

ISSN 0125-4588

วารสาร ปีที่ 62 ฉบับที่ 2 กรกฎาคม - ธันวาคม 2568

Highways Journal

วารสารทางหลวง

ร้อยเรียงเรื่องราว ข่าวสารความรู้ เคียงคู่ชาวทาง

สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5
(บึงกาฬ-บอลิคำไซ)



สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง
แม่แห่งแผ่นดินนิรันดร์

สะท้อนดาวสะท้านดินสิ้นพระแม่
แจ่มประจักษ์เป็นหลักชัยในแผ่นดิน
เหล่าประชาข้าไทยพร้อมใจส่ง
นามเทวีศรีไทยไปชั่วกาล

พระคุณแม่ไพศาลงานด้านศิลป์
ตามบดินทร์สู่สวรรค์ชั้นพิมาน
ให้พระองค์ไกลลืบทพิพัสสถาน
ไปทรงงานคู่เมืองบาทชาติภูมิินทร์

น้อมรำลึกในพระมหากรุณาธิคุณอันหาที่สุดมิได้

ด้วยเกล้าด้วยกระหม่อม ขอเดชะ
ข้าพระพุทธเจ้าคณะผู้จัดทำวารสารทางหลวง
นายวิเชียร มีแก้ว
ผู้ประพันธ์

ก้าวต่อไปของงานทาง บนเส้นทางแห่งการเปลี่ยนแปลง

วารสารทางหลวงฉบับนี้เป็นฉบับที่ 2 ของปี 2568 เราได้รวบรวมสาระ องค์ความรู้ และกิจกรรมสำคัญของกรมทางหลวง ในช่วงเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2568 โดยอาจมีบางคอลัมน์ที่ต่อเนื่องมาจนถึงเดือนมกราคม 2569 ซึ่งถือเป็นข้อดี เพราะช่วยเติมเต็มเนื้อหาที่สดใหม่ ทันเหตุการณ์ สอดคล้องกับคำขวัญของวารสารทางหลวง “ร้อยเรียงเรื่องราว ข่าวสารความรู้ เคียงคู่ชาวทาง” ที่ดำเนินมายาวนานกว่า 62 ปี

เนื้อหาภายในเล่มยังคงอัดแน่นด้วยสาระที่น่าสนใจ เริ่มต้นด้วยบทสัมภาษณ์พิเศษ อธิบดีกรมทางหลวง นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล หรือ “ดร.โจ” ที่ถ่ายทอดแนวคิด วิธีการทำงาน และเส้นทางความก้าวหน้าในชีวิตราชการ ซึ่งผู้อ่านจะได้เห็นมุมมองการบริหาร และแรงบันดาลใจจากผู้นำนโยบายอย่างชัดเจน ต่อด้วยคอลัมน์ “คลื่นลูกใหม่” กับการสัมภาษณ์ผู้อำนวยการกองฝึกอบรม นายสมศักดิ์ เอื้อสุดกิจวัฒนา ที่นำเสนอแนวคิดการพัฒนาทรัพยากรบุคคลในมุมมองของวิศวกร ซึ่งทั้งลึกและแตกต่าง

ถัดมา คอลัมน์ท่องเที่ยวเกี่ยวกับผู้อำนวยการแขวงทางหลวง ฉบับนี้พาผู้อ่านไปจังหวัดสิงห์บุรี เมืองที่หลายคนมองว่าเป็นเมืองรอง แท้จริงแล้วมีวัดวาอารามและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญจำนวนมากไม่แพ้เมืองหลัก ขณะที่ผู้อ่านสายวิชาการไม่ควรพลาดคอลัมน์ “สารพันงานทาง” ซึ่งนำเสนอองค์ความรู้ด้านวิศวกรรม โดยเฉพาะการประเมินมูลค่าผลกระทบจากการบรรทุคน้ำหนักเกิน พิกัดต่อการเสื่อมสภาพของถนน พร้อมตัวเลขและข้อมูลเชิงประจักษ์

อีกหนึ่งคอลัมน์ที่โดดเด่นคือ “ความสุขหลังเกษียณ” ถ่ายทอดเรื่องราวและแนวคิดของนายช่างสมศักดิ์ โชติประดิษฐ์ ผู้ลงมือทำจริงจนสามารถเป็นแบบอย่าง

ให้แก่ผู้ที่เกษียณแล้วและผู้ที่กำลังเตรียมตัวเกษียณ ฉบับนี้ที่มบรรณาธิการยังได้เดินทางไปเก็บข้อมูลที่จังหวัดเพชรบูรณ์ จึงมีเรื่องราวให้อ่านถึง 3 คอลัมน์ ได้แก่ “จากวันนั้นถึงวันนี้” ว่าด้วยที่มาของสะพานที่มีตอม่อสูงที่สุดในประเทศไทย “ทางหลวงชวนชิม” ที่รับรองว่าอ่านแล้วต้องอยากตามรอยไปชิม และ “เฉียดตายที่เขาค้อ” เรื่องเล่าจากประสบการณ์จริงของผู้ที่เคยร่วมก่อสร้างทางในพื้นที่เสี่ยงภัย นำโดยนายช่างคิดควร จุลบาท สะท้อนความยากลำบากของงานทางในอดีตที่ปัจจุบันหาไม่ได้อีกแล้ว

คอลัมน์ “ทางหลวงทันโลก” นำเสนอประเด็นร่วมสมัย ทั้งเรื่องการอยู่ร่วมกับ AI โดยไม่สูญเสียตัวตน และพัฒนาการของเทคโนโลยีโซลาร์เซลล์รุ่นใหม่ ขณะที่ “นายชู เล่าสู่กันฟัง” ยังคงเต็มไปด้วยข้อคิด คำสอน ที่ช่วยเตือนใจและนำไปปรับใช้ในการพัฒนาตนเองได้เป็นอย่างดี

นอกจากนี้ คอลัมน์ประจำยังคงครบถ้วน ไม่ว่าจะเป็น “ทางหลวงทางธรรม” ว่าด้วยการฝึกสมาธิในรูปแบบสากล ความรู้ด้านสหกรณ์ออมทรัพย์ การดูแลสุขภาพใน “ทางหลวงชวนอ่าน” และปิดท้ายด้วย “ทางหลวงช่วยเหลือประชาชน” ที่บันทึกภารกิจช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยในพื้นที่ภาคใต้ โดยเฉพาะหาดใหญ่และสงขลา ซึ่งกรมทางหลวงได้ระดมกำลังจากทั่วประเทศอย่างเต็มที่

ท้ายที่สุด กองบรรณาธิการขอขอบคุณนายราชศักดิ์ สุทธินิवल ผส.ทล.8 ประธานแผนกวารสารทางหลวงที่ให้การสนับสนุนและกำลังใจแก่ทีมงานเสมอมา รวมถึงขอบคุณอธิบดีปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล ที่ให้เกียรติสัมภาษณ์และยืนยันถึงความสำคัญของ “วารสารทางหลวง” ในนามแผนกวารสารทางหลวง ขออวยพรให้ผู้อ่านทุกท่านมีความสุข สุขภาพแข็งแรงทั้งกายและใจ และพบกันใหม่ในปี 2569

ด้วยความปรารถนาดี
ทีมบรรณาธิการ

สารบัญ

6



6 บทสัมภาษณ์พิเศษ
ต้อนรับอธิบดีกรมทางหลวง
คนที่ 35 นายปิยพงษ์
จิวัฒน์กุลไพศาล

14 คลื่นลูกใหม่
จากเส้นทางสู่การพัฒนาคน
ขับเคลื่อนการเรียนรู้
ด้วยพลังคิดแบบวิศวกร

18 ท่องเที่ยวกับผู้อำนวยการ
แขวงทางหลวง
ไปเที่ยวบางระจันกับ
ผอ.แขวงทางหลวงสิงห์บุรี

24 สีสันคนทำทาง

- กรมทางหลวงรับพระราชทาน
เข็มที่ระลึก
- เปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว
แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ)
จังหวัดบึงกาฬ
- กรมทางหลวงรับรางวัล
องค์การส่งเสริมการจ้างงาน
คนพิการ ปี 2568

28 สารพันงานทาง

- โครงการวงแหวนรอบเมือง
หาดใหญ่ ยกกระดับสงขลา
สู่ศูนย์กลางเศรษฐกิจภาคใต้
- เปิดใช้ทางหลวงหมายเลข 41
ไชยา-บ้านนาเดิม สุราษฎร์ธานี
- การประเมินมูลค่าผลกระทบ
ของการบรรทุกน้ำหนักเกิน
พิกัดต่อการเสื่อมสภาพ
ของถนน

38 องค์ความรู้คู่ชาวทาง
ชุดเตือนภัย Leak Alarm

40 ก้าวไปกับสหกรณ์ฯ
สหกรณ์ออมทรัพย์
ในวันที่โลกเปลี่ยน

44 ปกึณกะ
คุณธรรม จริยธรรม และตัวตน
ของข้าราชการไทยในโลก
แห่งเทคโนโลยี



ภาพหน้าปก
สะพานมิตรภาพ
ไทย-ลาว แห่งที่ 5
(บึงกาฬ-บอลิคำไซ)



- 48** **ความสุขหลังเกษียณ**
จากสายทางสู่การบริหารโรงแรม
ชีวิตหลังเกษียณของนายสมศักดิ์ โชติประดิษฐ์
- 54** **จากวันนั้นถึงวันนี้**
สะพานห้วยตอง จากการบุกเบิก
สู่บทเรียนแห่งเส้นทาง
- 56** **นายชูเล่าสู่กันฟัง**
แจกของส่องตะเกียง 4
- 62** **ทางหลวงทางรสนม**
“สมาธิ” รากฐานของสติ ปัญญา และคุณภาพชีวิต
ในการทำงานและการดำเนินชีวิต
- 66** **กฎหมายน่ารู้ในชีวิตประจำวัน**
ห้ามเป็นหลัก อนุญาตเป็นข้อยกเว้น
- 72** **ทางหลวงชวนอ่าน**
รู้กันเรื่องโรค ดูแลสุขภาพด้วยตนเอง
- 78** **ทางหลวงทันโลก**
 - มนุษย์จะอยู่ร่วมกับ AI อย่างไม่สูญเสียตัวตน
ได้อย่างไร
 - โซลาร์เซลล์ และ Perovskite แนวโน้มเทคโนโลยี
พลังงานที่หน่วยงานคมนาคมควรรู้เท่าทัน
- 86** **ทางหลวงชวนชิม**
ชาบูวิวกั้งหัน ณ เขาค้อ
- 88** **ทางหลวงช่วยเหลือประชาชน**
กรมทางหลวงทั่วประเทศผนึกกำลังรับมือ
อุทกภัยภาคใต้
- 92** **เรื่องสั้นคนทำทาง**
ย้อนรอยเส้นทางเจ็ดตายของชาวทางหล่มสัก



คณะอนุกรรมการแผนกวารสารทางหลวง

รักษาการนายกสมาคมสโมสรกรมทางหลวง

นายพงศกร จุลละโพธิ์

ที่ปรึกษา

นายสรารุช ทรงศิริไฉ

นายชูชาติ ชื่นมงคลสกุล

นายชัชวาลย์ บุญเจริญกิจ

นายสนิทธ พรมวงษ์

นายอภิสิทธิ์ พรหมเสน

นายจิระพงศ์ เทพพิทักษ์

นายพงศกร จุลละโพธิ์

ประธานอนุกรรมการ

นายราชศักดิ์ สุทธินวน

รองประธานอนุกรรมการ

นายกฤตยพงศ์ ศิริพลอย

อนุกรรมการและกองบรรณาธิการ

นายวิเชียร มีแก้ว

นายถิรเดช ศิลาโรจน์

นางจิราพิชญ์ ทับทิมแท้

อนุกรรมการและเหรียญก

นางสาววัชรภรณ์ สุนทรชื่น

อนุกรรมการและเลขานุการ

นางสาวเชมรัศมี วีระโกมลศิลป์

ผู้ช่วยเหรียญก

นางสาวฉลองขวัญ สัมมาชีพ

ผู้ช่วยเลขานุการ

นางสาวสโรชา แสงมณี

จัดทำและออกแบบรูปเล่ม

บริษัท ยูโทเปีย มีเดีย อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล

(ประเทศไทย) จำกัด

✉ admin@utopia-th.com

☎ 089-7747215



ต้อนรับอธิบดีกรมทางหลวง คนที่ 35 นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล

สัมผัสแนวคิดและเส้นทางชีวิตของผู้นำที่เริ่มต้นจากทักษะเล็ก ๆ
สู่การขับเคลื่อนโครงการระดับประเทศ ผ่านบทสัมภาษณ์ที่เป็นกันเอง
แต่เปี่ยมด้วยประสบการณ์จริงในการทำงานเพื่อส่วนรวม

นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล
อธิบดีกรมทางหลวง คนที่ 35
เกิดวันที่ 19 พฤษภาคม 2519 (อายุ 49 ปี)
เริ่มรับราชการ 1 กันยายน 2551

เครื่องราชอิสริยาภรณ์

- ประถมาภรณ์ช้างเผือก (ป.ช.) ปี 2566
- ประถมาภรณ์มงกุฎไทย (ป.ม.) ปี 2563
- ทวีติยาภรณ์ช้างเผือก (ท.ช.) ปี 2558
- ทวีติยาภรณ์มงกุฎไทย (ท.ม.) ปี 2556

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาเอก - Doctor of Philosophy (Transport Studies) Imperial College London, United Kingdom ปี 2551 (ทุนรัฐบาล ก.พ.)
- ปริญญาโท - Master of Engineering (Transportation Engineering) สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) ปี 2545
- ปริญญาตรี - วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปี 2540

ประวัติการศึกษา/ฝึกอบรม

- พ.ศ. 2568 หลักสูตร ผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่น 21 (วพน.21)
- พ.ศ. 2567 หลักสูตร Communication and Coordination for CEO (Triple C) รุ่นที่ 1
- พ.ศ. 2566 หลักสูตร นักบริหารการงบประมาณระดับสูง (นงส.) รุ่นที่ 10 ของสำนักงานงบประมาณ
- พ.ศ. 2565 หลักสูตร นักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม (นบส.1) รุ่นที่ 95 ของสำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน

- พ.ศ. 2565 Project for Capacity Development on Tunnel Project Management in Thailand, by Japan International Cooperation Agency (JICA), Japan
- พ.ศ. 2559 Modeling and Simulation of Transportation Networks, by Massachusetts Institute of Technology (MIT), USA
- พ.ศ. 2552 Cross Border Transport Infrastructure for Mekong Region Countries, by Japan International Cooperation Agency (JICA), Japan



รางวัลและเกียรติประวัติ

- 17 สิงหาคม 2560 รางวัลคนต้นแบบคมนาคม ประจำปี 2560 ของกระทรวงคมนาคม
- 1 เมษายน 2560 ข้าราชการพลเรือนดีเด่น ประจำปี 2559 ของสำนักนายกรัฐมนตรี
- 31 มกราคม 2560 ข้าราชการพลเรือนดีเด่น ประจำปี 2559 ของกรมทางหลวง

ประวัติการรับราชการ

- 1 ตุลาคม 2568 อธิบดีกรมทางหลวง
- 30 ธันวาคม 2567 ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- 20 มีนาคม 2566 รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ กรมทางหลวง
- 29 ธันวาคม 2565 รองอธิบดีฝ่ายบริหาร กรมทางหลวง
- 25 สิงหาคม 2564 ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
- 19 มิถุนายน 2563 ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- 8 ตุลาคม 2562 ผู้อำนวยการกลุ่มงานประเมินผล (วิศวกรรมโยธาเชี่ยวชาญ) สำนักแผนงาน
- 14 กุมภาพันธ์ 2561 ราชการในตำแหน่ง ผู้อำนวยการกลุ่มงานวิเคราะห์นโยบาย สำนักแผนงาน
- 21 มกราคม 2558 วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักแผนงาน
- 5 มกราคม 2554 วิศวกรโยธาชำนาญการ สำนักแผนงาน
- 11 ธันวาคม 2551 วิศวกรโยธาปฏิบัติการ สำนักวางแผน
- 1 กันยายน 2551 วิศวกรโยธา 5 สำนักวางแผน

นโยบายการดำเนินงานและการบริหารงานของกรมทางหลวงในปัจจุบัน สะท้อนถึงบทบาทขององค์กรที่ไม่ได้ทำหน้าที่เพียงก่อสร้างและบำรุงรักษาถนนเท่านั้น แต่เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนประเทศในทุกมิติ ทั้งด้านความปลอดภัย เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืน ภายใต้กรอบนโยบาย 9 ด้าน ได้แก่

1. ยกระดับความปลอดภัยของงานก่อสร้างและบำรุงรักษาเพื่อฟื้นความเชื่อมั่นของประชาชน
2. ยกระดับการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและความปลอดภัยสาธารณะ



3. ยกระดับคุณภาพงานทางและการให้บริการประชาชน
4. ยกระดับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ
5. ยกระดับการจัดการทางหลวงที่ช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
6. เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารการใช้จ่ายงบประมาณและบริหารจัดการระบบงานในองค์กร
7. ส่งเสริมการใช้นวัตกรรมและยกระดับงานวิจัยพัฒนาแบบมุ่งเป้า
8. พัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลเพื่อขับเคลื่อนองค์กรและส่งเสริมความก้าวหน้าในอาชีพ
9. ขับเคลื่อนงานประชาสัมพันธ์และการสื่อสารต่อสาธารณะในเชิงรุก

เพื่อให้ผู้อ่านได้เข้าใจแนวคิด วิธีคิด และเส้นทางการทำงานที่อยู่เบื้องหลังการขับเคลื่อนนโยบายเหล่านี้ เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2568 ก่อนวันสิ้นปี ทีมงานวารสารทางหลวงจึงมีโอกาสพิเศษได้พูดคุยกับอธิบดีกรมทางหลวง คนที่ 35 นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล (ดร.โจ) ผู้ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการผลักดันงานยากใหม่ และงานเชิงระบบของกรมทางหลวงมาอย่างต่อเนื่อง ต่อไปนี้จะเป็นบทสนทนาแบบสบาย ๆ แต่เต็มไปด้วยสาระ มุมมอง และประสบการณ์จริง

คำถามแรก ขอให้นายเล่าประวัติคร่าว ๆ พื้นเพเป็นคนจังหวัดอะไร และนายเรียนที่ไหนบ้างครับ

ผมเป็นคนจังหวัดสมุทรปราการใกล้ ๆ กรุงเทพมหานคร บ้านอยู่บริเวณตลาดปากน้ำใกล้ตลาดราชา ตอนเด็กผมเรียนชั้นประถมที่โรงเรียนลาซาล แถว ๆ บางนา จากนั้นไปต่อระดับมัธยมที่โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการ (ที่เรารู้จักในนามเตรียมพัฒน) อยู่แถวถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง กรุงเทพฯ ผมเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 ถึง ปีที่ 5 สมัยนั้นนักเรียนสามารถไปสอบเทียบกับการศึกษานอกโรงเรียน (กศน.) เพื่อให้สามารถจบชั้น ม.6 ได้เร็วขึ้น ข้อสอบก็จะเป็นภาพรวมของแต่ละวิชา สิ่งที่ผมจำได้คือมีสอบทักษะวิชาชีพด้วย ผมเลือกวิชาพิมพ์ดีด ต้องไปฝึกตามโรงเรียนเอกชนที่เขาเปิดสอน ช่วยให้ทุกวันนี้ผมพิมพ์แบบสัมผัสได้เป็นทักษะเล็ก ๆ ที่ติดตัวมาใช้ในการเรียนและทำงานถึงตอนนี้

สรุปว่านายเรียนแค่ชั้น ม.5 และสอบเทียบชั้น ม.6 ได้แล้วนายไปไหนต่อครับ

ใช่ครับ พอสอบเทียบ ม.6 ได้ ก็ตัดสินใจไปสมัครสอบเข้ามหาวิทยาลัย โดยเลือกคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งสอบติดในปีพ.ศ. 2536 เลือกเรียนวิศวกรรมโยธา จบในปีพ.ศ. 2540

หลังจากเรียนจบนายเลือกเรียนต่อ หรือเลือกทำงานครับ

ผมเลือกไปทำงานก่อน ช่วงนั้น ปีพ.ศ. 2540 วิกฤตต้มยำกุ้ง งานหายากมาก แต่ผมโชคดีได้ทำงานกับบริษัทรับเหมาเล็ก ๆ แถวบางนา ทำได้ประมาณ 1 เดือน (แต่มันก็เป็นจุดเริ่มต้นในชีวิตจริงของการทำงาน) ต่อมาบริษัทที่แนะนำให้ไปสมัครงานกับบริษัทที่ปรึกษาด้านวิศวกรรม ชื่อบริษัท PTE Engineering Consultant และก็ได้มีโอกาสร่วมงานกับบริษัทนี้ ทำงานให้กับกรมทางหลวงและกรมโยธาธิการ งานที่ผมรับผิดชอบคือการออกแบบถนนและประมาณราคา ผลงานที่ผมได้ทำ เช่น การออกแบบถนน 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 12 ที่เป็นโครงการเงินกู้ ADB งานออกแบบทางแยกต่างระดับนครชัยศรี และงานศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study) ของสำนักแผนงาน กรมทางหลวง โครงการทางแนวใหม่ สายนครราชสีมา-อุดม่วง ช่วงนั้น

เลยมีโอกาสได้รู้จักพี่ ๆ ในกรมทางหลวง เช่น พี่ชูศักดิ์ เกียรติพิ่มพีใจ ยุทธบรรดล พี่ธีรพงษ์ รัตธรรมกุล พี่เซาวลิต ลุผลแท้ พี่เกษม ศรีวรานันท์ ตั้งแต่บัดนั้น

ช่วงที่ผมทำงาน เศรษฐกิจก็ยิ่งซบเซา บริษัทเริ่มเลิกจ้างพนักงาน ผมยังได้ไปต่อ (น่าจะเพราะว่าเงินเดือนเรายังน้อย รุ่นพี่อาวุโสเงินเดือนมากถูกให้ไปก่อน) และเริ่มชอบงานด้านการขนส่ง อยากมีความรู้เฉพาะทางในด้านนี้ พอทำงานครบ 3 ปี จึงลาออกจากบริษัท และไปศึกษาต่อปริญญาโทที่สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (Asian Institute of Technology: AIT) สาขาวิศวกรรมขนส่ง ทางสถาบันฯ มีทุนจากรัฐบาลไทยให้บางส่วน ผมใช้เวลาเรียนอยู่ 18 เดือน ก็จบการศึกษา ผมทำวิทยานิพนธ์เรื่อง Road Safety Audit ซึ่งตอนนั้นยังเป็นเรื่องที่ใหม่ หลังจากจบปริญญาโท ก็ทำงานต่อเป็นผู้ช่วยนักวิจัยอยู่ที่ศูนย์วิจัยของ AIT ได้ทำงานที่สำคัญงานหนึ่ง คือทางสถาบัน AIT ร่วมกับมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ มาเป็นที่ปรึกษาให้กับกระทรวงคมนาคม ที่มีนโยบายในการนำระบบการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) มาใช้ในประเทศไทย ซึ่งก็เป็นงานที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวงอีกเช่นเคย ผมเลยได้ทั้งความรู้ด้าน Road Safety จากผู้เชี่ยวชาญทั้งในและต่างประเทศ และได้รับการถ่ายทอดประสบการณ์ที่เกี่ยวกับงานของกรมทางหลวงจากพี่ ๆ ระดับปรมาจารย์หลายท่าน มีผลงานสำคัญที่ภาคภูมิใจที่มีส่วนร่วมในครั้งนั้น คือการจัดทำคู่มือ Road Safety Audit สำหรับประเทศไทยให้กับกระทรวงคมนาคม ซึ่งถือเป็นคู่มือเล่มแรกและมีการนำเนื้อหาไปปรับใช้งานจนถึงปัจจุบัน ผมเรียนด้วยทำงานด้วยอยู่ที่ AIT ประมาณ 4 ปี ท่านอาจารย์ยอดพลที่สถาบัน AIT เห็นว่าผมน่าจะไปได้อีก จึงแนะนำให้ผมไปเรียนต่อปริญญาเอกที่ต่างประเทศ





แล้วนายไปเรียนปริญญาเอกได้ยังไงครับ

พี่ป๋อมนี่แหละ (ดร.สืบพงษ์) ตอนอยู่ที่ AIT คอยให้คำแนะนำผมเรื่องการเรียนต่อ วันหนึ่งบอกผมว่ากรมทางหลวงได้รับจัดสรรทุนรัฐบาล (ก.พ.) จำนวน 3 ทุน ที่แรกก็ลังเลเพราะไม่อยากมีพันธะต้องกลับมาทำงานใช้ทุนแต่มาคิดว่าตั้งแต่จบมาทำงานกับบริษัทที่ปรึกษา ทำงานอยู่ศูนย์วิจัย ในฐานะนักวิชาการ รวมประมาณ 7 ปี ได้คลุกคลีกับงานกรมทางมาบ้าง แต่ก็ได้แค่เสนอหรือขอแนะนำ ในฐานะที่ปรึกษายังไม่เคยมีโอกาสได้ลงมือทำหากเข้ามาอยู่ราชการก็น่าจะทำประโยชน์ได้มากขึ้น คุณแม่ผมก็อยากให้รับราชการด้วย สุดท้ายผมจึงตัดสินใจมาสมัครและสอบคัดเลือกเพื่อรับทุนไปศึกษาต่อ ผู้ที่สอบได้ 3 คน มีผมได้ทุนของสำนักแผน ดร.ภทธริน (ป๋วย) ได้ทุนของสำนักบริหารบำรุงทาง และ ดร.วศิน (หมิง) ได้ทุนของสำนักสำรวจและออกแบบ ซึ่งทั้ง 3 คนยังคงทำงานและเป็นกำลังหลักให้กรมทางหลวงทุกคน (น่าชื่นใจจริง ๆ อันนี้เป็นคำชมจากทีมบรรณาธิการ)

ก่อนไปเรียนปริญญาเอกพี่เป้ (ดร.ประภัทรเผ่า) พาผมไปพบกับนายปัญญา คุปรัตน์ ซึ่ง “นาย” บอกว่าในเรื่องออกแบบ เรื่องโครงสร้าง เรื่องความปลอดภัย มีคนเรียนเยอะแล้วอยากให้สำนักแผนมีวิศวกรที่รู้ในเรื่องอื่นที่จำเป็นกับกรมทางหลวงมากขึ้น เช่น เศรษฐศาสตร์การเงิน ผมจึงเลือกเรียนด้านเศรษฐศาสตร์การคมนาคม (Transport Economics) ที่ Imperial College London ประเทศอังกฤษ ใช้เวลาเรียนอยู่ 4 ปีครึ่ง ทำวิทยานิพนธ์เกี่ยวกับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงและอิทธิพลที่มีต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจ GDP ผลิตภาพการจ้างงาน ต้องใช้เศรษฐกิจในการวิเคราะห์ ซึ่งถือว่าหนักพอสมควร เพราะเป็นเรื่องที่วิเศษอย่างเราไม่มีพื้นฐานมาเลย กว่าจะปรับตัวและตั้งหลักได้ใช้เวลาเกือบ 2 ปี ถูกปมเพาะทักษะแบบนักวิจัยและทำงาน

เป็นผู้ช่วยสอนด้วย จนเกือบลืมน่าต้องกลับมาใช้ทุน เมื่อเรียนจบก็กลับมาบรรจุเป็นข้าราชการเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2551 ตอนนั้นอายุ 31 ปี ที่สำนักแผนงาน สังกัดกลุ่มงานประเมินผล มีนายสุจินต์ เรื่องพรวิสุทธิ เป็นผู้อำนวยการสำนัก ในตอนนั้นมีนายนิกร บุญศรีเป็นอธิบดี พี่ ๆ ในสำนักเห็นผมเข้ามาบรรจุใหม่ ตั้งใจอยากจะช่วยพัฒนางานของสำนัก และพอจะรู้จักมักคุ้นกันมาบ้าง เขาก็เปิดโอกาสให้เราได้ทำงานตามที่ตั้งใจ และชวนไปร่วมเป็นคณะทำงานและคณะกรรมการในเรื่องต่าง ๆ มันเป็นการเพิ่มทักษะและประสบการณ์โดยที่เราไม่รู้ตัว

มีช่วงไหนของชีวิตราชการ ที่ต้อง “จดจำ” เป็นพิเศษไหมครับ

ชีวิตผมเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงตอนที่นายชูศักดิ์ เกวี เป็นผู้อำนวยการสำนักแผนงาน “นาย” ให้ผมไปช่วยพี่บุญเกื้อ จันทบรรจง ที่กลุ่มงานวิเคราะห์นโยบาย เรื่องก็มีอยู่ว่า ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์ที่เราคุ้นเคยกันดี สมัยนั้นมีการก่อสร้างและเปิดใช้งานเพียง 2 เส้นทาง คือ สาย 7 กรุงเทพฯ-ชลบุรี-พัทยา และสาย 9 วงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก มีอีกหลายเส้นทางที่ยังไม่ได้ก่อสร้างตามแผนแม่บทที่ ครม. อนุมัติเมื่อปีพ.ศ. 2540 เรามีการศึกษาและออกแบบเตรียมไว้ อีกหลายสาย แต่ยังขยับต่อไปถึงการลงมือก่อสร้างไม่ได้ “นาย” บอกผมว่าเป็นหน้าที่ของสำนักแผนและให้มาช่วยกันดูเรื่องวิธี Finance การลงทุนในรูปแบบต่าง ๆ สำหรับโครงการมอเตอร์เวย์แต่ละสายที่เป็น “Mega Project” วงเงินลงทุนหลายหมื่นล้านบาท ให้สามารถเข้าสู่ขั้นตอนการประกวดราคาและก่อสร้างได้ ก็เลขาหาความรู้ที่เกี่ยวข้องทั้งจากในตำราและนอกตำรา มีการทบทวนจัดทำแผนแม่บทมอเตอร์เวย์ฉบับใหม่ มีการศึกษาวิธีการลงทุนรูปแบบต่าง ๆ จนมาถึงช่วงยุครัฐบาลคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ผมยังเป็นระดับชำนาญการ แต่ก็สู้ไม่ถอย ท่านอธิบดี “ชูศักดิ์” เป็นคนประสานกับผู้บริหารระดับนโยบาย ส่วนผมได้รับมอบหมายให้ลงรายละเอียดทั้งหมดและประสานชี้แจงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับปฏิบัติด้วยกัน เช่น สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม เพื่อกฤษฎางและเสนอขออนุมัติโครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์สายใหม่จากคณะรัฐมนตรี

จนในที่สุด เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2558 เป็นวันที่ผมจำได้แม่น เพราะมันเป็นความประทับใจ วันนั้นได้ติดตามอธิบดี “ชูศักดิ์” ไปร่วมเป็นผู้ชี้แจงที่ทำเนียบรัฐบาล และคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างมอเตอร์เวย์ M6 สายบางปะอิน-นครราชสีมา M81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี และ M7 สายพญา-มาบตาพุด พร้อมกัน 3 เส้นทาง รวม 324 กิโลเมตร วงเงินแสนกว่าล้านบาท ถือเป็นก้าวเข้าสู่ยุคการพัฒนาโครงข่ายมอเตอร์เวย์ของกรมทางหลวงอีกครั้งอย่างเป็นรูปธรรม หลังจากที่ห่างหายไปไม่ได้สร้างมอเตอร์เวย์มาเกือบ 20 ปี

และจากประสบการณ์ในครั้งนั้น ก็นำมาต่อยอดตั้งห้องรุ่นใหม่ ๆ เข้ามาช่วยและเก็บเกี่ยวประสบการณ์จนเกิดโครงการมอเตอร์เวย์ที่ กรม. อนุมัติให้ก่อสร้างเพิ่มตามมาอีกหลายเส้นทาง เช่น M82 ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว ในปีพ.ศ. 2564 และ M7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อกับสนามบินอู่ตะเภา ในปีพ.ศ. 2565 (สมัยท่านอธิบดี “สรวิชัย”) และคาดว่าเร็วๆ นี้ โครงการมอเตอร์เวย์ M9 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันตก ช่วงบางบัวทอง-บางปะอิน จะได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีในสมัยที่ผมเป็นอธิบดีกรมทางหลวง

ตอนนั้นจำได้ว่ามีตลาดนัด KM ท่านอธิบดี เป็นคนนำเสนอเรื่องกฎหมาย PPP มันคืออะไรครับ

PPP มาจากชื่อเต็ม Public-Private Partnership คือการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ตอนผมบรรจุทำงานที่สำนักแผนงานใหม่ ๆ เรื่องนี้เพิ่งเริ่มพูดถึงกันไม่นาน และมีหน่วยงานต่างชาติ เช่น ธนาคารโลก ธนาคาร ADB เข้ามาช่วยศึกษาแนวทางการนำรูปแบบ PPP มาใช้ โดยมีโครงการมอเตอร์เวย์ถูกวางเป็นเป้าหมายไว้ ซึ่งเรื่อง PPP นี้มีความเกี่ยวข้อง ทั้งด้านวิศวกรรม การเงิน และกฎหมาย การจะลงมือทำจำเป็นต้องศึกษาให้เข้าใจทุกด้าน มีตลาดนัด KM อยู่ปีหนึ่ง สมัยท่านอธิบดี “ชัชวาลย์” ผมนำเสนอเรื่อง PPP ว่าคืออะไร สามารถนำมาใช้กับงานลักษณะใดบ้าง และมีกฎหมายและระเบียบอะไรบ้างที่ต้องปฏิบัติตาม ตั้งแต่การศึกษาโครงการเสนอขออนุมัติ ประมูลคัดเลือก และการบริหารสัญญา ผมเองขาดความรู้เรื่องกฎหมายและสัญญา จึงต้องวิ่งไปหาสำนักกฎหมาย ตอนนั้น มีพี่แ้ว (ศิริพร เทียนดำ) เป็นผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย แก่เป็นครูของผมเลยให้ความรู้ชี้แนะช่วยเหลือหาทางออกให้เราเดินไปข้างหน้าอย่างรอบคอบรัดกุม อยากจะบอกว่า PPP แต่ละโครงการ

กว่าจะผ่านได้แต่ละขั้นตอน เป็นงานยากและไม่ใช่งานที่คนกรมเราค้นเคย ยิ่งเป็นโครงการแรก ๆ ที่ดำเนินการคือ M6 และ M81 ในส่วนของ O&M ตอนนั้น ต้องเคลียร์ประเด็นกฎหมายกับสำนักงานกฤษฎีกาหลายรอบกว่าจะผ่าน ซึ่งก็ช่วยปูแนวทางให้โครงการอื่นถือปฏิบัติตามได้เลย ด้านการลงทุนและการเงิน ก็ต้องเคลียร์กับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจไว้ก่อนจนถึงสมมติฐานและวิธีการคำนวณ ด้านสัญญาที่ต้องผ่านการตรวจพิจารณาและชี้แจงกับสำนักงานอัยการสูงสุด รวมไปถึงขั้นตอนการประมูลคัดเลือกและเจรจากับเอกชนที่ต้องรอบคอบและรัดกุม ช่วงที่ทำโครงการมอเตอร์เวย์และ PPP ก็พยายามดึงน้อง ๆ หลายคนเข้ามาช่วยกันทำงานสำเร็จ เค้กก็มีกำลังใจและเกิดแรงบันดาลใจ ซึ่งจะเป็นอนาคตของกรมในรุ่นต่อไป เดี่ยวนี้ห้อง ๆ เก่งมากและขับเคลื่อนงานกันได้เองแล้ว เราก็คอยกำกับทิศทางและเป็นพี่เลี้ยง

โครงการ PPP ของกรมทางหลวงที่ผลักดันจนมาถึงตอนนี้ มีโครงการอะไรบ้าง

จริง ๆ แล้ว โครงการทางยกระดับดอนเมืองโทลเวย์ที่ให้สัมปทานเอกชนเมื่อปีพ.ศ. 2532 ซึ่งเกิดขึ้นก่อนที่จะมีระเบียบขั้นตอนตามกฎหมาย พ.ร.บ. PPP ฉบับแรกในปี 2535 ก็ถือว่าเป็น PPP โครงการแรกของกรมทางหลวง ถัดมาอีกราว 30 ปีต่อมาถึงยุคนี้รูปแบบ PPP ได้ถูกนำมาใช้กับหลายโครงการของกรมทางหลวง เริ่มตั้งแต่โครงการ M6 บางปะอิน-นครราชสีมา และ M81 บางใหญ่-กาญจนบุรี ในส่วนของการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) ที่ลุยกันมาตั้งแต่เริ่มศึกษาในปีพ.ศ. 2558 ผ่านขั้นตอนการอนุมัติคณะรัฐมนตรี และประมูลคัดเลือกเอกชน จนกระทั่ง





ลงนามสัญญาทั้ง 2 โครงการเมื่อปีพ.ศ. 2564 ส่วนโครงการที่เพิ่งออกประกาศเชิญชวนก็คือ M82 บางขุนเทียน-บ้านแพ้ว

อีกส่วนหนึ่งเป็นเรื่องของการให้เอกชนร่วมลงทุนและบริหารจัดการที่พักริมทาง (Rest Area) สมัยก่อนเมื่อปีพ.ศ. 2538 เราทำข้อตกลงกับการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (สมัยนี้คือ ปตท.) ให้เข้ามาดำเนินการตรง Service Area บางปะกงบนมอเตอร์เวย์สาย 7 แต่พอมาถึงยุคนี้ทำแบบเดิมไม่ได้แล้ว ต้องศึกษาขออนุมัติและประมูลตามขั้นตอนของ พรบ. PPP 2562 ในส่วนของกฎหมายทางหลวง ก็ได้พี่แฉ้ว ศิริพร ช่วยวางแนวทางตั้งแต่การจัดทำข้อกำหนดที่พักริมทางไปประกาศลงราชกิจจานุเบกษา ในสมัยท่านอธิบดี “ธานินทร์” การออกกฎกระทรวงตามมาตรา 63 ของ พรบ.ทางหลวง จนตอนนี้ทำโครงการแรกสำเร็จและอยู่ระหว่างก่อสร้าง คือ Service Center ศรีราชา บนมอเตอร์เวย์สาย 7 ถือเป็น Rest Area รูปแบบ PPP โครงการแรกของประเทศไทย และจะมีอีกหลายโครงการตามมา เช่น PPP Rest Area บน M6 และ M81 รวมถึงจุดพักรถที่เปิดใช้งานแล้วก็อยู่ระหว่างศึกษาที่จะใช้รูปแบบ PPP ทั้งบนมอเตอร์เวย์และทางหลวงแผ่นดิน

นายมักจะได้ทำเรื่องยากและเรื่องใหม่ ยังมีอะไรอีกไหมครับที่เคยผ่านเรื่องยาก ๆ มา

งานก่อสร้างมอเตอร์เวย์ก็เจออุปสรรคเรื่อง Cost Over ที่ถือเป็นบทเรียนครั้งใหญ่ของเรา อย่าง M81 ค่าเวนคืนเพิ่มขึ้นจากเดิมที่เสนอ คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้จาก 5 พันกว่าล้านกลายเป็น 1.7 หมื่นล้าน ส่วน M6 ก็ต้องปรับแบบก่อสร้างหลายสัญญาทำให้วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นราว 6.8 พันล้านบาท ซึ่งมีทั้งส่วนที่ทำได้และยังไม่ได้ทำ เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้งานก่อสร้าง

ล่าช้ามาถึงตอนนี้ ช่วงนั้นผมมีโอกาสได้ช่วยท่านอธิบดี “สราวุธ” เคลียร์ปัญหาเรื่องนี้ได้จบในสมัยของท่านผ่าน 2 รัฐบาล เข้าคณะรัฐมนตรี 3 รอบ รวมใช้เวลาเกือบ 5 ปี

อีกเรื่องหนึ่งคือระบบเก็บค่าผ่านทาง M-Flow แบบไม่มีไม้กั้น จริง ๆ แล้วก็มีการใช้ในหลายประเทศ ตอนนั้นของเรายังเป็นแนวคิดวางไว้ใน Roadmap เพราะเป็นเรื่องที่ไม่ง่ายทั้งในด้านเทคนิคและโดยเฉพาะเรื่องการติดตามบังคับใช้กฎหมายกับผู้ที่ไม่จ่ายค่าผ่านทาง พอติดอนนั้นเป็นนโยบายของกระทรวงในการแก้ไขปัญหาการติดหน้าด่านเก็บเงิน พอย้ายมาเป็นผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ก็เลยมีโอกาสได้ทำเรื่องนี้ร่วมกับทีมงานกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วยกันวางระบบทางเทคนิค ปรับปรุงกายภาพ ออกกฎระเบียบ เชื่อมต่อข้อมูลกับหน่วยงานภายนอก และอื่น ๆ อีกหลายอย่างผ่านทุกอุปสรรค ใช้เวลาราว 2 ปี เราก็เปิดใช้งานระบบ M-Flow เป็นครั้งแรกบนมอเตอร์เวย์ M9 ที่ด่านทับช้างและด่านธัญบุรี ช่วงต้นปี 2565 ส่วนเรื่องชื่อ M-Flow นั้นหลายคนเข้าใจผิด คิดว่า M-Flow มาจาก Multilane Free Flow จริง ๆ แล้วไม่ใช่ครับ เราตั้งชื่อนี้ตามอย่างระบบ eFlow ของประเทศไอร์แลนด์ แต่เลือกใช้อักษร M นำหน้าเพื่อสื่อถึง Motorway Flow และเรียกสั้น ๆ ว่า M-Flow ที่ฟังแล้วติดหู เข้าใจง่าย แค่นั้นเอง ตอนนีระบบ M-Flow นับว่าประสบความสำเร็จ เสียงตอบรับดีมากแม้ว่าจะยังมีปัญหาติดขัดบ้างแต่ก็ต้องพัฒนาให้ดีขึ้นไปอีก ตอนนีเริ่มขยายการให้บริการไปที่มอเตอร์เวย์ M81 แล้วต่อไปอนาคตก็จะใช้กับมอเตอร์เวย์ทุกสาย รวมถึงจะมีระบบ M-Flow Single Platform ที่เป็น Central Clearing House เพื่อให้ระบบ M-Flow ของทุกสายอยู่ภายใต้รูปแบบและมาตรฐานเดียวกัน โดยจะเป็นการลงทุนและบริหารจัดการในรูปแบบ PPP ตอนนี้อยู่ระหว่างศึกษาแนวทางที่เหมาะสม

มีเรื่องยากอย่างหนึ่งที่เคยทำแต่ยังไม่สำเร็จ คือ การนำรายได้ในอนาคตของมอเตอร์เวย์แต่ละสายไประดมทุนผ่านกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานหรือ Infrastructure Fund เพื่อนำเงินที่ได้จากการระดมทุนไปก่อสร้างมอเตอร์เวย์เส้นทางใหม่ จุดสำคัญของเรื่องนี้ต้องมีการแก้ไขกฎหมายที่เป็นพระราชบัญญัติ ซึ่งเคยทำงานร่วมกับสำนักงานกฤษฎีกาในการร่างแก้ไขฯ แล้วเสร็จเตรียมไว้ตั้งแต่เมื่อ 5 ปีที่แล้ว ถือเป็นงานท้าทายที่คาดว่าจะเป็นโยบายของรัฐบาลชุดใหม่ ถ้าเรื่องนี้สำเร็จ ก็จะช่วยเพิ่มทางเลือก

ของแหล่งเงินทุนให้เรานำไปพัฒนาโครงข่ายมอเตอร์เวย์ได้อีกในอนาคต ถือเป็น การวางรากฐานการทำงานที่สำคัญให้กับกรมทางหลวงได้อีกเรื่องหนึ่ง ต้องรอดูกันต่อไป

