

ISSN 0125-4588

วารสาร ปีที่ 61 ฉบับที่ 2 กรกฎาคม - ธันวาคม 2567

Highways Journal

วารสารทางหลวง

ร้อยเรียงเรื่องราว ข่าวสารความรู้ เคียงคู่ชาวทาง

คมนาคม
เพื่อโอกาสประเทศไทย





112 ปี กรมทางหลวง เดินหน้าประเทศไทยสู่การเป็น “ศูนย์กลางด้านคมนาคมในภูมิภาค”

วารสารทางหลวง ฉบับนี้จะเป็นฉบับที่ 2 ของปี 2567 จะรวบรวมองค์ความรู้และ กิจกรรมต่างๆ ของกรมทางหลวงระหว่างเดือน กรกฎาคม - ธันวาคม 2567 ซึ่งจะอยู่ในวาระครบรอบ 112 ปีกรมทางหลวง

เริ่มจากความพิเศษ การมอบนโยบายการทำงานในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ของอธิบดีท่านใหม่คือนายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อยในด้านต่าง ๆ เช่น ด้านงานก่อสร้างด้านงานบำรุงทาง ด้านงานอำนวยความสะดวก เป็นต้น และในคอลัมน์คลื่นลูกใหม่ นอกจากมีการแนะนำผู้อำนวยการระดับสูงที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่แล้ว ฉบับนี้เราได้รองอธิบดีใหม่ล่าสุดคือนายพงศกร จุลละโพธิ ซึ่งทีมบรรณาธิการได้รวบรวมประวัติและ ประสบการณ์การทำงานของท่านโดยสังเขป ติดตามอ่านกันได้เลยครับ ในคอลัมน์ท่องเที่ยวกับผู้อำนวยการแขวงทางหลวง เล่มนี้เราได้ไปเที่ยวดินแดนแห่งไดโนเสาร์ ณ จังหวัดขอนแก่น ขอเรียนว่าจังหวัดขอนแก่นมีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจหลายแห่ง เช่น พิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์ภูเวียง ณ ที่แห่งนี้ทีมงานวารสารได้บังเอิญพบกับ อาจารย์วรารุณ สุธีธร ท่านเป็นคนแรกที่ค้นพบฟอสซิลไดโนเสาร์ บอกเลยว่าท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านซากดึกดำบรรพ์ที่แท้จริง คอลัมน์สีสันคนทำทางจะเป็นกิจกรรมต่างๆ ที่สำคัญของกรมทางหลวงที่เราขอบันทึกไว้เพราะในอนาคตเรื่องราวเหล่านี้จะเป็นประวัติศาสตร์ เช่น การแข่งขันกีฬาภายในของกรมปัจจุบันไปจัดการแข่งขันในภูมิภาค ซึ่งครั้งนี้เป็นครั้งที่ 3 แล้วโดยจัดแข่งขันในพื้นที่ของสำนักงานทางหลวงที่ 10 (นครราชสีมา) ท่านผู้อ่านสามารถดูภาพบรรยากาศการแข่งขันและการสรุปผลการแข่งขันได้ในฉบับนี้

ความสุขหลังเกษียณเป็นอีกคอลัมน์หนึ่งที่น่าสนใจ เพราะสมาชิกจำนวนมากที่เกษียณแล้วแต่ยังคงติดตามผลงานและกิจกรรมต่าง ๆ ของกรมมาโดยตลอดฉบับนี้

ท่านจะได้พบกับท่านประวัติ รัตนสุวรรณ ขอบอกเลยว่าอายุเป็นเพียงตัวเลข ท่านมีประวัติการทำงานและการช่วยเหลือสังคมส่วนรวมที่น่าสนใจ ท่านมีสุขภาพกาย สุขภาพใจ รวมถึงมีแนวความคิดในการใช้ชีวิตที่ดีมาก ๆ ในส่วนของคอลัมน์จากวันนั้นถึงวันนี้จะเป็นเรื่องราวในอดีตที่สามารถเชื่อมโยงมาถึงปัจจุบัน ขอบอกว่าคอลัมน์นี้ไม่เอาไส้อาจจริงจะเขียนไม่ได้ (555) ฉบับนี้จะเล่าความถึงถนนสาย ร.7 (ชาวบ้านเรียกแบบนี้จริง ๆ) ซึ่งทีมบรรณาธิการ (อาวุโส) ได้ตามไปดูพื้นที่จริงถึง 2 ครั้ง และพอตามไปดูภาพเก่า ๆ ไม่น่าเชื่อจะคิดว่าภาพถ่ายสมัยรัชกาลที่ 7 จะคมชัดขนาดนี้ คอลัมน์ทางหลวงทางธรรมฉบับนี้ คุณปัญญา กุลเชื้อ ได้เขียนบรรยายความรู้สึกแห่งความเจ็บปวดจนเห็นภาพชัดเจนระหว่างความเป็นกับความตาย ซึ่งแพทย์ลงความเห็นว่าต้องตายแต่ทำไม่ตาย ท่านสมาชิกลองไปติดตามอ่านกันดูนะครับ

ในช่วงปลายปี 2567 ได้เกิดอุทกภัยขึ้นทั้งในภาคเหนือ ภาคกลางและภาคใต้ รวมแล้วมากกว่า 20 จังหวัด กรมทางหลวงได้ร่วมกันระดมทั้งเครื่องมือ เครื่องจักร และทรัพยากรต่าง ๆ ช่วยเหลือประชาชนในทุกพื้นที่ ในภาพถ่ายที่เห็นบางภาพ ท่านผู้อ่านจะพบว่ามียุติบัติถึงสองท่านลงพื้นที่ช่วยเหลือประชาชนในคราวเดียวกัน

กองบรรณาธิการขอเรียนว่าวารสารทางหลวงฉบับนี้เป็นฉบับที่ 2 ที่นำเสนอในรูปแบบ E-book ซึ่งท่านราชศักดิ์ สุทธินิล ผส.ทล.17 ในฐานะประธานแผนกวารสารทางหลวง ท่านเคยเปรยๆ ว่าในอนาคต บางฉบับอาจจะพิมพ์ออกมาเป็นเล่มวารสารอีกก็ได้ ทั้งนี้คงต้องดูความเหมาะสมในหลายๆ ด้านก็ขอให้ท่านสมาชิกได้ติดตามกันต่อไปนะครับ ในวาระส่งท้ายปีเก่า ต้อนรับปีใหม่ กองบรรณาธิการขออำนวยการอวยพรให้ท่านผู้อ่านทุกท่าน จงประสบแต่ความสุขสวัสดิ มีสุขภาพแข็งแรง ทั้งร่างกายและจิตใจ แล้วพบกันใหม่ในปี 2568

สารบัญ

22



ภาพหน้าปก

โครงการทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมืองหมายเลข 81
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

06 บทความพิเศษ
อธิบดีกรมทางหลวงคนที่ 34
นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย

10 คลื่นลูกใหม่
ทำความรู้จักกรองอธิบดีท่านใหม่

12 ท่องเที่ยวกับผู้อำนวยความสะดวก
แขวงทางหลวง
ไปเที่ยวดินแดนไดโนเสาร์
กับผู้อำนวยความสะดวกสำนักงาน
ทางหลวงที่ 7 (ขอนแก่น)

22 สารพันงานทาง

- โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่
ของสำนักงานทางหลวงที่ 7
(ขอนแก่น)
- กรมทางหลวงสืบสาน
พระราชดำริ สู่การใช้หญ้าแฝก
ป้องกันดินพังทลายบนถนน
ทางหลวงไทย

46 สีสันคนทำทาง

- การแข่งขันกีฬาภายใน
กรมทางหลวง
- งานพระกฐินพระราชทาน
กรมทางหลวง



คณะอนุกรรมการแผนกวารสารทางหลวง

นายกสมาคมสโมสรกรมทางหลวง

นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย

ที่ปรึกษา

นายสรารุท ทรงศิริไฉ

นายชูชาติ ชื่นมงคลสกุล

นายชัชวาลย์ บุญเจริญกิจ

นายสนิทธ พรหมวงษ์

นายอภิสิทธิ์ พรหมเสน

นายจิระพงศ์ เทพพิทักษ์

นายพงศกร จุลละโพธิ์

ประธานอนุกรรมการ

นายราชศักดิ์ สุทธิฉนวน

รองประธานอนุกรรมการ

นายกฤตยพงศ์ ศิริพลอย

อนุกรรมการและกองบรรณาธิการ

นายวิเชียร มีแก้ว

นายฉัตรเดช ศิลาโรจน์

นางจีราพิชญ์ ทับทิมแท้

อนุกรรมการและเหรียญกษาปณ์

นางสาววัชรภรณ์ สุนทรชื่น

อนุกรรมการและเลขานุการ

นางสาวเขมรัตน์ วีระโกมลศิลป์

ผู้ช่วยเหรียญกษาปณ์

นางสาวฉลองขวัญ สัมมาชีพ

ผู้ช่วยเลขานุการ

นางสาวสโรชา แสงมณี

จัดทำและออกแบบรูปเล่ม

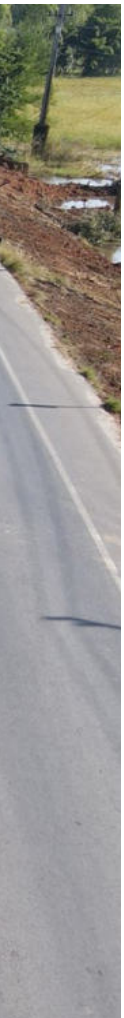
บริษัท ยูโทเปีย มีเดีย อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล

(ประเทศไทย) จำกัด

✉ admin@utopia-th.com

☎ 089-7747215

- 50** องค์ความรู้คู่ชาวทาง
เครื่องผสมแอสฟัลต์ รีไซเคิลแบบเคลื่อนที่
- 52** ก้าวไปกับสหกรณ์ฯ
สหกรณ์ฯ พัฒนาคุณภาพชีวิต
แก่สมาชิกและสังคม
- 56** ปกป้อง
คมนาคมไทยผลึกกำลังนานาชาติ
พลิกโฉมอนาคตทางหลวงเอเชีย
- 60** ความสุขหลังเกษียณ
จากถนนสายแรก ถึงการเกษียณ
อย่างมีความสุขของนายประวิติ
รัตนสุวรรณ
- 68** จากวันนั้นถึงวันนี้
ถนนสาย S.7
- 72** นายชูเล่าสู่กันฟัง
แจกของสองตะเกียง 2
- 76** ทางหลวงทางธรรม
ภาวนาให้เธอตาย
- 82** ทางหลวงชวนอ่าน
วางแผนสู่ชีวิตการเงินที่มั่นคง
- 90** กฎหมายน่ารู้ในชีวิตประจำวัน
 - กฎหมาย PDPA
 - สิทธิการขอให้ซื้อที่ดินส่วนที่เหลืออยู่
จากการเวนคืน
- 98** ทางหลวงทันโลก
วิธีการจัดตั้งองค์กรกำหนด
มาตรฐานแห่งกรมทางหลวง
- 100** ทางหลวงชวนชิม
ร้านอาหารวรรณภา ไก่ย่างเขาสวนกวาง
- 102** ทางหลวงช่วยเหลือประชาชน
กรมทางหลวงร่วมใจ ช่วยเหลือ
ผู้ประสบภัยน้ำท่วม
- 106** เรื่องสั้นคนทำทาง
เจียดตายในสายทางแดน ผค. ภาค 2



อธิบดีกรมทางหลวง คนที่ 34 นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย

ด้วยประสบการณ์นักบริหารระดับสูงบนเส้นทางสายคมนาคม จึงทำให้เกิดนโยบายกรมทางหลวง 2568 ที่มุ่งเน้น การนำนโยบายสู่การปฏิบัติ เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน

จากลูกหม้อ ทล. สู่อำนาจเป็น อธิบดีคนใหม่ ด้วยความรู้ด้านวิศวกรรมศาสตร์ และประสบการณ์ ของท่านอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย ผู้ที่คลุกคลีอยู่ในเส้นทางสายคมนาคม มาโดยตลอด ตั้งแต่การดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการ แขวงทางหลวง ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างทาง ผู้อำนวยการ กองฝึกอบรม รองอธิบดีกรมทางหลวง (ฝ่ายดำเนินงาน) อธิบดีกรมท่าอากาศยาน อธิบดีกรมทางหลวงชนบท และได้รับแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรี ให้รับตำแหน่งอธิบดีกรม ทางหลวงคนที่ 34 เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2567 ในวัย 59 ปี

การเดินทางครั้งสำคัญตามนโยบาย กรมทางหลวง 2568 ของอธิบดีคนใหม่

“คมนาคมเพื่อโอกาสประเทศไทย” นโยบายของรัฐ ซึ่งเป็นกรอบทำงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม กรมทางหลวงได้สานต่อความมุ่งมั่นผ่านนโยบายกรม ทางหลวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 “นำนโยบายสู่ การปฏิบัติให้เป็นรูปธรรม ภายใต้ระเบียบ กฎหมาย และ หลักธรรมาภิบาล เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อประโยชน์ ของประชาชน” ท่านอธิบดีกรมทางหลวงได้มีเป้าหมาย สำคัญในการสร้างประโยชน์สูงสุดให้แก่ประชาชน และ การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ประเทศอย่างยั่งยืนในทุกมิติ ซึ่งกรมทางหลวงมีโครงการ หลายอย่างที่ต้องเร่งดำเนินการทั้งสานต่อ สร้างใหม่ แก้ไขและบำรุงรักษา เพื่ออำนวยความสะดวกแก่พี่น้อง ประชาชนผู้ใช้ทาง นโยบายหลักมี 6 ส่วนด้วยกันดังนี้

ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง

กรมทางหลวงเร่งรัดการเตรียมความพร้อม และนำเสนอ ขออนุมัติโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายใหม่ การประกวดราคา คัดเลือกเอกชนเพื่อนำไปสู่การก่อสร้าง โดยเร็วได้แก่ M5 ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน, M9 วงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก ช่วงบางขุนเทียน-บางบัวทอง, M9 วงแหวน รอบกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ช่วงบางบัวทอง- บางปะอิน, M8 นครปฐม-ปากท่อ

เตรียมการและขับเคลื่อนการศึกษาและออกแบบ รายละเอียดมอเตอร์เวย์ที่เป็นกระดูกสันหลัง (Backbone) ของโครงข่ายระบบคมนาคมของประเทศ ตามแผนแม่บท MR-MAP เพื่อเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ที่มั่นคงและมีประสิทธิภาพสูง สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจ และกระจายความเจริญไปยังภูมิภาคต่าง ๆ เช่น MR2 แหลมฉบัง-โคราช, MR1 นครปฐม-นครสวรรค์, MR9 สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต, MR10 วงแหวนรอบที่ 3 โดยคำนึงถึง การจัดลำดับความสำคัญรูปแบบการดำเนินงาน แหล่งทุน และแผนการดำเนินงานในแต่ละเฟสด้วย

มีการวางแผนและออกแบบเพื่อแก้ปัญหาจราจร บริเวณทางแยกช่วงถนนที่เป็นคอขวดให้มีความปลอดภัย และคล่องตัวในการสัญจร โดยเฉพาะโครงข่ายทางหลวง สายหลักเชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด รวมถึง ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล และเมืองสำคัญในภูมิภาค

พร้อมทั้งเร่งจัดทำมาตรฐานโครงข่ายทางหลวงตาม มาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) เพื่อ



ประยุกต์ใช้ในการกำหนดรูปแบบการพัฒนาทางหลวงสายหลักและสายรอง รวมถึงจุดตัดทางแยกและการจัดการทางเข้าออกต่าง ๆ รวมถึงบูรณาการพัฒนาโครงข่ายถนนร่วมกับกรมทางหลวงชนบทอย่างเป็นระบบ เพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางและขนส่งสินค้าได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ พร้อมทั้งประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในงานสำรวจ และออกแบบเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความแม่นยำ ลดระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

สุดท้าย การปรับปรุงและพัฒนามาตรฐานของวัสดุงานทาง รูปแบบงานทาง งานโครงสร้าง องค์ประกอบด้านความปลอดภัย และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้งาน โดยนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ เพื่อให้เกิดการพัฒนาด้านวิศวกรรม ลดระยะเวลาการก่อสร้างยกระดับความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ด้านงานการก่อสร้าง

การพัฒนาทางก่อสร้างทางหลวงถือเป็นส่วนสำคัญในการเสริมสร้างระบบคมนาคมให้มีประสิทธิภาพและปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการ โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 จะมีการเร่งรัดโครงการสำคัญที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างให้สามารถเปิดบริการได้ตามแผน เช่น โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 (M6) ช่วงบางปะอิน-นครราชสีมา, โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 (M81) ช่วงบางใหญ่-กาญจนบุรี, โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 82 (M82) ช่วงบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว รวมถึงโครงการสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 ที่จังหวัดบึงกาฬ อีกทั้งให้เร่งตรวจสอบและประสานงานล่วงหน้าในการรื้อย้ายสาธารณูปโภค ต้นไม้ และขอใช้พื้นที่ก่อสร้าง บริหารงบประมาณ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้สอดคล้องกับแผนงานสำหรับโครงการก่อสร้างใหม่ และเน้นความปลอดภัยในทุกขั้นตอน ทั้งขณะปฏิบัติงาน การสัญจรในพื้นที่ก่อสร้าง และโครงสร้างที่ยังไม่แล้วเสร็จ

นอกจากนี้ ในด้านการบริหารงานก่อสร้างทางหลวงให้ดำเนินการเป็นไปด้วยความโปร่งใส มีระบบตรวจสอบเครื่องครัดทุกขั้นตอน พร้อมทั้งเร่งรัดประสานงานกับกรมบัญชีกลาง เพื่อนำนโยบายยอดผูกผู้รับเหมาของกระทรวงคมนาคมไปสู่การปฏิบัติให้เป็นรูปธรรม

ท้ายสุดคือการส่งเสริมบทบาทของศูนย์สร้างทางและศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน ในการเป็นแหล่งเรียนรู้และหน่วยงานนำร่องในการนำนวัตกรรมก่อสร้างที่ทันสมัยมาใช้เพื่อขยายผลการดำเนินงานต่อไป



ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง

ถือเป็นเรื่องสำคัญที่กรมทางหลวงต้องบำรุงรักษาทางหลวงไม่ให้มีหลุมบ่อ มีความสะอาด บำรุงรักษาให้อยู่ในคุณภาพที่ดีมีมาตรฐาน เพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง และยังต้องมีการตรวจสอบสภาพการใช้งาน (Condition Rating) ของโครงสร้างสะพานและทางลอดทั่วประเทศที่ใช้มานาน เพื่อวางแผนซ่อมแซมให้มั่นคงแข็งแรง ต้องเตรียมพร้อมเผชิญอุทกภัย ภัยพิบัติต่าง ๆ สามารถแก้ปัญหาให้เส้นทางกลับมาใช้ได้เร็วที่สุด รวมถึงป้องกันปัญหาบริเวณที่มักเกิดอุทกภัยและภัยพิบัติซ้ำซาก ส่วนงานควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกต้องดำเนินการให้เป็นตามกฎหมาย โปร่งใส และมีประสิทธิภาพ โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยมาช่วยในการบริหารจัดการขยายขอบเขตการทำงานให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศ รวมถึงบูรณาการข้อมูลจากหน่วยงานอื่น และปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เป็นปัญหาและอุปสรรค

ด้านงานอำนวยความสะดวก

จัดให้มีการยกระดับความปลอดภัยบนทางหลวง โดยคำนึงถึงลำดับชั้นของถนน (Road Hierarchy) และมาตรฐานความปลอดภัยสากล แก้ไขตรวจสอบจุดเสี่ยง (Black Spot) อย่างต่อเนื่อง รวมถึงทำการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) เพื่อประเมินความเสี่ยงแก้ไขจุดบกพร่องที่อาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ถนน ตรวจสอบเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาระบบไฟส่องสว่าง

และสัญญาณไฟที่ชำรุด ยกกระต๊อบการป้องกันอันตรายข้างทางหลวง (Roadside hazard) เช่น การติดตั้งราวกันอันตรายบริเวณไหล่ทางและร่องกลาง รื้อย้ายสิ่งกีดขวางหรือปรับปรุงสภาพข้างทางหลวงให้มีความปลอดภัย

พัฒนาและเพิ่มศักยภาพศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ (Highway Traffic Operation Center: HTOC) เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางให้ทันต่อทุกสถานการณ์ ร่วมงานกับทุกหน่วยงานในการแก้ไขป้องกันอุบัติเหตุทางถนนให้ครบทุกมิติ ทั้งการบังคับใช้กฎหมาย ความปลอดภัยของยานพาหนะ การให้ความรู้ การติดตามประเมินผล และยังต้องกำหนดขั้นตอนการทำงานและกลไกดำเนินงานประมาณและบุคลากรที่ชัดเจนในการจัดการความปลอดภัยทางถนนในงานก่อสร้างและบำรุงทาง

ด้านบริหารและจัดการองค์กร

ติดตามและเร่งรัดการใช้จ่ายงบประมาณให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ เน้นความสำคัญในการประชาสัมพันธ์เชิงรุก สื่อสารให้ข้อมูลกับประชาชนเพื่อให้ทราบถึงภารกิจและผลงานของกรมทางหลวง รวมถึงเกิดความเข้าใจและทัศนคติที่ดี เพื่อนำไปสู่ความร่วมมือและมีส่วนร่วมในการพัฒนาทางหลวง ที่สำคัญคือการบริหารทรัพยากรบุคคลภายใต้หลักธรรมาภิบาล ทบทวนโครงสร้างองค์กรปรับบทบาทภารกิจ พัฒนาบุคลากรให้มีทักษะองค์ความรู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลง

ส่วนสำคัญอีกหนึ่งอย่างก็คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้เกิดการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงมีความมั่นคงและปลอดภัยจากภัยคุกคามทางไซเบอร์ เร่งพัฒนาขยาย

ผลระบบให้บริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-services) สำหรับภารกิจต่าง ๆ ของกรมทางหลวงที่ต้องให้บริการแก่ประชาชน ตลอดจนจัดหาเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือให้เพียงพอ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน และปรับปรุงอาคาร สำนักงาน บ้านพัก ส่งเสริมสวัสดิการเพื่อสร้างขวัญกำลังใจให้กับบุคลากรของกรมทางหลวง

ด้านวิจัยพัฒนาและสิ่งแวดล้อม

ในยุคสมัยใหม่แบบนี้ การสนับสนุนและขับเคลื่อนการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมงานทางและการบริหารจัดการ ให้สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมเป็นเรื่องสำคัญ ต้องมีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาประยุกต์ใช้ เช่น การใช้ข้อมูลจากอากาศยานไร้คนขับ (UAV) สำหรับงานสำรวจออกแบบและการบริหารจัดการ ใช้แบบจำลองข้อมูลอาคาร (BIM) สำหรับงานสำรวจออกแบบและงานก่อสร้าง เป็นต้น อีกทั้งศึกษาวิจัยแนวทางการพัฒนาปรับปรุงถนนและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อรองรับการใช้งานรถยนต์อัตโนมัติ (Connected and Automated Vehicles) และรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicles) บนทางหลวงทั่วประเทศ ซึ่งต้องสร้างเครือข่ายร่วมมือกับทั้งภาครัฐและเอกชน ทั้งในและต่างประเทศ เพื่อพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรมต่าง ๆ

คู่มือแนวทางการพัฒนาทางหลวงสีเขียว (Green Highway) ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ก็เป็นอีกหนึ่งอย่างที่เราต้องจัดทำ ตั้งแต่การออกแบบ การก่อสร้าง การเปิดใช้งานการบำรุงรักษา ตลอดจนส่งเสริมการใช้วัสดุทางเลือก วัสดุเหลือทิ้ง และวัสดุที่นำกลับมาใช้ใหม่ และยังคงเน้นกระบวนการทำงานที่ช่วยลดการใช้พลังงาน ลดการปล่อยคาร์บอนและก๊าซเรือนกระจก ในภารกิจงานก่อสร้าง บำรุงรักษาทางและงานสะพาน อีกทั้งต้องให้ความสำคัญกับการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในเขตทางหลวง เพื่อให้ทุกคนสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่และเท่าเทียม

กลับมาเกษียณที่บ้านหลังเดิม

เนื่องจากเคยเป็นลูกหม้อกรมทางหลวงมาก่อน และจะเกษียณอายุราชการในวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2568 หากนโยบายทั้ง 6 ด้าน โดยเฉพาะโครงการหลัก ๆ สามารถเร่งรัดให้เสร็จสิ้นได้ตามเป้าหมาย ตามความตั้งใจของท่านอธิบดี ไชยวงศ์น้อย อธิบดีกรมทางหลวงคนที่ 34 เชื่อว่าจะเป็นส่วนสำคัญในการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนได้อย่างเป็นรูปธรรม



ทำความรู้จัก รองอธิบดี ท่านใหม่

ทำความรู้จักกับคลื่นลูกใหม่ของ
กรมทางหลวง ผู้ที่มากประสบการณ์
ความรู้และความสามารถ รองอธิบดี
ฝ่ายบำรุงทาง กรมทางหลวงคนล่าสุด

นายพงศกร จุลละโพธิ์

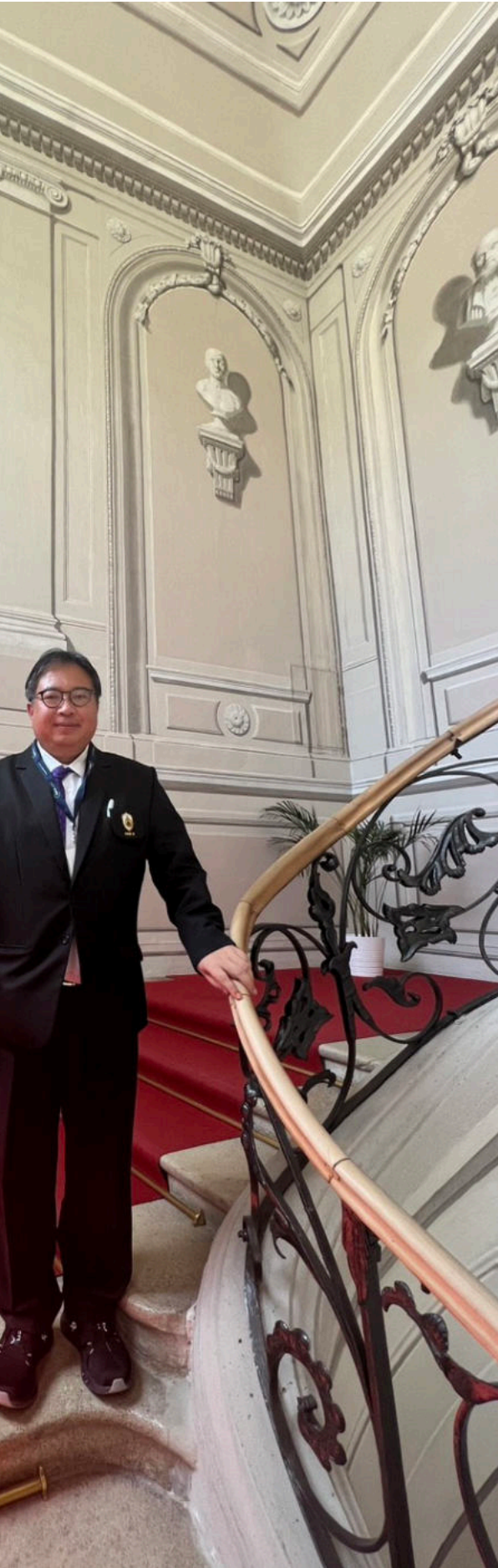
ประวัติ

วัน เดือน ปีเกิด	11 กันยายน พ.ศ. 2518
ตำแหน่งปัจจุบัน	รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง กรมทางหลวง

ประวัติการศึกษา

มัธยมศึกษาตอนปลาย	โรงเรียนเซนต์คาเบรียล
ปริญญาตรี	1. วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (โยธา) มหาวิทยาลัยรังสิต 2. นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สูงกว่าปริญญาตรี	1. PGdip construction management, London Southbank University 2. วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต (วิศวกรรมและการบริหารการก่อสร้าง) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี 3. รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต (การจัดการความปลอดภัย) โรงเรียนนายร้อยตำรวจ





ประวัติการรับราชการ

ปี พ.ศ. 2545	บรรจุเข้ารับราชการเมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2545 ตำแหน่ง วิศวกรโยธา ระดับ 3 สังกัดกองบำรุง กรมทางหลวง
ปี พ.ศ. 2547	วิศวกรโยธา ระดับ 4 ส่วนควบคุมน้ำหนักรยานพาหนะ สำนักบริหารบำรุงทาง
ปี พ.ศ. 2549	วิศวกรโยธา ระดับ 5 กลุ่มพัฒนาระบบบริหารงานบำรุงทาง สำนักบริหารบำรุงทาง
ปี พ.ศ. 2551	วิศวกรโยธา 6ว กลุ่มกำหนดกลยุทธ์และแผนงานบำรุงทาง สำนักบริหารบำรุงทาง
ปี พ.ศ. 2553	วิศวกรโยธาชำนาญการ กลุ่มประเมินผลสำนักมาตรฐานและประเมินผล
ปี พ.ศ. 2554	วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ กลุ่มมาตรฐานผู้รับจ้าง สำนักมาตรฐานและประเมินผล
ปี พ.ศ. 2558	รักษาราชการแทนเลขาธิการกรมสำนักงานเลขานุการกรม
ปี พ.ศ. 2559	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงร้อยเอ็ด
ปี พ.ศ. 2562	ผู้เชี่ยวชาญวิชาชีพเฉพาะด้านวิศวกรรมโยธา (ด้านบำรุงทาง) สำนักบริหารบำรุงทาง
ปี พ.ศ. 2563	ผู้อำนวยการสำนักบริหารบำรุงทาง
2 มกราคม พ.ศ. 2568	รองอธิบดีฝ่ายบำรุง กรมทางหลวง

เครื่องราชอิสริยาภรณ์

- ตริตาภรณ์มงกุฎไทย (ต.ม.) พระราชทานเมื่อ 5 ธันวาคม 2550
- ตริตาภรณ์ช้างเผือก (ต.ช.) พระราชทานเมื่อ 5 ธันวาคม 2553
- ทวีติยาภรณ์ช้างเผือก (ท.ช.) พระราชทานเมื่อ 5 ธันวาคม 2555
- ประถมาภรณ์มงกุฎไทย (ป.ม.) พระราชทานเมื่อ 28 กรกฎาคม 2564
- ประถมาภรณ์ช้างเผือก (ป.ช.) พระราชทานเมื่อ 28 กรกฎาคม 2567

แนวคิดการบริหาร

- รวดเร็วแต่ไม่เร่งรีบ : ตัดสินใจบนพื้นฐานของข้อมูลที่เพียงพอ
- ใช้ทีมงานช่วยตัดสินใจ : เปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็นที่หลากหลายช่วยชี้ทาง
- กล้าลงมือทำ : แม้อย่างไม่สมบูรณ์แบบ แต่การเริ่มต้นก่อนย่อมได้เปรียบ
- ปรับตัวได้ทันที : หากตัดสินใจแล้วผิดพลาด ก็พร้อมเปลี่ยนแผนอย่างรวดเร็ว ➡





U รุมบทรเรื่องไดโนเสาร์แห่งประเทศไทยได้เริ่มขึ้นที่จังหวัดขอนแก่น ด้วยเหตุนี้คำขวัญประจำจังหวัดขอนแก่นจึงมีว่า “พระธาตุขามแก่น เสียงแคนดอกคูน ศูนย์รวมผ้าไหม ร่วมใจผูกเสี่ยว เที่ยวขอนแก่นนครใหญ่ ไดโนเสาร์สิรินธรเน่ สุดเท่เหรียญทองแรกมวยโอลิมปิก”

ก่อนที่จะนำเที่ยวชมสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ของจังหวัดขอนแก่น เราขอแนะนำสำนักงานทางหลวงที่ 7 (ขอนแก่น) เสียก่อน

สำนักงานทางหลวงที่ 7 (ขอนแก่น) ตั้งอยู่เลขที่ 37 หมู่ 4 ถนนศรีจันทร์ ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น มีนายอำนวยพร ศรีอิสรานุสรณ์ เป็นผู้อำนวยการสำนัก มีแขวงทางหลวงในสังกัด 6 แห่ง คือ แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1 แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 2 (ชุมแพ) แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่) แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 1 (ในเมือง) แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 2 (หนองหาน) และแขวงทางหลวงชัยภูมิ ณ โอกาสนี้คณะวารสารขอขอบพระคุณ ผอ.อำนวยพร ศรีอิสรานุสรณ์ ที่ให้ความสะดวกกับคณะของเราในการเดินทางมาทำรายการท่องเที่ยวดินแดนไดโนเสาร์แห่งนี้จนสำเร็จการ

เนื่องจากสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญในจังหวัดขอนแก่นมีจำนวนมากแต่ในครั้งนี้จะขอกล่าวถึงเฉพาะที่คณะวารสารของเราได้ไปเยี่ยมชมเยือนนะครับ

ภาพบน คณะทีมวารสารทางหลวงเยี่ยมชมสถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดขอนแก่น **ภาพล่าง** ตลาดต้นตาล แหล่งช้อปปิ้งและแหล่งรวมความบันเทิงที่มีเอกลักษณ์โดดเด่น เหมาะสำหรับการเดินเล่นและเลือกซื้อสินค้าหัตถกรรม อาหารพื้นเมือง และของที่ระลึก

สถานที่ท่องเที่ยวแห่งแรกขอเข้าไปกราบไหว้บูชาสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ซึ่งเป็นที่เคารพนับถือของชาวจังหวัดขอนแก่น เพื่อเป็นสิริมงคลคือพระมหาธาตุแก่นนคร (วัดหนองแวง) ความโดดเด่นของสถานที่แห่งนี้คือเจดีย์ 9 ชั้นสูงใหญ่ มีฐานกว้างด้านละ 50 เมตร พระธาตุมีความสูงถึง 80 เมตร มีพระจุลธาตุ 4 องค์ ตั้งอยู่ 4 มุม และมีกำแพงแก้วพญานาค 7 เศียรล้อมรอบ หลังคาทรงเจดีย์ลดหลั่น 9 ชั้น มียอดเจดีย์สีทองสูงตระหง่านอยู่บนสุด ชั้นที่ 9 บนสุดเป็นที่ประดิษฐานพระบรมสารีริกธาตุ

- ชั้นที่ 1 มีจิตรกรรมฝาผนัง ประวัติเมืองขอนแก่น
- ชั้นที่ 2 พิพิธภัณฑสถาน มีเครื่องมือการประกอบ การทำมาหากิน
- ชั้นที่ 3 จัดแสดงของสะสมที่น่าสนใจ เช่น เครื่องถม ถ้วยชากาแฟ เป็นต้น
- ชั้นที่ 4 จัดแสดงของสะสม ได้แก่ พระพุทธรูป
- ชั้นที่ 5 ข้าวของเครื่องใช้ต่าง ๆ ของเจ้าอาวาสรูปแรก
- ชั้นที่ 6 หอพระอุปัชฌายาจารย์ และพระเกจิอาจารย์
- ชั้นที่ 7 มีมณฑปที่เป็นที่ประดิษฐานพระสังกัจจายน์
- ชั้นที่ 8 หอพระธรรม
- ชั้นที่ 9 หอพระพุทธ

เมื่อขึ้นถึงชั้นที่ 9 มองลงมาข้างล่างจะเห็นบึงใหญ่ คือ บึงแก่นนคร ซึ่งเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ และสถานที่ออกกำลังกายของคนในเมืองขอนแก่นมีลานจัดกิจกรรม และการจัดงานประเพณีต่าง ๆ

นอกจากพระมหาธาตุแก่นนคร (วัดหนองแวง) มุ่งหน้าไปทาง อำเภอภูผาม่าน แหล่งท่องเที่ยวชมความงามทางธรรมชาติอีกแห่งเมื่อมาถึงขอนแก่นแล้วต้องไปชมให้ได้



ภูผาม่านเป็นอำเภอที่อยู่ภายใต้ร่มกอดแห่งขุนเขา และม่านหมอกที่ยังคงความสงบและเรียบง่าย มีสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติให้แวะชมความงามได้อย่างจุใจ ยิ่งในช่วงหน้าหนาวมีสถานที่กางเต็นท์ไว้คอยต้อนรับนักท่องเที่ยวหลายจุด และเมื่อไปเที่ยวภูผาม่านแล้ว วันนั้นทั้งวัน ถ้ารอเวลาประมาณ 18.00 น. ก็จะได้เห็นฝูงค้างคาวออกจากถ้ำไปหากินเป็นริ้วขบวนนับล้านๆ ตัว วันนี้ทั้งวันก็หมดเวลากับการไปชมพระมหาธาตุแก่นนคร (วัดหนองแวง) และชมธรรมชาติภูผาม่าน

ตลาดต้นตาล

ตลาดต้นตาล (Ton Tann Green Market) ตลาดแห่งนี้ เป็นตลาดที่มีสินค้าตั้งแต่สาเกกะเบือยันเรือรบ ถือเป็นแหล่งช้อปปิ้งและแหล่งท่องเที่ยวแนวใหม่ที่มีทั้งแบบกลางแจ้งและอยู่ในอาคารสำหรับช่วงเวลาเย็นๆ สบายๆ หลังเลิกงาน

ตลาดต้นตาล ตั้งอยู่ในตัวเมืองขอนแก่นบนพื้นที่ 40 ไร่ อยู่ติดถนนมิตรภาพ ภายในมีร้านค้ากว่า 400 ร้านท่ามกลางบรรยากาศร่มรื่น โดยถูกสร้างขึ้นเพื่อเป็นศูนย์รวมชิ้นงานศิลปะ ของสะสมที่แต่ละคนโปรดปราน สิ่งประดิษฐ์ หรือของที่คนชื่นชอบสิ่งเดียวกัน เช่น กลุ่มเล่นิทาน กลุ่มละคร กลุ่มเต้นรำ กลุ่มถ่ายภาพ กลุ่มนักแสดงเปิดหมวก กลุ่มตีหม้อเพื่อสุขภาพ กลุ่มรถคลาสสิก บิ๊กไบค์ ฯลฯ มาโชว์ มาอวด แลกเปลี่ยนผลงานแบบคนใจเดียวกัน อีกทั้งยังมีกิจกรรมความบันเทิงต่างๆ ที่นำมารวมกันบนพื้นที่สีเขียวอันร่มรื่นด้วยแมกไม้มากมาย นอกจากนี้ยังมีร้านค้ากลุ่มแฟชั่นเสื้อผ้า เครื่องหนัง

เยี่ยมชมตลาดต้นตาลที่มีสินค้า ตั้งแต่สาเกกะเบือยันเรือรบ แหล่งช้อปปิ้งและแหล่งท่องเที่ยวแนวใหม่ ศูนย์รวมชิ้นงานศิลปะ ของสะสมที่แต่ละคนโปรดปราน สิ่งประดิษฐ์ หรือของที่คนชื่นชอบ สิ่งเดียวกันได้ที่ตลาดต้นตาล

เครื่องประดับต่างๆ หลากหลายมากมายให้พื้นที่พักผ่อน และสนามเด็กเล่น ถูกออกแบบไว้สำหรับทุกครอบครัว ทุกกลุ่ม และ ทุกวัย

มีจุดชมวิว ถ่ายภาพ และเวทิตันตาล สามารถจุผู้ชมได้ถึง 250 คน พร้อมแสงสีเสียงครบครันในบรรยากาศต้นตาลที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะตลาดต้นตาลสำหรับให้นักแสดงชาวขอนแก่นหรือจังหวัดใกล้เคียงมาโชว์ มาเต้น มาแสดง พร้อมกับดนตรีแสดงสดในช่วงเย็นของทุกวัน

ทั้งนี้ สามารถรับชมสินค้าไอเดียทำมือเก๋ ๆ หรืองานศิลปะในบรรยากาศสวน ร่มรื่น และอาจพบสินค้าชิ้นเดียวในโลกได้ที่นี้ ซึ่งนอกจากจะเดินชมสินค้าต่างๆ แล้วยังมีสถานที่เดินชมธรรมชาติร้านขายต้นไม้และอุปกรณ์แต่งสวน แต่งบ้าน เปิดบริการทุกวันตั้งแต่เวลา 16.00 น. - 23.00 น.

