

ทัศนะของผู้ที่เกี่ยวข้องต่อแนวทางการแก้ไขการโจรกรรม
ทรัพย์สินของกรมทางหลวง กรณีศึกษา ทางหลวง
หมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ

**Perspective of persons relating to the ap-
proach for addressing theft of property of
the Department of Highways: the case study
of Highway No. 35 (Thonburi – Paktho)**

ณิชนันท์ ไผ่จันทร์
Nitchanan Fichan

บทคัดย่อ

ทัศนะของผู้ที่เกี่ยวข้องต่อแนวทางการแก้ไขการโจรกรรมทรัพย์สินของกรมทางหลวง กรณีศึกษา ทางหลวงหมายเลข 35 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการโจรกรรมทรัพย์สินของกรมทางหลวงบนทางหลวงหมายเลข 35 และเพื่อศึกษาทัศนะของผู้ปฏิบัติงานที่มีต่อแนวทางการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมทรัพย์สินของกรมทางหลวง การศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบเชิงลึก (In Depth Interview) เป็นเทคนิคในการเก็บข้อมูลมีประชากรที่ใช้ในการศึกษา ซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติงานในกรมทางหลวงปฏิบัติหน้าที่ด้านการดูแลอำนวยความสะดวกทรัพย์สินกรมทางหลวง จำนวน 5 ราย ผลการศึกษาพบว่า สาเหตุของการเกิดปัญหานั้น เกิดจากทางหลวงสายนี้เป็น ย่านอุตสาหกรรม มีพื้นที่รกร้างอยู่เป็นจำนวนมาก อีกทั้งการติดตั้งอุปกรณ์และวัสดุงานทางที่ไม่ตรงตามมาตรฐาน จึงเป็นจุดเสี่ยงอันก่อให้เกิดปัญหาการโจรกรรมฯ สำหรับทัศนะเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไข จะมุ่งเน้นให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการรักษาอุปกรณ์งานทางและทรัพย์สินสาธารณะ และ นำหลักการทางด้านวิศวกรรมมาใช้ในการออกแบบวัสดุและอุปกรณ์งานทางเพื่อให้มีต้นทุนการผลิตการจัดซื้อจัดจ้างที่ลดลง ติดตามการจับกุมและดำเนินคดีให้เป็นตัวอย่างและจริงจัง พิจารณาข้อแก้ไขทางกฎหมายใหม่ให้มีความเหมาะสม

คำสำคัญ ทางหลวงหมายเลข 35, กรมทางหลวง, โจรกรรมทรัพย์สิน

Abstract

Perspective of persons relating to the approach for addressing theft of property of the Department of Highways: the case study of Highway No. 35 aims to examine the problem nature relating to theft of property of the Department of Highways on Highway No. 35 and to study perspective of operating staff toward the approach for addressing such problem. This study is a Qualitative Research applying In Depth Interview as a technique for collecting data. The population selected for this study covers those operating staffs of the Department of Highways who involve in security operation for the property of the Department of highways, totaling 5 subjects. Findings from the study suggest that the cause of theft of property is that this road locates in industrial zone but there still have many waste lands with poor surveillance. Also, shortcomings were also found with respect to installation of equipment and material used not in accordance with required standards. Those are considered a risk spot for theft. With respect to the approach for preventing theft of property on Highway No. 35, Campaign should be launched in order to raise public awareness of the consequences from stealing property of the Department of Highways, particularly, those using the highway. In this regard, engineering principle can be applied in the design of material and equipment for highway construction and maintenance purpose while cost of production and price can be lowered effectively. It is suggested that specific agency should be established for investigation and inquiry works against theft of property, for arrest and prosecution. To effectuate this, legislative amendment may be required.

Keywords Highway No. 35 , Department of Highways, theft of property

บทนำ

ปัจจุบันสภาพแวดล้อมของชุมชนเมืองและท้องถนนเอื้อต่อการเกิดอาชญากรรมและมีแนวโน้มว่าปัญหานี้จะทวีความรุนแรงมากขึ้น ซึ่งปัญหาอาชญากรรมได้สร้างความเดือดร้อนแก่ประชาชน โดยเฉพาะปัญหาประทุษร้ายต่อร่างกายและทรัพย์สินอันเกิดจากปัญหาการโจรกรรมทรัพย์สินในเคหะสถานและสถานที่ราชการทั่วไป ทำให้เกิดผลกระทบต่อความสงบสุขและความปลอดภัยของคนในสังคม ซึ่งร้อยละ 85 ของอาชญากรรม เป็นการมุ่งประทุษร้ายต่อทรัพย์สินจากบุคคลที่เป็นผู้ฉวยโอกาสแทนที่จะเป็นอาชญากรรมมืออาชีพ ซึ่งอาชญากรรมประเภทนี้จะตัดสินใจประกอบอาชญากรรมเมื่อมีโอกาส สถานการณ์ที่เอื้ออำนวยทำให้เกิดความเดือดร้อนเป็นอย่างมาก จากความเจริญเติบโตของชุมชนและถนนหนทาง จึงทำให้สภาพแวดล้อมมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วและไร้ทิศทาง โดยขาดการวางแผนและการควบคุมที่ดี (ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์, 2545)

