

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการบำรุงรักษาทางหลวงหมายเลข 8 เมืองคำเกิด แขวงบอลิคำไซ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผู้ศึกษาได้กำหนดประเด็นในการศึกษาแนวคิด เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม
2. การบำรุงรักษาทางหลวง
3. บริบทของสำนักงานโยธาธิการและขนส่ง เมืองคำเกิด แขวงบอลิคำไซ
4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม

ความหมายของการมีส่วนร่วม

การมีส่วนร่วมของประชาชน นับได้ว่าเป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนา ซึ่งจะเห็นได้ว่าการกิจกรรมการพัฒนาใด ๆ ก็ตาม หากประชาชนไม่มีความรู้สึกรู้ว่าเป็นเจ้าของ และลงมือดำเนินกิจกรรมด้วยตนเองแล้ว กิจกรรมนั้นก็อาจจะสำเร็จและดำรงอยู่ได้ แต่ถ้าหากว่าประชาชนมีความรู้ มีความเข้าใจ ในกระบวนการอย่างถ่องแท้ สามารถมองเห็นและคาดหวังไว้ในผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นต่อตนเอง ครอบครัว และชุมชน ทั้งยังรับข้อมูลข่าวสารอย่างเพียงพอจนเกิดความตระหนักในปัญหาของตนเองและหาทางแก้ไข เพื่อปรับปรุงเปลี่ยนแปลง จนเกิดการตัดสินใจและเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรม ให้สอดคล้องกับความเป็นจริงของชุมชนนำไปสู่ความยั่งยืนของกิจกรรม พร้อมทั้งจะช่วยให้พัฒนาขีดความสามารถของประชาชนให้มากขึ้น การมีส่วนร่วม ตรงกับภาษาอังกฤษว่า “Participation” ซึ่งมีนักวิชาการและนักบริหาร ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมไว้หลายท่าน ดังนี้

ยูพาพร รูปงาม (2545, หน้า 5) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมไว้ว่าเป็นผลมาจากการเห็นพ้องกันในเรื่องของความต้องการและทิศทางของการเปลี่ยนแปลง และความเห็นพ้องต้องกันจะต้องมีมากจนเกิดความคิดริเริ่มโครงการเพื่อการปฏิบัติ

เหตุผลเบื้องต้นของการที่มีคนมารวมกันได้ควรจะต้องมีการตระหนักว่าปฏิบัติการทั้งหมดหรือการกระทำทั้งหมดที่ทำโดยกลุ่มหรือในนามกลุ่มนั้นกระทำผ่านองค์กร (Organization) ดังนั้นองค์กรจะต้องเป็นเสมือนตัวนำให้บรรลุถึงความเปลี่ยนแปลงได้

ชัญญา ปาลกุล (2545, หน้า 15) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วม หมายถึง การที่บุคคล หรือคณะบุคคลที่เข้าไปมีส่วนในองค์กร การกำเนิดภารกิจร่วมกัน มีความเกี่ยวข้องจนเกิดความผูกพันต่อสมาชิกและองค์กร เพื่อให้เกิดผลทั้งตนเอง และหน่วยงาน/องค์กร

สมยศ นาวิการ (2545, หน้า 14) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมไว้ว่าเป็นกระบวนการของการให้ผู้ที่บังคับบัญชามีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการตัดสินใจ เน้นการมีส่วนร่วมเกี่ยวข้องอย่างแข็งขันของบุคคล ใช้ความคิดสร้างสรรค์ และเชี่ยวชาญของพวกเขาในการแก้ไขปัญหาของการบริหารที่สำคัญ คือ อยู่บนพื้นฐานของแนวคิดของการแบ่งอำนาจหน้าที่ ที่ถือว่าผู้บริหารแบ่งอำนาจหน้าที่ของการบริหารของพวกเขาให้กับผู้บังคับบัญชา และประการสุดท้ายต้องการให้ผู้บังคับบัญชามีส่วนเกี่ยวข้องอย่างแท้จริงในกระบวนการตัดสินใจที่สำคัญขององค์กรไม่เพียงแต่สัมผัสปัญหา หรือแสดงความหวังใ

ภูวดล หมั่นสีพรหม (2546, หน้า 8) ได้ให้ความหมายการมีส่วนร่วมไว้ว่า กระบวนการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจของบุคคล หรือกลุ่มบุคคล เพื่อทำกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งให้บรรลุจุดประสงค์ที่ตั้งไว้

บัณฑิต เดชขันธ์ (2548, หน้า 14) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมไว้ว่า การทำงานร่วมกัน การให้ความช่วยเหลือ ส่งเสริมสนับสนุนกิจกรรมใด ๆ ของทุกคน และชุมชน โดยมีส่วนที่จะได้รับประโยชน์จากกิจกรรมนั้นเท่าเทียมกัน

สมเจตน์ งอยจันทร์ศรี (2551, หน้า 26) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วม หมายถึง การดำเนินกิจกรรมที่มีความร่วมมือของผู้ที่เกี่ยวข้องร่วมดำเนินการอย่างมีกระบวนการ และมีเป้าหมายร่วมกัน หรือกำหนดเป็นนโยบายหรือแนวปฏิบัติแล้วมีส่วนร่วมในการดำเนินการร่วมในกระบวนการนั้น

จิรนนท์ อังกาสิ (2551, หน้า 22) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วม หมายถึง กระบวนการทำงานที่บุคคล หรือคณะบุคคลปฏิบัติกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งร่วมกันในองค์กรหรือหน่วยงานให้บรรลุจุดประสงค์ตามที่กำหนดไว้โดยร่วมแสดงความคิดเห็น ร่วมรับผิดชอบ ร่วมตัดสินใจ ร่วมแก้ปัญหา ร่วมสนับสนุน และให้ข้อเสนอแนะในการบริหาร

Reeder (1974, p. 39) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมของประชาชนว่า หมายถึง การมีส่วนร่วมในการปะทะสังสรรค์ทางสังคม ซึ่งรวมทั้งการมีส่วนร่วมของปัจเจกบุคคลและการมีส่วนร่วมของกลุ่ม

Erwin (1976, p. 138) ได้ให้แนวคิดการพัฒนาแบบมีส่วนร่วมว่า หมายถึง กระบวนการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการพัฒนา ร่วมคิด ร่วมตัดสินใจ แก้ปัญหาของตนเอง ใช้ความคิดสร้างสรรค์และความชำนาญของประชาชนร่วมกันกับการใช้วิทยาการที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหา

Yadav (1980, p. 87) ให้ความหมายว่าการมีส่วนร่วม หมายถึง การร่วมมือโดยตั้งใจ ได้ร่วมในการดำเนินงานได้ร่วมในการติดตามประเมินผลหรือได้ร่วมรับประโยชน์

องค์การสหประชาชาติ (United Nations, 1981, p. 5) ให้ความหมายการมีส่วนร่วม หมายถึง การสร้างโอกาสให้สมาชิกทุกคนเข้ามามีส่วนช่วยเหลือและเข้ามามีอิทธิพลต่อกระบวนการดำเนินกิจกรรม รวมทั้งมีส่วนร่วมได้จากการจัดสรรผลประโยชน์อย่างเท่าเทียมกัน

Whang (1981, p. 92) ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมว่า หมายถึง กระบวนการเข้าไปดำเนินงานของบุคคลหรือของกลุ่มเพื่อสะท้อนถึงความสนใจของตนเอง หรือให้ความสนับสนุนทางด้านกำลังงาน หรือทรัพยากรต่อสถาบัน/ระบบ ที่ครอบคลุมการดำเนินชีวิตของพวกเขา

Davis (1985, p. 125) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมไว้ว่า การมีส่วนร่วมเกิดจากแนวคิดสำคัญ 3 ประการ คือ 1) ความสนใจและความห่วงกังวลร่วมกัน ซึ่งเกิดจากความสนใจและความห่วงกังวลส่วนบุคคลที่บังเอิญพ้องกันกลายเป็นความสนใจและความห่วงกังวลของส่วนรวม 2) ความเดือดร้อนและความไม่พึงพอใจร่วมกันที่มีต่อสถานการณ์ที่เป็นอยู่นั้นผลักดันให้มุ่งสู่การรวมกลุ่มวางแผนและลงมือกระทำร่วมกัน และ 3) การตกลงร่วมกันที่เปลี่ยนแปลงกลุ่มในทิศทางที่พึงปรารถนา การตัดสินใจร่วมกันที่รุนแรงมากพอที่จะทำให้เกิดความคิดริเริ่มและทำการสนองตอบความเห็นชอบของคนส่วนใหญ่ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมนั้น

สรุปได้ว่า การมีส่วนร่วม หมายถึง กระบวนการที่บุคคลดำเนินการปฏิบัติกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งที่มีความร่วมมือกันภายในองค์กร หรือหน่วยงาน โดยมีส่วนร่วม

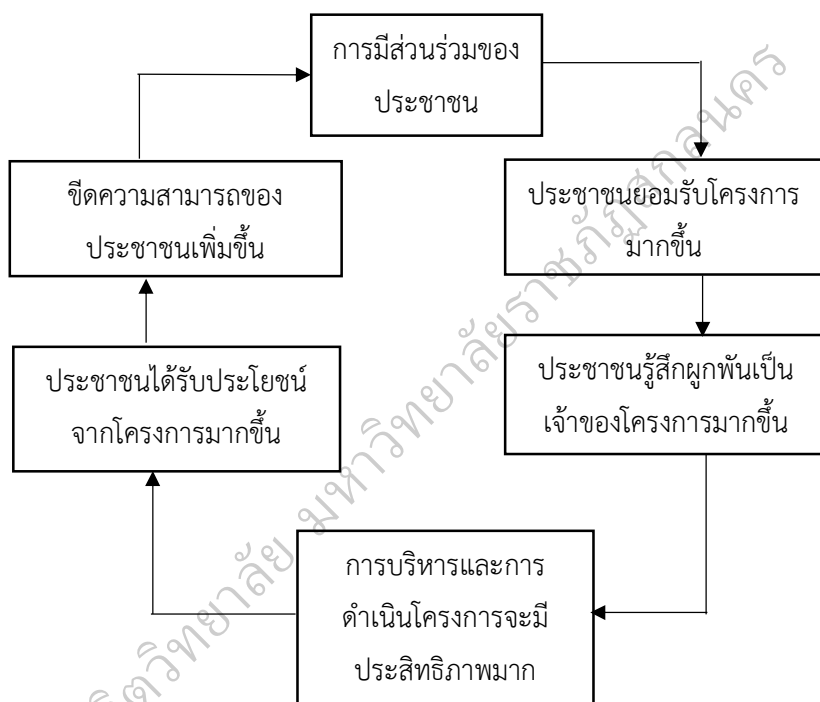
ในการกำหนดภารกิจเป้าหมาย มีส่วนเกี่ยวข้องในการแสดงออก ความรู้สึกนึกคิด การศึกษา ปัญหา การวางแผน การปฏิบัติ และการประเมินผล

ความสำคัญของการมีส่วนร่วม

ทงศ์ศักดิ์ คุ่มไชนะ (2550, หน้า 94) ได้กล่าวถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมไว้ดังนี้

1. การมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นสิทธิขั้นพื้นฐานอันชอบธรรมของทุกคนที่เราเคารพให้การยอมรับและยกย่อง โดยการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงออกเกี่ยวกับการปรับปรุงวิถีชีวิตของเขา
2. งานพัฒนาเป็นงานที่ต้องเกี่ยวข้องกับประชาชนจำนวนมาก เราจำเป็นต้องให้คนหมู่มากเหล่านี้มีสิทธิ์มีเสียงในการแสดงออก
3. กลยุทธ์ทั้งหลายในการพัฒนาที่ผ่านมานั้น ยังไม่สามารถส่งผลถึงกลุ่มของประชาชนผู้ด้อยโอกาสและยากจน และในทางตรงกันข้ามกลับส่งผลให้กลุ่มคนผู้ที่ได้เปรียบมีโอกาสมากขึ้น ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องปรับกลยุทธ์ในการพัฒนาใหม่ให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนมากขึ้น
4. ประสบการณ์ที่ผ่านมาได้พบว่า มีโครงการจำนวนไม่น้อยที่ประสบผลสำเร็จโดยอาศัยวิธีให้ประชาชนมีส่วนร่วมในรูปของการรวมกลุ่มกันและจัดตั้งองค์กรประชาชนในขณะเดียวกัน ก็มีตัวอย่างของโครงการที่ล้มเหลวอีกเป็นจำนวนมาก อันเนื่องมาจากไม่เปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วม
5. การมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นเรื่องของการปฏิบัติการเป็นกลุ่มหรือของกลุ่มอันเป็นผลมาจากความรู้สึกผูกพันของสมาชิกแต่ละคนที่เข้ามาร่วมเพื่อพิทักษ์ประโยชน์ของเขาและในขณะเดียวกันก็ได้ประโยชน์แก่ส่วนรวมด้วย การมีส่วนร่วมจึงเป็นสิ่งจำเป็น
6. การมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นตัวชี้วัดของการพัฒนาหากประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมมากเท่าใด ยิ่งแสดงว่าประชาชนจะได้รับประโยชน์จากการพัฒนา มากยิ่งขึ้น
7. ประชาชนย่อมรู้ดีว่า ตนเองกำลังต้องการอะไร มีปัญหาอะไร และอยากจะทำปัญหานั้นอย่างไร ถ้าให้โอกาสแก่ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมพัฒนา ย่อมช่วยให้โครงการต่าง ๆ สนองความต้องการที่แท้จริงของประชาชนได้ดีกว่า

สมยศ ทุ่งหว้า (อ้างถึงใน ดุสิตา แก้วสมบูรณ์, 2545, หน้า 18-19) ได้กล่าวถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชนสรุปได้ว่า เป็นการเสริมสร้างให้ประชาชนพึ่งพาตนเอง ช่วยให้มีการรวมกลุ่มกันทำกิจกรรมเพื่อแก้ไขปัญหาของเขา จะทำให้ทัศนคติ มีอำนาจต่อรองมากขึ้นทางเศรษฐกิจและการเมือง รวมทั้งช่วยพัฒนาประชาธิปไตยโดยสร้างสังคมการเมือง และเศรษฐกิจของประเทศในที่สุด ซึ่งการมีส่วนร่วมของประชาชนสรุปเป็นแผนภาพที่จะช่วยให้เข้าใจชัดเจน ดังภาพประกอบ 2



ภาพประกอบ 2 แบบจำลองแนวคิดเกี่ยวกับความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชน
ที่มา : สมยศ ทุ่งหว้า (2534, อ้างถึงใน ดุสิตา แก้วสมบูรณ์, 2545, หน้า 18-19)

จากภาพประกอบ 2 จะเห็นได้ว่าการที่ประชาชนได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายในท้องถิ่นของตนเองนั้น ย่อมทำให้ประชาชนรู้สึกมีความผูกพันและพร้อมที่จะทำกิจกรรมต่าง ๆ ด้วยความเต็มใจ และในที่สุดการบริหารงานและดำเนินโครงการต่าง ๆ ภายในชุมชนก็จะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

Hirsch (1996, pp. 185–186, อ้างถึงใน สุมลทิพย์ ฅ นคร, 2547, หน้า 20) ได้จำแนกความสำคัญของการมีส่วนร่วม ตามลักษณะของจุดเด่นไว้ 3 ด้าน คือ

1. ด้านบริบท (Context) การมีส่วนร่วมเป็นการนำคนไทยในท้องถิ่นที่รู้จัก สังคมและสิ่งแวดล้อมทางกายภาพของชุมชนอย่างแท้จริง ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนา ทำให้สามารถตัดสินใจได้อย่างถูกต้องมีประสิทธิภาพ
2. ด้านการปฏิบัติ (Practical) การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ทำให้คนในท้องถิ่นมีความรู้สึกต่อตนเองเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนา และทำให้ประชาชนมีโอกาสใช้ความสามารถในการร่วมกันทำงาน ทั้งในรูปของความคิด การตัดสินใจ และการกระทำอย่างเต็มที่ รวมทั้งมีความรู้สึกว่าเป็นเจ้าของชุมชนและต้องการร่วมแก้ไขปัญหาของชุมชน มากกว่าการนำโครงการที่กำหนดทุกอย่างไว้เรียบร้อยแล้ว มาใช้ในชุมชนซึ่งจะทำให้คนในชุมชนปฏิเสธและหลีกเลี่ยงที่จะให้ความร่วมมือ
3. ด้านจิตใจ (Moral) การมีส่วนร่วมทำให้ประชาชนเกิดความรู้สึกว่าตนเองมีสิทธิในการตัดสินใจในสิ่งที่เกี่ยวข้อง และส่งผลต่อวิถีชีวิตของตน

