

ไฮเวยาธิปไตย: อำนาจของถนนกับพลวัตการคมนาคมขนส่ง ของประเทศไทย

ภิญญพันธ์ พงษ์ลาวัณย์¹

บทคัดย่อ

งานวิจัย ไฮเวยาธิปไตย: อำนาจของถนนกับพลวัตการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย มีวัตถุประสงค์อยู่ 2 ประการ คือ ประการแรก เพื่อแสดงให้เห็นพลวัตของบทบาทของระบบทางหลวงต่อสังคมไทยในประวัติศาสตร์ และประการที่สองคือ เพื่อแสดงให้เห็นถึงระบบทางหลวงส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของผู้คนในสังคมไทย การศึกษานี้ได้พิจารณาปฏิบัติการเกี่ยวกับทางหลวงในฐานะการเมืองของพื้นที่ อิทธิพลทางหลวงแบบอเมริกันได้มีบทบาทสำคัญในยุคสงครามเย็นส่งผลให้เกิดถนนคุณภาพสูงขึ้น อันเป็นประโยชน์ต่อการส่งกำลังบำรุงทางการทหารและส่งออกตรวจตราจากภาครัฐ บทความนี้ให้ความสำคัญกับประเด็นการเมืองของพื้นที่ของทางหลวงแผ่นดินซึ่งมีบทบาทอย่างสูงในฐานะพื้นที่การครองอำนาจนำ การศึกษานี้ใช้วิธีการทางประวัติศาสตร์ ส่วนขอบเขตเวลาในการศึกษา อยู่ในช่วงทศวรรษ 2500 ถึงปี 2563 หลังจากการสิ้นสุดลงของอำนาจโดยตรงของคณะรัฐประหาร

นโยบายการสร้างทางหลวงเพื่อพัฒนาประเทศได้กลายเป็นยาวิเศษที่ช่วยตอบโจทย์ทางการเมืองทั้งในด้านการยกระดับความเป็นอยู่ และการสมประโยชน์ทางการเมือง ไม่เพียงเท่านั้น ข้ออ้างในการสร้างและบำรุงทางหลวงให้ได้มาตรฐานยังได้สร้างความชอบธรรมของการรวมศูนย์อำนาจอยู่กับกรมทางหลวงและหน่วยงานส่วนกลาง ทั้งที่พื้นที่จำนวนมากควรจะเป็นความดูแลขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

¹ อาจารย์ประจำสาขาวิชาสังคมศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง <Email: pinyapanpot@gmail.com>

ระบอบทางหลวงส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตผู้คนในสังคมไทยอย่างกว้างขวาง ตั้งแต่การนำไปสู่โอกาสของชีวิต การตั้งถิ่นฐาน การเกิดขึ้นและขยายตัวของหมู่บ้าน ในชนบท และถิ่นฐานในเขตตัวเมือง ด้วยเหตุนี้การสร้างทางหลวงจึงสำคัญกว่า การวางผังเมืองเสียอีก ระบอบทางหลวงจึงเป็นส่วนหนึ่งในเทคนิยายแห่งการพัฒนา ทั้งที่ในความเป็นจริงแล้วคุณค่าที่ได้รับจากทางหลวงอาจไม่ได้มีประสิทธิภาพมาก อย่างที่คิดก็เป็นได้เมื่อเทียบกับระบบขนส่งอื่นที่รัฐละเลยที่จะลงทุน

แต่ในทางกลับกัน บนความขาดแคลนของระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ได้ผลักระการแสวงหายานพาหนะส่วนตัวเพื่อใช้ในการเดินทางไปสู่ประชาชนแต่ละคน ทั้งยังก่อความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ไม่ยาก ทราบกันดีว่าอุบัติเหตุบนท้องถนน ในเมืองไทยนั้นทั้งคร่าชีวิต และความสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างน่าตกใจ โดยละเลยว่า หนึ่งในสาเหตุเชิงระบบของอุบัติเหตุ นั่นคือ ถนนและทางหลวงนั่นเอง

คำสำคัญ: การเมืองเชิงพื้นที่ ระบอบทางหลวง ระบบคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุบนท้องถนน

Highway–Cracy: The Power of a Road and Dynamic of Thai’s Transportation

Pinyapan Potjanalawan²

ABSTRACT

The goal of this study is to first perform the dynamic of the highway regime’s effect on Thai society, and then to convey how the highway regime affects Thai people’s lives. This research examines highway practice as a form of spatial politics. During the Cold War, American influence was significant, and the highway’s quality was far greater than it had ever been. This project aided in the upkeep and surveillance of the Thai state for military purposes. This article focuses on the political challenges surrounding national highways, which serve as a strong dominating region. This research employs historical methodologies. The duration of study time is between 1957 and 2020 after the junta’s direct powers have expired. Highway strategy for development has always been the magic item for improving people’s lives and political interests. The pretense of highway construction and maintenance also serves as a political justification for the highway department’s power centralization over local governments.

The Thai people were still heavily active in the highway regime. It brought new settlements, births, and the extension of villages in both rural and urban areas. As a result, road development appears to take precedence over urban design. Despite the fact that the highway may not be as efficient as it appears in comparison to other modes of transportation, it is a part of the development fairy story.

² Lecturer at Department of Social Studies, Faculty of Humanities and Social Sciences, Lampang Rajabhat University <Email: pinyapanpot@gmail.com>

Thai people, on the other hand, lived by consuming personal vehicles due to a lack of public transportation. The increased number of vehicles on the road could raise the probability of an accident. Thailand's road accidents cost a lot of lives and economics. Despite the fact that the road and highway are part of the resources, while are never included as variables.

Keyword: Politics of Space, Highway Regime, Transportation System, Road Accident

บทนำ

ระบบทางหลวงมีบทบาทอย่างสูงในสังคมไทยเป็นอย่างยิ่งโดยเฉพาะหลังจากทศวรรษ 2500 ลงมา ระบบถนนได้กลายเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญดังที่มีวลีว่า “น้ำไหล ไฟสว่าง ทางสะดวก” น้ำประปาหรือชลประทาน ไฟฟ้า และถนนจึงเป็นรัตนตรัยของการพัฒนาประเทศ บทบาทของถนนที่รวดขยามีคุณภาพดีอยู่ในความรับรู้ของคนทั่วไป เห็นได้ชัดจากกรณีสุพจน์ ไข่มุกด์ ตุลาการศาลรัฐธรรมนูญ ได้ความเห็นไว้ในปี 2557 “รถไฟความเร็วสูงยังไม่จำเป็นสำหรับไทย และเป็นไปได้ควรให้ถนนลูกรังหมดไปจากประเทศก่อน” (“The constitutional court opposes a 2 trillion baht,” 2014)

ในทางกลับกัน การให้ความสำคัญกับทางหลวงได้ทำให้อิทธิพลของเส้นทางดังกล่าวบังคับศักยภาพอื่น ๆ ในการขนส่งไม่ว่าจะเป็นขนส่งทางน้ำ หรือขนส่งทางราง เชื้อเพลิงและอ่างเก็บน้ำได้ทำให้ทางน้ำหลายสาย ไม่สามารถใช้สัญจรได้อีกต่อไป เช่น เชื้อเพลิงพระยาและเชื้อเพลิงภูมิลพที่สร้างบนลุ่มน้ำเจ้าพระยาและลุ่มน้ำป่า ได้ปิดเส้นทางสัญจรบนลุ่มน้ำเจ้าพระยาที่เดินทางระยะยาวไปอย่างสิ้นเชิง ขณะที่เส้นทางรถไฟก็มีสัดส่วนการขยายตัวที่ต่ำมาก ทางหลวงยังมีบทบาทสำคัญในด้านความมั่นคง การปราบคอมมิวนิสต์ในพื้นที่ต่าง ๆ นิยมสร้างถนนเข้าไปประชิดเพื่อส่งบำรุงกำลังเข้าไปในแนวหน้า และเข้าไปยังหมู่บ้านเพื่อส่งเจ้าหน้าที่ข้าราชการลงไปแย่งชิงมวลชนเข้ามาสู่ฟากฝั่งของตน

จากทางรถไฟสู่ทางหลวง: ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคมและการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ.2478-2518 (Kakizak, 2017) โดย อิจิโรคาซึกิ ได้ชี้ให้เห็นถึงพัฒนาการระบบคมนาคมขนส่งที่เปลี่ยนผ่านจากทางรถไฟมาสู่ทางหลวง ในช่วงหลังปฏิวัติสยาม 2475 เป็นต้นมา โดยเน้นการพิจารณาที่การหมุนเวียนสินค้าในประเทศ บทบาทของรถไฟลดน้อยลงทั้งในด้านการขนส่งสินค้าและผู้คน และถูกแทนที่ด้วยระบบทางหลวงที่ครองอำนาจอย่างยิ่งใหญ่มาตั้งแต่ทศวรรษ 2500 เป็นอย่างช้า ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยและงบประมาณการสนับสนุนอย่างจริงจังเป็นชิ้นงานที่มุ่งให้ความเข้าใจในระบบขนส่งที่ผูกอยู่เข้ากับระบบเศรษฐกิจไทยในระยะเปลี่ยนผ่านและสิ้นสุดอยู่ที่ปลายทศวรรษ 2510 ขณะที่งานของผาสุก พงษ์ไพจิตร และคริส เบเกอร์ ก็ได้แสดงให้เห็นถึงบทบาทการพัฒนาของถนนในมิติทางเศรษฐกิจและการเมืองที่ทำให้เห็นพัฒนาการของผู้รับเหมาก่อสร้างในต่างจังหวัดที่ขึ้นมาเป็นนักการเมืองคนสำคัญ (Pongpaichit & Baker, 2003, pp. 419) ในประเด็นนี้วิชาก็ได้ทำให้เห็นชัดเจนในกรณีบรรหาร ศิลปอาชา และฐานที่จังหวัด

สุพรรณบุรี (Nishizaki, 2011, pp. 85– 95)

การเกิดขึ้นของทางหลวงมิได้หมายถึงเป็นเพียงการสร้างถนนอย่างเดียว แต่มักรวมไปถึงระบบและกลไกอื่น ๆ เช่น กรมทางหลวงแผ่นดินที่มีหน้าที่ซ่อมบำรุง นโยบายเกี่ยวกับทางหลวงอีกร้อยแปดประการ สิ่งเหล่านี้ได้สร้างผลกระทบต่อผู้คน การตั้งถิ่นฐานเป็นอย่างยิ่ง

หลังรัฐประหารปี 2557 ก็พบว่า โครงการสร้างทางหลวงได้กลับมาขยายตัวอีกครั้ง โครงการมหาดาลเกิดขึ้นหลังจากนี้จนเป็นที่น่าตั้งคำถามว่า การก่อสร้างดังกล่าวเกิดขึ้นบนเงื่อนไขเช่นไร การปฏิเสศโครงการรถไฟความเร็วสูงในปี 2557 แต่การขึ้นมามีบทบาทของทางหลวงในทางตรงกันข้ามหลังรัฐประหารแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มนโยบายที่ต้องการคำอธิบายไปด้วย

วัตถุประสงค์

1. เพื่อแสดงให้เห็นพลวัตของบทบาทของระบอบทางหลวงต่อสังคมไทย ในประวัติศาสตร์
2. เพื่อแสดงให้เห็นถึงระบอบทางหลวงส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของผู้คนในสังคมไทย

ระเบียบวิธีวิจัย

การทำความเข้าใจระบอบทางหลวงในสังคมไทยจำเป็นต้องเข้าใจกว้างกว่างานเชิงเทคนิควิศวกรรมแบบที่เป็นกันมา หรือการมองเพียงปัญหาปลีกย่อยอันเนื่องมาจากการปฏิบัติการในนโยบายคมนาคมขนส่งของรัฐ หากต้องเข้าใจมันในฐานะการเมืองของพื้นที่ (politics of space) ทางหลวงแผ่นดิน มีบทบาทอย่างสูงในฐานะพื้นที่การครองอำนาจในช่วงสงครามเย็นเป็นอย่างดี ในที่นี้มองทางหลวงทั้งระบบ และจะใช้คำว่า “ระบอบทางหลวง” (highway regime) และคำว่า “ไฮเวย์ธิปไตย” ควบคู่ไปด้วย ซึ่งเป็นคำที่ผู้เขียนสร้างขึ้นมาจาก 2 คำนั่นคือ “ไฮเวย์” (highway) ที่แปลตามตัวอักษรว่า “ทางหลวง” และคำว่า “ธิปไตย” ที่แม้จะมีความหมายในเชิงอำนาจทางการเมืองว่า “อำนาจสูงสุดของรัฐที่จะใช้บังคับบัญชาภายในอาณาเขตของตน” ยังมีความหมายว่า “ความเป็นใหญ่” ที่ถูกใช้ร่วมกับคำอื่นอย่าง “ประชาธิปไตย” ไปด้วย “ไฮเวย์ธิปไตย” จึงมุ่งหวังที่จะชี้ให้เห็นถึงอำนาจอันมหาดาลของการสร้างทางหลวงที่เกิดขึ้นอย่างเป็นพลวัต การเปลี่ยนแปลงของการสัญจรระดับประเทศ-ท้องถิ่น ซึ่งได้ส่งผลกระทบต่อมิติทางกายภาพไม่ว่าจะเป็นผังเมือง

หรือการตั้งถิ่นฐานอื่น ๆ เช่นเดียวกับมิติสังคมและวัฒนธรรม มิติเศรษฐกิจ และมิติสิ่งแวดล้อม

งานวิจัยชิ้นนี้พยายามอภิปรายให้เห็นปรากฏการณ์ดังกล่าวอย่างเป็นพลวัต นั่นก็จึงเลือกใช้วิธีการทางประวัติศาสตร์ โดยอาศัยหลักฐานชั้นต้นจากหนังสือพิมพ์ หนังสือความรู้เกี่ยวกับถนนและทางหลวงของประเทศไทยกับช่วงเวลาในการศึกษาหลักฐานชั้นรอง จากงานวิจัย และเอกสารต่าง ๆ

ขอบเขต

กรอบเวลาที่ศึกษา เพื่อแสดงให้เห็นพลวัตของบทบาทของถนนและทางหลวงว่ามีบทบาทและทรงอิทธิพลอย่างไรในสังคมไทยตั้งแต่ทศวรรษ 2500 มาจนถึงปี 2563 หลังจากการสิ้นสุดลงของอำนาจโดยตรงของคณะรัฐประหาร และเข้าสู่รัฐบาลที่มาจากการเลือกตั้ง ส่วนพื้นที่การศึกษา ให้ความสำคัญกับภาพรวมในทั่วประเทศ เพื่อที่จะสังเคราะห์ให้เห็นลักษณะเฉพาะของสังคมไทยเกี่ยวกับบทบาทของถนนและทางหลวง