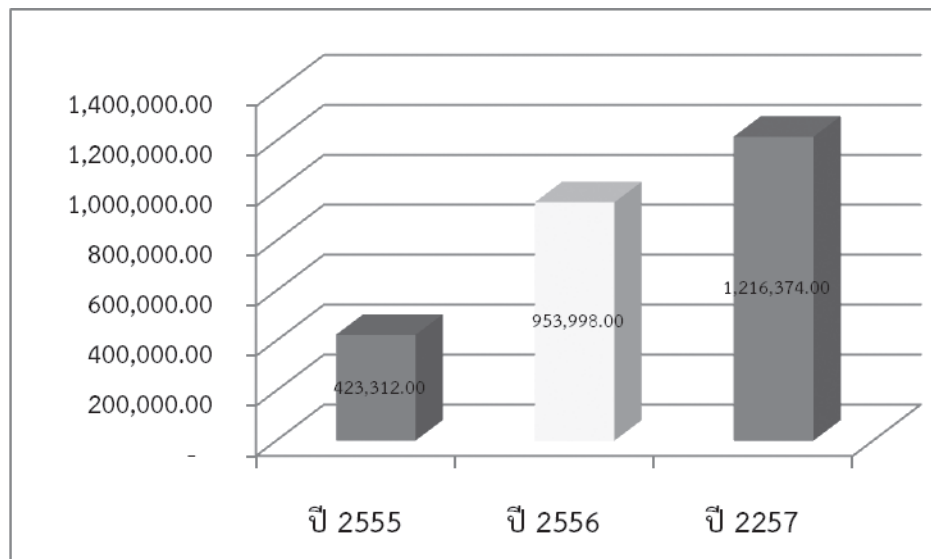
กรมทางหลวงเป็นองค์กรหนึ่งในหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งสังกัดกระทรวงคมนาคม มีความรับผิดชอบในการก่อสร้างโครงข่ายพื้นฐานด้านทางหลวง พัฒนาและเชื่อมโยงระบบขนส่ง ระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ เพื่อสามารถตอบสนองต่อพลวัตของการเปลี่ยนแปลงทั้งทางด้านเทคโนโลยี สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยหน่วยงานนี้มีอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบทางหลวงทั่วประเทศ ซึ่งนอกจากการบริการประชาชนผู้ใช้ทางแล้ว การดูแลอำนวยความสะดวกทางถนนยังเป็นการกิจหลักอีกประการหนึ่งที่ต้องรับผิดชอบ เพื่อให้เกิดความสะดวก ปลอดภัยแก่ประชาชน ซึ่งมาตรการในการอำนวยความสะดวกนี้ มีหลายประการ เช่น ประการแรก การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนทางหลวง ประการที่สอง กิจกรรมงานปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวง ประการที่สาม การบำรุงและซ่อมแซมงานทาง เป็นต้น โดยผลจากการดำเนินงานของกรมทางหลวงที่ผ่านมาพบว่า นอกจากปัญหาด้านงานทางแล้ว ยังมีการโจรกรรมอุปกรณ์งานทาง ที่ก่อให้เกิดมูลค่าความเสียหายเป็นอย่างมาก จากสถิติการรายงานทรัพย์สินของกรมทางหลวงที่ถูกโจรกรรมในปี 2556 พบว่า มูลค่าทรัพย์สินที่ถูกโจรกรรม รวมทั้งสิ้น 13,436,447.89 บาท (กรมทางหลวง, 2556) และในปี 2557 ที่ผ่านมา พบว่ามูลค่าทรัพย์สินที่ถูกโจรกรรม รวมทั้งสิ้น 13,894,789.02 บาท (กรมทางหลวง, 2557)

ทรัพย์สินที่ถูกโจรกรรมส่วนใหญ่ อาทิ หม้อแปลงไฟฟ้า อุปกรณ์ไฟฟ้า อุปกรณ์ราวกันอันตราย ไฟไฮแมชพร้อมอุปกรณ์ ไม่ศาลาทางหลวง ฝาดะแกรง

เหล็ก และป้ายจราจร เป็นต้น ล้วนแต่เป็นทรัพย์สินของกรมทางหลวงทั้งสิ้น นอกจากจะเป็นอุปกรณ์การก่อสร้างทางแล้ว ยังเป็นอุปกรณ์ที่ช่วยอำนวยความสะดวกปลอดภัยให้แก่ประชาชนผู้ใช้งานด้วย เมื่ออุปกรณ์เหล่านี้ถูกโจรกรรมสูญหายไป จะส่งผลให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุการจราจรบนทางหลวง เป็นอันตรายต่อประชาชนผู้ใช้งานอย่างมาก ซึ่งบริเวณถนนในพื้นที่ทางหลวงหมายเลข 35 ประสบปัญหามากที่สุด ตั้งแต่ปี 2555 -ปี2557 มีมูลค่าความเสียหายมากถึง 2,593,684 บาท (กรมทางหลวง, 2557) โดยมีรายละเอียดดังภาพที่ 1.1 ดังนี้

