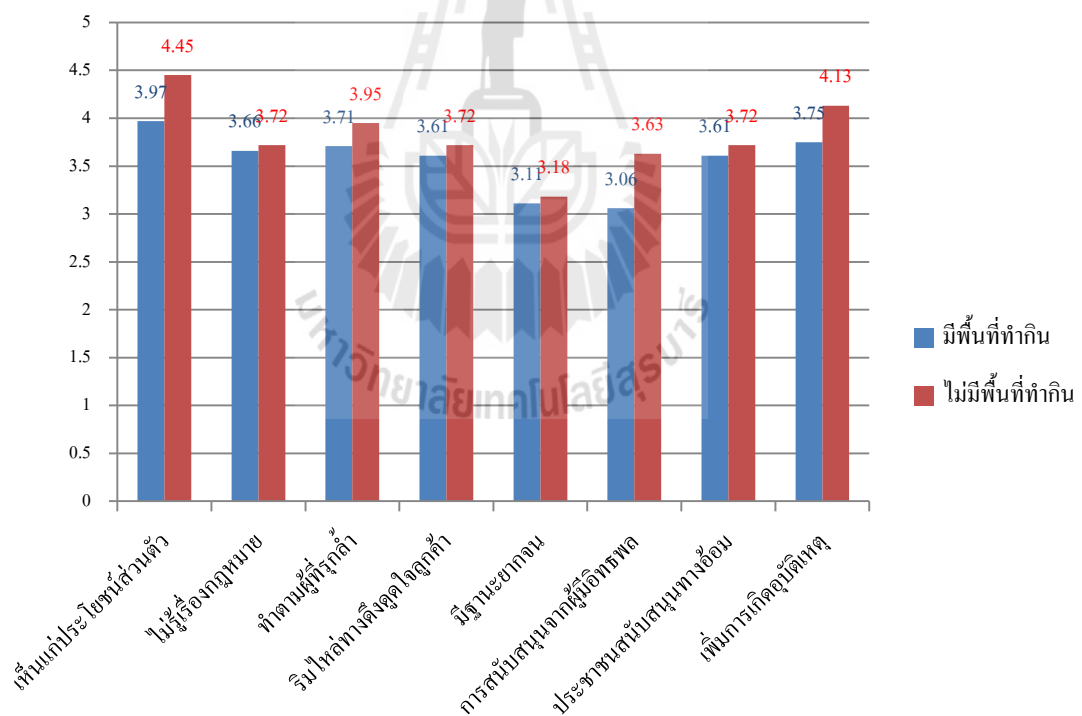
จากรูปที่ 4.3 และตารางที่ 4.6 เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบความคิดเห็นในแต่ละปัจจัยที่ประเมิน ของผู้ที่รู้จักเส้นทางหลวง โดยใช้สถิติทดสอบ t-test พบว่าการมีพื้นที่ทำกินที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีระดับนัยสำคัญ 0.05 โดยข้อคิดเห็น “การเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว” “การไม่รู้เรื่องกฎหมาย” “การทำตามผู้ที่รู้จักอยู่แล้ว” “พื้นที่ทางเท้าและริมไหล่ทางดึงดูดใจลูกค้า” ผลการเปรียบเทียบปรากฏว่า ผู้ที่ไม่มีพื้นที่ทำกินเป็นของตนเองมีคะแนนเฉลี่ย มากกว่าผู้ที่มีพื้นที่ทำกินเป็นของตนเอง

ตารางที่ 4.7 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นเกี่ยวกับการรู้จักเส้นทางหลวง แยกตามการมีพื้นที่ทำกินเป็นของตนเองหรือไม่ ของผู้ที่ไม่รู้จักเส้นทางหลวง

ปัจจัยรายการประเมิน ข้อคิดเห็น	มีพื้นที่ทำกิน		ไม่มีพื้นที่ทำกิน		t	P-Value
	Mean	S.D	Mean	S.D		
1. ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรู้จักเส้นทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว	3.97	0.72	4.45	0.67	-2.79	0.01*
2. ผู้ละเมิดรู้จักเส้นทางหลวงไม่รู้เรื่องกฎหมายจึงคิดว่าทำแล้วไม่ผิด	3.66	0.78	3.72	1.03	-0.03	0.74
3. ผู้ละเมิดรู้จักเส้นทางหลวงมักทำตามผู้ที่รู้จักอยู่แล้ว	3.71	0.64	3.95	0.72	-1.52	0.13
4. พื้นที่ทางเท้าและริมไหล่ทางหลวงเมื่อนำสินค้ามาขายแล้วดึงดูดใจลูกค้า	3.61	0.65	3.72	0.76	0.72	0.46
5. ผู้ละเมิดรู้จักเส้นทางหลวงมีฐานะยากจนไม่สามารถประกอบอาชีพอื่นได้	3.11	0.86	3.18	1.00	-0.03	0.75
6. ผู้ละเมิดรู้จักเส้นทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้ที่มีอิทธิพลในท้องถิ่น	3.06	1.00	3.63	0.78	-2.49	0.01*

ตารางที่ 4.7 (ต่อ)

ปัจจัยรายการประเมิน ข้อคิดเห็น	มีพื้นที่ทำกิน		ไม่มีพื้นที่ทำกิน		t	P-Value
	Mean	S.D	Mean	S.D		
7. ประชาชนที่สัญจรไปมามี ส่วนสนับสนุนในทางอ้อม เพราะถ้าไม่มีคนซื้อคนขายก็ จะย้ายออกไปเอง	3.61	0.86	3.72	0.76	-0.51	0.56
8. ท่านคิดว่ากรรูกกล้าเขตทาง หลวงมีส่วนทำให้เพิ่มอัตรา การเกิดอุบัติเหตุ	3.75	1.13	4.13	0.71	-1.98	0.05



รูปที่ 4.4 กราฟแท่งแสดงการเปรียบเทียบข้อคิดเห็นการรูกกล้าเขตทางหลวง ของผู้ที่ไม่รูก
กล้าเขตทางหลวง แยกตามการมีพื้นที่ทำกินเป็นของตัวเองหรือไม่

จากรูปที่ 4.4 และตารางที่ 4.7 เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบความคิดเห็นในแต่ละปัจจัย ของผู้ที่ไม่รู้กล้าเขตทางหลวง โดยใช้สถิติทดสอบ t-test พบว่า ภาพรวมปัจจัยการประเมินข้อคิดเห็นไม่แตกต่างกัน แยกตามการมีพื้นที่ทำกินที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีระดับนัยสำคัญ 0.05 ส่วนหัวข้อความคิดเห็น “ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรुकกล้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว” “ผู้ละเมิดรुकกล้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้ที่มิอิทธิพลในท้องถิ่น” พบว่า การมีพื้นที่ทำกินที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นที่แตกต่างกันอย่างมีระดับนัยสำคัญ 0.05 โดยที่ผู้ที่ไม่มีพื้นที่ทำกินเป็นของตนเอง มีคะแนนเฉลี่ยมากกว่า

4.6 เปรียบเทียบ ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรुकกล้าเขตทางหลวง แยกตามเพศ ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดที่มีเพศแตกต่างกัน ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรुकกล้าเขตทางหลวงไม่แตกต่างกัน สามารถเขียนเป็นสมมติฐานได้ดังนี้

H_0 : เพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นในแต่ละปัจจัยที่ประเมิน ไม่แตกต่างกัน