ท่านอธิบดีกังวลใหม่ครึบกับการทำงานร่วมกับพี่ ๆ ที่เป็นหัวหน้าหน่วยต่าง ๆ

ก็จะมีกังวลบ้างเรื่องความอาวุโส แต่ผมเชื่อในวัฒนธรรมองค์กรที่ดีของกรมทางหลวงและจิตวิญญาณของคนกรมทาง ไม่ว่าใครมาเป็นอธิบดี คนกรมทางผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ทุกระดับ ทุกคนต่างมีความรับผิดชอบต่อหน้าที่เคารพและให้เกียรติซึ่งกันและกัน ผมเองก็ให้เกียรติพี่ ๆ ทุกคน ไม่ว่าจะเป็นผู้บริหารหรือปฏิบัติ หลายคนเคยเป็นเพื่อนร่วมงานกัน ตอนนี้อะไรมาเป็นอธิบดีกรมทางหลวง ผู้บังคับบัญชาไว้วางใจให้มาทำงานในตำแหน่งนี้ ถือเป็นเพียงสิ่งสมมุติในหน้าที่ก็ต้องว่าไปตามบทบาท แต่ก็ยังให้เกียรติกันเหมือนเดิมช่วยกันทำงาน ไม่แบ่งฝักแบ่งฝ่าย ผมก็ขอโอกาสให้ได้ทำหน้าที่นี้อย่างเต็มความรู้ความสามารถ และขอความร่วมมือร่วมใจจากพี่น้องชาวกรมทางหลวง เพื่อช่วยกันนำพาองค์กรของเราให้ก้าวหน้าไปสู่ความสำเร็จ

หลักปรัชญาหรือแนวคิดในการทำงานที่นายยึดถือมาโดยตลอด คืออะไรครับ

“กล้าคิดลงมือทำและทำให้ดีที่สุด” เต็มที่ในทุกบทบาท ไม่สำคัญว่าเราจะอยู่ในตำแหน่งอะไร แต่สำคัญว่าเราทำได้ทำอะไร ให้องค์กรและส่วนรวมบ้าง

สุดท้ายแล้วครับ “นาย” จะฝากอะไรถึงเพื่อนร่วมงานทั่วประเทศเพื่อเป็นกำลังใจในการทำงานครับ

หลายครั้งเรามักจะได้ยินเสียงตำหนิหรือวิพากษ์วิจารณ์การทำงานของกรมทางหลวง ผมอยากให้เรา มีความอดทน อย่าท้อ อย่าเสียกำลังใจ พร้อมรับฟังและนำมาปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ให้ดีขึ้น และขอให้คิดอยู่เสมอว่าในการตัดสินใจหรือการทำงานของเรา นั้นต้องไม่มองแค่ว่าองค์กรของเราจะได้อะไรเพียงอย่างเดียว แต่อยากให้มองไปถึงว่าสังคมและส่วนรวมจะได้อะไรด้วย สิ่งที่จะฝากไว้ก็ประมาณนี้ครับ... ในวาระดิถีส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ 2569 ที่กำลังจะมาถึง ผมขออาราธนาคุณพระศรีรัตนตรัยและสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทั้งหลายที่ท่านเคารพนับถือ จงบันดาลให้ท่านและครอบครัว ประสบแต่ความสุข ความเจริญ คิดหวังสิ่งใดในทางที่ถูกที่ควรที่เป็นประโยชน์ก็ขอให้ประสบความสำเร็จ สมหวังทุกประการ ๆ

บทส่งท้าย : มุมมองของท.บ.รรณานิกร

จากการได้พูดคุยกับท่านอธิบดีลำดับที่ 35 นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล (ดร.โจ) ตั้งแต่เรียนจบ ทำงานกับบริษัทที่ปรึกษา เป็นนักวิจัยซึ่งเน้นงานวิชาการแต่ก็คลุกคลีอยู่กับกรมทางหลวงมาโดยตลอด พอเข้ามารับราชการ จะเห็นว่าท่านสามารถทำงานได้ทันที ไม่เกียจงานใครขอให้ช่วยท่านรับหมดและบ่อยครั้งขอทำงานเพิ่มด้วยซ้ำไป แสดงให้เห็นถึงความขยันความรักในการทำงาน ประการที่สองที่เห็นได้ชัดคือเมื่อได้รับมอบหมายงานทั้งงานยากงานใหญ่หรืองานมาก ท่านไม่เคยท้อ สู้ไม่ถอย มุ่งมั่นศึกษาค้นคว้าหาข้อมูลทำจนกระทั่งงานสำเร็จ ประการที่สามท่านเป็นคนมีมนุษยสัมพันธ์ดี รับฟังความคิดเห็นของเพื่อนร่วมงาน ประการที่สี่ ท่านเป็นคนกล้าคิด กล้าทำ(ภายในกรอบและข้อกำหนดตามกฎหมาย) และมีความมั่นใจในงานที่ทำ การที่ท่านทำงานทั้งภาควิชาการและภาคปฏิบัติโดยเฉพาะงานที่ยากหรือเป็นงานใหม่ที่ยังไม่เคยมีใครทำมาก่อนหรืองานต้องแก้ไขปัญหาหรืองานที่ต้องใช้ทักษะและมนุษยสัมพันธ์ในการประสานงาน การเจรจาต่อรองท่านก็สามารถทำได้ดีด้วยเหตุผลต่างๆ เหล่านี้จึงไม่แปลกใจที่ชีวิตการรับราชการของท่านจึงมีความเจริญก้าวหน้าตามลำดับ และขอให้พวกเรามั่นใจได้ว่า ท่านจะเป็นผู้นำที่ดีมีความสามารถและจะนำพาองค์กรของเราประสบความสำเร็จตามเป้าหมายอย่างแน่นอน...บรรณานิกรมั่นใจ 🍀



จากเส้นทาง สู่การพัฒนาคน ขับเคลื่อนการเรียนรู้ ด้วยพลังคิดแบบวิศวกร

มุมมองผู้อำนวยการกองฝึกอบรบกับแนวคิดแบบวิศวกร
ที่หล่อหลอมการเรียนรู้ของกรมทางหลวงให้เติบโตอย่างยั่งยืน

หากถนนแต่ละสายคือสัญลักษณ์ของความมุ่งมั่น “การพัฒนาคน” จึงเป็นเส้นทางคู่ขนานที่ต้องเดินไปพร้อมกัน บทความนี้ถ่ายทอดแนวคิดของผู้อำนวยการกองฝึกอบรบผู้เชื่อมั่นว่า “วิถีคิดแบบวิศวกร” จะนำพาการเรียนรู้ไปสู่ความยั่งยืนของกรมทางหลวง

บนเส้นทางแห่งการพัฒนา กรมทางหลวงไม่เพียงแต่สร้างถนนเพื่อเชื่อมโยงเมืองและภูมิภาค แต่ยังมุ่งมั่น “สร้างคน” เพื่อเชื่อมโยงความคิด ความรู้ และหัวใจของผู้ปฏิบัติงานให้เดินไปข้างหน้าพร้อมกัน

บทความพิเศษนี้ถ่ายทอดแนวคิดของนายสมศักดิ์ เอื้อสุตกิจวัฒนา ผู้อำนวยการกองฝึกอบรบ กรมทางหลวง ผู้มองเห็น “การเรียนรู้” เป็นพลังสำคัญในการขับเคลื่อนองค์กร ด้วยวิถีคิดแบบวิศวกรที่ผสมผสานทั้งเหตุผล ความเข้าใจ และหัวใจของความเป็นมนุษย์

เรื่องราวต่อไปนี้เป็นเพียงสะท้อนบทบาทของผู้นำที่มุ่งพัฒนาศักยภาพเพื่อนร่วมงาน หากยังสะท้อน “จิตวิญญาณของกรมทางหลวง” ที่เชื่อมั่นว่าความมุ่งมั่นและความมั่นคงของทุกเส้นทาง จะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อมีการพัฒนาคนควบคู่กันไป

เพราะคนคือรากฐาน

ในห้วงเวลาที่โลกกำลังเปลี่ยนผ่านอย่างรวดเร็ว “คน” ยังคงเป็นศูนย์กลางและหัวใจสำคัญของการพัฒนา สำหรับกรมทางหลวงซึ่งมีภารกิจหลักในการสร้างและบำรุงรักษาเส้นทางคมนาคมของประเทศ การพัฒนาบุคลากรจึงเปรียบเสมือนการวางรากฐานของถนนสายสำคัญ อันหมายถึง ถนนแห่งความรู้ ความคิด และคุณค่าของการทำงานเพื่อประชาชนอย่างแท้จริง การเสริมสร้างทั้งศักยภาพทางวิชาชีพและคุณภาพทางจิตใจของบุคลากร จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยให้องค์กรสามารถขับเคลื่อนไปข้างหน้าได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน ซึ่งนายสมศักดิ์ได้ถ่ายทอดเรื่องราวของการขับเคลื่อนการเรียนรู้ด้วยมุมมองอันเฉียบคมแบบวิศวกร ผู้มองเห็นทั้งภาพใหญ่และรายละเอียดเล็ก ๆ อย่างเข้าใจและจริงใจ

“การเรียนรู้สำหรับผม ไม่ได้หมายถึงการเข้าอบรมเท่านั้น แต่คือการเปลี่ยนวิธีคิด เปลี่ยนมุมมอง และกล้าที่จะลงมือทำสิ่งใหม่ ๆ ด้วยความเชื่อมั่นว่ามันจะพาเราไปข้างหน้า”





จากประสบการณ์ในฐานะวิศวกร ผู้เชี่ยวชาญดูแลโครงการก่อสร้างทาง สิ่งที่ได้เรียนรู้ คือ การพัฒนาระบบ และโครงสร้างพื้นฐานจะไม่อาจ ยั่งยืนได้ หากขาดการพัฒนา คนที่อยู่เบื้องหลัง

ท่านเล่าว่าพลังของการเรียนรู้เริ่มต้นจากแรงบันดาลใจ ภายใน และเติบโตขึ้นได้ด้วยสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการแลกเปลี่ยนประสบการณ์

“สิ่งสำคัญที่สุดคือ เราต้องทำให้คนรู้สึกว่าการเรียนรู้ ไม่ใช่ภาระ แต่เป็นโอกาสที่จะทำให้เขาเก่งขึ้น มีคุณค่ามากขึ้น และมีความสุขกับงานที่ทำ”

การเรียนรู้ด้วย “วิธีคิดแบบวิศวกร”

จากประสบการณ์อันยาวนานในฐานะวิศวกรผู้เชี่ยวชาญ ดูแลโครงการก่อสร้างทาง ท่านได้เรียนรู้จากการทำงาน ภาคสนามว่าการพัฒนา “ระบบ” และ “โครงสร้างพื้นฐาน” จะไม่อาจยั่งยืนได้ หากขาดการพัฒนาคนที่อยู่เบื้องหลัง

“เรามีเครื่องจักรที่ทันสมัย มีเทคโนโลยีใหม่ ๆ แต่ทั้งหมดนั้นจะไม่มีจุดหมายเลย ถ้าคนที่ใช้เครื่องมือเหล่านั้นไม่มีความเข้าใจ ไม่มีใจรักในสิ่งที่ทำ”

เมื่อเข้ามารับตำแหน่งผู้อำนวยการกองฝึกอบรม ท่านจึงมุ่งเน้นการสร้างวัฒนธรรมการเรียนรู้ให้เกิดขึ้น อย่างเป็นรูปธรรมในองค์กร เพื่อให้บุคลากรกรมทางหลวง ทุกระดับได้เรียนรู้จากประสบการณ์จริง เรียนรู้จากกันและกัน และเรียนรู้ตลอดเวลา

“เราไม่ได้พัฒนาแค่สมรรถนะแต่เราพัฒนา ‘ความคิด’ ให้คนรู้จักวิเคราะห์ รู้จักตั้งคำถาม และรู้จักแก้ปัญหาแบบวิศวกร”

วิธีคิดแบบวิศวกร คือ การมองปัญหาอย่างเป็นระบบ การคิดอย่างมีเหตุผล การลงมือปฏิบัติอย่างรอบคอบ และการประเมินผลเพื่อนำไปสู่การพัฒนาอย่างต่อเนื่อง แนวคิดนี้ไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะงานด้านเทคนิคเท่านั้น หากแต่สามารถประยุกต์ใช้ได้กับทุกสายอาชีพ

“ไม่ว่าคุณจะอยู่ในตำแหน่งใด ถ้าคุณคิดอย่างเป็นระบบ คิดแบบวิศวกร คุณก็สามารถพัฒนาได้อย่างต่อเนื่อง เพราะคุณจะไม่หยุดอยู่กับที่ คุณจะมองเห็นวิธีปรับปรุง และต่อยอดอยู่เสมอ”





การเรียนรู้ยุคดิจิทัล

นอกจากการฝึกอบรมในรูปแบบเดิม กองฝึกอบรมยังได้ปรับแนวทางการเรียนรู้ให้สอดคล้องกับยุคดิจิทัล เช่น การสร้างคลังความรู้ดิจิทัล การพัฒนาหลักสูตรออนไลน์ การผลิตสื่อ Microlearning และการใช้เทคโนโลยี AI เพื่อช่วยให้บุคลากรเข้าถึงความรู้ได้ง่ายและรวดเร็วขึ้น

“เราอยากให้การเรียนรู้เกิดขึ้นได้ทุกที่ทุกเวลาเหมือนกับถนนของกรมทางหลวงที่เชื่อมโยงทุกภูมิภาคของประเทศ เราก็อยากสร้างเส้นทางแห่งการเรียนรู้ที่เชื่อมโยงคนในกรมทางหลวงเข้าด้วยกัน”

สิ่งหนึ่งที่ท่านผู้อำนวยการฯ เน้นย้ำอยู่เสมอ คือ “การพัฒนาอย่างมีหัวใจ”

“เราต้องไม่ลืมว่า เบื้องหลังทุกโครงการ เบื้องหลังทุกถนน มีคนที่ทุ่มเทแรงกายแรงใจอยู่ การพัฒนาเขา คือการให้คุณค่ากับมนุษย์ และเมื่อเขารู้สึกถึงคุณค่านั้น เขาก็จะส่งต่อพลังบวกกลับสู่องค์กรและประชาชน”

จากเส้นทางชีวิตของวิศวกรผู้มากประสบการณ์ ผู้รับบทบาทผู้นำการพัฒนาคน นายสมศักดิ์ เอื้อวิวัฒนา ยังคงยืนอยู่บนหลักคิดเดิม ความเชื่อในพลังของการเรียนรู้ และศรัทธาในความคิดของคน ท่านกล่าวไว้ว่า “ผมเชื่อว่าความรู้คือพลัง และเมื่อเรามีพลังที่ดี เราก็สามารถสร้างความเปลี่ยนแปลงที่ดีได้เสมอ ไม่ว่าจะในงาน ในองค์กร หรือในใจของเราเอง”

ท้ายที่สุด เส้นทางของกรมทางหลวงจึงไม่ได้จำกัดเพียงการเชื่อมโยงเมือง ภูมิภาค หรือขับเคลื่อนเศรษฐกิจเท่านั้น หากแต่ยังเป็นการเชื่อมโยง “หัวใจของคนทำงาน” ผ่านกระบวนการเรียนรู้ที่เติบโตไปด้วยกันอย่างไม่หยุดยั้ง เพราะนี่คือ ถนนที่ทอดยาวด้วยความมุ่งมั่น ความเข้าใจ และความเป็นมนุษย์ที่งดงาม ซึ่งเป็นแรงบันดาลใจอันทรงพลังให้บุคลากรทางหลวงทุกคน “ไม่หยุดเรียนรู้” และใช้พลังแห่งความคิดสร้างสรรค์อย่างเป็นระบบแบบวิศวกร ในการสร้างถนนแห่งความรู้ให้ทอดยาวมั่นคงคู่ความเจริญรุ่งเรืองของประเทศตลอดไป และบนเส้นทางนี้ การพัฒนาคนจึงกลายเป็นพลังสำคัญที่หล่อหลอมให้องค์กรเติบโตอย่างมั่นคง พร้อมก้าวข้ามความท้าทายและเปลี่ยนแปลงของยุคสมัยอย่างยั่งยืน 🚧



ไปเที่ยวบางระจัน กับ ผอ.แขวงทางหลวงสิงห์บุรี

ดินแดนแห่งวีรชนผู้ไม่ยอมแพ้ เมืองเล็กแต่ยิ่งใหญ่ด้วยตำนานแห่งความกล้า ความสามัคคีอันมั่นคง เพื่อปกป้องแผ่นดินไทยไว้ตราบนิรันดร์

คากเคยถึงบางระจัน ผู้อ่านทุกท่านคงจะระลึกนึกถึงวีรชนชาวบ้านบางระจันแห่งเมืองสิงห์บุรีที่ได้ร่วมแรงแข่งขัน รวมพลังกันต่อต้านพม่าที่มาตีกรุงศรีอยุธยา ชุมชนบางระจันเป็นหมู่บ้านเล็ก ๆ แต่ก็สามารถต่อต้านพม่าไปได้ถึง 5 เดือน รบชนะพม่าถึง 7 ครั้ง ในครั้งที่ 8 ที่พม่าบุกชาวบ้านบางระจันขาดทั้งอาวุธและกำลังพล จึงต้องเสียค่ายให้กับพม่าไป ชื่อของบางระจันจึงเป็นตัวอย่างแห่งความรักชาติจนกระทั่งทุกวันนี้

ทางด้านการท่องเที่ยว สิงห์บุรีเป็นเมืองรองแถมยังเป็นเมืองผ่านที่ไม่ค่อยมีนักท่องเที่ยวสนใจนัก นอกจากผู้ที่สนใจประวัติศาสตร์และมีจิตศรัทธาทางด้านพุทธศาสนา เพราะที่เมืองสิงห์มีวัดเก่าแก่ มีครูบาอาจารย์เป็นที่เคารพนับถือของพุทธศาสนิกชนอยู่มากมาย

หันมาดูทางด้านภูมิศาสตร์ จังหวัดสิงห์บุรีอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 140 กม. นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางสู่จังหวัดสิงห์บุรีทั้งรถโดยสารประจำทาง และรถยนต์ส่วนตัว โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)





สะพานบางระจัน

- ราคาสีเขียวสะพานเหล็กแบบ ARCH BRIDGE ความสูง ARCH 30.00 เมตร กว้าง 3 ช่องจราจร ความกว้างสะพาน 25.40 เมตร ความยาวสะพาน 120.00 เมตร
- ราคาสีฟ้า BRIDGE APPROACH ขณะก่อสร้างทั้งหมด 1 - ORDER จำนวน 25x3 = 75.00 เมตร
- ราคาสีเขียว BRIDGE APPROACH ขณะก่อสร้างทั้งหมด 1 - ORDER จำนวน 25x3 = 60.00 เมตร

โครงการสร้างสะพานบางระจัน 311 สายเกษตรอินทรีย์ - อำเภอราชพฤกษ์

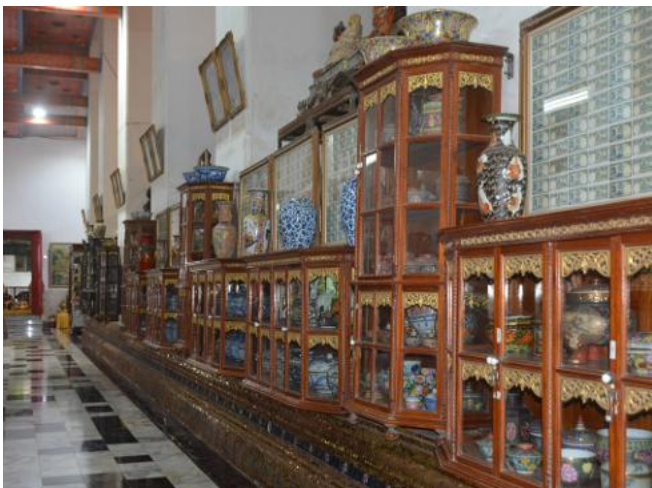
แล้วแยกเข้าทางหลวงหมายเลข 32 (สายเอเชีย) ผ่านแยกบางปะอิน พระนครศรีอยุธยา อ่างทอง แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าตัวเมืองสิงห์บุรี โดยข้ามสะพานบางระจัน

ก่อนที่จะนำชมสถานที่ท่องเที่ยวสิงห์บุรีขอแนะนำสถานที่ตั้งสำนักงานแขวงทางหลวงสิงห์บุรีเสียก่อน

แขวงทางหลวงสิงห์บุรี ตั้งอยู่ที่เลขที่ 669/2 หมู่ 6 ตำบลอินทร์บุรี อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี บนทางหลวงหมายเลข 32 กม.103+160 ทางด้านซ้ายทางตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2549 มีนายธัญญา เขียมวิญญูะ เป็นผอ.แขวงคนแรกเมื่อเปิดครั้งแรกตั้งเป็นสำนักงานบำรุงทางสิงห์บุรี ผอ.แขวงฯ ปัจจุบันคือ นายกานต์ สิ้นสืบผล

ในการไปท่องเที่ยวหาข้อมูลเกี่ยวกับสิงห์บุรีครั้งนี้ก็มีผอ.กานต์ สิ้นสืบผล ให้ความสะดวกทั้งสถานที่พักและพาชิมงานอาหารต่าง ๆ โดยมีนายศุภโชค นาคเกตุ หัวหน้าฝ่ายแผนงานสิงห์บุรีเป็นมัคคุเทศก์พาชมสถานที่ต่าง ๆ จนงานแล้วเสร็จ วารสารทางหลวงต้องขอขอบคุณทั้งสองท่านครับ

ภาพซ้าย อนุสาวรีย์วีรชนค่ายบางระจัน **ภาพล่าง** เครื่องเบญจรงค์ในพิพิธภัณฑ์วัดพระนอนจักรสีห์วรวิหาร



ภาพซ้าย แผนการพัฒนาสะพานบางระจันในปัจจุบัน **ภาพขวา** องค์พระนอนจักรสีห์ เป็นพระพุทธรูปไสยาสน์ปูนปั้นขนาดใหญ่ มีความยาวประมาณ 46.7 เมตร

เมื่อไปถึงสิงห์บุรีก่อนท่องเที่ยวเราก็ต้องไปสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ประจำเมืองเสียก่อนเพื่อเป็นสิริมงคลนั่นคือศาลหลักเมือง

ศาลหลักเมืองสิงห์บุรี ตั้งอยู่บริเวณสี่แยกศาลหลักเมืองใกล้ตลาดสดเขตเทศบาลเมืองสิงห์บุรี สร้างเมื่อปี พ.ศ. 2525 โดยพระสุนทรธรรมภาณี หรือ หลวงพ่อแพ เจ้าคณะจังหวัดสิงห์บุรี เสาหลักเมืองทำด้วยไม้สักทองสูงประมาณ 2.70 เมตร เสาลงรักปิดทองตามแบบเสาหลักเมืองที่กรุงเทพฯ ในบริเวณเดียวกันนั้นเรายังกราบไหว้สักการะบูชาพระเกจิอาจารย์ที่ชาวสิงห์บุรีให้ความเคารพนับถือ ซึ่งมีพระอาจารย์ธรรมโชติ วัดโพธิ์เก้าต้น หลวงพ่อศรีวัดพระปรารักษ์ หลวงพ่อพูน วัดสังฆราชา หลวงพ่อออน วัดโพธิ์แก้วนพคุณ หลวงปู่บุตรดา วัดกลางชูศรีเจริญสุข (วัดนี้ผู้เขียนเคยไปพัฒนาวัดโดยการลาดยางทางเข้าวัด ถวายหลวงปู่บุตรดา เมื่อปี พ.ศ. 2533 ตอนไปสร้างทางสายสรรคบุรี-ชั้นสุตร) หลวงพ่อเจ๊ก วัดมะขาม หลวงพ่อช่วง วัดชีปะขาว หลวงพ่อแพ วัดพิกุลทอง และ หลวงพ่อจวน วัดหนองสุ่ม

หลังจากไหว้ศาลหลักเมือง และสักการะพระเกจิอาจารย์ทั้ง 9 แล้ว ขอนำไปกราบไว้พระนอนจักรสีห์ซึ่งอยู่ในเขตอำเภอเมืองเช่นกัน



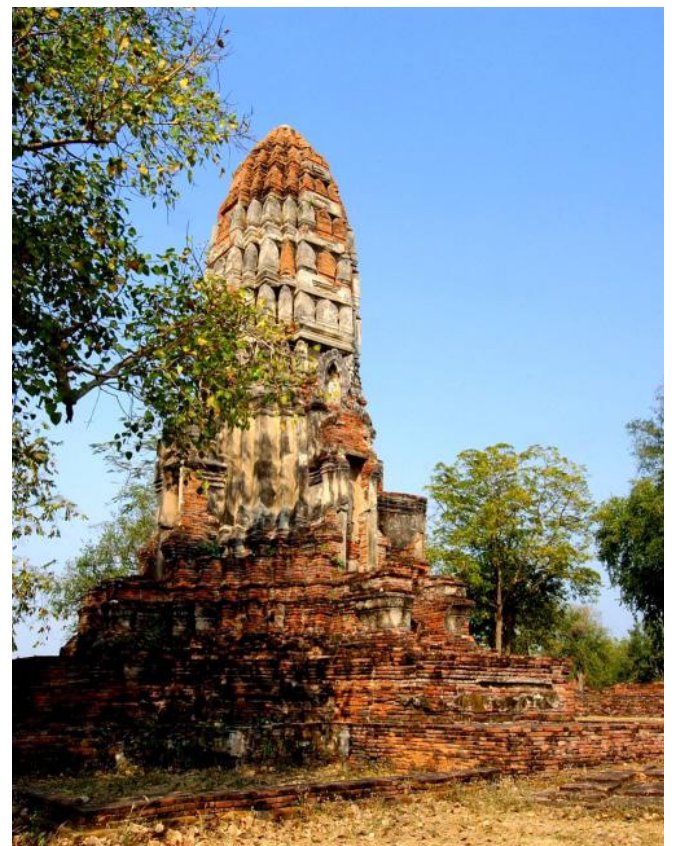
ภายในบริเวณวิหารยังมีพระแก้วพระกาฬ ซึ่งรัชกาลที่ 5 ได้ทรงถวายให้เป็นคู่บารมีกับพระนอนจักรสีห์ พระแก้วเป็นพระโลหะปางมารวิชัย มีขนาดหน้าตักราว 1 ศอก ส่วนพระกาฬเป็นพระพุทธรูปศิลาปางมารวิชัย ลงรักปิดทองมีขนาดเท่ากับพระแก้ว พระพุทธรูปทั้งสององค์นี้เป็นหนึ่งในพระศักดิ์สิทธิ์ที่ประชาชนเลื่อมใสศรัทธา

การเดินทาง สามารถเดินทางจากตัวเมืองสิงห์บุรี โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 3032 (สิงห์บุรี-ค่ายบางระจัน) ไปทาง อ.ค่ายบางระจัน ประมาณ 4 กม. จะเห็นทางเข้าวัดพระนอนฯ อยู่ทางซ้าย โทร.036-520-251

หลังจากที่เสร็จจากการสักการะวัดพระนอนฯ ขั้รถเลยไปอีกนิดก็จะไปถึงวัดหน้าพระธาตุ

วัดหน้าพระธาตุ

วัดหน้าพระธาตุอยู่ห่างจากวัดพระนอนจักรสีห์วรวิหาร ราว 500 ม. เป็นวัดโบราณ (ปัจจุบันไม่มีพระสงฆ์จำพรรษา) สันนิษฐานว่าเป็นที่ตั้งของเมืองสิงห์โบราณ มีจุดเด่นอยู่ที่พระปรางค์ที่ตั้งงามสมบุรณ์ ในอดีตมักสร้างพระปรางค์บริเวณที่เป็นศูนย์กลางของเมือง องค์ปรางค์ทำเป็นชุ่มจรหน้ามูขี้แห้งสี่ทิศประดับด้วยปูนปั้นรูปครุฑยักษ์โดยรอบสภาพพระปรางค์ชำรุดและปรักหักพังไปมาก แต่ยังเหลือ



ภาพบน ศาลหลักเมืองสิงห์บุรี ตั้งอยู่บริเวณสี่แยกศาลหลักเมืองใกล้ตลาดสดเขตเทศบาลเมืองสิงห์บุรี **ภาพล่าง** วัดหน้าพระธาตุ จังหวัดสิงห์บุรี เป็นโบราณสถานสำคัญในตำบลจักรสีห์ สันนิษฐานเป็นเมืองสิงห์บุรีเก่า

วัดพระนอนจักรสีห์วรวิหาร

ตั้งอยู่ที่บ้านพระนอน ต.จักรสีห์ เป็นวัดโบราณ ซึ่งมีการสันนิษฐานว่าสร้างขึ้นก่อนสมัยสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวบรมโกศ เนื่องจากพระองค์ได้เคยเสด็จพระราชดำเนินมานมัสการพระนอนจักรสีห์ แล้วมีรับสั่งให้บูรณะองค์พระนอน และทรงสร้างวิหารโบสถ์ รวมถึงเสนาสนะต่างๆ ขึ้นใหม่ปัจจุบันพระนอนจักรสีห์วรวิหารมีฐานะเป็นพระอารามหลวงชั้นตรี

องค์พระนอนจักรสีห์ เป็นพระพุทธรูปไสยาสน์ปูนปั้นขนาดใหญ่มีความยาวประมาณ 46.7 เมตร มีพุทธลักษณะแบบพระนอนในอินเดีย คือ นอนตะแคงขวาคล้ายพระพุทธรูปทรงนอนหนุนแขน ต่างจากพระพุทธรูปไสยาสน์ทั่วไป แต่เป็นปางไสยาสน์เทศนาปาฏิหาริย์แก่อสุรินทรานู ซึ่งเป็นพญายักษ์ที่หลงตนว่ามีร่างกายใหญ่โตโอฬาร พระพุทธเจ้าจึงลดทิวของพญายักษ์ด้วยการเนรมิตพระองค์ให้ใหญ่โตกว่า อสุรินทรานูจึงสยบพญายักษ์ลงได้ในที่สุด นอกจากนี้

วัดพิบูลทอง เป็นที่ประดิษฐาน พระพุทธรูปปางประทานพร ขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ซึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ พระราชทานนามว่า พระพุทธรูปสุวรรณมงคลมุนี

เค้าความงดงามไว้ให้เห็นพระปรางค์องค์นี้ สร้างขึ้นเมื่อใด ไม่มีหลักฐานปรากฏ แต่รูปแบบสถาปัตยกรรมขององค์ปรางค์อยู่ในสมัยอยุธยา เดิมชาวบ้านเรียกว่า วัดหัวเมือง หรือ วัดศิระชะเมือง ต่อมาสมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพทรงเปลี่ยนชื่อเป็นวัดหน้าพระธาตุ ใกล้กับวัดหน้าพระธาตุเป็นที่ตั้งศูนย์อนุรักษ์ควายไทยที่ได้รวบรวมควายไทยเขางามเอาไว้ให้ลูกหลานได้ชม และเรียนรู้เพื่อการอนุรักษ์ควายไทย

การเดินทาง สามารถเดินทางจากตัวเมืองสิงห์บุรีใช้ทางหลวงหมายเลข 3032 ไป อ.ค่ายบางระจันราว 4 กม. เลี้ยวเข้าวัดพระนอนจักรสีห์วรวิหารไปตามถนนด้านข้างวัดประมาณ 500 ม. เลี้ยวขวาที่ร้านแจษฎาผ้าเล่าเรื่องผ่านชุมชนก่อนจะถึงวัดหน้าพระธาตุ อยู่ด้านขวามือ

วัดพิบูลทอง

วัดพิบูลทองตั้งอยู่ริมแม่น้ำน้อยฝั่งตะวันออก ห่างจากตัวเมืองสิงห์บุรีประมาณ 16 กม. เป็นวัดขนาดใหญ่ริมฝั่งแม่น้ำน้อยที่มีความสำคัญแห่งหนึ่งของสิงห์บุรี ชาวบ้านเรียกวัดหลวงพ่อแพ เนื่องด้วยเป็นวัดจำพรรษาของหลวงพ่อแพ หรือพระเทพสิงหนุราชาจารย์ พระเกจิดังซึ่งมรณภาพเมื่อ พ.ศ. 2542

ภายในวัดเป็นที่ประดิษฐานพระพุทธรูปปางประทานพรขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ซึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ พระราชทานนามว่าพระพุทธรูปสุวรรณมงคลมุนี สร้างด้วยคอนกรีตเสริมเหล็ก ศิลปะสมัยสุโขทัย องค์พระสูง 21 วา 3 คืบ 11 นิ้ว หน้าตักกว้าง 11 วา 2 ศอก 7 นิ้ว ประดับด้วยโมเสกทองคำรอบวัดบรรยากาศร่มรื่น และมีปูชนียวัตถุให้ประชาชนสักการะมากมาย อาทิ พระสีวลี (พระฉิม) พระสังกัจจายน์ รูปหล่อสมเด็จพระพุฒาจารย์โต และพระพิฆเนศ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีพิพิธภัณฑ์หลวงพ่อแพที่จัดแสดงเรื่องราวอดีตชีวิตประวัติและเครื่องอัฐบริขารของหลวงพ่อแพด้วย

การเดินทาง สามารถเดินทางจากตัวเมืองสิงห์บุรีใช้ทางหลวงหมายเลข 3032 ไปทาง อ.ค่ายบางระจันผ่านวัดพระนอนจักรสีห์วรวิหารไปราว 5 กม. จะมีถนนเลียบบคลองชลประทานทางซ้ายมือเลี้ยวขวาไปตามทางกระทั่งผ่านวัดวิหารขาวไปราว 1 กม. ก็ถึงวัดพิบูลทอง โทร.036-540-046

วัดโพธิ์เก้าต้น

วัดโพธิ์เก้าต้นตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามกับอุทยานประวัติศาสตร์วีรชนค่ายบางระจัน ณ ที่แห่งนี้ วีรชนบ้านบางระจันได้เคยใช้เป็นที่พักในการต่อสู้กับทัพพม่า เดิมเรียกว่า วัดไม้แดง ตามชื่อต้นไม้ซึ่งมีมากในวัด บริเวณวัดมี "วิหารพระอาจารย์

ภาพล่าง วัดพิบูลทอง พระอารามหลวง เป็นวัดขนาดใหญ่ริมฝั่งแม่น้ำน้อยที่มีความสำคัญแห่งหนึ่งของสิงห์บุรีชาวบ้านเรียกวัดหลวงพ่อแพ เนื่องด้วยเป็นวัดจำพรรษาของหลวงพ่อแพ (พระเทพสิงหนุราชาจารย์) พระเกจิดัง



**อนุสาวรีย์วีรชนค่ายบางระจัน
ตั้งอยู่กลางอุทยานประวัติศาสตร์
วีรชนค่ายบางระจัน ด้านหน้า
ของอนุสาวรีย์ฯ ได้จัดเป็น
ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์วีรชน
ค่ายบางระจันไว้ให้นักท่องเที่ยว
นักเรียน และคนทั่วไปได้ศึกษา**

ธรรมโชติ” พระเกจิที่ชาวสิงห์บุรีให้ความเคารพบูชาเป็นอย่างมาก และท่านยังเป็นผู้สำคัญผู้หนึ่งของชาวบ้านบางระจันในการทำศึกกับพม่าเมื่อปี พ.ศ. 2308

บริเวณใกล้เคียงมี สระน้ำพระอาจารย์ธรรมโชติ หรือ บ่อน้ำศักดิ์สิทธิ์ซึ่งพระอาจารย์ธรรมโชติได้ใช้ในการประกอบพิธีทำน้ำพระพุทธมนต์สำหรับนักรบแห่งบ้านบางระจัน ปัจจุบันเป็นแหล่งน้ำศักดิ์สิทธิ์ที่จังหวัดสิงห์บุรีนำไปประกอบพิธีพลีกรรม หรือ พุทธาภิเษก ในโอกาสสำคัญทุกครั้งและชาวสิงห์บุรีเชื่อกันว่า หากบนบานโดยการหวนน้ำไปเติมในบ่อน้ำศักดิ์สิทธิ์ก็มักจะประสบผลสำเร็จ

ทั้งนี้ กรมศิลปากรได้ขึ้นทะเบียนวัดโพธิ์เก้าต้นเป็นโบราณสถานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2498

การเดินทาง สามารถเดินทางจากสี่แยกศาลหลักเมืองใช้ทางหลวงหมายเลข 3032 ไปทาง อ.ค่ายบางระจัน ผ่านวัดยายศรี้อยและโรงเรียนค่ายบางระจันไปราว 2 กม. วัดโพธิ์เก้าต้นอยู่ด้านซ้ายมือ โทร.036-597-196

อนุสาวรีย์วีรชนค่ายบางระจัน

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ เสด็จพระราชดำเนินเปิดอนุสาวรีย์วีรชนค่ายบางระจัน เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2519

อนุสาวรีย์วีรชนค่ายบางระจันตั้งอยู่ใจกลางอุทยานประวัติศาสตร์วีรชนค่ายบางระจัน แวดล้อมด้วยสวนรุกขชาติ สร้างขึ้นในสมัย จอมพล ป. พิบูลสงคราม เพื่อรำลึกถึงวีรชนของชาวยุทธค่ายบางระจัน

อนุสาวรีย์วีรชนค่ายบางระจันตั้งสูงเด่นเป็นสง่า ประกอบด้วยรูปหล่อผู้นำทั้ง 11 คน บริเวณด้านหน้าของอนุสาวรีย์ฯ ได้จัดเป็นศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์วีรชนค่ายบางระจันไว้ให้นักท่องเที่ยว นักเรียน และคนทั่วไปได้ศึกษา



ภาพบน อุทยานประวัติศาสตร์วีรชนค่ายบางระจัน **ภาพล่าง** สตรีทอาร์ตบนถนนเลียบริมฝั่งเจ้าพระยา บริเวณตัวเมืองสิงห์บุรี

การต่อสู้ของชาวบ้านบางระจัน เริ่มเมื่อเดือน 3 ปีระกา พ.ศ. 2308 พม่าได้เข้ามาตั้งทัพอยู่ในเขตชานกรุงศรีอยุธยาจึงได้ส่งกองทหารลาดตระเวนคอยจับชาวบ้าน ธิบทรพัสสิน และอาหารแถบเมืองวิเศษชัยชาญ เมื่อชาวไทยถูกข่มเหงหนักเข้าก็รวมกำลังกันคิดต่อสู้พม่าได้ฆ่าฟันทหารพม่ากองหนึ่งแล้วพากันหลบหนีไปซ่อนสมุ่ผู้คน ตั้งเป็นค่ายอยู่ที่บ้านบางระจัน พม่าส่งกองทัพมาโจมตีค่ายบางระจันถึง 8 ครั้ง การสู้รบเริ่มตั้งแต่เดือน 4 ปีระกา พ.ศ. 2308 จนถึงเดือน 8 ปีจอ พ.ศ. 2309 รวมเวลา 5 เดือน แม้ว่าไทยจะเสียเปรียบด้านอาวุธและกำลังคน แต่ก็สามารถมีชัยชนะต่อกองทัพพม่า 7 ครั้ง ฆ่าฟันทหารพม่าล้มตายจำนวนนับพัน ในที่สุดค่ายบางระจันก็ต้องเสียแก่พม่า เมื่อวันจันทร์ เดือน 8 แรม 2 ค่ำ ปีจอ พ.ศ. 2309 แม้ว่าค่ายบางระจันจะต้องพ่ายแพ้แก่พม่า แต่วีรกรรมครั้งนั้นได้รับการจารึกอยู่

ในประวัติศาสตร์และจิตใจของประชาชนชาวไทยตลอดมานามของวีรชนและค่ายบางระจันมักได้รับการยกย่องอยู่เสมอว่าเป็นตัวอย่างที่ดีแห่งความกล้าหาญ ความสมัครสมานสามัคคี และความเสียสละแม้กระทั่งชีวิตเลือดเนื้อเพื่อประเทศอันเป็นที่รัก โดยมีผู้นำชาวไทยที่สำคัญ ได้แก่ นายแท่น นายโชติ นายจันทร์ ทนอด เขียว นายทองแสงใหญ่ ขุนสรรค์ นายทองเหม็น นายอิน นายเมือง นายดอก นายทองแก้ว และพันเรือง คนไทยในค่ายบางระจันมีกำลังใจดี เพราะได้อาจารย์ธรรมโชติจากวัดเขานางบัวชซึ่งมาอยู่ ณ วัดโพธิ์เก้าต้น เป็นผู้ประสิทธิ์ประสาทวิทยาคมบำรุงขวัญ

การเดินทาง สามารถเดินทางจากสี่แยกศาลหลักเมืองใช้ทางหลวงหมายเลข 3032 ไปทาง อ.ค่ายบางระจัน ผ่านวัดยายศรี้อยและโรงเรียนค่ายบางระจันไปราว 2 กม. อนุสาวรีย์วีรชนค่ายบางระจันอยู่ทางขวามือ

ใครอยากไปเที่ยวสิงห์บุรีหากไม่มีเวลาขอเวลาเพียงชั่วโมงเดียวเที่ยวจบก็ได้ คือ ขับรถไปชมสตรีตอาร์ตบนถนนเลียบริมฝั่งเจ้าพระยา ตรงหน้าตัวเมืองสิงห์บุรี

สตรีตอาร์ตสิงห์บุรี เป็นถนนศิลปะรวบรวมศิลปินจิตอาสา ยาวประมาณ 3 กิโลเมตรเศษ เป็นสถานที่รวบรวมประวัติศาสตร์ค่ายบางระจัน วัฒนธรรมประเพณี และธรรมชาติของเมืองสิงห์บุรีเข้าไว้ด้วยกัน เป็นสถานที่วิ่งเดินออกกำลังกายของบุคคลทั่วไปด้วย ยามแดดร่มลมตกไปเดินเล่น ดูสายน้ำเจ้าพระยาไหลเชี่ยวที่ไม่ยอมหยุดนิ่งและไหลอ้อยอิ่งในยามหน้าแล้ง

สิงห์บุรีอาจเป็นเพียงเมืองรองและเมืองผ่านในสายตาหลายคน แต่เมื่อได้ก้าวเข้ามาสัมผัสอย่างใกล้ชิด จะพบว่าเมืองเล็กๆแห่งนี้อัดแน่นไปด้วยเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ ธรรมชาติ และวิถีชีวิตที่ยังคงงดงามและมีชีวิตชีวา ทุกย่างก้าวล้วนสะท้อนตัวตนและจิตวิญญาณของสิงห์บุรีได้อย่างชัดเจน หากมีโอกาส ขอเชิญชวนผู้อ่านทุกท่านแวะมาเยือนเมืองแห่งความกล้าหาญและความศรัทธานี้สักครั้งแล้วจะพบว่า “สิงห์บุรี” มีคุณค่าและเสน่ห์ที่น่าจดจำมากกว่าที่คิดไว้เสมอ

ภาพซ้าย สำนักงานแขวงทางหลวงสิงห์บุรี ตั้งอยู่ที่เลขที่ 669/2 หมู่ 6 ตำบลอินทร์บุรี อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี บนทางหลวงหมายเลข 32 กม.103+160 **ภาพขวา** นายกานต์ สิบสืบผล ผอ.แขวงฯ ปัจจุบัน





กรมทางหลวง รับพระราชทานเข็มที่ระลึก

จากความมุ่งมั่นในการสร้างเส้นทาง
สู่พื้นที่สูง สู่เกียรติยศที่จารึกไว้ใน
ประวัติศาสตร์กรมทางหลวง

กรมทางหลวงรับพระราชทานเข็มที่ระลึก
สะท้อนบทบาทในการสนับสนุนการพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเชื่อมโยง
โครงการหลวงในพื้นที่สูง 4 จังหวัดภาคเหนือ

เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2568 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเปิด “อาคารเรียนรู้อาณาเขตพระเกียรติ 72 พรรษา” และทรงเปิด “งานโครงการหลวง 2568” ณ ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรโครงการหลวง ชนกาธิเบศรดำริ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ โดยมี พลเอก กัมปนาท รุดดิษฐ์ องคมนตรี และประธานกรรมการบริหารมูลนิธิโครงการหลวง ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ ผู้แทนมูลนิธิโครงการหลวง คณะผู้บริหารระดับสูง ตลอดจน นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล อธิบดีกรมทางหลวง ร่วมเฝ้าทูลละอองธุลีพระบาทรับเสด็จ

งานโครงการหลวง 2568 จัดขึ้นภายใต้แนวคิด “ทศมมหาราชฯพระมหากษัตริย์นำการพัฒนาสู่ความยั่งยืน” เพื่อเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี พร้อมทั้งน้อมรำลึกในพระมหากษัตริย์คุณของ พระบาทสมเด็จพระบรม

ชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร และสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง

ทั้งนี้ กรมทางหลวงมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนภารกิจของมูลนิธิโครงการหลวง ผ่านการพัฒนาและยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในพื้นที่สูง เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยในการเข้าถึงพื้นที่ดำเนินงาน โดยได้ดำเนินโครงการปรับปรุงและพัฒนาทางหลวงที่จำเป็นต่อการเชื่อมโยงพื้นที่โครงการหลวงจำนวน 11 แห่ง ใน 4 จังหวัดภาคเหนือ รวมทั้งสิ้น 31 โครงการ ในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 ครอบคลุมงานบำรุงรักษาและบูรณะทางหลวง งานปรับปรุงเสถียรภาพคันทาง งานติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่าง และงานติดตั้งป้ายจราจร ซึ่งสามารถดำเนินการแล้วเสร็จทั้งหมดภายในปี พ.ศ. 2568 เร็วกว่ากรอบแผนงานที่กำหนดไว้ อันเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่สูง และสนับสนุนการพัฒนาโครงการหลวงอย่างยั่งยืนในเชิงประจักษ์

ด้วยการสนับสนุนภารกิจของโครงการหลวงอย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม มูลนิธิโครงการหลวงจึงได้เรียนเชิญอธิบดีกรมทางหลวง เข้ารับพระราชทานเข็มที่ระลึกจากพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี พร้อมทั้งได้รับพระบรมราชานุญาตให้ร่วมฉายพระบรมฉายาลักษณ์อย่างใกล้ชิด นับเป็นพระมหากษัตริย์คุณอย่างหาที่สดุมิได้ และเป็นเกียรติสูงสุดแก่กรมทางหลวงในฐานะหน่วยงานที่มีส่วนร่วมในการสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับพื้นที่โครงการหลวงให้เกิดความมั่นคงและยั่งยืนต่อไป ▶



เปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) จังหวัดบึงกาฬ

เปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 อีกหมุดหมายสำคัญของความร่วมมือ ด้านคมนาคมและการพัฒนาเศรษฐกิจ ในภูมิภาคลุ่มน้ำโขง



ระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งนี้ มีขนาด 2 ช่องจราจร ความยาว 1,350 เมตร เชื่อมต่อกับถนน 4 ช่องจราจร มีความยาวรวมทั้งโครงการ 16.340 กิโลเมตร ตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ เชื่อมต่อกับเมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

โครงการฝั่งประเทศไทย เริ่มต้นจากทางหลวงหมายเลข 222 ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมต่อสายสำคัญระหว่างจังหวัดสกลนครและจังหวัดบึงกาฬ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) เชื่อมโยงไปยังท่าเรือน้ำลึกเมืองเวียงจันทน์ และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

ขณะที่แนวเส้นทางฝั่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เชื่อมต่อกับถนนหมายเลข 13 กับถนนหมายเลข 8 เป็นเส้นทางจาก สปป.ลาว ไปยังเมืองวินห์ เมืองฮานอย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และเชื่อมต่อประเทศจีนตอนใต้ ผ่านทางหลวงอาเซียนหมายเลข 1 (AH1)

โครงการดังกล่าวจะช่วยอำนวยความสะดวกด้านการเดินทาง การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้า ส่งเสริมมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาคต่อไป



Wระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีเสด็จพระราชดำเนินประกอบพิธีเปิด สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) ณ บริเวณบ้านดอนยม ตำบลโคกสี อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ ร่วมกับ ฯพณฯ นายทองสุข สีสุลิต ประธานประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และภริยา ในวันที่ 25 ธันวาคม 2568 เวลา 17.00 น.

โครงการสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จสมบูรณ์ โดยเป็นการร่วมลงทุน

กรมทางหลวงรับรางวัล องค์กรส่งเสริมการจ้างงาน คนพิการ ปี 2568

กรมทางหลวงตอกย้ำบทบาทองค์กรรัฐที่มุ่งสร้างสังคมเท่าเทียม ผ่านการรับรางวัลส่งเสริมการจ้างงานคนพิการ ประจำปี 2568 พร้อมเดินหน้าขยายโอกาสอย่างต่อเนื่อง



เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2568 นายเสริมศักดิ์ นัยนันท์ รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง เป็นผู้แทนกรมทางหลวง เข้ารับรางวัล “องค์กรที่ส่งเสริมการจ้างงานคนพิการ ประจำปี 2568” จาก นางสาวสนธยา บุญญภูษิต อธิบดีกรมส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ เนื่องในวันคนพิการสากล ประจำปี 2568 เพื่อประกาศเกียรติคุณแก่กรมทางหลวงในฐานะหน่วยงานภาครัฐที่มีบทบาทในการส่งเสริมการจ้างงานคนพิการอย่างต่อเนื่อง

กรมทางหลวงให้ความสำคัญต่อการจ้างงานคนพิการมาโดยตลอด โดยจัดให้มีตำแหน่งงานที่เหมาะสม ส่งเสริมทักษะอาชีพ สนับสนุนสภาพแวดล้อมการทำงาน และมีอัตราการจ้างงานคนพิการสูงกว่าเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด

สะท้อนถึงความพร้อมในการสนับสนุนศักยภาพของทุกคนอย่างเป็นธรรม เสมอภาค เท่าเทียม และขับเคลื่อนความก้าวหน้าด้านการพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน

สำหรับงานมอบรางวัลดังกล่าวจัดขึ้นโดยกรมส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ ร่วมกับสมาคมคนพิการทุกประเภทแห่งประเทศไทย องค์กรคนพิการแต่ละประเภท และภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน ณ ห้องรอยัล จูบิลี่ บอลรูม อิมแพ็ค เมืองทองธานี จังหวัดนนทบุรี เพื่อร่วมเฉลิมฉลองเนื่องในวันคนพิการสากล ประจำปี 2568 รวมถึงเพื่อสร้างความตระหนักรู้และส่งเสริมให้เกิดการขับเคลื่อนด้านสิทธิและโอกาสการพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการให้ก้าวหน้าอย่างเป็นรูปธรรม ▶



โครงการวงแหวนรอบเมืองหาดใหญ่

ยกระดับสงขลาสู่ศูนย์กลางเศรษฐกิจภาคใต้

กรมทางหลวงเร่งผลักดันโครงการถนนวงแหวนรอบเมืองหาดใหญ่ เสริมศักยภาพจังหวัดสงขลาสู่ศูนย์กลางเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ภาคใต้

กกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม เดินหน้าพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่สำคัญในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง โดยผลักดันโครงการถนนวงแหวนรอบเมืองหาดใหญ่ เพื่อยกระดับศักยภาพจังหวัดสงขลาในฐานะศูนย์กลางการค้า การคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาค ตลอดจนเสริมความเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา นับเป็นเมืองเศรษฐกิจสำคัญของภาคใต้ มีบทบาทโดดเด่นในด้านการค้า การท่องเที่ยว การประมง และการเกษตรกรรม ด้วยทำเลที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์ซึ่งเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคใต้ตอนบนและตอนล่าง โดยมีทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) เป็นเส้นทางหลักผ่านจังหวัดพัทลุงเข้าสู่หาดใหญ่และมุ่งหน้าสู่ด่านพรมแดนไทย-มาเลเซีย อีกทั้งยังเชื่อมต่อกับทางหลวงสายสำคัญ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 414, 407 และ 43 ไปยังจังหวัดสงขลา พัทลุง ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส

การมีโครงข่ายทางเลี้ยงเมืองที่มีประสิทธิภาพ คือปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างขีดความสามารถทางการแข่งขันของเมืองนั้น ๆ โครงการทางเลี้ยงเมืองหาดใหญ่จึงเป็นกลไกสำคัญที่จะยกระดับเศรษฐกิจของภาคใต้ตอนล่างให้ทัดเทียมกับเมืองเศรษฐกิจชั้นนำอื่น ๆ ดังเช่นตัวอย่างความสำเร็จที่เกิดขึ้นแล้วในจังหวัดใหญ่ ๆ ทั่วประเทศไทย ที่ประสบความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการจราจร ได้แก่

ทางเลี้ยงเมืองเชียงใหม่ (ทล. 121) ซึ่งประกอบด้วยถนนวงแหวนหลายระดับ ช่วยบริหารจัดการการจราจรทั้งการเข้าสู่ตัวเมืองและการเดินทางผ่าน



ทางเลี้ยงเมืองขอนแก่น (ทล. 230) ที่ช่วยเสริมบทบาทของจังหวัดขอนแก่นในฐานะศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานี (ทล. 216) ซึ่งช่วยลดความแออัดในเขตเมืองและเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อกับถนนมิตรภาพ (ทล. 2)

ดังนั้น โครงการถนนวงแหวนรอบเมืองหาดใหญ่ จึงเป็นการดำเนินการตามยุทธศาสตร์สำคัญเพื่อยกระดับบทบาทของจังหวัดสงขลาในฐานะเมืองเศรษฐกิจหลัก



ของภาคใต้และศูนย์กลางการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน

นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล อธิบดีกรมทางหลวงเปิดเผยว่า โครงการถนนวงแหวนรอบเมืองหาดใหญ่ (ทางหลวงหมายเลข 425) เป็นหนึ่งในแผนงานสำคัญภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาทางเลียบเมืองของกรมทางหลวง และเป็นนโยบายเร่งด่วนของนายพิพัฒน์ รัชกิจประการ รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2568 ได้มีการประชุมร่วมกับผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและเอกชน พร้อมลงพื้นที่ติดตามความก้าวหน้าโครงการ และกำชับให้เร่งรัดการดำเนินงานในทุกขั้นตอน เพื่อให้โครงการเกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

ปัจจุบัน กรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการในช่วงด้านตะวันออกตอนต้น จากทางหลวงหมายเลข 4 (บ้านพรุ) ถึงทางหลวงหมายเลข 4135 ทางเข้าสนามบินหาดใหญ่ ระยะทาง 7.182 กิโลเมตร ขนาด 4 ช่องจราจร ใช้งบประมาณค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและก่อสร้างรวม 3,378 ล้านบาท โดยมีความก้าวหน้างานก่อสร้างด้านซ้ายทางประมาณร้อยละ 50 และด้านขวาทางประมาณร้อยละ 15

ส่วนที่เหลือของโครงการ แบ่งออกเป็น ด้านตะวันออก ระยะทาง 24.153 กิโลเมตร เริ่มจากทางหลวงหมายเลข

414 บ้านทุ่งน้ำ ผ่านทางหลวงหมายเลข 407 และ 43 ไปสิ้นสุดที่ทางหลวงหมายเลข 4 ทางด้านใต้ของเมืองหาดใหญ่ ใช้งบประมาณรวม 17,890 ล้านบาท

ด้านตะวันตก ระยะทาง 35.51 กิโลเมตร เริ่มจากท่าอากาศยานหาดใหญ่ วนขึ้นไปทางเหนือผ่านทางหลวงหมายเลข 4287 เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 4 ทางด้านเหนือของเมืองหาดใหญ่ และสิ้นสุดที่จุดบรรจบทางหลวงหมายเลข 414 ใช้งบประมาณรวม 24,037 ล้านบาท

ทั้งนี้ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการได้รับความเห็นชอบแล้ว ปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างเตรียมเสนอให้กระทรวงคมนาคม พิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขออนุมัติดำเนินโครงการ และเข้าสู่ขั้นตอนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและก่อสร้างต่อไป

อธิบดีกรมทางหลวงกล่าวเพิ่มเติมว่า เมื่อโครงการถนนวงแหวนรอบเมืองหาดใหญ่แล้วเสร็จครบทั้งวงจะเป็นโครงข่ายโลจิสติกส์สำคัญที่ช่วยเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ กระจายความเจริญสู่ชุมชนโดยรอบ เพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่ง และลดปัญหาการจราจรแออัดในเขตเมือง พร้อมทั้งสนับสนุนการท่องเที่ยวการค้า และเศรษฐกิจชายแดนไทย-มาเลเซีย อันจะนำไปสู่การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและการพัฒนาเศรษฐกิจภาคใต้ตอนล่างอย่างยั่งยืน

เปิดใช้ ทางหลวง หมายเลข 41 ไชยา-บ้านนาเดิม สุราษฎร์ธานี

กรมทางหลวงเปิดใช้ทางหลวง
หมายเลข 41 สายไชยา-บ้านนาเดิม
ซึ่งเสร็จก่อนกำหนด 6 เดือน
พร้อมยกระดับคมนาคมภาคใต้
คว่ำรางวัลโครงการก่อสร้างดีเด่น



กกรมทางหลวงเปิดให้บริการทางหลวงหมายเลข 41 สายอำเภอไชยา-อำเภอบ้านนาเดิม จังหวัดสุราษฎร์ธานี อย่างเป็นทางการ ภายหลังการดำเนินโครงการก่อสร้างและบูรณะผิวทางแล้วเสร็จสมบูรณ์ก่อนกำหนดตามสัญญาถึง 6 เดือน สะท้อนถึงประสิทธิภาพในการบริหารจัดการโครงการและการดำเนินงานตามแผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล อธิบดีกรมทางหลวงเปิดเผยว่า กรมทางหลวง โดยสำนักก่อสร้างทางที่ 1

ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างและบูรณะผิวทางหลวงหมายเลข 41 สายอำเภอไชยา-อำเภอบ้านนาเดิม จังหวัดสุราษฎร์ธานี แล้วเสร็จและเปิดให้ประชาชนใช้สัญจรอย่างเต็มรูปแบบตั้งแต่เดือนตุลาคม 2568 ซึ่งเร็วกว่ากำหนดสัญญา 6 เดือน ความสำเร็จดังกล่าวสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงสายหลักของประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและการขนส่งสินค้าอย่างเป็นระบบ

ทางหลวงหมายเลข 41 สายสี่แยกปฐมพร-พัทลุง นับเป็นเส้นทางเศรษฐกิจสำคัญที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงการคมนาคมจากภาคกลางสู่ภาคใต้ตอนล่าง เป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าและผลผลิตทางการเกษตร มีปริมาณการจราจรหนาแน่นและมีรถบรรทุกขนาดใหญ่ใช้เส้นทางเป็นจำนวนมาก กรมทางหลวงจึงมีความจำเป็นต้องเร่งดำเนินการบูรณะปรับปรุง เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการสัญจร ลดอุบัติเหตุ และบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน

โครงการดังกล่าวออกแบบเป็นผิวทางคอนกรีตชนิด Jointed Plain Concrete Pavement (JPCP) หนา 32 เซนติเมตร ซึ่งมีความแข็งแรงทนทาน อายุการใช้งานยาวนาน และมีต้นทุนการบำรุงรักษาต่ำ ครอบคลุมช่วงอำเภอไชยา-อำเภอบ้านนาเดิม จังหวัดสุราษฎร์ธานี



ระยะทางรวมประมาณ 41.5 กิโลเมตร ใช้งบประมาณรวมทั้งสิ้น 1,857,962,000 บาท โดยแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 3 สัญญา เพื่อให้การบริหารจัดการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและแล้วเสร็จตามแผนที่กำหนด

โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 41 สายอำเภอไชยา-อำเภอบ้านนาเดิม ตอน 3 ซึ่งสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ส่งผลให้โครงการแล้วเสร็จก่อนกำหนด 6 เดือน ลดผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชน คณะกรรมการประเมินผลงานก่อสร้าง สำนักมาตรฐานและประเมินผลกรมทางหลวง จึงพิจารณามอบรางวัล “โครงการก่อสร้างดีเด่น ประจำปี 2568” ให้แก่โครงการดังกล่าว เพื่อยกย่อง

มาตรฐานการก่อสร้างที่โดดเด่นทั้งด้านการบริหารจัดการและการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่

ความสำเร็จของโครงการเกิดจากการบูรณาการการทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดระหว่างสำนักก่อสร้างทางที่ 1 โดยมีนายวานิช สังข์ขาว นายช่างโครงการผู้ควบคุมงาน แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 1 และบริษัท พีระมิดคอนกรีต จำกัด ผู้รับจ้าง ซึ่งได้นำเครื่องปูผิวคอนกรีตชนิด Concrete Slip Form Paver มาใช้ในการก่อสร้าง ทำให้ผลงานมีคุณภาพสูงและแล้วเสร็จตามแผน พร้อมทั้งให้ความสำคัญกับการสื่อสารและการมีส่วนร่วมของชุมชนในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง โดยยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง เพื่อลดผลกระทบต่อการจราจรและวิถีชีวิตความเป็นอยู่ให้น้อยที่สุด

ปัจจุบัน โครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จสมบูรณ์ และเปิดให้ประชาชนใช้สัญจรเรียบร้อยแล้ว ส่งมอบประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรมแก่ประเทศชาติและประชาชน ผู้ใช้ทางจะได้รับความปลอดภัยสูงสุดจากผิวทางที่ได้มาตรฐานและอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยที่ครบถ้วน ช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เพิ่มความสะดวก รวดเร็ว และคล่องตัว อันจะส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจภาคใต้ การขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยวให้เติบโตอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

กรมทางหลวงยืนยันว่า ความสำเร็จของโครงการนี้จะถูกนำไปเป็นต้นแบบในการพัฒนาโครงการอื่น ๆ ให้มีมาตรฐานที่ดียิ่งขึ้น ตามความมุ่งมั่นในการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศให้มีความสมบูรณ์ ทันสมัย และตอบสนองความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริง ทั้งนี้ ประชาชนสามารถสอบถามข้อมูลเส้นทางการจราจร แจ้งเหตุ หรือร้องเรียนได้ที่สายด่วนกรมทางหลวง โทร. 1586 ตลอด 24 ชั่วโมง (โทรฟรีทุกเครือข่าย) 📞





การประเมิน มูลค่าผลกระทบ ของการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด ต่อการเสื่อมสภาพของถนน

รถบรรทุกเป็นกลไกสำคัญของระบบขนส่ง แต่การบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดส่งผลให้โครงสร้างถนนเสื่อมสภาพเร็วกว่าที่ออกแบบไว้

Sถบรทุกเป็นองค์ประกอบสำคัญสำหรับภาคการขนส่งของประเทศ สินค้า วัสดุอุตสาหกรรมและงานก่อสร้างถูกขนส่งด้วยรถบรทุกตามถนนทั่วประเทศ ซึ่งเป็นตัวผลักดันให้ประเทศมีความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจและสังคม อย่างไรก็ตามรถบรทุกก็ส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรและก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างชั้นทางของถนนแตกต่างจากรถยนต์นั่งขนาดเล็ก เนื่องจากรถบรทุกมีประสิทธิภาพในการเคลื่อนที่และขนาดแตกต่างจากรถยนต์นั่ง รถบรทุกต้องการพื้นที่ถนนมากกว่ารถยนต์นั่ง มีความเร็ว อัตราการเร่งและการชะลอที่ต่ำกว่ารถยนต์นั่ง ต้องการระยะหยุดที่ปลอดภัยมากกว่ารถยนต์นั่ง อีกทั้งเมื่อรถบรทุกขนาดใหญ่เหล่านี้เข้าใกล้รถยนต์นั่ง ผู้ขับขีรถยนต์นั่งมีแนวโน้มที่จะเว้นระยะห่างจากรถยนต์คันข้างหน้ามากกว่าปกติ อาจเป็นเพราะผู้ขับขีรู้สึกอึดอัดและการมองเห็นถูกบดบังโดยรถบรทุกมากกว่า เหล่านี้เป็นสาเหตุเบื้องต้นที่รถบรทุกส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรแตกต่างไปจากรถยนต์นั่ง นอกจากนี้ด้วยน้ำหนักรถบรทุกที่มากกว่ารถยนต์นั่งขนาดเล็กย่อมส่งผลโดยตรงต่อความเสียหายของโครงสร้างชั้นทางของถนนมากกว่าอย่างชัดเจนบทความนี้จะพิจารณาประเด็นผลกระทบของน้ำหนักรถบรทุกต่อความเสียหายของโครงสร้างชั้นทางของถนนเท่านั้น ไม่รวมผลกระทบด้านจราจร

ปัจจุบันทางหลวงในประเทศไทยมีการกำหนดพิกัดน้ำหนักบรทุกสำหรับรถบรทุกรูปแบบต่าง ๆ ตามจำนวนเพลลาและจำนวนล้อเพื่อควบคุมและลดผลกระทบของรถบรทุกต่อความเสียหายของโครงสร้างชั้นทางของถนน สำหรับกรณีของรถบรทุกสิบล้อซึ่งเป็นรถบรทุกที่มีการใช้งานบนถนนทั่วไปมีพิกัดน้ำหนักบรทุกไม่เกิน 25 ตัน โดยกำหนดให้เพลลาหลังซึ่งเป็นเพลลาคู่ล้อคู่ให้น้ำหนักลงได้ไม่เกิน 20 ตัน เพลลาหน้าไม่เกิน 5 ตัน รวมเป็นไม่เกิน 25 ตัน สำหรับน้ำหนักบรทุกมาตรฐานของประเทศไทยสามารถหาข้อมูลโดยละเอียดได้จากเว็บไซต์ของกรมทางหลวง¹ อย่างไรก็ตามปัญหาการบรทุกน้ำหนักเกินพิกัดกว่ากฎหมายกำหนดก็ส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างชั้นทางของถนนเป็นอย่างมาก โดยทำให้อายุบริการของถนนลดลงจากที่ออกแบบไว้ เนื่องจากอำนาจการทำลายของน้ำหนักบรทุก (Damaging Power) อาจกล่าวได้ว่าแปรผันเป็นขนาดยกกำลังสี่กับน้ำหนักบรทุกที่เพิ่มขึ้น

ประกาศ
 ผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ
 ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ กรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2552
 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติกรมหลวง พ.ศ. 2535

ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558 เป็นต้นไป กำหนดให้รถบรทุกทั้ง 6 เหล่า มีน้ำหนักรวม ดังนี้

	King Pin 4.50 เมตร ถึง 6.00 เมตร น้ำหนักรวมไม่เกิน	45 ตัน
	King Pin 6.00 เมตร ถึง 7.00 เมตร น้ำหนักรวมไม่เกิน	47 ตัน
	King Pin 7.00 เมตร ถึง 8.00 เมตร น้ำหนักรวมไม่เกิน	49 ตัน
	King Pin 8.00 เมตร ขึ้นไป น้ำหนักรวมไม่เกิน	50.5 ตัน

น้ำหนักขีไม่เกิน 6 ตัน ไม่เกิน 10,000 บาท หรือครึ่งกึ่งปรับ
 สำคัญความคุ้มครองยานพาหนะ กรมทางหลวง

(Fourth Power Law) ซึ่งทำให้การซ่อมบำรุงถนนจำเป็นต้องดำเนินการด้วยความถี่มากขึ้นและส่งผลกระทบต่อความต้องการงบประมาณในการซ่อมบำรุงที่เพิ่มขึ้น ปัญหาการล้นรถบรทุกน้ำหนักเกินกว่าพิกัดที่กฎหมายกำหนดเป็นปัญหาเชิงสังคมที่สมควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วนโดยผู้บรทุกน้ำหนักเกินยกความรับผิดชอบต่อถนนที่เสียหายเร็วกว่าปกติสู่ทุกคนในสังคมที่เป็นผู้เสียภาษีซ่อมบำรุงถนน บทความนี้ขอเสนอแนวคิดการจัดการปัญหาการบรทุกน้ำหนักเกินพิกัดของรถบรทุกผ่านการเก็บค่าธรรมเนียมบรทุกน้ำหนักเกิน (Overweight Truck Permit Fee) โดยพิจารณาจากมูลค่าผลกระทบของการเสื่อมสภาพของถนนที่เพิ่มขึ้นจากการบรทุกน้ำหนักเกินกว่าพิกัดที่กฎหมายอนุญาตให้ ทั้งนี้จะพิจารณาเฉพาะประเด็นทางวิศวกรรมไม่รวมข้อพิจารณาด้านระเบียบและกฎหมายที่อาจเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย

ผลกระทบจากการบรทุกน้ำหนักเกินพิกัด

ผลกระทบจากการบรทุกน้ำหนักเกินพิกัดมีประเด็นการพิจารณาคือ 1) การเปรียบเทียบอำนาจการทำลายของน้ำหนักบรทุกตามพิกัดกับที่บรทุกเกินกว่าพิกัดที่อนุญาต 2) มูลค่าผลกระทบของการเสื่อมสภาพของถนนที่เพิ่มขึ้นจากการบรทุกน้ำหนักเกินกว่าพิกัดที่อนุญาต และ 3) ข้อเสนอแนวคิดการจัดการปัญหาบรทุกน้ำหนักเกินกว่าพิกัดที่อนุญาตให้บรทุกได้ โดยมีรายละเอียดการพิจารณาดังนี้

1. การเปรียบเทียบอำนาจการทำลายของน้ำหนักบรทุกต่อโครงสร้างชั้นทาง

อำนาจการทำลายของน้ำหนักลงเพลาคู่ใด ๆ เมื่อเปรียบเทียบกับน้ำหนักลงเพลาคู่เดี่ยวล้อคู่มาตรฐาน 18,000 ปอนด์ ต่อโครงสร้างชั้นทางของถนนแอสฟัลท์คอนกรีต มีการศึกษาโดย AASHO Road Test ในช่วงปี ค.ศ. 1960 ใช้อย่างละเอียดและมีการพัฒนาเป็น Empirical Model เพื่อประมาณค่า Load Equivalency Factor (LEF) ซึ่งเป็นอัตราส่วนระหว่างจำนวนรอบกระทำซ้ำของน้ำหนักบรรทุกลงเพลาคู่ใด ๆ ที่ก่อให้เกิดผลต่อการลดลงของระดับ Present Serviceability Index (PSI) ของโครงสร้างชั้นทางของถนนแอสฟัลท์คอนกรีตเทียบเท่ากับน้ำหนักลงเพลาคู่เดี่ยวล้อคู่มาตรฐาน 18,000 ปอนด์ โดยสามารถเขียนได้ดังสมการที่ (1)

$$\log\left(\frac{W_{tx}}{W_{t,18}}\right) = 4.79 \log(18 + 1) - 4.79 \log(L_x + L_2) + 4.33 \log L_2 + \frac{G_t}{\beta_x} - \frac{G_t}{\beta_{18}}$$

โดยที่ $\frac{W_{t,18}}{W_{tx}}$ = Load Equivalency Factor (LEF)

W_{tx} = จำนวนรอบกระทำซ้ำของน้ำหนักบรรทุกลงเพลาคู่ใด ๆ

$W_{t,18}$ = จำนวนรอบกระทำซ้ำของน้ำหนักบรรทุกลงเพลาคู่เดี่ยวล้อคู่มาตรฐาน 18,000 ปอนด์

สำหรับตัวแปรอื่น ๆ ที่ปรากฏในสมการที่ (1) สามารถดูรายละเอียดได้ในหนังสือการออกแบบโครงสร้างชั้นทางในเอกสารอ้างอิง²

หากจะนำสมการที่ (1) มาประยุกต์ใช้จำเป็นต้องทราบข้อมูลโครงสร้างชั้นทางของถนนอย่างละเอียด ในบทความนี้จะประมาณค่า LEF อย่างคร่าวๆ จากทฤษฎี Elastic Layer ซึ่งค่า LEF จะเป็นไปตามกฎยกกำลังสี่ (Fourth Power Law) ดังสมการที่ (2) สามารถดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่เอกสาร³

$$LEF = \left(\frac{W_a}{W_s}\right)^4$$

โดยที่ W_a = น้ำหนักบรรทุกลงเพลาคู่ใด ๆ เท่ากับ ปอนด์

W_s = 14,600 ปอนด์ กรณีเพลาคู่เดี่ยว (Single Axle/Single Wheel)

= 18,000 ปอนด์ กรณีเพลาคู่เดี่ยวล้อคู่ (Single Axle/Dual Wheels)

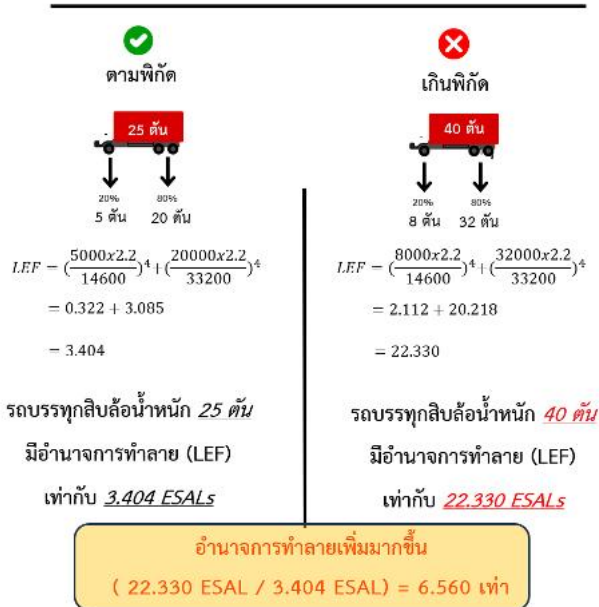
= 33,200 ปอนด์ กรณีเพลาคู่ล้อคู่ (Tandem Axle/Dual Wheels)

ถ้าเปรียบเทียบอำนาจการทำลายของน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกสิบล้อในสองกรณีคือ 1) กรณีที่บรรทุกน้ำหนักเท่ากับ 25 ตัน และ 2) กรณีที่บรรทุกน้ำหนักเท่ากับ 40 ตัน ซึ่งเกินกว่าพิกัดน้ำหนักที่กำหนดไว้ 15 ตัน ด้วยการประมาณค่า LEF ของรถบรรทุกทั้งสองกรณีจากกฎยกกำลังสี่ดังแสดงในแผนภาพที่ 1



แผนภาพที่ 1 ตัวอย่างการคำนวณ อำนาจการกำล่ายของรถบรรทุกสิบล้อ

ตัวอย่างการคำนวณ



จากผลการคำนวณพบว่าค่า LEF ของกรณีที่มีรถบรรทุกสิบล้อบรรทุกน้ำหนักเท่ากับ 25 ตัน จะเท่ากับ 3.404 ESAL ในขณะที่กรณีน้ำหนักบรรทุกเท่ากับ 40 ตัน จะเท่ากับ 22.330 ESAL ซึ่งสูงกว่าถึง 6.560 เท่า แม้ว่าน้ำหนักบรรทุกจะสูงขึ้นเพียง 1.6 เท่า ดังนั้นการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าพิกัดที่กฎหมายกำหนดจึงส่งผลเสียอย่างร้ายแรงต่อโครงสร้างชั้นทางอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ประเด็นถัดไปที่ต้องพิจารณาคือมูลค่าของผลกระทบจากการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าพิกัดที่กฎหมายกำหนด

2. มูลค่าผลกระทบของการเสื่อมสภาพของถนนที่เพิ่มขึ้นจากการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด

ถนนแต่ละสายจะเสื่อมสภาพไปตามการใช้งาน ในขั้นตอนการออกแบบโครงสร้างชั้นทางของถนน จะพิจารณาให้สามารถรองรับจำนวนรอบกระทำซ้ำของน้ำหนักลงเพลลาเดี่ยวล้อคู่มาตรฐาน 18,000 ปอนด์ ให้ได้ตามที่ออกแบบไว้ ถ้ามีการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด ก็จะทำให้อายุบริการของถนนสั้นลงกว่าที่ออกแบบไว้ ในการคำนวณมูลค่าผลกระทบของการเสื่อมสภาพของถนนจากน้ำหนักบรรทุก จำเป็นต้องทราบมูลค่าตลอดอายุบริการของถนน (Life Cycle Cost) ซึ่งประกอบไปด้วยหลายกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง ในบทความนี้จะพิจารณา

เฉพาะค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษาถนนจนถึงอายุบริการตามที่ออกแบบโครงสร้างชั้นทางไว้เท่านั้น โดยพิจารณาจากตัวอย่างโครงข่ายถนนที่สมมติขึ้น (ไม่มีอยู่จริง) และมีข้อมูลประกอบโครงข่ายดังนี้

- จำนวนถนนทั้งหมดในโครงข่ายคือ 50,000 กิโลเมตร (สองช่องจราจร)
- ค่าก่อสร้างถนนในตอนเริ่มต้นคือ 45 ล้านบาทต่อกิโลเมตรต่อสองช่องจราจร
- งบประมาณซ่อมบำรุงโดยเฉลี่ยทั้งโครงข่ายเท่ากับ 30,000 ล้านบาทต่อปี
- อายุบริการของถนนเท่ากับ 20 ปี
- อัตราส่วนลด (Discount Rate) เท่ากับร้อยละ 10 ต่อปี (ไม่รวมอัตราเงินเฟ้อ)
- ปริมาณการบรรทุกน้ำหนักทั้งหมดบนโครงข่ายถนนนี้เท่ากับ 110×10^9 ESAL - กิโลเมตรต่อปี (ในปีเริ่มต้น)
- อัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณการบรรทุกน้ำหนักบนโครงข่ายถนนเท่ากับร้อยละ 2 ต่อปี

จากสมมติฐานที่กล่าวมาสามารถคำนวณต้นทุนตลอดอายุบริการของถนนได้ตามสมการที่ (3) ดังแสดงด้านล่าง

$$NPV = C + \sum_{i=1}^k M_i \cdot \left(\frac{1}{1+r} \right)^i$$

โดยที่ NPV = มูลค่าปัจจุบันสุทธิของต้นทุนตลอดอายุบริการของถนน

C = ค่าก่อสร้างถนนในปีเริ่มต้น

M_i = ค่าซ่อมบำรุงถนนในปีที่ "i"

r = อัตราส่วนลด (Discount Rate)

k = อายุบริการของถนน

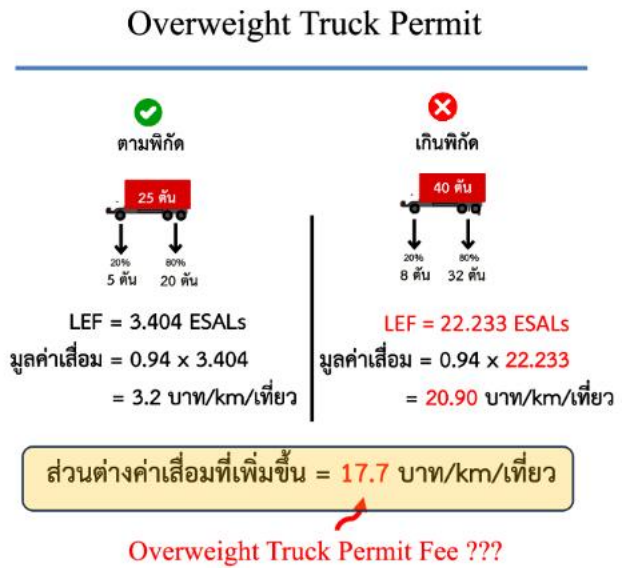
เมื่อคำนวณตามสมการที่ (3) จะได้ต้นทุนตลอดอายุบริการของถนนเท่ากับ 50.7 ล้านบาทต่อกิโลเมตรต่อสองช่องจราจร (มูลค่าปัจจุบันสุทธิ) และได้ปริมาณการบรรทุกน้ำหนักสะสมตลอดอายุบริการ 20 ปีเท่ากับ 53.45×10^6 ESAL - กิโลเมตรต่อกิโลเมตร ต่อสองช่องจราจร โดยมูลค่าผลกระทบของน้ำหนักบรรทุกต่อการเสื่อมสภาพของถนนต่อการบรรทุกน้ำหนักหนึ่ง ESAL - กิโลเมตร จะเท่ากับ = 0.94 (เท่ากับ 50.7/53.45) บาทต่อ ESAL - กิโลเมตร เมื่อเปรียบเทียบมูลค่าผลกระทบของน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกสิบล้อในสองกรณีคือ

1) กรณีที่บรรทุกน้ำหนักเท่ากับ 25 ตัน และ 2) กรณีที่บรรทุกน้ำหนักเท่ากับ 40 ตัน ซึ่งเกินกว่าพิกัดที่อนุญาตไว้ 15 ตัน ดังแสดงในแผนภาพที่ 2 จะพบว่ามูลค่าผลกระทบของการเสื่อมสภาพของถนนที่เพิ่มขึ้นจากการบรรทุกน้ำหนักเกิน มีค่าเท่ากับ 17.7 บาทต่อกิโลเมตรต่อเที่ยว

แผนภาพที่ 2 มูลค่าผลกระทบของการเสื่อมสภาพของถนนที่เพิ่มขึ้นจากการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด

ค่าเสื่อมราคาของถนน

$$\text{ค่าเสื่อมราคาของถนนต่อรถบรรทุก 1 คัน} = \frac{\text{ต้นทุนตลอดอายุบริการของถนน} \times \text{LEF}_{\text{truck}}}{\text{จำนวน ESALs ทั้งหมดตลอดอายุบริการ}}$$



ถ้าบนโครงข่ายถนนแห่งนี้มีรถบรรทุกสิบล้อคิดเป็นร้อยละ 10 จากปริมาณการบรรทุกน้ำหนักที่เกิดขึ้นทั้งหมด โดยมีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าพิกัด 15 ตัน คิดเป็นร้อยละ 1 ดังนั้นปริมาณ ESAL - กิโลเมตร ที่เกิดจากรถบรรทุกสิบล้อเหล่านี้ในปีเริ่มต้นจะเท่ากับ $110 \times 10^9 \times 0.1 \times 0.01 = 110 \times 10^6$ ESALs - กิโลเมตร ซึ่งหากคิดเป็นมูลค่าผลกระทบของการเสื่อมสภาพของถนนที่เพิ่มขึ้นจากการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดของรถบรรทุกสิบล้อของทั้งโครงข่ายในปีเริ่มต้นเพียงปีเดียว จะมีค่าประมาณ $= (6.56 - 1) \times 0.94 \times 110 \times 10^6 = 581$ ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 2 ของงบประมาณในการซ่อมบำรุงถนนต่อปีทั้งโครงข่ายถนนที่กำลังพิจารณาอยู่ มูลค่าส่วนนี้คือส่วนที่ทุกคนในสังคม (คนที่อยู่โครงข่ายถนนที่สมมติขึ้นในบทความนี้เท่านั้น) ที่ปฏิบัติตามพิกัดบรรทุกตามกฎหมายต้องแบกรับแทนผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามพิกัดบรรทุกซึ่งเป็นเพียงส่วนน้อยเท่านั้น

3. ข้อเสนอแนวคิดการจัดการปัญหาบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดกว่าที่กฎหมายให้บรรทุกได้

ประเด็นสำคัญที่ควรพิจารณาแต่ยังไม่ได้กล่าวถึงคือ การบริหารจัดการมูลค่าของผลกระทบของการเสื่อมสภาพของถนนที่เพิ่มขึ้นจากการบรรทุกน้ำหนักเกินเหล่านี้ อย่างไรก็ตาม ให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมสูงสุด ซึ่งเป็นประเด็นที่ต้องพิจารณาให้รอบคอบ ผู้เขียนขอเสนอแนวคิดเบื้องต้นไว้ 2 แนวทางคือ 1) หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านถนนจัดเก็บส่วนต่างนี้จากผู้ประกอบการขนส่งในลักษณะของค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดแล้วนำส่งหลวงเพื่อใช้ประโยชน์ในด้านต่างๆ ของประเทศ โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านถนนสามารถขอรับการสนับสนุนงบประมาณเพื่อนำมาใช้ในการซ่อมบำรุงถนนต่อไป หรือ 2) หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านถนนจัดเก็บส่วนต่างนี้จากผู้ประกอบการขนส่งในลักษณะของค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดและนำเข้ากองทุนบำรุงรักษาถนน ซึ่งจะทำให้เกิดความยั่งยืนในการบริหารจัดการงบประมาณในการซ่อมบำรุงถนนในลักษณะที่ผู้เป็นต้นเหตุควรเป็นผู้ที่รับผิดชอบ ทั้งสองแนวทางที่กล่าวมานี้เกี่ยวข้องกับระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายซึ่งเกินขอบเขตที่ผู้เขียนต้องการจะนำเสนอ

ในบทความนี้ อย่างไรก็ตามการเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดไม่ใช่สิ่งใหม่ในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศสหรัฐอเมริกาหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านถนนมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมที่กล่าวถึงนี้อยู่แล้ว (สามารถดูรายละเอียดเพิ่มเติมที่เอกสารอ้างอิง⁴) หากจะนำแนวคิดดังกล่าวนี้มาประยุกต์ใช้ในประเทศไทยก็ควรมีการศึกษาโดยละเอียดทั้งข้อดีข้อเสียและผลกระทบในการดำเนินการ (หมายเหตุบทความนี้ยังไม่ได้พิจารณาผลกระทบของน้ำบรรทุกที่เกิดกับสะพานซึ่งมีความซับซ้อนในการพิจารณาทางวิศวกรรมมากกว่าถนน ซึ่งผู้เขียนจะนำเสนอในโอกาสต่อไป)

บทสรุป

บทความนี้ได้นำเสนอแนวคิดการประเมินมูลค่าความเสื่อมสภาพของถนนอันเนื่องมาจากการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าพิกัดที่อนุญาตให้ โดยเปรียบเทียบอำนาจการทำลายของน้ำหนักลงเพลาคู่ต่อโครงสร้างชั้นทางของถนนแอสฟัลท์คอนกรีตในกรณีของรถบรรทุกสิบล้อที่มีการบรรทุกน้ำหนัก 25 ตัน (ตามพิกัดน้ำหนักที่อนุญาต) และกรณีที่บรรทุกน้ำหนัก 40 ตัน (เกินกว่าพิกัดที่อนุญาต 15 ตัน) ด้วยกฎยกกำลังสี่ ซึ่งพบว่ามีความอำนาจทำลายสูงขึ้นประมาณ 6.56 เท่า โดยมูลค่าของผลกระทบของการเสื่อมสภาพของถนนที่เพิ่มขึ้นจากการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดพิจารณาจากผลต่างของมูลค่าความเสื่อมสภาพของถนนจากสองกรณีการบรรทุกน้ำหนัก ในตัวอย่างการวิเคราะห์ที่พิจารณาโครงข่ายถนนที่สมมติขึ้นมา (ไม่ใช่โครงข่ายถนนจริง) พบว่ามูลค่าผลกระทบของการเสื่อมสภาพของถนนที่เพิ่มขึ้นจากการบรรทุกน้ำหนัก

เกินของรถบรรทุกสิบล้อมีค่าเท่ากับ 17.7 บาทต่อกิโลเมตรต่อเที่ยว และมีมูลค่าถึงร้อยละ 2 ของงบประมาณซ่อมบำรุงถนนต่อปีทั้งโครงข่าย (พิจารณาจากรถบรรทุกประเภทเดียว) ซึ่งมูลค่าส่วนนี้คือส่วนที่ทุกคนในสังคม (คนที่อยู่โครงข่ายถนนที่สมมติขึ้นในบทความนี้เท่านั้น) ที่ปฏิบัติตามพิกัดน้ำหนักบรรทุกตามกฎหมายต้องแบกรับแทนผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามซึ่งเป็นเพียงส่วนน้อยเท่านั้น หากมีการจัดเก็บมูลค่าผลกระทบดังกล่าวนี้เป็นค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดในลักษณะที่ผู้เป็นต้นเหตุควรเป็นผู้ที่รับผิดชอบ ก็อาจจะช่วยให้การบำรุงรักษาถนนมีความยั่งยืนมากขึ้นแต่จำเป็นต้องมีการศึกษาผลกระทบให้รอบคอบทั้งในด้านวิศวกรรม และกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป บทความนี้ยังไม่ได้พิจารณาผลกระทบของน้ำหนักบรรทุกที่เกิดกับการเสื่อมสภาพของสะพาน ซึ่งผู้เขียนจะนำเสนอในโอกาสต่อไป การเสนอแนวคิดของผู้เขียนในบทความนี้ไม่เกี่ยวข้องกับระเบียบข้อกำหนดหรือการดำเนินการใด ๆ ของกรมทางหลวง 🚛

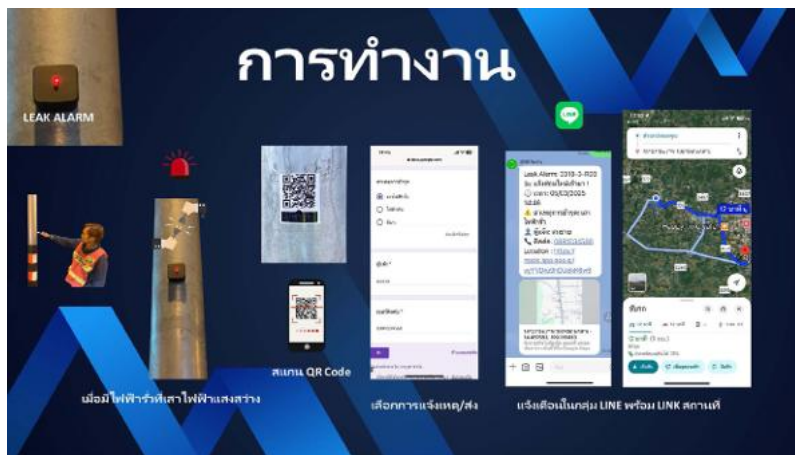
เอกสารอ้างอิง

- 1 เว็บไซต์สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง <https://www.highwayweigh.go.th> เข้าดู วันที่ 25 มีนาคม 2567
- 2 Mallick, R. B., and El-Korchi, T. (2013). Pavement Engineering: Principles and Practice 2nd Edition. CRC Press, Taylor & Francis Group, LLC.
- 3 Bagui, S., Das, A., and Bapanapalli, C. (2013). Controlling Vehicle Overloading in BOT Projects. Procedia - Social and Behavioral Science, Vol. 104, pp. 962 - 971.
- 4 Ahmed, A., B. R. D. K. Agbelie, S. Lavrenz, M. Keefer, S. Labi, and K. C. Sinha. Costs and Revenues Associated with Overweight Trucks in Indiana. Publication FHWA/IN/JTRP-2013/01. Joint Transportation Research Program, Indiana Department of Transportation and Purdue University, West Lafayette, Indiana, 2013. doi: 10.5703/1288284314987.