ภาพที่ 1.1

มูลค่าความเสียหายของทางหลวงหมายเลข 35

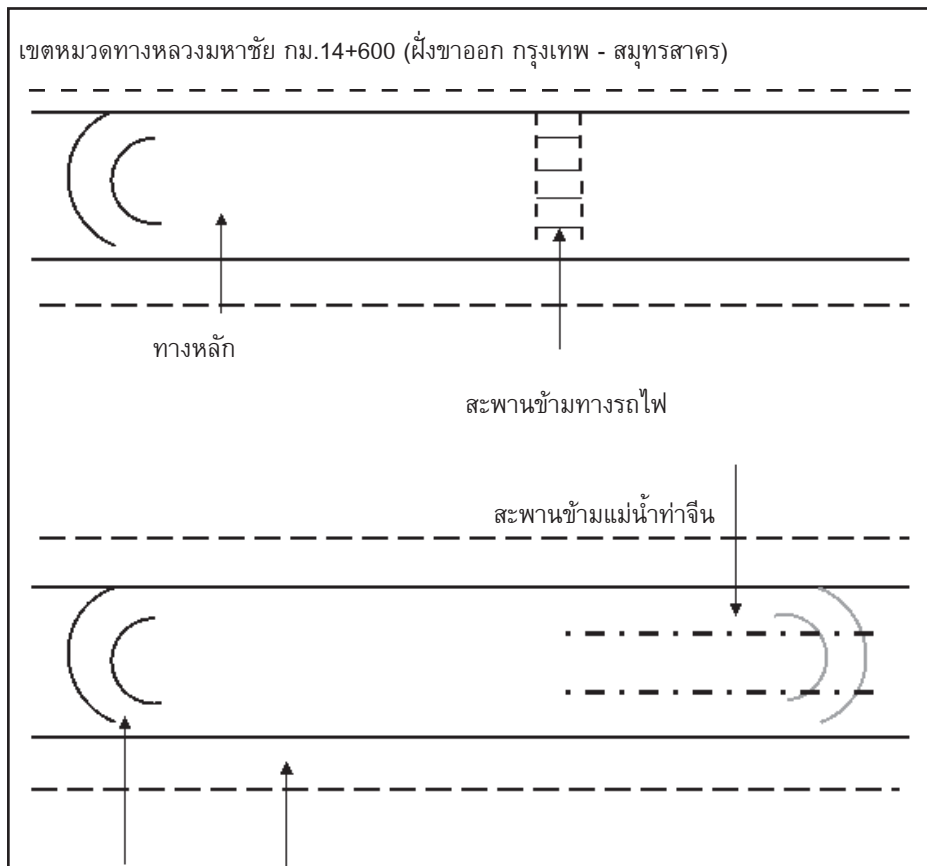


จากที่กล่าวมานั้น นับได้ว่าปัญหาการโจรกรรมทรัพย์สิน ถือเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาที่เป็นความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สิน เช่น ปัญหาการลักทรัพย์ รับซื้อของโจร ทั้งนี้ กรมทางหลวง ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบยังไม่มีมาตรการในการป้องกันการถูกโจรกรรมทรัพย์สินของทางราชการอย่างชัดเจน เนื่องด้วยข้อจำกัดของวิศวกรรมงานทาง จึงมีเพียงการสอดส่องดูแลของเจ้าหน้าที่ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง และอาศัยความร่วมมือจากประชาชนผู้พบเห็นในการแจ้งเบาะแสเท่านั้น ทำให้ไม่สามารถรักษาทรัพย์สินของทางราชการได้ โดยสาเหตุที่แท้จริง

ของปัญหาดังกล่าวมาจากสภาพแวดล้อมที่มีจุดเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม ซึ่งจากการรายงานทรัพย์สินของกรมทางหลวงที่ถูกโจรกรรมตั้งแต่ปี 2555 - 2557 พบว่า พื้นที่ที่เกิดปัญหาอาชญากรรมนั้น เป็นพื้นที่เดิมที่เคยรายงานตามการรายงานของสำนักอำนวยความปลอดภัย เพียงแต่เปลี่ยนแปลงประเภทของรายการทรัพย์สินที่ถูกโจรกรรมไปเท่านั้น อีกทั้งการขาดมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เข้มงวด จึงทำให้ในแต่ละปีกรมทางหลวงต้องสูญเสียงบประมาณในการจัดหาอุปกรณ์หรือทรัพย์สินที่ถูกขโมยไปเฉลี่ยปีละประมาณ 15 - 20 ล้านบาท ก่อให้เกิดความเสียหาย สิ้นเปลืองงบประมาณของแผ่นดินที่ควรนำไปพัฒนาทางหลวงต่อไป หากไม่มีมาตรการแก้ไขที่เหมาะสมแล้ว ปัญหาเหล่านี้ก็จะทวีคูณความรุนแรงและมูลค่าความเสียหายมากขึ้นเรื่อยๆ

ดังนั้นผู้ศึกษาจึงสนใจที่จะศึกษาทัศนะของผู้ที่เกี่ยวข้องต่อแนวทางการแก้ไขการโจรกรรมทรัพย์สินของกรมทางหลวง กรณีศึกษา ทางหลวงหมายเลข 35 เนื่องจากเป็นพื้นที่ประสบปัญหาจากการโจรกรรมทรัพย์สินมากที่สุด ทางหลวงสายดังกล่าวมีลักษณะทางกายภาพ เป็นถนน 8 ช่องจราจร บริเวณแสมดำถึงสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน ระยะทาง 15 กิโลเมตร หรือที่รู้จักกันในชื่อถนนสายธนบุรี-ปากท่อ ถือเป็นถนนทางเศรษฐกิจเส้นหนึ่ง เนื่องจากเป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมมากมาย มีแหล่งการทำประมง และยังเป็นพื้นที่ที่มีกลุ่มคนแรงงานต่างด้าวเข้ามาประกอบอาชีพเป็นจำนวนมาก จึงทำให้ผู้ศึกษาสนใจที่จะแสวงหาข้อมูลเพื่อให้ทราบถึงปัญหาการถูกโจรกรรมที่เกิดขึ้น สภาพแวดล้อมที่นำไปสู่ปัญหาอาชญากรรม อุปสรรคของรักษาความปลอดภัยทรัพย์สินกรมทางหลวง ขั้นตอนการดำเนินงานภายหลังเกิดเหตุโจรกรรมเพื่อนำไปสู่การหาแนวทางและมาตรการในการป้องกันความเสียหายแก่ทรัพย์สินของทางราชการ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการผู้ศึกษาในฐานะประชาชนผู้ใช้ทางด้วย

ภาพที่ 4.1 แผนผังทางหลวงหมายเลข 35



วัตถุประสงค์

1. ศึกษาสภาพปัญหาการโจรกรรมทรัพย์สินของกรมทางหลวง บนทางหลวงหมายเลข 35
2. ศึกษาทัศนะของผู้ปฏิบัติงานที่มีต่อแนวทางการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมทรัพย์สินของกรมทางหลวง

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

1. ทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม (Crime through Environmental Design Theory)

ทฤษฎีนี้มีแนวคิดผสมผสาน (Synthesis) ระหว่างทฤษฎีบังคับใช้กฎหมาย

ซึ่งเป็นแนวคิดริเริ่ม (thesis) และทฤษฎีชุมชนสัมพันธ์เป็นแนวความคิดแย้ง (anti-thesis) โดยนำมาประยุกต์ผสมผสานใช้ร่วมกัน นับเป็นมรรควิธีหรือมาตรการที่จะนำไปสู่เป้าประสงค์ของการป้องกันอาชญากรรม ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ 2 ประการ ดังนี้ (Anchorage Police Department, 2008)

ประการที่ 1 สภาพแวดล้อมรูปธรรม

1. มาตรการระดับชุมชน การวางแผนเมืองและชุมชน การติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง การออกแบบ อาคาร และการสลักหมายเลขบนทรัพย์สิน

2. มาตรการระดับบ้านเรือน ความมั่นคงของประตูหน้าต่างการใช้สัญญาณเตือนภัยการใช้อุปกรณ์ เครื่องไฟฟ้าและอื่น ๆ

ประการที่ 2 สภาพแวดล้อมนามธรรม

1. มาตรการเพื่อนบ้านเตือนภัย

2. มาตรการสายตรวจประชาชน

3. มาตรการตรวจตราบ้านเรือน

การจัดการสภาพแวดล้อมในชุมชนเพื่อป้องกันอาชญากรรมในปัจจุบันไม่ได้รับความสนใจจากหน่วยงานรัฐบาลอย่างเพียงพอ จึงมักเกิดปัญหาอาชญากรรมในบริเวณพื้นที่ต่าง ๆ ทั้งนี้เนื่องจากผังเมืองและชุมชนอิทธิพลต่อการดำรงชีวิตและพฤติกรรมของพลเมืองในสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งพวกอาชญากรรมมักอาศัยช่วงโอกาสจากสภาพแวดล้อมในการประกอบอาชญากรรม ดังนั้นลักษณะการจัดสภาพชุมชนก็มีผลต่อการเพิ่มหรือลดอาชญากรรมด้วย