H_1 : เพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นในแต่ละปัจจัยที่ประเมิน แตกต่างกัน

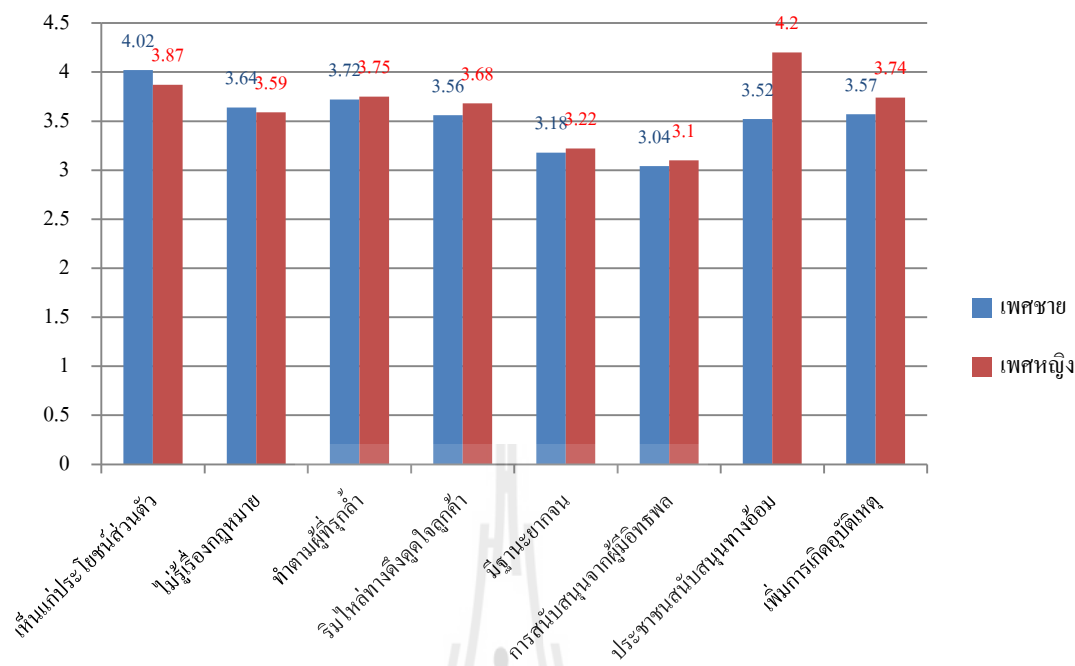
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์จะใช้การทดสอบค่า t โดยใช้กลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มเป็นอิสระต่อกัน (Independent Sample t-test) ใช้ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้นจะปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) ต่อเมื่อ ค่านัยสำคัญทางสถิติ มีค่าน้อยกว่า 0.05 ซึ่งผลการทดสอบสมมติฐานแสดงดังตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นเกี่ยวกับการรुकกล้าเขตทางหลวง แยกตามเพศ ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ปัจจัยรายการประเมิน ข้อคิดเห็น	ชาย		หญิง		t	P-Value
	Mean	S.D	Mean	S.D		
1. ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรुकกล้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว	4.02	0.71	3.87	0.77	1.26	0.35
2. ผู้ละเมิดรुकกล้าเขตทางหลวงไม่รู้เรื่องกฎหมายจึงคิดว่าทำแล้วไม่ผิด	3.64	0.86	3.59	0.79	0.36	0.62

ตารางที่ 4.8 (ต่อ)

ปัจจัยรายการประเมิน ข้อคิดเห็น	ชาย		หญิง		t	P-Value
	Mean	S.D	Mean	S.D		
3. ผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวง มักทำตามผู้ที่รถกล้าอยู่แล้ว	3.72	0.62	3.75	0.77	-0.29	0.02
4. พื้นที่ทางเท้าและริมไหล่ ทางหลวงเมื่อนำสินค้ามาขาย แล้วดึงดูคใจลูกค้า	3.56	0.69	3.68	0.73	-1.08	0.71
5. ผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวง มีฐานะยากจนไม่สามารถ ประกอบอาชีพอื่นได้	3.18	0.86	3.22	0.83	-0.29	0.60
6. ผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวง ได้รับการสนับสนุนจากผู้ที่มี อิทธิพลในท้องถิ่น	3.04	0.99	3.10	1.03	-0.40	0.37
7. ประชาชนที่สัญจรไปมามี ส่วนสนับสนุนในทางอ้อม เพราะถ้าไม่มีคนซื้อคนขายก็ จะย้ายออกไปเอง	3.52	0.77	3.59	0.85	-0.54	0.43
8. ท่านคิดว่ากรรรถกล้าเขตทาง หลวงมีส่วนทำให้เพิ่มอัตรา การเกิดอุบัติเหตุ	3.57	1.14	3.74	1.09	-0.97	0.42



รูปที่ 4.5 กราฟแท่งแสดงการเปรียบเทียบข้อคิดเห็นการรुक้าเขตทางหลวง ของผู้ที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด แยกตามเพศ

จากรูปที่ 4.5 และตารางที่ 4.8 เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบความคิดเห็นในแต่ละปัจจัยที่ประเมินของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด โดยใช้สถิติทดสอบ t-test พบว่าเพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีระดับนัยสำคัญ 0.05 โดยที่ข้อคิดเห็น “การเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว” “การไม่รู้เรื่องกฎหมาย” คะแนนเฉลี่ยของเพศชายมากกว่าเพศหญิง ส่วนข้อคิดเห็น “การทำตามผู้ที่รูก้าอยู่แล้ว” “พื้นที่ทางเท้าและริมไหล่ทางดึงดูดใจลูกค้า” “การมีฐานะยากจน” “การได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น” “ประชาชนมีส่วนร่วมสนับสนุนทางอ้อม” “เพิ่มอัตราการเกิดอุบัติเหตุ” คะแนนเพศหญิงมากกว่าเพศชาย

4.7 เปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับการรูก้าเขตทางหลวง แยกตามการมีพื้นที่ทำกินเป็นของตัวเอง หรือไม่ ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีพื้นที่ทำกินแตกต่างกัน ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรูก้าเขตทางหลวงไม่แตกต่างกัน สามารถเขียนเป็นสมมุติฐานได้ดังนี้

H_0 : การมีพื้นที่ทำกินที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นในแต่ละปัจจัยที่ประเมิน ไม่แตกต่างกัน

H_1 : การมีพื้นที่ทำกินที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นในแต่ละปัจจัยที่ประเมิน แตกต่างกัน