สำหรับความสำคัญของการมีส่วนร่วม พอจะสรุปได้ว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนมีความสำคัญของการดำเนินงานหลายประการ โดยเฉพาะการทำให้ประชาชนยอมรับโครงการและสามารถดำเนินการให้บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่กำหนด ทั้งนี้ก็เนื่องมาจากกิจกรรมต่าง ๆ เหล่านั้นตรงกับความต้องการของประชาชน อีกทั้งยังช่วยในการพัฒนาขีดความสามารถของประชาชนในการช่วยเหลือตนเอง อันนำไปสู่การพึ่งตนเอง

จุดมุ่งหมายของการมีส่วนร่วม

ทงศ์ศักดิ์ คุ่มไข่น้ำ (2550, หน้า 94 อ้างถึงใน สมนึก ปัญญาสิงห์, 2532, หน้า 277–278) กล่าวว่า การพัฒนาป่าสงวนจุดมุ่งหมายของการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ต้องการให้เกิดขึ้น คือ

1. ทางเศรษฐกิจ (Economic) ประชาชนสามารถสร้างอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจได้โดยอาศัยการร่วมมือกันซื้อ และร่วมมือกันขายเพื่อให้ได้ของที่มีคุณภาพ และมีความยุติธรรมทางด้านราคา เช่น การดำเนินงานในรูปของสหกรณ์ หรือประชาชนมีความเป็นอยู่ดีขึ้น ไม่เป็นหนี้สินใครและไม่อพยพไปขายแรงงานนอกป่าสงวนนั้น ๆ เป็นต้น เพื่อเป็นการลดการพึ่งพาทางเศรษฐกิจจากภายนอกป่าสงวน

2. ทางสังคม (Social) การมีส่วนร่วมในป่าสงวนมากขึ้น ทำให้ประชาชนเกิดความเชื่อมั่นในตนเอง (Self-Confidence) เกิดความไว้วางใจในตนเอง (Self-trust) มีความรับผิดชอบ (Responsibility) ต่อตนเองและผู้อื่น ช่วยเหลือตนเองได้ (Self-Help) ประชาชนสามารถเข้าจัดการแก้ไขปัญหาต่างที่เกิดขึ้นได้สำเร็จ

3. ทางการเมืองและการปกครอง (Politics and Government) การมีส่วนร่วมของประชาชนในแต่ละคนนั้น เป็นการสร้างบุคลิกภาพและจิตสำนึกของการปกครองในระบบประชาธิปไตย ซึ่งจะมุ่งไปสู่การปกครองตนเอง เช่น เปิดโอกาสให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการบริหารงานหมู่บ้านและเขตในลักษณะของคณะกรรมการหมู่บ้านสภาเขต ที่ได้รับการคัดเลือกและเห็นชอบจากชาวบ้านให้กระทำหน้าที่เพื่อป่าสงวนของตนเอง ซึ่งในที่สุดแล้วต้องการให้เกิดลักษณะของการปกครองท้องถิ่น (Local Government) นั้นเอง

ลักษณะของการมีส่วนร่วม

White (1994, unpagged อ้างถึงใน ฎริปัญญา เกิดศิริ, 2553, หน้า 35) กล่าวว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาสามารถแยกแยะได้เป็น 2 ลักษณะ คือ การมีส่วนร่วมอย่างแท้จริง และการมีส่วนร่วมแบบเทียมซึ่งสะท้อนเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนมาจัดกลุ่มใหม่ ย้ำให้เห็นว่าการมีส่วนร่วมอย่างแท้จริง เป็นกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับสิ่งที่เรียกว่า การร่วมแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น การร่วมเป็นพันธมิตร การส่งตัวแทนเข้าไปร่วมใช้สิทธิในการตัดสินใจและการควบคุมการตัดสินใจโดยพลเมือง ไม่ใช่การมีส่วนร่วมทั้งหมดเป็นการมีส่วนร่วมอย่างแท้จริงแต่ยังมีกิจกรรมในเชิงความร่วมมือของประชาชนกับองค์กรต่าง ๆ ที่มีลักษณะเป็น การมีส่วนร่วมแบบเทียม และการมีส่วนร่วมแบบเทียมเป็นเรื่องเกี่ยวกับสิ่งที่เรียกว่า การจัดการแบบเบ็ดเสร็จโดยตรง การบำบัดรักษา การร่วมให้ข้อมูลข่าวสาร และการร่วมให้คำปรึกษา

Cohen and Uphoff (1980, pp. 219-223 อ้างถึงใน ฎริปัญญา เกิดศิริ, 2553, หน้า 34-35) แบ่งชนิดของการมีส่วนร่วมออกเป็น 4 ชนิด คือ

1. การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ (Decision Making) ประกอบด้วย 3 ขั้นตอน คือ ริเริ่มตัดสินใจ ดำเนินการตัดสินใจ และตัดสินใจปฏิบัติการ
2. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ (Implementation) ประกอบด้วย การสนับสนุนด้านทรัพยากร การบริหาร และการประสานขอความร่วมมือ

3. การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ (Benefits) ไม่ว่าจะเป็นผลประโยชน์ทางด้านวัตถุ ผลประโยชน์ทางสังคม หรือประโยชน์ส่วนบุคคล

4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล (Evaluation) เป็นการควบคุมตรวจสอบการดำเนินกิจกรรมทั้งหมด และเป็นการปรับตัวในการมีส่วนร่วมต่อไป

สรุปได้ว่า ลักษณะของการมีส่วนร่วม คือ ร่วมในการตัดสินใจ ร่วมในการปฏิบัติการ ร่วมในการรับผลประโยชน์ และร่วมในการประเมินผล

ขั้นตอนของการมีส่วนร่วม

Arnstein (1969, unpagged) ; Berger (1973, unpagged); Pretty (1995, unpagged) ได้นำเสนอรูปแบบและขั้นตอนของการมีส่วนร่วมที่ผ่านการศึกษาวิจัยและพัฒนาในรูปแบบการมีส่วนร่วมของชุมชนเริ่มแรกในปี ค.ศ.1960 และตีพิมพ์เผยแพร่ในปี ค.ศ.1969 โดยแบ่งการมีส่วนร่วมเป็น 3 ระดับ ดังนี้

1. การควบคุมโดยประชาชน (Citizen Control) เป็นระดับสูงสุดของการมีส่วนร่วมซึ่งในระดับนี้ประชาชนในชุมชนจะมีบทบาทเป็นผู้ร่วมคิด ร่วมทำ และมีอำนาจในการตัดสินใจในกิจกรรมต่าง ๆ รวมทั้งเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์จากโครงการ

2. การเป็นผู้รับ (Tokenism) ในระดับนี้เป็นการมีส่วนร่วมในระดับกลางเป็นการที่นักวิชาการหรือบุคลากรอื่น ๆ ที่เป็นคนนอกชุมชนไปให้ข้อมูลให้คำแนะนำหรือไปให้บริการบางอย่างแก่ประชาชนในชุมชน

3. การไม่มีส่วนร่วม (Non Participation) เป็นการมีส่วนร่วมในระดับต่ำหรือการมีส่วนร่วมในระดับที่น้อยที่สุด หมายถึง การนำโครงการหรือเทคโนโลยีต่าง ๆ เข้ามาใช้ในชุมชนผ่านการกำหนดนโยบายต่าง ๆ จากภาครัฐโดยไม่มีการศึกษาชุมชน

Berger (1973) ได้พัฒนารูปแบบการมีส่วนร่วมของชุมชนให้มีความชัดเจนมากขึ้น ซึ่งได้สรุปและนำเสนอระดับการมีส่วนร่วมของชุมชน

1. ประชาชนเป็นผู้ควบคุม กลุ่มนักวิชาการหรือบุคคลนอกชุมชน เข้าไปทำความเข้าใจกับชุมชน ให้ชุมชนเสนอสิ่งที่คิดว่าเป็นปัญหาของคนส่วนใหญ่ในชุมชน และคิดว่าต้องการแก้ไขอย่างไร ด้วยวิธีการใด มีใครบ้างที่จะเข้ามาร่วมเป็นแกนหลักในการแก้ปัญหา

2. ประชาชนเป็นผู้ตัดสินใจ กลุ่มนักวิชาการหรือบุคคลนอกชุมชน เป็นผู้เสนอปัญหาของชุมชนให้แก่ชุมชนและเสนอแนวทางแก้ไข โดยให้ชุมชนเป็นผู้ตัดสินใจเลือกว่าแนวทางใดที่เหมาะสมกับปัญหาของชุมชน

3. ประชาชนร่วมวางแผนกิจกรรม กลุ่มนักวิชาการหรือบุคคลนอกชุมชน เป็นผู้เสนอปัญหาและเสนอแนวทางแก้ไขปัญหา รวมทั้งแผนและกิจกรรมต่าง ๆ ให้แก่ชุมชนโดยให้ชุมชนเป็นผู้ออกความคิดเห็นว่ากิจกรรมที่เสนอนั้นชุมชนเห็นด้วยหรือไม่

4. ผู้ให้คำแนะนำกลุ่มนักวิชาการหรือบุคคลภายนอกชุมชน เป็นผู้ให้คำแนะนำเกี่ยวกับกิจกรรมต่าง ๆ ของแผนการดำเนินการให้แก่ชุมชน และอาจจะมีการปรับเปลี่ยนในบางกิจกรรมเท่าที่จำเป็นหากชุมชนไม่เห็นด้วยหรือมีความวิตกกังวลกับกิจกรรมนั้น

5. ผู้ให้คำปรึกษา กลุ่มนักวิชาการหรือบุคคลนอกชุมชน เป็นผู้ให้คำปรึกษาในกิจกรรมบางกิจกรรมที่คนในชุมชนมีความวิตกกังวล เพื่อให้กิจกรรมนั้น สามารถดำเนินไปได้ตามเป้าหมาย

6. ผู้รับข้อมูล กลุ่มนักวิชาการหรือบุคคลนอกชุมชน แจกวัสดุประสงค์ของโครงการและให้ข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมต่าง ๆ ของแผนการดำเนินการให้ชุมชนรับทราบ และคาดหวังว่าจะได้รับความร่วมมือจากชุมชน

7. ผู้ไม่มีส่วนร่วม จากชุมชน ไม่ได้รับข้อมูลข่าวสารใด ๆ จากบุคคลใดเลย
 ทิตยา สุวรรณะชญ (2547, หน้า 98-99 อ้างถึงใน ฎริปัญญา เกิดศรี, 2553, หน้า 37-38 กล่าวไว้ว่า หน่วยหลักที่เป็นเป้าหมายของการพัฒนาทางสังคม คือ ระบบความสัมพันธ์ทางสังคม (Social Relation) ของสมาชิกในสังคมนั้นระบบความสัมพันธ์ได้มีการแบ่งแยกจัดระเบียบตามองค์กรทางสังคม (Social Organization) ถ้าจะพิจารณาตัวบุคคลที่เป็นสมาชิกของสังคมตั้งแต่เกิดจนตายไปนั้น ในแต่ละช่วงชีวิตย่อมจะเข้าไปอยู่ภายใต้องค์กรทางสังคมตลอดเวลาเริ่มตั้งแต่ครอบครัว สถานศึกษา องค์กรทางเศรษฐกิจ องค์กรทางการเมือง องค์กรทางศาสนา และองค์กรทางสังคมอื่น ๆ องค์กรทุกหน่วยจะมีส่วนอย่างสำคัญในการกำหนดโอกาสและความสามารถในการใช้โอกาสของบุคคลและในขณะเดียวกันก็จะเป็นผู้มีส่วนที่กำหนดบทบาทและประสิทธิภาพของสถาบันวิจัยสังคมและสถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2545, ไม่ปรากฏเลขหน้า) ได้จัดประเภทของการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยอิงพัฒนาการของโครงการพัฒนาเป็นเกณฑ์กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ประกอบด้วย

ภารกิจที่ 1 การมีส่วนร่วมในการวางแผน การที่ประชาชนมีบทบาทในกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนโครงการนับตั้งแต่การวิเคราะห์ปัญหา

การกำหนดลำดับความสำคัญของปัญหา การกำหนดเป้าหมาย การกำหนดแนวทาง
ในการดำเนินงาน การกำหนดแนวทางในการติดตามและประเมินผลโครงการ

ภารกิจที่ 2 การมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรม การสนับสนุน
ด้านทรัพยากรต่าง ๆ และการประสานความร่วมมือในการจัดกิจกรรมต่าง ๆ

ภารกิจที่ 3 การมีส่วนร่วมในการใช้ประโยชน์ การนำเอากิจกรรมต่าง ๆ
มาใช้ให้เกิดประโยชน์โดยเฉพาะในด้านการเพิ่มระดับการพึ่งตนเองและการควบคุม
ทางสังคม

ภารกิจที่ 4 การมีส่วนร่วมในการได้รับประโยชน์ การแจกจ่ายประโยชน์
ต่าง ๆ ในการพัฒนาอย่างยุติธรรม

ภารกิจที่ 5 การมีส่วนร่วมในการประเมินผล การให้ประชาชนได้รับทราบถึง
สภาพปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ เพื่อร่วมกันหาทางแก้ไขในลำดับต่อไป

ประยูทธ สุวรรณโกตา (2536, หน้า 17, อ้างถึงใน ฎิริบัญญัติ, เกิดศรี, 2553,
หน้า 37) ได้กล่าวถึงลักษณะสำคัญของการบริหารแบบมีส่วนร่วม 3 ลักษณะ คือ

1. เป็นความรู้ทางด้านความคิด จิตใจ และอารมณ์ของคนหลายคนที่ทำงาน
ร่วมกัน การมีส่วนร่วมที่ถูกต้องควรมีลักษณะที่คนในที่มงานรู้สึกด้วยใจและสำนึก
ในความคิด

2. มีการจูงใจที่จะเป็นผู้ให้แก่ทีมงาน ทุกคนในทีมงานจะต้องได้รับแรงจูงใจ
ที่จะแสดงออกทางความคิด ลงมือกระทำที่เป็นภารกิจของทีมงาน จึงได้ชื่อว่า
มีส่วนร่วม

3. มีความรับผิดชอบร่วมกันในผลงานและการปฏิบัติของทีมงาน
มีความรู้สึกว่าเป็นงานของพวกเขาแทนคำว่างงานของฉัน

ทองศักดิ์ คุ่มไข่น้ำ (2540, หน้า 95-97 อ้างถึงใน อคิน ธิพัฒน์, 2539,
ไม่ปรากฏเลขหน้า) ได้กล่าวถึงขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนา
มี 4 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นที่ 1 การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาและสาเหตุของปัญหาของ
ชาวชนบทขั้นตอนนี้เป็นส่วนแรกที่สำคัญที่สุด เพราะถ้าหากไม่เข้าใจปัญหาและค้นหา
สาเหตุของปัญหาด้วยตัวเขาเองแล้ว กิจกรรมต่าง ๆ ที่ตามมาก็ไร้ประโยชน์
เพราะชาวชนบทจะขาดความเข้าใจและมองไม่เห็นความสำคัญของกิจกรรมนั้น

ขั้นที่ 2 การมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินกิจกรรม เป็นขั้นตอนที่ขาดไม่ได้ เพราะหากต้องการแต่ผลงานการพัฒนาวัตถุให้เสร็จสิ้นโดยฉับไว ก็จะมีวางแผนดำเนินการด้วยตัวเอง ผลที่ตามมาก็คือ ชาวบ้านไม่สามารถวางแผนได้ด้วยตนเอง และไม่สามารถพัฒนาต่อไปได้

ขั้นที่ 3 การมีส่วนร่วมในการลงทุนและปฏิบัติงาน ทำให้มีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานด้วยตนเองอย่างใกล้ชิด เมื่อเห็นประโยชน์ก็สามารถดำเนินกิจกรรมด้วยตนเองไปได้