การวิเคราะห์เนื้อหา

1. พัฒนาการของระบอบทางหลวง ภายใต้อุดมการณ์ ระบอบราชการและการเมืองไทย

ผู้วิจัยได้เสนอคำว่า “ไฮเวย์ชิปไทย” ขึ้นมาเพื่อแสดงให้เห็นถึงการครอบงำของระบอบทางหลวงในประเทศที่ไม่ได้มีเพียงมิติการให้ประโยชน์ใช้สอยต่อการไหลเวียนของสินค้าและผู้คนเพียงอย่างเดียว แต่ยังมีมิติทางการเมืองเชิงพื้นที่ และอำนาจทางการเมืองในระบอบรัฐสภาและการกำหนดงบประมาณก้อนมหาดศาลของประเทศ ในส่วนนี้จะแสดงให้เห็นถึงพัฒนาการใน 5 ช่วงเวลา ได้แก่

1.1 “ไฮเวย์ชิปไทย” หลังปฏิวัติสยาม 2475

การเปลี่ยนแปลงนโยบายคมนาคมขนส่งที่เน้นทางหลวงมาตั้งแต่ปลายสมบูรณาญาสิทธิราชย์ และค่อยมีบทบาทมากขึ้นเรื่อย ๆ หลังปฏิวัติสยาม 2475 กรมทางถูกยุบลงมาเป็นกองวิศวกรรมโยธาสังกัดกรมนคราทร กระทรวงมหาดไทย เมื่อปี 2476 ต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็นกองทาง (History of Department of Highways, 1982, p. 1) เนื่องจากรัฐบาลได้อินอำนาจการสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการและกรมทาง มาสู่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยและกรมโยธาเทศบาล ตามพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง พ.ศ.2477 (“Act on the transfer of powers,”

1934, pp. 594–596) การโอนมาสังกัดกระทรวงมหาดไทยอาจสัมพันธ์กับมิติความมั่นคงและการควบคุมทางการเมืองมากขึ้น หลังจากที่เคยเกิดเหตุ “กบฏบวรเดช” ขึ้นในปี 2476 กบฏครั้งนั้นลี้ภัยอยู่บนระบบขนส่งเดิมที่ทรงประสิทธิภาพของระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์สยามนั่นคือ รางรถไฟ ที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างฐานที่มั่นของกลุ่มกบฏที่โคราชกับบริเวณทุ่งบางเขนแห่งกรุงเทพฯ ได้

การออกพระราชบัญญัติการสร้างทาง พ.ศ.2478 (Road Building Act B.E.2478, 1936, pp. 594–596) แสดงให้เห็นความมุ่งมั่นในการสร้างทางหลวงอย่างจริงจัง มีสาระสำคัญคือ การจัดตั้ง “เงินทุนสำรองสำหรับก่อสร้างทาง” โดยมอบหมายให้กระทรวงมหาดไทยจัดสร้างทางโดยวางแผนทางว่าการจัดทำทางขึ้นใหม่จะประกาศผ่านพระราชกฤษฎีกาเป็นคราว ๆ ไป ระหว่างปี 2479–2483 ได้ก่อสร้าง “ทางหลวงมาตรฐานเก่า” คือ ผิวทางเป็นหินหรือลูกรังกว้าง 5 เมตร คันทางกว้าง 8 เมตร รวมระยะทางได้ 2,215 กิโลเมตร (Evolution of Highway, 1982, pp. 3–4) ความมุ่งมั่นดังกล่าวมาพร้อมกับการจัดระเบียบโครงสร้างการจัดการใหม่ผ่าน *พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2482* (Highway Act B.E 2482, 1939, pp. 1681–1707) ในกฎหมายนี้ อำนาจยังอยู่กับกรมโยธาเทศบาล ได้มีการแบ่งทางหลวงออกเป็น 5 ประเภท นั่นคือ ทางหลวงแผ่นดิน, ทางหลวงจังหวัด, ทางหลวงชนบท, ทางหลวงเทศบาล และทางหลวงสัมปทาน กฎหมายฉบับนี้ไม่เพียงนิยาม แต่ได้จัดระเบียบทางหลวงในฐานะพื้นที่แห่งอำนาจในลำดับชั้นต่าง ๆ ตั้งแต่ส่วนกลาง ภูมิภาค และท้องถิ่น ต่างยุคสมบูรณาญาสิทธิราชย์ที่มี 3 ส่วน คือ ทางหลวงแผ่นดิน, ทางหลวงของมณฑล และทางหลวงสัมปทาน

ทางหลวงสายสำคัญในยุคนี้คงจะเป็นอะไรไม่ได้นอกจากทางหลวงที่ชื่อว่า “ประชาธิปไตย” ในปี 2483 (“Announcement of the Ministry,” 1940, pp. 642–643) ชื่อดังกล่าวไม่เกี่ยวข้องกับชื่อพรรคการเมืองที่ตั้งขึ้นในปี 2489 โดยทางหลวงสายที่เชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่เป็นทางหลวงที่ยาวที่สุด ในปีดังกล่าวได้แล้วเสร็จไปบางตอน การตั้งชื่อประชาธิปไตยเพื่อเป็น “อนุสรณ์ในการสถาปนาการปกครองระบอบประชาธิปไตยในประเทศไทยสำหรับชาติไทย อันได้เคยแผ่วัฒนธรรมต่อเนื่องมาจากเชียงใหม่ถึงกรุงเทพพระมหานครในปัจจุบันนี้”

1.2 “ไฮเวย์ชิปไทย” ยุคพัฒนาทศวรรษ 2500 กับกระบวนการทำให้เป็นอเมริกัน

การสร้างทางหลวงได้ชะงักลงไปในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 หลังจากที่เริ่มฟื้นตัวพบว่ากลุ่มธุรกิจก่อสร้างทุนนิยมขุนนางมีบทบาทมากขึ้น ชื่อถนนและสะพานก็กลายเป็นชื่อของข้าราชการกรมทางหลวง และนักการเมือง โดยเฉพาะชื่อถนนสำคัญในแต่ละภูมิภาค เช่น สุขุมวิท, พหลโยธิน, เพชรเกษม ฯลฯ (Naming the highway and large bridge, 1950, pp. 6377–6389) จนมาถึงยุคสงครามเย็น ระบบทางหลวงมาตรฐานอเมริกัน ได้มีบทบาทอย่างยิ่งในการสร้างทางหลวงคุณภาพสูงในทศวรรษ 2500 เพื่อเป็นเส้นทางใช้ในการต่อสู้กับคอมมิวนิสต์ และเป็นจุดเริ่มต้นของเทพนิยายทางหลวง และวลี “น้ำไหล ไฟสว่าง ทางสะดวก” และเบื้องหลังพบว่าเกิดมหาอาณาจักรธุรกิจรับเหมาก่อสร้างที่เอื้อประโยชน์ให้กับรัฐบาลเผด็จการไปด้วย ปี 2507 รัฐบาลไทยได้ตั้งคณะกรรมการปรับปรุงและประสานงานการสร้างทางหลวงขึ้น ได้พิจารณาวางโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวง 7 ปี (2508–2514) กำหนดโครงการกำหนดก่อสร้างทาง 4,500 กิโลเมตร และลาดยางถนนประมาณ 3,135 กิโลเมตร เป็นเงินกว่า 7,323 ล้านบาท สูงกว่าปี 2495 เกือบ 7 เท่าตัว (Prajubmo, 1969, p. 92) ตามมาด้วยโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวง 5 ปี (2515–2519) ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 ได้กำหนดให้ก่อสร้างและพัฒนาทางหลวงสายประธานและสายรองให้ต่อเนื่องจากโครงการเดิม แล้วพิจารณาก่อสร้างทางหลวงจังหวัดและทางหลวงชนบทให้เสริมกับเส้นทางหลัก ซึ่งงบประมาณ 5,606.80 ล้านบาท แล้วเสร็จไป 2,839.3 กิโลเมตร เทียบกับเป้าหมายแล้วทำไปได้ร้อยละ 74 ขณะที่ทางหลวงจังหวัดซึ่งงบประมาณ 4,402.39 ล้านบาท แล้วเสร็จไป 3,656.6 กิโลเมตร อยู่ที่ร้อยละ 69 ของเป้าหมาย รวมแล้วเส้นทางทั้งหมดอยู่ที่ 6,465.9 กิโลเมตร ใช้เงินไปทั้งสิ้น 10,009.19 ล้านบาท (Sawatwong, 2002, p. 40)

การยกเลิกพระราชบัญญัติทางหลวงที่เคยมีแล้วออก *ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295* (Declaration of the Revolutionary Council No. 295, 1972, pp. 1–48) ได้ชี้ให้เห็นถึงยุคสมัยของทางหลวงในสภาพแวดล้อมที่ต่างไปจากเดิมในกฎหมายนี้ กำหนดประเภททางหลวงถึง 7 ประเภท นั่นคือ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัด ทางหลวงชนบท ทางหลวงเทศบาล ทางหลวงสุขาภิบาล และทางหลวงสัมปทาน ที่เพิ่มมาจากปี 2482 ก็คือ ทางหลวงพิเศษและทางหลวงสุขาภิบาล ทางหลวงพิเศษนั้น เป็น “ทางหลวงที่ได้ออกแบบเพื่อให้การจราจร

ผ่านได้ตลอดรวดเร็วเป็นพิเศษ ซึ่งรัฐมนตรีได้ประกาศกำหนดให้เป็นทางหลวงพิเศษ และกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงพิเศษ” ส่วน ทางหลวงสุขาภิบาล คือ “ทางหลวงในเขต สุขาภิบาลที่สุขาภิบาลเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษาและได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสุขาภิบาล” จะเห็นว่าทางหลวง 2 ประเภทนั้น สัมพันธ์กับความเปลี่ยนแปลงของสังคม อย่างแรกก็คือ จะนำไปสู่การสร้างทางด่วนเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรแออัด ขณะที่ทางหลวงสุขาภิบาล มาพร้อมกับการออกแบบ การควบคุมพื้นที่ในระดับตำบลของรัฐบาลเผด็จการซึ่งมาแทนที่เทศบาล กล่าวคือ สุขาภิบาลนั้นมีนายอำเภออันเป็นตัวแทนของส่วนภูมิภาคเป็นประธาน ต่างจากเทศบาลที่เกิดจากการเลือกตั้งผู้แทนของประชาชน

1.3 “ไฮเวย์ชิปโตย” กับการก่อรูปของอิทธิพลในต่างจังหวัด

ทศวรรษ 2510 เป็นยุคของการสังคมนิยมของนายทุนและอิทธิพลในเขตต่างจังหวัด ถนนสายใหม่มาตราบานอเมริกันทำให้นักธุรกิจท้องถิ่นสะสมความมั่งคั่งได้อย่างรวดเร็วผ่านธุรกิจการเงิน การค้า สินค้าพืชไร่ โรงงานผลิตแป้งมัน โรงงานผลิตมันสำปะหลังอัดเม็ด โรงสีข้าว และอื่น ๆ รวมไปถึงการรับเหมาก่อสร้าง การสังคมนิยมรวมไปถึงอิทธิพลและบารมี จึงมิได้จำกัดตัวอยู่เฉพาะกับทุนนิยมขุนนาง ข้าราชการทหาร นายทุนและนักการเมืองในกรุงเทพฯ ดังที่ฟานมา (Pongpaichit & Baker, 2003, pp. 418–419) ในอีกด้านก็เกิดสิ่งที่เรียกว่า “เจ้าพ่อ” ขึ้นมาด้วย เจ้าพ่อมีลักษณะของผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่นที่แสดงให้เห็นถึงมิติพระเดชที่มากับพระคุณ การใช้ความรุนแรงจัดการกับปัญหาความขัดแย้งรู้จักกันดีในทศวรรษ 2520 เมื่อรัฐสภาสำคัญขึ้น ผู้มีอิทธิพลที่กุมระบบอุปถัมภ์และผู้คนในต่างจังหวัดมีส่วนสำคัญในการเป็นหัวคะแนนและช่วยหาเสียงให้กับผู้สมัคร ส.ส. ตลอดทศวรรษ 2520 คนดังผู้มีอิทธิพลท้องถิ่นจำนวนมากเสนอตัวเองเป็นผู้แทน และพบว่าคณะรัฐมนตรีและ ส.ส. ในช่วงดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นนักธุรกิจ ต่างจากต้นทศวรรษ 2510 ที่ ส.ส. ส่วนใหญ่ยังเป็นนายความหรือข้าราชการ (Pongpaichit & Baker, 2003, pp. 419–423) จึงไม่ใช่เรื่องน่าแปลกใจที่ผู้รับเหมาก่อสร้างในต่างจังหวัดจะขยายอิทธิพลเข้าสู่สนามเลือกตั้งไปด้วย กรณีของบรรหาร ศิลปอาชาที่ก้าวขึ้นจุดสูงสุดไปถึงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีน่าจะเป็นภาพตัวแทนที่ชัดเจน เขามาจากครอบครัวเงินอพพในสุพรรณบุรี เริ่มต้นสะสมทุนด้วยการขายสารเคมี และอุปการณ์ก่อสร้างให้กับหน่วยงานรัฐบาล จากนั้นก็ขยายไปสู่ธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง อสังหาริมทรัพย์และธุรกิจบริการในท้องถิ่น (Pongpaichit & Baker, 2003, p. 419) ที่น่าสนใจก็คือ กระบวนการสร้าง

ความนิยมของเขาในจังหวัดสุพรรณบุรีที่ทำให้เขาผูกขาดอำนาจทางการเมืองในจังหวัดได้อย่างสมบูรณ์ตราบจนเขาลิ้นลมหายใจ กรณีของบรรหารภูวโรดมหรืออย่างปรุโปร่งในงานของนิชิซาคิ ส่วนที่ไปกันได้ดีกับงานวิจัยนี้คือบทที่ว่าด้วยการหลั่งไหลของทุนพัฒนาโดยรัฐ (Influx of state development funds) ที่ชี้ให้เห็นว่า เขาเป็นผู้นำความเปลี่ยนแปลงคนสำคัญอันนำมาสู่จุดเปลี่ยนของประวัติศาสตร์การพัฒนาของสุพรรณบุรี (Nishizaki, 2011, pp. 85–95) การก่อสร้างทางหลวงและถนนถือเป็นหนึ่งในรูปธรรมความสำเร็จดังกล่าว สำหรับกรณีการสร้างทางหลวงในสุพรรณบุรีอย่างมหาศาล ถือว่าเป็นลักษณะพิเศษที่ยากที่จะเกิดกับจังหวัดทั่วไป เนื่องจากต้องการพลังทางการเมืองมหาศาลที่จะโยกงบประมาณมาใช้กับจังหวัดเดียว แต่ในอีกด้านหนึ่งแล้ว ทางหลวงเมืองสุพรรณก็ได้กลายเป็นตัวอย่างทำให้การก่อสร้างทางหลวงในอุดมคติที่แฝงความหมายแห่งการเป็นอาณาบริเวณที่พัฒนาแล้วไปด้วยดอกหญ้าแนวคิดความเจริญและการพัฒนาแบบ “น้ำไหล ไฟสว่าง ทางสะดวก”