ชุดเตือนภัย Leak Alarm

จากนวัตกรรม
เคลือบแก้วเสาไฟฟ้า
ส่องสว่าง ต่อยอดมา
เป็นอุปกรณ์แจ้งเตือน
กระแสไฟฟ้ารั่ว

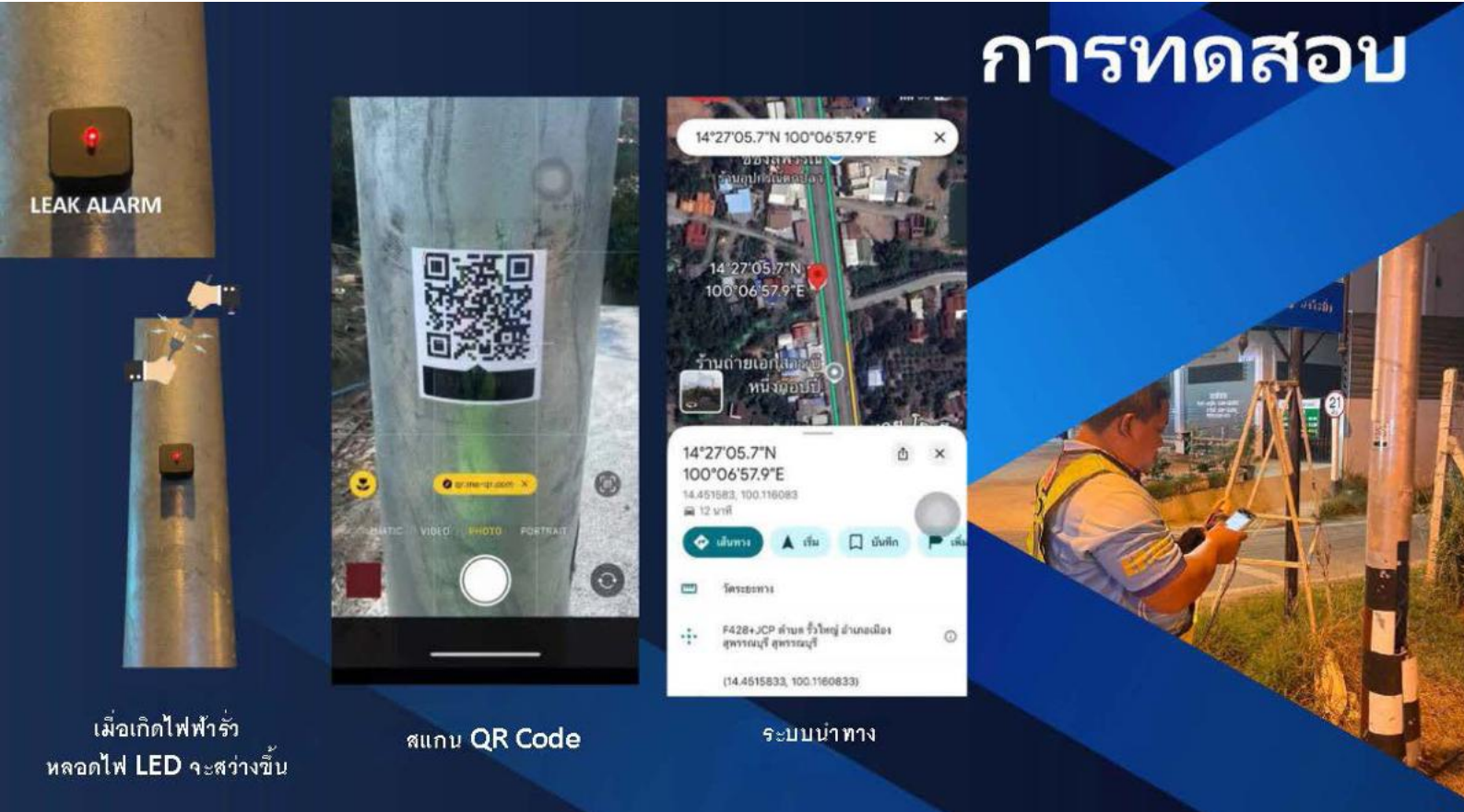


จากปัญหาไฟฟ้ารั่วที่เสาไฟฟ้าส่องสว่างบนทางหลวง ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ทั้งจากจุดต่อหลวม อุปกรณ์เสื่อมสภาพ หรือการลัดวงจร ส่วนไฟฟ้า สำนักงานทางหลวงที่ 12 จึงได้พัฒนานวัตกรรมชุดเตือนภัย “Leak Alarm” เพื่อยกระดับความปลอดภัยในงานอำนวยความสะดวก (Road Safety) บนโครงข่ายทางหลวงของประเทศ ผลงานดังกล่าวได้รับรางวัลผลงานนวัตกรรมกรมทางหลวง ระดับดีมาก ด้านงานอำนวยความสะดวก จากการประกวดผลงานนวัตกรรมกรมทางหลวง ประจำปี พ.ศ. 2568 ภายใต้แนวคิด “ทางหลวงก้าวหน้า นวัตกรรมก้าวไกล ขับเคลื่อนประเทศไทยสู่ความยั่งยืน” เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2568

ความเป็นมา

เสาไฟฟ้าส่องสว่างบนทางหลวงเป็นทรัพย์สินของกรมทางหลวงที่ติดตั้งอยู่เป็นจำนวนมากทั่วประเทศ และเป็นจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดไฟฟ้ารั่ว ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชนหรือสัตว์ที่เข้าไปสัมผัสได้โดยไม่ตั้งใจ ในช่วงที่ผ่านมา แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1 ได้พัฒนานวัตกรรม “เคลือบแก้วเสาไฟฟ้าส่องสว่าง” เพื่อป้องกันอันตรายจากไฟฟ้ารั่ว ขณะเดียวกัน แขวงทางหลวงนครพนม ได้พัฒนานวัตกรรม “Just Scan Me” เพื่ออำนวยความสะดวกในการแจ้งเหตุไฟฟ้าดับส่วนไฟฟ้าสำนักงานทางหลวงที่ 12

การทดสอบ



LEAK ALARM

เมื่อเกิดไฟฟ้ารั่ว
หลอดไฟ LED จะสว่างขึ้น

สแกน QR Code

ระบบนำทาง

จึงได้นำแนวคิดจากนวัตกรรมทั้งสองมาต่อยอดพัฒนาเป็นชุดเตือนภัย "Leak Alarm" เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการแจ้งเตือนและการจัดการเหตุไฟฟ้ารั่วอย่างเป็นระบบ

วัตถุประสงค์

1. เพื่อแจ้งเตือนประชาชนให้ทราบเมื่อเกิดกระแสไฟฟ้ารั่วที่เสาไฟฟ้า และหลีกเลี่ยงการสัมผัส
2. เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้พบเหตุสามารถแจ้งเหตุได้อย่างรวดเร็ว
3. เพื่อประหยัดงบประมาณและลดระยะเวลาในการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เป้าหมาย

1. เพื่อยกระดับความปลอดภัยของประชาชนจากอันตรายของกระแสไฟฟ้า
2. เพื่อลดความเสี่ยงด้านความรับผิดทางกฎหมายของหน่วยงานในกรณีเกิดเหตุไฟฟ้ารั่ว

วัสดุที่ใช้ในการผลิตชิ้นงาน

1. กล่องพลาสติก
2. ตัวต้านทาน (Resistor)
3. ไดโอด (Diode)
4. สายไฟฟ้า
5. หลอดไฟ LED



ประโยชน์ที่ได้รับจากผลงานนวัตกรรม

1. ประชาชนมีความปลอดภัยจากอันตรายของกระแสไฟฟ้ารั่ว
2. ลดขั้นตอนและค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบและแก้ไขปัญหาไฟฟ้ารั่ว
3. ช่วยลดความเสี่ยงในการถูกฟ้องร้องดำเนินคดีของกรมทางหลวง

นวัตกรรมชุดเตือนภัย "Leak Alarm" จึงเป็นอีกหนึ่งตัวอย่างของการนำความรู้ด้านเทคนิคและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้กับงานอำนวยความสะดวกอย่างเป็นรูปธรรม สะท้อนถึงการพัฒนางานภายในหน่วยงานที่มุ่งเน้นความปลอดภัยของประชาชนเป็นสำคัญ และสามารถต่อยอดสู่การใช้งานในพื้นที่อื่น ๆ ของกรมทางหลวงได้อย่างยั่งยืน ➡



สหกรณ์ออมทรัพย์ ในวันที่โลกเปลี่ยนแปลง

เมื่อโลกการเงินเปลี่ยนไป สหกรณ์ออมทรัพย์ก็ต้องปรับตัว บทความนี้ชวนสมาชิกมาทำความเข้าใจบทบาทและความร่วมมือ เพื่อก้าวไปข้างหน้าด้วยกันอย่างมั่นคง

เมื่อระบบเศรษฐกิจและการเงินของประเทศเผชิญความผันผวน ความคาดหวังของสังคมต่อองค์กรที่บริหารจัดการเงินของประชาชนได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด สหกรณ์ออมทรัพย์ในฐานะสถาบันการเงินภาคประชาชนจึงไม่อาจดำเนินงานในรูปแบบเดิม หากจำเป็นต้องปรับตัวให้สอดคล้องกับกฎหมาย นโยบาย และมาตรฐานการกำกับดูแลที่เข้มข้นมากยิ่งขึ้น

สำหรับข้าราชการและสมาชิกสหกรณ์ออมทรัพย์กรมทางหลวง การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้อาจนำมาซึ่งทั้งความเข้าใจ ความกังวล และคำถามตามมา บางเรื่องอาจดูเป็นประเด็นเชิงนโยบายที่ห่างไกล ขณะที่บางเรื่องส่งผลกระทบต่อสิทธิ ประโยชน์ และความมั่นคงในชีวิตราชการ บทความนี้จึงตั้งใจชวนผู้อ่านร่วมกันหยุดคิด ทบทวน และทำความเข้าใจว่า



สหกรณ์ออมทรัพย์กำลังมุ่งหน้าไปในทิศทางใด เหตุใดการเปลี่ยนแปลงจึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ และบทบาทของแต่ละฝ่ายมีความสำคัญต่ออนาคตของสหกรณ์เพียงใด

บทความนี้ไม่ได้เขียนขึ้นเพื่อชี้หน้าหรือวิพากษ์ฝ่ายใด หากถ่ายถอดจากมุมมองของผู้ที่อยู่ในระบบ มีประสบการณ์ร่วม และปรารถนาเห็นสหกรณ์ออมทรัพย์เติบโตอย่างมั่นคง โปร่งใส และยั่งยืน ภายใต้ความเข้าใจและความร่วมมือของกรรมการ ผู้จัดการใหญ่ เจ้าหน้าที่ และสมาชิกทุกคน

สหกรณ์ออมทรัพย์ไม่ใช่เพียงทางเลือกด้านการเงินของข้าราชการ หากแต่เป็นสถาบันการเงินภาคประชาชนที่ตั้งอยู่บนหลักการของความร่วมมือ ความเป็นเจ้าของร่วม และความรับผิดชอบต่อกัน สหกรณ์ดำรงอยู่ได้ไม่ใช่เพราะเงินทุนเพียงอย่างเดียว หากแต่เพราะ “ความไว้วางใจ” ของสมาชิกที่เชื่อมั่นว่าองค์กรแห่งนี้จะดูแลผลประโยชน์ร่วมกันอย่างเป็นธรรม และยั่งยืน

เมื่อภาวะเปียบด้านการเงินมีความเข้มข้นขึ้น เศรษฐกิจผันผวน และสังคมให้ความสำคัญกับความโปร่งใสขององค์กรต่าง ๆ มากกว่าที่เคย ความคาดหวังของสมาชิกที่มีต่อสหกรณ์ออมทรัพย์จึงสูงขึ้นตามไปด้วย สหกรณ์จึงไม่อาจ

ยืนอยู่ในรูปแบบเดิม หากจำเป็นต้องทบทวนบทบาท วิธีคิด และระบบการทำงานของตนเองอย่างจริงจัง

สำหรับสหกรณ์ออมทรัพย์กรมทางหลวง สหกรณ์ไม่ได้เป็นเพียงแหล่งออมและแหล่งกู้ แต่ยังเป็นกลไกสำคัญในการเสริมสร้างความมั่นคงในชีวิตราชการ เป็นที่พึ่งยามจำเป็น และเป็นหลักประกันในช่วงหลังเกษียณของสมาชิกจำนวนมาก เมื่อบริบทด้านเศรษฐกิจ การเงิน และการกำกับดูแลเปลี่ยนแปลงไป สหกรณ์ย่อมหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องปรับตัวให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงเหล่านั้น

การปรับปรุงพระราชบัญญัติสหกรณ์ รวมถึงแนวนโยบายการกำกับดูแลจากกรมส่งเสริมสหกรณ์ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาจึงไม่ใช่เรื่องไกลตัว หากเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อโครงสร้างการบริหาร การตัดสินใจ และวิธีการดำเนินงานของสหกรณ์ออมทรัพย์โดยตรง จึงมุ่งหวังว่าผู้อ่านจะได้รับความเข้าใจถึงสาระของการเปลี่ยนแปลงผลกระทบที่เกิดขึ้น และบทบาทของกรรมการ ผู้จัดการใหญ่ เจ้าหน้าที่ และสมาชิก ในฐานะฟันเฟืองสำคัญที่ต้องทำงานประสานกันเพื่ออนาคตของสหกรณ์

กฎหมายสหกรณ์กับการเปลี่ยนผ่านสู่ระบบกำกับดูแลสมัยใหม่

การปรับปรุงพระราชบัญญัติสหกรณ์สะท้อนความพยายามในการยกระดับระบบธรรมาภิบาล และการบริหารความเสี่ยงของสหกรณ์ ให้มีความสอดคล้องกับมาตรฐานของสถาบันการเงินสมัยใหม่มากยิ่งขึ้น โดยให้ความสำคัญกับองค์ประกอบหลัก ได้แก่ ความรับผิดชอบ ความโปร่งใส ความเป็นธรรม การมีส่วนร่วมของสมาชิก ตลอดจนการปฏิบัติตามกฎหมาย และจริยธรรมในการดำเนินงาน

ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายสหกรณ์มีความเห็นสอดคล้องกันว่า การปรับปรุงกฎหมายไม่ได้มีเป้าหมายเพื่อจำกัดบทบาทหรือบั่นทอนความเป็นอิสระของสหกรณ์ หากแต่เป็นการวางกลไกคุ้มครองสมาชิกในระยะยาว ลดความเสี่ยงเชิงระบบ รวมทั้งเสริมสร้างความเชื่อมั่นต่อ



องค์กรสหกรณ์ในภาพรวม เมื่อพิจารณาในมิตินี้ การเพิ่มกฎเกณฑ์และกระบวนการจึงไม่ใช่ อุปสรรค หากเป็นหลักประกันว่าการดำเนินงาน จะตั้งอยู่บนฐานของข้อมูล ความรอบคอบ และความรับผิดชอบร่วมกัน

อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนผ่านสู่ระบบกำกับดูแล ที่เข้มข้นขึ้นย่อมส่งผลต่อผู้ปฏิบัติงานทุกระดับ ทั้งในด้านภาระความรับผิดชอบ ความคาดหวัง และ กระบวนการทำงานที่ละเอียดรัดกุมกว่าเดิม การทำความเข้าใจเจตนารมณ์ของกฎหมาย จึงมีความสำคัญอย่างยิ่ง เพื่อให้การปฏิบัติ เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ไม่ใช่เพียงการปฏิบัติตามข้อบังคับ หากแต่เป็นการใช้กฎหมายเป็น เครื่องมือในการพัฒนาองค์กรให้เติบโตอย่างมีความหมายและยั่งยืน

จากการบริหารงาน สู่การกำกับ ศึกษางองค์กร

ตามหลักการบริหารองค์กรสมัยใหม่ คณะกรรมการไม่ได้มีหน้าที่บริหารงานประจำ หากแต่ ทำหน้าที่กำหนดทิศทางเชิงนโยบาย กำกับดูแล การดำเนินงาน และคุ้มครองผลประโยชน์ของ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด สำหรับสหกรณ์ ออมทรัพย์ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญที่สุดคือ “สมาชิก” ซึ่งมีสถานะทั้งในฐานะเจ้าของและผู้ใช้บริการในเวลาเดียวกัน

นักวิชาการด้านสหกรณ์ชี้ให้เห็นว่า บทบาท ของกรรมการในยุคปัจจุบันจำเป็นต้องอาศัย การตัดสินใจบนพื้นฐานของข้อมูล ข้อเท็จจริง และการประเมินความเสี่ยงอย่างรอบด้าน มากกว่าการตอบสนองต่อความนิยมระยะสั้น หรือแรงกดดันเฉพาะหน้า ตัวอย่างเช่น การกำหนด นโยบายด้านการให้สินเชื่อหรือการลงทุน แม้อาจ ไม่สอดคล้องกับความต้องการเฉพาะหน้าของ สมาชิกบางส่วน แต่หากช่วยลดความเสี่ยง และรักษาเสถียรภาพของสหกรณ์ในระยะยาว ย่อมสะท้อนบทบาทของกรรมการในฐานะ ผู้พิทักษ์ผลประโยชน์ร่วมของสมาชิกทั้งองค์กร

บทบาทดังกล่าวจึงต้องอาศัยทั้งความรู้ด้าน กฎหมาย การเงิน และหลักธรรมาภิบาล ควบคู่ กับความซื่อสัตย์และจริยธรรมในการตัดสินใจ



เพราะทุกการตัดสินใจของคณะกรรมการล้วน ส่งผลโดยตรงต่อความมั่นคงและความยั่งยืน ของสหกรณ์ออมทรัพย์ในระยะยาว

กลไกสำคัญในการขับเคลื่อน นโยบายสู่การปฏิบัติ

ในเชิงการจัดการ ผู้จัดการใหญ่ทำหน้าที่เสมือน ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer : CEO) ของสหกรณ์ เป็นผู้แปลนโยบาย และมติของคณะกรรมการไปสู่แผนงานและ การปฏิบัติจริง บทบาทดังกล่าวจึงต้องดำเนิน อยู่ภายใต้กรอบนโยบายอย่างเคร่งครัด ควบคู่ กับความเป็นมืออาชีพในการบริหารองค์กร การบริหารบุคลากร และการควบคุมความเสี่ยง

นักวิชาการด้านการจัดการองค์กรชี้ว่า องค์กร ที่มีการแบ่งแยกบทบาทระหว่างคณะกรรมการ กับฝ่ายจัดการอย่างชัดเจน มักมีประสิทธิภาพ ในการดำเนินงานและสามารถลดความเสี่ยง เชิงระบบได้ดีกว่า ในทางปฏิบัติ บทบาทของ ผู้จัดการใหญ่จึงมาพร้อมกับแรงกดดันจาก หลายด้าน ทั้งความคาดหวังของคณะกรรมการ ข้อจำกัดทางกฎหมาย และความต้องการของ สมาชิก

ผู้จัดการใหญ่ที่มีความเข้มแข็งทางวิชาชีพ จึงต้องทำหน้าที่มากกว่าผู้ปฏิบัติงาน หากแต่





การเปลี่ยนแปลงกฎหมาย และนโยบายด้านสหกรณ์ ไม่ใช่เพียงการแก้ไขปัญหา เฉพาะหน้า หากเป็นการปรับ โครงสร้างเชิงระบบเพื่อ รองรับความเสี่ยงและ ความท้าทายในระยะยาว

เป็นที่ปรึกษาเชิงวิชาการของคณะกรรมการ
สื่อสารข้อมูลอย่างครบถ้วน และสะท้อนข้อจำกัด
หรือความเสี่ยงอย่างตรงไปตรงมา เพื่อสนับสนุน
ให้การตัดสินใจขององค์กรตั้งอยู่บนพื้นฐานของ
ข้อมูล ความรอบคอบ และความรับผิดชอบร่วมกัน

พลังร่วมขับเคลื่อนความยั่งยืน ของสหกรณ์

ตามหลักทฤษฎีสหกรณ์ สมาชิกไม่ได้เป็น
เพียงผู้รับบริการ หากแต่เป็นเจ้าขององค์กร
อย่างแท้จริง มีทั้งสิทธิ เสี่ยง และหน้าที่ในการ
ติดตาม ตรวจสอบ และมีส่วนร่วมในการกำหนด
ทิศทางของสหกรณ์ งานวิจัยด้านสหกรณ์จำนวนมาก
ชี้ตรงกันว่า สหกรณ์ที่สมาชิกมีความรู้
ความเข้าใจ และมีส่วนร่วมอย่างสม่ำเสมอ มักมี

เสถียรภาพและความยั่งยืนมากกว่าสหกรณ์ที่
สมาชิกมีบทบาทเชิงรับ

ด้วยเหตุนี้ คำถามสำคัญจึงไม่ใช่ว่า สหกรณ์
จะมอบประโยชน์ให้สมาชิกได้มากเพียงใด หาก
แต่คือ สมาชิกได้ใช้สิทธิและบทบาทของตน
ในการดูแลและพัฒนาองค์กรร่วมกันมากน้อย
เพียงใด

ขณะเดียวกัน เจ้าหน้าที่สหกรณ์คือผู้แปลง
นโยบายและกฎเกณฑ์ไปสู่การปฏิบัติในชีวิต
ประจำวัน เป็นกลไกสำคัญที่ทำให้ระบบงานเป็น
ไปตามกฎหมายและมาตรฐานที่กำหนด แม้การ
เปลี่ยนแปลงกฎระเบียบจะนำมาซึ่งภาระงาน
และความคาดหวังที่เพิ่มขึ้น แต่ก็เป็นโอกาส
ในการยกระดับกระบวนการทำงาน เสริมสร้าง
ความเป็นมืออาชีพ และเพิ่มความเชื่อมั่นของ
สมาชิกต่อสหกรณ์ในระยะยาว

ก้าวไปข้างหน้าด้วยความเข้าใจและ ความร่วมมือ

เมื่อพิจารณาทั้งในมุมเชิงวิชาการและเชิง
ปฏิบัติ จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงกฎหมาย
และนโยบายด้านสหกรณ์ไม่ใช่เพียงการแก้ไข
ปัญหาเฉพาะหน้า หากเป็นการปรับโครงสร้าง
เชิงระบบเพื่อรองรับความเสี่ยงและความท้าทาย
ในระยะยาว ความสำเร็จของการเปลี่ยนผ่านดัง
กล่าวจึงไม่ได้ขึ้นอยู่กับฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง หากแต่
อยู่ที่ความเข้าใจร่วมกันและความร่วมมือของ
ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง การสื่อสารที่ชัดเจน
การเปิดรับความคิดเห็น และการเรียนรู้ร่วมกัน
จึงเป็นกลไกสำคัญที่ช่วยลดช่องว่างความเข้าใจ
และสร้างความเชื่อมั่นต่อทิศทางการเปลี่ยนแปลง
ของระบบสหกรณ์

สหกรณ์ออมทรัพย์จะสามารถก้าวไปข้างหน้า
ได้อย่างมั่นคง ไม่ใช่เพราะกฎเกณฑ์ที่เข้มงวด
เพียงอย่างเดียว หากแต่เกิดจากการที่คณะ
กรรมการ ผู้จัดการใหญ่ เจ้าหน้าที่ และสมาชิก
ต่างตระหนักในบทบาทและความรับผิดชอบของ
ตนเอง ยึดประโยชน์ส่วนรวมเป็นศูนย์กลาง และ
ทำงานประสานกันอย่างสร้างสรรค์ นี่คือหัวใจ
ของระบบสหกรณ์ที่แท้จริง และเป็นรากฐานสำคัญ
ของความมั่นคงและความยั่งยืนในระยะยาว ➡



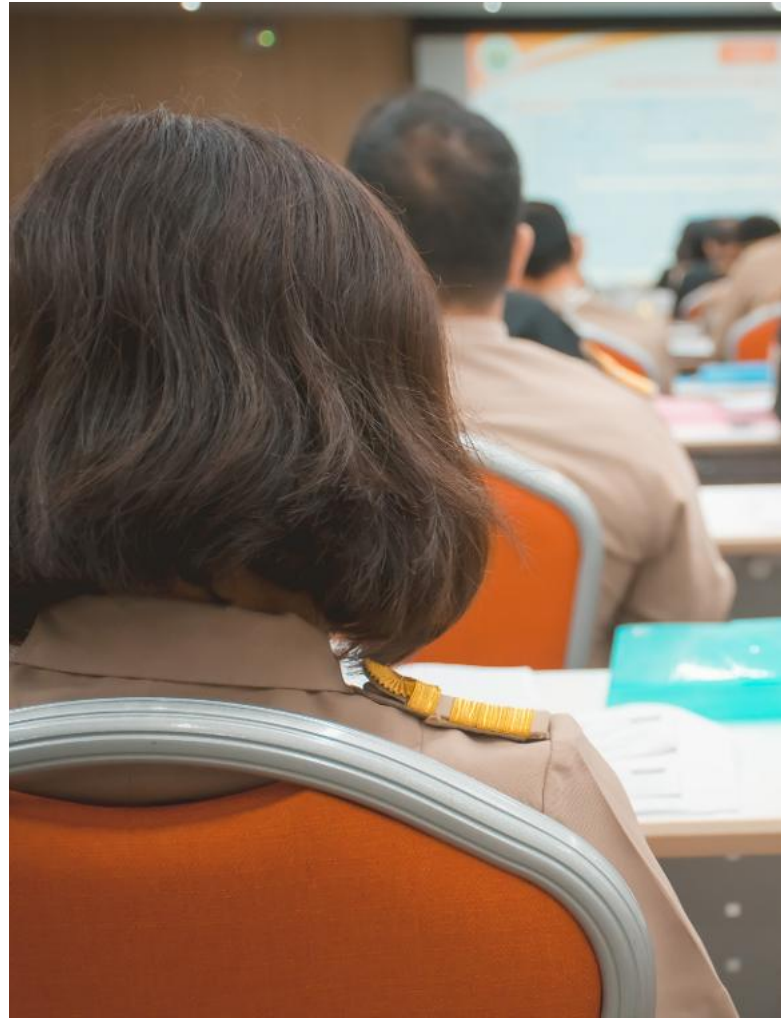
คุณธรรม จริยธรรม และตัวตนของ ข้าราชการไทย ในโลกแห่ง เทคโนโลยี

ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลง
ของเทคโนโลยีและโลกการทำงาน
ระบบราชการไทยกำลังเผชิญ
ความท้าทายในการรักษาคุณค่า
และหัวใจของความเป็นข้าราชการ

ภายในห้องทำงานราชการแห่งหนึ่ง
ข้าราชการรุ่นใหม่กำลังพิมพ์รายงาน
ด้วยความเร็วสูง ขณะเดียวกัน ข้าราชการ
รุ่นพี่นั่งมองจอคอมพิวเตอร์อย่างเงิบ ๆ
พร้อมประสบการณ์หลายสิบปีที่ไม่มีช่องให้กรอกในระบบ
ดิจิทัล ภาพเช่นนี้มีใช้เรื่องไกลตัว หากกำลังเกิดขึ้นจริง
ในหลายหน่วยงาน และกำลังตั้งคำถามสำคัญว่า ในวันที่
เทคโนโลยีก้าวหน้าไปไกล ตัวตนของข้าราชการไทย
กำลังยืนอยู่ตรงไหน

ปัจจุบันโลกการทำงานหมุนเร็วขึ้นทุกวัน เทคโนโลยีใหม่
เกิดขึ้นอย่างไม่เว้นจังหวะ การทำงานถูกเร่งรัดด้วยตัวชี้วัด
เวลา และความคาดหวังจากสังคม ระบบราชการไทยเอง
ก็กำลังยืนอยู่ท่ามกลางกระแสการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่
ไม่ว่าจะเป็นปัญญาประดิษฐ์ (AI) ระบบดิจิทัล งานที่มี
ความซับซ้อนขึ้น หรือค่านิยมทางสังคมที่เปลี่ยนไป
อย่างรวดเร็ว

บทความนี้ จึงไม่ได้ตั้งคำถามว่าเราจะใช้เทคโนโลยี
อย่างไรให้เร็วขึ้น หากแต่ตั้งคำถามว่าเราจะรักษาคุณธรรม



จริยธรรม และหัวใจของความเป็นข้าราชการไทยไว้ได้
อย่างไร ในโลกที่ทุกอย่างกำลังเร่งเราให้เดินเร็วกว่าเดิม

ท่ามกลางความก้าวหน้าเหล่านี้ มีคุณค่าบางประการ
ที่ค่อย ๆ เลือนหายไปอย่างเงิบงั้น หนึ่งในนั้นคือ
ความหมายของคำว่า “ความเคารพผู้ใหญ่” ในอดีต
ความเคารพไม่ได้หมายถึงการยอมตามอำนาจหรือยศ
ตำแหน่ง หากคือการยอมรับในภูมิปัญญา ประสบการณ์
และความเห็นที่ผู้มาก่อนหน้าได้ทุ่มเทสร้าง
องค์กร ข้าราชการรุ่นพี่คือครูของชีวิตราชการ เป็น
แบบอย่างของความอดทน ความรับผิดชอบ และ
คุณธรรมในการทำงาน

แต่เมื่อโลกเปลี่ยนเร็ว ความสัมพันธ์เช่นนั้นค่อย ๆ
จางลง ความเคารพที่เคยเกิดจากใจ กลับถูกลดทอน
เหลือเพียงความสัมพันธ์ตามสายบังคับบัญชา ปัจจัย
สำคัญมาจากความเร่งรีบของงาน เทคโนโลยีที่ทำให้
ประสบการณ์บางอย่างถูกมองว่าล้าสมัย และสังคมที่
ให้คุณค่ากับความเร็วมากกว่าความลึก จนเกิดความเข้าใจ
คลาดเคลื่อนว่า “ความเคารพ” เป็นเรื่องล้าหลัง ทั้งที่



แท้จริงแล้ว ความเคารพคือรากฐานของการเรียนรู้ร่วมกัน และเป็นพลังสำคัญของความสามัคคีในองค์กร

ควบคู่กันนั้น คุณค่าของ “ประสบการณ์” ก็ถูกมองข้ามอย่างน่าเสียดาย ข้าราชการรุ่นใหญ่จำนวนมากยังคงถือครองภูมิปัญญาหน้างาน ความรู้เชิงปฏิบัติ และดุลยพินิจที่ไม่อาจค้นพบได้จากตำรา ระบบดิจิทัล หรือแม้แต่ปัญญาประดิษฐ์ ความรู้เหล่านี้เกิดจากการลงมือทำการเผชิญปัญหา และการตัดสินใจภายใต้บริบทจริง หากปล่อยให้เลื่อนหายไปพร้อมการเกษียณย่อมหมายถึงการสูญเสียทุนทางปัญญาที่สำคัญยิ่งของระบบราชการไทย อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงของโลกการทำงานในปัจจุบัน ได้ปรับโฉมวิธีการเรียนรู้และการถ่ายทอดความรู้ในองค์กรราชการไปอย่างมาก การทำงานที่ถูก

คุณค่าของ “ประสบการณ์” ถูกมองข้ามอย่างน่าเสียดาย ข้าราชการรุ่นใหญ่จำนวนมากยังคงถือครองภูมิปัญญาหน้างาน ความรู้เชิงปฏิบัติ ที่ไม่อาจพบได้จากตำรา ระบบดิจิทัล หรือจากปัญญาประดิษฐ์



การตัดสินใจของข้าราชการ โดยเฉพาะในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับชีวิต ความเป็นอยู่ และความเป็นธรรมของประชาชน ยังต้องอาศัยหัวใจและสำนึกของมนุษย์เป็นศูนย์กลาง AI ควรทำหน้าที่เป็น “ผู้ช่วย” ไม่ใช่ “ผู้ตัดสินใจแทน”

ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี ตัวชี้วัด และกรอบเวลาที่กระชั้นชิด ทำให้การแลกเปลี่ยนประสบการณ์ระหว่างรุ่นเกิดขึ้นน้อยลงโดยไม่ตั้งใจ ข้าราชการรุ่นพี่ซึ่งเคยทำหน้าที่เป็นแหล่งเรียนรู้และที่ปรึกษาทางจริยธรรม อาจถูกลดบทบาทลงเหลือเพียงผู้ปฏิบัติงานตามหน้าที่ ขณะที่ข้าราชการรุ่นใหม่ แม้ว่าจะมีความคล่องตัวและความเชี่ยวชาญด้านดิจิทัล แต่กลับขาดโอกาสในการซึมซับบทเรียนจากสถานการณ์จริง วิธีคิดเชิงคุณธรรม และดุลยพินิจที่ต้องอาศัยประสบการณ์ยาวนาน ช่องว่างดังกล่าว หากปล่อยไว้โดยไม่สร้างกลไกเชื่อมโยงอย่างเหมาะสม ย่อมส่งผลกระทบต่อคุณภาพการตัดสินใจ ความต่อเนื่องของงาน และความเข้มแข็งของระบบราชการในระยะยาว

ในบริบทของการบริหารภาครัฐยุคใหม่ นักวิชาการจำนวนมากเสนอแนวคิด “การบริหารที่ยึดมนุษย์เป็นศูนย์กลาง” (Human-centered governance) ซึ่งมองว่าเทคโนโลยีจะมีคุณค่าอย่างแท้จริง ก็ต่อเมื่อยังคงเคารพศักดิ์ศรี ความเป็นมนุษย์ และคุณค่าทางจริยธรรมของผู้ปฏิบัติงานและผู้รับบริการ เทคโนโลยีจึงไม่ใช่เป้าหมายสุดท้าย หากเป็นเครื่องมือที่ช่วยให้การทำงานมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และรับใช้ประชาชนได้ดียิ่งขึ้น

ปัญญาประดิษฐ์ช่วยให้การทำงานรวดเร็วขึ้น ตรวจสอบข้อมูลได้แม่นยำ ลดภาระงานซ้ำซ้อน แต่ในขณะเดียวกันก็เร่งให้มนุษย์มุ่งสนใจ “ผลลัพธ์” มากกว่า “คุณค่าของกระบวนการ” บางคนเริ่มแข่งขันกับเครื่อง บางคนรู้สึกว่าความรู้และประสบการณ์ของตนด้อยค่า ทั้งที่แท้จริงแล้ว AI เก่งในเรื่องความเร็วและการประมวลผล ขณะที่มนุษย์เก่งในเรื่องความละเอียด ความเข้าใจบริบท และจริยธรรมในการตัดสินใจ

การตัดสินใจของข้าราชการ โดยเฉพาะในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับชีวิต ความเป็นอยู่ และความเป็นธรรมของประชาชน ยังต้องอาศัยหัวใจและสำนึกของมนุษย์เป็นศูนย์กลาง AI ควรทำหน้าที่เป็น “ผู้ช่วย” ไม่ใช่ “ผู้ตัดสินใจแทน” และไม่อาจแทนที่คุณธรรมซึ่งเป็นเข็มทิศของการทำงานภาครัฐได้

นอกจากเทคโนโลยีแล้ว กระแสวัตถุนิยมยังเป็นความท้าทายที่ซ่อนตัวอยู่ในชีวิตราชการ การวัดคุณค่าของตนเองจากตำแหน่ง ความสะดวกสบาย หรือสิ่งตอบแทน มากกว่าการยึดถือคุณค่าภายใน อาจให้ผลตอบแทนที่รวดเร็ว แต่บั่นทอนคุณธรรมอย่างเงียบงัน และทำลายความสัมพันธ์ในองค์กรผ่านการเปรียบเทียบและการแข่งขัน แทนที่จะร่วมมือกันเพื่อประโยชน์ส่วนรวม

การรักษาตัวตนของข้าราชการไทยในโลกที่เปลี่ยนแปลงผ่านเช่นนี้ มิใช่เรื่องของถ้อยคำสวยหรู หากคือการฟื้นฟู “คุณธรรมในการทำงานประจำวัน” ตั้งแต่ความตรงต่อเวลา ความรับผิดชอบ ความซื่อสัตย์ต่อข้อมูล การเคารพความคิดเห็นที่แตกต่าง ไปจนถึงการใช้อำนาจอย่างเหมาะสมและยึดประโยชน์ของประชาชนเป็นที่ตั้ง สิ่งเล็กๆ น้อยๆ เหล่านี้เองคือภูมิคุ้มกันที่แม่เทคโนโลยีก้าวหน้าเพียงใดก็ไม่อาจทดแทนได้





ขณะเดียวกัน การสร้างวัฒนธรรมเคารพข้ามรุ่นเป็น สิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง ความเคารพมิใช่การยึดติดกับลำดับชั้น หากคือการมองเห็นคุณค่าของกันและกัน คนรุ่นใหม่ อาจนำความคล่องตัวทางเทคโนโลยีมาเสริมพลังองค์กร ขณะที่คนรุ่นพี่ช่วยยึดโยงการทำงานไว้กับคุณค่า ความรอบคอบ และจริยธรรม เมื่อความแตกต่างเหล่านี้ ได้รับการประสานอย่างสร้างสรรค์ องค์กรราชการ จึงจะสามารถเดินไปข้างหน้าได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน

ในท้ายที่สุด อนาคตของราชการไทยอาจขับเคลื่อนไป ด้วยระบบอัจฉริยะ อุปกรณ์อัตโนมัติ และข้อมูลจำนวน มหาศาล ทว่าแก่นแท้ของความเป็น “ข้าราชการไทย” ยังคงไม่เปลี่ยนแปลง นั่นคือความซื่อสัตย์ ความรับผิดชอบ ความกตัญญูรู้คุณ ความเสียสละ และความศรัทธา ในการอุทิศตนทำงานเพื่อประชาชน

และในวันที่ปัญญาประดิษฐ์ทำงานแทนมนุษย์ได้ มากขึ้น คำถามสำคัญอาจไม่ใช่ว่าเราจะทำงานได้เร็ว เพียงใด หากแต่คือ เราจะยังเป็นข้าราชการที่สังคมเชื่อถือ และเคารพได้เหมือนเดิมหรือไม่ ➡

จากสายทางสู่ การบริหารโรงแรม ชีวิตหลังเกษียณของ นายสมศักดิ์ โชติประดิษฐ์

เมื่อภารกิจในหน้าที่ราชการสิ้นสุด
ชีวิตหลังเกษียณจึงเริ่มต้นขึ้น
ด้วยการลงมือทำสิ่งที่รักอย่างมี
ความหมายและเปี่ยมความสุข



หลังจากที่ทีมบรรณาธิการได้เข้าพบท่าน
อธิบดีกรมทางหลวง เพื่อขอสัมภาษณ์พิเศษ
ถึงประวัติและการทำงานของ ท่าน ซึ่งท่าน
สมาชิกสามารถติดตามอ่านได้ในคอลัมน์
บทความพิเศษ จากนั้นทีมบรรณาธิการได้มาหารือกัน
และมีประเด็นสำคัญว่า คอลัมน์ความสุขหลังเกษียณ
ในฉบับนี้เราจะนำเสนอผู้เกษียณท่านใดดีที่เกษียณแล้ว
ยังคงมีกิจกรรมที่น่าสนใจทำอยู่และทำอย่างมีความสุข
ทีมงานมีการพูดคุยให้คำแนะนำกันจำนวนหลายท่าน
มีอยู่ท่านหนึ่งทีมงานเห็นว่าน่าสนใจ ซึ่งบรรณาธิการอาวุโส
(ลุงวิเชียร) จำได้และดำเนินการโทรติดต่อประสานงาน
ทันที หลังจากได้มีการพูดคุยกับปลายสายในเบื้องต้น
และมีการนัดหมายที่จะเดินทางไปสัมภาษณ์ในวันที่
2 มกราคม 2569 ซึ่งบุคคลเป้าหมายของเราฉบับนี้
ท่านพำนักอยู่ จังหวัดอุบลราชธานี จึงจะขอนำเสนอ
เรื่องราวและบทสัมภาษณ์ เพื่อถ่ายทอดประสบการณ์
และมุมมองชีวิตหลังเกษียณสู่ผู้อ่าน

พื้นเพเดิม และเส้นทางการเข้ารับราชการ ในกรมทางหลวง

ผมชื่อสมศักดิ์ โชติประดิษฐ์ ภูมิลำเนาเดิมเป็นคน
จังหวัดพัทลุงในระดับมัธยมผมเรียนที่โรงเรียนศิริราชบุรี
วิทยา อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง จบชั้น ม.6 และ
ได้เข้าศึกษาต่อที่วิทยาลัยเทคนิคภาคใต้ จังหวัดสงขลา
ซึ่งในขณะนั้นวิทยาลัยเทคนิคมีภาคละ 1 แห่งเท่านั้น
จนกระทั่งจบในระดับ ปวช.และปวส. เมื่อปี 2514
หลังจากจบการศึกษาในระดับ ปวส. ผมมาสมัครเป็น
ลูกจ้างชั่วคราวอยู่ที่กองจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ต่อมากรม



ทางหลวงเปิดสอบ ตำแหน่งช่างตรี และมีตำแหน่งว่างอยู่หลายกอง เช่น กองวิเคราะห์และวิจัย กองก่อสร้าง กองทางหลวงจังหวัดและศูนย์สร้างทาง เป็นต้น ซึ่งผมสอบได้และเลือกบรรจุที่กองทางหลวงจังหวัด เมื่อปี 2515 กองทางหลวงจังหวัดในตอนนั้นมีนายช่างศรีพร คำหมายเป็นผู้อำนวยการกอง ท่านส่งผมไปอยู่ที่โครงการดำเนินการเองสายบุงเขี้ยว-เขมราฐ-โขงเจียม ระยะทาง 144 กิโลเมตร ใช้เวลาในการก่อสร้าง 8 ปี มีนายช่างโครงการรับผิดชอบต่อเนื่องกันถึง 3 คน คือ นายช่างสงคราม รัตนมาลี นายช่างมนัส สารทอง และนายช่างรุ่งโรจน์ พงศาปาน โครงการดำเนินการเองผมทำงานสนุกมาก คือเราต้องทำเองในทุกขั้นตอน เช่น งานสำรวจออกแบบ คุมงานดิน วางท่อ คุมรถเกรด ทำชั้นผิวทาง(ลูกรัง) ภาคอีสานตอนนั้นฤดูหนาวจะหนาวมาก ผมจะป่วยทุกปี ผมเคยเขียนบันทึกขอย้ายไปภาคอื่นแต่ผู้บังคับบัญชาก็ส่งผมกลับมาที่เดิม อำเภอเขมราฐเป็นอำเภอขนาดเล็กผู้คนส่วนใหญ่ (ราชการ) มักจะรู้จักกัน ผมทำงานได้ 2 ปีจึงมาพบคุณครูระพีพรรณ และได้แต่งงานกัน (มีนายช่างสงคราม รัตนมาลีเป็นเจ้าแก่) จึงเป็นที่มาว่าชีวิตหลังเกษียณของผมจึงปักหลักที่อุบลราชธานีนั่นเอง

หลังจากนั้นผมได้รับผิดชอบงานจ้างเหมาอีกหลายโครงการ เช่น เป็นผู้ช่วยนายช่างโครงการ สายเดชอุดม-

ผมสอบได้และเลือกบรรจุที่ กองทางหลวงจังหวัด เมื่อปี 2515 ผมไปอยู่ที่โครงการดำเนินการเอง สายบุงเขี้ยว-เขมราฐ-โขงเจียม ระยะทาง 144 กิโลเมตร ใช้เวลาในการก่อสร้าง 8 ปี

น้ำเย็น เป็นนายช่างโครงการ อินทร์บุรี-การ้อง-หนองส้ม สิงห์บุรีสายขอนแก่น-ชุมแพ จังหวัดขอนแก่น, สายบ่อแร่-ดงเจริญ จังหวัดพิจิตร, สายบางระกำ-ปอทองที่พิษณุโลก, โครงการเงินกู้ADBสายกระเป๋-บ้านกลาง, บ้านกลาง-ทับปุด (คุม 2 ตอน), สายคุระบุรี-ทางแยกไป จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดพังงา ในช่วงทำๆ ของการเป็นนายช่างโครงการ ก็จะได้รับโครงการขนาดใหญ่ตามความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญ ซึ่งผู้บังคับบัญชาท่านมอบให้ เช่น โครงการเงินกู้สาย 41 หลังสวน-ไชยา ตอน 2 จังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งหลังจากจบโครงการนี้ผมได้รับการคัดเลือกให้เป็นนายช่างโครงการดีเด่น นายจึงเมตตาให้ผมไปดำรงตำแหน่งที่ยากขึ้นคือนายช่างแขวงทาง นครศรีธรรมราชที่ 2 (ทุ่งสง) ในปี 2544 หลังจากนั้นก็ย้ายหมุนเวียน ในตำแหน่งนายช่างแขวงและผู้อำนวยการแขวงอีกหลายแห่งคือ แขวงทางสกลนครที่ 2 (สว่างแดนดิน), แขวงทางสกลนครที่ 1, แขวงทางหลวง บึงกาฬ สุดท้ายมาเกษียณอายุราชการที่แขวงทาง ประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน) ในปี 2553





**อีกสิ่งหนึ่งที่ผมภาคภูมิใจในปี
สุดท้ายก่อนที่จะเกษียณอายุราชการ
คือการได้รับพระราชทานเครื่องราช
อิสริยาภรณ์ (ชั้นสายสะพาย)
ประถมาภรณ์มงกุฎไทย นับเป็น
เกียรติและเป็นมงคลอันสูงสุด**

การศึกษาต่อในสาขาวิชาอื่น

ผมเป็นคนที่ไม่เรียน ใฝ่รู้มาก ตอนที่ผมอยู่โครงการ
ที่พิจิตร ผมได้ไปลงเรียนที่วิทยาลัยครูพิบูลย์สงคราม
ที่พิษณุโลก (เรียนเสาร์-อาทิตย์)ด้านการจัดการทั่วไป
ทำให้จบการศึกษาในระดับปริญญาตรี (ใบแรก) และ
ตอนที่ผมอยู่หลังสวน ผมลงเรียนระดับปริญญาโท
(ใบแรก)ที่สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า)
สาขารัฐประศาสนศาสตร์ (เสาร์-อาทิตย์) ที่ จังหวัด
สุราษฎร์ธานี สำหรับในสายงานด้านช่างตอนอยู่ที่แขวง
การทางสกลนครผมไปเรียนต่อประโยควิชาชีวะชั้นสูง
(ปทส.)ซึ่งเทียบเท่าระดับปริญญาตรี (ใบที่2) หลังจากนั้น
ผมได้เข้าศึกษาต่อระดับปริญญาโท (ใบที่2) ที่สถาบัน
เทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ คณะครุศาสตร์
อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาโยธา (เทียบเท่า วศบ.)