ขั้นที่ 4 การมีส่วนร่วมในการติดตามประเมินผลงาน เป็นขั้นตอนสุดท้ายที่มีความสำคัญ เพราะถ้าหากขาดการติดตามประเมินผลงาน ขาดการมีส่วนร่วมของชาวชนบทแต่ดำเนินการโดยบุคคลภายนอก ชาวชนบทย่อมไม่ได้ประเมินด้วยตนเองว่างานที่ดำเนินไปนั้นได้ผลดีได้รับประโยชน์อย่างไรหรือไม่ การดำเนินกิจกรรมอย่างเดียวในโอกาสต่อไปจึงอาจประสบความยากลำบาก เพราะชาวชนบทไม่ได้ประเมินด้วยตนเองให้รู้แจ้งว่าดีหรือไม่อย่างไร

ภมรรัตน์ สุธรรม (2545, หน้า 37-38 อ้างถึงใน ฎริปัญญา เกิดศรี, 2553, หน้า 35-36) ได้กล่าวถึงลักษณะของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาสรุปได้ดังนี้

1. เป็นกระบวนการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการคิดค้นปัญหาจัดลำดับความสำคัญของปัญหา วิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหา การวางแผนร่วมกันแก้ไขปัญหา การดำเนินงานตามแผน การประเมินผล วิเคราะห์ปัญหาอุปสรรคและปัจจัยที่มีส่วนทำให้เกิดผลสำเร็จในการพัฒนาโดยเป็นการเข้าร่วมอย่างกระตือรือร้นและมีพลังของประชาชนในการพัฒนา
2. เป็นสิทธิของประชาชนต่อการตัดสินใจนโยบายที่เกี่ยวกับการจัดสรรและการใช้ประโยชน์ของทรัพยากรเพื่อการผลิตให้ตอบสนองต่อคนส่วนใหญ่ในชุมชนได้อย่างทั่วถึงและยุติธรรม และประชาชนเป็นผู้มีบทบาทหลักในการดำเนินการกิจกรรมพัฒนาชุมชน เพื่อให้ชุมชนสามารถพึ่งตนเองได้ในทุกด้าน ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง สิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรม

ปาริชาติ สถาปิตานนท์ (2549, หน้า 23-34 อ้างถึงใน ฎริปัญญา เกิดศรี, 2553, หน้า 36-37) ได้กล่าวถึงกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนประกอบด้วย

5 ประการ ดังนี้ 1) การมีส่วนร่วมในการวางแผน ซึ่งรวมทั้งการตัดสินใจในการกำหนดเป้าหมาย กลวิธีทรัพยากรที่ใช้ตลอดจนการติดตามและประเมินผล 2) การมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรม 3) การมีส่วนร่วมในการใช้ประโยชน์ 4) การมีส่วนร่วมในการได้รับประโยชน์ และ 5) การมีส่วนร่วมในการประเมินผล

สรุปพล จันทราปัทน์ (2550, หน้า 4 อ้างถึงใน ฎริปัญญา เกิดศรี, 2553, หน้า 36-37) ได้กล่าวถึง ลักษณะของการมีส่วนร่วมของประชาชนที่แท้จริงไว้ว่า การทำงานพัฒนาที่ให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมอย่างแท้จริง เพื่อบรรลุถึงจุดมุ่งหมายที่กำหนด คือ การทำงานร่วมกันในลักษณะหุ้นส่วนระหว่างผู้กำหนดนโยบาย ผู้วางแผน เจ้าหน้าที่และประชาชนกลุ่มเป้าหมายซึ่งเป็นผู้ได้รับผลพวงจากการดำเนินโครงการนั้น การให้มีตัวแทนของประชาชนเพียงบางคนเข้าร่วมประชุม เพื่อพิจารณาตัดสินใจทำกิจกรรมสำหรับท้องถิ่น ไม่ใช้การมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างแท้จริง ดังนั้น การมีส่วนร่วมของประชาชนที่แท้จริงจึงเกิดขึ้นเมื่อประชาชนเปลี่ยนสภาพการเป็นผู้ได้รับผลพวงจากการพัฒนามาเป็นผู้ร่วมพัฒนาโดยตรงในขั้นตอนต่าง ๆ ของกระบวนการพัฒนา

สรุปได้ว่า ขั้นตอนของการมีส่วนร่วม 4 ขั้นตอน เพื่อเป็นแนวทางในกระบวนการวางแผนดำเนินการโครงการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ เป็นการมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการ เช่น การประเมินสภาพที่เป็นอยู่และสาเหตุของปัญหาการตัดสินใจเลือกกิจกรรมที่มีความเป็นไปได้ในการนำไปปฏิบัติเพื่อการพัฒนา ซึ่งในขั้นตอนนี้ คือ การมีส่วนร่วมในการค้นหาความต้องการที่แท้จริงของประชาชนในชุมชนและการมีส่วนร่วมในการนำทรัพยากรต่าง ๆ ที่มีอยู่มาใช้ในโครงการ เช่น บุคลากร ที่เข้ามาปฏิบัติการ ได้แก่ องค์กรภาครัฐ หน่วยงานชุมชน และกลุ่มบ้าน เป็นต้น
2. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ การดำเนินงานตามโครงการและแผนงาน เป็นการก่อให้เกิดความรู้สึกร่วมในการเป็นเจ้าของกิจกรรมและผลงานที่ปรากฏ คือ การมีส่วนร่วมในการกระจายทรัพยากร เช่น การร่วมสละแรงกาย เงินทุน การแบ่งปันวัสดุอุปกรณ์ด้วยความเต็มใจ การมีส่วนร่วมในการบริหารและการประสานงาน โดยวิธีการจ้างบุคคลเข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการ
3. การมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ คือ การมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีต่าง ๆ มาใช้ในชุมชนทั้งด้านวัตถุ ได้แก่ การเพิ่มผลผลิต รายได้

อาคารสถานที่ อุปกรณ์เครื่องมือต่าง ๆ เป็นต้น ด้านสังคม ได้แก่ การใช้ประโยชน์จาก สาธารณูปโภคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นและที่เป็นส่วนกลางของชุมชน

4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล คือ การมีส่วนร่วมในการวัดผลและ วิเคราะห์ผลของการดำเนินงาน รวมทั้งเป็นการค้นหาข้อดี และข้อบกพร่องเพื่อหา แนวทางแก้ไขการทำงานให้มีประสิทธิภาพ และเป็นการประเมินผลความสำเร็จหรือความ ล้มเหลวของงานเป็นระยะการมีส่วนร่วมในขั้นนี้ ส่วนใหญ่บทบาทดังกล่าวจะเป็นของ เจ้าหน้าที่ของรัฐ โดยจะเป็นการประเมินผลของงบประมาณที่จัดสรรนั้นนำไปใช้อย่างไร อย่างไรก็ตามการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนที่มีความยั่งยืน จำเป็นต้องอาศัยองค์กร ที่มีโครงสร้างองค์กรที่ชัดเจน เช่น มีคณะกรรมการดำเนินงาน มีการกำหนดบทบาทหน้าที่ ในโครงสร้างที่ชัดเจน มีเครือข่าย เป็นต้น ซึ่งไม่มีสูตรสำเร็จในกระบวนการดังกล่าว แต่เชื่อ ว่าองค์กรนั้นจะต้องเกิดจากความต้องการภายในของคนในชุมชนที่ต้องการให้อำนาจ การบริหาร และการตัดสินใจต่าง ๆ มาจากชุมชน

กรรมวิธีการมีส่วนร่วม

ทรวงศ์ดี คุ่มไข่น้ำ (2540, หน้า 89 อ้างถึงใน ศรีเพ็ญ ดุรงค์เดช, 2550, หน้า 100) ได้กล่าวถึง กรรมวิธีให้ประชาชนมีส่วนร่วมไว้หลายประการ คือ

1. การเข้าร่วมประชุมอภิปราย (Discussion) เป็นการเข้าร่วมถกปัญหาหรือ เนื้อหาสาระของแผนงานหรือโครงการพัฒนา เป็นลักษณะของการมีส่วนร่วมแบบ เชี้นำระหว่างเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือบุคคลภายนอกกับประชาชนในท้องถิ่น เพื่อสอบถามความเห็นของประชาชน

2. การถกเถียง (Debate) เป็นการแสดงความคิดเห็นโต้แย้งกันตามวิธีทาง ประชาธิปไตย เพื่อให้ทราบถึงผลดีผลเสียในกรณีต่าง ๆ ควรให้มีการถกเถียงเพื่อเสนอ ข้อมูลจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะประชาชนในท้องถิ่นที่มีผลกระทบทั้งทางบวกและ ทางลบต่อความเป็นอยู่ของเขา

3. การให้คำปรึกษาแนะนำ (Consultation) วิธีการนี้ประชาชนต้องร่วมเป็น กรรมการในคณะกรรมการบริหารโครงการ เพื่อให้ความมั่นใจว่ามีเสียงของประชาชน ที่ถูกผลกระทบเข้ามามีส่วนร่วมรับรู้และร่วมในการตัดสินใจและการวางแผนด้วย

4. การสำรวจ (Survey) เป็นวิธีการให้ประชาชน ได้มีส่วนร่วมแสดง ความคิดเห็นในเรื่องต่าง ๆ อย่างทั่วถึงข้อมูลที่ได้จากการสำรวจจะเป็นหลักฐานอ้างอิง ว่ามีประชาชนจำนวนเท่าใด ได้มีส่วนร่วมในการพิจารณาเรื่องดังกล่าวบ้าง

5. การประสานงาน (Cooperation) เป็นกรรมวิธีที่ประชาชนได้เข้าร่วมตั้งแต่การคัดเลือกตัวแทนของกลุ่มเข้าไปร่วมเป็นแกนนำในการจัดการหรือบริหารหรืออาจตั้งเป็นรูปแบบของคณะกรรมการที่ปรึกษาจากฝ่ายประชาชน

6. การจัดทัศนศึกษา (Field trips) เป็นการให้ประชาชนได้เข้าร่วมตรวจสอบข้อเท็จจริง ณ จุดดำเนินการก่อนเพื่อจะให้มีการตัดสินใจอย่างใดอย่างหนึ่ง ตัวอย่างเช่น การนำประชาชนไปศึกษาพื้นที่ดำเนินการสร้างเขื่อนหรือคูสถานที่สำหรับเตรียมอพยพครอบครัวที่มีผลกระทบจากการสร้างเขื่อนไปอยู่ในพื้นที่ที่เหมาะสม

7. การสัมภาษณ์หรือพูดคุยอย่างไม่เป็นทางการกับผู้นำ (Key Informant Interview) รวมทั้งประชาชนผู้ได้รับผลกระทบเพื่อหาข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นและความต้องการที่แท้จริงของท้องถิ่น

8. การไต่สวนสาธารณะ (Public hearing) เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกกลุ่มเข้าร่วมแสดงความคิดเห็นต่อนโยบาย กฎ ระเบียบในประเด็นต่าง ๆ ที่จะมีผลกระทบต่อประชาชนโดยรวม

9. การสาธิต (Demonstration) เป็นการใช้เทคนิคการสื่อสารทุกรูปแบบเพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารให้ประชาชนรับทราบอย่างทั่วถึงและชัดเจนอันจะเป็นแรงจูงใจให้เข้ามามีส่วนร่วม

10. การรายงานผล (Report back) เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชน ทบทวนและสะท้อนผลการตัดสินใจต่อโครงการอีกครั้งหนึ่ง หากมีการเปลี่ยนแปลงจะได้แก้ไขได้ทันที

ปัจจัยที่เป็นปัญหาอุปสรรคต่อการมีส่วนร่วม

เจิมศักดิ์ ปิ่นทอง (2547, หน้า 32) ได้สรุปปัญหาเกี่ยวกับตัวประชาชน ตัวเจ้าหน้าที่และระบบราชการที่เป็นอุปสรรคต่อการมีส่วนร่วมว่า

1. ในอดีตสังคมไทยเป็นสังคมที่มีความมั่นคงจึงไม่มีความจำเป็นในการเสริมสร้างการทำงานร่วมกันต่างคนต่างทำก็เพียงพอแก่การยังชีพ ชาวชนบทจึงขาดนิสัยการทำงานร่วมกันอย่างจริงจังและถาวรจะมีการทำงานร่วมกันเป็นครั้งคราวเท่านั้น

2. ชาวชนบทที่มีทัศนคติในแนวทางลัทธิปฏิบัตินิยม ซึ่งจะยอมรับความคิดเห็นริเริ่มหรือของแปลกใหม่ก็ต่อเมื่อเห็นว่าจะได้ประโยชน์โดยตรงในระยะสั้น

3. ชาวชนบทไม่ขอแสดงตัวเป็นศัตรูกันซึ่งหน้า รวมทั้งไม่ชอบโต้เถียงกับบุคคลภายนอก เขาจึงรับทุกอย่างโดยไม่คัดค้านแต่ในใจจะไม่เห็นด้วย เมื่อถึงเวลาดำเนินกิจการ เขาจะไม่เข้าไปมีส่วนร่วมหรือเข้าไปตอนแรกแล้วขาดหายไป

4. นโยบายในระบบราชการมักมีจากเบื้องบน จึงเป็นการลำบากที่ผู้ปฏิบัติงานในชนบทจะให้ประชาชนมีส่วนร่วมอย่างแท้จริงและให้ประชาชนเป็นผู้ตัดสินใจดำเนินการเอง เมื่อระบบบริหารงานถูกสั่งการมาจากเบื้องบน การประสานงานของเจ้าหน้าที่ระดับสนามของแต่ละกรมจึงเป็นไปได้ด้วยความลำบาก แนวทางการมีส่วนร่วมของชาวชนบทที่เจ้าหน้าที่แต่ละฝ่ายเข้าใจจึงแตกต่างกันตามไปด้วย

5. เจ้าหน้าที่ราชการมีแนวโน้มชอบทำงานสำนักงาน โดยเฉพาะงานในด้านเอกสารที่จะเสนอผู้บังคับบัญชามากกว่างานสนามอันเนื่องมาจากที่ราชการต้องปฏิบัติหน้าที่ตอบสนองเบื้องบนซึ่งจะมีผลต่อระบบการให้ความดีความชอบ การละเลยงานในภาคสนามดังกล่าว ส่งผลให้ขาดความเข้าใจชนบทและข้อมูลของป่าสงวนอย่างแท้จริง และไม่สามารถกระตุ้นป่าสงวนให้มีส่วนร่วมได้ในที่สุด

6. เจ้าหน้าที่บางคน บางหน่วยงานยังมีความคิดไม่ต้องการให้ชาวชนบทร่วมมือกันและรวมตัวกันอย่างจริงจัง เพราะมีความเชื่อว่าจะทำให้ปกครองชาวบ้านได้ยากขึ้นซึ่งเป็นการแสดงถึงทัศนคติที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชน

ศุภฤกษ์ ไรจนธรรม (อ้างถึงใน ดุสิตา แก้วสมบูรณ์, 2545, หน้า 21)

ได้กล่าวถึงปัจจัยการมีส่วนร่วมของประชาชนสรุปได้ ดังนี้

1. ปัจจัยส่วนบุคคล เช่น รายได้ ระดับการศึกษา สถานภาพส่วนบุคคล
2. ปัจจัยทางสังคม เช่น การได้รับความรู้ การชักชวนจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ การชักชวนจากเพื่อนบ้าน ความเชื่อถือต่อผู้นำในหมู่บ้าน ความต้องการความสัมพันธ์ที่ดีกับเพื่อนบ้าน ความต้องการยอมรับนับถือ

Reeder (1963, อ้างถึงใน วรวิทย์ พลະบุตร, 2548, หน้า 11-12) ได้สรุปปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการรักษาการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้ 11 ประการ ดังนี้

1. การปฏิบัติตนให้คล้อยตามความเชื่อพื้นฐาน กล่าวคือ บุคคลและกลุ่มคนดูเหมือนจะเลือกแบบวิธีการปฏิบัติ ซึ่งสอดคล้องและคล้ายคลึงกับความเชื่อพื้นฐานของตนเอง