การจัดสภาพแวดล้อมตามนามธรรม ถือได้ว่าเป็นหัวใจของการป้องกันอาชญากรรมวิธีหนึ่ง เพราะเป็นบทบาทและความรับผิดชอบร่วมกันของชุมชนในการสอดส่องดูแลความปลอดภัยภายในชุมชนที่อยู่อาศัยของตน ตลอดจนแจ้งเหตุด่วนเหตุร้ายแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งมาตรการในการป้องกันอาชญากรรม ได้แก่

1. เพื่อนบ้านเตือนภัย เป็นการรวมตัวของประชาชนโดยมีอาสาสมัครในโครงการเพื่อนบ้านเตือนภัย แบ่งกลุ่มพื้นที่กลุ่มรับผิดชอบและเลือกตั้งบุคคลขึ้นทำหน้าที่หัวหน้ากลุ่มเพื่อประโยชน์ในการติดต่อประสานงาน อาสาสมัครจะช่วยกันสังเกตสอดส่องและแจ้งพฤติกรรมบุคคล ยานพาหนะ หรือสถานการณ์ที่น่าสงสัยไปยังตำรวจท้องที่และเพื่อนบ้าน ในการให้ความคุ้มครองครอบครัวและทรัพย์สินจากโจรภัย

2. สายตรวจประชาชน เป็นโครงการที่นำมาใช้กับที่พักอาศัย เพราะอาชญากรรมแต่ละประเภทจะฉวยโอกาสประกอบอาชญากรรมได้ง่าย ดังนั้น มีจัด

อาสาสมัครหน้าที่หมุนเวียนกันรับผิดชอบตรวจตราในเขตพื้นที่ของตน สังเกตบุคคล ดูแลความเรียบร้อยภายนอกให้แก่สมาชิกในชุมชน ส่งเสริมความสัมพันธ์และความอบอุ่นในชุมชน รวมทั้งเกื้อกูลซึ่งกันและกันในด้านต่าง ๆ

3. ตรวจตราร้านเรือน โดยมีหลักดำเนินการคือ เพื่อนบ้านในละแวกบ้านใกล้เคียงจะช่วยเป็นหูเป็นตาแทนกันในระหว่างที่เพื่อนบ้านใกล้เคียงเดินทางไปธุรกิจ หรือพักผ่อนต่างจังหวัด โดยเฉพาะไม่มีคนดูแลบ้าน ซึ่งนอกจากเพื่อนบ้านจะเป็นหลักในการช่วยเอาใจใส่ในการดูแลเคหะสถานแล้ว ยังสามารถร้องขอให้ตำรวจช่วยตรวจตรา เพื่อส่งเสริมการดูแลของเพื่อนบ้านได้ด้วย

2. ทฤษฎีการขยายตัวจากศูนย์กลางเดียวกัน (Concentric Circle Theory)

ทฤษฎีการขยายตัวจากศูนย์กลางเดียวกัน หรือมีอีกชื่อที่เรียกว่า ทฤษฎีวงแหวน (Concentric Zone Theory) เออร์เนส ดับเบิลยู เบอร์กัส (Ernest W. Burgess, 1924) ได้นำแนวคิดของพาร์กมาพัฒนาในการนำเสนอทฤษฎีเกี่ยวกับการเจริญเติบโตของเมือง ซึ่งเขากล่าวว่า “ไม่ได้เป็นการเจริญเติบโตแบบเป็นแท่งขึ้นไป แต่เป็นการเจริญเติบโตแบบขยายวงกว้างออกไป เป็นการขยายจากข้างในออกไปข้างนอก เบอร์กัส กล่าวว่า “แหล่งที่มาของการเจริญเติบโตเกิดขึ้นมาจากใจกลางของตัวเมือง การเจริญเติบโตของภายในของเมืองเป็นแรงผลักดันส่งไปยังพื้นที่หรือโซนที่อยู่ติดต่อกัน ซึ่งโซนนี้ก็จะกำลังจะส่งแรงผลักดันไปยังโซนถัดไปจึงเป็นตามทฤษฎีนิเวศวิทยาของพาร์กที่เรียกว่า “ทฤษฎีการรับช่วงต่อ” (Succession) การพัฒนาเมืองลักษณะนี้เป็นไปตามการเจริญเติบโตแบบรัศมีวงกลม หรือการเจริญเติบโตแบบแผ่ออกจากศูนย์กลาง โดยขยายตัวจากวงรอบในออกไปสู่วงรอบนอก อธิบายว่า การขยายตัวของเมืองจะมีลักษณะเป็นรูปแบบวงแหวน เป็นรัศมีวงกลมต่อเนื่องจากเขตศูนย์กลาง และแบ่งพื้นที่ของเมืองออกเป็น 5 เขต ดังนี้

เขตที่ 1 เป็นเขตศูนย์กลางธุรกิจ (The Central Business District: C.B.D.) ประกอบด้วยร้านค้า ห้างสรรพสินค้า โรงภาพยนตร์ โรงแรม ธนาคาร และสำนักงาน ทางเศรษฐกิจ การปกครอง กฎหมาย เป็นต้น เป็นเขตที่มีคนหนาแน่นเวลากลางวันเพื่อทำธุรกิจและงานตามหน่วยงานต่าง ๆ มีคนจำนวนน้อยที่ตั้งบ้านเรือนอยู่อย่างถาวร เพราะส่วนใหญ่จะเดินทางไปพักอาศัยอยู่ที่เขตรอบนอก