ซึ่งทำให้ผมสามารถเปลี่ยนเป็นผู้อำนวยการสายงาน
วิศวกรรมโยธาได้ในที่สุด “นายช่างเรียนเยอะจริงครับ”
เสียงอุทานของทีมงาน

ผลงานสำคัญระหว่างการรับราชการ ที่ภาคภูมิใจ

ผลงานที่สำคัญในขณะรับราชการได้รับการคัดเลือก
เป็นนายช่างโครงการดีเด่นภาคใต้ (สายไชยา-สุราษฎร์ธานี)
และชนะเลิศปฏิบัติหน้าที่อยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
เป็นผอ.แขวงการทางสกลนครที่ 2 ได้รับรางวัลกิจกรรม
5 ส. ดีเด่น 2 ปีซ้อน เป็นผอ.แขวงการทางสกลนครที่ 1
ได้รับรางวัลกิจกรรม 5 ส.ดีเด่น เป็นผอ.แขวงการทาง
บึงกาฬ ได้รับรางวัลกิจกรรม 5 ส.ดีเด่น และได้รับ
การคัดเลือกให้เป็น ผอ.แขวงดีเด่นในระดับภาค
ตะวันออกเฉียงเหนือในปีเดียวกัน จนมีคณะกรรมการ
กล่าวว่า “กิจกรรม 5 ส. มันตามนายช่างมา” อีกสิ่งหนึ่ง
ที่ผมภาคภูมิใจไม่แพ้กันก็คือในปีสุดท้ายก่อนที่จะ
เกษียณอายุราชการ ผมมีคุณสมบัติครบถ้วนที่จะได้รับ
พระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ (ชั้นสายสะพาย)
ประถมาภรณ์มงกุฎไทย นับเป็นเกียรติและเป็นมงคล
อันสูงสุดแก่ตัวผมและครอบครัวเป็นอย่างยิ่ง

ด้านชีวิตครอบครัว

ผมแต่งงานตอนรับราชการได้ 2 ปีตามที่กล่าวไว้ข้างต้น มีบุตร-ธิดา 3 คน คนโตเป็นผู้หญิงชื่อ ดร.รัชกร โชติประดิษฐ์ เป็นอาจารย์สอนอยู่ที่ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี คนที่ 2 เป็นผู้หญิงชื่อ สุสารีจิตตานนท์ (แต่งงาน) เป็นเภสัชกรทำงานอยู่ที่สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กระทรวงสาธารณสุข คนที่ 3 เป็นลูกชายชื่อ นายพิสิฐ โชติประดิษฐ์ จบนิเทศศาสตร์จากมหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี ทำธุรกิจส่วนตัว (ผู้จัดการโรงแรม) ซึ่งลูกทั้ง 3 คน ผมให้เข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารโรงแรมของเรา

แนวคิดหรือแนวทางในการใช้ชีวิต หลังจากเกษียณอายุราชการ

ตอนเป็นนายช่างแขวงอยู่สกลนครที่ 2 (สว่างแดนดิน) มีผู้ใต้บังคับบัญชาฝ่ายแผนงานอยู่คนหนึ่งชื่อ คุณพัฒนา ไตรโยธิน เป็นข้าราชการซี 6 (ขณะนั้น) มาบอกผมว่า นายครับ ผมกำลังก่อสร้างอะพาร์ตเมนต์อยู่ที่นี่อุดรครับ เขาเป็นข้าราชการชั้นผู้น้อย ทำไมเขาคิดอย่างนั้นซึ่งทำให้ผมสนใจมาก จนมาวันหนึ่งผมเดินทางไปดูสถานที่จริงของคุณพัฒนาที่กำลังก่อสร้างอยู่ เห็นแล้วรู้สึกชอบมากอยากทำ แต่ผมเป็นผู้บริหาร เป็นผอ.แขวงฯทำงานเต็มเวลา ประชุมต่อเนื่องคิดได้แต่ยังไม่ได้ทำ จนผมย้ายมาอยู่แขวงสกลนครที่ 1 และแขวงบึงกาฬ ก็ยังไม่ได้ทำ แต่คิดวางแผนตลอดมีอยู่วันหนึ่งมาเจอกับคุณพัฒนา ไตรโยธินที่สนามบินอุดรโดยบังเอิญครั้งนี้ “พัฒนา” ยังถามผมอีกว่า นายทำอะพาร์ตเมนต์หรือยังครับ ผมกำลังก่อสร้างอะพาร์ตเมนต์หลังที่ 2 แล้วนะทำให้ผมมีแรงบันดาลใจขึ้นมาพอดีผมมีที่ดินของภรรยาอยู่แล้ว 2 แปลง แปลงละ 90 ตารางวา จึงให้สถาปนิกออกแบบทั้งภายนอก ภายในและลงมือก่อสร้างจำได้ว่าตอนนั้นผมอายุ 58 ปีในช่วงวันหยุด ผมจะมาควบคุมดูแลงานก่อสร้างตลอด ค่าแรงตอนนั้นวันละ 150 บาท ใช้เวลาก่อสร้างอยู่ 2 ปีจึงแล้วเสร็จ ปีที่ก่อสร้างเสร็จผมเกษียณอายุราชการพอดี ต่อมาได้ซื้อที่ดินติดกันเพิ่มอีก 1 แปลง 90 ตารางวา ทำเป็นที่จอดรถ สรุปว่าก่อสร้างเป็นโรงแรม 3 ชั้นขนาดกระทัดรัด มีทั้งหมด 29 ห้อง Deluxe 25 ห้อง Premium 3 ห้อง และ Grand Premium 1 ห้อง

ทำไม “นายช่างทำธุรกิจโรงแรม” หลังเกษียณอายุราชการ

ผมมีเหตุผลอยู่ 2 ข้อคือ 1.ผมเป็นคนชอบทำงานไม่ชอบอยู่นิ่ง ต้องมีงานทำ ถ้าไม่ทำอะไรเลยมันรู้สึกเหงาและดูไม่มีคุณค่า 2.อสังหาริมทรัพย์มันเพิ่มมูลค่าตลอด เราสร้างไว้วันนี้ วันข้างหน้าแม้เราไม่อยู่ก็จะเป็นสินทรัพย์สำหรับครอบครัว (ภรรยา-ลูก) ต่อไป

ที่มาของชื่อโรงแรมและแนวทางการ บริหารจัดการ

ชื่อโรงแรมระพีพรรณ ก็แน่นอนครับเป็นชื่อภรรยา ในฐานะเจ้าของที่ดิน แต่คนออกแบบภูมิทัศน์เขาบอกว่า ผมปลูกต้นไม้รอบ ๆ โรงแรมไว้มากจึงเติมคำว่า วิลล์ เข้าไปด้วย จึงชื่อเต็ม ๆ ว่า ระพีพรรณวิลล์ ส่วนการบริหารโรงแรมผมให้ลูก ๆ ทุกคนเข้ามาช่วยกันบริหาร ลูกสาวคนโต เข้ามาดูแลเรื่องการเงิน ลูกสาวคนที่ 2 เข้ามาดูแลเรื่องการตลาด ดูระบบออนไลน์ ขายห้องพักผ่านแพลตฟอร์มต่าง ๆ กำหนดราคาขึ้นลงตามสถานการณ์ ลูกชายให้เป็นผู้จัดการ ดูแลการจัดซื้อจัดจ้าง และดูแลในภาพรวม



ชีวิตประจำวันของนายช่าง

ผมในฐานะผู้ก่อตั้ง บุกเบิกมาตั้งแต่ต้น ช่วงเช้าจะเข้ามาที่โรงแรมประมาณ 6 โมงเช้ามาใส่บาตรพร้อมภรรยาทุกวัน ทานอาหารเช้าเสร็จแล้วเดินดูความเรียบร้อยในภาพรวมพูดคุยกับลูกค้าที่มาพักประมาณ 10 โมงลูกค้า Check out แม่บ้านเริ่มทำความสะอาดห้อง ผมมีหน้าที่ตรวจความสะอาด ความเรียบร้อยของห้องพักทั้งหมด ให้มีความพร้อมสำหรับลูกค้าที่จะเข้าพักในรอบต่อไป กว่าที่จะจบงานก็ได้เวลาเที่ยงพอดี ประมาณ 14.00 น. ผมก็จะกลับไปพักผ่อน พนักงานซึ่งมีประมาณ 10 คน เขาก็จะทำหน้าที่ ตามที่ได้รับมอบหมาย 17.00 น. โดยประมาณก็จะไปเดินออกกำลังกายประมาณ 1 ชั่วโมง

ทำงานให้เต็มที่ เต็มความรู้
ความสามารถ พัฒนาตนเอง
อยู่ตลอด และการใช้ชีวิต
ที่เหลืออยู่อย่างมีความหมาย
ช่วยตนเองให้ได้ มีเหลือช่วย
ญาติพี่น้อง และช่วยเหลือ
สังคม นี่แหละคือความสุข
หลังเกษียณอย่างแท้จริง



แล้วมาช่วยดูแลความเรียบร้อยอีกครั้งหนึ่งในช่วงคำก่อนกลับไปพักผ่อนที่บ้าน ซึ่งไม่ไกลจากโรงแรม มันทำให้ผมมีงานทำทุกวัน ได้พูดคุยกับลูกค้า บางคนมาขอความรู้ในการทำโรงแรมหรืออะพาร์ตเมนต์ซึ่งผมยินดีอธิบายให้ฟังได้ทั้งหมด (เช่นเดียวกันกับคุณพัฒนา ไตรโยธิต์ที่อธิบายให้ผมฟังก่อนที่ผมจะทำโรงแรม) และมีบางรายสามารถทำได้สำเร็จเดินทางมาขอบคุณผมก็เคยมี

ฝากข้อคิดถึงสมาชิกผู้อ่านวารสารทางหลวง สำหรับความสุขหลังเกษียณ

ผมว่าแล้วแต่ละคนนะ คนเราชอบไม่เหมือนกัน บางคนชอบตีกอล์ฟ ชอบออกกำลังกายเพื่อนกลุ่มนี้ก็จะมาชวนกันไปออกรอบไปตีกอล์ฟ บางคนชอบค้าขายซื้อขายที่ดิน เพื่อนก็จะแนะนำให้ไปซื้อที่ดิน สิ่งปลูกสร้างพอได้ราคาก็ขายออกไป เอากำไรมาแบ่งกันแล้วก็หาซื้อที่ดินเข้ามาอีก บางคนชอบท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่าง ๆ เพื่อนก็จะมาชวนไปท่องเที่ยวอยู่เรื่อย ๆ บางคนชอบทำอะไรทำสวน ก็มักจะซื้อที่ดินเพื่อปลูกต้นไม้ ทำไร่ ทำสวน ก็มีความสุขกันไปตามอัธยาศัย สำหรับผมที่จริงก็มีสวนยางอยู่ที่ อำเภวารินชำราบ ประมาณ 10 ไร่ กรีดยางก็พอได้ค่าน้ำมันรถเข้าไปดูสวนครับแต่ที่ผมชอบมากคือการทำธุรกิจ จึงเลือกทำโรงแรมขนาดกะทัดรัดที่เราสามารถบริหาร ควบคุมดูแลได้ง่าย ไม่ยุ่งยากซับซ้อนเกินไปและมีความสุขที่ได้ทำงานในทุกวัน ไหน ๆ ก็มาถึงเรื่องการทำธุรกิจโรงแรมหรืออะพาร์ตเมนต์ผมอยากให้ออกข้อคิดเบื้องต้น สำหรับคนที่ชอบแนวนี้ คือ

1. คำนี้ถึงสถานที่ว่าอยู่นอกเมืองหรือในเมืองถ้าเป็นอะพาร์ตเมนต์ควรอยู่ใกล้สถานศึกษา ใกล้แหล่งธุรกิจ ศูนย์การค้าจะมีลูกค้าจำนวนมาก
2. กลุ่มลูกค้าของเราคือใคร ข้าราชการ คนทำงาน หรือเซลล์แมนนักเดินทาง ฯลฯ
3. การตั้งราคา ต้องให้สอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมาย
4. ควรมีที่ปรึกษาที่ดี เราจะสามารถวางแผนต่าง ๆ เพื่ออนาคตได้บางอย่างก่อสร้างไปแล้วแก้ไขได้ยาก
5. ต้องมีความรู้ในการบริหารงาน บริหารคนให้เป็น ควบคุมดูแลใกล้ชิด อย่าให้มีมุกคนอื่นหายใจ

ในท้ายที่สุดนี้ขอฝากถึงน้อง ๆ ที่ยังรับราชการอยู่ในเวลาราชการเราก็ทำงานให้หลวงให้เต็มที่ เต็มความสามารถ พัฒนาตนเองอยู่ตลอดและฟังคิดเสมอว่า ตอนที่เราก่อเกษียณอายุราชการเราจะมีชีวิตอยู่อย่างไร บำเหน็จบำนาญได้เท่าไร เพียงพอกับการดำรงชีพหรือไม่



ถ้าไม่พอเราควรทำอะไร อย่างไร ในแบบที่เราชอบทำแล้วเรามีความสุข ใช้ชีวิตที่เหลืออยู่อย่างมีความหมาย ช่วยตนเองให้ได้ มีเหลือช่วยจุนเจือญาติพี่น้อง และช่วยเหลือสังคม นี่แหละคือความสุขหลังเกษียณอย่างแท้จริง

สำหรับทีมบรรณาธิการของเราได้เดินทางไปพักผ่อนพร้อมสัมภาระ "นายช่างสมศักดิ์" และถือโอกาสท่องเที่ยวเมืองอุบลไปด้วยจึงพัก 2 คืน นายช่างสมศักดิ์ดูแลอย่างดี จากการสังเกตของทีมงานพบว่า ห้องพักขนาดกำลังพอดี การตกแต่งเรียบง่ายดูดี ใช้วัสดุอย่างดีทุกอย่างสวยงามลงตัวที่สำคัญ โรงแรมสะอาดมากจากการที่ผู้เขียนได้เดินทางบ่อยพักโรงแรมจำนวนมากจะพบว่า แทบทุกโรงแรมจะไม่มีที่แขวนผ้าเช็ดตัวเราต้องไปวางพาดบนเก้าอี้หรือกองไว้บนโต๊ะ บนเตียงที่วางสบู่แทบทุกแห่งมักไม่มี มีสบู่เหลววางไว้แค่นั้นหรือสวิตซ์เปิด-ปิดไฟในห้องพักโรงแรมต่าง ๆ มักไม่ลงทุนเปิดสวิตซ์เดียวสว่างทั้งห้อง เป็นต้น แต่โรงแรมระพีพรรณวิลล์สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างดี มีฟังก์ชันการใช้สอยครบถ้วน ลีบบอก อาหารมีคุณค่าเราทานกันที่โรงแรม ชอบอภิวารสชาติดีมาก สิ่งต่าง ๆ ที่ทีมบรรณาธิการนำเสนอไปทั้งหมดนี้ ท่านไม่ต้องเชื่อ แต่ถ้าท่านผู้อ่านมีโอกาสไปท่องเที่ยว ไปราชการ ขอให้ท่านได้ลองใช้บริการดู เดี่ยวนี้ง่าย สะดวก สามารถค้นหาในกูเกิ้ลได้เลย เป็นการส่งเสริมและให้กำลังใจพวกเราชาวกรมทางด้วยกัน ในขณะที่คุณภาพของการให้บริการของโรงแรมระพีพรรณวิลล์ ก็เยี่ยมไม่แพ้กัน จึงเชิญทุกท่านไปทดลองและร่วมกันพิสูจน์ครับ

สะพานห้วยตอง จากการบุกเบิกสู่ บทเรียนแห่งเส้นทาง

เบื้องหลังสะพานห้วยตองที่สูงเสียดฟ้า ไม่ได้มีเพียงความสูงที่โดดเด่น แต่ยังบรรจุเรื่องราวชีวิต การต่อสู้ และภารกิจสร้างทางท่ามกลางความเสี่ยงของเจ้าหน้าที่ยุคบุกเบิก



ค อลัมน์จากวันนั้นถึงวันนี้ฉบับนี้ คณะของเราได้ไต่เต้ามาจากประธานอนุกรรมการแผนกการสำรวจทางหลวง คือ นายราชศักดิ์ สุทธินิล อยากจะได้ภาพและประวัติของสะพานห้วยตอง ซึ่งมีเสาตอม่อที่สูงที่สุดในประเทศไทย คือ สูง 50 เมตร ก็พอดีกับคณะของเราต้องการไปหาข้อมูลของคอลัมน์ “เฉียดตาย” ของอดีตเจ้าหน้าที่ศูนย์สร้างทางหล่มสัก ในการบุกเบิกสร้างทางขึ้นเขาค้อ ซึ่งจะต้องเสี่ยงเป็นเสี่ยงตายต่อสู้กับ ผกค. ซึ่งเป็นการทำสงครามแย่งชิงประชาชนระหว่างฝ่ายรัฐบาลกับฝ่ายของพรรคคอมมิวนิสต์ในสมัยนั้น เพราะฉะนั้นเรื่องของสะพานห้วยตองจึงได้เชื่อมโยงกับคอลัมน์ “เฉียดตาย” ด้วยเหตุฉะนี้แลการที่จะหาข้อมูลจากผู้รู้เรื่องนี้ดีที่สุดก็คือ นายช่างคิดควร จุลบาท เพราะท่านผู้นี้ตอนเริ่มเข้ารับราชการในปี พ.ศ. 2514 (ศูนย์ฯ เปิด พ.ศ. 2513) ก็เริ่มที่ศูนย์เครื่องมือกลหล่มสัก (ชื่อศูนย์ในสมัยนั้น) ผมก็ได้โทรถามข้อมูลจากนายช่างคิดควร ท่านบอกว่าที่

สะพานห้วยตอง “ผมเป็นคนวางแผนและสำรวจทำรูปตัดลำห้วยด้วยมือของผมเอง” หลังจากนั้นผมก็มาหาข้อมูลเพิ่มเติมโดยการค้นหาข้อมูลจากวารสารทางหลวงฉบับเก่า ๆ ก็พบข้อมูลจากวารสารทางหลวงฉบับเดือนพฤษภาคม 2518 ตอนหนึ่งระบุไว้ว่า

ทางหลวงหมายเลข 12 ตอนหล่มสัก-ชุมแพ นี้มีระยะทางยาวทั้งสิ้น 103.4 กม. โดยเริ่มจากทางแยกทางหลวงหมายเลข 21 (สายสระบุรี-หล่มสัก) ที่บ้านหนองไขว่ อำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ ในภาคเหนือ ไปสิ้นสุดปลายทางที่บ้านโนนหัน อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทางสายนี้เป็นส่วนหนึ่งของ East-West Highway ซึ่งตัดจากชายแดนด้านตะวันตกของประเทศไทย ติดต่อกับประเทศพม่า ไปสู่ชายแดนประเทศลาวทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือด้วย ทางสายนี้ประเทศไทยได้รับความช่วยเหลือจากประเทศออสเตรเลีย ตามแผนโคลัมโบและได้เริ่ม





การก่อสร้างเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2513 และกำหนดแล้วเสร็จในปี 2519 ค่าก่อสร้างทั้งสิ้นประมาณ 484 ล้านบาท โดยประเทศไทยได้รับความช่วยเหลือมีมูลค่าประมาณ 1 ใน 3 ของงบประมาณทั้งหมด 164 ล้านบาท ในด้านเครื่องจักรก่อสร้างทางเป็นส่วนใหญ่ เครื่องมือและอุปกรณ์ใช้งาน และยังได้จัดส่งผู้เชี่ยวชาญต่าง ๆ มาประจำ เพื่อให้คำแนะนำประสานงานกันระหว่างนายช่างไทย-ออสเตรเลีย ในการออกแบบและการก่อสร้างทาง ส่วนอีก 320 ล้านบาท เป็นภาระที่ประเทศไทยจะต้องจัดหาสิ่งจำเป็นอื่น ๆ นับตั้งแต่สร้างที่ทำการศูนย์ โรงงาน โรงพัสดู และบ้านพักต่าง ๆ รวมทั้งการจัดหาเครื่องอะไหล่ น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น วัสดุระเบิด ฯลฯ ทางสายหล่มสัก-ชุมแพนี้ ได้ก่อสร้างเป็นทางหลวงแบบมาตรฐานชั้น P3 คันทางกว้าง 10.00 เมตร มีผิวจราจรลาดยางแอสฟัลต์คอนกรีต กว้าง 7.00 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.50 เมตร และ

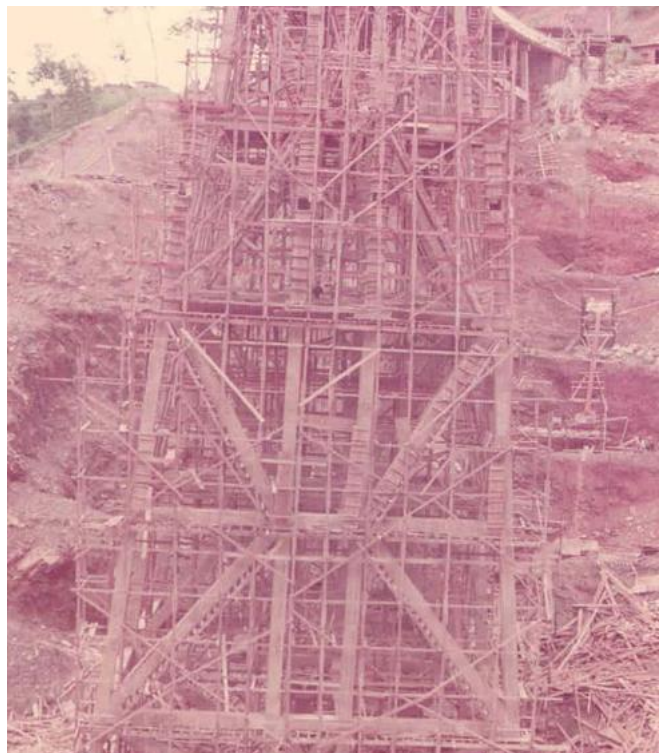
สะพานห้วยตองก็อยู่เส้นทางสายนี้ที่ กม. 374+456 ลักษณะภูมิประเทศทางขึ้น-ลงสะพานเป็นทางลาดชัน มีทั้งโค้งดิ่งและโค้งราบอยู่รวมกัน คนขับรถที่ไม่ชินทางหรือมือใหม่อาจจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

หากพูดถึงสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ที่จริงเกิดอุบัติเหตุมาหลายครั้งแต่ที่รุนแรงที่เกิดบนสะพานแห่งนี้ เมื่อธันวาคม 2556 เวลาประมาณ 23.00 น. รถทัวร์สายขอนแก่น - เชียงราย พอมาถึงช่วงที่จะเข้าสะพานประมาณ 3 กม. เป็นทางลาดชัน พอถึงสะพานรถก็แหกโค้งป็นขำมราวสะพาน ทำให้มีผู้เสียชีวิตคาซากรถถึง 29 ศพ รวมทั้งพนักงานขับรถด้วย และยังมีบาดเจ็บอีกจำนวนมาก สำหรับอุบัติเหตุที่เกิดบนสะพานห้วยตองรายล่าสุด คือ รถบรรทุกพ่วง 6 ล้อ เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2568 มีผู้บาดเจ็บ 1 ราย ไม่มีผู้เสียชีวิต

เหตุการณ์เหล่านี้สะท้อนให้เห็นว่า ไม่ว่าจะเป็นผู้ใช้ทางที่คุ้นเคยหรือไม่คุ้นเคยเส้นทาง การขับขี่ด้วยความระมัดระวังและมีสติอยู่เสมอ คือสิ่งที่ไม่อาจมองข้ามได้

จากวันบุกเบิกที่เต็มไปด้วยความเสี่ยงและความเสียสละของผู้สร้าง ส่วนนี้ที่สะพานห้วยตองยังคงทำหน้าที่เชื่อมโยงผู้คนและภูมิภาคอย่างไม่หยุดยั้ง เรื่องราวของสะพานแห่งนี้จึงมิได้เป็นเพียงประวัติศาสตร์ของงานก่อสร้าง หากยังเป็นบทบันทึกของชีวิต ความกล้า และบทเรียนบนท้องถนนที่ไม่ควรถูกลืม

ทุกเส้นทางล้วนมีที่มา และทุกการเดินทางย่อมต้องอาศัยสติและความระมัดระวัง สะพานห้วยตองจึงยังคงย้ำเตือนผู้ใช้ทางทุกคนว่า ความปลอดภัย คือสิ่งสำคัญที่สุดในการเดินทาง ไม่ว่าจะในอดีตหรือปัจจุบันก็ตาม 🛣️



ภาพบนขวา แวะดูงานที่ศูนย์เครื่องมือกลหล่มสัก **ภาพบนกลาง** กรมทางหลวงได้นำสื่อมวลชนไปชมทางหลวงหมายเลข 12 ตอนหล่มสัก-ชุมแพ สะพานห้วยตอง **ภาพบนซ้าย** เยี่ยมชมสะพานที่สูงที่สุดในประเทศไทย สะพานห้วยตอง **ภาพล่าง** การก่อสร้างสะพานห้วยตอง



แจกของ

ส่องตะเกียง 4

รวมข้อคิดเรียบง่ายที่ชวนให้เรากบทวนชีวิต ผึกจิตใจให้อยู่เป็น มีเมตตา และเห็นคุณค่าความสุขที่มีในทุกวัน

กลับมาพบกันอีกครั้ง ครึ่งนี้ขอเล่าเรื่องเล่าในไลน์ มาเล่าสู่กันฟัง ต่อจากวารสารทางหลวงฉบับที่แล้ว ขอขอบคุณในสิ่งที่มีความสุขในชีวิต ไม่ใช่มาจากสิ่งที่เราขาด แต่เริ่มต้นจากการเห็นคุณค่าในสิ่งที่มีอยู่ เช่น การที่มีคนที่รักเรา

วันอังคารที่ 26 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 68

“อยู่เป็น”

อย่าเด่นเกินหน้าเกินตาเจ้านาย เมื่อมีความดีความชอบยกให้เจ้านาย เรียกว่าอยู่เป็น

“เพชรในตม”

การมองคนออก บอกคนได้ ใช้คนเป็นเปรียบเหมือนการค้นพบเพชรในตม ทำให้สุมาลีเป็นผู้ชนะ ทำให้บาเซโลน่ามีเมสซี

นายชู



วันพฤหัสบดีที่ 28 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 70

“เคล็ดลับของความสุข”

1. มีความสัมพันธ์ที่ดี
 - เรายังมีที่พิกพิงใจ หากมีคนที่รักเรา
 - ดูแลคนที่รักเราให้ดี
2. ใช้ชีวิตแบบที่ชอบ แบบที่เป็นตัวของตัวเอง
 - จำไว้ว่าไม่เกลียดตัวเอง
3. ใส่ใจ สุขภาพกายและใจ
 - ที่สำคัญอย่าลืมฝึกเจริญสติ
4. ใช้ชีวิตอยู่กับปัจจุบันขณะ
 - อดีตที่เจ็บปวดคิดไปมันก็มันทอนจิตใจ
 - ผึกใส่ใจกับสิ่งที่มี เช่น จับรู้สึกเศร้า เพราะไม่มีรองเท้าใส่ แล้วฉันก็หายเศร้า เพราะอีกคนไม่มีแม่กระทั่งเท้าที่จะใส่รองเท้า
5. โอบรับทุกความรู้สึก ไม่ใช่ปิดมันออก

นี้วกลม

วันพุธที่ 27 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 69

“อารมณืขัน”

อ่านสมุดบันทึกเมื่อ 15 ปีที่แล้วก่อนเกษียณอายุราชการ จำไม่ได้ว่าเอามาจากหนังสือเล่มใด อารมณืขัน ทำให้เรื่องใหญ่เป็นเรื่องเล็ก เป็นยาวิเศษ ทำให้มีความสุข ลดความตึงเครียด ทำให้เกิดมิตรภาพ อย่างจริงจังกับชีวิตให้มากขึ้น ชีวิตมีค่ามากมายเกินกว่าจะจริงจัง หรือหาคำตอบให้ชัดเจนทุกอย่าง คนบางคนแม้จะเป็นคนเก่ง คนดี แต่ไม่มีอารมณืขันอยู่ใกล้ ๆ ก็เครียดทุกที วิธีทำให้มีอารมณืขัน

1. ลดตัวเองสู่ความเป็นเด็กบ้าง เช่น เล่นหมอนตักกัน
2. มองโลกในแง่ดี
3. ใจกว้าง ให้อภัยตนเองและผู้อื่นได้เสมอ

นายชู

วันศุกร์ที่ 29 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 71

“ทาน”

ทาน คือ การให้แบ่งเป็น 3 หมวดใหญ่

1. ให้สิ่งของ เงินทอง พุดเพราะให้ความช่วยเหลือ ให้อวยง
2. ธรรมทาน ให้ข้อคิดและหลักยึดที่ทำให้ชีวิตเราดีขึ้น
3. อภัยทาน ให้อภัยคนที่ทำร้ายเรา คนที่ทำให้เราเสียใจ สำหรับคนรัก การเสียสละทางอารมณ์สำคัญสุด ความรักต้องให้ออกาส ต้องไม่มีเงื่อนไขในการครอบครอง

แม่ชัคคันสนีย์

วันอาทิตย์ที่ 30 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 72

“ฟ่ายแพ้ว”

สิ่งที่เราทำเมื่อฟ่ายแพ้ว

1. ต้องยอมรับความจริง การยอมรับ คือ ความกล้าหาญ
2. หยุดโทษตัวเอง
3. ปลอบประโลมตัวเอง หยุดคิดถึง ความผิดพลาดสักพัก
4. หากำลังใจจากคนรอบข้าง
5. อ่านประวัติบุคคลสำคัญคนที่ยิ่งใหญ่
6. ทำให้สมองปลอดโปร่งมากที่สุด
7. เราจะขึ้นสิ่งเวียนใหม่ สู้ต่อไป

นายชู

วันอาทิตย์ที่ 31 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 73

“นิสัยประจำวัน”

นิสัยประจำวัน ทำแล้วรู้สึกดี จะมีความสุข

1. รู้จักสำนึกบุญคุณ ขอบคุณ ฝึกขอบคุณ ทุกสิ่งทุกอย่างที่เรามี
2. รู้จักเลือกคนพบคนดี ๆ คนที่มีทัศนคติที่ดี
3. ฝึกปลูกฝังความเมตตาเวลาจะโกรธใคร เกลียดใคร ดำใคร เอาเปรียบใคร จงใช้ความเมตตา คิดถึงใจเขาใจเรา
4. มีความคิดที่ยืดหยุ่น การยอมรับไม่ใช่ การยอมแพ้
5. เรียบร้อยอยู่เสมอ
6. รู้จักดูแลตัวเองให้ดี ดูแลทั้งร่างกาย และจิตใจ
7. หาเวลาทำในสิ่งที่เราชอบ เป็นตัวของตัวเอง

นายชู

วันจันทร์ที่ 1 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 74

“นิสัยประจำวัน” (ต่อ)

8. หัวเราะบ่อย ๆ ยิ้มสิคนิด ก็จะมีความสุขเพิ่ม
9. มีสมาธิกับสิ่งที่ทำ ทำทีละอย่าง ไม่ทำเรื่องอื่น
10. รักษาคำพูด
11. รู้จักเป็นผู้ให้ที่ดี เมื่อทำดีจะมีความสุข
12. รู้จักให้อภัย
13. รักตัวเองแบบไม่มีเงื่อนไข คือ มีความสามารถในการยอมรับตัวเอง ไม่ว่าเรื่องดี เรื่องร้าย หรือ ในทุกสถานการณ์ของชีวิต

ครูรี





วันอังคารที่ 2 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 75

“สิ่งที่น่าเสียดาย”

สิ่งที่น่าเสียดายในชีวิตมีอยู่ 3 อย่าง

1. พบครูดี แล้วไม่เรียนรู้
2. พบเพื่อนดี แล้วไม่คบ
3. พบโอกาส แล้วไม่รับคว้า

นายชู

วันพุธที่ 3 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 76

“ยิ่งถือ ก็ยิ่งทุกข์”

ความยึดถือ คือ สมุทัย หรือต้นเหตุแห่งความโกรธ แห่งความทุกข์ บางคนยึดถือความถูกต้องมากเกินไป ผลที่ตามมาคือความโกรธ โกรธก็ลืมตัว กระทำในสิ่งที่สร้างปัญหากับตัวเองภายหลัง เช่น เจ้าของรถ Mini Cooper ซึ่งเป็นพิธีกร และ DJ. ชื่อดัง บังคับให้คนขับรถมอเตอริไซค์กรابرถ “มิงกรابرถกู” เขาโกรธ เพราะถูกรถมอเตอริไซค์ชนท้ายแล้วหนี โกรธเพราะยึดถือความถูกต้อง ยึดมั่นถือมั่น ว่าเป็นรถของกู บังเอิญมีคนถ่ายคลิปไว้ เลยถูกคนรุมประณามด่า จนไม่มีที่ยืน หนีไปบวช เหตุเพราะ ยึดมั่นถือมั่นในความถูกต้อง ในตัวกูของกู ต้องฝึกจิต ฝึกใจ ไม่ยึดมั่นในความถูกต้อง จนขาดสติ

พระอาจารย์ไพศาล วิสาโล

วันพฤหัสบดีที่ 4 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 77

“ช่างมันเถอะ”

ช่างมันเถอะ คือ สัญญาณที่กำลังบอกว่าเรามีวุฒิภาวะ และมีความสุข

ใครที่คิดไม่ดีกับเรา ช่างมันเถอะ

ใครที่ทำไม่ดีกับเรา ช่างมันเถอะ

ใครที่พูดไม่ดีกับเรา ช่างมันเถอะ

ให้อภัยคนอื่น ด้วยคำว่าไม่เป็นไร

ให้อภัยตนเองด้วยคำว่า ช่างมันเถอะ

ชีวิตที่สมหวังจะให้กำลังใจ

ชีวิตที่เลวร้ายยังไขว่คว้าให้บทเรียนที่ดี ๆ

ทิศทางของชีวิต สำคัญกว่าความเร็ว

นายชู

วันศุกร์ที่ 5 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 78

“ถือศีลข้อเดียว”

มีภักตยาณมิตรแนะนำมาว่า ถ้าว่างน่าจะขยายความ ข้อ 3 คือ จากเรื่อง นิสสัยประจำวัน เพราะเป็นเรื่องที่ทุกคนควรนึกถึง ความข้อ 3 จากเรื่อง นิสสัยประจำวัน ที่เล่าในวันอาทิตย์ที่ 31 มีนาคม 2567 แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 73 “ฝึกปลูกฝัง ความเมตตา เวลาจะโกรธใคร เกลียดใคร เอาเปรียบใคร จงใช้ความเมตตา คิดถึงใจเขาใจเรา” ผู้เล่าคิดเอาเองว่า คำว่าขยายความ คงหมายถึง จะสร้างแรงบันดาลใจอย่างไร? ให้เกิดความเมตตา อยู่ในจิตใจเราเสมอ ขอยกเอาคำสอนและคำแนะนำของ 4 ท่านต่อไปนี้ นำมาขยายความข้อ 3

1. ท่านพุทธทาส แห่งสวนโมกขพลาราม
2. พระอาจารย์ไพศาล วิสาโล นักปราชญ์ปัญญาชนแห่งชาวสยาม
3. ศ.ดร.นายแพทย์วิทยา นาควัชร-จิตแพทย์
4. ก๊อต จิรายุ ตันตระกูล พระเอกนายแบบ นักแสดง

นายชู

วันเสาร์ที่ 6 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 79

“ถือศีลข้อเดียว” (ต่อ)

ท่านพุทธทาส สอนให้ถือ ศีลข้อเดียว ไม่ต้องยุ่งยากลำบากหลายข้อ คือ “ไม่เห็นแก่ตัว” ซึ่งเป็นหัวใจของศาสนาทุกศาสนา

พระอาจารย์ไพศาลสอนว่า “ถ้าไม่เห็นแก่ตัว ก็จะทำให้เกิดความรักความเมตตาขึ้น” ศ.ดร.นายแพทย์วิทยา นาควัชระ จิตแพทย์ เขียนในหนังสืออย่างสง่า ในเรื่อง “รักมนุษยให้มากขึ้น” ความรักและเมตตาเป็นสิ่งเดียวที่มีที่ยังให้ยั้งได้รับตอบ นำประหลาดใหม่ครับ มนุษย์มักจะไม่ค่อยให้กันหรือลืมหืมให้กัน คุณจะรักและเมตตา มนุษย์อื่น ๆ ได้ดีถ้าคุณ

1. รู้จักนอบน้อมต่อมตน
2. อภัยในความบกพร่องของมนุษยทุกคน
3. รู้จักผลดีของความรัก ความเมตตา
4. ตั้งใจอย่างแน่วแน่ ที่จะรักอย่างอดทน ไม่ยอมแพ้

ก็อต จิรายุ ตันตระกูล พระเอก นายแบบ ผู้มีประสบการณ์ตรงจากการเรียนรู้และปฏิบัติธรรม แนะนำว่าให้ท่องประโยคนี้ซ้ำ ๆ ทุกวัน มันจะฝังอยู่ในจิตสำนึก คือ เราจะยิ้มอย่างเมตตาทุกครั้ง เขาเล่าว่า บางครั้งเราเจอคนที่เราเกลียด แต่ถ้าเราท้อใจ ๆ มันก็จะทำให้สายตา และจิตใจของเราไม่เกลียดเขาลงได้

นายชู

”

วันอาทิตย์ที่ 7 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 80

“ยิ้ม”

การยิ้มเป็นภาษาที่สำคัญที่สุด เป็นการเปิดประตูของหัวใจรับความสุข และให้ความสุขแก่ผู้อื่น ถือเป็นการลงทุน เพื่อให้ได้ความสุข มิตรภาพ และความรัก ที่ถูกและง่ายที่สุด การยิ้มที่ดีต้องยิ้มด้วยจิตใจที่ชื่นชมคนอื่น และชื่นชมตัวเอง จงคิดว่าเรายิ้มให้กับความดีของคนอื่น ส่วนที่ไม่ดีทำเป็นไม่รู้ไม่เห็น ไม่รู้เสีย จงยิ้มอย่างสดชื่น อารมณ์ดีมีชีวิตชีวา อย่ายิ้มเฉพาะมุมปาก จงยิ้มด้วยใจด้วยแววตา อย่ายิ้มแบบนางงาม หรือยิ้มแบบดอกไม้พลาสติก หรือยิ้มแหย่ ยิ้มเย้ย ยิ้มหยัน หรือยิ้มแสบะ หันมายิ้มแย้มแบบคนมีเสน่ห์ ดีกว่าครับ จะมีคนรัก หรือชอบคุณมากขึ้น

ศ.ดร.นายแพทย์วิทยา นาควัชระ

วันจันทร์ที่ 8 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 81

“คนเดินขึ้นภูเขา”

อนาคตจะเจริญก้าวหน้า ต้องทำตัวเหมือนคนกำลังเดินขึ้นภูเขา ซึ่งต้องโน้มตัวไปข้างหน้าเสมอ เปรียบเสมือนคนอ่อนน้อมต่อมตน ซึ่งจะมีแต่คนรัก แต่คนเดินลงจากภูเขาจะเอนตัวไปข้างหลัง เปรียบเสมือนคนเย่อหยิ่งจองหอง ซึ่งไม่มีใครชอบ ดังนั้นถ้าต้องการให้มีคนรัก และช่วยสนับสนุนให้เจริญก้าวหน้า ควรประพฤติตนเสมือนคนกำลังเดินขึ้นเขา

ดร.เทียม โชควัฒนา



วันอังคารที่ 9 เมษายน 2567

แจกของสองตะเกียงครั้งที่ 82

“วิธีทำตนให้มีความสุข”

1. ฝึกตนเองให้เป็นคนสบาย ๆ อย่าไปบ้ากับความสมบูรณ์แบบไม่มีใครที่ไม่ผิดพลาด
2. ฝึกมองตนเองให้เล็กเข้าไว้ ตัวเราเองไม่ใช่ศูนย์กลางของโลก
3. ฝึกตนเองไม่เป็นคนสะสม เราจะสะสมอะไรล้วนเป็นภาระทั้งสิ้น ยกเว้นสะสมความดี
4. ฝึกให้ตนเองรู้และเข้าใจธรรมชาติอะไร ๆ มันก็ผ่านไปเสมอ
5. ฝึกตนเองให้เป็นคนนิ่ง ๆ อะไรไม่ดีอย่าไปพูดมาก วิจารณ์คนอื่นจิตใจเราก็ตกต่ำ
6. ฝึกให้ตนเอง พ้นจากความเป็นขี้ข้าของเงิน เริ่มเรียนรู้จากความพอเพียง พูดง่าย ทำยาก แต่ต้องทำ
7. ฝึกตนเองให้เข้าใจเรื่องของการนิทาน คนเราเกิดมาต้องถูกนิทานแน่นอน อย่าหวั่นไหว ให้รู้อย่างเข้าใจ