2. มาตรฐานคุณค่าบุคคลและกลุ่มบุคคลดูเหมือนจะปฏิบัติในลักษณะที่สอดคล้องกับมาตรฐานคุณค่าของตนเอง
 3. เป้าหมายบุคคลและกลุ่มบุคคลดูเหมือนจะส่งเสริมปกป้องและรักษาเป้าหมายของตนเอง
 4. ประสบการณ์ที่ผิดปกติธรรมดา พฤติกรรมของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลบางครั้งมีรากฐานมาจากประสบการณ์ที่ผิดปกติธรรมดา
 5. ความคาดหวัง บุคคลจะประพฤติตามแบบที่คาดหวังว่าจะต้องประพฤติในสถานการณ์ เช่นนั้น ที่ยังชอบปฏิบัติต่อผู้อื่นในลักษณะที่คาดหวังจากผู้อื่นเช่นกัน
 6. การมองแก่ตัวเอง บุคคลแต่ละกลุ่มบุคคลมักจะทำสิ่งต่าง ๆ ซึ่งคิดว่าตนเองเช่นนั้น
 7. การบีบบังคับ บุคคลและกลุ่มบุคคลมักจะทำสิ่งต่าง ๆ ด้วยความรู้สึกว่าตนถูกบังคับให้ทำ
 8. นิสัยและประเพณี บุคคลและกลุ่มบุคคลมักจะทำสิ่งต่าง ๆ ซึ่งเรามีนิสัยชอบกระทำเมื่ออยู่ในสถานการณ์นั้น ๆ
 9. โอกาส บุคคลและกลุ่มบุคคลมักจะเข้ามามีส่วนร่วมในรูปแบบของการปฏิบัติของสังคม โดยเฉพาะในทางที่เกี่ยวข้องกับจำนวนและชนิดโอกาส ซึ่งโครงสร้างของสังคมเอื้ออำนวยเข้ามามีส่วนร่วมในการกระทำเช่นนั้นเท่าที่พวกเขาได้รับรู้มา
 10. ความสามารถ บุคคลและกลุ่มบุคคลมักจะเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมบางอย่างที่ตนเองเห็นว่าสามารถทำในสิ่งที่ต้องการให้เขาทำในสถานการณ์เช่นนั้น
 11. การสนับสนุน บุคคลและกลุ่มบุคคลมักจะเริ่มปฏิบัติเมื่อรู้สึกว่าเขาได้รับการสนับสนุนที่ดีพอในการกระทำการเช่นนั้น
- นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์ (อ้างถึงใน วรวุฒิ พละบุตร, 2548, หน้า 11) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วม ได้แก่
1. ความศรัทธาที่มีต่อความเชื่อถือบุคคลสำคัญ และสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ทำให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การลงแขก การบำเพ็ญประโยชน์
 2. ความเกรงใจบุคคลที่เคารพนับถือหรือมีเกียรติยศ ตำแหน่งทำให้ประชาชนเกิดความเกรงใจที่จะมีส่วนร่วมด้วย ทั้ง ๆ ที่ยังไม่มีความศรัทธาหรือความเต็มใจอย่างเต็มใจอย่างเต็มเปี่ยมที่จะกระทำ เช่น ผู้ใหญ่ออกปากของแรงผู้น้อยช่วยแรง

3. อำนาจบังคับที่เกิดจากบุคคลที่มีอำนาจเหนือกว่า ทำให้ประชาชนถูกบังคับให้มีส่วนร่วมในการกระทำต่าง ๆ เช่น บังคับในทำงานเยี่ยงทาส

สบสุข สิละบุตร (อ้างถึงใน เกติณี แก้วนเจริญ, 2547, หน้า 58) กล่าวว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเข้าไปมีส่วนร่วมของประชาชนจะต้องคำนึงถึงปัจจัยสภาพแวดล้อม ซึ่งมีความสลับซับซ้อนอย่างมาก ได้แก่ ปัจจัยทางกายภาพและชีวภาพ ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ปัจจัยทางการเมือง ปัจจัยด้านวัฒนธรรม และปัจจัยทางด้านประวัติศาสตร์

การบำรุงรักษาทางหลวง

กระทรวงคมนาคมและขนส่ง ได้มีนโยบายเกี่ยวกับการบริหารราชการแบบมีส่วนร่วม ภาครัฐจะต้องเปิดโอกาสให้ภาคประชาชน และผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนในสังคมได้เข้ามามีส่วนร่วม ในการร่วมรับรู้ ร่วมคิด ร่วมตัดสินใจ เพื่อสร้างความโปร่งใส และเพิ่มคุณค่าของการตัดสินใจภาครัฐ อันจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศชาติและประชาชน

กฎหมายว่าด้วยทางหลวง ฉบับเลขที่ 04/99/สพข (ฉบับ ค.ศ.1999) ประกาศใช้เมื่อวันที่ 3 เมษายน 1999

ทางหลวง หมายความว่า ทางหรือถนนซึ่งจัดไว้เพื่อประโยชน์ในการจราจร สาธารณะทางบก ไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน หรือใต้หรือเหนืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น นอกจากทางรถไฟและหมายความรวมถึงที่ดิน พืช พันธุ์ไม้ทุกชนิด สะพาน ท่อหรือรางระบายน้ำ อุโมงค์ ร่องน้ำ กำแพงกันดิน เขื่อน รั้ว หลักสำรวจ หลักเขต หลักกระยะป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณ เครื่องสัญญาณไฟฟ้า เครื่องแสดงสัญญาณที่จอดรถ ที่พักคนโดยสาร ที่พักริมทาง เรือ หรือพาหนะสำหรับขนส่งข้ามพากทำเรือสำหรับขึ้นลงรถ และอาคารหรือสิ่งอันอื่นอันเป็นอุปกรณ์งานทางบรรดาที่มีอยู่หรือที่ได้จัดไว้ในเขตทางหลวง เพื่อประโยชน์แก่งานทางหรือผู้ใช้ทางหลวงนั้นด้วย

งานทาง หมายความว่า กิจการใดที่ทำเพื่อหรือเนื่องในการสำรวจก่อสร้าง การขยาย การบูรณะ หรือบำรุงรักษาทางหลวง หรือการจราจรบนทางหลวง

ประเภทของทางหลวง

- 1) ทางหลวงแห่งชาติ คือ ทางหลวงที่กระทรวงโยธาธิการและขนส่งเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บำรุงและบำรุงรักษา
- 2) ทางหลวงแขวง คือ ทางหลวงที่แขวงกับเมืองเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บำรุงและบำรุงรักษา
- 3) ทางหลวงเมือง คือ ทางหลวงที่เมืองเป็นผู้รับผิดชอบ โดยแขวงเป็นผู้นำก่อสร้าง ขยาย บำรุงและบำรุงรักษา
- 4) ทางหลวงเทศบาล คือ ทางหลวงที่เมืองเป็นผู้รับผิดชอบ โดยแขวงและสำนักงานโยธาธิการและขนส่งแขวงเป็นผู้นำก่อสร้าง ขยาย บำรุงและบำรุงรักษา
- 5) ทางหลวงชนบท คือ ทางหลวงที่เมืองเป็นผู้รับผิดชอบ โดยแขวงและสำนักงานโยธาธิการและขนส่งแขวงเป็นผู้นำก่อสร้าง ขยาย บำรุงและบำรุงรักษา

การบำรุงรักษาทาง หมายถึง งานที่ดำเนินการเป็นประจำและตามช่วงเวลา ที่ออกแบบไว้ เพื่อรักษาทางหลวงชนบทให้คงรูปปลอดภัย และมีสภาพใกล้เคียงกับตอนก่อสร้างภายใต้ภาวะปกติของการจราจรและธรรมชาติ โดยสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายและขัดขวางการจราจรน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้

งานบำรุงปกติ (Routine Maintenance) หมายถึง การบำรุงรักษาทาง ที่ต้องทำอย่างสม่ำเสมอตลอดทั้งปี เพื่อให้ทางอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี ทำให้ผู้ใช้ถนนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัยในการขับขี่และป้องกันมิให้ความเสียหายลุกลามแผ่กว้างออกไป เช่น งานกราวเกลี่ยหรือขึ้นรูปดทับใหม่สำหรับผิวทางลูกรัง งานอุดรอยแตก (Sealing), งานฉาบปิด (Seal Coat), งานปะเชื่อมผิวด่าง (Skin Patch), งานชุดซ่อมพื้นทาง (Deep Patch), งานปรับระดับ (Levelling) ของผิวดลาดยาง และงานอุดรอยต่อของผิวดคอนกรีตเป็นต้น รวมถึงการปรับปรุงเสริมแต่งและทำความสะอาดทางเพื่อให้สภาพใช้งานได้ตามความเหมาะสมและชะลอความเสียหายที่เกิดขึ้นกับโครงสร้างชั้นทาง โดยกิจกรรมงานบำรุงปกติสามารถแยกออกตามลักษณะผิวทางได้ ดังนี้

- 1) บำรุงปกติผิวดลาดยาง หมายถึง การบำรุงรักษาผิวทางลาดยางให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดีตลอดเวลา เป็นงานที่กระทำอยู่เป็นประจำ ประกอบด้วย
 - งานอุดรอยแตก (Sealing) เป็นการบำรุงรักษาผิวทางที่เกิดรอยแตกในลักษณะเป็นรอยแตกโดด ๆ ตามแนวยาวหรือแนวขวางของถนน โดยไม่ได้แตกต่อเชื่อมกันเป็นช่องตารางหรือรูปสี่เหลี่ยม ได้แก่ รอยแตกที่เกิดตามแนวที่ขยายผิวทาง, รอยแตก

ที่เกิดจากการปูผิวแอสฟัลท์ทับบนผิวถนน คสล. หรือ รอยแตกตามขอบถนนเป็นแนวยาว ห่างจากขอบถนนประมาณ 30 ซม.

- งานฉาบผิวโดยวิธี Seal Coat เป็นการฉาบปิดทางเดิมที่แตกหรือสึกหรอโดยการลาดยางแอสฟัลท์แล้วปิดทับด้วยหินเกล็ด
 - งานปะซ่อมผิวทาง (Skin Patch) เป็นงานชุตรื้อเพื่อซ่อมแซมเฉพาะผิวทาง
 - งานชุดซ่อมพื้นทาง (Deep Patch) เป็นงานชุดซ่อมชั้นโครงสร้างทางแล้วทำผิวทางใหม่
 - งานปรับระดับผิวทาง (Levelling) เป็นการบำรุงผิวทางที่ทรุดหรือยุบด้วยวัสดุผสมแอสฟัลท์ เช่น Pre-Mix ลักษณะความเสียหายของผิวทางที่ซ่อมแซมด้วยวิธีนี้ได้แก่ ผิวทางยุบตามแนวร่องล้อ , ผิวทางยุบเป็นแอ่ง , ผิวทางที่ยุบตามแนวฝั่งท่อระบายน้ำ หรือผิวทางที่เป็นลูกคลื่น ลูกกระพืด เป็นต้น
 - งานข้างทาง เป็นงานซ่อมแซมและบำรุงรักษาในเขตทาง ได้แก่ งานตัดหญ้าข้างทาง ทำความสะอาดร่องน้ำและท่อระบายน้ำ
 - งานจราจรสงเคราะห์ ได้แก่ งานซ่อมแซมบำรุงรักษาป้าย เครื่องหมายจราจร งานซ่อมหลักโค้งและหลักกิโลเมตร
 - งานบำรุงอาคารระบายน้ำ ได้แก่ ทำความสะอาดและทาสีสะพาน
- 2) บำรุงปกติผิวทางคอนกรีต หมายถึงการบำรุงรักษาผิวทางคอนกรีตให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดีตลอดเวลา เป็นงานที่กระทำอยู่เป็นประจำ ประกอบด้วย
- งานซ่อมรอยต่อ (Joint Repair) เป็นการเปลี่ยนวัสดุรอยต่อเดิมระหว่างแผ่นพื้นคอนกรีตที่เสื่อมสภาพ
 - งานซ่อมผิวคอนกรีต (Concrete Patching) เป็นการซ่อมผิวทางคอนกรีตที่ชำรุดเสียหาย โดยวิธีการชุตรื้อวัสดุรองพื้นส่วนที่ชำรุด เสียหายออก แล้วทำการเปลี่ยนวัสดุใหม่ที่ออกแบบไว้
 - งานทำความสะอาดผิวทาง (Surface Cleaning) เป็นการเก็บกวาดวัสดุและสิ่งปฏิกูลบนผิวทาง ทั้งนี้ยังรวมถึงการทำความสะอาดผิวทางด้วย
 - งานทำความสะอาดบ่อพัก เป็นงานทำความสะอาด เช่น การลอกตะกอนภายในบ่อพักน้ำ

- งานข้างทาง เป็นงานซ่อมแซมและบำรุงรักษาในเขตทาง ได้แก่ งานตัดหญ้าข้างทาง ทำความสะอาดร่องน้ำและท่อระบายน้ำ

- งานจราจรสงเคราะห์ ได้แก่ งานซ่อมแซมบำรุงรักษาป้าย เครื่องหมายจราจร งานซ่อมหลักตั้งและหลักกิโลเมตร

- งานบำรุงอาคารระบายน้ำ ได้แก่ ทำความสะอาดและทาที่สะพาน

3) บำรุงปกติผิวทางลูกรัง หมายถึง การบำรุงรักษาผิวทางลูกรังให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดีตลอดเวลา เป็นงานที่กระทำอยู่เป็นประจำ ประกอบด้วย

- งานซ่อมหลุมบ่อ (Surface Patching) เป็นการขุดเอาวัสดุส่วนที่เสียหายออก ตกแต่งกันหลุมแล้วเติมวัสดุใหม่ที่ได้มาตรฐานลงไป แล้วบดอัดแน่นจนเสมอดีเต็ม

- งานกวาดเกลี่ยผิวทาง (Light Grading) เป็นงานกวาดเกลี่ยผิวดังเดิมที่เป็นคลื่นลอน ลูกกระพรวน ร่องล้อ ตลอดจนรอยกัดเซาะของน้ำ โดยให้รถเกลี่ยให้เรียบหรืออาจเติมวัสดุใหม่ได้ตามความจำเป็น

- งานข้างทาง เป็นงานซ่อมแซมและบำรุงรักษาในเขตทาง ได้แก่ งานตัดหญ้าข้างทาง ทำความสะอาดร่องน้ำและท่อระบายน้ำ

- งานจราจรสงเคราะห์ ได้แก่ งานซ่อมแซมบำรุงรักษาป้าย เครื่องหมายจราจร งานซ่อมหลักตั้งและหลักกิโลเมตร

- งานบำรุงอาคารระบายน้ำ ได้แก่ ทำความสะอาดและทาที่สะพาน

งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา (Periodic Maintenance) หมายถึง การบำรุงรักษาทางตามช่วงเวลาที่กำหนดเพื่อเป็นการต่ออายุให้ทางอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ยาวนานขึ้น เช่น งานเสริมผิวลูกรัง งานฉาบผิวทางลาดยาง งานเสริมผิวแอสฟัลท์ติกคอนกรีต เป็นต้น โดยกิจกรรมงานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลาสามารถแยกออกตามลักษณะงานได้ ดังนี้

1) งานเสริมผิวลูกรัง หมายถึง การบำรุงรักษาทางตามช่วงเวลาที่กำหนด โดยการเสริมผิวลูกรังลงบนผิวทางก่อนที่ความชำรุดเสียหายจะถึงขั้นคันทาง

2) งานผิวลาดยางเคพซีพ หมายถึง การบำรุงรักษาทางตามช่วงเวลาที่กำหนด โดยการลาดยางบนผิวดังเดิมด้วย Aggregate Seal หรือ Slurry Seal เพื่ออุดรอยแตกและเพิ่มความฝืดของผิวทาง เป็นการป้องกันไม่ให้น้ำซึมผ่านลงไปใต้ผิวทาง ซึ่งจะทำอันตรายให้กับโครงสร้างข้างล่าง และเป็นการยึดผิวดังเดิมให้ใช้งานได้

งานขึ้น ในกรณีที่ผิวทางเดิมทรุดเป็นแอ่ง ยุบตามร่องล้อหรือเป็นคลื่นให้ทำการปรับระดับจนราบเรียบต่อเนื่องกับระดับผิวทางเดิมเสียก่อน โดยใช้วัสดุผสมแอสฟัลท์แล้วจึงทำการฉาบผิว

