

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรมทางหลวงชนบท เป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติ ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานในการส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น เป็นหน่วยงานใหม่ที่รวมบุคลากรจากกรมโยธาธิการและกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท ซึ่งรับผิดชอบในการก่อสร้างทางและสะพานตามนโยบายของรัฐบาล

ปัจจุบันกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม มีข้าราชการจำนวน 1,896 คน และลูกจ้างประจำจำนวน 1,973 คน รวม 3,869 คน โดยมีโครงสร้างของกรมทางหลวงชนบท มีสำนัก / กองในส่วนกลาง จำนวน 9 หน่วย และสำนัก/สำนักงานในภูมิภาค จำนวน 87 หน่วย ครอบคลุมทุกจังหวัดและทุกพื้นที่ ในส่วนของสำนักทางหลวงชนบทที่ 12 มีพื้นที่รับผิดชอบในเขตภาคใต้ตอนล่าง ควบคุมดูแลสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัด 7 จังหวัด คือ สำนักทางหลวงชนบทจังหวัดตรัง พัทลุง สงขลา สตูล ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส โดยมีขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ ดังนี้ 1) วางแผน สำรวจ ออกแบบ ตรวจสอบ และวิเคราะห์ทางวิศวกรรมในงานปรับปรุงและบำรุงรักษาทางหลวงชนบทในความรับผิดชอบ 2) ดำเนินการและควบคุมการบูรณะและบำรุงรักษาทางหลวงชนบทและสะพานในเขตรับผิดชอบ 3) ดำเนินการและให้บริการในงานวิเคราะห์วิจัย ทดสอบและตรวจสอบวัสดุและคุณภาพการก่อสร้างทางและสะพานในความรับผิดชอบ เป็นต้น

จากขอบเขตอำนาจหน้าที่ ความรับผิดชอบดังกล่าว กรมทางหลวงชนบทได้กำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ ในการดำเนินงานโดยสอดคล้องกับนโยบายการบริหารราชการแผ่นดินตามที่รัฐบาลได้กำหนดไว้ ดังนี้

วิสัยทัศน์ คือ “พัฒนา เพิ่มคุณค่า เต็มต่อ โครงข่ายทางให้สมบูรณ์ อย่างเพียงพอและยั่งยืน เพื่อประโยชน์สุขของประชาชน ”

พันธกิจ คือ 1) พัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบท เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง การท่องเที่ยวการพัฒนาเมืองอย่างบูรณาการและยั่งยืน แก้ไขปัญหาจราจร โดยสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ทางเลี่ยง (Bypass) และทางลัด (Shortcut)

2) เป็นพี่เลี้ยงการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

3) พัฒนาองค์กรตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทย

ดังนั้นการพัฒนาทางหลวงชนบท จึงเป็นภารกิจหลักในการดำเนินงาน ให้บรรลุตามวิสัยทัศน์และพันธกิจที่ได้ตั้งไว้ โดยให้พัฒนาทางหลวงชนบท ในโครงข่ายให้ได้มาตรฐานเหมือนกันตลอดสายทางทุกสาย โดยการลงทะเบียนสายทางทุกสายในโครงข่ายเป็นทางหลวงชนบท ดำรวจความเหมาะสมของโครงการ จัดลำดับความสำคัญของโครงการ ดำรวจออกแบบโครงการ จัดนำเข้าแผนงานโครงการประจำปีตามลำดับความสำคัญ และกรอบงบประมาณที่ได้รับ และให้ครอบคลุมทั้งโครงข่าย

จากพันธกิจการพัฒนาองค์กรตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทย ที่ว่าด้วยการปฏิรูประบบราชการ โดยการนำหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีในส่วนของ การเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆที่มีผลกระทบต่อประชาชน กรมทางหลวงชนบท จึงมีนโยบายเกี่ยวกับการบริหารราชการแบบการมีส่วนร่วมตามหลักธรรมาภิบาลที่ภาครัฐจะต้องเปิดโอกาสให้ภาคประชาชน และผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนในสังคมได้เข้ามามีส่วนร่วมในการรับรู้ ร่วมคิด ร่วมตัดสินใจ เพื่อสร้างความโปร่งใส และเพิ่มคุณค่าของการตัดสินใจของภาครัฐ อันจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนและประเทศชาติ ทั้งนี้ได้มีการจัดตั้งศูนย์ส่งเสริมการมีส่วนร่วมภาคประชาชน โดยมีหน้าที่ดังนี้

1.เป็นหน่วยงานกลางของกรมทางหลวงชนบท ที่มีบทบาทหน้าที่หลักในการส่งเสริมการบริหารราชการแบบมีส่วนร่วมและการเสริมสร้างความเข้าใจอันดี ระหว่างภาคประชาชนกับกรมทางหลวงชนบท