เขตที่ 2 เป็นเขตศูนย์กลางการขนส่ง (The zone in transition) หรือบางครั้งอาจเรียกว่าเป็นเขตขายส่งและอุตสาหกรรมเบา (Wholesale and light man-

ufacturing zone) รวมทั้งเป็นย่านโรงงานอุตสาหกรรมเก่า ๆ เป็นเขตที่มีปัญหาสังคมจำนวนมาก เช่น มีอัตราของการก่ออาชญากรรมสูง เป็นบริเวณของกลุ่มคนที่มีฐานะทางเศรษฐกิจต่ำที่อพยพมาจากชนบท พักอาศัยอยู่ในบ้านราคาถูกและทรุดโทรมใกล้ ๆ โรงงานอุตสาหกรรม เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงาน แต่เมื่อคนกลุ่มนี้มีฐานะทางเศรษฐกิจดีขึ้น ก็จะย้ายออกไปอยู่ในที่แห่งใหม่ กรรมสิทธิ์ในการครอบครองที่ดินในเขตนี้จะเป็นของชนชั้นสูงที่ดำเนินกิจการในลักษณะของการให้ ผู้เช่า ผู้พักอาศัยในเขตนี้มีจำนวนน้อยที่จะมีที่ดินเป็นของตนเอง

เขตที่ 3 เป็นเขตที่อยู่อาศัยของกรรมกรและผู้ใช้แรงงาน (The zone of workingmens' homes) ที่ย้ายออกมาจากเขตศูนย์กลางการขนส่ง สภาพที่อยู่อาศัยของคนในเขตนี้จะมีสภาพดีกว่าคนที่อาศัยอยู่ในเขตศูนย์กลางการขนส่ง บ้านเรือนจะปลูกอยู่ในระยะห่างกันไม่ชิดติดกันเหมือนกับสลัม และเมื่อครอบครัวใดมีฐานะดีขึ้นก็จะย้ายออกไปอยู่ในเขตชนชั้นกลางต่อไป

เขตที่ 4 เป็นเขตชนชั้นกลาง (The middle class zone) มีที่พักอาศัยประเภทห้องชุด โรงแรม บ้านเดี่ยวสำหรับครอบครัวเดี่ยว ผู้อาศัยอยู่ในเขตนี้ส่วนใหญ่เป็น ชนชั้นกลาง เจ้าของธุรกิจขนาดเล็ก ผู้ประกอบวิชาชีพอิสระ พ่อค้า และรวมถึงชนชั้นผู้บริหารระดับกลาง

เขตที่ 5 เป็นเขตที่พักอาศัยชนเมือง (The commuters' zone) มีเส้นทางคมนาคมที่สะดวก

3.ทฤษฎีไร้ระเบียบทางสังคม (Social Disorganization Theory)

สภาพสังคมของชุมชนที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาทั้งของชุมชนและบุคคลที่อยู่อาศัยทั้งนี้เนื่องมาจากการเจริญเติบโตไปสู่การเป็นสังคมเมือง (Urbanization) จนเป็นเหตุให้กลไกควบคุมทางสังคมของชุมชนอ่อนแอลงและนำไปสู่การมีอาชญากรรมสูง (Sampson & Groves, 1989, อ้างถึงใน พรชัย ชันดี และคณะ, 2543, น. 82) ดังนั้นสาเหตุของพฤติกรรมตามทฤษฎีนี้ จะมีสาเหตุมาจากการเจริญเติบโตของบ้านเมืองซึ่งจะนำไปสู่สภาพชุมชนที่ไม่เป็นระเบียบและเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาเป็นเหตุให้ชุมชนนั้นมีอาชญากรรมสูงกว่าชุมชนอื่น

แนวทางที่นำไปสู่การเป็นสังคมเมือง และการเปลี่ยนแปลงในชุมชนที่สำคัญมีอยู่ด้วยกัน 4 ประการดังนี้ คือ

1. การสูญหายสลายหรือลดน้อยลงของกลไกควบคุมทางสังคม เนื่องจาก

จะมีประชาชนอพยพอยู่ในชุมชนมากขึ้นทำให้ผู้อยู่อาศัยในชุมชนไม่ค่อยรู้จักกัน สภาพสังคมจะมีลักษณะต่างคนต่างอยู่และไม่ยุ่งเกี่ยวกับกันในที่สุดจะนำไปสู่ความอ่อนแอในกลไกการควบคุมของชุมชน

2. การถ่ายทอดวัฒนธรรมในแต่ละชุมชนจะมีวัฒนธรรม ซึ่งสืบทอดเป็นเวลานาน เมื่อมีชนกลุ่มใหม่มาอาศัยอยู่ก็จะรับเอาวัฒนธรรมที่มีอยู่เหล่านี้และถ่ายทอดให้แก่ประชากรที่เข้ามาอยู่อาศัยใหม่สืบทอดต่อไป

3. ความขัดแย้งทางวัฒนธรรมสิ่งที่ผู้อยู่อาศัยใหม่ นำติดตัวมาด้วยก็คือ ค่านิยม ความเชื่อ และวัฒนธรรมตลอดจนธรรมเนียมประเพณีซึ่งอาจจะแตกต่างจากค่านิยมหรือวัฒนธรรมที่มีอยู่เดิมในชุมชน ดังนั้นจึงนำไปสู่ความขัดแย้งทางวัฒนธรรมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

4. ความยากจน เนื่องผู้อยู่อาศัยใหม่มาหาอาชีพใหม่ในเขตเมือง บุคคลเหล่านี้จะมีสถานะทางสังคมและเศรษฐกิจค่อนข้างต่ำ

วิธีการศึกษา

รูปแบบงานวิจัย

เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยผู้ศึกษาเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์ (Interview) บุคคลากรที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวก ทรัพยากรของกรมทางหลวง ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ระดับผู้ปฏิบัติการ และผู้อำนวยการของหน่วยงานกรมทางหลวง

ขอบเขตการศึกษา

พื้นที่ทางหลวงหมายเลข 35 มีจุดเริ่มต้นตั้งแต่ ตอนแสมดำ ถึงสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน

ประชากรที่ใช้ในการศึกษา

ประชากรเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษานั้นเป็นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการดูแลอำนวยความสะดวกปลอดภัยทรัพยากรกรมทางหลวง จำนวน 5 ราย ได้แก่ ผู้อำนวยการสำนักอำนวยความสะดวกกรมทางหลวง, ผู้กำกับการฝ่ายอำนวยความสะดวก กองบังคับการตำรวจทางหลวง, ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสมุทรสาคร, วิศวกรโยธา และนายช่างโยธา

