

ISSN 0125-4588

วารสาร ปีที่ 62 ฉบับที่ 1 มกราคม - มิถุนายน 2568



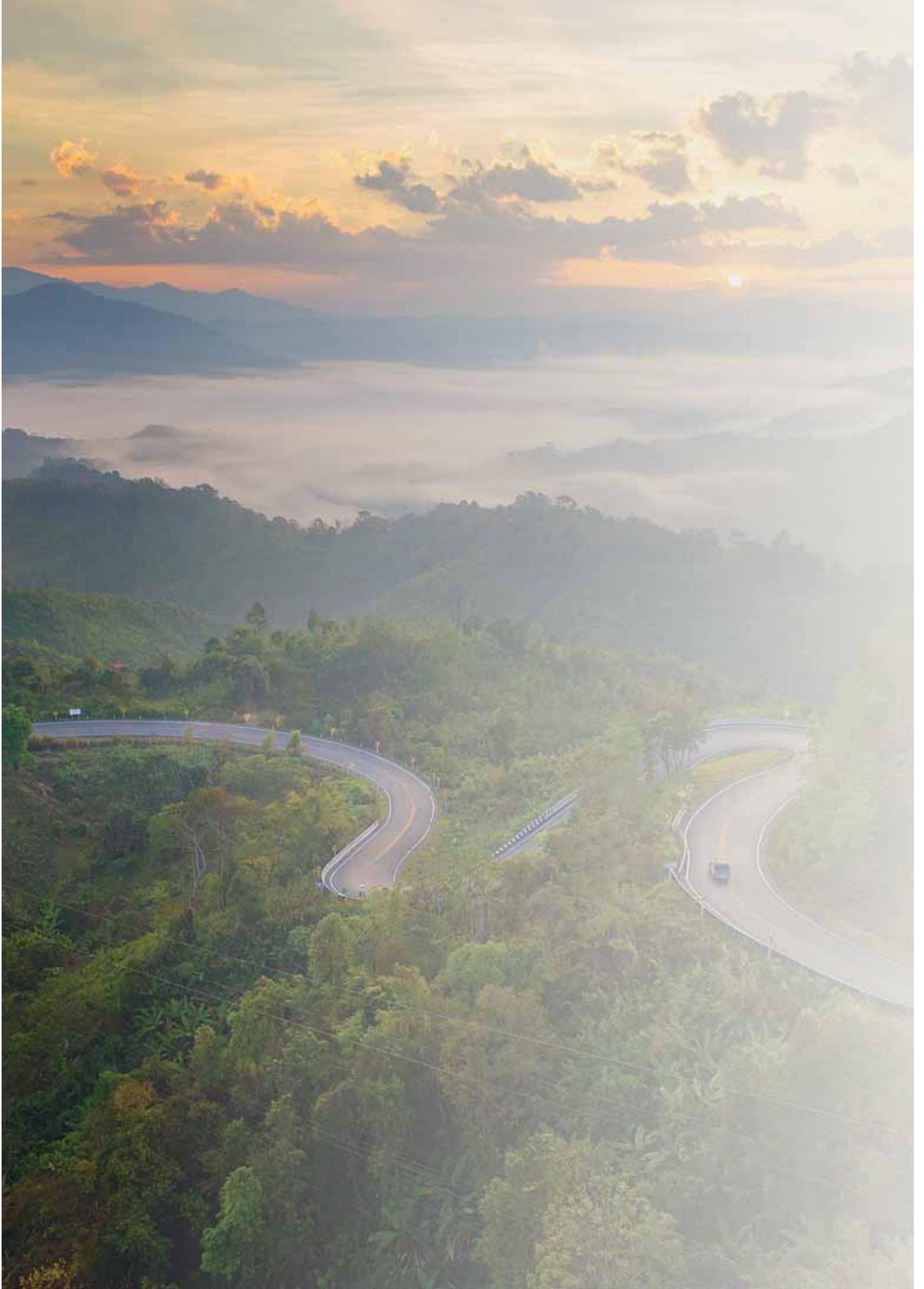
Highways Journal

วารสารทางหลวง

ร้อยเรียงเรื่องราว ข่าวสารความรู้ เคียงคู่ชาวทาง



ทางหลวงไทย
ขับเคลื่อนทุกการเติบโต



113 ปี กรมทางหลวง เชื่อมโยงถนนทุกเส้นทาง เดินหน้าขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย

วารสารทางหลวงฉบับนี้เป็นฉบับแรกของปี 2568 เป็นการรวบรวมบทความ องค์ความรู้ และกิจกรรมต่าง ๆ ของกรมทางหลวง ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน 2568 ซึ่งจะอยู่ในวาระครบรอบ 113 ปี กรมทางหลวงและเป็นปีที่ 62 ของวารสารทางหลวง

ภายในเล่มยังคงอัดแน่นไปด้วยสาระและข่าวสารความรู้เช่นเคย เริ่มด้วยคอลัมน์คลื่นลูกใหม่ ซึ่งแนะนำรองอธิบดีท่านใหม่ นายพงษ์พันธ์ จันเงิน ผู้มีประวัติและแนวทางการทำงานที่น่าสนใจ สำหรับคอลัมน์ท่องเที่ยวกับผู้อำนวยการแขวงทางหลวง ครั้งนี้จะพาทุกท่านไปเยือนจังหวัดเพชรบุรี เมืองที่เต็มไปด้วยเสน่ห์ ไม่ว่าจะเป็นทะเล ภูเขา ศิลปวัฒนธรรม วัด หรืออาหาร

ในคอลัมน์สารพันงานทาง ขอแนะนำโครงการพัฒนาศูนย์นิคมอุตสาหกรรมรางสิต ซึ่งถือเป็นภารกิจสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากถนนวิภาวดีเป็นเส้นทางต้อนรับแขกบ้านแขกเมือง และนักท่องเที่ยวจากสนามบินดอนเมืองมุ่งสู่ใจกลางกรุงเทพฯ ปัจจุบันหากลองสังเกตทั้งสองฝั่งถนน จะเห็นถึงความเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจน คอลัมน์สี่ล้อคนทำทาง ทีมบรรณาธิการได้รวบรวมภาพกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในช่วงที่ผ่านมา เพื่อบันทึกไว้เป็นส่วนหนึ่งของความทรงจำ และหน้าประวัติศาสตร์ที่น่าภาคภูมิใจ คอลัมน์ก้าวไปกับสหกรณ์กรมทางหลวง ขอหยิบยกประเด็นที่ใกล้ตัวว่าเราควรมีเงินเท่าไร จึงจะเพียงพอหลังเกษียณ เนื้อหาเข้าใจง่ายและได้สาระอย่างแท้จริง ในส่วนของคอลัมน์ปกิณกะ ขอเชิญชวนสมาชิกทำความรู้จักกับชมรมข้าราชการ พนักงาน บำเหน็จ บำนาญ กรมทางหลวง เพื่อสร้างความเข้าใจแก่ผู้ที่กำลังจะเกษียณอายุราชการในเดือนกันยายนนี้ และพิจารณาสมัครเข้าร่วมเป็นสมาชิกชมรมฯ

ความสุขหลังเกษียณ เราได้รับเกียรติสัมภาษณ์ นายช่างศิริพงศ์ อินทวงศ์ อดีตวิศวกรใหญ่ด้านควบคุมการก่อสร้าง ผู้มีความรู้ความสามารถและมีการประยุกต์ใช้ความรู้ในด้านวิศวกรรมมาสร้างสรรค์ผลงานระดับประเทศในการเพาะกล้วยไม้ด้วยเนื้อเยื่อสำเร็จเป็นคนแรกของประเทศไทย รวมทั้งสามารถผสมพันธุ์กล้วยไม้เป็นพันธุ์ใหม่และจดลิขสิทธิ์ในชื่อว่า “กล้วยไม้อินทวงศ์” คอลัมน์จากวันนั้นถึงวันนี้ จะแนะนำให้ทุกท่านรู้จักกับแขวงทางพระตะบอง ซึ่งมีหลักฐานยืนยันว่าครั้งหนึ่งเคยเป็นส่วนหนึ่งของราชอาณาจักรไทย ทีมบรรณาธิการได้เดินทางสำรวจพื้นที่จริง ณ ประเทศกัมพูชา ถัดมา คอลัมน์นายชูเล่าสู่กันฟัง นำเสนอเรื่องเล่าและข้อคิดที่ช่วยเป็นแนวทางให้ชีวิตสงบสุข พร้อมสร้างแรงบันดาลใจทั้งในด้านการงานและการดำเนินชีวิต คอลัมน์เรื่องสั้นคนทำทาง โดยนายช่างสนธิ ชูแสง ถ่ายทอดเหตุการณ์ผู้ก่อการร้ายบุกเผาแคมป์ก่อสร้างทางที่สุราษฎร์ธานี เมื่อปี 2522 ซึ่งแม้จะผ่านมาเกือบ 50 ปี ท่านยังจดจำรายละเอียดได้อย่างแม่นยำ ทำให้ผู้อ่านรู้สึกราวกับอยู่ในเหตุการณ์ด้วยตนเอง ทั้งนี้ ยังมีคอลัมน์อื่น ๆ ที่ไม่ได้กล่าวถึง ต่างก็มีเนื้อหาน่าสนใจและควรค่าแก่การติดตาม ขอเชิญชวนทุกท่านค่อย ๆ พิจารณาอ่านทีละคอลัมน์เพื่อซึมซับสาระและเรื่องราวที่ตั้งใจถ่ายทอด

สุดท้ายนี้ ทีมบรรณาธิการขอขอบคุณท่านราชศักดิ์ สุทธินิล ประธานแผนกวารสารทางหลวง ซึ่งปัจจุบันดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 8 (มหาสารคาม) ที่ได้กรุณาให้การสนับสนุนให้คำปรึกษา และช่วยตัดสินใจในด้านการบริหารมาโดยตลอด ทำให้วารสารทางหลวงสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง ทีมบรรณาธิการในนามตัวแทนสมาชิกทุกท่าน ขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

สารบัญ



36



ภาพหน้าปก
ถนนพหลโยธิน ทางหลวง
แผ่นดินหมายเลข 1
สายกรุงเทพฯ - แม่สาย

6 **คลื่นลูกใหม่**
ต้อนรับรองอธิบดีฝ่ายวิชาการ

8 **ท่องเที่ยวกับผู้อำนวยความสะดวก**
ทางหลวง
ตามรอยสุนทรภู่ สู่เมืองพริบพรี

14 **สารพันงานทาง**
• โครงการก่อสร้างสายพัฒนา
คูน้ำริมถนนวิภาวดีรังสิต
• งานไฟฟ้า อุปกรณ์ลืออก
หม้อแปลงไฟฟ้า

24 **สีสันคนทำงาน**
• วันคล้ายวันสถาปนากรม
ทางหลวง ครบรอบปีที่ 113
• ประมวลภาพบรรยากาศ
DOH KM Festival 2025
• งานสัมมนาพัฒนาประสิทธิภาพ
ในการปฏิบัติงานด้านการเงิน
การคลังภาครัฐ ประจำปี
งบประมาณ พ.ศ. 2568

- เปิดโลก AI ยกระดับ
การจัดการความรู้เพื่อ
ก้าวทันเทคโนโลยียุคใหม่
- งานสัมมนาแนวทางปฏิบัติ
ในการบริหารและควบคุม
โครงการก่อสร้างทางหลวง
- กรมทางหลวงคว้ารางวัล
รองชนะเลิศ ผลงานวิชาการ
ส่งเสริมความปลอดภัย
ทางถนน
- พิธีมอบรางวัลข้าราชการ
พลเรือนดีเด่น และผู้มีผลงาน
ด้านการฝึกอบรม
- ทางหลวงรับใบประกาศ
เกียรติคุณ "Carbon Neutral
Event"

38 **องค์ความรู้คู่ชาวทาง**
ทางหลวงกับทางเลือกสู่
ถนนคาร์บอนต่ำในวันที่โลกเดือด



คณะอนุกรรมการแผนกวารสารทางหลวง

นายกสมาคมสโมสรกรมทางหลวง

นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย

ที่ปรึกษา

นายสรารุท ทรงศิริไฉ

นายชูชาติ ชื่นมงคลสกุล

นายชัชวาลย์ บุญเจริญกิจ

นายสนิทธ พรหมวงษ์

นายอภิสิทธิ์ พรหมเสน

นายจิระพงศ์ เทพพิทักษ์

นายพงศกร จุลละโพธิ์

ประธานอนุกรรมการ

นายราชศักดิ์ สุทธินิวล

รองประธานอนุกรรมการ

นายกฤตยพงศ์ ศิริพลอย

อนุกรรมการและกองบรรณาธิการ

นายวิเชียร มีแก้ว

นายถิรเดช ศิลาโรจน์

นางจิราพิชญ์ ทับทิมแท้

อนุกรรมการและเหรียญกษาปณ์

นางสาววัชรภรณ์ สุนทรขึ้น

อนุกรรมการและเลขานุการ

นางสาวเขมรัตน์ ธีระโกมลศิลป์

ผู้ช่วยเหรียญกษาปณ์

นางสาวฉลอลขวัญ สัมมาชีพ

ผู้ช่วยเลขานุการ

นางสาวสิโรชา แสงมณี

จัดทำและออกแบบรูปเล่ม

บริษัท ยูโทเปีย มีเดีย อินเตอร์เนชั่นแนล

(ประเทศไทย) จำกัด

admin@utopia-th.com

089-7747215

- 42** **ก้าวไปกับสหกรณ์ฯ**
ควรจะมีเงินออมเท่าไร จึงจะพอมีพอใช้
เมื่อตอนเกษียณ
- 44** **ปภิกษุ**
ชมรมข้าราชการ พนักงาน บำเหน็จ บำนาญ
กรมทางหลวง
- 48** **ความสุขหลังเกษียณ**
บทบาทชีวิตใหม่ หลังเกษียณ
- 52** **จากวันนั้นถึงวันนี้**
ย้อนรอยแขวงทางหลวงพระบาง
- 60** **นายชูเล่าสู่กันฟัง**
แจกของสองตะเคียง 3
- 66** **ทางหลวงทางธรรม**
12 เหตุผล ที่คุณควรนั่งหลับตา
วันละ 10 นาที
- 68** **ทางหลวงชวนอ่าน**
แนวทางการดูแลสุขภาพตัวเอง
ฉบับเข้าใจง่าย
- 72** **กฎหมายน่ารู้ในชีวิตประจำวัน**
ละเมิดคืออะไร?
- 80** **ทางหลวงกันโลก**
การศึกษาเพื่อประเมินความปลอดภัย
ของพื้นที่จอดเฉพาะรถจักรยานยนต์
บริเวณทางแยกสัญญาณไฟจราจร
กรณีศึกษา: ทางแยกบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น
- 84** **ทางหลวงชวนชิม**
ร้านครัวตาลโตนครสมีแม่ครัวชุมชน
เสน่ห์พื้นบ้านเมืองเพชร
- 86** **ทางหลวงช่วยเหลือประชาชน**
ทางหลวงเคียงข้างประชาชนยามวิกฤต
- 94** **เรื่องสั้นคนทำทาง**
รายการเจียดตาย ของนายสนิก
ชูแสง อดีตช่างสำรวจและคุมงานโครงการ
ก่อสร้างทางสาย อ.เคียนซา - อ.พระแสง
จ.สุราษฎร์ธานี





ต้อนรับรองอธิบดี ฝ่ายวิชาการ

คลื่นลูกใหม่ของกรมทางหลวง ผู้มากด้วยประสบการณ์เชิงวิชาการ
ที่หลากหลาย พร้อมขับเคลื่อนองค์ความรู้ความก้าวหน้าอย่างมั่นคงและยั่งยืน

นายพงษ์พันธ์ จันเงิน

รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ
เริ่มรับราชการ 9 เมษายน 2544
เครื่องราชอิสริยาภรณ์
ประถมาภรณ์ช้างเผือก (ป.ช.)

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาตรี - วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี - นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- ปริญญาโท - วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการฝึกอบรม

- พ.ศ. 2547 Road Management & Transportation Technology (Korea Highway Corporation)
- พ.ศ. 2551 Road Safety Auditor and Road Safety Engineering (University of South Australia)
- พ.ศ. 2555 วิศวกรรมงานทางระดับสูง กองฝึกอบรมกรมทางหลวง
- พ.ศ. 2564 นักบริหารระดับสูงกระทรวงคมนาคม (นบส.คค.) รุ่นที่ 3 กระทรวงคมนาคม
- พ.ศ. 2564 โครงการฝึกอบรมเสริมหลักสูตร นักบริหารระดับสูง (ส.นบส.) รุ่นที่ 14 สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน

ประวัติการรับราชการ

- เมษายน 2544 วิศวกรโยธา 4 กองบริหารโครงการเงินกู้ กรมทางหลวง

- กุมภาพันธ์ 2545 วิศวกรโยธา 4 กลุ่มงานมาตรฐานและออกแบบ กองวิศวกรรมจราจร
- เมษายน 2546 วิศวกรโยธา 5 กลุ่มศึกษาวางแผนสำนักอำนวยการความปลอดภัย
- เมษายน 2548 วิศวกรโยธา 6ว กลุ่มศึกษาวางแผนสำนักอำนวยการความปลอดภัย
- เมษายน 2550 วิศวกรโยธา 7วช กลุ่มศึกษาวางแผน สำนักอำนวยการความปลอดภัย
- พฤษภาคม 2551 วิศวกรโยธา 8วช กลุ่มศึกษาวางแผน สำนักอำนวยการความปลอดภัย ปฏิบัติหน้าที่ผอ. กลุ่มมาตรฐานงานอำนวยการความปลอดภัย
- มีนาคม 2558 ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 1
- ตุลาคม 2559 ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1
- สิงหาคม 2562 ผู้เชี่ยวชาญวิชาชีพเฉพาะด้านวิศวกรรมโยธา(ด้านบำรุงทาง) สำนักบริหารบำรุงทาง
- มีนาคม 2564 ผู้อำนวยการกองฝึกอบรม
- เมษายน 2566 ผู้อำนวยการสำนักอำนวยการความปลอดภัย
- มีนาคม 2568 รองอธิบดีกรมทางหลวง

แนวคิดการบริหาร

- ทำวันนี้ให้ดีที่สุด "Seize the day" ทำปัจจุบันให้ดีรอบคอบ และ สมเหตุสมผล จะทำให้เราไม่ติดอยู่กับดักของการวิตกกังวลกับอดีตและการกังวลถึงความไม่แน่นอนของอนาคต
- พร้อมทั้งจะเรียนรู้ตลอดเวลา พร้อมรับมือกับเทคโนโลยีที่มีการพัฒนา กว้างขวาง สภาพสังคมหรือสิ่งแวดล้อม ที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ➡

ตามรอยสุนทรภู่ สู่เมืองพริบพรี

จากถ้อยคำในบทกวี สู่เสน่ห์ของเพชรบุรี เมืองที่มี
ชีวิตชีวาและกลิ่นอายของวันวานที่ยังไม่เลือนหาย



คากเอ่ยถึงเมืองที่งดงามด้วยประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม และธรรมชาติที่เปี่ยมเสน่ห์ “เพชรบุรี” หรือในชื่อโบราณว่า “พริบพรี” ย่อมเป็นหนึ่งในเมืองที่ได้รับการกล่าวถึงไม่เว้นแม้แต่ในงานวรรณกรรมของกวีเอกสุนทรภู่ที่ได้บรรยายบรรยากาศของเมืองนี้ไว้ด้วยถ้อยคำอันไพเราะ เช่นในนิราศเมืองเพชรของท่านสุนทรภู่ ตอนที่แจวเรือไปถึงเมืองเพชรบุรี ดังนี้

**“ถึงคองเคียวเลียวลดชื่อคดอ้อย
ตะวันคล้อยคล้าฟ้าในราศี
ค้อยคล่องแคล่วแจวริบถึงพริบพรี
ประทับที่หน้าท่าพลับพลาชัย”**

จากหลักฐานของกรมศิลปากร คำว่า “พริบพรี” คือชื่อของจังหวัดเพชรบุรีในสมัยโบราณ ซึ่งคำนี้อาจจะนำมาจากเอกสารของฝรั่งก็เป็นไปได้ (Pipeli) เพราะสมัยอยุธยาสยามเราก็ได้ติดต่อกับชาติฝรั่งกันแล้ว

เหนือสิ่งอื่นใดที่ต้องการชักชวนไปเที่ยวเมืองพริบพรีหรือเพชรบุรีก็เพราะเห็นว่าเพชรบุรีเป็นเมืองที่ภาษาโบราณบอกว่าไม่ไกลจากเสียงปิ่นเที่ยง ในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ก็สามารถไปเที่ยวได้

เมืองเพชรบุรีมีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลายตอบโจทย์ทุกความต้องการไม่ว่าจะอยากพักผ่อนริมทะเล ก็มีหาดยอดนิยมอย่างหาดชะอำและหาดเจ้าสำราญ หรือหากต้องการชมหรือศึกษาทางด้านธรรมชาติก็มีสถานที่อย่างแก่งกระจานให้ชมธรรมชาติกันได้อย่างจุใจ มีเขาพะเนินทุ่งให้ได้ชมทะเลหมอกไม่แพ้เขาภูชี้ฟ้าที่เชียงราย

เขาพะเนินทุ่งเป็นเขาในเขตตำบลห้วยแม่เพรียง อำเภอกำแพงแสน มีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลาง 1,234 เมตร เขามีลักษณะเป็นทุ่งหญ้าและป่าดิบ อากาศหนาวเย็นตลอดปี บนยอดเขาสามารถดูทะเลหมอกได้ในช่วงฤดูฝนต่อหน้าหนาว อุทยานมีจุดกางเต็นท์ให้บริการ มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวที่ต้องการเข้าพักครบครัน มีร้านค้าสวัสดิการรวมถึงมีคลื่นสัญญาณโทรศัพท์สามารถติดต่อกับโลกภายนอกได้ตลอดเวลา

เมื่อต้นเดือนมิถุนายน คณะผู้จัดทำวารสารทางหลวง ซึ่งมีผม นายวิเชียร มีแก้ว, คุณถิรเดช ศิลาโรจน์ และคุณเชมรัศม์ ธีระโกมลศิลป์ ได้หาข้อมูลสถานที่ต่าง ๆ มาแนะนำให้สมาชิกหรือผู้อ่านได้ไปเที่ยวกัน ก่อนอื่นขอทำความรู้จักกับคำขวัญของจังหวัดเพชรบุรีเสียก่อน ซึ่งมีอยู่ว่า



ภาพซ้าย อุทยานประวัติศาสตร์พระนครคีรี (เขาวัง) โบราณสถานเก่าแก่คู่เมืองเพชรบุรี **ภาพขวา** พระที่นั่งเพชรภูมิไพโรจน์ พระที่นั่งองค์ใหญ่ที่สุดในหมู่พระที่นั่งบนพระนครคีรี

**เขาวังคู่บ้าน ขนมหวานเมืองพระ
เลิศล้ำศิลปะ แดนธรรมะ ทะเลงาม**

เมื่อไปถึงเพชรบุรีกันแล้ว ก็ขอแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นคำขวัญแรกของเมืองเพชรนั่นคือ เขาวัง

อุทยานประวัติศาสตร์พระนครคีรี หรือเขาวัง เป็นสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และแลนด์มาร์กของจังหวัดเพชรบุรี ถ้าเราขับรถไปจากกรุงเทพฯ ตามทางหลวงหมายเลข 4 หรือถนนเพชรเกษมก็ขับตรงไปเข้าตัวเมือง ด้านขวามือเราจะเห็นยอดเจดีย์ตั้งอยู่บนยอดเขาวังอย่างโดดเด่น การขึ้นชมเขาวังขึ้นได้ 2 วิธี วิธีแรก คือเดินขึ้นไป วิธีที่ 2 ขึ้นด้วยรถราง ซึ่งมีค่าบริการบำรุงสถานที่คนละ 80 บาท

เมื่อขึ้นไปบนเขาวังจะเห็นต้นลำทมม หรือต้นลีลาวดีเขียวชอุ่มเต็มไปหมด โดยมีการปลูกเอาไว้ตามชอกหิน ซึ่งปลูกมาตั้งแต่เริ่มสร้างพระราชวังเมื่อปี พ.ศ. 2402 ทำให้ต้นมีลักษณะคล้ายไม้แคระ

พระที่นั่งต่าง ๆ บนอุทยานประวัติศาสตร์พระนครคีรี มีดังนี้

พระที่นั่งเพชรภูมิไพโรจน์ พระที่นั่งองค์แรกที่สร้างขึ้นบนพระนครคีรี ก่อพระฤกษ์ เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2402 เดิมพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงใช้เป็นที่องพระโรงสำหรับเสด็จออกขุนนาง ต่อมาปี พ.ศ. 2452 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้ดัดแปลงเพื่อใช้รับรองพระราชอาคันตุกะจากต่างประเทศ

พระที่นั่งปราโมทย์มไหสวรรย์ พระที่นั่งอยู่ทางด้านหลังของพระที่นั่งเพชรภูมิไพโรจน์ เป็นพระที่นั่งสองชั้น



ภาพบน พระที่นั่งราชธรรมสภา สถาปัตยกรรมนีโอคลาสสิกผสมผสานกับองค์ประกอบแบบไทยดั้งเดิม **ภาพล่าง** พระที่นั่งเวษยนิวัตวิเชียรปราสาท เป็นปราสาทจัตุรมุขยอดปราสาทห้ายอด มียอดปราสาทใหญ่ตรงกลางและยอดปราสาทเล็กที่มุมทั้งสี่

ลักษณะคล้ายเก๋งจีน บันไดค่อนข้างเล็กและแคบเพื่อรักษาความปลอดภัยของพระองค์ ประกอบด้วยห้องทรงพระตำราญ ห้องพระบรรทมและห้องแต่งพระองค์ พระที่นั่งเวษยนิวัตวิเชียรปราสาท พระที่นั่งทรงปราสาทจัตุรมุข ยอดปราสาทห้ายอด ภายในประดิษฐานพระบรมรูปหล่อพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ฉลองพระองค์แบบตะวันตก สวมพระมาลาสก๊อต ประทับภายใต้พระนพปฎลมหาเศวตฉัตร

พระที่นั่งราชธรรมสภา พระที่นั่งชั้นเดียวผนังสีเหลืองผืนผ้า ประติมากรรมค้ำยันประดับด้วยปูนปั้นรูปเสาศิลา

แบบศิลปะนีโอคลาสสิก ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ใช้เป็นที่ประชุมสงฆ์และสาธยายธรรม ต่อมาในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ใช้เป็นที่ประทับของเจ้านายฝ่ายหน้า ที่ประชุม และเสวยพระกระยาหารค่ำกับพระบรมวงศานุวงศ์ที่ตามเสด็จ

วัดเกาะ ต.ท่าทราย

วัดนี้มีชื่อเต็มว่าวัดเกาะสุทธาราม แต่ชาวบ้านมักจะเรียกกันว่า วัดเกาะ จากหลักฐานทางวัดระบุว่า สร้างขึ้นสมัยกรุงศรีอยุธยาตอนปลาย (ประมาณพ.ศ. 2275 - 2301) แต่เดิมมีแม่น้ำไหลผ่านโดยรอบอาณาเขตของวัดมีสภาพเป็นเกาะ จึงมีชื่อว่าวัดเกาะ

ภายในวัดมีโบราณสถานที่น่าสนใจคือ มีพระอุโบสถขนาดเล็ก ไม่มีช่องหน้าต่าง มีแต่ประตูหน้า ประตูหลัง ภายในมีภาพจิตรกรรมฝาผนัง มีระบุปีพ.ศ. ที่เขียนไว้คือปีพ.ศ. 2277 ส่วนมากจะเป็นภาพเกี่ยวกับพุทธประวัติ มีบางส่วนเป็นภาพเกี่ยวข้องกับคนต่างชาติที่ได้มาเกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมไทยด้วย

วัดกำแพงแลง ต.ท่าราบ

วัดกำแพงแลง ตั้งอยู่ที่ตำบลท่าราบ อายุของปราสาทวัดกำแพงแลง อยู่ในช่วงต้นพุทธศตวรรษที่ 18 (พ.ศ. 1734) อันเป็นที่ปรากฏอยู่ในจารึกปราสาทพระขรรค์ และปรากฏชื่อเมืองว่า ศรีชัยวัชรบุรี (ชื่อเดิมเมืองเพชรบุรี) เป็นศิลปะสมัยบายน ประกอบด้วยปราสาท 3 หลัง ตั้งวางตัวตามแนวเหนือ-ใต้ และมีกำแพงล้อมรอบปราสาทองค์กลางเป็นประธานเปิดทางด้านทิศเหนือ ใต้ ตะวันออก และตะวันตก มีมุขยื่นออกมาทั้ง 4 ทิศ

ปราสาทที่วัดกำแพงแลงแห่งนี้แปลกกว่าปราสาทที่อื่น คือ ไม่เคยมีการประดิษฐานรูปเคารพ (ศิวลึงค์) ทางศาสนาพราหมณ์แต่อย่างใด เนื่องจากพระเจ้าชัยวรมันที่ 7 ทรงนับถือพระพุทธศาสนาลัทธิมหายาน ปราสาท 3 หลังได้แก่ ปราสาทหลังกลาง สร้างถวายพระพุทธรูปนาคปรก หรือพระชัยพุทธมหานาค ปราสาทด้านทิศใต้ สร้างถวายพระโพธิสัตว์อวโลกิเตศวร อันแสดงถึงความเมตตากรุณา ปราสาททางทิศเหนือ สร้างถวายนางปรัชญาปารมิตาแสดงถึงความมีปัญญา เนื่องจากในมือของพระนางคือคัมภีร์

หลังจากสมัยของพระเจ้าชัยวรมันที่ 7 ลี้ลับไปแล้ว ปราสาทวัดกำแพงแลงคงจะถูกทิ้งร้างไปราว 600 ปีเศษ



ภาพบน วัดกำแพงแลง หรือวัดเทพปราสาทศิลาแลง **ภาพล่าง** เสาชิงช้า ซึ่งเป็นพื้นที่ประกอบพิธีสำคัญในเมืองเพชรบุรีสมัยโบราณ

ปราสาทวัดกำแพงแลงถูกทิ้งร้างราว 600 ปีเศษ จนกระทั่งถึงสมัยที่พุทธศาสนาแบบหินยาน (เถรวาท) เริ่มแพร่หลายในดินแดนแถบนี้ และได้เริ่มมีการสร้างวัดกำแพงแลงในรูปแบบปัจจุบัน เมื่อปีพ.ศ. 2497

**เสาชิงช้ายังเห็นเป็นสำคัญ
ทั้งโบสถ์บ้านฐานที่ยังมีอยู่
แต่ท่านผู้ญาติกานันท์อาลัย”**

จากตอนหนึ่งของนิราศเมืองเพชร ทำให้ได้ทราบว่าแท้จริงแล้วโคตรญาติของสุนทรภู่เป็นคนเพชรบุรี โดยศาสตราจารย์ ล้อม เฟ็งแก้ว ได้ไปค้นพบหลักฐานเพิ่มเติมฉบับตัวเขียนที่หอสมุดแห่งชาติตั้งแต่ปี พ.ศ. 2529 แสดงให้เห็นว่าย่านนั้นเป็นที่ตั้งของพราหมณ์ในเมืองเพชรบุรีแต่เดิม โดยมีศาสนสถานตั้งอยู่เป็นกลุ่ม เช่น เทวสถาน เสาชิงช้าโบสถ์พราหมณ์ โบราณสถานแห่งนี้จึงมีความสำคัญด้วยเหตุที่เป็นหลักฐานที่เกี่ยวกับพราหมณ์ในเมืองเพชรบุรี ที่ตกทอดมาตั้งแต่ครั้งกรุงศรีอยุธยา

จนกระทั่งถึงสมัยที่พุทธศาสนาแบบหินยาน (เถรวาท) เริ่มแพร่หลายในดินแดนแถบนี้ และได้เริ่มมีการสร้างวัดกำแพงแลงในรูปแบบปัจจุบัน เมื่อปีพ.ศ. 2497

เสาชิงช้า หน้าวัดเพชรพลี

จากข้อมูลของกรมศิลปากร เชื่อกันว่าบริเวณเสาชิงช้านี้เป็นเขตเทวสถานในศาสนาพราหมณ์ และใช้ประกอบพิธีสำคัญในเมืองเพชรบุรีสมัยโบราณ พื้นที่ถัดออกไปเคยมีโบราณสถานที่ชาวบ้านเรียกว่าโบสถ์พราหมณ์ ปัจจุบันถูกรื้อทำลายไปแล้ว นอกจากนี้ในบริเวณแถบนี้เคยมีผู้ขุดพบชิ้นส่วนประติมากรรมหินทรายหลายชิ้น ในนิราศเมืองเพชร ของสุนทรภู่ มีข้อความว่า

**“เป็นถิ่นฐานบ้านพราหมณ์รามราช
ล้วนโคตรญาติย้ายายฝ่ายวงศา
เทวสถานศาลสถิตอิศวรา**



**วัดถ้ำแจ่ง เป็นสถานที่ตั้ง
ของพญาเพชรคีรี มหามุนี
ศรีสุทโธนาคราช ซึ่งเป็น
องค์พญานาคที่ใหญ่ที่สุด
ในประเทศไทย โดยการจัดสร้าง
มีที่มาจากนิมิตของพระวิชัย
เทศรมุโณ อดีตเจ้าอาวาสวัด
ที่เคยเห็นดวงไฟปริศนาขณะอยู่ที่
จังหวัดหนองคายเมื่อ 30 กว่าปี**

ดังนั้นเมื่อวันที่ 11 มีนาคม พ.ศ. 2550 ชาวเมืองเพชรบุรี
จึงได้จัดตั้งเสาชิงช้าขึ้นมา ณ สถานที่เดิม

เมื่อเดินทางมาถึงจังหวัดเพชรบุรี เพื่อให้ได้สัมผัส
บรรยากาศอันใกล้ชิดกับชายทะเล คณะของเราจึงได้เลือก
เข้าพักกับโรงแรมเมธาวลัย ซึ่งเป็นโรงแรมระดับสี่ดาว ที่
มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน อาทิ สระว่ายน้ำที่แยก
เป็นสัดส่วนภายในโรงแรม อีกทั้งยังสามารถเดินออกไป
ยังชายหาดได้โดยสะดวก ทั้งนี้ หากจะเข้าไปพักในช่วง
วันหยุดสุดสัปดาห์ ควรทำการสำรองห้องพักล่วงหน้า

จุดหมายในเช้าวันถัดมา การท่องเที่ยวของคณะ
ของเรา คือ วัดถ้ำแจ่ง ซึ่งใช้เวลาเดินทางจากโรงแรม
ประมาณ 20 นาที

วัดถ้ำแจ่ง ต.เขาใหญ่ อ.ชะอำ

วัดถ้ำแจ่ง เหมาะสำหรับใครที่นิยมสายมูหรือชอบชม
วิศวกรรมชาติที่สวยงาม และเป็นสถานที่ตั้งของพญาเพชรคีรี
มหามุนี ศรีสุทโธนาคราช ซึ่งเป็นองค์พญานาคที่ใหญ่
ที่สุดในประเทศไทย