2.กำหนดยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแผนปฏิบัติการในการปฏิบัติราชการแบบมีส่วนร่วม เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการพัฒนา ปรับปรุง การบริหารราชการของกรมทางหลวงชนบท

3.ดำเนินการเกี่ยวกับการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวงชนบท และเสนอความเห็นเกี่ยวกับการพัฒนา ปรับปรุง การบริหารราชการแบบมีส่วนร่วมให้สอดคล้องกับการบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่

4.การอำนวยความสะดวก กำกับดูแล ตรวจสอบติดตามเครือข่ายการส่งเสริมการมีส่วนร่วมและประสานความร่วมมือจากส่วนราชการ และภาคประชาชนเพื่อให้มีการบริหารราชการแบบมีส่วนร่วมบังเกิดผลเป็นรูปธรรมอย่างมีประสิทธิภาพ

5.ประเมิน วิเคราะห์ และเสนอแนะมาตรการ หรือแนวทางการดำเนินการในเชิงรุก โดยมีประชาชนร่วมกับภาครัฐในการยกระดับการบริหารและแก้ปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน

กรมทางหลวงชนบทจึงได้กำหนดนโยบายในด้านการส่งเสริมการมีส่วนร่วมภาคประชาชน และได้เลือกกิจกรรมที่จะดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ.2550 รวมทั้งสิ้น 5 กิจกรรม ดังนี้

- 1.การสำรวจออกแบบ
- 2.การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
- 3.การก่อสร้างทาง
- 4.การบำรุงรักษาทางและสะพาน
- 5.การอำนวยความสะดวกภัยงานทาง

ในส่วนของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล เป็นหน่วยงานหนึ่งที่เล็งเห็นถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมภาคประชาชน เพื่อให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการรับรู้ ร่วมคิด และร่วมตัดสินใจ อันจะก่อให้เกิดประโยชน์ตามนโยบายของกรมทางหลวงชนบทในด้านการส่งเสริมการมีส่วนร่วมภาคประชาชนต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบท โดยปัจจุบัน มีทางหลวงชนบทที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูลจำนวน 33 สายทาง ระยะทางรวม 381.159 กม. แยกเป็นถนนลาดยาง 349.843 กม. ถนนลูกรัง 29.416 กม. และถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก 1.900 กม. รายละเอียดตาม ตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 แสดงรายละเอียดถนนโครงข่ายทางหลวงชนบทที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงาน  
ทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล

ที่	ชื่อสายทาง	ตำบล	อำเภอ	ระยะทาง ตลอดสาย (กม.)	ชนิดผิวจราจร			ปริมาณ จราจร (PCU/ วัน)
					ลูกรัง (กม.)	ลาดยาง (กม.)	คอนกรีต (กม.)	
1	สาย สต.3001 แยกทางหลวงหมายเลข 416 - บ้านฉลุง	ควนโพธิ์ เจ๊ะบิลัง	เมือง เมือง	15.595	-	15.595	-	1,723
2	สาย สต.3002 แยกทางหลวงหมายเลข 416 - บ้านบาราฮี	นาทอน	ทุ่งหว้า	9.270	-	9.270	-	1,513
3	สาย สต.3003 แยกทางหลวงหมายเลข 416 - บ้านลาหงา	ฉลุง	ฉลุง	6.782	-	6.782	-	1,661
4	สาย สต.4004 แยกทาง หลวงหมายเลข 4137 - น้ำตกดาวกระจาย	ควนกาหลง	ควน กาหลง	24.165	-	24.165	-	677
5	สาย สต.3005 แยกทางหลวงหมายเลข 406 - บ้านทุ่ง	ฉลุง ควนสตอ	เมือง ควนโดน	7.521	-	7.521	-	2,419
6	สาย สต.5006 บ้านหนองหอยโจ่ง - บ้านวังยาว	น้ำผุด	ฉลุง	5.260	1.960	3.300	-	437
7	สาย สต.3007 แยกทางหลวงหมายเลข 416 - บ้านสะพานวา หิน	เขาขาว น้ำผุด	ฉลุง ฉลุง	29.786	-	29.786	-	2,180
8	สาย สต.5008 บ้านปากคอก - ถ้าฎาเพชร	ป่าลิ้ม พัฒนา	มะนัง	10.162	-	10.162	-	1,606

ตารางที่ 1.1 (ต่อ)