วัดทุ่งเศรษฐี

ประวัตินี้วัดทุ่งเศรษฐี ตั้งอยู่ในตำบลพระลับ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น มี "มหาเจดีย์รัตนนะ" หรือ "มหาเจดีย์



*เมื่อเดินทางผ่านดอนมะขาม ปรากฏว่า
แก้มมะขามที่ตายแล้วนั้น กลับยืนต้น
ถือเป็นที่น่าอัศจรรย์ คณะอัญเชิญ
พระอังคารธาตุจึงพร้อมใจกันสร้าง
เจดีย์ครอบต้นมะขามนี้ พร้อมกับนำ
พระอังคารธาตุและพระพุทธรูป
บรรจุไว้ในองค์พระธาตุ*

ศรีไตรโลกธาตุ” ได้ถูกสร้างโดยความริเริ่มของหลวงตาอ้อย หรือที่รู้จักกันในนาม “หลวงต่ายามแดง” ท่านได้ชักชวน ลูกหลานศิษยานุศิษย์ร่วมกันสร้างมหารัตนเจดีย์ฯ แห่งนี้ บนที่ดินแปลงหนึ่งของท่าน ซึ่งความโดดเด่นของมหาเจดีย์ จะมีรูปแบบการก่อสร้างที่สะท้อนถึงความเชื่อต่าง ๆ เป็นการผสมผสานกันอย่างลงตัวระหว่างองค์เจดีย์สำคัญ ทั้งสามโลก คือ เจดีย์จุฬามณีบนสวรรค์ชั้นดาวดึงส์ นครเจดีย์ในนาคพิภพ และมหารัตนเจดีย์ศรีไตรโลกธาตุ บนโลกมนุษย์ หากได้มาเยือนที่นี่แค่เพียงที่เดียวก็เหมือนกับว่าได้มาสักการะองค์เจดีย์ถึง 3 โลกเลยทีเดียว

พระมหาเจดีย์สร้างมาจากความเชื่อที่ว่า จุดนี้คือ บริเวณที่เชื่อมต่อระหว่าง 3 โลกธาตุ ทั้งสวรรค์ มนุษย์ และ เมืองบาดาล ตั้งอยู่ท่ามกลางบึงน้ำล้อมรอบ ตกแต่งบันได ทั้ง 4 ด้าน ด้วยลวดลายของสัตว์ 4 ตระกูล เรียกว่า บันได ธาตุสี่ พร้อมผู้ดูแลทั้ง 4 ทิศ องค์พระเจดีย์ออกแบบเป็น เจดีย์โถงโล่ง ทรงระฆังคว่ำแบบนานาชาติ ทั้งไทย ทิเบต จีน ฝรั่งเศส ผสมผสานกันอย่างสวยงาม ยังมีจุดสักการะ เจ้าแม่กวนอิม พระสังกัจจายน์ พระสีวลี และยังมีลานนรก ที่สร้างไว้เตือนสติด้วย

เจดีย์ราย เป็นเจดีย์องค์เล็กครอบเจดีย์ประธาน มีเทพ ทวารบาลอย่างเช่นท้าวเวสสุวรรณประจำอยู่แต่ละทิศ

ห้องปริศนาธรรมวงศ์ไศยวรรณ ตั้งอยู่ใต้มหาเจดีย์ฯ เป็นห้องแสดงภาพปริศนามธรรมการเกิด แก่ เจ็บ ตาย

ในส่วนของการเดินทางมาพระมหาเจดีย์ วัดจะตั้งอยู่ ทางเลี้ยวเมืองขอนแก่น ถ้ามาจากทางบ้านไผ่ถนนมิตรภาพ ก่อนถึงตัวเมืองจะมีทางเลี้ยวเขียนว่าไปกาฬสินธุ์ให้เลี้ยว ขึ้นสะพานไปตามลูกศร ขับไปอีกไม่กี่กิโลเมตรจะเห็นป้าย ชี้เข้าวัดด้านซ้ายมือ โดยรวมหากขับรถมาจากในเมือง จะใช้เวลา 10 นาที ระยะทางจากตัวเมืองขอนแก่น 8 กิโลเมตร



ภาพบน พระธาตุขามแก่น บูชานิสถานสำคัญของจังหวัดขอนแก่น อันเป็นที่เคารพสักการะของชาวจังหวัดขอนแก่น **ภาพขวาบน** คณะทีมงานวารสารทางหลวงเขื่อนวัดพระพุทธรูปอุทยานคำ สภาที่ศักดิ์สิทธิ์ที่มีรอยพระพุทธรูปจำลองให้ประชาชนกราบไหว้ **ภาพขวาล่าง** เขื่อนอุบลรัตน์ แหล่งกักเก็บน้ำที่สำคัญสำหรับการชลประทาน ผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ และช่วยบรรเทาอุทกภัยในพื้นที่โดยรอบ ขอบขอบคุณภาพจาก โรงไฟฟ้าพลังน้ำภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.)

พระธาตุขามแก่น

ตั้งอยู่ในวัดเจติยภูมิ ตำบลบ้านขาม อำเภอน้ำพอง สร้างขึ้นประมาณต้นพุทธศตวรรษที่ 25 ตามประวัติ โดยย่อกล่าวว่ามีเมรุภิกษุตรีเจ้าเมืองเมรุภิกษุ ซึ่งเป็นเมือง อยู่ในอาณาเขตของประเทศกัมพูชา มีความประสงค์ที่จะนำพระอังคารของพระพุทธเจ้าที่พระองค์ได้ไว้ เมื่อครั้งพระพุทธเจ้าปรินิพพานไม่นาน มาบรรจุที่องค์พระธาตุพนม จึงโปรดให้พระอรหันต์และพระเถระ เจ้าคณะ รวม 9 องค์ นำขบวนอัญเชิญพระอังคารมา ในครั้งนี้ เมื่อผ่านมาถึงดอนมะขามแห่งหนึ่ง ซึ่งมี ต้นมะขามใหญ่ที่ตายแล้ว เหลือแต่แก่น เนื่องจากเป็น เวลาพลบค่ำและบริเวณนี้ภูมิประเทศราบเรียบดี จึงหยุดคณะพักชั่วคราว รุ่งเช้าจึงเดินทางต่อไปจนถึง ภูเก้าพรว้า ปรากฏว่าพระธาตุพนมสร้างเสร็จแล้ว จึงเดินทางกลับและตั้งใจจะนำพระอังคารธาตุกลับไป ประดิษฐานไว้ที่บ้านเมืองของตน แต่เมื่อเดินทางผ่าน ดอนมะขามอีกครั้ง ปรากฏว่าแก้มมะขามที่ตายแล้วนั้น กลับยืนต้นแตกกิ่งก้านผลิบานเขียวชอุ่ม เป็นที่น่าอัศจรรย์

คณะอัญเชิญพระอังคารธาตุจึงพร้อมใจกันสร้างเจดีย์ครอบต้นมะขามนี้ พร้อมกับนำพระอังคารธาตุและพระพุทธรูปบรรจุไว้ในองค์พระธาตุและให้นามว่า “พระธาตุขามแก่น” มาจนทุกวันนี้ พระธาตุขามแก่นมีลักษณะเป็นเจดีย์สูงประมาณ 10 เมตรมีฐานเป็นรูปบัวคว่ำ ผังสี่เหลี่ยมสอบขึ้นด้านบน ปลายยอดเป็นฉัตรทอง องค์เรือนธาตุเป็นรูปดอกบัวตูม ย่อมุมไม้สิบสอง ด้านทิศตะวันออกติดกับองค์พระธาตุมีสิม หรือพระอุโบสถเก่า ซึ่งสร้างคู่กับพระธาตุมาแต่โบราณ เป็นสถาปัตยกรรมล้านช้างรูปทรงสวยงามลายฉลุไม้ที่หน้าบันช่อฟ้าใบระกาหางหงส์และลายรวงผึ้งที่บริเวณซุ้มด้านหน้าด้วยฝีมือประณีตและฝาผนังบริเวณประตูสิมมีภาพวาดฝีมือชาวบ้านเป็นรูปตำรวจถือปืนยาวเป็นทวารบาล ปัจจุบันองค์พระธาตุขามแก่นได้รับการบูรณะจากกรมศิลปากร มีการปรับปรุงทาสีองค์พระธาตุ ขยายบริเวณกำแพงแก้วทั้งสี่ด้านและตกแต่งให้มีทัศนียภาพที่สวยงาม

วัดพระพุทธรูปขนาดใหญ่

เป็นวัดที่ประดิษฐานรอยพระพุทธรูปจำลองและพระพุทธรูปสี่ขาขนาดใหญ่บนยอดภูพานคำ ใกล้ทางเข้าเขื่อนอุบลรัตน์ วัดพระพุทธรูปภูพานคำ ตั้งบริเวณไหล่เขาภูพานคำ อำเภออุบลรัตน์ เป็นที่ประดิษฐานรอยพระพุทธรูปจำลองในมณฑป และพระพุทธรูปสี่ขาขนาดใหญ่ หรือหลวงพ่อใหญ่ สูง 14 เมตร อยู่บนยอดเขามิบันไคทางขึ้นจากลานวัดไปยังยอดเขาจำนวน 1,049 ขั้น หรือจะขับรถยนต์ขึ้นไปถึงยอดเขาก็ได้ บนยอดเขามองเห็นทัศนียภาพทะเลสาบเขื่อนอุบลรัตน์ได้สวยงาม การเดินทางใช้เส้นทางเดียวกับทางไปเขื่อนอุบลรัตน์ ก่อนถึงประตูทางเข้าบริเวณเขื่อนจะมีป้ายวัดอยู่ด้านซ้ายมือ หรือจะใช้ทางเข้าวัดซึ่งอยู่ตรงข้ามกับโรงพยาบาลอุบลรัตน์ก็ได้

เขื่อนอุบลรัตน์

ถือเป็นเขื่อนอเนกประสงค์แห่งที่สองของประเทศไทย ซึ่งสร้างขึ้นถัดจากเขื่อนภูมิพล และเป็นเขื่อนผลิตไฟฟ้าพลังงานน้ำแห่งแรกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตั้งอยู่ที่ตำบลเขื่อนอุบลรัตน์ อำเภออุบลรัตน์ จังหวัดขอนแก่น และตำบลโนนสัง อำเภอโนนสัง จังหวัดหนองบัวลำภู ปิดกั้นแม่น้ำพองสาขาย่อยของแม่น้ำชี ตัวเขื่อนเป็นหินถมแกนดินเหนียว ยาว 885 เมตร สูง 32 เมตร สันเขื่อนกว้าง 6 เมตร อ่างเก็บน้ำมีความจุ 2,263 ล้านลูกบาศก์เมตรผลิตไฟฟ้าได้ 55 ล้านกิโลวัตต์ชั่วโมง

โครงการนี้ได้เริ่มก่อสร้างเมื่อปี พ.ศ. 2507 โดยการกู้เงินจากสถาบันเครดิตเพื่อการบูรณะแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน (K.F.W.) การก่อสร้างได้แล้วเสร็จเมื่อปลายปี พ.ศ. 2508 และเนื่องจากบริเวณที่สร้างเขื่อน มีลักษณะภูมิประเทศเป็นแม่น้ำที่ไหลผ่านช่องเขาทั้งสอง ซึ่งแม่น้ำมีลักษณะพองดูเหมือนอุกหินบ ชาวบ้านจึงเรียกเขื่อนนี้ว่า “เขื่อนพองหินบ” ตามชื่อดั้งเดิมของบริเวณนี้

โดยเมื่อวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ. 2509 พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตรเสด็จพระราชดำเนิน พร้อมด้วยสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง และทูลกระหม่อมหญิงอุบลรัตนราชกัญญา สิริวัฒนาพรรณวดี เมื่อครั้งดำรงพระอิสริยยศเป็นสมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าอุบลรัตนราชกัญญา สิริวัฒนาพรรณวดี (ฐานันดรศักดิ์ในขณะนั้น) ไปทรงประกอบพิธีเปิดเขื่อนและพระราชทานชื่อเขื่อนนี้ว่า “เขื่อนอุบลรัตน์”





คุณประโยชน์

เขื่อนอุบลรัตน์เป็นเขื่อนอเนกประสงค์ที่เอื้ออำนวยประโยชน์ ต่อประชาชนในด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. ด้านการผลิตไฟฟ้า สามารถผลิตไฟฟ้าได้ปีละ 56 ล้านกิโลวัตต์ชั่วโมง
2. ด้านการชลประทานและการเกษตร น้ำที่ปล่อยผ่านการผลิตไฟฟ้าแล้วจะส่งเข้าสู่ระบบชลประทานให้ประโยชน์แก่พื้นที่ เกษตรกรรมที่จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดมหาสารคาม จำนวน 300,000 ไร่ซึ่งสามารถจะเพาะปลูกได้ถึงปีละ 2 ครั้ง อีกทั้งยัง ปลูกพืชในฤดูแล้งได้ด้วย
3. ด้านการการประมง อ่างเก็บน้ำเขื่อนอุบลรัตน์ปัจจุบันเป็นแหล่งประมงขนาดใหญ่ที่สำคัญแห่งหนึ่งของประเทศทำรายได้ให้แก่ประชาชนในภูมิภาคนี้ในปีหนึ่ง ๆ เป็นจำนวนมาก ซึ่งช่วยยกระดับมาตรฐานการครองชีพของประชาชนให้สูงขึ้น

อุทยานแห่งชาติน้ำพอง

ตั้งอยู่ในท้องที่ของอำเภออุบลรัตน์ อำเภอบ้านฝาง อำเภอหนองเรือ อำเภอมีชัยบุรี อำเภอโคกโพธิ์ไชย จังหวัดขอนแก่นรวมทั้งพื้นที่บางส่วนของอำเภอบ้านแท่น อำเภอแก้งคร้อ จังหวัดชัยภูมิ

ลักษณะภูมิประเทศ

สภาพพื้นที่โดยทั่วไป มีลักษณะพื้นฐานเป็นเทือกเขาหินทราย สูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางคล้ายกับเทือกเขาทั่ว ๆ ไปของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบด้วยเทือกเขาที่สำคัญ ได้แก่ เทือกเขาภูพานคำ ภูเม็ง และภูผาดำ-ภูผาแดง ซึ่งเทือกเขาเหล่านี้ทอดตัวเป็นแนวยาวจากทิศเหนือสู่ทิศใต้ ขนานกับอ่างเก็บน้ำเขื่อนอุบลรัตน์

พิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์แห่งแรก ของประเทศไทย มีการจัดแสดง เนื้อหาเกี่ยวกับไดโนเสาร์ที่พบใน เทือกเขาภูเวียง และยังจัดแสดง กระดูกไดโนเสาร์ชิ้นแรกของ ประเทศไทย และโครงกระดูก ต้นแบบของภูเวียงโกซอรัส สิริบรเน่

เป็นแหล่งกำเนิดต้นน้ำลำธารส่วนหนึ่งของลำน้ำที่สำคัญหลายสาย เช่น ลำน้ำพอง ลำน้ำเชิญ ลำน้ำชี เป็นต้นแบ่งพื้นที่ได้เป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่อยู่ในเทือกเขาภูพานคำด้านทิศเหนือและด้านทิศใต้อยู่ในเทือกเขาภูเม็ง และเทือกเขาภูผาดำ-ภูผาแดง พื้นที่ด้านทิศตะวันตกมีสภาพลาดชันสลับกับหน้าผาในบางช่วงจรดที่ราบอ่างเก็บน้ำด้านล่าง ส่วนพื้นที่ด้านทิศตะวันออกเป็นที่ราบเชิงเขามีความสูงโดยเฉลี่ยประมาณ 600 เมตร

พืชพรรณและสัตว์ป่า

พื้นที่ประมาณร้อยละ 80 ของอุทยานแห่งชาติน้ำพองปกคลุมไปด้วยป่าเต็งรัง บริเวณที่ราบลุ่มและหุบเขาของอุทยานแห่งชาติ ทั้งในเทือกเขาภูพานคำและเทือกเขาภูเม็งมีสภาพเป็นป่าดิบแล้งที่สมบูรณ์ สลับกับป่าเบญจพรรณป่าทุ่งหญ้า และป่าไผ่ขึ้นกระจายอยู่ทั่วไปในบางพื้นที่ จัดเป็นป่าต้นน้ำลำธารที่ไหลลงสู่เขื่อนอุบลรัตน์ บริเวณนี้ยังเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่าและแหล่งผสมพันธุ์ที่สำคัญของอุทยานอีกด้วย พันธุ์ไม้มีค่า



และพบเห็นได้ทั่วไป เช่น เต็ง รัง เหียง พลวง พะยูง กระบก ประดู่ แดง มะพอก ตะเคียนหิน เป็นต้น พืชพื้นล่างจำพวกปรงป่า เถาวัลย์ ไม้หนามชนิดต่าง ๆ รวมทั้งสมุนไพรนานาพันธุ์อีกมากมาย

สำหรับสัตว์ป่า ส่วนใหญ่มักอาศัยอยู่ในป่าดิบแล้ง บริเวณเทือกเขาภูเม็ง เพราะเป็นแหล่งหากินและที่อยู่อาศัยที่อุดมสมบูรณ์และถูกรบกวนจากมนุษย์น้อยมาก สัตว์ป่าที่พบเห็นเป็นสัตว์ขนาดกลางและขนาดเล็ก อาทิ หมูป่า เก้ง หม่าจิ้งจอก เม่น นิ่ม กระต่ายป่า และนกชนิดต่าง ๆ เป็นต้น

แหล่งท่องเที่ยว

1. เขาภูเม็ง เป็นภูเขาที่สำคัญของชาวตำบลบ้านเม็ง และอีกหลายพื้นที่ในอำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น
2. คำโพน เป็นบ่อหินลักษณะกลมคล้ายปล่องภูเขาไฟ มีเส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ 5 เมตร ลึก 1.5 เมตร สันนิษฐานว่าน่าจะเกิดจากปรากฏการณ์การกัดเซาะของทรายเป็นเวลายาวนานจนเกิดเป็นหลุม หรืออาจเป็นปล่องภูเขาไฟในอดีต

จุดชมทิวทัศน์ หินช้างสี, น้ำตกห้วยเข, ผาจันได, ผาฝ่ามือแดง, ผาสุวรรณค์ และพลาญชาด หรือ ลานชาด

แหล่งท่องเที่ยวที่แนะนำแหล่งสุดท้ายซึ่งถือเป็นจุดไฮไลท์ของการท่องเที่ยวทริปนี้ คือ พิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์ภูเวียง ซึ่งตั้งอยู่ที่ ต.ในเมือง อ.เวียงเก่า

พิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์ภูเวียง เป็นพิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์แห่งแรกของประเทศไทย มีการจัดแสดงเนื้อหาเกี่ยวกับไดโนเสาร์ที่พบในเทือกเขาภูเวียง และยังจัดแสดงกระดูกไดโนเสาร์ชิ้นแรกของประเทศไทย และโครงกระดูกต้นแบบของภูเวียงโกซอรัส สิรินธรณ์

ภาพบนและล่าง อุทยานแห่งชาติภูผาม่าน แหล่งพักผ่อนและศึกษาเกี่ยวกับระบบนิเวศที่สำคัญ โดยมีสัตว์ป่าและพันธุ์พืชหลากหลายชนิดในความดูแลของกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช

วันที่คณะของเราไปชมพิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์ภูเวียงวันนั้น (17 ตุลาคม พ.ศ. 2567) ขณะที่ทีมเรากำลังจะไปทานอาหารกลางวันบริเวณห้องอาหาร ทีมเราได้พบกับคณะบุคคลกลุ่มใหญ่นั่งทานข้าวกันอยู่ จึงเข้าไปพูดคุยพบว่า เป็นทีมที่กำลังขุดค้นหาซากดึกดำบรรพ์ของไดโนเสาร์พอดิบบุคคลสำคัญวันนั้นคือนายสุธรรม วงษ์จันทร์ หัวหน้าอุทยานแห่งชาติภูเวียง อีกท่านหนึ่งที่สำคัญ คือ ดร.วารวุธ สุธีธร ข้าราชการบำนาญของกรมทรัพยากรธรณีผู้เชี่ยวชาญผู้คร่ำหวอดอยู่กับการศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับไดโนเสาร์ ซึ่งท่านเป็นคนแรกที่ค้นพบกระดูกไดโนเสาร์ชิ้นที่ชื่อว่า “สยามโมซอร์ส สุธีธรนิ” นั่นเอง ทีมวารสารไปสนทนากับท่านหลายเรื่องได้ความรู้มากมาย ในการนี้ท่านได้มอบหนังสือคู่มือผู้เล่านิทานเรื่อง หลุมขุดค้นไดโนเสาร์ภูเวียงมาให้ 1 เล่ม ซึ่งพอจะนำมาเล่าให้ท่านผู้อ่านได้ติดตามดังนี้

ปฐมบทไดโนเสาร์แห่งประเทศไทย

ในปี พ.ศ.2519 กรมทรัพยากรธรณี ทำการสำรวจแร่ยูเรเนียมในหุบเขาภูเวียง มาถึงพื้นที่ห้วยประตูตีหมา นายสุธรรม แยมเนียม นักธรณีวิทยาได้พบเข้ากับก้อนหินรูปร่างประหลาดบริเวณกลางลำห้วยประตูตีหมา มีลักษณะคล้ายกับกระดูกของสัตว์ขนาดใหญ่ จึงได้เก็บไปที่กรมทรัพยากรธรณี เพื่อทำการตรวจสอบโดยฝ่ายโบราณชีววิทยา



สยามโมซอร์ส สุธีรรณิ สัตว์เลื้อยคลานแห่งสยามประเทศ ถูกค้นพบโดยนายวราวุธ สุธีรรณ จากการค้นพบฟอสซิลของไดโนเสาร์ บริเวณยอดภูประตู่ตีหมาที่มีลักษณะ ทรงกรวยคล้ายฟันจระเข้ นับเป็น การค้นพบครั้งแรกของทวีปเอเชีย

ดร.ฟิลลิป จองเวียร์ ขณะที่อยู่กรมทรัพยากรธรณี ได้จำแนกว่ากระดูกชิ้นดังกล่าวเป็นชิ้นส่วนกระดูกต้นขาของ ไดโนเสาร์ขนาดใหญ่ ในช่วงกลางถึงปลายมหายุคมีโซโซอิก จากนั้น รุจา อิงคะวัต และดร.ฟิลลิป ตาเก้ ได้ทำการศึกษารายละเอียดของกระดูกชิ้นดังกล่าว พบว่าเป็นกระดูก ส่วนปลายของต้นขาไดโนเสาร์ซอโรพอด ซึ่งมีการบันทึกว่ามีการค้นพบในประเทศจีน มองโกเลีย และสปป.ลาว

คณะสำรวจไดโนเสาร์ ไทย-ฝรั่งเศส

ประเทศไทยมีรายงานของนักธรณีวิทยา กรมทรัพยากรธรณีว่ามีการค้นพบซากดึกดำบรรพ์ กระดูกสัตว์มีกระดูกสันหลังในหินตะกอนสีแดงของกลุ่มหินโคราช ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2500 เป็นต้นมา จนกระทั่งปี พ.ศ. 2519 ที่มีรายงานการค้นพบซากดึกดำบรรพ์กระดูกไดโนเสาร์อย่างเป็นทางการ

ในปี พ.ศ. 2523 คณะสำรวจไดโนเสาร์ระหว่างกรมทรัพยากรธรณีกับผู้เชี่ยวชาญฝรั่งเศสจึงเริ่มขึ้น ฝ่ายไทยประกอบด้วย รุจา อิงคะวัต, นเรศ สัตยารักษ์ และวราวุธ สุธีรรณ ส่วนฝ่ายฝรั่งเศสประกอบด้วย อีริค บุปโต, เลียนวาร์ด กินส์เบอร์ก, ฟิลิป จองเวียร์ และมิเชล มาร์แตง

คณะสำรวจใช้เวลา 10 วันโดยออกสำรวจค้นหาในพื้นที่ที่เคยมีรายงานว่าพบซากกระดูกในบริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ข้างถนนสายวังสะพุง-อุดรธานี คณะจึงได้พบกับกรามล่างของจระเข้โบราณและการตั้งชื่อใหม่ว่า ซูโนซุคัส ไทยแลนด์คัส

อาณาจักรไดโนเสาร์ภูเวียง

ในปี พ.ศ. 2524 คณะสำรวจฯ ได้เดินทางมายังภูเวียง และพบเศษกระดูกกับฟันมากมาย แต่ยังไม่สามารถศึกษารายละเอียดได้มากนัก

จนปี พ.ศ. 2525 ณ ยอดภูประตู่ตีหมา คณะสำรวจพบกระดูกสันหลังและกระดูกซี่โครงข้างซ้ายของไดโนเสาร์ขนาดใหญ่ ต่อมาเมื่อมีการสำรวจศึกษามากขึ้นก็ค้นพบหลักฐานและชิ้นส่วนมากขึ้น จนมีการตีพิมพ์ผลการศึกษาในวารสารที่มีชื่อเสียง และเป็นที่ยอมรับทั่วโลกเกี่ยวกับ ซากดึกดำบรรพ์สัตว์มีกระดูกสันหลัง

รายงานซากดึกดำบรรพ์ชิ้นแรกของภูเวียง คือ จระเข้ดึกดำบรรพ์ โคนิโอฟิลิส ภูเวียงเอนซิส ปัจจุบันประเทศไทยมีการค้นพบไดโนเสาร์ชนิดใหม่ของโลก 12 ชนิด และเป็นไดโนเสาร์ที่พบที่ภูเวียงถึง 5 ชนิด

ไดโนเสาร์ไทยตัวแรก

จากการค้นพบฟอสซิลของไดโนเสาร์บริเวณยอดภูประตู่ตีหมาที่มีลักษณะทรงกรวยคล้ายฟันจระเข้ ดร.อีริค บุปโต ผู้เชี่ยวชาญสัตว์เลื้อยคลานดึกดำบรรพ์ให้ความเห็นมีลักษณะแปลก และไม่ใช่มงกุฎของจระเข้ เมื่อทำการศึกษารายละเอียด จึงพบว่า เป็นของไดโนเสาร์กินปลา กลุ่ม สไปโนซอร์ และเป็น การค้นพบครั้งแรกของทวีปเอเชีย



จึงได้ตั้งชื่อใหม่ว่า “สยามโมซอร์ส สุธีธรนิ” สัตว์เลื้อยคลานแห่งสยามประเทศ เพื่อเป็นเกียรติแก่นายวราวุธ สุธีธร

ไดโนเสาร์เจ้าฟ้าสิรินธร

ซากดึกดำบรรพ์ไดโนเสาร์ขนาดใหญ่ที่พบบริเวณยอดภูประตูดิหมา ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2525 ได้รับการตั้งชื่อสกุลตามภูเวียง ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการค้นพบเป็นแห่งแรก และชื่อชนิดตั้งขึ้นเพื่อถวายพระเกียรติแก่สมเด็จพระเทพฯ ผู้ทรงสนพระทัยในงานบรรพชีวินวิทยาเป็นอย่างมาก มีการตีพิมพ์เผยแพร่เป็นทางการเมื่อปี พ.ศ. 2537 เป็นภูเวียงโกซอร์ส สุธีธรนิ

ไดโนเสาร์กินรีจำแลง

การค้นพบซากดึกดำบรรพ์และฟันไดโนเสาร์ในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอีกเรื่อย ๆ นอกเหนือจากไดโนเสาร์กินพืชและไดโนเสาร์กินเนื้อขนาดใหญ่ ยังมีการค้นพบไดโนเสาร์ขนาดเล็กอีก ซึ่งหนึ่งในนั้นเป็นการค้นพบไดโนเสาร์รูปร่างคล้ายนกกระจอกเทศ และตั้งชื่อให้ เป็นไทยว่า กินรีไมมัส ขอนแก่นแอนซิส และไดโนเสาร์ขนาดประมาณเท่าแม่ไก่ คอมพ์ซอกนาธัส

ไดโนเสาร์ทรรชสยาม

คงไม่มีใครไม่รู้จักชื่อ ทีเร็กซ์ ไดโนเสาร์ตัวเอกฮอลลีวูดจากซีรีส์ภาพยนตร์ Jurassic Park ในปี พ.ศ. 2536 โดยในปีเดียวกับที่ Jurassic Park ภาคแรกได้เข้าฉายที่ภูเวียงก็มีการค้นพบไดโนเสาร์กลุ่มไทรันโนซอร์ที่เก่าแก่ที่สุดในโลก บริเวณหลุมขุดค้นที่ 9 โดยคณะสำรวจที่มาพร้อมเจ้าลัดก็ ให้นำไอซ์ที่กำลังละลายน้ำอย่างรุนแรง จึงนำทางมาพบแอ่งน้ำบริเวณหินลาดยาว

สำหรับการค้นพบครั้งนี้ได้ตีพิมพ์ในวารสาร Nature วารสารธรรมชาติวิทยาที่มีชื่อเสียงที่สุดของโลก ปัจจุบันมีการศึกษาเกี่ยวกับไดโนเสาร์ สยามโม ไทรันนัส อีสานแอนซิส หลายครั้ง และพบว่าเป็นไดโนเสาร์กลุ่มซีลูโรซอร์พื้นฐาน ซึ่งเป็นบรรพบุรุษของไดโนเสาร์กินเนื้อ มีขนสมัยใหม่ รวมถึงนกในปัจจุบัน

ภาพถ่าย กินรีไมมัส ขอนแก่นแอนซิส ไดโนเสาร์นกกกระจอกเทศที่พบที่ขอนแก่น **ภาพขวาบน** วัดทุ่งเศรษฐี เป็นวัดที่มีความงดงามด้วยสถาปัตยกรรมไทยร่วมสมัยและบรรยากาศอันเงียบสงบ ภายในวัดมีพระมหาเถรสังฆปริณายกไตรโลกธาตุ **ภาพขวาล่าง** วัดหนองแวง หรือพระมหาธาตุแก่นนครวัดสำคัญที่มีเจดีย์ 9 ชั้น



ไดโนเสาร์นักล่าตัวใหม่ของภูเวียง

หลังจากการสำรวจไดโนเสาร์บริเวณเทือกเขาภูเวียงสิ้นสุดลงเมื่อปี พ.ศ. 2537 ตัวอย่างซากดึกดำบรรพ์ที่เก็บไว้จากการสำรวจครั้งนั้นถูกนำมาศึกษาวิจัยจนพบว่า เป็นไดโนเสาร์กินเนื้อชนิดใหม่อีกตัว และตั้งชื่อว่า “ภูเวียงเวเนเตอร์ แยมนิยมมิ” นักล่าแห่งภูเวียง และตั้งชื่อชนิดเพื่อเป็นเกียรติแก่ นายสุธรรม แยมนิยม ผู้พบกระดูกไดโนเสาร์ชิ้นแรก

ที่จริงแล้วสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดขอนแก่นที่น่าสนใจยังมีอีกมาก แต่พื้นที่เราไม่พอที่จะประชาสัมพันธ์ได้หมด หากผู้ที่สนใจต้องการท่องเที่ยวจริง ๆ คงต้องใช้เวลาสัก 2 - 3 วัน จึงจะเที่ยวได้หมด

การไปทำสารคดีท่องเที่ยวขอนแก่นครั้งนี้ก็ต้องขอขอบพระคุณผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 7 คือ นายอำนาจพร ศรีอิสรานุสรณ์ และผู้อำนวยการส่วนบริหาร คือ คุณอรัญญา อิศรางกูร ณ อยุธยา ผู้อำนวยการส่วนเครื่องกล คือ คุณอลงกต ทาขุสิริ รวมทั้งเจ้าหน้าที่อีกหลายท่านที่ได้เป็นมัคคุเทศก์นำชมสถานที่ต่าง ๆ จนงานแล้วเสร็จ 🙏

โครงการก่อสร้าง ขนาดใหญ่ ของสำนักงาน ทางหลวงที่ 7 (ขอนแก่น)



นำเสนอภาพรวมความก้าวหน้าของโครงการก่อสร้างทางหลวงขนาดใหญ่ในพื้นที่ สน.ทล. 7 (ขอนแก่น) ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 และปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

เนื่องจากคอลัมน์นี้ไปท่องเที่ยวเกี่ยวกับผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 7 (ขอนแก่น) ทางที่มบรรณาธิการได้ขอให้ทาง สน.ทล.ที่ 7 สรุปงานก่อสร้างขนาดใหญ่ในพื้นที่ ที่ได้ดำเนินการในปีงบประมาณพ.ศ. 2567 และโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่สำคัญที่จะดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 มาเพื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้อ่านวารสารทางหลวงของเราได้รับทราบได้ติดตามความก้าวหน้าซึ่งจะเป็นประโยชน์ในภาพรวมต่อไป มีรายละเอียดดังนี้

1. งานโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ในพื้นที่สังกัดสำนักงานทางหลวงที่ 7 (ขอนแก่น) ปีงบประมาณ 2567 สถานะโครงการ : ดำเนินการแล้วเสร็จ

ลำดับ	พื้นที่แขวงทางหลวง	โครงการ		ระยะทาง (กม)	รายละเอียดสัญญา	
		ทล.	ตอน		ระยะเวลา	ค่าก่อสร้าง (บาท)
1	ขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่)	229	อ.มัญจาคีรี-แยกช่องสามหมอก	26.335	1,020 วัน	1,129,429,779
2	อุดรธานีที่ 1	2	อุดรธานี-สระใคร (เป็นตอน ๆ)	15.190	900 วัน	679,500,000
3	ชัยภูมิ	205	อ.เทพสถิต-อ.บ้านหินจนรงค์ ตอน บ.ช่องสำราญ-คำปึง ตอน 2	13.652	1,020 วัน	678,900,000
4	ชัยภูมิ	225	นครสวรรค์-ชัยภูมิ ตอน อ.บ้านเขว้า-ชัยภูมิ	14.935	1,014 วัน	621,325,100
5	ชัยภูมิ	225	นครสวรรค์-ชัยภูมิ ตอน อ.หนองบัวระเหว-อ.บ้านเขว้า	12.445	780 วัน	519,667,260
รวมจำนวน 5 โครงการ				82.567		3,628,822,139

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 229

สาย อ.มัญจาคีรี-แยกช่องสามหมอ

ความเป็นมาของสายทาง

เป็นทางหลวงแผ่นดินที่มีปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากเป็นเส้นทางที่เป็นทางสายหลักจังหวัดขอนแก่น ไปยังจังหวัดชัยภูมิประกอบกับคันทางแคบ มีความกว้างคันทาง 9.00 ม. ปัจจุบันการขับขีจะไม่ปลอดภัย ไม่สามารถแข่งได้ เป็นเส้นทางที่ กรอ. จังหวัดขอนแก่น มีความต้องการพัฒนาเส้นทางเพื่อขนส่งสินค้ามาเชื่อมต่อกับระบบรางของการรถไฟ จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องขยายคันทางโดยขยายช่องจราจรจากเดิม 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร เพื่อเพิ่มความจุของถนน รองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้น รองรับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ ช่วยลดต้นทุนทางด้านการคมนาคมขนส่งเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน

รายละเอียดโครงการ

ชื่อโครงการ :	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 229 สาย อ.มัญจาคีรี-แยกช่องสามหมอ
ที่ตั้งโครงการ :	ในพื้นที่ อ.มัญจาคีรี, อ.โคกโพธิ์ชัย จังหวัดขอนแก่น
ทางหลวงหมายเลข :	229
จุดเริ่มต้นโครงการ (ช่วงที่ 1) :	กม.17+625.000, สิ้นสุดโครงการ (ช่วงที่ 1) กม.19+559.000
จุดเริ่มต้นโครงการ (ช่วงที่ 2) :	กม.26+300.000, สิ้นสุดโครงการ (ช่วงที่ 2) กม.37+875.000
จุดเริ่มต้นโครงการ (ช่วงที่ 3) :	กม.39+650.000, สิ้นสุดโครงการ (ช่วงที่ 3) กม.41+075.000
จุดเริ่มต้นโครงการ (ช่วงที่ 4) :	กม.43+220.000, สิ้นสุดโครงการ (ช่วงที่ 4) กม.54+621.000
รวมระยะทาง :	26.335 กิโลเมตร
มาตรฐานทาง :	ชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร
สัญญา :	สท.2.3. / 26 /2564 ลงวันที่ 26 สิงหาคม 2564
เริ่มต้นสัญญา :	วันที่ 27 สิงหาคม 2564
สิ้นสุดสัญญา :	วันที่ 11 มิถุนายน 2567
เวลาทำการ :	1,020 วัน
ค่าก่อสร้างตามสัญญา :	1,129,629,778.94 บาท
ผู้รับจ้าง :	บริษัท ช.ทวีก่อสร้าง จำกัด
นายช่างโครงการ :	นายจักรกฤษณ์ ลิทธิเสื่อ
ในพื้นที่ :	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่) สำนักงานทางหลวงที่ 7
สถานะโครงการ :	งานแล้วเสร็จ ผลงาน 100%
	งานแล้วเสร็จ วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2567
	ส่งมอบงาน วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2567

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2

สาย อุตรธานี-อ.สระใคร (เป็นตอน ๆ)

ความเป็นมาของสายทาง

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 สาย อุตรธานี-อ.สระใคร (เป็นตอน ๆ) เป็นส่วนหนึ่งของโครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค แผนบูรณาการพัฒนาด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นถนนสายสำคัญที่เชื่อมโยงแต่ละจังหวัด ปัจจุบันสภาพถนนค่อนข้างชำรุดเสียหายจากการใช้ใช้งาน ก่อให้เกิดความเดือดร้อนกับประชาชนผู้ใช้เส้นทาง จำเป็นต้องบูรณะซ่อมแซมให้มีสภาพสมบูรณ์ พร้อมทั้งขยายช่องจราจรจาก 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร เพื่อยกระดับการให้บริการโครงข่ายทางสายหลัก เพิ่มประสิทธิภาพการจราจร เป็นการลดต้นทุนการขนส่ง และอำนวยความสะดวกและปลอดภัยในการคมนาคม

รายละเอียดโครงการ

ชื่อโครงการ :	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 สาย อุตรธานี-อ.สระใคร (เป็นตอน ๆ)
ที่ตั้งโครงการ :	ในพื้นที่ อ.เมืองอุตรธานี และ อ.พิบูลย์ จ.อุตรธานี
ทางหลวงหมายเลข :	2
จุดเริ่มต้นโครงการ (ช่วงที่ 1) :	กม.466+355.000, สิ้นสุดโครงการ (ช่วงที่ 1) กม.468+515.000
จุดเริ่มต้นโครงการ (ช่วงที่ 2) :	กม.472+400.000, สิ้นสุดโครงการ (ช่วงที่ 2) กม.485+430.000
รวมระยะทาง :	15.190 กิโลเมตร
มาตรฐานทาง :	ชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร
สัญญา :	สท.2 / 23 /2564 ลงวันที่ 24 สิงหาคม 2564
เริ่มต้นสัญญา :	วันที่ 25 สิงหาคม 2564
สิ้นสุดสัญญา :	วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2567
เวลาทำการ :	900 วัน
ค่าก่อสร้างตามสัญญา :	679,500,000.00 บาท
ผู้รับจ้าง :	บริษัท วณิชชัยก่อสร้าง (1979) จำกัด
นายช่างโครงการ :	นายวัฒนา แก้วนามชัย
ในพื้นที่ :	แขวงทางหลวงอุตรธานีที่ 1 สำนักงานทางหลวงที่ 7
สถานะโครงการ :	งานแล้วเสร็จ ผลงาน 100% งานแล้วเสร็จ วันที่ 31 มกราคม 2567 ส่งมอบงาน วันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2567

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 205

สาย อ.เทพสถิต-อ.บำเหน็จณรงค์ ตอน บ.ช่องสำราญ-บ.คำปึง ตอน 2

ความเป็นมาของสายทาง

ทางหลวงหมายเลข 205 เป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมการจราจรระหว่างจังหวัดลพบุรี จังหวัดชัยภูมิ และจังหวัดนครราชสีมา ปัจจุบันมีการใช้เส้นทางจำนวนมาก ซึ่งไม่ได้รับความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทาง เนื่องจากผิวจราจรคับแคบจึงจำเป็นต้องขยายทางหลวงจาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจรในช่วงตอนบ.ช่องสำราญ-บ้านคำปึง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง ขนส่งสินค้า และช่วยลดต้นทุนด้านการคมนาคมขนส่ง เสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน

รายละเอียดโครงการ

รายละเอียดโครงการ

ชื่อโครงการ :	โครงการฯ สาย อ.เทพสถิต-อ.บำเหน็จณรงค์ ตอน บ.ช่องสำราญ-บ.คำปึง ตอน 2
ที่ตั้งโครงการ :	ในพื้นที่ อ.บำเหน็จณรงค์ จังหวัดชัยภูมิ
ทางหลวงหมายเลข :	205
จุดเริ่มต้นโครงการ :	กม.135+978.000
จุดสิ้นสุดโครงการ :	กม.149+630.000
รวมระยะทาง :	13.652 กิโลเมตร
มาตรฐานทาง :	ชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร
สัญญา :	สท.2 / 25 /2563 ลงวันที่ 26 สิงหาคม 2564
เริ่มต้นสัญญา :	วันที่ 27 สิงหาคม 2564
สิ้นสุดสัญญา :	วันที่ 11 สิงหาคม 2567
เวลาทำการ :	1,020 วัน
ค่าก่อสร้างตามสัญญา :	678,900,000.00 บาท
ผู้รับจ้าง :	บริษัท ถนนางศ์บริการ จำกัด
นายช่างโครงการ :	นายไพศาล เรืองมะเริง
ในพื้นที่ :	แขวงทางหลวงชัยภูมิ สำนักงานทางหลวงที่ 7
สถานะโครงการ :	งานแล้วเสร็จ ผลงาน 100%
	งานแล้วเสร็จ วันที่ 20 พฤศจิกายน 2566
	ส่งมอบงาน วันที่ 25 พฤศจิกายน 2566