วัดถ้ำแจ่งมีความเกี่ยวข้องกับตำนานพญานาค โดย
การจัดสร้างพญาเพชรคีรี มหามุนี ศรีสุทโธนาคราช
ซึ่งมีที่มาจากนิมิตของพระวิชัย เทศรมุโณอดีตเจ้าอาวาสวัด
ที่เคยเห็นดวงไฟปริศนาขณะอยู่ที่จังหวัดหนองคาย
เมื่อ 30 กว่าปีก่อน ท่านเชื่อในพญานาคและต้องการ
สร้างองค์พญานาคที่วัดถ้ำแจ่งแห่งนี้ เพราะเห็นว่าเป็น
สถานที่เหมาะสม อีกทั้งที่วัดมีถ้ำด้านหลังเป็นภูเขา
ซึ่งดูแล้วเป็นพลังแห่งความศักดิ์สิทธิ์ เพราะความขลัง
ของพญาเพชรคีรี มหามุนี ศรีสุทโธนาคราช



พ่อบุพญาเพชรคีรี มหามุนี ศรีสุทโธนาคราช ณ วัดถ้ำแจ่ง ซึ่งเป็น
องค์พญานาคแห่งแรกของเพชรบุรี และมีขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศไทย

ชมตลาดปลาอาหารสด

หลังจากออกจากวัดถ้ำแจ่งก็เดินทางต่อไปยังแหล่ง
ชมอาหารทะเลสด ก็คือ ตลาดสะพานหินปูชัก-สะพานยก
ใกล้กับปากแม่น้ำชะอำ และวัดเนรัญชรา

ตลาดปลาสดชะอำปูชัก-สะพานยกเป็นตลาดชุมชน
ชาวประมงพื้นบ้านมี กุ้ง หอย ปู ปลา ที่ยังคงความสด
ยกขึ้นจากเรือประมงโดยตรง

ผมเข้าไปถามแม่ค้าว่า ทำไมถึงมีชื่อว่า ปูชัก เขาเล่าว่า
ในอดีตชาวประมงมักนำปูที่จับได้มาใส่ในตะกร้าแล้วแช่
ไว้ในน้ำทะเล โดยผูกเชือกโยงตะกร้าไว้กับราวสะพาน
เมื่อลูกค้าต้องการซื้อจึงใช้วิธี “ชัก” ตะกร้าขึ้นจากน้ำสำหรับ
สะพานยกนั้น บริเวณจุดย่านชุมชนกับตลาดมีสะพานข้าม
สะพานนี้ก่อสร้างให้สามารถยกขึ้นลงได้สำหรับเรือประมง
ที่จะผ่านไปมา เป็นสะพานโครงเหล็กกว้างประมาณ 1 เมตร
รถมอเตอร์ไซด์ก็สวนทางกันไม่ได้ต้องรอรถให้ทางใด
ทางหนึ่งผ่านไปก่อน เรื่องราคาถูกกว่าตลาดสดทั่ว ๆ ไป

แถมยังสดกว่า ใครจะซื้อติดรถกลับจะให้เขาต้ม หรือหนึ่งให้ก็ได้ เขาคิดค่านึงเพียงนิดหน่อย นอกจากจะมีประเภทอาหารสดแล้ว ยังมีอาหารแห้งแปรรูปให้เลือก เช่น กุ้งแห้ง ปลาแห้ง ปลาเค็มก็ราคาถูก ๆ เช่นกัน

เมื่อเดินชอปอาหารสดกันเสร็จ ยังมีจุดหมายที่จะต้องไปอีกหนึ่งแห่ง คือ “สวนตาลลุงณอม” ซึ่งเป็นทางผ่านที่จะกลับกรุงเทพฯ พอดี อันที่จริงแล้วเมืองเพชรบุรีมีต้นตาลเต็มตามหัวไร่ปลายนา สวนตาลลุงณอมเป็นสวนตาลแท้ ๆ เหมือนสวนผลไม้ทั่ว ๆ ไปที่ปลูกเป็นแถวเป็นแนวได้ระเบียบในพื้นที่ 10 ไร่ ต้นตาล 450 ต้น และที่นาที่บางแถวก็มีสะพานบนปลายตาลสามารถเดินติดต่อไปมาที่ด้านบนได้

ผมได้คุยกับคุณอำนาจ ภูเงิน ลูกชายของลุงณอม ปรากฏว่าลุงณอมเสียชีวิตไปเมื่อ 3 ปีก่อน ขณะนี้คุณอำนาจได้เป็นผู้รับมรดก ผมถามว่าทราบไหมว่าเหตุผลอะไรที่คุณพ่อของแกได้ถึงปลูกต้นตาลเต็มพื้นที่เช่นนี้ แกบอกว่าสมัยก่อนเวลาถึงฤดูฝน ฝนจะตกหนักน้ำท่วมถึงเอวทุกปีและก้ท่วมนาน ครั้นจะปลูกข้าวหรือทำอย่างอื่นก็ไม่ได้ จึงได้ปลูกต้นตาลขึ้นมาเมื่อ 33 ปีมาแล้ว ประกอบกับว่าต้นตาลมีอายุยืนถึง 200 ปี

ปัจจุบันคุณอำนาจได้รับผืนดินแห่งนี้เป็นมรดกตกทอดโดยยึดอาชีพทำตาลโตนด และผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ซึ่งเป็นผลพลอยได้จากต้นตาล นอกจากนั้น ที่นี่ยังเป็น “ศูนย์การเรียนรู้ภูมิปัญญาตาลโตนด” อีกด้วย ทุกวันนี้คุณอำนาจเป็นมัคคุเทศก์ให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยวในเรื่องกิจการการทำน้ำตาลและผลพลอยได้ต่าง ๆ และยังเป็นแหล่งอนุรักษ์การผลิตน้ำตาลโตนด รักษาความหวานของเมืองเพชรไปชั่วกาลนาน

การท่องเที่ยวตามรอยสุนทรภู่สู่เมืองพระริบหรี่ครั้งนี้ เราได้รับความกรุณาจากท่าน สจ.กิตติพงษ์ พึ่งแดง อาสาทำหน้าที่มัคคุเทศก์ ตอนเจอกันครั้งแรกท่านก็ได้เข้ามาทักทาย ตอนแรกท่านก็ไม่ได้แนะนำตัวแต่อย่างใด เพียงรับอาสาพาชมสถานที่ต่าง ๆ พอคุยกันไปมาถึงได้ทราบว่าท่านเป็นสมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนจังหวัดเพชรบุรี จึงขอถือโอกาสนี้แสดงความขอบคุณท่าน สจ.กิตติพงษ์ พึ่งแดง มา ณ โอกาสนี้อีกครั้ง ✎

ตลาดสะพานหิน ปูชึก-สะพานยก เป็นตลาดอาหารทะเลสดในพื้นที่ชะอำ มีลักษณะเด่นคือการใช้รถดั่งตะกร้าปูขึ้นจากเรือบริเวณสะพานไม้ที่สามารถยกขึ้นลงได้ตามระดับน้ำทะเล



โครงการก่อสร้าง สายพัฒนาคุณภาพน้ำ ริมถนนวิภาวดีรังสิต

พลิกโฉมคุณภาพน้ำริมถนนวิภาวดีรังสิตไม่ใช่แค่แก้ปัญหาน้ำท่วมซ้ำซากแต่ยังยกระดับภูมิทัศน์ จัดระเบียบเมือง และสร้างความปลอดภัยในการเดินทางอย่างยั่งยืน

กรมทางหลวงดำเนินโครงการพัฒนาคุณภาพน้ำริมถนนวิภาวดีรังสิต เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการรับน้ำและการระบายน้ำ มิให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการจราจร รวมทั้ง คลื่นคล้ายปัญหาน้ำเน่าเสียที่บั่นทอนคุณภาพชีวิต และปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อส่งเสริมสุขภาวะที่ดีของประชาชน

ที่มาและความสำคัญของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต เป็นเส้นทางสำคัญในการเดินทางไปยังสนามบินดอนเมือง รวมทั้งเป็นเส้นทางในการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่ผ่านมามักจะประสบปัญหาน้ำท่วมขังจากปริมาณน้ำฝน โดยเฉพาะเมื่อปี พ.ศ. 2560 เกิดวิกฤตน้ำท่วมถนนวิภาวดีรังสิต ประชาชนได้รับความยากลำบากในการเดินทาง ก่อให้เกิดความเสียหายต่อการคมนาคมขนส่ง ซึ่งมีผลกระทบโดยตรงกับความเสียหายด้านเศรษฐกิจของประเทศ จากเหตุการณ์ดังกล่าว สำนักพระราชวังโดยท่านพลอากาศเอก สถิตย์พงษ์ สุขวิมล ราชเลขาฯ ในการในองค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวงกรุงเทพมหานคร สำนักการระบายน้ำ กรมชลประทาน กรมอุตุนิยมวิทยา มาประชุมร่วมกัน เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาน้ำท่วมแบบยั่งยืน

ในเบื้องต้นกรมทางหลวงได้นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับสภาพคุณภาพน้ำริมถนนวิภาวดีรังสิต ซึ่งเดิมมีไว้เพื่อรองรับน้ำและระบายน้ำลงสู่คูคลองต่าง ๆ ผ่านสถานีสูบน้ำของกรุงเทพมหานคร แต่เมื่อวันเวลาผ่านไป มีบ้านเรือนห้างร้าน อาคาร ตึกแถวเพิ่มมากขึ้น คูน้ำในสภาพเก่าแบบเดิมไม่สามารถรองรับกับปริมาณน้ำได้จึงมีปัญหาน้ำท่วมขัง

วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อแก้ปัญหาน้ำท่วมขัง เป็นการเพิ่มความสามารถในการรับและระบายน้ำฝนจากถนนและพื้นที่ข้างเคียงลงสู่คูคลอง
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำ สร้างคูคอนกรีตขนาดมาตรฐาน ให้สามารถระบายน้ำได้ปริมาณมากและเร็วขึ้น
3. เพื่อป้องกันการบุกรุก การมีคูน้ำและถนนที่ชัดเจนสามารถป้องกันการรุกล้ำพื้นที่ของทางราชการได้
4. เพื่อการปรับปรุงภูมิทัศน์ให้เกิดความสวยงาม ความเป็นระเบียบและปลอดภัย จัดทำทางเท้า รวบรวมกิ่งตกรวมทั้งการปลูกต้นไม้ตลอดแนวคูน้ำ
5. เพื่อการจัดระเบียบสาธารณูปโภค สายไฟ สายสื่อสาร ถูกจัดให้เป็นระเบียบและปลอดภัย

โครงการก่อสร้างสายพัฒนาคุณภาพน้ำริมถนนวิภาวดีรังสิตแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1	ระหว่าง กม.4+990.000-กม.28+700.000 (แยกดินแดง-อนุสรณ์สถานฯ)
ลักษณะงาน	ติดตั้งท่อระบายน้ำ (ใต้ถนน) + ติดตั้งเครื่องสูบน้ำ + ลอกท่ออุดตันคอน + ขยายท่อเชื่อมด้านข้าง + ปรับปรุงผิวจราจร
วงเงินงบประมาณ	ประมาณ 296 ล้านบาท
สถานะ	ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว ปี 2562



ระยะที่ 2	แบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้
ตอนที่ 1	ระหว่าง กม. 5+5000.000-กม.10+700.000 (ทางลงผ่านดินแดง-ห้าแยกลาดพร้าว)
ลักษณะงาน	งานตอกกำแพงกันดิน + งานดาดคอนกรีต + งานสะพานทางเชื่อม + งานปรับปรุงภูมิทัศน์ + งานระบบรดน้ำต้นไม้
วงเงินงบประมาณ	ประมาณ 748 ล้านบาท
สถานะ	ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว ปี 2567



ระยะที่ 3

ลักษณะงาน

วงเงินงบประมาณ

สถานะ

ระหว่าง กม. 8+700.000-กม.25+500.000 (ครอบคลุมพื้นที่ลงทางด่วนดินแดง-อนุสรณ์สถานฯ)
งานตอกเสาเข็มกำแพงกันดิน + งานก่อสร้างคานรัดกำแพงกันดิน + งานดาดคูน้ำ + งานเสาเข็ม
เจาะสะพานทางเชื่อม

ประมาณ 948 ล้านบาท

อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความก้าวหน้า 33.639 %





ด้วยความร่วมมือ
จากทุกภาคส่วน ทำให้
การดำเนินโครงการฯ
ระยะที่ 1 และระยะที่ 2
ตลอดระยะเวลา
การดำเนินงานของ
โครงการ ได้เน้นย้ำถึง
พระราชปณิธาน คือ
“สืบสาน รักษาและ
ต่อยอด” ตามแนวทาง
โครงการในพระราชดำริฯ

ปัญหาอุปสรรคและความสำเร็จ ของโครงการ

เป็นที่ทราบกันอยู่แล้วว่า บริเวณริมถนนวิภาวดีรังสิต
ซึ่งแต่เดิมจะพบว่ามีระบบสาธารณูปโภคต่างๆ จำนวนมาก
ทั้งบนดินและใต้ดิน เช่น มีระบบท่อระบายน้ำเสียของ
กทม. มีอุโมงค์ส่งไฟใต้ดินขนาดใหญ่ มีท่อร้อยสายไฟใต้ดิน
ของการไฟฟ้านครหลวง มีท่อขนาดใหญ่ของการประปา
มีเสาไฟฟ้า มีสายสื่อสารของบริษัทต่างๆ จำนวนมาก
ทำให้การตอกเสาเข็ม การขุดเจาะต่างๆ บางครั้ง
ไม่สามารถดำเนินการได้ในทันที ต้องปรับแผนการทำงาน
มีการรอเวลาการรื้อย้ายสาธารณูปโภค บางครั้งต้องม
ีการแก้ไขแบบก่อสร้าง เป็นต้น รวมถึงปัญหาการขาด
สภาพคล่อง การขาดแรงงานของผู้รับจ้าง รวมทั้งปัญหา
จากโรคโควิด 19 ซึ่งมีผลทำให้โครงการต้องล่าช้าออกไป



อย่างไรก็ตาม ด้วยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทำให้การดำเนินโครงการฯ ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 สำเร็จลุล่วงไปด้วยความเรียบร้อยและเป็นรูปธรรม หากท่านสมาชิกมีโอกาสผ่านไปแถวถนนวิภาวดีรังสิต จะสังเกตเห็นความเป็นระเบียบเรียบร้อย เป็นประตูต้อนรับนักท่องเที่ยวเข้าสู่เมืองที่มีความสวยงามตลอดแนวของถนนวิภาวดี ผลสำเร็จของโครงการฯ ขอให้ทุกท่านได้โปรดร่วมกันสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ เนื่องจากตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการฯ ราชเลขานุการในพระองค์ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ได้เป็นประธานในการประชุมเพื่อติดตาม เร่งรัด มาโดยตลอด ซึ่งท่านได้เน้นย้ำถึงพระราชปณิธาน คือ “สืบสาน รักษา และต่อยอด” ตามแนวทางโครงการในพระราชดำริฯ

คอลัมน์สารพันงานทาง โครงการก่อสร้างสายพัฒนา คูน้ำริมถนนวิภาวดีรังสิต จริง ๆ แล้วที่มบรรณาธิการได้เตรียมการไว้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2567 โดยได้นัดหมายเพื่อขอสัมภาษณ์ท่าน ดร.มนตรี เดชสกุลผสม รองปลัดกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2567 ซึ่งท่านให้สัมภาษณ์และให้ข้อมูลแก่ทีมงานจำนวนมาก ต่อมาเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2567 ท่านได้รับคำสั่งให้ไปดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมทางหลวงชนบท ที่มบรรณาธิการของเราเห็นว่าโครงการดังกล่าวยังคงดำเนินการอยู่อย่างต่อเนื่องยังไม่แล้วเสร็จ จึงได้นำข้อมูลมาเรียบเรียงใหม่อีกครั้งและได้ท่านพรชัย ศิลารมย์ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงกรุงเทพ ช่วยตรวจสอบข้อมูลทางเทคนิคให้อีกครั้งหนึ่ง ซึ่งที่มบรรณาธิการต้องขอขอบคุณท่าน ดร.มนตรี และท่านพรชัย มา ณ ที่นี้ด้วย 🙏

ความเป็นมา

เนื่องจากปัญหาโจรกรรมทรัพย์สินทางราชการเป็น เรื่องที่เกิดขึ้นบ่อยในสังคมไทย และมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้น ทุกปี โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลหรือวันหยุดยาว เพราะ โจรมักเลือกโจรกรรมในพื้นที่ที่ไม่เป็นย่านชุมชน หรือที่มี จุดอ่อนในการป้องกันต่างๆ จึงเป็นอีกหนึ่งปัญหาที่ไม่ควรมองข้ามเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะป้องกันดีแค่ไหนก็ตาม การป้องกันก็เป็นเพียงการที่ทำให้ขโมยทำงานได้ยากขึ้น หรือทำให้ขโมยทำงานได้ช้าลงแค่นั้นเอง ถึงอย่างไร ก็ตามก็ยังมียุทธวิธีโจรกรรมเกิดขึ้นอยู่บ่อย ๆ ไม่นานมานี้ กรมทางหลวงเปิดเผยรายงานข้อมูล การโจรกรรมอุปกรณ์งานทางประจำปี 2565 (มกราคม - ธันวาคม 2565) พบว่า อุปกรณ์งานทางถูกโจรกรรม มูลค่าทั้งสิ้น 30,627,034 บาท สำหรับทรัพย์สินที่ถูก โจรกรรมสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่

1. สายไฟฟ้า จำนวน 249 แห่ง
มูลค่า 13,320,279 บาท
2. อุปกรณ์สัญญาณไฟจราจร จำนวน 70 แห่ง
มูลค่า 1,596,021 บาท
3. หม้อแปลงไฟฟ้า จำนวน 39 แห่ง
มูลค่า 8,247,820 บาท
4. อุปกรณ์ราวกันอันตราย จำนวน 34 แห่ง
มูลค่า 1,560,421 บาท
5. ฝาตะแกรงเหล็ก/ท่อ จำนวน 32 แห่ง
มูลค่า 2,213,619 บาท

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เนื่องด้วยเหตุดังกล่าว แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1 จึงได้คิดค้นนวัตกรรมด้านงานอำนวยความปลอดภัย (Road Safety) โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

1. เมื่อติดตั้งไปแล้วจะเสริมความแข็งแรงให้จุดยึด นอตหม้อแปลง
2. เมื่อติดตั้งไปแล้วทำให้ขโมยทำงานได้ยากขึ้น
3. เมื่อติดตั้งไปแล้วทำให้ขโมยทำงานได้ช้าลงและ เลือกว่าจะไม่ลงมือต่อ
4. เป็นการพัฒนาบุคลากรภายในหน่วยงานไฟฟ้า แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1

ทั้งนี้ ได้มีเป้าหมายในการผลิตและติดตั้งอุปกรณ์ล็อก หม้อแปลงในทุกจุดที่มีการติดหม้อไฟฟ้าในพื้นที่ และ พัฒนาอุปกรณ์ให้มีความแตกต่างจากเดิมเพื่อให้ขโมย ทำงานได้ยากขึ้น ถ่ายทอดความรู้ให้กับหน่วยงานอื่น

ขั้นตอนในการดำเนินงาน

อุปกรณ์ล็อกหม้อแปลงปลอกเล็ก



ตัดเหล็กแป๊บขนาด 1.2 นิ้ว ยาว 3 นิ้ว



เชื่อมปลอกติดกับแหวนพร้อมเชื่อม นอตล็อกดังรูป



ทำสีชิ้นงานตามความต้องการ



อุปกรณ์ตัวล็อกหม้อแปลงไฟฟ้าต่อ 1 จุด







1 ชุด ราคา 300



ดำเนินการติดตั้งในพื้นที่แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1




ตั้งแต่วันที่
1 ธันวาคม 2566 - ปัจจุบัน
100 กว่าชุด บริเวณที่พื้นที่เสี่ยง











การโจรกรรมหม้อแปลงไฟฟ้าในพื้นที่ ครึ่งล่าสุด






แบบสำรวจการโจรกรรมอุปกรณ์และสายส่งสายแรงดัน									
สถานีแรงดัน ๑๑๐ (สุพรรณบุรี) บริเวณแขวงสุพรรณบุรีที่ ๑									
ปี	บริเวณ		จุดเกิดเหตุ		ชนิดอุปกรณ์			ผลการดำเนินงาน	
	วันที่	เวลา	สายส่ง	ค.โวลต์	แรงดัน	จำนวน	เป็นปี	โจรกรรม/สูญหาย	ผู้รับผิดชอบ
สรุปผล									
๒๕๖๖	๑๒/๑๒	๑๒:๐๐	๑๑๐KV	๑๕KV	หม้อแปลงไฟฟ้า	๑	๑	โจรกรรม	แจ้งความ

ทางแขวงได้ติดตั้งปลอกล็อกหม้อแปลงตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2566 - ปัจจุบัน



ไม่มีการโจรกรรมหม้อแปลงในพื้นที่อีกเลย

อุปกรณ์ล๊อคหม้อแปลงไฟฟ้า เพื่อยกระดับความปลอดภัยให้กับ ทรัพย์สินของทางราชการ และช่วยลด ความเสี่ยงจากการโจรกรรมทรัพย์สิน ทางราชการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

วัสดุที่ใช้ในการผลิตชิ้นงาน

1. เหล็กแป๊บกลมขนาด 1.2 นิ้ว
2. แหวนเบอร์ 17 (แบบหนา)
3. นอตตัวผู้เบอร์ 17
4. นอตตัวเมียเบอร์ 17
5. แหวนนอตเสาไฟฟ้า
6. กิ่งเสาไฟเก่า
7. เครื่องมือช่างทั่วไป ในงานตัดและงานเชื่อมไฟฟ้า

การนำไปปฏิบัติหรือใช้งาน

สถานที่ผลิตชิ้นงาน งานไฟฟ้าแขวงทางหลวงสุพรรณบุรี ที่ 1 ที่ตั้ง ทางหลวงหมายเลข 340 กม.66+410 ซ้ายทาง

การใช้งาน จะติดตั้งอุปกรณ์ล๊อคหม้อแปลงไฟฟ้าในจุด ติดตั้งหม้อแปลงไฟฟ้าในพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวง สุพรรณบุรีที่ 1

ผลการประเมินก่อน - หลังการปฏิบัติและใช้งาน เริ่มต้น ติดตั้งอุปกรณ์ล๊อคหม้อแปลงไฟฟ้าในพื้นที่แขวงทางหลวง สุพรรณบุรีที่ 1 ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2566 ถึงปัจจุบัน ประมาณ 100 กว่าชุด ในบริเวณพื้นที่เสี่ยง จากสถิติการเก็บข้อมูล การโจรกรรมหม้อแปลงในแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1 ถึง ปัจจุบันยังไม่มีการโจรกรรมหม้อแปลงในพื้นที่

ประโยชน์ที่ได้รับจากผลงานนวัตกรรม

1. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับทรัพย์สินของทางราชการ
2. เพื่อบริการประชาชน
3. ประหยัดงบประมาณ
4. พัฒนานวัตกรรมให้มีความรู้ความสามารถ

สุดท้ายนี้ นวัตกรรมอุปกรณ์ล๊อคหม้อแปลงไฟฟ้าเป็นอีกหนึ่ง แนวทางที่ช่วยลดความเสี่ยงจากการโจรกรรมทรัพย์สินทาง ราชการได้อย่างมีประสิทธิภาพ สะท้อนถึงการนำความรู้ความคิด สร้างสรรค์ และทรัพยากรที่มีอยู่มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ในอนาคต แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1 ยังคงมุ่งมั่นที่จะพัฒนา ต่อยอดกลไกต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่ง และยั่งยืนในงานอำนวยความปลอดภัยต่อไป 🙏

อุปกรณ์ล๊อค หม้อแปลงปลอกใหญ่



ตัดเหล็กกิ่งเสาไฟยาว 3 นิ้ว



เชื่อมปลอกกึ่งกับแหวนดั่งรูป



ทำสีชิ้นงานตามต้องการ



วันคล้ายวันสถาปนา กรมทางหลวง ครบรอบปีที่ 113

ร่วมเป็นส่วนหนึ่งของการเฉลิมฉลองครั้งสำคัญของชาวทางหลวง ที่เต็มไปด้วย
พิธีอันศักดิ์สิทธิ์ การรำลึกถึงผู้กล้า และการสืบสานเจตนารมณ์อันดีงาม



กรมทางหลวง จัดงานวันคล้ายวันสถาปนา กรมทางหลวงปีที่ 113 เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2568 หนึ่งในวันสำคัญของชาวทางหลวง ที่จะร่วมแสดงความรำลึกถึงการก่อตั้ง กรมทางหลวงเพื่อร่วมน้อมรำลึกถึงจุดเริ่มต้นของ การก่อตั้งกรมทางหลวง ตลอดจนเชิดชูเกียรติและ สืบสานเจตนารมณ์ของบุคลากรรุ่นบุกเบิก

ภายในงาน มีการประกอบพิธีบวงสรวงพระวิษณุกรรม และร่วมทำบุญตักบาตรเพื่อเสริมความเป็นสิริมงคล อุทิศบุญกุศลให้กับเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงที่เสียชีวิต ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ทุกคน และจัดให้มีพิธีวางพวงมาลา เพื่อน้อมระลึกถึงความเสียสละของวีรชนผู้กล้าที่เสียชีวิต ในการบุกเบิกก่อสร้างทางในพื้นที่อันตราย ณ บริเวณ อนุสาวรีย์ผู้กล้าหาญ

ปีนี้ กรมทางหลวงได้รับเกียรติจาก นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม มาร่วมในพิธีบวงสรวง

พระวิษณุกรรม เทพผู้เป็นสัญลักษณ์แห่งวิศวกรรม และการก่อสร้าง พร้อมด้วย นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย อธิบดีกรมทางหลวง ผู้บริหารระดับสูง ข้าราชการและ เจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวง

ขณะเดียวกัน ในพิธีวางพวงมาลา ณ อนุสาวรีย์ ผู้กล้าหาญกรมทางหลวง ได้รับเกียรติจากนางมนพร เจริญศรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม มาเป็น ประธาน พร้อมด้วยคณะผู้บริหาร และอดีตผู้บริหาร ของกรมทางหลวง สมาคมสโมสรกรมทางหลวง ชมรม ข้าราชการบำนาญ สมาคมทางหลวงแห่งประเทศไทย รวมถึงแขกผู้ร่วมพิธีจากหน่วยงานต่าง ๆ อาทิ กรม ทางหลวงชนบท การท่าอากาศยานฯ เป็นต้น ร่วมวาง พวงมาลาเพื่อน้อมรำลึกถึงคุณูปการของบุคลากร ผู้เสียสละ เป็นรากฐานของการทำให้เกิดการพัฒนา โครงข่ายทางหลวงจากอดีตจนถึงปัจจุบัน ✎



ประมวลภาพบรรยากาศ DOH KM Festival 2025

กรมทางหลวงจัดนิทรรศการเผยแพร่องค์ความรู้และนวัตกรรมงานทาง
สู่เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2568 นอกจากจะเป็นวันคล้ายวันสถาปนากรมทางหลวง ปีที่ 113 ในปีนี้ กรมทางหลวงได้มีการจัดงานงานนิทรรศการ DOH KM Festival 2025 “ทางหลวงก้าวหน้านวัตกรรมก้าวไกล ขับเคลื่อนประเทศไทยสู่ความยั่งยืน” เพื่อเผยแพร่ความรู้ นวัตกรรม และเทคโนโลยีด้านงานทาง พร้อมส่งเสริมการพัฒนาต่อยอดองค์ความรู้ให้สามารถนำไปใช้ในการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ ณ บริเวณลานจอดรถหน้าอาคารพหลโยธิน กรมทางหลวง

ภายในงานมีการจัดแสดงผลงานและการนำเสนอเทคโนโลยีที่น่าสนใจจากบุคลากรกรมทางหลวงหน่วยงานภาครัฐในสังกัดกระทรวงคมนาคม ภาคเอกชน และ





มหาวิทยาลัยต่าง ๆ รวมถึงองค์ความรู้และนวัตกรรมจากคณะทำงานพัฒนาระบบฐานความรู้เพื่อการแก้ไขปัญหาและพัฒนาองค์กร (KBS Teams) โดยมุ่งหวังให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และต่อยอดแนวคิดสู่การพัฒนาระบบทางหลวงของประเทศ

ทั้งนี้ขอขอบคุณทุกท่านที่มาร่วมงานและร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนประเทศไทยไปด้วยกัน! 🇹🇭



งานสัมมนาพัฒนา ประสิทธิภาพ ในการปฏิบัติงาน ด้านการเงิน การคลังภาครัฐ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568



เสริมศักยภาพ
บุคลากร ผู้การบริหาร
จัดการด้านการเงิน
อย่างมีประสิทธิภาพ
ในยุคดิจิทัล

เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2568 นายเสริมศักดิ์ นัยนันท์ รองอธิบดีฝ่ายบริหาร ได้ให้เกียรติเป็นประธาน กล่าวเปิดโครงการสัมมนาพัฒนา ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ด้านการเงินการคลังภาครัฐ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2568

การสัมมนาดังกล่าวจัดขึ้น ระหว่างวันที่ 12 - 14 มีนาคม 2568 ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์ เศรษฐมมานพ กองฝึกอบรม และ โรงแรมรอยัล พลา คลิฟ บีช จังหวัดระยอง มีผู้เข้าสัมมนา จำนวนทั้งสิ้น 273 คน

การสัมมนาครั้งนี้เป็นการให้ความรู้และร่วมตอบข้อซักถาม ในแนวทางปฏิบัติตามกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้เปิดมุมมองให้บุคลากรก้าวทัน เทคโนโลยีในยุคดิจิทัล และร่วมพัฒนาความเข้มแข็งของทีมงาน ด้วยกิจกรรมในโครงการ โดยได้รับเกียรติจากคณะวิทยากร กรมบัญชีกลาง สำนักงานคลัง จังหวัดระยอง และคณะวิทยากร จากกองการเงินและบัญชีได้ร่วม แลกเปลี่ยนการเรียนรู้ แนวทาง การป้องกันและแก้ไขปัญหา จากประสบการณ์การทำงาน ให้แก่ผู้เข้าสัมมนา



เปิดโลก AI ยกระดับ การจัดการความรู้ เพื่อก้าวทันเทคโนโลยียุคใหม่



เมื่อโลกหมุนเร็วด้วยเทคโนโลยี AI กรมทางหลวงจึงต้องปรับตัวและพัฒนา
ศักยภาพบุคลากรให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงอย่างมีประสิทธิภาพ



เพราะในปัจจุบัน เทคโนโลยี AI ได้กลายเป็นเครื่องมือ
สำคัญในการขับเคลื่อนและต่อยอดความรู้
กรมทางหลวงได้มีการจัดโครงการสัมมนา
นักจัดการความรู้กรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ
2568 ภายใต้หัวข้อ “เปิดโลก AI ยกระดับการจัดการ
ความรู้เพื่อก้าวทันเทคโนโลยียุคใหม่” เพื่อเตรียมความพร้อม
ให้บุคลากรของกรมทางหลวงสามารถนำศักยภาพของ AI
มาประยุกต์ใช้ในการจัดการความรู้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
โดยภายในงาน ได้รับเกียรติจากวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิ
ถึงสองท่าน ได้แก่ ท่านแรก ดร.นิพัทธ์ กานต้อมพร ผู้จะมา
ถ่ายทอดศาสตร์และศิลป์แห่งการสื่อสารความรู้ให้หัวข้อ



Storytelling Power: เปลี่ยนความรู้เป็นเรื่องเล่า ศิลปะแห่งการแบ่งปันความรู้ และอีกท่าน อาจารย์วัฒน์ดี เวียนรุ่งเรือง จะมาเปิดโลกเทคโนโลยี AI พร้อมมอบเทคนิคการใช้งานเครื่องมือสำคัญอย่าง ChatGPT, Web SciSpace, Chatbot, และ Microsoft Copilot อย่างเจาะลึก เพื่อให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานจริงได้อย่างมีประสิทธิภาพ และก้าวทันเทคโนโลยียุคใหม่

โครงการสัมมนานี้จัดขึ้นระหว่างวันที่ 25 - 27 กุมภาพันธ์ 2568 ณ ศูนย์พัฒนาทรัพยากรบุคคลกลางทางกรมทางหลวง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี นอกจากนี้ ผู้เข้าร่วมสัมมนายังมีโอกาสได้ศึกษาดูงานด้านการจัดการความรู้และนวัตกรรม ณ วังจันทร์วัลเลย์ จ.ระยอง และ ศูนย์วิจัยพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม ปตท.สผ. อาคารศูนย์ปฏิบัติการอัจฉริยะ (IOC) เพื่อเปิดมุมมองและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์จริง 📌





งานสัมมนาแนวทางปฏิบัติ ในการบริหารและควบคุม โครงการก่อสร้างทางหลวง

กรมทางหลวงยกระดับการบริหารโครงการก่อสร้างครั้งใหญ่
พร้อมเปิดเวทีแลกเปลี่ยนความรู้จากผู้เชี่ยวชาญหลากหลายภาคส่วน





เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2568 นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย อธิบดีกรมทางหลวง ให้เกียรติมามอบนโยบายและแนวทางในการปฏิบัติงาน รวมถึงให้กำลังใจแก่ผู้เข้าสัมมนาในโครงการสัมมนาแนวทางปฏิบัติในการบริหารและควบคุมโครงการก่อสร้างทางหลวง โดยการสัมมนาจัดขึ้นระหว่างวันที่ 19 - 21 มีนาคม 2568 ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์ เศรษฐธูมานพ กองฝึกอบรม และในวันที่ 19 มีนาคม 2568 นายเสริมศักดิ์ นัยนันท์ รองอธิบดีฝ่ายบริหาร ให้เกียรติเป็นประธานกล่าวเปิดโครงการฯ



งานสัมมนานี้จัดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้เข้าสัมมนาซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่ตำแหน่งนายช่างควบคุมโครงการก่อสร้างทางหลวง จำนวนทั้งสิ้น 234 คน ได้รับทราบแนวทางการบริหารและควบคุมโครงการให้ เป็นไปอย่างถูกต้องตามกฎหมายและระเบียบทางราชการ รวมทั้งเกิดความปลอดภัยเพื่อช่วยลดอุบัติเหตุ ตลอดจนเปิดมุมมองรับฟังการถ่ายทอดเทคนิคในการทำงานและ แลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์ในการแก้ไขและป้องกัน ปัญหาอุปสรรคร่วมกับผู้เชี่ยวชาญ โดยได้รับเกียรติ จากคณะวิทยากรผู้เชี่ยวชาญจากทั้งหน่วยงานภายใน กรมทางหลวง และหน่วยงานภายนอก จากสำนักงาน การตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานป้องกันและปราบปราม การทุจริตแห่งชาติ รวมถึงภาคเอกชนมาถ่ายทอดความรู้ และแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการทำงานอันเป็น ประโยชน์กับกรมทางหลวง

กรมทางหลวง คว้ารางวัลรองชนะเลิศ ผลงานวิชาการ ส่งเสริม ความปลอดภัยทางถนน



อีกหนึ่งก้าวสำคัญของกรมทางหลวง กับความสำเร็จของงานวิจัยที่ได้รับรางวัลระดับประเทศ เพื่อยกระดับความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนทั่วไทยอย่างยั่งยืน

เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2568 นายอรรถสิทธิ์ สวัสดิ์พานิช วิศวกรใหญ่ด้านวิจัยและพัฒนา ได้นำคณะผู้แทนจากสำนักวิจัยและพัฒนาทาง ประกอบด้วย ดร.พลเทพ เลิศรวนิจ ผู้อำนวยการ สำนักวิจัยและพัฒนาทาง และนายภาสกร เขื่อนเพชร วิศวกรโยธาปฏิบัติกร เข้าพบนายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย

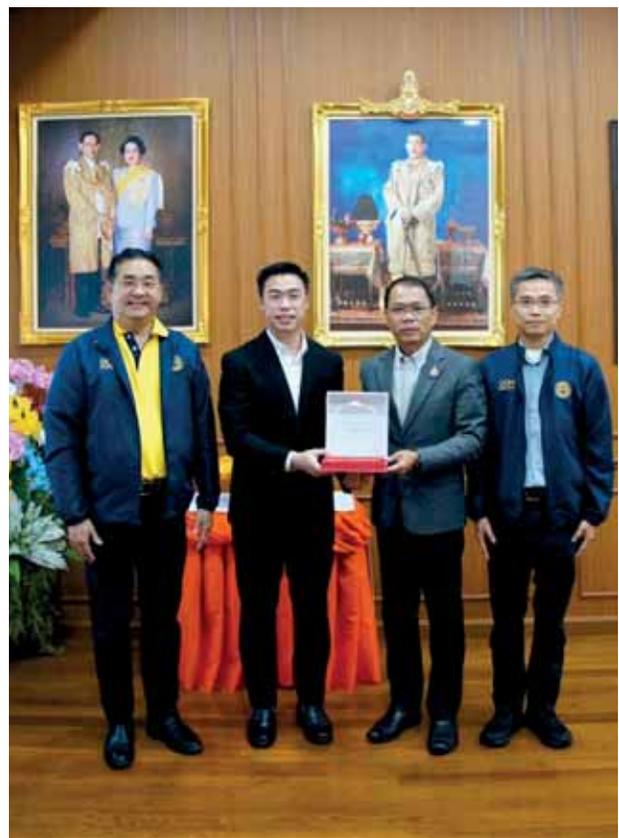
อธิบดีกรมทางหลวง เพื่อนำเรียนรายงานผลความสำเร็จของผลงานวิชาการและมอบโล่รางวัลรองชนะเลิศอันดับ 1 จากการประกวดผลงานวิชาการ เรื่อง “การศึกษาเพื่อประเมินความปลอดภัยของพื้นที่จุดเฉพาะรถจักรยานยนต์ บริเวณทางแยกสัญญาณไฟจราจร กรณีศึกษา: ทางแยกบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น” ในงานสัมมนาวิชาการ



ระดับชาติ เรื่อง “ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 16” ภายใต้แนวคิด “สานพลังเข้มแข็ง สร้างกลไกเข้มแข็ง เพื่อถนนไทยปลอดภัย” (Road Safety Strong Together) ซึ่งจัดขึ้น ณ ศูนย์การประชุมอิมแพ็ค ฟอรั่ม เมืองทองธานี

ทั้งนี้ ภายในงานสัมมนาได้มีการเพื่อเผยแพร่องค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน และเป็นเวทีในการนำเสนองานวิจัยเพื่อยกระดับมาตรการลดอุบัติเหตุและความสูญเสียบนท้องถนน

ในโอกาสนี้ นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย อธิบดีกรมทางหลวง ได้กล่าวแสดงความยินดีและชื่นชมความมุ่งมั่นของทีมผู้วิจัยที่สามารถพัฒนางานวิชาการที่เป็นประโยชน์ต่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน พร้อมทั้งเน้นย้ำถึงความสำคัญของการนำองค์ความรู้ที่ได้ไปขยายผลและประยุกต์ใช้ในพื้นที่อื่น ๆ ทั่วประเทศ เพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้ถนนทุกประเภท และสนับสนุนเป้าหมายการยกระดับความปลอดภัยบนถนนเมืองไทยอย่างต่อเนื่อง และยั่งยืน 🇹🇭





พิธีมอบรางวัลข้าราชการ พลเรือนดีเด่น และ ผู้มีผลงานด้านการฝึกอบรม

กรมทางหลวงจัดพิธีมอบรางวัลแก่ข้าราชการพลเรือน และผู้มีผลงานดีเด่นของกรมทางหลวง ประจำปี พ.ศ. 2567

เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2568 นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย อธิบดีกรมทางหลวง ได้เป็นประธานในพิธีมอบรางวัลและเกียรติบัตรประกาศเกียรติคุณแก่ข้าราชการพลเรือนดีเด่นและผู้มีผลงานดีเด่นด้านการฝึกอบรมของกรมทางหลวง ประจำปี พ.ศ. 2567

พิธีดังกล่าวจัดขึ้นเนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนากรมทางหลวงครบรอบปีที่ 113 โดยมีนายพงษ์พันธ์ จั่นเงิน รองอธิบดีกรมทางหลวง เป็นผู้กล่าวรายงาน ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์ฯ กองฝึกอบรม กรมทางหลวง



ทางหลวง รับใบประกาศ เกียรติคุณ “Carbon Neutral Event”

ก้าวสู่ Carbon Neutrality 2050 ของกรมทางหลวง ผ่านการจัดโครงการเผยแพร่ องค์ความรู้และนวัตกรรม ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2568 นายพงษ์พันธ์ จั่นเงิน รองอธิบดี ฝ่ายวิชาการ พร้อมด้วยนายอรรถสิทธิ์ สวัสดิ์พานิช วิศวกรใหญ่ด้านวิจัยและพัฒนา รับใบประกาศเกียรติคุณ "Carbon Neutral Event" จากองค์การบริหารจัดการ ก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) ซึ่งถือเป็นความสำเร็จสำคัญของกรมทางหลวงในการจัด “โครงการเผยแพร่องค์ความรู้และนวัตกรรม กรมทางหลวง ประจำปี พ.ศ. 2568” ภายใต้แนวคิด “ทางหลวงก้าวหน้า นวัตกรรมก้าวไกล ขับเคลื่อนประเทศไทยสู่ความยั่งยืน”

โครงการนี้ได้รับการออกแบบกิจกรรมตามหลักเกณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างรอบด้านมีการบูรณาการแนวทางลดและชดเชยการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ตลอดจนส่งเสริมให้ผู้เข้าร่วมงานเกิดความตระหนักรู้ถึงความสำคัญของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเพื่อพร้อมเดินทางสู่การดำเนินการตามเป้าหมาย Carbon Neutrality ภายในปี 2050 อย่างต่อเนื่องเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาคมนาคมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน



ทางหลวง กับทางเลือก สู่ถนนคาร์บอนต่ำ ในวันที่โลกเดือด

กรมทางหลวงก้าวสู่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และลดการปล่อยคาร์บอนอย่างเป็นรูปธรรม

เมื่อสภาพภูมิอากาศเปลี่ยนจาก “ภาวะโลกร้อน” (Global warming) กลายเป็น “ภาวะโลกเดือด” (Global Boiling) กรมทางหลวงในฐานะหน่วยงานหลักด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงของประเทศไทย พร้อมขับเคลื่อนและปรับบทบาทก้าวสู่การรับมือและร่วมลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) อย่างยั่งยืน

ภาวะโลกร้อน (Global warming) คือการที่อุณหภูมิเฉลี่ยของโลกเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากมีปริมาณก๊าซเรือนกระจกถูกปล่อยขึ้นไปกักเก็บในชั้นบรรยากาศมากเกินไป จึงทำให้ชั้นบรรยากาศกักเก็บความร้อนเกินจำเป็น จนทำให้ในปัจจุบันอุณหภูมิเฉลี่ยของโลกพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยจะเห็นได้จากภัยธรรมชาติต่าง ๆ ที่มีความถี่และความรุนแรงที่เพิ่มมากขึ้น เช่น คลื่นความร้อนที่สูงจนทำให้มีผู้เสียชีวิต การเกิดวิกฤตไฟป่าทำลายพื้นที่ขนาดใหญ่ การเกิดน้ำท่วมเฉียบพลันโดยไม่มีสาเหตุหรือไม่เคยเกิด เป็นต้น สหประชาชาติ (United Nations: UN) จึงได้เปลี่ยนมาใช้คำว่า “ภาวะโลกเดือด” (Global Boiling) เพื่อเป็นการส่งสัญญาณและสร้างแรงกระตุ้นให้ทั่วโลกได้ตื่นตัว โดยเลขาธิการสหประชาชาติ อันโตนิโอ กูเตอร์เรส ได้กล่าวไว้ว่า “The era of global warming has ended. The era of global boiling has arrived.” (ยุคโลกร้อนได้สิ้นสุดลงแล้ว ยุคโลกเดือดได้เริ่มขึ้นแล้ว)

สำหรับกรมทางหลวงซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของประเทศไทย ก็เป็นทั้งผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่แปรปรวน เช่น การเกิดถนนทรุดตัว โครงสร้างสะพานเสียหายจากเหตุการณ์ฝนตกหนักหรือน้ำท่วมเฉียบพลัน เป็นต้น นอกจากนี้กรมทางหลวงยังเป็นผู้มีส่วนในการก่อให้เกิดผลกระทบต่อภาวะโลกเดือด เนื่องจากบางขั้นตอนในการพัฒนาก่อสร้างทางหลวงมีการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เช่น การผลิตและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง การใช้เครื่องจักรที่ขับเคลื่อนด้วยเชื้อเพลิงฟอสซิล การจราจรติดขัดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ทำให้เครื่องยนต์มีการเผาไหม้เชื้อเพลิงอย่างต่อเนื่องนำไปสู่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เพิ่มขึ้น การเปลี่ยนพื้นที่ป่าเป็นพื้นที่ถนนส่งผลให้แหล่งดูดซับคาร์บอนไดออกไซด์ลดลง เป็นต้น ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้ปรับบทบาทและขับเคลื่อนแนวทางการดำเนินงานให้สอดคล้องเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) ในเป้าหมายที่ 13 ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยในช่วงหลายปีที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้มีการบูรณาการแนวคิดเรื่อง “ถนนคาร์บอนต่ำ” (Low Carbon Road) เข้ากับรูปแบบการดำเนินงานขององค์กรในหลายมิติอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

การพัฒนาวัสดุและเพิ่มทางเลือกในการใช้วัสดุก่อสร้างที่ยั่งยืน เช่น การใช้ปูนซีเมนต์ไฮดรอลิก (Hydraulic Cement) ทดแทนปูนซีเมนต์ปอร์ตแลนด์ ในการก่อสร้างถนน ตามมาตรฐานกรมทางหลวง มาตรฐานที่ ทล.-ม. 204/2564 และสนับสนุนการจัดทำมาตรฐานการทำถนนพลาสติกกรีซเคล็ดมาเป็นส่วนผสมในแอสฟัลต์คอนกรีตเพื่อให้เกิดเป็นนวัตกรรมที่จะสร้างมาตรฐานในการก่อสร้างและบำรุงรักษาถนนในอนาคตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น



โครงการความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน กรมทางหลวง-กรมทางหลวงชนบท-เอสซีจี-ดาว-ม.เชียงใหม่ ร่วมศึกษาแนวทางนำ "พลาสติกเหลือใช้" มาทำ "ถนน" ตอบโจทย์เศรษฐกิจหมุนเวียน

การเปลี่ยนแปลงระบบบริหารจัดการจราจรเพื่อลดปัญหาการติดและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) จากยานพาหนะ เช่น การออกแบบวงเวียนและจุดกลับรถที่มีประสิทธิภาพ พัฒนาจุดเชื่อมต่อของถนนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น การติดตั้งอุปกรณ์และระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems) ต่าง ๆ

บนสายทาง เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของ HTOC ในการแก้ไขปัญหาจราจร ลดความล่าช้าในการเดินทางของศูนย์บริหารจัดการจราจร (Highway Traffic Operations Center: HTOC) และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยให้กับประชาชนผู้ใช้ทาง และติดตั้งระบบจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ แบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) เป็นต้น



ทล.9 กม.75+850 ซาออก



ระบบขนส่งอัจฉริยะเพื่อเผยแพร่ข้อมูลการจราจรให้กับผู้ใช้ทางและบริหารจัดการการใช้ช่องจราจรบนทางหลวง



ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ แบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow)

► องค์ความรู้คู่ชาวทาง

การติดตั้งระบบพลังงานแสงอาทิตย์ภายในอาคารต่าง ๆ ของหน่วยงาน เพื่อเปลี่ยนมาใช้พลังงานสะอาด เช่น การติดตั้งแผงโซลาเซลล์บนหลังคาอาคารสำนักงาน จุดพักรถ เป็นต้น



การติดตั้งระบบพลังงานแสงอาทิตย์ภายในอาคารต่าง ๆ ของกรมทางหลวง

การส่งเสริมการจัดกิจกรรมลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เช่น โครงการเผยแพร่องค์ความรู้และนวัตกรรมกรมทางหลวง ประจำปี พ.ศ. 2568 ซึ่งจัดขึ้นเมื่อวันที่ 1 เมษายนที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้รับการรับรองกิจกรรม “Carbon Neutral Event” จากองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) ภายใต้แนวคิด “ทางหลวงก้าวหน้า นวัตกรรมก้าวไกล ขับเคลื่อนประเทศไทยสู่ความยั่งยืน”



กรมทางหลวงได้รับการรับรองกิจกรรม “Carbon Neutral Event”

การวางแผนงานในการเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อลดอุณหภูมิผิวทางและช่วยลดคาร์บอนไดออกไซด์ เช่น การออกแบบภูมิทัศน์ให้มีการปลูกต้นไม้พุ่มไม้ยืนต้น พืชคลุมดิน หรือการปรับปรุงบริเวณพื้นที่โล่งแจ้ง/พื้นที่เสื่อมโทรม เพื่อช่วยลดอุณหภูมิถนน (Urban heat Island Effect) และทำหน้าที่เป็นแหล่งดูดซับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ในระยะยาว โดยกรมทางหลวงได้ดำเนินการสานต่อโครงการ Greenway Motorway บริเวณทางแยกต่างระดับทับช้าง บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นแนวสีเขียว ในขณะเดียวกัน กรมทางหลวงอยู่ระหว่างการศึกษานโยบายพัฒนาระบบคาร์บอนเครดิต (Carbon Credit) เพื่อใช้เป็นกลไกสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่พื้นที่ป่าเมือง และสามารถใช้เป็นเครื่องมือสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในระดับประเทศ



โครงการ Greenway Motorway บริเวณทางแยกต่างระดับทับช้าง บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9

ในปัจจุบันนี้กรมทางหลวงยังคงมุ่งมั่นอย่างต่อเนื่องในการพัฒนา “ถนนคาร์บอนต่ำ” (Low Carbon Road) ควบคู่กับการยกระดับมาตรฐานทางหลวงที่มีความทันสมัย ความปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยได้แต่งตั้งให้มี “คณะกรรมการขับเคลื่อนด้านสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาที่ยั่งยืนของกรมทางหลวง” เพื่อผลักดันให้เกิดการดำเนินการในเชิงรุกของการกำหนดทิศทาง แผนนโยบาย ยุทธศาสตร์แนวทางปฏิบัติ และการติดตามประเมินผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของกรมทางหลวงอย่างเป็นระบบ ทำให้นโยบายด้านสิ่งแวดล้อมจะไม่ได้เป็นเพียงเอกสารแต่จะถูกบูรณาการสู่การทำงานของทุกระดับของหน่วยงานภายใต้สังกัดของกรมทางหลวง ซึ่งถือเป็นก้าวสำคัญของกรมทางหลวงในการเปลี่ยนผ่านจาก “หน่วยงานผู้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเดินทาง” สู่ “หน่วยงานที่เป็นผู้นำด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) เพื่อรองรับอนาคตของโลก” ที่สามารถพัฒนางานทางให้ตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนในระดับสากลและยุทธศาสตร์ของชาติในการมุ่งมั่นสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอนไดออกไซด์ภายในปี พ.ศ. 2593 ได้อย่างชัดเจน ทั้งนี้ เพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานของการพัฒนาทางหลวงของกรมในวันนี้ให้ไม่เพียงแต่ “เส้นทางสัญจร” แต่เป็น “เส้นทางอนาคต” ที่ช่วยลดภาระของโลกใบนี้และมีความยั่งยืนสำหรับคนไทยทุกคน 🌱

ควรจะมีเงินออมเท่าไร จึงจะพอมีพอใช้ เมื่อตอนเกษียณ

เรียนรู้วิธีออมเงินเพื่อเกษียณอย่างมั่นใจ
เพื่อชีวิตที่มั่นคงและมีอิสรภาพทางการเงิน



เนื่องจากวันที่ 31 ตุลาคม ของทุกปี เป็นวันแห่งการประหยัด และการออมของโลก (World Thrift Day) สำหรับประเทศไทย คณะรัฐมนตรีมีมติให้วันที่ 31 ตุลาคมของทุกปีเป็น “วันออมแห่งชาติ” เช่นกัน สาเหตุสำคัญที่ได้กำหนดวันดังกล่าวเป็นวันออมแห่งชาติ จากบทความที่ออกอากาศทางสถานีวิทยุของกรมประชาสัมพันธ์ก็เนื่องจาก

- วันที่ 1 ตุลาคมของทุกปีเป็นวันของการเริ่มต้นงบประมาณใหม่ ข้าราชการจะได้รับเงินเดือนใหม่
- เดือนตุลาคมเป็นช่วงของการเก็บเกี่ยวที่จะทำให้บรรดาเกษตรกรมีรายได้

คนเราไม่ว่าจะมีรายได้เพิ่มขึ้นจากเงินเดือนที่ได้รับการปรับใหม่ หรือมีรายได้จากการประกอบอาชีพอื่น ๆ ก็ตาม หากจะทำให้ชีวิตเกิดความมั่นคงทางการเงินแล้ว จำเป็นที่จะต้องมีการออมไว้เพื่อใช้จ่ายในคราวจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตอนเกษียณซึ่งเป็นวัยแห่งการพักผ่อนไม่ควรจะต้องตรากตรำทำงานหนักอีกต่อไป

คำถามจึงมีอยู่ว่า ควรจะมีเงินออมเท่าไรจึงจะพอมีพอใช้เมื่อตอนเกษียณ

มีหนังสือ วารสาร และบทความต่าง ๆ เกี่ยวกับการเงิน เมื่ออ่านแล้วพบว่า มีสูตรที่ใช้ในการคำนวณอย่างง่าย ๆ จึงขอนำมาเผยแพร่ ณ ที่นี้

$$\begin{array}{rcl} & \text{อายุท่านเมื่อเกษียณ} & \\ & \text{X} & \\ \text{จำนวนเงินออม} & = & \text{รายได้ต่อเดือน} \\ \text{เมื่อเกษียณ (บาท)} & & \text{X} \\ & & \text{12} \\ & & \text{10} \end{array}$$

ตัวแปรต่าง ๆ จะมีค่าดังนี้

- อายุท่านเมื่อเกษียณ = 60 ปี
- สมมุติว่ารายได้ต่อเดือนของท่านในเดือนก่อนเกษียณ = 30,000 บาท
- เมื่อแทนค่าตามสูตรแล้ว จำนวนเงินออมที่ควรจะเป็นของท่าน = $\frac{60 \times 30,000 \times 12}{10}$
- จะมีจำนวน = 2,160,000 บาท

คงสงสัยกันว่า สูตรนี้ทำไมตัวหารเป็น 10 ไม่เป็น 5 หรือ 20 หรือ 30

คำตอบก็คือ เกณฑ์การออมที่เป็นมาตรฐานสากลที่ยึดถือกันทั่วไปก็คือ เมื่อมีรายได้ 100 บาท ควรจะต้องมีเงินออมไว้ 10 บาท

ดังนั้น เกณฑ์การออมที่ควรจะเป็นคือ 10% ของรายได้ที่เกิดขึ้นทุกครั้ง และการมีเงินออมให้ได้ตามจำนวนข้างต้นสามารถทำได้โดยการวางแผนทางการเงินดังนี้

1. ส่งค่าหุ้นตามเกณฑ์ที่กำหนดอย่างสม่ำเสมอ ไม่น้อยกว่า 5% ของเงินเดือนตั้งแต่แรกเข้า เป็นสมาชิกจนถึงอายุ 60 ปี และทุกครั้งที่ได้เงินปันผลและเงินเฉลี่ยคืน ให้นำไปซื้อหุ้นเพิ่ม
2. มีรายได้พิเศษทุกครั้ง ให้ซื้อหุ้นเพิ่มอีก 10% ทุกครั้ง
3. เมื่อจะกู้เงิน ต้องกู้ตามความจำเป็น อย่ากู้ตามลัทธิ
4. วางแผนการชำระหนี้ให้หมดภายในอายุ 60 ปี หรือไม่เกินอายุ 55 ปีก็ยิ่งดี
5. ใช้สิทธิการคุ้มครองกันด้วยความระมัดระวัง

เมื่อท่านสามารถปฏิบัติได้ตามข้างต้นแล้ว ณ วันที่ท่านมีอายุ 60 ปี ท่านจะมีเงินออมจำนวนหนึ่งซึ่งประกอบด้วยเงินค่าหุ้นรวมกับเงิน กบข. หรือ กสจ. หรือกองทุนสำรองเลี้ยงชีพแล้วแต่กรณี ซึ่งจะมีจำนวนใกล้เคียงกับเป้าหมายการออมที่กำหนดไว้ เงินออมจำนวนดังกล่าวจะเพียงพอจ่ายต่อเดือนเป็นจำนวนเงินเท่าใดขึ้นอยู่กับอายุขัย (ชาย 71 หญิง 78) และแบบแผนการใช้ชีวิต (Life Style) ของท่าน ซึ่งสามารถวางแผนค่าใช้จ่ายได้จากสูตร

$$\begin{array}{rcl} & \text{จำนวนเงินออม} & \\ & \text{ที่มีในวัยเกษียณ} & \\ \text{รายจ่ายต่อเดือน} & = & \frac{\text{จำนวนเงินออม}}{\text{(อายุขัย-60)}} \\ \text{หลังเกษียณ (บาท)} & & \text{X} \\ & & \text{12} \end{array}$$

ในวิถีชีวิตของพวกเขาชาวสหกรณ์ จะปฏิบัติตามที่กล่าวมาแล้วทั้งหมดได้ “ไม่ยาก” แต่จะต้องยึดมั่นตามกระแสพระราชดำรัสเรื่องเศรษฐกิจพอเพียง และปฏิบัติตามอุดมการณ์สหกรณ์อย่างเคร่งครัด โดยการมีวินัยทางการเงิน และทำให้ตนเองมีอำนาจเหนือเงิน (Power Over Money) เพื่อจะได้มีอิสรภาพทางการเงิน (Financial Freedom)

ชมรมข้าราชการ พนักงาน บำเหน็จ บำนาญ กรมทางหลวง



นายประวัต รัตนสุวรรณ
ประธานชมรมฯ

สำหรับผู้ที่กำลังจะเกษียณอายุราชการ ชมรมฯ ขอเชิญชวนทุกท่านมาร่วมเป็นส่วนหนึ่งของบ้านหลังใหม่ ที่จะเติมเต็มชีวิตหลังเกษียณด้วยมิตรภาพ และกิจกรรมดี ๆ ที่รอคอย

คอลัมน์ปกิณกะฉบับนี้ ขอนำเสนอบทบาทและภารกิจของชมรมข้าราชการ พนักงาน บำเหน็จ บำนาญ กรมทางหลวง ซึ่งก่อตั้งขึ้นเพื่อเป็นศูนย์กลางแห่งความผูกพันและการดำเนินกิจกรรมร่วมกันของผู้เกษียณอายุราชการ ทั้งนี้เนื่องในโอกาสเดือนกันยายนที่จะถึงนี้ จะมีข้าราชการ พนักงาน และลูกจ้างของกรมทางหลวงเกษียณอายุราชการ จึงขอเชิญชวนทุกท่านที่กำลังจะเกษียณอายุราชการ หรือพ้นจากราชการด้วยเหตุอื่น สมัครเข้าเป็นสมาชิกของชมรมฯ เพื่อร่วมเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายมิตรภาพหลังวัยทำงาน

ในโอกาสนี้ ผู้เขียนขอแนะนำข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับชมรมฯ ดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของชมรมฯ

ชมรมฯ มีชื่อเต็มว่า “ชมรมข้าราชการ พนักงาน บำเหน็จ บำนาญ กรมทางหลวง” ใช้ตัวย่อว่า “บน.ทล.” ซึ่งเป็นแผนกหนึ่งภายใต้การกำกับดูแลของสมาคมสโมสร กรมทางหลวง

2. สถานที่ตั้ง

ที่ทำการของชมรมฯ ตั้งอยู่ ณ ชั้น 1 อาคาร 2 (อาคารมโนัส คอวนิช)





3. วัตถุประสงค์ของชมรม บন.ทล.

ชมรมฯ จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์หลัก ดังนี้

- เพื่อส่งเสริมความสามัคคี ในหมู่ข้าราชการ พนักงาน ลูกจ้าง ของกรมทางหลวง
- เป็นศูนย์รวมในการพบปะสังสรรค์ แลกเปลี่ยนความรู้ ความคิด และประสบการณ์
- เพื่อส่งเสริมการกีฬา การศึกษา สังคม วัฒนธรรมและการสาธารณสุข
- เพื่อส่งเสริมสมาชิก ในด้านสวัสดิการ
- เพื่อสนับสนุนกิจกรรม ของสมาคมสโมสรกรมทางหลวง

4. สิทธิประโยชน์ของสมาชิก

สมาชิกของชมรมฯ จะได้รับสิทธิประโยชน์ ดังนี้

- สิทธิใช้สถานที่ของชมรมฯ
- สิทธิเข้าร่วมประชุมใหญ่ ของชมรมฯ
- สิทธิในการเลือกตั้งหรือได้รับการเลือกตั้ง เป็นกรรมการของชมรมฯ
- มีสิทธิได้รับสวัสดิการต่าง ๆ ที่ชมรมฯ จัดให้มีขึ้น เช่น ทักษะศึกษา ดูงาน การฝึกอบรม งานเลี้ยงสังสรรค์ เป็นต้น
- สมาชิกถึงแก่กรรม ชมรมฯ จะส่งพวงหรีด เคารพศพและมอบเงินสงเคราะห์ให้แก่ครอบครัวสมาชิกรายละ 2,500 บาท

5. คณะกรรมการบริหารชมรมฯ

คณะกรรมการบริหารชมรมฯ ชุดปัจจุบัน (ประจำปี 2567 - 2568) ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 15 ท่าน และที่ปรึกษาจำนวน 6 ท่าน โดยมีกรรมการตำแหน่งหลัก ดังนี้

- นายประวิติ รัตนสุวรรณ (ประธาน)
- นายปราโมทย์ ศิริวิวัฒน์ (รองประธาน)

- นายพีระพล พันธุ์ยิ้ม (รองประธาน)
- นางจิรวรรณ สวรรคทัต (เลขานุการ)
- นางอรฉันท์ ทรัพย์พันธุ์พงศ์ (เหรัญญิก)
- นางปรีดา นวรัตน์ (ปฏิคม)
- นายโสภณ มานะกุล (นายทะเบียน)
- นางวัลลภา วัฒนา (ประชาสัมพันธ์)

6. สรุปกิจกรรมของชมรมฯ ในปี 2567

กิจกรรมที่สำคัญของชมรมฯ ในปี 2567 สรุปได้ดังนี้

- เข้าร่วมงาน/กิจกรรมสำคัญของกรมทางหลวง เช่น วันคล้ายวันสถาปนากรมทางหลวง งานเกษียณอายุราชการของเจ้าหน้าที่ กรมทางหลวง งานแข่งขันกีฬา เป็นต้น
- จัดงานสังสรรค์และร่วมรับประทานอาหาร กลางวัน ระหว่างสมาชิกและคู่สมรส ในวันอังคารสุดท้ายของเดือน จำนวน 5 ครั้ง
- จัดงานสังสรรค์สังสรรค์ ไปต่างจังหวัด จำนวน 2 ครั้ง (กาญจนบุรีและนครนายก)
- ทำบุญอุทิศส่วนกุศลให้กับสมาชิกผู้ล่วงลับ ณ โรงพยาบาลสงฆ์ ถ.ศรีอยุธยา เขตราชเทวี กรุงเทพฯ ทุกวันที่ 3 ตุลาคม ของทุกปี
- จ่ายเงินสงเคราะห์ให้แก่ทายาทสมาชิกที่ ถึงแก่กรรม รายละ 2,500 บาท รวม 17 ราย
- จัดประชุมคณะกรรมการบริหาร บณ.ทล. จำนวน 10 ครั้ง

7. การสมัครเข้าเป็นสมาชิกของชมรม บณ.ทล. ชมรมฯ มีสมาชิกประเภทเดียวคือ สมาชิกสามัญ ตลอดชีพ (ปัจจุบันมีสมาชิกจำนวนทั้งสิ้น 935 คน) โดยเสียค่าบำรุงครั้งเดียวเป็นเงิน 1,000 บาท ผู้สนใจ สามารถติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมและสมัครเข้าเป็นสมาชิกได้จากรายชื่อและเบอร์โทรศัพท์ ดังนี้





- นางจิรวรรณ สวรรคทัต (เลขานุการ)
โทร 085-163-2769
- นายไธภัณ มานะกุล (นายทะเบียน)
โทร 089-811-5812
- นางปรีดา นวรัตน์ (ปฎิคม)
โทร 086-565-2091
- นางวัลลภา วัฒนา (ประชาสัมพันธ์)
โทร 081-697-7570

8. กิจกรรมล่าสุดของชมรม บน.ทล.

เมื่อวันที่ 15 - 16 มิถุนายน 2568 ที่ผ่านมามีชมรมฯ ได้จัดงานสังสรรค์สัญจรไปต่างจังหวัด ณ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เพื่อให้สมาชิกได้มีโอกาสพบปะสังสรรค์และพักผ่อนทั้งร่างกายและจิตใจโดยได้เข้าเยี่ยมชมสถานที่ต่างๆ อาทิ สวนอูฐ อำเภอบางสะพาน, สักการะพระวัดห้วยมงคล, สูดอากาศบริสุทธิ์บริเวณชายหาดปราณบุรี, เลือกซื้อสินค้าของฝากและของที่ระลึก, พักค้างคืนที่ราชมงคลชลประทาน และมิงงานเลี้ยงสังสรรค์พร้อมกิจกรรมนันทนาการตลอดการเดินทาง

ในการนี้ ได้รับการต้อนรับและการอำนวยความสะดวกจากเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงตลอดเส้นทาง ได้แก่ สำนักงานทางหลวงที่ 15 (ประจวบคีรีขันธ์) แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ แขวงทางหลวงสมุทรสาคร แขวงทางหลวงเพชรบุรี และแขวงทางหลวงราชบุรี ชมรมฯ จึงขอขอบคุณทุกหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ทุกท่านมา ณ โอกาสนี้

ท้ายที่สุด ในเดือนกันยายน 2568 จะมีการจัดงานเลี้ยงสังสรรค์เนื่องในวันเกษียณอายุราชการของข้าราชการ พนักงาน และลูกจ้างของกรมทางหลวง ชมรมฯ จะดำเนินการรับสมัครสมาชิกจากผู้ที่กำลังจะเกษียณอายุราชการในปีนี้อย่างน้อยถึงผู้ที่ได้เกษียณอายุราชการไปแล้ว หรือพ้นจากราชการด้วยเหตุอื่น และยังมีได้สมัครเป็นสมาชิกสามารถสมัครได้ตลอดเวลา ตามรายละเอียดที่ระบุไว้ในข้อ 7

ชมรมฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้ต้อนรับท่านเข้าสู่การเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายแห่งมิตรภาพอันอบอุ่น รวมถึงขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความสนใจ แล้วพบกันใหม่ในฉบับต่อไปครับ 🍀

บทบาทชีวิตใหม่ หลังเกษียณ

เรื่องราวชีวิตหลังเกษียณที่ไม่ธรรมดาของ “ศิริพงษ์ อินทวงศ์” จากอดีตผู้อำนวยการกองการเจ้าหน้าที่ สู้ผู้บุกเบิกการเพาะกล้วยไม้เนื้อเยื่อ คนแรกของไทยและเจ้าของฟาร์มแพะแคระสุดน่ารัก

หนึ่งในทีมบรรณาธิการได้มีโอกาสพูดคุยกับ ท่านผู้อำนวยการสำนักกฎหมายคุณธีรพล สมุทธประภูต ซึ่งท่าน ผอ. ได้แนะนำว่ามีผู้เกษียณท่านหนึ่งเป็นอดีตผู้อำนวยการกองการเจ้าหน้าที่ หลังจากท่านเกษียณอายุราชการไปแล้ว ท่านยังคงมีบทบาทในการทำกิจกรรมต่าง ๆ โดยเฉพาะด้านการเพาะชำกล้วยไม้

ต่อมา ผู้เขียนได้พบกับท่านประวัติ รัตนสุวรรณ ประธานชมรมข้าราชการบำนาญ ซึ่งท่านได้ให้คำแนะนำ เช่นเดียวกันว่า “ท่านศิริพงษ์ อินทวงศ์” เป็นอีกท่านหนึ่งที่มีกิจกรรมหลังจากเกษียณอายุราชการแล้วที่น่าสนใจ ซึ่งท่านประวัติ ได้ให้หมายเลขโทรศัพท์สำหรับติดต่อ

ทีมบรรณาธิการจึงได้โทรศัพท์นัดหมายท่านศิริพงษ์ อินทวงศ์ เพื่อพบปะ พูดคุย และแลกเปลี่ยนเรื่องราวเกี่ยวกับชีวิตหลังเกษียณ โดยได้นัดพบกันเมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2568 ณ ศูนย์การค้าแห่งหนึ่งย่านลาดพร้าว ตามคำแนะนำของท่าน เนื่องจากการเดินทางไปที่กรมฯ อาจประสบปัญหาเรื่องรถที่จอดรอ ต่อไปนี้เป็นการสนทนา ระหว่าง “ท่านศิริพงษ์ อินทวงศ์” แขกรับเชิญกับทีมบรรณาธิการวารสารทางหลวง

ประวัติและภูมิลำเนาเดิม

พื้นเพเดิมจริง ๆ ก็คือคุณพ่อผมท่านเป็นคนจังหวัดนครพนม ท่านรับราชการเป็นอัยการเป็นนักกฎหมายก็เลยต้องย้ายที่ทำงานไปตามจังหวัดต่าง ๆ แต่เอาเป็นว่าช่วงที่ผมเกิด พ.ศ. 2481 พ่อผมเป็นอัยการจังหวัดพิษณุโลก

ผมมีพี่น้อง 4 คน ชาย 2 คน หญิง 2 คน ผมเป็นคนที่ 3 การเรียนในช่วงประถมจึงเรียนที่พิษณุโลก พอขึ้นชั้น



มัธยม 1 พ่อผมย้ายมาเป็นอัยการจังหวัดตรัง ผมจึงย้ายตามพ่อและมาเข้าเรียนที่โรงเรียนวิเชียรมาตุ ซึ่งภายหลังได้ทราบว่า เป็นโรงเรียนเดียวกันกับนายช่างประดิษฐ์ อภรณ์ (ภายหลังได้มาร่วมงานกันในกรมทางหลวง) ช่วงเวลานั้นประมาณปี พ.ศ. 2488 - 2490 ซึ่งอยู่ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2