ที่	ชื่อสายทาง	ตำบล	อำเภอ	ระยะทาง ตลอดสาย (กม.)	ชนิดผิวจราจร			ปริมาณ จราจร (PCU/ วัน)
					ลูกรัง (กม.)	ลาดยาง (กม.)	คอนกรีต (กม.)	
9	สาย สด.3009 แยกทางหลวงหมายเลข 416 – บ้านผึ่ง 1	ท่าเรือ แปะ-ระ อุไคเจริญ	ท่าแพ ท่าแพ ควนกาหลง	6.415	-	6.415	-	1,779
10	สาย สด.4010 แยกทางหลวงหมายเลข 4137 – บ้านผึ่งป่าลัม 1	อุไคเจริญ นิคมพัฒนา ป่าลัมพัฒนา	ควนกาหลง มะนัง มะนัง	15.340	-	15.340	-	1,915
11	สาย สด.5011 บ้านทุ่งนางแก้ว – น้ำตกวังสายทอง – น้ำตกวังสายธาร	น้ำผุด	ละงู	19.636	-	19.636	-	1,817
12	สาย สด.3012 แยกทางหลวงหมายเลข 416 – บ้านคลองกรวด	ควนโพธิ์ ควนโดน ควนกาหลง	เมือง ควนโดน ควนกาหลง	9.725	-	9.725	-	1,139
13	สาย สด.5013 บ้านถ้ำทะเล – บ้านสะพานเคียน	ควนโดน	ควนโดน	7.686	-	7.686	-	449
14	สาย สด.5014 บ้านผึ่งป่าลัม 1 – ถ้ำเจ็ดคด	ป่าลัมพัฒนา	มะนัง	20.050	-	20.050	-	1,606
15	สาย สด.3015 แยกทางหลวงหมายเลข 416 – บ้านโคกทราย	ควนโพธิ์ ฉลุง บ้านควน	เมือง เมือง เมือง	11.184	-	11.184	-	1,479
16	สาย สด.3016 แยกทางหลวงหมายเลข 406 – บ้านกูบังปะ โหลด	คลองขุด เกตรี ควนสตอ	เมือง เมือง ควนโดน	13.006	-	11.806	1.200	507

ตารางที่ 1.1 (ต่อ)

ที่	ชื่อสายทาง	ตำบล	อำเภอ	ระยะทาง ตลอดสาย (กม.)	ชนิดผิวจราจร			ปริมาณ จราจร (PCU/ วัน)
					ลูกรัง (กม.)	ลาดยาง (กม.)	คอนกรีต (กม.)	
17	สาย สต.5017 บ้านบ่อหิน-บ้านฝั่ง 35	เขาขาว อุไคเจริญ	ละงู ควน กาหลง	10.250	-	10.250	-	697
18	สาย สต.5018 บ้านท่าศิลา-บ้านราไว	นาทอน ขอนคลาน	ทุ่งหว้า ทุ่งหว้า	11.175	0.814	10.361	-	1,751
19	สาย สต.3019 แยกทางหลวงหมายเลข 406-บ้านการันยี่ตัน	บ้านควน เจ๊ะบิลัง	เมือง เมือง	8.900	-	8.900	-	1,985
20	สาย สต.4020 แยกทางหลวงหมายเลข 4052-บ้านปากกัน ไต่ะทิด	ละงู	ละงู	11.083	-	11.083	-	2,472
21	สาย สต.5021 บ้านปากปิง-บ้านตุแตะ หรี	กำแพง	ละงู	7.000	-	7.000	-	1,692
22	สาย สต.3022 แยกทางหลวงหมายเลข 406-บ้านคูสน	ควนโดน	ควนโดน	6.433	-	6.433	-	556
23	สาย สต.3023 แยกทางหลวงหมายเลข 416-น้ำตกธารปลิว	ทุ่งหว้า	ทุ่งหว้า	5.132	-	5.132	-	877
24	สาย สต.4024 แยกทางหลวงหมายเลข 4137-บ้านอุไคเจริญใต้	อุไคเจริญ	อุไคเจริญ	8.600	1.800	6.800	-	461
25	สาย สต.5025 บ้านหนองหินปูน- บ้านเหนือคลอง	น้ำฟุด ป่าลิ้ม พัฒนา	ละงู มะนัง ควน ควนกาหลง	22.270	-	22.270	-	517
26	สาย สต.3026 แยกทางหลวงหมายเลข 416-บ้านชอย 4	ท่าแพ ควนกาหลง	ท่าแพ ควน กาหลง	10.166	2.132	8.034	-	950

ตารางที่ 1.1 (ต่อ)