3) งานเสริมผิวลาดยางแอสฟัลท์ติกคอนกรีต (Asphaltic Concrete)

หมายถึงการบำรุงรักษาทางตามช่วงเวลาที่กำหนด โดยการลาดยางเสริมผิวทางเดิมด้วยแอสฟัลท์ติกคอนกรีต เพื่อเพิ่มความแข็งแรงให้กับผิวทางเดิม และอุดรอยแตกบนผิวทางเพื่อป้องกันไม่ให้น้ำซึมลงไปทำอันตรายให้ผดครงสร้างทางชั้นล่าง ซึ่งเป็นการยืดอายุผิวทางเดิมให้ใช้งานได้นานขึ้นในกรณีที่ผิวทางเดิมทรุดเป็นแอ่ง ยุบตัวตามร่องล้อ หรือเป็นคลื่นให้ทำการปรับระดับจนราบเรียบต่อเนื่องกับระดับผิวทางเดิมเสียก่อน โดยใช้วัสดุผสมแอสฟัลท์แล้วจึงทำการเสริมผิว

งานบำรุงพิเศษ (Special Maintenance) หมายถึง การบำรุง เสริมแต่ง และปรับปรุงทางที่ชำรุดเสียหายเกินกว่าที่จะทำการซ่อมแซมบำรุงโดยวิธีปกติให้กลับสู่สภาพเดิม รวมทั้งแก้ไขปรับปรุงหรือเพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้การใช้ทางหลวงชนบทเป็นไปด้วย ความปลอดภัย เช่น งานซ่อมสร้างทาง งานปรับปรุงไหล่ทาง งานปรับปรุงคอสะพาน งานซ่อมไหล่ทาง งานซ่อมสะพาน งานแก้ไขน้ำท่วมทาง และงานก่อสร้างทางระบายน้ำถาวร เป็นต้น โดยกิจกรรมงานบำรุงพิเศษสามารถแยกออกตามลักษณะงานได้ ดังนี้

1) งานซ่อมสร้างผิวลูกรัง หมายถึง การปรับปรุงแก้ไขทางลูกรังที่ชำรุดเสียหายมากจนเกินกว่าที่จะทำการซ่อมโดยวิธีปกติธรรมดา โดยการขุดหรือผิวทางเดิมเกลี่ยแต่งและบดอัดให้แน่น แล้วลงวัสดุลูกรังใหม่

2) งานซ่อมสร้างผิวลาดยางเคปซีพ (Cape Seal) หมายถึง การปรับปรุงแก้ไขทางที่ชำรุดเสียหายมากจนเกินกว่าที่จะทำการซ่อมโดยวิธีปกติธรรมดา เนื่องจากเกิดความเสียหายมากจนถึงชั้นโครงสร้างทางชั้นล่าง แก้ไขโดยการขุดหรือชั้นที่เสียหายออกแล้วเสริมโครงสร้างใหม่ให้แข็งแรงขึ้นตามชนิดวัสดุและความหนาของแต่ละชั้นที่ได้ออกแบบไว้ ล้วลาดยางผิวทางประเภท Cape Seal

3) งานซ่อมสร้างผิวทางลาดยางแอสฟัลท์ติกคอนกรีต (Asphaltic Concrete) หมายถึง การปรับปรุงแก้ไขทางที่ชำรุดเสียหายมากจนเกินกว่าที่จะทำการซ่อมโดยวิธีปกติ ความเสียหายนั้นเกิดจากโครงสร้างที่ออกแบบไว้เดิมไม่สามารถรับน้ำหนักและปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นได้ จึงจำเป็นต้องเสริมโครงสร้างใหม่ให้แข็งแรงยิ่งขึ้น

โดยชั้นหรือผิวทางเดิมแล้วเสริมโครงสร้างทาง ตามชนิดวัสดุ และความหนาของโครงสร้าง แต่ละชั้นที่ออกแบบไว้ใหม่ แล้วลาดยางผิวทางด้วย Asphaltic Concrete

4) งานซ่อมสร้างผิวทางคอนกรีต หมายถึง การปรับปรุงแก้ไขทางที่ชำรุดเสียหายมาก จนเกินกว่าที่จะทำการซ่อมโดยวิธีปกติธรรมดา ความชำรุดเสียหายนั้นเกิดจากโครงสร้างที่ออกแบบไว้เดิมไม่สามารถรับน้ำหนักปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นได้ จึงจำเป็นต้องเสริมโครงสร้างใหม่ให้แข็งแรงยิ่งขึ้น โดยขุดรีผิวทางเดิม แล้วเสริมโครงสร้างทางตามชนิดวัสดุและความหนาของโครงสร้างแต่ละชั้นที่ออกแบบไว้ใหม่ แล้วทำผิวด้วยคอนกรีตเสริมเหล็ก

งานซ่อมฉุกเฉิน (Emergency Maintenance) หมายถึง การซ่อมบำรุงทางที่เกิดความเสียหายขึ้นโดยฉับพลัน ไม่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้ ให้สามารถเปิดจราจรได้ในขั้นแรกก่อน เช่น การเกิดอุทกภัย ทำให้ถนนขาดหรือสไลด์ (Slide) หรือเกิดวาตภัย ทำให้ต้นไม้หรือสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ล้มลงมาปิดกั้นการจราจร หินหรือดินบนภูเขาถล่มลงมาของบนถนนทำให้รถยนต์ไม่สามารถสัญจรไปมาได้ เป็นต้น

2.3.5 การอำนวยความสะดวกแก่ยานทาง หมายถึง งานที่ปรับปรุง แก้ไขเสริมอุปกรณ์งานจราจรสงเคราะห์และส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้เส้นทางหรือปรับปรุงแก้ไขบริเวณเสี่ยงอันตราย เช่น การติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบ การติดตั้งป้ายจราจร การติดตั้งราวกันอันตราย การตีเส้นจราจร การขยายผิวทาง/ไหล่ทาง การก่อสร้างสะพาน คสล. และ การปรับปรุงโครงสร้างระบายน้ำ เป็นต้น

บริบทเมืองคำเกิด แขวงบอลิคำไซ และข้อตกลงของรัฐมนตรีว่าด้วยการจัดตั้งและการเคลื่อนไหวของสำนักงานโยธาธิการและขนส่งประจำเมืองคำเกิด

แขวงบอลิคำไซเป็นแขวงที่ตั้งขึ้นใหม่ เมื่อวันที่ 6 มีนาคม ค.ศ. 1984 ที่เมืองปากซัน ตามมติของกรมการเมืองศูนย์กลางพรรค เลขที่ 03/กม.สพ. มีทั้งหมด 6 เมือง ได้แก่ 1. เมืองท่าพะบาด 2. เมืองบอลิคำไซ 3. เมืองปากซัน 4. เมืองปากกะดิง 5. เมืองเวียงทอง 6. เมืองคำเกิด และ เมืองไซจำพอน แขวงบอลิคำไซมีพื้นที่ทั้งหมด 16,470 ตารางกิโลเมตร ที่ว่าการแขวงอยู่ที่เมืองปากซันห่างจากนครหลวง 145 กิโลเมตร พลเมืองทั้งหมด 225,167 คน (สำรวจเมื่อปี 2006) ชื่อของแขวงบอลิคำไซ มีความหมายและที่มา

จากคำว่า บอลิ มาจากชื่อเมืองบอลิคัน ซึ่งเป็นเมืองเดิมตั้งแต่การปกครองในระบอบ
 ราชอาณาจักรลาว คำ มาจากชื่อเมืองคำเกิด ซึ่งเป็นเมืองที่มีประวัติศาสตร์ที่ยาวนาน
 ตั้งแต่สมัยเจ้าฟ้าฮ่ม ส่วนคำว่า ไช มาจากคำว่าไช ที่หมายถึงชัยชนะของ
 การปฏิวัติ ดังนั้นจึงรวมคำทั้งหมดเป็นชื่อ แขวงบอลิคำไช ซึ่งอยู่ภาคกลางของ สปป.ลาว
 เส้นทางหมายเลข 8 เป็นถนนที่แยกออกจากถนนหมายเลข 13 ใต้ ที่บ้านน้ำทอน
 เมืองปากกระดิง แขวงบอลิคำไช สปป.ลาว เลี้ยวไปทางตะวันออกของ สปป.ลาว
 ตัดผ่านส่วนเหนือของเมืองหินบูน แขวงคำม่วน แล้วตัดผ่านเข้าแขวงบอลิคำไช
 อีกครั้ง ผ่านเมืองคำเกิด ผ่านหลักขาวไปสู่ด่านน้ำพาว ซึ่งเป็นด่านชายแดนลาว -
 เวียดนาม รวมระยะทาง 130 กม. ผ่านด่านโกวโถวของเวียดนาม เดินทางอีก 105 กม.
 เพื่อเข้าสู่เมืองวินห์ซึ่งเป็นเมืองสำคัญทางตอนกลางของเวียดนาม เส้นทางหมายเลข 8
 เป็นเส้นทางที่ผ่านเขาสูงผ่านป่าที่อุดมสมบูรณ์ ผ่านหมู่บ้านเล็ก ๆ ซึ่งอยู่ห่าง ๆ กัน
 เส้นทางขึ้น-ลงเขาที่ค่อนข้างแคบ แต่มีภูมิทัศน์ที่สวยงามกว่าเส้นทางหมายเลข 9

ประวัติเมืองคำเกิด

เมืองคำเกิด ตั้งอยู่ฝั่งตะวันออกของแขวงบอลิคำไช ห่างจากเทศบาลแขวง
 ประมาณ 200 กิโลเมตร มีเนื้อที่ทั้งหมด 2,388 ตารางกิโลเมตร เป็นเมืองใหญ่อันดับหนึ่ง
 ของแขวง ลักษณะพื้นที่เป็นภูเขาสลับพื้นราบ อยู่สูงกว่าระดับน้ำทะเลประมาณ 500 เมตร
 มีชายแดนทิศเหนือติดกับเมืองไซจำพอน แขวงบอลิคำไช ทิศใต้ติดกับเมืองนากาย แขวงคำ
 ม่วน ทิศตะวันออก มีชายแดนติดกับเมืองเฮืองเซินและเมืองวูกวาง แขวงฮ่าติงห์ ประเทศ
 เวียดนาม ทิศตะวันตก ติดกับเมืองเวียงทอง แขวงบอลิคำไช และเมืองคูนคำ แขวงคำม่วน
 ปัจจุบันมีพลเมือง 60,353 คน หญิง 32,659 คน มี 63 บ้าน มี 10,368 ครอบครัว
 ประกอบด้วย 15 ชนเผ่า

โครงสร้างทางธรณีศาสตร์ของเมืองคำเกิด

มีภูเขาสลับซับซ้อน พื้นที่ส่วนใหญ่เกิดจากการทับถมของซากพืชซากสัตว์
 ซึ่งเป็นยุคหินที่เก่าแก่ที่สุดของประเทศ ประมาณ 100 ล้านปี และในระหว่าง 100 ล้านปี
 ห้า 80 ล้านปี ก่อน คริสต์ศก ได้เกิดมีวิวัฒนาการด้านธรณีศาสตร์ที่ทำให้เกิดการทับถม
 ซากพืชซากสัตว์ ซึ่งการทับถมดังกล่าวเป็นสายเลาะตามภาคตะวันออกของประเทศรวมถึง
 แขวงหัวพัน เชียงขวาง ไชสมบูรณ์ บอลิคำไช และแขวงสะหวันเขต เชื่อมต่อกับสายทับถม

เฮอซีเนียสที่มีทิศทางไปทางตะวันออกเฉียงเหนือ เพราะมีสายทับทมิ้นนี้จึงเกิดมียอดภูเขา
 เหวลึก หลุม โนน บรรดาภูเขาค่าที่แสดงให้เห็นปัจจุบัน ได้แก่ ภูเขา ภูน้ำเตี้ย ภูน้ำม่วน
 ภูซำใต้ ภูซำเหนือ ภูค้ำ ภูโพนสวรรค์ ภูจอมวอย และย่อนมีสายทับถมธรณีศาสตร์ดังกล่าว
 จึงปรากฏมีบรรดาแร่ธาตุสำคัญที่ปรากฏขึ้นในพื้นที่ดินของแขวงบอลำคำไซ ได้แก่
 แร่ทองคำ ทองแดง เหล็ก ตะกั่ว ธาตุฟอสฟอริก เกลือ หินกาบ และธาตุหิน

ประวัติของเมืองคำเกิด

คำว่า คำเกิด ได้สืบเล่ากันมาตั้งแต่โบราณจนมาถึงปัจจุบันยังไม่มีเอกสาร
 รับรองว่าคำเกิดมีความหมายว่าอย่างไรและใครเป็นผู้ก่อตั้งและเกิดขึ้นมาในยุคใด ซึ่งทำให้
 คนแต่ยุคแต่ละสมัยเข้าใจไปหลายแง่มุมที่แตกต่างกัน ผ่านมาหลายความเห็นแตกต่างกัน
 เช่น ลุงไซ เพชรลำพัน ผู้เฒ่าอยู่บ้านโพนตาล เป็นผู้บอกเล่า ท่านคำพา จันทะนะสิน
 เป็นผู้เขียน ท่าน ดร.ไมดม จันทะนะสิน ได้เรียบเรียงและรวบรวมไว้ จะได้เสนอดังต่อไปนี้
 ส่วนจะใช้ความจริงเท่าไรนั้นยังสืบต่อกันคำว่าเอกสารของนักประวัติศาสตร์และการบอก
 เล่าของประชาชน แต่อย่างน้อยก็แม่นยำการค้นคิดสรุปความของคนรุ่นก่อนสืบทอดกันมา

ความเห็นที่หนึ่งเมืองคำเกิด เกิดมาจากหนองคำ เมืองคำเกิด เป็นเมืองเก่าแก่ดี
 คำบรรพ์ และสำลือแต่ไม่มีหลักฐานใด ๆ ที่สามารถรับรองว่าสร้างขึ้นมาตอนไหน ยุคไหน
 และสมัยไหน คาดว่าเป็นเมืองมาแล้วแต่สมัยขอมปกครองหรืออาจจัดตั้งเมืองในสมัยอ้าย
 ลาวโยกย้ายลงมา ในศตวรรษที่ 7 และ 8 ก็เป็นไปได้ มีเพียงแต่ผู้เฒ่า ผู้แก่ เล่าสืบต่อกัน
 มาในลักษณะนิทานหรือนวนิยาย ในอดีตกาลยาวนาน เจ้าพญาที่ปกครองเมืองคำเกิด
 เคยได้โยกย้ายที่ตั้งสำนักเมืองไปอยู่หลายที่ ในบริเวณทุ่งคำเกิด โดยเริ่มต้นตามลำดับ ดังนี้
 ตั้งเมืองอยู่ใกล้หนองเหี้ย ผาหนองเหี้ยเป็นผาเล็กต่อใส่ผาใหญ่ที่ยื่นออกมากลางทุ่งนา
 ระหว่างบ้านโพนตาลกับบ้านป่าหว้าน ซึ่งปลายสุดของผาดังกล่าวมีน้ำไหลออกมาจากถ้ำ
 ตลอดฤดูกาล และมีความอุดมสมบูรณ์ที่เป็นไปด้วย ปู ปลา นานาชนิด เข้าอาศัยอยู่และ
 เป็นแหล่งชุมนุมขึ้นดี

ความเห็นที่สอง คำเกิด มาจากความเกิดเมืองคำเกิดเป็นดินแดนที่อุดมสมบูรณ์
 เหมาะสมแก่การเพาะปลูก เลี้ยงสัตว์ และค้าขายต่าง ๆ เพราะเมื่อก่อนมีคนอาศัยอยู่
 หนาแน่นทั้งเป็นทางผ่านไปทางทิศเหนือและทิศใต้ ตะวันออกและตะวันตก เพราะแบบนั้น
 จึงเกิดความขัดแย้งกันในการทำมาหากิน ทะเลาะแย่งพื้นที่การผลิต และจุดประสงค์และ