1.4 "ไฮเวยาธิปไตย" กับกระบวนการทำให้เป็นญี่ปุ่นและยุคทองของเศรษฐกิจไทย

ในเวลาต่อมา ช่วงทศวรรษ 2520 ต่อทศวรรษ 2530 บทบาทของญี่ปุ่นที่เข้ามาพร้อมกับการลงทุนก็ส่งผลต่อการลงทุนด้านทางหลวง เช่นเดียวกับการเกิดสาธารณูปโภคทางหลวงใหม่อย่างเช่น ทางด่วน มอเตอร์เวย์ หรือกระทั่งอภิมหาโครงการที่มาพร้อมกับการะเหิงฟูของเศรษฐกิจไทย สอดคล้องกับนโยบายการลงทุนโพ้นทะเลเมื่อบริษัทเอกชนญี่ปุ่นได้ย้ายแหล่งการผลิตมาสู่เมืองไทย ตามนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ นับแต่ไทยใช้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนตั้งแต่ปี 2503 เป็นต้นมา ญี่ปุ่นถือเป็นประเทศที่ขอรับการลงทุนมากที่สุด จากปี 2503–2525 การลงทุนของญี่ปุ่นมีมูลค่าสูงถึง 2,086 ล้านบาท ขณะที่สหรัฐอเมริกาอยู่ที่ 1,099 ล้านบาท สัดส่วนการลงทุนอยู่ในหมวดเครื่องจักร เครื่องฟ้า 40 บริษัท และหมวดผลิตภัณฑ์เคมี 21 บริษัท ทั้งสองมีมูลค่าราวครึ่งหนึ่งของการลงทุนของญี่ปุ่น และจุดหมายการลงทุนนั้นมุ่งที่จะครองตลาดบริโภคภายในประเทศ พบว่ามีการให้บริษัทลูกในเมืองไทยยอมรับซื้อวัตถุดิบและอุปกรณ์ราคาสูงกว่าความเป็นจริง แล้วขายสินค้าสำเร็จรูปให้บริษัทแม่ที่ญี่ปุ่นถูกเกินจริง หากบริษัทลูกเจอปัญหาทางเศรษฐกิจก็จะเรียกร้องให้รัฐบาลไทยคุ้มครอง เช่นตั้งกำแพงภาษี สกัดการนำเข้าสินค้าชนิดเดียวกัน และจำกัดโควตาการนำเข้า เฉพาะ ปี 2529 ญี่ปุ่นเป็นผู้ลงทุนในประเทศไทยมากที่สุด ด้วยสัดส่วนมากถึง ร้อยละ 48.7 ทศวรรษ 2530 เป็นช่วงที่การลงทุนญี่ปุ่นขยายตัวอย่างมหาศาล ประเภทธุรกิจที่ลงทุนได้แก่ เครื่องใช้ไฟฟ้าและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ต้นทศวรรษ 2530 จะเป็นบริษัทขนาดกลาง

และขนาดเล็ก เนื่องจากผู้ลงทุนการผลิตที่สูงขึ้นในประเทศไมไหว เนื่องจากค่าเงินเยนที่สูงขึ้น (Onintr, 2000, pp. 122-124, 128-132) ไม่เพียงเท่านั้น รถยนต์และรถจักรยานยนต์ยี่ห้อญี่ปุ่นก็เป็นส่วนหนึ่งที่สัญจรบนทางหลวง ทางหลวง โรงงาน และยานยนต์ไทยจึงได้รับอิทธิพลจากญี่ปุ่นอย่างเห็นได้ชัด ทางหลวงไทยจึงเข้าสู่ยุค Japanization จากเดิมที่ถือว่าเป็นยุค Americanization

ภาคการก่อสร้างของไทยมีสัดส่วนที่สูงมากในผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) คือ อยู่ที่ราวร้อยละ 6-7 ในปี 2534-2539 ขณะที่ปี 2531 ยังอยู่ที่ร้อยละ 4.77 กระนั้นจากพิษเศรษฐกิจ ในปี 2540 ได้ตกลงไปที่ร้อยละ 5.74 เคยหลุดไปถึงร้อยละ 2.97 ในปี 2544 (Wannathepsakul, 2006, pp. 280-281) เม็ดเงินที่ขยายตัวมากขึ้นเรื่อย ๆ จากการก่อสร้างทางหลวง เงินที่สะพัดดังกล่าวทำให้กลุ่มรับเหมาก่อสร้างในต่างจังหวัดขยายตัว นั่นทำให้คนอีกไม่น้อยมุ่งสู่สนามการเมือง พวกเขาเริ่มต้นจากการเป็นนักการเมืองท้องถิ่นอาจจะเป็นสมาชิกสภาจังหวัด (ส.จ.) สมาชิกสภาเทศบาล (ส.ท.) แล้วก็อาจจะวางตาข่ายทางการเมืองไว้แล้วขึ้นไปสู่การเมืองระดับชาติ นักการเมืองดังกล่าวที่มีความโดดเด่นก็คือ สุวัจน์ ลิปตพัลลภ (ส.ส. นครราชสีมา) และเนวิน ชิดชอบ (ส.ส. บุรีรัมย์) ที่เปิดตัวในสภาผู้แทนราษฎรในปี 2531 สนธยา คุณปลื้ม (ชลบุรี) และธานี ยี่สาร (เพชรบุรี) ปี 2535 ประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์ (พิจิตร) และประชา โปธิพิพิธ (กาญจนบุรี) ปี 2538 (Wannathepsakul, 2006, pp. 303-304) บทบาทของ ส.ส. คือการพิจารณางบประมาณแผ่นดิน ซึ่งจะมีตำแหน่งกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี อันเป็นที่ปรารถนาของเหล่า ส.ส. เพื่อไปต่อรองประโยชน์กับหน่วยงานราชการ การแปรญัตติโครงการรัฐอาจนำมาสู่การแลกเปลี่ยนให้โครงการก่อสร้างลงสู่พื้นที่ของตน ข้อมูลจากงานวิจัยยังชี้ว่า นักการเมืองต่างจังหวัดหลายคนสามารถขายวัสดุก่อสร้างอย่างหินคลุก หวายในงานก่อสร้างยังได้รับค่าหัวคิวในฐานะผู้ดึงงบประมาณเข้ามาให้ผู้รับเหมารายอื่น หรือในบริษัทของเครือญาติและพวกพ้อง และที่ขาดไม่ได้คือผลประโยชน์จากราคาที่ดินที่ซื้อไว้เก็งกำไร เมื่อมีถนนตัดผ่าน ผลกำไร-ผลประโยชน์หลากหลายรูปแบบนำไปใช้ในการเลือกตั้งระดับพื้นที่ไม่ว่าจะเป็นระดับ อบจ. กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และการเมืองระดับชาติอย่าง ส.ส. อย่างไรก็ตาม สิ่งที่น่าสังเกตก็คือว่า ทุนก่อสร้างที่เคยผูกกับกองทัพหมดความสำคัญลง พร้อมกับภารกิจที่ทหารก้าวลงจากอำนาจในการบริหารประเทศ ทุนก่อสร้างกลายเป็นผู้สนับสนุนนักการเมืองจนสามารถเข้าสู่อำนาจในการบริหารประเทศได้

พร้อมไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจในครึ่งหลังของทศวรรษ 2530 (Wannathepsakul, 2006, pp. 304, 307) การตราพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 แทนประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 (2515) ก็ถือว่าเป็นหมุดหมายสำคัญที่ชี้ให้เห็นว่ากฎหมายเดิมนั้นไม่สามารถรองรับความเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วได้อีกแล้ว

จากพีชเศรษฐกิจ ในปี 2540 ทำให้สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของภาคการก่อสร้างไทยตกลงไปที่ร้อยละ 5.74 เมื่อปี 2540 เคยหลุดไปถึงร้อยละ 2.97 ในปี 2544 (Wannathepsakul, 2006, pp. 280–281) งบประมาณกระทรวงคมนาคมถูกลดลงในสัดส่วนที่มากที่สุดคือปี 2542 นั่นคือ ลดลงไปกว่าร้อยละ 37.68 ส่วนตัวเลขที่ต่ำสุดอยู่ที่งบประมาณในปี 2546 ก่อนที่จะขยับขึ้นอีกเกือบร้อยละ 50 ในปีต่อมาแสดงให้เห็นว่าเป็นเวลากว่า 6 ปี ที่การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของรัฐอย่างมเหิมาไม่ได้ตามรอยการพัฒนาแบบเดิมแล้วอย่างน้อยก็ในทศวรรษ 2540 แม้ในปี 2549 ที่ถูกรัฐประหารก็ยังมึงงบประมาณในระดับ 6 หมื่นล้านบาทน้อยกว่าช่วงปีแรกที่เกิดวิกฤตเศรษฐกิจเสียอีก

1.5 “ไฮเวย์ชิปไทย” กับดุลอำนาจที่พลิกผันหลังรัฐธรรมนูญ 2540 และการรัฐประหาร

กลางทศวรรษ 2540 ภายใต้ *พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ.2545* ท่ามกลางกระแสการกระจายอำนาจอันทรงพลัง ได้มีการจัดตั้งกรมทางหลวงชนบทโดยโอนทรัพยากรด้านการก่อสร้างทางและสะพาน จากกรมโยธาธิการ และกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบทที่สังกัดกระทรวงมหาดไทยให้มารวมเป็นกรมดังกล่าว (Reorganization of Ministry, Sub-Ministry, and Department Act, B.E. 2545, 2002, pp. 14–34; Department of Rural highway, n.d.) แต่อย่างไรก็ตามในบทเฉพาะการมาตรา 54 ได้ระบุว่าภายใน 5 ปี ให้โอนทรัพยากรบุคคลและทรัพย์สินต่าง ๆ ไปเป็นของกรมทางหลวงหรือองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น นั่นหมายถึงภายในปี 2549 กรมทางหลวงชนบทจะไม่มีอยู่แล้ว แต่กลายเป็นว่า ในปี 2550 สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ภายใต้คณะรัฐประหารได้มีมติให้กรมทางหลวงดำเนินการต่อไปอีก 5 ปี (Reorganization of Ministry, Sub-Ministry, and Department Act, (No.5) B.E. 2550, 2007, pp. 21–23) ด้วยเหตุผลว่า การยกเลิกจะส่งผลกระทบต่อภารกิจกำหนดมาตรฐาน การควบคุมในทางวิชาการ และการพัฒนางานทางหลวงชนบทและทางหลวงท้องถิ่นในภาพรวมจึงให้กรมทางหลวงชนบทดำเนินการต่อไป กฎหมายนี้สะท้อนให้เห็นถึงความไม่ไว้วางใจท้องถิ่นได้เป็นอย่างดี

เช่นเดียวกับการชะลอการกระจายอำนาจในอีกหลายรูปแบบหลังรัฐประหาร 2549 จนในที่สุด กรมทางหลวงชนบทก็ตั้งขึ้นอย่างถาวร ด้วยการออกกฎหมาย ยกเลิกการยุบกรม ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2552 โดยให้เหตุผลว่า เดิมที่จะให้มีการยุบเลิกนั้นไม่สอดคล้องกับนโยบายหลักของรัฐบาลว่าด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวงและการกระจายความเจริญสู่ชนบท และยืนยันถึงบทบาทกรมทางหลวงที่ดูแลทางหลวงที่อยู่ในพื้นที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (Reorganization of Ministry, Sub-Ministry, and Department Act, (No.6) B.E. 2552, 2009, pp. 1-2) นั้นหมายถึงการปิดช่องทางการกระจายอำนาจในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงไปด้วย

ไม่เพียงเท่านั้น ก่อนรัฐประหาร 2557 ไม่นาน รัฐบาลยิ่งลักษณ์ ชินวัตรก็ถูกองค์กรยุติธรรมพิจารณาไม่ให้กฎหมายกู้เงิน 2.2 ล้านล้านบาทผ่าน นั้นหมายถึงโครงการคมนาคมขนส่งที่จะเปิดพื้นที่จินตนาการใหม่ที่นำโดยรถไฟความเร็วสูงและรถไฟรางคู่ รวมถึงการขนส่งทั้งระบบจึงถูกปิดตายลงไปด้วย ('Chatchat' was investigated for a loan of 2 million baht, 2014, p.12; "The constitutional court opposes a 2 trillion baht," 2014; "Constitutional Court judge said high-speed ," 2014) สิ่งที่เกิดขึ้นหลังรัฐประหาร 2557 กลับเป็นไปในทางตรงกันข้าม กล่าวคือโครงการที่คล้ายกันกับรัฐบาลเก่าถูกนำมาปิดฝุ่น แต่ครั้งนี้มิได้ถูกยื่นคัดค้าน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฉบับใหม่ ในนาม โครงการตามแผนยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ (พ.ศ.2558-2556) ในวงเงิน 3 ล้านล้านบาท (Soongsakul, 2019) ปฏิเสธมิได้เลยว่านี่คือการนำโครงการเงินกู้ของรัฐบาลเดิมมาปรับปรุงเพิ่มเติม เพียงแต่คราวนี้ไม่มีผู้ร้องให้ศาลรัฐธรรมนูญมาคัดค้าน ไม่เพียงเท่านั้นโครงการเกี่ยวกับทางหลวงของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทกลับได้รับการสนับสนุนอย่างกว้างขวางด้วยเหตุผลในการกระตุ้นเศรษฐกิจ เช่นเดียวกับการรวมอำนาจเข้าสู่ส่วนกลางมากขึ้นภายใต้การบริหารของคณะรัฐประหาร ขณะที่ระบอบร่างแม้จะได้รับความสนใจ แต่จนถึงปัจจุบันการสร้างรถไฟความเร็วสูงก็เป็นเพียงโครงการที่เป็นภาพตัวแทนของความล้มเหลวของรัฐบาลได้เป็นอย่างดี แม้ว่าหลังรัฐประหารโครงการรถไฟความเร็วสูงจะถูกปิดฝุ่นกลับมาอีกครั้งแต่ก็พบว่ามีความเชื่อมโยงและการบริหารจัดการที่ไร้ประสิทธิภาพ ทำให้ความคืบหน้าของโครงการดังกล่าวล่าช้าเป็นอย่างยิ่ง ผิดกับโครงการเกี่ยวกับทางหลวงที่ขยายตัวมหาศาล ไม่ว่าจะเป็นการก่อสร้างทางใหม่ การขยายช่องทาง

จรรยา การซ่อมแซมถนนที่เกิดขึ้นทั่วประเทศ ดังนั้นอำนาจของระบอบทางหลวง จึงแทบไม่ถูกท้าทายจากระบบรางที่เริ่มเป็นที่ตระหนักถึงความสำคัญต่อเศรษฐกิจ และสังคมไทย