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225

สาย นครสวรรค์-ชัยภูมิ ตอน อ.บ้านเขว้า-ชัยภูมิ

ความเป็นมาของสายทาง

ทางหลวงหมายเลข 225 มีระยะทางทั้งหมดประมาณ 253 กิโลเมตร จุดเริ่มต้นเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 1 พื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ จุดสิ้นสุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 201 (เดิม) พื้นที่จังหวัดชัยภูมิ เป็นเส้นทางที่ใช้สัญจรไปมาเชื่อมต่อ 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดเพชรบูรณ์ และจังหวัดชัยภูมิ จากภาคกลางสู่ภาคเหนือตอนล่างและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และมีแนวโน้มการจราจรเพิ่มสูงขึ้น อีกทั้งยังเป็นโครงข่ายการเดินทางคมนาคมขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค ปัจจุบันสายทางดังกล่าวมีความเสียหาย จำเป็นต้องมีการซ่อมบำรุง ปรับปรุง และยังคงจำเป็นต้องมีการพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและสามารถรองรับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจตามแผนพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ได้

กรมทางหลวงจึงได้ดำเนินการก่อสร้างเป็นถนนมาตรฐานชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร ขยายทางหลวงจาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร โดยทำการขยายออกจากคันทางเดิม และช่วงชุมชน อ.บ้านเขว้า ดำเนินการก่อสร้างถนนแบบเต็มเขตทาง 6 ช่องจราจร มีการปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตรายและก่อสร้างเป็นรูปแบบขยายเต็มเขตทางบริเวณชุมชนในบางช่วง

รายละเอียดโครงการ

ชื่อโครงการ :	โครงการ สาย นครสวรรค์-ชัยภูมิ ตอน อ.บ้านเขว้า-ชัยภูมิ
ที่ตั้งโครงการ :	ในพื้นที่ อ.เมือง, อ.บ้านเขว้า จังหวัดชัยภูมิ
ทางหลวงหมายเลข :	225
จุดเริ่มต้นโครงการ :	กม.236+755.000
จุดสิ้นสุดโครงการ :	กม.251+690.000
รวมระยะทาง :	14.935 กิโลเมตร
มาตรฐานทาง :	ชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร
สัญญา :	สท.2.3 / 3 /2563 ลงวันที่ 2 กรกฎาคม 2563
เริ่มต้นสัญญา :	วันที่ 3 กรกฎาคม 2563
สิ้นสุดสัญญา (เดิม) :	วันที่ 21 สิงหาคม 2565
สิ้นสุดสัญญา (ใหม่) :	วันที่ 18 สิงหาคม 2567
เวลาทำการ :	1,014 วัน
ค่าก่อสร้างตามสัญญา :	621,325,100.00 บาท
ผู้รับจ้าง :	บริษัท ทิพากร จำกัด
นายช่างโครงการ :	นายสุพิทย ศรีด่าง
ในพื้นที่ :	แขวงทางหลวงชัยภูมิ 1 สำนักงานทางหลวงที่ 7
สถานะโครงการ :	งานแล้วเสร็จ ผลงาน 100%
	งานแล้วเสร็จ วันที่ 22 มิถุนายน 2567
	ส่งมอบงาน วันที่ 25 มิถุนายน 2567

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225

สาย นครสวรรค์-ชัยภูมิ ตอน อ.หนองบัวระเหว-อ.บ้านเขว้า

ความเป็นมาของสายทาง

ทางหลวงหมายเลข 225 มีระยะทางทั้งหมดประมาณ 253 กิโลเมตร จุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 1 พื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ จุดสิ้นสุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 201 (เดิม) พื้นที่จังหวัดชัยภูมิ เป็นเส้นทางที่ใช้สัญจรไปมา เชื่อมต่อ 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดเพชรบูรณ์ และจังหวัดชัยภูมิ จากภาคกลางสู่ภาคเหนือตอนล่าง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และมีแนวโน้มการจราจรเพิ่มสูงขึ้น อีกทั้งยังเป็นโครงข่ายการเดินทางคมนาคมขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค ปัจจุบันสายทางดังกล่าวมีความเสียหาย จำเป็นต้องมีการซ่อมบำรุงปรับปรุง และยังคงจำเป็นต้องมีการพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและสามารถรองรับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจตามแผนพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ได้

กรมทางหลวงจึงได้ดำเนินการก่อสร้างเป็นถนนมาตรฐานชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร ขยายทางหลวงจาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ปรับปรุงแก้ไขระบบระบายน้ำและจุดเสี่ยงอันตราย

รายละเอียดโครงการ

ชื่อโครงการ :	โครงการฯ สาย นครสวรรค์-ชัยภูมิ ตอน อ.หนองบัวระเหว-อ.บ้านเขว้า
ที่ตั้งโครงการ :	ในพื้นที่ อ.เมือง, อ.บ้านเขว้า จังหวัดชัยภูมิ
ทางหลวงหมายเลข :	225
จุดเริ่มต้นโครงการ :	กม.221+135.000 (ช่วงที่ 1), กม.225+240.000 (ช่วงที่ 2)
จุดสิ้นสุดโครงการ :	กม.222+075.000 (ช่วงที่ 1), กม.236+755.000 (ช่วงที่ 2)
รวมระยะทาง :	12.455 กิโลเมตร
มาตรฐานทาง :	ชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร
สัญญา :	สท.2.3 / 30 /2564 ลงวันที่ 9 กันยายน 2564
เริ่มต้นสัญญา :	วันที่ 10 กันยายน 2564
สิ้นสุดสัญญา :	วันที่ 29 ตุลาคม 2566
เวลาทำการ :	780 วัน
ค่าก่อสร้างตามสัญญา :	519,667,290.00 บาท
ผู้รับจ้าง :	บริษัท ทารากก่อสร้าง จำกัด
นายช่างโครงการ :	นายประสงค์ ทิพย์เจนรวี
ในพื้นที่ :	แขวงทางหลวงชัยภูมิ สำนักงานทางหลวงที่ 7
สถานะโครงการ :	งานแล้วเสร็จ ผลงาน 100% งานแล้วเสร็จ วันที่ 14 มิถุนายน 2567 ส่งมอบงาน วันที่ 25 มิถุนายน 2567

2. งานโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ในพื้นที่สังคมสำนักงานหลวงที่ 7 (ขอนแก่น) ปีงบประมาณ 2567 สถานะโครงการ : อยู่ระหว่างดำเนินการ

ลำดับ	พื้นที่แขวง ทางหลวง	โครงการ		ระยะทาง (กม)	รายละเอียดสัญญา	
		ทล.	ตอน		ระยะเวลา	ค่าก่อสร้าง (บาท)
1	ขอนแก่น ที่ 1	2039	สาย อ.น้ำพอง- อ.กระนวน ตอน 1	13.500	1,080 วัน	698,330,600.00
2	ขอนแก่น ที่ 1	2039	สาย อ.น้ำพอง- อ.กระนวน ตอน 2	15.495	1,080 วัน	799,488,000.00
3	ชัยภูมิ	202	สายชัยภูมิ-บัวใหญ่ ตอนโพนทอง-แก้ง สนามนาง ตอน 1	9.300	750 วัน	424,267,500.00
4	ชัยภูมิ	202	สายชัยภูมิ-บัวใหญ่ ตอนโพนทอง-แก้ง สนามนาง ตอน 2	9.360	810 วัน	450,000,000.00
รวมจำนวน 4 โครงการ				47.655		2,372,086,100.00



โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2039

สาย อ.น้ำพอง-อ.กระนวน ตอน 1

ความเป็นมาของสายทาง

ทางหลวงหมายเลข 2039 มีระยะทางทั้งหมดประมาณ 77 กิโลเมตร จุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 2 ที่ อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น จุดสิ้นสุดเชื่อมโยงต่อกับทางหลวงเลข 12 ที่ อ.ยางตลาด จ.กาฬสินธุ์ มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวัน (AADT) (2566) ที่ กม.6+000 เท่ากับ 9.583 คัน/วัน เปอร์เซ็นต์รถบรรทุกหนัก 24.01% สภาพสายทางมีความเสียหาย ต้องมีการซ่อมบำรุง และยังคงจำเป็นต้องมีการพัฒนาเพื่อให้สามารถรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจและการค้า ตามแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

รายละเอียดโครงการ

รายละเอียดโครงการ

ชื่อโครงการ :	โครงการฯ สาย อ.น้ำพอง-อ.กระนวน ตอนที่ 1
ที่ตั้งโครงการ :	ในพื้นที่ อ.เม่น้ำพอง, อ.กระนวน จังหวัดขอนแก่น
ทางหลวงหมายเลข :	2039
จุดเริ่มต้นโครงการ :	กม.0+500.000
จุดสิ้นสุดโครงการ :	กม.14+000.000
รวมระยะทาง :	13.500 กิโลเมตร
มาตรฐานทาง :	ชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร
สัญญา :	สท.2 / 14 /2567 ลงวันที่ 23 สิงหาคม 2567
เริ่มต้นสัญญา :	วันที่ 27 สิงหาคม 2567
สิ้นสุดสัญญา :	วันที่ 8 สิงหาคม 2567
เวลาทำการ :	1,080 วัน
ค่าก่อสร้างตามสัญญา :	698,330,600.00 บาท
ผู้รับจ้าง :	บริษัท บริริย์พนาสิทธิ์ จำกัด
นายช่างโครงการ :	นายจักรกฤษณ์ สิทธิเสื่อ
ในพื้นที่ :	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1 สำนักงานทางหลวงที่ 7
สถานะโครงการ :	กำลังดำเนินงาน

ต.ค. 2567 ผลงาน 0.132%

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2039

สาย อ.น้ำพอง-อ.กระนวน ตอน 2

ความเป็นมาของสายทาง

ทางหลวงหมายเลข 2039 มีระยะทางทั้งหมดประมาณ 77 กิโลเมตร จุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 2 ที่ อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น จุดสิ้นสุดเชื่อมโยงต่อกับทางหลวงเลข 12 ที่ อ.ยางตลาด จ.กาฬสินธุ์ มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวัน (AADT) (2566) เท่ากับ 12.320 คัน/วัน เปอร์เซ็นต์รถบรรทุกหนัก 17.503% เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการจราจรและเป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางบนทางหลวง อีกทั้งจะทำให้การเดินทางและการจราจรเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย และยังเป็นการยกระดับในการให้บริการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทางมากขึ้น

รายละเอียดโครงการ

รายละเอียดโครงการ

ชื่อโครงการ :	โครงการฯ สาย อ.น้ำพอง-อ.กระนวน ตอนที่ 2
ที่ตั้งโครงการ :	ในพื้นที่ อ.เม่น้ำพอง, อ.กระนวน จังหวัดขอนแก่น
ทางหลวงหมายเลข :	2039
จุดเริ่มต้นโครงการ :	กม.14+000.000
จุดสิ้นสุดโครงการ :	กม.29+495.000
รวมระยะทาง :	15.495 กิโลเมตร
มาตรฐานทาง :	ชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร
สัญญา :	สท.2 / 3 /2567 ลงวันที่ 19 กรกฎาคม 2567
เริ่มต้นสัญญา :	วันที่ 20 กรกฎาคม 2567
สิ้นสุดสัญญา :	วันที่ 4 กรกฎาคม 2567
เวลาทำการ :	1,080 วัน
ค่าก่อสร้างตามสัญญา :	799,488,000.00 บาท
ผู้รับจ้าง :	บริษัท บุรีรัมย์นาสิทธ์ จำกัด
นายช่างโครงการ :	นายสิรภพ ศิริแก้ว
ในพื้นที่ :	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1 สำนักงานทางหลวงที่ 7
สถานะโครงการ :	กำลังดำเนินงาน

ต.ค. 2567 ผลงาน 1.520%

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 202

สาย ชัยภูมิ-บัวใหญ่ ตอน โพนทอง-แก้งสนามนาง ตอน 1

ความเป็นมาของสายทาง

ทางหลวงหมายเลข 202 เป็นเส้นทางสำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ในการเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) รวมทั้งบางส่วนเป็นของ Asian Highway AH-121 ไปสู่ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 อุดรธานี-สกลนคร ซึ่งอยู่ระหว่างการเจรจาความร่วมมือระหว่างประเทศในการก่อสร้างในอนาคต โดยช่วง จ.ชัยภูมิ-อ.บัวใหญ่ ยังเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ก่อให้เกิดการจราจรติดขัด และอุบัติเหตุกับผู้ใช้เส้นทาง

กรมทางหลวงจึงได้ดำเนินการก่อสร้างเป็นถนนมาตรฐานชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร ขยายทางหลวงจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทาง รวมทั้งสนับสนุนโครงข่ายทางหลวงในการเชื่อมโยงภายในภูมิภาคและประเทศ

รายละเอียดโครงการ

ชื่อโครงการ :	โครงการฯ สาย ชัยภูมิ-บัวใหญ่ ตอน โพนทอง-แก้งสนามนาง ตอน 1
ที่ตั้งโครงการ :	ในพื้นที่ อ.เมืองชัยภูมิ และ อ.แก้งสนามนาง จ.ชัยภูมิ
ทางหลวงหมายเลข :	202
จุดเริ่มต้นโครงการ :	กม.4+700.000
จุดสิ้นสุดโครงการ :	กม.14.000.000
รวมระยะทาง :	9.300 กิโลเมตร
มาตรฐานทาง :	ชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร
สัญญา :	สท.2 / 19 /2567 ลงวันที่ 10 กันยายน 2567
เริ่มต้นสัญญา :	วันที่ 11 กันยายน 2567
สิ้นสุดสัญญา :	วันที่ 30 กันยายน 2569
เวลาทำการ :	750 วัน
ค่าก่อสร้างตามสัญญา :	424,267,500.00 บาท
ผู้รับจ้าง :	หจก.พี.ที.ที
นายช่างโครงการ :	นายกฤษณ์ อินทร์ชำนาญ
ในพื้นที่ :	แขวงทางหลวงชัยภูมิ สำนักงานทางหลวงที่ 7
สถานะโครงการ :	กำลังดำเนินงาน
	ต.ค. 2567 ผลงาน 0.266%



โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 202

สาย ชัยภูมิ-บัวใหญ่ ตอน โพนทอง-แก้งสนามนาง ตอน 2

ความเป็นมาของสายทาง

ทางหลวงหมายเลข 202 เป็นเส้นทางสำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ในการเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน (สปป. ลาว) รวมทั้งบางส่วนเป็นของ Asian Highway AH-121 ไปสู่ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 อุดรธานี-สกละวัน ซึ่งอยู่ระหว่างการเจรจาความร่วมมือระหว่างประเทศในการก่อสร้างในอนาคต โดยช่วง จ.ชัยภูมิ-อ.บัวใหญ่ ยังเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ก่อให้เกิดการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุกับผู้ใช้เส้นทาง

กรมทางหลวงจึงได้ดำเนินการก่อสร้างเป็นถนนมาตรฐานชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร ขยายทางหลวงจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทาง รวมทั้งสนับสนุนโครงข่ายทางหลวงในการเชื่อมโยงภายในภูมิภาคและประเทศ ▣

รายละเอียดโครงการ

รายละเอียดโครงการ

ชื่อโครงการ :	โครงการฯ สาย ชัยภูมิ-บัวใหญ่ ตอน โพนทอง-แก้งสนามนาง ตอน 2
ที่ตั้งโครงการ :	ในพื้นที่ อ.เมืองชัยภูมิ และ อ.แก้งสนามนาง จ.ชัยภูมิ
ทางหลวงหมายเลข :	202
จุดเริ่มต้นโครงการ :	กม.14+000.000 (ช่วงที่ 1), กม.17+300.000 (ช่วงที่ 2)
จุดสิ้นสุดโครงการ :	กม.15.000.000 (ช่วงที่ 1), กม.25+660.000 (ช่วงที่ 2)
รวมระยะทาง :	9.360 กิโลเมตร
มาตรฐานทาง :	ชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร
สัญญา :	สท.2.3 / 30 /2567 ลงวันที่ 17 กันยายน 2567
เริ่มต้นสัญญา :	วันที่ 18 กันยายน 2567
สิ้นสุดสัญญา :	วันที่ 6 กันยายน 2569
เวลาทำการ :	810 วัน
ค่าก่อสร้างตามสัญญา :	450,000,000.00 บาท
ผู้รับจ้าง :	บริษัท ธนะวงศ์กรุป จำกัด
นายช่างโครงการ :	นายอาทิตย์ จันทะนะ
ในพื้นที่ :	แขวงทางหลวงชัยภูมิ สำนักงานทางหลวงที่ 7
สถานะโครงการ :	กำลังดำเนินงาน
	ต.ค. 2567 ผลงาน 0.0505%

3. งานโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ในพื้นที่สังกัดสำนักงานทางหลวงที่ 7 (ขอนแก่น) ปีงบประมาณ 2568

ลำดับ	พื้นที่แขวงทางหลวง	โครงการ		ระยะทาง (กม)	ลักษณะโครงการ	รายละเอียดสัญญา ค่าก่อสร้าง (บาท)	สถานะโครงการ
		ทล.	ตอน				
1	ขอนแก่นที่ 1	2109	สาย ค่าแก่นคูณ- เขื่อนอุบลรัตน์	9.700	โครงการก่อสร้างโครงข่าย ทางหลวงแผ่นดิน กิจกรรม ก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	650,000,000.00	คำนวณ ราคากลาง
2	อุดรธานี	2022	สาย อ.เพ็ญ- อ.บ้านดุง	23.76	โครงการก่อสร้างโครงข่าย ทางหลวงแผ่นดิน กิจกรรม ก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	700,000,000.00	คำนวณ ราคากลาง
3	ชัยภูมิ	205	สาย อ.บ้านหินจระจก- อ.จัตุรัส ตอน บ.คำปึง- หนองบัวโคก	18.088	โครงการก่อสร้างโครงข่าย ทางหลวงแผ่นดิน กิจกรรม ก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	900,000,000.00	คำนวณ ราคากลาง
4	ขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่)	229	สาย อ.บ้านไผ่- อ.มัญจาคีรี	8.305	กิจกรรมเร่งรัดขยาย ทางสายประธาน ให้เป็น 4 ช่องทางจราจร (ระยะที่ 2)	650,000,000.00	คำนวณ ราคากลาง
5	ชัยภูมิ	225	สาย นครสวรรค์- ชัยภูมิ ตอน บ.เขาทอง- บ.ท่าโป่ง ตอน 1	11.000	กิจกรรมเร่งรัดขยาย ทางสายประธาน ให้เป็น 4 ช่องทางจราจร (ระยะที่ 2)	650,000,000.00	คำนวณ ราคากลาง
6	ชัยภูมิ	225	สาย นครสวรรค์- ชัยภูมิ ตอน บ.เขาทอง- บ.ท่าโป่ง ตอน 2	10.500	กิจกรรมเร่งรัดขยาย ทางสายประธาน ให้เป็น 4 ช่องทางจราจร (ระยะที่ 2)	650,000,000.00	คำนวณ ราคากลาง
7	ขอนแก่นที่ 1	2 ตัด 230	ก่อสร้างทางแยก ต่างระดับ จุดตัด ทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวง หมายเลข 230 (แยกเมืองเก่า)	1 แห่ง	กิจกรรมก่อสร้างสะพาน และทางต่างระดับ	650,000,000.00	คำนวณ ราคากลาง
8	อุดรธานี	216 ตัด 2423	ก่อสร้างทางแยก ต่างระดับ จุดตัด ทางหลวงหมายเลข 216 ตัดทางหลวง หมายเลข 2423 (แยกเข้าสนามบิน อุดรธานี)	1 แห่ง	กิจกรรมก่อสร้างสะพาน และทางต่างระดับ	650,000,000.00	คำนวณ ราคากลาง
รวมจำนวน 8 โครงการ						5,500,000,000.00	



กรมทางหลวงสืบสาน พระราชดำริ สู่การใช้หญ้าแฝก ป้องกันดินพังทลาย บนทางหลวงไทย

กรมทางหลวงผลักดันการใช้หญ้าแฝกตามแนวทางโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ เพื่อป้องกันการชะล้างดินพังทลายบนโครงข่ายทางหลวง

การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงของประเทศไทยนับว่าเป็นอีกหนึ่งในภารกิจสำคัญที่กรมทางหลวงมุ่งมั่นดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย อย่างไรก็ตาม โครงข่ายทางหลวงบางส่วนที่พาดผ่านพื้นที่ลาดชันหรือภูเขาสูง มักประสบปัญหาการชะล้างดินพังทลายทำให้เกิดความเสียหายต่อถนนและเสี่ยงต่ออุบัติเหตุนำไปสู่ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง

หญ้าแฝก : พืชธรรมชาติที่ทรงพลัง ในการป้องกันการชะล้างดิน

กรมทางหลวงให้ความสำคัญต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรดินและน้ำ รวมถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจาก

การชะล้างพังทลายของดิน จึงได้ร่วมโครงการพัฒนาและรณรงค์การใช้หญ้าแฝก อันเนื่องมาจากพระราชดำริ ผลักดันการใช้หญ้าแฝก ซึ่งเป็นพืชที่มีคุณสมบัติพิเศษในการชอนไชรากที่ยาว แฝกกระจายลงไปในดินได้ลึกและหนาแน่น ช่วยยึดเกาะดินไม่ให้ถูกน้ำฝนหรือแรงลมพัดพาไป เมื่อปลูกหญ้าแฝกในบริเวณลาดชันหรือริมทางหลวง พืชชนิดนี้จะทำหน้าที่เป็นเกราะป้องกันธรรมชาติ ช่วยลดการกัดเซาะดินและป้องกันดินพังทลายได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ หญ้าแฝกยังสามารถเติบโตได้ดีในสภาพอากาศต่าง ๆ และไม่ต้องมีการดูแลมากนัก ทำให้เป็นพืชที่เหมาะสมกับการนำมาใช้ในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องการความยั่งยืนในระยะยาว การใช้หญ้าแฝกไม่เพียงเป็นวิธีการทางธรรมชาติและยั่งยืน แต่ยังมีต้นทุนต่ำและดูแลรักษาได้ง่าย

สภาพของปัญหาการชะล้างดินพังทลายของลาดคันทาง

โครงข่ายทางหลวงเป็นระบบโครงสร้างพื้นฐานหลักในการที่จะส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาประเทศ เสริมสร้างสมรรถนะทางเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต สนับสนุนการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึง เพิ่มศักยภาพในด้านการแข่งขันของประเทศ ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาเมืองในภูมิภาค โดยปัจจุบันมีเส้นทางโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศ 52,363.804 กิโลเมตร

โครงข่ายทางหลวงมีแนวโน้มปริมาณการจราจร

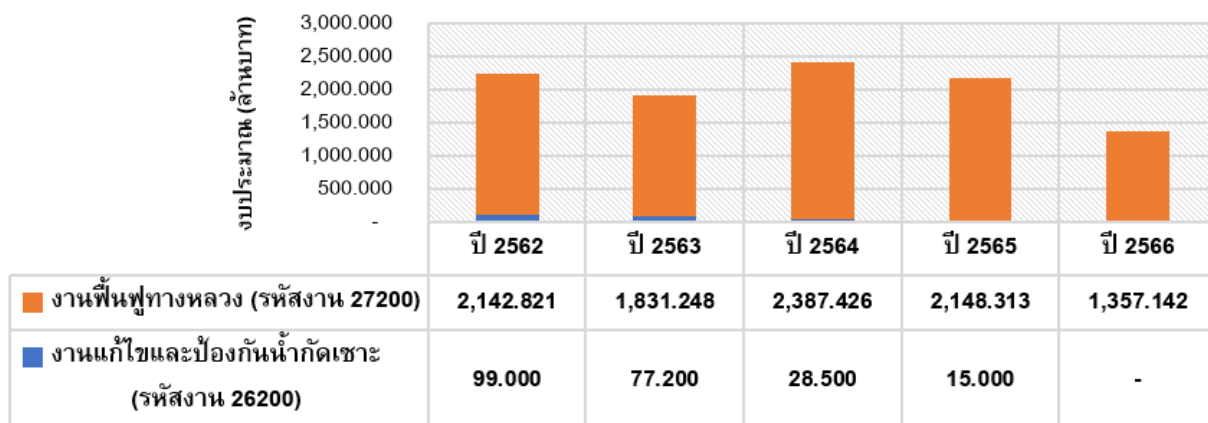
ที่สูงขึ้นในทุกปี แม้จะมีระบบการบริหารจัดการการชะล้างพังทลายหน้าดินเพื่อความสะดวกรสบายในการขับขี่และความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้ทาง สภาพปัญหาในปัจจุบันพบว่า ความเสียหายอันเนื่องมาจากการชะล้างพังทลายของลาดคันทางในปีหนึ่งๆ เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก และมีแนวโน้มทวีความรุนแรงมากขึ้น โดยข้อมูลสถิติบำรุงรักษาทางหลวงมีงบประมาณในการบำรุงรักษาเฉลี่ยปีละ 26,500.76 ล้านบาท แสดงงบประมาณในการบำรุงรักษา 5 ปีย้อนหลัง (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 - 2566) ดังรูปที่ 1



รูปที่ 1 งบประมาณที่ใช้ในการบำรุงรักษาทางหลวง 5 ปีย้อนหลัง

กรมทางหลวงต้องใช้งบประมาณในการแก้ไขการสไลด์ของหน้าดินสูงถึงเฉลี่ยปีละ 2,017.33 ล้านบาท เพื่อให้ทางหลวงอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี ได้มาตรฐาน ซึ่งจะส่งผลให้ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งและจราจร

ที่มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น แสดงงบประมาณในการแก้ไขการสไลด์ของหน้าดิน 5 ปีย้อนหลัง (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 - 2566) ดังรูปที่ 2



รูปที่ 2 งบประมาณในการแก้ไขการสไลด์ของหน้าดิน 5 ปีย้อนหลัง

แนวโน้มของปัญหาการชะล้างดินพังทลายของลาดคั่นทางในอนาคตและผลกระทบที่เกิดขึ้น

ปัญหาภาวะโลกร้อน Climate Change ส่งผลกระทบต่อโครงข่ายทางหลวงหลายแห่งในพื้นที่ภาคเหนือและบางพื้นที่ในภาคใต้ประสบปัญหาดินสไลด์ คั่นทาง ชำรุดเสียหาย ถนนถูกตัดขาดต้องปิดเส้นทางสัญจร ส่งผลกระทบต่อระยะเวลาการเดินทาง ความสะดวกสบาย ความปลอดภัย รวมถึงเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุถึงแก่ชีวิต การสูญเสียทรัพย์สินของประชาชนและงบประมาณของประเทศ ทางหลวงบางสายเกิดปัญหาดินสไลด์รุนแรง และหรือซ้ำซากเป็นประจำทุกปี การออกแบบแก้ปัญหาเร่งด่วนบ่อยครั้งอาจไม่สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงทางด้านธรณีวิทยา อุทกวิทยา ลักษณะภูมิประเทศ สภาพแวดล้อม เป็นต้น การเลือกรูปแบบมาตรฐานมาออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาเฉพาะจุด บ่อยครั้งใช้งบประมาณค่อนข้างสูง ไม่ได้นำวัสดุท้องถิ่นมาประยุกต์ใช้ให้เป็นประโยชน์ ขาดการดูแลบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง ไม่มีการติดตามรายงานผลภายหลังเปิดการใช้งาน และขาดความยั่งยืน

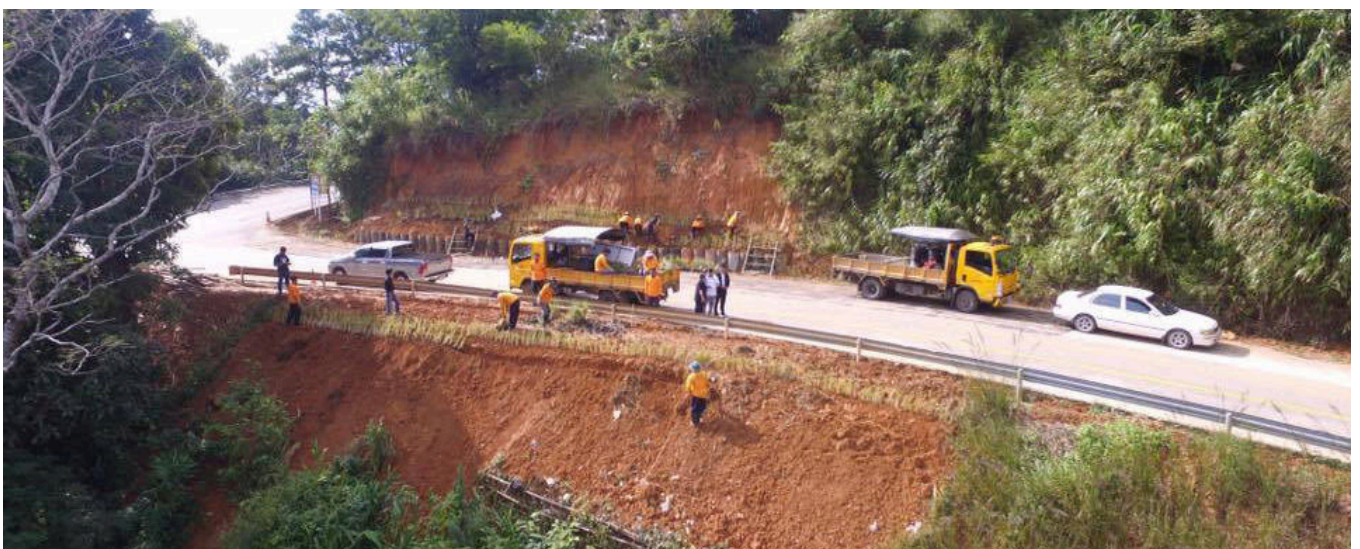
การผลักดันการใช้หญ้าแฝกในโครงข่ายทางหลวง

กรมทางหลวง ได้เริ่มโครงการทดลองการปลูกหญ้าแฝกในพื้นที่ลาดชันตามแนวทางหลวงที่มีความเสี่ยงต่อการชะล้างพังทลายมาตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 – 2565 ดำเนินการปลูกหญ้าแฝกบนพื้นที่ในโครงข่ายทางหลวงประมาณ 1,000,000 ตารางเมตร โดยใช้ต้นกล้า

จำนวนรวมมากกว่า 13 ล้านต้นกล้า ในปี พ.ศ. 2558 กรมทางหลวงได้จัดทำแบบมาตรฐานการประยุกต์ใช้หญ้าแฝกในการป้องกันการชะล้างพังทลายของเชิงลาดงานทาง (Slope Protection for cut Slope Vetiver Grassing: SP-203) เพื่อให้มีการใช้หญ้าแฝกมาประยุกต์ใช้ในการป้องกันการชะล้างดินและเสริมสร้างความแข็งแรงให้กับโครงสร้างของทางหลวง และมีแผนดำเนินการปลูกหญ้าแฝกอีกจำนวน 2 ล้านต้นกล้าในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 – 2570

การผลักดันการใช้หญ้าแฝก กรมทางหลวงได้กำหนดนโยบายให้หน่วยงานด้านก่อสร้างและบำรุงรักษาทางดำเนินการประยุกต์ใช้หญ้าแฝกเพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดินลาดคั่นทางและลาดเหนือคั่นทางในสายทางต่าง ๆ พร้อมทั้งได้มีการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเผยแพร่ข้อมูลด้านวิชาการและจัดทำวีดิทัศน์ โครงการปลูกหญ้าแฝกเกี่ยวกับการประยุกต์ใช้ และเทคนิควิธีการปลูกหญ้าแฝกในงานทางให้กับหน่วยงานในส่วนภูมิภาคได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของหญ้าแฝกในการช่วยแก้ไขปัญหาดินพังทลาย

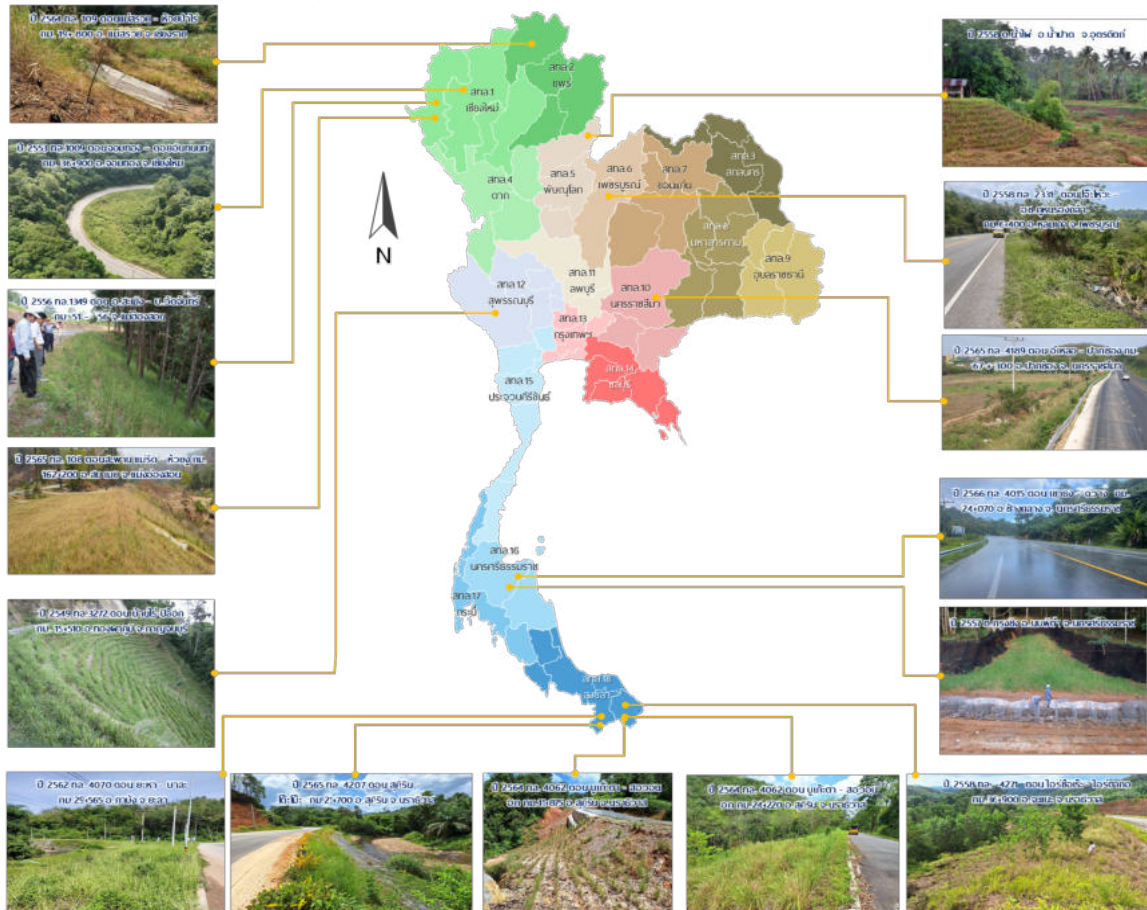
พื้นที่เป้าหมายในการปลูกหญ้าแฝกของกรมทางหลวงคือ เชิงลาดดินตัดเหนือคั่นทาง (Back Slope) เชิงลาดดินถมคั่นทาง (Side Slope) ที่สูงและมีแนวโน้มที่จะเกิดการชะล้างพังทลายของดิน รวมถึงสายทางในพื้นที่ภูเขาทางภาคเหนือ ภาคใต้ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งส่วนใหญ่ปกคลุมด้วยดินทรายที่สลายตัวมาจากหินแกรนิตและหินทราย ที่มีประสบการณ์ปัญหาดินพังทลายในช่วงฤดูฝน



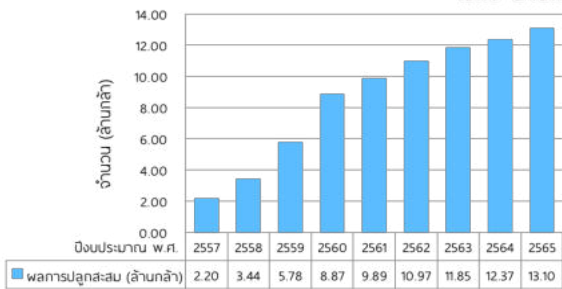
การใช้หญ้าแฝกในโครงข่ายทางหลวง

การปลูกหญ้าแฝกในโครงข่ายทางหลวง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 - 2565
มากกว่า 13 ล้านกล้า พื้นที่ประมาณ 1,000,000 ตร.ม.
 (12 กล้า/ตร.ม.)