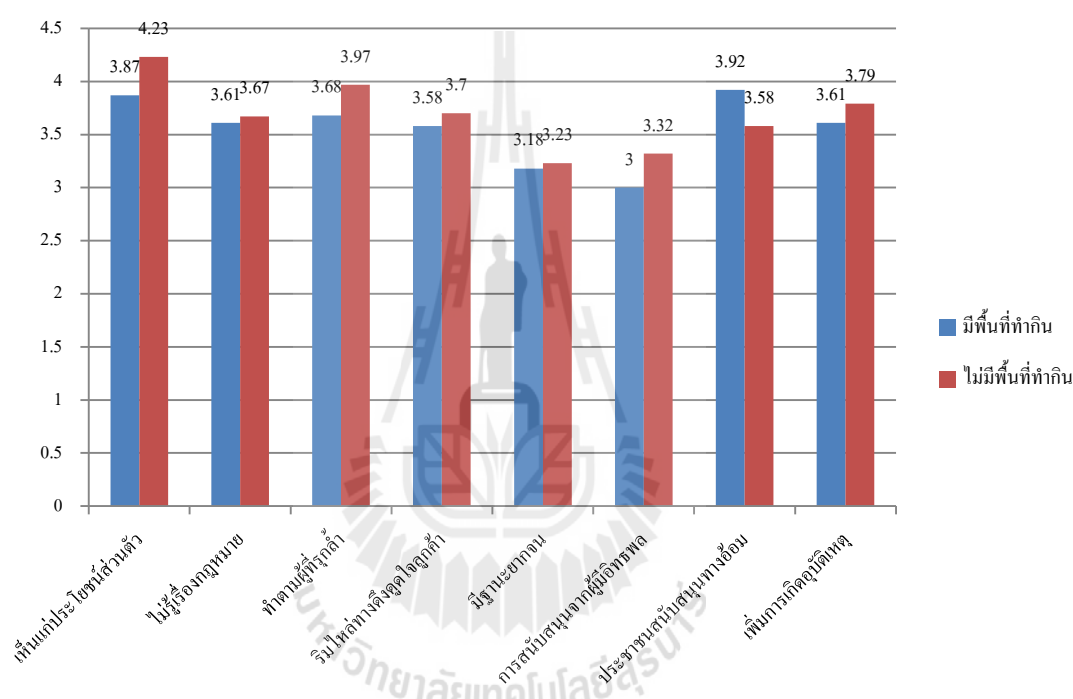
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์จะใช้การทดสอบค่า t โดยใช้กลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มเป็นอิสระต่อกัน (Independent Sample t-test) ใช้ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้นจะปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) ต่อเมื่อ คำนัยสำคัญทางสถิติ มีค่าน้อยกว่า 0.05 ซึ่งผลการทดสอบสมมติฐานแสดงดังตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรुक้าเขตทางหลวง แยกตามการมีพื้นที่ทำกินเป็นของตัวเองหรือไม่ ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ปัจจัยรายการประเมิน ข้อคิดเห็น	มีพื้นที่ทำกิน		ไม่มีพื้นที่ทำกิน		t	P-Value
	Mean	S.D	Mean	S.D		
1. ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว	3.87	0.74	4.23	0.69	-2.57	0.83
2. ผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงไม่รู้เรื่องกฎหมายจึงคิดว่าทำแล้วไม่ผิด	3.61	0.79	3.67	0.97	-0.40	0.22
3. ผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงมักทำตามผู้ที่รูก้าอยู่แล้ว	3.68	0.67	3.97	0.75	-2.13	0.86
4. พื้นที่ทางเท้าและริมไหล่ทางหลวงเมื่อนำสินค้ามาขายแล้วดึงดูดใจลูกค้า	3.58	0.68	3.70	0.79	-0.85	0.32
5. ผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงมีฐานะยากจนไม่สามารถประกอบอาชีพอื่นได้	3.18	0.83	3.23	0.92	-0.28	0.42
6. ผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้ที่มืทธิพลในท้องถิ่น	3.00	0.99	3.32	1.03	-1.63	0.42
7. ประชาชนที่สัญจรไปมามีส่วนสนับสนุนในทางอ้อมเพราะถ้าไม่มีคนซื้อคนขายก็จะย้ายออกไปเอง	3.55	0.81	3.58	0.82	-0.22	0.95

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ปัจจัยรายการประเมิน ข้อคิดเห็น	มีพื้นที่ทำกิน		ไม่มีพื้นที่ทำกิน		t	P-Value
	Mean	S.D	Mean	S.D		
8. ท่านคิดว่าการรुकกล้าเขต ทางหลวงมีส่วนทำให้เพิ่ม อัตราการเกิดอุบัติเหตุ	3.61	1.14	3.79	1.03	-0.84	0.09



รูปที่ 4.6 กราฟแท่งแสดงการเปรียบเทียบข้อคิดเห็นการรุกกล้าเขตทางหลวง ของผู้ที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด แยกตามการมีพื้นที่ทำกินเป็นของตนเองหรือไม่

จากรูปที่ 4.6 และตารางที่ 4.9 เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบความคิดเห็นในแต่ละปัจจัยที่ประเมิน ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด โดยใช้สถิติทดสอบ t-test พบว่าการมีพื้นที่ทำกินที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีระดับนัยสำคัญ 0.05 โดย ข้อคิดเห็น “ประชาชนมีส่วนสนับสนุนทางอ้อม” คะแนนเฉลี่ยผู้ที่มีพื้นที่ทำกินเป็นของตนเอง มากกว่าผู้ที่ไม่มีพื้นที่ทำกินเป็นของตนเอง ส่วนข้อคิดเห็นอื่น ผลคะแนนเฉลี่ยผู้ที่ไม่ได้มีพื้นที่ทำกินเป็นของตนเอง มากกว่าผู้ที่มีพื้นที่ทำกินเป็นของตนเอง

4.8 เปรียบเทียบปัจจัย ข้อคิดเห็นการละเมิดรुक้าเขตทางหลวง จำแนกตามระดับการศึกษา

ผู้ตอบแบบสอบถาม มีระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน กับข้อคิดเห็นการละเมิดรुक้าเขตทางหลวง “ผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้ที่มีอิทธิพลในท้องถิ่น” ของผู้ตอบแบบสอบถามรวมทั้งหมด ไม่แตกต่างกัน สามารถเขียนเป็นสมมติฐานได้ ดังนี้

H_0 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน กับข้อคิดเห็นการละเมิดรुक้าเขตทางหลวง ด้าน “ผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้ที่มีอิทธิพลในท้องถิ่น” ไม่แตกต่างกัน

H_1 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน กับข้อคิดเห็นการละเมิดรुक้าเขตทางหลวง ด้าน “ผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้ที่มีอิทธิพลในท้องถิ่น” แตกต่างกัน

สำหรับสถิติที่ใช้วิเคราะห์จะใช้การทดสอบ F-test (Analysis of Variance : ANOVA) ใช้ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้นจะปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) ต่อเมื่อ ค่า Significant มีค่าน้อยกว่า 0.05 ซึ่งผลการทดสอบสมมติฐาน แสดงดังตารางที่ 4.10 สำหรับผู้ที่รुक้าเขตทางหลวง และตารางที่ 4.12 สำหรับผู้ที่ไม่รुक้าเขตทางหลวง และตารางที่ 4.13 สำหรับผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ตารางที่ 4.10 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและผลทดสอบความแปรปรวนทางเดียวของ ข้อคิดเห็น ผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้ที่มีอิทธิพลในท้องถิ่น แยกตามระดับการศึกษา ของผู้ที่รुक้าเขตทางหลวง

ระดับการศึกษา	ข้อคิดเห็นผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวง ได้รับการสนับสนุนจากผู้ที่มีอิทธิพลในท้องถิ่น				
	N	Mean	S.D.	F	Sig.
ประถมศึกษา	12	2.83	0.83	3.97	0.01*
มัธยมศึกษา/ปวช.	23	3.17	0.98		
อนุปริญญา/ปวส.	5	3.20	0.83		
ปริญญาตรี	8	2.62	1.06		
สูงกว่าปริญญาตรี	4	1.25	0.50		