2. เทพบุตรทางหลวง อำนาจความเปลี่ยนแปลงของพื้นที่เมืองและชนบท อันเนื่องมาจากทางหลวง

อำนาจของทางหลวงอันไพศาลขนาดที่ว่า เพียงแค่การลากเส้นตัดถนนไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ก็ได้ส่งความเปลี่ยนแปลงให้กับท้องที่ต่าง ๆ ได้อย่างอัศจรรย์ เห็นได้จากความเปลี่ยนแปลงของเมืองตั้งแต่ระดับสุขาภิบาล และเทศบาล ด้วยการเกิดการตั้งถิ่นฐานของผู้คนริมทางหลวง เช่น ย่านการค้า ดึงแถว ธนาคาร ในกรณีทางหลวงสายใหม่ที่ตัดผ่านทำให้เกิดชุมชนริมทางหลวงที่มาพร้อมกับโอกาสทางเศรษฐกิจ กระทั่งสถานที่ราชการ ในกรณีของจังหวัดสุพรรณบุรี นั้นได้ทำให้เห็นถึงพลาณภาพของทางหลวงที่ถือว่าทรงพลังกว่าการวางผังเมืองที่หลายครั้งพบว่า ถนนที่สร้างขึ้นไม่สอดคล้องกับการวางผังเมือง ดังนั้น สำหรับนักการเมืองและผู้นำแล้ว โครงการด้านทางหลวงถือว่าเป็นสิ่งสำคัญกว่าระบบผังเมืองที่ดีด้วยซ้ำ หรืออาจกล่าวได้ว่า การวางผังเมืองแทนที่จะเป็นตัวกำหนดการสร้างถนน แต่กลายเป็นว่าทางหลวงต่างหากที่มีบทบาทการกำเนิดขึ้นของพื้นที่ต่าง ๆ ในประเทศไทย นี่คือพลาณภาพด้านบวกของไฮเวยาธิปไตย ที่กลายเป็นเครื่องมือสารพัดประโยชน์ที่สอดคล้องกับวลีที่ว่า “น้ำไหล ไฟสว่าง ทางสะดวก” ระบอบทางหลวงจึงมีความชอบธรรมทางการเมืองและเศรษฐกิจเป็นอย่างดี

ว่าด้วยการเวนคืนที่ดิน

การเกิดขึ้นของทางหลวงเป็นการนำเอาอำนาจของรัฐเข้าไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ในระบอบประชาธิปไตยที่ให้ความสำคัญกับกรรมสิทธิ์เอกชนอย่างเป็นระบบได้ออกกฎหมายเกี่ยวกับระเบียบการเวนคืนที่ยึดโยงกับอำนาจอธิปไตยของประชาชนนั่นคือจะต้องออกเป็นพระราชบัญญัติในรัฐสภาเสียก่อน บนแนวคิดที่จะทำให้ทางหลวงกลายเป็นโครงการสำคัญที่เชื่อมการติดต่อทั้งประเทศ ก่อนที่จุดประสงค์การเวนคืนจะเป็นไปเพื่อความมั่นคงและการทหารมากขึ้นในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2

การตัดถนนขนานใหญ่ในทศวรรษ 2500 ที่มากับถนนมาตรฐานใหม่ เงินและเทคโนโลยีการก่อสร้าง รวมไปถึงการสนับสนุนจากด้านการเงินจากสหรัฐอเมริกาทำให้ปริมาณถนนเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด การเวนคืนยังออกเป็นกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ แต่ที่น่าสนใจก็คือ เมื่อไม่มีรัฐสภาที่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจึงใช้

“สภาร่างรัฐธรรมนูญในฐานะรัฐสภา” เป็นผู้ออกพระราชบัญญัติ เห็นได้จากการเวนคืนเพื่อสร้างถนนจำเป็นเร่งด่วนสายเชียงราย-เทิง-เชียงของ, เเทิง-เชียงคำ, ลำปาง-เชียงใหม่ในปี 2509 (Real Estate Expropriation Act for the Construction of the Chiang Rai-Thoeng-Chiang Khong National Highway in the area of Mueang Chiang Rai District - Thoeng - Chiang Khong in the area of Mueang Chiang Rai District Thoeng District and Chiang Khong District Chiang Rai Province, B.E. 2509, 1966, pp. 276-278; Real Estate Expropriation Act for the Construction of the Lampang-Chiang Mai National Highway in the area of Mueang Lampang District Hang Chat District, Lampang Province, Mae Tha District, Mueang Lamphun District, Lamphun Province and Saraphok District Mueang Chiang Mai District Chiang Mai Province, B.E. 2509, 1966, pp.273-275) กรณีศึกษาที่เป็นตัวอย่างสำคัญก็คือ การกำหนดเขตเวนคืนที่ดินใน อ.เมือง ขอนแก่นเพื่อใช้ในการสร้างและขยายทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัด ทางหลวงเทศบาลและทางหลวงชนบทในปี 2505 (Royal Decree prescribing land boundaries in the area to be expropriated in Mueang Khon Kaen District Khon Kaen Province, B.E. 2505, 1962, Special edition, pp. 35-37) ขอนแก่นถูกกำหนดให้เป็นเมืองสำคัญของภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นั่นคือ เป็นศูนย์กลางการบริหารราชการ และศูนย์กลางทางการศึกษา หลังจากตั้งมหาวิทยาลัยขอนแก่นขึ้นในปี 2509 ถนนยุทธศาสตร์ในภูมิภาคต่าง ๆ ที่ขยายตัวในทศวรรษ 2510 ก็ต้องทำการเวนคืนที่ดินกันยกใหญ่เช่นกัน ในอีกด้านมันทำให้เกิดการที่รัฐสนับสนุนให้ประชาชนบุกเบิกที่ทำกิน การปลูกพืชไร่ขนาดใหญ่เพื่อขยายเขตแดนของรัฐเข้าไปยังพื้นที่ป่าเขาเพื่อต่อสู้กับคอมมิวนิสต์

ในยุคหลังการเวนคืนที่ดินเป็นต้นทุนมหาดศาลสำหรับการสร้างทางหลวงแผ่นดินทางด่วน และมอเตอร์เวย์ เนื่องจากที่ประชากรมีจำนวนมากขึ้น มีการตั้งถิ่นฐานของผู้คนที่หนาแน่นขึ้น ทำให้พื้นที่ว่างเปล่า หรือพื้นที่ในเชิงเกษตรกรรมถูกจับจองเป็นที่อยู่อาศัยหรือใช้เป็นพื้นที่ประกอบธุรกิจ หากเจ้าของที่ดินเป็นผู้มีอันจะกินหรือเป็นนายทุนที่กว้างซื้อที่ดินก่อนหน้านั้น ก็ส่งผลให้การเจรจาต่อรองเพื่อเวนคืนที่ดินยากขึ้นไปด้วย ตัวอย่างในยุคนี้ก็คือ ปัญหาการเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างมอเตอร์เวย์ที่ทำให้งบประมาณที่ตั้งไว้สำหรับเวนคืนบานปลายไปอีก เช่น มอเตอร์เวย์บางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี เพิ่มค่าเวนคืนจาก 5,420 ล้านบาท เป็น 12,940 ล้านบาท เนื่องจากการปรับราคาประเมินที่ดินใหม่ประจำปี 2559-2562 เฉลี่ยทั่วประเทศ

สูงขึ้นร้อยละ 27 ขณะที่ทำเลโครงการผ่านมีราคาสูงกว่าราคาประเมิน 2-3 เท่า เนื่องจากบางส่วนของบางใหญ่มีรถไฟฟ้าสายสีม่วงและบ้านจัดสรรผ่าน นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ที่ตัดผ่านพื้นที่ทางธุรกิจเช่น สวนกล้วยไม้ส่งออก 10 สวน ฟาร์มไก่ ฟาร์มเลี้ยงหมู โรงงานย้อมผ้า โรงงานปุ๋ย โรงงานผสมน้ำมันเชื้อเพลิงที่นอกจากจะต้องจ่ายตามราคาประเมินที่ดิน ราคาซื้อขายตลาด และมูลค่าการเงินและเศรษฐกิจแล้ว ยังต้องจ่ายค่าเสียหายของทรัพย์สินหรือค่าเสียโอกาสจากการเวนคืนไม่เต็มแปลง และค่าเสียหายทางธุรกิจอีกด้วย (Expropriate motorway 1.2 billion, 2016, pp. 1, 4) ในเดือนธันวาคม 2559 ได้มีการขอปรับวงเงินอีกครั้งนั่นคือ เพิ่มเป็น 19,420 ล้านบาท (Expropriate the Kan Expressway, escalating 20,000 million baht, 2016, p. 6) ขณะที่มอเตอร์เวย์สายบางปะอิน-นครราชสีมา ระยะทาง 196 กิโลเมตรตั้งงบประมาณไว้ที่ 6,600 ล้านบาท ต้องเสียค่าเวนคืนเพิ่มอีกประมาณร้อยละ 10 ขณะที่งบประมาณก่อสร้างทั้งหมดอยู่ราว 6 หมื่นล้านบาท (“The expropriation of the motorway,” 2013, p. 19) ก้อนเงินมหาศาลที่ใช้ในยุคหลังจะพบการลงทุนผ่านมอเตอร์เวย์ อีกเส้นหนึ่งที่ได้รับการประเมินก็คือ มอเตอร์เวย์สายนครปฐม-ชะอำ ระยะทาง 109 กิโลเมตร ใช้วงเงิน 63,988 ล้านบาท กรมทางหลวงจะเป็นผู้ดำเนินการเวนคืนที่ดินมูลค่า 9,488 ล้านบาท (Hit over ten thousand million for the motorway, 2016, p.6)

อย่างไรก็ตาม การเวนคืนยังมีลักษณะที่พึงยกเว้น นั่นคือ การไปกระทบกับพื้นที่แห่งอำนาจอ่างวัง และพื้นที่ของพระบรมวงศานุวงศ์ เคยมีการเวนคืนพื้นที่บางส่วนของวังสุโขทัย ถนนสุโขทัย เขตดุสิตเพื่อสร้างสะพานคู่ขนานสะพานกรุงธนบุรี แต่ก็ไม่ได้สร้าง และที่มีการเข้าใจผิดกันอย่างมากโตก็คือ การสร้างทางด่วนสายคลองแสนแสบเพื่อแบ่งเบาการจราจรย่านเซ็นทรัลเวสต์-ประตูน้ำ-เพชรบุรี ตัดใหม่ ว่าการเวนคืนการสร้างทางด่วนนี้เกิดขึ้นมาตั้งแต่ปี 2530 และต่อเมื่อมาจนถึงปี 2557 แต่เดิมพบปัญหาว่าทางด่วนเส้นนี้ถูกต่อต้านโดยชาวบ้านบ้านครัว ปัญหาต่อมา คือ การขีดเส้นแนวเวนคืนเพื่อก่อสร้างทางพิเศษเป็นประเด็นขึ้นมาว่า จะมีการเวนคืนวังสระปทุมเพื่อสร้างทางด่วน เนื่องจากการขีดเส้นกว้าง ๆ นั้น มักจะไม่ได้ลงรายละเอียด แนวทางเวนคืนอาจกว้างถึง 500-1,000 เมตร ทำให้วังสระปทุมถูกผนวกอยู่ในแนวเวนคืนอย่างไม่ตั้งใจ แต่เรื่องดังกล่าวกลับถูกยกเป็นประเด็นทางการเมืองที่ใช้โจมตีรัฐบาลยิ่งลักษณ์ ชินวัตรไปเสีย (Pornchokchai, 2017) และในอีกด้านมันก็ทำให้เห็นว่า การเวนคืนยังบ่งบอกถึงอำนาจทางวัฒนธรรม-

การเมืองของชนชั้นสูงที่มีต่อการใช้อำนาจของรัฐไปด้วย

ระบบทางหลวง อันส่งผลต่อความเปลี่ยนแปลงพื้นที่ริมทางหลวง

การสร้างถนนตัดผ่านเข้าไปในเขตเมืองเพื่อเชื่อมต่อตอบโจทย์ของ ความรวดเร็วในการเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ทั้งในส่วนของรัฐและประชาชนจากจุดหนึ่ง ไปยังอีกจุดหนึ่ง ทางหลวงบางสายเกิดขึ้นเพราะการวางแผนจากเมืองหลวง พอ ๆ กับการไม่รู้จักรัฏภูมิประเทศและสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ยังไม่ต้องนับว่าในยุคแห่ง การพัฒนา การตัดถนนจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่รอบ ๆ อย่างไรบ้าง ตัวอย่างสำคัญ ก็คือ การตัดถนนสายตาก-สุโขทัย ในเชิงยุทธศาสตร์แล้ว ถนนสายนี้คือ ถนนที่เชื่อม แนวตะวันตก-ตะวันออกของพื้นที่ ถนนเส้นนี้ต่อมามีชื่อว่า ถนนจรดวิถีถ่องในปี 2493 (Naming the highways and the large bridges, 1950, p. 6382) ซึ่งแนวถนนได้ตัด ผ่านกลางเมืองเก่าเป็นเส้นตรง ผ่านบริเวณสำคัญคือ สระตระพังกวนและวัดสระศรี จนกระทั่งปี 2522 ได้มีนโยบายปรับปรุงอุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย ในฐานะ ความร่วมมือระหว่างกระทรวงศึกษาธิการ กับองค์การศึกษาสหประชาชาติจัดทำ โครงการร่วมมือระหว่างชาติพัฒนาพื้นที่ 70 กิโลเมตรพัฒนาพื้นที่ 70 ตารางกิโลเมตร เป็นเงิน 260.3 ล้านบาท ตั้งเป้าใช้เวลาพัฒนา 10 ปี กรมศิลปากรจึงได้ขุดแต่งโบราณสถานใหม่และทำการย้ายถนนออกไปสร้างเป็นถนนเลียบริมตระพังกวนแทน (Boonyasartpan, 1983, pp. 25-26; Sukhothai Historical Park, n.d.)