ที่	ชื่อสายทาง	ตำบล	อำเภอ	ระยะทาง ตลอดสาย (กม.)	ชนิดผิวจราจร			ปริมาณ จราจร (PCU/ วัน)
					ลูกรัง (กม.)	ลาดยาง (กม.)	คอนกรีต (กม.)	
27	สาย สด.3027 แยกทางหลวงหมายเลข 406 – บ้านน้ำหารา	ทุ่งนุ้ย	ควน กาหลง	8.700	-	8.700	-	1,122
28	สาย สด.3028 แยกทางหลวงหมายเลข 416 – บ้านชุมทรัพย์	กำแพง ป่าแกบ่อหิน ทุ่งหว้า	ละงู ทุ่งหว้า ทุ่งหว้า	16.600	2.325	14.275	-	1,120
29	สาย สด.5029 บ้านราไว – บ้านตันหยงละไน้	ขอนคลาน แหลมสน	ทุ่งหว้า ละงู	4.350	-	4.350	-	1,751
30	สาย สด.5030 บ้านปีใหญ่ – บ้านบ่อเจ็ดลูก	กำแพง ปากน้ำ	ละงู ละงู	11.091	-	11.091	-	1,692
31	สาย สด.5031 บ้านสนกลาง – บ้านนุโบย	ปากน้ำ แหลมสน	ละงู ละงู	7.237	-	7.237	-	1,692
32	สาย สด.4032 แยกทางหลวงหมายเลข 4137 – บ้านทุ่งพัก	ควนกาหลง ทุ่งนุ้ย	ควนกาหลง ควนกาหลง	6.764	-	6.764	-	1,123
33	สาย สด.3033 แยกทางหลวงหมายเลข 406 – บ้านค่ายรวมมิตร	ทุ่งนุ้ย	ควนกาหลง	8.000	8.000	-	-	494
รวม				381.159	29.416	349.843	1.900	

## หมายเหตุ

PCU หรือ Passenger Car Unit หมายถึง หน่วยนับของยานพาหนะที่นับด้วยเครื่อง Metro Count เมื่อเทียบกับรถยนต์นั่ง (Passenger Car) โดยแบ่งแยกประเภทและชนิดของยานพาหนะ (Vehicle Classification) ตามหน่วยแปลง PCU ได้ดังนี้

- รถมอเตอร์ไซด์ (Motor – cycle) จำนวนคันต่อวัน = 0.25 PCU
- รถยนต์นั่ง (Passenger car) จำนวนคันต่อวัน = 1.00 PCU

- รถโดยสารขนาดกลาง (Mediam Bus) จำนวนคันต่อวัน = 1.50 PCU
- รถโดยสารขนาดใหญ่ (Heavy Bus) จำนวนคันต่อวัน = 2.00 PCU
- รถบรรทุก 10 ล้อ (Medium Truck) จำนวนคันต่อวัน = 2.50 PCU
- รถบรรทุก 10 ล้อพ่วง (Heavy Truck) จำนวนคันต่อวัน = 2.50 PCU

ดังนั้น ในการดำเนินการดังกล่าวให้บรรลุตามพันธกิจ ได้จะต้องมีการเสริมสร้างความเข้าใจอันดี ระหว่างภาคประชาชนกับกรมทางหลวงชนบท เพราะการปฏิบัติราชการแบบการมีส่วนร่วมเพื่อส่งเสริมให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการพัฒนา ปรับปรุง การบริหารราชการของกรมทางหลวงชนบท และหน่วยงานภายใน ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับที่ผ่านมาได้เกิดปัญหาหลายอย่าง เช่น ปัญหาการไม่เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในด้าน อื่นๆ เช่น การสำรวจออกแบบ, การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์, การก่อสร้างทาง, การบำรุงรักษาทางและสะพาน และ การอำนวยความสะดวกงานทาง ทำให้เกิดปัญหาการดำเนินการที่ไม่ตรงกับความต้องการของประชาชนเป็นต้น

จากความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาการวิจัยที่กล่าวมาข้างต้น ผู้ศึกษาจึงต้องการศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยเฉพาะในส่วนของการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล ซึ่งเป็นนโยบายของกรมทางหลวงชนบทในปีงบประมาณ 2550 ซึ่งเริ่มดำเนินการเป็นปีแรก ที่เปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการรับรู้ ร่วมคิด และร่วมตัดสินใจ ในกิจกรรมดังกล่าวว่าจะมีระดับการมีส่วนร่วมมากน้อยเพียงใดและปัจจัยใดที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชน อันเป็นประโยชน์ในการนำไปปรับปรุงกระบวนการส่งเสริมการมีส่วนร่วมในพื้นที่อื่นๆต่อไปได้

## 2. วัตถุประสงค์การวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาถึงระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล

2.2 เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล

2.3 เพื่อศึกษาถึงปัญหา อุปสรรค แนวทางแก้ไขหรือข้อเสนอแนะสำหรับการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล



### 3. กรอบความคิดการวิจัย

ในการศึกษารั้ครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาร่วมมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล โดยพิจารณาจากประชาชนผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่หรือมีบ้านเรือนอยู่บริเวณ ที่มีทางหลวงชนบทตัดผ่าน ภายใต้กรอบแนวคิดทางทฤษฎี ดังนี้