นายชู

วันพุธที่ 10 เมษายน 2567

แจกของสองตะเกียงตอนที่ 83

“วิธีทำตนให้มีความสุข” (ต่อ)

8. ฝึกตนเองให้เป็นแสงตะวันให้เป็นแสงสว่างในที่มืด เช่น ไปทานอาหารร้านที่ไม่มีลูกค้า นั่นคือ เป็นผู้ให้ เห็นอกเห็นใจให้ผู้อื่น
9. ฝึกตนเองให้รู้จักเสียสละ และเสียเปรียบบ้าง อย่ายอมหักไม่ยอมงอถามตัวเองว่า วันนี้เราเสียเปรียบหรือเราได้ให้หรือยัง
10. ฝึกตนเองให้ยอมรับความจริง ฝึกขอโทษ ฝึกขอบคุณ และฝึกยอมรับผิด
11. ฝึกให้ตัวเองไม่ไม่ทะเลาะกับคนใกล้ชิด ใช้คนที่บ้านเป็นเครื่องมือฝึกจิตใจของตนเอง
12. ฝึกให้ตนเอง รู้จักเสียสละ เลือกคนต้นแบบที่ถูกต้อง อย่ามุ่งเน้นความสำเร็จหรือการมีเงินทอง ต้องเป็นคนที่มีคุณธรรมที่ประสบผลสำเร็จ ฝึกไว้ข้อไหนที่ทำได้ก็ทำไป ข้อไหนที่ทำไม่ได้ก็อาจจะต้องใช้เวลา ข้อสำคัญหมั่นอ่านทบทวน

นายชู

วันพฤหัสบดีที่ 11 เมษายน 2567

แจกของสองตะเกียงครั้งที่ 84

“แบ่งปัน”

ปลูกต้นไม้ใหญ่อย่าเก็บผลไว้กินแต่เพียงผู้เดียว การทำงานเมื่อประสบผลสำเร็จแล้ว ควรแบ่งปันผลประโยชน์ให้ผู้อื่น และส่วนรวมด้วย อย่ากินรวบ

นายชู

วันศุกร์ที่ 12 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 85

“สุดยอดคน”

คุณคือ สุดยอดคน ถ้ามี 4 สิ่งนี้

1. โหมโหมแล้วเจียบเป็น คือคุณมีวุฒิภาวะทางอารมณ์
2. ถูกนิทนาแล้วนิ่งเฉย คือคุณมีความเข้มแข็งทางจิตใจ
3. ถูกตำหนิแล้วยังอารมณ์ดี คือคุณมีมุมมอง มีทัศนคติด้านบวก
4. เปลี่ยนสัณฐานคนอื่นไม่ได้ แต่ปรับความคิดและจิตใจของตนเอง ถ้ายังไม่ม่ก็หมั้นฝึคตนเองได้

ดร.หุ่ย



วันเสาร์ที่ 13 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 86

“ให้ = รับ ออยากได้ = เสีย”

คนที่เป็นผู้ให้ มักได้รับสิ่งตอบแทนเสมอ อย่างน้อยก็ได้ความรัก และความชื่นชมจากผู้อื่น เปรียบเสมือนผลึกน้ำออกไปจากตัว น้ำก็จะยิ่งไหลเข้ามา แต่คนที่มีความโลภ ออยากได้จากผู้อื่น กลับต้องเป็นผู้สูญเสีย ไม่ได้รับแม้แต่ความรัก และความศรัทธา เปรียบเสมือนคนที่พยายามชักน้ำเข้าหาตัว น้ำก็จะยิ่งไหลออกไป

ดร.เกษม โชควัฒนา

วันอาทิตย์ที่ 14 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 87

“ความฉลาดทางอารมณ์”

10 คุณสมบัติของคนที่มีความฉลาดทางอารมณ์

1. ไม่ใช่คนที่คลั่งไคล้ความสมบูรณ์แบบ
2. รู้วิธีการรักษาความสมดุล ระหว่างการทำงาน กับการพักผ่อน
3. เปิดใจ ยอมรับการเปลี่ยนแปลง
4. ไม่ใช่คนไขว้เขวกับอะไรง่าย ๆ
5. เป็นคน เห็นอกเห็นใจผู้อื่น
6. รับผิดชอบ และเข้าใจข้อดี ข้อเสียของตนเอง
7. รู้จักสร้างแรงจูงใจกับตนเอง
8. ไม่คร่ำครวญอยู่กับอดีต
9. มักจะคิดเรื่องดี ๆ อยู่กับคนคิดบวก
10. รู้จักสร้างขอบเขตให้กับตนเอง เช่น ต้องรู้ว่าเมื่อไหร่ควรจะตอบปฏิเสธ

นายชู

ขอขอบคุณที่อ่านและติดตาม
“ผู้เจริญเมตตาดีแล้วหลับ และตื่น ย่อมเป็นสุข”

ตัวรักและผูกพัน

นายชู

“สมาธิ”

รากฐานของสติ ปัญญา และคุณภาพชีวิตในการทำงานและการดำเนินชีวิต

ท่ามกลางความก้าวหน้าทางความรู้และเทคโนโลยี ปัญหาความเครียดและสุขภาพใจกลับปรากฏให้เห็นมากขึ้น สะท้อนให้เห็นว่าการพัฒนาคนจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับคุณภาพของจิตใจควบคู่ไปด้วย

เนื่องจากปัจจุบัน สภาพแวดล้อมในสังคม และการทำงานเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ความรู้ ความสามารถ และเทคโนโลยีล้วนพัฒนาอย่างก้าวกระโดด อย่างไรก็ตาม ปัญหาด้านความเครียด ความผิดพลาดในการทำงาน การตัดสินใจที่ขาดความรอบคอบ รวมถึงปัญหาสุขภาพใจ กลับปรากฏให้เห็นเพิ่มมากขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ สถานการณ์ดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า การพัฒนาคนไม่ได้ขึ้นอยู่กับองค์ความรู้ทางวิชาการเพียงอย่างเดียว หากแต่จำเป็นต้องมี “คุณภาพของจิตใจ” เป็นรากฐานสำคัญควบคู่กันไป

“สมาธิ” มักถูกเข้าใจว่าเป็นเรื่องของศาสนา หรือเป็นกิจกรรมเฉพาะของผู้ที่สนใจด้านจิตใจ และการปฏิบัติภายในเท่านั้น จึงทำให้หลายคนมองว่าสมาธิเป็นเรื่องไกลตัว และไม่เกี่ยวข้องกับการทำงานหรือการดำเนินชีวิตในโลกปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาอย่างเป็นระบบ จะพบว่าสมาธิเป็นกลไกพื้นฐานของจิตใจมนุษย์ เนื่องจากสมาธิมีบทบาทสำคัญต่อการเกิดสติ ปัญญา การควบคุมอารมณ์ และการตัดสินใจอย่างมีเหตุผล ซึ่งทั้งหมดล้วนเป็นคุณสมบัติที่จำเป็นต่อการทำงาน โดยเฉพาะงานที่ต้องอาศัยความรับผิดชอบ ความรอบคอบ และความปลอดภัยในระดับสูง

การทำความเข้าใจสมาธิในมุมมองที่เป็นกลางและร่วมสมัย ช่วยให้เห็นว่าสมาธิเป็นรากฐานของสติและปัญญา ซึ่งสามารถอธิบายได้ทั้งในเชิงเหตุและผลทางจิตใจ รวมถึงเชื่อมโยงกับองค์ความรู้ด้านวิทยาศาสตร์และจิตวิทยา สมาธิจึงไม่ใช่เรื่องเฉพาะของศาสนา หากแต่เป็นเครื่องมือสากลที่สนับสนุนการทำงานการใช้ชีวิต และการดูแลสุขภาพใจอย่างยั่งยืน

ความหมายและความเข้าใจที่ถูกต้อง

โดยทั่วไป สมาธิหมายถึง ความสามารถของจิตใจในการจดจ่ออยู่กับสิ่งใดสิ่งหนึ่งอย่างต่อเนื่อง ไม่ฟุ้งซ่าน และไม่ถูกดึงไปตามสิ่งเร้าภายนอกหรืออารมณ์ภายใน ในทางพระพุทธศาสนา สมาธิเป็นหนึ่งในองค์ประกอบของไตรสิกขา ได้แก่ ศีล สมาธิ และปัญญา โดยมีบทบาทเป็นตัวกลางที่ทำให้จิตตั้งมั่น พร้อมต่อการเกิดสติและการพิจารณาอย่างถูกต้อง

อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาในเชิงสากล สมาธิไม่จำเป็นต้องผูกติดอยู่กับพิธีกรรมหรือความเชื่อทางศาสนา หากแต่เป็น “ทักษะของจิตใจ” ที่สามารถฝึกฝนได้ และนำไปใช้ได้จริงในชีวิตประจำวัน ไม่ว่าจะเป็นการทำงาน การเรียนรู้ การแก้ปัญหา หรือการใช้ชีวิตร่วมกับผู้อื่น







การขาดสมาธิไม่ได้ส่งผลต่อประสิทธิภาพการทำงานเท่านั้น แต่ยังสัมพันธ์กับปัญหาสุขภาพใจ เช่น ความเครียด ภาวะหมดไฟในการทำงาน เมื่อจิตใจไม่สามารถหยุดพักหรือจัดการกับความคิดของตนเองได้อย่างเหมาะสม ย่อมส่งผลต่ออารมณ์ ความสัมพันธ์ และคุณภาพชีวิตโดยรวม

ผลของการขาดสมาธิกับปัญหาที่ซ่อนอยู่ในสังคมปัจจุบัน

สภาพสังคมในปัจจุบันเต็มไปด้วยสิ่งเร้า ข่าวสาร และเทคโนโลยีที่ดึงความสนใจของมนุษย์อยู่ตลอดเวลา จิตใจจึงมีแนวโน้มฟุ้งซ่าน วอกแวก และขาดความต่อเนื่องในการคิดและการทำงาน ผลที่ตามมาคือความผิดพลาดเล็กๆ น้อยๆ ที่สะสมจนกลายเป็นปัญหาใหญ่ ทั้งในระดับบุคคลและองค์กร

การขาดสมาธิไม่ได้ส่งผลต่อประสิทธิภาพการทำงานเท่านั้น แต่ยังสัมพันธ์กับปัญหาสุขภาพใจ เช่น ความเครียดเรื้อรัง ภาวะหมดไฟในการทำงาน ภาวะซึมเศร้า และความวิตกกังวล เมื่อจิตใจไม่สามารถหยุดพักหรือจัดการกับความคิดของตนเองได้อย่างเหมาะสม ย่อมส่งผลต่ออารมณ์ ความสัมพันธ์ และคุณภาพชีวิตโดยรวม

สมาธิในมุมมองวิทยาศาสตร์

งานศึกษาทางประสาทวิทยาศาสตร์และจิตวิทยาสมัยใหม่จำนวนมากชี้ให้เห็นว่า การฝึกสมาธิส่งผลต่อการทำงานของสมอง โดยเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับความสนใจ การควบคุมอารมณ์ และการตัดสินใจ เช่น สมองส่วนหน้าที่ทำหน้าที่ด้านการคิดวิเคราะห์ และการยับยั้งพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม

อีกทั้งการฝึกสมาธิอย่างสม่ำเสมอช่วยเสริมสร้างความยืดหยุ่นของสมอง (neuroplasticity) ทำให้สามารถจัดการกับความเครียดได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพิ่มความสามารถในการจดจ่อ และลดปฏิกิริยาทางอารมณ์ที่รุนแรง สอดคล้องกับหลักการพัฒนาจิตใจที่อธิบายว่า เมื่อจิตตั้งมั่น ย่อมเอื้อต่อความสงบและการใช้เหตุผลอย่างเหมาะสม

สมาธิกับสติและปัญญา

สมาธิเป็นพื้นฐานสำคัญของการเกิด “สติ” ซึ่งหมายถึง การรู้ตัว รู้เท่าทันความคิด อารมณ์ และการกระทำ ของตนเอง เมื่อจิตมีสมาธิสติย่อมทำงานได้เต็มที่ส่งผลให้ เกิดปัญญาในการพิจารณาวิเคราะห์ และตัดสินใจอย่าง รอบคอบ

สำหรับการทำงาน ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐหรือภาคเอกชน สมาธิสามารถช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานสามารถจดจ่อกับภารกิจ ลดความผิดพลาดจากความประมาท และบริหารจัดการ อารมณ์ในสถานการณ์ที่กดดันได้ดีขึ้น เมื่อบุคคลมีสติ และสมาธิที่มั่นคง ย่อมส่งผลต่อคุณภาพงาน ความสัมพันธ์ ในการทำงาน และบรรยากาศโดยรวมขององค์กร

จากทั้งมุมมองทางธรรมะและวิทยาศาสตร์ สามารถ กล่าวได้ว่าสมาธิไม่ใช่เรื่องเฉพาะของศาสนาใดศาสนาหนึ่ง หากแต่เป็นเครื่องมือสากลของมนุษย์ทุกคน ทุกวัย และ ทุกอาชีพ การฝึกสมาธิไม่จำเป็นต้องเริ่มจากรูปแบบที่ ซับซ้อน แต่สามารถเริ่มจากการฝึกจิตให้จดจ่อกับงาน ตรงหน้า การหายใจ หรือการรู้ตัวในกิจกรรมประจำวัน

เมื่อสมาธิกลายเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวัน ย่อมช่วยเสริมสร้างสติ ปัญญา และความมั่นคงทางใจ นำไปสู่การทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ การใช้ชีวิตอย่างสมดุล และการดูแลสุขภาพใจในระยะยาว



แนวทางการฝึกสมาธิในทางปฏิบัติ

ในทางปฏิบัติ การพัฒนาสมาธิสามารถดำเนินการ ได้หลากหลายรูปแบบ ขึ้นอยู่กับบริบทและวิถีชีวิตของ แต่ละบุคคล หนึ่งในแนวทางที่มีการจัดการเรียนการสอน อย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง คือ หลักสูตรการฝึกสมาธิ ของสถาบันพลังจิตตานุภาพ ซึ่งก่อตั้งขึ้นโดยสมเด็จพระญาณวชิโรดม (หลวงพ่อดาวรุ่ง สิริธโร)

หลักสูตรดังกล่าวมุ่งเน้นการฝึกสมาธิในลักษณะ ที่เข้าใจง่าย เป็นขั้นเป็นตอน และสามารถนำไปประยุกต์ ใช้ในชีวิตประจำวันได้ โดยไม่จำกัดพื้นฐานทางศาสนา ผู้เรียนสามารถนำหลักการฝึกไปใช้เพื่อเสริมสร้างสติ ความมั่นคงทางใจ และการควบคุมอารมณ์ อันเป็น ประโยชน์ต่อการดำเนินชีวิต การทำงานร่วมกับผู้อื่น การอยู่ร่วมกันในครอบครัวและสังคมอย่างสันติสุข

การเลือกแนวทางฝึกสมาธิที่เหมาะสมกับตนเอง อย่างสม่ำเสมอ ย่อมส่งผลเชิงบวกต่อทั้งระดับบุคคล ครอบครั ผู้ร่วมงาน และองค์กรโดยรวม ซึ่งเป็นรากฐาน สำคัญของการพัฒนาคุณภาพชีวิตอย่างยั่งยืน

สมาธิจึงถือเป็นหนึ่งในรากฐานสำคัญของการพัฒนา มนุษย์ในทุกช่วงวัย ตั้งแต่วัยเด็กที่ต้องการการจดจ่อและ การเรียนรู้อย่างมีคุณภาพ วัยเรียนและวัยรุ่นที่เผชิญ ความเปลี่ยนแปลงทางอารมณ์และแรงกดดันจากสังคม วัยทำงานที่ต้องรับมือกับอุปสรรคที่ท้าทายและการตัดสินใจ ไปจนถึงวัยเกษียณที่ต้องปรับตัวกับบทบาทชีวิตและ การดูแลสุขภาพกายใจของตนเอง สมาธิทำหน้าที่เป็น กลไกกลางที่ช่วยให้แต่ละช่วงวัยสามารถใช้ศักยภาพ ของตนได้อย่างเหมาะสมและสมดุล

เมื่อเรามีสมาธิ ย่อมเกิดสติและปัญญาในการดำเนิน ชีวิต สามารถรู้เท่าทันความคิด อารมณ์ และการกระทำ ของตนเอง ส่งผลให้การเรียนรู้มีประสิทธิภาพ การทำงาน มีความรอบคอบ ความสัมพันธ์กับผู้อื่นเป็นไปอย่างเข้าใจ และการเผชิญปัญหาหรือความเปลี่ยนแปลงเป็นไปอย่าง มีเหตุผลและไม่หวั่นไหวเกินจำเป็น ผลลัพธ์ของสมาธิ จึงมิได้จำกัดอยู่ที่ตัวบุคคลเท่านั้น หากยังขยายไปสู่ ครอบครั ผู้ร่วมงาน องค์กร และสังคมโดยรวม

การให้ความสำคัญกับการพัฒนาสมาธิเปรียบเสมือน การสร้างฐานที่มั่นคงให้กับจิตใจ เพื่อบริหารจัดการเรียนรู้ การทำงาน และการใช้ชีวิตอย่างมีประสิทธิภาพในระยะยาว ไม่ว่าจะเป็นอยู่ในช่วงวัยหรือบทบาทใดในสังคม การฝึกสมาธิ อย่างเหมาะสมและสม่ำเสมอ ย่อมเป็นการลงทุนทาง จิตใจที่เรียบง่าย แต่ให้ผลลัพธ์ที่ลึกซึ้งและยั่งยืน 🙏

คึ่งในหลักการสำคัญทางกฎหมาย คือ “ห้ามเป็นหลัก อนุญาตเป็นข้อยกเว้น” โดยเฉพาะในกฎหมายมหาชนและกฎหมายปกครองที่เกี่ยวข้องกับการใช้อำนาจของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ กล่าวคือ การห้ามกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเป็นหลัก และอนุญาตให้กระทำได้ในบางกรณี

เรื่อง “ห้ามเป็นหลัก อนุญาตเป็นข้อยกเว้น” โดยเฉพาะในการปฏิบัติงานของกรมทางหลวง มีข้อสังเกตที่น่าสนใจหลายประเด็น ทั้งในด้านกฎหมาย การบริหาร และการปฏิบัติจริง ดังนี้

การคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ หลักการนี้สะท้อนให้เห็นว่ากรมทางหลวงให้ความสำคัญกับผลประโยชน์ของสาธารณะมากกว่าผลประโยชน์ส่วนบุคคล การห้ามใช้พื้นที่ทางหลวงโดยพลการ ช่วยป้องกันการบุกรุกรักษาความปลอดภัยของผู้ใช้ทางและรักษาความเป็นระเบียบของระบบคมนาคม ทำให้ทางหลวงปลอดภัยสวยงาม เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ

การใช้ “ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่” เมื่อมีคำขออนุญาต (ซึ่งเป็นข้อยกเว้น) เจ้าหน้าที่ต้องใช้ดุลพินิจพิจารณาว่าสมควรอนุญาตหรือไม่อนุญาต หากขาดหลักเกณฑ์หรือแนวทางที่ชัดเจน อาจเกิดปัญหาการตีความไม่ตรงกัน หรือความไม่เท่าเทียม ในการอนุญาตจึงจำเป็นต้องมีระเบียบและเกณฑ์มาตรฐานในการพิจารณาให้เป็นแนวทางเดียวกัน เพื่อป้องกันการใช้อดุลพินิจโดยไม่เป็นธรรม และต้องมี “กระบวนการอนุญาตที่โปร่งใส” เนื่องจาก



มีผู้ขอใช้พื้นที่ในการทำกิจกรรมต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก เช่น ขอดัดตั้งป้ายโฆษณา ขอรางท่อสาธารณูปโภค หรือขอทำทางเชื่อม กรมทางหลวงจึงควรมีระบบการยื่นคำขอ ตรวจสอบ และอนุมัติที่โปร่งใส ตรวจสอบได้ และใช้เวลาเหมาะสม เพื่อลดข้อร้องเรียนและเพิ่มความเชื่อมั่นต่อการทำงานของกรมทางหลวง

ความยืดหยุ่นในการบังคับใช้กฎหมาย แม้หลักนี้เน้น “ห้าม” เป็นหลัก แต่ในบางสถานการณ์ เช่น โครงการ

ห้ามเป็นหลัก อนุญาตเป็นข้อยกเว้น

เมื่อการใช้พื้นที่ทางหลวงต้องคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะเป็นอันดับแรก หลักห้ามเป็นหลัก อนุญาตเป็นข้อยกเว้น จึงกลายเป็นแนวคิดสำคัญที่กำหนดทิศทางการตัดสินใจของกรมทางหลวงทั้งในเชิงกฎหมายและการปฏิบัติงานจริง



สาธารณูปโภคจำเป็น (ไฟฟ้า ประปา อินเทอร์เน็ต) กรมทางหลวงต้อง “อนุญาตเป็นข้อยกเว้น” เพื่อไม่ให้เกิดกีดกันการพัฒนาประเทศให้เจริญก้าวหน้า แต่เจ้าหน้าที่ผู้พิจารณาต้องหาจุดสมดุลระหว่าง “ความปลอดภัยของทางหลวง” กับ “การพัฒนาประโยชน์ร่วมของประชาชน” ตัวอย่าง กรณีที่กรมทางหลวงได้นำหลัก “กฎหมายเป็นหลัก อนุญาตเป็นข้อยกเว้น” มาปรับใช้ในการปฏิบัติงานได้แก่ 2 กรณีดังต่อไปนี้

1. การขออนุญาตเชื่อมทางเข้า-ออก จากทางหลวง

การขออนุญาตเชื่อมทางเข้า-ออกจากทางหลวง ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 37 กำหนดให้ผู้ใดจะกระทำการในเขตทางหลวง ต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมทางหลวงก่อน เนื่องจากประชาชนหรือเอกชนจะเชื่อมทางเข้า-ออก กับทางหลวงได้ต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากกรมทางหลวงก่อนเท่านั้น หากทำโดยพลการ ถือว่าผิดกฎหมาย ถือเป็นกีดกันนำหลักในเรื่องของ “กฎหมายเป็นหลัก อนุญาตเป็นข้อยกเว้น” มาใช้ในทางปฏิบัติหน้าที่

***เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงต้องถือหลักว่า “ห้ามก่อน” และอนุญาตได้เฉพาะเมื่อมีเหตุผลชอบด้วยกฎหมาย พร้อมเอกสารที่ขออนุญาตถูกต้องครบถ้วน

วัตถุประสงค์ของการขออนุญาต

1. เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางหลวง
2. เพื่อป้องกันการรบกวนการจราจร
3. เพื่อรักษาสภาพทางหลวงให้ได้มาตรฐาน
4. เพื่อควบคุมไม่ให้เกิดการบุกรุกหรือใช้ทางหลวง ผิดวัตถุประสงค์

แนวทางในการพิจารณาอนุญาต

เจ้าหน้าที่ควรถือหลักว่า “ห้ามเป็นหลัก” และ “การอนุญาตเป็นข้อยกเว้น” ดังนั้นก่อนอนุมัติจะต้องพิจารณาให้รอบคอบว่า

- การขออนุญาตนั้นไม่กระทบความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง
- ไม่ขัดกับวัตถุประสงค์ของทางหลวง
- เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนดไว้ได้แก่ 1. ต้องก่อสร้างตามแบบที่กรมทางหลวงอนุมัติ 2. ห้ามดัดแปลงภายหลังโดยไม่ได้รับอนุญาต 3. เจ้าของทางเชื่อมต้องดูแลซ่อมแซมให้ใช้งานได้ดี 4. หากกรมทางหลวงจำเป็นต้องใช้พื้นที่เพื่อการปรับปรุงทางหลวง ต้องยินยอมให้รื้อถอนโดยไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย
- มีเงื่อนไขควบคุมและกำหนดระยะเวลาอนุญาตชัดเจน



การขออนุญาตเชื่อมทางเข้า-ออกจากทางหลวง ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 37 กำหนดให้ผู้ใดจะกระทำการในเขตทางหลวง ต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมทางหลวงก่อน

บทลงโทษ

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 72 ได้กำหนดโทษกรณีหากผู้ใดทำทางเชื่อมโดยไม่ได้รับอนุญาตมีโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 60,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ตัวอย่าง กรณีเชื่อมทางเข้า-ออก ทางหลวงโดยไม่ได้รับอนุญาต

บริษัทโลโซ จำกัด ทำกิจการปั๊มน้ำมัน ได้สร้างถนนเชื่อมทางเข้า-ออก ระหว่างปั๊มน้ำมันของตนกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108 โดยไม่ได้ขออนุญาตจากกรมทางหลวง เพื่อความปลอดภัยในการจราจรและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางหลวง เจ้าหน้าที่แขวงทางหลวงได้เข้าตรวจสอบและแจ้งให้บริษัทโลโซ จำกัด รื้อถอนถนนทางเชื่อมดังกล่าวออกไปจากทางหลวงภายในระยะเวลา 30 วัน หากบริษัทโลโซ จำกัด ยังไม่ดำเนินการรื้อถอนถนนทางเชื่อมดังกล่าวภายในเวลาที่กำหนด

เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงจะดำเนินการรื้อถอนเอง และบริษัทโลโซ จำกัด จะต้องชำระค่าปรับและออกค่าใช้จ่ายในการรื้อถอนทั้งหมดโดยไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากกรมทางหลวง

2. การห้ามติดตั้งป้ายในเขตทางหลวง

การติดตั้งป้ายของกรมทางหลวงมี 3 ประเภทหลัก ได้แก่ ป้ายบังคับ ป้ายเตือน และป้ายแนะนำ โดยป้ายแต่ละประเภทมีหน้าที่และลักษณะแตกต่างกันไป เช่น ป้ายบังคับจะกำหนดกฎจราจร ป้ายเตือนจะแจ้งเตือนอันตราย และป้ายแนะนำจะช่วยบอกเส้นทางไปยังจุดหมาย

หลักการสำคัญที่กำหนดขึ้นเพื่อความปลอดภัยในการจราจร และการใช้ประโยชน์ในเขตทางหลวงอย่างถูกต้องตามกฎหมาย โดยมีรายละเอียดดังนี้

หลักการทั่วไป การติดตั้งป้าย สิ่งกีดขวาง หรือสิ่งปลูกสร้างใด ๆ ในเขตทางหลวง ถือว่า "ห้ามโดย

เด็ดขาด” เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากกรมทางหลวง ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิด “ห้ามเป็นหลัก อนุญาตเป็นข้อยกเว้น” เพื่อป้องกันอันตรายต่อผู้ใช้ทาง และรักษาความเป็นระเบียบของพื้นที่ทางหลวงซึ่งเป็นทรัพย์สินของรัฐ

หลักกฎหมาย มาตรา 38 กำหนดว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดติดตั้ง แหวน วาง หรือกองสิ่งใดในเขตทางหลวงในลักษณะที่เป็นการกีดขวางหรืออาจเป็นอันตรายแก่ยานพาหนะหรือในลักษณะที่จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงหรือความไม่สะดวกแก่ยานทาง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้

ตามมาตรา 38 เป็นการวางหลักการปฏิบัติงานในเรื่อง “กฎห้ามเป็นหลัก” คือ ห้ามมิให้ผู้ใดก่อสร้าง วาง หรือสาธารณูปโภคใดๆ รวมทั้งติดตั้งป้ายโฆษณาหรือสิ่งอื่นใดบนเขตทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมทางหลวง หรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย ดังนั้น ได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมทางหลวง หรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายคือ “ข้อยกเว้น” กล่าวคือสามารถติดตั้งได้เมื่อได้รับอนุญาตจากกรมทางหลวง ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เช่น

1. ได้รับอนุญาตเป็นหนังสืออย่างเป็นทางการ ซึ่งต้องยื่นคำขอที่แขวงทางหลวงในพื้นที่ โดยแนบแบบแปลนป้าย ขนาด ตำแหน่งที่จะติดตั้ง และรายละเอียดโครงสร้าง
2. ป้ายที่หน่วยงานของรัฐติดตั้งเพื่อประโยชน์ทาง

ราชการ เช่น ป้ายจราจร ป้ายเตือน ป้ายบอกทาง หรือป้ายประชาสัมพันธ์ของกรมทางหลวงเอง ถือเป็นข้อยกเว้นเพราะเป็นป้ายที่ติดตั้งโดยหน่วยงานของรัฐเพื่อประโยชน์สาธารณะ

3. ป้ายที่อยู่ภายนอกเขตทางหลวงแต่เห็นจากทางหลวง ซึ่งป้ายดังกล่าวไม่อยู่ในอำนาจห้ามของกรมทางหลวงโดยตรงแต่ต้องไม่รบกวนเขตทางหลวง หากรบกวนแม้เพียงบางส่วนก็ถือว่าผิด ต้องรื้อถอนป้ายดังกล่าวออกไป
4. หากฝ่าฝืน เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงมีอำนาจสั่งรื้อถอนและดำเนินคดีตามกฎหมาย โดยมีโทษปรับตามมาตรา 72 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 คือ มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 60,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องรื้อถอนป้ายดังกล่าวออกภายในกำหนด หากไม่รื้อถอนเจ้าหน้าที่สามารถรื้อถอนแทน และเรียกเก็บค่าใช้จ่ายได้

ตัวอย่าง กรณีการติดตั้งป้ายบนทางหลวงโดยไม่ได้รับอนุญาต

นายสมชายติดตั้งป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ของร้านค้าของตนไว้บนที่ดินข้างทางหลวง แต่ส่วนหนึ่งของป้ายได้ยื่นเข้าไปในเขตทางหลวงโดยไม่ได้รับอนุญาตจากกรมทางหลวง เจ้าหน้าที่แขวงทางหลวงได้เข้าตรวจสอบและแจ้งให้รื้อถอน หากนายสมชายยังไม่ดำเนินการรื้อถอนป้ายดังกล่าวออกจากเขตทางหลวง เจ้าหน้าที่จะมีหนังสือแจ้งปรับและดำเนินการรื้อถอนโดยรัฐ ซึ่งนายสมชายผู้ติดตั้งป้ายดังกล่าวจะต้องเป็นผู้ชำระค่าปรับและค่ารื้อถอนทั้งหมด

ตัวอย่าง คำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดที่อ.740/2563
 เทศบาลตำบลบางกระสั้นในขณะเป็นผู้ฟ้องคดีมีฐานะเป็นองค์การบริหารส่วนตำบลบางกระสั้น ได้มีหนังสือถึงนายช่างแขวงทางหลวงอยุธยาเพื่อขออนุญาตก่อสร้างศูนย์จำหน่ายสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ตำบลบางกระสั้น บริเวณริมถนนสาย 347 ซึ่งได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการสำนักทางหลวงที่ 11 (กรุงเทพ) แล้ว จากนั้นผู้ฟ้องคดีได้ดำเนินการก่อสร้างอาคารจนแล้วเสร็จและใช้เป็นจุดบริการพักรถให้ผู้ใช้ทาง และนักท่องเที่ยวแวะใช้บริการห้องน้ำสาธารณะ เลือกซื้อสินค้าผลิตภัณฑ์ประจำตำบล เป็นสถานที่ตั้งจุดตรวจร่วมบริการประชาชน



ในช่วงเทศกาลต่าง ๆ อันเป็นการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทาง ต่อมาผู้อำนวยการแขวงการทางอยุธยา มีหนังสือแจ้งให้ผู้ฟ้องคดีรื้อถอนอาคารร้านค้าออกนอกเขตทางหลวง ผู้ฟ้องคดีอุทธรณ์คำสั่งดังกล่าว ต่อมาผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 (อธิบดีกรมทางหลวง) ได้มีหนังสือแจ้งผู้ฟ้องคดีว่า ไม่สามารถเพิกถอนคำสั่งให้รื้อถอนอาคารสิ่งปลูกสร้างออกนอกเขตทางหลวงได้ ผู้ฟ้องคดีจึงมีหนังสือขอให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 (ปลัดกระทรวงคมนาคม) พิจารณาอนุญาตให้ผู้ฟ้องคดีก่อสร้างอาคารจำหน่ายสินค้า ในเขตทางหลวงบางส่วน หลังจากนั้นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 มีหนังสือแจ้งผู้ฟ้องคดีว่า ไม่อาจอนุญาตตามคำขอของผู้ฟ้องคดีได้ ผู้ฟ้องคดีจึงนำคดีมาฟ้องขอให้ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่งเพิกถอนคำสั่งของผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 ที่ให้รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างที่รุกล้ำเขตทางหลวง และคำสั่งของผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 ที่ยกอุทธรณ์

ศาลปกครองสูงสุดวินิจฉัยว่า โดยที่ทางหลวงแผ่นดินเป็นทางหรือถนนซึ่งจัดไว้เพื่อประโยชน์ในการจราจรสาธารณะทางบก ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ที่มีวัตถุประสงค์ในการควบคุม ดูแล และรักษาทางหลวง เพื่อไม่ให้มีสิ่งกีดขวางหรืออาจเป็นอันตรายแก่ยานพาหนะหรือมิให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงหรือความไม่สะดวกแก่งานทางเป็นสำคัญ ทั้งนี้เพื่อประโยชน์แก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะรวมถึงประชาชนทั่วไปที่ต้องสัญจรผ่านมาในเขตทางหลวงนั้น การอนุญาตให้มีการก่อสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงจึงต้องพิจารณาอย่างเคร่งครัดตามกฎหมายดังกล่าว เมื่ออาคารของผู้ฟ้องคดีดังกล่าวก่อสร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นศูนย์จำหน่ายผลิตภัณฑ์หนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ ตำบลบางกระสั้น แม้จะปรากฏข้อเท็จจริงว่าผู้ฟ้องคดีได้มีหนังสือเสนอให้ผู้อำนวยความสะดวกการทางปทุมธานีทำบันทึกข้อตกลงร่วมกันเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดย

**พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535
มีวัตถุประสงค์ในการควบคุม
ดูแล และรักษาทางหลวง เพื่อมิให้
มีสิ่งกีดขวางหรืออาจเป็นอันตราย
แก่ยานพาหนะหรือมิให้เกิด
ความเสียหายแก่ทางหลวงหรือ
ความไม่สะดวกแก่งานทางเป็นสำคัญ**



ปรับเปลี่ยนการใช้พื้นที่เนื้อที่ 63 ตารางเมตร เพื่อใช้เป็นสถานที่จุดพักรถของประชาชนที่สัญจรไปมายังจุดบริการประชาชนช่วงเทศกาลต่าง ๆ จุดบริการแพทย์ฉุกเฉิน จุดเกิดเหตุ ระบบลำเลียงขนย้ายและส่งผู้ป่วยฉุกเฉิน เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่นิยามความหมายของทางหลวงตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว แต่เมื่อพิจารณาจากพื้นที่อาคาร ในเขตทางหลวงที่มีเนื้อที่ 315 ตารางเมตร มีเนื้อที่ส่วนใหญ่ที่เหลืออยู่ 252 ตารางเมตร ยังเป็นที่จำหน่ายสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์เป็นหลัก อาคารดังกล่าวจึงไม่อาจถือได้ว่ามีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์แก่งานทางในการบำรุงรักษาทางหลวง หรือการจราจรบนทางหลวง อันจะเข้าลักษณะเป็นสิ่งปลูกสร้างที่ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะมีคำสั่งอนุญาตให้มีการปลูกสร้างอาคารดังกล่าวในเขตทางหลวง หมายเลข 347 หรือรุกล้ำเข้ามาในเขตทางหลวงดังกล่าว ตาม มาตรา 47 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ที่กำหนดว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวง หรือรุกล้ำเข้าไปในเขตทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือ จากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ในการอนุญาตผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ รวมทั้งมีอำนาจกำหนดมาตรการในการจัดการเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติเหตุ และการตัดขาดของการจราจรด้วย” อีกทั้งอาคารสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว มีลักษณะเป็นอาคารถาวร กรณีย่อมอาจเป็นปัญหาในการขยายเขตทาง หรือมีข้อจำกัดการใช้ประโยชน์ ในงานทางอย่างอื่นได้ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 ย่อมมี

อำนาจสั่งให้ผู้ฟ้องคดีรื้อถอน หรือทำลายอาคารส่วนที่รुक้าออกไปจากเขตทางหลวงภายในกำหนดเวลาอันสมควร ถ้าผู้ฟ้องคดีไม่ปฏิบัติตาม ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายย่อมมีอำนาจรื้อถอนหรือทำลายได้เอง โดยผู้ฟ้องคดีจะเรียกร้องค่าเสียหายไม่ได้และต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้นด้วย ดังนั้น คำสั่งของผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 ที่ไม่อนุญาตให้ก่อสร้างอาคารศูนย์จำหน่ายสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ตำบลบางกระสัน และให้ผู้ฟ้องคดีรื้อถอนอาคารดังกล่าวออกจากเขตทางหลวงจึงชอบด้วยกฎหมาย และเมื่อคำสั่งของผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 ดังกล่าวชอบด้วยกฎหมายแล้ว คำวินิจฉัยอุทธรณ์ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 ที่ให้ยกอุทธรณ์ของผู้ฟ้องคดี จึงเป็นคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายเช่นกัน

แนวทางการปฏิบัติราชการจากคำวินิจฉัย

ศาลปกครองสูงสุดได้วางบรรทัดฐานการปฏิบัติราชการเกี่ยวกับการพิจารณาอนุญาตให้มีการก่อสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงในประการที่สำคัญคือพระราชบัญญัติทางหลวงพ.ศ. 2535 นั้นมีวัตถุประสงค์ในการควบคุม ดูแล และรักษาทางหลวง เพื่อมิให้มีสิ่งกีดขวางหรืออาจเป็นอันตราย แก่ยานพาหนะหรือมิให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงหรือความไม่สะดวกแก่งานทางเป็นสำคัญ ทั้งนี้ก็เพื่อประโยชน์แก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะรวมถึงประชาชนทั่วไปที่ต้องสัญจรผ่านมาในเขตทางหลวงนั้น ดังนั้น การอนุญาตให้มีการก่อสร้าง

อาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงจึงต้องพิจารณาอย่างเคร่งครัด ตามบทกฎหมายดังกล่าว โดยการก่อสร้างในเขตทางหลวงในกรณีอาคารนั้นมีหลายวัตถุประสงค์จะต้องเข้าไปพิจารณาถึงวัตถุประสงค์ที่สำคัญของอาคารนั้น อย่างในคดีนี้อาคารดังกล่าวมีพื้นที่ส่วนใหญ่และวัตถุประสงค์หลักในการจำหน่ายสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ แม้จะมีพื้นที่จุดพักรถของประชาชนที่สัญจรไปมายังจุดบริการประชาชนช่วงเทศกาลต่าง ๆ จุดบริการแพทย์ฉุกเฉิน ณ จุดเกิดเหตุ ระบบลำเลียงขนย้ายและส่งผู้ป่วยฉุกเฉินเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่นิยามความหมายของทางหลวงมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวด้วยก็ตาม แต่ก็ยังเป็นเพียงพื้นที่ส่วนน้อยเท่านั้น ดังนั้น อาคารดังกล่าวจึงไม่อาจถือได้ว่ามีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์แก่งานทางในการบำรุงรักษาทางหลวงหรือการจราจรบนทางหลวงอันจะเข้าลักษณะเป็นสิ่งปลูกสร้าง ที่ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะมีคำสั่งอนุญาตให้มีการปลูกสร้างอาคารดังกล่าวในเขตทางหลวง หรือรुक้าเข้ามาในเขตทางหลวงดังกล่าวได้ตามมาตรา 47 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 จึงจะเห็นได้ว่าการ พิจารณาใช้ดุลพินิจในการอนุญาตของเจ้าหน้าที่นั้น จะต้องพิจารณาตามบทบัญญัติของกฎหมายควบคู่ไปกับเจตนารมณ์ของกฎหมาย เพื่อให้การใช้งกฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามเจตนารมณ์มากที่สุด ๒



รู้ทันเรื่องโรค ดูแลสุขภาพ ด้วยตนเอง

สรุปสาระสำคัญของโรคใกล้ตัวที่คนไทยเป็นกันมาก เพื่อช่วยให้ผู้อ่านเข้าใจ ป้องกัน และดูแลสุขภาพได้อย่างถูกต้อง

ทางหลวงชวนอ่าน ประจำวารสารทางหลวง เล่มที่ 2 ของปี 2568 ฉบับนี้เรายังคงอยู่กับ หนังสือ คัมภีร์สุขภาพดี (Healthy Life Bible) ฉบับที่ผ่านมาระนำเสนอสรุปเนื้อหาไปได้ 4 บท ฉบับนี้จะขอลงรายละเอียดเพิ่มเติมในบทที่ 4 เนื่องจากทีมบรรณาธิการเห็นว่า สมาชิกผู้อ่านวารสารทางหลวง ค่อนข้างหลากหลายและที่สำคัญสมาชิกส่วนใหญ่ก็เกษียณอายุราชการแล้ว จึงขอสรุปโรคที่คนไทยเป็นกันมากมานำเสนอในเล่มนี้ อย่างน้อยก็เป็นการกระตุ้นเตือนให้ระวังและรักษาสุขภาพกันทุกท่านนะครับ



บทที่ 4 การพลิกผันโรคเรื้อรังด้วยตนเอง

4.1 โรคหลอดเลือด หรือชื่อเต็มว่า โรคหลอดเลือดแดงแข็ง เป็นภาวะที่เกิดจากการอักเสบบนผนังหลอดเลือดแดงแล้วเกิดการตีบหรืออุดตันขึ้น ทำให้เลือดไม่สามารถไปเลี้ยงอวัยวะต่าง ๆ เช่น หัวใจ สมอง ไต ตา ขา ทำให้อวัยวะเหล่านี้ได้รับเลือดไม่เพียงพอและนำไปสู่ความผิดปกติและก่อให้เกิดโรคเรื้อรังตามมาได้ในระยะยาว จากงานวิจัยทางการแพทย์พบว่า ผู้เสียชีวิตด้วยโรคหลอดเลือดหัวใจ (กล้ามเนื้อหัวใจตายเฉียบพลัน) เนื่องจากเลือดไม่สามารถไปหล่อเลี้ยงกล้ามเนื้อหัวใจได้อย่างเพียงพอ โดยมีปัจจัยเสี่ยง 9 อันดับแรก ดังนี้

1. ไขมันในเลือดผิดปกติ
2. สูบบุหรี่
3. เป็นเบาหวาน
4. ความดันโลหิตสูง
5. อ้วนกลางลำตัว
6. ปัจจัยทางจิตและสังคม
7. กินผักและผลไม้ไม่พอ
8. ออกกำลังกายไม่พอ
9. การดื่มแอลกอฮอล์

การจัดการปัจจัยเสี่ยงเหล่านี้อย่างเหมาะสมจะช่วยให้หลอดเลือดแดงคงสภาพที่แข็งแรง มีความยืดหยุ่น และไม่เกิดการตีบหรืออุดตัน จึงเป็นการป้องกันโรคกล้ามเนื้อหัวใจตายเฉียบพลัน ได้เป็นอย่างดี



4.2 โรคหัวใจขาดเลือด คือการที่เส้นเลือดอุดตันหรือตีบทำให้เลือดถูกขัดขวางไปเลี้ยงกล้ามเนื้อหัวใจไม่เพียงพอ ทำให้เกิดอาการเจ็บหน้าอก เวลาออกแรงหรือเกิดกล้ามเนื้อหัวใจตายเฉียบพลันได้ อาการโรคหัวใจขาดเลือดมี 2 แบบ