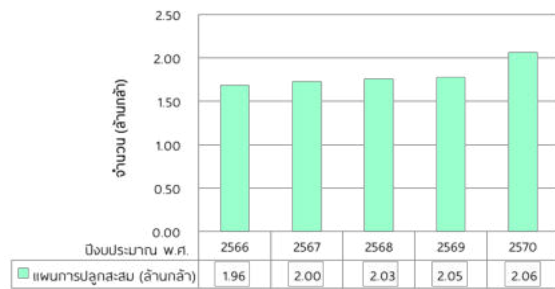
ตัวอย่างพื้นที่ที่ปลูกหญ้าแฝก กรมทางหลวง



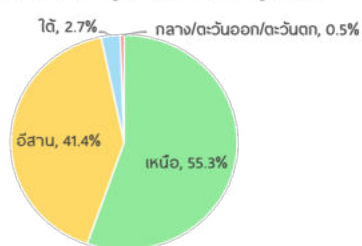
ผลการปลูกหญ้าแฝกสะสม ปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 - 2565
13.10 ล้านกล้า



แผนการปลูกหญ้าแฝกสะสม ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 - 2570
2.06 ล้านกล้า



สัดส่วนการปลูกหญ้าแฝก รายภูมิภาค



ด้านบำรุงทาง
 1.77 ล้านกล้า

ด้านงานก่อสร้างสายทาง
 0.29 ล้านกล้า

ข้อมูลจากสำนักบริหารบำรุงทาง และสำนักวิศวกรรมและตรวจสอบ กรมทางหลวง, เมษายน 2566

แผนภาพแสดงการใช้หญ้าแฝกในโครงข่ายทางหลวง

ตารางที่ 1 ผลการปลูกหญ้าแฝกในพื้นที่สายทาง ของกรมทางหลวง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 – 2565

ภารกิจงาน	จำนวนกล้าหญ้าแฝกที่ดำเนินการปลูก ปี 2560 - 2565 (กล้า)						รวม
	ปี 2557 - 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	
งานบำรุงรักษาทาง	3,574,661	839,500	846,220	721,884	309,000	649,383	6,904,648
งานก่อสร้างสายทาง	5,292,040	188,400	234,000	154,560	191,840	83,000	6,143,840
รวม	8,866,701	1,027,900	1,080,220	876,444	500,840	732,383	13,084,488

ตารางที่ 2 แผนดำเนินการปลูกหญ้าแฝก ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 – 2570

ภารกิจงาน	แผนการปลูกกล้าหญ้าแฝก ปี 2566 - 2570 (กล้า)					รวม
	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	
งานบำรุงรักษาทาง	1,685,321	37,500	23,900	10,600	14,600	1,771,921
งานก่อสร้างสายทาง	273,000	6,500	6,500	6,500	-	292,500
รวม	1,958,321	44,000	30,400	17,100	14,600	2,064,421

ภาพถ่ายอย่างพื้นที่ปลูกหญ้าแฝกของกรมทางหลวง



ทล. 1095 ตอน กิ่งคอกหมา-แม่ตะ
กม.75+500 จ. แม่ฮ่องสอน



ทล. 1194 ตอน แม่สะเรียง-แม่สามแลบ
กม.18+640 - กม.27+575 จ. แม่ฮ่องสอน

การศึกษาเพื่อการดำเนินการป้องกันและ แก้ไขการชะล้างดินพังทลายของลาดคันทาง

ปี พ.ศ. 2565 กรมทางหลวง โดยสำนักวิจัยและพัฒนา งานทาง ร่วมกับคณะวิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัย เกษตรศาสตร์ ดำเนินการโครงการศึกษาเทคโนโลยี ตรวจวัด ติดตาม เตือนภัย และบริหารจัดการความเสี่ยง ภัยพิบัติดินสไลด์ในโครงข่ายทางหลวง ศึกษาการป้องกัน แก้ไขดินสไลด์และน้ำผิวดินกัดเซาะ ในสภาพพื้นที่จริง และสาธิตการทำงานและเทคโนโลยีตรวจวัด ติดตาม เตือนภัย และบริหารจัดการความเสี่ยงภัยพิบัติดินสไลด์ ในโครงข่ายทางหลวง การประยุกต์ใช้พรรณพืชตามหลัก ชีววิศวกรรม (Bio-engineering) การนำวัสดุท้องถิ่น (Local) และวัสดุหมุนเวียน (Recycled) กลับมาใช้ใหม่ การใช้หญ้าแฝก การบริหารจัดการน้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นต้นแบบ แนวทางปฏิบัติงานอย่างเป็นรูปธรรมแก่เจ้าหน้าที่ ฝ่ายปฏิบัติงานในพื้นที่ภูเขา แก้ปัญหาดินสไลด์ปิดทับ ผิวดินจากภัยพิบัติธรรมชาติ คั่นทางชำรุดเสียหาย เนื่องจากน้ำกัดเซาะ ถนนถูกตัดขาดต้องปิดเส้นทาง สัญจร ทำให้ประชาชนเสียเวลาไม่ได้รับความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทาง โดยใช้พื้นที่แขวง ทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2 เป็นพื้นที่นำร่อง ณ แปลงศึกษา ทางหลวงหมายเลข 118 บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 46+700 อำเภอดอยสะเก็ด จังหวัดเชียงใหม่ โดยคำนึงถึงหลักการ และแนวคิดของความเหมาะสมด้านวิศวกรรม ค่าก่อสร้าง การบำรุงรักษา และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จากการศึกษา พบว่าการนำเทคโนโลยีข้างต้นสามารถเป็นแนวทาง ในการนำไปขยายผลปรับใช้กับพื้นที่เสี่ยงภัยพิบัติดินสไลด์ ในความดูแลรับผิดชอบพื้นที่อื่น ๆ ได้

จากที่กล่าวมา จะเห็นถึงปัญหาเกี่ยวกับความเสียหาย เนื่องจากการชะล้างพังทลายของลาดคันทางในแต่ละปี เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก และมีแนวโน้มทวีความรุนแรง มากขึ้น การใช้หญ้าแฝกตามแนวทางในโครงการอันเนื่อง มาจากพระราชดำริ โดยการประยุกต์ใช้พรรณพืชตามหลัก ชีววิศวกรรม (Bio-engineering) ร่วมกับเทคโนโลยีตรวจ วัด ติดตาม เตือนภัยพิบัติดินสไลด์ จะสามารถป้องกันการ ชะล้างดินพังทลายของลาดดินบนโครงข่ายทางหลวง ได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถลดค่าบำรุงรักษาทางหลวง และค่าการแก้ไขการสไลด์ของหน้าดินในแต่ละปีได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีแนวทางผลักดันการใช้หญ้าแฝก โดยกำหนดแนวทางในแผนยุทธศาสตร์ต่อไป



แผนยุทธศาสตร์การใช้หญ้าแฝก ตามแนวทางในโครงการอันเนื่องมาจาก พระราชดำริเพื่อการป้องกันการชะล้างดิน พังทลายอย่างมีประสิทธิภาพบนโครงข่าย ทางหลวงของประเทศ

เพื่อร่วมสนองพระราชดำริด้านการส่งเสริมและ สนับสนุนการใช้หญ้าแฝกในงานทางเพื่อป้องกันแก้ไข ปัญหาการกัดเซาะผิวดินตามโครงการอันเนื่องมาจาก พระราชดำริ ให้เป็นไปด้วยความต่อเนื่องและเกิดผล สัมฤทธิ์สูงสุด หน่วยงานทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ที่เกี่ยวข้องร่วมกันบูรณาการและส่งเสริมการปลูกหญ้า แฝกในการป้องกันแก้ไขปัญหาการกัดเซาะผิวดิน ในงานทางตามโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ มีคณะทำงานส่งเสริมและสนับสนุนการใช้หญ้าแฝก ในงานทางเพื่อป้องกันแก้ไขปัญหาการกัดเซาะผิวดิน ตามโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ ติดตาม การดำเนินงาน โดยมีมติของการผลักดันการใช้หญ้าแฝก 4 ด้านเพื่อความสำเร็จ ดังตารางที่ 3 และแผนการผลักดัน การใช้หญ้าแฝกตามแนวทางในโครงการอันเนื่องมาจาก พระราชดำริ เพื่อการป้องกันการชะล้างดินพังทลาย อย่างมีประสิทธิภาพบนโครงข่ายทางหลวงของประเทศ ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 3 มิติของการผลักดันการใช้หญ้าแฝก 4 ด้าน

มิติ	ด้าน	รายละเอียด
มิติที่ 1	ด้านแผนงาน	<ul style="list-style-type: none"> พิจารณาแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการ การใช้หญ้าแฝกในงานทางเพื่อป้องกันแก้ไขปัญหาการกัดเซาะผิวหน้าดินตามแผนแม่บทการพัฒนาและรณรงค์การใช้หญ้าแฝกอันเนื่องมาจากพระราชดำริ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2566 - 2570) สำนักงาน กปร.
มิติที่ 2	ด้านการปฏิบัติ	<ul style="list-style-type: none"> พิจารณารูปแบบ และแนวทางการใช้หญ้าแฝกในงานทางเพื่อป้องกันแก้ไขปัญหาการกัดเซาะผิวหน้าดินตามแบบมาตรฐาน และราคากลาง ของกรมทางหลวง ส่งเสริมและสนับสนุนการใช้หญ้าแฝกในงานทางเพื่อป้องกันแก้ไขปัญหาการกัดเซาะผิวหน้าดินตามโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ ให้เป็นไปด้วยความต่อเนื่องและเกิดผลสัมฤทธิ์สูงสุด
มิติที่ 3	ด้านการมีส่วนร่วม	<ul style="list-style-type: none"> เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ คู่มือทางด้านเทคนิคการปลูกดูแล และบำรุงรักษาหญ้าแฝกในงานทางเพื่อป้องกันแก้ไขปัญหาการกัดเซาะผิวหน้าดิน ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงาน กปร. กรมพัฒนาที่ดิน เป็นต้น
มิติที่ 4	ด้านการวิจัยและพัฒนา	<ul style="list-style-type: none"> ส่งเสริมและสนับสนุนการนำเทคโนโลยี นวัตกรรม และบูรณาการระบบฐานข้อมูล เพื่อวิเคราะห์ ติดตาม รายงาน และประเมินผลการใช้หญ้าแฝกในงานทางเพื่อป้องกันแก้ไขปัญหาการกัดเซาะผิวหน้าดินให้เกิดประสิทธิภาพ และครอบคลุมโครงข่ายทางหลวง

ตารางที่ 4 แผนการผลักดันการใช้หญ้าแฝกตามแนวทางในโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริเพื่อป้องกันการชะล้างดินพังทลายอย่างมีประสิทธิภาพบนโครงข่ายทางหลวงของประเทศ

รายละเอียด	แผนการดำเนินงาน (ระยะ)			
	เร่งรัด	สั้น	กลาง	ยาว
1. พัฒนาต่อยอดและขยายผลการศึกษานวัตกรรมและเทคโนโลยีในการตรวจวัด ติดตาม เตือนภัยและบริหารจัดการความเสี่ยงภัยพิบัติดินสไลด์ ให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงเพื่อป้องกันและแก้ปัญหาดินสไลด์ คั้นทางชำรุดเสียหายเนื่องจากน้ำกัดเซาะ ขยายผลทั่วทุกภาค ต่อยอดจากพื้นที่เชิงใหม่	✓			
2. สร้าง Digital Platform โดยการจัดทำระบบข้อมูลภูมิสารสนเทศ (GIS Database) เพื่อใช้ตรวจสอบพื้นที่การปลูกหญ้าแฝก หรือพื้นที่เสี่ยงภัยพิบัติ		✓		
3. จัดทำคลังความรู้ KM ด้านแบบแผนแนะนำการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมงานป้องกันการกัดเซาะคั้นทาง		✓		
4. เผยแพร่ความรู้ด้านแนวทางปฏิบัติงานอย่างเป็นรูปธรรมแก่เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติงานในพื้นที่ภูเขา เกี่ยวกับวิธีการติดตั้งและใช้งานอุปกรณ์ตรวจวัดพื้นฐานต่าง ๆ รวมถึงขั้นตอนการใช้งาน		✓		
5. พัฒนา Digital Platform แบบ Real time เพื่อรายงานข้อมูล ติดตามผล พยากรณ์เตือนภัย ประเมินความเสี่ยง และเฝ้าระวังภัยพิบัติดินสไลด์ ผ่าน Web Application และ Mobile Application เพื่อสนับสนุนความเป็น Smart Road			✓	
6. เชื่อมโยงฐานข้อมูลพื้นที่เสี่ยงภัยพิบัติดินสไลด์ โดยบูรณาการฐานข้อมูลร่วมกับหน่วยงานจังหวัด กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง			✓	
7. พัฒนาระบบข้อมูลภูมิสารสนเทศ ต่อยอดเชื่อมโยงฐานข้อมูล โดยการขยายผลบูรณาการร่วมกับ สำนักงาน กปร. กรมพัฒนาที่ดิน กรมชลประทาน				✓



ส่วนองค์ความรู้ นวัตกรรม และเทคโนโลยี

- แบบมาตรฐาน
- การคิดราคากลางเบื้องต้น
- คู่มือปฏิบัติการ
- สื่อการสอนอิเล็กทรอนิกส์
- VDO เผยแพร่ประชาสัมพันธ์
- เอกสารวิชาการ
- Slope Monitoring & Evaluation Dashboard
- Slope Monitoring Online Interactive System
- โปรแกรมและแผนภูมิการวิเคราะห์เสถียรภาพ

ส่วนข่าวสารและประชาสัมพันธ์

unสรุป

ภายใต้สถานการณ์การเปลี่ยนแปลงบริบทของโลก ทั้งทางด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงของนวัตกรรมและเทคโนโลยีใหม่ ๆ หนึ่งในความกังวลที่เราต้องเตรียมพร้อมรับมือ คือ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศภัยพิบัติที่มีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น กรมทางหลวง ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่ง ที่ให้ความสำคัญของการอนุรักษ์ทรัพยากรดินและน้ำ รวมไปถึงผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการชะล้างพังทลายของดินเชิงลาดถนน ซึ่งบางกิจกรรมมีความเชื่อมโยงโดยตรงต่อการใช้หญ้าแฝกมาเป็นเครื่องมือในการรับมือ จึงมีความจำเป็นที่ต้องผลักดันการใช้หญ้าแฝกตามแนวทางในโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ เพื่อการป้องกันการชะล้างดินพังทลายอย่างมีประสิทธิภาพบนโครงข่ายทางหลวงของประเทศต่อไป 📌

การแข่งขันกีฬาภายใน กรมทางหลวง

การแข่งขันกีฬาภายในประจำปี เพื่อเสริมสร้างสุขภาพ ความสามัคคี และน้ำใจนักกีฬาในหมู่บุคลากรกรมทางหลวง อีกทั้งพร้อมส่งเสริม การเชื่อมสายสัมพันธ์ในองค์กรทุกปีอย่างต่อเนื่อง



ก กรมทางหลวงร่วมกับสมาคมสโมสรฯ จัดกิจกรรมการแข่งขันกีฬาภายใน เป็นประจำทุกปี โดยใช้พื้นที่ภายในบริเวณ กรมทางหลวงทั้งสองฝั่งคือฝั่งถนนศรีอยุธยา และฝั่งถนนพระราม 6 จนกระทั่งเมื่อปี 2565 พื้นที่ กรมทางหลวงถูกเวนคืนบางส่วนเพื่อก่อสร้างรถไฟฟ้า ขนส่งมวลชน โรงอาหารถูกรื้อออกจึงจำเป็นต้องสร้าง โรงอาหาร (ชั่วคราว) แห่งใหม่ บนพื้นที่จอดรถข้าง กองบัญชา สนามเทนนิสลิต ขาวเถียร พื้นที่สนามทั้งหมด ต้องนำมาทำเป็นที่จอดรถแทน ทำให้บริเวณภายใน





กรมไม่มีพื้นที่เพียงพอสำหรับเป็นสนามการแข่งขันกีฬาประเภทต่างๆทำนอติตอติบติตราวุธทรงศิริไลจึงมีแนวคิดให้การแข่งขันกีฬาภายในไปจัดนอกสถานที่ซึ่งในปี 2565 (ครั้งแรก) ได้จัดการแข่งขันกีฬาในพื้นที่ของสำนักงานทางหลวงที่ 1 (เชียงใหม่) ครั้งที่ 2 ปี 2566 จัดการแข่งขันกีฬาในพื้นที่ของสำนักงานทางหลวงที่ 15 (ประจวบคีรีขันธ์) และมาในปีนี้ 2567 เป็นครั้งที่ 3 จัดการแข่งขันกีฬาในพื้นที่ของสำนักงานทางหลวงที่ 10 (นครราชสีมา) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บุคลากรของกรมทางหลวงได้ออกกำลังกายเป็นการเสริมสร้างความสมบูรณ์แข็งแรง

ของร่างกาย รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดความรักความสามัคคี ความมีน้ำใจนักกีฬา รวมทั้งเป็นกิจกรรมที่ผู้บริหารและผู้ใต้บังคับบัญชาได้มีโอกาสเล่นกีฬาและทำกิจกรรมต่างๆ ร่วมกัน โดยจัดขึ้นระหว่างวันที่ 18 - 20 ธันวาคม 2567 ณ สนามกีฬาเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา โดยมีนักกีฬาจาก 22 หน่วยงานเข้าร่วมการแข่งขัน ประกอบด้วย ส่วนกลาง, สำนักงานทางหลวงที่ 1 - 18, ศูนย์สร้างทาง, ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน และกองบังคับการตำรวจทางหลวง ซึ่งชัยในกีฬา 13 ประเภท ได้แก่ เปตอง, เทเบิลเทนนิส, แบดมินตัน, เทนนิส, ตะกร้อ, ดาาร์ท, ฟุตบอล, แอโรบิค, วอลเลย์บอล, จักรยาน, กอล์ฟ, E-Sport และกีฬาสาธิต เดิน-วิ่ง เพื่อสุขภาพ ระยะทาง 5.2 กิโลเมตร ซึ่งผลการแข่งขันสรุปได้ดังนี้ ชนะเลิศคะแนนรวม ได้แก่ ส่วนกลาง รองชนะเลิศอันดับหนึ่ง ได้แก่ สำนักงานทางหลวงที่ 4 (ตาก) รองชนะเลิศ อันดับสองได้แก่ สำนักงานทางหลวงที่ 1 (เชียงใหม่)

สำหรับในคำคินงานเลี้ยงสังสรรค์ส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่วันที่ 20 ธันวาคม 2567 โดยมีทำนอติบติอภริรัฐไชยวงศ่น้อยเป็นประธาน ได้มีกิจกรรมประกวด Miss Highways 2024 ซึ่งปรากฏผลดังนี้ Miss Highways 2024 ได้แก่ นางสาวโชติกา แสงมณี จากสำนักงานทางหลวงที่ 10 (นครราชสีมา) รอง Miss Highways





ได้แก่ นางสาวอรพรรณ ฤทธิรัตน์ จากสำนักงานทางหลวงที่ 16 (นครศรีธรรมราช) และรางวัลขวัญใจ Highways ได้แก่ นางสาวโชติกา แสงมณี จากสำนักงานทางหลวงที่ 10 (นครราชสีมา) สำหรับเจ้าภาพจัดการแข่งขันกีฬาภายใน ปี 2568 (ท่านอธิบดีอภิรัฐ เป็นผู้จับสลาก) ได้แก่ สำนักงานทางหลวงที่ 7 (ขอนแก่น)

จากการสังเกตของทีมงานวารสารทางหลวงเห็นว่าการจัดการแข่งขันกีฬาภายในกรมทางหลวงปีนี้จัดได้ดี สนามกีฬามีความพร้อมกีฬาเกือบทุกประเภทสามารถแข่งขันได้ภายในศูนย์ฯ การเดินทางมีความสะดวก อาหาร น้ำดื่ม ที่พักนักกีฬาและกองเชียร์มีเพียงพอ การบริหารจัดการทำได้เรียบร้อยดี ทั้งนี้ต้องยกความดีความชอบให้กับท่านปกรณ ศรีปานวงศ์ ผส.ทล.10 และทีมงานทั้งหมดของท่านที่ร่วมมือ ร่วมแรง ร่วมใจ ทำให้การจัดการแข่งขันสำเร็จ ลุล่วง ได้อย่างดีทุกคน มีความประทับใจแล้วพบกันใหม่ปี 2568 ที่ขอนแก่น ทีมงานวารสารจะได้นำภาพการแข่งขันและบรรยากาศดีๆ แบบนี้มาให้ท่านสมาชิกได้รับทราบ โปรดติดตามกันต่อไปนะครับ ▶

งานพระกฐินพระราชทาน กรมทางหลวง

กรมทางหลวงร่วมใจทำบุญใหญ่ ถวายผ้าพระกฐินพระราชทาน
และปวารณาถวายจตุปัจจัยเพื่อสาธารณประโยชน์



วระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมพระราชทานผ้าพระกฐินให้กรมทางหลวงตามที่ขอพระราชทานเพื่อน้อมนำไปถวายพระภิกษุสงฆ์จำพรรษากาลถ้วนไตรมาส ณ วัดบางไผ่ (พระอารามหลวง) ต.บางรักพัฒนา อ.บางบัวทอง จ.นนทบุรี เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2567 โดยมีนายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย อธิบดีกรมทางหลวง เป็นประธานในพิธี พร้อมด้วยรองอธิบดี 3 ท่าน ได้แก่ นายไพฑูรย์ พงษ์ชวลิต, นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล และนายเสริมศักดิ์ นัยนันท์ รวมทั้งวิศวกรใหญ่

คณะผู้บริหารทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค แขกผู้มีเกียรติ และประชาชนในพื้นที่เข้าร่วมงานจำนวนมาก

คณะผู้บริหาร ข้าราชการและประชาชน ผู้เข้าร่วมพิธีในนามของกรมทางหลวงได้ร่วมกันถวายผ้าพระกฐินพระราชทาน และปวารณาถวายจตุปัจจัยเพื่อทำนุบำรุงพระพุทธศาสนาให้คงอยู่สืบต่อไป พร้อมนี้ได้ถวายปัจจัยเพื่อสนับสนุนโรงเรียนพระปริยัติธรรม 1 แห่ง บำรุงสถานศึกษาในพื้นที่ 1 โรงเรียน บำรุงโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล 1 แห่ง ถวายจตุปัจจัยแด่พระภิกษุและสามเณร รวมทั้งบำรุงพระอารามหลวง (วัดบางไผ่) เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 2,772,999 บาท

เครื่องผสม แอสฟัลต์ รีไซเคิลแบบเคลื่อนที่

ผลงานนวัตกรรมที่ช่วยรักษาสิ่งแวดล้อมด้วยการนำพลังงานน้ำมันมาใช้ และการลดก๊าซเรือนกระจกในกระบวนการบำรุงรักษาทางหลวง

ผลงานที่ได้รับรางวัลผลงานนวัตกรรมกรรมทางหลวง “ระดับดีเยี่ยม” ด้านทางหลวงรักษาสิ่งแวดล้อม (Green Highway) การประกวดผลงานนวัตกรรมกรรมทางหลวงประจำปี พ.ศ. 2566 “ทางหลวงปลอดภัย ใส่ใจรักษาสิ่งแวดล้อม ก้าวล้ำนำดิจิทัล” วันที่ 18 กันยายน 2566 สำนักเครื่องกลและสื่อสารได้ศึกษาและออกแบบผลิตเครื่องผสมแอสฟัลต์รีไซเคิลแบบเคลื่อนที่มีลักษณะเป็นรถพ่วง

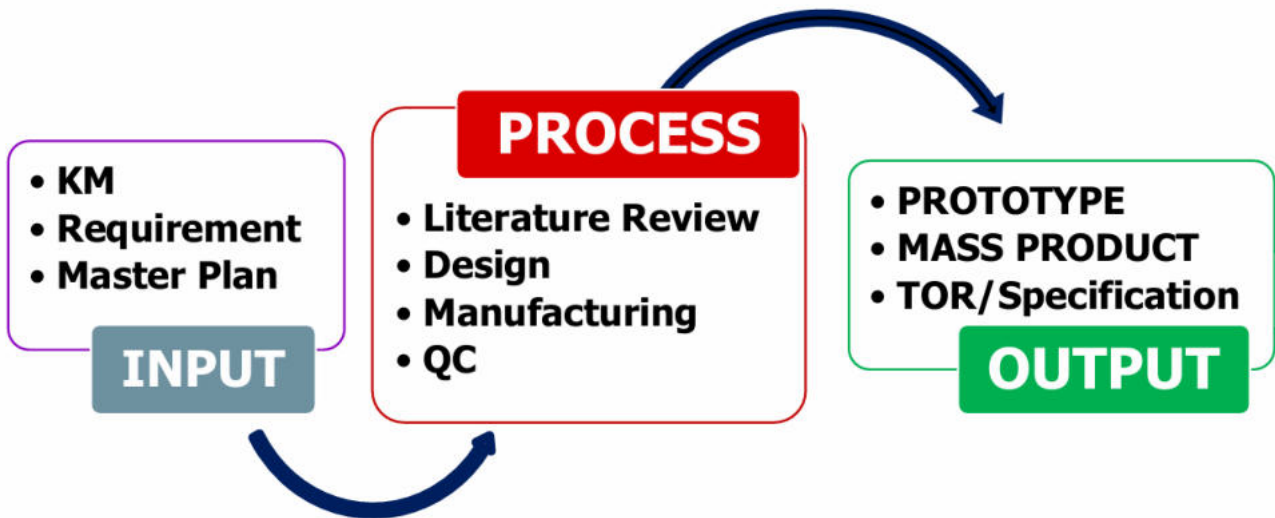
ที่สามารถนำไปใช้เตรียมแอสฟัลต์ที่หน้างานไปพร้อมกับการเตรียมแปลงผิวที่ต้องการซ่อมได้เลย ช่วยลดขั้นตอนและระยะเวลาในการปฏิบัติงาน และใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องต้นกำลังและชุดเบิร์นเนอร์ไฟฟ้ อีกทั้งเป็นการส่งเสริมการนำกากแอสฟัลต์ที่ได้จากงานขุดผิวถนนกลับมาใช้ใหม่ได้อีกครั้ง นับว่าเป็นการใช้ทรัพยากรของประเทศอย่างคุ้มค่าสูงสุด ช่วยลดก๊าซเรือนกระจกลง เมื่อเทียบกับการผลิตแอสฟัลต์คอกอนกรีตใหม่

การใช้พลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสำหรับวัสดุก่อสร้าง

พลังงานส่วนใหญ่ที่ใช้และเกิดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในกระบวนการเตรียมวัสดุ เพื่อใช้ในการบำรุงรักษาทางแอสฟัลท์คอกอนกรีต ได้แก่



ขั้นตอนกระบวนการ



3 โครงการรองรับ

1. โครงการศึกษา ออกแบบและพัฒนาเครื่องจักรกลต้นแบบ
2. โครงการจัดทำชิ้นส่วน อุปกรณ์ โครงการพัฒนาเครื่องจักรกลต้นแบบ Prototype
3. โครงการจ้างผลิตเครื่องจักรกล Mass Production

การออกแบบเชิงแนวคิด

- มีขนาดเหมาะสมกับภารกิจซ่อมผิวทาง
- อยู่บนรถพ่วงสามารถใช้ในลักษณะเคลื่อนที่ได้
- ใช้เชื้อเพลิงชนิดเดียว (ดีเซล) ไม่ต้องเสียบปลั๊ก
- ใช้งานง่าย ไม่ต้องล้างทำความสะอาดระบบท่อ
- สามารถให้ความร้อนในการผสม HOTMIX ที่ 150 - 160 องศาเซลเซียสได้ ☺



สหกรณ์ฯ พัฒนา คุณภาพชีวิต แก่สมาชิกและสังคม

สหกรณ์ออมทรัพย์มุ่งมั่นที่จะส่งเสริมชีวิตและความมั่นคงของสมาชิก รวมถึงการช่วยเหลือสังคมให้พลเมืองมีคุณภาพชีวิตที่ดี ก้าวไปกับสหกรณ์ออมทรัพย์กรมทางหลวงฉบับนี้จะขอพูดคุยกับสมาชิก 3 เรื่องเหมือนกับฉบับที่ผ่านมา



เรื่องที่ 1 โครงการช่วยเหลือสมาชิกชำระหนี้บัตรเครดิต

สืบเนื่องจากการให้เงินกู้แก่สมาชิก เช่น กู้สามัญ กู้ฉุกเฉิน กู้เพื่อการศึกษาของบุตรฯ เป็นต้น สมาชิกที่มากู้เมื่อผ่อนไปได้ระยะหนึ่งก็จะกลับมากู้ซ้ำวนเวียนอยู่เช่นนี้ คณะกรรมการฯ จึงมีความเห็นร่วมกันว่า เราควรรับทราบฐานะทางการเงินของสมาชิกบ้างเป็นเบื้องต้น จึงได้กำหนดหลักเกณฑ์ว่า สมาชิกที่กู้เงินตั้งแต่ 1 ล้านบาทขึ้นไป ต้องส่งข้อมูลเครดิตทางการเงิน (เครดิตบูโร) เพื่อให้คณะกรรมการได้พิจารณาประกอบก่อนอนุมัติเงินกู้

จากการที่คณะกรรมการได้เห็นข้อมูลเครดิตบูโรของสมาชิกแล้วปรากฏว่ามีสมาชิกจำนวนหนึ่งเป็นหนี้บัตรเครดิต ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยที่สูงมาก คณะกรรมการฯ จึงมีความเห็นตรงกันว่าเราควรช่วยเหลือสมาชิกกลุ่มนี้ จึงเป็นที่มาของการเปิดให้กู้สามัญเพื่อชำระหนี้บัตรเครดิตและสินเชื่อส่วนบุคคล โดยกำหนดหลักเกณฑ์ ดังนี้

ตารางหลักเกณฑ์

หลักเกณฑ์	สมาชิกสามัญประเภท ก.	สมาชิกสามัญประเภท ข.
เป็นสมาชิกมาแล้วไม่น้อยกว่า	12 เดือน	12 เดือน
วงเงินที่ให้กู้	ตามหลักฐานฯ ไม่เกิน 300,000 บาท	ตามหลักฐานฯ ไม่เกิน 100,000 บาท
ส่งคืนภายใน	100 งวด	48 งวด หรือตามสัญญาจ้าง แล้วแต่จำนวนไหนจะน้อยกว่า
เงินเดือน/ค่าตอบแทนคงเหลือ	ไม่น้อยกว่า 3,000 บาท	ไม่น้อยกว่า 3,000 บาท
รวมเงินกู้ทุกประเภท	ไม่เกิน 100 เท่าของเงินเดือน หรือไม่เกิน 5,000,000 บาท	ไม่เกิน 70 เท่าของค่าตอบแทน หรือไม่เกิน 700,000 บาท
ดอกเบี้ย	5% ไม่มีเฉลี่ยคืน	5% ไม่มีเฉลี่ยคืน
ให้กู้ได้คนละ	1 ครั้ง	1 ครั้ง
หลักฐานประกอบการพิจารณา	หลักฐานการเป็นหนี้กับสถาบัน การเงิน หรือใบเรียกเก็บ จากบัตรเครดิต	หลักฐานการเป็นหนี้กับสถาบัน การเงิน หรือใบเรียกเก็บ จากบัตรเครดิต
ผู้ค้ำประกัน	สมาชิกสามัญ ก. 2 คน	1. สมาชิกสามัญ ก. 1 คน หรือ 2. สมาชิกสามัญ ข. 2 คน

หลังจากประกาศให้กู้สามัญเพื่อชำระหนี้บัตรเครดิตและสินเชื่อส่วนบุคคล ข้อมูลของสหกรณ์ฯ แจ้งว่าระหว่างวันที่ 1 สิงหาคม 2567 ถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2567 ประมาณ 4 เดือน สหกรณ์ฯ สามารถช่วยเหลือสมาชิกชำระหนี้บัตรเครดิตได้จำนวน 20 ราย เป็นยอดเงินรวมทั้งสิ้น 2,716,925 บาท มีสมาชิกหลายรายที่เจ้าหน้าที่สหกรณ์ช่วยเหลือจากเจ้าหนี้ และสามารถลดหย่อนหนี้ลงได้อีก บางรายลดหนี้ได้ถึง 20,000 บาททีเดียว หากสมาชิกท่านใดได้อ่านคอลัมน์นี้ และต้องการความช่วยเหลือโปรดติดต่อไปยังเจ้าหน้าที่สหกรณ์ออมทรัพย์กรมทางหลวง จำกัด เพื่อขอทราบรายละเอียดหรือสอบถามบริการด้านอื่น ๆ ได้เช่นเดียวกัน

เรายังคงยึดมั่นในหลักการของสหกรณ์ คือ การช่วยเหลือซึ่งกันและกันนี้เป็นเพียงตัวอย่าง หรือโครงการหนึ่งเท่านั้นที่เราได้ช่วยเหลือสมาชิกของเรา

เรื่องที่ 2 โครงการความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร (Corporate Social Responsibility)

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 สหกรณ์ออมทรัพย์กรมทางหลวง จำกัด ซึ่งคณะกรรมการดำเนินการมีมติเห็นชอบในการทำกิจกรรมเพื่อสังคม โดยมอบทุนการศึกษาและอุปกรณ์การเรียนการสอนให้กับโรงเรียนบ้านท่าข้าม ต.ท่าข้าม อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว สิ่งที่มาโรงเรียนต้องการและจำเป็นมากที่สุด คือ การปรับปรุงโรงอาหารของโรงเรียนซึ่งอยู่ในสภาพค่อนข้างเก่า โต๊ะเก้าอี้สำหรับนั่งทานข้าวมีสภาพชำรุดจำนวนมาก อ่างล้างจานชำรุด ไม่มีพัดลมระบายอากาศทำนุปรธานคณะกรรมการฯ (นายจิระพงศ์ เทพพิทักษ์) ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคมมีดำริว่า หากจะช่วยเหลือโรงเรียนควรทำให้ครบวงจร คือ ปรับปรุงตัวอาคารโรงอาหารทั้งหมด ปรับพื้นใหม่ ทำรั้วเพิ่มเติม ทาสีใหม่ ทั้งหมดรวมทั้งจัดหาโต๊ะไม้อย่างดี 20 ชุดพร้อมพัดลมตั้งพื้นอย่างดี 10 ตัว โดยได้รับความร่วมมืออย่างดียิ่งจาก นายพรพิชิต กลิ่นมาลี ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสระแก้ว ซึ่งท่านเป็นหน่วยงานในพื้นที่ช่วยดำเนินการปรับปรุงอาคารโรงอาหารใหม่ทั้งหมด ดังนั้นกิจกรรม CSR ครั้งนี้จึงเป็นความร่วมมือของสองหน่วยงานคือ สหกรณ์ออมทรัพย์กรมทางหลวงจำกัด และแขวงทางหลวงสระแก้ว โดยเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2567 ที่ผ่านมา คณะกรรมการฯ ฝ่ายจัดการและสมาชิกได้เดินทางไปทำพิธีเปิดป้ายอาคารโรงอาหารและส่งมอบวัสดุครุภัณฑ์ทั้งหมดให้กับทางโรงเรียน ซึ่งทีมบรรณธิการในฐานะคนกรมทางหลวงเช่นเดียวกันต้องขอปรบมือให้รัว ๆ ที่ทำให้แผนกลยุทธ์ของสหกรณ์ฯ ในการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ช่วยเหลือสังคม ชุมชน ให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น โดยเฉพาะนักเรียนซึ่งเป็นเยาวชนของชาติ ที่จะเติบโตเป็นพลเมืองที่มีคุณภาพของประเทศชาติของเราสืบต่อไป





เรื่องที่ 3 โครงการขยายวงเงินกู้สามัญให้กับสมาชิกสามัญประเภท ข.

ตามแผนกลยุทธ์ของสหกรณ์ กำหนดให้มีคณะทำงาน ออกแบบและพัฒนาให้มีผลิตภัณฑ์ใหม่เพื่อตอบสนอง แก่สมาชิกให้ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย โดยคณะทำงานได้จัดทำแบบสอบถามความต้องการเกี่ยวกับ วงเงินกู้ของสมาชิกสามัญประเภท ข. (พนักงานราชการ ที่มีอายุงาน 6 ปีขึ้นไป) มีสมาชิกสามัญประเภท ข. ตอบแบบสอบถาม 355 คน ซึ่งมากกว่าร้อยละ 90 แจ้งว่าวงเงินกู้เดิมไม่เพียงพอกับความจำเป็นที่ต้องใช้ (300,000 บาท) ดังนั้น คณะกรรมการดำเนินการมีมติ เห็นชอบให้ขยายวงเงินกู้ให้กับสมาชิกสามัญประเภท ข. ตามช่วงเวลาของการเป็นสมาชิก ดังนี้

- เป็นสมาชิกสหกรณ์ฯ 6 เดือน - 24 เดือน กู้ได้ 30 เท่า ของค่าตอบแทนสูงสุดไม่เกิน 300,000 บาท
- เป็นสมาชิกสหกรณ์ฯ ตั้งแต่ 24 เดือน - 36 เดือน กู้ได้ 50 เท่า ของค่าตอบแทนสูงสุดไม่เกิน 500,000 บาท
- เป็นสมาชิกสหกรณ์ฯ ตั้งแต่ 36 เดือนขึ้นไป กู้ได้ 70 เท่า ของค่าตอบแทนสูงสุดไม่เกิน 700,000 บาท
- ส่งคืนภายใน 48 งวด หรือตามอายุสัญญาจ้าง คงเหลือแล้วแต่อันไหนจะน้อยกว่า
- หักหนี้เงินกู้ทุกประเภทและรายจ่ายอื่น ๆ จะต้อง มีค่าตอบแทนคงเหลือไม่น้อยกว่า 3,000 บาท
- ส่งชำระมาแล้ว 6 งวด สามารถกู้ใหม่ได้
- ผู้กู้จะต้องมีหุ้นรวมเงินฝากอย่างน้อย 10% ของวงเงินที่ขอกู้
- ผู้กู้ต้องทำประกันชีวิตเต็มวงเงินที่ขอกู้
- อัตราดอกเบี้ยเลือกได้ 2 แบบ คือ 1. อัตรา 5.75% มีเฉลี่ยคืน 2. อัตรา 4.75% ไม่มีเฉลี่ยคืน

พนักงานราชการที่เป็นสมาชิกสามัญประเภท ข. เมื่อมีอายุงานมากขึ้นจะมีค่าตอบแทนที่เพิ่มมากขึ้น เช่นเดียวกัน ซึ่งสมาชิกบางรายต้องการกู้เงินซื้อบ้าน ซื้อคอนโด เป็นที่อยู่อาศัยร่วมกับคู่สมรส บางรายต้องการ ซื้อยานพาหนะเพื่อใช้ในการเดินทาง การเพิ่มวงเงินกู้ ให้กับสมาชิกจะช่วยบรรเทาและส่งเสริมให้สมาชิก มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น เพราะดอกเบี้ยเงินกู้ของสหกรณ์ฯ ต่ำกว่าดอกเบี้ยเงินกู้ของธนาคาร หรือของสถาบัน การเงินนอกระบบอื่น ๆ เป็นการเติมเต็มความสุข ตามความจำเป็นให้กับสมาชิก ทำให้คุณภาพชีวิตของ สมาชิกในภาพรวมดีขึ้นนั่นเอง 📌

คมนาคมไทยผนึกกำลัง นานาชาติ พลิกโฉม อนาคตทางหลวงเอเชีย



การประชุมวิชาการระดับนานาชาติ เพื่อแลกเปลี่ยนองค์ความรู้จากผู้เชี่ยวชาญทั่วโลก อันมุ่งไปสู่การขับเคลื่อนนวัตกรรมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางหลวงอย่างยั่งยืนในระดับสากล

ก

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคมร่วมกับสมาคมทางหลวงแห่งประเทศไทย ร่วมกันจัดงานการประชุมทางวิชาการนานาชาติวิศวกรรมงานทาง ครั้งที่ 5: The 5th International Conference on Highway Engineering (iCHE 2024) ภายใต้แนวคิด "Future - proofing Roads for Asia and Beyond" จัดขึ้นในวันที่ 4 - 6 กันยายน 2567 ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา กรุงเทพมหานคร โดยมีนายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีเปิดงาน



ร่วมแบ่งปันองค์ความรู้และแนวคิด เพื่อร่วมกันขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรมทาง ยกระดับมาตรฐาน โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ทางหลวงที่พร้อมสำหรับโลกแห่งอนาคต

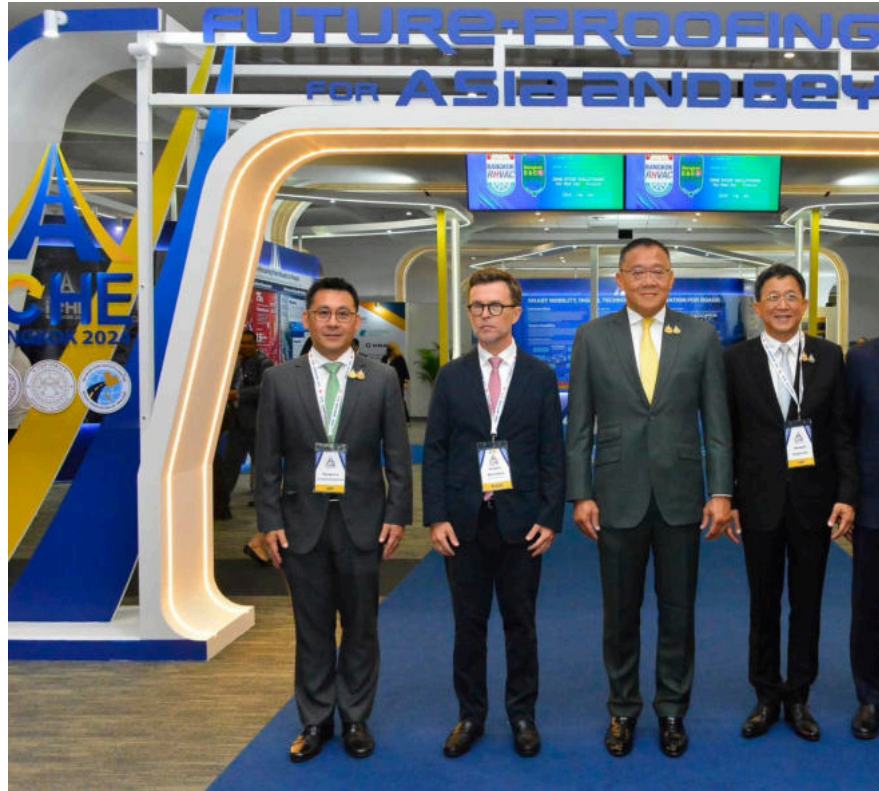
ภายในงานประกอบด้วย สื่อมวลชน แขกผู้มีเกียรติ ผู้บริหารจากหน่วยงานต่าง ๆ ผู้เชี่ยวชาญ นักวิชาการทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงสถาบันการศึกษา ผู้นำด้านอุตสาหกรรม และผู้ประกอบการ เข้าร่วมแบ่งปันองค์ความรู้ และแนวคิดเพื่อร่วมกันขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรมทาง ภายใต้แนวคิด “Future - proofing Roads for Asia and Beyond” เพื่อยกระดับมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางหลวงที่พร้อมสำหรับโลกแห่งอนาคตซึ่งถือเป็นครั้งแรกของประเทศไทย

ที่กลุ่มพันธมิตร ซึ่งเป็นองค์กรสำคัญระดับนานาชาติด้านทางหลวง ได้แก่ สมาคมทางหลวงโลก (World Road Association, PIARC) และสมาพันธ์ทางหลวงแห่งเอเชียและออสเตรเลีย (REAAA) มาร่วมประชุมสัมมนาและพบปะแลกเปลี่ยนเรียนรู้เพื่อร่วมกันสร้างเวทีระดมสมอง ตลอดจนการเผยแพร่ผลงานและถ่ายทอดความรู้ ประสบการณ์ มุ่งไปสู่การพลิกโฉมอนาคต การคมนาคมทางหลวงของเอเชียและภูมิภาค ไร้พรมแดนในระดับสากล

นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า “วันนี้ได้รับมอบหมายจากนายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ให้เป็นประธานในพิธีเปิดงานประชุมวิชาการนานาชาติด้านวิศวกรรมทางหลวงฯ ผมรู้สึกยินดีเป็นอย่างยิ่งที่ได้ทราบว่า กระทรวงคมนาคมของเรา มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม การริเริ่มนี้มีความสำคัญต่อการเสริมสร้าง