กรมทางหลวงชนบท ได้มีนโยบายเกี่ยวกับการบริหารราชการแบบมีส่วนร่วมตามหลักการธรรมาภิบาล ที่ภาครัฐจะต้องเปิดโอกาสให้ภาคประชาชน และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนในสังคมได้เข้ามามีส่วนร่วม ในการร่วมรับรู้ ร่วมคิด ร่วมตัดสินใจ เพื่อสร้างความโปร่งใส และเพิ่มคุณค่าของการตัดสินใจภาครัฐ อันจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศชาติและประชาชน

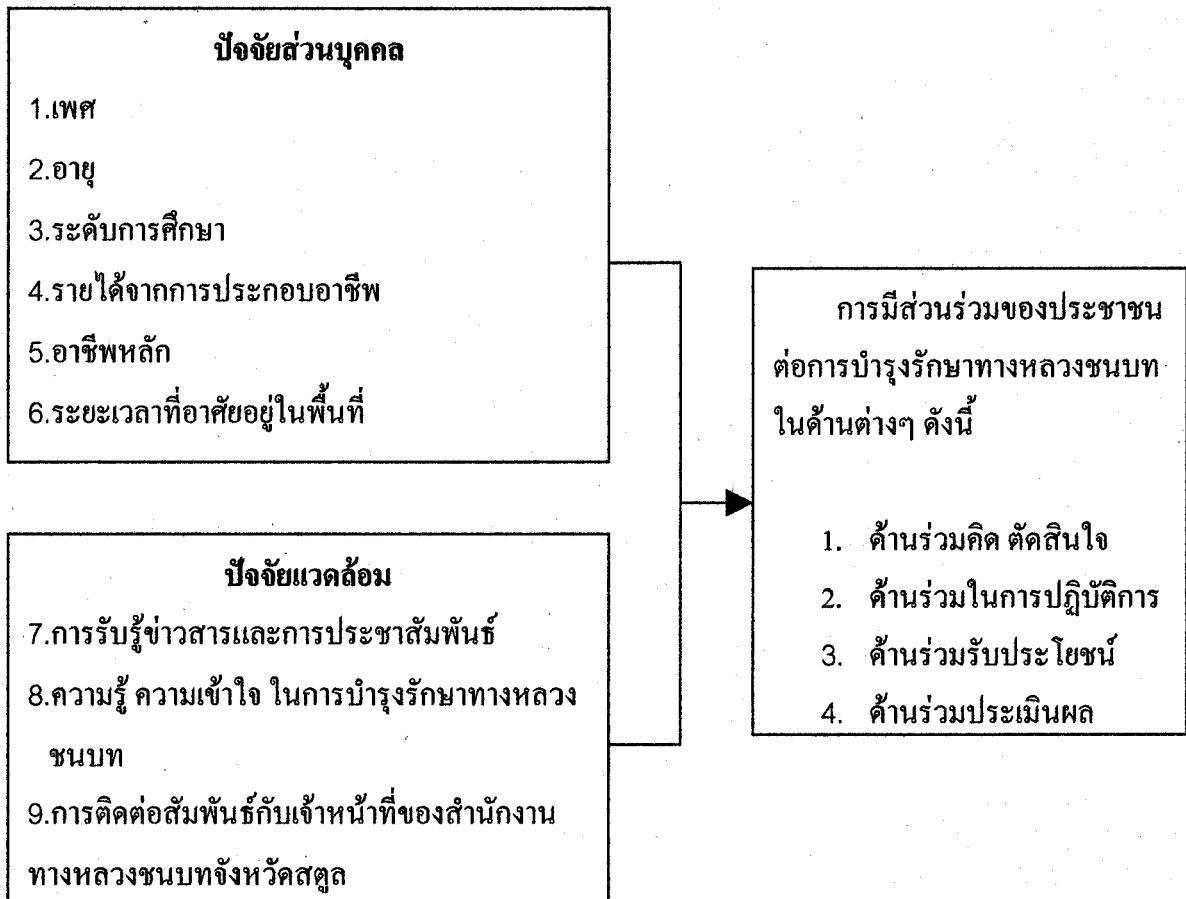
โคเฮนและอัฟฮอฟฟ์ (Cohen and Uphoff,1980 : 213-218, อ้างถึงใน บุญทิพย์ แก้วเนื้ออ่อน,2548:16) ได้แบ่งการมีส่วนร่วมออกเป็น 4 ขั้นตอน ดังนี้

1. การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ประกอบด้วย การริเริ่มตัดสินใจ ดำเนินการตัดสินใจและตัดสินใจปฏิบัติการ
2. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ ประกอบด้วย การสนับสนุนทรัพยากร การบริหาร การประสานความร่วมมือ
3. การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ ประกอบด้วยผลประโยชน์ด้านวัสดุ ด้านสังคมและส่วนบุคคล
4. การมีส่วนร่วมในการประเมินติดตามผล