ในต่างจังหวัด ความหนาแน่นของเมือง และยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นในเขตเมือง ทำให้ต้องเปิดเส้นทางจราจรใหม่เพื่อกระจายการเดินทางของรถบรรทุกและ รถโดยสารบางส่วนที่ไม่จำเป็นต้องเข้าไปในเขตตัวเมือง แต่ปัญหาคือ การตัดดินใจ ตัดถนนอ้อมเมืองดังกล่าวมาจากส่วนกลางอย่างกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบทในเวลาต่อมา รวมไปถึงกรมโยธาธิการและผังเมือง ถนนอ้อมเมืองอาจจะ ปรากฏเห็นในเมืองขนาดใหญ่อย่างกรุงเทพฯ ก่อน เช่น ถนนวิภาวดีรังสิตที่เชื่อม ระหว่างแยกดินแดงไปสู่แยกลาดพร้าว ผ่านดอนเมืองไปสู่แยกอนุสรณ์สถานแห่งชาติ เริ่มเปิดใช้งานในปี 2509 (Department of Highways, 2019)

รัฐบาลยังประกาศเวนคืนเพื่อสร้างทางหลวงแผ่นดินสายอ้อมเมือง ด้วยการ กำหนดสัดส่วนกว้างของแนวทางหลวงอย่างมากเพื่อรองรับการสร้างทางหลวงที่ กว้างขวางในเวลาต่อมา เช่น ถนนสายอ้อมเมืองอุดรธานี 300 เมตร (2515), เชียงใหม่ 30-220 เมตร (2515), บุรีรัมย์ 300 เมตร (2515), ชลบุรี 600 เมตร (2517), สระบุรี 200 เมตร (2518), กาฬสินธุ์ 50 เมตร (2520), ฉะเชิงเทรา 200 เมตร (2523), ชัยภูมิ

200 เมตร (2523) สุราษฎร์ธานี 240 เมตร (2523), โพธาราม ราชบุรี 40–98 เมตร (2524) (Declaration of the Revolutionary Council No. 222, 1972, pp. 3–4; Royal Decree stipulates a highway line to build a national highway around the city of Chon Buri, B.E.2517, 1974, p. 7–9; Declaration of the Revolutionary Council No. 225, 1972, pp. 1–3; Declaration of the Revolutionary Council No. 313, 1972, pp.43–44; Royal Decree stipulates a highway line to build a national highway around Saraburi, B.E.2517, 1974, p. 10–12; Royal Decree stipulates a highway line to build a national highway junction of National Highway No. 208 (Maha Sarakham)–Kalasin–Sakon Nakhon. Around the city of Kalasin, B.E.2520, 1977, p. 316–318; Royal Decree stipulates a highway line for the construction of the Bang Pakong–Chachoengsao National Highway. Around the city of Chachoengsao B.E.2523, 1980, pp. 14–16; Royal Decree stipulates that the highway line will be constructed on the Sikhio–Chaiyaphum–Chum Phae–Loei–Chiang Khan National Highway. Around the city of Chaiyaphum Chachoengsao B.E.2523, 1980, pp. 14–16; Royal Decree stipulates a highway line for the construction of the Takuapa–Suratthani–Sichon–Nakhon Si Thammarat national highway. Around the city of Surat Thani, B.E.2523, 1980, pp.14–16; Royal Decree stipulates that the highway line will be constructed on the Khao Chong Pran–Wat Chalem–At–Petchkasem National Highway. Around the city of Photharam in the area of Photharam District Ratchaburi B.E.2524, 1981, pp. 10–12) เป็นต้น จะเห็นว่ากรณีเชียงใหม่กับโพธาราม เป็นส่วนที่ใกล้เขตเมืองจึงมีระยะกว้างของทางหลวงที่ใช้เวนคืนน้อยกว่าเขตจังหวัดอื่น ยิ่งเมืองเติบโตขึ้นการสร้างถนนอ้อมเมืองก็เป็นทางแก้ไขปัญหาคความหนาแน่นของเมือง เมื่ออำนาจการกำหนดเส้นทางและการก่อสร้างอยู่ในมือส่วนกลาง แทนที่จะอยู่ในท้องถิ่นอย่างระดับ อบจ. หรือเทศบาล ก็ทำให้โครงการต่าง ๆ เป็นการสนองนโยบายของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และกรมโยธาธิการและผังเมืองไปเสีย

ขึ้นกว่าของถนนอ้อมเมืองก็คือ ถนนวงแหวน (ring road) ที่เป็นการสร้างถนนล้อมรอบเมืองมีลักษณะวงกลมหรือวงรีที่มีรูปแบบคล้ายกับวงแหวน ถนนเส้นแรกที่มีลักษณะดังกล่าวเกิดขึ้นในกรุงเทพฯ เพื่อบรรเทาการจราจรอันหนาแน่นนั้นคือวงแหวนรัชดาภิเษก หรือที่เรียกกันว่าวงแหวนรอบที่ 1 อาจจะได้ยินชื่อถนน

รัชดาภิเษก แต่ในความเป็นจริงวงแหวนรัชดาภิเษกนี้มิได้สร้างถนนใหม่ทั้งหมด แต่เป็นการก่อสร้างสะพานและอุโมงค์ข้ามแยกเชื่อมถนนหลายสายเข้าด้วยกัน หากอ่านแบบทวนเข็มนาฬิกาจะเห็นความต่อเนื่องดังนี้ ถ.วงศ์สว่าง-เจริญสนิทวงศ์-รัชดาภิเษก(ฝั่งธนบุรี)-พระราม3-รัชดาภิเษก(ฝั่งพระนคร1)-อโศกมนตรี-รัชดาภิเษก(ฝั่งพระนคร2) ส่วน ถ.รัชดาภิเษกนั้นเป็นส่วนที่สร้างขึ้น 3 ส่วนแยกกัน คือ ฝั่งธนบุรี และฝั่งพระนคร1 และ2 รวมระยะทาง 45 กิโลเมตร (REALIST, 2019) ชื่อถนนรัชดาภิเษกนั้นก็มาจากวาระที่ในหลวงรัชกาลที่ 9 ทรงราชย์ครบ 25 ปี ในปี 2514 ได้กำหนดแนวทางหลวงสายรัชดาภิเษกไว้ตั้งแต่ปลายปี 2514 แต่กว่าจะกำหนดแนวทางหลวงก็มาถึงปี 2524 แล้ว (Declaration of the Revolutionary Council No. 23, 1971, pp. 3-4; Royal Decree stipulates the highway line will be built for municipal highways. Ratchadaphisek Line Tha Phra District-Sam Sen Nok Sub-District, B.E.2524, 1981, pp. 17-19) อนึ่ง ถนนเส้นนี้สัมพันธ์กับพระราชดำรัสที่กล่าวไว้ว่า "...อนุสาวรีย์อย่าเพิ่งสร้าง สร้างถนนดีกว่า สร้างถนนเรียกว่า วงแหวน เพราะมันเป็นความฝัน เป็นความฝันมานานแล้ว..." (Department of Highways, 2018)

โครงการทางหลวงได้รับการสนับสนุนงบประมาณมหาศาล แม้โครงการ 2.2 ล้านล้านบาทจะถูกปิดตกไปแล้ว หลังรัฐประหาร 2557 กรมทางหลวงได้รับงบประมาณทั้งการสร้างทางหลวงใหม่ การขยายเขตทาง การปรับปรุงผิวถนน การขยายไหล่ทาง ในช่วงดังกล่าวเป็นต้นมา ทางหลวงเชื่อมระดับจังหวัดกลายเป็นพื้นที่ก่อสร้างขนาดใหญ่ บนความเชื่อที่ว่าทางหลวงยิ่งมีประสิทธิภาพยิ่งส่งเสริมการพัฒนาประเทศ ทั้งที่อาจไปสร้างปัญหาใหม่ให้กับการพัฒนาเมืองและความปลอดภัยของผู้คนที่อาศัยอยู่สองข้างทางหลวง บนทางหลวงยังพบกับสิ่งก่อสร้างเล็ก ๆ น้อย ๆ ที่เราอาจไม่สนใจ แต่ถือว่ามิบทบาทกับความหมายบนพื้นที่พร้อมด้วยอำนาจของรัฐที่ปรากฏตัวอย่างที่เราไม่รู้ตัว ทางหลวงกลายเป็นเหมือนหน่วยงานอิสระที่ครอบครองพื้นที่มหาศาลทั่วประเทศ และส่วนใหญ่มักไม่ถูกตรวจสอบอย่างจริงจัง ยกเว้นแต่ว่ามีปัญหาใหญ่โต เช่น การเป็นข่าวของการสร้างศาลาพักริมทางไม่ตอบสนองกับการใช้งานจริง (Notify the Ministry of Transport, Department of Roads, 1917, pp. 371-372)

นอกจากนั้น การใช้ทางหลวงยังส่งผลต่อการออกแบบก่อสร้างของสิ่งก่อสร้างริมทางหลวงไม่ว่าจะเป็นของรัฐหรือของเอกชน ซึ่งอำนาจเหล่านี้ควรหรือไม่ที่จะถูกถ่ายโอนไปให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เป็นผู้รู้จักพื้นที่ดีกว่า และยังเชื่อมโยงกับคนในท้องถิ่นโดยตรง

3. มัจจุราชทางหลวง ว่าด้วยการเดินทาง อุบัติเหตุและการสูญเสีย

พลาณภาพแห่งการทำลายล้างชีวิตและทรัพย์สินของผู้คนบนทางหลวงก็เป็นสิ่งที่ผู้คนตระหนักกันดี อันตรายของทางหลวง และถนนที่เกิดขึ้นพร้อมกับการขยายตัวของการสร้างทาง ส่วนนี้ยกขึ้นมาเพื่ออภิปรายว่า เงื่อนไขสำคัญของอุบัติเหตุมิได้เกิดจากผู้ขับขี่ที่ไร้วินัย ประมาทเลินเล่อ หรือเมาแล้วขับเพียงเท่านั้น แต่อยู่ในสภาพแวดล้อมที่ระบอบทางหลวงเป็นใหญ่ สถาปนาอำนาจเหนือพื้นที่อันกว้างขวางในสังคมไทย

จากยุครถไฟมาสู่ยุคท้องถนนที่เปิดเสรีภาพการเดินทางให้กว้างขวางขึ้น นำมาสู่อุบัติเหตุทางบกที่กว้างขวางขึ้นไปด้วย กฎหมายจราจรทางบกเกิดขึ้นอย่างเป็นระบบ หลังปฏิวัติสยาม 2475 ในนาม *พระราชบัญญัติจราจรทาง พ.ศ.2477* (Land Traffic Act B.E.2477, 1934, pp. 722-745) มีส่วนสำคัญในการจัดระเบียบการจราจรบนเส้นทางบกที่จะทวีความสำคัญมากยิ่งขึ้น ทศวรรษ 2520 ได้มีความเปลี่ยนแปลงสำคัญเกี่ยวกับการควบคุมจราจรทางบกคือ การตรา *พระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ.2521* โดยมีสาระสำคัญ คือเป็นคณะกรรมการเสนอนโยบายและมาตรการการจัดระบบจราจร และประสานงานกับส่วนราชการทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น รวมไปถึงหน่วยงานรัฐอื่น ๆ รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับการจราจร โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นประธานกรรมการ (Land Traffic Management Committee Act B.E.2521, 1978, pp. 12-18) ต่อมาไม่นานก็มีการยกเครื่องกฎหมายใหม่อย่าง *พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522* (Land Traffic Act B.E.2522, 1979, pp. 1-59) ท้ายด้วยบทยังชี้ว่าไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสาร ว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน ดัชนีได้ยกหัวข้อ อุบัติเหตุมาอยู่ในลักษณะที่ 9 ที่ระบุให้ผู้ขับขี่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลและทรัพย์สินผู้อื่น ไม่ว่าจะผิดหรือไม่ต้องหยุดรถเพื่อให้ความช่วยเหลือ พร้อมแสดงตัว หากหลบหนีไปหรือไม่แสดงตน “ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดละให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถ” ในส่วนควบคุมวินัยคนขับรถส่วนที่เพิ่มเติมก็คือ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถในลักษณะที่

ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นด้านหน้าหรือหลังได้ พอแก่ความปลอดภัย ขับขี่รถพร้อมหรือทับเส้นแนวแบ่งช่องเว้น แต่เปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถหรือกลับรถ ขับขี่รถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร และไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

กฎหมายฉบับนี้ยังได้มีการกำหนดการขับรถผ่านทางร่วม ทางแยกหรือวงเวียน อันเป็นจุดสำคัญที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ได้มีนิยาม “ทางเอก” “ทางโท” ขึ้นมา บริเวณทางแยก โดยทางเอกถือเป็นทางหลักจะมีการประกาศและติดตั้งเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นทางเดินรถทางเอก ทางเอกถือว่ามีอภิสิทธิ์เดินรถผ่านไปก่อน ในทางแยกที่ตัดกันระหว่างทางเอกและทางโท หากเป็นทางแยกปกติ ไปถึงพร้อมกัน จะให้ผู้ขับที่ทางซ้ายมือไปก่อน

หลังรัฐประหาร ปี 2534 ได้มีการตรา พระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2535 (Land Traffic Act (No.4) B.E.2535, 1992, pp. 1-5) ปรับเปลี่ยนประธานกรรมการจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นนายกรัฐมนตรี และเพิ่มอำนาจคณะกรรมการให้มากขึ้น หลังจากนั้นก็ได้มีปรับปรุงกฎหมายและตรา พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 (Land Traffic Act (No.4) B.E.2535, 1992, pp. 44-55) สอดคล้องกับการขยายตัวของทางหลวงในทศวรรษ 2530 ที่น่าสังเกตคือได้ห้ามผู้ขับขี่เสฟต์ต้อออกฤทธิ์ต่อจิต และประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนหรืออย่างอื่นที่กำหนดไว้ สอดคล้องกับการระบาคของการใช้ “ยาม้า” ของผู้ขับขี่จนเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน การปรับปรุงฉบับล่าสุดเกิดขึ้นในปี 2562 ได้ตอกย้ำว่าอุบัติเหตุทางถนนเกิดจาก “ผู้ขับขี่ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนนและไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก” จึงปรับปรุงหลักเกณฑ์และกลไกออกใบสั่งสำหรับผู้ฝ่าฝืน นำไปสู่ระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ (Land Traffic Act (No.12) B.E.2562, 2019, pp. 67-78)

อุบัติเหตุเคยเป็นปัญหาที่ตีหน้าชนกันช่วงทศวรรษ 2500 แต่ความหวุ่นวิตกดังกล่าวก็ไม่สามารถตัดทอนกระแสภัยความมั่นคงจากการคุมคามของคอมมิวนิสต์ ต้องรอให้ปัญหาคอมมิวนิสต์ซาลงเมื่อกกลางทศวรรษ 2520 ปัญหาดังกล่าวก็กลับมาอีก อุบัติเหตุบนท้องถนนที่สร้างความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งส่งผลกระทบต่อการพัฒนาและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและสังคม ปี 2528 ได้มีการตั้งกระทู้ถามโดยสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร เรื่อง นักเรียน นักศึกษาได้รับอุบัติเหตุจากการเดินทาง ชี้ว่าหนังสือพิมพ์ลงข่าวว่าเกิดอุบัติเหตุปีละ 3 หมื่นคนเศษ และทรัพย์สินเสียหาย