โรงเรียนวิเชียรมาตุในขณะนั้นขึ้นชื่อว่าครูเข้มงวดมาก ผมก็เพิ่งย้ายมาใหม่การเรียนก็ไม่เต็มที่ ทำให้ผมเรียนไม่ค่อยรู้เรื่อง ไม่ทันเพื่อน จึงเป็นเหตุให้ผมสอบตกต้องเรียนซ้ำชั้นถึง 2 ปี (สมัยนั้นยังไม่มีสอบแก้ตัว) ต่อมา พ่อผมย้ายไปรับราชการที่ลพบุรี ผมจึงย้ายตามพ่อมาเรียนชั้นม.3 ที่โรงเรียนพิบูลย์วิทยาลัย จ.ลพบุรี ที่นี่ครูเข้มงวดมากอีกเช่นกัน แต่ผมเริ่มค้นพบตัวเองว่าผมชอบ

เรียนเลข เรียนเรขาคณิตวิชาที่เป็นการคำนวณผมทำได้ดี ผมเรียนได้แค่มัธยม 5 ต้องย้ายตามพ่อมาเรียนมัธยม 6 ที่โรงเรียนนครสวรรค์ ในขณะที่พี่น้องผมทั้ง 3 คนสอบเข้าเรียน ม.7 - 8 ที่เตรียมอุดมได้ทุกคน ยกเว้นผมซึ่งภาษาอังกฤษไม่แข็งแรง จึงเป็นเหตุทำให้ผมต้องมาเรียน ม.7-8 ที่โรงเรียนอำนวยการศิลป์ แลผมได้อยู่ห้อง 11 ซึ่งเป็นห้องสุดท้าย (พวกนักเรียนเข้าชั้นเป็นส่วนใหญ่) พอผมเริ่มปรับตัวได้ประกอบกับความขยันอ่านหนังสือ ผมจึงสอบได้ที่ 1 ของห้อง 11 ผอ. จึงย้ายผมมาเรียนห้อง 1 เลย จนในที่สุดตอนจบ ม.8 สมัยนั้นผมมีการนำคะแนนมาจัดลำดับผู้ที่ได้คะแนนสูง 50 คนแรก เขาจะนำชื่อติดบอร์ดเป็นการประกาศเกียรติคุณ ปรากฏว่าผมได้ลำดับที่ 30 ของประเทศ ต่อมาจึงสมัครสอบคัดเลือกเข้าคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์เมื่อปี พ.ศ. 2500 ถ้าจำไม่ผิดผมสอบได้ที่ 8 ของรุ่น จนกระทั่งจบการศึกษา พ.ศ. 2504 ผมสอบได้เป็นที่ 1 ของรุ่นอีกด้วย

ประวัติและประสบการณ์การปฏิบัติงาน

ตอนจบการศึกษามีเพื่อนได้เกียรตินิยามด้วยกัน 12 คน 6 คนเลือกเข้าทำงานที่การพลังงานแห่งชาติ (ปัจจุบันคือกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน) ซึ่งผมเป็น 1 ใน 6 คนที่เลือกรับราชการที่นี่



*ขณะนั้นประเทศไทยยังไม่มีใคร
เพาะกล้วยไม้ด้วยเนื้อเยื่อได้
ผมปรึกษาเพื่อนในสาขาไฟฟ้าถึง
วิธีการทำห้องทดลอง ผมคิดและ
ออกแบบเอง และประยุกต์ความรู้
ตามข้อมูลที่น้องสาวส่งมา ในที่สุด
ผมก็เป็นคนไทยคนแรกที่สามารถ
เพาะกล้วยไม้ด้วยเนื้อเยื่อสำเร็จ*

ตอนนั้นผมมีทุนให้ไปเรียนต่างประเทศเยอะมาก ซึ่งทุกคนอยากได้ ภารกิจตอนนั้นจำได้ว่าต้องไปสำรวจพื้นที่เก็บตะกอนแม่น้ำ สำรวจร่องน้ำ เพื่อสร้างเขื่อนที่ จ.ขอนแก่น จ.อุบลราชธานี ทำงานได้ปีเดียวผมก็มาสอบเข้าศึกษาต่อที่โรงเรียนวิศวกรรม กลุ่มประเทศสนธิสัญญาป้องกันภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ (SEATO Graduate School of Engineering) ซึ่งปัจจุบันคือสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (Asian Institute of Technology: AIT) ผมใช้เวลาเรียนอยู่ 2 ปีพอจบการศึกษาจึงขอโอนมาอยู่กรมทางหลวงแต่ต้นสังกัดไม่อนุญาต ผมจึงลาออกแล้วมาสอบเข้าที่กรมทางหลวงเริ่มนับอายุราชการใหม่ในราว พ.ศ. 2508 โดยบรรจุครั้งแรกที่กองสำรวจปฏิบัติงานที่กองสำรวจได้ประมาณ 20 ปี ย้ายมาเป็นผอ. กองการเจ้าหน้าที่ (ตามรายนายประวัติ) ย้ายไปเป็นผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างทางที่ 4 ตามลำดับจนกระทั่งตำแหน่งสุดท้ายคือ วิศวกรใหญ่ฝ่ายควบคุมการก่อสร้างและเกษียณอายุราชการเมื่อปี พ.ศ. 2541

ภารกิจและบทบาทหลังเกษียณอายุราชการ

เนื่องด้วยน้องสาวคนที่ 4 เรียนเก่งมากจบปริญญาตรีด้านวิทยาศาสตร์ที่จุฬาฯ จบปริญญาโทจากญี่ปุ่นเป็นอาจารย์สอนที่จุฬาฯ แล้วไปเรียนต่อปริญญาเอกที่ฮาวาย สหรัฐอเมริกา ทำดุซุญินพนธ์เกี่ยวกับการเพาะกล้วยไม้ด้วยเนื้อเยื่อ (ซึ่งตอนนั้นในราว พ.ศ. 2512) ซึ่งผมก็มีความอดิเรกคือการเพาะเลี้ยงกล้วยไม้อยู่พอดี ผมจึงขอให้น้องสาวส่งข้อมูลเกี่ยวกับวิธีการเพาะด้วยเนื้อเยื่อมาให้ศึกษาดู ซึ่งในขณะนั้นประเทศไทยยังไม่มีใครทำได้

ผมได้ไปปรึกษาเพื่อนในสาขาไฟฟ้าถึงวิธีการทำห้องทดลอง ผมคิดเอง ออกแบบเอง และประยุกต์ความรู้ต่าง ๆ

ในช่วงนั้นภารกิจเพาะและขายกล้วยไม้ขยายกิจการออกไปอย่างรวดเร็ว ผมได้ซื้อที่ดิน ตั้งบริษัทขึ้นมาเพื่อส่งกล้วยไม้ไปขายต่างประเทศ จุดสำคัญคือผมสามารถผสมพันธุ์กล้วยไม้ตระกูลหวาย ให้มีดอกขนาดใหญ่ สีม่วง ขาว แดง ได้เป็นครั้งแรก และได้จดลิขสิทธิ์ไว้ในชื่อ "อินทวงศ์"

ตามข้อมูลที่น้องสาวส่งมา ในที่สุด ผมก็เป็นคนไทยคนแรกที่สามารถเพาะกล้วยไม้ด้วยเนื้อเยื่อสำเร็จ แต่เนื่องจากผมรับราชการอยู่จึงไม่สามารถทำอะไรได้มากนัก ชื่อเสียงในวงการกล้วยไม้ผมก็ไม่ประกาศ ไม่เปิดเผย แต่ผมสามารถผลิตกล้วยไม้ได้จำนวนมากได้อย่างรวดเร็ว รวมทั้งมีการผสมพันธุ์ที่แปลกใหม่ ในช่วงนั้นภารกิจเพาะกล้วยไม้ ขยายกิจการออกไปอย่างรวดเร็ว (ภรรยาดูแลเป็นหลัก) ผมสามารถซื้อที่ดินเพื่อทำกิจการกล้วยไม้ถึง 300 ไร่ที่ อ.ดอนตูม จ.นครปฐม ตั้งบริษัทขึ้นมาเพื่อส่งกล้วยไม้ไปขายต่างประเทศและจุดสำคัญคือผมสามารถผสมพันธุ์กล้วยไม้ตระกูลหวาย ให้มีดอกขนาดใหญ่ สีม่วง ขาว แดง ได้เป็นครั้งแรก และผมได้จดลิขสิทธิ์ไว้แล้วในชื่อ "อินทวงศ์" ปัจจุบันยังคงมีการปลูกจำหน่ายกันทั่วไป ในช่วงที่ทำฟาร์มกล้วยไม้นั้นสนุกมาก เหนื่อยแต่ก็มีรายได้ดีผมจึงไปซื้อที่ดินเก็บไว้ในหลายพื้นที่ เช่น ที่เชียงใหม่ ที่จันทบุรี และอีกหลาย ๆ แห่ง ทำให้ผมคิดต่อยอดทำกิจการใหม่ ๆ ขึ้นมา



กิจการใหม่ที่เริ่มดำเนินการหลังเกษียณ

ผมมีที่ดินที่เชียงใหม่อยู่ อ.แมริม แปลงนี้ประมาณ 7 ไร่ เห็นเขาทำฟาร์มแกะแล้วให้คนไปเที่ยวผมว่ามันน่าสนใจ แต่แกะมันตัวใหญ่ ขนยาว ดูแลรักษายาก ผมจึงคิดใหม่ ทำใหม่คือทำฟาร์มแพะ (แคระ) ตัวมันจะเล็กดูแลง่าย น่ารัก ผู้ชมสามารถเข้าถึงตัวมันได้ ป้อนอาหารได้ และผมได้ผู้ร่วมงานที่ดีเขาเคยอยู่สวนสัตว์ที่มาเลเซียมา 17 ปี พอเขากลับมาเมืองไทย ผมจึงชวนมาอยู่ด้วย เขาสามารถฝึกสัตว์ให้ทำกิจกรรมได้หลายอย่าง ตอนนี้เป็นที่ชื่นชอบของนักท่องเที่ยวมาก ผมเก็บค่าเข้าชมเพียง 100 บาท/คน ทุกคนเริ่มรู้จัก สวนลุงพงศ์ มินิซูแอนด์ คาเฟ่ (Uncle Pong Mini zoo and cafe) มีโชว์ที่น่ารักจากเหล่าสัตว์แสนรู้ เช่น หมูกระโดดน้ำ เปิดสไลด์ แพะสกายวอร์ค พร้อมด้วยสัตว์น่ารักอื่น ๆ มีสวนดอกไม้ มีจุดถ่ายภาพมากมาย เปิดบริการทุกวัน 08.00 - 17.00 น.

อบกาศและภารกิจเพิ่มเติม

ผมมีที่ดินอยู่เมืองจันทบุรีอีกประมาณ 200 ไร่ อยู่ที่ อ.โปรงน้ำร้อน ชื่อไว้นานแล้วตอนนั้นราคาไม่แพง ผมแบ่งให้พี่น้องทั้ง 3 คน คนละประมาณ 50 ไร่ ผมเห็นเขาทำสวนทุเรียน สวนผลไม้ได้ผลดีซึ่งต้องบอกว่าไม่ถนัดดูแลไป เราแก่แล้วจะไปลงแรงแบบนั้นมันไม่ไหวที่ อ.แมริม จ.เชียงใหม่นอกจากที่ผมทำ มินิซูแล้ว ผมยังมีที่อีก 2 แปลง ประมาณ 70 ไร่ ที่ม่อนแจ่ม ผมยังมีที่ดินอีกประมาณ 100 ไร่ ส่วนใหญ่ก็ให้หุ้นส่วนดูแลไป (ขนาดผู้สัมภาษณ์ยังเหนื่อยแทนเลยครับ มันเยอะมาก)

สุขภาพร่างกายในปัจจุบัน

สุขภาพร่างกายโดยรวมยังแข็งแรงดี ขับรถเองได้ มีปัญหาความดันโลหิตเล็กน้อยตามประกาศนียบัตรอายุมาก ซึ่งมีการพบแพทย์อย่างสม่ำเสมอทุก 3 เดือน ด้านจิตใจก็ยังแจ่มใส อารมณ์ดี ไม่มีสิ่งใดน่ากังวล



การดำเนินชีวิตและกิจกรรมประจำวัน หลังเกษียณ

ตอนนี้ก็ช่วยดูแลและตัดสินใจเรื่องต่าง ๆ รวมถึงช่วยแก้ปัญหาในการบริหารสวนสัตว์ มินิซู นอกจากนั้นก็มีการออกกำลังกายด้วยการเดินสายพานในบ้าน และหากมีเวลาว่างก็ท่องเที่ยวพักผ่อน โดยเฉพาะช่วงที่แฟนผมยังอยู่ จนแฟนผมเสียชีวิตเมื่อปี 2565 ผมก็ไม่ค่อยได้ไปไหน ผมมีลูก 2 คนชาย 1 คนหญิง 1 คน ลูกสาวก็จบต่างประเทศแต่งงานออกไปมีชีวิตของเขา ลูกชายก็ดูแลกิจการห้องเช่า จะให้เขาไปทำอะไรทำสวนเขาก็ไม่ชอบ ก็ปล่อยเขาทุกคนมีสิทธิ์เลือกทางเดินของตัวเอง

จุดเริ่มต้นในการทำงานหลากหลายด้าน

ช่วงที่ผมเริ่มทำกล้วยไม้ ตอนนั้นการเลี้ยงกล้วยไม้กำลังได้รับความนิยมพอดี ซึ่งแฟนผมเขาก็ชอบเป็นทุนเดิมอยู่แล้ว พอผมมีองค์ความรู้เรื่องการเพาะกล้วยไม้จากเนื้อเยื่อ ประกอบกับมีช่องทางในการขาย การส่งออก ก็กิจการมันจึงขยายใหญ่โตไปเรื่อย ส่วนเรื่องที่ดินจริงๆ ก็มีพรรคพวกเพื่อนๆ กันลงขันรวมเงินกันซื้อที่ดินไว้หลายแห่ง ซึ่งถ้าพอมีกาไรก็ขายและมีการซื้อเพิ่มเข้ามา ทำกันแบบนี้ไปเรื่อยๆ ก็พอมีรายได้หมุนเวียนให้ใช้บ้าง

บทส่งท้ายจากท่านถึงผู้อ่านวารสาร

ฝากถึงน้อง ๆ ที่ยังรับราชการอยู่ โดยเฉพาะน้องใหม่ ที่อายุราชการยังไม่มาก ขอให้มีความขยัน อดทน ทำงานในความรับผิดชอบให้ดี หากยังมีเวลา มีแรงเหลืออยู่ก็พยายามหางานอื่นๆ ทำเพิ่มเติม (ไม่เบียดบังเวลาราชการ) คือถ้าเราทำงานหนัก มีการเก็บเงิน สะสม รู้จักกิน รู้จักใช้ ตั้งแต่อายุน้อย ผมรับรองเลยว่าเมื่อแก่ตัวไป หรือเกษียณอายุราชการไป ชีวิตจะไม่ลำบากแน่นอน สำหรับท่านที่เกษียณแล้ว ก็ขอให้พักผ่อน ออกกำลังกายอย่างเหมาะสมกับวัยและสุขภาพของเรา ท่านที่ยังมีงานทำอยู่ ก็ขอให้ทำต่อไป ใช้ความคิด ใช้สมอง ทำเท่าที่เราสามารถทำได้ โดยไม่เบียดเบียนผู้อื่น และไม่ฝืนตัวเอง เพียงเท่านี้ผมคิดว่าก็เพียงพอแล้วครับ

จากการที่ได้พูดคุยกับท่าน “ศิริพงศ์ อินทวงศ์” ตลอดระยะเวลาประมาณ 2 ชั่วโมง ท่านเป็นอีกคนหนึ่งที่ใช้ชีวิตใช้ความรู้ความสามารถ ใช้ศักยภาพอย่างเต็มที่ทำงานหนัก ตั้งแต่อายุน้อย แม้จะเกษียณอายุราชการแล้ว ท่านยังคงมุ่งมั่นทำงาน สนุกกับงานอย่างต่อเนื่อง ภายใต้แวตตาที่มีความสุข ที่ได้ช่วยสร้างงานให้อีกหลายชีวิตได้มีงานทำ มีเงินไปเลี้ยงครอบครัว ถือว่าเป็นการส่งต่อความสุขให้เพื่อนมนุษย์ ได้อย่างไม่มีที่สิ้นสุด ✦

▶ จากวันนั้นถึงวันนี้

เรื่อง วิเชียร มีแก้ว





ย้อนรอย แขวง การทาง พระตะบอง

พาไปเรียนรู้เรื่องราวประวัติศาสตร์
นอกตำรา หนึ่งในอดีตแขวงการทาง
ของกรมทางหลวงแห่งประเทศไทย
ซึ่งอยู่ในประเทศกัมพูชาปัจจุบัน

แขวงการทางที่มีชื่อแปลกๆซึ่งมีอยู่ในทำเนียบ
แขวงการทางของกรมทางหลวงมีอยู่ 2 แขวง
คือ แขวงการทางกัวลาโกร ปัจจุบันตั้งอยู่
ในรัฐกลันตันของมาเลเซีย และแขวงการทาง
พระตะบอง ปัจจุบันอยู่ในเมืองพระตะบองของกัมพูชา
สำหรับแขวงการทางกัวลาโกรนั้น คณะทำหนังสือวารสาร
ทางหลวงเคยไปทำเรื่องย้อนรอยมาแล้ว และได้ลงในวารสาร
ฉบับเดือน ม.ค. - มิ.ย. ปี 2566 มาถึงเรื่องย้อนรอย
แขวงการทางพระตะบองครั้งนี้ได้ผู้ใหญ่อยุ่ใจดีคือ นายปภกรณ์
ศรีปานวงศ์ ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 10
(นครราชสีมา) ได้เป็นสปอนเซอร์ให้ทุนคณะชุดทำงาน
วารสารของเราได้เดินทางไปค้นคว้าหาข้อมูลเขียนเรื่อง
แขวงการทางพระตะบอง แดนกัมพูชา จนได้ข้อมูล
มาเรียบเรียงเขียนเรื่องจนสำเร็จ คณะวารสารของเรา
ขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้ด้วยครับ

สัญลักษณ์รูปพระวิษณุ 8 กส ปางยืนถือเครื่องมือทางด้านข้าง
ณ สำนักงานขนส่งและสารณะการสพระตะบอง



ตราจังหวัดพระตะบอง

แขวงทางหลวงพระตะบองเป็นหนึ่งในเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ แต่ก็ยังเป็นประวัติศาสตร์นอกตำรา มันเป็นเรื่องประวัติศาสตร์นอกตำราจริง ๆ เพราะผู้เขียนได้อ่านได้พบเรื่องนี้มาจากแฟ้มเอกสารรายงานประจำปีของกรมทางหลวง ระหว่างปี พ.ศ. 2484 - 2491 ในรายงานประจำปีช่วงนั้นระบุว่า กรมทางหลวงได้รับภาระให้เข้าไปดูแลบำรุงเส้นทางในดินแดนที่ไทยเราเคยเสียให้กับฝรั่งเศสไปตั้งแต่รัชสมัย ร.5 เมื่อ พ.ศ. 2436 ก็เลยต้องมาเปิดค้นประวัติศาสตร์ดูจริง ๆ

มาถึงจุดที่ว่าทำไมเราถึงได้แผ่นดินที่เสียไปตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 กลับคืนมา จากหนังสือ “อนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ พันตรี ควง อภัยวงศ์” เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ. 2511 หน้า 51 บันทึกไว้ว่า

“หลังจากสงครามโลกครั้งที่สองได้เริ่มขึ้นได้ไม่นานนัก กองทัพเยอรมันก็บุกแบบสายฟ้าแลบเข้ายึดครองส่วนใหญ่ของประเทศฝรั่งเศส ส่วนประเทศญี่ปุ่นยังไม่ประกาศสงครามกับฝ่ายสัมพันธมิตร แต่ก็เข้ามาตั้งมั่นในดินแดนของอินโดจีนแล้ว ประเทศไทยได้ลงนามในสัญญาไม่รุกรานกับมหาประเทศหลายประเทศ แต่กับประเทศฝรั่งเศสนั้นยังไม่ได้ให้สัตยาบันกัน เมื่อถูกรบเร้าหนักเข้า ประเทศไทยก็ขอรับรองว่า หากต้องมีการเปลี่ยนแปลงอำนาจในอินโดจีนแล้ว ประเทศไทยก็ควรจะได้รับดินแดนส่วนที่เคยเป็นของประเทศไทยคืน เรื่องนี้รัฐบาลวีซีของฝรั่งเศสไม่ยอม เรื่องได้เกิดลุกลามขึ้นจนถึงมีการใช้กำลังปะทะกันในระหว่างกองทัพไทยกับ

กองทัพของอินโดจีนฝรั่งเศส ในการพิพาทกันครั้งนี้ นายควงได้รับแต่งตั้งให้เป็นที่ปรึกษาทางสื่อสาร และได้รับพระราชทานยศเป็นพันตรีเหล่าทหารสื่อสาร เป็นราชองครักษ์พิเศษ ในที่สุดประเทศญี่ปุ่นยื่นมือเข้ามาไกล่เกลี่ย ประเทศไทยได้รับดินแดนบางส่วนในจังหวัดเสียมราฐ ดินแดนทั้งหมดในจังหวัดศรีโสภณ และจังหวัดพระตะบองตามสัญญาโตเกียว ซึ่งมีการลงนามกันในกรุงโตเกียว”

อันที่จริงแล้วตระกูล “อภัยวงศ์” เข้าไปดูแลเขมรส่วนนี้ตั้งแต่ประมาณ พ.ศ. 2338 ในแผ่นดินรัชกาลที่ 1 และปกครองต่อ ๆ กันมาถึง 6 คน เจ้าพระยาอภัยภูเบศรที่ครองเมืองพระตะบองคนแรกชื่อ แบน คนที่ 6 คนสุดท้ายชื่อ ชุ่ม ซึ่งเป็นบิดาของนายควง อภัยวงศ์ อดีตนายกรัฐมนตรี

นอกจากนี้แล้วไทยยังได้คืนเมืองหลวงพระบางและพื้นที่ใกล้เคียงในลาว เปลี่ยนชื่อเป็นจังหวัดล้านช้างจำปาสัก เปลี่ยนเป็นนครจำปาศักดิ์ ส่วนพื้นที่ในกัมพูชา บัตติอมบอง เปลี่ยนชื่อเป็นจังหวัดพระตะบอง มีตราจังหวัดเป็นเทวดาถือตะบอง และเสียมเรียบไทยเปลี่ยนชื่อเป็นจังหวัดพิบูลสงคราม มีตราจังหวัดเป็นรูปไถเกี่ยวกระพือปัก เพื่อเป็นเกียรติแก่ จอมพล ป. พิบูลสงคราม เพราะท่านเกิดปีระกา

ในประวัติศาสตร์รัฐสภาไทยเคยมีบันทึกไว้ว่าในการเลือกตั้ง เมื่อวันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2489 ได้มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ชื่อ นายประยูร อภัยวงศ์ ได้เป็นสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรด้วย



พันตรีควง อภัยวงศ์ กำลังเซ็นสัญญารับมอบดินแดนมณฑลอุบล

และผู้เขียนนำข้อความของนายควง อภัยวงศ์ ตอน คณะกรรมการไปรับดินแดนคืนจากฝรั่งเศสตอนหนึ่งมีอยู่ว่า

“คณะกรรมการได้ออกเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปโดย ขบวนรถไฟสายอรัญญประเทศ เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม พ.ศ. 2484 และไปขึ้นรถยนต์ต่อไปที่สถานีอรัญญประเทศ ทางสถานเอกอัครราชทูตฝรั่งเศส กรุงเทพฯ แจ้งว่าคณะกรรมการจะเข้ารับมอบดินแดนที่จังหวัดพระตะบอง ได้เลยทีเดียว แต่เมื่อไปถึงศาลาชั่วคราวที่หลัก ก.ม. 37 ถนนสายปอยเปต ศรีโสภณ คณะกรรมการฝ่ายฝรั่งเศส ที่คอยพบอยู่ ณ ที่นั้น แจ้งว่าจะเข้าไปรับมอบอำเภอ ครีโสภณ และอำเภอดักไซ (อำเภอสินธุ์สงครามชัย) วันที่ 24 รับมอบอำเภอมงคลบุรีและอำเภอลาดบัวหลวง แล้ววันที่ 25 จึงจะรับมอบอำเภอรือเสาะ (อริกเทวเดช) และจังหวัดพระตะบอง ได้มีการเจรจากันอยู่นาน นายควง ได้เพื่อนนักเรียนอัสสัมชัญซึ่งเป็นล่ามไทยฝ่ายฝรั่งเศส ช่วยสนับสนุนด้วย แต่ก็ไม่เป็นผล คณะกรรมการต้องไป รับมอบอำเภอดักไซ (อำเภอสินธุ์สงครามชัย) ในตอนบ่าย วันนั้น เมื่อได้รับมอบเป็นทางการเสร็จแล้ว ทางฝ่ายเราได้ จัดตำรวจไว้ควบคุมสถานการณ์ 12 คน แต่พวกชาวบ้าน พากันมาร้องเรียนว่า กำลังตำรวจ 12 คนนั้นไม่พอจะ ป้องกันเหตุร้ายได้ พวกเขากร่งว่าจะมีการปล้นสะดม ในคืนนั้น หรือไม่ก็คืนต่อ ๆ มา ทางฝ่ายเราก็ไม่มีกำลัง ตำรวจติดไปมาก เพราะทางฝ่ายฝรั่งเศสอ้างว่ากำลัง ตำรวจและทหารจะเข้ามาในดินแดนใหม่นี้ได้หลังจาก วันที่ 25 ซึ่งเป็นการสิ้นสุดการส่งมอบแล้วเท่านั้น นายควงอ้างว่ากำลังตำรวจที่ติดตามมานั้นก็เพื่ออารักขา คณะกรรมการ ล่ามฝ่ายฝรั่งเศสซึ่งเป็นเพื่อนนักเรียน อัสสัมชัญก็ช่วยสนับสนุนด้วย ฝ่ายเราจึงได้รับอนุญาต ให้มีกำลังตำรวจเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 50 คนเศษ และ จำนวนนี้ต้องแบ่งกำลังไปไว้ส่วนอื่นบ้างฝ่ายเราจึงบอกกับ พวกชาวบ้านว่าอย่าวิตกเลย ในคืนนี้กำลังส่วนกลางของเรา จะตั้งอยู่ที่ศรีโสภณและเราจะมีวิทยุเคลื่อนที่ไว้ประจำ อำเภอนี้ หากมีเหตุร้ายอะไรเกิดขึ้นเจ้าหน้าที่วิทยุจะ ติดต่อไป เราจะรีบส่งกำลังตำรวจจำนวนมากมาทันที ชาวบ้านจึงพอใจ เครื่องวิทยุเคลื่อนที่นี้มีประโยชน์มาก นายควงได้ใช้ติดต่อรายงานเหตุการณ์ต่าง ๆ มาถึง จอมพล ป. พิบูลสงคราม เป็นประจำในตอนหัวค่ำเสมอ”

เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2568 ผู้เขียนร่วมกับ คุณณิรเดช ศิลลาโรจน์ ได้เดินทางไปเขตพระตะบอง กัมพูชา ย้อนรอยเส้นทางทางพระตะบอง ส่วนเมือง

เสียมราฐนั้น สหกรณ์ออมทรัพย์กรมทางหลวงได้จัดนำ เทียวไปแล้วระหว่างวันที่ 12 - 15 ธันวาคม 2567

การเข้าไปเมืองพระตะบองก็ต้องผ่านทางด่านจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกหรือด่านอรัญประเทศ เมื่อผ่าน ด่านเข้าไปทางฝั่งกัมพูชาก็จะเป็นฝั่งปอยเปตดินแดนแห่ง กาสินโน ชื่อจังหวัดที่เป็นเขตต่อแดนกับประเทศไทย คือ จังหวัดบันทายมีชัยหรือบ็อนเตียร์เมียนเจีย ประเทศกัมพูชา

เส้นทางที่จะไปเมืองพระตะบอง คือ ทางหลวงหมายเลข 5 ปอยเปต - ศรีโสภณ ประมาณ 50 กิโลเมตร ที่เมืองศรีโสภณเป็นสามแยกมีเลีย่วขวาทางเข้าเมือง พระตะบอง ประมาณ 70 กิโลเมตร และถ้าตรงไปจาก เมืองศรีโสภณก็คือทางหลวงหมายเลข 6 ก็จะไปเมือง เสียมเรียบ - นครวัด นครธม และโตนเลสาป ถนนสาย หมายเลข 5 และหมายเลข 6 เจ้าพระยาบดินทรเดชา เป็นผู้บัญชาการสร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2388 (ที่มา หนังสือ ศิลปวัฒนธรรม ฉบับกันยายน 2560 เขียนโดย รศ.ดร. ศานติ ภักดีคำ หัวข้อเรื่อง เจ้าพระยาบดินทรเดชาสร้าง เมืองใหม่ในกัมพูชา) ผู้เขียนขอเอาบทนำในบทความนั้น มาประกอบเพื่อให้ได้ทราบประวัติศาสตร์ที่ต่อเนื่องกัน บทนำของบทความนั้นมีว่า

เรื่องราวการรับรู้เกี่ยวกับเจ้าพระยาบดินทรเดชา (สิงห์) ของคนไทยส่วนใหญ่มีกระดิกถึงท่านในฐานะ แม่ทัพผู้ถืออาญาสิทธิ์ในสงครามอานามสยามยุทธ เท่านั้น แต่เกียรติประวัติสำคัญเรื่องหนึ่งในสงคราม อานามสยามยุทธที่ไม่ค่อยเป็นที่รับรู้คือ เจ้าพระยา บดินทรเดชา (สิงห์) เป็นผู้สร้างเมืองใหม่หลายเมือง ซึ่งปัจจุบันอยู่ในกัมพูชา

เมืองสำคัญซึ่งเจ้าพระยาบดินทรเดชา (สิงห์) ได้ให้ สร้างขึ้นใหม่ในกัมพูชา ได้แก่ เมืองพระตะบอง เมือง ศรีโสภณ และเมืองมงคลบุรี ดังปรากฏหลักฐานทั้งใน เอกสารไทย เอกสารกัมพูชาและเอกสารตะวันตกแสดงถึง คุณูปการของเจ้าพระยาบดินทรเดชา (สิงห์) ที่มีใน สงครามอานามสยามยุทธนอกเหนือจากในด้านการทำ สงครามได้เป็นอย่างดี

กลับมาดูว่าเส้นทางอะไรบ้างที่กรมทางหลวงได้รับ ภาระให้เข้าไปดูแลบำรุงรักษา มีดังนี้

- สายทางที่ 1 สายอรัญญประเทศ - พระตะบอง - สวาย ดอนแก้ว
- สายทางที่ 2 สายพระตะบอง - โพลิน
- สายทางที่ 3 สายศรีโสภณ - พิบูลสงคราม - บ้านพวก
- สายทางที่ 4 สาย 1 ไปโบลเวล์



ระยะทางที่กรมทางหลวงของเราได้รับมอบในช่วงนี้รวม 397.288 กม. อีก 2 สายที่ได้ก่อสร้างบูรณะเพิ่มเติมคือ 1. สายช่องเมฆ - เมืองเก่า - จำปาศักดิ์ (ส่วนนี้ได้คืนมาจากลาว) และ 2. สายสุรินทร์ - ช่องจอม - เกรียงศักดิ์ 2 สายนี้มีระยะทาง 113.463 กม. ระยะทางรวมทั้งสิ้น 510.751 กม.