เจตนารมณ์ของผู้ปกครองเมืองในสมัยนั้นได้สร้างข้อขัดแย้งระหว่างเผ่าต่าง ๆ ระบุว่าผู้อยู่
เก่ากับผู้อยู่ย้ายมาใหม่ จนมีบางระยะมีเรื่องเป็นความจนถึงศาล

ภูมิอากาศ เนื่องจากที่ตั้งของเมืองคำเกิดเป็นเขตภูเพียงได้รับผลกระทบจากลมมรสุม
เป็นร้อนชื้น แต่ละปะมีฝนตกมาก ลมหนาวจากทะเลพัดผ่านจึงทำให้เขตนี้อากาศหนาวเย็น
อุณหภูมิเฉลี่ยต่อปี 31.1 องศาเซลเซียส อุณหภูมิ 5.6 องศาเซลเซียส อุณหภูมิสูงสุด
45 องศาเซลเซียส

เมืองคำเกิด คือ เมืองหนึ่งที่อยู่จุดแคบสุดของแขวงบอลิคำไซ แต่
ราชอาณาจักรไทยถึงประเทศเวียดนามบ้านบุงกว้างออกสู่ทิศตะวันออกด้านเกาะแจว
ประมาณ 150 กิโลเมตร จากมีจุดพิเศษดังกล่าวมองว่าอดีตมาถึงปัจจุบันจึงกลายเป็นจุด
ยุทธศาสตร์ทางการเมือง เศรษฐกิจและการทหาร
การเคลื่อนย้ายเผ่าพันธุ์เข้ามาอาศัยอยู่เมืองคำเกิด

บรรพบุรุษของชาวลาวที่ได้เคลื่อนย้ายมาทางทิศใต้ตามสายน้ำต่างๆ ที่มีถิ่น
กำเนิดมาจากภูเลย เช่น น้ำคาน น้ำแซง น้ำอู ซึ่งไหลมารวมกันที่แม่น้ำโขงและทิ้งร่องรอย
ไว้ให้เห็นจนถึงปัจจุบัน ส่วนทางทิศเหนือนั้น บรรพบุรุษของชาวลาวได้เคลื่อนย้ายไปตาม
สายน้ำโขง และสายน้ำสาขาต่าง ๆ รวมทั้งสายน้ำขาว น้ำดำ น้ำแดง ขึ้นไปตอนเหนือและ
เขตหนองเสในมณฑลยูนนานไปถึงเขตเสฉวน ทางตะวันออกก็ได้เคลื่อนย้ายไปมณฑลกว๋างสี
กว๋างตุ้ง ซึ่งเป็นดินแดนของจีนในปัจจุบัน

เมื่อกล่าวถึงดินแดนของเมืองคำเกิด พวกเรามีหลักฐานเพียงพอเพื่อยืนยันว่า
ดินแดนแห่งนี้ได้มีมนุษย์ได้เข้ามาอาศัยอยู่ พร้อมๆ กับการเคลื่อนย้ายของมนุษย์โบราณจน
กล่าวมาถึงยุคกลางและยุคปัจจุบัน ชนเผ่าอยู่เมืองคำเกิด ประกอบด้วย เผ่าอ้อ เผ่าภูไท
เผ่าบ่อ เผ่าเมย เผ่าแมน เผ่าปาว เผ่าแทง เผ่าย้อ เผ่าลื้อ เผ่าแสก เผ่าอะ เผ่ากวน เผ่าไส้
เผ่าซำ เผ่าม้ง

**ข้อตกลงของรัฐมนตรีว่าด้วยการจัดตั้งและการเคลื่อนไหวของสำนักงาน
โยธาธิการและขนส่งประจำเมืองคำเกิด**

-อิงตามคำรัสของนายกรัฐมนตรี ฉบับเลขที่ 07/ นย ลงวันที่ 29 มกราคม 1993

ว่าด้วยการจัดตั้งกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง

-อิงตามความเรียกร้องต้องการของเวียดนาม โยธาธิการและขนส่งประจำเมืองในขอบเขต
ทั่วประเทศ

-อิงตามการค้นคว้าเห็นดีเป็นเอกภาพของคณะรับผิดชอบกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง
รัฐมนตรีกระทรวงโยธาธิการและขนส่งตกลง

หมวดที่ 1 ว่าด้วยที่ตั้งและภาระบทบาท

มาตรา 1 ว่าด้วยที่ตั้งและภาระบทบาท สำนักงานโยธาธิการและขนส่งประจำ
เมือง ย.ธ.ข. แม่ฮ่องสอน องค์การคุ้มครองของรัฐท้องถิ่นซึ่งตัวแทนให้สำนักงานโยธาธิการจังหวัด
และเขตพิเศษประจำอยู่เมืองเป็นเสนาธิการให้คณะพักและเจ้าเมืองในการคุ้มครองและ
จัดตั้งปฏิบัติงานโยธาธิการและขนส่งอยู่ในขอบเขตเมืองของตน

หมวดที่ 2 ว่าด้วยหน้าที่และสิทธิขอบเขตการเคลื่อนไหว

มาตรา 2 สำนักโยธาธิการและขนส่งเมืองมีหน้าที่ ดังนี้

2.1 จัดตั้งเผยแพร่แนวทางของพรรค นโยบายของรัฐเกี่ยวกับการทำงาน
โยธาธิการและขนส่งบรรดาคำสั่งแรงงานและข้อกำหนดต่าง ๆ ของกระทรวงโยธาธิการ
และสำนักโยธาธิการแขวงให้ประชาชนได้รับทราบ เข้าใจและปฏิบัติ

2.2 ค้นคว้าแผนพัฒนาระยะกลางและระยะสั้น ทำงานโยธาธิการและขนส่ง
ในขอบเขตเมืองของตนโดยอิงใส่แผนพัฒนาโยธาธิการและขนส่งเมืองและสำนักงานโยธา
ธิการแขวงกำแพงนครและเขตพิเศษ

2.3 ปลุกกระดมประชาชน ชนชั้นต่าง ๆ ประกอบ ทูตทรัพย์ แรงงานของตน
เข้าใส่งานก่อสร้าง ซ่อมแซมถนนหนทาง ทำความสะอาดท่อระบายน้ำ ทำความสะอาดข้าง
ถนนและสถานที่สาธารณะประโยชน์อื่น ๆ ในเมืองของตน

2.4 จัดตั้งนำพาประชาชนบูรณะรักษาเส้นทางตามขอบเขตความรับผิดชอบ
ของตน คือ ตามการแบ่งงานที่สำนักงานโยธาธิการและขนส่งประจำแขวงหรือกำแพงนคร
มอบหมายให้โดยอ้างถึงข้อกำหนดการคุ้มครอง งานคมนาคมที่กระทรวงจัดพิมพ์ออก

2.5 เก็บสถิติและรายงานสภาพเส้นทางหลวงแห่งชาติ เส้นทางของแขวง
ที่ผ่านท้องถิ่นของตนในกรณีจำเป็นฉุกเฉิน เช่น ต้นไม้ทับทาง ถนนยุบ และอื่น ๆ
เพื่อค้นคว้าหาวิธีแก้ไขให้ทันการ

2.6 คุ้มครอง เก็บสถิติบัญชี จำนวนป้ายจราจรต่าง ๆ และจัดสรรความเป็น
ระเบียบเรียบร้อยตามถนนหนทางในเมืองของตน เก็บบัญชีพาหนะทุกประเภทและการ
ขนส่งทางบกและทางน้ำ รวมทั้งสมาคมขนส่งต่าง ๆ ในขอบเขตเมืองของตน คุ้มครอง
เก็บสถิติสภาพการจราจร สถานีที่จอดรถ ตามเส้นทางตามตลาดและสถานที่สำคัญต่าง ๆ
ในขอบเขตเมืองของตน

2.7 คัดกรองและตรวจตราเป็นประจำเกี่ยวกับการปลูกสร้างและตรวจผ่านเอกสาร ขออนุญาตปลูกสร้างและส่งให้สำนักงานโยธาธิการและขนส่งแขวง

- เผยแพร่ระเบียบการผังเมืองลงสู่ประชาชนอย่างกว้างขวางทำให้เข้าใจ
รับรู้ความสำคัญของเวียงงานดังกล่าว

- จัดสรรความเป็นระเบียบเรียบร้อยของตัวเมือง อนุรักษ์รักษา
สิ่งแวดล้อมและความสะอาดในขอบเขตเมือง สมทบภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในการคุ้มครอง
และผลักดันประชาชนอนุรักษ์รักษาน้ำประปา

มาตรา 3 ขอบเขตของสำนักโยธาธิการและขนส่งประจำเมือง

3.1 มีสิทธิประสานงานร่วมมือกันกับสำนักงานสาขาต่าง ๆ รอบ ๆ เมืองกับ
บรรดาหมู่บ้าน บรรดาสำนักงานต่าง ๆ ของสำนักงานโยธาธิการและขนส่งประจำแขวง
กำแพงนครและเขตพิเศษ

3.2 มีสิทธิรายงานสภาพการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโยธาธิการและขนส่งเข้าพบ
เจ้าเมืองและคณะสำนักงานโยธาธิการและขนส่งประจำแขวง กำแพงนครและเขตพิเศษ

กฎหมายว่าด้วยทางหลวง ฉบับเลขที่ 04/99/สพช (ฉบับ ค.ศ.1999)

ลงวันที่ 3 เมษายน 1999

ภาคที่ 1 บทบัญญัติทั่วไป

มาตรา 1 หน้าที่ของกฎหมายว่าด้วยทางหลวง

กฎหมายว่าด้วยทางหลวงมีหน้าที่กำหนดบรรดาหลักการ ระเบียบการและ
มาตรการเกี่ยวกับการคุ้มครองการนำใช้ การวางแผน การสำรวจ การออกแบบ การ
ก่อสร้าง และการปกป้องรักษาทางหลวงรวมทั้งความปลอดภัย การปกป้องรักษาสิ่งแวดล้อม
รับประกันการจราจร ในทุกฤดูกาลระหว่างแขวงต่างๆ ระหว่างตัวเมืองกับชนบท เขต
ทางไกลให้มีความสะดวก ประกอบด้วยส่วนสำคัญเข้าในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม รับใช้
เวียงงานป้องกันชาติ ป้องกันความสงบ สร้างพื้นฐาน รับประกันให้แก่การเชื่อมต่อทางด้าน
เศรษฐกิจของชาติกับบรรดาประเทศในภาคพื้น

มาตรา 2 ความหมายของทาง

ทางแบ่งขอบเขตพื้นที่ซึ่งได้ก่อสร้างขึ้นเพื่อรับใช้แก่การจราจรรวมมีโครง
ประกอบของทาง สิ่งประกอบของทาง และขอบเขตสงวนของทาง

โครงสร้างของทาง

โครงสร้างของทางหลวงมีโครงสร้างของทาง ดิ่งทาง ท่อระบายน้ำ ห้องระบายน้ำ กำแพงกันพัง สะพาน อุโมงค์ ท่าเทียบเรือบัก เขื่อนบัก สถานที่จอดรถ และโครงสร้างอื่น ๆ ที่สร้างขึ้นอยู่ลุ่มและเทียงทาง

สิ่งประกอบของทาง

สิ่งประกอบของทาง รวมมี เครื่องหมายจราจร ระบบไฟอำนาจ ระบบไฟแสงสว่างและอื่น ๆ

ขอบเขตสงวนของทาง

ขอบเขตสงวนของทาง แนวนขอบเขตพื้นที่ 2 เบื้องของทางซึ่งสงวนไว้เพื่อขยายกิจการของทางหรือกิจกรรมป้องกันความปลอดภัยของทาง

กิจการป้องกันความปลอดภัยของทาง

กิจการป้องกันความปลอดภัยของทาง แนวนบรรดากิจการที่สร้างขึ้นเพื่อแก้ไขป้องกันอันตรายในการจราจรการเซาะเจ็อนมลพิษจากควัน ลี แสง เสียง ด้วยการปลูกต้นไม้ ก่อฝากำแพงและอื่น ๆ

มาตรา 3 การส่งเสริมการพัฒนาทางหลวง

รัฐมีนโยบายส่งเสริมทุกภาคส่วนเศรษฐกิจทั้งภายในและต่างประเทศมาลงทุนในการก่อสร้าง ซ่อมแซมและปกป้องรักษาทางหลวงด้วยการลดผ่อนหรือยกเว้นภาษีอากรตามที่ได้กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนภายในและกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนของต่างประเทศอยู่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเพื่อรับประกันแก่การจราจรได้ทุกฤดูกาลรัฐอนุญาตให้จัดตั้งกองทุนพัฒนาทางหลวงขึ้น

มาตรา 4 พันธะของผู้รับใช้ทางหลวง

บุคคลและการจัดตั้งที่นำใช้ทางหลวงล้วนแต่มีพันธะประกอบส่วนเข้าในการก่อสร้าง การซ่อมแซม การปกป้องรักษาทางหลวงรวมทั้งความปลอดภัย ความเป็นระเบียบเรียบร้อย ในการจราจร ความสะอาด ความสวยงามและสิ่งแวดล้อม การนำใช้ทางหลวงให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเข้มงวด เช่น น้ำหนักบรรทุก ความไวและอื่น ๆ

ภาคที่ 2 ทางหลวงและการดำเนินกิจการทางหลวง

หมวดที่ 1 ทางหลวง

มาตรา 5 ทางหลวง

ทางหลวง คือ ระบบเส้นทางที่เป็นกรรมสิทธิ์ของวงคณะญาติแห่งชาติสร้างขึ้นเพื่อสาธารณะประโยชน์ ในการจราจรภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทางหลวงอยู่ทางสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว แบ่งออกเป็น 6 ประเภท คือ

- 1 ทางหลวงแห่งชาติ
- 2 ทางหลวงของแขวง กำแพงนครและเขตพิเศษ
- 3 ทางหลวงของเมือง
- 4 ทางเทศบาล
- 5 ทางชนบท
- 6 ทางเฉพาะ

มาตรา 6 ทางหลวงแห่งชาติ

ทางหลวงแห่งชาติ คือ ทางยุทธศาสตร์ที่รับใช้เพื่อผลประโยชน์รวมของชาติ และระหว่างชาติ ซึ่งประกอบมี

- 1 ทางไปนครหลวงไปหาเทศบาลของแขวง และเขตพิเศษ
- 2 ทางไปหาชายแดนที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศ
- 3 ทางที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ สังคมและป้องกันชาติ ความสงบ

มาตรา 7 ทางหลวงแขวง กำแพงนครและเขตพิเศษ

ทางหลวงแขวง กำแพงนครและเขตพิเศษ แม่น ทางที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ การเมือง วัฒนธรรม สังคม และเวียกงงานป้องกันชาติ ป้องกันความสงบในระดับแขวงหรือเขตพิเศษ ซึ่งประกอบมี

- 1 ทางระหว่างแขวงหาแขวงหรือเขตพิเศษ
- 2 ทางแต่เทศบาลแขวงหรือเขตพิเศษไปหาเทศบาลเมืองไปหาท่าเรือไปหา

แหล่งท่องเที่ยวและสถานที่ประวัติศาสตร์ที่มีความสำคัญของแขวงหรือเขตพิเศษ

มาตรา 8 ทางหลวงเมือง

ทางหลวงเมือง คือ ทางที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ การเมือง วัฒนธรรม สังคม ต่อเวียกงงานป้องกันชาติ ความสงบ ในระดับเมือง ซึ่งประกอบมี

- 1 ทางระหว่างเมืองหาเมือง

2 ทางแต่เทศบาลเมืองไปหาบ้านไปหาท่าเรือไปหาแหล่งท่องเที่ยว สถานที่ประวัติศาสตร์ที่มีความสำคัญและเขตเศรษฐกิจเฉพาะของเมือง

มาตรา 9 ทางเทศบาล

ทางเทศบาล คือ ระบบเส้นทางรับใช้การจราจรอยู่ในเส้นทางเทศบาล

มาตรา 10 ทางชนบท

ทางชนบท คือ เส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างบ้านกับบ้านและบ้านไปหาสถานที่การผลิตและการบริการต่าง ๆ ของบ้าน

มาตรา 11 ทางเฉพาะ

ทางเฉพาะ คือ เส้นทางรับใช้เฉพาะให้แก่การผลิตและการบริการของแขนงงานการป้องกันชาติ ป้องกันความสงบและเขตป่าสงวน