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.10 ผลการวิเคราะห์ การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่าง ระดับการศึกษา กับ ข้อคิดเห็น ผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น โดย ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ 0.01 ซึ่งน้อยกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ระดับ 0.05 ดังนั้น ผู้ตอบแบบสอบถามที่รुक้าเขตทางหลวง ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน จะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับ ผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่นแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.11 เปรียบเทียบผู้ละเมิดรुक้าเขตทางด้านผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้ที่มีอิทธิพลในท้องถิ่น แยกตามระดับการศึกษาเปรียบเทียบเป็นรายคู่ ของผู้ที่รुक้าเขตทางหลวง

ระดับการศึกษา	Mean	ประธมศึกษา	มัธยมศึกษา /ปวช.	อนุปริญญา/ปวส.	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี
		2.83	3.17	3.20	2.62	1.25
ประธมศึกษา	2.83		0.34	0.36	0.20	1.58
มัธยมศึกษา/ปวช.	3.17			0.02	0.54	1.92 *
อนุปริญญา/ปวส.	3.20				0.57	1.95
ปริญญาตรี	2.62					1.37

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.11 การเปรียบเทียบความแตกต่าง ข้อคิดเห็นในด้าน ผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้ที่มีอิทธิพลในท้องถิ่น ของผู้รुक้าเขตทางหลวง ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันเป็นรายคู่ พบว่าผู้ที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษา/ปวช. มีความคิดเห็นต่างจากกลุ่มระดับการศึกษาที่สูงกว่าปริญญาตรีอย่างมีนัยสำคัญ นั้นแสดงว่า ผู้ที่จบ การศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี มีวุฒิภาวะ วิสัยทัศน์และมุมมองที่กว้างไกลกว่าผู้ที่จบ ระดับมัธยมศึกษา / ปวช.

ตารางที่ 4.12 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและผลทดสอบความแปรปรวนทางเดียวของ
 ข้อคิดเห็น ผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น
 แยกตามระดับการศึกษา ของผู้ที่ไม่รูก้าเขตทางหลวง

ระดับการศึกษา	ข้อคิดเห็นผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวง ได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น				
	N	Mean	S.D.	F	Sig.
ประถมศึกษา	20	3.05	0.99	0.70	0.58
มัธยมศึกษา/ปวช.	41	3.17	0.83		
อนุปริญญา/ปวส.	13	2.84	1.14		
ปริญญาตรี	39	3.30	1.12		
สูงกว่าปริญญาตรี	4	3.50	0.57		

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.12 ผลการวิเคราะห์ การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่าง ระดับการศึกษา กับ
 ข้อคิดเห็น ผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น โดยผลการ
 ทดสอบสมมติฐานพบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ 0.58 ซึ่งมากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้
 ที่ระดับ 0.05 ดังนั้น ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่รูก้าเขตทางหลวง ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน จะ
 มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ ผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น
 ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.13 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและผลทดสอบความแปรปรวนทางเดียวของ
 ข้อคิดเห็น ผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น
 แยกตามระดับการศึกษา ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ระดับการศึกษา	ข้อคิดเห็นผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวง ได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น				
	N	Mean	S.D.	F	Sig.
ประถมศึกษา	32	2.96	0.93	1.43	0.22
มัธยมศึกษา/ปวช.	64	3.17	0.88		
อนุปริญญา/ปวส.	18	2.94	1.05		
ปริญญาตรี	47	3.19	1.13		
สูงกว่าปริญญาตรี	8	2.37	1.30		

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.13 ผลการวิเคราะห์ การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่าง ระดับการศึกษา กับ ข้อคิดเห็นผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น โดย ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ 0.22 ซึ่งมากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ระดับ 0.05 ดังนั้น ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน จะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับ ผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น ไม่แตกต่างกัน

4.9 เปรียบเทียบปัจจัย ข้อคิดเห็นการละเมิดรถกล้าเขตทางหลวง จำแนกตามระดับรายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือน

ผู้ตอบแบบสอบถาม ที่มีระดับรายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือนที่แตกต่างกัน กับข้อคิดเห็นการละเมิดรถกล้าเขตทางหลวง “ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว” ของผู้ตอบแบบสอบถามรวมทั้งหมด ไม่แตกต่างกัน สามารถเขียนเป็นสมมติฐานได้ ดังนี้

H_0 : ระดับรายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือนที่แตกต่างกัน กับข้อคิดเห็นการละเมิดรถกล้าเขตทางหลวง ด้าน “ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว” ไม่แตกต่างกัน

H_1 : ระดับรายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือนที่แตกต่างกัน กับข้อคิดเห็นการละเมิดรถกล้าเขตทางหลวง ด้าน “ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว” แตกต่างกัน

สำหรับสถิติที่ใช้วิเคราะห์จะ ใช้การทดสอบ F-test (Analysis of Variance : ANOVA) ใช้ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้นจะปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) ต่อเมื่อ ค่า P-Value มีค่าน้อยกว่า 0.05 ซึ่งผลการทดสอบสมมติฐาน แสดงดังตารางที่ 4.14 สำหรับผู้ที่รถกล้าเขตทางหลวง และตารางที่ 4.15 สำหรับผู้ที่ไม่รถกล้าเขตทางหลวง และตารางที่ 4.17 สำหรับผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ตารางที่ 4.14 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและผลทดสอบความแปรปรวนทางเดียวของ ข้อคิดเห็น ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว แยกตามระดับรายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือน ของผู้ที่รถกล้าเขตทางหลวง

รายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือน	ข้อคิดเห็นท่านคิดว่าผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว				
	N	Mean	S.D.	F	Sig.
น้อยกว่า 5,000 บาท	2	4.00	0.00	0.86	0.46
5,001 – 10,000 บาท	7	4.00	0.57		
10,001 - 15,000 บาท	15	3.73	0.70		
15,001 บาทขึ้นไป	28	3.57	0.74		

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.14 ผลการวิเคราะห์ การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่าง ระดับรายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือนกับข้อคิดเห็นท่านคิดว่าผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัวของผู้ที่รูก้าเขตทางหลวง โดย ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ 0.46 ซึ่งมากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ระดับ 0.05 ดังนั้น ผู้ตอบแบบสอบถามที่รูก้าเขตทางหลวง ที่มีระดับรายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือนแตกต่างกัน จะมีความคิดเห็นว่าคุณคิดว่าผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.15 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและผลทดสอบความแปรปรวนทางเดียวของข้อคิดเห็น ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว แยกตามระดับรายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือน ของผู้ที่ไม่รูก้าเขตทางหลวง

รายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือน	ข้อคิดเห็นท่านคิดว่าผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว				
	N	Mean	S.D.	F	Sig.
น้อยกว่า 5,000 บาท	2	3.81	0.75	6.57	0.00
5,001 – 10,000 บาท	7	3.50	0.70		
10,001 - 15,000 บาท	15	4.32	0.60		
15,001 บาทขึ้นไป	28	4.11	0.74		

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.15 ผลการวิเคราะห์ การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่าง ระดับรายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือน กับข้อคิดเห็น ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว โดย ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ 0.00 ซึ่งน้อยกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ระดับ 0.05 ดังนั้น ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่รูก้าเขตทางหลวง ที่มีระดับรายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือน แตกต่างกัน จะมีความคิดเห็น ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว แตกต่างกัน