และแล้วความยินดีปรีดาของไทยต้องสลายเมื่อญี่ปุ่นผู้ใกล้เคียงกับฝรั่งเศสให้ไทยได้พื้นที่กลับคืนมาต้องประกาศยกธงขาวยอมแพ้สงครามอย่างไม่มีเงื่อนไขเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 1945 (พ.ศ. 2488)

ต่อมาเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2489 รัฐบาลไทยตกลงคืนพื้นที่เหล่านี้ให้กับรัฐบาลฝรั่งเศสเจ้าเดิมตามสนธิสัญญาซึ่งได้กระทำกัน ณ กรุงวอชิงตัน

ลำดับ	ชื่อสาย	ระยะทาง (กม.)	สถานะ	หมายเหตุ
1	กรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา	100	เสร็จ	
2	กรุงเทพฯ - นครราชสีมา	200	เสร็จ	
3	กรุงเทพฯ - เชียงใหม่	300	เสร็จ	
4	กรุงเทพฯ - ภูเก็ต	400	เสร็จ	
5	กรุงเทพฯ - ขอนแก่น	500	เสร็จ	
6	กรุงเทพฯ - นครสวรรค์	600	เสร็จ	
7	กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี	700	เสร็จ	
8	กรุงเทพฯ - พะเยา	800	เสร็จ	
9	กรุงเทพฯ - แม่ฮ่องสอน	900	เสร็จ	
10	กรุงเทพฯ - เชียงราย	1000	เสร็จ	
11	กรุงเทพฯ - ตาก	1100	เสร็จ	
12	กรุงเทพฯ - กำแพงเพชร	1200	เสร็จ	
13	กรุงเทพฯ - พิษณุโลก	1300	เสร็จ	
14	กรุงเทพฯ - อุตรดิตถ์	1400	เสร็จ	
15	กรุงเทพฯ - แพร่	1500	เสร็จ	
16	กรุงเทพฯ - น่าน	1600	เสร็จ	
17	กรุงเทพฯ - พิจิตร	1700	เสร็จ	
18	กรุงเทพฯ - นครสวรรค์	1800	เสร็จ	
19	กรุงเทพฯ - อุทัยธานี	1900	เสร็จ	
20	กรุงเทพฯ - สิงห์บุรี	2000	เสร็จ	
21	กรุงเทพฯ - อ่างทอง	2100	เสร็จ	
22	กรุงเทพฯ - พระนครศรีอยุธยา	2200	เสร็จ	
23	กรุงเทพฯ - สุพรรณบุรี	2300	เสร็จ	
24	กรุงเทพฯ - กาญจนบุรี	2400	เสร็จ	
25	กรุงเทพฯ - นครปฐม	2500	เสร็จ	
26	กรุงเทพฯ - สมุทรสาคร	2600	เสร็จ	
27	กรุงเทพฯ - สมุทรปราการ	2700	เสร็จ	
28	กรุงเทพฯ - นครนายก	2800	เสร็จ	
29	กรุงเทพฯ - ปราจีนบุรี	2900	เสร็จ	
30	กรุงเทพฯ - สระบุรี	3000	เสร็จ	
31	กรุงเทพฯ - เพชรบูรณ์	3100	เสร็จ	
32	กรุงเทพฯ - เลย	3200	เสร็จ	
33	กรุงเทพฯ - หนองบัวลำภู	3300	เสร็จ	
34	กรุงเทพฯ - อุดรธานี	3400	เสร็จ	
35	กรุงเทพฯ - สกลนคร	3500	เสร็จ	
36	กรุงเทพฯ - นครพนม	3600	เสร็จ	
37	กรุงเทพฯ - มุกดาหาร	3700	เสร็จ	
38	กรุงเทพฯ - ยโสธร	3800	เสร็จ	
39	กรุงเทพฯ - ร้อยเอ็ด	3900	เสร็จ	
40	กรุงเทพฯ - มหาสารคาม	4000	เสร็จ	
41	กรุงเทพฯ - ชลบุรี	4100	เสร็จ	
42	กรุงเทพฯ - ระยอง	4200	เสร็จ	
43	กรุงเทพฯ - จันทบุรี	4300	เสร็จ	
44	กรุงเทพฯ - ตราด	4400	เสร็จ	
45	กรุงเทพฯ - สระแก้ว	4500	เสร็จ	
46	กรุงเทพฯ - พนมเปญ	4600	เสร็จ	
47	กรุงเทพฯ - เวียงจันทน์	4700	เสร็จ	
48	กรุงเทพฯ - หลวงพระบาง	4800	เสร็จ	
49	กรุงเทพฯ - เชียงใหม่	4900	เสร็จ	
50	กรุงเทพฯ - เชียงราย	5000	เสร็จ	

ภาพบนซ้าย ป้ายเส้นทางสาย 1 ไปโบเวลล์ **ภาพบนขวา** นายระทรง สุวรรณศรี นายช่างผู้กำกับหมวดพระตะบอง **ภาพล่าง** หนังสือคำสั่งให้นายระทรงไปดำรงตำแหน่งที่หมวดพระตะบอง ซึ่งมีขอบเขตอำนาจหน้าที่เท่ากับแขวงทางหลวงในปัจจุบัน

ต่อมาวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2489 แขวงการทางพระตะบองก็ต้องปิดตัวลงเหลือไว้ให้เป็นตำนานเราเคยมี “แขวงการทางพระตะบอง” โดยมีนายระทรง สุวรรณศรีเป็นนายช่างแขวง

บุคลากรของแขวงการทางพระตะบองนอกจากตัวนายช่างแขวงเองแล้วยังมีนายช่างตอน (นายช่างหมวด) การทางหลวงไพลินท่านหนึ่งที่เราสามารถสืบหาได้ คือนายเล็ก ดวงใจ ที่สืบหาได้เพราะเนื่องจากว่าผู้เขียนเคยไปทำหน้าที่หัวหน้าหมวดการทางเขาคิชฌกูฏ แขวงการทางจันทบุรี เลยได้รู้จักกับพี่สุสติ ดวงใจ คุณพ่อของเขาเคยไปทำหน้าที่นายช่างตอนการทางไพลิน และพี่สุสติเองก็เกิดในตอนการทางไพลิน จังหวัดพระตะบองนั่นเอง หากเป็นคดีกันเรื่องดินแดนสามารถเรียกพี่สุสติไปยืนยันได้ว่าเกิดในจังหวัดพระตะบองและจังหวัดพระตะบองครั้งหนึ่งเป็นของไทยเราพอแขวงการทางพระตะบองถูกยุบครอบครัวของพี่สุสติก็กลับมาอยู่ที่แขวงการทางจันทบุรี

คุณพ่อของพี่สุสติก็ได้มาเป็นนายช่างตอนการทางท่าแฉลบ จนเสียชีวิตขณะรับราชการเมื่อปี 2506 สิริอายุ 52 ปี

ผู้เขียนเองพยายามหาสถานที่ตั้งแขวงการทางพระตะบองเดิม อาจารย์เหลือง โกดท์ทองถิ่นก็ได้ช่วยสอบถามสถานที่ก็ได้ไปที่สำนักงานขนส่งและสาธารณสุขการพระตะบอง หน่วยงานนี้รับผิดชอบทางด้านเกี่ยวกับทางหลวงด้วย แต่เป็นที่น่าเสียดายว่าวันที่คณะเราไปหาข้อมูลวันนั้นเป็นวันหยุดราชการของเขาเหมือนกันก็ได้แต่ภาพสำนักงานและสัญลักษณ์รูปพระวิษณุ 8 กร ปางยืนถือเครื่องมือนางด้านข้าง

การที่เราพยายายอรรถยแขวงการทางพระตะบองอีกครั้ง ถ้าจะถามว่าไปพบร่องรอยอะไรเหลือไว้เป็นหลักฐานว่าไทยเราเคยได้ไปพัฒนาสร้างสรรคเอาไว้บ้าง ขอตอบว่าสิ่งแรกที่เราได้พบเห็น คือ ถนนสายอรัญประเทศ - พระตะบอง ซึ่งเป็นเส้นทางที่เจ้าพระยาบดินทรเดชา ได้สร้างไว้ตั้งแต่ พ.ศ. 2388 นับจากวันนั้นถึงวันนี้เป็นเวลา 180 ปีเต็ม แต่ทั้งสองข้างทางการปลูกสร้างอาคารบ้านเรือนก็ไม่หนาแน่นนัก ยกเว้นบริเวณใกล้ชายแดนไทยที่มีอาคารบ่อนคาสีโนเหมือนดอกเห็ด แต่ในระยะนี้ก็ชบเซาลงมากมากแล้ว ถนนเส้นทางสายปอยเปต - พระตะบอง มีบางช่วงได้พัฒนาเป็นถนนสี่เลนผิวแอสฟัลต์ ขณะนี้บางช่วงก็กำลังก่อสร้างบูรณะ

วันแรกที่ผู้เขียนพร้อมคุณฉัตรเดชเหยียบย่างข้ามแดน กัมพูชาก็มีอาจารย์เหลือง ลิม เป็นไกด์ท้องถิ่นมาคอยต้อนรับ การที่เราได้รู้จักกับอาจารย์เหลืองก็เพราะว่าไกด์ท่านนี้ได้เคยมาบริการให้กับคณะของชาวสหกรณ์ออมทรัพย์กรมทางหลวงมาทัวร์ระหว่างวันที่ 12 - 15 ธันวาคม 2567 มาครั้งหนึ่งแล้ว

บนเส้นทางสายนี้เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม พ.ศ. 2484 นายควง อภัยวงศ์ เป็นตัวแทนรัฐบาลไทยได้เดินทางไปรับโอนดินแดนด้านบูรพา ซึ่งจะมีพิธีรับโอนดินแดนกันที่ ก.ม.37 ผมบอกกับอาจารย์เหลืองว่าเมื่อถึง ก.ม.37 ช่วยแวะจอดรถให้ผมได้ลงไปเก็บภาพบริเวณนั้นเพื่อเป็นการย้อนรอย เพราะเป็นสถานที่ประวัติศาสตร์

ปรากฏว่าบริเวณนั้นมีชุมชนอาศัยอยู่ไม่มากนักแต่ก็มีอาคารโรงเรียนเก่าอยู่หนึ่งหลัง แต่ดูลักษณะอาคารแล้วไม่น่าจะเกิน 70 - 80 ปี

ต่อจากนั้นอาจารย์เหลืองก็พาไปเมืองศรีโสภณผ่านทางเมืองเก่าเพื่อไปดูสะพานเหล็กข้ามลำห้วยยาวประมาณ 60 เมตร รถเดินได้ทางเดียว แต่ตอนนี้เลิกใช้ไปแล้ว อาจารย์เหลืองบอกว่าสะพานนี้สร้างมาเร็วกว่าปีแล้ว

ตอนนี้ก็ได้ตั้งไว้เป็นพิพิธภัณฑ์กลางแจ้งไป เสร็จจากการชมสะพานแล้วช่วงนั้นก็เป็นเวลาอาหารเที่ยงพอดี อาจารย์เหลืองก็พาไปร้านอาหารของคนไทยซึ่งไปตั้งหลักฐานอยู่ที่ศรีโสภณ ร้านอาหารชื่อ ปรภายพริก นักท่องเที่ยวผ่านไปผ่านมาก็แวะรับประทานอาหารร้าน เพราะรสชาติอาหารถูกใจคนไทยอยู่แล้ว ที่จริงแล้วพูดถึงรสชาติอาหารระหว่างไทยกับกัมพูชาก็คล้าย ๆ กัน

เสร็จจากรับประทานอาหารเที่ยงเราก็ได้เดินทางเข้าพระตะบองช่วงนี้ทั้งสองข้างทางมีอาคารร้านค้าหนาแน่นดูด้วยตาก็ระยะทางจากเมืองศรีโสภณไปพระตะบอง เศรษฐกิจเขาดีใช้ได้ ทั้งนี้เพราะเมืองพระตะบองเป็นเมืองอยู่ข้าวอู่น้ำของชาวกัมพูชาเลยทีเดียวน

เมื่อเข้าเขตเมืองพระตะบองแล้วขอเอาสารของนายควง อภัยวงศ์มาบันทึกไว้เพื่อให้ผู้อ่านได้ช่วยกันรำลึกว่าครั้งหนึ่งแม่ในช่วงสั้นๆ เราก็กินดินแดนที่เสียไป กลับคืนมาซึ่งในสารมีดังนี้

“กราบเรียนท่านนายกรัฐมนตรี

วันนี้เป็นวันที่คณะกรรมการรับมอบดินแดนทางด้านบูรพาจะได้เดินทางไปรับมอบดินแดนในวันที่ 27 เดือนนี้ที่จังหวัดพระตะบอง ฉะนั้นจึงได้มาชุมนุมพร้อมกัน ณ ที่นี้ เพื่อแสดงความเคารพและอำลาก่อนที่จะออกเดินทาง ในการไปรับราชการสนองพระเดชพระคุณครั้งนี้

นายเล็ก ดวงใจ นายช่างตอน (นายช่างหมวด) การทางหลวงไพร



คณะกรรมการและผู้แทนกระทรวงต่างๆ รู้สึกเป็นเกียรติยศอย่างสูง และรู้สึกภูมิใจเป็นอย่างยิ่ง ที่ได้รับความไว้วางใจจากคณะรัฐบาล อันมีท่านนายกรัฐมนตรีเป็นประมุข พวกกระผมทั้งหลายขอให้คำรับรองในโอกาสนี้ด้วยว่าจะได้ปฏิบัติหน้าที่ของตนโดยเต็มกำลังและสติปัญญาความสามารถให้การดำเนินงานเป็นไปตามที่ได้กรุณาให้การอบรมมาแล้ว และตามความประสงค์ของรัฐบาลทุกประการ

อนึ่ง กระผมขอถือโอกาสขอบพระคุณท่านนายกรัฐมนตรีที่ได้กรุณาอบความไว้วางใจและให้เกียรติยศแต่งตั้งให้กระผมเป็นประธานอำนวยการไปในคราวนี้ การที่กระผมถือโอกาสกล่าวขอบคุณพิเศษดังนี้จะเป็นการไม่เหมาะสมอยู่บ้าง แต่เนื่องด้วยมีกรณีเกี่ยวพันอยู่ว่า เมื่อ 34 ปีมาแล้ว ท่านบิดาของกระผมได้เป็นผู้อัญเชิญธงไทยกลับสู่ประเทศไทยด้วยอาการอันองหน้าตาและในวาระนี้กระผมผู้เป็นบุตรได้มีโอกาสเชิญธงไทยกลับไปสู่ถิ่นเดิม ซึ่งกระผมรู้สึกว่าการนอกจากเป็นการสนองเกียรติประเทศชาติและรัฐบาลแล้ว ยังเป็นการสนองความปรารถนาอันแรงกล้าของท่านบิดาอีกด้วย ด้วยเหตุนี้จึงหวังว่าท่านนายกรัฐมนตรีและผู้ร่วมในคณะกรรมการคงจะกรุณาเห็นใจและให้อภัยในที่สุดนี้ เพื่อที่ไปดำเนินการตามหน้าที่ ดังที่ได้กราบเรียนมาแล้ว กระผมพร้อมด้วยคณะขอประทานกราบลา ณ บัดนี้” มาดูกันว่าในเมืองพระตะบองมีอะไรเป็นอนุสรณ์ไว้ให้กับตระกูลอภัยวงศ์และประเทศไทยไว้บ้าง

ภาพล่างซ้าย สำนักงานขนส่งและสารธารณะสวสตะบอง **ภาพล่างขวา** สะพานเหล็กข้ามลำห้วย

สถานที่แห่งแรกก็คือ ศาลาเขตพระตะบอง (คำว่าจังหวัดในภาษากัมพูชาใช้เรียกว่าเขต) หรือตึกเจ้าพระยาอภัยภูเบศร เมืองพระตะบอง

ตึกเจ้าพระยาอภัยภูเบศรตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำสังแกกินพื้นที่บริเวณกว้าง ปัจจุบันนี้มีอาคารจวนหลังใหม่มาตั้งเคียงกัน ด้านหน้าจวนเจ้าพระยาอภัยภูเบศรมีปืนใหญ่ 2 กระบอก ปืนใหญ่นี้ตามประวัติบอกว่ายามซื้อปืนใหญ่มาจากประเทศอังกฤษ เมื่อ พ.ศ. 2380 สยามซื้อมาเพื่อป้องกันเมือง 100 กว่ากระบอก เป็นปืนใหญ่ใช้บรรจุกระสุนดินดำ บริเวณกันปืนสลักเป็นอักษรไทยเขียนไว้ว่า “กระสุน 8 นิ้ว”

อาคารหลังนี้ ปัจจุบันรัฐบาลกัมพูชาใช้เป็นพิพิธภัณฑ์ภายในอาคารมีภาพของผู้นำกัมพูชาในสมัยต่าง ๆ และมีภาพขนาดใหญ่ในท่ายืนของเจ้าพระยาอภัยภูเบศร ตรงบันไดทางลง ใครจะขึ้นจะลงก็เห็นเด่นชัด

อาคารหลังนี้เริ่มสร้างปี ค.ศ. 1905 เสร็จในปี ค.ศ. 1907 พอสร้างเสร็จไทยถูกฝรั่งเศสบีบบังคับยึดเอาเมืองเสียมราฐ พระตะบอง และศรีโสภณ พอดี เป็นอันว่าเจ้าพระยาอภัยภูเบศรไม่ทันได้ใช้เลย และท่านก็ย้ายมาอยู่ที่ปราจีนบุรี และเมื่อท่านมาอยู่ที่ปราจีนบุรี ท่านก็ได้สร้างอาคารจวนผู้ว่าหลังใหม่ที่ปราจีนบุรีให้มีลักษณะรูปแบบเดียวกับที่พระตะบอง อาคารหลังที่ว่านั้นก็คือโรงพยาบาลเจ้าพระยาอภัยภูเบศร ปราจีนบุรี ในปัจจุบันนี้

แต่ถึงอย่างไรก็ดีเมื่อวันที่ 18 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ทางรัฐบาลไทยได้ช่วยเหลือโครงการซ่อมจวนผู้ว่าราชการจังหวัดพระตะบองจำนวนกว่า 1 ล้านบาท





สถานที่ต่อไปก็คือ วัดคอมเรยซอ หรือ วัดช้างเผือก เป็นวัดที่เมืองพระตะบอง จังหวัดพระตะบอง ประเทศกัมพูชา สร้างเมื่อ พ.ศ. 2447 โดยเจ้าพระยาอภัยภูเบศร (ชุ่ม อภัยวงศ์) ซึ่งขณะนั้นดำรงตำแหน่งเป็นเจ้าพระยาศุภราชวรนิพนธ์ เจ้าเมืองพระตะบอง

เมื่อผ่านซุ้มประตูวัดเข้าไปก็เห็นตราแผ่นดินในสมัยรัชกาลที่ 5 โดดเด่นเห็นอกรอบประตูด้านล่างตราแผ่นดินจะมีรูปปั้นเรื่องราวเกี่ยวกับเรื่องรามเกียรติ์ ตอนพระรามต่อสู้กับยักษ์ รูปมีอยู่รอบอุโบสถ ทั้งด้านนอกและด้านในอุโบสถ รูปปูนปั้นเหล่านั้นยังคงทนถาวรอยู่จนกระทั่งบัดนี้ และทางด้านหน้าอุโบสถก็มีรูปปั้นช้างเผือกยืนเหมือนคอยนักท่องเที่ยวจากเมืองไทย

ว่ากันตามจริงแล้ว ในพระตะบองยังมีแหล่งท่องเที่ยวทั้งโบราณสถานและวัดวาอารามเก่าแก่อีกหลายแห่งที่น่าสนใจ แต่เพื่อไม่ให้เนื้อหาในครั้งนี้นอกประเด็นไปจากเรื่องราวย้อนรอยแหวงการทางพระตะบอง ผู้เขียนจึงยังไม่ได้นำมาเล่าไว้ในที่นี้ สำหรับเรื่องนครวัด นครธม และสถานที่อื่น ๆ อาจต้องขอแยกนำเสนอในโอกาสต่อไป ซึ่งจะขอนำมาเล่าสู่กันฟังเมื่อถึงเวลาที่เหมาะสมครับ ☛



ภาพบน ด้านหน้าจวนเจ้าพระยาอภัยภูเบศร **ภาพขวา** ซุ้มประตูวัดคอมเรยซอหรือวัดช้างเผือก



แจกของ

ส่องตะเกียง 3

เรื่องเล่าที่จะช่วยเป็นแสง
นำทางชีวิตคุณให้สงบสุข
และสร้างแรงบันดาลใจ
ทั้งการทำงานและการใช้ชีวิต

ผู้เขียนมีความปรารถนาอย่างแรงกล้าที่จะให้ “แจกของส่องตะเกียง” เป็นแสงสว่างชี้นำทางการทำงานและการดำเนินชีวิต
อย่างสงบสุข ชีวิตที่ทรงคุณค่าคือ..ชีวิตที่ทำเพื่อผู้อื่นเสมอ

วันพุธที่ 6 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 48

“ชนะใจคน”

อันอ้อยตาล หวานลิ้น ก็ลิ้นชาก
ลมปากหวานหูไม่รู้หาย
เป็นความจริงผูกมิตร
ชนะใจคน “อย่าตำหนิ”
แต่ให้พูดเชิง แนะนำ หรือ สอน



วันพฤหัสบดีที่ 7 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 49

“รบกวนถามตัวเองว่า...”

ความอยากได้ กับ ความอยากให้
จิตใจอันไหน จะงดงามกว่ากัน

วันศุกร์ที่ 8 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 50

“ทัศนคติ เกี่ยวกับปัญหา”

1. ต้องหยุดตั้งคำถาม กับตัวเองว่า
“ทำไม” เช่น ทำไมเขาถึงเรา ทำไมไม่มี
ใครเข้าใจเรา ตั้งสติ เลิกถามตัวเอง
แบบนี้เสียที
2. ทุกปัญหาต้องแก้ที่ตัวเองก่อน
เพราะแก้ที่คนอื่น มันเป็นเรื่องยาก
แต่อย่าลืม อย่าโทษตัวเองว่าไม่ดี
เพราะแก้ปัญหามิได้
3. คิดว่าเจอปัญหาแบบนี้ก็ดีเหมือนกัน
จะได้เรียนรู้ ได้บทเรียน เช่น แฟนหนี
เราไป เราก็คิดว่าดีแล้ว เราจะได้เจอ
คนใหม่ที่ดีกว่า ชีวิตมีภูมิคุ้มกันดีขึ้น

วันเสาร์ที่ 9 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 51

“การเลือกคู่”

พระพุทธรองค์ สอนการเลือกคู่ ดังนี้

1. มีเหตุผล และศรัทธา เสมอกัน - กราบพระพุทธรูปทำไม เป็นแค่ทองเหลือง.... แป้ว....
2. มีความดี มีศีลเสมอกัน - นำระแวงที่สุด ช่วงนี้ทำดีผิดปกติ สงสัยมีก๊ก
3. มีจาคะเสมอกัน - ชาติก่อน เธอเกิดเป็นปลิง ดูดเงินแพนหรือเปล่า
4. มีปัญญาเสมอกัน - ปฏิบัติธรรมทำไม คนจะมองว่าบ้านเรามีปัญหาอะไร

กล่องบุญ

วันอาทิตย์ที่ 10 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 52

“โย”

สิ่งที่ควรจดจำ หากเราจะจารึกสิ่งดี ๆ ไว้ในทราย เราก็จะกลายเป็นคน ไม่รู้จักบุญคุณคน

แต่ถ้าเราจารึกสิ่งที่ไม่ดีไว้ในหิน เราก็จะกลายเป็นคน ผูกโกรธ อาฆาต

เราจะเอาอย่างไร เลือก “โย” เอาเอง

“โย” ย่อมาจาก โยนิโสมนสิการ

แปลย่อ ๆ ว่า การใช้ความคิดอย่างถูกวิธี



วันอังคารที่ 11 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 53

“คาถา 3 บท”

คาถามหาเสน่ห์ “ขอให้เราเบิกบานกับการเป็นผู้ให้”

ผู้ให้ย่อมเป็นที่รัก อยากรมีเสน่ห์ต้องเป็นผู้ให้

คาถากันน้ำตาไหล “เกิดขึ้น ตั้งอยู่ดับไป”

ใด ๆ ในโลกล้วนอนิจจัง เวลาขึ้นสูง ประสบผลสำเร็จอย่าทะนงตัว

เวลาผิดหวัง ตกต่ำ อย่าท้อแท้

คาถาหัวใจเศรษฐี “ขยันหา รักษาดี คบภักษยามิตร ใช้ชีวิตสมดุส”

ภักษยามิตร คือเพื่อนแท้ เวลาเราประมาทจะช่วยเตือน ใช้ชีวิตสมดุส ให้เดินสายกลาง อย่าสุดโต่ง

พระอาจารย์ ว. วชิรเมธี

วันอังคารที่ 12 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 54

“ทำงานเป็นทีม”

หัวใจหลักของการทำงานเป็นทีม

- ไม่ต้องเก่งที่สุด แต่ดีที่สุดในทีม สามารถทำงานร่วมกับคนอื่นได้ราบรื่น
- มีน้ำใจ ใจกว้าง ช่วยเหลือคนอื่น
- เป็นผู้นำก็ได้ เป็นผู้ตามก็ได้



วันพุธที่ 13 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 55

“คนนำเคาSw”

คนจะเคาSwเรามากขึ้น ถ้าทำ 10 ข้อนี้

1. แต่งตัวดี ถูกกาลเทศะ ไม่จำเป็นต้องใช้ของแบรนด์เนม ราคาแพง ๆ มันจะช่วยสร้างภาพลักษณ์ที่งามสง่าเพิ่มความมั่นใจมากขึ้น
2. ควบคุมอารมณ์ของตัวเองให้ดี อย่ามีปฏิกิริยาโต้ตอบทันที จะพบความยิ่งใหญ่ทั้งชีวิตส่วนตัว และการทำงาน
3. เลิกเป็นคนที่ย่างเสมอ สำหรับทุกคน หยุดทำให้ตัวเองเป็นคนพร้อมบริการตลอดเวลา
4. ให้คำชื่นชม ชื่นชอบที่ไม่คาดคิดกับคนอื่นด้วยความจริงใจ จงหาจุดชื่นชมคนอื่นให้เจอ เช่น “คุณเป็นผู้นำโดยธรรมชาติ”
5. พุดให้น้อยลงเท่ากับเปิดโอกาสให้ผู้อื่นพุดมากขึ้น ฝึกการฟังอย่างกระตือรือร้น



วันพฤหัสบดีที่ 14 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 56

“คนนำเคาSw (ต่อ)”

6. ทำตัวให้ผ่อนคลาย ทำอะไรให้ช้าลง ฝึกการอดทนรอ
7. พุดให้ช้าลง ไม่เร่งรีบจนลื่นพันกันเอง จะช่วยลดความรู้สึกกลลลน
8. กำหนดขอบเขตของตัวเองและ เครื่องครัดกับมัน เช่น เมื่อใดที่ควรพุด คำว่า “ไม่” แต่ต้องให้เกียรติ อาจจะรู้สึกอึดอัดตอนแรก เพราะไม่เคยปฏิเสธใคร
9. เลิกพยายามให้ทุกคนประทับใจ เพราะจะทำลายตัวเอง มุ่งเน้นไปที่การมีคุณค่า ดำเนินชีวิตไปตามความจริง ด้วยการสร้างคุณค่าให้ผู้อื่น
10. สบตาคนอื่น

เหตุผล

- แสดงออกถึงความมั่นใจ
- เป็นการแสดงความเคาSw
- สร้างความเชื่อมต่อ
- บ่งบอกถึงความสนใจ

วันศุกร์ที่ 15 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 57

“ยาวิเศษ”

ยิ่งอายุยืนยาวเท่าไร ก็จะเจอเรื่องสูญเสียความพลัดพรากมากเท่านั้น

ทำอย่างไรจึงจะออกจากความเศร้า ความเสียใจได้ สิ่งหนึ่งที่จะหลุดจากความเศร้าโศกหลุมดำได้ คือ คิดถึงคนอื่น ทำเพื่อผู้อื่น

การคิดถึงคนอื่น เมตตาผู้อื่น จะช่วยเยียวยาความเศร้าของเราได้

การคิดถึงคนอื่น ช่วยเหลือคนอื่น ใส่ใจคนอื่น คือ ยาวิเศษ

ความเศร้ามันเป็นปรปักษ์กับความเมตตา

พระอาจารย์ ไพศาล วิสาโล

วันเสาร์ที่ 16 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 58

“วิชาชีวิต”

วิชาชีวิต คือ วิชาที่เรียนรู้เกี่ยวกับความจริงของชีวิต วิชาชีวิต ไม่มีปิดเทอม ไม่มีหนังสือเรียน

ครู คือ ความผิดพลาด วิชาชีวิตก็ต้องมีการสอบ สอบไล่ของวิชาชีวิตคือ ความตาย

สอบไม่ได้ คือ ตกอบาย การสอบไล่ ไม่มีการบอกล่วงหน้า ต้องเตรียมพร้อมตลอดเวลา เวลาที่กำลังวังชา ต้องศึกษาวิชาชีวิต และเตรียมตัวให้พร้อมตลอดเวลา เพราะไม่มีโอกาสแก้ตัว ไม่เหมือนเรียนในมหาวิทยาลัย มีโอกาสแก้ตัวใหม่ อย่าให้เวลาผ่านไปโดยเปล่าประโยชน์ โดยเฉพาะการฝึกจิตใจ

พระอาจารย์ไพศาล วิสาโล..

วันจันทร์ที่ 18 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 60

“ชนะใจคน (ต่อ)”

1. อย่าตำหนิคนอื่นเด็ดขาด ถ้าจะตำหนิ พูดถึงความผิดของตัวเองก่อน
2. ถ้าต้องการอะไร ต้องบอกตรง ๆ ว่าจะให้เขาช่วยเหลืออะไร เพราะเท่ากับให้เขาเป็นคนสำคัญ
3. คาถาที่จะสร้างความสัมพันธ์ “ถ้าฉันอยู่ในฐานะเดียวกับเขา ฉันคงทำเหมือนเขา”
4. คนทุกคนในโลก มักจะสนใจตัวเอง เป็นสิ่งแรก
5. คนทุกคนชอบที่จะให้ใครเข้าอกเข้าใจ
6. จงกู่หน้าอีกฝ่ายอย่าซ้ำเติม
7. จงยกย่อง สนับสนุนให้กำลังใจผู้อื่น ด้วยความจริงใจ
8. อย่าพูดโอ้อวดในความสำเร็จของเรา

เดล คาร์เนกี

วันอาทิตย์ที่ 17 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 59

“ชนะใจคน”

เทคนิคการชนะใจคน

1. ยิ้มน่ารัก
2. จำชื่อคนให้ได้
3. ทำให้เขาเป็นคนสำคัญ
4. ปฏิบัติต่อผู้อื่น เช่นเดียวกับต้องการให้ผู้อื่นปฏิบัติต่อท่าน
5. อย่าโต้เถียง เพื่อเอาชนะ
6. การระงับการโต้เถียงที่ดีที่สุด คือ หลบหลีกมันเสีย
7. อย่าใช้คำพูดและไม่ทำว่าเราเหนือเขา
8. ถ้าต้องการมิตร ต้องทำให้เขามีความรู้สึกเหนือเรา
9. จงกล้าที่จะสารภาพว่าเราผิด ยอมรับผิดดีกว่าแก้ตัว

เดล คาร์เนกี

วันอังคารที่ 19 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 61

“ชีวิตเป็นเรื่องง่าย”

ชีวิตเป็นเรื่องง่าย ถ้าเรารู้เคล็ดลับ

7 วิธีมีความสุข

1. ไม่มกใหญ่ ใฝ่สูงเกินไป อยากรมาก ๆ ก็ทุกข์มาก
 - พอเป็นคนสำคัญ ชีวิตก็เป็นเรื่องยาก
2. อย่าแบ่งเวลาไปอิจฉาคนอื่น
3. อย่ามีชีวิตอยู่กับความหลัง
 - ทุกสิ่งในโลก เกิดขึ้น ตั้งอยู่ ดับไป
 - อย่าเอาความหลังมาทิ่มแทงตัวเอง
 - คว้าเดี่ยวเอื้อง คนเดี่ยวทุกข์
4. อย่าไปเปรียบเทียบกับใครเลย
5. คลายความยึดติด
6. เป็นผู้ให้เสมอ
 - การให้ เป็น Double ความสุข
 - สุขทั้งผู้ให้ และผู้รับ
7. หมั่นปลูกเมล็ดแห่งความสงบเสมอ

ครุฑี



วันพุธที่ 20 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 62

“ใคร ๆ ก็เคาสว”

คุณสมบัติที่จะทำให้ใคร ๆ ก็เคาสว
และให้เกียรติ

1. ไม่บ่นให้ใครได้ยิน
 - การบ่นไม่ช่วยทำอะไรให้ดีขึ้น
2. เชื่อมั่นในตัวเอง
 - แต่อย่าเชื่อมั่นมากจนไม่ฟังใคร
3. รับผิดชอบที่ตัวเองทำ
 - เช่นความผิดพลาด
4. รักษาคำพูด
 - พูดคำไหน คำนั้น
5. เป็นคนใจกว้าง
 - ไม่เอาเปรียบใคร
 - รับฟังความคิดเห็นของคนอื่น
 - คนใจแคบไม่มีใครชอบ นึกถึงแต่ประโยชน์ของตัวเอง
6. ควบคุมอารมณ์ของตัวเองให้ได้

Strategic Man

วันพฤหัสบดีที่ 21 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 63

“เสบ่หีของผู้สูงวัย”

1. ยิ้มง่าย อารมณ์ดี
2. พูดเฉพาะที่จำเป็น มากกว่าให้ร้ายใคร
3. แต่งตัวสมวัย
4. กั้นโลก
5. เป็นผู้ฟังที่น่ารัก
6. อยู่ใกล้แล้วอบอุ่นสบายใจ
7. คอยเรื่องกิน เรื่องสนุกสนาน
8. เป็นคนเรื่องน้อย
9. เป็นคนมีเงื่อนไขกตัญญู
10. ไม่เรียกร้องจนน่ารำคาญ

วันศุกร์ที่ 22 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 64

“ทัศนคติ”

ทัศนคติ คือ มุมมอง หรือแนวความคิดเห็น มีผลต่อชะตากรรมของเรา มีผลต่อสุขภาพจิตและกาย ทัศนคติที่ดี คือสิ่งสำคัญที่ช่วยให้คนเราผ่านช่วงเวลาที่ยากลำบากไปได้ แม้บางครั้งเราจะหลีกเลี่ยงไม่ได้แต่เราก็จะเลือกได้เสมอว่าจะรับมือกับมันอย่างไร มีความหวัง หรือจะปล่อยให้มันมาบั่นทอนกำลังใจของเรา ชีวิตของคนเรามีทั้งทุกข์และสุข จะต้องผ่านความพลัดพราก ความสูญเสีย ความเจ็บป่วยมีทั้งปัจจัยที่เราควบคุมได้ และปัจจัยที่เราควบคุมไม่ได้หน้าที่ของเราก็คือ การตั้งใจ ทำในสิ่งที่เราควบคุมได้ให้ดีที่สุด และเรียนรู้ที่จะยอมรับและปล่อยวางในสิ่งที่ควบคุมไม่ได้

“If you don't like something change it, if you can't change it. Change your attitude”

จงฤทธิ์ ส.