เป็นมูลค่ากว่าปีละ 6 ร้อยล้านบาท จากการที่โรงเรียนและสถาบันอุดมศึกษา ไปทัศนศึกษา อย่างไรก็ตาม กระทรวงศึกษาธิการได้ชี้แจงว่า สถิตินักเรียนไปจนถึง นักศึกษาวิทยาลัยครู ปี 2526 ประสบอุบัติเหตุและพิการ 59 คน เสียชีวิต 124 คน ปี 2527 พิการ 65 คน และเสียชีวิตจำนวน 161 คน โดยมากเป็นนักเรียนระดับประถมศึกษา (Question 419 of Mr. Niyom Vorapanya, Member of the House of Representatives, regarding students who had an accident from teaching equipment and travel, 1985, pp. 55-61)

ปี 2531 ก็มีกระทู้ถามเรื่องอุบัติเหตุทางถนนจึงได้มีการเปิดสถิติอุบัติเหตุ การจราจรทั้งในกรุงเทพฯ และส่วนภูมิภาค จำนวนอุบัติเหตุในกรุงเทพฯ มีตัวเลข ที่สูงกว่าภูมิภาคกว่า 10 เท่า แต่ส่วนภูมิภาคมีสัดส่วนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บมากกว่า และในส่วนภูมิภาค สัดส่วนผู้บาดเจ็บนั้นมากเกือบสองเท่ากับจำนวนอุบัติเหตุ นั้นแสดงให้เห็นถึงเป็นอุบัติเหตุที่รุนแรงกว่า และอาจหมายถึงอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง ความเสียหายให้มากกว่าผู้ขับขี่เพียงอย่างเดียว อาจรวมผู้โดยสารหรือคู่กรณีอื่นด้วย (“The answer to the question number 227,” 1998, pp. 13-14) จำนวนคดีเกิดขึ้น สูงแตะหลัก 6 หมื่นในปี 2535 และผู้เสียชีวิตแตะหลักหมื่นในปี 2537 สอดคล้อง กับช่วงที่เศรษฐกิจกำลังเฟื่องฟู และปริมาณของยวดยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นบน ท้องถนน แนวโน้มตั้งแต่ปี 2546 ก็ยังพบว่าปัญหาอุบัติเหตุไม่ได้ลดลงเลยเมื่อมีคดี เกิดขึ้นกว่าแสน ยอดผู้เสียชีวิตอยู่ในหลักหมื่นราย³ ปลายทศวรรษ 2530 เป็นต้นมา เกิดความกระตือรือร้นอย่างยิ่งที่จะแก้ไขปัญหาคดีอุบัติเหตุบนท้องถนน พระราชบัญญัติ *คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535* (Car Accident Protection Act, B.E.2535, 1992, pp. 45-56) เกิดขึ้นเพราะความตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนน และผู้ประสบภัยไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายหรือได้รับแต่ไม่คุ้มค่า หากจะใช้สิทธิ ฟ้องร้องก็ใช้เวลายาวนาน ต่อมารัฐบาลได้กำหนดให้ปี 2554-2563 เป็นทศวรรษ

³ ข้อมูลหลัก จากปี 2526-2563 เฉพาะจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และผู้เสียชีวิต ขณะที่ผู้บาดเจ็บเป็นผู้บาดเจ็บสาหัสมีเฉพาะปี 2548-2561 (Surveillance and reflection unit on road safety situation, n.d.a; Surveillance and reflection unit on road safety situation, n.d.b; Surveillance and reflection unit on road safety situation, n.d.c; ข้อมูลผู้บาดเจ็บใน ปี 2531-2535 (“The answer to the question number 227,” 1998, pp. 13-14); ข้อมูลบาดเจ็บและมูลค่าความเสียหาย ในปี 2536-2544 (Department of Land Transport, Ministry of Transport, n.d.a); ข้อมูลผู้บาดเจ็บ ปี 2545-2547 (Question 056 R. Subject: Prevention and reduction of accidents during Songkran Festival, B.E. 2548, 2005, p. 72); และข้อมูลบาดเจ็บ ปี 2548-2549 (Theppanya Hospital, n.d.)

แห่งความปลอดภัยทางถนน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 (Open Government Data, 2021) โดยออก ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุ พ.ศ.2554 ให้มีการจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (ศปถ.) โดยให้กระทรวงมหาดไทยเป็นเจ้าภาพนำโดยรัฐมนตรี นำไปสู่บทบาทต่าง ๆ เช่น จัดทำสถิติอุบัติเหตุทางถนน และวิเคราะห์ประเมินสถานการณ์ และมีการแต่งตั้งคณะกรรมการด้านการบริหารจัดการและติดตามประเมินผล (Regulations of the Prime Minister's Office on the prevention and reduction of road accidents, B.E.2554, 2011, pp.1-9)

เมื่อพิจารณาตัวเลขของยวดยานพาหนะที่จดทะเบียนระหว่างปี 2531-2535 จำนวน 5 อันดับแรก จากมากไปน้อย จะเห็นสัดส่วนการครอบครองรถของคนไทยว่า รถจักรยานยนต์นั้นมีสัดส่วนมากที่สุด นั่นคือ เกินกว่าครึ่งของยวดยานพาหนะที่จดทะเบียน รองลงมาคือ รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งหมายถึง รถกระบะอันเป็นที่นิยมกันในต่างจังหวัด เพราะมีประโยชน์ทั้งบรรทุกผลผลิต สิ่งของ กระทั่งการบรรทุกคนเพื่อเดินทางไปยังที่ต่าง ๆ พาหนะทั้งสองนับเป็นตัวแทนของคนส่วนใหญ่ในประเทศ ขณะที่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน หมายถึงรถเก๋งอันเป็นพาหนะของชนชั้นกลางและครอบครัวเดี่ยวในเขตตัวเมืองและกรุงเทพฯ ขณะที่รถโดยสารสาธารณะที่ปรากฏอยู่ในรถโดยสารประจำทางถือว่ามีน้อยมาก เมื่อเทียบกับรถส่วนบุคคล และรถบรรทุก เมื่อเทียบในปี 2535 จะเห็นจำนวนรถ จักรยานยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 6,307,800 คัน, รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล 1,119,727 คัน, รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน 890,821 คัน, รถโดยสารประจำทาง 59,332 คัน และรถบรรทุก 397,640 คัน (Question number 129 R, 1994, pp. 35-36) ตามลักษณะดังกล่าวจึงอาจชี้ได้ว่า การสนับสนุนการเดินทางโดยรถสาธารณะนั้นรัฐให้ความสำคัญน้อยมาก

อีกเกือบ 3 ทศวรรษผ่านไป ตัวเลขยวดยานพาหนะที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นเกือบ 7 เท่า รถจักรยานยนต์ก็ยังคงครองสัดส่วนที่สูงมากเช่นเดิม อยู่ในหลัก 20 ล้านนับเป็น 1 ใน 3 ของตัวเลขประชากรไทย หาก ‘รงค์ วงษ์สวรรค์ เทียบว่า รถยนต์คือ “ดินของคนอเมริกัน” แล้ว (Wongsawan, 1968, p.83) รถจักรยานยนต์ก็นับได้ว่าเป็นดินของประชาชนไทยได้เช่นกัน ขณะที่อันดับสองได้ขยับขึ้นมาเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน แทนที่รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่ตามมาเป็นอันดับที่ 3 รถบรรทุกที่แตะหลักล้านนั้นเทียบไม่ได้กับรถโดยสารประจำทางที่มีสัดส่วนที่

น้อยมากแล้ว ยังหดตัวลงจากปี 2559 ที่จดทะเบียน 84,416 คัน กลับเหลือเพียง 69,391 คัน ในปี 2563 (Department of Land Transport, Ministry of Transport, n.d.b, p. 3)

จากข้อมูลนี้ชี้ให้เห็นได้อย่างต้อยต่น 2 ประเด็น หนึ่งคือ ค่าใช้จ่ายในครัวเรือนที่ถูกดูดกลืนไปสู่บริษัทขายรถ กับอีกกรณีหนึ่งคือ มันคือพาหนะสำหรับการเดินทางในยามที่ระบบขนส่งมวลชนในท้องที่ที่เขาอยู่นั้นไม่มีประสิทธิภาพ การเฟื่องฟูของระบบเศรษฐกิจในทศวรรษ 2530 นำมาซึ่งจำนวนพาหนะที่ขยายตัวไปทั่วประเทศ พร้อมไปกับการขยายตัวของทางหลวงหลากหลายรูปแบบที่น่าเสนอไปแล้ว นอกจากการเดินทางที่สะดวกรวดเร็ว สิ่งก็ตามมาคือ ความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินจากการเดินทางระยะไกล เทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ คือ ช่วงเทศกาลแห่งความโศกเศร้าเคียงคู่ไปกับงานเฉลิมฉลอง มาถึงจุดหนึ่งมันได้ กลายเป็นข้อวิตกกังวลของรัฐ เมื่อสถิติและข่าวสารที่ไหลเวียนในสังคมไทยได้ชี้ให้เห็นว่า ความสูญเสียดังกล่าวส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจและทรัพยากรบุคคลในประเทศ

ภาพ 1 แสดงให้เห็นถึงจำนวนอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดิน ตั้งแต่ปี 2526 เป็นต้นมา มีจุดสูงสุดอยู่ในช่วงปี 2537 ที่ทะลุ 2 หมื่นครั้ง จากนั้นก็ค่อย ๆ ลดลงแล้วกลับมาพุ่งสูงอีกครั้งในปี 2547 จากนั้นก็ลดลงไปต่ำสุดในปี 2554 จากนั้นตัวเลขก็ไต่ระดับขึ้นมาเรื่อย ๆ จนเกือบจะแตะ 2 หมื่นอีกครั้งในปี 2563 ซึ่งอาจจะสอดคล้องกับอภิมหาโครงการก่อสร้างทางหลวงสายต่าง ๆ หลังรัฐประหารเป็นต้นมาด้วย

ปฏิเสธมิได้เลยว่า ปริมาณถนนในประเทศไทยจำนวนมากและเป็นแกนหลักสำคัญก็คือทางหลวง จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางหลวงจึงเป็นพื้นที่ที่ควรพิจารณาในฐานะต้นเหตุหนึ่งของอุบัติเหตุมากพอ ๆ กับสาเหตุที่มาจากปัจเจกที่เป็นผู้ขับขี่แต่ละราย

ภาพ 1 กราฟแสดงอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดิน ตั้งแต่ปี 2526 ถึง 2563



ที่มา: Thairoads, n.d.

ปรากฏการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการสูญเสียชีวิตไม่ได้ถูกมองในฐานะปัญหาเชิงนโยบายอย่างเดียว แต่มักถูกผูกอยู่กับการเล่าเหนือธรรมชาติ ตั้งแต่การคลั่งบันดาลจากเจ้าป่าเจ้าเขาด้วยความเชื่อเรื่องผีประจำพื้นที่แบบโบราณ หรือท้องถนนที่อันตรายเนื่องจากมีผีร้าย ผีตายโหงที่เป็นลัทธิเวทศาสตร์อยู่ หรือมีละมุนก็เป็นเรื่องเล่าที่ผูกอยู่กับเวรกรรมของปัจเจกผู้มีกรรมกำหนดหนทางที่จะต้องผลกรรมนั้น ๆ ไป และหากโชคดีเป็นคนที่ดีมีของดีคุ้มครองก็อาจจะรอดพ้นจากภยันตรายนี้ก็จะกลายเป็นเรื่องเล่าที่นำไปส่งเสริมให้กับวัตถุมงคลของเกจิอาจารย์ต่าง ๆ ดังนั้นในเชิงวัฒนธรรมแล้ว ตัวชี้วัดสำคัญอย่างหนึ่งที่ช่วยเตือนอันตรายบนเส้นทางก็คือ ศาลเพียงตา หรือศาลของสิ่งศักดิ์สิทธิ์ต่าง ๆ ที่อาจได้ผลทางจิตวิทยาว่าป้ายเตือนของกรมทางหลวง ในภาคเหนือจะพบศาลต่าง ๆ กระจายตัวอยู่ตามจุดเสี่ยงเช่นบริเวณช่องเขา รอยต่อของจังหวัดและอำเภอบนทางหลวงนั่นเอง ในเชิงสภาพแวดล้อมและวิศวกรรมการสร้างทางแล้วจุดเหล่านั้นอาจบ่งบอกถึงปัญหาบางอย่างบนเส้นทาง โดยเฉพาะคำพูดติดปากว่า “โค้งร้อยศพ” ที่แสดงให้เห็นถึงทางโค้งอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุและมีการสูญเสียชีวิตบ่อยครั้งเช่นกรณีถนนรัชดาภิเษก (“BMA began to adjust the landscape,” 2015)

การขยายตัวของทางหลวงนับโครงการใหญ่หลังรัฐประหาร 2557 เรื่อยมา ไม่ว่าจะเป็นมอเตอร์เวย์ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท ผู้ที่ขับรถเป็นประจำย่อมเห็นความเปลี่ยนแปลงทางกายภาพเหล่านี้ และอาจเป็นสักขีพยานของอุบัติเหตุที่มากขึ้นหลังมีการก่อสร้าง อุบัติเหตุจำนวนมากเกิดขึ้นช่วงที่มีโครงการก่อสร้าง

ทางหลวง ที่ผ่านมามีอุบัติเหตุบนทางหลวงอาจเกิดขึ้นอยู่เนือง ๆ แต่ไม่มีการไหลเวียนของข่าวสารมากนัก แต่ในยุคที่ประชาชนสามารถเป็นเจ้าของกล้องวงจรปิด ก็หมายถึงความสามารถในการเก็บบันทึกเหตุการณ์อุบัติเหตุด้วยตัวเองอีกด้วย ไม่ว่าจะเป็นกล้องติดรถ หรือติดที่บ้าน และร้านค้า รวมถึงการมีบทบาทของโซเชียลมีเดีย ทำให้ข่าวสารนั้นถูกเผยแพร่ออกไปอย่างกว้างขวางและรวดเร็ว ข่าวเมื่อปลายเดือนสิงหาคม 2564 เป็นตัวแทนสำคัญของอุบัติเหตุหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จของทางหลวงแผ่นดินบริเวณ หมู่ 1 ต.คอนทราย ต.โนนสูง จ.นครราชสีมา พบว่าในช่วง 1 เดือนที่ผ่านมา มีรถประสบอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพียงเดือนเดียวก็ประสบอุบัติเหตุไปมากถึง 15 คัน (“Dozens of overturned cars in Korat The highway,” 2021)

เส้นทางดังกล่าวปรับปรุงจากเดิมที่เป็นถนนราดแอสฟัลติกคอนกรีต มาเป็นถนนคอนกรีตและขยายช่องทางจราจร หลังจากเปิดใช้มา 2 เดือน ก็มักพบอุบัติเหตุหลังฝนตก อุบัติเหตุมีหลายรูปแบบทั้งรถลื่น หมุน กระทั่งรถพลิกคว่ำหลายตลบ ประชาชนที่สัมผัสภาพนั้นก็แจ้งว่าก่อนหน้าปรับปรุงถนนก็ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุมาก่อน กรมทางหลวงได้วิเคราะห์ว่าอาจจะเกิดจากคราบเขม่าควันหรือฝุ่นเกาะ หรือเศษดินบนผิวจราจร (“Korat Highway! speed up warning sign” 2021) อย่างไรก็ตาม หากไม่ใช่เรื่องใหญ่โตการตรวจสอบอาจไม่ได้เกิดอย่างจริงจัง