เทคนิคที่ใช้ในการศึกษา

ใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบเชิงลึก (In Depth Interview) ซึ่งมีลักษณะเป็นการถามแบบไม่มีโครงสร้าง แต่จะมีแนวคำถามคร่าว ๆ เพื่อให้ผู้ถูกสัมภาษณ์สามารถ

ตอบคำถามได้อย่างอิสระ และมีความยืดหยุ่นมากยิ่งขึ้น

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลผลการศึกษา มีขั้นตอนการดำเนินการดังนี้

1. ใช้การเก็บข้อมูลภาคสนาม (Field Research) ด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก
2. นัดหมายวันเวลาผู้สัมภาษณ์
3. สร้างเครื่องมือที่ใช้ในศึกษาเชิงคุณภาพ (แบบสัมภาษณ์) และตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลด้วยการตรวจสอบสามเส้า (Methodological triangulation)

4. รวบรวมข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาวิเคราะห์ เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะและแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้ศึกษานำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาทำการวิเคราะห์ ตามประเด็นต่างๆ ที่กำหนดไว้ แล้วนำทฤษฎีอาชญาวิทยาเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อมมาประยุกต์เพื่อหาแนวทางการป้องกันการโจรกรรมได้อย่างเหมาะสม

ผลการศึกษา และการอภิปรายผล

จากผลการศึกษา พบว่า สาเหตุของการเกิดปัญหาการโจรกรรมทรัพย์สินบนทางหลวงหมายเลข 35

1.1 ด้านการปฏิบัติงานของกรมทางหลวง

ด้านมาตรฐานการทำงานของเจ้าหน้าที่ มีสาเหตุมาจากการติดตั้งอุปกรณ์และวัสดุงานทางที่ไม่ตรงตามมาตรฐาน และบางพื้นที่ก็เป็นจุดอับสายตา มีการบดบังของต้นไม้ หรือวัตถุอื่นๆ ซึ่งถือเป็นจุดเสี่ยงอันก่อให้เกิดปัญหาการโจรกรรมทรัพย์สินของกรมทางหลวง การที่อุปกรณ์ติดตั้งไม่ได้ตามมาตรฐาน และไม่มีการสลักหมายเลขทรัพย์สินทางหลวง ทำให้ยากแก่การติดตามเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ทรัพย์สินสูญหายขึ้น

1.2 ด้านสภาพแวดล้อม

ถนนสาย 35 นี้เป็นแหล่งโรงงาน ย่านอุตสาหกรรม ยังคงมีพื้นที่รกร้างอยู่เป็นจำนวนมาก มีการติดตั้งไฟฟ้าไว้แค่บริเวณเกาะกลางถนนเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้รถเท่านั้น ไม่ได้ติดตั้งกล้องวงจรปิด อีกทั้งปล่อยให้บริเวณใต้สะพานลอยเป็นพื้นที่ที่ญู้รก บดบังการมองเห็น เนื่องจากขาดการดูแลรักษา ซึ่งจะทำให้อาชญากรอาศัยโอกาสจากจุดเสี่ยงนี้เป็นช่องทางในการโจรกรรมทรัพย์สิน

ของกรมทางหลวง เช่น การลักการวสะพานลอย ไม่ศาลาทางหลวง เป็นต้น

1.3 ด้านเศรษฐกิจและสังคม

การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและขยายตัวทางสังคม เนื่องมาจากความหลากหลายของชุมชนและผู้ที่อยู่อาศัย มีทั้งคนไทยและแรงงานต่างด้าว ความแตกต่างทางด้านวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม ประเพณี จึงทำให้เกิดการแบ่งแยกกลุ่มคนออกจากกัน ขาดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของคนในสังคม ทำให้ความร่วมมือหรือการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนลดน้อยถอยลงไปด้วย รูปแบบการเฝ้าระวัง การดูแลรักษาความปลอดภัย ขาดความร่วมมือในการแจ้งเบาะแสกับทางราชการจากคนในชุมชนนั้นๆ เมื่อเกิดปัญหาการโจรกรรมทรัพย์สินงานทางขึ้น

ในส่วนของแนวทางการป้องกันการโจรกรรมทรัพย์สินบนทางหลวง หมายเลข 35 นั้น จากผลการศึกษา พบว่า ทศนคติของผู้ปฏิบัติงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกของกรมทางหลวง มีความเป็นตรงกันว่า

2.1 ด้านเครือข่ายการป้องกัน กรมทางหลวง และหน่วยงานในท้องถิ่นต้องร่วมกันกำหนดแนวทางเพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพื่อให้สมาชิกในชุมชน และเครือข่ายทางหลวงช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ต้องมีการประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ความรู้ความเข้าใจให้แก่ชุมชนและผู้ใช้ทางได้ตระหนักในการมีส่วนร่วมในสังคม ช่วยกันตรวจตราดูแล ตรวจสอบทรัพย์สินของทางราชการ

2.2 ด้านสภาพแวดล้อม หลีกเลี่ยงการติดตั้งทรัพย์สินหรือวัตถุในงานทางนอกเขตเมืองหรือแยกชุมชน หากจะต้องติดตั้งก็ควรที่จะติดตั้งเท่าที่จำเป็นมีการจัดการสภาพแวดล้อมให้เหมาะสม มีการปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อมิให้เป็นช่องว่างแก่ อาชญากร

2.3 ด้านวัสดุและอุปกรณ์งานทาง นำหลักการทางด้านวิศวกรรมมาใช้ในการออกแบบวัสดุและอุปกรณ์งานทางเพื่อให้มีต้นทุนการผลิตและการจัดซื้อจัดจ้างที่ลดลง รวมไปถึงการติดตั้งวัสดุอุปกรณ์บางอย่างให้ใกล้พื้นที่ชุมชน เพื่อในประชาชนช่วยตรวจตราและสังเกตเห็นความผิดปกติได้อย่างชัดเจน

2.4 ด้านการปฏิบัติงาน ต้องการบูรณาการสร้างเครือข่ายความร่วมมือกับคนในชุมชน ควรเพิ่มความถี่หรือมาตรการในตรวจตราความเรียบร้อย อาจจัดตั้งให้มีการตรวจตราสายทางในเขตความรับผิดชอบบนทางหลวงหมายเลข 35 โดยเฉพาะในเวลากลางคืน

2.5 ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ควรมีมาตรการที่เพิ่มความหวาดกลัวให้แก่ผู้กระทำความผิด จัดตั้งหน่วยงานสำหรับสืบสวนสอบสวนเกี่ยวกับคดีการ