วันเสาร์ที่ 23 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 65

“ความจริงที่ต้องยอมรับ”

10 ข้อคิด ความจริงที่ต้องยอมรับ และก้าวผ่าน

1. มีคนไม่ชอบเราอยู่เสมอ ถามตัวเองว่า ในโลกนี้มีคนที่ไม่ถูกเกลียดบ้างไหม? คำตอบคือ ไม่มี ถือว่าเป็นเรื่องธรรมดา
2. มีคนดีกว่าเราเสมอ รู้ตัวเองว่า เราไม่ได้แข่งกับใคร
3. แต่ละคนมองเราต่างกัน
4. เราไม่ได้เจ็บคนเดียว บางครั้งพบกับ การสูญเสีย เช่น สูญเสียคนรัก ความเป็นจริงทุกคนล้วนเจอ ด้วยกันทั้งนั้น
5. เราบังคับให้คนมารักเราไม่ได้ ความรัก ไม่ได้ทำงานอย่างตรงไปตรงมา เราควรยอมรับ

วันอาทิตย์ที่ 24 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 66

“ความจริงที่ต้องยอมรับ (ต่อ)”

6. เราไม่ได้เก่งไปทุกอย่าง ทุกเรื่อง
7. เราหยุดพัก มากกว่าก้าวเดิน ชีวิตทำให้ต้องหยุดพักหลายเรื่อง เช่น ความกลัว, ความเหนื่อยล้า
8. ใช้ชีวิตคนเดียวไม่ใช่เรื่องง่าย ต้องเรียนรู้ที่จะใช้ชีวิตคนเดียว
9. การปรับตัวกับการเปลี่ยนแปลง เป็นเรื่องที่น่าอึดอัด และไม่ใช่เรื่องง่าย แต่เราจะผ่านเรื่องนี้ไปได้
10. เราทุกคนมีคุณค่าในตัวเองเสมอ

วันอาทิตย์ที่ 25 มีนาคม 2567

แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 67

“การให้เงิน”

ศิลปะการครองใจคนอย่างหนึ่ง คือ การให้เงิน ทำงานใหญ่ ขาดเงินไม่ได้ แต่ให้เงินอย่างเดียวก็ไม่ได้

ขอให้ท่านผู้อ่านได้รับความรู้ ความดี เมื่อจะเรียนรู้สิ่งใดจากผู้อื่น สิ่งที่เราต้องทำ ก็คือ ทำตัวเองให้เหมือนภาษาณะที่จะรองรับ สิ่งนั้น ๆ เสมอ 🙏



ด้วยรัก และผูกพัน
นายชู

12 เหตุผล ที่คุณควรนั่งหลับตา วันละ 10 นาที

บางทีสิ่งที่เราตามหาทั้งชีวิต แค่เราลองหลับตาและหยุดนิ่งสักพัก คุณอาจพบคำตอบที่น่าประหลาดใจ

Uวาคคนคิดว่า การนั่งสมาธิคือเรื่องของคนแก่ ของคนวัด หรือของคนว่างงาน แต่เอาจริง ๆ แค่เรายอมหยุด เพียงแค่ 10 นาทีในแต่ละวัน เราก็จะได้อะไรที่เงินซื้อไม่ได้ ลองอ่านดู ลองนั่งดู แล้วคุณจะเข้าใจ

1. หลับง่ายขึ้น ไม่ตื่นมาคิดฟุ้งซ่านตอนตีสาม หลับตาตอนกลางวัน จะทำให้หลับลึกขึ้นในตอนกลางคืน เพราะใจไม่ค้างเรื่องวุ่นวาย
2. ร่างกายแข็งแรงกว่าที่คิด ความเครียดเรื้อรังคือสาเหตุของหลายโรค สมาธิคือยาลดความเครียดที่ไม่มีผลข้างเคียง
3. หัวแล่น คิดอะไรชัดเจนขึ้น บางทีเราไม่ได้ขาดไอเดีย เราแค่คิดเสียงดังเกินไป สมาธิคือการลดเสียงรบกวนในหัว
4. ไม่เหวี่ยง ไม่หลุดง่าย ใจที่นิ่ง จะไม่ฟุ้งไปตามอารมณ์ ไม่ต้องเหนี่ยวกับคำว่า "ขอโทษนะ เมื่อกี้เราแค่หงุดหงิด"
5. ระวังความร้ายในตัวเองได้ ทุกคนมีด้านมืด การนั่งหลับตา คือการหันกลับมามองมันตรง ๆ โดยไม่ต้องกลัว
6. ไม่เครียดง่าย ไม่จมดิ่ง มันไม่ได้ทำให้เราปล่อยวางได้ทันที แต่ช่วยให้เราเห็นว่า "ไม่ต้องคิดทุกเรื่องก็ได้"
7. สุขแบบไม่ต้องรออะไร ไม่ต้องได้เงินก่อน ไม่ต้องให้ใครรักก่อน แค่นั่งเฉย ๆ ก็รู้สึกโอเคกับตัวเองได้
8. ใจอ่อนลง อ่อนโยนขึ้น คนที่เคยนั่งนิ่งจะรู้ว่า คนอื่นก็ทุกข์ ไม่ต่างจากเรา มันเลยใจเย็นกับเขาได้มากขึ้น
9. กลับตัวกลับใจได้ง่ายกว่าเดิม ใคร ๆ ก็เคยหลงผิด แค่อ่านั่งนิ่ง ๆ กับความจริง เราก็เริ่มเปลี่ยนได้แล้ว
10. เวลาจะตาย ไม่ฟุ้งซ่าน อันนี้ไม่ใช่เรื่องไกลตัว ใครเคยเห็น คนใกล้ตายจะรู้ว่า "จิตสุดท้าย" สำคัญกว่าทรัพย์สินที่เหลือไว้
11. ชีวิตมันค่อย ๆ ดีขึ้นแบบไม่รู้ตัว ไม่ต้องมีดวง ไม่ต้องมีบุญ แค่ใจแน่วชีวิตก็ไม่โง่
12. มันเป็นบุญที่ง่ายที่สุดในโลก ไม่ต้องถวายเป็นบุญอะไร ไม่ต้องไปไกล แค่หลับตาเฉย ๆ วันละ 10 นาที ก็เป็นกุศลแล้ว ✚







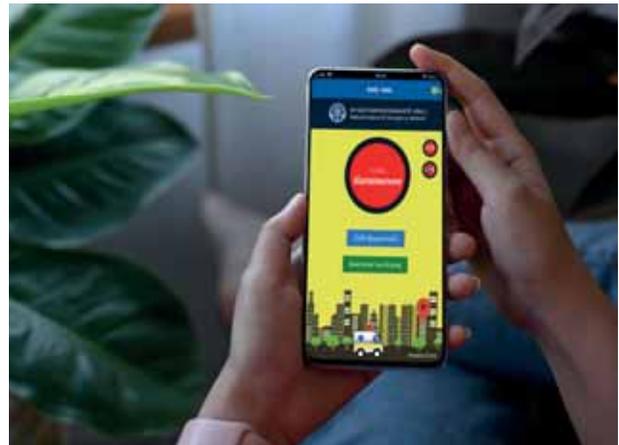
แนวทางการดูแล สุขภาพตัวเอง ฉบับเข้าใจง่าย

เรียนรู้เรื่องสุขภาพดีด้วยตนเอง ผ่านสาระจากหนังสือ “คัมภีร์สุขภาพดี”
ที่อ่านง่าย เข้าใจได้ และนำไปใช้ได้จริงในชีวิตประจำวัน

ทางหลวงชนวนอ่านประจำวารสารฉบับนี้ ผู้เขียนมีโอกาสได้รับชมรายการโทรทัศน์ด้านสุขภาพรายการหนึ่ง ซึ่งมีนายแพทย์สันต์ ใจยอดศิลป์ เป็นแขกรับเชิญในรายการ โดยท่านได้ให้ความรู้เกี่ยวกับสุขภาพและโรคภัยไข้เจ็บอย่างน่าสนใจและเป็นประโยชน์ยิ่ง ผู้เขียนเชื่อว่าสมาชิกหลายท่านคงเคยเห็นหรือได้อ่านบทความหรือข้อเขียนของคุณหมอสันต์ ผ่านสื่อต่าง ๆ มาแล้วไม่มากก็น้อย ซึ่งล้วนแล้วแต่นำเสนอข้อมูลด้านสุขภาพในลักษณะที่เข้าใจง่ายและชวนติดตาม

ขณะพูดคุยในรายการ คุณหมอได้กล่าวถึงหนังสือเล่มหนึ่งชื่อว่า “คัมภีร์สุขภาพดี (Healthy Life Bible)” ผู้เขียนเห็นว่าเป็นหนังสือที่เปี่ยมด้วยสาระความรู้ด้านสุขภาพที่น่าสนใจและเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง จึงไม่รอช้าที่จะสั่งซื้อมาศึกษาเพิ่มเติม และขอแนะนำสาระสำคัญจากหนังสือเล่มนี้มาถ่ายทอดให้แก่ท่านสมาชิกได้รับทราบ

หนังสือ “คัมภีร์สุขภาพดีสุขภาพดีได้ง่าย ๆ ด้วยตนเอง” เขียนโดย นพ.สันต์ ใจยอดศิลป์ (หมอสันต์) และ พญ.ดร.พิจิตา วัชรารักษา (หมอมาย) โดยฉบับที่ผู้เขียนนำมาใช้อ้างอิงในครั้งนี้เป็นฉบับพิมพ์ ครั้งที่ 3 เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2567 จำนวน 4,000 เล่ม เขียนคำนิยมโดยคุณบัณฑิต ล่ำซำ มีทั้งสิ้น 8 บท จำนวน 422 หน้า มีภาพสีประกอบสวยงาม ในที่นี้ผู้เขียนจะสรุปสาระสำคัญในแต่บท โดยสังเขป ดังนี้



บทที่ 1 ทำอย่างไรเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉินทางการแพทย์

ในกรณีที่มีแอปพลิเคชัน EMS 1669 ในโทรศัพท์ ให้เปิดแอปพลิเคชันแล้วกดปุ่มสีแดง เรียกรถพยาบาล แอปพลิเคชันจะแจ้งพิกัดตำแหน่งของผู้เรียกไปยังศูนย์ฉุกเฉินทันที ดังนั้นถ้าเป็นไปได้ขอให้สมาชิกทุกท่านโหลดแอปพลิเคชัน EMS 1669 ไว้ในมือถือ ในกรณีไม่มีแอปฯ ให้โทรศัพท์ไปที่หมายเลข 1669 แล้วแจ้งเหตุตามลำดับดังนี้

- 1) แจ้งว่ามีใคร เป็นอะไร โดยบอกอาการสำคัญ
- 2) แจ้งที่อยู่ ถนน ตรอก ซอย อย่างละเอียด
- 3) แจ้งข้อมูลเพิ่มเติม เช่น เพศ อายุ อาการ จำนวนผู้ป่วย

- 4) แจ้งระดับความรู้สึกตัวของผู้ป่วย (หมดสติหรือไม่)
- 5) แจ้งชื่อและเบอร์โทรศัพท์ ของผู้แจ้งเหตุ
- 6) ให้การช่วยเหลือ ตามคำแนะนำ
- 7) รอรรถฉุกเฉินมารับ

โรคภัยที่อาจเกิดกรณีฉุกเฉิน เช่น เจ็บหน้าอกแบบเฉียบพลัน อัมพาตเฉียบพลัน หน้ามืด เป็นลม เป็นตะคริว ปวดท้องเฉียบพลัน กินสารพิษ กระจกหัก การยกย้ายผู้บาดเจ็บ จมน้ำ สัตว์มีพิษกัด แมลงตอย ไฟฟ้าดูด ฯลฯ โดยในหนังสือคุณหมอได้อธิบายลักษณะอาการของแต่ละโรคพร้อมด้วยวิธีการป้องกันและการรักษาไว้ทั้งหมดโดยละเอียด



บทที่ 2 ทำความเข้าใจกลไกการเกิดโรคเรื้อรังแบบไม่ต่อเนื่อง

1) ชุมชนจุลชีพในร่างกายหรือที่เรียกว่า Microbiome ที่อาศัยอยู่ในช่องปากและลำไส้ของเราประกอบด้วยจุลชีพหลากหลายชนิดทั้งแบคทีเรียและไวรัส เชื้อรา ยีสต์ ซึ่งบางครั้งจะมีขนาดเล็กมาก จุลชีพเหล่านี้มีความสำคัญกับเซลล์ของระบบต่างๆ ในร่างกายของเราโดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบภูมิคุ้มกันโรคเรื้อรังเกือบทุกชนิดมีความเกี่ยวข้องกับแบคทีเรียในลำไส้เราเอง แบคทีเรียพวกนี้สามารถสื่อสารกับเซลล์สมอง เซลล์ผิวหนัง เซลล์เส้นผม เช่นพบว่าผู้ป่วยที่กินอาหารมีกากมากกว่า จะมีจุลินทรีย์ในลำไส้ที่หลากหลายมากกว่าผู้ป่วยที่กินอาหารมีกากน้อย เป็นต้น ดังนั้นการกินอาหารที่มีกากใยจึงเป็นประโยชน์ต่อจุลชีพในร่างกาย โดยมีคำแนะนำดังนี้

- 1) กินพืชให้หลากหลาย โดยเฉพาะถั่วต่าง ๆ
- 2) กินอาหารที่มีจุลินทรีย์ตัวเป็น ๆ เช่น นมเปรี้ยว เต้าหู้ ผลไม้ดอง และพวยายามหลีกเลี่ยงอาหารที่ผลิตผ่านกระบวนการอุตสาหกรรม เช่น

อาหารสำเร็จรูปในซอง อาหารในกระป๋อง เนื่องจากอาหารเหล่านี้ ส่วนใหญ่จะมีสารกันบูด สารแต่งสี สารแต่งรส สารแต่งกลิ่น เป็นต้น

2) อนุมูลอิสระและสารต้านอนุมูลอิสระ ธรรมชาติของโมเลกุลประกอบด้วยอิเล็กตรอนที่เคลื่อนที่อยู่ในวงโคจรชั้นนอกสุด อิเล็กตรอนจะอยู่กันเป็นคู่ หากอิเล็กตรอนถูกดึงออกไปเพียงหนึ่งตัว โมเลกุลนั้นจะกลายเป็นอนุมูลอิสระซึ่งมันจะไม่อยู่นิ่งมันจะวิ่งหาอิเล็กตรอนของโมเลกุลอื่น ดังนั้นอนุมูลอิสระจึงเป็นตัวร้ายที่มีปฏิกิริยาทำลายโมเลกุลปกติที่อยู่ใกล้ ๆ ซึ่งเหตุการณ์แบบนี้จะเกิดขึ้นในร่างกายของเรามีผลทำให้เซลล์นั้นแก่เร็วและตายไป ซึ่งเป็นสาเหตุของการเกิดโรคเรื้อรังตามมา

ในขณะที่เดียวกันร่างกายสามารถสร้างสารต้านอนุมูลอิสระขึ้นมาได้เช่นกัน โดยการกินอาหารและแร่ธาตุต่างๆ โดยเฉพาะการกินอาหารจากพืชที่หลากหลาย หลากรส รวมทั้งการลดภาวะความเครียด การใช้ชีวิตกลางแจ้ง ให้ได้รับแสงแดด สิ่งเหล่านี้จะเป็นปัจจัยช่วยไม่ให้เกิดโรคเรื้อรังผ่านกลไก การต้านอนุมูลอิสระและในบทที่ 2 นี้ยังได้กล่าวถึงการอักเสบในร่างกาย (โรคหลอดเลือดแข็ง) การเสียดุลยภาพของประสาทอัตโนมัติและการติดต่ออินซูลิน เป็นต้น



บทที่ 3 สุขภาพดีด้วยตนเอง

ในบทนี้คุณหมอได้แบ่งวิธีการที่จะทำให้สุขภาพดีด้วยตนเองออกเป็น 9 ข้อ ประกอบด้วย

- 1) โภชนาศาสตร์สมัยใหม่ กล่าวถึงการกินคาร์โบไฮเดรต อาหารที่มีเส้นใย เรียนรู้เกี่ยวกับไขมันในอาหาร คอเรสเตอรอลคืออะไร เรียนรู้เกี่ยวกับโปรตีน วิตามิน แร่ธาตุ การดื่มน้ำ การนับแคลอรี และโภชนาการสำหรับแม่และเด็ก

- 2) การออกกำลังกาย ประกอบด้วย ชนิดของการออกกำลังกาย มาตรฐานของการออกกำลังกาย การประเมินตนเองก่อนออกกำลังกาย ประโยชน์ของการออกกำลังกาย ความปลอดภัยในการออกกำลังกาย รวมทั้งตัวอย่างของการออกกำลังกาย ในประเภทต่าง ๆ
- 3) การจัดการความเครียด ด้วยวิธีการต่าง ๆ เช่น เทคนิคการวางความคิดแบบง่าย เทคนิคการตัดกระแสความคิด เทคนิคการสอบสวนและลงทะเบียนความคิด การฝึกสมาธิ เป็นต้น
- 4) การนอนหลับ ประกอบด้วย ความสำคัญของการนอนหลับ ระยะเวลาที่เหมาะสมในการนอนหลับ สารและยาที่ช่วยส่งเสริมการนอนหลับ รวมถึงสุขบัญญัติสำหรับการนอนหลับที่ดี
- 5) การสร้างสัมพันธภาพที่ดีกับคนรอบข้าง คุณหมอได้กล่าวถึงว่า การมีสัมพันธภาพที่ดี ต้องเริ่มจากตัวเราเองก่อนเป็นลำดับแรก
- 6) ดัชนีสุขภาพที่จำเป็นมี 8 ตัว ประกอบด้วย ดัชนีมวลกาย ความดันเลือด ไขมันในเลือด น้ำตาลในเลือด จำนวนผักผลไม้ที่กินต่อวัน เวลาที่ใช้ในการออกกำลังกายต่อสัปดาห์ การไม่สูบบุหรี่ การนอนหลับ
- 7) การสร้างนิสัยใหม่ ประกอบด้วย 4 ขั้นตอนคือ
 - 1) สำรวจพฤติกรรมดี ๆ ที่เป็นไปได้ เช่น จะเดินให้ได้วันละ 10,000 ก้าว จะดื่มน้ำอย่างน้อยวันละ 8 แก้ว นั่งสมาธิวันละ 30 นาที อ่านหนังสือวันละ 10 หน้า ฯลฯ เป็นต้น
 - 2) เลือกกิจกรรมที่ดี มีประโยชน์จากข้อ 1 ขึ้นมา ทำก่อน เลือกที่ทำง่ายและได้ผลแรง
 - 3) ลงมือทำทันที
 - 4) การเฉลิมฉลอง เป็นการให้รางวัล ให้กำลังใจตนเองเมื่อทำกิจกรรมนั้นสำเร็จ
- 8) การตรวจสุขภาพประจำปีและการฉีดวัคซีน นอกจากการดูแลสุขภาพง่าย ๆ 7 ประการแล้ว การตรวจสุขภาพประจำปีก็มีความสำคัญ เพราะการค้นพบโรคภัยต่าง ๆ เสียก่อนจะช่วยลดอัตราการเจ็บป่วยลงได้ การฉีดวัคซีนสำหรับผู้ใหญ่นั้นมีหลายตัวที่จำเป็น เช่น วัคซีนไขหวัดใหญ่ วัคซีนป้องกันมะเร็งปากมดลูก วัคซีนงูสวัด วัคซีนป้องกันปอดอักเสบ วัคซีนป้องกันคอตีบ ไอกรน บาดทะยัก เป็นต้น

9) ระยะเวลาสุดท้ายของชีวิต เมื่อเข้าสู่วัยสูงอายุ วงการแพทย์จัดระบบดูแลผู้สูงอายุ นอกโรงพยาบาลเป็น 3 ระดับคือ

- 1) ระยะไม่พึ่งพา ยังสามารถดูแลตัวเองได้ 100 เปอร์เซ็นต์
- 2) ระยะกึ่งพึ่งพา เริ่มสูญเสียความสามารถบางอย่างต้องพึ่งพาผู้อื่นให้ช่วยเหลือเช่น ขับรถไม่ได้กดโทรศัพท์ไม่ได้ ทำอาหารเองไม่ได้ ซักผ้าทำความสะอาดบ้านไม่ได้ เป็นต้น
- 3) ระยะพึ่งพา คือไม่สามารถทำกิจขั้นพื้นฐานประจำวัน เช่น การอาบน้ำ การแต่งตัว การกินอาหาร การขับถ่าย การเดิน ต้องมีผู้ดูแลและช่วยเหลือตลอดเวลา



บทที่ 4 การพลิกผันโรคเรื้อรังด้วยตนเอง

ในบทนี้คุณหมอจะอธิบายว่าโรคเรื้อรังต่าง ๆ นั้นสามารถดูแลรักษาและป้องกันด้วยตัวเองได้ประกอบด้วย 10 โรคที่สำคัญคือ โรคหลอดเลือด โรคหัวใจขาดเลือด โรคความดันเลือดสูง โรคเบาหวาน โรคไขมันในเลือดสูง โรคอัมพาต โรคสมองเสื่อมและอัลไซเมอร์ โรคมะเร็ง โรคอ้วน โรคไตเรื้อรัง ซึ่งในแต่ละโรคนั้น คุณหมออธิบายอย่างละเอียด ทำให้หน้ากระดาษไม่พอที่จะสรุปออกมาได้ ตัวอย่างเช่น โรคเบาหวาน คุณหมอจะอธิบายตามประเด็นต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นโรคเบาหวานคืออะไร การรักษาโรคเบาหวานด้วยตนเอง ชนิดของโรคเบาหวาน ยารักษาโรคเบาหวาน ปัจจัยเสี่ยงของการเป็นเบาหวาน ความเชื่อผิด ๆ เกี่ยวกับโรคเบาหวาน อาการของโรคเบาหวาน รวมไปถึงการลดและเลิกยารักษาโรคเบาหวาน

วารสารทางหลวงเล่มนี้สรุปมาได้ 4 บทหมดโควตาของหน้ากระดาษแล้วครับ ขอให้ท่านสมาชิกโปรดติดตามในเล่มต่อไปอีก 4 บท แล้วพบกันฉบับต่อไปครับ 🙏

ละเมิด คืออะไร?

เมื่อการกระทำของบุคคลใด ไม่ว่าจะตั้งใจหรือไม่ ได้ก่อเกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น ย่อมนำมาซึ่งความรับผิดชอบตามกฎหมาย มาทำความเข้าใจความหมาย หลักเกณฑ์ และบทลงโทษของการละเมิดในแต่ละกรณี เพื่อปกป้องสิทธิของตนเองและไม่ละเมิดสิทธิของผู้อื่นโดยไม่รู้ตัว

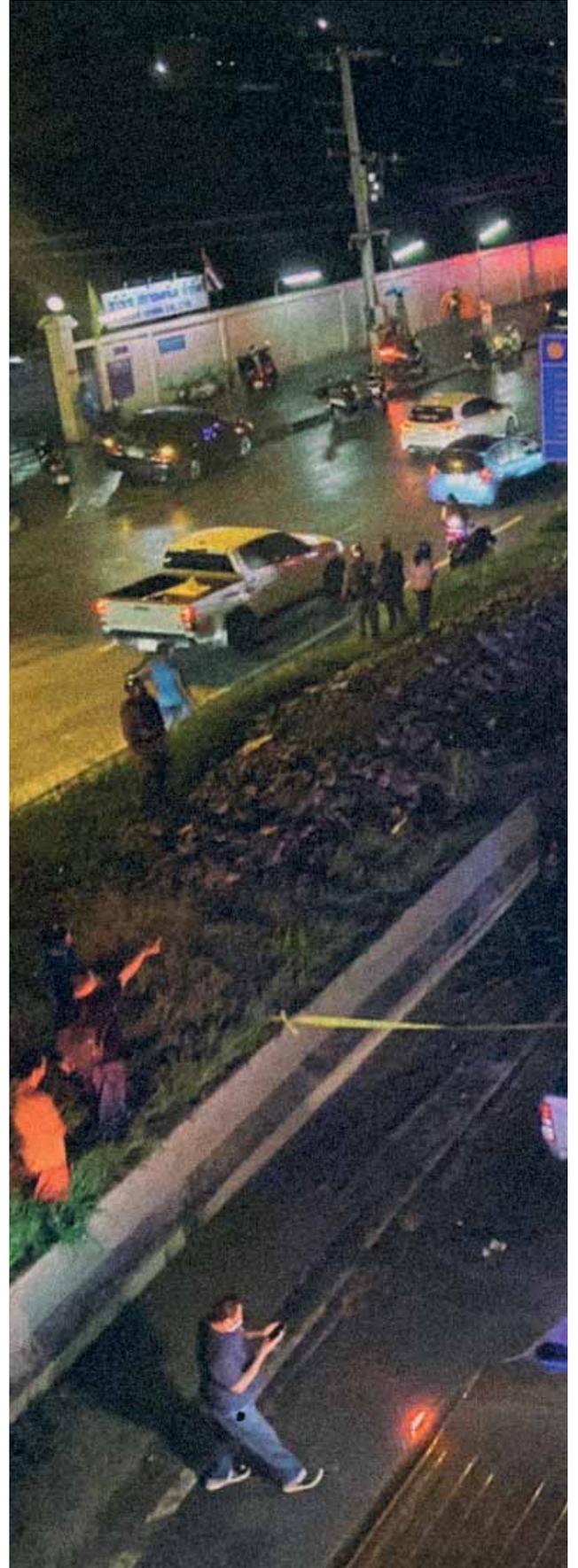
การอยู่ร่วมกันในสังคมจำเป็นต้องมีข้อตกลงกฎหมาย และจริยธรรม เพื่อให้เกิดความสงบเรียบร้อยและเป็นธรรมต่อทุกฝ่าย แต่เมื่อบุคคลหนึ่งฝ่าฝืนสิทธิของผู้อื่น ไม่ว่าจะโดยเจตนาหรือไม่ก็ตาม สิ่งนั้นเรียกว่า “การละเมิด” ซึ่งสามารถเกิดขึ้นได้หลากหลายรูปแบบ

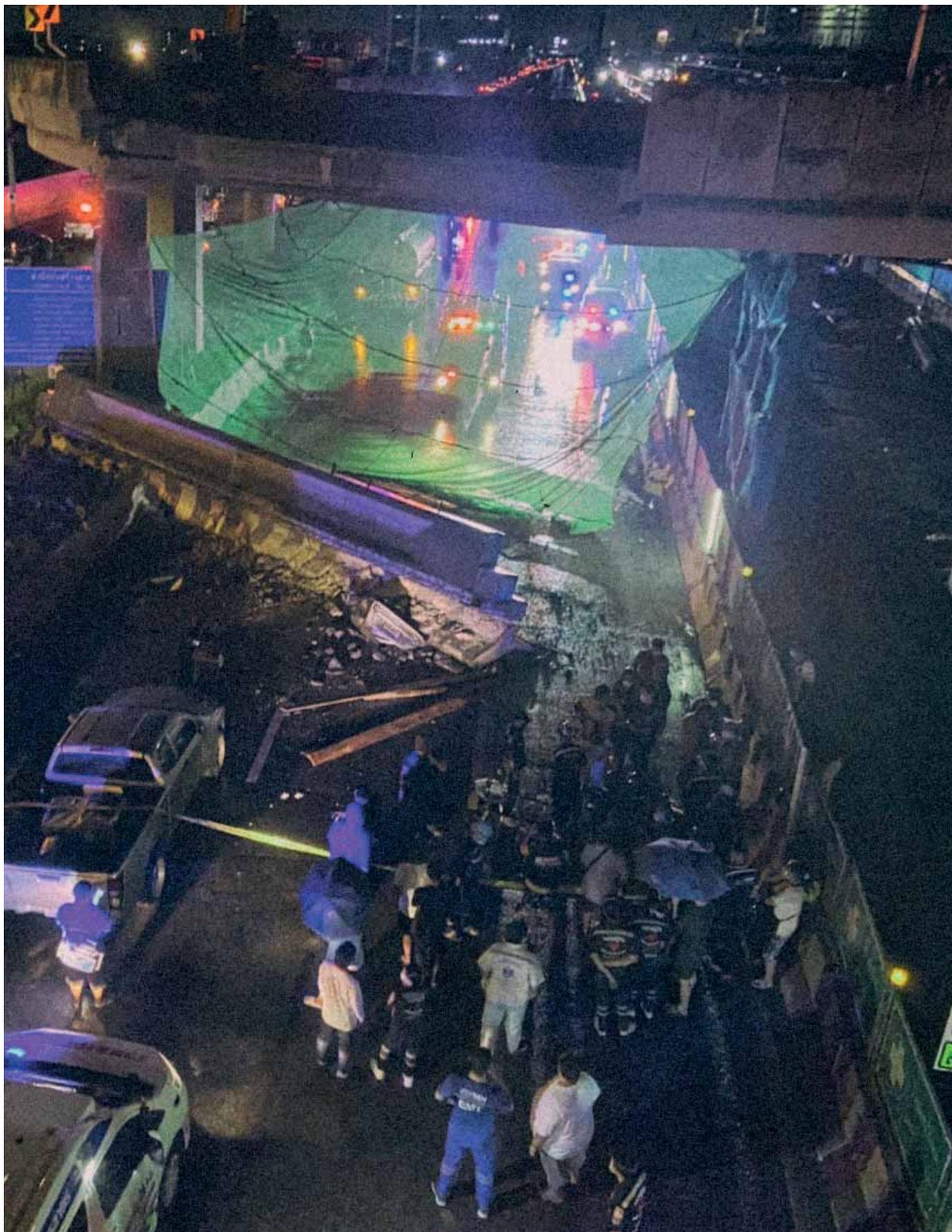
ความหมายของการละเมิด

คำว่า “ละเมิด” เป็นคำทางกฎหมาย ที่หมายถึง การที่บุคคลหนึ่งกระทำการใด ๆ โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ และทำให้เกิดความเสียหาย ไม่ว่าจะต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน เสรีภาพ หรือชื่อเสียงของผู้อื่น

หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”





หลักเกณฑ์ในการพิจารณาว่าการกระทำใดเป็นการกระทำละเมิดมี 3 ประการ คือ

1. ต้องเป็นการกระทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย
2. ต้องเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ
3. เป็นเหตุให้บุคคลอื่นนั้นได้รับความเสียหาย

จากบทบัญญัติมาตรา 420 สามารถแยกหลักเกณฑ์การกระทำละเมิดได้ดังนี้

1. กระทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย

กระทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายหมายถึงการกระทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายด้วยการฝ่าฝืนต่อกฎหมายที่ห้ามไว้ หรือละเว้นไม่กระทำในสิ่งที่กฎหมายบัญญัติให้กระทำหรือตนมีหน้าที่ตามกฎหมายต้องกระทำ เช่น ฆ่าผู้อื่นตาย ทำร้ายร่างกายผู้อื่น ขับรถโดยประมาทชนผู้อื่นได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต เป็นต้น

บุคคลอื่น อาจหมายถึง หน่วยงานของรัฐหรือบุคคลภายนอกที่เป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้

2. กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

กระทำโดยจงใจ คือ การกระทำโดยรู้สำนึกและในขณะที่เดียวกันรู้ว่าจะทำให้เขาเสียหาย เช่น เจตนาฆ่าหรือเจตนาทำร้าย เจตนาทำให้เสียทรัพย์ เป็นต้น

กระทำโดยประมาทเลินเล่อหมายถึงกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจะต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวัง เช่นว่านั้นได้แต่หาได้ใช้เพียงพอไม่ เช่น นาย ก. ขับรถยนต์ไปในถนนที่มีผู้คนเดินอยู่มากมายด้วยความรวดเร็วและไม่ได้ให้สัญญาณแตรแล้วเกิดเฉี่ยวชนถูกคนเดินถนนได้รับบาดเจ็บ จึงถือว่านาย ก. กระทำละเมิดโดยประมาทเลินเล่อ

3. ทำให้บุคคลอื่นเสียหาย

ความเสียหายนี้หมายถึง ความเสียหายที่เขาถึงแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ได้ และจะต้องเป็นความเสียหายที่เป็นผลโดยตรงจากการกระทำนั้น

บทลงโทษและการชดใช้

ผู้ที่กระทำละเมิดจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหาย ซึ่งอาจรวมถึง

- ค่ารักษาพยาบาล
- ค่าเสียหายจากการขาดรายได้
- ค่าทดแทนความเจ็บปวดทางจิตใจ
- ค่าซ่อมแซมหรือเปลี่ยนทรัพย์สิน



การที่บุคคลกระทำการใด ๆ โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งเป็นการละเมิดต่อสิทธิของผู้อื่น และทำให้เกิดความเสียหาย จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมาย

บทสรุป

“การละเมิด” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองสิทธิและทรัพย์สินของบุคคลจากการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ไม่ว่าจะเกิดจากเจตนาหรือเกิดจากความประมาท หากมีความเสียหายเกิดขึ้น ผู้ที่กระทำละเมิดจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมาย

ในส่วนของการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่ของรัฐ

ในระบบราชการ เจ้าหน้าที่ของรัฐมีหน้าที่ใช้อำนาจตามกฎหมายเพื่อบริการประชาชนและบริหารกิจการของประเทศ แต่หากการใช้อำนาจนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชน ไม่ว่าจะโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ



การกระทำดังกล่าวอาจถือเป็น “การละเมิดของเจ้าหน้าที่ของรัฐ” ซึ่งกฎหมายกำหนดให้รัฐต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539

กฎหมายฉบับนี้บัญญัติขึ้นเพื่อคุ้มครองประชาชนที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำของเจ้าหน้าที่ของรัฐ โดยกำหนดให้ “หน่วยงานของรัฐ” เป็นผู้รับผิดชอบแทนเจ้าหน้าที่ เว้นแต่จะมีกรณีที่เจ้าหน้าที่จงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง

“การละเมิด” ตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 เป็นกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับด้วยเหตุผลว่า “การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่มิได้เป็นไปเพื่อประโยชน์เฉพาะตัว ในการดำเนินงานบางครั้งอาจเกิดความเสียหายขึ้นด้วยความไม่ตั้งใจและผิดพลาดเล็กน้อยแต่กลับต้องรับผิดชอบเป็นการเฉพาะตัว” และที่ผ่านมายังใช้หลักของลูกหนี้ร่วมทำให้เจ้าหน้าที่ต้องร่วมรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่นด้วย ซึ่งเป็นระบบที่มุ่งจะให้ได้รับเงินชดเชยค่าเสียหายอย่างครบถ้วนโดยไม่คำนึงถึงความผิดที่แท้จริงที่เกิดขึ้นกับแต่ละบุคคล จึงก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม และยังเป็นภาระบั่นทอนขวัญกำลังใจ

ของเจ้าหน้าที่จนบางครั้งเป็นปัญหาในการบริหารงาน เพราะเจ้าหน้าที่ไม่กล้าตัดสินใจในการทำงานเท่าที่ควร ดังนั้น กฎหมายฉบับนี้จึงสมควรให้เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบละเมิด ในการปฏิบัติหน้าที่เฉพาะเมื่อเป็นการจงใจให้เกิดความเสียหายหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น และให้แบ่งแยกความรับผิดของแต่ละคน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและเพิ่มพูนประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของรัฐ

ดังนั้น การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในหน้าที่ของตนนั้น หากเกิดความเสียหายเกิดขึ้นเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานจะได้รับการคุ้มครองตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 แต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติหน้าที่นั้นต้องไม่ได้เกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าหน้าที่ การที่มีกฎหมายให้ความคุ้มครองแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานตามหน้าที่ดังกล่าวนี้ เนื่องจากในการปฏิบัติหน้าที่ราชการ บางกรณีอาจมีโอกาสที่จะเกิดความผิดพลาดหรือ “เป็นเหตุสุดวิสัย” โดยมิได้เกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงส่งผลให้เกิดความเสียหาย

ความแตกต่างระหว่างการทำละเมิดของบุคคลธรรมดากับการทำละเมิดของเจ้าหน้าที่

ความรับผิดทางละเมิดของบุคคลทั่วไปตามกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น” กล่าวคือ เป็นการกระทำ (หรืองดเว้นการกระทำ) ในกรณีที่มีหน้าที่ต้องกระทำ) ไม่ว่าผู้กระทำจะจงใจหรือกระทำโดยประมาทเลินเล่อ หากเป็นการกระทำโดยไม่มีอำนาจ หรือไม่มีสิทธิ หรือทำโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และการกระทำนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น ไม่ว่าจะเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด ถือได้ว่าผู้นั้นกระทำละเมิดต่อบุคคลอื่น

แต่หากเป็นกรณีเจ้าหน้าที่ของรัฐ กระทำละเมิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิด ของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 จะแตกต่างออกไป บางกรณีเจ้าหน้าที่ผู้ทำละเมิดอาจไม่ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนด้วย



ตนเอง หรือบางกรณีต้องชดใช้สินไหมทดแทนดังกล่าว โดยที่หน่วยงานของรัฐใช้สิทธิไล่เบียด เป็นต้น

การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ประกอบด้วย หลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- ผู้กระทำจะต้องเป็น “เจ้าหน้าที่ของรัฐ” ซึ่งเป็นไปตามนิยามของมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539
 - การกระทำละเมิดโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐในการปฏิบัติหน้าที่ ต้องเป็นการปฏิบัติหน้าที่ของตนตามกฎหมาย หรือตามที่ได้รับมอบหมายเท่านั้น
 - มีการกระทำครบองค์ประกอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ซึ่งรวมถึงการงดเว้นการกระทำ หรือการละเว้นการกระทำด้วย
- หน่วยงานของรัฐต้องเป็นผู้รับผิดชอบก่อน ตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539

ถ้าการกระทำละเมิด “เกิดจากเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่” หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดนั้น หมายความว่า เมื่อเจ้าหน้าที่ของรัฐทำการละเมิดต่อประชาชนในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ หน่วยงานต้นสังกัดจะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้เสียหายก่อน

เมื่อหน่วยงานรัฐได้ชดใช้ค่าเสียหายให้ผู้เสียหายแล้ว หากปรากฏว่าเจ้าหน้าที่มีความผิดหน่วยงานจึงสามารถไล่เบียดเรียกเงินคืนจากเจ้าหน้าที่ได้ตามสัดส่วนที่พิจารณาไว้

เจ้าหน้าที่จะรับผิดชอบในกรณีใด ?