ภายใต้กรอบแนวคิดของกรมทางหลวงชนบทและโคเฮน และอัฟฮอฟฟ์ เนื่องจากจะมีความเหมาะสมในการศึกษาวิจัย ในครั้งนี้ ซึ่งได้กำหนดตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาออกเป็น ตัวแปรอิสระ และตัวแปรตาม ดังนี้

### ตัวแปรอิสระ

### ตัวแปรตาม



#### 4. สมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 เพศที่ต่างกันจะมีส่วนร่วมต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูลที่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2 อายุที่ต่างกันจะมีส่วนร่วมต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูลที่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3 ระดับการศึกษาที่ต่างกันจะมีส่วนร่วมต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูลที่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 4 รายได้จากการประกอบอาชีพที่ต่างกันจะมีส่วนร่วมต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูลที่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 5 อาชีพหลักที่ต่างกันจะมีส่วนร่วมต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูลที่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 6 ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ต่างกันจะมีส่วนร่วมต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูลที่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 7 การรับรู้ข่าวสารและการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทที่ต่างกันจะมีส่วนร่วมต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูลที่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 8 ความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทที่ต่างกันจะมีส่วนร่วมต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูลที่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 9 การติดต่อสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูลที่ต่างกันจะมีส่วนร่วมต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูลที่แตกต่างกัน

#### 1.5.ขอบเขตการวิจัย

##### 5.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ศึกษาถึงระดับการมีส่วนร่วมของประชาชน , ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชน และ ปัญหาอุปสรรคในการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล และเพื่อวิเคราะห์หาแนวทางแก้ไขหรือ

ข้อเสนอแนะในการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล โดยการศึกษาครั้งนี้จะนำเสนอ 5 บท คือ บทที่ 1 บทนำ กล่าวถึงความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาในการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล , บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง , บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย , บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ และ บทที่ 5 สรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ รวมทั้งมีภาคผนวก และบรรณานุกรม

## 5.2 ขอบเขตด้านพื้นที่

โดยจะทำการศึกษาในเขตพื้นที่จังหวัดสตูล โดยพิจารณาจากทางหลวงชนบทที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล เฉพาะสายทางที่มีปริมาณจราจรมากกว่า 1,800 PCU/วัน รวมจำนวน 6 สายทาง ซึ่งกระจายไปตามตำบลต่างๆ 12 ตำบล และ 6 อำเภอ ของจังหวัดสตูล

## 5.3 ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

5.3.1 ประชากร หมายถึง จำนวนประชาชนในจังหวัดสตูลที่อาศัยอยู่ในพื้นที่หรือมีบ้านเรือนอยู่บริเวณทางหลวงชนบทตัดผ่าน เฉพาะสายทางที่มีปริมาณจราจรมากกว่า 1,800 PCU/วัน รวมจำนวน 6 สายทาง ซึ่งกระจายไปตามตำบลต่างๆ 12 ตำบล และ 6 อำเภอ ของจังหวัดสตูล โดยมีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 95,411 คน

5.3.2 กลุ่มตัวอย่าง หมายถึง ประชาชนที่ถูกเลือกเพื่อเป็นตัวแทนในการตอบแบบสอบถาม ได้จากการสุ่มตัวอย่างจากจำนวนประชากรทั้งสิ้น 95,411 คน โดยการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง จากตารางกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างของ เคร็จซีและมอร์แกน รายละเอียดในภาคผนวก ก (Krejcie and Morkan 1970 อ้างใน รังสรรค์ ประเสริฐศรี: 2548: 46-47) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % จะได้จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 384 คน และแบ่งกลุ่มตัวอย่างกระจายไปตามตำบลต่างๆ ในสายทาง รายละเอียดตาม ตารางที่ 1.2

ตารางที่ 1.2 แสดงขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

ที่	ชื่อสายทาง	ระยะทาง			จำนวนประชากร (คน)	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง (คน)
		ตลอดสาย (กม.)	ตำบล	อำเภอ		
1	สาย สต.3005	7.521	ฉลุง	เมือง	11,496	46
	แยกทางหลวงหมายเลข 406 - บ้านทุ่ง		ควนสตอ	ควนโดน	5,939	24