ที่ผ่านปัญหาอุบัติเหตุบนทางหลวง มักจะให้ความสำคัญกับปัจเจกและการจับผิดตัวบุคคลอย่างครอบจักรวาลมากกว่าจะเข้าใจปัญหา และวางมาตรการที่หลากหลาย ดังนั้นวิธีแก้ไขปัญหาก็มุ่งเน้นไปที่แนวคิดแบบอำนาจนิยม นั่นคือการใช้กฎหมายบังคับเพราะหวังว่าจะสร้างวินัยให้กับผู้ขับขี่ได้ ซึ่งการเข้าใจและแก้ไขปัญหาคือต้องการความรู้ ความเชี่ยวชาญที่มากกว่านั้น เช่นเดียวกับการที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอยู่ในสถานะที่ไร้อำนาจในการควบคุมจัดการ เพราะในพื้นที่ของพวกเขา มีอำนาจของหน่วยงานต่าง ๆ ทับซ้อนกันจนไม่สามารถจะจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สรุป และอภิปรายผล

งานวิจัยได้ชี้ให้เห็นถึงอำนาจของทางหลวงในนาม “ระบอบทางหลวง” ที่ทวีความสำคัญในหลายมิติทั้งการเมือง สังคม และวัฒนธรรม อันเป็นที่มาของข้อหวัข้อวิจัยว่า “ไฮเวย์ชิปไทย” แสดงให้เห็นถึงอำนาจในการจัดการพื้นที่ในสังคมไทยอย่างใหญ่หลวงอันเกิดจากการพัฒนาการการสถาปนาอำนาจขึ้นมาอย่างเป็นระบบ ระบอบทางหลวงจึงมีได้ตอบโต้ทางเศรษฐกิจอย่างตรงไปตรงมาอย่างเดียว

แบบที่คาทอลิกตั้งคำถามไว้ แต่มันได้ช่วยตอบโจทย์ทางการเมืองและทุนทางการเมืองของกลุ่มการเมือง พอ ๆ กับการผลิตซ้ำมายาคติเกี่ยวกับการพัฒนาในวลีอย่าง “น้ำไหล ไฟสว่าง ทางสะดวก” ทางหลวงถือเป็นหนึ่งในรัตนตรัยการพัฒนาดังกล่าว

ที่ผ่านมการศึกษาทางหลวงวางอยู่บนมิติทางประวัติศาสตร์เศรษฐกิจอย่างคาทอลิก หรือเศรษฐศาสตร์การเมืองอย่าง ผาสุกและเบเกอร์ เช่นเดียวกับนิชิซากิที่ให้ความสำคัญกับสุพรรณบุรี แต่งานเหล่านี้ก็มีข้อจำกัดอยู่ขอบเขตการศึกษาทั้งด้านเวลาและพื้นที่ ที่สำคัญคือ การขาดมิติทางสังคมและผู้คนในนั้น ขณะที่งานวิจัยชิ้นนี้เสนอว่า ระบอบทางหลวงมีความสำคัญกับสังคมไทยตั้งแต่เชิงนโยบาย และอุดมการณ์การพัฒนา ดังนั้น “ไฮเวย์ชิปไทย” จึงเป็นแนวคิดการพัฒนาที่ครอบงำความเป็นไปได้ในการคมนาคมขนส่งอื่น ๆ ในสังคมไทย โดยเห็นว่า การสร้างระบบทางหลวงและถนนให้ดีเยี่ยมนำมาซึ่งการยกระดับพัฒนาการของพื้นที่ต่าง ๆ โดยอัตโนมัติ ระบอบทางหลวงส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตผู้คนในสังคมไทยอย่างกว้างขวาง ตั้งแต่การนำไปสู่โอกาสของชีวิต การตั้งถิ่นฐาน การเกิดขึ้นของหมู่บ้านในชนบท และถิ่นฐานในเขตตัวเมือง เนื่องจากทางหลวงมีส่วนสำคัญในการนำการไหลเวียนของทุนและสินค้าเข้าไปถึงประตูบ้านและสำนักงาน ระบอบทางหลวงจึงเป็นส่วนหนึ่งในเทปนิยายแห่งการพัฒนา ทั้งที่ในความเป็นจริงแล้วคุณค่าที่ได้รับจากทางหลวงอาจไม่ได้มีประสิทธิภาพมากพอก็เป็นได้

“ไฮเวย์ชิปไทย” มีฐานอำนาจสำคัญอยู่กับบรรดาข้าราชการอย่างกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท หน่วยงานเหล่านี้ทรงพลังบนชายอำนาจที่รวมศูนย์กลาง แต่ไม่มีระบบตรวจสอบอย่างจริงจัง อำนาจการออกแบบก่อสร้างทางเดิมอยู่ในมือของกรมทางหลวง ต่อมาพวกเขาได้ผันตัวเองไปเป็นผู้กำกับและทำงานด้านวิชาการมากขึ้น และทำการจัดจ้างผู้รับเหมาก่อสร้างที่เป็นบริษัทเอกชนเข้ามาเป็นผู้ก่อสร้างทั้งหมด ด้วยงานก่อสร้างที่มีเม็ดเงินมหาศาล ได้ทำให้ผู้รับเหมาจำนวนหนึ่งสามารถสั่งสมทุนในท้องถิ่น และใช้ฐานดังกล่าวก้าวเข้าสู่การเมืองท้องถิ่น บางคนได้เดินทางไปสู่จุดสูงสุดในตำแหน่งนายกรัฐมนตรี เช่น บรรหาร ศิลปอาชา นักธุรกิจท้องถิ่น ผู้เติบโตมาจากจังหวัดสุพรรณบุรี ทางหลวงบนเส้นทางสุพรรณบุรีอาจนับเป็นเทปนิยายหนึ่งที่ได้พลิกให้จังหวัดที่เคยอยู่ไกลปืนเที่ยงถูกนิยามใหม่ว่ามีความเจริญ เพราะถนนคุณภาพสูงหลายช่องจราจร ไม่เพียงเท่านั้น งบประมาณระดับมโหฬารของกรมทางหลวงยังทรงอิทธิพลต่อการเข้าสู่ตำแหน่งรัฐมนตรีและกระทรวงคมนาคม ผลประโยชน์อันมหาศาลได้ทำให้หน่วยนี้กลายเป็นพื้นที่ช่วงชิงทางการเมือง

อย่างเลี่ยงไม่ได้ ในอีกด้าน ทั้งที่ทางหลวงหลายสายอยู่ในเขตของอำนาจท้องถิ่น จุดตัด ทางแยก ทางกลับรถต่างๆ เป็นส่วนที่ควรจะให้ท้องถิ่นบริหารจัดการ แต่จำนวนมากก็ไม่ถูกถ่ายโอนมา เช่นเดียวกับการเกิดขึ้นและคงอยู่ของกรมทางหลวงชนบท ที่มีความตั้งใจของรัฐตั้งแต่ต้นที่จะกระจายอำนาจมายังองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แต่ก็กลับนำไปสู่การคงอยู่ของหน่วยงานส่วนกลางใหม่ที่ซ้อนไปบนพื้นที่ท้องถิ่น หรืออาจเรียกได้ว่าเป็นส่วนภูมิภาคทางคมนาคมที่ซ้อนท้องถิ่นอยู่

อีกสิ่งหนึ่งที่แสดงให้เห็นถึงอำนาจของ “ไฮเวยาธิปไตย” คือ การไม่อยู่ในขอบข่ายที่ต้องรับผิดชอบจากอุบัติเหตุและความสูญเสียอย่างที่ควรจะเป็น อุบัติเหตุเนื่องมาจากการออกแบบหรือก่อสร้างทางหลวงแทบจะลอยตัวจากปัญหาดังกล่าว เมื่อการโทษปัจเจกกลายเป็นสิ่งที่ทำกันอย่างปกติ ทั้งในวงการสื่อสารมวลชน นักการเมือง หรือกระทั่งโรงเรียน การกวาดค้นวิจัยจรรยาจรกลายเป็นเรื่องใหญ่มากกว่าระบบความปลอดภัย ตั้งแต่ทศวรรษ 2530 เป็นต้นมา ยอดผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตที่มากขึ้นเรื่อย ๆ ทำให้รัฐและเครือข่ายภาคประชาสังคมตระหนักถึงปัญหาดังกล่าว นำไปสู่การเข้ามามีบทบาทมากขึ้นของมูลนิธิเมาไม่ขับ กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และการออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้ควบคุมผู้ขับขี่ใหม่ประเด็นต่าง ๆ โดยเฉพาะ “เมาแล้วขับ” แม้การตื่นตัวดังกล่าวจะเป็นเรื่องที่ดี แต่กลายเป็นว่า เป็นการควบคุมอุบัติเหตุที่มุ่งเน้นไปที่ปัจเจกบุคคล วินัยจรรยาจรมากกว่าจะเข้าใจระบบเพื่อหาทางแก้ไข หรือหากแก้ไขด้วยระบบ ก็เป็นมาตรการที่กว้างขวางเกินไป ทั้งที่เรื่องดังกล่าวเกี่ยวข้องกับระบบผังเมือง และการบริหารระดับพื้นที่ แต่สิ่งเหล่านี้ก็เป็นไปได้ยาก เนื่องจากอำนาจของระบอบทางหลวงที่มีอยู่สูง จนทำให้ผู้ดูแลระดับท้องถิ่นไม่สามารถจะจัดการได้อย่างเต็มที่ ยังไม่ต้องนับว่าระบบผังเมืองของสังคมไทยยังถูกผูกขาดอำนาจอยู่กับกรมโยธาธิการและผังเมือง เช่นเดียวกับผู้ว่าราชการจังหวัดที่เป็นตัวแทนจากส่วนภูมิภาคที่เป็นอำนาจกระทรวงมหาดไทยที่ซ้อนอำนาจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอีกชั้น

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายของงานวิจัยนี้วางอยู่บนพื้นฐานการมองปัญหาที่ต่างออกไปจากเดิม นั่นคือ แทนที่จะใช้ปฏิบัติการควบคุมที่จดจ่ออยู่กับการควบคุมวินัยจรรยาจรของผู้ขับขี่ และค้นหาผู้กระทำผิดกฏจราจรเพียงอย่างเดียวอันเป็นปฏิบัติการแบบอำนาจนิยมที่สั่งการจากบนลงล่าง มาเป็นการตัดสินใจในที่นี้ได้แจ่มแจ้งเป็น 5 ประเด็น คือ

1) ในด้านการวิจัย ควรให้ความสำคัญเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งบนท้องถนนที่ข้ามศาสตร์ และเพิ่มมิติด้วยมุมมองจากผู้ใช้สอยมากขึ้น เพื่อการออกแบบเพื่ออำนวยความสะดวกได้อย่างตรงข้ามต้องการของผู้ใช้รถใช้ถนนอันจะช่วยทำให้การเดินทางปลอดภัย และลดอุบัติเหตุบนท้องถนน งานวิจัยดังกล่าวควรเป็นการทำงานร่วมกันอย่างน้อย 2 ระดับ นั่นคือ การมองภาพรวมในระดับประเทศและระดับภูมิภาค และการมองในระดับพื้นที่ที่อาจเป็นการร่วมมือกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ระดับองค์การบริหารส่วนจังหวัดในภาพรวมของจังหวัด หรือเจาะจงลงไปยังเทศบาล หรือองค์การบริหารส่วนตำบลที่เผชิญกับปัญหาอุบัติเหตุร้ายแรงและเรื้อรัง

2) การวางแผนและนโยบายควรให้ความสำคัญกับประชาชนในฐานะเป็นส่วนส่วนใหญ่ของประเทศมากขึ้น สถิติได้บอกแล้วจำนวนจักรยานยนต์นั้นมีมากถึงจำนวน 2 ใน 3 ของจำนวนประชากรของประเทศ แต่ทั้งกฎหมายและการออกแบบเส้นทางกลับไม่อำนวยความสะดวกให้กับประชากรเหล่านี้เลย ดังนั้น การออกแบบทางหลวง และท้องถนนจะตอบโจทย์อย่างไร ความพยายามดังกล่าวแม้จะมีปรากฏอยู่บ้าง อย่างเช่นการออกแบบสะพานลอยกลับรถจักรยานยนต์ แต่ก็ยังมีอุปสรรค

3) ในระยะยาว รัฐควรให้ความสำคัญกับระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น ดังที่งานวิจัยนี้ชี้ให้เห็นว่า ประชาชนต้องลงทุนสำหรับการเดินทางเองผ่านรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ส่วนบุคคลด้วยเม็ดเงินมหาศาลในแต่ละปี แต่ขาดแคลนรถโดยสารประจำทาง อันเป็นระบบขนส่งสาธารณะราคาที่เหมาะสมผล วิธีการดังกล่าวจะช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทาง และการลดปริมาณยวดยานพาหนะบนท้องถนนอีกด้วย

4) รัฐบาลจะต้องกลับมาสู่เส้นทางการกระจายอำนาจให้กับท้องถิ่น เพื่อให้ท้องถิ่นมีอำนาจในการจัดการบริหารพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นการยุบกรมทางหลวงชนบทที่มีอำนาจการจัดการพื้นที่เหนือท้องถิ่น ทั้งยังใช้งบประมาณมหาศาล วิธีการก็คือการถ่ายโอนทรัพยากรและบุคลากรให้กับท้องถิ่นในระดับองค์การบริหารส่วนจังหวัด หรือเทศบาลที่พอมีกำลังและประสบการณ์ ไม่ใช่เพียงแค่การโอนสิ่งก่อสร้างที่แล้วเสร็จให้ดูแลโดยไว้ทรัพยากรที่จะดูแลตั้งที่แล้วมา

5) การบริหารจัดการเมืองในนามผังเมืองท้องถิ่น ต้องเป็นหัวใจของการบริหารพื้นที่ ต้องไม่ให้นโยบายการสร้างทางหลวงมีอำนาจเหนือการตัดสินใจการจัดการพื้นที่ในนามผังเมืองทั้งในระดับประเทศและระดับท้องถิ่น เพราะหลายครั้งที่การสร้างทางหลวงกลายเป็นโครงการที่ไม่สอดคล้องกับนโยบายผังเมือง และที่สำคัญก็คือในระดับท้องถิ่นเอง กรมโยธาธิการและผังเมือง ควรถ่ายโอนอำนาจให้กับท้องถิ่น ทั้งทรัพยากรบุคคล และงบประมาณด้านผังเมือง เพื่อให้มีอำนาจเต็มในการจัดการ