จากข้อมูลที่ได้ข้างต้น นำมาเปรียบเทียบเป็นรายคู่ดังแสดงในตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.16 เปรียบเทียบผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวง ด้านท่านคิดว่าผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวง เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว แยกตามระดับรายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือน เปรียบเทียบเป็นรายคู่ ของผู้ที่ไม่รुक้าเขตทางหลวง

ระดับรายได้รวม ของต่อเดือน	Mean	น้อยกว่า 5,000	5,001 – 10,000 บาท	10,001 – 15,000 บาท	15,001 บาทขึ้นไป
		3.81	3.50	4.32	4.11
น้อยกว่า 5,000	3.81		0.31	0.50	0.29
5,001 – 10,000 บาท	3.50			0.82 *	0.61 *
10,001 – 15,000 บาท	4.32				0.21

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.16 การเปรียบเทียบความแตกต่าง ข้อคิดเห็นในด้าน ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว ของผู้ที่ไม่รुक้าเขตทางหลวง ที่มีระดับรายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือน แตกต่างกันเป็นรายคู่ พบว่าผู้ที่มีระดับรายได้ 5,001 – 10,000 บาท มีความคิดเห็นต่างจากกลุ่มระดับรายได้ 10,001 – 15,000 บาทและ ผู้ที่มีระดับรายได้ 5,001 – 10,000 บาท มีความคิดเห็นต่างจากกลุ่มระดับรายได้ 15,001 ขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญ นั่นคือผู้ที่มีรายได้สูงกว่าจะเอาเปรียบผู้ที่มีรายได้น้อยกว่า เพราะส่วนใหญ่ผู้ที่มีรายได้สูงกว่าจะเป็นเจ้าของกิจการ และมีพื้นที่ทำกินเป็นของตัวเอง

ตารางที่ 4.17 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและผลทดสอบความแปรปรวนทางเดียวของ ข้อคิดเห็น ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว แยกตามระดับรายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือน ของผู้ที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

รายได้รวมของ ครัวเรือนต่อเดือน	ข้อคิดเห็นท่านคิดว่าผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวง เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว				
	N	Mean	S.D.	F	Sig.
น้อยกว่า 5,000 บาท	13	3.84	0.68	3.47	0.01
5,001 – 10,000 บาท	25	3.64	0.70		
10,001 - 15,000 บาท	58	4.17	0.67		
15,001 บาทขึ้นไป	73	3.90	0.78		

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.17 ผลการวิเคราะห์ การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่าง ระดับรายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือน กับข้อคิดเห็น ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัวของผู้ที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด โดย ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ 0.01 ซึ่งน้อยกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ระดับ 0.05 ดังนั้น ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดที่มีระดับรายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือนแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่า ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว แตกต่างกัน

จากข้อมูลที่ได้ข้างต้น นำมาเปรียบเทียบเป็นรายกลุ่มของข้อคิดเห็น ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัวแยกตามระดับรายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือน ของผู้ที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ดังแสดงในตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.18 เปรียบเทียบผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวง ด้านท่านคิดว่าผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว แยกตามระดับรายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือน เปรียบเทียบเป็นรายกลุ่ม ของผู้ที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ระดับรายได้ต่อเดือน	Mean	น้อยกว่า	5,001 –	10,001 –	15,001
		5,000	10,000 บาท	15,000 บาท	บาทขึ้นไป
		3.84	3.64	4.17	3.90
น้อยกว่า 5,000	3.84		0.20	0.32	0.05
5,001 – 10,000 บาท	3.64			0.53 *	0.26
10,001 – 15,000 บาท	4.17				0.26

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.18 การเปรียบเทียบความแตกต่าง ข้อคิดเห็นในด้าน ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว ของผู้ที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ที่มีระดับรายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือน แตกต่างกันเป็นรายกลุ่ม พบว่าผู้ที่มีระดับรายได้ 5,001 – 10,000 บาท มีความคิดเห็นต่างจากกลุ่มระดับรายได้ 10,001 – 15,000 บาท อย่างมีนัยสำคัญ

4.10 เปรียบเทียบปัจจัย ข้อคิดเห็นการละเมิดรुक้าเขตทางหลวง จำแนกตามอาชีพหลักของคร้วเรือน

ผู้ตอบแบบสอบถาม ที่มีอาชีพหลักของคร้วเรือนที่แตกต่างกัน กับข้อคิดเห็นการละเมิดรुक้าเขตทางหลวง “ผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น” ของผู้ตอบแบบสอบถามรวมทั้งหมด ไม่แตกต่างกัน สามารถเขียนเป็นสมมติฐานได้ ดังนี้

H_0 : อาชีพหลักของคร้วเรือนที่แตกต่างกัน กับข้อคิดเห็นการละเมิดรुक้าเขตทางหลวง ด้าน “ผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น” ไม่แตกต่างกัน

H_1 : อาชีพหลักของคร้วเรือนที่แตกต่างกัน กับข้อคิดเห็นการละเมิดรुक้าเขตทางหลวง ด้าน “ผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น” แตกต่างกัน

สำหรับสถิติที่ใช้วิเคราะห์จะใช้การทดสอบ F-test (Analysis of Variance : ANOVA) ใช้ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้นจะปฏิเสธสมมติฐานหลัก(H_0) ต่อเมื่อ ค่า P-Value มีค่าน้อยกว่า 0.05 ซึ่งผลการทดสอบสมมติฐาน แสดงดังตารางที่ 4.19 สำหรับผู้ที่รुक้าเขตทางหลวง และตารางที่ 4.21 สำหรับผู้ที่ไม่รुक้าเขตทางหลวง และตารางที่ 4.22 สำหรับผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ตารางที่ 4.19 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและผลทดสอบความแปรปรวนทางเดียวของข้อคิดเห็น ผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น แยกตามอาชีพหลักของคร้วเรือน ของผู้ที่รुक้าเขตทางหลวง

อาชีพหลักของคร้วเรือน	ข้อคิดเห็นผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น				
	N	Mean	S.D.	F	Sig.
รับจ้าง	7	3.42	0.97	2.68	0.04
ค้าขาย	27	3.03	0.80		
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	11	2.18	1.16		
ทำนา/ทำไร่/เลี้ยงสัตว์	2	3.50	0.70		
อื่นๆ	5	2.40	1.34		

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.19 ผลการวิเคราะห์ การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่าง อาชีพหลักของคร้วเรือนกับข้อคิดเห็น ผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น ของผู้ที่รुक้าเขตทางหลวง โดย ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ 0.04 ซึ่ง

น้อยกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ระดับ 0.05 ดังนั้น ผู้ตอบแบบสอบถามที่รู้จักเกษตรกรทางหลวง ที่มีอาชีพหลักของครัวเรือนแตกต่างกัน จะมีความคิดเห็นว่า ผู้ละเมิดธุรกิจเกษตรทางหลวง ได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น แตกต่าง

จากข้อมูลที่ได้ข้างต้น นำมาเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของข้อคิดเห็น ผู้ละเมิดธุรกิจเกษตรทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น แยกตามอาชีพหลักของครัวเรือน ของผู้ที่รู้จักเกษตรกรทางหลวง ดังแสดงในตารางที่ 4.20