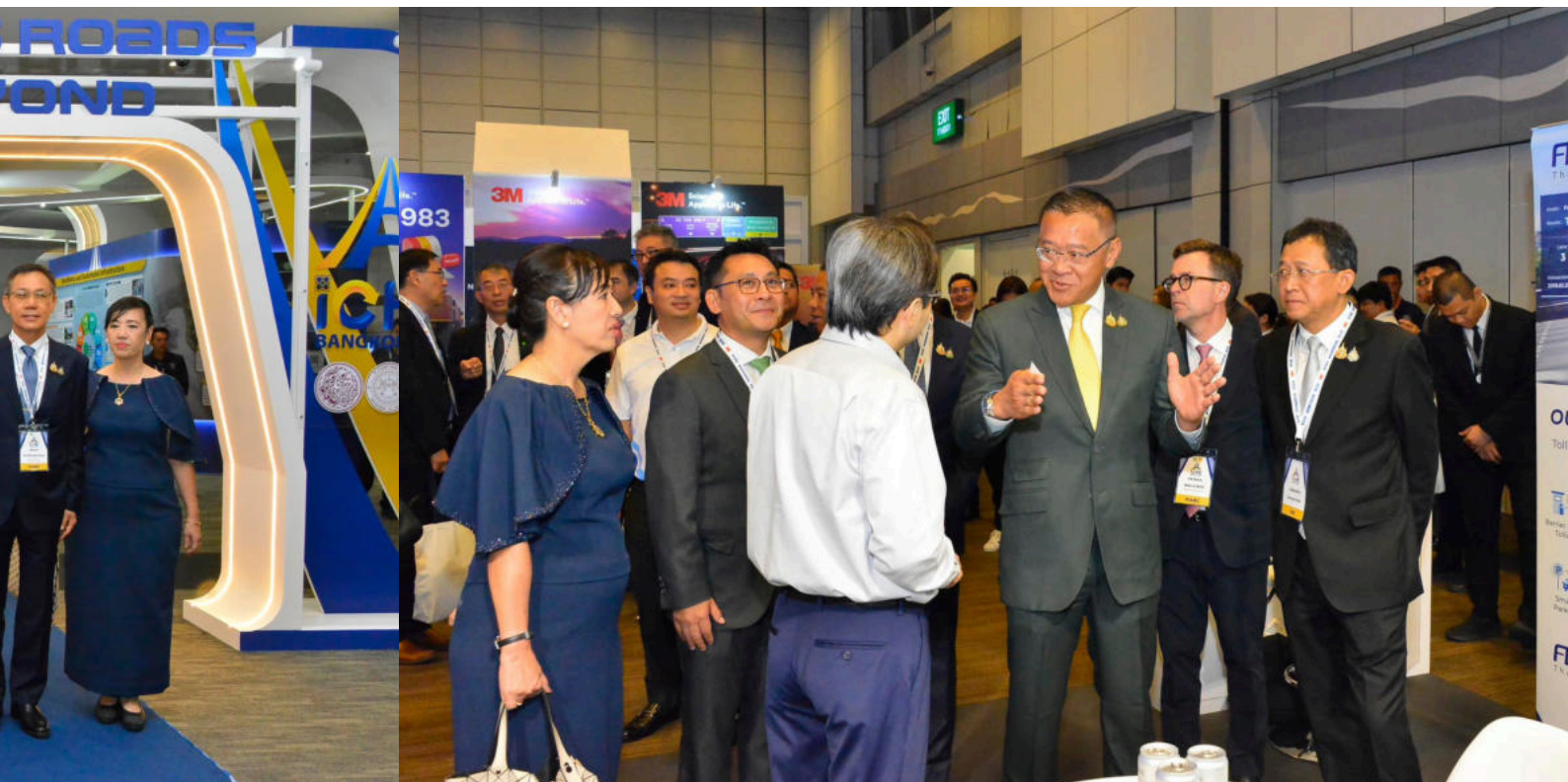
ความสามารถในการแข่งขันและส่งเสริมการพัฒนาของประเทศ ความมุ่งมั่นของเราต่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานจะช่วยให้เกิดความเชื่อมั่น รวมถึงการสร้างเครือข่ายที่ครอบคลุมและเป็นระบบทั้งภายในประเทศของเราและระหว่างประเทศ โดยเป้าหมายของเราคือการปรับปรุงคุณภาพการเดินทางและการขนส่งให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน สร้างโอกาสการจ้างงาน กระจายความเจริญสู่ทุกภูมิภาค และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นร่วมกันในการพัฒนาวิศวกรรมทางหลวงและส่งเสริมความก้าวหน้าในการขนส่งที่ยั่งยืนทั่วโลก และผมมั่นใจว่าการประชุมครั้งนี้จะเป็นข้อมูลและความรู้ที่มีคุณค่าให้กับทุกท่านในงานครั้งนี้”

ด้านนายสรวิศ ทรงศิริไล อธิบดีกรมทางหลวง ได้เปิดเผยว่าการประชุมในวันนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้รับความรู้ที่มีคุณค่าในด้านวิศวกรรมทางหลวงจากผู้เชี่ยวชาญที่ได้รับการยอมรับในระดับนานาชาติ ซึ่งรวมถึงข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับนวัตกรรมที่ล้ำสมัย วิธีการออกแบบและก่อสร้างที่ทันสมัย ซึ่งปรับให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงของ



สภาพภูมิอากาศ รวมถึงข้อมูลล่าสุดเกี่ยวกับวัสดุ การพัฒนาการขนส่ง และการก่อสร้างถนนที่ยั่งยืน และเพื่อให้ผู้แทนได้นำความรู้และทักษะที่ได้รับจากการบรรยาย การนำเสนอทางวิชาการ การเยี่ยมชมสถานที่จัดแสดงนิทรรศการ และการอภิปรายเกี่ยวกับโครงการในปัจจุบันและโครงการในอนาคตไปปรับใช้ได้จริง นอกจากนี้ยังรวมถึงการส่งเสริมการสร้างเครือข่ายระหว่างผู้เข้าร่วมงาน ซึ่งจะสนับสนุนความก้าวหน้า

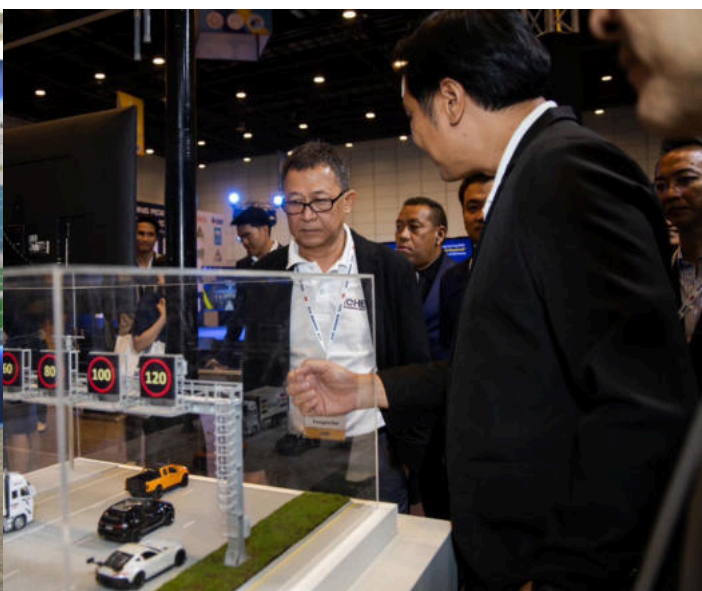




ในด้านวิศวกรรมทางหลวงและสาขาที่เกี่ยวข้อง
ในอนาคต

สำหรับการประชุมวิชาการระดับนานาชาติ
ครั้งนี้เกิดจากความร่วมมือกับหลายองค์กร
รวมถึงสมาคมทางหลวงโลก สมาคมวิศวกรรม
ทางหลวงแห่งเอเชียและออสเตรเลีย สมาคม
ทางหลวงแห่งประเทศไทย ตลอดจนพันธมิตร
ผู้สนับสนุน ธุรกิจ และผู้จัดจำหน่ายจากทั่วโลก
โดยภายในบริเวณงานนี้ประกอบด้วยการจัด

นิทรรศการ การประชุมเชิงปฏิบัติการ การประชุม
ทางเทคนิค และการสัมมนาแลกเปลี่ยนความรู้
การศึกษาดูงาน M-Flow ซึ่งกรมทางหลวงได้ร่วม
กันเตรียมงานอย่างหนักเพื่อช่วยกันขับเคลื่อน
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงของ
ประเทศไทยให้มีความทันสมัย ทันต่อการ
เปลี่ยนแปลงและรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจ
และสังคมในอนาคต ยกกระดับการคมนาคม
ทางหลวงของไทยสู่ระดับสากลอย่างยั่งยืน



จากถนนสายแรก ถึงการเกษียณ อย่างมีความสุขของ นายประวัตี รัตนสุวรรณ

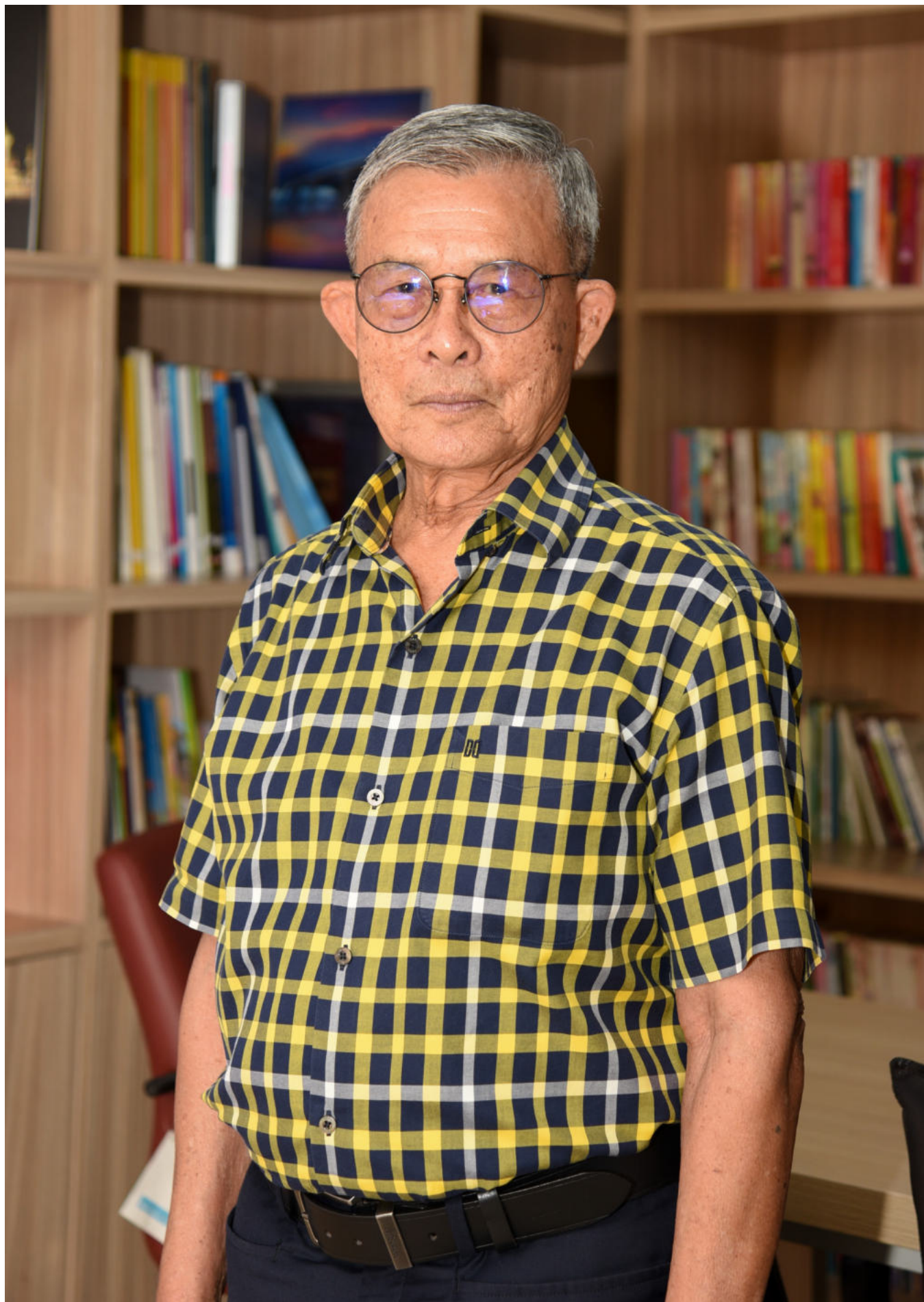
เรียนรู้การใช้ชีวิตหลังเกษียณอย่างมีความสุขทั้งกายและใจ จากประธาน
“ชมรมข้าราชการพนักงานบำเหน็จบำนาญกรมทางหลวง” วัย 89 ปี

จากข้อมูลกรมกิจการผู้สูงอายุปัจจุบันพบว่า ประเทศไทยมีประชากรประมาณ 66 ล้านคน มีผู้สูงอายุ (อายุมากกว่า 60 ปี) ประมาณ 13 ล้านคนคิดเป็นร้อยละ 20.08 แสดงว่า ประเทศไทยเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์แล้ว

หันกลับมาดูสังคมของชาวกรมทางหลวง หลังจากเกษียณอายุราชการ (แสดงถึงความเป็นผู้สูงอายุ) ก็มีบุคลากรจำนวนหนึ่งมารวมตัวกันเป็นชุมชน ตั้งชื่อว่า “ชมรมข้าราชการพนักงานบำเหน็จบำนาญกรมทางหลวง” มีประธาน มีคณะกรรมการชมรมฯ ทำหน้าที่เป็นสื่อกลาง จัดกิจกรรมต่าง ๆ ให้สมาชิกได้มาพบปะสังสรรค์กัน เช่น มีนัดรับประทานอาหารร่วมกันเดือนละ 1 ครั้ง มีกิจกรรมทำบุญอุทิศส่วนกุศลให้กับสมาชิกผู้ล่วงลับ มีการจัดทัศนศึกษาท่องเที่ยว ฯลฯ ปัจจุบันมี นายประวัตี รัตนสุวรรณ เป็นประธานชมรมฯ ที่มบรรณาธิการสังเกตเห็นว่า “นายประวัตี” ซึ่งท่านมีอายุย่างเข้า 89 ปีแล้ว แต่สุขภาพท่านดีมาก ยิ้มแย้มแจ่มใส อารมณ์ดี สามารถขับรถมาประชุมเองได้ เพื่อคลายความสงสัยทั้งหมดที่มบรรณาธิการจึงได้นัดหมายเพื่อขอสัมภาษณ์ท่าน และนำมาลงในคอลัมน์ “ความสุขหลังเกษียณ” ฉบับนี้ เชิญท่านสมาชิกติดตามอ่านได้ ณ บัดนี้

คำถามแรกนะครับ อยากทราบว่าท่าน พื้นเพเป็นคนจังหวัดไหน และเข้ามารับ ราชการที่กรมทางหลวงได้อย่างไรครับ

ผมเป็นคนภาคใต้ครับ เกิดที่ อ.เมือง จ.สุราษฎร์ธานี เริ่มเรียนหนังสือที่สุราษฎร์ธานี ตั้งแต่ประถมจนจบชั้นมัธยม 6 ผมอยู่บ้านดอนมีแม่น้ำตาปีไหลผ่านที่พบเห็นบ่อยมาก คือ ทหารเรือ ทำให้ผมฝังใจอยากเป็นทหารเรือ จึงเดินทางเข้ากรุงเทพฯ จะสอบเข้าจ่าทหารเรือ แต่รุ่นพี่เห็นผมหน่วยก้านดีเลยบอกว่ให้ไปสอบเตรียมอุดมก่อน ซึ่งผมก็ไปและสอบได้เลยต้องเรียนเตรียมอุดมอีก 2 ปี ใจอยากจะไปสอบทหารเรืออีก แต่รุ่นพี่ที่แนะนำให้ไปลองสอบที่จุฬาลงกรณ์ซึ่งผมก็สามารถสอบเข้าวิศวะจุฬาฯได้อีก เมื่อปี 2499 พอถึงปี 2504 ก็จบออกมา สมัยก่อนถ้าจบปริญญาตรี ทุกคนต้องเป็นทหารเกณฑ์ 1 ปี แต่ในปีนั้น ท่านจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เป็นนายกรัฐมนตรี ท่านมีนโยบายที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยเฉพาะผู้ที่จบสายงานช่าง ไม่ต้องไปเป็นทหาร ผมจึงมาสมัครเข้ารับราชการที่กรมทางหลวง (โดยไม่ต้องสอบ) เพราะ เป็นความต้องการของทางราชการ รุ่นผมเข้ามาในปีนั้นพร้อมกันมี 17 คน



ผมได้ร่วมงานสำรวจเส้นทาง
สายสุราษฎร์ธานี-ตะกั่วป่า
เป็นงานแรกช่วงนั้นรัฐบาล
จะก่อสร้างถนน (ภาคใต้)
จากฝั่งตะวันออกไปยังฝั่งตะวันตก
ผมจำได้ทีมงานเรามีรถบรรทุก
4 ล้อ 1 คัน เครื่องมือสำรวจ
อุปกรณ์ทำอาหาร
ผ้าใบสำหรับกางเต็นท์

“นาย” มีเส้นทางการรับราชการอย่างไร บ้างครับ

ในปี 2504 กรมทางหลวงมี 13 กอง 12 เขต 51 แขวง
การทาง ผมได้รับบรรจุครั้งแรกที่กองสำรวจ (ไม่มี
ออกแบบ) ชั้นตรี อัตราเงินเดือน 900 บาท กองสำรวจ
ตอนนั้นมีนายช่างเป็นหัวหน้า มีวิศวกรโยธา 3 คน ที่เหลือ
จะเป็นช่างโยธา มีหน่วยสำรวจอยู่ 7 หน่วย ในปี 2504 นั้น
รัฐบาลจะก่อสร้างถนน (ภาคใต้) จากฝั่งตะวันออกไปยัง
ฝั่งตะวันตก คือสายสุราษฎร์ธานี-ตะกั่วป่า ผมได้ร่วมงาน
สำรวจเส้นทางสายนี้เป็นงานแรก ผมจำได้ทีมงานเรา
มีรถบรรทุก 4 ล้อ 1 คัน เครื่องมือสำรวจ อุปกรณ์ทำอาหาร
ผ้าใบสำหรับกางเต็นท์ เดินทางจากกรุงเทพฯ

กว่าจะถึงตะกั่วป่าใช้เวลาประมาณ 4 วัน หลังจาก
เตรียมเสบียงอาหารพร้อมจึงจ้างเรือหางยาวชาวบ้าน
วิ่งตามลำน้ำตะกั่วป่าไปถึงหมู่บ้านท่าจันทน์ ชายเขา
สันกาลาศิริ ขอเช่าบ้านของชาวบ้านแถวนั้น เป็นที่พัก
รวมถึงเป็นสำนักงานด้วย เส้นทางสุราษฎร์ธานี-ตะกั่วป่า
จะมีสันเขากาลาศิริกั้นอยู่ระหว่างกลาง ทีมงานผม
จะสำรวจจากสันเขาลงไปตะวันตกไปทางตะกั่วป่าสมัยนั้น
เป็นป่ารกทึบมาก ผมเดินจากที่พักไปที่ยอดเขาใช้เวลา
ประมาณ 2 ชั่วโมง ต้องรีบทำงานแข่งกับเวลา บ่าย 3 โมง
ต้องเดินลง (กลับ) เพราะในป่าจะมีดเร็ว ถ้าฝนตกต้อง
รีบกลับที่พักเช่นเดียวกัน น้ำในลำธารจะสูงและไหลเชี่ยว
ข้ามกลับไม่ได้จะติดอยู่บนเขาซึ่งอันตรายมาก นี่คือชีวิต
ของชาวสำรวจจริง ๆ พอสิ้นปีงบประมาณทุกหน่วยต้อง
เดินทางกลับเข้ากรมฯ มาเคลียร์ค่าใช้จ่าย มาส่งงาน
ทั้งหมด ผมได้ออกสำรวจเพียง 1 ปี ปีต่อมาท่านหัวหน้า
ให้ผมอยู่สำนักงานรับผิดชอบงานด้านวิชาการ

ต่อมาในปี 2506 ศูนย์เครื่องมือกลขอนแก่น สังกัด
กรมโยธาธิการ ซึ่งได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
ออสเตรเลีย ทำการก่อสร้างถนนจากขอนแก่นไปยางตลาด
ระยะทางประมาณ 50 กิโลเมตร กรมโยธาธิการ
มีบุคลากรไม่เพียงพอ จึงโอนศูนย์เครื่องมือกลขอนแก่น
ให้มาสังกัดกรมทางหลวง โดยมีบุคลากรจากกรม
โยธาธิการโอนตามมาด้วย หลายคน เท่าที่จำได้ อาทิ
นายช่าง สุคนธ์ สุวัฒน์วิโรจน์, นายช่าง บุรี เขียวขจี,
นายช่างชาญชัย เนาว์จำเนียร, นายช่าง สุทิน ชัดดียะมาน,
นายช่าง อนันต์ บุนนัจฉา (นันทาพิสุทธิ), นายช่าง อติเรก
สุวรรณสิงห์, นายช่าง ประชุม สุริยามาศ, นายช่าง เฉลิมพร
รัตนประยูร และนายช่าง วิจารณ์ ด้านวิวัฒน์ นอกจากนี้
ยังมีบุคลากรทางด้านโรงงานและธุรการอีกจำนวนหนึ่ง
จึงทำให้บุคลากรชุดนี้เป็นข้าราชการสังกัดกรมทางหลวง
ทั้งหมด

ปี 2507 กรมทางหลวงได้ส่งข้าราชการจำนวนหนึ่ง
ไปช่วยงานที่ศูนย์เครื่องมือกลขอนแก่นในการก่อสร้างทาง
ซึ่งผมอยู่ในทีมที่ส่งไปครั้งนี้ด้วย โดยรับผิดชอบงาน
สำรวจและออกแบบทางเช่นเดิม ซึ่งถึงตอนนี้ผมได้ฝึก
ภาษาอังกฤษกับวิศวกรของออสเตรเลียอยู่ตลอด ทำให้
มีความมั่นใจในการสื่อสารเพิ่มขึ้น

ปี 2508 รัฐบาลออสเตรเลียคัดเลือกวิศวกรโยธา 3 คน
วิศวกรเครื่องกล 3 คน ไปฝึกงานที่ออสเตรเลียโครงการ
Snowy Mountains Hydroelectric Authority เป็น
โครงการที่นำน้ำจากเทือกเขา Snowy ที่มีหิมะละลาย
ไหลลงทะเล ทำการสร้างเขื่อนเก็บน้ำและทำอุโมงค์
ส่งน้ำไปยังพื้นที่ขาดแคลนตอนกลางของประเทศ และ
ผลิตกระแสไฟฟ้าใช้ ซึ่งผมได้รับการคัดเลือกอีกครั้ง
ได้ไปฝึกงานเกี่ยวกับสำรวจและออกแบบและงาน Soil
ในโครงการดังกล่าวประมาณ 1 ปีเศษจึงเดินทางกลับมา
อยู่ที่กองสำรวจเช่นเดิม

ในปี 2510 รัฐบาลออสเตรเลียช่วยงานที่ศูนย์เครื่องมือ
กลขอนแก่น ครบ 5 ปี จึงย้ายมาให้ความช่วยเหลือที่ศูนย์
เครื่องมือกลตาก

ในการก่อสร้างถนนสายตาก-แม่สอด ซึ่งผมในฐานะ
ที่คุ้นเคยอยู่กับศูนย์เครื่องมือกลจึงถูกส่งตัวมาช่วยงาน
ที่ศูนย์ฯ ตากอีกครั้งหนึ่ง โดยมาทำหน้าที่สำรวจและ
ออกแบบเช่นเดิม สายตาก-แม่สอด เดิมเป็นทางลำลอง
รถวิ่งสวนกันไม่ได้ จึงมีข้อกำหนดว่า วันคือให้รถวิ่งจาก
ตากไปแม่สอด ส่วนวันคู่ให้รถวิ่งจากแม่สอดกลับมา
ที่ตาก



ในปี 2511 สมาคมทางหลวงระหว่างประเทศ (IRE) ให้ทุนวิศวกรรมทางหลวงไปศึกษาต่อระดับปริญญาโท โดยกำหนดให้มีการสอบสัมภาษณ์ ซึ่งผมสามารถสอบผ่านได้ไปศึกษาต่อที่มหาวิทยาลัย Purdue สหรัฐอเมริกา ซึ่งขณะนั้นเป็นสถาบันที่มีชื่อเสียงมากมี Professor William Goetz ซึ่งเป็นผู้เขียนตำรา Highway design ที่กรมทางหลวงเราใช้อยู่พอดี ผมจึงได้ไปเรียนกับผู้เขียนตำราต้นฉบับนั่นเอง

ขณะที่ผมเรียนอยู่ที่สหรัฐอเมริกาอาจารย์มนัส คอวนิช เป็นหัวหน้ากองสำรวจออกแบบ ท่านมีวิสัยทัศน์กว้างไกลมาก ท่านให้ผมเรียนการทำแผนที่ทางอากาศ การแปลภาพถ่ายทางอากาศเพิ่มเติม กะว่าจะไม่ต้องเดินสำรวจแบบเดิม ผมจบปริญญาโทที่สหรัฐอเมริกา (ยังไม่ได้กลับประเทศไทย) อาจารย์มนัสให้ผมไปฝึกอบรมการทำแผนที่ทางอากาศต่ออยู่ที่ประเทศอังกฤษ อีก 3 เดือน และผมต้องเดินทางต่อไปสวิสเซอร์แลนด์อีก ไปฝึกอบรมการใช้เครื่องมือกับบริษัท Wild ที่กรมทางหลวงกำลังจะซื้อเครื่องมือตัวนี้

ที่สวิสเซอร์แลนด์นี้ผมได้พบกับนายช่างไพเจริญรุ่งเรืองวิโรจน์ ซึ่งเป็นช่างเทคนิคที่อาจารย์มนัสส่งมา ฝึกการใช้เครื่องมือตัวนี้เช่นเดียวกัน (เจอกันโดยมิได้

นัดหมาย) พอเราฝึกอบรมการใช้เครื่องมือทำแผนที่ทางอากาศจบ กรมทางหลวงก็ซื้อเครื่องมือดังกล่าว มาใช้งานที่ศูนย์เครื่องมือกลลำปาง ราคาตอนนั้น (ปี 2512) ประมาณ 2 ล้านบาท ในยุคนั้นถือว่าราคาสูงมาก ซึ่งพอมาใช้งานจริงปรากฏว่าเราประสบปัญหาคือ ภาพถ่ายทางอากาศขณะนั้นจะเป็นความลับทางทหาร ทางความมั่นคงซึ่งเราเข้าถึงยากมาก สุดท้ายเราต้องใช้วิธีการอื่นในการสำรวจทางต่อไป

ในปี 2516 ท่านอธิบดีเจดีย์ว วัชรพุกก์ (ขณะนั้น) ต้องการให้วิศวกรมาเป็นนายช่างแขวงกรมทาง ท่านต้องการนักคิดนักพัฒนาให้ไปอยู่ในพื้นที่ต่างจังหวัดเพิ่มขึ้น ผมจึงได้รับการแต่งตั้งให้เป็นนายช่างแขวงกรมทางชัยนาท

ในปี 2517 ย้ายไปเป็นนายช่างแขวงสระบุรี ซึ่งมีระยะทางในความรับผิดชอบเพิ่มมากขึ้น

ในปี 2518 ท่านอธิบดีเจดีย์ว ท่านทราบว่าผมเป็นคน ปักซ์ได้ควรจะไปทำงานที่ภาคใต้บ้าง ท่านจึงส่งผมไปเป็นหัวหน้าศูนย์เครื่องมือกลสงขลา ซึ่งรัฐบาลญี่ปุ่นให้ความช่วยเหลืออยู่ในขณะนั้น การก่อสร้างทางในภาคใต้ ตอนนั้นลำบากมากมีทั้งโจรจีน คอมมิวนิสต์ และผู้ก่อการร้าย เครื่องมือเครื่องจักรกลถูกลอบเผาทำลาย บุคคลสำคัญ



มักจะถูกจับตัวเรียกค่าไถ่ การทำโครงการต่าง ๆ ต้องมีการจ่ายเป็นค่าคุ้มครองจึงจะปลอดภัย เทคนิคการบริหารงานของผมคือเข้าไปหาผู้ใหญ่บ้านแล้วเชิญมาเป็นบุคลากรในโครงการฯ ของเรา โดยให้ช่วยสอดส่องดูแลคุ้มครอง ทำให้โครงการก่อสร้างของศูนย์ฯ ราบรื่นและปลอดภัยตลอดระยะเวลา 7 ปี (2518 - 2525)

หลังจากที่ผมอยู่ภาคใต้มาหลายปีผู้บริหารให้ผมย้ายมาเป็นหัวหน้าศูนย์บุกเบิกเส้นทางแถวชายแดนภาคเหนือ (เชียงใหม่ เชียงราย ลำปาง แพร่ น่าน) ซึ่งเป็นถิ่นทุรกันดารมากในตอนนั้น ส่วนหนึ่งเป็นโครงการในพระราชดำริที่ต้องการช่วยเหลือชาวเขาให้เดินทางสะดวกสามารถขนส่งพืชผลทางการเกษตรไปขายได้ ลดการปลูกพืชยาเสพติด ที่นี้ผมเสียลูกน้องไป 1 คน คือนายช่างธัชชัย กังแสบ ถูกโจรมูเซอแดงจับไปเรียกค่าไถ่ ซึ่งตอนนั้นการติดต่อสื่อสารกันลำบากมาก มูเซอแดงเขาก็กลัวพวกเรา เราก็หาทางพยายามติดต่อกับเขา ขณะนั้นมีแต่ป่าแต่เขาหาตัวคนกลางมาช่วยก็ไม่มี ผมได้เรียนให้ท่านอธิบดีจำลอง ศาลิคุปต์ (ขณะนั้น) รับทราบเหตุการณ์มาโดยตลอด ซึ่งผลสุดท้ายก็ไม่สำเร็จ ผมเป็นหัวหน้าศูนย์เครื่องมือกลลำปางประมาณ 7 ปี (2525 - 2532) อารุโสมากแล้วท่านอธิบดีจึงย้ายผม

มาเป็นผู้อำนวยการกองสำรวจและออกแบบ ซึ่งสมัยนั้นกองสำรวจและออกแบบนอกจากออกแบบทางแล้วต้องระบุด้วยว่า ผิวทาง ไหล่ทางจะใช้ยางอะไรรูปไหน ซึ่งบางครั้งคุณภาพวัสดุไม่เหมาะกับผิวทางของเรา ซึ่งผมต้องยื่นหยัดในการรักษามาตรฐานงานทางของกรมฯ ทำให้มีปัญหาในการปฏิบัติงาน ผู้บริหารขณะนั้นจึงลดความขัดแย้งโดยย้ายผมไปอยู่กองการพัสดุ ซึ่งตำแหน่งว่างอยู่พอดี รู้สึกจะเป็นปี 2534 ผมเป็นผู้อำนวยการกองการพัสดุได้ 1 ปี ผู้บริหารเห็นว่าพีสงวน ศิริวรรณะภุติ เป็น ผอ.กองการเจ้าหน้าที่มานานแล้ว จึงย้ายสลับกันให้ผมไปเป็น ผอ.กองการเจ้าหน้าที่ประมาณปี 2535 - 2536 ผมน่าจะเป็นวิศวกรคนที่ 3 ที่มาดำรงตำแหน่งนี้ ผมมีเพื่อนวิศวกรหลายคน วันหนึ่งจึงขอแนะนำช่างมหินทร ศาสตร์ นายช่างใหญ่ฝ่ายก่อสร้างตอนนั้นซึ่งเป็นเพื่อนกันมาช่วยปรับปรุงสำนักงานกองการเจ้าหน้าที่ให้โล่ง โปร่งสวยงาม ขยายพื้นที่การทำงาน ซึ่งฝ่ายสนับสนุนเขาชอบกันมาก

ต่อมาในปี 2537 - 2538 สมัยท่านสนั่น ศรีรุ่งโรจน์ เป็นอธิบดีได้ย้ายผมไปเป็นนายช่างเขตการทางแพร่ ซึ่งเป็นตำแหน่งงานสุดท้ายของผมในชีวิตราชการ กรมทางหลวง

หลังจากเกษียณอายุราชการ “นาย” ไปทำงานต่อหรือเปล่าครับ

ท่านรองส่งสวัสดิ์ ดวงรัตน์ (อดีตรองอธิบดีกรมทางหลวง) เพื่อนท่านมีบริษัทชื่อ สินธุ มอนเชล คอนซัลแตนท์ จำกัด ผมจึงไปช่วยงานเป็นที่ปรึกษาบริษัทนี้อยู่ 4 - 5 ปี ต่อมาท่านประดิษฐ์ อารมณ์ ตั้งบริษัทขึ้นมาชื่อบริษัท พี.วี.เอส 95 คอนซัลแตนท์ จำกัด และชักชวนเพื่อน ๆ มาอยู่ด้วยกันมาช่วยงานกัน ซึ่งมันใกล้บ้านผมด้วยผมจึงตัดสินใจมาอยู่กับบริษัทของท่านประดิษฐ์ นับระยะเวลาที่บริษัทนี้ประมาณ 23 ปี ทุกวันนี้ผมก็ยังทำงานอยู่เป็นที่ปรึกษาเป็นผู้จัดการโครงการได้พบปะ พูดได้คุยกับน้อง ๆ กับผู้บริหารหน่วยงานต่างๆ ได้ใช้ความคิด ผมว่ามีความสุขดีนะ

การท่องเที่ยว การพักผ่อน นายมีวิธีการอย่างไรครับ

การทำงานของผมคือการพักผ่อน เช่น ตอนนี้เป็นผู้จัดการโครงการที่สุโขทัย เวลาผมไปตรวจงานก็ถือโอกาสท่องเที่ยวพักผ่อนไปด้วยเลย งานบุญทอดผ้าป่าทอดกฐินไปต่างจังหวัดผมก็ถือโอกาสพักผ่อนไปในตัวสบาย ๆ แบบนี้

การรักษาสุขภาพร่างกาย จิตใจ นายมีวิธีการอย่างไรครับ

ผมเป็นนักกีฬามาก่อน ตอนอยู่เตรียมอุดมผมเป็นนักกีฬารักบี้ พอมาเรียนที่จุฬาฯ สมัยนั้นเขานิยมเพาะกายเล่นกล้าม ซึ่งผมก็มาเล่นเพาะกายทำให้กล้ามเนื้อร่างกายแข็งแรง และผมทำมาตลอดจนกระทั่งปัจจุบันนี้ เช่นตื่นเช้ามาก็จะเดินออกกำลังกาย 15 - 20 นาที บริหารร่างกาย เพื่อรักษากล้ามเนื้อไว้ให้มันเสื่อมช้าลง เป็นต้นในด้านจิตใจผมเป็นคนไม่เครียด ไม่ยึดติด มองโลกในแง่ดี

ความแตกต่างของการทำงานด้านวิศวกรรมระหว่างในอดีตกับปัจจุบัน เป็นอย่างไรบ้างครับ

มันแตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัดเลยนะ เมื่อก่อนเทคโนโลยีอุปกรณ์ช่วยในการทำงานมันมีน้อยต้องใช้ความคิดมาก ต้องลงมือทำ ลงมือคำนวณเอง ปัจจุบันมีเครื่องมือช่วยทุ่นแรงมาก เช่น ออกแบบถนนคุณจะไปไหน ใส่ข้อมูลเข้าไปให้ถูกต้อง บางครั้งข้อมูลชุดเดิมสามารถนำไปใช้ได้หลายครั้ง ถ้ามันไม่ได้เปลี่ยนรูปแบบมาก ดังนั้นคนรุ่นเก่าก็ต้องพยายามพัฒนาการศึกษาให้รอบรู้เท่าทัน

เมื่อก่อนเทคโนโลยีอุปกรณ์ช่วยในการทำงานมันมีน้อยต้องใช้ความคิดมาก ต้องลงมือทำลงมือคำนวณเอง ปัจจุบันมีเครื่องมือช่วยทุ่นแรงมาก ดังนั้นคนรุ่นเก่าก็ต้องพยายามพัฒนาการศึกษาให้รอบรู้เท่าทันคนรุ่นใหม่ก็ต้องรับฟังประสบการณ์จากคนรุ่นเก่า จึงจะมีความสมดุลกัน

คนรุ่นใหม่ก็ต้องรับฟังประสบการณ์จากคนรุ่นเก่าด้วย มันถึงจะมีความสมดุลกัน

“นาย” มาทำหน้าที่ประธานชมรมบำเหน็จบำนาญได้อย่างไรครับ

หลังจากเกษียณอายุราชการผมก็สมัครเข้าเป็นสมาชิกชมรมฯ ช่วงแรก ๆ ไม่ได้มีวัตถุประสงค์อะไรมาก ส่วนใหญ่จะนัดมากินข้าวกันที่สนามม้าเดือนละครั้ง ได้มาพบปะพูดคุยกัน เรามีประธานชมรมฯ มาแล้ว 5 คน ผมเป็นคนี่ 6 เริ่มจากคนแรก นายช่างปัญญา สุตะบุตร คนที่ 2 นายช่างทวี จงพาดิษฐ์ คนที่ 3 นายช่างสุพล เทวะผลิน คนที่ 4 นายช่างประดิษฐ์ อารมณ์ คนที่ 5 นายช่างปัญญา คุปรัตน์ และผมเป็นคนี่ 6 รู้สึกว่าผมจะทำหน้าที่มาตั้งแต่ปี 2559 ตอนนั้นเราก็มีคณะกรรมการมีที่ปรึกษา ทำงานกันเป็นระบบ มีกิจกรรมที่หลากหลายให้สมาชิกได้มาพบปะพูดคุย ซึ่งในเดือนธันวาคมนี้เราก็จะมีกิจกรรมงานเลี้ยงสังสรรค์ส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ให้สมาชิกได้ผ่อนคลายมีความสุขสนุกสนาน มีของรางวัลให้กับทุกคน

ขออนุญาตถามเกี่ยวกับครอบครัวของ “นาย” ครับ

ภรรยาผมจบเศรษฐศาสตร์ มาบรรจุที่กองวางแผนกรมทางหลวง ตอนหลังก็ออกไปเป็นธุรกิจส่วนตัว ธุรการเขตเชียงใหม่ อยู่มาระยะหนึ่งลูก ๆ เริ่มโตเข้าสู่วัยรุ่นผมเลยให้ลาออกมาดูแลลูก ซึ่งผมต้องขอชื่นชมภรรยาผมอย่างมาก ลูก ๆ ผมเป็นคนดี มีการเรียน การงานที่ดีทุกคน

คนโตเป็นผู้ชายจบวิศวะที่จุฬาฯ ไปเรียนต่อปริญญาโทที่สหรัฐอเมริกา ปัจจุบันทำงานอยู่บริษัท ปตท.