## ตารางที่ 1.2 (ต่อ)

ที่	ชื่อสายทาง	ระยะทาง			จำนวน ประชากร (คน)	จำนวน กลุ่ม ตัวอย่าง (คน)
		ตลอดสาย (กม.)	ตำบล	อำเภอ		
2	สาย สต.3007	29.786	เขาขาว	ละงู	5,685	23
	แยกทางหลวงหมายเลข 416 –		น้ำมุด	ละงู	7,337	30
	บ้านสะพานวา		ป่าแกบ่อหิน	ทุ่งหว้า	3,236	13
3	สาย สต.4010	15.340	อุไคเจริญ	ควนกาหลง	6,753	27
	แยกทางหลวงหมายเลข 4137 –		นิคมพัฒนา	มะนัง	5,798	23
	บ้านฝั่งปาล์ม 1		ปาล์มพัฒนา	มะนัง	7,665	31
4	สาย สต.5011	19.636	น้ำมุด	ละงู	7,337	30
	บ้านทุ่งนางแก้ว - น้ำคังสายทอง – น้ำคังสายธาร					
5	สาย สต.3019	8.900	บ้านควน	เมือง	9,678	39
	แยกทางหลวงหมายเลข 406 –		เจ๊ะบิลัง	เมือง	7,489	30
	บ้านการันยัตัน					
6	สาย สต.4020	11.083	ละงู	ละงู	16,998	68
	แยกทางหลวงหมายเลข 4052 – บ้านบากัน ไต่ะทิด					
					95,411	384

## 6. นิยามศัพท์เฉพาะ

6.1 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชน หมายถึง ปัจจัยด้านต่างๆ ที่มาเกี่ยวข้องแล้วทำให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบำรุงรักษาทางหลวงชนบท ได้แก่

6.1.1 ปัจจัยส่วนบุคคล หรือสถานภาพส่วนตัว คือ ส่วนที่เกี่ยวกับเพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้จากการประกอบอาชีพ อาชีพหลัก และระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ กล่าวคือ

- เพศ ของกลุ่มตัวอย่าง แบ่งออกเป็น เพศชาย กับ เพศหญิง
- อายุ ของกลุ่มตัวอย่าง หมายถึง อายุของประชาชนที่เป็นตัวแทนในการตอบแบบสอบถาม แบ่งช่วงอายุเป็น 4 ช่วง คือ ต่ำกว่า 30 ปี , 31-40 ปี , 41-50 ปี และ 50 ปี ขึ้นไป
- ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง หมายถึง การสำเร็จการศึกษาระดับสูงสุดของประชาชน ซึ่งแบ่งออกเป็น 5 ระดับ คือ ระดับประถมศึกษาหรือต่ำกว่า , ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น , ระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า , ระดับอนุปริญญาหรือเทียบเท่า , ระดับปริญญาตรี หรือสูงกว่า
- รายได้จากการประกอบอาชีพของกลุ่มตัวอย่าง หมายถึง รายได้ต่อเดือน โดยแบ่งเป็น 4 กลุ่ม คือ กลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท รายได้ระหว่าง 5,000 - 10,000 บาท รายได้ระหว่าง 10,001 - 15,000 บาท และ รายได้สูงกว่า 15,000 บาท
- อาชีพหลักของกลุ่มตัวอย่าง หมายความว่า อาชีพของประชาชน โดยแบ่งเป็น 7 กลุ่ม คือ รับจ้าง , เกษตรกร , รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ , ค้าขาย , ธุรกิจส่วนตัว , ว่างาน และ อื่นๆ
- ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ของกลุ่มตัวอย่าง หมายถึง ระยะเวลาที่ประชาชนได้อาศัยอยู่ในพื้นที่ แบ่งเป็น 4 ช่วงระยะเวลา คือ ต่ำกว่า 1 ปี , 1 - 3 ปี , 3 - 5 ปี และ 5 ปีขึ้นไป

**6.1.2 ปัจจัยแวดล้อม** หมายถึง สภาพทั่วไปทั่วไปทั้งในด้านของความรู้สึกนึกคิดของประชาชนที่จะมีส่วนเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจเข้าไปมีส่วนร่วม เช่น

- การรับรู้ข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ หมายถึง การแจ้งข่าวสารของการดำเนินการในการบำรุงรักษาทางหลวงชนบท ให้ประชาชนได้ทราบ และการประชาสัมพันธ์ให้ทราบถึงรายละเอียดโครงการในด้านต่างๆ ทั้งจากการติดตั้งป้ายประกาศประชาสัมพันธ์, การแจ้งให้ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทราบ , การรับรู้โดยสื่ออื่นๆ หรือการรับรู้จากข่าวสารจากชาวบ้านในชุมชน ตลอดจนการเปิดสายด่วนทางหลวงชนบท หมายเลข 1146 เพื่อรับแจ้งข่าวสารถนนทางหลวงชนบทชำรุดเสียหายจากประชาชน