ตารางที่ 4.20 เปรียบเทียบผู้ละเมิดธุรกิจเกษตรทางหลวง ด้านผู้ละเมิดธุรกิจเกษตรทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้ที่มีอิทธิพลในท้องถิ่น แยกตามอาชีพหลักของครัวเรือนเปรียบเทียบเป็นรายคู่ ของผู้ที่รู้จักเกษตรกรทางหลวง

อาชีพหลักของครัวเรือน	Mean	รับจ้าง	ค้าขาย	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	ทำนา/ทำไร่/เลี้ยงสัตว์	อื่นๆ
		3.42	3.03	2.18	3.50	2.40
รับจ้าง	3.42		0.39	1.24 *	0.07	1.02
ค้าขาย	3.03			0.58 *	0.42	0.63
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	2.18				1.31	0.21
ทำนา/ทำไร่/เลี้ยงสัตว์	3.50					1.10

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.20 การเปรียบเทียบความแตกต่าง ข้อคิดเห็นในด้าน ผู้ละเมิดธุรกิจเกษตรทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้ที่มีอิทธิพลในท้องถิ่น ของผู้ที่ตอบแบบสอบถามที่รู้จักเกษตรกรทางหลวง ที่มีอาชีพหลักของครัวเรือน แตกต่างกันเป็นรายคู่ พบว่าผู้ที่มีอาชีพรับจ้าง มีความคิดเห็นต่างจากกลุ่มอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ และ ผู้ที่มีอาชีพค้าขาย มีความคิดเห็นต่างจากกลุ่มอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ อย่างมีนัยสำคัญ นั่นคือผู้ที่มีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ มองว่ามีการเก็บเงิน ค่าเช่าที่วางขายสินค้าที่อยู่ในเขตทางหลวง ซึ่งไม่ถูกต้อง

การหาค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและผลทดสอบความแปรปรวนทางเดียวของ
 ข้อคิดเห็น ผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น แยกตามอาชีพ
 หลักของครัวเรือน ของผู้ที่ไม่รู้กล้าเขตทางหลวง ดังแสดงในตารางที่ 4.21

ตารางที่ 4.21 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและผลทดสอบความแปรปรวนทางเดียวของ
 ข้อคิดเห็น ผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น
 แยกตามอาชีพหลักของครัวเรือน ของผู้ที่ไม่รู้กล้าเขตทางหลวง

อาชีพหลักของ ครัวเรือน	ข้อคิดเห็นผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุน จากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น				
	N	Mean	S.D.	F	Sig.
รับจ้าง	48	3.33	0.90	0.79	0.52
ค้าขาย	14	2.85	0.86		
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	37	3.16	1.11		
ทำนา/ทำไร่/เลี้ยงสัตว์	16	3.00	1.03		
อื่นๆ	2	3.00	1.41		

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.21 ผลการวิเคราะห์ การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่าง อาชีพหลักของ
 ครัวเรือนกับข้อคิดเห็น ผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น
 ของผู้ที่ไม่รู้กล้าเขตทางหลวง โดย ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ 0.52 ซึ่ง
 มากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ระดับ 0.05 ดังนั้น ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่รู้กล้าเขตทาง
 หลวง ที่มีอาชีพหลักของครัวเรือนแตกต่างกัน จะมีความคิดเห็นว่า ผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวง
 ได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น ไม่แตกต่างกัน

การหาค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและผลทดสอบความแปรปรวนทางเดียวของ
 ข้อคิดเห็น ผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น แยกตามอาชีพ
 หลักของครัวเรือน ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ดังแสดงในตารางที่ 4.22

ตารางที่ 4.22 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและผลทดสอบความแปรปรวนทางเดียวของ
 ข้อคิดเห็น ผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น
 แยกตามอาชีพหลักของครัวเรือน ของผู้ที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

อาชีพหลักของ ครัวเรือน	ข้อคิดเห็นผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุน จากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น				
	N	Mean	S.D.	F	Sig.
รับจ้าง	55	3.34	0.90	1.77	0.13
ค้าขาย	41	2.97	0.82		
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	48	2.93	1.19		
ทำนา/ทำไร่/เลี้ยงสัตว์	18	3.05	0.99		
อื่นๆ	7	2.57	1.27		

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.22 ผลการวิเคราะห์ การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่าง อาชีพหลักของ
 ครัวเรือนกับข้อคิดเห็น ผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น
 ของผู้ที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด โดย ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ
 0.13 ซึ่งมากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ระดับ 0.05 ดังนั้น ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด
 ที่มีอาชีพหลักของครัวเรือนแตกต่างกัน จะมีความคิดเห็นที่ผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงได้รับการ
 สนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น ไม่แตกต่างกัน

4.11 เปรียบเทียบปัจจัย ข้อคิดเห็นการละเมิดรถกล้าเขตทางหลวง จำแนกตามขนาดจำนวนสมาชิก ในครัวเรือน

ผู้ตอบแบบสอบถาม ที่มีขนาดจำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่แตกต่างกัน กับข้อคิดเห็นการ
 ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวง “ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว” ของ
 ผู้ตอบแบบสอบถามรวมทั้งหมด ไม่แตกต่างกัน สามารถเขียนเป็นสมมติฐานได้ ดังนี้

H_0 : ขนาดจำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่แตกต่างกัน กับข้อคิดเห็นการละเมิดรถกล้าเขตทาง
 หลวง ด้าน “ผู้ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว” ไม่แตกต่างกัน

H_1 : ขนาดจำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่แตกต่างกัน กับข้อคิดเห็นการละเมิดรถกล้าเขตทาง
 หลวง ด้าน “ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรถกล้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว” แตกต่างกัน

สำหรับสถิติที่ใช้วิเคราะห์จะใช้การทดสอบ F-test (Analysis of Variance : ANOVA) ใช้ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้นจะปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) ต่อเมื่อ ค่า Significant มีค่าน้อยกว่า 0.05 ซึ่งผลการทดสอบสมมติฐาน แสดงดังตารางที่ 4.23 สำหรับผู้ที่รู้จักเส้นทางหลวง และตารางที่ 4.25 สำหรับผู้ที่ไม่รู้จักเส้นทางหลวง และตารางที่ 4.26 สำหรับผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ตารางที่ 4.23 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและผลทดสอบความแปรปรวนทางเดียวของ ข้อคิดเห็น ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรถล้ำเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว แยกตามขนาดจำนวนสมาชิกในครัวเรือน ของผู้ที่รู้จักเส้นทางหลวง

จำนวนสมาชิกใน ครัวเรือน	ข้อคิดเห็นท่านคิดว่าผู้ละเมิดรถล้ำเขตทางหลวง เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว				
	N	Mean	S.D.	F	Sig.
1 – 2 คน	9	4.00	0.70	4.11	0.01
3 – 4 คน	31	3.70	0.58		
5 – 6 คน	9	3.11	0.78		
7 – 8 คน	3	4.33	0.57		
9 คนขึ้นไป	0	0.00	0.00		