โครงการทรัพย์สินของกรมทางหลวง ติดตามการจับกุมและดำเนินคดีให้เป็นตัวอย่างและจริงจัง พิจารณาข้อแก้ไขทางกฎหมายใหม่ให้มีความเหมาะสม

2.6 ด้านเศรษฐกิจและสังคมปัญหาการโครงการอุปถัมภ์สร้างทางถือเป็นปัญหาปากท้อง ความยากจนของคนในสังคม ดังนั้นการแก้ไขจึงต้องมองไปถึงระบบเศรษฐกิจของประเทศ ว่าทำอย่างไรประชาชนถึงจะมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

จากผลการศึกษา ซึ่งสามารถอภิปรายผลการศึกษิตตามวัตถุประสงค์ได้ดังนี้

1. สภาพปัญหาการโครงการทรัพย์สินของกรมทางหลวง บนทางหลวงหมายเลข 35

จากการศึกษา พบว่า ทางหลวงหมายเลข 35 เป็นถนนที่มีความเจริญด้านการคมนาคม การขนส่ง และการขยายตัวทางเศรษฐกิจ แต่กลับมีพื้นที่ชุมชนค่อนข้างน้อย และเป็นที่สนใจของผู้คนที่ต้องการแสวงหาโอกาสในการทำงาน โดยเฉพาะแรงงาน ต่างต่าง ทั้งเข้าเมืองมาอย่างถูกกฎหมาย และลักลอบเข้าเมืองล้นแต่เป็นปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอาชญากรรมทั้งสิ้น ความแตกต่างทางด้านวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม จึงทำให้เกิดการแบ่งแยกกลุ่มคนออกจากกัน ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีไร้ระเบียบทางสังคม (Social Disorganization Theory) ที่ยืนยันถึงสาเหตุการเกิดอาชญากรรมว่า สภาพสังคมของ ชุมชนที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาเนื่องมาจากการเจริญเติบโตไปสู่การเป็นสังคมเมือง (Urbanization) จนเป็นเหตุให้กลไกควบคุมทางสังคมของชุมชนอ่อนแอลงและนำไปสู่อาชญากรรมที่สูงขึ้น

อีกทั้งสภาพแวดล้อมบริเวณทางหลวงหมายเลข 35 นั้น ส่วนใหญ่จะเป็นโรงงานอุตสาหกรรมและโกดังเก็บสินค้า มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของสถานประกอบการต่างๆเท่านั้น ไม่มีบุคคลใดสนใจสภาพแวดล้อมภายนอกบนถนนในยามวิกาล ว่าเกิดปัญหาโครงการทรัพย์สินของทางราชการอย่างไร ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อมเพื่อใช้ในการป้องกันอาชญากรรมรูปธรรม โดยในระดับการจัดสภาพลุ่มนามธรรมได้แก่ 1. มาตรการเพื่อนบ้านเตือนภัย 2. มาตรการสายตรวจประชาชน 3. มาตรการตรวจตราบ้านเรือน ซึ่งอีกปัจจัยหนึ่งที่เกิดปัญหาการโครงการทรัพย์สินนั้น มาจากการขาดความร่วมมือในระดับชุมชน ที่จะสามารถช่วยกันแจ้งเบาะแสของผู้กระทำผิดให้หน่วยงานทางราชการได้รับทราบได้ และขาดความถี่ถ้วนในการตรวจตราสภาพ

แวดล้อมของผู้ปฏิบัติงาน ที่ปล่อยปละละเลยให้ภูมิทัศน์บนทางหลวงหมายเลข 35 เป็นพื้นที่ป่ารก ขาดการดูแล บดบังสายตาของผู้พบเห็น เป็นเหตุให้เกิดการประกอบอาชญากรรมได้ จึงถือได้ว่าเป็นการยืนยันตามทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม ว่าพื้นที่บริเวณดังกล่าวขาดการจัดสภาพแวดล้อมนามธรรม

2. แนวทางการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมทรัพย์สินของกรมทางหลวง

ทัศนะของผู้ที่เกี่ยวข้องต่อแนวทางการแก้ไขการโจรกรรมทรัพย์สินของกรมทางหลวง พบว่า กรมทางหลวงได้มีการบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น หน่วยงานจากส่วนกลาง คือ สำนักอำนวยความปลอดภัย หน่วยงานส่วนภูมิภาค คือ แขวงทางหลวงสมุทรสาคร, หมวดทางหลวงมหาชัย กองกำกับการตำรวจทางหลวง และเครือข่ายระดับชุมชน เพื่อช่วยกันสอดส่องดูแล และผู้ใช้งาน ตลอดจนประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณสองข้างทางหลวง มีการติดตามฐานข้อมูลอาชญากรรมในพื้นที่ที่มีการรับซื้อของเก่าตามหาทรัพย์สินที่ถูกโจรกรรมไป การสร้างองค์ความรู้เกี่ยวกับความสำคัญของปัญหาการโจรกรรมทรัพย์สิน และการประชาสัมพันธ์การแจ้งเบาะแสการโจรกรรมมายังหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ซึ่งถือเป็นการยืนยันตามทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม ที่มีแนวคิดผสมผสาน (Synthesis) ระหว่างทฤษฎีบังคับใช้กฎหมายซึ่งเป็นแนวคิดริเริ่ม (thesis) และทฤษฎีชุมชนสัมพันธ์เป็นแนวความคิดแย้ง (antithesis) โดยนำมาประยุกต์ผสมผสานใช้ร่วมกัน นับเป็นมาตรการที่จะนำไปสู่เป้าหมายของการป้องกันอาชญากรรมที่จะเกิดขึ้นบนทางหลวงหมายเลข 35