ตามมาตรา 10 “หน่วยงานของรัฐมีสิทธิโอนสิทธิเรียกร้องเอาคืนเจ้าหน้าที่ได้ หากการกระทำของเจ้าหน้าที่เป็นการจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง” กล่าวคือ หากเจ้าหน้าที่จงใจทำผิด หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หน่วยงานสามารถ เรียกเงินคืน (ไล่เบียด) จากเจ้าหน้าที่ได้

การไล่เบียดตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539

เมื่อหน่วยงานรัฐได้ชดใช้ค่าเสียหายให้ผู้เสียหายแล้ว หากปรากฏว่าเจ้าหน้าที่มีความผิดหน่วยงานจึงสามารถไล่เบียดเรียกเงินคืนจากเจ้าหน้าที่ได้ตามสัดส่วนที่พิจารณาไว้

แนวทางการกำหนดสัดส่วนความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่

ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ได้กระทำละเมิดต่อหน่วยงานของรัฐหรือกระทำละเมิดต่อบุคคลภายนอก โดยเป็นการกระทำในการปฏิบัติหน้าที่และได้กระทำด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง เป็นเหตุให้เจ้าหน้าที่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน หน่วยงานของรัฐสามารถเรียกให้เจ้าหน้าที่ ผู้ทำละเมิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ตามกฎหมาย ส่วนเจ้าหน้าที่จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพียงใดนั้นให้พิจารณาตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539

ในส่วนการพิจารณาความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่หน่วยงานของรัฐอาจพิจารณาโดยคำนึงถึงระดับความร้ายแรงแห่งการกระทำ และความเป็นธรรมในแต่ละกรณีเป็นเกณฑ์โดยมิต้องใช้สิทธิเรียกให้ใช้เต็มจำนวนความเสียหาย ตามมาตรา 8 วรรค 2

และถ้าการละเมิดเกิดจากความผิดหรือความบกพร่องของหน่วยงานของรัฐหรือระบบการดำเนินงานส่วนรวมให้หักส่วนแห่งความรับผิดดังกล่าวออกด้วยตามมาตรา 8 วรรค 3 แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 แล้วจึงนำความเสียหายที่ลดส่วนและ/หรือหักส่วนแล้ว มาพิจารณาความรับผิดให้เหมาะสมตามพฤติการณ์ของเจ้าหน้าที่แต่ละราย โดยใช้แนวทางการกำหนดสัดส่วนดังกล่าวประกอบการพิจารณา

ในกรณีที่การละเมิดเกิดจากเจ้าหน้าที่หลายคน มิให้นำหลักเรื่องลูกหนี้ร่วมมาใช้บังคับและเจ้าหน้าที่แต่ละคนต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะส่วนของตนเท่านั้น

ตัวอย่างที่น่าสนใจ

กรมทางหลวงโดยศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 3 (ปทุมธานี) ได้มีประกาศทำการปิดซ่อมพื้นสะพานกลับรถถนนพระราม 2 (สะพานกลับรถหน้าโรงพยาบาลวิภาวดีรังสิต) หรือทางหลวงหมายเลข 35 ตอนสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนฝั่งตะวันตก - นาโคก บริเวณกิโลเมตรที่ 34+000 (เข้ากรุงเทพมหานคร) เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2565 เวลาประมาณ 20.30 นาฬิกา นางสาวสุวรรณีได้ขับรถยนต์ผ่านมาบริเวณที่มีการปิดซ่อมพื้นสะพานกลับรถถนนพระราม 2 ปรากฏว่าคานปูนสะพานกลับรถดังกล่าวหล่นทับรถยนต์ของนางสาวสุวรรณีทำให้รถยนต์ได้รับความเสียหายทั้งคัน และนางสาวสุวรรณีถึงแก่

ความตาย ซึ่งสาเหตุของการเกิดเหตุคานสะพานลอยกลับรถร่วงหล่นนั้นคาดว่าเกิดจากการรื้อพื้นสะพานและสูญเสียกำลังยึดรั้งบางส่วนที่ได้รับจากเหล็กบนและล่างของคานขวางเป็นสาเหตุทำให้เกิดการร่วงหล่นของคาน I-Girder ตัวริม ซึ่งอุบัติเหตุดังกล่าวเกิดจากการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงด้วยความประมาทเลินเล่อเนื่องจากไม่มีเหล็กเส้นยึดเหนี่ยวคานปูนระหว่งการรื้อสะพานทำให้เกิดแรงบิดที่คานตัวริมจึงหลุดออก และร่วงหล่นลงมา หากเหล็กเสริมคานขวางมีการยึดรั้งเพียงพอและการก่อสร้างเป็นไปตามแบบก่อสร้าง ก็จะสามารถยึดรั้งไม่ให้คานร่วงหล่นลงมาได้และไม่ทำให้คานปูนสะพานกลับรถถล่มเป็นเหตุให้นางสาวสุวรรณีถึงแก่ความตาย ซึ่งในขณะที่เกิดเหตุนั้นเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงมีหน้าที่ในการกำกับ ควบคุม ดำเนินการบริหารจัดการงานก่อสร้างและบูรณะสะพาน และดูแลความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมระหว่างการดำเนินงานก่อสร้างและบูรณะสะพาน หากเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงได้ดำเนินการปฏิบัติงานตามวันและเวลาที่กำหนดไว้ ในรายละเอียดแผนรายละเอียดการกิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน อุบัติเหตุดังกล่าวย่อมไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่นางสาวสุวรรณี และจากอุบัติเหตุดังกล่าว มิได้เกิดขึ้นจากเหตุสุดวิสัย เพราะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 8 บัญญัติว่า คำว่า "เหตุสุดวิสัย" หมายความว่า เหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้น ดังนั้นเหตุสุดวิสัยจึงเป็นเหตุที่ไม่สามารถป้องกันหรือใช้ความระมัดระวังได้ อันได้แก่ อุทกภัย แผ่นดินไหว พายุ ฟ้าผ่า เป็นต้น เมื่ออุบัติเหตุเกิดขึ้นจากการที่คาน I-Girder ตัวริมร่วงหล่นลงมาเนื่องจากมีเหล็ก



เสริมคานขวาง มีระยะฝังยึด Development Length ที่ไม่เพียงพอและรอยเชื่อมอาจไม่ได้มาตรฐาน ซึ่งเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงประกอบด้วยวิศวกรที่มีความรู้ความสามารถเชี่ยวชาญเฉพาะด้านและมีประสบการณ์ทางด้านเทคนิคและวิชาช่างเป็นอย่างดี หากเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงได้จัดการระมัดระวังตามสมควร ในการควบคุมดูแลในการปฏิบัติงานตามรายละเอียดแผนประมาณการกิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน และดูแลความปลอดภัยในระหว่างการดำเนินการงานก่อสร้างและบูรณะสะพานอย่างเคร่งครัด อุบัติเหตุย่อมไม่อาจเกิดขึ้นได้ การกระทำของเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงจึงขาดความระมัดระวังที่เบี่ยงเบนไปจากเกณฑ์มาตรฐานอย่างมากจากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจึงมิใช่เหตุสุดวิสัยตามมาตรา 8 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พฤติการณ์ดังกล่าวถือได้ว่าเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงละเลยต่อหน้าที่ในการป้องกันภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้น จนเป็นเหตุให้คานปูนสะพานกลับรถดังกล่าวหล่นทับรถยนต์ของนางสาวสุวรรณีทำให้รถยนต์ได้รับความเสียหายทั้งคัน และนางสาวสุวรรณีถึงแก่ความตายอันเป็นการกระทำละเมิด ตามมาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กรมทางหลวงจึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539

ศาลปกครองกลางจึงพิพากษาให้ กรมทางหลวง ผู้ถูกฟ้องคดี ชดใช้ค่าขาดไร้อุปการะให้แก่ผู้ฟ้องคดีทั้งสองเป็นเงินจำนวน 907,150.68 บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 3 ต่อปีหรืออัตราดอกเบี้ยใหม่ที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาซึ่งออกตามความในมาตรา 7 วรรคสอง แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บวกด้วยอัตราเพิ่มร้อยละ 2 ต่อปีของต้นเงิน 900,000.00 บาท นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ และให้กรมทางหลวงชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกรณีรถยนต์เสียหายให้แก่ผู้ฟ้องคดีที่ 1 เป็นจำนวน 20,158.90 บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 3 ต่อปีหรืออัตราดอกเบี้ยใหม่ที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาซึ่งออกตามความ ในมาตรา 7 วรรคสอง แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บวกด้วยอัตราเพิ่มร้อยละ 2 ต่อปีของต้นเงิน 20,000.00 บาท นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ ต่อมากรมทางหลวงจึงได้ดำเนินการนำเงินวางชำระหนี้ตามคำพิพากษา ณ สำนักบังคับคดีปกครอง สำนักงานศาลปกครอง แล้วเสร็จเป็นเงิน ค่าขาดไร้อุปการะของผู้ฟ้องคดีทั้งสองจำนวน



907,150.68 บาท และดอกเบี้ยจำนวน 79,119.87 บาท รวมเป็นเงินจำนวน 986,270.55 บาท และค่าสินไหมทดแทนกรณีรถยนต์ของผู้ฟ้องคดีที่ 1 เสียหายจำนวน 20,158.90 บาท และดอกเบี้ยจำนวน 1,758.19 บาท รวมเป็นเงินจำนวน 21,917.09 บาท โดยชำระหนี้ตามคำพิพากษารวมทั้งสิ้นเป็นเงินจำนวน 1,008,187.64 บาท เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2567

เมื่อกรมทางหลวงได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ นายณรงค์ และนางพยม รักท้วม ตามคำพิพากษาของศาลปกครองกลางซึ่งเป็นผลมาจากการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่ ดังนั้นจึงเป็นกรณีที่กรมทางหลวงจะต้องใช้สิทธิไล่เบี้ยกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายในครั้งนี้ จึงเห็นสมควรวินิจฉัยสั่งการให้เจ้าหน้าที่รับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่กรมทางหลวง ดังนี้

1. ผู้อำนวยการศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 3 (ปทุมธานี) สังกัดศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 3 (ปทุมธานี) สำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง
2. รองผู้อำนวยการศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 3 (ปทุมธานี) ฝ่ายก่อสร้างสังกัดศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 3 (ปทุมธานี) สำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง
3. วิศวกรโยธาปฏิบัติการ สังกัดศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 3 (ปทุมธานี) สำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง

โดยให้บุคคลดังกล่าวร่วมกันรับผิดชอบเป็นเงินจำนวน 1,008,187.64 บาท ทั้งนี้ เมื่อพิจารณา ถึงอำนาจหน้าที่และความเป็นธรรมแล้ว เห็นสมควรกำหนดสัดส่วนในการรับผิดชอบในส่วนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นนี้ ตามส่วนแห่งการกระทำอันเกิดจากขาดความระมัดระวังที่เบี่ยงเบนไปจากเกณฑ์มาตรฐานอย่างมาก ดังนี้

1. เจ้าหน้าที่ตำแหน่งวิศวกรโยธาปฏิบัติการ สังกัดศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 3 (ปทุมธานี) ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ทางราชการในอัตราร้อยละ 60 ของค่าเสียหายจำนวน (986,270.55 + 21,917.09) = 1,008,187.64 บาท คิดเป็นเงิน 604,912.58 บาท

กรณีนี้ ลักษณะความเสียหายแตกต่างจากแนวทางการกำหนดสัดส่วนที่กระทรวงการคลังกำหนดไว้ จึงได้กำหนดสัดส่วนตามความเหมาะสม แต่อย่างไรก็ตามเมื่อคำนึงระดับความร้ายแรงแห่งการกระทำและความเป็นธรรมแห่งกรณี ในขณะที่เกิดเหตุ เจ้าหน้าที่ตำแหน่งวิศวกรโยธาปฏิบัติการ เป็นผู้ควบคุมงานปฏิบัติหน้าที่อยู่หลายโครงการฯ ไม่อาจควบคุมงานทุกโครงการในเวลาเดียวกันได้

ประกอบกับสะพานดังกล่าวก่อสร้างและมีการใช้งานเป็นระยะเวลานานซึ่งเป็นส่วนหนึ่งนี้อาจทำให้เกิดคาน I-Girder ตัวริมตกหล่นทำให้เกิดความเสียหาย ถือว่าหน่วยงานมีความบกพร่องรวมอยู่ด้วยจึงให้ เจ้าหน้าที่ตำแหน่งวิศวกรโยธาปฏิบัติการ รับผิดชอบใช้ ในอัตราร้อยละ 50 ของค่าเสียหายจำนวน 604,912.58 บาท คิดเป็นเงิน 302,456.29 บาท ตามนัยมาตรา 10 ประกอบมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ.2539

2. รองผู้อำนวยการศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 3 (ปทุมธานี) ต้องรับผิดชอบใช้ ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ทางราชการในอัตราร้อยละ 20 ของค่าเสียหายจำนวน (986,270.55 + 21,917.09) = 1,008,187.64 คิดเป็นเงิน 201,637.53 บาท

กรณีนี้ลักษณะความเสียหายแตกต่างจากแนวทางการกำหนดสัดส่วนที่กระทรวงการคลังกำหนดไว้ จึงได้



กำหนดสัดส่วนตามความเหมาะสม แต่อย่างไรก็ตามเมื่อคำนึงระดับความร้ายแรงแห่งการกระทำและความเป็นธรรมแห่งกรณีที่รองผู้อำนวยการศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 3 (ปทุมธานี) ต้องกำกับดูแลทั้งงานบูรณะและงานก่อสร้างสะพานหลายโครงการ ไม่อาจกำกับดูแลทุกโครงการได้ในเวลาเดียวกันและความเสียหายที่เกิดขึ้นประกอบกับสะพานดังกล่าวก่อสร้างและมีการใช้งานเป็นระยะเวลานานซึ่งเป็นส่วนหนึ่งนี้อาจทำให้เกิดคาน I-Girder ตัวริมตกหล่นทำให้เกิดความเสียหาย ถือว่าหน่วยงานมีความบกพร่องรวมอยู่ด้วยจึงให้ รองผู้อำนวยการศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 3 (ปทุมธานี) รับผิดชอบใช้ ในอัตราร้อยละ 50 ของค่าเสียหายจำนวน 201,637.53 บาท คิดเป็นเงิน 100,818.77 บาท ตามนัยมาตรา 10 ประกอบมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ.2539

3. ผู้อำนวยการศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 3 (ปทุมธานี) สังกัดศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 3 (ปทุมธานี) ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ทางราชการในอัตราร้อยละ 20 ของค่าเสียหายจำนวน (986,270.55 + 21,917.09) = 1,008,187.64 คิดเป็นเงิน 201,637.53 บาท

กรณีนี้ลักษณะความเสียหายแตกต่างจากแนวทางการกำหนดสัดส่วนที่กระทรวงการคลังกำหนดไว้ จึงได้กำหนดสัดส่วนตามความเหมาะสม แต่อย่างไรก็ตามเมื่อคำนึงระดับความร้ายแรงแห่งการกระทำและความเป็นธรรมแห่งกรณีที่ผู้อำนวยการศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 3 (ปทุมธานี) เป็นผู้บริหารงานต้องควบคุมและกำกับดูแลของศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 3 (ปทุมธานี) หลายฝ่ายและมีภารกิจอื่นที่ต้องรับผิดชอบไม่อาจควบคุมกำกับดูแลผู้ใต้บังคับบัญชาทุกฝ่ายได้ทั่วถึง ประกอบกับสะพานดังกล่าวก่อสร้างและมีการใช้งานเป็นระยะเวลานานซึ่งเป็นส่วนหนึ่งนี้อาจทำให้เกิดคาน I-Girder ตัวริมตกหล่นทำให้เกิดความเสียหาย ถือว่าหน่วยงานมีความบกพร่องรวมอยู่ด้วยจึงให้ผู้อำนวยการศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 3 (ปทุมธานี) สังกัดศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 3 (ปทุมธานี) รับผิดชอบใช้ ในอัตราร้อยละ 50 ของค่าเสียหายจำนวน 201,637.53 บาท คิดเป็นเงิน 100,818.77 บาท ตามนัยมาตรา 10 ประกอบมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ.2539

การศึกษาเพื่อประเมินความปลอดภัย ของพื้นที่จอดเฉพาะรถจักรยานยนต์ บริเวณทางแยกสัญญาณไฟจราจร

กรณีศึกษา: ทางแยก บ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น

แนวทางเพิ่มความปลอดภัยให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ผ่านการจัดระเบียบ
พื้นที่จอดบริเวณทางแยกสัญญาณไฟจราจรอย่างเป็นระบบ

เมื่อปัญหาอุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นปัญหาสำคัญ
แนวทางการจัดการจราจรที่เน้นความปลอดภัย
สำหรับผู้ใช้ถนนกลุ่มเสี่ยงจึงมีความสำคัญอย่างยิ่ง
โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ การศึกษาเพื่อ
ประเมินความปลอดภัยของพื้นที่จอดเฉพาะรถจักรยานยนต์
บริเวณทางแยกสัญญาณไฟจราจร กรณีศึกษา: ทางแยก
บ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น โดย ดร.พลเทพ เลิศวรรณิช
ผู้อำนวยการสำนักวิจัยและพัฒนาทาง กรมทางหลวง
และนายภาสกร เชื้อนเพชร วิศวกรโยธาปฏิบัติกร สำนัก
วิจัยและพัฒนาทาง กรมทางหลวง เป็นอีกหนึ่งผลงาน
สำคัญที่ชี้ให้เห็นถึงประสิทธิภาพของการออกแบบพื้นที่
จอดเฉพาะ ผลงานวิจัยชิ้นนี้ได้รับการพิจารณาจากคณะ
กรรมการให้ได้รับโล่ รางวัลรองชนะเลิศอันดับ 1 ผลงาน
วิชาการประเภทวิจัย ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสำคัญและ
ประสิทธิภาพของมาตรการในการยกระดับความปลอดภัย
บนท้องถนนอย่างยั่งยืน

บทนำ

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนนับเป็นหนึ่งในปัญหาสำคัญที่
ส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนอย่าง
ต่อเนื่อง โดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มักจะได้รับ
ผลกระทบรุนแรงที่สุดจากอุบัติเหตุบนท้องถนน
ปัจจุบัน ประเทศไทยมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้อง
กับรถจักรยานยนต์ในระดับสูง และหนึ่งในปัจจัยสำคัญ

ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งคือ พฤติกรรมการขับขี่และ
การจอดรถจักรยานยนต์ในบริเวณทางแยกที่มีสัญญาณ
ไฟจราจร

โดยทั่วไป พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อถึง
บริเวณทางแยกที่มีสัญญาณไฟแดงจะพยายามเคลื่อนที่ไป
ด้านหน้าของแถวคอยการจอดของรถยนต์ ซึ่งพฤติกรรมนี้
เกิดจากความต้องการออกตัวก่อนเมื่อเปลี่ยนเป็นสัญญาณ
ไฟเขียว อย่างไรก็ตาม ลักษณะการจอดที่ไม่เป็นระเบียบนี้
อาจเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง
เมื่อรถยนต์หรือรถบรรทุกที่อยู่ด้านหลังไม่สามารถมองเห็น
รถจักรยานยนต์ที่อยู่ด้านหน้าได้อย่างชัดเจน หรือเกิด
ความขัดแย้งระหว่างรถจักรยานยนต์กับรถประเภทอื่น
เมื่อเริ่มออกตัว

การกำหนดพื้นที่จอดเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์
บริเวณทางแยกสัญญาณไฟจราจร ดังแสดงในรูปที่ 1
จึงเป็นหนึ่งในแนวทางที่ถูกนำมาพิจารณาเพื่อเพิ่ม
ความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (ดูรายละเอียด
เพิ่มเติมได้ที่เอกสารอ้างอิงหมายเลข [1] [2]) แนวทางนี้ช่วย
จัดระเบียบการจอดรถ ทำให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีพื้นที่
ที่กำหนดไว้ชัดเจน ไม่เกิดความสับสนหรือความขัดแย้งกับ
รถประเภทอื่นเมื่อถึงเวลาสัญญาณไฟเปลี่ยนเป็นสีเขียว
การศึกษาครั้งนี้มุ่งเน้นไปที่การวิเคราะห์ผลกระทบของ
มาตรการดังกล่าว และศึกษาความเปลี่ยนแปลงด้าน
ความปลอดภัยหลังจากมีการติดตั้งพื้นที่จอดเฉพาะ



รูปที่ 1 - พื้นที่จอดเฉพาะรถจักรยานยนต์บริเวณทางแยกสัญญาณไฟจราจร

วัตถุประสงค์

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์หลักคือการประเมินผลกระทบของพื้นที่จอดเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์ที่ติดตั้งบริเวณทางแยกสัญญาณไฟจราจร โดยเน้นการศึกษาในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. เพื่อประเมินผลกระทบของการมีพื้นที่จอดเฉพาะรถจักรยานยนต์บริเวณทางแยกสัญญาณไฟจราจร
2. ประเมินการเปลี่ยนแปลงของจุดขัดแย้งระหว่างรถจักรยานยนต์และยานพาหนะประเภทอื่น ก่อนและหลังมีการติดตั้งพื้นที่จอดเฉพาะ

3. ประเมินการเปลี่ยนแปลงของระดับความเสี่ยงของความขัดแย้งระหว่างรถจักรยานยนต์และยานพาหนะประเภทอื่น ก่อนและหลังมีการติดตั้งพื้นที่จอดเฉพาะ

4. ศึกษาความเป็นไปได้ในการขยายผลไปใช้กับทางแยกอื่น ๆ ที่มีลักษณะใกล้เคียง

วิธีการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้ใช้วิธีการเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์โดยอาศัยเทคโนโลยีและเครื่องมือที่ทันสมัย เช่น การใช้โดรนถ่ายภาพทางอากาศเพื่อเก็บข้อมูลพฤติกรรมจราจร รวมถึงการประเมินจุดความขัดแย้งและระดับความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ กระบวนการศึกษาประกอบไปด้วย 8 ขั้นตอนหลัก ดังแสดงในรูปที่ 2





รูปที่ 2 - ขั้นตอนการศึกษา

การกำหนดพื้นที่จุดเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์บริเวณทางแยก สัญญาณไฟจราจร เป็นหนึ่งในแนวทางที่ถูกนำมาพิจารณาเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ แนวทางนี้ช่วยจัดระเบียบการจราจร ทำให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีพื้นที่ที่กำหนดไว้ชัดเจน ไม่เกิดความสับสนหรือความขัดแย้งกับรถประเภทอื่น เมื่อถึงเวลาสัญญาณไฟเปลี่ยนเป็นสีเขียว

1. ศึกษาลักษณะทางกายภาพของทางแยก ทำการสำรวจและบันทึกลักษณะทางกายภาพของทางแยกบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น เพื่อทำความเข้าใจสภาพแวดล้อมและพฤติกรรมจราจร
2. เก็บข้อมูลโดยใช้โดรน (ก่อนดำเนินการ) ถ่ายภาพและบันทึกพฤติกรรมจราจรของรถจักรยานยนต์และยานพาหนะอื่น ๆ เพื่อวิเคราะห์รูปแบบการเคลื่อนที่ก่อนมีการติดตั้งพื้นที่จุดเฉพาะ
3. ติดตั้งพื้นที่จุดเฉพาะรถจักรยานยนต์ กำหนดพื้นที่จุดเฉพาะโดยมีสัญลักษณ์ที่ชัดเจนบนพื้นถนน (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่เอกสารอ้างอิงหมายเลข [3])
4. ติดตั้งป้ายแนะนำและเครื่องหมายจราจร ติดตั้งป้ายแนะนำให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด
5. เก็บข้อมูลโดยใช้โดรน (หลังดำเนินการ) บันทึกภาพการจราจรรถจักรยานยนต์และพฤติกรรมจราจรหลังจากติดตั้งพื้นที่จุดเฉพาะ
6. วิเคราะห์เหตุการณ์ Near-miss โดยใช้ค่า PET (Post Encroachment Time) ประเมินระยะเวลา

รถล้ำเข้าพื้นที่เสี่ยงต่อการชนที่อาจเกิดขึ้น (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่เอกสารอ้างอิงหมายเลข [3] [4] [5])

7. เปรียบเทียบและวิเคราะห์ข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลจากช่วงก่อนและหลังการติดตั้งพื้นที่จุดเฉพาะ
8. สรุปผลการศึกษาและให้ข้อเสนอแนะ นำเสนอผลการศึกษาและแนวทางปรับปรุง

ผลการศึกษา

ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า การติดตั้งพื้นที่จุดเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์ช่วยลดความขัดแย้งระหว่างยานพาหนะ โดยพบว่า ก่อนดำเนินการมาตรการมีจุดขัดแย้งระหว่างยานพาหนะจำนวน 30 จุด หรือเฉลี่ย 2 จุด/รอบสัญญาณไฟ ดังแสดงในรูปที่ 3 หลังดำเนินการมาตรการ ดังแสดงในรูปที่ 4 จำนวนจุดขัดแย้งลดลงเหลือ 14 จุด หรือเฉลี่ย 0.93 จุด/รอบสัญญาณไฟ โอกาสที่อุบัติเหตุรุนแรงอาจเกิดขึ้นลดลงจาก 20 ครั้ง เหลือเพียง 4 ครั้ง ซึ่งการลดลงของจุดขัดแย้งนี้ส่งผลให้ ความรุนแรงของโอกาสเกิดอุบัติเหตุลดลงถึงร้อยละ 80 และจำนวนจุดขัดแย้งลดลงร้อยละ 53



รูปที่ 3 - ก่อนดำเนินการ



รูปที่ 4 - หลังดำเนินการ

สรุปและข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาพบว่า การกำหนดพื้นที่จุดเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์บริเวณทางแยกสัญญาณไฟจราจร เป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพในการลดความขัดแย้งทางจราจรและลดระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุ อย่างไรก็ตาม ทางแยกที่จะดำเนินการนี้ควรเป็นทางแยกที่มีรถจักรยานยนต์จำนวนมาก ลักษณะทางแยกเป็นทางแยกในเมือง และมีความเร็วเข้าสู่ทางแยกไม่สูง รวมถึงมีลักษณะทางกายภาพเหมาะสมต่อการดำเนินการตามมาตรการ

ดังนั้น ควรพิจารณานำแนวทางนี้ไปใช้ในทางแยกอื่นๆ ที่มีปัญหาคล้ายกัน รวมถึงศึกษาปัจจัยเสริมเพิ่มเติม เช่น การออกแบบพื้นที่จุดที่เหมาะสม การให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่ และการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้มาตรการดังกล่าวมีประสิทธิภาพสูงสุดในระยะยาว

เอกสารอ้างอิง

- [1] J. Dill, C. M. Monsere, and N. McNeil, "Evaluation of bike boxes at signalized intersections," *Accident Analysis and Prevention*, vol. 44, no. 1. pp. 126-134, 2012. doi: 10.1016/j.aap.2010.10.030.
- [2] A. C. Sutandi and D. D. Siregar, "Evaluation of Exclusive Stopping Space for Motorcycle at Signalized Intersections in Large Cities in Indonesia," *MATEC Web Conf.*, vol. 103, pp. 4-11, 2017, doi: 10.1051/mateconf/201710308007.
- [3] T. P. Hsu and K. L. Wen, "Effect of novel divergence markings on conflict prevention regarding motorcycle-involved right turn accidents of mixed traffic flow," *J. Safety Res.*, vol. 69, pp. 167-176, 2019, doi: 10.1016/j.jsr.2019.03.003.
- [4] S. R. Bonela and B. R. Kadali, "Review of traffic safety evaluation at T-intersections using surrogate safety measures in developing countries context," *IATSS Research*, vol. 46, no. 3. pp. 307-321, 2022. doi: 10.1016/j.iatssr.2022.03.001.
- [5] S. M. S. Mahmud, L. Ferreira, M. S. Hoque, and A. Tavassoli, "Application of proximal surrogate indicators for safety evaluation: A review of recent developments and research needs," *IATSS Res.*, vol. 41, pp. 153-163, 2017, doi: https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2017.02.001.



ร้านครัว ตาลโตนด รสมือแม่ ครัวชุมชน เสน่ห์พื้น บ้านเมือง เพชร

สัมผัสรสชาติอาหารพื้นบ้านเพชรบุรี
ที่ทั้งอร่อย สด ใหม่ และปรุงด้วยใจ
จากเชฟชุมชน



ภาพรวมเมนูจานเด็ดที่ปรุงจากวัตถุดิบท้องถิ่นแบบบ้าน ๆ แต่ใส่ใจ
ทุกขั้นตอน รสชาติกลมกล่อมและจัดจ้านอย่างมีเอกลักษณ์



จ ากเนื้อหาในคอลัมน์ ท่องเที่ยวเมืองเพชรบุรี
ซึ่งทีมบรรณาธิการก็ได้มุ่งเน้นหาสถานที่
ท่องเที่ยวที่น่าสนใจเป็นหลัก ในส่วนของร้าน
อาหารที่ทีมงานเราจะใช้วิธีสอบถามจากคน
ในพื้นที่ สำหรับในครั้งนี้เราได้รับคำแนะนำว่า ถ้าจะกิน
อาหารรสชาติแบบพื้นเมืองเพชรบุรีละก็ ต้องมาลองลิ้มรส
อาหารที่ร้านนี้เลย “ครัวตาลโตนด” ซึ่งชื่อก็บ่งบอกอยู่แล้ว
ว่าเป็นของเพชรบุรีแน่นอนร้านอยู่ที่ ถ.เพชรเกษม ต.ถ่างค์
อ.บ้านลาด จ.เพชรบุรี อยู่ใกล้ ๆ กับสวนตาลลุงถนอม
อยู่ริมคลองถนนทางเข้าจะแคบสักนิด จากการพูดคุย
กับลูกชายเจ้าของร้านทราบว่า ครัวตาลโตนดเปิดให้
บริการมาได้ประมาณ 5 ปีแล้ว มีกำลังหลักอยู่ 3 คน คือ
ป้าสาย ชมพูนทองเจ้าของร้าน กับลูกอีก 2 คนคือ
คุณยุติธรรม ลูกชายและคุณสกุลรัตน์ ลูกสาว เด็ก ๆ
ให้บริการในร้านส่วนใหญ่ก็เป็นญาติ ๆ กัน ป้าสายเล่าว่า
เดิมก็เป็นแม่ครัวธรรมดา ไปช่วยทำอาหารให้กับชุมชน
เช่น เวลาร่วมงานกิน ผ้าป่า ต้องการแม่ครัวป้าก็จะ
ช่วยตลอด “คำว่าเชฟชุมชน” มันคืออะไรครับเราถาม
คำถามป้าสายบอกว่าเชฟชุมพลแจ่มใส (เชฟกระทะเหล็ก)
เขาทำโครงการฝึกอบรมแม่ครัวทั่วประเทศให้มีความรู้
ที่ถูกต้องในการทำอาหาร ซึ่งป้าไปอบรมมา เขาจึง
สถาปนาให้เป็น “เชฟชุมชน” มันหมายถึงแม่ครัวบ้าน ๆ
อย่างเราแต่มีการพัฒนายกระดับความรู้ ความสามารถ
(มีนำอาหารออกมาหน้าตาดี)



ครัวตาลโตนด เป็นร้านอาหารบ้าน ๆ ที่ให้ความรู้สึกอบอุ่น สะอาด และบรรยากาศดี มีการนำวัตถุดิบหลักของท้องถิ่นอย่างตาลโตนดมารังสรรค์เป็นเมนูอาหารจานเด็ด เช่น แกงหัวตาล ทอดมันหัวปลี ทอดมันมะละกอ แกงหลอก (เป็นแกงพื้นบ้านของบ้านลาด) น้ำพริกปลาทุ และอื่น ๆ อีกมากมาย ทีมงานของเราได้สั่งอาหารมาลิ้มลองหลากหลายเมนู โดยเฉพาะลุงวิเชียร ที่ไม่พลาดสั่งผักตำหอยเสียบ ซึ่งลุงเอ่ยปากชมว่า “รสชาติจัดจ้านมาก” โดยภาพรวมแล้วอาหารที่นี่ทั้งอร่อย สด ใหม่ และราคาเป็นมิตรมาก ทีมงานของเราบอกป้าว่าจะนำร้านมาเขียนแนะนำลงในวารสารทางหลวง ป้าสายรีบบอกทันทีว่า

“ถ้าอาหารออกช้าอย่าว่ากันนะ เพราะเป็นร้านชุมชนมีแม่ครัวทำคนเดียวขอให้ใจเย็นๆ ถ้าจะกินอาหารให้อร่อย” มีรายการทีวีมาชวนไปออกอากาศอยู่เรื่อยๆ แต่ก็ปฏิเสธทุกครั้ง เพราะกลัวคนจะตามมากันเยอะจนรับไม่ไหว

สำหรับสมาชิก วารสารทางหลวง หากมีโอกาสผ่านไปแถวเพชรบุรี ลองแวะไปชิมฝีมือกันได้นะครับ ค้นหาเส้นทางได้ง่ายๆ ผ่าน Google Maps ร้านเปิดทุกวันเวลา 10.00 – 20.00 น. (หยุดทุกวันจันทร์) แต่ขอเตือนนิดหนึ่งว่า บางวันวัตถุดิบหมดเร็ว ร้านก็จะปิดเร็วกว่าปกติหากไม่อยากพลาดโทรสอบถามล่วงหน้าได้ที่เบอร์ 082-252-4990 ขอให้มีความสุขกับการกินอาหารแล้วพบกันใหม่ฉบับต่อไปครับ 🍴





ทางหลวง เคียงข้าง ประชาชน ยามวิกฤต

ในช่วงเวลาที่ประเทศไทยเผชิญ
กับสถานการณ์ความไม่สงบ
บริเวณชายแดนไทย-กัมพูชา
และวิกฤตอุทกภัยในภาคเหนือ
กรมทางหลวงเดินทางช่วยเหลือ
ประชาชนและสนับสนุนภารกิจ
ความมั่นคงอย่างต่อเนื่อง

ขณะนี้ประเทศไทยกำลังเผชิญกับวิกฤตการณ์
ซึ่งส่งผลกระทบต่อชีวิต ทรัพย์สิน และ
ความปลอดภัยของประชาชนจากสถานการณ์
ความไม่สงบตามแนวชายแดนไทย-กัมพูชา
และสถานการณ์อุทกภัยในพื้นที่ภาคเหนือ กรมทางหลวง
ขอสนับสนุนภารกิจด้านความมั่นคงบริเวณแนวชายแดน
ไทย-กัมพูชา มีการประสานความร่วมมือกับหน่วยงาน
ท้องถิ่นและจังหวัดต่าง ๆ พร้อมระดมทรัพยากรทั้งด้าน
เครื่องมือ เครื่องจักร และกำลังเจ้าหน้าที่ เพื่อสนับสนุน
การขนย้ายผู้ประสบภัย การอพยพ และการให้ความช่วย
เหลือในพื้นที่อย่างรวดเร็วและเป็นระบบ ขณะเดียวกัน
กรมทางหลวงยังคงเดินทางช่วยเหลือประชาชน เพื่อ
บรรเทาความเดือดร้อนแก่พี่น้องประชาชนในพื้นที่ภาคเหนือ
อย่างต่อเนื่อง บทความนี้จึงขอรวบรวมการดำเนินงาน
บางส่วนของกรมทางหลวง ที่ได้ลงพื้นที่และสนับสนุน
ภารกิจด้านการช่วยเหลือประชาชนในช่วงสถานการณ์วิกฤต

กรมทางหลวงสนับสนุนภารกิจ ด้านความมั่นคงบริเวณแนวชายแดน ไทย-กัมพูชา

เมื่อวันที่ 25 - 28 กรกฎาคม 2568 กรมทางหลวงได้
บูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานปกครองในพื้นที่
และจังหวัดที่เกี่ยวข้อง พร้อมจัดเตรียมเครื่องจักรกล
ยานพาหนะ และบุคลากรเพื่ออำนวยความสะดวกใน
การเคลื่อนย้าย การอพยพประชาชนและให้ความช่วยเหลือ
อย่างมีประสิทธิภาพ โดยสรุปการดำเนินงานแบ่งเป็น
รายจังหวัด ดังนี้