คนที่สองเป็นผู้หญิง จบปริญญาตรีวิศวกรรมมหาวิทาลัยเชียงใหม่ ไปเรียนต่อปริญญาโทที่ออสเตรเลีย ปัจจุบันเป็นที่ปรึกษาให้กับบริษัท

คนที่สามเป็นผู้หญิง จบปริญญาตรีด้านบริหารธุรกิจที่มหาวิทาลัยเชียงใหม่ ไปเรียนต่อปริญญาโทที่ออสเตรเลีย ปัจจุบันทำงานบริษัท (ฝ่ายต่างประเทศ)

คนที่สี่เป็นผู้ชาย จบปริญญาตรีวิศวะเครื่องกล จุฬาฯ ไปเรียนต่อปริญญาโทที่สหรัฐอเมริกา ปัจจุบันทำงานบริษัท Phillipe ประเทศไทย

ลูกๆ ทุกคนแต่งงานมีครอบครัว มีบ้าน มีอาชีพการงาน สามารถดูแลตัวเองได้อย่างดีทุกคน ผมจึงไม่ต้องมีห่วงใด ๆ ทั้งสิ้น

คำถามสุดท้ายแล้วครับ ขอให้นายฝากข้อคิด หรือแนวทางการใช้ชีวิตให้มีความสุขไปถึงผู้อ่านวารสารทางหลวงของเราด้วยครับ

สำหรับผมนะ มองโลกในแง่ดี มีทัศนคติเชิงบวกอะไรทำแล้วสบายกาย สบายใจ ไม่ทำให้ใครเดือดร้อนก็ทำได้เลย ไม่ยึดติด เพราะทุกสิ่งทุกอย่างต้องมีการเปลี่ยนแปลง บางคนติดบ้าน บางคนติดสัตว์เลี้ยง บางคนติดหลาน เราอย่าไปยึดติดนะ หลานเขาก็มีพ่อแม่อยู่แล้ว เราก็ดูแลแต่พอดีอย่างนี้เป็นต้น ซึ่งคนจะสังเกตเห็นว่าผมเป็นคนสบาย ๆ สามารถไปทำงานไปเที่ยวที่ไหนก็ได้ เราไม่มีอะไรต้องห่วง ผมว่าผมไม่ต้องการอะไรแล้วนะ และถ้ามีโอกาสผมจะเป็นผู้ให้เสมอ...ให้โอกาส, ให้ประสบการณ์, ให้ความรู้แม้กระทั่งทรัพย์สินเงินทอง เราต้องรู้ตัวว่าอะไรที่เราทำลงไปตัวเราและผู้อื่นจะต้องไม่เดือดร้อน นอกจากจะไม่เดือดร้อนแล้วยังได้ประโยชน์อีกด้วย

จากการพูดคุยกับ“นาย”ประวัติ รัตนสุวรรณ ซึ่งท่านเป็นทรัพยากรบุคคลที่มีคุณภาพอีกท่านหนึ่ง มีแนวคิดที่ดี มีการใช้ชีวิตหลังเกษียณอย่างมีความสุข มีความเสียสละช่วยเหลืองานส่วนรวมมาโดยตลอด ทีมบรรณาธิการหวังว่าจะเป็นประโยชน์กับท่านสมาชิกสามารถนำไปปรับใช้กับชีวิตของตนเองตามความเหมาะสมนะครับ แล้วพบกันฉบับต่อไปว่าจะเป็นชีวิตหลังเกษียณของสมาชิกท่านใด...โปรดติดตาม ▶







ถนนสาย ร.7

ย้อนรอยความทรงจำของเส้นทางที่สะท้อนให้เห็นถึงประวัติศาสตร์ และความผูกพันระหว่างพระมหากษัตริย์กับประชาชนชาวไทย

ค หนังสือนาม **สมุดภาพกรมทางหลวง ยุคแรก** เป็นหนังสือที่ถูกจัดทำขึ้นเนื่องในโอกาส 109 ปีกรมทางหลวง พ.ศ. 2455 - 2564 จากนายสรารัฐ ทรงศิริไล อดีตอธิบดีกรมทางหลวง ซึ่งเป็นการนำภาพเก่าของการก่อสร้างตั้งแต่ยุคก่อนที่จะมาเป็นกรมทางหลวง นับตั้งแต่ พ.ศ. 2450 จนถึงยุค พ.ศ. 2500 มาจัดทำเป็นหมวดหมู่คำบรรยาย และตีพิมพ์เป็นรูปเล่ม ชุดที่ 1 และชุดที่ 2 ซึ่งภาพดังกล่าวเป็นภาพหายากที่หลายคนไม่เคยพบเห็นมาก่อน แม้แต่ชาวกรมทางหลวงในปัจจุบันประมาณร้อยละ 90 ก็ไม่เคยได้เห็นเช่นกัน ซึ่งมีภาพอยู่ชุดหนึ่งเกี่ยวข้องกับพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 ที่ทรงเสด็จใช้เส้นทางเส้นนี้อยู่เป็นประจำจนชาวบ้านแถบนั้นเรียกกันว่า ถนนสาย ร.7 หรือก็คือเส้นทางสายหัวหิน - แก่งดินสอ โดยปัจจุบันแก่งดินสอได้อยู่ในท้องที่ตำบลทับใต้ อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

จากการที่เราได้เปิดสมุดภาพชุดที่ 2 และได้ไปเห็นภาพชุดที่พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จเยี่ยมโครงการก่อสร้างทางสาย หัวหิน - แก่งดินสอ หรือสาย ร.7

เรื่องของถนนสายพระรามที่ 7 ที่ไม่มีชื่อในทำเนียบของราชการนั้นที่จริงแล้ว มีถนนอยู่สายหนึ่งที่ชาวบ้านตำบลทับใต้ อำเภอหัวหิน เรียกว่าถนนสาย ร.7 ก่อสร้างมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2476 เริ่มต้นจากหัวหินผ่านทางบ้านวังกระทะ - หนองกลางดง - แก่งดินสอ คณะวารสารทางหลวงของเราจึงได้ไปทำการสำรวจเส้นทางสายนี้

คณะของเราซึ่งมีกระผม นายวิเชียร มีแก้ว คุณณิรเดช ศิลาโรจน์ คุณเขมรศรมี วีระโกมลศิลป์ ได้ลงไปสำรวจค้นหาถนนที่สร้างมาเมื่อ 91 ปีมาแล้ว โดยมีนายพงษ์เทพทองพัฒน์ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน) เป็นผู้นำไปพบกับผู้นำท้องถิ่น คือ กำนันทรงศักดิ์ แซ่เจ็ง กำนันตำบลทับใต้ และผู้ใหญ่สุนทร เกิดทอง ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 4 ตำบลทับใต้ ซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่นำทางไปดูสถานที่ที่น้ำตกแก่งดินสอซึ่งเป็นพื้นที่ชายป่าเขา

ภาพหน้าซ้าย พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้ารำไพพรรณี พระบรมราชินี ประทับบนรถม้าในคราวเสด็จพระราชดำเนินมาทอดพระเนตรงานเร่งรัด ภายในแคมป์แก่งดินสอ **ภาพหน้าขวาบน** งานถมดินปรับพื้นถนนตามแนวเส้นทางที่จะสร้างถนนสายหัวหิน - แก่งดินสอ **ภาพหน้าขวาล่าง** เลื่อยยนต์ที่ใช้งานในการสร้างทางสายหัวหิน - แก่งดินสอ



จากการสอบถามทั้งกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และชาวบ้าน คือ นายจิ้น ศรีเมฆ อายุ 79 ปี อยู่บ้านเลขที่ 201 หมู่ 13 ตำบลทับใต้ ให้การตรงกันว่า ผู้เฒ่าผู้แก่เล่าไว้ว่า ณ น้ำตกแก่งดินสอนี้ สมัยก่อนพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 7 พระองค์ได้เสด็จมาทรงน้ำที่น้ำตกแห่งนี้บ่อยครั้งมาก และได้มีการสร้างถนนเข้ามา มีการตั้งแคมป์ที่พักสำหรับเจ้าหน้าที่และคนสร้างทางไว้เป็นที่พักหลายแห่ง นายจิ้น ศรีเมฆ ยังได้ไปที่ที่ตั้งแคมป์ในอดีตให้คณะเราไปดูสถานที่แห่งนั้น ปัจจุบันนี้ก็กลายเป็นที่ของเอกชนไปแล้ว

สำหรับสถานที่แหล่งน้ำตกแก่งดินสอนั้นปัจจุบันนี้ก็ยังมีประชาชนไปเที่ยวอยู่บ้างเหมือนกัน เป็นที่น่าสังเกตว่าสถานที่แห่งนั้นไม่มีหมู่บ้านอยู่ใกล้เคียงเลย แต่ทำไมเมื่อ 91 ปีก่อนท่านได้เข้าไปในป่ากร่างได้อย่างไร เพราะตามที่ชาวบ้านเล่าว่า พระองค์ท่านได้เข้ามาก่อนถนนหนทางเข้าเสียอีก คือ หลังจากพระองค์ได้เสด็จมาทรงน้ำที่แก่งดินสอแล้ว ถนนสายหัวหิน - แก่งดินสอ ก็เกิดขึ้นมาโดยมีเจ้ากาวิละวงศ์ ณ เชียงใหม่ นายช่างกรมทาง เป็นนายช่างควบคุมงาน

ในปัจจุบันการจะไปแก่งดินสอก็โดยใช้เส้นทางสายหัวหิน - วัดห้วยมงคล สำหรับชื่อห้วยมงคลนั้นเดิมชื่อ



ว่าห้วยคต หลังจากพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร รัชกาลที่ 9 ได้เสด็จและพัฒนาเส้นทางสายนี้ได้ทรงเปลี่ยนนาม ห้วยคตเป็น ห้วยมงคล ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2495 เป็นต้นมา

นอกจากถนนสาย ร.7 แล้วนั้น ยังมีบรรดาถนนสาย พระรามต่าง ๆ ที่ได้ก่อตั้งเพื่อเฉลิมพระเกียรติบูรพมหากษัตริย์ในราชวงศ์จักรีในอดีต ดังนี้

ถนนพระรามที่ 1 คือ ถนนที่เริ่มจากสะพานกษัตริย์ศึก หรือสะพานยศเสถึงถนนราชดำริ

ถนนพระรามที่ 2 คือ ถนนสายธนบุรี - ปากท่อ หรือ ทางหลวงหมายเลข 35

ถนนพระรามที่ 3 คือ ถนนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่ง กรุงเทพมหานคร เริ่มจากคอสะพานกรุงเทพในเขตพื้นที่ บางคอแหลมไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ตัดกับถนน เจริญกรุง

ถนนพระรามที่ 4 คือ ถนนที่เริ่มต้นจากสามแยก เจริญกรุง ผ่านหัวลำโพง - สามย่าน ไปบรรจบกับถนน สุขุมวิทใกล้เขตพระโขนง

ถนนพระรามที่ 5 คือ ถนนที่เริ่มตั้งแต่ถนนลูกหลวงถึง ถนนเตชะวณิชอยู่ในเขตบางซื่อ

ถนนพระรามที่ 6 คือ ถนนที่แยกจากถนนพระรามที่ 4 ใกล้ถนนบรรทัดทอง ผ่านทางอุรุพงษ์ กรมทางหลวง เข้าย่านสินค้าพหลโยธิน

ถนนพระรามที่ 7 ไม่มีถนน แต่มีชื่อของสะพาน คือ สะพานพระรามที่ 7 เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เชื่อมระหว่างเขตบางซื่อ กทม.กับอำเภอบางกรวย จังหวัด นนทบุรีเป็นสะพานที่สร้างคู่ขนานกับสะพานพระรามที่ 6

ถนนพระรามที่ 8 ไม่มี แต่มีสะพานพระรามที่ 8 เป็น สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เริ่มจากถนนวิสุทธิกษัตริย์ ใกล้กับธนาคารแห่งประเทศไทยไปรองรับกับถนนลอยฟ้า บรมราชชนนี

ถนนพระรามที่ 9 เริ่มที่สี่แยกถนนพระรามที่ 9 ผ่าน แยกวัฒนธรรม ผ่านทางแยกถนนประดิษฐ์มนูธรรมและ ไปตัดกับถนนรามคำแหงไปถึงแยกต่างระดับศรีนครินทร์ นอกจากถนนแล้วยังมีสะพานพระราม 9 ซึ่งสะพาน พระราม 9 เป็นส่วนหนึ่งของทางด่วนเฉลิมมหานคร สายดาวคะนอง - ท่าเรือ เชื่อมระหว่างเขตยานนาวากับ เขตราชบุรีบูรณะ

ภาพหน้าซ้าย อาคารที่ทำการของนายช่างภายในแคมป์แก่งดินสอ โดย เจ้ากาวิละวงศ์ ณ เชียงใหม่ เป็นนายช่างผู้ควบคุมงาน (ยืนที่ 2 จากซ้าย)
ภาพหน้าขวาบน อาคารที่ทำการและเรือนที่พักเจ้าหน้าที่ภายในแคมป์ แก่งดินสอ **ภาพหน้าขวาล่าง** การถ่ายเินตามแนวเส้นทางที่จะสร้าง ถนนสายหัวหิน - แก่งดินสอ **ภาพหน้าขวาล่าง** คณะเจ้าหน้าที่และครอบครัว ที่มาทำงานสร้างถนนสายหัวหิน - แก่งดินสอ ร่วมถ่ายภาพในคราว จัดงานรื่นเริง ภายในแคมป์แก่งดินสอ





แจกของ สองตะเกียง 2

เรื่องเล่า 15 เรื่องที่ช่วยสร้างแรงบันดาลใจและกระตุ้นให้นึกถึงความหมายของ “ชีวิตที่ทรงคุณค่า”

เนื่องจากมีโอกาสได้รับใช้กรรมทางหลวงอีกครั้ง ในครั้งนี้ขอนำเสนอเรื่องเล่าในไลน์มาเล่าสู่กันฟังต่อจากวารสารฉบับที่แล้ว เกี่ยวกับชีวิตที่ทรงคุณค่า ไม่ใช่ชีวิตที่ร่ำรวยมีเกียรติ หรืออายุยืน แต่ชีวิตที่มีคุณค่า คือชีวิตที่ทำเพื่อผู้อื่นเสมอ

วันจันทร์ ที่ 19 กุมภาพันธ์ 2567

แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 32

“ยิ้ม”

การกระทำสำคัญกว่าคำพูด เช่น ยิ้มให้คนอื่นเสมอ ยิ้มอย่างจริงใจ ไม่ว่าจะรวยหรือจน ทุกคนต้องการรอยยิ้ม คุณไม่สามารถใช้เงินซื้อรอยยิ้มอย่างจริงใจได้

เคล คาร์เนกี



วันพุธ ที่ 21 กุมภาพันธ์ 2567

แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 34

“รู้จักตนเอง”

โบราณว่า รู้โลกไม่รู้ตน เวลาเราเครียดเพราะ Ego มากเกินไปนอนไม่หลับเพราะคิดตลอดเวลาให้อ่านหนังสือธรรมะ อาจจะดูเหมือนเขย อ่านแล้วจะรู้ว่า “จิต” บริหารได้ ธรรมะทำให้จิตว่าง เจอเรื่องเครียดให้ถอยมา ทำจิตให้ว่าง

“It taught me stop thinking.”

ดร.วิทย์ สิทธิเวคิน

วันอังคาร ที่ 20 กุมภาพันธ์ 2567

แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 33

“การวางใจ”

โค้ชอ๊อด อดีตโค้ชทีมชาตivolเลย์บอลหญิง ให้ทีมวอลเลย์บอลทีม A ซ้อมกับทีม B พอซ้อมกันแล้ว แกล้งตัดสินฝึกลูกออกก็บอกไม่ออก โค้ชอ๊อดกำลังสอนให้นักกีฬายอมรับความผิดพลาดของกรรมการให้ได้ ฝึกวางใจให้ถูก อย่างบ่นอย่างหงุดหงิดจนเสียสมาธิ นี่แหละกำลังสอนความเป็นมืออาชีพ วางใจให้ถูกจะได้ไม่ทุกข์มาก จะต้องยอมรับให้ได้ บางครั้งความจริงก็โหดร้าย แต่การไม่ยอมรับความจริงโหดร้ายกว่า

พระอาจารย์ไพศาล

วันพฤหัสบดี ที่ 22 กุมภาพันธ์ 2567

แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 35

“จุดอ่อนของมนุษย์”

- โยนความผิดให้คนอื่น
- วิจารณ์คนอื่น
- การได้เป็นคนสำคัญ ทุกคนอยากเป็นคนสำคัญ
- เฟื่องโทษผู้อื่น

เดล คาร์เนกี



วันศุกร์ ที่ 23 กุมภาพันธ์ 2567
 แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 36

“วางให้ลง”

ธรรมชาติของกายและใจต่างกับ
 กายไม่ยากแบก แต่ใจแบก อะไร
 ง่ายมาก ปัญหาไม่ได้ทำให้เราทุกข์
 แต่ที่ทุกข์เพราะใจไปแบกปัญหา
 ความเศร้า ความโกรธ ความรู้สึกผิด
 เรามักจะแบกหรือยึดมันไว้ เหตุผล
 สำคัญเพราะเราไม่รู้ตัว กับที่เรารู้ตัว
 เราจะวางมันได้เร็ว

พระอาจารย์ไพศาล

วันอาทิตย์ ที่ 25 กุมภาพันธ์ 2567
 แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 38

“อย่าลืมตัว”

เมื่ออิม อย่าลืมเมื่อหิว
 เมื่อสุข อย่าลืมเมื่อทุกข์
 เพราะการลืมตัว หลงตัวเอง
 ทำลายคนมาเยอะแล้ว

อ้อม ประนอม

วันเสาร์ ที่ 24 กุมภาพันธ์ 2567
 แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 37

“ปรัชญาแห่งชีวิต”

น้ำ เป็นสารที่อ่อนที่สุดในโลก
 น้ำ ไม่เคยคงรูปแบบด้วยตัวเอง
 น้ำ ร้อนมันก็จะระเหย
 น้ำ เย็นมันก็จะแข็งตัว
 น้ำ เป็นสิ่งที่อ่อน แต่สามารถทำร้าย
 ใครก็ได้

สิ่งที่มีความยืดหยุ่น คือ สิ่งที่มี
 การเปลี่ยนแปลง นั่นคือ สัจธรรม
 “จงยืดหยุ่น และปรับตัวให้เหมือนน้ำ”
 ปรัชญาแห่งชีวิต เต้าเต๋อจ๋อง

วันจันทร์ ที่ 26 กุมภาพันธ์ 2567
 แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 39

“ปรัชญา สามก๊ก 1”

- ระวังภัยจากคนใกล้ตัว คนเก่ง
 มักจะตายน้ำตื้น
- ทำงานยิ่งใหญ่ ต้องมีแผนสำรอง
 อย่ามั่นใจตัวเองมากเกินไป
- ระวังความคิดที่อคติ อคติ
 สามารถนำมาซึ่งความเข้าใจผิด

วันอังคาร ที่ 27 กุมภาพันธ์ 2567
 แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 40

“ปรัชญา สามก๊ก 2”

หิวขาดเพราะไม่เข้าใจเจ้านาย บางครั้ง
 เราเลือกเจ้านายไม่ได้ เจ้านายส่วนใหญ่
 ไม่ชอบความเห็นที่ขัดแย้ง การเข้าใจ
 เจ้านายเป็นสิ่งสำคัญ ถ้าเจอเจ้านาย
 ที่เผด็จการ อย่าเพิ่งแสดงความเห็น
 แย้งทันที ต้องหาเวลาที่เหมาะสม





วันพุธที่ 28 กุมภาพันธ์ 2567
แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 41

“ปรัชญา สามก๊ก 3”

- บางครั้งในความโชคร้าย อาจจะมี ความโชคร้าย และบางครั้ง ความโชคร้าย อาจจะมี ความโชคร้าย
- โรคระบาดที่กำลังลามในธรรม คือ ความโลภ
- ระวังมนุษย์สอพลอ ในความจริง มนุษย์ไม่ชอบคนที่โกหก แต่ในขณะที่เดียวกัน ก็ไม่ชอบ ความจริงที่เจ็บปวด ต้องหาความพอดีในการรับคำชม

วันพฤหัสบดี ที่ 29 กุมภาพันธ์ 2567
แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 42

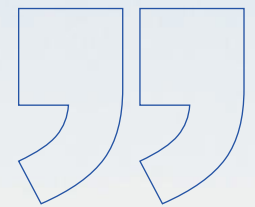
“ปรัชญา สามก๊ก 4”

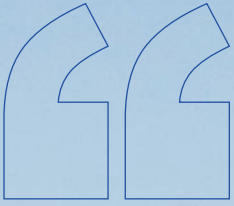
- โศกนาฏกรรมของการหักดิบ คือ การเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็ว จะมีการต่อต้านตามมาเสมอ การที่จะเปลี่ยนแปลงอะไรก็ตาม ต้องค่อย ๆ ทำ
- ผู้นำที่โลเล ตัดสินใจไม่เด็ดขาด หรือไม่กล้าตัดสินใจจะนำมาซึ่ง ความไม่น่าเชื่อถือ ต่อให้เป็นคนดี มีคุณธรรมขนาดใหญ่ ถ้ายังไม่แน่ใจ อย่าเพิ่งตัดสินใจ กันที เพราะจะกลายเป็น “ผู้นำจอมโลเล”

วันศุกร์ ที่ 1 มีนาคม 2567
แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 43

“ปรัชญา สามก๊ก 5”

- ช่วงเวลาที่ผ่อนคลายเป็นจุดอันตรายที่สุดในชีวิต เช่น เรื่องสุขภาพ เมื่อได้รับข่าวดี สบายใจ กินเหล้าฉลอง งดออกกำลังกาย
- การเป็นคนดี กับความเจริญก้าวหน้า ยากที่จะถึงพร้อมกัน เมื่อเลือกสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ก็ต้อง ยอมรับคำตำหนิ เช่น บางครั้ง อาจจะต้องเอาหูไปนา เอาตาไปไร่ สำคัญจิตใจต้องเต็มเปี่ยมไปด้วย คุณธรรม รักและเมตตาผู้อื่นเสมอ





วันเสาร์ที่ 2 มีนาคม 2567
แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 44

“ปรัชญา สามก๊ก 6”

- อย่าร่วมงานกัน หากไม่ชัดเจน เรื่องผลประโยชน์ พี่น้อง ก้องเดียวกันยังห้าหั่นกันเลย ต้องชัดเจน ตั้งแต่แรก
- อย่าตัดสินใจ เมื่อเวลาโกรธ ไม่ว่าจะทำจะเป็นใคร จะเป็นดอกเตอร์ หรือจบ ป.4 โทสะจะบดบังสติปัญญา

วันอาทิตย์ ที่ 3 มีนาคม 2567
แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 45

“ปรัชญา สามก๊ก 7”

- การวางตัวในขณะที่ประสบผลสำเร็จ คนเก่งส่วนใหญ่มีก็จะลืมตัว เมื่อประสบผลสำเร็จ เช่น ได้รับคำสั่งแต่งตั้ง และมักจะหลงตัวเอง จงอ่อนน้อมถ่อมตนต่อทุกความสำเร็จ นี่คือการวางตัว
- คนฉลาดจะต้องรู้จักแกล้งโง่ เป็นคนฉลาดจะทำเป็นคนไม่รู้ ไม่ทำตัวโดดเด่น แต่สามารถทำให้คนรอบข้างรักได้
- ระวังของฟรี หากใครจะมอบของฟรีให้ จงหาสาระของเขาให้เจอ

วันอังคาร ที่ 5 มีนาคม 2567
แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 47

“ผู้นำที่ดี”

องค์ประกอบของภาวะผู้นำ ในทรรศนะของ อาบันท์ ปันยารชุน อดีตนายกรัฐมนตรี

- บุคลิกภาพดี
- พุดเก่ง แต่ต้องเก่งด้วย
- ฟังเก่ง ฟังเป็น
- หัวไว
- เห็นอกเห็นใจคน
- เป็นแบบอย่างที่ดี
- สื่อสารโน้มน้าวผู้อื่นให้เข้าใจง่าย
- ยิ้มน่ารัก
- ไม่มีอคติ ต้องตาบอดสี ตอนเป็นนายกฯ ไม่มีนายพลสีอะไร
- ภาวะผู้นำ คือ ผลสำเร็จที่ได้สะสมมา



แจกของสองตะเกียงตอนต่อ ๆ ไป ถ้ามีโอกาสจะนำมาเล่าต่อในวารสารทางหลวงฉบับหน้า ขอขอบคุณที่อ่าน และติดตาม ด้วยรัก และผูกพัน

ภาวนาให้เธอตาย

บันทึกความทรงจำของชายผู้เผชิญหน้ากับโรคเยื่อหุ้มสมองอักเสบ ประสบการณ์แห่งความเจ็บปวด ความหวัง และพลังใจอันยิ่งใหญ่ ในช่วงเวลาที่คาบเกี่ยวระหว่างความเป็นและความตาย



Uระมาณปลาย ๆ เดือนตุลาคม พ.ศ. 2540 ช่วงกลางคืนต่อเช้าของวันหนึ่งผมปวดศีรษะอย่างรุนแรงอย่างที่ไม่เคยเป็นมาก่อนในชีวิต ผมนอนไม่ได้ต้องนั่งเอามือทุบศีรษะตัวเองเพื่อบรรเทาอาการปวด บางครั้งต้องเอาศีรษะกระแทกผนังบ้าน กินยาแก้ปวดก็ระงับได้ชั่วคราวเท่านั้น ภรรยาของผมก็ไปปรึกษากับเพื่อนบ้านชื่อคุณเตียบ คุณเตียบเห็นอาการเช่นนั้นของผมแกรีบไปเรียกแท็กซี่นำผมส่งโรงพยาบาลทันที

ณ โรงพยาบาลวชิระปราการ สมุทรปราการ (โรงพยาบาลเปาโล สมุทรปราการปัจจุบัน) เวลาประมาณเก้าโมงเช้า หมอเข้ามาตรวจอาการของผมสักครู่หนึ่ง

หมอ : คนไข้ติดเชื้อโรคเยื่อหุ้มสมองอักเสบครับ

ผม : พอจะรักษาได้ไหมครับ

หมอ : ที่โรงพยาบาลเราไม่มีอุปกรณ์การรักษา และไม่มีหมอที่เชี่ยวชาญโรคนี้เลยครับ

ผม : แล้วจะทำอย่างไรต่อไปครับ

หมอ : เรามีหมอบุคคลที่เชี่ยวชาญโรคนี้จากโรงพยาบาลวชิระพยาบาล ซึ่งหมอมจะเข้ามาช่วงบ่าย ๆ เย็น ๆ ครับ การที่จะรักษาโรคนี้ได้ต้องใช้เครื่องมือวิเคราะห์หาเชื้อมันก่อนว่าเป็นเชื้อตัวไหน เราถึงจะฉายาให้ถูกกับชนิดเชื้อโรคได้ ตอนนีหมอมจะให้ยากกลาง ๆ ไว้ก่อนครับ

ครูใหญ่ ๆ พยาบาลได้เรียกภรรยาผมไปพบหมอประมาณสิบนาทีภรรยาผมก็เดินกลับมาที่ห้องคนไข้ ผมเห็นภรรยาผมร้องไห้ น้ำตาไหลมานั่งที่ข้างเตียงคนไข้

ผม : หมอคงบอกอาการแล้ว ไม่ต้องปิดบังอะไร เพราะพอจะทราบอยู่แล้วว่า คนเป็นโรคนี้สุดท้ายจะเป็นอย่างไร

ภรรยา : หมอบอกว่าต้องทำใจนะ โรคชนิดนี้ร้ายแรงมาก ถ้ารักษาไม่ทันจะเสียชีวิตเร็วมาก หรือหากจะรอดมาได้ก็คงไม่เป็นปกติเหมือนเดิม โดยอายุสมองจะประมาณเด็กอายุหนึ่งขวบเท่านั้น

ผม : ไม่เป็นหรือก จะพยายามสู้กับมันให้ถึงที่สุด ตอนนีรอมหมอกจากวชิระมาก่อน หมอคงทำอะไรได้มากกว่านี้

ประมาณบ่ายสามโมงกว่า ๆ หมอจากวชิระก็มาถึง ตอนนั้นผมปวดศีรษะจนทนไม่ไหว ผมร้องเหมือนวัวควายกำลังถูกเชือด ใครอยู่ใกล้ ผมตบทุกคนไม่ว่าภรรยา หลานๆ และพยาบาล

หมอ : ทุกคนช่วยจับคนไข้ให้หมอดด้วย เดี่ยวหมอมจะฉีดยาระงับให้ชั่วคราว พี่ครับ ผมมาจากวชิระนะครับ พี่พอฟังผมรู้เรื่องไหมครับ

ผม : พอรู้เรื่องอยู่ครับ แต่มันปวดมากจริง ๆ ครับ

หมอ : ผมฉีดยาระงับปวดให้แล้ว แต่ยังไม่มันก็แค่ชั่วเท่านั้น ผมว่าหนองมันจะกัดกินเยื่อหุ้มสมอง และไขสันหลังไปเยอะแล้ว

หมอหยิบไซริงค์ขนาดใหญ่สองกระบอกขึ้นมา จากนั้นให้ผมนอนคว่ำ หมอแทงเข็มเข้าไปที่ไขสันหลังผมสองครั้ง แล้วให้ผมนอนหงายตามเดิม ผมเห็นไซริงค์ทั้งสองบรรจุด้วยของเหลวสีขาวหม่นเต็มทั้งสองกระบอก

หมอ : ผมดูหนองออกจากไขสันหลังของพี่ ที่พี่เจ็บ เพราะมันกัดหนอง โชคดีที่ผมมาเร็ว หากผมมาช้ากว่านี้แค่ครึ่งชั่วโมง พี่ก็ไม่รอดแล้ว

ผม : ขอบคุณมากครับหมอ

หมอ : เดี่ยวผมจะขอทดสอบความรู้ทางสมองและทางกายภาพของพี่หน่อยครับ

จากนั้นหมอก็สั่งให้ยกแขนซ้าย แขนขวา เท้าซ้าย เท้าขวา แต่ผมยกมั่วไปหมด ให้ยกเท้าแต่ยกแขน ให้ยกซ้ายแต่ยกขวา

หมอ : ผมจะฉีดยากลาง ๆ อย่างแรงเพื่อช็อกเอาไว้ก่อน เพราะตอนนี้เรายังไม่ทราบว่าเป็นเชื้อตัวไหน โดยพี่ต้องนอนนิ่ง ๆ ห้ามเคลื่อนไหวอย่างน้อย 6 ชั่วโมง โดยผมจะบล็อกหลังพี่ไว้ครับ

ผม : หมอ แคนาที่สองนาที่ผมก็ยังไม่ไหวอยู่แล้ว นี่ให้ผมอยู่หนึ่ง ๆ ตั้งหกชั่วโมง มันเป็นไปได้หรือครับ หมอวางยาสลบผมไปเลยดีกว่าครับ

หมอ : ถ้าผมวางยาสลบ พี่จะหลับและไม่ฟื้นขึ้นมาอีกเลยครับ

ผม : โอเค ผมจะทนกับมันครับ

จากนั้นผู้ช่วยพยาบาล และพยาบาลก็ช่วยกันมัดมือมัดเท้า มัดลำตัวผมจนแน่นไปหมด ขยับตัวไม่ได้เลย ผมมองดูตัวเองแล้วมันเหมือนกับสัปเหร่อกำลังมัดตราสังผมก่อนจะบรรจุลงโลงศพกระนั้น

หลังจากหมอทำอะไรมาเยอะมากกับผมแล้ว หมอก็สั่งทุกคนออกจากห้องทันที ตอนนี้ผมเหมือนอยู่คนเดียวในโลกนี้ ตอนนี้ผมเริ่มปวดศีรษะอย่างรุนแรงอีกแล้ว มันทรมานมาก ๆ เป็นหกชั่วโมงในนรกดี ๆ นี่เอง ผมจะทำอย่างไรให้พ้นจากนรกขุมนี้ ผมมองไปรอบ ๆ ห้องที่ผนังห้องปลายเตียง ผมเห็นนาฬิกาแขวนเรือนหนึ่งแขวนอยู่ขณะนั้นเป็นเวลาบ่ายสี่โมงตรง ถ้าครบหกชั่วโมงผมต้องทนทรมานด้วยความปวดไปจนถึงสี่ทุ่มหรือ

ด้วยความเคียดแค้นที่เคยฝึกฝนมา ผมพุ่งสายตา (กสิณ) ไปที่เข็มวินาที ผมดูมันตึกตอก ๆ วนจากซ้ายไปขวา



รอบที่ 1,2,3,... จนจิตหนึ่งเป็นหนึ่ง ผมลืมความเจ็บปวดทรมานไปแล้ว สุดท้ายผมคงหลับไป ในภวังค์จิตผมมีความรู้สึกที่จิตมันตกดิ่งไปสู่เบื้องลึกที่ลึกมาก ลึกจนหาที่สิ้นสุดไม่ได้ ผมประมาณว่าจิตผมคงจะละลายจากร่างแล้ว กำลังหาที่จะปฏิสนธิใหม่แน่นอน ผมจึงภาวนาจิตเป็น “อนัตตา ๆ ...” แต่ครู่หนึ่งจิตกลับพุ่งสูงขึ้น ๆ จนหาที่สิ้นสุดไม่ได้ จากนั้นมีเสียงแว่วขึ้นที่หู...

หมอ : ตื่นแล้วหรือพี่

ผม : (ทุกคนยืนอยู่หน้าเตียงพยาบาล) ผมหลับไปก็ชั่วโมงแล้วครับหมอ

หมอ : หกชั่วโมงพอดีครับพี่ ผมแก้เชือกที่มัดพี่ออกหมดแล้ว ผมมีเรื่องคุยกับพี่

ผม : ได้ครับ หมอพูดตรง ๆ ได้เลย ผมไม่กลัวอะไรทั้งสิ้น

หมอ : ผมจะพูดตรง ๆ กับพี่ว่า ถ้าพี่ยังรักษาตัวอยู่ที่นี้ พี่ตายแน่นอน พี่ย้ายไปอยู่ศิริกับผมดีกว่าครับ

ผม : ขอบคุณมากครับหมอ เดี่ยวขอปรึกษากับญาติ ๆ และเพื่อนๆ ที่กรมทางหลวงอีกทีว่าจะย้ายไปโรงพยาบาลไหนจะสะดวกกว่าครับ

วันรุ่งขึ้นเพื่อน ๆ และน้องพี่จากกรมทางหลวงนำโดย



ที่สุรินทร์ ต้นประยูรก็มาเยี่ยม หนึ่งในนั้นมีคุณณัฐวดี ชินะโชติ ซึ่งมีคุณแม่เป็นคุณหมอยู่ที่โรงพยาบาลพระมงกุฎเกล้าได้ให้คำปรึกษากับผม

คุณณัฐวดี : คุณปัญญาค่ะ แม่พี่บอกว่า โรคเยื่อหุ้มสมองอักเสบนั้นเป็นโรคที่เกิดขึ้นในกลุ่มประเทศเขตร้อนที่อยู่ในแนวเส้นศูนย์สูตร (อิเควเตอร์) โรงพยาบาลที่รักษาเฉพาะโรคนี้คือโรงพยาบาลเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ซึ่งอยู่ตรงกันข้ามกับโรงพยาบาลพระมงกุฎเกล้านั่นเอง แม่พี่ไปคุยกับหมอทางเวชศาสตร์เขตร้อนแล้ว เขาขอให้นำประวัติคนไข้ไปประกอบการรับตัวด้วย

ผม : ขอบพระคุณครับพี่ เดี่ยวผมจะให้ทางโรงพยาบาลพิมพ์ประวัติคนไข้ให้ ขอบพระคุณคุณแม่ที่เป็นอย่างยิ่งครับ ช่วงบ่าย ๆ วันรุ่งขึ้นมีเสียงโทรศัพท์ดังขึ้น

ผม : สวัสดีครับ

โทรศัพท์ : คุณปัญญาค่ะ พี่ณัฐวดีนะ พี่ไปติดต่อที่โรงพยาบาลเวชศาสตร์แล้ว เขาบอกว่าจากประวัติคนไข้แล้ว คนไข้เข้าขั้นวิกฤตแล้ว รับตัวมาก็ไม่มีทางรักษาได้แล้ว คือตกลงเขาไม่รับค่ะ

ผม : ไม่เป็นไรพี่ ขอบพระคุณพี่มาก ๆ ผมอาจจะย้ายไปที่โรงพยาบาลวชิรก็ได้ครับ

คุณณัฐวดี : พี่ยังไม่ยอมแพ้ละ พรุ่งนี้จะไปกับคุณแม่เพื่อขอรับรองเขาอีกครั้งค่ะ

ผม : รบกวนเกินไปแล้วครับ ผมขอกราบขอบพระคุณอีกครั้งครับ

สาย ๆ วันรุ่งขึ้นมีเสียงโทรศัพท์ดังขึ้นอีก

ผม : สวัสดีครับ

โทรศัพท์ : คุณปัญญา พี่นะทางโรงพยาบาลเวชศาสตร์เขาให้ย้ายไปได้แล้วนะคะ

ผม : เขาเปลี่ยนใจรับได้อย่างไงครับ

คุณณัฐวดี : พี่กับคุณแม่ต้องอ้อนวอนให้เขา โดยให้เหตุผลว่า ทราบอยู่ว่าคงไม่มีทางรอด แต่ขอมาตายที่นี่ เพราะอยู่ใกล้กรรมทางหลวง จะได้จัดการเรื่องทำศพได้สะดวกขึ้นค่ะ

ผม : ผมขอกราบขอบพระคุณ บุญคุณนี้จะไม่ลืมวันลืมครับ

วันรุ่งขึ้น (1 พฤศจิกายน .2540) ทางโรงพยาบาลวชิระปรากฏว่าได้จัดรถส่งตัวผมไปโรงพยาบาลเวชศาสตร์เขตร้อนโดยภรรยาผมกับกลุ่มนักศึกษาที่เป็นลูกศิษย์ตามไปส่งด้วย ณ โรงพยาบาลเวชศาสตร์เขตร้อนมีพยาบาลมาต้อนรับ โดยจัดห้องพิเศษให้

พยาบาล : หนูชื่อขวัญนะคะ คุณหมอที่จะรับผิดชอบคนไข้คือคุณหม้ออาจารย์ศรีวิศาค่ะ หนูขอเรียกอาจารย์ตามลูกศิษย์นะคะ

ผม : ได้ครับ

ขวัญ : หนูขอโทษที่ปฏิเสธไม่รับตัวอาจารย์ค่ะ เพราะดูจากประวัติคนไข้แล้วอย่างไงก็ไม่รอดค่ะ แต่พอเห็นตัวจริงอาจารย์แล้วผิดคาดมาก ๆ ค่ะ

ผม : เป็นอย่างไรครับ

ขวัญ : อาจารย์นั่งมาก เดินได้ สื่อสารได้ตามปกติ แปลกประหลาดมากเลยคะ เดี่ยวหนูจะไปเรียนคุณหม้อศรีวิศาให้ทราบค่ะ

ประมาณครึ่งชั่วโมงต่อมา คุณหม้อศรีวิศาก็เข้ามาตรวจอาการ

หม้อ : สวัสดีค่ะอาจารย์

ผม : สวัสดีครับคุณหม้อ

หม้อ : หม้อต้องขอโทษที่วันก่อนที่ได้ปฏิเสธไม่รับตัวอาจารย์ค่ะ เพราะดูจากประวัติคนไข้แล้วไม่มีทางรอดเลย

แต่พอเห็นสภาพอาจารย์ตอนนี้แล้วตรงกันข้ามกับที่ได้ประเมินไว้ค่ะ

ผม : ขอบคุณครับ

หมอ : หมอจะเจาะเลือดไปวิเคราะห์หาชนิดของเชื้อมาก่อน หากไม่ทราบว่าเป็นเชื้อตัวไหนจะวางยาไม่ถูก ในสมุทรปราการที่มีโรงงานอุตสาหกรรมมากมายนั้น จะมีเชื้ออยู่ประมาณ 5 ตัว ช่วงนี้หมอจะใช้ยากกลาง ๆ กับ ยาแก้ปวดไปพลาง ๆ ก่อนค่ะ

สามวันต่อมา คุณหมอเดินยิ้มแย้มเข้ามาที่เตียงคนไข้

หมอ : อาจารย์ค่ะ มีแสงสว่างปลายอุโมงค์ขึ้นแล้ว เรารู้ชื่อมันแล้ว มันเป็นแบคทีเรียตัวหนึ่งชื่อว่า "Beta Streptococcus SP"

ผม : คุณหมอช่วยเขียนใส่กระดาษให้ผมด้วยครับ (ผมยังเก็บลายมือคุณหมอเขียนชื่อแบคทีเรียตัวนี้ไว้จนถึงปัจจุบันนี้)

หมอ : เชื้อหุ้มสมองและไขสันหลังของอาจารย์ ถูกมันทำลายไปมากมาย หมอจะพยายามวางยาเพื่อให้มันสร้างเสริมเชื้อหุ้มสมองและไขสันหลังของอาจารย์ให้กลับมากำจัดได้มากที่สุด เพราะมันมีผลโดยตรงกับสภาพความจำว่าจะเสื่อมลงหรือไม่ค่ะ

ผม : ขอบคุณครับ

เกือบทุกวันจะมีเพื่อนพ้องน้องพี่มาเยี่ยมตลอด โดยเฉพาะจากกองคอมพิวเตอร์กรมทางหลวง วันหนึ่งนำทีมมาโดยพี่แจ้ว (พี่สุนันทา ต้นประยูร)

พี่แจ้ว : ปัญญา ตอนนี้อยากกินอะไร พี่จะซื้อมาให้กิน

ผม : (นึกในใจว่า ทุกคนคงมองว่าผมคงไม่รอดแล้ว) พี่แจ้วครับ ผมอยากกินส้มตำ กับเปาะเปี๊ยะสดจากร้านกรริดา โคลิเซียม ครับ

พี่แจ้ว : จ้า เดี่ยวพรุ่งนี้พี่จะซื้อมาให้

ผม : ขอบคุณครับ

แล้ววันหนึ่งยายขวัญที่เป็นพยาบาลดูแลผมมาตลอดกว่ายี่สิบวันแล้วก็มาแจ้งว่า

ขวัญ : อาจารย์ค่ะ คุณหมอบอกว่าวันที่ 29 พฤศจิกายน 2540 พรุ่งนี้ ให้อาจารย์กลับไปรักษาตัวที่บ้านค่ะ

ผม : แล้วคุณหมอนัดผมมาตรวจอีกเมื่อไร

ขวัญ : ไม่ค่ะ หมอไม่ออกใบนัดให้เลยค่ะ อาจารย์ค่ะ วันที่ 12 ธันวาคม 2540 ถ้าอาจารย์มาได้ หรือญาติก็ได้ ให้มารับเอกสารเบิกค่ารักษาพยาบาลนะคะ (ยังไม่มีการจ่ายตรง)

ผมคิดในใจ และสงสัยว่าทำไมหมอไม่มีใบนัดให้



มันผิดปกติมาก แกรมพยาบาลยังบอกว่าหากยังมารับเอกสารเบิกค่ารักษาพยาบาลได้ หรือว่า ณ วันที่ 12 ธันวาคม 2540 นั้น ผมจะไม่ได้อยู่ในโลกนี้แล้ว

เข้าวันที่ 12 ธันวาคม 2540 ณ ห้องพยาบาลโรงพยาบาลเวชศาสตร์เขตร้อนที่ผมเคยนอนรักษาตัวอยู่หนึ่งเดือน ผมเดินเข้ามาด้วยความคุ้นเคยอย่างยิ่ง ผมเห็นพยาบาลนั่งทำงานอยู่ห้าคน อยู่ ๆ พยาบาลทั้งห้าคนก็วิ่งหนีด้วยความหวาดกลัว ตัวสั่น ดวงตาเบิกกว้าง ผมเดินตรงไปที่ยายขวัญ

ผม : ยายขวัญ! พวกเขาเป็นอะไรไป

ขวัญ : (จ้องหน้าผม ตาค้าง)..ชะ ๆ..ใช่อาจารย์ ปัญญา รีบเล่า

ผม : ใช่

ขวัญ : อ่า..อ่า..อาจารย์ ยัง..ยัง..ไม่ตายหรือ

ผม : ยัง ทำไมอาจารย์ต้องตาย

ขวัญ : คุณพระคุณเจ้า อาจารย์ยังไม่ตายจริง ๆ อาจารย์ค่ะ พวกหนูอยู่หน้าห้องนี้มาเกือบยี่สิบปี คนเป็น



โรคนี้ยังไม่เคยมีใครรอดตายแม้แต่รายเดียวเลยคะ

ต้อย : อาจารย์คะ คุณหมอสรีวิชาต้องการพบอาจารย์
เดี๋ยวนี้เลยคะ อาจารย์ไปพบคุณหมอก่อนคะ เดี่ยวพวกหนู
จะเตรียมเอกสารเบิกค่าพยาบาลไว้ให้คะ

ณ ห้องอาจารย์หมอสรีวิชา

หมอ : อาจารย์...อาจารย์...ยัง..