นอกจากนี้ ผลของการศึกษา ยังพบว่า ปัญหาดังกล่าวทำให้กรมทางหลวงได้รับหนังสือร้องเรียน และสิ้นเปลืองงบประมาณในการบูรณะทรัพย์สินที่ถูกโจรกรรมไป จึงมีข้อเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหา ได้แก่ การหลีกเลี่ยงการติดตั้งทรัพย์สินหรือวัตถุในงานทาง นอกเขตเมืองหรือแยกชุมชน ให้ติดตั้งเท่าที่จำเป็น ไม่อยู่ในบริเวณอับสายตาและ ในระดับชุมชน ประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียง หรือผู้ใช้งานควรมีจิตสาธารณะช่วยกันตรวจตราดูแล โดยให้สมาชิกในชุมชนรีบแจ้งหน่วยงานในภูมิภาคทันที ควรมีหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อได้ตลอด 24 ชั่วโมง ติดไว้ในบริเวณที่ตั้งอุปกรณ์ต่างๆ เพื่อความสะดวก ซึ่งผลการศึกษา มีความสอดคล้องกับผลการศึกษาของวรพจน์ กรชัยยา (2550) ได้ศึกษาปัจจัยสภาพแวดล้อมทางกายภาพกับการเกิดอาชญากรรมที่อยู่อาศัยในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลบางเขต พบว่า การจัดสภาพแวดล้อมทางกายภาพให้สอดคล้องกับสภาพสังคมให้มุ่งไปในทิศทางที่มีคุณภาพชีวิตที่ดี “งานก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม”

จะเป็นเครื่องมือในการประสานงานองค์ประกอบทั้งสองส่วนเข้าด้วยกันอย่างเหมาะสมแก่ชุมชนนั้น ๆ การสร้างภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมภาวะส่วนตัวเป็นการจัดพื้นที่ให้บุคคลแสดงการครอบครองอย่างเด็ดขาด แสดงอาณาเขตส่วนตัวอย่างชัดเจน เช่น การกั้น บริเวณพื้นที่รอบ ๆ บ้านด้วยการสร้างรั้ว การแบ่งแยกอาณาเขตด้วยการยกระดับ การเปลี่ยนวัสดุ ฯลฯ มีการกำหนดจุดควบคุมทางเข้า-ออกของบุคคลภายนอก ซึ่งเป็นการตระหนักถึงการควบคุมขอบเขตส่วนตัว ขณะเดียวกันจำเป็นจะต้องจัดสภาพแวดล้อมให้เกิดภาวะส่วนตัว ในลักษณะที่บุคคลสามารถปรับการเปิดหรือปิดกั้นตนเองจากการเข้าถึงของบุคคลอื่นได้ตามต้องการควบคู่กันไปด้วย เนื่องจากสภาพแวดล้อมแบบนี้เป็นการเปิดโอกาสให้บุคคลได้แสดงความสัมพันธ์ทางสังคมต่อกัน มีการพูดคุยทักทายกันและทำกิจกรรมร่วมกัน กระตุ้นให้เกิดการรู้จักและร่วมมือกันสร้างความเข้มแข็งของชุมชน เช่น กำหนดตำแหน่งลานกิจกรรม สนามเด็กเล่น ศูนย์กลางของชุมชน เป็นต้น

จากการอภิปรายผลการศึกษาดูตามวัตถุประสงค์นั้น สามารถสรุปได้ว่า ข้อค้นพบดังกล่าวยืนยันตามทฤษฎีไว้ระเบียบทางสังคม ซึ่งมีสาเหตุมาจากการเจริญเติบโตของบ้านเมืองจนนำไปสู่สภาพชุมชนที่ไม่เป็นระเบียบเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาเป็นเหตุให้ชุมชนนั้นมีอาชญากรรมสูงกว่าชุมชนอื่น และยังเป็นไปตามข้อยืนยันตามทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม ที่มีการบูรณาการการทำงานระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้บังคับใช้กฎหมายและเครือข่ายจากภาคประชาชนในการช่วยกันสอดส่องดูแลความเรียบร้อยในชุมชน เพื่อป้องกันการโจรกรรมทรัพย์สินอีกด้วย

ข้อเสนอแนะ

กรมทางหลวงควรเพิ่มเจ้าหน้าที่เพื่อดูแลทรัพย์สินให้มีจำนวนเพียงพอ มีการจัดเวรยามผลัดเปลี่ยนกัน อีกทั้งการจัดให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการสอดส่องดูแลและร่วมกันเพิ่มในการแจ้งเบาะแส เช่นระบบ Call Center ระบบ GPRS การติดตั้งกล้องวงจรปิด CCTV และควรพัฒนาพื้นที่ที่รกร้างให้โปร่งโล่งไม่เป็นที่ล่อแหลม

รายการอ้างอิง

กรมทางหลวง .(2555).**รายงานปัญหาการจราจรกรมอุปกณ์งานทาง ปี 2555.**

กรุงเทพมหานคร

กรมทางหลวง.(2556).**รายงานปัญหาการจราจรกรมอุปกณ์งานทาง ปี 2556.**

กรุงเทพมหานคร

กรมทางหลวง.(2557).**รายงานปัญหาการจราจรกรมอุปกณ์งานทาง ปี 2557.**

กรุงเทพมหานคร

ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์. (2543).**อาชญาวิทยา : สหวิทยาการว่าด้วยปัญหา**

อาชญากรรม. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์.

_____. (2545). **การควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม: หลักทฤษฎี**

และมาตรการ.กรุงเทพมหานคร:สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

พรชัย ขันดี และคณะ. (2543). **ทฤษฎีและงานวิจัยทางอาชญา.** กรุงเทพฯ: บัณฑิต.

วรพจน์ กรชัยยา. (2550). **ศึกษาปัจจัยสภาพแวดล้อมทางกายภาพ กับการเกิด**

อาชญากรรมในที่อยู่อาศัยพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลบางเขน.

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

เอกสิทธิ์ ศรีจันทร์ .(2543). **การศึกษาแนวทางการออกแบบสภาพล้อมทาง**

กายภาพในการป้องกันอาชญากรรมกรณีศึกษา แฟลตการ

เคหะคลองจั่น. วิทยานิพนธ์ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

Anchorage Police Department. (2008). **Crime Prevention Through**

Environmental Design. Alaska USA.

Burgess, Ernest W. (1924). **The Growth of the City: An Introduction to**

a Research Project. Proceedings of the American Socio

logical Society.

ผู้ให้สัมภาษณ์

ผู้อำนวยการสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

ผู้กำกับการฝ่ายอำนวย การ กองบังคับการตำรวจทางหลวง

ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสมุทรสาคร แขวงทางหลวงสมุทรสาคร

วิศวกรโยธา สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

นายช่างโยธา แขวงทางหลวงสมุทรสาคร กรมทางหลวง