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.23 ผลการวิเคราะห์ การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่าง ขนาดจำนวนสมาชิกในครัวเรือน กับข้อคิดเห็น ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรถล้ำเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว ของผู้ที่รู้จักเส้นทางหลวง โดย ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ 0.01 ซึ่งน้อยกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ระดับ 0.05 ดังนั้น ผู้ตอบแบบสอบถามที่รู้จักเส้นทางหลวง ที่มีขนาดจำนวนสมาชิกในครัวเรือน แตกต่างกัน จะมีความคิดเห็นว่า ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรถล้ำเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว แตกต่างกัน

จากข้อมูลที่ได้ข้างต้น นำมาเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของข้อคิดเห็น ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรถล้ำเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว แยกตามขนาดจำนวนสมาชิกในครัวเรือน ของผู้ที่รู้จักเส้นทางหลวง ดังแสดงในตารางที่ 4.24

ตารางที่ 4.24 เปรียบเทียบผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวง ด้านผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัวแยกตามจำนวนสมาชิกในครัวเรือน เปรียบเทียบเป็นรายกลุ่มของผู้ที่รुक้าเขตทาง

จำนวนสมาชิก	Mean	1 – 2 คน	3 – 4 คน	5 – 6 คน	7 – 8 คน	9 คนขึ้นไป
		4.33	3.83	3.30	4.18	
1 – 2 คน	4.33		0.29	0.88 *	0.33	
3 – 4 คน	3.83			0.59	0.62	
5 – 6 คน	3.30				1.22	
7 – 8 คน	4.18					

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.24 การเปรียบเทียบความแตกต่าง ข้อคิดเห็นในด้าน ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว ของผู้ที่รुक้าเขตทางหลวง ที่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือนแตกต่างกันเป็นรายกลุ่ม พบว่ากลุ่มผู้ที่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 1 -2 คน มีความคิดเห็นต่างจากกลุ่มผู้ที่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 5 – 6 คน อย่างมีนัยสำคัญ นั่นคือ ผู้ที่มีสมาชิกในครอบครัว 1-2 คน ส่วนมากไม่ใช่คนในท้องถิ่น มักจะมาจากที่อื่นเป็นส่วนใหญ่ จึงมองว่าตัวเองเสียเปรียบกลุ่มผู้ที่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 5 – 6 คน ซึ่งเป็นคนในท้องถิ่น

ตารางที่ 4.25 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและผลทดสอบความแปรปรวนทางเดียวของ ข้อคิดเห็น ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว แยกตามขนาดจำนวนสมาชิกในครัวเรือน ของผู้ที่ไม่รुक้าเขตทางหลวง

จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	ข้อคิดเห็นท่านคิดว่าผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว				
	N	Mean	S.D.	F	Sig.
1 – 2 คน	22	4.04	0.57	1.46	0.21
3 – 4 คน	61	3.96	0.79		
5 – 6 คน	20	4.35	0.58		
7 – 8 คน	10	4.30	0.82		
9 คนขึ้นไป	4	3.75	0.95		

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.25 ผลการวิเคราะห์ การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่าง ขนาดจำนวนสมาชิกในครัวเรือน กับข้อคิดเห็น ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรुक้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัวของผู้ที่ไม่รูก้าเขตทางหลวง โดย ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ 0.21 ซึ่งมากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ระดับ 0.05 ดังนั้น ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่รูก้าเขตทางหลวง ที่มีขนาดจำนวนสมาชิกในครัวเรือน แตกต่างกัน จะมีความคิดเห็นว่า ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.26 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและผลทดสอบความแปรปรวนทางเดียวของ ข้อคิดเห็น ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว แยกตามขนาดจำนวนสมาชิกในครัวเรือน ของผู้ที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	ข้อคิดเห็นท่านคิดว่าผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว				
	N	Mean	S.D.	F	Sig.
1 – 2 คน	31	4.03	0.60	1.11	0.35
3 – 4 คน	92	3.88	0.73		
5 – 6 คน	29	3.96	0.86		
7 – 8 คน	13	4.30	0.75		
9 คนขึ้นไป	4	3.75	0.95		

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.26 ผลการวิเคราะห์ การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่าง ขนาดจำนวนสมาชิกในครัวเรือน กับข้อคิดเห็น ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัวของผู้ที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมดโดย ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ 0.35 ซึ่งมากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ระดับ 0.05 ดังนั้น ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ที่มีขนาดจำนวนสมาชิกในครัวเรือน แตกต่างกัน จะมีความคิดเห็นว่า ท่านคิดว่าผู้ละเมิดรูก้าเขตทางหลวงเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว ไม่แตกต่างกัน

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลงานวิจัย

ผลจากการวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มผู้ที่รู้จักเขตทางหลวง จำนวน 52 ราย คิดเห็นส่วนใหญ่อยู่ในระดับมาก ได้แก่ การเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว, การทำตามผู้อื่นที่รู้จักเดิมอยู่แล้ว, พื้นที่ทางเท้าและริมไหล่ทางหลวงเมื่อนำสินค้ามาขายแล้วดึงดูดใจลูกค้า, การไม่รู้เรื่องกฎหมาย, ประชาชนมีส่วนสนับสนุนทางอ้อม แสดงว่า การชิงความได้เปรียบทางการค้าขาย โดยการรुक้าเขตทางหลวง ทำให้ได้ผลประโยชน์สูงสุด โดยที่ไม่รู้เรื่องกฎหมายพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 จึงได้ทำการรुक้าเขตทางหลวงตามกัน และประชาชนที่สัญจรไปมาชอบ จอดรถซื้อสินค้าบริเวณไหล่ทาง

ส่วนความคิดเห็นที่อยู่ในระดับปานกลางคือ ผู้ที่รู้จักเขตทางหลวงมีสถานะยากจน ไม่สามารถประกอบอาชีพอื่นได้, การมีส่วนทำให้เพิ่มอัตราการเกิดอุบัติเหตุ, การได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลแสดงว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม มีฐานะค่อนข้างดี บางส่วนได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลโดยการเช่าที่ค้าขาย และมีส่วนในการเพิ่มอัตราการเกิดอุบัติเหตุ เพราะผู้ซื้อสินค้าจะจอดรถบริเวณไหล่ทางเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุ

ผลจากการวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มที่ไม่รู้จักเขตทางหลวง จำนวน 117 ราย คิดเห็นส่วนใหญ่อยู่ในระดับมาก ได้แก่ การเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว, การทำตามผู้อื่นที่รู้จักเดิมอยู่แล้ว, พื้นที่ทางเท้าและริมไหล่ทางหลวงเมื่อนำสินค้ามาขายแล้วดึงดูดใจลูกค้า, การไม่รู้เรื่องกฎหมาย, ประชาชนมีส่วนสนับสนุนทางอ้อม, การรुक้าเขตทางหลวงทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น แสดงว่า การชิงความได้เปรียบทางการค้าขาย โดยการรुक้าเขตทางหลวง ทำให้ได้ผลประโยชน์สูงสุด โดยที่ไม่รู้เรื่องกฎหมายพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 จึงได้ทำการรुक้าเขตทางหลวง ตามกัน และประชาชนที่สัญจรไปมาชอบ จอดรถซื้อสินค้าบริเวณไหล่ทาง ซึ่งทำให้ผู้ที่ไม่มีส่วนร่วมในการซื้อขายสินค้า เดินทางผ่านไปมาไม่สะดวกและอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

ส่วนความคิดเห็นที่อยู่ในระดับปานกลาง คือผู้ที่รู้จักเขตทางหลวงมีสถานะ ยากจน ไม่สามารถประกอบอาชีพอื่นได้, การได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพล

แสดงว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม มีฐานะค่อนข้างดี บางส่วนได้รับการสนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลโดยการเช่าที่ค้าขาย

5.2 ข้อเสนอแนะ

- 5.2.1 ควรมีการประชุมสัมพันธ์ เกี่ยวกับกฎหมายทางหลวงให้ประชาชนทราบ โดยทั่วถึงกัน เพื่อลดการกระทำผิดกฎหมาย
- 5.2.2 แจ้งการทำความผิดกับผู้ที่รูกล้ำเขตทางหลวง และปฏิบัติเอาผิดอย่าง เกร่งครัด
- 5.2.3 ติดป้ายเตือน ประกาศห้ามค้าขายสินค้า และติดตั้งป้ายโฆษณา ในเขตทางหลวง
- 5.2.4 ประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่นจัดหาสถานที่ค้าขายบริเวณใกล้เคียง ให้กับประชาชน ก็จะช่วยลดปัญหาการรูกล้ำเขตทางหลวงได้เช่นกัน



เอกสารอ้างอิง

- Ernst, G.W. and Newell, A. (1969). **GPS: a case study in generality and problem solving**. Academic Press. (revised version of Ernst's 1966 dissertation, Carnegie Institute of Technology.)
- Newell, A., & Simon, H. A. (1972). **Human problem solving**. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Wertheimer, M. (1959). **Productive thinking**. New York: Harper & Row.
- DeBono (1971) **Lateral Thinking for Management**
- DeBono (1991) **Handbook for the Positive Revolution** ISBN 0-14-012679-1
- McNamara, C 1999. **Basics of conducting focus groups**. Available on internet: <http://www.mapnp.org/library/evaluatn/focusgrp.htm>
- อรัญ บุญมิตร์ตัน. (2543) **ศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการบังคับหรือถอนอาคารตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 : ศึกษาเฉพาะกรณี พื้นที่กรุงเทพมหานคร**
- ณรงค์ วัชรชัยทโลสถ. (2545) **ปัญหาการผลักดันผู้ละเมิดรुकล้ำเขตทางหลวงในความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่และพนักงานกรมทางหลวง : ศึกษาเฉพาะกรณีแขวงทางชลบุรี พระราชบัญญัติทางหลวง. พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 : กฎกระทรวง (พ.ศ. 2524)**
- กรมทางหลวง. 2553 **คู่มือแขวงทางทาง**. กรุงเทพมหานคร. : กรมทางหลวง
- www.chanthaburi.buu.ac.th/~sirisuda/276351/276351_ch7.pdf



แบบสอบถาม

เรื่อง แนวทางและปัจจัยในการแก้ไขปัญหาการรुक้าเขตทางหลวง ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา

คำชี้แจง

แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการสำรวจ ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรูก้าเขตทางหลวง ของประชาชน ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา เพื่อให้ทราบความคิดเห็นและนำข้อมูลวิเคราะห์ใช้ในการแก้ปัญหา การรูก้าเขตทางหลวงต่อไป

แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรูก้าเขตทางหลวง

นายสุพจน์ เชนบุญ

วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต การบริหารงานก่อสร้างและสาธารณูปโภค

สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

รายละเอียดแบบสอบถาม

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง () หน้าข้อความตามความเป็นจริง

1. เพศ () 1.ชาย () 2.หญิง
2. อายุ
 - () 1. ต่ำกว่า 20 ปี () 2. 20 - 30 ปี () 3. 31 - 40 ปี
 - () 4. 41 - 50 ปี () 5. 50 ปีขึ้นไป
3. ระดับการศึกษา
 - () 1. ประถมศึกษา () 2. มัธยมศึกษา/ปวช. () 3. ปวส./อนุปริญญา
 - () 4. ปริญญาตรี () 5. สูงกว่าปริญญาตรี
4. สถานภาพในครัวเรือน
 - () 1. หัวหน้าครัวเรือน () 2. ผู้อาศัย () 3. อื่น ๆ
5. ขนาดจำนวนสมาชิกในครอบครัว
 - () 1. 1-2 คน () 2. 3-4 คน () 3. 5-6 คน
 - () 4. 7-8 คน () 5. 9 คนขึ้นไป
6. อาชีพหลักของครัวเรือน
 - () 1. รับจ้าง () 2. ค้าขาย () 3. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ
 - () 4. ทำนา/ทำไร่/เลี้ยงสัตว์ () 5. อื่น ๆ
7. ระดับรายได้รวมของครัวเรือนต่อเดือน
 - () 1. น้อยกว่า 5,000 บาท () 2. 5,000 - 10,000 บาท
 - () 3. 10,000 – 15,000 บาท () 4. 15,000 บาทขึ้นไป
8. ท่านมีพื้นที่ทำกินเป็นของตัวเองหรือไม่
 - () 1. มีพื้นที่เป็นของตัวเอง () 2. ไม่มีพื้นที่เป็นของตัวเอง

ตอนที่ 2 กรรณาทำเครื่องหมายถูก ✓ ในช่องที่ตรงกับสภาพความเป็นจริง

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. ท่านคิดว่าผู้ละเมิดถูกล้างเขตทางหลวง เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว					
2. ผู้ละเมิดถูกล้างเขตทางหลวง ไม่รู้เรื่องกฎหมายจึงคิดว่า ทำแล้วไม่ผิด					
3. ผู้ละเมิดถูกล้างเขตทางหลวงมักทำตาม ผู้ที่รู้กฏอยู่แล้ว					
4. พื้นที่ทางเท้าและริมไหล่ทางหลวง เมื่อนำสินค้ามาขายแล้วดึงดูดใจลูกค้า					
5. ผู้ละเมิดถูกล้างเขตทางหลวงมีฐานะยากจน ไม่สามารถที่ประกอบอาชีพที่อื่นได้					
6. ผู้ละเมิดถูกล้างเขตทางหลวงได้รับการ สนับสนุนจากผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น					
7. ประชาชนที่สัญจรไปมา มีส่วนสนับสนุน ในทางอ้อม เพราะถ้าไม่มีคนซื้อคนขาย ก็จะย้ายออกไปเอง					
8. ท่านคิดว่ากรรณาทำเขตทางมีส่วนทำให้ เพิ่มอัตราการเกิดอุบัติเหตุ					

ประวัติผู้เขียน

นายสุพจน์ เชนบุญ เกิดวันที่ 28 กันยายน 2510 ที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา สำเร็จการศึกษาปริญญาตรีวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน ในปี พ.ศ. 2554 และได้เข้าศึกษาต่อหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต การบริหารงานก่อสร้างและสาธารณูปโภค สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ในปี พ.ศ. 2555 เริ่มบรรจุเข้ารับราชการ เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2532 ตำแหน่งช่างสำรวจ ระดับ 1 สำนักจัดการมลพิษที่ดิน กรมทางหลวง กรุงเทพมหานคร ปัจจุบัน ดำรงตำแหน่ง นายช่างโยธาชำนาญงาน แขวงการทางนครราชสีมาที่ 1 สำนักทางหลวงที่ 8 (นครราชสีมา) ที่อยู่ปัจจุบัน 156 / 2 หมู่ที่ 3 ตำบลหมื่นไวย อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา 30000 โทร 089-2803162