หมวดที่ 2 กิจการทางหลวง

มาตรา 12 กิจการทางหลวง

กิจการทางหลวง คือ การดำเนินการจัดตั้งปฏิบัติบรรดาเวียงงานเกี่ยวกับทางหลวงซึ่งประกอบด้วยการวางแผน การสำรวจ การออกแบบ การก่อสร้าง การปกปักรักษา การซ่อมแซม การตรวจตราและการรับใช้ทางหลวง

มาตรา 13 การวางแผนทางหลวง

การวางแผนทางหลวง แม่นการศึกษาค้นคว้าเก็บทำข้อมูลต่าง ๆ เพื่อวางแผนพัฒนาทางหลวงประเภทต่าง ๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ในมาตรา 5 ของกฎหมายฉบับนี้

มาตรา 14 การสำรวจและการออกแบบทางหลวง

การสำรวจ แม่น การลงเก็บทำสภาพแวดล้อมและข้อมูลละเอียดเพื่อสร้างเป็นบทวิพากษ์เศรษฐกิจเทคนิค โดยมีการประเมินประสิทธิผล เพื่อเตรียมให้แก่การออกแบบ

การออกแบบทางหลวง แม่น การสร้างแผนผังละเอียด ถูกต้อง ตามมาตรฐานเทคนิคบนพื้นฐานการวิจัย ข้อมูลที่ได้มาจากการสำรวจ ซึ่งประกอบด้วย แผนแต่้ม การประเมินมูลค่าและการกำหนดเวลาในการก่อสร้าง

มาตรา 15 การก่อสร้างทางหลวง

การก่อสร้างทางหลวง แม่น การปฏิบัติเวียงงานก่อสร้างทางหลวง ประเภทต่าง ๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ในมาตรา 5 ของกฎหมายฉบับนี้ ผู้ดำเนินกิจการก่อสร้างทาง

หลวงต้องปฏิบัติตามเอกสารการออกแบบ รับประกันคุณภาพ ความปลอดภัยและรักษาสิ่งแวดล้อม

มาตรา 16 การปกป้องรักษาและการซ่อมแซมทางหลวง

การปกป้องรักษาทางหลวง แม่น การติดตามตรวจตราดูแล สภาพการต่าง ๆ ของทางหลวง เพื่อบำรุง รักษา เป็นปกติ เช่น ตัดหญ้า อนามัยหน้าทาง ร่องระบายน้ำ ท่อชั่วคราว และสิ่งประกอบต่าง ๆ ของทางการซ่อมแซมทาง แม่น การบำรุงรักษา ขั้ว แปะทางที่เปื้อน ให้อยู่ในสภาพปกติตามการออกแบบซึ่งรวมมีการซ่อมแซมปกติ การซ่อมแซมตามกำหนดและการซ่อมแซมฉุกเฉิน

ภาคที่ 3 การคุ้มครอง การนำใช้ที่ดินและขอบเขตทางหลวง

หมวดที่ 1 การคุ้มครองและการนำใช้ที่ดินเพื่อกิจการทางหลวง

มาตรา 17 การคุ้มครองและการนำใช้ที่ดินทางหลวง

กระทรวงคมนาคมและขนส่งเป็นผู้คุ้มครองและนำใช้ที่ดินเพื่อกิจการทางหลวงตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยที่ดิน

มาตรา 18 แหล่งวัสดุเพื่อกิจการทางหลวง

กระทรวงคมนาคมและขนส่งเป็นผู้คุ้มครองและนำใช้แหล่งวัสดุเพื่อกิจการทางหลวง เช่น ดิน หิน หินแฉะ ทราย และวัสดุก่อสร้างทางชนิดอื่น ๆ ตามปอนที่ได้สำรวจและได้รับอนุญาตขุดค้นจากรัฐบาล

มาตรา 19 การทดแทนคืนที่ดินเพื่อกิจการทางหลวง

ในการก่อสร้างทางหลวงประเภทต่าง ๆ หากมีความจำเป็นนำใช้ที่ดินบุคคลหรือการจัดตั้งที่ได้รับสิทธินำใช้อย่างถูกต้องตามกฎหมายต้องได้รับการทดแทนคืนตามความเหมาะสม

หมวดที่ 2 ขอบเขตของทางหลวง

มาตรา 20 ขอบเขตของทางหลวง

ขอบเขตของทางหลวง คือ พื้นที่ทั้งหมด นับทั้งหน้าทาง บ่าทาง ทางคนย่ำ ร่องระบายน้ำ ตลิ่งทางและขอบเขตสงวนของทางหลวง ลวงกว้างของขอบเขตทางหลวงแต่ละประเภทมีดังนี้

- 1 ทางหลวงแห่งชาติ กว้างเบื้องละ 25 เมตร นับแต่ใจกลางทางออกไป
- 2 ทางหลวงของแขวง กว้างเบื้องละ 15 เมตร นับแต่ใจกลางทางออกไป
- 3 ทางหลวงของเมือง กว้างเบื้องละ 10 เมตร นับแต่ใจกลางทางออกไป

4 ทางชนบท กว้างเบี่ยงละ 5 เมตร นับแต่ใจกลางทางออกไป

5 ทางเทศบาลให้ปฏิบัติตามแผนผังเมือง

6 ทางเฉพาะให้ปฏิบัติตามมาตรฐานเทคนิคเฉพาะของแต่ละเส้นทาง

ส่วนมาตรฐานเทคนิคของทางแต่ละประเภท แมน กระทรวงคมนาคมและขนส่ง เป็นผู้กำหนด

มาตรา 21 ขอบเขตสงวนของทางหลวง

ในขอบเขตสงวนของทางหลวงห้ามปลูกสร้างกิจการต่าง ๆ ในกรณีจำเป็นต้องปลูกสร้างนั้นต้องได้ขออนุญาตจากองค์การคุ้มครองทางหลวง

มาตรา 22 เขตปลอดภัยของทางหลวง

เขตปลอดภัยของทางหลวง แมน เขตที่นอนอยู่ในขอบเขตของทางหลวง ซึ่งประกอบด้วย บำทาง ทางคนย่ำ ระยะแถมเห็นของจุดเปิดกว้างทางโค้งและจุดทางคบ บริเวณหัวขั้ว หัวท่อ ต่ิ่งทางกำแพงด้านเจ็อน ร่องระบายน้ำ ดอนกลางทาง เขตทางม้าลาย บ่อนจอดรถเมล์ในเขตปลอดภัยของทางหลวงห้ามดำเนินกิจการและวางสิ่งกีดขวางต่าง ๆ

ภาคที่ 4 ค่าธรรมเนียมและค่าบริการทางหลวง

มาตรา 23 ค่าธรรมเนียมและค่าบริการทางหลวง

ค่าธรรมเนียมและค่าบริการทางหลวง คือ รายรับที่ได้มาจากการดำเนินกิจการและการรับใช้ทางหลวง เช่น ค่าขึ้นทะเบียน ค่าลิขสิทธิ์ ค่าผ่านทาง ค่าข้ามบัก ค่าผ่านขั้ว และอื่น ๆ

มาตรา 24 การเก็บค่าธรรมเนียมและค่าบริการทางหลวง

กระทรวงการเงินสมทบกับกระทรวงคมนาคมและขนส่ง เป็นผู้คั่นคว้าเกี่ยวกับอัตราค่าธรรมเนียมและค่าบริการทางหลวง เพื่อเสนอรัฐบาลตกลง

ภาคที่ 5

การสร้างตั้งวิสาหกิจก่อสร้าง วิสาหกิจปรึกษาและสมาคมวิศวกรรมทางหลวง

หมวดที่ 1 การสร้างตั้งวิสาหกิจก่อสร้างและวิสาหกิจปรึกษาทางหลวง

มาตรา 25 การสร้างตั้งวิสาหกิจก่อสร้างทางหลวง

วิสาหกิจก่อสร้างทางหลวง คือ หัวหน้าหน่วยธุรกิจที่สร้างขึ้น เพื่อดำเนินกิจการก่อสร้างและซ่อมแปงทางหลวง บุคคลหรือการจัดตั้งที่มีจุดประสงค์สร้างตั้งวิสาหกิจทางหลวงต้องมีเงื่อนไข ดังนี้

1 ต้องเป็นวิศวกรหรือต้องมีนักวิชาการที่มีความสามารถด้านวิศวกรรมเกี่ยวกับกิจการทางหลวงและมีประสบการณ์อย่างน้อย 3 ปี

2 ต้องมีทุนตามระเบียบการที่กำหนดไว้

3 ต้องมีภาระกิจการอย่างน้อย 1 ชุด

4 ต้องมีนายช่างก่อสร้างทางและนายช่างกลจักร

มาตรา 26 วิสาหกิจที่ปรึกษาทางหลวง

วิสาหกิจที่ปรึกษาทางหลวง คือ หัวหน้าธุรกิจที่สร้างตั้งขึ้น เพื่อดำเนินกิจการในการวางแผน การสำรวจ การออกแบบ การติดตาม การตรวจตราการก่อสร้าง และให้การปรึกษาแก่เจ้าของโครงการ กิจการทางหลวง บุคคล หรือการจัดตั้งที่มีจุดประสงค์สร้างตั้งวิสาหกิจที่ปรึกษาทางหลวงต้องมีเงื่อนไข ดังนี้

1 เป็นวิศวกรชั่วคราว ที่ชำนาญงานและมีความสามารถทางวิศวกรรมเกี่ยวกับกิจการทางหลวงและมีประสบการณ์อย่างน้อย 7 ปี

2 มีนักวิศวกรเกี่ยวข้องที่มีประสบการณ์อย่างน้อย 5 ปี

3 มีทุนตามระเบียบการที่กำหนดไว้

4 มีสำนักงาน อุปกรณ์ เครื่องมือ ภาชนะรับใช้ตามระเบียบที่ได้กำหนดไว้

มาตรา 27 สมาคมวิศวกรรมทางหลวง

เพื่อเอื้อให้การคุ้มครองกิจการทางหลวงมีประสิทธิผลและมีความเป็นระเบียบเรียบร้อยรับอนุญาติให้จัดตั้งสมาคมวิศวกรรมทางหลวงขึ้น ตามระเบียบกระทรวงคมนาคมและขนส่งวางออก

หมวดที่ 2 การจัดตั้งการขึ้นทะเบียนและหลักการดำเนินวิสาหกิจทางหลวง

มาตรา 28 การสร้างตั้งและการจดทะเบียนวิสาหกิจ

การสร้างตั้ง การขึ้นทะเบียนวิสาหกิจก่อสร้างและวิสาหกิจที่ปรึกษาทางหลวงต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยธุรกิจและกฎหมายว่าด้วยการลงทุนภายในสำหรับการลงทุนต่างประเทศให้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนของต่างประเทศอยู่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

มาตรา 29 หลักการดำเนินกิจการทางหลวง

การดำเนินกิจการทางหลวงต้องปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้และตามหลักการต้นตอ คือ

1 ต้องมีการคัดเลือกบริษัท

- 2 ต้องมีการประมูล
- 3 ต้องมีการส่งเทียบราคา
- 4 ต้องมีการมอบเหมา
- 5 ต้องมีเจ้าของโครงการ
- 6 ต้องมีวิสาหกิจที่ปรึกษา
- 7 ต้องมีการตรวจกา
- 8 ต้องมีการรับประกันคุณภาพการก่อสร้าง

ในกรณีที่มีการรับเหมาต่อช่วงต้องได้รับการเห็นดีจากเจ้าของโครงการ

ภาคที่ 6 องค์การคุ้มครองและการตรวจกากิจการทางหลวง

หมวดที่ 1 องค์การคุ้มครองทางหลวง

มาตรา 30 องค์การคุ้มครองทางหลวง

องค์การคุ้มครองทางหลวง ประกอบด้วย

- 1 กระทรวงคมนาคมและขนส่ง
- 2 แผนกคมนาคมและขนส่งประจำแขวง กำแพงนครและเขตพิเศษ
- 3 สำนักงานคมนาคมและขนส่งประจำเมืองหรือเทศบาล
- 4 อำนาจการปกครองบ้าน

มาตรา 31 สิทธิและหน้าที่ของกระทรวงคมนาคมและขนส่ง มีสิทธิและหน้าที่

ดังนี้

- 1 วางแผนยุทธศาสตร์ แผนระยะยาว แผนระยะกลาง และแผนระยะสั้น
เกี่ยวกับการพัฒนาถนนทางหลวง
 - 2 วางระเบียบในการจัดตั้ง การคุ้มครอง การตรวจตรา การวางแผนการ
การสำรวจ การออกแบบ การก่อสร้าง การปกป้องรักษา การซ่อมแซมและการรับใช้ทาง
หลวงในขอบเขตทั่วประเทศ
 - 3 วางกำหนดมาตรฐาน เทคนิคของทางหลวงประเภทต่าง ๆ
 - 4 ค้นคว้านโยบายและอัตราค่าก่อสร้าง การปกป้องรักษาทางหลวง
- เพื่อเสนอให้รัฐบาลพิจารณา
- 5 คุ้มครองสิทธิทางหลวง
 - 6 ผนึกพันและร่วมกับสากลในการพัฒนาระบบทางหลวง
 - 7 ปฏิบัติสิทธิและหน้าที่อื่น ๆ เกี่ยวกับกิจการทางหลวงที่รัฐบาลมอบให้

มาตรา 32 สิทธิและหน้าที่ของแผนกคมนาคมและขนส่งประจำแขวง
กำแพงนครและเขตพิเศษ

แผนกคมนาคมและขนส่งประจำแขวง กำแพงนครและเขตพิเศษ มีสิทธิและ
หน้าที่ ดังนี้

- 1 เผยแพร่ยุทธศาสตร์และพัฒนาทางหลวงที่ตนรับผิดชอบ
- 2 ออกใบอนุญาตคุ้มครองวิสาหกิจก่อสร้างและวิสาหกิจที่ปรึกษาทางหลวง
ที่ประจำอยู่แขวงของตน
- 3 คุ้มครองสถิติพร้อมทั้งรายงานสภาพทางหลวงอยู่ในขอบเขตที่ตนรับผิดชอบ
ให้กระทรวงคมนาคมและขนส่งทราบอย่างเป็นปกติ
- 4 ปฏิบัติสิทธิและหน้าที่อื่น ๆ เกี่ยวกับกิจการทางหลวงที่กระทรวงคมนาคม
และขนส่งมอบให้

มาตรา 33 สิทธิและหน้าที่ของห้องการคมนาคมและขนส่งประจำเมืองหรือ
เทศบาล ห้องการคมนาคมและขนส่งประจำเมืองหรือเทศบาล มีสิทธิและหน้าที่ ดังนี้

- 1 ผลักดัน ติดตาม เวียกงานก่อสร้างการปกปักรักษาและการซ่อมบำรุงทาง
หลวงอยู่ในขอบเขตที่ตนรับผิดชอบ
- 2 คุ้มครองทางหลวงอยู่ในขอบเขตเมืองหรือเทศบาลที่ตนรับผิดชอบ
- 3 คุ้มครองสถิติพร้อมทั้งรายงานสภาพทางหลวงอยู่ในขอบเขตที่ตน
รับผิดชอบให้แผนกคมนาคมและขนส่งประจำแขวง กำแพงนครและเขตพิเศษทราบอย่าง
เป็นปกติ
- 4 ปฏิบัติสิทธิและหน้าที่อื่น ๆ ที่แผนกคมนาคมและขนส่งประจำแขวง
กำแพงนครและเขตพิเศษมอบให้

มาตรา 34 สิทธิและหน้าที่การครองบ้าน

อำนาจการปกครองบ้านมีสิทธิและหน้าที่ ดังนี้

- 1 คุ้มครองพร้อมทั้งรายงาน สภาพทางหลวงอยู่ในเขตบ้านที่ตนรับผิดชอบ
ให้ห้องการคมนาคมและขนส่งประจำเมืองหรือเทศบาลทราบอย่างเป็นปกติ
- 2 ปกครองประชาชนประกอบส่วนเข้าในการก่อสร้าง การปกปักรักษา และ
การซ่อมบำรุงทางหลวงในเขตบ้านที่ตนรับผิดชอบ
- 3 ประสานสมทบกับบ้านใกล้เคียง แบ่งความรับผิดชอบในการปกปักรักษา
ทางหลวง