จังหวัดอุบลราชธานี สำนักงานทางหลวงที่ 9 (อุบลราชธานี)

ให้การสนับสนุนข้าวสารอาหารแห้ง น้ำดื่ม และสิ่งของจำเป็นสำหรับอุปโภคบริโภค เช่น ผลิตภัณฑ์ทำความสะอาดร่างกาย มุ้งครอบกันยุง เป็นต้น ให้แก่ประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ประสบภัย ได้แก่ อำเภอน้ำยืน อำเภอกันทรลักษ์และอำเภอน้ำขุ่น จำนวน 4 แห่ง รวมถึงได้มอบเงินช่วยเหลือให้แก่ครอบครัวของลูกจ้างชั่วคราวในสังกัด จำนวน 2 ราย ซึ่งอาศัยอยู่ในพื้นที่เสี่ยงภัย และได้รับผลกระทบโดยตรงจากสถานการณ์ความไม่สงบบริเวณชายแดนไทย-กัมพูชา

แนวทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1 นำเจ้าหน้าที่ร่วมบริจาคโลหิตเพื่อสำรองให้เจ้าหน้าที่และประชาชนที่ได้รับบาดเจ็บจากกรณีฉุกเฉิน

แนวทางหลวงอุบลราชธานีที่ 2 พร้อมหมวดทางหลวงในสังกัด ให้การสนับสนุนภารกิจส่งน้ำดื่มให้กับประชาชนที่ศูนย์อพยพพื้นที่อำเภอเดชอุดม จังหวัดอุบลราชธานี จำนวน 12 ศูนย์

อีกทั้งได้ร่วมกับแนวทางหลวงชนบทอุบลราชธานี จัดเตรียมถุงยังชีพ จำนวน 1,000 ถุง เพื่อแจกจ่ายให้แก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ในศูนย์พักพิง จังหวัดอุบลราชธานี



จังหวัดศรีสะเกษ แนวทางหลวงศรีสะเกษที่ 1 และแนวทางหลวงศรีสะเกษที่ 2 ให้การสนับสนุนอาหารแห้ง น้ำดื่ม นมสำหรับเด็ก และสิ่งของเครื่องใช้สำหรับอุปโภคบริโภค ให้แก่ศูนย์พักพิงผู้ประสบภัยในจังหวัดศรีสะเกษ และได้สั่งการให้หมวดทางหลวง



ในพื้นที่เตรียมความพร้อมในการให้ความร่วมมือกับหน่วยงานด้านความมั่นคง และหน่วยงานอื่น ๆ ทั้งด้านเครื่องจักรกล ยานพาหนะ และบุคลากร พร้อมบูรณาการการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานส่วนท้องถิ่นเพื่อติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิดในพื้นที่เสี่ยงภัย

จังหวัดบุรีรัมย์ แขวงทางหลวงบุรีรัมย์ ได้สนับสนุนรถบรรทุกน้ำประจำศูนย์อพยพจังหวัดบุรีรัมย์ จำนวน 4 คัน เพื่อใช้ในการอุปโภคของประชาชนจนกว่าสถานการณ์จะเข้าสู่ภาวะปกติ รวมถึงการบริหารจัดการ ศูนย์ช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์สู้รบชายแดนไทย-กัมพูชา บริเวณทางหลวงหมายเลข 226 เพื่อเป็นจุดบริการและจุดส่งต่อสิ่งของบริจาคแก่ประชาชน

นอกจากนี้ ด้านการให้ความช่วยเหลือประชาชน แขวงทางหลวงบุรีรัมย์ได้ให้ความช่วยเหลือประชาชนในพื้นที่อำเภอบ้านกรวดเข้าหลบภัยในบังเกอร์ อีกทั้งให้ความอนุเคราะห์บ้านพักข้าราชการภายในแขวงฯ แก่ประชาชนติดต่อกันที่พักรักษาตัวให้แก่ผู้อพยพ และสนับสนุนสิ่งของจำเป็นสำหรับอุปโภคและบริโภคแก่ประชาชน



จังหวัดสุรินทร์ แขวงทางหลวงสุรินทร์ ได้ให้การสนับสนุนอาหาร น้ำดื่ม และสิ่งของจำเป็นสำหรับการอุปโภคและบริโภคแก่ศูนย์พักพิงผู้ประสบภัย จำนวน 3 แห่ง ในจังหวัดสุรินทร์ และร่วมจัดเตรียมถุงยังชีพจำนวน 1,000 ถุง เพื่อมอบให้แก่ศูนย์พักพิงผู้ประสบภัยจำนวน 2 แห่ง ในจังหวัดสุรินทร์ พร้อมกำชับเจ้าหน้าที่

เตรียมพร้อมดูแลเส้นทางและช่วยเหลือ และได้สั่งการให้หมวดทางหลวงในพื้นที่เตรียมความพร้อมในการให้ความร่วมมือกับหน่วยงานด้านความมั่นคง และหน่วยงานอื่นๆทั้งด้านเครื่องจักรกลยานพาหนะและบุคลากรพร้อมบูรณาการการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานส่วนท้องถิ่นเพื่อติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิดในพื้นที่เสี่ยงภัย





จังหวัดตราด แขวงทางหลวงตราด ได้ดำเนินการจัดเตรียมเจ้าหน้าที่ดูแลเส้นทางเพื่อสนับสนุนเส้นทางอพยพตามแผนเผชิญเหตุของจังหวัดตราด พร้อมทั้งให้การสนับสนุนสิ่งของจำเป็นสำหรับอุปโภคและบริโภค น้ำดื่ม ผ้าอ้อมเด็ก และผ้าอ้อมผู้ใหญ่ ให้แก่ศูนย์พักพิงในจังหวัดตราด และให้ความช่วยเหลือครอบครัวบ้านพักภายในแขวงฯ และอาหารแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบ พร้อมกำชับ

เจ้าหน้าที่เตรียมพร้อมดูแลเส้นทางและช่วยเหลือประชาชนหากเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินหรือมีการอพยพ นอกจากนี้ได้อพยพบุคลากร เครื่องจักรกล และเอกสารที่สำคัญออกจากสำนักงานหมวดทางหลวงแหลมกวด เนื่องจากอยู่ในพื้นที่เสี่ยงภัย โดยได้ปฏิบัติงานชั่วคราว ณ แขวงทางหลวงตราด ซึ่งเป็นพื้นที่ปลอดภัยแล้ว



จังหวัดจันทบุรี **แขวงทางหลวงจันทบุรี** ได้สั่งการให้หมวดทางหลวงในพื้นที่เตรียมความพร้อมในการให้ความร่วมมือกับหน่วยงานด้านความมั่นคง และหน่วยงานอื่นๆ ทั้งด้านเครื่องจักรกลยานพาหนะ และบุคลากร โดยได้จัดเตรียมน้ำดื่มและอาหารแห้ง เพื่อรองรับการช่วยเหลือ

ประชาชน กรณีที่มีการอพยพ และได้ลงพื้นที่สังเกตการณ์บริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลมอย่างต่อเนื่องเพื่อติดตามสถานการณ์การเดินทางกลับประเทศกัมพูชาของชาวไทยและชาวกัมพูชา



จังหวัดสระแก้ว **แขวงทางหลวงสระแก้ว** ได้ร่วมปฏิบัติงานกับหน่วยงานความมั่นคงในพื้นที่ พร้อมให้การสนับสนุนรถชุดเจซีบีในการก่อสร้างบังเกอร์เพิ่มความมั่นคง และให้หมวดทางหลวงในพื้นที่เฝ้าระวังสถานการณ์ฉุกเฉินอย่างต่อเนื่อง เตรียมความพร้อมดูแลเส้นทาง รวมทั้งประสานงานและให้ความร่วมมือกับหน่วยงานด้านความมั่นคงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งด้านเครื่องจักรกล ยานพาหนะ และบุคลากร เพื่อให้สามารถช่วยเหลือประชาชนได้ทันทีในกรณีเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินหรือมีการอพยพอย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ยังได้สนับสนุนสิ่งของจำเป็นสำหรับอุปโภคและบริโภค น้ำดื่ม ผ้าอ้อมสำเร็จรูป ให้แก่ศูนย์พักพิงในจังหวัดสระแก้ว

กรมทางหลวงจะยังคงติดตามและเฝ้าระวังสถานการณ์ฉุกเฉินต่อไปแม้เหตุการณ์จะสงบลงแล้ว และสนับสนุนการอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมเพื่อสนับสนุนภารกิจด้านความมั่นคงอย่างเต็มกำลัง หากต้องการถามข้อมูลหรือขอความช่วยเหลือ สามารถติดต่อได้ที่สำนักงานทางหลวงแขวงทางหลวงและหมวดทางหลวงในพื้นที่และสายด่วนกรมทางหลวง 1586 (โทรฟรี ตลอด 24 ชั่วโมง)



กรมทางหลวงช่วยเหลือนักท่องเที่ยวที่ประสบภัยน้ำท่วมภาคเหนือ

เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2568 นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย อธิบดีกรมทางหลวง เปิดเผยว่า ตามที่กรมอุตุนิยมวิทยา ประกาศฉบับที่ 14 เรื่อง “พายุวิภา” ซึ่งคาดว่าฝนตกหนักถึงหนักมากบริเวณประเทศไทยนั้น จึงได้กำชับให้ทุกแขวงทางหลวงในพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากพายุวิภา เร่งเตรียมความพร้อมทั้งด้านบุคลากร เครื่องจักรกล และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก เพื่อให้การช่วยเหลือประชาชนเป็นไปอย่างทันท่วงทีและอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งให้ทุกหน่วยงานในพื้นที่เสี่ยง ทั้งภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคกลาง ประสานการทำงานกับหน่วยงานท้องถิ่นและกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในการเฝ้าระวังสถานการณ์อย่างใกล้ชิด พร้อมแจ้งเตือนประชาชนและผู้ใช้ทางอย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้จัดเตรียมป้ายเตือนอันตราย ป้ายแนะนำเส้นทางเลี่ยง-ทางลัด และเจ้าหน้าที่ประจำจุดเสี่ยงตลอด 24 ชั่วโมง โดยเฉพาะทางหลวงสายหลักและเส้นทางภูเขาที่มีความเสี่ยงดินโคลนถล่ม เช่น จังหวัดน่าน จังหวัดพะเยา จังหวัดเชียงราย จังหวัดแพร่ และจังหวัดลำปาง เป็นต้น นอกจากนี้ยังได้มีการเฝ้าระวังจุดเสี่ยงน้ำท่วมขังในพื้นที่ลุ่มต่ำและทางหลวงสายสำคัญ หากพบคอสะพานชำรุดได้จัดเตรียมเครื่องจักร อาทิ รถแบ็กโฮ รถบรรทุก และเครื่องสูบน้ำ เพื่อแก้ไขสถานการณ์ได้ทันท่วงที

**กรมทางหลวงได้จัดเตรียม
ป้ายเตือนอันตราย
ป้ายแนะนำเส้นทางเลี่ยง-
ทางลัด และเจ้าหน้าที่ประจำ
จุดเสี่ยงตลอด 24 ชั่วโมง
โดยเฉพาะทางหลวงสายหลัก**



เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2568 นายเสริมศักดิ์ นัยนันท์ รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง พร้อมด้วยนายมงคล ปิ่นสกุล ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบท 1 นายสุศักดิ์ ดาวลามา ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบท 2 และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ลงพื้นที่ติดตามสถานการณ์อุทกภัยในจังหวัดน่านและจังหวัดเชียงราย ซึ่งได้รับผลกระทบจากพายุวิภา ส่งผลให้เกิดน้ำท่วมขังบนเส้นทางหลายจุด รวมถึงเหตุการณ์ดินสไลด์ ถนนขาด ส่งผลให้ประชาชนไม่สามารถสัญจรได้ในบางเส้นทาง

ในการลงพื้นที่ครั้งนี้ รองอธิบดีฯ ได้รับฟังบรรยายสรุปความเสียหายของสายทางในพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานทางหลวงที่ 2 ประกอบด้วย แขวงทางหลวงแพะ, แขวงทางหลวงชนบท 1, แขวงทางหลวงชนบท 2, แขวงทางหลวงพะเยา, แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1 และแขวงทางหลวงเชียงรายที่ 2 จากนั้นได้ลงพื้นที่

ตรวจสอบสายทางที่ได้รับความเสียหาย โดยได้หารือแนวทางการฟื้นฟูสายทางอย่างเร่งด่วน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน รวมถึงกำชับให้ติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิดตลอด 24 ชั่วโมง เตรียมความพร้อมบุคลากร เครื่องจักรกล อุปกรณ์อำนวยความสะดวก และติดตั้งป้ายเตือน เพื่ออำนวยความสะดวกและสามารถให้การช่วยเหลือประชาชนได้อย่างทันท่วงทีและต่อเนื่อง โดยกรมทางหลวงขอความร่วมมือประชาชนโปรดใช้ความระมัดระวังในการเดินทาง หลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีฝนตกหนักหรือเสี่ยงต่อดินสไลด์ และปฏิบัติตามป้ายเตือน ป้ายแนะนำ และคำแนะนำของเจ้าหน้าที่อย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ หากต้องการสอบถามเส้นทางหรือขอความช่วยเหลือ สามารถติดต่อได้ที่สายด่วนกรมทางหลวง 1586 (โทรฟรี 24 ชม.) และเว็บไซต์ระบบบริหารจัดการภัยพิบัติ (HDMS): <https://hdms.doh.go.th>





เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2568 **แขวงทางหลวง**
บ้านกึ่ง 2 โดยหมวดทางหลวงท่าวังผา ร่วมกับงาน
อำนวยความสะดวกด้านกิจกรรม “Big Cleaning
Day” รวมถึงช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยจังหวัดน่าน
เพื่อสนับสนุนการฟื้นฟูพื้นที่ประสบภัย โดยร่วมกันทำ
ความสะอาดบ้านเรือนและบริเวณโดยรอบที่ได้รับ
ผลกระทบจากเหตุอุทกภัยครั้งใหญ่ในพื้นที่จังหวัดน่าน



เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2568 **หมวดทางหลวง**
บ้านน้อย ร่วมกับชาวบ้านบ้านห้วยเลา ได้ร่วมกัน
ดำเนินการทำความสะอาดสะพานแก่งหลวงและผิวทาง
ที่ได้รับผลกระทบจากน้ำท่วม เพื่อฟื้นฟูสภาพเส้นทางให้
กลับมาใช้งานได้อย่างปลอดภัยและอำนวยความสะดวก
ในการสัญจรของประชาชนในพื้นที่

สุดท้ายนี้ กรมทางหลวงยังคงยืนหยัดเคียงข้างประชาชนในยามวิกฤต ทั้งในการสนับสนุนภารกิจด้านความมั่นคง
ตามแนวชายแดน และการบรรเทาผลกระทบจากสถานการณ์น้ำท่วมในพื้นที่ภาคเหนือ โดยได้บูรณาการความร่วมมือ
กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกระดับ พร้อมระดมสรรพกำลัง เครื่องจักรกล และบุคลากร เพื่อฟื้นฟูเส้นทางคมนาคม
ให้กลับมาใช้งานได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพโดยเร็วที่สุด

กรมทางหลวงขอให้ประชาชนติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิดจากแหล่งข่าวที่น่าเชื่อถือ และขอส่งกำลังใจไปยัง
พี่น้องประชาชนและเจ้าหน้าที่ทุกท่านที่ได้รับผลกระทบ พร้อมยืนยันความมุ่งมั่นที่จะสนับสนุนการอำนวยความสะดวก
ด้านการคมนาคมอย่างเต็มกำลัง เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่และการใช้ชีวิตของประชาชนเป็นไปอย่างราบรื่น
และปลอดภัยที่สุด ✎



รายการเจียดตาย ของ นายสนิท ชูแสง อดีตช่าง สำรวจและคุมงานโครงการ ก่อสร้างทางสาย อ.เคียนซา - อ.พระแสง จ.สุราษฎร์ธานี

ย้อนรอยเหตุการณ์ระทึกเมื่อผู้ก่อการร้ายบุกแคมป์กลางป่า เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงต้องเผชิญหน้าความตาย ท่ามกลางเงาปืนและเปลวไฟที่ลุกโชน

จากการที่ผมได้อ่านบทความของสถาบัน
ดำรงราชานุภาพ ชื่อเว็บไซต์ www.
stabundamrong.go.th ในคอลัมน์
ประสบการณ์นักปกครอง เขียนโดย
นายเสริมศักดิ์ พงษ์พานิช อดีตปลัดกระทรวงมหาดไทย
ในตอนหนึ่งท่านเขียนเอาไว้ว่า

“ผมรับตำแหน่งนายอำเภอพระแสงได้เพียงแค่ 5 วัน
แคมป์ก่อสร้างทางของบริษัท ซีวิลเอนจิเนียริง ก็ได้ถูก
ผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์เผาและยิงผู้จัดการเสียชีวิตทั้งที่
ตั้งอยู่ใกล้กับอำเภอและโรงพักระยะทางประมาณ 5 กม.
ต่อจากนั้นอีกไม่กี่วัน ที่ว่าการกิ่งอำเภอชัยบุรี ซึ่งแยกจาก
อำเภอพระแสงและโรงพักก็ถูกผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์
(ผกค.) เข้าโจมตีและเผาทำลาย”

จากบทความนี้เอง ทำให้ผมนึกถึงเพื่อนผมซึ่งอยู่ใน
เหตุการณ์วันผู้ก่อการร้ายบุกเข้าเผาแคมป์พอดี เขาผู้นั้น
คือ คุณสนธิ ชูแสง ผมจึงนัดสัมภาษณ์เขาที่กรมทางหลวง
เมื่อวันที่ 18 เมษายนที่ผ่านมา

เขาบอกว่าเส้นทางสายนี้มีชื่อเต็มว่า ทางหลวงจังหวัด
หมายเลข 4133 สายบ้านนาใหญ่ กม. 19 (สี่แยกท่าโรงช้าง
อ.พุนพิน) - อ.เคียนซา - บ้านนากลาง อ.พระแสง เส้นทาง
สายนั้นเป็นเส้นทางที่ขนานด้านทิศตะวันตกของทางหลวง
หมายเลข 41 งานก่อสร้างเริ่มจาก กม.42+300 -
กม.57+300 รวมระยะทาง 15 กิโลเมตร เริ่มสัญญาจาก
วันที่ 16 ตุลาคม 2522 - วันสิ้นสุดสัญญา 26 กุมภาพันธ์
2524 ระยะทำการ 500 วัน ค่างาน 24,941,800 บาท

เขาเริ่มเล่าเหตุการณ์วันเสียชีวิตว่า

“ก่อนอื่นผมขอบอกกล่าวเล่าขาน ผู้ร่วมเป็นร่วมตาย
หรือพูดเป็นทางการว่าเจ้าหน้าที่ประจำโครงการ”



ภาพบน บุคคลด้านขวาคือ นายสนธิ ชูแสง ผู้อยู่ในเหตุการณ์
ผู้ก่อการร้ายเผาแคมป์ก่อสร้างทางสาย อ.เคียนซา - อ.พระแสง

1. นายโสภณ ดวงแข นายช่างโครงการตำแหน่งของ
ท่านครั้งสุดท้าย คือ รองอธิบดี
2. นายอุทิศ วัฒนผล ผู้ช่วยนายช่างโครงการ
3. นายประทีป โสมวิภาต ช่างควบคุมงาน
4. นายสนธิ ชูแสง ช่างสำรวจและคุมงาน
5. นายเสน่ห์ พึ่งพรหม ช่างควบคุมงาน
6. นายวิโรจน์ กสิบุตร ช่างควบคุมงาน

หน่วยวิเคราะห์และวิจัย

1. นายณรงค์ ประชุมจันทร์ หัวหน้าหน่วย
2. นายสุจินต์ จันทร์ปาน เจ้าหน้าที่ประจำหน่วย
สำนักงานตั้งอยู่ประมาณ กม.56+500 ด้านขวาทาง
อยู่ใกล้กับสี่แยกอ.พระแสงสำนักงานบริษัท ซีวิลเอนจิเนียริง
อยู่ในบริเวณเดียวกับสำนักงานโครงการของกรมทางหลวง
คุณสนธิ ชูแสงเริ่มเล่าต่อว่า
วันนั้นเวลา 06.00 น. วันที่ 4 กันยายน 2523 ทุกคน
ตื่นนอน อาบน้ำ แต่งตัวเพื่อไปทานข้าวเช้าที่โรงครัว



ไม่ห่างจากที่พัก หลังจากนั้นก็จะออกไปปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย

06.30 น. ขณะกำลังรอกทานอาหารที่โรงครัว นายช่างโครงการ คือ นายโสภณ ดวงแข กำลังสั่งงานและชี้แจงขั้นตอนของงาน มีบุคคลแต่งตัวชุดดำแบบทหารพรานมีอาวุธ M16 ปืนสั้นประจำตัว ทุกคนปิดบังใบหน้า ประมาณ 10 กว่าคน มาแจ้งให้นั่งอยู่ในความสงบ เข้ามาขอตรวจค้นห้องทุกห้อง ห้องนายช่างโครงการและผู้ช่วย นายช่างโครงการก็ไม่เว้น ห้องพักเจ้าหน้าที่และบ้านพักคนงานซึ่งมี 12 หลังปลุกติดกัน เขาก็ตรวจค้นหมด

การตรวจค้นประมาณ 1 ชั่วโมงพบปืน 11 มม. มีทะเบียนถูกต้องตามกฎหมายของนายช่างอุทิศ ผู้ช่วยนายช่างโครงการและปืนพก 6.35 มม. ของคุณสนธิเองพร้อมกระสุนหลายนัด พวกแต่งชุดเหมือนทหารพรานเขาจะรีบเอาไป นายช่างอุทิศคัดค้านไม่ยอมให้เอาไป พร้อมทั้งบอกคนเหล่านั้นว่าถ้าเอาไปจะแจ้งความดำเนินคดี เขาก็ไม่กล้าเอาไป แต่ไม่วายยึดกระสุนไปหมด นอกจากนั้นก็รูตนาฬิกาของคุณวิโรจน์กับของคุณประทีปไปด้วย

ก่อนหน้านั้น 2 วัน ผกค. ได้มาเขียนป้ายบนหลังกระดาดและปักไว้ที่จุดกำลังสร้าง Box Culvert ที่แยกบ้านไสขรบทห่างจากแคมป์ไปทางด้านต้นทางประมาณ 1 กิโลเมตร "ห้ามถมดินบริเวณนี้" ซึ่งเป็นจุดทางเข้าหมู่บ้านด้วย ทางโครงการจึงได้แจ้งข่าวให้ชาวบ้านทราบถึงการกระทำของบุคคลดังกล่าว และแจ้งให้ทราบว่ทางโครงการมีความจำเป็นต้องถมดินหลัง Box Culvert ให้การจราจรผ่านไปมาได้ ซึ่งช่วงนั้นฝนกำลังตกหนักสะพานเบี่ยงชำรุด

ในวันนั้นฝนตกหนักตลอดวัน เครื่องจักรส่วนใหญ่ก็จอด stand by ในแคมป์เวลา 17.00 น. ทางบริษัทก็ติดเครื่องไฟในแคมป์เพื่อให้เจ้าหน้าที่และพนักงาน

ได้ประกอบอาหาร ซึ่งในแคมป์มีเจ้าหน้าที่พนักงานคนงานประมาณ 60 - 70 คน

เวลา 17.30 น. มีรถบรรทุก 6 ล้อเล็ก ยี่ห้อฮิซุซุ สีฟ้าชนไม้กั้นชั่วคราวซึ่งไม่แข็งแรงนัก ทราบภายหลังว่าไปปล้นบังคัปรถของเจ้าหน้าที่กรมป่าไม้สวนป่าพระแสงมา

จากโรงครัวมองเห็นทางเข้า-ออก ชัดเจนประมาณ 100 เมตร ตรงมาที่โรงครัว ซึ่งมีนายช่างโครงการ นายช่างอุทิศ นายสนธิและภรรยา (เสมียนโครงการ) ซึ่งกำลังเตรียมทานอาหาร นายช่างบรรจง วิศวกรบริษัทมาร่วมสมทบวงอาหารด้วย

บนรถบรรทุกด้านกระบะท้ายมีคนหมอบราบมากับพื้นประมาณ 10 คน กระโดดจากรถมีอาวุธครบมือ มีทั้งปืน M16 อาทัก ปืนพก ระเบิด แขว่นคอมาเห็นชัดเจนมาก ทุกคนมีผ้าเช็ดหน้าปิดบังอำพรางใบหน้า ปืนพกมีผ้าเช็ดหน้าห่อหุ้มด้ามปืนทุกคน คนระดับหัวหน้าลงจากรถที่หนึ่งด้านหน้า 2 - 3 คน พุ่งเข้ามาอย่างรวดเร็วแล้วเข้ากอดคอโอบไหล่ นายช่างบรรจง แยกไปจากกลุ่มอีก 2 คนยืนคุมกวาดต้อนนายช่างโครงการ ผู้ช่วยนายช่างโครงการ และนายสนธิพร้อมด้วยภรรยาให้ออกมา ยืนตากฝน ทุกคนอยู่ในความสงบ ผกค. อีกคนหนึ่งเอาปืนจี้หัวนายสนธิ ทั้งหมดนี้ ผกค. บังคับให้เดินไปที่สำนักงานโครงการซึ่งอยู่ห่างจากโรงครัวประมาณ 50 เมตร ที่สำนักงานโครงการมีเจ้าหน้าที่ พนักงาน คนงานของบริษัทที่ถูกกวาดต้อนมารออยู่ก่อนแล้ว เมื่อรวมพลกันหมดทั้งเจ้าหน้าที่โครงการและเจ้าหน้าที่บริษัท หัวหน้า ผกค. ก็สั่งให้ทุกคนนั่งยองๆ และได้กล่าวอบรมไม่ให้สร้างสายเคียดชัง - พระแสง รวมทั้งสายพระแสง - ไปบางรูปโดยเด็ดขาด ถ้าหากขัดขืนยังสร้างจะถูกขัดขวางอย่างรุนแรงต่อไป กลุ่ม ผกค. ที่ถือปืน M16 ประมาณ 4 - 5 คน ยกปืนเล็งมาที่กลุ่มรวมพล ซึ่งหมายถึงว่าหากหัวหน้า





เส้นสายนี้มีชื่อว่า ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 4133 สายบ้านนาใหญ่ กม. 19 (สี่แยกท่าโรงช้าง อ.พุนพิน) - อ.เคียนซา - บ้านนากลาง อ.พระแสง เป็นเส้นทางที่ขนานด้านทิศตะวันตกของทางหลวงหมายเลข 41

สั่งปฏิบัติการก็คงระดมยิงพร้อม ๆ กัน มี ผกค. 2 คน มาจูงมือภรรยาผมขึ้นไปบนสำนักงาน พาไปรีอ์คั้นจัด ทุญแจหมดทุกห้อง นำเครื่องพิมพ์ดีดแคร์ยาว 2 เครื่อง เครื่องคิดเลข contax แบบตั้งโต๊ะ 2 เครื่อง กล้องแนว กล้องระดับ 2 ชุด ขนขึ้นรถไป

หลังจากนั้นหัวหน้า ผกค. เปานกหวีดทำการราดน้ำมัน บนสำนักงานและบ้านพักเจ้าหน้าที่ คณงาน บี้มน้ำมัน เครื่องจักร ซึ่งมีรถเกรด รถน้ำมัน รถตัก รถดั้มป์ รถบด ของบริษัท เท่าที่เห็นมีผู้หญิงมาด้วย 2 - 3 คน เอาผ้าชุบน้ำมันเผาตัวบี้ม หัวบี้มน้ำมัน เดชะบุญที่เขาเหล่านั้นไม่รู้ที่ปิด - เปิดวาล์วถังน้ำมัน มิเช่นนั้นคงจะวอดวายกันใหญ่โต

ช่วงเวลา 18.00 น. ไฟกำลังลุกไหม้สำนักงาน บังเอิญว่านาฬิกาข้อมือ casio แบบตัวเลขดิจิทัลของนายช่างโครงการปลุกเตือนเวลา 18 นาฬิกาพอดี ในสมัยนั้น นาฬิกาแบบดิจิทัลถือว่าเป็นนาฬิกาทันสมัย ผกค. ที่ยืนคุมเชิงอยู่หลายคนเมื่อได้ยินเสียงนาฬิกาปลุก เริ่มเคลื่อนไหว มีอยู่คนหนึ่งแหวกกลุ่มผู้คนเข้ามาตามเสียง นายสนิท

รีบปลดนาฬิกาจากข้อมือของนายช่างโครงการไปฝั่งโคลน แล้วเหยียบลงจมดินทันที เพื่อหลบเสียงนาฬิกา

ในช่วงนั้นไฟไหม้รุนแรงมาก มีเสียงโวยวายมาจาก กลุ่มแม่บ้านตะโกนออกมาว่า "จะเผาคนทั้งเป็นกันด้วย หรือ" เพราะไหม้ใกล้เข้ามามาก ขณะนั้นหัวหน้า ผกค. มีคำสั่งให้เคลื่อนย้ายออกห่างออกไปอีกประมาณ 10 - 15 ก้าว แต่ทุกคนต้องเดินเปิดออกไปห้ามลุกขึ้นยืน (วิธีการเดินเปิด คือ ต้องเดินในท่า นั่งยอง ๆ) แต่ในขณะนั้น ผกค. คนที่คุมตัวคุณสนิทก็ยังคงเอาปืนจี้หัวเขาอยู่

ในช่วงนั้นเปลวเพลิงกำลังไหม้ที่ตัวอาคารสำนักงาน และหลังคาโรงซ่อม

หลังจากนั้นก็ได้อาารถน้ำ 1 คัน รถดั้มป์ 1 คัน รถกระบะ 2 คัน ฟอร์ด มัสแตง สีแดง 2 ประตู ของนายอุทิศ ผู้ช่วยนายช่างโครงการ รวมทั้งทรัพย์สินอย่างอื่น ซึ่งมี สร้อยคอ 3 บาท แหวนทองหัวพลอยสตาร์ของนายสนิท และคั่นกระเป่าแล้วเอาเงินสดไปหมด แต่ละคนเหลือแต่ ชุดนอน รองเท้าก็เหลือแต่รองเท้าแตะที่ใส่ติดตัว ก่อนเผา

ภายหลังจากเกิดเหตุการณ์ งานก็ชะงักไป 2 เดือนก่อนจะเริ่มงานใหม่
สุดท้ายโครงการก่อสร้างทางสายนี้ก็สำเร็จ แต่กว่าจะสำเร็จก็มีการสูญเสีย
ทั้งชีวิต สูญเสียทรัพย์สินทั้งของราชการและของส่วนตัวของผู้ปฏิบัติงาน



ผกค. ได้โยนกระบอกไม้ไผ่เก็บเหรียญทิ้งไว้หน้าห้องแถว แต่สุดท้ายก็ล้มเก็บกลับไปด้วย ทำให้คุณสนิทพอได้มีเงินเหลือติดตัวจากเศษเหรียญที่อยู่ในกระบอกไม้ไผ่นั้น

หลังจากนั้น ผกค. ก็ล่าถอยไปทางควนสามัคคี ด้านต้นทาง นายสนิทเล่าต่อไปว่า “คิดในใจว่าคราวนี้รอดตายแน่ ใจจะวายตอนที่เห็นร่างของนายช่างบรรจง วิศวกรบริษัททรุดลงกับพื้น เพราะตอนนั้นผมเองก็ถูกปืนจ่อหัวอยู่เหมือนกัน”

หลังจากนั้นเราก็เอาไม้ช่วยกันกระทุ้งหลังคาโรงครัว และบ้านพักนายบรรจงให้ไฟดับ ช่วยกันหามร่างที่ไร้วิญญาณของนายบรรจงไปวางไว้บนแคร่ไม้ไผ่หน้าห้องพัก เอาเศษผ้าห่มที่พอเหลือจากไฟไหม้มาปิดร่างเอาไว้ และพวกเราก็นั่งเฝ้าศพกันทั้งคืน จนกระทั่งแปดโมงเช้าทางเจ้าหน้าที่ตำรวจจาก สภ.อ.พระแสงมาตรวจพลิกศพ และลงบันทึกประจำวัน

ในสมัยนั้นการสื่อสารลำบากมากทางโครงการก็ยังไม่รายงานให้ทางเขตทราบ ประกอบกับรถที่จะใช้ในสำนักงานก็ไม่มี แต่ทางนายช่างเขตก็ได้ส่งรถแลนด์

5 ประตุมารับไปสำนักงานเขตฯ พร้อมกับท่านได้เช่าโรงแรมให้พักกันชั่วคราว

หลังจากเกิดเหตุการณ์ ผกค. เผาแคมป์แล้วงานก็ชะงักไป 2 เดือนก่อนจะเริ่มงานใหม่ ทางเขตฯ ได้ทำหนังสือขอกำลังจากฝ่ายทหารมาช่วยคุ้มกัน อีก 2 เดือนต่อมาโครงการก่อสร้างทางสายนี้ก็สำเร็จ แต่กว่าจะสำเร็จได้ก็มีการสูญเสียทั้งชีวิต สูญเสียทรัพย์สินทั้งของราชการและของส่วนตัวของผู้ปฏิบัติงาน

เหตุการณ์นี้เกิดขึ้นมาเกือบครึ่งศตวรรษแล้ว ก็ยังดีที่ผู้ปฏิบัติงานบางท่านยังมีชีวิตอยู่ เช่น คุณสนิท ชูแสง ยังพอเล่ารำลึกให้ชาวทางรุ่นหลังได้รับรู้ถึงความยากลำบากของการสร้างทางในอดีต

เหมาะด้วยประการทั้งปวงที่กรมทางหลวงเรามีอนุสาวรีย์ผู้กล้าหาญตั้งเด่นเป็นสง่าที่หน้ากรมฯ ไว้ให้ชาวทางได้วางพวงหรือรำลึกถึงคุณงามความดีของพวกเขาเหล่านั้นเป็นประจำในวันครบรอบการสถาปนากรมวันที่ 1 เมษายน ของทุก ๆ ปี 📌



Highways Journal

กรมการทางหลวง



www.doh.go.th



กรมการทางหลวง



@prdoh1



@doh.thailand



@dohthai



departmentofhighway



สแกนเพื่อ
แสดงความคิดเห็น
และข้อเสนอแนะ



สแกนเพื่ออ่าน

วารสารทางหลวงมีวัตถุประสงค์เพื่อประชาสัมพันธ์บทบาทและภารกิจของกรมทางหลวงและสมาคมสโมสรกรมทางหลวงรวมทั้งเผยแพร่ผลงานทางวิชาการ และสาระน่ารู้อื่น ๆ



ISSN 0125-4588

วารสาร ปีที่ 62 ฉบับที่ 1 มกราคม - มิถุนายน 2568

Highways Journal

วารสารทางหลวง

ร้อยเรียงเรื่องราว ข่าวสารความรู้ เคียงคู่ชาวทาง

ทางหลวงไทย
ขยับเคลื่อนทุกการเติบโต