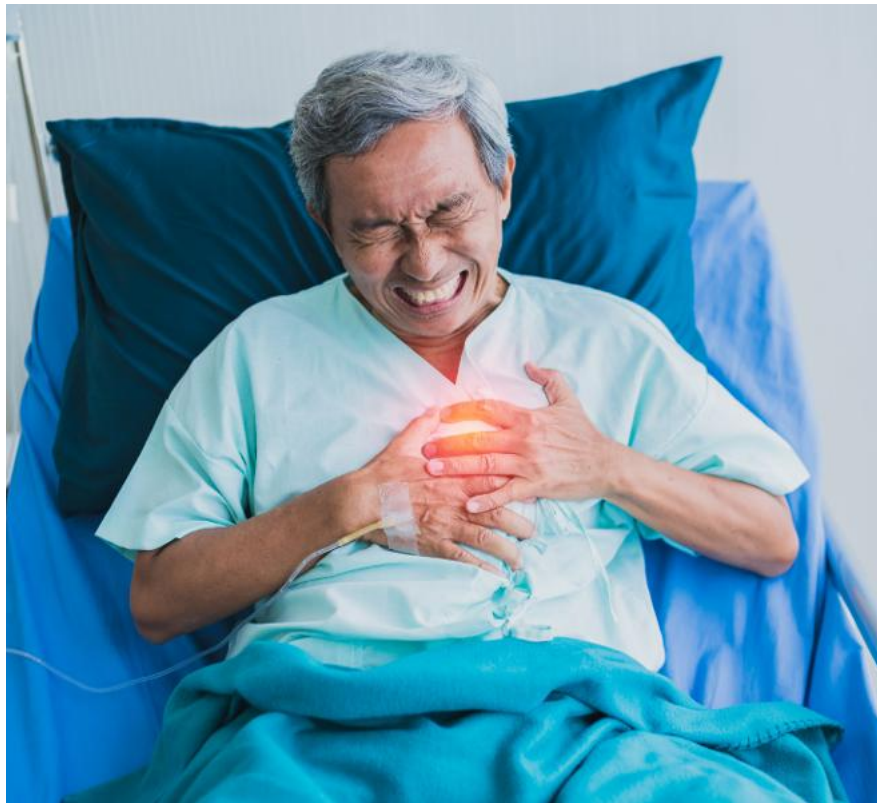
แบบที่ 1 เจ็บแบบไม่ด่วน มีอาการแน่นหน้าอก บางครั้งร้าวไปถึงแขนข้างซ้าย มักเป็นเวลาออกแรงหรือเครียดหรือเวลาเร่งรีบ เมื่อนั่งพักหายใจเข้าลึก ๆ ผ่อนคลายตัวเองลงภายในเวลาไม่เกิน 20 นาที แล้วอาการหายไป กรณีนี้เกิดจากตุ่มไขมันขยายตัวทำให้รูหลอดเลือดตีบ แคบ ทำให้เลือดไหลเข้าสู่หัวใจไม่ทันกรณีเช่นนี้ถือว่าไม่ฉุกเฉิน

แบบที่ 2 เจ็บแบบด่วน เจ็บแน่นหน้าอกเหงื่อแตก มักเกิดโดยไม่สัมพันธ์กับการออกแรง เจ็บต่อเนื่อง แม้จะพักนาน 20 นาทีก็ไม่หาย กรณีนี้เกิดจากตุ่มไขมันแตกออกแล้วมีลิ้มเลือดไปอุดตันหลอดเลือด กรณีนี้ถือว่าฉุกเฉินต้องรีบไปโรงพยาบาลที่สามารถตรวจและสวนหัวใจได้ทันที อนึ่งอาการเจ็บหน้าอก จากหัวใจขาดเลือด อาจมีอาการเหล่านี้ร่วมด้วยก็ได้ เช่น ปวด แน่นลิ้นปี่ คล้ายอาหารไม่ย่อย หอบ เหนื่อย หายใจไม่อิ่ม เวียนหัว หน้ามืด เป็นลม เป็นต้น การวินิจฉัยโรคหัวใจขาดเลือดมีหลายวิธี ดังนี้

1. ตรวจด้วยคลื่นไฟฟ้าหัวใจ
2. ตรวจด้วยการเดินสายพาน
3. การตรวจแคลเซียมในหลอดเลือดหัวใจ
4. การตรวจหลอดเลือดหัวใจด้วยคอมพิวเตอร์
5. การตรวจหัวใจด้วยคลื่นเสียง
6. การตรวจติดตามดูการเต้นของหัวใจ

การรักษาผู้ป่วยโรคหัวใจขาดเลือดด้วยการทำบอลลูนหรือบายพาส ในผู้ป่วยโรคหัวใจขาดเลือด มี 3 กรณี คือ

1. ผู้ป่วยเกิดกล้ามเนื้อหัวใจตายเฉียบพลัน และมีอาการเจ็บหน้าอกอยู่ (มีหลักฐานชัดเจน) การรักษาด้วยการใช้บอลลูนขยายหลอดเลือดหรือผ่าตัดบายพาสฉุกเฉิน เพื่อเอาลิ้มเลือดออก จะทำให้การรักษาเป็นผลดี



การที่เส้นเลือดอุดตันหรือตีบ ทำให้เลือดถูกขัดขวางไปเลี้ยงกล้ามเนื้อหัวใจไม่เพียงพอ ทำให้เกิดอาการเจ็บหน้าอก เวลาออกแรงหรือเกิดกล้ามเนื้อหัวใจตายเฉียบพลันได้

2. ผู้ป่วยเกิดกล้ามเนื้อหัวใจตายเฉียบพลัน ไม่มีอาการเจ็บหน้าอกและเมื่อผ่านไปเกิน 24 ชั่วโมง การรักษาแบบใช้ยากับการทำบอลลูน จากงานวิจัยพบว่าให้ผลไม่ต่างกัน ดังนั้นกรณีเช่นนี้ไม่ควรทำบอลลูนหรือบายพาส
3. กรณีเจ็บหน้าอกแบบไม่ด่วนและพบว่าหลอดเลือดหัวใจตีบ 1 เส้น 2 เส้นหรือ 3 เส้น กรณีนี้ถ้าเจ็บหน้าอกพักแล้วหายรักษาด้วยการกินยา ยังสามารถทำได้ เว้นเสียแต่ว่า อาการเจ็บหน้าอกเกิดบ่อยและรบกวนคุณภาพชีวิตจึงจะพิจารณาทำบอลลูนหรือบายพาส เพื่อให้มีคุณภาพชีวิตดีขึ้น

4.3 โรคเบาหวาน คือ การมีน้ำตาลในเลือดหลังอดอาหารสูงตั้งแต่ 126 มก./ดล.ขึ้นไปหรือมีน้ำตาลสะสมในเลือดสูงตั้งแต่ 6.5 เปอร์เซ็นต์ขึ้นไป โรคเบาหวานมี 2 ชนิด

โรคเบาหวานชนิดที่ 1 คือเบาหวานเกิดจากตับอ่อนไม่สามารถสร้างอินซูลิน ทำให้ไม่มีอินซูลินที่จะพาน้ำตาลเข้าไปใช้ประโยชน์ในเซลล์ได้ น้ำตาลจึงตกค้างอยู่ในกระแสเลือด

โรคเบาหวานชนิดที่ 2 เกิดจากร่างกายได้รับอาหารไขมันมากเกินไปซึ่งโดยปกติ อินซูลินจะทำหน้าที่นำน้ำตาลเข้าไปในเซลล์ จึงต้องนำไขมันเข้าไปด้วยเมื่อไขมันเข้าไปจำนวนมากทำให้เซลล์ดื้อต่ออินซูลิน เป็นผลทำให้ไม่สามารถนำน้ำตาลเข้าไปในเซลล์ได้อีกต่อไป

โดยปัจจัยเสี่ยงของการเป็นเบาหวานมีดังนี้

1. เป็นพันธุกรรม คือญาติสายตรง (พ่อ แม่ พี่ น้อง) เป็นเบาหวาน
2. ความอ้วน/น้ำหนักเกิน
3. ไม่ออกกำลังกาย
4. อายุมากขึ้น มากกว่า 40 ปีความเสี่ยงจะเพิ่มขึ้น
5. เป็นโรคความดันโลหิตสูง ไขมันในเลือดสูง หรือโรคหลอดเลือดหัวใจตีบ
6. เป็นโรคเกี่ยวกับตับอ่อน เช่น ตับอ่อนอักเสบ
7. ได้รับยาบางชนิด เช่น สเตียรอยด์ ยาขับปัสสาวะ ยาลดไขมัน เป็นต้น

อาการของโรคเบาหวานที่บ่งชี้ถึงความผิดปกติของระดับน้ำตาลในเลือด และสะท้อนผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อระบบต่าง ๆ ของร่างกาย

1. ปัสสาวะบ่อยและมาก
2. คอแห้งกระหายน้ำ
3. หิวบ่อย กินจุแต่น้ำหนักลด อ่อนเพลีย
4. ติดเชื้อง่าย แผลหายยาก
5. คันตามผิวหนัง มีการติดเชื้อได้ง่าย
6. ตาพร่ามัว อาจเกิดจากน้ำตาลไปคั่งอยู่ในเลนส์ตา
7. มีอาการชาปลายมือ ปลายเท้า
8. หย่อนสมรรถภาพทางเพศ

4.4 โรคไขมันในเลือดสูง นิยามคือ การมีภาวะไขมันในเลือดสูงไปจากเกณฑ์ปกติ ดังนี้

1. คอเลสเตอรอลรวมสูงกว่า 200 มก./ดล.
2. ไขมันเลว LDL สูงกว่า 130 มก./ดล.
3. ไขมันดี HDL ต่ำกว่า 40 มก./ดล.
4. ไตรกลีเซอไรด์ สูงกว่า 150 มก./ดล.

ไขมันในเลือดสูง เป็นปัจจัยเสี่ยงต่อโรคหลอดเลือด จึงต้องให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง การลดไขมันในเลือดเป็นเพียงส่วนหนึ่งของการจัดการโรคเรื้อรัง เช่น โรคหัวใจ โรคอ้วน เบาหวาน ความดัน แท้จริงแล้วทั้งหมดมีสาเหตุที่เดียวกันคือ “อาหาร” และอาหารที่ลดไขมันเลว LDL ได้ดีที่สุดคือ อาหารที่เป็นพืช มีกากใยที่ไม่มีผลิตภัณฑ์จากเนื้อสัตว์รวมทั้งการใช้ชีวิตที่มีการขยับเขยื้อน เคลื่อนไหวให้มาก

4.5 โรคอัมพาต นิยามคือภาวะที่เนื้อเยื่อของระบบประสาทส่วนกลางเกิดการตายอย่างถาวร อันเนื่องมาจากการขาดเลือดไปหล่อเลี้ยงซึ่งอาจแสดงอาการอย่างชัดเจนในรูปของอัมพาตเฉียบพลันจากหลอดเลือดสมองอุดตันหรืออีกกรณีหนึ่งคือภาวะเลือดออกภายในเนื้อสมองและในชั้นใต้เยื่อหุ้มสมอง



เซลล์สมองส่วนที่ตายไปแล้วร่างกายสามารถซ่อมแซม
กลับมาได้ด้วยการให้เซลล์ดี ๆ ข้าง ๆ งอกหน่อหรือกิ่งก้าน
ออกมาใหม่แล้วไปเชื่อมต่อกับเซลล์เก่า ดังนั้นหลังเกิดอัมพาต
สามารถฟื้นฟูให้กลับมาได้ โดยต้องพยายามฝึกร่างกาย

อัมพาตเฉียบพลันอาจเกิดได้จาก 2 สาเหตุ คือ
มีลิ่มเลือดไปอุดตันหลอดเลือดที่ตีบเป็นทุนเดิม
อยู่แล้ว หรือประการที่สองมีเลือดออกในเนื้อสมอง
หรือในชั้นใต้เยื่อหุ้มสมองซึ่งสามารถวินิจฉัยทันที
ได้ด้วยตนเอง จากอาการสำคัญอย่างใดอย่างหนึ่ง
ต่อไปนี้ โดยใช้ชื่อย่อว่า BE FAST

B = Balance สูญเสียการทรงตัว

E = Eyes ตามืด

F = Face หน้าเบี้ยว

A = Arm แขนอ่อนแรง

S = Speech พูดไม่ชัด

T = Time ต้องรีบไปโรงพยาบาลโดยเร็ว

การจัดการโรคอัมพาตแบบเฉียบพลันเมื่อมี
อาการอย่างใดอย่างหนึ่งต้องรีบไปโรงพยาบาล
ให้เร็วที่สุด ต้องนับเป็นนาที เพราะการฉีดยาละลาย



ล้มเลือดได้เร็วเท่าไรจะมีผลดีเท่านั้น หากไปโรงพยาบาลช้ากว่า 3 - 4 ชั่วโมง การรักษาจะไม่ได้ผลดี ที่สำคัญโรงพยาบาลที่ไปต้องมีเครื่องมือตรวจสมองด้วยคอมพิวเตอร์ (CT) เพราะการจะฉีดยาละลายลิ่มเลือดได้ต้องสามารถวินิจฉัยได้แล้วว่าเป็นกรณีเส้นเลือดตีบหรือแตก

การฟื้นฟูหลังเป็นอัมพาต เรามีความรู้ใหม่เรื่อง Neuroplasticity ยืนยันว่าเซลล์สมองส่วนที่ตายไปแล้วร่างกายสามารถซ่อมแซมกลับมาได้ด้วยการให้เซลล์ดี ๆ ช่าง ๆ ออกนอกหรือกึ่งก้านออกมาใหม่แล้วไปเชื่อมต่อกับเซลล์เก่า ดังนั้นหลังเกิดอัมพาตสามารถฟื้นฟูให้กลับมาได้ โดยต้องพยายามฟื้นฟูร่างกาย

ส่วนที่เป็นอัมพาตทำมันซ้ำ ๆ ทำทุกลมหายใจ การรื้อไปทำกายภาพที่โรงพยาบาลครั้งละ 1 ชั่วโมง สัปดาห์ละ 2-3 ครั้งนั้นไม่พอ ต้องขยันฟื้นฟูตัวเองที่บ้านอย่างจริงจังทำทุกวัน ทุกที่ ทุกเวลาจึงจะได้ผล

ที่สำคัญอีกประการหนึ่งต้องพยายามทำด้วยตนเอง อาศัยนักกายภาพบำบัดมาช่วยมันไม่พอ ครั้นจะอาศัยผู้ดูแลเขาก็ไม่กล้าทำให้ ผู้ป่วยต้องทำเอง เช่น เอาแขนข้างดีจับแขนที่ไม่มีแรงให้มันช่วยพากันไป ซึ่งเป็นวิธีการเดียวที่ได้ผลดีที่สุด

หนังสือคัมภีร์สุขภาพดี สุขภาพดีง่าย ๆ ด้วยตนเอง ผลงานของ นพ.สันต์ ใจยอดศิลป์ และ พญ.ดร.พิจิตา วัชรวิชาติ (หมอมาย) เป็นหนังสือสุขภาพที่ถ่ายทอดความรู้ทางการแพทย์อย่างเป็นกันเอง เข้าใจง่าย และสื่อสารอย่างเป็นระบบ ผ่านภาษาที่เข้าถึงผู้อ่านทั่วไป พร้อมภาพประกอบที่ช่วยเสริมความเข้าใจได้เป็นอย่างดี แม้ทีมนบรรณาธิการจะคัดสรรและสรุปเฉพาะสาระสำคัญ รวมถึงโรคที่พบได้บ่อย



ในคนไทยมาเสนอ แต่ด้วยข้อจำกัดด้านพื้นที่ จึงไม่อาจครอบคลุมเนื้อหาทั้งหมดได้ครบถ้วน

อย่างไรก็ตาม ภายในเล่มยังอัดแน่นด้วยเนื้อหาที่ควรค่าแก่การเรียนรู้ตั้งแต่บทที่ 4 ว่าด้วยโรคสำคัญ อาทิ ความดันโลหิตสูง สมอสูง เสื่อมอัลไซเมอร์ มะเร็ง โรคอ้วน และโรคไตเรื้อรัง บทที่ 5 ซึ่งอธิบายระบบต่างๆ ของร่างกายมนุษย์อย่างรอบด้าน บทที่ 6 ว่าด้วยอาการผิดปกติที่พบบ่อยในชีวิตประจำวัน ไปจนถึงบทที่ 7 ที่ช่วยให้ผู้อ่านเข้าใจและแปรผลการตรวจทางการแพทย์ได้อย่างมีเหตุมีผล

หนังสือเล่มนี้จึงเปรียบเสมือนคู่มือสุขภาพประจำบ้านที่สามารถช่วยให้ผู้อ่านดูแลตนเองได้อย่างมั่นใจในแทบทุกมิติ อ่านง่าย ใช้เวลาไม่นาน และสามารถเลือกอ่านเฉพาะประเด็นหรือโรคที่สนใจได้ตามความต้องการ ขอแนะนำให้มีติดบ้านไว้เป็นแหล่งความรู้ที่หยิบใช้ได้เสมอ สุดท้ายนี้ ขออวยพรให้ทุกท่านมีสุขภาพแข็งแรง ห่างไกลจากโรคภัยไข้เจ็บ แล้วไว้พบกันใหม่ในวารสารฉบับหน้าครับ 🍀



มนุษย์จะอยู่ร่วมกับ AI อย่างไม่สูญเสีย ตัวตน ได้อย่างไร

ในวันที่ AI พัฒนาเร็วเกินกว่าที่จะตั้งรับทัน ประเด็นสำคัญไม่ใช่การแข่งขันกับเทคโนโลยี แต่คือการค้นหาว่าเราจะรักษาและพัฒนา “ความเป็นมนุษย์” ของตัวเองอย่างไรท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงนี้

โลกเปลี่ยนเร็วเกินกว่าที่มนุษย์จะสามารถตามทันได้โดยง่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเข้ามาของเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) ซึ่งได้เข้ามามีบทบาทในฐานะ “เพื่อนร่วมงาน” และ “เพื่อนร่วมชีวิต” ของมนุษย์อย่างเต็มรูปแบบแล้ว ไม่ว่าจะมนุษย์จะพร้อมรับมือหรือไม่ก็ตาม ปัจจุบัน AI ได้แทรกซึมอยู่ในทุกมิติของชีวิต ตั้งแต่การใช้งานในชีวิตประจำวัน เช่น แผนที่นำทางและ

เครื่องมือสื่อสารดิจิทัล ไปจนถึงการประยุกต์ใช้ในระดับที่ซับซ้อน เช่น การคำนวณข้อมูลขนาดใหญ่ การประมวลผลภาพถ่ายดาวเทียม และการบริหารงานภาครัฐด้วยอิทธิพลที่แผ่ขยายนี้ จึงทำให้เกิดปฏิกิริยาตอบรับที่หลากหลายในสังคม

ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงนี้ บางคนตื่นเต้นกับความก้าวหน้า บางคนกังวลว่า AI อาจเข้ามาแย่งงาน และบางคนกลัวว่ามันจะค่อยๆ แทนที่ “ความเป็นมนุษย์”



ของเราโดยไม่รู้ตัว หากแต่คำคำถามสำคัญอาจไม่ใช่ “AI จะมาแทนที่มนุษย์หรือไม่” แต่อยู่ที่ “มนุษย์จะอยู่ร่วมกับ AI อย่างไร โดยไม่สูญเสียหัวใจและตัวตนของตนเอง” บทความนี้จะชวนผู้อ่านมองย้อนกลับมาที่ “ความเป็นมนุษย์” ผ่านความสัมพันธ์ระหว่างคนกับเทคโนโลยี และสำรวจว่ามนุษย์จะใช้ AI เป็นพลังในการเสริมศักยภาพได้อย่างไร โดยยังคงรักษาความคิด ความรู้สึก และคุณค่าที่ทำให้มนุษย์เป็นมนุษย์ไว้อย่างครบถ้วน

ตัวตนมนุษย์คืออะไรในยุคที่ AI ทำได้ “เกือบทุกอย่าง”

ก่อนจะตอบคำถามว่ามนุษย์จะอยู่ร่วมกับ AI อย่างไร เราจำเป็นต้องทำความเข้าใจความหมายของคำว่า “ตัวตนมนุษย์” เสียก่อน ตัวตนนี้ไม่ได้เกิดจากเพียงความรู้ ทักษะ หรือความสามารถเชิงเหตุผล หากแต่ก่อร่างขึ้นจากองค์ประกอบที่ปัญญาประดิษฐ์ไม่อาจจำลองได้อย่างสมบูรณ์ ได้แก่ ความรู้สึกและสำนึกต่อความถูกต้อง ความสัมพันธ์ที่มนุษย์สร้างขึ้นต่อกัน ความหมายที่ผูกโยงกับประสบการณ์ชีวิต การเรียนรู้ที่ออกมาจากหัวใจไม่ใช่เพียงข้อมูล จิตวิญญาณแห่งความพยายาม ความอดทน และความหวัง

AI อาจประมวลผลข้อมูลจำนวนมหาศาลได้ภายในเสี้ยววินาที แต่ AI ไม่มีวัยเด็ก ไม่มีอารมณ์ ไม่มี ความเจ็บปวดหรือความปลื้มปิติที่หล่อหลอมทำที่

ความคิด และการตัดสินใจของมนุษย์ คุณลักษณะเหล่านี้คือสิ่งที่ทำให้มนุษย์ไม่อาจถูกทดแทนได้ง่ายๆ ดังนั้น “ตัวตนมนุษย์” จึงไม่ใช่สิ่งที่ AI จะเข้ามาแทนที่ได้ หากเป็นสิ่งที่มนุษย์ต้อง “ดูแล” และ “ตระหนักรู้” ให้ชัดเจนยิ่งกว่าเดิมในยุคที่เทคโนโลยีก้าวหน้าอย่างไม่หยุดยั้ง

AI ไม่ได้มาแทนที่มนุษย์ แต่จะมาแทนที่งานที่มนุษย์ไม่จำเป็นต้องทำ

ความกังวลว่า AI จะเข้ามาแย่งงานของมนุษย์ อาจไม่สอดคล้องกับความเป็นจริงนัก เนื่องจากในหลายภาคส่วน โดยเฉพาะงานด้านการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน เช่น งานทางหลวง บทบาทของ AI มุ่งเน้นไปที่การสนับสนุนงานที่มีลักษณะซ้ำซ้อนและใช้เวลาเป็นจำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็นการวิเคราะห์สภาพ การจราจร การประเมินอายุการใช้งานของโครงสร้าง การจำแนกภาพถ่ายจากโดรนเพื่อตรวจหาจุดเสี่ยง หรือการจัดระบบองค์ความรู้และการฝึกอบรมภายในหน่วยงาน

AI จึงทำหน้าที่ลดภาระและเพิ่มความแม่นยำให้กับ ทั้่งงานวิศวกรรมและงานบริหาร มากกว่าจะมาแทนที่ ประสบการณ์ภาคสนาม การคิดเชื่อมโยงหรือวิจรณ์ญาณของผู้ปฏิบัติงาน มนุษย์ยังคงเป็นผู้ตัดสินใจในประเด็นที่ต้องอาศัยความรับผิดชอบ อารมณ์ และหลักคุณธรรม



กล่าวได้ว่า AI จะมาแทนงานบางอย่าง แต่ไม่ได้มาแทนคน เพราะมนุษย์ยังเป็นผู้มองภาพรวมและกำกับให้เทคโนโลยีทำงานมีความหมายและเป็นประโยชน์สูงสุด

วิธีอยู่ร่วมกับ AI โดยยังเป็น “เรา” ได้อย่างเต็มเปี่ยม

การใช้ AI เป็นเครื่องมือ ไม่ใช่ตัวตนที่สองบทบาทของ AI ในยุคปัจจุบันคือ การขยายขีดความสามารถของมนุษย์ ช่วยวิเคราะห์แนวโน้มข้อมูล ร่างเอกสาร จัดระเบียบความคิด ไปจนถึงการสร้างแบบจำลองสถานการณ์ที่ซับซ้อน สิ่งเหล่านี้ทำให้ AI เป็น “ผู้ช่วยที่ฉลาด” แต่ไม่ใช่ “ผู้กำหนดตัวตน” เพราะความคิดริเริ่มและการตัดสินใจเชิงมนุษย์ยังต้องเป็นของมนุษย์เสมอ

เมื่อเทคโนโลยีช่วยแบ่งเบาภาระงานมากขึ้น คำถามที่สำคัญคือ มนุษย์จะใช้เวลาและศักยภาพที่เหลืออยู่ไปกับอะไร การค้นหาความหมายชีวิต การพัฒนาอาชีพ การดูแลความสัมพันธ์ และการเรียนรู้สิ่งใหม่ ๆ ซึ่งเป็นเรื่องที่ AI ไม่อาจตอบแทนได้ และทั้งหมดนี้คือพื้นที่ที่หล่อหลอมตัวตนมนุษย์ให้ลึกซึ้งและชัดเจนยิ่งขึ้น

การก้าวเดินควบคู่กับ AI บนฐานของจริยธรรมและความรับผิดชอบ ในระดับองค์กร โดยเฉพาะภาครัฐ เช่น กรมทางหลวง บทบาทสำคัญคือ การกำหนดมาตรฐานการใช้ AI อย่างมีความรับผิดชอบ ทั้งด้านความปลอดภัยของข้อมูล ความโปร่งใสของระบบ การนำ AI ไปใช้เพื่อบริการสาธารณะอย่างเป็นธรรม และการคุ้มครองความเป็นส่วนตัว เมื่อเทคโนโลยีถูกใช้ภายใต้กรอบคุณธรรม ความเป็นมนุษย์จะไม่ถูกลดทอน แต่กลับโดดเด่นขึ้นจากการรู้เท่าทันและการกำกับเทคโนโลยีด้วยคุณค่า

งานวิจัยจำนวนมากชี้ให้เห็นว่า ทักษะสำคัญของอนาคตคือทักษะที่ AI หรือเครื่องจักรไม่สามารถเข้ามาทดแทนได้ อาทิ ความคิดเชิงวิพากษ์ ความคิดสร้างสรรค์ การสื่อสารอย่างเข้าใจ ความสามารถในการแก้ปัญหาที่ซับซ้อน ภาวะผู้นำ การทำงานร่วมกัน และความเข้าใจในธรรมชาติของมนุษย์ ยิ่งมนุษย์สามารถพัฒนาทักษะเหล่านี้ได้มากเท่าใด อัตลักษณ์และคุณค่าของความเป็นมนุษย์ก็ยิ่งชัดเจนและแข็งแกร่งขึ้นท่ามกลางโลกที่ AI มีบทบาทเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

AI คือกระจกสะท้อนมนุษย์ ไม่ใช่คู่แข่งของมนุษย์

AI คือผลผลิตของข้อมูลและรูปแบบพฤติกรรมที่มนุษย์สร้างขึ้นมาเอง จึงอาจมองได้ว่า AI เป็น “กระจกเงา” ที่สะท้อนทั้งความมั่งคั่ง ความคิดสร้างสรรค์ ตลอดจนข้อจำกัดและความบกพร่องของมนุษย์ หากมนุษย์ใช้ AI บนพื้นฐานของความเร่งรีบ ความโลภ หรือการขาดความรับผิดชอบ ผลลัพธ์ของ AI ก็สะท้อนคุณลักษณะเหล่านั้นเช่นเดียวกัน ตรงกันข้าม หากเราใช้ AI ด้วยปัญญา คุณธรรม และความปรารถนาที่ดีต่อส่วนรวม เทคโนโลยีก็จะกลายเป็นพลังที่ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของมนุษย์ได้อย่างแท้จริง

การทำความเข้าใจว่า AI คือกระจกสะท้อนตัวตนมนุษย์ ทำให้เราหวาดกลัวเทคโนโลยีน้อยลง และหันกลับมาตั้งคำถามสำคัญต่อชีวิตมากขึ้นว่า เราอยากเป็นมนุษย์แบบใดในโลกที่ AI กำลังก้าวหน้าอย่างไม่หยุดยั้ง คำตอบของคำถามนี้ไม่ได้กำหนดอนาคตของเทคโนโลยีเท่านั้น แต่กำหนด “อนาคตของตัวเอง” ด้วย

อนาคตไม่ได้เป็นของ AI หรือมนุษย์ แต่อยู่ในมือของมนุษย์ที่ใช้ AI อย่างมีความหมาย

ในยุคที่ปัญญาประดิษฐ์ก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว มนุษย์ไม่จำเป็นต้องหวงเกรงว่าจะถูกกลืนหายไป เพราะตัวตนของมนุษย์ไม่ได้ถูกกำหนดด้วยเทคโนโลยีภายนอก หากเกิดจากความตระหนักรู้ภายใน ความสัมพันธ์ที่เรามีต่อกัน ความหวังที่หล่อเลี้ยงชีวิต และการเลือกที่จะเป็นใครในทุกย่างก้าวของแต่ละวัน

เมื่อใช้เป็น AI จึงไม่ใช่คู่แข่ง หากเป็น “พลังเสริม” ที่ช่วยให้มนุษย์มีเวลาและพลังมากขึ้นในการกลับมาเป็นมนุษย์อย่างเต็มรูปแบบ มนุษย์ที่คิดเป็น รู้สึกเป็น รักเป็น และมีคุณธรรมกำกับการกระทำ มนุษย์ที่รับผิดชอบต่อส่วนรวมและสร้างคุณค่าให้โลกด้วยหัวใจและสติปัญญาของตนเอง

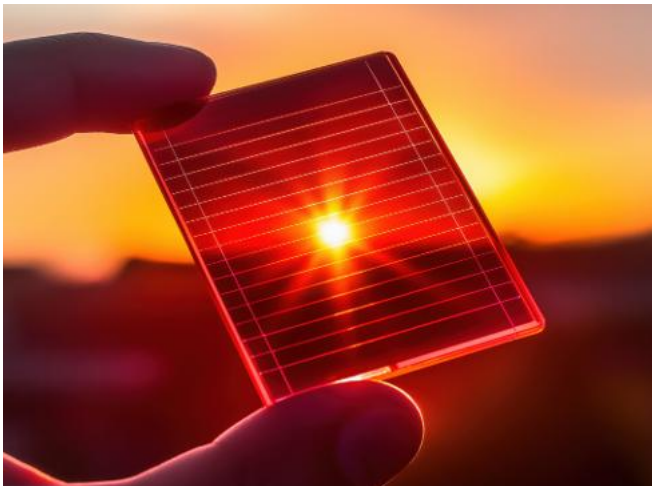
ท้ายที่สุด อนาคตไม่ได้ขึ้นกับว่า AI จะพัฒนาไปได้ไกลเพียงใด แต่อยู่ที่มนุษย์แต่ละคนจะเติบโตภายในลึกซึ้งเพียงใด และเลือกใช้เทคโนโลยีเพื่อให้ความมั่งคั่งของมนุษยชาติเดินหน้าไปพร้อมกับความก้าวหน้าของโลกใบนี้ ➡



โซลาร์เซลล์ และ Perovskite

แนวโน้มเทคโนโลยีพลังงาน ที่หน่วยงานคมนาคมควรรู้เท่าทัน

เมื่อข้อจำกัดของพลังงานแบบดั้งเดิมมีมากขึ้น นวัตกรรมพลังงานแสงอาทิตย์ จึงเข้ามามีบทบาทใหม่ในการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานแห่งอนาคต



เมื่อสังคมโลกกำลังก้าวเข้าสู่ยุคแห่งการเปลี่ยนผ่านครั้งสำคัญ เนื่องจากทรัพยากรพลังงานแบบดั้งเดิมเริ่มมีข้อจำกัด ทั้งในด้านปริมาณและการสร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การมองหาทางเลือกใหม่ที่ยั่งยืนจึงไม่ใช่เพียงกระแสความนิยม แต่เป็นความจำเป็นเร่งด่วนในการวางรากฐานเพื่อพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะในมิติของ “โครงสร้างพื้นฐาน” ซึ่งเป็นฟันเฟืองหลักที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจ สังคม และคุณภาพชีวิตของประชาชนเข้าด้วยกัน

ท่ามกลางความท้าทายด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและต้นทุนทรัพยากรที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เทคโนโลยีพลังงานสะอาดได้กลายเป็นหัวใจสำคัญในการออกแบบและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

โดยเฉพาะ “โซลาร์เซลล์” หรือเทคโนโลยีการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ ซึ่งเป็นนวัตกรรมที่มีการพัฒนาอย่างก้าวกระโดด จากจุดเริ่มต้นบนหลังคาอาคารหรือโรงไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ ผู้การบูรณาการเข้ากับงานทางและระบบคมนาคมขนส่งในระดับสากล

บทความฉบับนี้จึงมุ่งหวังที่จะนำเสนอข้อมูลความรู้เกี่ยวกับเทคโนโลยีโซลาร์เซลล์ในปัจจุบัน พร้อมทั้งพาไปทำความรู้จักกับวัสดุแห่งอนาคตที่จะเข้ามามีบทบาทสำคัญในการทลายขีดจำกัดเดิม เพื่อสร้างความเป็นไปได้ใหม่ ๆ ในการออกแบบโลกแห่งการเดินทาง ซึ่งถือเป็นองค์ความรู้พื้นฐานที่บุคลากรด้านโครงสร้างพื้นฐานควรทำความเข้าใจ เพื่อให้เท่าทันต่อพลวัตความเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีระดับสากลและก้าวไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างแท้จริง

โซลาร์เซลล์ในปัจจุบัน เทคโนโลยีที่พิสูจน์ตัวเองแล้ว

รากฐานสำคัญของเทคโนโลยีพลังงานแสงอาทิตย์ในปัจจุบันคือ “โซลาร์เซลล์ชนิดซิลิคอน” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่ได้รับการพิสูจน์ประสิทธิภาพมาอย่างยาวนาน ด้วยจุดเด่นด้านความเสถียร อายุการใช้งานที่ยาวนาน และมาตรฐานรองรับในระดับอุตสาหกรรม จึงถูกนำไปใช้อย่างแพร่หลาย ตั้งแต่ภาคครัวเรือนไปจนถึงโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของภาครัฐ อย่างไรก็ตาม ความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์ไม่เคยหยุดนิ่ง นักวิจัย

ทั่วโลกยังคงเดินหน้าค้นหาวัสดุและแนวทางใหม่ ๆ เพื่อมุ่งลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตไฟฟ้า และขยายขอบเขตการใช้งานของพลังงานแสงอาทิตย์ให้หลากหลายและยืดหยุ่นยิ่งกว่าที่เคยเป็นมา

Perovskite ัญมณีแห่งการวิจัยที่ทั่วโลกจับตามอง

ท่ามกลางการแสวงหานวัตกรรมด้านพลังงาน "Perovskite" (เพโรฟสไกต์) ได้ก้าวขึ้นมาเป็นวัสดุที่ได้รับความสนใจอย่างกว้างขวางในรอบทศวรรษที่ผ่านมา ด้วยโครงสร้างผลึกเฉพาะตัวที่มีประสิทธิภาพสูงในการดูดซับแสงและแปลงเป็นพลังงานไฟฟ้า แม้ปัจจุบันยังอยู่ในขั้นตอนการวิจัยและพัฒนาเพื่อรองรับการใช้งานเชิงอุตสาหกรรม แต่ความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วในช่วงเวลาอันสั้นได้สะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพของวัสดุชนิดนี้ในฐานะ "เทคโนโลยีแห่งอนาคต" ที่อาจเข้ามามีบทบาทสำคัญในการเปลี่ยนแปลงโฉมหน้าอุตสาหกรรมพลังงานของโลก

5 คุณลักษณะเด่น ขุมพลังใหม่ที่นำศึกษา

เทคโนโลยี Perovskite นำเสนอความเป็นไปได้ใหม่ ๆ ผ่านคุณสมบัติที่น่าสนใจ 5 ประการ

1. **ประสิทธิภาพในทุกสภาพแสง** สามารถผลิตไฟฟ้าได้แม้ในสภาพแสงน้อยหรือแสงกระจาย ซึ่งตอบโจทย์พื้นที่เขตร้อนอย่างยิ่ง
2. **ความบางและเบาที่เหนือชั้น** เอื้อต่อการออกแบบบนพื้นผิวที่หลากหลายโดยไม่สร้างภาระด้านน้ำหนักให้แก่โครงสร้าง
3. **กระบวนการผลิตที่เป็นมิตร** เนื่องจากมีการใช้พลังงานในการผลิตต่ำและลดความซับซ้อนของขั้นตอนเมื่อเทียบกับเทคโนโลยีแบบเดิม
4. **การผสมพลัง (Hybrid)** สามารถใช้งานร่วมกับซิลิคอนเพื่อยกระดับประสิทธิภาพการผลิตไฟฟ้าให้สูงขึ้นไปอีกขั้น
5. **เสรีภาพทางการออกแบบ** เปิดโอกาสสู่การพัฒนาและสร้างสรรค์นวัตกรรมใหม่ เช่น ฟิล์มพลังงานแสงอาทิตย์หรือแผ่นกระจกโปร่งแสง

"โซลาร์เซลล์ชนิดซิลิคอน" ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่ได้รับการพิสูจน์ประสิทธิภาพมาอย่างยาวนาน ด้วยจุดเด่นด้านความเสถียร อายุการใช้งานที่ยาวนาน และมาตรฐานรองรับในระดับอุตสาหกรรม จึงถูกนำไปใช้อย่างแพร่หลาย ตั้งแต่ภาคครัวเรือนไปจนถึงโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของภาครัฐ



*การเรียนรู้และทำความเข้าใจแนวโน้ม
ของเทคโนโลยีพลังงาน ไม่ใช่เพียง
เพื่อการตัดสินใจเชิงนโยบายเท่านั้น
แต่คือการเสริมสร้างฐานความรู้
ให้แก่บุคลากรเพื่อให้สามารถมองเห็น
ความเปลี่ยนแปลงของโลก*

วิสัยทัศน์สู่การประยุกต์ใช้ ในโครงสร้างพื้นฐาน

ในระดับสากล เริ่มมีการศึกษาและทดลองนำเทคโนโลยีพลังงานแสงอาทิตย์รูปแบบใหม่ไปประยุกต์ใช้กับงานด้านคมนาคมอย่างเป็นรูปธรรม เช่น การพัฒนาระบบป้ายจราจรและอุปกรณ์เตือนภัยอัจฉริยะที่พึ่งพาพลังงานไฟฟ้าได้ด้วยตนเอง การใช้เซนเซอร์ตรวจวัดสภาพแวดล้อมที่ทำงานอย่างอิสระโดยไม่ต้องพึ่งพาโครงข่ายไฟฟ้าหลัก หรือแม้แต่การออกแบบอาคารสำนักงานของรัฐให้เป็นพื้นที่พลังงานสะอาดที่มีประสิทธิภาพสูงกรณีศึกษาเหล่านี้สะท้อนให้เห็นว่า เทคโนโลยีพลังงานไม่ได้เป็นเพียงเรื่องของการผลิตไฟฟ้าเท่านั้น หากแต่เป็นหัวใจสำคัญของการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานอย่างยั่งยืนในระยะยาว

ประเด็นท้าทายและการก้าวต่อไป

แม้จะมีศักยภาพสูงเพียงใด แต่ Perovskite ยังคงมีประเด็นที่ต้องติดตามอย่างใกล้ชิด โดยเฉพาะด้านความทนทานต่อสภาพอากาศอายุการใช้งานและการสร้างมาตรฐานการผลิตในระดับสากล การติดตามข้อมูลทางวิชาการและการทดลองในภาคสนามอย่างต่อเนื่อง จึงเป็นสิ่งสำคัญยิ่งก่อนจะนำมาประยุกต์ใช้ในวงกว้าง

การเรียนรู้และทำความเข้าใจแนวโน้มของเทคโนโลยีพลังงานไม่ว่าจะเป็นโซลาร์เซลล์ในปัจจุบันหรือนวัตกรรม Perovskite ในวันนี้ ไม่ใช่เพียงเพื่อการตัดสินใจเชิงนโยบายเท่านั้น แต่คือการเสริมสร้างฐานความรู้ให้แก่บุคลากร เพื่อให้สามารถมองเห็นทิศทางความเปลี่ยนแปลงของโลกได้อย่างแหลมคม

ในยุคสมัยที่เทคโนโลยีหมุนไปอย่างรวดเร็ว การ “รู้ก่อนเข้าใจก่อน” คืออาวุธทางปัญญาที่สำคัญขององค์กรภาครัฐในการก้าวเดินไปข้างหน้าอย่างมั่นคง มีวิสัยทัศน์ และพร้อมที่จะรับมือกับความท้าทายใหม่ ๆ เพื่อสร้างสรรค์โครงสร้างพื้นฐานที่ยั่งยืนให้แก่สังคมสืบไป





ชาบูวิวกังหัน ฅน เขาค้อ

ร้านชาบูท่ามกลางขุนเขา ที่โดดเด่นทั้งรสชาติอาหารและบรรยากาศ พร้อมวิวกังหันลมที่โอบล้อมธรรมชาติของเขาค้อ



เนื่องจากทีมบรรณาธิการวารสารทางหลวง ได้เดินทางไปจังหวัดเพชรบูรณ์ เพื่อทำสารคดีเรื่อง “เฉียดตายที่เขาค้อ” และเก็บภาพสะพานพ้อขุนผาเมืองหรือที่พวกเราชาวทางรู้จักกันดีในชื่อ “สะพานห้วยตอง” ซึ่งเป็นสะพานที่มีตอม่อสูงที่สุดในประเทศไทย

หลังจากที่เสร็จสิ้นภารกิจแล้ว ทีมงานของศูนย์สร้างทางหล่มสักมีน้องณัฐรดา กุลดิลก ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานทั่วไป น้องทศพล เปี้ยศิริมงคล (น้องเม่น) และน้องศิริวรรณ ฉันทบริสุทธิ (น้องรี) ได้พาคณะของเราตระเวนเก็บภาพในพื้นที่เขาค้อจนได้เวลาเที่ยงกลางวัน จึงปักหมุดมาที่ร้าน “ชาบูวิวกังหัน เขาค้อ” ตั้งอยู่ที่ทุ่งสมอ อําเภอลำทะเมนชัย ตัวร้านออกแบบให้โปร่งโล่ง สัมผัสได้ถึงสายลมเย็นที่พัดผ่านอย่างสม่ำเสมอ สอดรับกับบรรยากาศธรรมชาติสมชื่อร้าน ทั้งชาบูและกังหันลมเป็นวิวไกล ๆ ระหว่างรออาหาร ยังสามารถเพลิดเพลินกับการถ่ายภาพท่ามกลางวิวสวย ๆ ในบรรยากาศที่หลายคนยกให้เป็น “อาหารหลักอร่อย แต่วิวหลักล้าน”

เมนูอาหารของทางร้านมีให้เลือกหลากหลาย โดยเฉพาะชุดชาบูทั้งหมูและเนื้อ มีหลายขนาดตั้งแต่ไซส์ S ราคา 599 บาท ไซส์ L ราคา 1,299 บาท ไปจนถึงไซส์ XXL ราคา 1,599 บาท น้ำซุบน้ำดำรสชาติเข้มข้นกลมกล่อม

เสิร์ฟพร้อมน้ำจิ้มสุกี้และน้ำจิ้มซีฟู้ด ทีมงานทดลองสั่งชุด XXL ซึ่งมีปริมาณจานใหญ่มาก กลิ่นหอมของหมูหมักน้ำมันงาเตะจมูกทันที นอกจากนี้ยังมีเมนูยำและอาหารอื่น ๆ ให้เลือกอีกมากมาย อาทิ ยำปลาหมึก ยำกุ้งสด ยำไส้กรอก กุ้งชีส ปีกไก่ทอด กุ้งชุบแป้งทอด รวมถึงเครื่องดื่ม ขนม และของหวาน ทำให้ร้านแห่งนี้ตอบโจทย์ได้ทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะมาเป็นครอบครัว กลุ่มเพื่อน หรือสายกินสายถ่ายภาพก็เพลิดเพลินได้ครบทุกอรรถรส

ร้านเปิดบริการทุกวัน จันทร์-ศุกร์ 11.00-21.00 น. เสาร์-อาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์ 10.00-22.00 น. ก่อนที่ทีมงานเราจะเดินทางกลับ ผู้เขียนได้พูดคุยกับผู้จัดการร้าน และทราบว่าร้านเปิดให้บริการมาแล้วประมาณ 3 ปี เจ้าของร้านเป็นสุภาพสตรีชื่อ คุณปภัสร อุทัยรัตน์ นักธุรกิจในพื้นที่เขาค้อ ผู้เขียนบอกวัตถุประสงค์ว่าเราจะนำมารีวิวแนะนำลงวารสารทางหลวง ซึ่งทางผู้จัดการร้าน ก็ขอบคุณทีมงานเราเป็นอย่างดี

ท้ายที่สุด ทีมงานวารสารทางหลวงขอแนะนำว่า หากท่านเดินทางมาเขาค้อและกำลังมองหาร้านอาหารรสชาติอร่อยพร้อมบรรยากาศและวิวที่สวยงาม “ชาบูวิวกังหัน เขาค้อ” คืออีกหนึ่งจุดหมายที่ไม่ควรพลาด โดยสามารถค้นหาเส้นทางและข้อมูลที่ตั้งของร้านได้อย่างสะดวกผ่านสื่อโซเชียลมีเดียทุกช่องทาง

แล้วพบกันใหม่ในฉบับหน้า ว่าทีมงานจะพาทุกท่านไปลิ้มลองอาหารอร่อย ๆ ที่ใดต่อไป ▶





กรม ทางหลวง ทั่วประเทศ ผนึก กำลัง รับมือ อุทกภัย ภาคใต้

ท่ามกลางวิกฤตอุทกภัยภาคใต้ กรมทางหลวงเดินหน้าเต็มกำลัง เพื่อพาประชาชนก้าวผ่าน ความยากลำบากอย่างปลอดภัย





กรมทางหลวงระดมสรรพกำลังจากทั่วประเทศ เร่งช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยในพื้นที่ภาคใต้ โดยเฉพาะอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ซึ่งครอบคลุมทั้งการอพยพและบรรเทาทุกข์ประชาชน การอำนวยความสะดวกด้านการเดินทาง การซ่อมแซมและฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐาน ตลอดจนการคืนสภาพเส้นทางหลวงอย่างเร่งด่วน เพื่อให้ประชาชนสามารถกลับมาใช้ชีวิตและสัญจรได้อย่างปลอดภัยโดยเร็วที่สุด

จากสถานการณ์อุทกภัยรุนแรงในพื้นที่ภาคใต้ ช่วงปลายปี 2568 ส่งผลกระทบต่อประชาชนและการคมนาคมในหลายจังหวัด กรมทางหลวงได้รับนโยบายรัฐบาลและข้อสั่งการของกระทรวงคมนาคม ระดมกำลังเจ้าหน้าที่วิศวกร เครื่องจักร และทรัพยากรจากทุกหน่วยงานในสังกัด ดำเนินภารกิจช่วยเหลืออย่างเต็มกำลังตลอด 24 ชั่วโมง

ในระยะเร่งด่วน กรมทางหลวงได้จัดบริการรถบรรทุก 6 ล้อ จำนวน 7 คัน เพื่อรับ-ส่งประชาชนในพื้นที่น้ำท่วมโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย บนเส้นทางสำคัญที่ประสบปัญหาการเดินทางจากน้ำท่วม ได้แก่ บริการรับส่งจากสนามบินหาดใหญ่-ตัวเมืองหาดใหญ่ และบริการรับส่งจากโรงพยาบาลสงขลา นครินทร์-จังหวัดสตูล ควบคู่กับการมอบถุงยังชีพและสิ่งของจำเป็น เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย

ขณะเดียวกัน อธิบดีกรมทางหลวง พร้อมคณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ได้ร่วมโครงการ “จิตอาสาคนภาค ร่วมบรรเทาผู้ประสบอุทกภัย” ปลอ่ยคาราวานถุงยังชีพกว่า 10,000 ชุด พร้อมรถบรรทุกและเครื่องจักรขนาดใหญ่ มุ่งหน้าลงพื้นที่ที่ประสบอุทกภัยเพื่อช่วยเหลือและเร่งฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมหลังสถานการณ์น้ำท่วม

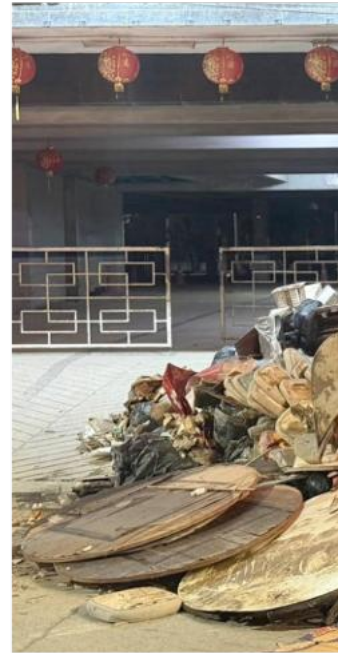
การดำเนินงานของกรมทางหลวงในช่วงวิกฤตครั้งนี้ เป็นการปฏิบัติภารกิจควบคู่กันสองด้านอย่างเป็นระบบ ด้านแรกคือภารกิจจิตอาสาและการบรรเทาทุกข์ โดยการจัดส่งถุงยังชีพและสิ่งของจำเป็นที่รวบรวมจากบุคคลากรในสังกัดทั่วประเทศ พร้อมสนับสนุนการเคลื่อนย้ายและการขนส่งด้วยรถบรรทุกยกสูงและรถปฏิบัติการ

ด้วยความร่วมแรงร่วมใจ กรมทางหลวงสามารถฟื้นฟูถนน ในเขตเมืองได้หลายกิโลเมตร พร้อมสร้างความปลอดภัยและ ความเป็นระเบียบเรียบร้อยให้ ประชาชนกลับมาใช้ชีวิตตามปกติ

เพื่อเข้าถึงพื้นที่ที่ถูกตัดขาด รวมถึงการนำเครื่องจักร และอุปกรณ์เฉพาะทาง เช่น รถบรรทุกติดเครน เข้าช่วยเหลือการอพยพประชาชน ผู้ป่วย และ ทรัพย์สินอย่างปลอดภัย

อีกด้านหนึ่งคือภารกิจเร่งซ่อมแซมและฟื้นฟู เส้นทางหลวง ซึ่งถือเป็นหัวใจสำคัญของการคืนชีวิต ให้กับพื้นที่ประสบภัย กรมทางหลวงได้เร่งซ่อมแซม ทางหลวงและสะพานที่ได้รับความเสียหาย พร้อม ติดตั้งสะพานเหล็กชั่วคราวแล้วเสร็จ 3 จุด และเปิด การจราจรในหลายเส้นทางสำคัญ รวมถึงการฟื้นฟู ผิวจราจร เคลียร์สิ่งกีดขวาง และการจัดทำทางเบี่ยง เพื่อให้การสัญจรกลับมาใช้งานได้อย่างปลอดภัย พร้อมทั้งวางแผนฟื้นฟูหลังน้ำลด ทั้งการดูแลโคลน เก็บกวาดเศษวัสดุ และทำความสะอาดผิวจราจร เพื่อสุขอนามัยและความปลอดภัยของประชาชน โดยในพื้นที่อำเภอหาดใหญ่ กรมทางหลวงได้ระดม กำลังเข้าปฏิบัติการทำความสะอาดและจัดเก็บ ขยะในเขตเมืองอย่างเร่งด่วน สามารถทำความสะอาด ถนนได้แล้วกว่า 14.3 กิโลเมตร และขนย้ายขยะออก จากพื้นที่สะสมกว่า 1,998 ตัน พร้อมเสริมกำลัง เครื่องจักรเพิ่มเติม เพื่อเร่งคืนสภาพเส้นทางและ ความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมืองให้แล้วเสร็จก่อน เทศกาลปีใหม่ และสนับสนุนการกลับมาใช้ชีวิตตาม ปกติของประชาชนในพื้นที่ประสบภัย

ด้วยความร่วมแรงร่วมใจของเจ้าหน้าที่ทุกหน่วยงาน กรมทางหลวงสามารถฟื้นฟูถนนในเขตเมืองได้หลาย กิโลเมตร พร้อมสร้างความปลอดภัยและความเป็น ระเบียบเรียบร้อยให้ประชาชนกลับมาใช้ชีวิตตามปกติ ได้อย่างรวดเร็ว ทั้งหมดนี้สะท้อนถึงความมุ่งมั่น ของกรมทางหลวงในการระดมศักยภาพทุกด้าน ทั้งกำลังคน เครื่องจักร และการบูรณาการร่วมกับ หน่วยงานในพื้นที่ ►





ย้อนรอยเส้นทาง เจียดตาย ของชาวทาง หล่มสัก

ถนนสายเขาค้อในวันนี้ เคยเป็นเส้นทางเจียดตายที่ชาวทางต้องแลกด้วยชีวิต ความกล้าหาญ และหัวใจของผู้เสียสละ ได้เปิดทางเพื่อให้แผ่นดินไทยก้าวผ่านความขัดแย้งสู่ความสงบดังที่เห็นในปัจจุบัน



เมื่อปลายเดือนพฤศจิกายน 2568 คณะทำงานวารสารทางหลวงได้เดินทางไปที่ศูนย์สร้างทางหล่มสัก ซึ่งได้นัดกับผู้อำนวยการศูนย์ฯ คือ นายวุฒิพงษ์ ธรรมศรี และนายคิดควร จุลบาท อดีตผู้อำนวยการสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และอดีตผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 6 (เพชรบูรณ์) ในช่วงที่ท่านเป็นผู้ควบคุมงานก่อสร้างสาย นางัว - สะเดาะพง - เขาค้อ ท่านผู้นี้เป็นหัวหน้าในการนำกำลังสร้างทางจากป่ารกทึบ ให้เขาค้อเป็นวิมานสวรรค์ขึ้นมาได้ วันนั้นนายช่างคิดควรได้นัดลูกน้องสหายร่วมรบให้คณะของเราสัมภาษณ์ ซึ่งได้มาเล่าสู่กันฟัง ดังต่อไปนี้

ท่านนายช่างคิดควรเล่าว่า “ในช่วงที่นายสวดยูกยั้งประมาณเดือนพฤศจิกายน 2519 ผมกำลังไปฝึก ปปส. (ป้องกันและปราบปรามผู้ก่อความไม่สงบ) ที่ค่ายฝึกหนองตะกูปากช่อง ซึ่งเป็นค่ายฝึกของศูนย์สงครามพิเศษลพบุรี เจ้าหน้าที่ของศูนย์ไปฝึกรุ่นนั้นทั้งหมด 19 คน พอฝึกเสร็จกลับมารายงานต่อ ผอ. ซึ่งตอนนั้นมีนายช่างศรีสวัสดิ์ อววิพันธ์ เป็น ผอ. ท่านก็จัดส่งพวกผมทั้ง 19 คนขึ้นไปปฏิบัติงานสร้างทางขึ้นเขาค้อทันที พร้อมมอบอาวุธประจำกายคือปืนกลทอมสันคนละ 1 กระบอก (เป็นปืนของสหรัฐอเมริกาที่ใช้ในสงครามโลกครั้งที่ 2) พรรคพวกผมทั้งหมดไม่มีใครปฏิเสธ เพราะทุกคนต่างก็คิดว่าได้ผ่านการฝึกทหารกันมาสด ๆ ร้อน ๆ ยิ่งได้อาวุธประจำกายด้วย ทำให้มีจิตใจฮึกเหิมอยู่ในสภาพพร้อมรบ”

ขณะที่รถวิ่งอยู่ช่วงกิโลเมตรที่ 3 นายช่างคิดควรบอกว่าที่ตรงนี้มีเคยมีการชุมนุมโจมตีของ ผกค. พวกเราอยู่บนเส้นทางต้องหมอบอยู่บนพื้นทาง ยิ่งกันจนกระสุนหมด ต้องขอกระสุนโดยใช้ผ้าเช็ดหน้าห่อแล้วขว้างจากด้านหลังไปสู่ส่วนข้างหน้า วันนั้นนายช่างกำพล อิทธิพงษ์ เข้ามาที่หน้างานด้วย (นายช่างกำพลฯ เป็นนายช่างโครงการสายศิลา - นาพอสอง - พื้นที่สีชมพูน้ำหนาว) รวมทั้งพีวีนิจ บุรณทอง นายช่างโครงการสายนางัว - สะเดาะพง - หนองแม่นา ก็ติดอยู่ในวงล้อมด้วยกัน จนคล้อยคำพออาศัยความสลัดถอนตัวกลับกิโลเมตรที่ 0 ได้โดยปลอดภัย

เมื่อวันก่อนแถวกิโลเมตรที่ 2 ชุดสร้างทางได้ถูกกับระเบิดมาครั้งหนึ่งแล้ว เมื่อคราวนั้นรถแทรกเตอร์ D9G แผ่นแทรกหลุดไป 3 แผ่น ช่างซ่อมต้องซ่อมทันทีและเดินต่อไปได้ (แนวคิดของท่าน ผอ. ศูนย์ฯ ท่านประพล สมุทรประภุต) เป็นการช่มขวัญฝ่ายตรงข้าม ในหลักการเดียวกันนี้ได้ใช้มาตลอด เช่น เมื่อคราวรถน้ำถูกข่มขู่

และทับกับระเบิด ก็จัดเทรลเลอร์มารับจากหน้างานกลับโรงงานศูนย์ฯ หล่มสัก แล้วจัดรถน้ำลักษณะเดียวกันพ่นหมายเลข (Number) รถเดียวกันกับคันที่ถูกข่มขู่ และทับกับระเบิด แล้วส่งเข้าพื้นที่หน้างานทันทีในวันนั้น เพื่อบอกว่าเครื่องจักรไม่เสียหายยังคงปฏิบัติการได้เช่นเดิมนับว่าเป็นการปฏิบัติการทางจิตวิทยาต่อทุกฝ่ายด้วย

พอรถวิ่งขึ้นเขามาถึงกิโลเมตรที่ 4 หน้าเขาค้อ นายคิดควรชี้ให้ดูทางด้านขวา พร้อมกับบอกว่าที่จุดนี้ ผกค. เอาหลักกันโค้งของเรามาขวางทางไว้ เขียนคำว่า “สุดเขตประเทศไทย ผกค.”

“ช่วงนั้นมีกำลังคุ้มกันไหมครับ”

“มีเหมือนกัน แต่เป็นกำลังพลของอาสาสมัครจังหวัดเพชรบูรณ์ (อส.พช.) ต่อมาก็ปรับกำลังเป็นหน่วยตำรวจ นปพ. (หน่วยปฏิบัติการพิเศษ) พอเหตุการณ์หนักขึ้น มีการชุมนุมโจมตี ก็จัดหน่วยทหารขนาดเล็ก (นทล.) 1 ชุด เข้าปฏิบัติการยึดหัวงานไว้” (นทล. เป็นหน่วยทหารจรยุทธ์ มีความคล่องตัวสูง กินนอนอยู่ในป่าเช่นเดียวกับ ผกค.)

พอเกือบถึงกิโลเมตรที่ 5 ทางขึ้นสุดลาดเนิน นายช่างคิดควรเล่าว่า “ตรงนี้มีเหตุการณ์สำคัญคือวันนั้นที่จริงแล้วผมกับโปรเจกต์คือ พีวีนิจ บุรณทอง จะต้องออกมาหน้างานพร้อมกัน แต่ผมรีบออกมาวางแผนเพื่อวางท่อก่อนก่อนออกมานั้นผมแต่งตัวด้วยชุดลายพราง มีพนักงานขับเครื่องจักรออกมาด้วยคนหนึ่งคือนายวิเชียรจิตบุญธรรม แต่งชุดลายพรางเหมือนกัน ส่วนโปรเจกต์นั้นใส่เสื้อคอกลม กางเกงสีขาว แต่งตัวเตรียมออกปฏิบัติงาน

ผมกับโปรเจกต์ถูกสายข่าวของฝ่ายเขารายงานเข้าไปหน้างานแล้ว พอรถโปรเจกต์มาถึงใกล้จุดที่ผมตั้งกล้อง



➤ เรื่องสิ้นคนทำงาน

วางแผนอยู่ โพรเจกต์ให้คนขับรถจอดตรงนั้นแล้วก็ลงมาคุยกับผม ถามผมว่าเป็นอย่างไรบ้าง ผมบอกว่าใช้ได้ พี่ช่วยลงไปดูให้ด้วยว่าเรียบร้อยไหม พี่วินิจก็เดินลงไปที่วางท่อ ส่วนคนขับรถหลังจากกลับรถเพื่อเตรียมพร้อมออกจากหน้างาน ได้จอดรอไว้ข้างรถของผมซึ่งเป็นรถแลนด์โรเวอร์ผ้าใบช่วงยาว นายวิเชียรนั่งอยู่กระบะท้ายหันหลังให้จุดตั้งกล้องสำรวจที่ผมกำลังส่องอยู่

ขณะนั้น นายเล็ก ต่ายจันทร์ คนขับรถของโพรเจกต์บังเอิญว่าวันนั้นใส่เสื้อคอกลมกางเกงสีขาวยellowเหมือนโพรเจกต์ ขณะที่ลงมาจากรถนายเล็กเขาสูบบุหรี่ด้วยใครเห็นเขาก็คงนึกว่าเป็นนายช่าง ส่วนผมเองจังหวะที่ผมส่องกล้องนั้น ผมถอดเสื้อลายพรางออกแล้วเพราะเข้านั้นอากาศร้อนอบอ้าวมาก เหลือแต่เสื้อคอกลมตัวที่ใส่ฝึก ปปส. ขณะที่นายเล็กเดินมาที่ผมยืนส่องกล้องอยู่นั้น ก็มีฟอร์แมนอีกคนคือ นายเสน่ห์ อินจน (ตอนนี้ลาออกไปแล้ว) ช่วงนั้นเองผมได้ยินเสียงปืนอาร์ก้าดังขึ้น 'แป๊ะ แป๊ะ' สองนัดจากเนินขวามือ

ผมหันไปเห็นนายเล็กล้มลง มีรอยกระสุนเข้าที่ปลายคางแหลบออกคอด้านขวา นายเสน่ห์ก็ล้มลงด้วยปากกระบอกปืน HK33 กระแทกพื้นจนลำกล้องคดใช้การไม่ได้ ผมคลานเข้าไปเอาผ้าพันคอสีม่วงที่มีอยู่เป็นสัญญาณบอกฝ่าย อุดรอยแผลที่ลำคอแต่เลือดก็ยังไม่ไหลทะลุผ้าออกมา ผมหันไปทางซ้ายบอก พชร. ให้กลับรถของผม แต่ได้ยินเสียงนายวิเชียรบอกว่า 'ผมถูกยิง' แล้วพุ่มลงกับพื้นรถ มีเลือดไหลทะลุกระเบลงพื้นดังจ๊อก ผมจะขึ้นไปดูแต่มีเสียงร้องบอกว่าอย่าขึ้นไป มันกำลังยิงอยู่ พอเสียงปืนเงียบลง ผมขึ้นไปดูเห็นนายวิเชียรถูกยิงจากด้านหลังทะลุหน้าอก ตัวซีดอ่อนระทวย จึงช่วยกันนำตัวนายวิเชียรขึ้นรถโพรเจกต์ที่กลับรถเตรียมไว้แล้วและนำนายเล็กส่งโรงพยาบาลเพชรบูรณ์พร้อมกัน ต่อมา



ได้รับวิทยุรายงานว่านายวิเชียรเสียชีวิตแล้วระหว่างทาง เพราะเสียเลือดมาก ส่วนนายเล็กปลอดภัย

วันนั้นสรุปว่ามีนายวิเชียรถูกยิง 1 นัด และนายเล็ก 1 นัด นายวิเชียรที่สวมชุดลายพรางเหมือนผมก็มารับเคราะห์แทนผม ส่วนนายเล็กคนขับรถโพรเจกต์นั้น ตอนหลังก็ลาไปบวช รายนั้นก็รับเคราะห์แทนโพรเจกต์เหมือนกัน”

หลังจากวันที่ถูกซุ่มยิงประมาณ 1 เดือน นายประสิทธิ์ กุณาคำ คนงานชุดกลางป่าชุดต่อก็ถูกซุ่มยิงที่ประมาณ กิโลเมตรที่ 6 เสียชีวิตทันทีอีก 1 ราย

บริเวณกิโลเมตรที่ 4-5 นี้หลังจากยกคันทางเป็นทางลง หินคลุกเตรียมจะลาดยาง รถส่งอะไหล่และเสบียงหุ้มเกราะของศูนย์ฯ หล่มลึก ก็ทับกับระเบิดจนไฟลุกไหม้ทั้งคัน นายเสริม ยกมา คนงานประจำรถถูกไฟไหม้ทั้งตัว ทนพิษบาดแผลไม่ไหวเสียชีวิตในเวลาต่อมา ส่วนคนขับคือ นายเสริมศิลป์ มั่นคงดี บาดเจ็บสาหัสและสูญเสียการได้ยิน

ต่อมาเมื่อวันที่ 9 พ.ย. 2521 ณ หน้างานด้านเขาคือที่ฐานกองไฟ พนักงานขับรถตัก นายพินิจ ดีขุน ก็ถูกซุ่มยิงเสียชีวิตคาที่ และในวันถัดมาคือวันที่ 10 พ.ย. 2521 รถดั้มบีบรกรทุกหินคลุกไปส่งหน้างานก็ทับกับระเบิดบนถนนและถูกซุ่มยิง ทำให้นายชิงชัย ปานันท์ พชร. เสียชีวิตทันที (นายชิงชัย ปานันท์ เป็น พชร. ขับรถประจำของผม แต่วันนั้นได้ส่งไปช่วยขับรถดั้มบี และเสียชีวิตดังกล่าว)





การค้ำในป่าที่ห้วงงานยอดเขาทราย อากาศหนาวมาก ตอนหัวค่ำก็เข้า อาศัยนอนใต้รถแทรกเตอร์ D9G ที่เพิ่งจอด แรก ๆ ก็อุ่นดีแต่พอตึก รถทั้งคันก็เย็นเหมือนตู้เย็น

นี่เป็นการสูญเสียกำลังพลเจ้าหน้าที่ของศูนย์ฯ หล่มสัก รวมทั้งสิ้น 6 คน ส่วนที่ ได้รับบาดเจ็บสาหัสและไม่สาหัส ก็มีเป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากปี 2521 แล้วไม่มีความสูญเสียถึงชีวิตอีก มีเพียงได้รับบาดเจ็บ แต่ต่อมาภายหลังมีพนักงานจากเขตการทางพิเศษโลก เสียชีวิตเพิ่มอีก 2 นาย

ช่วงต้นเดือนหลังปีใหม่ 2520 นายช่างคิดควรต้องเข้าไปวางแผนแนวสำรวจบ.2.1, 2.2 สะพานห้วยสวายขาด (กม. 7) โดยมี อจส. เป็นชุดคุ้มกัน "วันนั้นผมได้เปลี่ยนเส้นทางเดินเข้าที่หมายจุดก่อสร้างสะพาน โดยเดินออกจากท้ายบ้านนางั่วด้านทิศตะวันตก ทำให้ไปถึงหน้างานเกือบเที่ยงแล้ว ได้สำรวจวางแผน บ.2.1, 2.2 เสร็จแล้วเดินทางกลับในเส้นทางย้อนมาถึงกิโลเมตรที่ 6 เห็นชายฉกรรจ์ 7 - 8 คน ไม่สวมเสื้อ นิ่ง - นอน เล่นอยู่

ข้างทาง ท่าทางตกใจ ได้แต่นั่งนิ่ง ชุดของผมก็เดินลาดตระเวนกลับมาอีกโลเมตรที่ 0 ที่ฐานที่ตั้งอย่างปลอดภัยจากการสังเกตชุดชายฉกรรจ์นั้นน่าจะเป็นชุดที่คอยซุ่มโจมตีครั้งนั้น

นายช่างคิดควรบอกว่า มีอีกเหตุการณ์ที่จำได้ไม่ลืมคือ ช่วงที่จะเข้ายึดเขาทราย (ในแผนยุทธการผาเมือง เผด็จศึก 1 : 20 ม.ค. 2524 - 19 ก.พ. 2524) เมื่อได้เข้าดูพื้นที่ด้วยการเดินเท้าพร้อมด้วยพนักงานขับเครื่องจักรเพื่อดูแนวเส้นทางที่จะเข้ายึดแล้ว นายสังกา น้อยพิ พนักงานขับรถแทรกเตอร์ D8H ถอดใจขอลงกลับไปศูนย์ฯ ไม่ยอมเข้าทำงาน จึงส่งตัวกลับพร้อมทั้งกักบริเวณไม่ให้ติดต่อกับใคร เพราะเกรงความลับรั่วไหล (นายสังกาฯ ขอกลับขึ้นมาอีกในเวลาถัดมา และขับ D8H คันเดิมทับทุ่นระเบิด Anti-tank สูญเสียการได้ยิน ไม่บาดเจ็บนอกจากแน่นหน้าอก รถ D8H Arm คัดไม่มีอะไหล่เปลี่ยนนอกจากซื้อใหม่ทั้งคัน ต้องเผาตัดพอให้ช่องแทรกพอใช้ได้ แต่ใช้ได้ไม่นานโช้แทรกก็สึกต้องเชื่อมพอกกันบ่อย ๆ) ในวัน ว. ที่จะเข้าพื้นที่นั้น เป็นวันที่ 16 ก.พ. 2524 นับเป็นวันคล้ายวันเกิดของผม (โบราณเขาถือ) ผมจึงขอลือ่น ว. เป็นวัน ว.บวกหนึ่ง โดยได้แจ้งพี่เสือ (พลเอก พิจิตร กุลละวณิช นายทหารยุทธการยศพันเอกในขณะนั้น ปัจจุบันเป็นองคมนตรี) ผมได้เตรียม พ.ขับเครื่องจักร นายประกอบ แหลมดี ขึ้นขับ D8H แทนนายสังกาฯ ในวันที่ 17 ก.พ. 2524 ได้นำกำลังพร้อมเครื่องจักรมี D9G 1 คัน นายถนัด สุสระ เป็น พ.ขับฯ, D8H 1 คัน นายประกอบ แหลมดี เป็น พ.ขับฯ, D6C 2 คัน มี นายอ่อน สุขวัตร และนายพรหมสิทธิ์ เป็น พ.ขับ เคลื่อนกำลังจาก กม. 13 เข้า กม. 17 เพื่อขึ้นเขาทรายที่หมายโดยผ่านสันคอเขา (เนินมหัศจรรย์ปัจจุบัน) ได้ด้วยความปลอดภัย (กำลังพลของผมที่ว่าประกอบ ด้วยผมและคนงานพร้อมด้วยช่างปรับซ่อม มีเครื่องมือปรับซ่อมและอาวุธประจำกาย HK33 ทุกคน)

ดังนั้นจึงต้องค้ำในป่าที่ห้วงงานยอดเขาทราย อากาศหนาวมาก ชุดเครื่องแต่งกายไม่ได้เปลี่ยน นอนชุดนั้นเลย ตอนหัวค่ำก็เข้าอาศัยนอนใต้รถแทรกเตอร์ D9G ที่เพิ่งจอด แรก ๆ ก็อุ่นดีแต่พอตึกค่อนคืนไปแล้วรถเย็น เหล็กทั้งคันก็เย็นเหมือนตู้เย็น หนาวมาก ต้องขดตัวนอนไม่หลับเลยจนสว่าง อาหารเข้าเป็นข้าวที่หุงในหม้อสนาม ตั้งแต่เมื่อวาน (เพราะไม่ให้ก่อไฟในจุดพักแรม เพราะจะเป็นจุดสังเกตของฝ่ายตรงข้าม) ซึ่งเย็นและแข็ง ต้องใช้ช้อนขุดแล้วแบ่งกันอมเคี้ยวกลืนประทังความหิวรออาหาร



มาส่งตอนสาย ชุดออกทำงานต่อเข้ายึดเนินสูงชมในวันที่ 18 ก.พ. 2524 ได้ตรวจพบจุดคุ้มยิงของ ผกค. ที่ใช้ปืน ประส. ยิงทหารคุ้มกันสันนิษฐานหวัศจรรยในเย็นวันที่ 17 ก.พ. 2524 นั้นเสียชีวิตหลายนาย จะเห็นว่าแคล้วคลาดอัศจรรย ผกค. ไม่เห็นกลุ่มเครื่องจักรที่เคลื่อนเข้าพื้นที่สังหาร นั้น เพราะหากเห็นก็จะเลือกยิงเครื่องจักรได้อย่างสบาย เนื่องจากจุดที่คุ้มนั้นมองเห็นได้ชัดเจนมาก และการตอบโต้ของทหารฝ่ายเราจะกระทำได้อย่างมาก เพราะ ผกค. อยู่ในชัยภูมิที่ดีกว่า

ในวันที่ 18 ก.พ. 2524 นั้นฝ่ายเราต้องสูญเสียทหาร 1 นาย คือ ร.ท. ประสาร ริมสีม่วง (ชื่อหมู่บ้านริมสีม่วงที่ทุ่งสะเดาะพง) และนายทหารที่เหยียบกับระเบิดบุคคลพลวงกับ Anti-tank ที่ ร.ท. ประสาร หยุดอยู่พอดี หลุมระเบิดใหญ่มาก สามารถลงไปยืนกำบังได้สบาย กว้างประมาณ 3 เมตร ลึก 1.50 เมตร

สองวันต่อมาเราก็สามารถกรุยทางให้ทหารขึ้นไปยึดเนินชม กม. 17 ได้สำเร็จ และก็เป็นที่บุญมหาศาลของการที่ผมหยุดงานไปหนึ่งวันทำให้แผนปฏิบัติทางทหารซ้ำไปหนึ่งวันเหมือนกัน ถ้าทหารปฏิบัติตามได้ตามแผน ชาวเขามั้งแถบนั้นจะตายกันเป็นเบือเพราะฤทธิ์ระเบิดนาปาล์มหรือระเบิดเพลิง ช่วงที่แผนซ้ำไปทำให้พวกม้งอพยพออกจากหมู่บ้านกันไปหมด ก็นับว่าเป็นบุญของพวกม้งเหมือนกันที่รอดตายจากระเบิดเพลิง

วันที่ผมเศร้าสลดใจมากที่สุด คือ วันที่ผมต้องนำเครื่องจักรทำทางสำรองให้ทางฝ่ายทหารขึ้นไปยึดพื้นที่บนเขาย่า ซึ่งเป็นที่ตั้งพระตำหนักในปัจจุบัน ผมจำได้ว่า

ลูกน้องคนขับแทรกเตอร์ของเราหันมาถามผมว่า “ทำไมเราต้องมาทำ ทำไมไม่ให้ทหารช่างทำ” ผมตอบไปว่า “ก็เขามอบภารกิจให้กรมทางหลวง เพราะฉะนั้นเราต้องทำ”

ช่วงนั้นประมาณเดือนก.พ.-มี.ค. 2524 ซึ่งทางหน่วยคุ้มกันคือฝ่ายทหารเขาพร้อมอยู่แล้ว รอดแต่ด้านเครื่องจักรของเราผมกับพนักงานขับแทรกเตอร์มาซักซ้อมทำความเข้าใจในการที่เราจะต้องปฏิบัติงาน ซึ่งที่ม้งานมีพนักงานขับรถของ รพช. มาร่วม พอผมให้ชุดเครื่องจักรเข้าทำงานพนักงานขับแทรกเตอร์ของ รพช. ผู้นั้นขอลาออกทันทีพร้อมกับทิ้งกุญแจไว้กับรถ

ส่วนลูกน้องคนขับแทรกเตอร์ของเราเองหันมาถามผมว่า “ทำไมเราต้องมาทำ ทำไมไม่ให้ทหารช่างทำ” ผมตอบไปว่า “ก็เขามอบภารกิจให้กรมทางหลวง เพราะฉะนั้นเราต้องทำ”

“ถ้าทำก็ได้ แต่นายช่างต้องเดินนำหน้าไปก่อน” ด้วยสามัญสำนึกในการเป็นผู้นำเมื่อผู้ใต้บังคับบัญชาพูดมาอย่างนั้นผมก็แสดงความเป็นผู้นำและความเข้มแข็งให้เขาเห็น ผมจึงตอบไปว่า

“ได้ ผมจะเดินนำหน้าไปเอง”

ครับ ขอน้อมคารวะในสภาวะของความเป็นผู้นำ



เส้นทางที่เราจะทำจำลองขึ้นเป็นเส้นทางลากไม้เก่า อยู่ประมาณ กม. 25 เป็นเส้นทางเลียบริมเขา ผมเดินดูๆ ของผมอยู่คนเดียว ในใจคิดแต่เพียงอย่างเดียวคือทำ เพื่อรับใช้ชาติ ตายเป็นตาย พอเดินตามรถลากไม้เก่า ไปได้ประมาณ 200 เมตรเศษ ภาพที่เศร้าสลดที่สุด ก็บังเกิดกับสายตาคม คือ ศพทหารจีนห่อหุ้มกัน สร้างทางของทหารช่าง ข. พัน 4 ถูกนำมาเผาด้วยยาง รถยนต์เต็มไปหมดจนผมไม่สามารถนับได้ในเวลานั้น ผมก็ได้แต่ยืนไว้อาลัย ทำสมาธิในสงบนิ่ง ได้แต่ภาวนา ให้แก่ดวงวิญญาณนักรบผู้กล้าหาญเหล่านั้นไปสู่สุคติ พร้อมกับคิดว่าลูกเมีย พ่อแม่ ญาติพี่น้องของผู้ที่อยู่ใน กองเพลิงเหล่านั้นเขาจะรู้ไหมหนอ เขาก็คือผู้ที่มาทำมาหากิน หาเงินเลี้ยงลูก เลี้ยงเมีย เลี้ยงพ่อแม่ ป่านนี้พ่อแม่ ลูกเมียของเขาอาการกลับมา แต่หารู้ไม่ว่าเขาได้สิ้นชีวิต เสียแล้ว ผมเดินไปคิดไป ภาพที่ไฟเผาผลาญร่างกายเขา เหล่านั้นเมื่อสี่สิบกว่าปีมาแล้ว ยังเป็นภาพแห่งการต่อสู้ ที่ติดอยู่ต่อสายตา และอยู่ในความทรงจำอันเศร้าสลด ของผมจนทุกวันนี้

พอผมเดินสำรวจทางและสำรวจศพเสร็จ ผมก็กลับมา ที่ชุดเครื่องจักรของผม พร้อมกับบอกลูกน้องว่า “ทางข้าง ล่างนั้นเราไปไม่ได้แล้ว เพราะศพของทหารจีนห่อหุ้ม อยู่ตลอดเส้นทาง เราจะให้เครื่องจักรทับถมร่างของเขา ไปได้อย่างไร เราจำเป็นต้องเปลี่ยนเส้นทางขึ้นไปอีกชั้น หนึ่งตามบนสันเนินเหนือบริเวณนี้” แต่เมื่อผมสั่งให้คน ขับรถแทรกเตอร์คนที่บอกให้ผมนำหน้าไปก่อนแล้วเขา จะตาม เขาก็ยังไม่ยอมขึ้นขับรถ มิหนำซ้ำพนักงานขับรถ

คนอื่น ๆ ก็ไม่ยอมไป ผมจึงแจ้งให้ทาง ผอ. ศูนย์ฯ ทราบ และส่งทั้งชุดกลับศูนย์ฯ เพื่อฟื้นฟูวินัยกันต่อไป ในขณะนั้น ทางฝ่ายทหารเขาก็ยังรอเราอยู่ว่าจะเอาอย่างไร ผมก็เลย วิทย์ไปรายงานให้พล.อ. พิจิตรกุลละวณิชย์ทราบข้อขัดข้อง โดยขอเลื่อนการปฏิบัติเป็นวัน ว. บวกหนึ่ง แล้วผมก็ลงมา อยู่ที่ฐานเครื่องจักร กม. 13

รุ่งเช้าผมก็นำลูกน้องขึ้นไปปฏิบัติงานตามแผนเดิม โดยได้พนักงานขับรถแทรกเตอร์ 1 คน คือ นายกฤษณา มาดาป้อม พร้อมกับช่างปรับซ่อม 3 คน งานก็เดินไปได้ ตามแผน ยึดได้บริเวณบ้านกรมทางในขณะนี้ อยู่มาอีก 2 วัน พนักงานชุดที่กลับไปศูนย์ฯ เกิดฮึดสู้ขึ้น ก็ไปแจ้ง ความประสงค์กับ ผอ. ศูนย์ฯ ขอขึ้นไปร่วมต่อสู้กับนายช่าง คิดควรอีก ผอ. ศูนย์ฯ บอกว่า “รอรับด้วย” พอผมทราบ ทางวิทย์ที่ ผอ. แจ้งมา ผมรู้สึกดีใจมากจนบอกไม่ถูก และในใจมีความมุ่งมั่นว่าจะต้องสำเร็จแน่นอน และในปี พ.ศ. 2525 ก็สำเร็จตามเป้าหมายจริง

ครับ ตามที่นายช่างคิดควร จุลบาท ได้เล่ามาทั้งหมด ล้วนแล้วแต่เป็นผลงานของชาวศูนย์สร้างทางหล่มสัก ที่ได้แสดงผลงานไว้บนเส้นทาง ทุกชีวิตล้วนแล้วแต่เฉียด ตายด้วยกันมาทั้งนั้น

ทางจากบ้านนางั่ว ผ่านทุ่งสะเดาะพงไปยังหนองแม่เฒ่า และจากทุ่งสมอ ไปบรรจบกับสายแรกที่ทุ่งสะเดาะพง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2519 เพื่อให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายรัฐบาลสามารถ เข้าไปปฏิบัติภารกิจและยึดพื้นที่กลับคืนมาได้ จนกระทั่ง เขาคือเป็นแดนสวรรค์ของนักท่องเที่ยวในปัจจุบันนี้ ผมจึง ขอบันทึกบุคคลที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ ให้เจ้าตัวเขาได้ภูมิใจ ว่าเขาเป็นบุคคลที่โลกยังไม่ลืม

หน่วยกำลังคุ้มกันการก่อสร้างทางก็ต้องเพิ่มอัตรา กำลังเพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์ที่รุนแรงขึ้นตาม ลำดับ จาก อส. เป็นกองร้อยทหารม้า (ม. 210) และกอง ร้อยทหารราบ (ร. 3472) โดยมีปืนใหญ่สนับสนุน และ ต่อมาก็ต้องเพิ่มอัตรากำลังขึ้นอีก 2 กองร้อยทหารราบ

เมื่อก่อสร้างทางได้ถึง กม. 13+000 การก่อสร้างก็หยุด ชะงักลง เนื่องจากถูกต่อต้านอย่างหนัก จนกองทัพภาคที่ 3 ต้องปรับกลยุทธ์ใหม่ด้วยการเปิดยุทธการผาเมืองเผด็จศึก 1, 2 และ 3 อย่างต่อเนื่อง โดยใช้กำลังพลมากมาย การก่อสร้างทางจึงได้เปลี่ยนรูปแบบจากการก่อสร้างทาง สายหลัก มาเป็นการก่อสร้างทางลาลองยุทธวิธี เพื่อยึด พื้นที่และเพื่อส่งกำลังบำรุงให้กับหน่วยทหารที่ยึดพื้นที่ไว้ การปฏิบัติภารกิจเป็นไปด้วยความยากลำบากและเสี่ยง ต่ออันตรายอย่างยิ่ง ฝ่ายทหารต้องสูญเสียกำลังพลเป็น



จำนวนมาก กองทัพภาคที่ 3 ถึงกับต้องระดมกำลังพลเข้าสมทบอีก 8 กองพัน รวม 8 ทิศทาง จึงสามารถยึดพื้นที่เขาคว้อไว้ได้ทั้งหมด

ความสำเร็จของการก่อสร้างทางสายนี้แลกมาด้วยชีวิตและเลือดเนื้อของเหล่าทหารหาญจำนวนมากมายเจ้าหน้าทีกรมทางหลวงผู้กล้าหาญของศูนย์เครื่องมือกลห่มลัด และเขตการทางพิษณุโลก ผู้ต้องสละชีพไปในสมรภูมิเขาคว้อครั้งนั้น จำนวน 8 ท่าน คือ

1. นายสวຍ จันพุดม
ยามรักษาการณ์ (ศูนย์ฯห่มลัด)
2. นายวิเชียร จิตรบุญธรรม
พนักงานขับเครื่องจักร (ศูนย์ฯห่มลัด)
3. นายเสริม ยกมา
คนงานทำยารถหุ้มเกราะ (ศูนย์ฯห่มลัด)
4. นายประสิทธิ์ ภูมาคำ
คนงานสายทาง (ศูนย์ฯห่มลัด)
5. นายชิงชัย ปานันท์
พนักงานขับรถยนต์ (ศูนย์ฯห่มลัด)
6. นายพินิจ ดีขุน
พนักงานขับเครื่องจักร (ศูนย์ฯห่มลัด)
7. นายทองดี เหมือนหมอก
คนงานทำยารถบรรทุกน้ำ (เขตการทางพิษณุโลก)
8. นายพิภพ เกตุรัตน์กุล
พนักงานขับเครื่องจักร (เขตการทางพิษณุโลก)

ส่วนที่บาดเจ็บและพิการ และก๊โศคดีที่ไม่ต้องนำชื่อไปจารึกไว้ที่อนุสาวรีย์ผู้กล้าหาญกรมทางหลวง แต่ขอจารึกชื่อเขาเหล่านั้นไว้ในวารสารทางหลวงฉบับนี้ ชื่อมีทั้งหมด

14 รายชื่อ ดังมีรายนามต่อไปนี้

1. คุณสมชาย อยู่เชื้อ ช่างโยธา
2. คุณสุรพล บุญอินทร์ หัวหน้าช่างปรับซ่อมบุคคลท่านนี้โดนช่มยิงที่โค้งอาก้ว หรือ กม.14 ขณะนั่งรถขึ้นฐาน มีทหารคุ่มกันด้วย ขณะถูกโจมตี ทหารถูกกระสุนลูกตาเขาหลุดจากเบ้าตาห้อยรู้งริง ติดเอ็นอยู่นิดเดียว คุณสุรพลเอาผ้าเช็ดหน้าห่อลูกตานำตัวทหารไปส่งโรงพยาบาลพร้อมลูกตา
3. คุณเจียมศักดิ์ ปรีดาวรรณ ช่างปรับซ่อมช่างเชื่อม
4. คุณเล็ก ต่ายจันทร์ ช่างเครื่องกล (บุคคลท่านนี้ถูกยิงกระสุนเข้าปลายคางทะเลคอก)
5. คุณมณู ภูทอง ช่างเครื่องกล
6. คุณคิดควร จุลบาท นายช่างโยธาผู้ควบคุมโครงการ
7. คุณขันตี ยอดคำ (นั่งวิลแชร์) พนักงานขับเครื่องจักร
8. คุณสัมพันธ์ ศรีพุดม ท่านผู้นี้ทำหน้าที่ขับสิ่งทีะเลทรายเคลื่อนที่เร็ว รับส่งทหารและพนักงานที่บาดเจ็บส่งโรงพยาบาล
9. คุณอุทิน แสนใจวุฒิ (ถือวอร์คเกอร์) พนักงานขับเครื่องจักรหนัก โดนกับระเบิดขาขวาขาดรู้งริงต้องตัดขาเหนือเข่า เกิดเหตุที่ กม.8+800 เมื่อวันที่ 20 ก.ค. 2520 (ปัจจุบันใส่ขาเทียม)
10. คุณ(วนิดา)อริสา ทรัพย์รัตน์ พนักงานวิทยุ
11. คุณสมหวัง จุลบาท ภรรยานายช่างคิดควร จุลบาท
12. คุณทวิ นवलศรี พลรบวิทยุสนามและเป็นพนักงานขับเครื่องจักรหนัก
13. คุณถนัด สุสระ พนักงานขับเครื่องจักรหนัก
14. คุณทองอยู่ วงษา พนักงานขับรถบดล้อย่าง 824

นี่คือเรื่องราวเฉียดตายของชีวิตนักสู้ของชาวทางซึ่งในปัจจุบันนี้ไม่มีให้เห็นแล้วจะมีให้เห็นก็แต่รายชื่อผู้เสียสละชีพที่อนุสาวรีย์ผู้กล้าหาญของกรมทางหลวง ซึ่งจะมีพิธีวางพวงมาลาคารวะในวันคล้ายวันสถาปนากกรมทางหลวง คือ วันที่ 1 เมษายน ของทุก ๆ ปี ❏



Highways Journal

วารสารทางหลวง



www.doh.go.th



กรมทางหลวง



@prdoh1



@doh.thailand



@dohthai



departmentofhighway



สแกนเพื่อ
แสดงความคิดเห็น
และข้อเสนอแนะ

Highways Journal

วารสารทางหลวง

ร้อยเรียงเรื่องราว ข่าวสารความรู้ เคียงคู่ชาวทาง

ISSN 0125-4588

วารสาร ปีที่ 62 ฉบับที่ 2 กรกฎาคม - ธันวาคม 2568

Highways Journal

วารสารทางหลวง

ร้อยเรียงเรื่องราว ข่าวสารความรู้ เคียงคู่ชาวทาง



สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5
(บึงกาฬ-บอลิคำไซ)



สแกนเพื่ออ่าน

วารสารทางหลวงมีวัตถุประสงค์เพื่อประชาสัมพันธ์
บทบาทและภารกิจของกรมทางหลวงและสมาคม
สโมสรกรมทางหลวงรวมทั้งเผยแพร่ผลงานทาง
วิชาการ และสาระน่ารู้อื่น ๆ