- ความรู้ ความเข้าใจ หมายถึง การมีความรู้และความเข้าใจพื้นฐานในด้านการบำรุงรักษาทางหลวงชนบท ซึ่งสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสุคตเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการบำรุงรักษาทางหลวงชนบท ตลอดจนให้ความรู้หรือฝึกอบรมเกี่ยวกับการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทให้ประชาชนได้รับทราบ เช่น การปะซ่อมหลุมบ่อ , การตัดหญ้าบริเวณสองข้างทาง และการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก เช่น การติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบ , การ

ติดตั้งป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร ,การติดตั้งราวกันอันตราย เหล่านี้ก็เป็นส่วนหนึ่งของการบำรุงรักษาทางหลวงชนบท

- การติดต่อสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล หมายถึง ความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนกับเจ้าหน้าที่ของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล ที่ทำหน้าที่ในลักษณะต่างๆ เช่น การติดต่อสื่อสาร การประสานงาน ทั้งที่เป็นราชการและส่วนตัว การช่วยเหลือและพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน การให้คำแนะนำหรือปรึกษาในด้านต่างๆ

**6.2 การมีส่วนร่วม** หมายถึง ความหมายในด้านของการมีส่วนร่วมของประชาชนซึ่งได้กำหนดตามกรอบแนวคิดทฤษฎีการมีส่วนร่วม จำนวน 4 ด้าน คือ

**6.2.1 ร่วมคิด และตัดสินใจ** หมายถึง การร่วมคิดหาและสร้างรูปแบบและวิธีการพัฒนาเพื่อแก้ไขปัญหาและลดปัญหาของชุมชน หรือเพื่อสร้างสรรค์สิ่งใหม่ที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนหรือสนองตอบความต้องการของชุมชน ตลอดจนร่วมประชุมเพื่อพิจารณารายละเอียดหรือการวางแผนในการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทที่จะดำเนินการในพื้นที่ เช่น การกำหนดจุดหรือตำแหน่งของการซ่อมหลุมบ่อหรือบริเวณถนนที่เสียหาย , การสำรวจและกำหนดขนาดหรือตำแหน่งของท่อระบายน้ำ หรือ การกำหนดจุดที่ติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในบริเวณเสี่ยงอันตราย เมื่อมีการประชุมปรึกษาหารือแล้วจะต้องร่วมในการตัดสินใจเลือกกิจกรรมหรือแนวทางที่เห็นว่าดีที่สุดหรือเหมาะสมที่สุด

**6.2.2 ร่วมในการปฏิบัติการ** หมายถึง การมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรม หรือร่วมปฏิบัติในกิจกรรมนั้น ตลอดจนการสนับสนุนทรัพยากรที่มีอยู่ เช่น การอุทิศทรัพย์สิน เช่น การเสียสละที่ดิน หรือ การอุทิศเวลาและ การอุทิศร่างกาย ในการซ่อมแซมหลุมบ่อ , ตัดหญ้าบริเวณสองข้างทาง , ดูแลรักษาเครื่องหมายจราจร ป้ายจราจร และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกบนถนนทางหลวงชนบท หรือการพบเห็นถนนทางหลวงชนบทชำรุด แล้วแจ้งสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูลทราบ เพื่อดำเนินการซ่อมแซมต่อไป

**6.2.3 ร่วมรับประโยชน์** หมายถึง การมีส่วนร่วมในการรับประโยชน์ หรือความพึงพอใจในการดำเนินงานตามโครงการบำรุงรักษาทางหลวงชนบท ที่ส่งผลต่อชุมชนทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม ทั้งทางตรงและทางอ้อม เช่น การมองว่า การวางตำแหน่งท่อระบายน้ำที่เหมาะสมสามารถลดปัญหาน้ำท่วมขังได้ หรือ การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในบริเวณเสี่ยงอันตราย ช่วยลดอุบัติเหตุบนถนนได้

**6.2.4 ร่วมประเมินผล** หมายถึง การมีส่วนร่วมในการติดตามประเมินผลการดำเนินงานของโครงการบำรุงรักษาทางหลวงชนบท ว่าเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ได้วางไว้หรือไม่อย่างไร เช่น การติดตามหรือสอดส่องดูแล , การประเมินผลการปฏิบัติงาน , การประเมินผลความ

พึงพอใจ , การประเมินผลการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก หรือ การได้รับการแต่งตั้งเป็นคณะกรรมการตรวจรับงานในโครงการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล

## 7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

7.1 ทราบถึงระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล ว่าอยู่ในระดับมากน้อยแค่ไหน

7.2 ทราบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล

7.3 ทราบถึงปัญหา อุปสรรค แนวทางแก้ไขหรือข้อเสนอแนะสำหรับการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล

7.4 ช่วยให้ได้แนวทางในการพัฒนาความรู้ในเรื่องการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล เพื่อหน่วยงานและบุคลากรในหน่วยงานจะได้นำไปแก้ไขปรับปรุงและพัฒนา ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น