ผม : ครับ ผมยังไม่ตาย

หมอ : อาจารย์ยังจำอะไร ๆ อยู่ได้ไหม

ผม : ยังจำได้ดีอยู่ครับหมอ

หมอ : อาจารย์ช่วยตอบแบบทดสอบความจำ(คน
ปัญญาอ่อน)ให้หมอหน่อยคะ

แบบทดสอบมีทั้งหมด 50 ข้อ ผมตอบเสร็จภายใน
ห้านาที

หมอ : ขอถามคำถามพิเศษกับอาจารย์ว่า ทำไม
อาจารย์รอดมาได้ ทำไมความจำไม่เสื่อมทั้ง ๆ ที่ถูก
แบคทีเรียทำลายเยื่อหุ้มสมอง และไขสันหลังไปมากมาย

ผม : คุณหมอลครับ นี่เป็นความเชื่อ และวิถีปฏิบัติ

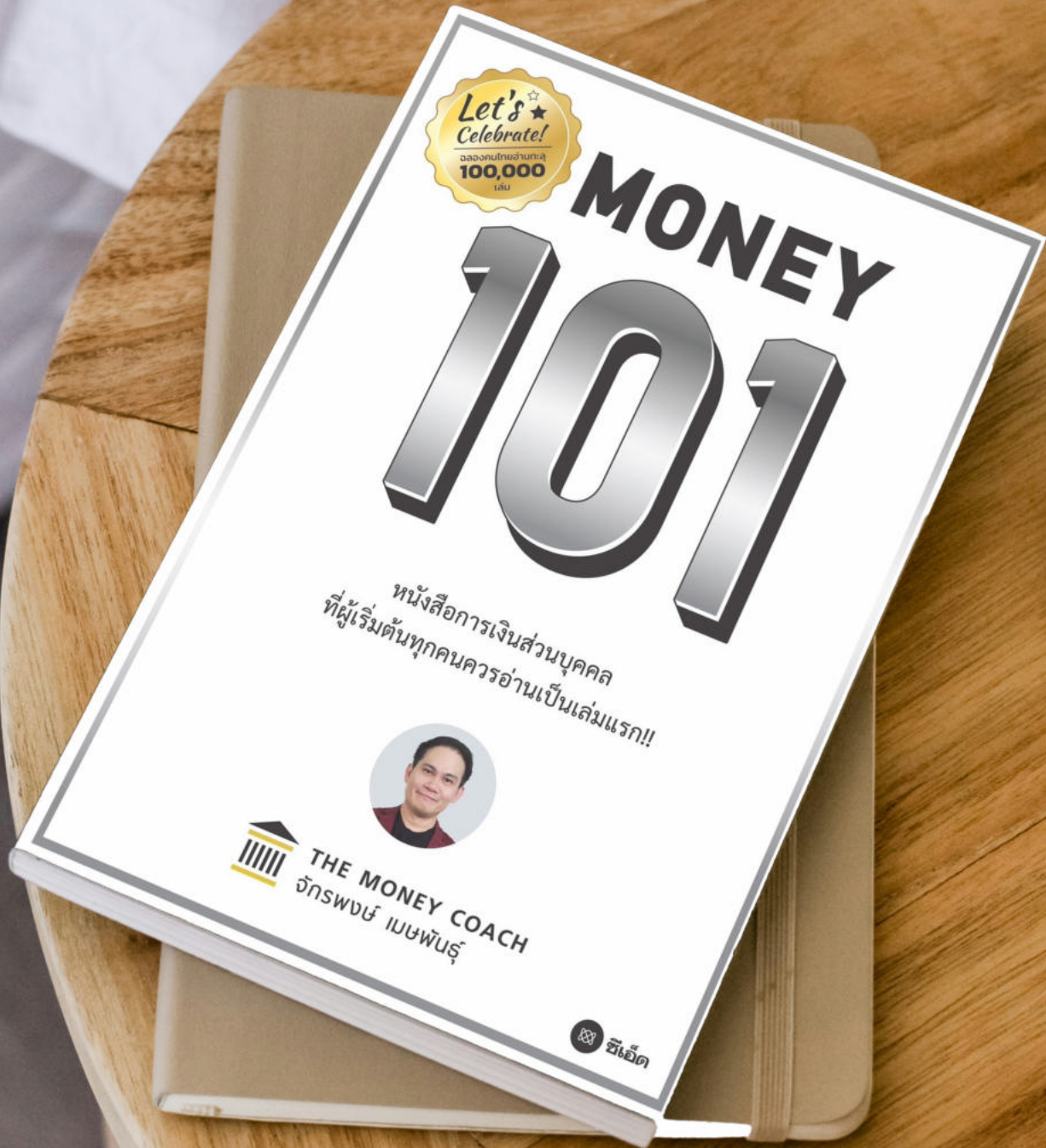
ส่วนตัวของผมโดยเฉพาะ ผมเชื่อมั่นในพลังจิต ผมเชื่อมั่น
ในพระรัตนตรัย ผมนอนทำสมาธิตลอดที่ผมรักษาตัว
อยู่ที่โรงพยาบาล ผมเชื่อมั่นว่าจิตที่เป็นสมาธิจะหยุดยั้ง
การทำลายของตัว Bata Streptococcus SP ได้
ประกอบกับยาที่หมอใช้รักษาให้ผม ทำให้เยื่อหุ้มสมอง
และไขสันหลังของผมกลับมาเป็นปกติเหมือนเดิมได้ครับ

หมอ:ขอบคุณอาจารย์ที่ให้ความรู้ใหม่สำหรับดิฉันที่เป็น
นักเรียนแพทย์ และเป็นแพทย์ไม่เคยมีความรู้เรื่องนี้เลย

บันทึกสุดท้าย

1. ทราบความภายหลังว่า ทุกคนไม่ว่าญาติพี่น้อง
เพื่อนฝูง และน้องพี่ที่ทำงานต่างภาวนาให้ผมตาย เพราะ
จะไม่ได้เป็นภาระกับคนรอบข้าง

2. ขอขอบคุณเพื่อน ๆ ที่เตรียมระดมทุนเพื่อการศึกษา
ให้กับลูกชายของผม ซึ่งขณะนั้นเพิ่งมีอายุได้ขวบกว่า ๆ
โดยคุณอภิรักษ์ ช่อกระถิน จากบริษัทยิบอินซอยจำกัด
เป็นหัวเรือใหญ่ในการดำเนินงาน ➡



วางแผนสู่ชีวิต การเงิน ที่มั่นคง

เรียนรู้การเริ่มต้นชีวิตการเงินมั่นคงและมั่นคงด้วยความรู้พื้นฐาน จากหนังสือ "Money 101 ที่จะช่วยให้เข้าใจและจัดการการเงินอย่างรอบด้าน ตั้งแต่การตั้งเป้าหมาย การออม การลงทุน ไปจนถึงการสร้างรายได้

สรุปสาระสำคัญของหนังสือ Money 101 เริ่มต้นนับหนึ่งสู่ชีวิตการเงินอุดมสุข เขียนโดย จักรพงษ์ เมษพันธุ์ ที่เรารู้จักกันในนาม The Money Coach ทุกวันนี้เดินทางไปแห่งหน ตำบลใด มักจะได้ยินเสียงบ่นมาจากทุกฝ่าย เช่น แม่ค้า จะบ่นว่าเศรษฐกิจไม่ดี ชายของได้น้อย มาด้านประชาชน ผู้ซื้อก็จะบ่นว่าเงินทองหายากจะใช้จ่ายแต่ละครั้งต้องคิด ให้มาก ซึ่งถ้าทุกคนมีความรู้พื้นฐานด้านการเงินอยู่บ้าง ก็จะช่วยให้สามารถฝ่าวิกฤตและมีชีวิตความเป็นอยู่ ที่สุขสบายตามสมควร เรามาเข้าสู่เนื้อหาสาระในหนังสือ เล่มนี้กันต่อดีกว่านะครับ ฉบับที่แล้วผู้เขียนได้สรุปไว้ 7 บท ประกอบด้วย

บทที่ 1 การเงินง่ายเมื่อเข้าใจชีวิต คือ เราต้องมี เป้าหมายด้านการเงินไว้เพื่อให้สามารถมีเงินดูแลตัวเอง จนถึงวาระสุดท้ายของชีวิต

บทที่ 2 สภาพคล่องและความมั่นคง คือ มีรายได้ มีค่าใช้จ่าย และต้องมีเงินออมสะสมไว้

บทที่ 3 บทการเงินส่วนบุคคล จำแนกให้ได้ว่าอะไรคือ รายรับ อะไรคือ ค่าใช้จ่าย อะไรคือ เงินออม

บทที่ 4 เป้าหมายแรกของการออมคือ พยายามออม เงินอย่างน้อย 10% มาสะสมไว้ ซึ่งเงินก้อนนี้จะสามารถ เป็นเงินสำรองเพื่อกรณีฉุกเฉินได้ด้วย

บทที่ 5 การไม่มีหนี้ เป็นลาภอันประเสริฐ

บทที่ 6 ฝันอยากได้อะไร ต้องมีการวางแผน

บทที่ 7 การวางแผนรับมือกับเรื่องร้ายๆ โดยลดโอกาส

หลีกเลี่ยงการกระทำที่เสี่ยงและวางแผนรับมือความเสี่ยง เช่น การประกันชีวิต เป็นต้น

คราวนี้เรามาสรุปสาระสำคัญกันต่ออีก 8 บทขอให้ท่าน สมาชิกอย่าใจร้อนค่อยๆอ่านต่อเนื่องกันไปนะครับ

บทที่ 8 บริหารภาษีให้เป็น

เรื่องภาษีเป็นเรื่องสำคัญที่คนส่วนใหญ่ไม่ค่อยรู้ วิธีง่าย ๆ คือ เราต้องศึกษาค่าต่าง ๆ เหล่านี้

- 1) เงินได้พึงประเมิน พูดง่าย ๆ คือ รายได้ตลอดทั้งปี เรามีรายได้จากช่องทางไหนบ้าง เช่น เงินเดือน โบนัส ค่าจ้างทั่วไป ค่าลิขสิทธิ์ ดอกเบี้ย เงินปันผล ฯลฯ
- 2) ค่าใช้จ่าย ให้ศึกษาว่ามีค่าใช้จ่ายอะไรบ้างที่ สรรพากรอนุญาตให้เราหักเป็นค่าใช้จ่ายได้
- 3) ค่าลดหย่อน สรรพากรอนุญาตให้เราหักเพิ่มเติมได้ เช่น ค่าลดหย่อนส่วนตัว ค่าลดหย่อน คู่สมรส ค่าเลี้ยงดูบิดามารดา เบี้ยประกันชีวิต ซื้อกองทุนรวม เงินประกันสังคม ดอกเบี้ยกู้ยืม เช่าซื้อหรือสร้าง ที่อยู่อาศัย เงินบริจาคต่าง ๆ รวมถึงค่าลดหย่อน อื่น ๆ ที่รัฐบาลประกาศเพิ่มเติม เช่น ค่าลดหย่อน จากการท่องเที่ยว ซื้อปชชชชาติ ฯลฯ เป็นต้น
- 4) เงินได้สุทธิ หมายถึง เงินได้พึงประเมิน-ค่าใช้จ่าย -ค่าลดหย่อน = เงินได้สุทธิ ซึ่งเมื่อได้ตัวเลข "เงินได้สุทธิ" แล้ว ก็นำไปเทียบกับตารางที่เรา จะต้องเสียภาษีในอัตราที่เปอร์เซ็นต์ ตัวอย่างเช่น

ตารางอัตราภาษีแบบขั้นบันได

เงินได้สุทธิ (บาท)	อัตราภาษี
1 - 150,000	ได้รับการยกเว้น
150,001 - 300,000	5%
300,001 - 500,000	10%
500,001 - 750,000	15%
750,001 - 1,000,000	20%
1,000,001 - 2,000,000	25%

การบริหารภาษี คือ ต้องศึกษาและวิเคราะห์ให้ได้ว่าหากเรามีรายได้หลายช่องทางสามารถแยกรายได้บางตัวไปคำนวณแยกฐานภาษีได้หรือไม่ ค่าลดหย่อนมีอะไรบ้างที่เราสามารถเพิ่มได้ เช่น การซื้อประกันชีวิตทั้งนี้สามารถศึกษารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหนังสือ เอกสารต่างๆ ตามสื่อโซเชียลมีเดียช่องทางต่างๆ ปัจจุบันมีข้อมูลเหล่านี้จำนวนมาก

บทที่ 9 วางแผนเกษียณรวย

หมายถึง การทยอยเก็บออมและลงทุนระยะยาวเพื่อสะสมเงินได้ให้เพียงพอใช้จ่ายช่วงหลังเกษียณ ซึ่งเป็นช่วงที่ทุกคนอยากพักผ่อน หรือทำงานแต่น้อย การเก็บสะสมเงินตามแผนนี้จะเน้นที่การสะสมที่ละเล็กละน้อย ลงทุนในประเภทตราสารการเงินที่ไม่ซับซ้อน เน้นวินัยการออมและการลงทุนสม่ำเสมอพึ่งพาพลังงานผลตอบแทนแบบทบต้น

ตัวอย่างแสดงผลลัพธ์ของการสะสมเงินทุกเดือน ๆ ละ 1,000 บาท แล้วนำไปลงทุนในทรัพย์สินที่ให้ผลตอบแทนต่างกัน ในระยะเวลาที่ต่างกันจะได้ผลลัพธ์ ดังนี้

ตารางอัตราผลตอบแทนแบบทบต้น

อัตราผลตอบแทนแบบทบต้น	ระยะเวลาการออมและลงทุน			
	10 ปี	20 ปี	30 ปี	40 ปี
3%	139,741	328,302	582,737	926,060
5%	155,282	411,034	832,259	1,526,020
7%	173,085	520,927	1,219,971	2,624,813
10%	204,844	759,369	2,260,488	6,324,080



จากตารางสมมุติเป็นข้าราชการบรรจุใหม่ อายุ 30 ปี มีความตั้งใจเก็บเงินสะสมทุกเดือน เดือนละ 1,000 บาท แล้วนำไปลงทุนในทรัพย์สินที่ให้ผลตอบแทนแบบทบต้น ถ้าเป็นตัวเลขที่ 10% สะสมไปเรื่อย ๆ ตอนอายุ 60 ปี ข้าราชการคนนี้จะจะมีเงินเก็บสะสมทั้งสิ้น 2,260,488 บาท ซึ่งเราจะพบว่าปัจจัยที่จะทำให้ทุนเกษียณเติบโตจากเงินหลักพันเป็นเงินหลักล้านประกอบกัน 3 สิ่ง คือ “เงินออมที่สม่ำเสมอ อัตราผลตอบแทนที่จะได้รับและระยะเวลาในการลงทุน” ดังนั้นจึงให้เป็นแนวคิดสำหรับคนรุ่นใหม่ “ควรวางแผนเกษียณตั้งแต่วันแรกที่เริ่มทำงานทันที” และประการสำคัญที่สุดการที่เราจะเก็บเงินสะสมให้ได้ผลตอบแทนสูง ๆ ย่อมมีความเสี่ยง ดังนั้นปัจจัยสำคัญคือ ทุกคนต้องศึกษาหาความรู้ ทุกวันนี้ช่องทางการเรียนมีหลากหลาย ควรใช้ให้เป็นประโยชน์ อย่างไรก็ตามมีคำแนะนำจาก The Money Coach ถึงช่องทางการสะสมเงินเกษียณ ทั้งแบบเป็นทางการและแบบเก็บสะสมเอง เช่น

1. กองทุนบำเหน็จบำนาญสำหรับข้าราชการ (กบข.)
2. เงินฝากสหกรณ์, สะสมซื้อหุ้นสหกรณ์
3. สลากออมทรัพย์ ธ.ก.ส.
4. สลากออมสิน
5. พันธบัตร รัฐบาล
6. ประกันชีวิต

7. กองทุนรวม

8. ซื้อสินทรัพย์ เช่น บ้าน ที่ดิน ทองคำ ฯลฯ สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้เป็นเพียงตัวอย่าง สำหรับท่านผู้อ่านต้องการศึกษารายละเอียดสามารถหาอ่านได้จากหนังสือเล่มนี้ หรือจากสื่อช่องทางต่าง ๆ อีกจำนวนมาก

บทที่ 10 ทำให้ชีวิตมีรายได้หลายทาง

ยุคนี้เราต้องยอมรับความจริงอย่างหนึ่งว่า การมีรายได้ทางเดียวถือเป็นความเสี่ยงอย่างมาก (โดยเฉพาะภาคเอกชน) เพราะหากเราตกงาน เจ็บป่วยทำงานไม่ไหวก็จะกระทบสภาพคล่องทางการเงินของเรานั้นที่ การวางแผนทางการเงินที่ดีประการหนึ่ง คือ การสร้างรายได้เสริมควบคู่ไปกับรายได้ปัจจุบัน จึงขอแนะนำวิธีการคิด ดังนี้

- 1) **ความรู้และทักษะที่เรามี** เช่น มีความรู้ทางด้านบัญชี อาจหารายได้เสริมจากการรับจ้างทำบัญชี หรือมีทักษะในการทำขนม ลองทำขนมขาย หรือทำคาลิวิตีไอสอนทำขนม ฯลฯ ลองคิดทบทวนดูนะครับว่าเราเก่ง หรือถนัด หรือชอบทำอะไร
- 2) **งานอดิเรกหรือประสบการณ์ที่ผ่านมา** เช่น ชอบท่องเที่ยวอาจจะทำบล็อกแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว, ขายภาพดิจิทัลจากการไปเที่ยว, เขียนบทความจากการท่องเที่ยว ฯลฯ เป็นต้น ทุกท่านลองเขียน

งานอดิเรก หรือ ประสบการณ์ที่ผ่านมาแล้วคิดต่อยอดว่าอะไรที่พอจะสร้างเป็นงานเสริมได้บ้าง

3) สายสัมพันธ์นำไปสู่โอกาสทางธุรกิจ บางครั้งเราคิดไม่ออกว่าจะหาอาชีพเสริมอะไรดี ลองคิดจากคนที่เรารู้จัก ดูจากเพื่อนร่วมงาน ไปเข้าร่วมงาน ฝึกรวมสมัครสมัครงานส่งเสริมอาชีพเพื่อเพิ่มโอกาสดูว่าเขาคิดอะไร เขาทำอะไร แล้วหาทางเชื่อมโยงกลับมาหาตัวเราเพื่อสร้างเป็นอาชีพเสริม ลองดูครับ

ท่านผู้อ่านลองใช้ตารางวิเคราะห์และพยายามเขียนงานเสริมออกมาให้เยอะที่สุด สร้างทางเลือกให้มากกว่าก่อน แล้วค่อยตัดสินใจครับ

บทที่ 11 เรียนรู้การใช้พลังทวี

ถ้าเรามีเงินไม่มากแล้วนำไปลงทุนในสินทรัพย์ที่ไม่มี "พลังทวี" เช่น พันธบัตร หุ้นกู้ กองทุนรวม ตัวอย่างเราลงทุนเดือนละ 5,000 บาทหวังผลตอบแทนทบต้น 8% ต่อปี กว่าที่จะเก็บเงินได้ 10 ล้านบาทต้องใช้เวลารวมถึง 400 เดือน หรือ 30 กว่าปี กรณีเช่นนี้จะเหมาะกับการเก็บเงินไว้ใช้หลังเกษียณ แต่! ถ้าอยากรวยเร็วกว่านี้เราอาจต้องใช้เครื่องมืออื่น ๆ รวมถึงการใช้เงินคนอื่นมาช่วยเพิ่มโอกาสให้กับเรา ตัวอย่างเช่น

1. เงินกู้ กรณีต้องการลงทุนบ้านเช่า หรือซื้อคอนโดเพื่อปล่อยเช่าสัก 2-3 หลัง เราต้องเลือกสินเชื่อที่อยู่อาศัย ดอกเบี้ยต่ำจากธนาคาร, สหกรณ์ออมทรัพย์ เป็นต้น
2. หาหุ้นส่วน ตัวอย่างนาย A,B และ C ตกลงร่วมหุ้นส่วนเพื่อทำธุรกิจ นาย A ลงทุนเป็นเงิน 500,000 บาท นาย B ลงทุนเป็นเครื่องจักรมูลค่า 300,000 บาท ส่วนนาย C จะเป็นผู้ลงแรงบริหารธุรกิจเต็มเวลา เป็นต้น ทั้งนี้ ทั้ง 3 คน ต้องตกลงกันให้ออกมาเป็นสัดส่วนการถือหุ้นร่วมกันเพื่อแบ่งผลกำไรที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

*การใช้เงินและทรัพยากร
ของคนอื่นจะช่วยเพิ่มโอกาส
ในการสร้างความมั่งคั่ง
ให้กับเราได้ แต่ก็ เป็นวิธีที่ต้อง
อาศัยเทคนิคและความรู้
ในด้านการลงทุนที่สูงรวมถึง
ต้องดูจังหวะเวลาให้เหมาะสม*



สรุปว่าการใช้เงินและทรัพยากรของคนอื่นจะช่วยเพิ่มโอกาสในการสร้างความมั่งคั่งให้กับเราได้ แต่ก็ เป็นวิธีที่ต้องอาศัยเทคนิคและความรู้ในด้านการลงทุนที่สูง รวมถึงต้องดูจังหวะเวลาให้เหมาะสม ข้อตกลงร่วมกันและรูปแบบธุรกิจที่จะลงทุนทุกอย่างมีทั้งข้อดีและข้อเสีย ขอให้ท่านผู้อ่านที่มีความมุ่งมั่นจริงจังเรียนรู้ที่จะใช้วิธีการนี้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ภายใต้ความเสี่ยงที่ต่ำที่สุดนะครับ

บทที่ 12 หักพิมพ์เงินใช้เอง

ในที่นี้จะหมายถึง "ทรัพย์สินที่สามารถสร้างรายได้ให้กับเราเป็นประจำ" โดยที่เราไม่ต้องทำงานทุกวัน หรือที่เราเรียกว่า Passive Income นั่นเอง มีหลายวิธีที่จะพิมพ์เงินใช้เอง จากทรัพย์สินที่เราสร้างขึ้น เช่น

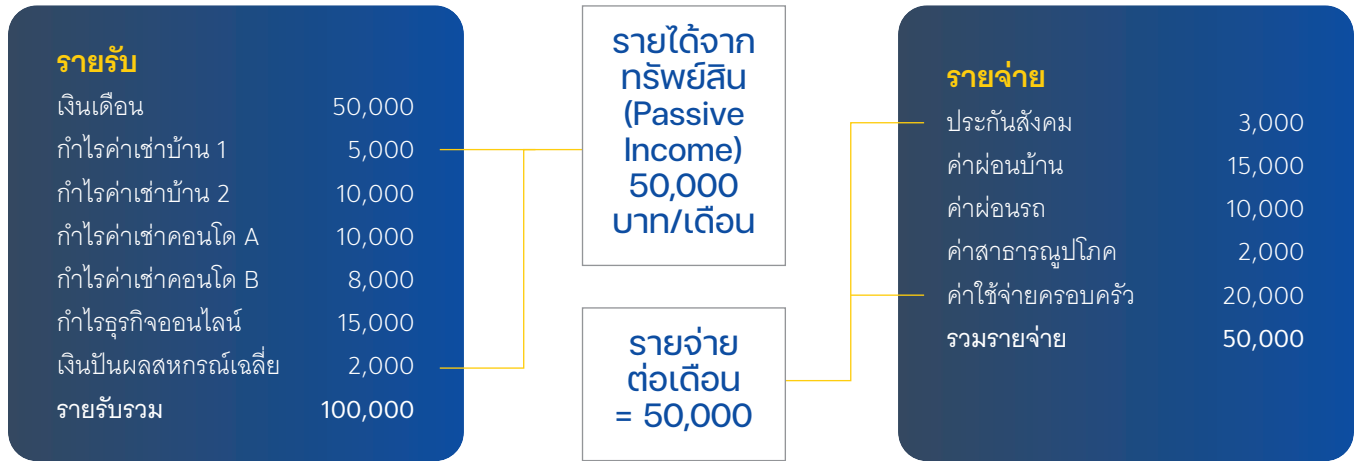
- มีเงินก้อน (มากพอ) ฝากสหกรณ์ ซื้อกองทุนรวม หรือซื้อพันธบัตร เพื่อกินดอกเบี้ยย
- ใช้พลังทวีของเงินกู้ ซื้ออสังหาริมทรัพย์แล้วให้เช่า
- สร้างธุรกิจขึ้นมา วางระบบแล้วให้คนอื่นมาทำแทน เราควรตรวจสอบ ตรวจสอบกิจการ เก็บกำไร
- สร้างงานที่เป็นลิขสิทธิ์ (งานเขียนงานเพลง วิดีโอ บัญชี ฯลฯ) แล้วเก็บส่วนแบ่งจากลิขสิทธิ์ ทั้ง "ดอกเบี้ยย" "เงินปันผล" "ค่าเช่า" "กำไร" "ค่าลิขสิทธิ์" ก็คือเงินสดที่เราพิมพ์ออกมาเองได้ ทรายที่เรายังถือครอง และตัวมันยังทำประโยชน์ได้

อย่างไรก็ตามกลยุทธ์ที่สำคัญของการสร้าง Passive Income คือ การสร้างทรัพย์สินโดยการใช้พลังทวีจากเงินของคนอื่นด้วยเพื่อลดระยะเวลา และเพิ่มโอกาสการลงทุนของเรา ซึ่งการลงทุนลักษณะนี้จำเป็นต้องมีความรู้ มีแผนการลงทุนที่ดี และรัดกุมรวมทั้งต้องอดทนในเบื้องต้น (เสียดอกเบี้ยย, รอระยะเวลาการทำเงิน) เพื่อกระแสเงินสดในระยะยาวนั่นเอง

บทที่ 13 วางแผนรวยก่อนเกษียณ

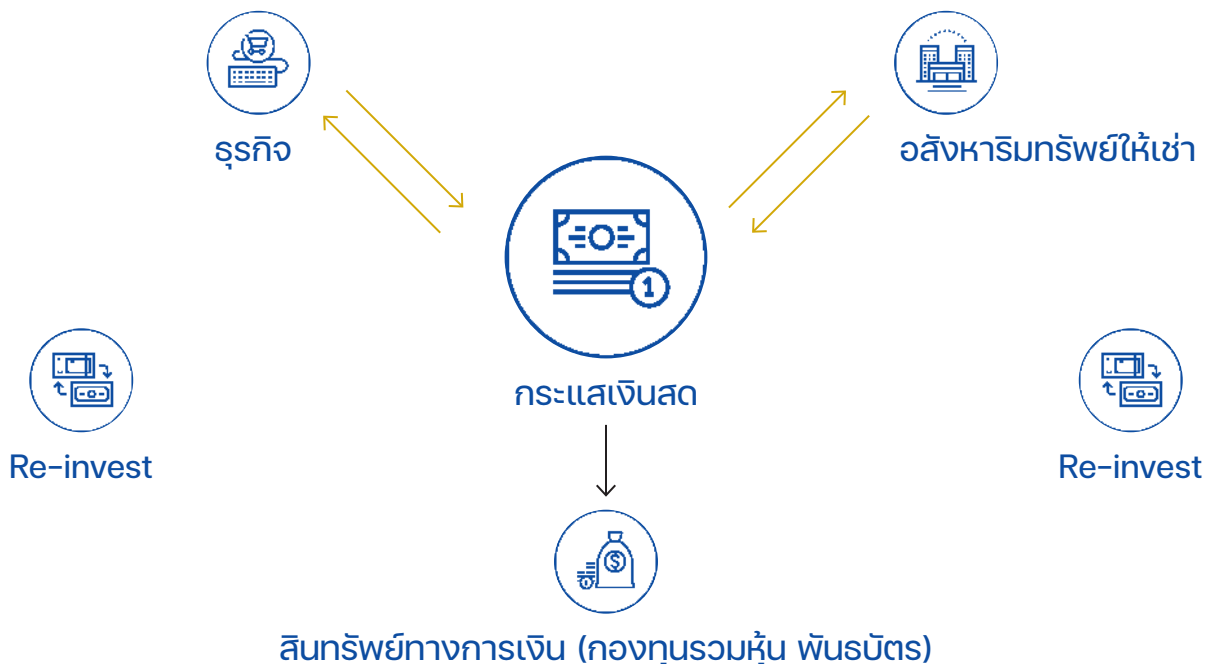
ได้กล่าวไว้ในบทที่ 9 วางแผนเกษียณรวยไปแล้ว มาในบทนี้จะว่าด้วย “การวางแผนรวยก่อนเกษียณ” หรือแผนเกษียณเร็วนั่นเอง หลักการคือ เพียงแค่เรามีรายได้จากทรัพย์สิน (Passive Income) มากกว่ารายจ่ายรวมต่อเดือน หรือเรามีเครื่องพิมพ์เงินจากบทที่ 12 ช่วยผ่อนแรงโดยที่เราไม่ต้องทำงานตลอดเวลา แต่ต้องมีรายได้มากกว่าค่าใช้จ่ายรวมแต่ละเดือน เพียงเท่านี้เราก็จะเริ่มมีอิสระทางการเงินแล้ว

ตารางรายได้จากทรัพย์สินและตารางรายจ่ายต่อเดือน



จากตัวอย่างจะพบว่า เพียงรายได้จากทรัพย์สิน (Passive Income) ก็สามารถครอบคลุมค่าใช้จ่ายทั้งเดือน ส่วนเงินเดือนสามารถนำไปหารายได้ต่อยอดเพิ่มเติมได้อีก ทั้งนี้ดูเหมือนง่ายแต่ขอบอกว่าถ้าทำโดยไม่มีความรู้ ไม่มีแผนอาจใช้เวลานาน หรืออาจไม่ประสบความสำเร็จก็ได้ สิ่งเหล่านี้พึงระวังและต้องรอบคอบอยู่เสมอ ซึ่ง The Money Coach สรุปเป็นขั้นตอนได้ดังนี้

Model การสร้าง Passive Income



1. สร้างธุรกิจ/ค่าลิขสิทธิ์/กองทุนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างรายได้กระแสเงินสดโดยใช้เงินตัวเองให้น้อยที่สุด
2. นำกระแสเงินสดไปลงทุนต่อในธุรกิจและอสังหาริมทรัพย์ และแบ่งส่วนหนึ่งไปลงทุนในตราสารหนี้ เช่น หุ้นกู้ กองทุนรวม ฯลฯ อีกต่อหนึ่ง

บทที่ 14 ชีวิตคนเป็นผลของการ “เลือก”

ในแต่ละวันเรามีเรื่องที่ต้อง “เลือก” และตัดสินใจ ตั้งแต่ตื่นเช้าจนเข้านอนทั้งที่เป็นกิจวัตรและเป็นปัญหาที่แวะเวียนมาเป็นครั้งคราว เช่น

- ของที่อยากได้แต่ราคาแพงจะซื้อเลยหรือรออีกซักนิด (ถ้าซื้อเลยจะซื้อด้วยเงินสด หรือเงินผ่อน)
- เดือนนี้เงินไม่พอใช้แก้อย่างไรดี ยืมคนอื่นดีไหม
- แม่โทรมาบอกให้ดาว์นรถให้น้อง ทำไงดี
- หุ่นลงเยอะมาก ขายทิ้ง หรือ ซื้อเพิ่มดี ฯลฯ

ดังนั้น เมื่อต้องตัดสินใจโดยเฉพาะเรื่องเงินควรมีหลักพิจารณา ดังนี้

1. ทุกครั้งที่ได้เงินมา “เลือก” ปล่อยให้ตัวเองก่อน ข้อนี้หมายถึง การหักเงินออมให้ตัวเองก่อน ก่อนนำไปใช้จ่าย ซึ่งอัตราการออมที่เหมาะสม คือ 10% ของรายได้ทั้งหมด การออมก่อนใช้จ่ายอาจเป็นในรูปแบบของ เงินฝาก ค่าหุ้น สหกรณ์ ซื้อกองทุนรวม หรืออื่น ๆ ทั้งหมดคือทรัพย์สิน (Asset) ซึ่งแสดงถึงความมั่งคั่งที่เพิ่มขึ้นนั่นเอง

2. ทุกครั้งที่ต้องใช้จ่าย “เลือก” ให้มีสภาพคล่อง ทุกครั้งที่ต้องใช้จ่ายเงินออกไป หรือไปกู้ยืมเงินมาใช้ ต้องพิจารณาผลที่จะตามมาว่าจะเกิดอะไรขึ้น ดี/ไม่ดี ต่อสถานะการเงิน แล้วค่อยตัดสินใจ ทำ หรือไม่ทำ

ตัวอย่าง ต้องการซื้อบ้านอยู่อาศัย 1 หลัง เราควรพิจารณาถึงปัจจัยหลายอย่าง เช่น ตัวบ้าน การเดินทางไปทำงาน สภาพแวดล้อมชุมชน ฯลฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง “สภาพคล่องด้านการเงิน” สมมุติบ้านราคา 4 ล้านบาท เงินดาวน์ 1 ล้านบาท ควรพิจารณา ดังนี้

- มีเงินดาวน์ 1 ล้านบาทหรือไม่
- ถ้าไม่มีจะหาจากไหน ถ้าไปกู้เงินมาดาวน์จะมีภาระเพิ่มอีกเท่าไร
- ปัจจุบันถ้ามีเงินออม 1 ล้านบาทและนำไปวางดาวน์จะกระทบกับเงินออมอย่างไร
- ถ้าต้องผ่อนบ้านเดือนละ 30,000 บาทสภาพคล่องของเราจะเป็นอย่างไร
- การใช้ชีวิตประจำวันรายได้หรือค่าใช้จ่าย จะเป็นอย่างไร

*การเงินเป็นเรื่องส่วนบุคคล
ที่แต่ละคนต้องรับผิดชอบการเงิน
ของตัวเองให้ดี หากทุกคน
ทุกคนรอบครวัคิดและสามารถ
บริหารการเงินได้ดีตามตัวอย่าง
ย่อมส่งผลต่อภาพรวม
ทางการเงินของประเทศ*

ตลอดระยะเวลาการทำงานของคนจะมีเงินรายได้เข้ามา เราต้องคิดและตัดสินใจว่าจะทำอย่างไรกับเงินทุกบาททุกสตางค์ เช่น เก็บออม (Save) ใช้จ่าย (Spend) ลงทุน (Invest) การเงินส่วนบุคคลไม่มีคำตอบที่ถูกต้องที่สุด และทุกคำตอบไม่สามารถนำไปใช้ได้กับทุกคน แต่ละคนต้องออกแบบชีวิตตัวเอง วางแผนการเงินของตัวเอง และต้องตัดสินใจ “เลือก” การบริหารจัดการเรื่องเงินในแบบฉบับของตัวเอง โปรดจำไว้ว่าคุณเลือกจัดการด้านการเงินของคุณอย่างไร ชีวิตคุณก็จะได้ผลลัพธ์ตามที่คุณ “เลือก” นั่นเอง ดังนั้น “ต้องตัดสินใจเกี่ยวกับเรื่องการเงินของคุณให้ดีนะครับ”

บทที่ 15 การเงินส่วนบุคคล

ผู้เขียน The Money Coach สรุปรว่าคนที่ประสบความสำเร็จทางการเงินจะมีคุณสมบัติที่เหมือนกันอยู่ 3 ประการ คือ





1. มีความรับผิดชอบทางการเงิน (Money Responsibility) หมายถึง สามารถมองเห็นปัญหาการเงินที่จะเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อชีวิตเรา โดยจะเข้าไปควบคุม จัดการ เปลี่ยนแปลง แก้ไขปัญหาเหล่านั้น เพื่อไปสู่ผลลัพธ์ทางการเงินที่ดีขึ้น

2. มีความรู้ทางการเงิน (Money Literacy) หมายถึง มีความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการบริหารการเงิน ทั้ง 4 ด้าน ได้แก่

- 1) การหารายได้ (Earning)
- 2) การใช้จ่าย (Spending)
- 3) การออม (Saving)
- 4) การลงทุน (Investing)

แล้วสามารถประยุกต์ใช้ความรู้ความเข้าใจทางการเงินกับชีวิตตัวเองได้อย่างเหมาะสม

3. มีวินัยทางการเงิน (Money Discipline) หมายถึง การนำความรู้ทางการเงินมากำหนดเป็นเป้าหมาย และวางแผนการเงินของตัวเอง และปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ทางการเงินที่ดีกับชีวิตตัวอย่างเช่น

- หนุ่มสาวแต่ละคนทำงานหาเลี้ยงตัวเอง บริหารเงินได้เป็นอย่างดีเมื่อมีครอบครัวก็ดูแลครอบครัวได้
- พ่อแม่สามารถดูแลตัวเองได้ พอในวัยเกษียณไม่ต้องพึ่ง (การเงิน) ลูกหลาน
- พี่น้องแต่ละคนในครอบครัวหาเลี้ยงตัวเองได้ ไม่ต้องหยิบยืมกัน

การเงินเป็นเรื่องส่วนบุคคลที่แต่ละคนต้องรับผิดชอบการเงินของตัวเองให้ดี หากทุกคน ทุกครอบครัวคิดและสามารถบริหารการเงินได้ดีตามตัวอย่าง ย่อมส่งผลต่อภาพรวมทางการเงินของประเทศ ทั้งหมดนี้คือความรู้พื้นฐานที่สำคัญของ “การเงินส่วนบุคคล” ที่ทีมบรรณาธิการขอฝากให้อ่านวารสารทางหลวงได้คิดได้เรียนรู้และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ ไปต่อยอดให้สามารถบริหารการเงินได้ประสบความสำเร็จมีกินมีใช้ มีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นโดยถ้วนหน้ากันนะครับ แล้วพบกันคอลัมน์ทางหลวงชวนอ่านฉบับต่อไปว่าจะมีหนังสืออะไรที่น่าสนใจมาเล่าสู่กันฟัง! โปรดติดตามกันต่อไปนะครับ 📖



กฎหมาย PDPA

ทำความเข้าใจกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ที่ช่วยให้เราสามารถควบคุมและปกป้องข้อมูลส่วนตัว และใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีได้อย่างปลอดภัย



พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 (กฎหมาย PDPA) บัญญัติขึ้นเพื่อคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลที่สามารถระบุถึงตัวเจ้าของข้อมูลนั้นได้ เช่น ที่อยู่ อีเมล เบอร์โทรศัพท์ บัญชีธนาคาร ไลน์ บัญชีผู้ใช้ ลายนิ้วมือ ประวัติสุขภาพ เป็นต้น ซึ่งข้อมูลเหล่านี้อาจเป็นได้ทั้งข้อมูลในรูปแบบเอกสาร กระดาษ หนังสือ หรือจัดเก็บในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้ ดังนั้นเพื่อให้ถูกล่วงละเมิดสิทธิความเป็นส่วนตัวโดยการนำข้อมูลส่วนบุคคลของผู้อื่นไปใช้โดยไม่ได้รับความยินยอมไปแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบ การใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลจึงต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

ข้อมูลส่วนบุคคลแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ ข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไป และข้อมูลส่วนบุคคลอ่อนไหว

1. ข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไป (Personal Data) เป็นข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลซึ่งทำให้สามารถ ระบุตัวบุคคลนั้นได้ ไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อม แต่ไม่รวมถึงข้อมูลของผู้ถึงแก่กรรม การเก็บรวบรวมข้อมูล ส่วนบุคคลจะต้องเก็บเท่าที่จำเป็น ห้ามมิให้หน่วยงานเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลโดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล

2. ข้อมูลส่วนบุคคลอ่อนไหว (Sensitive Personal Data) เป็นข้อมูลที่มีความละเอียดอ่อนสูง ต้องได้รับความคุ้มครองมากกว่าปกติ และต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ ซึ่งหากถูกนำไปใช้โดยไม่ได้รับอนุญาตอาจจะทำให้เกิดการเลือกปฏิบัติ อาจเป็นอันตรายต่อเจ้าของข้อมูล ต้องขอความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทุกครั้ง และไม่ใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์อื่น นอกเหนือจากวัตถุประสงค์ที่แจ้งไว้ตั้งแต่แรก

ข้อยกเว้นที่ไม่ต้องขอความยินยอม เช่น เพื่อจัดทำเอกสารประวัติศาสตร์ เพื่อประโยชน์สาธารณะเพื่อศึกษาวิจัยหรือทำสถิติ เพื่อป้องกันหรือระงับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพ ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลในกรณีที่ไม่อาจขอความยินยอมได้เพื่อการดำเนินกิจการโดยชอบด้วยกฎหมาย หรือเป็นข้อมูลที่เปิดเผยต่อสาธารณะด้วยความยินยอมชัดแจ้งของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อประโยชน์ด้านสาธารณสุข ป้องกันโรคติดต่อหรือโรคระบาดเพื่อการคุ้มครองแรงงาน เป็นต้น

เมื่อเทคโนโลยีสารสนเทศก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว การเข้าถึงข้อมูลข่าวสารจึงสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น แต่ในขณะเดียวกันก็เปิดช่องให้เกิดการละเมิดสิทธิความเป็นส่วนตัวของข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งอาจสร้างความเสียหายแก่เจ้าของข้อมูลได้ พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 จึงเป็นกฎหมายที่ประชาชนควรให้ความสำคัญ ศึกษา และนำไปปรับใช้ในชีวิตประจำวันเพื่อให้สามารถปกป้องข้อมูลส่วนบุคคลได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย




สิทธิของเจ้าของข้อมูลส่วนตัว ตามกฎหมาย PDPA

1. สิทธิได้รับการแจ้งให้ทราบ (Right to be informed)
2. สิทธิขอเข้าถึงข้อมูลส่วนบุคคล (Right of access)
3. สิทธิในการขอให้โอนข้อมูลส่วนบุคคล (Right to data portability)
4. สิทธิคัดค้านการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล (Right to object)
5. สิทธิขอถอนความยินยอม (Right to withdraw consent)
6. สิทธิขอให้ลบหรือทำลาย หรือทำให้ข้อมูลส่วนบุคคลเป็นข้อมูลที่ไม่สามารถระบุตัวบุคคล (Right to erasure/ right to be forgotten)
7. สิทธิขอให้ระงับการใช้ข้อมูล (Right to restrict processing)
8. สิทธิในการขอให้แก้ไขข้อมูลส่วนบุคคล (Right of rectification)
9. สิทธิในการร้องเรียน (Right to complaint)

โทษของบุคคลที่ฝ่าฝืนกฎหมาย PDPA จะมีทั้งทางแพ่ง ทางอาญา และ ทางปกครอง

1. โทษทางแพ่ง ผู้กระทำความผิดข้อมูลส่วนบุคคล ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้กับเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล และศาลมีอำนาจสั่งให้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมได้สองเท่าของค่าสินไหมทดแทนที่แท้จริง
2. โทษทางอาญา ต้องระวางโทษสูงสุดจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นนิติบุคคล กรรมการหรือผู้จัดการ หรือบุคคลอื่นใด ซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของนิติบุคคลนั้นอาจต้องร่วมรับผิดชอบในความผิดอาญาที่เกิดขึ้น
3. โทษทางปกครอง มีอัตราโทษปรับทางปกครอง สูงสุดไม่เกิน 5,000,000 บาท



ตัวอย่างที่ 1 การกระทำละเมิดกฎหมาย PDPA

นางสมศรีเป็นพยาบาลได้ปฏิบัติหน้าที่ในโรงพยาบาลซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ แผนกเวชระเบียน มีหน้าที่ในการเก็บรวบรวมและรักษาข้อมูลของผู้ป่วย ได้นำประวัติข้อมูลการรักษา ของผู้ป่วยไปขายให้กับบริษัทประกันภัยโดยที่ผู้ป่วยซึ่งเป็นเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลไม่ได้ให้ความยินยอม ต่อมาบริษัทประกันภัยได้ติดต่อไปยังผู้ป่วยเจ้าของข้อมูลเพื่อทำการขายประกันสุขภาพให้กับผู้ป่วยโดยไม่ได้ได้รับความยินยอม การกระทำของนางสมศรีเป็นการกระทำที่ละเมิดต่อกฎหมาย PDPA ที่ก่อให้เกิดความเสียหายกับเจ้าของข้อมูลและโรงพยาบาลซึ่งเป็นผู้เก็บรักษาข้อมูลดังกล่าว



ตัวอย่างที่ 2 การกระทำที่ไม่เป็นการละเมิดกฎหมาย PDPA

นางสาวเนยถ่ายภาพตนเองกับครอบครัวขณะทำบุญอยู่ในวัด ซึ่งภาพถ่ายดังกล่าวได้ถ่ายติดนายเจมส์ซึ่งเป็นดาราดังที่มาทำบุญกับกลุ่มแฟนคลับในวัดด้วย โดยที่นางสาวเนยไม่ทราบว่าภาพถ่ายที่ตนเองถ่ายนั้นติดภาพบุคคลอื่นมาด้วย และนางสาวเนยได้โพสต์ภาพถ่ายของตนเองที่ติดภาพนายเจมส์ลงใน Facebook ของตนโดยตั้งค่าสาธารณะไว้ กรณีเช่นนี้แม้ว่าภาพที่นางสาวเนยได้โพสต์ลง Facebook จะติดภาพของนายเจมส์มาด้วย แต่นางสาวเนยไม่ได้มีเจตนาที่จะทำให้เกิดความเสียหายต่อนายเจมส์แต่อย่างใด ถือว่านางสาวเนยได้ทำการเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อประโยชน์ส่วนตัวหรือเพื่อกิจกรรม ในครอบครัว ไม่ได้มีเจตนาเพื่อวัตถุประสงค์ทางการค้า และไม่ก่อให้เกิดความเสียหายหรืออับอายแก่ นายเจมส์ เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลแต่อย่างใด จึงไม่มีความผิดตามกฎหมาย PDPA

สิทธิการขอให้ซื้อที่ดิน ส่วนที่เหลืออยู่ จากการเวนคืน





แม้จะถูกเวนคืนที่ดินเพียงบางส่วน แต่รัฐก็ได้เปิดโอกาสให้เจ้าของที่ดินสามารถร้องขอให้รัฐซื้อคืนที่ดินที่เหลือใช้ประโยชน์ไม่ได้ หากพื้นที่ดังกล่าวเข้าหลักเกณฑ์ที่กำหนด

เมื่อรัฐมีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินเพื่อประโยชน์สาธารณะ แต่การเวนคืนกลับส่งผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของเจ้าของที่ดินส่วนที่เหลือ เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ที่ได้รับผลกระทบ กฎหมายจึงเปิดช่องทางให้เจ้าของที่ดินสามารถยื่นคำร้องขอให้รัฐจัดซื้อที่ดินส่วนที่เหลือนี้ได้ โดยมีเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในกฎหมาย

“ที่ดินส่วนที่เหลืออยู่จากการเวนคืน” หมายความว่า การเวนคืนที่ดินแปลงใดแต่เพียงบางส่วน แล้วมีเนื้อที่ส่วนที่เหลืออยู่จากการเวนคืน เนื้อที่ส่วนนั้นถือว่าเป็นที่ดินส่วนที่เหลืออยู่จากการเวนคืน เมื่อเข้าใจความหมายของที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนแล้ว ขั้นตอนต่อไปคือเรื่อง การยื่นคำร้องขอให้รัฐซื้อที่ดินส่วนที่เหลือดังกล่าว หากผู้ถูกเวนคืนมีที่ดินเหลืออยู่เพียงเล็กน้อยจนไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ ผู้เป็นเจ้าของสามารถยื่นคำร้องต่อเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินการเวนคืนเพื่อขอให้รัฐจัดซื้อที่ดินส่วนนั้น

สำหรับประเด็นเรื่องการร้องขอให้เจ้าหน้าที่ซื้อที่ดินส่วนที่เหลืออยู่จากการเวนคืน เจ้าหน้าที่จะต้องพิจารณาให้ได้ว่าแปลงที่ดินของผู้ร้องนั้น เข้าหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 มาตรา 34 หรือไม่ โดยปกติแล้วเจ้าหน้าที่จะต้องแจ้งสิทธิให้ผู้ถูกเวนคืนทราบ เมื่อผู้ถูกเวนคืนทราบว่าตนมีสิทธิดังกล่าวจากหนังสือแจ้งสิทธิจากเจ้าหน้าที่ ผู้ถูกเวนคืนจะต้องยื่นคำร้องขอให้ซื้อที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนภายใน 120 วัน นับตั้งแต่ได้รับหนังสือแจ้ง และเจ้าหน้าที่จะต้องพิจารณาภายใน 60 วัน นับตั้งแต่ได้รับคำร้องดังกล่าว หากเจ้าหน้าที่ยังมีได้แจ้งสิทธิให้ผู้ถูกเวนคืนทราบและผู้ถูกเวนคืนทราบว่าตนมีที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนเข้าหลักเกณฑ์ หรือต้องการให้เจ้าหน้าที่พิจารณาว่ากรณีแปลงที่ดินของตนเข้าหลักเกณฑ์หรือไม่อย่างไร ก็สามารถร้องขอให้ซื้อที่ดินส่วนที่เหลือได้เช่นกัน โดยยื่นเป็นคำร้องต่อเจ้าหน้าที่

พร้อมระบุถึงเหตุในการร้องดังกล่าว เจ้าหน้าที่จะพิจารณาคำร้องขอว่าเข้าหลักเกณฑ์ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องหรือไม่ต่อไป

กฎหมายที่เจ้าหน้าที่ควรรู้เพื่อนำมาพิจารณาแต่เดิมจะนำพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 มาตรา 20 วรรคหนึ่ง มาพิจารณา ซึ่งวางหลักไว้ว่า ในกรณีที่ต้องเวนคืนที่ดินแปลงใดแต่เพียงบางส่วน ถ้าเนื้อที่ดินส่วนที่เหลืออยู่นั้นน้อยกว่า 25 ตารางวา หรือด้านหนึ่งด้านใดน้อยกว่า 5 วา และที่ดินส่วนที่เหลืออยู่นั้นมิได้ติดต่อกันเป็นผืนเดียวกันกับที่ดินแปลงอื่นของเจ้าของเดียวกัน หากเจ้าของร้องขอให้เจ้าหน้าที่เวนคืนหรือจัดซื้อที่ดินส่วนที่เหลือด้วยมาพิจารณาแต่ในปัจจุบันมีการแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการเวนคืน ตามมาตรา 34 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ซึ่งได้วางหลักไว้ว่า ในกรณีที่ต้องเวนคืนที่ดินแปลงใดแต่เพียงบางส่วน ถ้าเนื้อที่ดินที่เหลืออยู่นั้นน้อยกว่า 25 ตารางวา หรือที่ดินที่เหลืออยู่ด้านใดด้านหนึ่งมีความยาวน้อยกว่า 5 วา แม้จะมีเนื้อที่เหลืออยู่มากกว่า 25 ตารางวา แต่ไม่สามารถอยู่อาศัยได้อย่างปลอดภัยหรือใช้ประโยชน์ได้ถ้าเจ้าของร้องขอให้เจ้าหน้าที่ซื้อที่ดินส่วนที่เหลือด้วย แต่มิให้ใช้บังคับกับกรณีที่ดินส่วนที่เหลืออยู่นั้นติดต่อกันเป็นผืนเดียวกันกับที่ดินแปลงอื่นของเจ้าของเดียวกัน และเมื่อรวมกับที่ดินแปลงอื่นดังกล่าวแล้ว ทำให้ไม่มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใดดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 มาตรา 34 นั้นคำนึงถึงความปลอดภัยหรือการใช้ประโยชน์ของประชาชนเพิ่มมากยิ่งขึ้น รวมถึงประสานประโยชน์ของรัฐ เพื่อมิให้รัฐต้องสูญเสียงบประมาณในการซื้อที่ดินส่วนที่เหลือโดยไม่จำเป็น

เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดซื้อที่ดินที่เหลือจากการเวนคืนตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายข้างต้นแล้ว เห็นว่าหากว่าคำร้องที่ได้รับเป็นกรณีที่ผู้ร้องถูกเวนคืนแต่เพียงบางส่วนและส่วนที่เหลืออยู่นั้นไม่เกิดประโยชน์แก่ผู้ร้องหรือไม่สามารถอยู่อาศัยได้อย่างปลอดภัย



เจ้าหน้าที่ต้องดำเนินการซื้อที่ดินส่วนที่เหลือดังกล่าว ตามผลของกฎหมาย โดยจะพิจารณาเป็นอย่างอื่นมิได้ ดังนั้นเพื่อให้เกิดความชัดเจนว่าหลักเกณฑ์สำคัญของการพิจารณาเป็นเช่นไร จึงขอหยิบยกความตอนหนึ่งของคำพิพากษาศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขแดงที่ 458/2566 ที่ได้วางแนวทางการพิจารณาเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ในการพิจารณา เรื่องการจัดซื้อที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืน ดังนี้

“เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดซื้อที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เจ้าหน้าที่เวนคืนมีอำนาจจัดซื้อที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนได้ใน 2 กรณี ดังนี้

กรณีที่ 1 ที่ดินส่วนที่เหลือมีเนื้อที่น้อยกว่า 25 ตารางวา ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ในแง่ของจำนวนเนื้อที่ โดยกรณีนี้เจ้าหน้าที่เวนคืนจะมีอำนาจจัดซื้อที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนได้ทันที

กรณีที่ 2 ที่ดินส่วนที่เหลือมีด้านใดด้านหนึ่งน้อยกว่า 5 วา แม้จะมีเนื้อที่มากกว่า 25 ตารางวา แต่หากไม่สามารถอยู่อาศัยได้อย่างปลอดภัยหรือไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ เจ้าหน้าที่เวนคืนก็มีอำนาจที่จะพิจารณาจัดซื้อที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืน ซึ่งกรณีนี้เป็นหลักเกณฑ์



การพิจารณาในแง่ของลักษณะรูปแปลงที่ดิน และสภาพการใช้งานหรือประโยชน์ในที่ดิน ในกรณีที่ที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนด้านใด ด้านหนึ่งเหลือน้อยกว่า 5 ไร่ และมีเนื้อที่มากกว่า 25 ตารางวา โดยการพิจารณาจัดซื้อที่ดินส่วน ที่เหลือจากการเวนคืนในกรณีนี้ ข้อเท็จจริง จะต้องปรากฏด้วยว่าที่ดินส่วนที่เหลือจาก การเวนคืนนั้นไม่สามารถอยู่อาศัยได้อย่างปลอดภัย หรือไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ เจ้าหน้าที่เวนคืน จึงจะมีอำนาจจัดซื้อที่ดินดังกล่าวได้ จึงเห็นได้ว่า ในการจัดซื้อที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืน ของเจ้าหน้าที่เวนคืนจะต้องมีข้อเท็จจริงที่เป็นไป ตามหลักเกณฑ์กฎหมายที่กำหนดไว้ หากมี ข้อเท็จจริงแตกต่างไปจากหลักเกณฑ์ดังกล่าว เจ้าหน้าที่เวนคืนย่อมไม่มีอำนาจจัดซื้อที่ดิน ส่วนที่เหลือจากการเวนคืนนั้นได้”

จะเห็นได้ว่า หากเจ้าหน้าที่ได้รับคำร้อง จากผู้ถูกเวนคืนที่ดินแปลงใดแต่เพียงบางส่วน ให้เจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจซื้อที่ดินดังกล่าวพิจารณา ว่ากรณีคำร้องที่ได้รับนั้น เข้าหลักเกณฑ์ตาม กฎหมายหรือไม่ ซึ่งเจ้าหน้าที่จะต้องพิจารณา หลักเกณฑ์ในแง่ของจำนวนเนื้อที่ ถ้ามีเนื้อที่

เหลือน้อยกว่า 25 ตารางวา ให้เจ้าหน้าที่ พิจารณาซื้อทันที หากเนื้อที่เหลือมากกว่า 25 ตารางวา เจ้าหน้าที่จะพิจารณาในแง่ของ ลักษณะรูปแปลงที่ดินและสภาพการใช้งานหรือ ประโยชน์ในที่ดิน ในกรณีที่ที่ดินส่วนที่เหลือจาก การเวนคืนด้านใดด้านหนึ่งเหลือน้อยกว่า 5 ไร่ และมีเนื้อที่มากกว่า 25 ตารางวา โดยการพิจารณา จัดซื้อที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนในกรณีนี้ ข้อเท็จจริงจะต้องปรากฏด้วยว่าที่ดินส่วนที่เหลือ จากการเวนคืนนั้นไม่สามารถอยู่อาศัยได้อย่าง ปลอดภัย หรือไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ และมีใช้กรณีที่ดินส่วนที่เหลืออยู่นั้นติดต่อเป็น ผืนเดียวกันกับที่ดินแปลงอื่นของเจ้าของเดียวกัน เจ้าหน้าที่เวนคืนจึงจะมีอำนาจจัดซื้อที่ดิน ดังกล่าวได้ แต่ที่สำคัญหากเจ้าหน้าที่ได้แจ้งสิทธิ ให้ผู้ถูกเวนคืนทราบ เจ้าหน้าที่จะต้องพิจารณา ภายใน 60 วันนับแต่ได้รับคำร้องดังกล่าว ทั้งนี้ คำร้องของผู้ถูกเวนคืนจะต้องยื่นคำร้องขอให้ซื้อ ที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนภายใน 120 วัน นับแต่ได้รับหนังสือแจ้งจากเจ้าหน้าที่ มิฉะนั้นแล้ว สิทธิในการยื่นคำร้องนั้นจะหมดไป ❏



พิธีการ จัดตั้งองค์กร กำหนดมาตรฐาน แห่งกรมทางหลวง

กรมทางหลวง โดยสำนักมาตรฐาน
และประเมินผล ได้ยกระดับองค์กร
ขึ้นเป็น “องค์กรกำหนดมาตรฐาน
SDOs ประเภทชั้นสูง” เพื่อจัดทำ
มาตรฐานให้เป็นไปตามหลักสากล
และสร้างมาตรฐานด้านงานทาง





เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2567 ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์ฯ กรมทางหลวง ได้มีพิธีจัดตั้ง องค์กรกำหนดมาตรฐาน แห่งกรมทางหลวง ระหว่างกรมทางหลวงและสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) ที่มีบทบาททำหน้าที่กำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหรือที่รู้จักในชื่อของ มอก. เพื่อคุ้มครองผู้บริโภค โดยได้รับเกียรติจากนายสุรารุท ทรงศิริ วิศวกรอธิบดีกรมทางหลวง (ดำรงตำแหน่ง ณ ขณะนั้น) ให้เกียรติมากล่าวเปิดพิธี และนายสหัชชัย เรียงรุ่งโรจน์ ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานและประเมินผลเป็นผู้กล่าว

รายงาน ในโอกาสที่กรมทางหลวง ได้จดทะเบียนเป็นองค์กรกำหนดมาตรฐานแห่งกรมทางหลวง (SDOs) กับสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อสร้างมาตรฐานที่มีความน่าเชื่อถือ โปร่งใส และเป็นไปตามหลักมาตรฐานสากลซึ่งสามารถช่วยให้กรมทางหลวงสามารถยกระดับคุณภาพงานพัฒนาและควบคุมมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับงานกรมทางหลวงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย นำไปสู่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่มีคุณภาพในระยะยาวเพื่อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศต่อไป 🇹🇹

ร้านอาหารวรรณ ไถ่อย่างเขาสวนกวาง

ลิ้มลองไถ่อย่างเขาสวนกวาง พร้อมอาหารอีสานอีกมากมาย จากร้านที่ได้รับ
การยกย่องให้เป็นหนึ่งในสุดยอดร้านอาหารอีสานของเมืองไทย



ร้านอาหารร้านนี้ใครต่อใครหรือผู้โด่งดังทางด้านชวนชิม
เช่น เซลล์ชวนชิม หม่อมถนัดศรี ทึ่งทางองค์การท่องเที่ยว
แห่งประเทศไทย และในหนังสือคู่มือมิชลินไกด์ ฉบับประจำปี
พ.ศ. 2566 ได้ให้การรับรองร้านอาหารร้านนี้ด้วย

สำหรับร้านอาหารวรรณไถ่อย่างเขาสวนกวางเปิดบริการ
มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2516 ที่หน้าร้านเรียงรายไปด้วยเตาย่างไถ่
ที่ส่งกลิ่นหอมชวนกินภายในร้านมีป้ายใหญ่ให้ความรู้สึกถึง
ตำนานร้านไถ่อย่างที่มีชื่อเสียงของเมืองไทยรวมแหล่งกำเนิด
และเอกลักษณ์ของแต่ละร้านไว้ให้เป็นความรู้ด้วย

สำหรับอาหารที่ร้านไถ่อย่างวรรณไถ่อย่างเขาสวนกวางมีไถ่อย่าง
ส้มตำเป็นหลัก และที่จะขาดเสียมิได้ก็คือ ลาบ และ
ต้มแซ่บกระดูกอ่อน ใครผ่านไปขอนแก่นชอบอาหาร
พื้นเมืองก็เชิญลองไปชิมดูครับ ร้านนี้ตั้งอยู่ที่ 271 ถนน
มิตรภาพ หมู่ 11 ตำบลคำม่วง อำเภอเขาสวนกวาง
จังหวัดขอนแก่น โทรศัพท์ 081-965-5484 ▶

พมเองรับราชการในกรมทางหลวงตั้งแต่
ปี พ.ศ. 2510 สถานที่ ๆ ได้ออกต่างจังหวัด
ครั้งแรก คือ เขตการทางอุบลราชธานี และ
ถูกส่งตัวไปเปิดเส้นทางสายกุฉินารายณ์-
คำชะอี เป็นสายแรก เพราะฉะนั้นอาหารอีสานทุกอย่าง
ผมสามารถรับได้หมด และก็ตั้งใจแจ่วปลาร้า แจ่วบอง
มาจนกระทั่งวันนี้

การที่ได้มาจังหวัดขอนแก่นครั้งนี้ทางเจ้าภาพหรือ
เจ้าของสถานที่ คือ นายอำนวยการ ศรีอิสราณุสรณ์
ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 7 ได้ให้การต้อนรับ
จัดการเรื่องที่พัก และบริการเรื่องข้าวปลาอาหาร
เป็นอย่างดี มา 2 - 3 วัน พาไปชิมอาหารหลายมือ
หลายร้าน อาหารหลากหลายชาติ เช่น ไช้กระทะ ขนมนึ่ง
เวียดนาม ข้าวเหนียวปากหม้อเวียดนาม แหนมเนือง
ส้มตำไถ่อย่างเขาสวนกวาง

สำหรับร้านอาหารทางหลวงพาชิมฉบับนี้ขอแนะนำ
ไปที่ร้านอาหารวรรณไถ่อย่างเขาสวนกวาง เพราะว่า





กรมทางหลวงร่วมใจ ช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วม

เพื่อช่วยเหลือประชาชนที่ประสบกับสถานการณ์น้ำท่วม กรมทางหลวง
จึงได้ระดมเจ้าหน้าที่เข้าช่วยเหลือ อำนวยความสะดวก และดูแล
ความปลอดภัยให้แก่ประชาชนอย่างเต็มกำลังความสามารถ





จากสถานการณ์อุทกภัย (น้ำท่วมฉับพลัน) น้ำป่าไหลหลาก และดินสไลด์ที่เกิดขึ้นในหลายพื้นที่ของประเทศไทยได้ส่งผลกระทบก่อให้เกิดความเดือดร้อนต่อประชาชนเป็นอย่างมาก นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มีความห่วงใยต่อประชาชนชาวไทยที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์นี้จึงได้มอบหมายและสั่งการให้กรมทางหลวงระดมสรรพกำลังและเจ้าหน้าที่เข้าช่วยเหลืออย่างเร่งด่วน ไม่เพียงแค่ว่าแก้ไขปัญหาท่วมและดินสไลด์บนโครงข่ายทางหลวงเท่านั้น นายสุราษฎร์ ทรงแท้ว อธิบดีกรมทางหลวงยังได้กล่าวเพิ่มเติมว่า กรมทางหลวงได้เตรียมถุงยังชีพเพื่อมอบแก่ประชาชนผู้ประสบภัย และบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานทุกภาคส่วนในการช่วยเหลือประชาชน อำนวยความสะดวกและดูแลความปลอดภัยในทุกด้าน

อย่างเต็มที่ในทุกมิติ บทความนี้จะสะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นในการดูแลประชาชนของเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงทุกคน ผ่านการช่วยเหลือจากแขวงทางหลวง 3 แห่ง ได้แก่ แขวงทางหลวงสุโขทัย แขวงทางหลวงน่านที่ 1 และแขวงทางหลวงภูเก็ต

แขวงทางหลวงสุโขทัย ได้เข้าตรวจสอบสถานการณ์น้ำท่วมในพื้นที่จังหวัดสุโขทัย พร้อมทั้งมอบถุงยังชีพแก่ประชาชนและเจ้าหน้าที่ที่ได้รับผลกระทบจากน้ำท่วม นำโดยนายสุราษฎร์ ทรงแท้ว อธิบดีกรมทางหลวง และคณะ นอกจากนี้ยังได้จัดส่งน้ำเพื่อการบริโภคเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ

แขวงทางหลวงน่านที่ 1 ได้เร่งดำเนินการช่วยเหลือผู้ประสบภัยภายหลังสถานการณ์น้ำท่วมเริ่มคลี่คลาย





โดยได้จัดการล้างทำความสะอาดบ้านเรือนประชาชน วัดและสถานที่ราชการรวมถึงพื้นผิวถนนพร้อมทั้งแจกจ่ายอาหาร น้ำดื่ม และมอบถุงยังชีพให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบ
แนวทางหลวงภูเก็ต ได้ลงพื้นที่ให้การช่วยเหลือประชาชนผู้ใช้เส้นทางและประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ตำบลกะรน จังหวัดภูเก็ต จากสถานการณ์น้ำท่วมและดินโคลนไหลลงมาบนผิวจราจร นำโดยหมวดทางหลวงราไว้ร่วมกับเทศบาลตำบลกะรน และเทศบาลตำบลป่าตอง โดยร่วมปรับแต่งพื้นที่ ทำความสะอาดผิวนอกจากนี้ แนวทางหลวงภูเก็ตพร้อมด้วยเจ้าหน้าที่หมวดทางหลวงราไว้ ได้ลงพื้นที่ร่วมกับผู้บังคับสถานีรายงานภูเก็ต (กองทัพอากาศ) ยังคงเข้าแก้ปัญหา

อำนวยความสะดวกประชาชน ที่ประสบภัยดินโคลนไหลทับบนผิวจราจรในพื้นที่ตำบลกะรนอย่างต่อเนื่อง
กรณีเกิดอุทกภัยขอให้ประชาชนเดินทางด้วยความระมัดระวังปฏิบัติตามป้ายเตือนน้ำท่วม ป้ายแนะนำ และคำแนะนำของเจ้าหน้าที่อย่างเคร่งครัดเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง เจ้าหน้าที่พร้อมช่วยเหลือผู้ประสบภัยและเฝ้าระวังสถานการณ์ตลอดเวลาหากประชาชนต้องการสอบถามสภาพเส้นทาง สภาพการจราจร หรือต้องการความช่วยเหลือสามารถติดต่อได้ที่สำนักงานทางหลวงแนวทางหลวง หมวดทางหลวงในพื้นที่ และสายด่วนกรมทางหลวง 1586 📞



เจียดตาย ในสายทางแดน ผกค. ภาค 2

เผชิญหน้ากับความตายอย่างเฉียดฉิว ท่ามกลางอุปสรรค
การขัดขวางการสร้างเส้นทางสายบ้านน้ำยาว-บ้านหลักลาย อ.ปัว

คราวที่แล้วกล่าวถึงเหตุการณ์ในช่วงที่กรมทางหลวงดำเนินการเอง (พ.ศ. 2514 – 2516) คราวนี้จะกล่าวถึงเหตุการณ์ในช่วงที่บริษัทรับเหมาทำการก่อสร้าง โดยบริษัท อิตาเลียน-ไทยฯ ระหว่าง พ.ศ. 2516 – 2518 ช่วง กม.ที่ 27 (บ้านน้ำยาว) - กม.ที่ 42 (บ้านหลักลาย อ.ปัว) สำนักงานโครงการแควมบีที่พักอาศัยของกรมทางหลวงอยู่ในบริเวณเดียวกับบริษัท ผู้เขียนมีคนงานในพื้นที่ (บ้านน้ำยาว) ที่แควมบีตั้งอยู่ โดยให้เขาแฝงตัวเข้าไปอยู่กับผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์ (ผกค.) คนของผมได้รายงานมาว่าเขาแค้นมากจะเอาชีวิตให้ได้ผมเลยเปลี่ยนยุทธวิธีในการอยู่ร่วมกันในแควมบี โดยการเปลี่ยนชื่อจาก “มงคล” เป็น “คำรณ” แต่ผมมีที่พักอยู่ 2 แห่งคือที่บ้านปอน อ.ทุ่งช้าง ด้วยจึงทำให้การเป็นอยู่ไม่แน่นอน บ้านน้ำยาวบ้าง บ้านปอนบ้าง การก่อสร้างทางก็ดำเนินไปตามปกติในขณะที่ผมกำลังควบคุมงาน ระหว่าง กม.ที่ 27 - กม.32 (กม.32 ซึ่งมีฐานปฏิบัติการของทหารและแควมบีของกรมทางหลวงตั้งมั่นอยู่) ผมได้เดินตรวจดูความเรียบร้อยบนถนน แต่ด้วยความไม่ประมาทจึงเอาคนงาน ซึ่งเป็นคนหมู่บ้านหลักลายมาอยู่กับผม 1 คน (โดยลูกน้องคู่มือเป็นคนจัดสรรมาให้) พร้อมกระซิบบอกว่า “ไอ้หมอนี่เป็นลูกชายของผู้ใหญ่บ้านหลักลาย แฝงตัวเข้ามาทำงาน

เป็นคนงาน ของบริษัทฯ นะครับนายช่าง อย่าไว้ใจโดยเด็ดขาด”

ในครั้งนั้นนโยบายของบริษัท อิตาเลียน-ไทย โดยผู้การประกอบ ประยูรโกศราช (พอ.ประกอบ ประยูรโกศราช) ซึ่งเป็นผู้บัญชาการรักษาความปลอดภัยของบริษัทฯ (ผบ.ฐานของบริษัทฯ) โดยมีนโยบายว่า “เราไม่ทำใคร” แถมยังสนับสนุน (แจกจ่ายข้าวสารอาหารแห้งให้กับคนในหมู่บ้านหลักลายด้วย) แต่นโยบายหลักของผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์ (ผกค.) มันจะขัดขวางการสร้างทางเส้นนี้ในทุกรูปแบบ บริษัทฯ ใช้วิธีการอย่างไร มันก็ไม่ได้ผล ผมประกบคนงานที่ลูกน้องจัดหามาให้ อยู่ตลอดเวลา แต่ในขณะนั้นเวลาประมาณ 10 โมงเศษ เสียงปืนอาก้าดังขึ้น 3 - 4 ชุด (ปลด... ตอด...!!) เสียงมาจากบนดอยข้างทาง ผมจึงจับแขนไอ้หมื่นไว้แน่นแล้วกำชับว่า “ไอ้หมื่นมึงอย่าซัดขึ้น หรือวิ่งหนี ไม่จั้นกูยิงมึง” ไอ้หมื่นเอ๋อขึ้นอย่างเกรงกลัวว่า “ผมไม่หนีไปไหนหรอกครับและนายช่างก็ไม่ต้องห่วง เขาไม่ยิงมาทางนี้แน่” และพิมพ์้าขึ้นว่า “ไม่รู้พ่อกับพี่ชายผมมาด้วยหรือเปล่า?” ทันใดนั้นเสียงปืนครก (ค.60) ดังบีมขึ้นมาหลังจากที่ผมให้พลวิทยุเรียกขอความช่วยเหลือ พร้อมเสียงปืน M.16 และ HK.33 ตามมาติด ๆ อย่างหูดับดับไหม้ ผมผลักตัวไอ้หมื่นออกไปข้างทางอีกด้านหนึ่ง ส่วนผมก่ิ่งตัวหลบ

ตามยุทธวิธีที่ได้ฝึกฝนมา (ยิงไปพลาง กลิ้งไปพลาง) เห็นทีจะไม่ได้รับการเพราะ ผกค. มันสาดกระสุนมาใส่ผม หลังจากที่ผมผละจากไอหมื่นโดยสัญชาตญาณผมกลิ้งตัวกระโดดลงเหวข้างทาง ซึ่งมียอดไม้หนาทึบ โดยตัวผมเองนอนอยู่บนยอดไม้ราวปาฏิหาริย์

คุณวุฒิมกร พงษ์สังข์ มีตำแหน่งเป็นผู้ช่วยนายช่างโครงการฯ ในครั้งนั้น ได้นำพรรคพวกพร้อมด้วยทหารขึ้นมาสมทบหลังจากยิงปืนครก (ค.60) นำทาง เพื่อมาช่วยพวกผมที่ยิงต่อต้าน ผกค. อยู่อย่างหุดดับตีใหม่ ซึ่งต่อสู้กันอยู่ประมาณ 15 - 20 นาที ฝ่าย ผกค. ล่าถอยหนีไปอย่างรวดเร็ว หลังจากเหตุการณ์สงบ คุณวุฒิมกร ตะโกนเรียกชื่อ "คุณมงคล พวกผมมาช่วยแล้ว คุณอยู่ที่ไหน" ผมตะโกนตอบไปว่า "ผมอยู่ที่นี่รับนายช่าง" คุณวุฒิมกรบอกพรรคพวกว่า "คุณมงคลอยู่บนยอดไม้ริมทางโน้น" เพราะมียอดไม้ไหวตัวด้วย (เหตุที่ยอดไม้ไหวเนื่องจากบนพุ่มไม้ที่หนาทึบนั้น เป็นเถาวัลย์แน่นหนามาก) เหตุที่มันไหวเนื่องจากผมเกาะอย่างแรงเพราะคันทรมายุ (เป็นเถาวัลย์มีขนสีน้ำตาลที่ใบ) และที่สำคัญที่สุดลูกมัน เป็นเหมือนหนูกี่ล้านและมีขนหนาทึบ ถ้าหากใครโดนขนมัน รับรองว่าคันทรมายุไม่มีที่อยู่แหละครับ ผมก็ตกอยู่ในอาการอย่างนั้น แต่พรรคพวกนึกว่าผมถูกยิง และนอนทรนทรายอยู่บนพุ่มไม้ด้วยความเจ็บปวด เสียงตะโกนมาอีก "คุณมงคลเป็นยังไงมั่ง พวกผมมาช่วยแล้ว" ผมจึงตอบสวนไปว่า "ไม่เป็นไร แต่คันทรมายุ" หลังจากที่ผมออกมาจากพุ่มไม้ผมได้วิ่งเข้าไปในตัวแล้วหุบลูกหมามุ่ยออกมาจากคอเสื้อ และในตัว บอกพรรคพวกว่าผมถูกไอนี้กัด มันคันมาก (พรรคพวกหัวเราะกันครืนคราง ทำลายความเงียบลงไปพร้อมช่วยกันมาดึงร่างผมออกมาจากพุ่มไม้อย่างทุลักทุเล) ข้าเข้าไปมันง่ายมาก เพราะกระโดดเข้าไป แต่ข้าออกมาชิตครับ มันยากมากเพราะข้างล่างมันเป็นกันเหวลึก หากพลาดทำขึ้นมาผมหล่นลงเหวข้างทางแน่นอน

งานก่อสร้างทางก็ดำเนินไปตามปกติ แต่อยู่มาวันหนึ่งลูกน้องผมรีบมารายงานส่งข่าวด่วนว่าคืนนี้

เขาจะเผาแคมป์บ้านน้ำยาว เมื่อผมรู้ข่าวร้าย ผมไม่หนีไปไหน พักที่บ้านพักน้ำยาวนั่นแหละ (ตอนแรกคิดว่าจะไปพักที่บ้านลูกน้อง) แต่ยังไม่ทันจะมีค้ำ มีคนมาถามผมถึงสำนักงานเขารู้ละเอียดว่า ผมนั่งทำงานอยู่ด้านหลังสำนักงาน ผมมีความระวังตัวอยู่ตลอดเวลา ปีน HK.33 แบบพื้นฐานปลดเชฟพร้อมยิงวางอยู่บนตัก เขาทถามผมว่า "นายช่างมงคลอยู่ไหมครับ ขอพบหน่อย" ผมจึงตอบไปว่า "อ้อ นายช่างมงคลเขาย้ายกลับไปกรุงเทพฯ แล้ว มีอะไรหรือ?" ผมตอบสวนไปอย่างรวดเร็ว เขาบอกว่าไม่มีอะไรถามหาเฉย ๆ ผมสังเกตดูลักษณะบุคคลผู้นี้ มันไม่ธรรมดาแน่ครับ หลังจากลากลับเดินออกไปอย่างฉุนเฉียวแบบไม่สบอารมณ์

และแล้วเวลาประมาณ 1 ทุ่ม (19.00 น.) เศษ เป็นไปตามคาดหมาย รถบรรทุกน้ำของบริษัทฯ ที่จอดอยู่ปากประตูทางเข้าถูกไฟไหม้ พร้อมมีเสียงคนในแคมป์ ตะโกนดังระงมไปทั่วแคมป์ และมีเสียงดังเอื่อยขึ้นอย่างผู้มีอำนาจ "ขอให้ทุกคนอยู่ในความสงบ และออกมาจากบ้านพักให้หมด แล้วมารวมตัวกันอยู่ที่นี่" ผมได้ยินดังนั้นโดยสัญชาตญาณและมีประสบการณ์ในยุทธวิธีที่ได้ฝึกฝนและเล่าเรียนมา รู้ว่าภัยมาถึงตัวแล้ว ในอีกไม่กี่นาทีนี้แน่นอน รวดเร็วเหมือนสายฟ้าฟาด เสียงปืนอาก้าดังขึ้น (ปลด... ตอดๆๆ...) ถล่มใส่บ้านพักที่มีผมอยู่ข้างใน ผมทั้งตัวนอนราบกับพื้น พร้อมกันนั้นมือก็คลำไปจับบานประตูทางลับที่ทำไว้หนีภัยโดยเฉพาะ (ใต้ถุนบ้านมีอุโมงค์ ซึ่งผมให้คนงานที่ไว้ใจได้ ขุดลอกออกไปสู่ม้าน้ำยาว) ด้วยความรวดเร็ว หลังจากนั้นตัวผมกำลังวิ่งออกไปยังไม่ทันพ้น บ้านพักก็ถูกไฟไหม้พร้อมด้วยเสียงปืนอาก้ารัวเข้าใส่อย่างบ้าคลั่ง ถ้าผมออกมาไม่ทัน คงละแน่!

คืนนั้นผมมานอนพักที่บ้านลูกน้องอย่างปลอดภัย เข้าตรูผมก็รีบออกมาดูที่แคมป์ คุณพระช่วย! แคมป์ถูกไฟเผาราบเป็นหน้ากลอง ผมได้รถมอเตอร์ไซด์ค์ของลูกน้องวิ่งไปดูหน้างาน (ติดตามต่อตอน 3) ✚

เสียงดังเอื่อยขึ้น ขอให้ทุกคนอยู่ในความสงบ และออกมาจากบ้านพัก แล้วมารวมตัวกันอยู่ที่นี่ เมื่อได้ยินดังนั้น โดยสัญชาตญาณ และประสบการณ์ในยุทธวิธีที่ได้ฝึกฝนและเล่าเรียนมา รู้ว่าภัยอันตรายกำลังจะมาถึงตัวในอีกไม่กี่นาทีข้างหน้าแล้ว



Highways Journal

วารสารทางหลวง



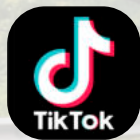
www.doh.go.th



กรมทางหลวง



@prdoh1



@doh.thailand



@dohthai



departmentofhighway



สแกนเพื่อ
แสดงความคิดเห็น
และข้อเสนอแนะ



สแกนเพื่ออ่าน

วารสารทางหลวงมีวัตถุประสงค์เพื่อประชาสัมพันธ์
บทบาทและภารกิจของกรมทางหลวงและสมาคม
สโมสรกรมทางหลวงรวมทั้งเผยแพร่ผลงานทาง
วิชาการ และสาระน่ารู้อื่น ๆ

ISSN 0125-4588



Highways Journal

วารสาร ปีที่ ๓๓ ฉบับที่ 2 กรกฎาคม - ธันวาคม 2567

วารสารทางหลวง
ร้อยเรียงเรื่องราว ข่าวสารความรู้ เคียงคู่ชาวทาง

คมนาคม
เพื่อโอกาสประเทศไทย