บริหารและควบคุมพื้นที่ที่ไม่ใช้ให้ทุกอย่างไปขึ้นตรงกับส่วนกลาง นั้นหมายถึง การเข้าไปเป็นเจ้าของทางหลวงในเขตผังเมืองของท้องถิ่นต่าง ๆ อีกด้วย การถ่ายโอน อำนาจการจัดการในแต่ละพื้นที่ในนามขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ควรได้รับความชอบธรรมนั้น ทั้งในฐานะที่ใกล้ชิดกับประชาชนมากกว่า และเป็นอำนาจที่ ยึดโยงกับประชาชนเนื่องจากเป็นกลไกที่ถูกเลือกตั้งจากประชาชนของพวกเขา

Reference

- Act on the transfer of powers and duties relating to the construction and maintenance of highways B.E.2477. (1934). *Rajjakijjanubeksa*. 51, 594–596. [In Thai].
- Announcement of the Ministry of Interior of naming “Prachatipat” highway. (1940). *Rajjakijjanubeksa*. 57, 642–643. [In Thai].
- BMA began to adjust the landscape of “Hundred Bodies Curve” in the Ratchada area. (2015, January 17). *Manager Online*. Retrieved from <https://mgronline.com/online/section/detail/9580000006246> [In Thai].
- Boonyasartpan, R. (1983). *Impact of the historical park project on Sukhothai old city community* (Bachelor’s thesis). Bangkok: Silpakorn University. [In Thai].
- Car Accident Protection Act, B.E.2535. (1992). *Rajjakijjanubeksa*. 109(44), 45–56. [In Thai].
- ‘Chatchat’ was investigated for a loan of 2 million baht. (2014, January 10). *Matichon*. p. 12. [In Thai].
- Constitutional Court judge said high-speed rail is not necessary. Complete the gravel road first.* (2014, January 10). Retrieved September 20, 2021, from <https://highlight.kapook.com/view/95935> [In Thai].
- Declaration of the Revolutionary Council No. 23. (1971). *Rajjakijjanubeksa*. 88(143) Special edition, 3–4. [In Thai].
- Declaration of the Revolutionary Council No. 222. (1972). *Rajjakijjanubeksa*. 89(148) Special edition, 3–4. [In Thai].
- Declaration of the Revolutionary Council No. 225. (1972). *Rajjakijjanubeksa*. 89(148) Special edition, 1–3. [In Thai].

- Declaration of the Revolutionary Council No. 295. (1972). *Rajjakijjanubeksa*. 89(184), 1–48. [In Thai].
- Declaration of the Revolutionary Council No. 313. (1972). *Rajjakijjanubeksa*. 89(190), Special edition, 43–44. [In Thai].
- Department of Highways. (2018). *Road construction projects due to royal initiatives*. Retrieved August 29, 2021, from <http://www.doh.go.th/content/page/page/8006> [In Thai].
- Department of Highways. (2019). *The Department of Highways has completed the Vibhavadi Rangsit Road ditch development project, Phase 1, and has accelerated the development of the ditch in Phase 2 in order to solve the problem of sustainable flooding*. Retrieved August 22, 2021, from <http://www.doh.go.th/content/page/news/74228> [In Thai].
- Department of Land Transport, Ministry of Transport. (n.d.a). *Transport statistics*. N.P.: n.p. [In Thai].
- Department of Land Transport, Ministry of Transport. (n.d.b). *Transportation statistics report, fiscal year 2016–2020*. N.P.: n.p. [In Thai].
- Department of Rural highway. (n.d.). *History*. Retrieved September 17, 2021, from https://drr.go.th/?page_id=15 [In Thai].
- Dozens of overturned cars in Korat The highway district is expected to be caused by new rain. Accelerate short-term and long-term solutions. (2021, August 31). *Matichon Online*. Retrieved from https://www.matichon.co.th/region/news_2915230 [In Thai].
- Evolution of Highway. (1982). *The cremation volume of Sawang Chaibandit*. N.P.: n.p.
- Expropriate motorway 1.2 billion. (2016, October 3). *Matichon*. p.1, 4. [In Thai].
- Expropriate the Kan Expressway, escalating 20,000 million baht. (2016, December 23). *Matichon*. p. 6. [In Thai].
- Highway Act B.E 2482. (1939). *Rajjakijjanubeksa*. 56, 1681–1707. [In Thai].
- History of Department of Highways. (1982). *The cremation volume of Sawang Chaibandit*. N.P.: n.p. [In Thai].

- Hit over ten thousand million for the motorway. (2016, November 23). *Matichon*. p. 6. [In Thai].
- Kakizaki, I. (2017), *From railway to highway: the change of transportation policy and the flow of goods in Thailand in 1935–1975*. Bangkok: Tonchabub. [In Thai].
- Korat Highway! speed up warning sign After a slippery road, the car loses its footing. (2021, August 31). *One NEWS*. Retrieved from <https://www.one31.net/news/detail/48951> [In Thai].
- Land Traffic Management Committee Act (No.2) B.E.2535. (1992). *Rajjakijjanubeksa*. 109 (21), 1–5. [In Thai].
- Land Traffic Management Committee Act B.E.2521. (1978). *Rajjakijjanubeksa*. 95(156), 12–18. [In Thai].
- Land Traffic Act (No.12) B.E.2562. (2019). *Rajjakijjanubeksa*. 136(67a), 67–78. [In Thai].
- Land Traffic Act (No.4) B.E.2535. (1992). *Rajjakijjanubeksa*. 109(39), 44–55. [In Thai].
- Land Traffic Act B.E.2477. (1934). *Rajjakijjanubeksa*. 51, 722–745. [In Thai].
- Land Traffic Act B.E.2522. (1979). *Rajjakijjanubeksa*. 96(8) Special edition, 1–59. [In Thai].
- Naming the highways and the large bridges. (1950). *Rajjakijjanubeksa*. 67(67), 6377–6389. [In Thai].
- Nishizaki, Y. (2011). *Political authority and provincial identity in Thailand: The making of Banharn–buri*. Ithaca: Cornell University Press.
- Notify the Ministry of Transport, Department of Roads. *Rajjakijjanubeksa*. 34, 371–372. [In Thai].
- Onintr, N. (2000). *Japan: The transfer of Industrial Base to Thailand* (master’s thesis). Bangkok: Ramkhamhaeng University. [In Thai].
- Open Government Data. (2021). *Road accident death information from the integrated road accident death data system (3 bases)*. Retrieved September 10, 2021, from <https://www.data.go.th/th/dataset/rtdi> [In Thai].

- Pongpaichit, P., & Baker, C. (2003). *Thailand: Economy and politics in Bangkok era* (3rd ed.). Chiang Mai: Silkworm. [In Thai].
- Pornchokchai, S. (2017, January 24). *Don't misunderstand, no expropriation of Sra Pathum palace but should build the Saen Saeb Expressway*. Retrieved August 13, 2021, from <https://consmag.com/th/news/7299-อย่าเข้าใจผิด-ไม่มีการเวนคืนวังสระปทุม-แต่ควรสร้างทางด่วนคลองแสนแสบ> [In Thai].
- Prajuabmo, N. (1969). *Highway as a development factor*. Some Nukul Prajuabmo's articles The cremation volume of Korb Prajuabmo, at Wat Khao Bot's crematorium, Prajuabkeereekun, March 16, 1969 [In Thai].
- Question 056 R. Subject: Prevention and reduction of accidents during Songkran Festival, B.E. 2548. (2005). *Rajjakijjanubeksa*. 122(125d), 72. [In Thai].
- Question 419 of Mr. Niyom Vorapanya, Member of the House of Representatives, regarding students who had an accident from teaching equipment and travel. (1985). *Rajjakijjanubeksa*. 102(145) Special edition, 55–61. [In Thai].
- Question number 129 R. (1994). *Rajjakijjanubeksa*. 111 (29a), 35–36. [In Thai].
- Real Estate Expropriation Act for the Construction of the Chiang Rai–Thoeng–Chiang Khong National Highway in the area of Mueang Chiang Rai District–Thoeng–Chiang Khong in the area of Mueang Chiang Rai District Thoeng District and Chiang Khong District Chiang Rai Province, B.E. 2509. (1966). *Rajjakijjanubeksa*. 83(35), 273–275. [In Thai].
- Real Estate Expropriation Act for the Construction of the Lampang–Chiang Mai National Highway in the area of Mueang Lampang District Hang Chat District, Lampang Province, Mae Tha District, Mueang Lamphun District, Lamphun Province and Saraphok District Mueang Chiang Mai District Chiang Mai Province, B.E. 2509. (1966). *Rajjakijjanubeksa*. 83(112), 273–275. [In Thai].

- Real Estate Expropriation Act for the Construction of the National Highway, Thoeng–Chiang Kham in the area of Thoeng District and Chiang Kham District Chiang Rai Province, B.E. 2509. (1966). *Rajjakijjanubeksa*. 83(35), 276–278. [In Thai].
- REALIST. (n.d.). *Third Ring Road, budget 1.5 hundred thousand baht. Fixing traffic jams in the city*. Retrieved August 22, 2021, from <http://www.realist.co.th/blog/ถนนวงแหวนรอบที่3> [In Thai].
- Regulations of the Prime Minister’s Office on the prevention and reduction of road accidents, B.E.2554. (2011). *Rajjakijjanubeksa*. 128,(4d) Special edition, 1–9. [In Thai].
- Reorganization of Ministry, Sub–Ministry, and Department Act, (No.5) B.E. 2550. (2007). *Rajjakijjanubeksa*. 124(100 a), 21–23. [In Thai].
- Reorganization of Ministry, Sub–Ministry, and Department Act, (No.6) B.E. 2552. (2009). *Rajjakijjanubeksa*. 126(99 a), 1–2. [In Thai].
- Reorganization of Ministry, Sub–Ministry, and Department Act, B.E. 2545. (2002). *Rajjakijjanubeksa*. 119(99a), 14–34. [In Thai].
- Road Building Act B.E.2478. (1936). *Rajjakijjanubeksa*. 53, 594–596. [In Thai].
- Royal Decree prescribing land boundaries in the area to be expropriated in Mueang Khon Kaen District Khon Kaen Province, B.E. 2505. (1962). *Rajjakijjanubeksa*. 79(110) Special edition, 35–37. [In Thai].
- Royal Decree stipulates a highway line for the construction of the Bang Pakong–Chachoengsao National Highway. Around the city of Chachoengsao B.E.2523. (1980). *Rajjakijjanubeksa*. 97(174) Special edition, 14–16. [In Thai].
- Royal Decree stipulates a highway line for the construction of the Takuapa–Suratthani–Sichon–Nakhon Si Thammarat national highway. Around the city of Surat Thani, B.E.2523. (1980). *Rajjakijjanubeksa*. 97(174) Special edition, 14–16. [In Thai].

- Royal Decree stipulates a highway line to build a national highway around the city of Chon Buri, B.E.2517. (1974). *Rajjakijjanubeksa*. 91(31), 7–9. [In Thai].
- Royal Decree stipulates a highway line to build a national highway around Saraburi, B.E.2517. (1974). *Rajjakijjanubeksa*. 92,(197) Special edition, 10–12. [In Thai].
- Royal Decree stipulates a highway line to build a national highway junction of National Highway No. 208 (Maha Sarakham)–Kalasin–Sakon Nakhon. Around the city of Kalasin, B.E.2520. (1977). *Rajjakijjanubeksa*. 94(31), 316–318. [In Thai].
- Royal Decree stipulates that the highway line will be built for municipal highways. Ratchadaphisek Line Tha Phra District–Sam Sen Nok Sub–District, B.E.2524. (1981). *Rajjakijjanubeksa*. 98(208) Special edition, 17–19. [In Thai].
- Royal Decree stipulates that the highway line will be constructed on the Sikhio–Chaiyaphum–Chum Phae–Loei–Chiang Khan National Highway. Around the city of Chaiyaphum Chachoengsao B.E.2523. (1980). *Rajjakijjanubeksa*. 97(186) Special edition, 14–16. [In Thai].
- Royal Decree stipulates that the highway line will be constructed on the Khao Chong Pran–Wat Chalerm–At–Petchkasem National Highway. Around the city of Photharam in the area of Photharam District Ratchaburi B.E.2524. (1981). *Rajjakijjanubeksa*. 98(146) Special edition, 10–12. [In Thai].
- Sawatwong, A. (2002). *Sukhumvit Road and development of Thai economy in Eastern Thailand, 1934–1996* (master’s thesis). Bangkok: Thammasat University. [In Thai].
- Soongsakul, P. (2019, July 11). *Prayut 1 government approved infrastructure investment of 1.47 trillion baht*. Retrieved August 1, 2021, from <https://thestandard.co/prayut-cabinet-infrastructure-budget> [In Thai].

- Sukhothai Historical Park. (n.d.). *Important archaeological sites of Sukhothai Historical Park*. Retrieved August 17, 2021, from <https://www.finearts.go.th/sukhothaihistoricalpark/view/8138>–โบราณสถานสำคัญของอุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย [In Thai].
- Surveillance and reflection unit on road safety situation. (n.d.a). *Fatalities from 1983 to 2020*. Retrieved September 10, 2021, from <https://shorturl.asia/oqCua> [In Thai].
- Surveillance and reflection unit on road safety situation. (n.d.b). *Road accidents from 1983 to 2020*. Retrieved September 10, 2021, from <https://shorturl.asia/150xR> [In Thai].
- Surveillance and reflection unit on road safety situation. (n.d.c). *Serious injuries from 2005 to 2018*. Retrieved September 10, 2021, from <https://shorturl.asia/Xdh97> [In Thai].
- Thairoads. (n.d.). *Accidents on highway, 1983 – 2020*. Retrieved September 8, 2021, from <https://shorturl.asia/8CTVK> [In Thai].
- Theppanya Hospital. (n.d.). *Accident statistics for the years 2005–2006*. Retrieved September 8, 2021, from <http://www.theppanya.com/index.php?lay=show&ac=article&Id=5316377&Ntype=3> [In Thai].
- The answer to the question number 227 of Mr. Niyom Worapanya, Member of the House of Representatives on road accidents that are dangerous to life and property. (1998). *Rajakijjanubeksa*. 105(66) Special edition, 13–14. [In Thai].
- The expropriation of the motorway escalates by 10%. (2013, August 29). *Matichon*, p. 19. [In Thai].
- The constitutional court opposes a 2 trillion baht loan and waits for the gravel road to run out. (2014, January 8). *Voice TV*. Retrieved from <https://www.voicetv.co.th/read/93476> [In Thai].

Wannathepsakul, N. (2006). Political construction and construction politics. In P. Pongpaichit (Ed.), *The fight of Thai capital 2: Politics, culture for survival* (pp. 280–357). Bangkok: Matichon. [In Thai].

Wongsawan, R. (1968). *Nirat dib*. Bangkok: Prapansarn. [In Thai].