4 ปฏิบัติสิทธิและหน้าที่อื่น ๆ ที่ห้องการคมนาคมและขนส่งประจำเมืองหรือเทศบาลมอบให้

หมวดที่ 2 การตรวจกากิจการทางหลวง

มาตรา 35 การตรวจกากิจการทางหลวง

การตรวจกากิจการทางหลวง คือ การตรวจกาความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการคุ้มครองและการรับใช้ทางหลวง การตรวจกาการจัดตั้งการก่อสร้าง การปกป้องรักษา การซ่อมแปง ระบบเทคนิคและมูลค่าของกิจการทางหลวง

มาตรา 36 องค์การตรวจกาทางหลวง

องค์การตรวจกาทางหลวง คือ องค์การที่มีหน้าที่ตรวจกากิจการทางหลวง ตามที่ได้กำหนดไว้ ในมาตรา 35 ของกฎหมายฉบับนี้ ในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจการดังกล่าวให้กระทรวงคมนาคมและขนส่งจัดตั้งคณะกรรมการตรวจกาทางหลวงขึ้น

มาตรา 37 เนื้อในตรวจกา

การตรวจกากิจการทางหลวงมีเนื้อในต้นตอดังนี้

- 1 ตรวจกาการวางแผน การสำรวจ การออกแบบ และการก่อสร้าง
- 2 ตรวจกามาตรฐานการรับประกันความปลอดภัยในการดำเนินกิจการทางหลวง
- 3 ตรวจกาการปกป้องรักษาสิ่งแวดล้อมในการดำเนินกิจการทางหลวง
- 4 ตรวจกาการปฏิบัติมาตรฐานเทคนิคและการเงินของกิจการทางหลวง
- 5 ตรวจกาการประเมินผล สัญญา เจ้าของโครงการและผู้รับเหมากิจการทางหลวง

6 ตรวจกาการรับใช้ การปกป้องรักษา และการซ่อมแปงทางหลวง

มาตรา 38 รูปการตรวจกา

การตรวจกากิจการทางหลวง มี 3 รูปการ ดังนี้

- 1 การตรวจกาอย่างเป็นปกติ
- 2 การตรวจกาโดยมีการแจ้งให้รู้ล่วงหน้า
- 3 การตรวจกาแบบกะทันดรัด

ภาคที่ 7 นโยบายต่อผู้มีผลงานและมาตรการต่อผู้ละเมิด

มาตรา 39 นโยบายต่อผู้มีผลงาน

บุคคลหรือการจัดตั้งที่เข้าร่วมการปฏิบัติกิจการทางหลวงอย่างมีประสิทธิภาพ มีหัวใจประดิษฐ์สร้างมีคุณภาพสูง รับผิดชอบต่อความปลอดภัยและปกป้องรักษาสิ่งแวดล้อมของทางหลวงได้ดี ได้รับการยกย่องและนโยบายอื่น ๆ ตามความเหมาะสม

มาตรา 40 มาตรการต่อผู้ละเมิด

บุคคลหรือการจัดตั้งหากละเมิดข้อบัญญัติใดหนึ่งของกฎหมายฉบับนี้ ก่อความเสียหายให้แก่สาธารณะ สิ่งแวดล้อม ทรัพย์สิน สุขภาพหรือชีวิตของผู้อื่นจะถูกระงับหรือปรับใหม่ หรือถูกลงโทษทางอาญาและแต่กรณีหนักหรือเบา รวมทั้งใช้ค่าเสียหายที่ตนก่อขึ้น

มาตรา 41 มาตรการศึกษาอบรม

บุคคลหรือการจัดตั้งหากละเมิดกฎหมายฉบับนี้ในฐานะเบา เช่น การละเมิดระเบียบ การดำเนินกิจการทางหลวง การละเมิดระเบียบการปกป้องรักษาและนำใช้ทางหลวง ซึ่งสร้างความเสียหายให้แก่ทรัพย์สินสาธารณะหรือของบุคคลที่บ่เป็นผลสะท้อนอย่างร้ายแรงจะถูกศึกษาอบรม ตักเตือน และใช้แทนค่าเสียหายที่ก่อขึ้น

มาตรา 42 มาตรการปรับใหม่

บุคคลหรือการจัดตั้งหากละเมิดข้อบัญญัติที่ได้กำหนดไว้ในกฎหมายฉบับนี้ เช่น ละเมิดหลักการดำเนินธุรกิจ กิจการทางหลวง การปกป้องรักษา การซ่อมแซม การรับใช้ การยกย้ายสิ่งประกอบของทาง ก่อความเสียหายแก่องค์ประกอบ เขตปลอดภัย และเขตสงวนของทางหลวง ละเมิดระเบียบการขึ้นทะเบียนและดำเนินธุรกิจละเมิดหลักการก่อสร้าง ซึ่งก่อความเสียหายของทรัพย์สินสาธารณะหรือของบุคคลจะถูกปรับใหม่และใช้แทนค่าเสียหายที่ตนก่อขึ้น

มาตรา 43 มาตรการทางอาญา

บุคคลใดหากละเมิดข้อบัญญัติที่ได้กำหนดไว้ในกฎหมายฉบับนี้ เช่น ละเมิดอย่างร้ายแรงต่อหลักการดำเนินกิจการทางหลวง การปกป้องรักษา การซ่อมแซม การนำใช้ทำลายสิ่งประกอบ องค์ประกอบ ขอบเขตสงวน เขตปลอดภัยของทางหลวง ปลอมแปลงเอกสาร การขึ้นทะเบียนและดำเนินธุรกิจละเมิดหลักการก่อสร้างซึ่งก่อความเสียหายแก่สาธารณะ ชีวิต สุขภาพหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ส่วยใช้หน้าที่ตำแหน่ง เพื่อผลประโยชน์ส่วนตัวจะถูกดำเนินคดีทางอาญาและใช้แทนค่าเสียหายที่ตนก่อขึ้น

มาตรา 44 มาตรการโทษเพิ่ม

นอกจากโทษต้นตอที่ได้กำหนดอยู่ในมาตรา 42 และมาตรา 43 ของกฎหมายฉบับนี้ผู้กระทำความผิดจะได้รับโทษเพิ่มเติมอีก เช่น อนุญาตการดำเนินกิจการหรืออนุญาตใบอนุญาตดำเนินธุรกิจ

ภาคที่ 8 บทบัญญัติสุดท้าย

มาตรา 45 การจัดตั้งปฏิบัติ

รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นผู้จัดตั้ง ปฏิบัติกฎหมายฉบับนี้

มาตรา 46 ผลศักดิ์สิทธิ์

กฎหมายฉบับนี้มีผลศักดิ์สิทธิ์ภายใน 90 วัน นับแต่ประธานประเทศแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ออกรัฐธรรมาธิปไตยประกาศใช้เป็นต้นไป

บรรดาข้อกำหนดและบทบัญญัติใดที่ขัดกับกฎหมายฉบับนี้ล้วนแต่ถูกยกเลิก

เวียงจันทน์ วันที่ 3 เมษายน 1999

ประธานสภาแห่งชาติลาว

ท่านสมาน วิยะเกต

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยในประเทศ

อนุชัย บุรณประเสริฐกุล (2545, บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดูแลและบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของกรมโยธาธิการ : กรณีศึกษาจังหวัดกาฬสินธุ์ ผลการวิจัยพบว่า ความรู้เกี่ยวกับการดูแลและบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของกรมโยธาธิการของประชาชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการใช้งานในเขตพื้นที่จังหวัดกาฬสินธุ์อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อเปรียบเทียบความรู้ของประชาชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการใช้งานในการดูแลและบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของกรมโยธาธิการระหว่างเพศ กลุ่มอายุ ระดับการศึกษาและอาชีพ พบว่า ประชาชนที่มีกลุ่มอายุแตกต่างกัน มีความรู้แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนประชาชนที่มีเพศ ระดับการศึกษา และอาชีพแตกต่างกัน มีระดับความรู้ไม่แตกต่างกัน ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชน

ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการใช้งานในการดูแลและบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของกรมโยธาธิการระหว่างเขต กลุ่มอายุ การศึกษาและอาชีพ ไม่แตกต่างกัน ส่วนรูปแบบและวิธีการดูแลและบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของกรมโยธาธิการตามความต้องการของประชาชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการใช้งาน ได้แก่ ทางราชการสนับสนุนงบประมาณและให้องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นหน่วยงานราชการเป็นผู้จัดหาวัสดุสำหรับซ่อมแซมถนนลาดยาง เพื่อให้ประชาชนสามารถนำมาใช้งานได้ จัดตั้งศูนย์ควบคุมการใช้งานถนนลาดยาง ในท้องถิ่นประชาชนร่วมกับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานราชการในการดูแลและบำรุงรักษาถนนลาดยาง

กัมพล เชื้อหมอมเฒ่า (2550, บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล ผลการวิจัยพบว่า 1) ประชาชนมีส่วนต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล โดยภาพรวมอยู่ในระดับน้อย 2) ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วม ได้แก่ เพศ อาชีพหลัก การรับรู้ข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ ความรู้ความเข้าใจ และการติดต่อสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ ส่วนปัจจัยที่ไม่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วม ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา รายได้จากการประกอบอาชีพและระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ 3) ข้อเสนอแนะจากการวิจัยครั้งนี้ เห็นว่าหน่วยงานของรัฐควรที่จะเปิดโอกาสหรือส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในด้านต่าง ๆ ตั้งแต่ขั้นตอนของการร่วมคิด ตัดสินใจ และวางแผนในกิจกรรมที่จะดำเนินการเพื่อเป็นการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเจ้าของพื้นที่ ตลอดจนขั้นตอนในการร่วมปฏิบัติ การร่วมรับประโยชน์หรือร่วมประเมินผลในการดำเนินงาน ควรเน้นถึงการประชาสัมพันธ์ข่าวสาร การชี้แจงรายละเอียดโครงการ การส่งเสริมความรู้ สร้างความเข้าใจ หรือการฝึกอบรม เพื่อให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมด้วยความเต็มใจ

พันทิวา เป็นสูงฉนิิน (2551, บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่อง แนวทางพัฒนาการบำรุงทางหลวงในเขตชุมชนบ้านดอนเจดีย์ ทางหลวงหมายเลข 1090 ตอนแม่สอด-ซอโอ-อุ้มผาง ในสังกัดแขวงการทางตากที่ 2 (แม่สอด) ผลการวิจัยพบว่า สภาพและปัญหาเกี่ยวกับการบำรุงรักษาทางหลวงในเขตชุมชนบ้านดอนเจดีย์ทางหลวงหมายเลข 1090 ตอนแม่สอด-ซอโอ-อุ้มผาง พบว่า มีการวางแผน ขั้นตอนการปฏิบัติงานให้รวดเร็วและเหมาะสม มีการจัดลำดับตามความเร่งด่วนและด้านการดูแลรักษาทรัพย์สิน อุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกบนทางหลวง พบว่ามีการติดตั้งไฟฟ้า แสงสว่างในย่านชุมชนหรือ

ในบริเวณที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุบ่อย ส่วนปัญหาการบำรุงรักษาทางหลวง พบว่ามีดินไหลของทางเชื่อมไหล่ลงบนทางหลวง งบประมาณด้านเชื้อเพลิงมีจำกัด เจ้าหน้าที่ในการทำความสะอาดมีน้อย ไม่เพียงพอต่อปริมาณงานที่เพิ่มขึ้นและเครื่องจักร เช่น รถบรรทุกน้ำมีน้อย ไม่เพียงพอในการปฏิบัติงาน ขาดมาตรการควบคุม การชนวัสดุ พิษผล การเกษตร ขาดเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ความชำนาญงาน งบประมาณการสนับสนุนบำรุงรักษาไม่เพียงพอและความต้องการบำรุงรักษาทางหลวง พบว่า ต้องการให้มีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานและรับผิดชอบประจำสายทางในแต่ละจุด มีมาตรการควบคุมมลภาวะแวดล้อมจากการปฏิบัติงานให้มีการสร้างแรงจูงใจกับประชาชนในชุมชนให้มีส่วนร่วมในการดูแลทรัพย์สินทางหลวง 2) แนวทางพัฒนาการบำรุงรักษาทางหลวงในเขตชุมชน บ้านดอนเจดีย์ ทางหลวงหมายเลข 1090 ตอนแม่สอด - ซอโอ-อุ้มผาง ในสังกัดแขวงการทางตากที่ 2 (แม่สอด) ได้แนวทาง ดังนี้ ด้านการดูแลรักษาความสะอาดบนทางหลวง ได้แก่ การจัดกิจกรรมการสร้างแรงจูงใจ ทักตักให้ประชาชน ชุมชน เข้ามามีส่วนร่วมในการดูแลรักษาความสะอาดบนทางหลวง จัดเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบประจำจุดและเตรียมอุปกรณ์ ในการดูแลรักษาความสะอาดบนทางหลวงให้เพียงพอ

นิภาภรณ์ โฉมสันเทียะ (2556, บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในงานบำรุงรักษาทางหลวงชนบท กรณีศึกษา นม.4043 แยกทางหลวงหมายเลข 2175-บ้านพักกาดหญ้า อำเภอลำปลายมาศ จังหวัดนครราชสีมา ผลการวิจัยพบว่า 1) ปัจจัยส่วนบุคคลของประชาชนในเขตพื้นที่ สายทางนม.4043 แยกทางหลวงหมายเลข 2175-บ้านพักกาดหญ้า อำเภอลำปลายมาศ จังหวัดนครราชสีมา ที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 3-40 ปี ระดับการศึกษาส่วนใหญ่มัธยมศึกษาตอนต้น มีอาชีพเกษตรกร รายได้เฉลี่ยต่อเดือนระหว่าง 5,000-10,000 บาท และมีเขตพื้นที่อาศัยอยู่ในองค์การบริหารส่วนตำบลท่าลาด 2) ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยทางสังคมโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด และเมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ประชาชนมีระดับการรับรู้ในหัวข้อความรู้ความเข้าใจในการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทเป็นอันดับ 1 รองลงมาคือ การรับรู้ข่าวสารและการประชาสัมพันธ์และการติดต่อสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ของสำนักทางหลวงชนบทที่ 2 (นครราชสีมา) 3) ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการบำรุงรักษาทางหลวงชนบท สายทางนม.4043 แยกทางหลวงหมายเลข 2175-บ้านพักกาดหญ้า อำเภอลำปลายมาศ จังหวัดนครราชสีมา โดยรวมอยู่ในระดับมาก และเมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ด้านที่ประชาชน

มีระดับการมีส่วนร่วมสูงสุด คือ มีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ รองลงมาคือ มีส่วนร่วมรับ
ประโยชน์และมีส่วนร่วมในการประเมินผล 4) ประชาชนในเขตพื้นที่ทางหลวง สายทางนม.
4043 แยกทางหลวงหมายเลข 2175-บ้านผักกาดหญ้า อำเภอชุมพวง อำเภอลำปลายมาศ
จังหวัดนครราชสีมา ที่มีปัจจัยส่วนบุคคลต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วมโดยภาพรวม
ไม่แตกต่างกัน ณ ระดับสำคัญทางสถิติ .05 เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ด้านมีส่วนร่วม
ในการปฏิบัติการและด้านมีส่วนร่วมรับประโยชน์ที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ
ทางสถิติที่ระดับ .05 จึงได้ทำการทดสอบระหว่างคู่ ด้วยวิธีทดสอบ LSD พบว่า ด้านการมี
ส่วนร่วมในการปฏิบัติการประชาชนที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น และ
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ด้านมีส่วนร่วมรับประโยชน์ ประชาชนที่มีการศึกษาระดับ
ประถมศึกษา มีระดับการมีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษา
ตอนปลาย/ปวช. และน้อยกว่า ผู้ที่ไม่ได้เรียนหนังสือ 5) ปัญหา อุปสรรค การมีส่วนร่วม
ของประชาชนต่อการบำรุงรักษาทางหลวง คือ การสร้างความเข้าใจให้กับประชาชน
ยอมรับการเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่ขั้นตอนแรกในการดำเนินงาน

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา