ISSN 0125-4588

Highways Journal
วารสารทางหลวง

วารสาร ปีที่ 63 ฉบับที่ 1 มกราคม - มิถุนายน 2569

ร้อยเรียงเรื่องราว ข่าวสารความรู้ เคียงคู่ชาวทาง



ทุกเส้นทาง เชื่อมทุกโอกาส
CONNECTED BY THE ROAD


FACTORY
WAREHOUSE
FOR RENT
Lotus's

เรื่องราวจากเส้นทาง สู่หน้าถัดไปของคนทำทาง

วารสารทางหลวงฉบับที่ 1/2569 เป็นการรวบรวมเรื่องราวและข้อมูลระหว่างเดือนมกราคม–มิถุนายน 2569 แม้กว่าจะถึงมือท่านสมาชิกอาจล่าช้าไปบ้าง แต่ข้อดีก็คือเราจะได้บันทึกข่าวสารและเรื่องราวที่สดใหม่ ครบถ้วน และน่าสนใจไว้ในเล่มเช่นเคย

ฉบับนี้ขอแนะนำคอลัมน์ใหม่ “ฝากรอยไว้บนทาง” ซึ่งเกิดจากแนวคิดที่ว่า ในแต่ละปีมีบุคลากรกรมทางหลวงจำนวนไม่น้อยที่ก้าวสู่ช่วงเกษียณอายุราชการ แต่ละท่านล้วนมีเส้นทางการทำงาน ภารกิจ และประสบการณ์ที่แตกต่างกัน หากนำเรื่องราวเหล่านั้นมาถ่ายทอด ย่อมเป็นทั้งความทรงจำและบทเรียนที่มีคุณค่า ประเดิมฉบับแรกด้วยบทสัมภาษณ์ นายศุภโชค มีอำพล ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพฯ) จะมีเรื่องราวและประสบการณ์อะไรที่ท่านอยากฝากรอยไว้บนทาง ติดตามอ่านกันได้ครับ

สำหรับคอลัมน์ประจำยังคงมีเนื้อหาเข้มข้นเช่นเคย เริ่มจาก “ท่องเที่ยวกับผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครนายก” ที่ท่าน ผอ.สราวุธ เทศศิริ พาไปสัมผัสสถานที่ท่องเที่ยวในมุมที่แตกต่าง ตามด้วย “ทางหลวงชวนชิม” ซึ่งยังคงอยู่ในพื้นที่นครนายก ฉบับนี้แนะนำสองร้านสองสไตล์ ทั้งอาหารไทยและอาหารไทยผสมผสาน หากมีโอกาสผ่านนครนายก ลองแวะไปชิมกันดูนะครับ

อีกหนึ่งคอลัมน์ที่อยากแนะนำคือ “จากวันนั้นถึงวันนี้” ที่พาย้อนกลับไปสำรวจเรื่องราวในอดีต ทั้งผืนป่าเขาใหญ่และการก่อสร้างทางหลวงสายปากช่อง–เขาใหญ่ หรือถนน “ธนะรัชต์” ที่ปัจจุบันกลายเป็นเส้นทางท่องเที่ยวสำคัญ เรื่องราวในคอลัมน์นี้บรรณาธิการอาวุโสของเรารวบรวมรายละเอียดทั้งวัน เวลา สถานที่ งบประมาณ และชื่อบุคคลที่เกี่ยวข้องไว้อย่างครบถ้วน นอกจากนี้ยังมีสองคอลัมน์ที่นำเสนอเรื่องราวสอดคล้องกันโดยมิได้นัดหมาย นั่นคือ “ทางหลวงชวนอ่าน” และ “ทางหลวงทันโลก” ซึ่งชวนให้มองเห็นว่า การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างยั่งยืนอาจเริ่มต้นจากการเปลี่ยนวิธีคิดและการปรับพฤติกรรมเล็ก ๆ ในชีวิตประจำวัน เมื่อทำอย่างต่อเนื่องก็สามารถนำไปสู่ผลลัพธ์ที่ยิ่งใหญ่ได้

ส่วน “ความสุขหลังเกษียณ” ฉบับนี้ชวนติดตามแนวคิดและประสบการณ์ของนายธงชัย ศรีดามา อดีตรองอธิบดีกรมทางหลวง กับมุมมองการทำงาน การเรียนรู้ และการใช้ชีวิตหลังเกษียณอย่างเรียบง่าย มีความสุข และมีคุณค่า ขณะที่ “เรื่องสั้นคนทำทาง” ถ่ายทอดภารกิจของนายช่างโครงการกับโจทย์สำคัญในการวางแผนและบริหารโครงการให้แล้วเสร็จภายใน 45 วัน

สำหรับสมาชิกรุ่นใหม่ที่สนใจความรู้ด้านกฎหมาย ขอแนะนำ “กฎหมายน่ารู้ในชีวิตประจำวัน” ที่จะช่วยทำความเข้าใจประเด็นสำคัญเกี่ยวกับความแตกต่างระหว่างการสอบข้อเท็จจริงกับการสอบสวนความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ รวมถึงคอลัมน์ประจำอื่น ๆ อาทิ ก้าวไปกับสหกรณ์ฯ ทางหลวงทางธรรม นายชูเล่าสู่กันฟัง สารพันงานทาง และสีสันคนทำทาง ที่ยังคงนำเสนอเรื่องราวและสาระที่หลากหลายอย่างต่อเนื่อง

ท้ายนี้ กองบรรณาธิการขอขอบคุณท่านปิยพงษ์ จิวัฒนกุลไพศาล อธิบดีกรมทางหลวง ที่ให้กำลังใจและให้ความสำคัญกับการคงอยู่ของวารสารทางหลวง รวมถึงนายราชศักดิ์ สุทธินวล ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 8 (มหาสารคาม) ประธานแผนกวารสารทางหลวง ที่ให้ข้อเสนอแนะ สนับสนุน และร่วมผลักดันให้วารสารทางหลวงดำเนินต่อไปอย่างเข้มแข็ง ตลอดจนขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่าน ทุกฝ่าย ที่ร่วมกันสร้างสรรค์วารสารทางหลวงฉบับนี้ให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ แล้วพบกันใหม่ในฉบับต่อไปครับ

ด้วยความปรารถนาดี
ทีมบรรณาธิการ

สารบัญ



6 **ฝากรอยไว้บนทาง**
เบื้องหลังถนนทุกสาย คือ หัวใจที่ทุ่มเทของ นายศุภโชค มีอำพล ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพ)

10 **ท่องเที่ยวกับผู้อำนวยการแขวงทางหลวง**
นครนายกเมืองใกล้กรุง ที่เติมความสุขให้หัวใจของนักเดินทาง

16 **สารพันงานทาง**
- โครงการก่อสร้างจุดตัด ทล.42 ตัด ทล.410 (แยกตะลุโบะ) จ. ปัตตานี
- โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ แยกดอนยาง จ. ปัตตานี

22 **สีสันคนทำทาง**
- M-Flow โฉมใหม่ สะดวกกว่าเดิม
- ลงพื้นที่ติดตามงานเติมพลังคนทำทาง
- ติดตามงานทางหลวง ลพบุรี ยกระดับความปลอดภัยผู้ใช้ทาง
- ลงพื้นที่พบคนทำทาง สร้างขวัญกำลังใจการทำงาน
- เยี่ยมคนทำทางภาคเหนือ เติมพลังสู่การทำงาน ปี 2569
- ติดตามภารกิจหน้างาน เสริมพลังคนทางหลวง
- ผนึกพลังข้อมูล ยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนน
- กรมทางหลวงชู Human-Centered Design สร้างทางหลวงปลอดภัยสำหรับทุกคน
- เมื่อถนนเชื่อมคน และอุโมงค์เชื่อมผืนป่า
- 114 ปีกรมทางหลวง เดินหน้าด้วยหัวใจคนทำทาง
- GECC ใส่ใจทุกบริการเพื่อประชาชน
- สงกรานต์ปลอดภัย ใส่ใจทุกเส้นทาง
- ยกระดับความปลอดภัยไซเบอร์ สู่มาตรฐานสากล
- เสริมสติ พัฒนาศักยภาพสู่การทำงานอย่างสมดุล
- น้อมส่งเสด็จ ด้วยสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ
- เชื่อมโยงข้อมูลภัยพิบัติ เพื่อช่วยเหลือประชาชนได้ทันเวลา
- ศึกษางานอุโมงค์เจาะภูเขา ก้าวใหม่ของทางหลวงไทย
- DOH HACKATHON 2026 จุดประกายนวัตกรรมทางหลวงแห่งอนาคต
- กรมทางหลวงถวายสัตย์ปฏิญาณ ข้าราชการที่ดี พลังของแผ่นดิน
- "PHRAO MODEL" ต้นแบบทางหลวงคาร์บอนต่ำ สู่เป้าหมาย Net Zero

36 **ก้าวไปกับสหกรณ์ฯ**
จากการพบปะสมาชิกในพื้นที่
สู่การเปิดกว้างด้วยโลกออนไลน์

40 **ปกิณกะ**
โลกยิ่งเชื่อมต่อ ทำไมหัวใจมนุษย์จึงยิ่งห่างกัน

44 **ความสุขหลังเกษียณ**
เกษียณอย่างมีสุข ใช้ชีวิตอย่างมีคุณค่า

50 **จากวันนั้นถึงวันนี้**
ย้อนรอยทางหลวงสายปากช่อง-เขาใหญ่
"ถนนธนะรัชต์"

58 **นายชูเล่าสู่กันฟัง**
แจกของส่องตะเกียง 5

64 **ทางหลวงทางธรรม**
- วัตถุมงคลกับคนสร้างทาง
- เมื่อโลกเปลี่ยนแปลง
  ใจของเราจะตามทันหรือไม่

72 **ทางหลวงชวนอ่าน**
เปลี่ยนทีละน้อย สร้างผลลัพธ์ที่ยิ่งใหญ่

76 **กฎหมายน่ารู้ในชีวิตประจำวัน**
สาระสำคัญของ"การสอบข้อเท็จจริง" และ
"การสอบสวนความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่"

84 **ทางหลวงทันโลก**
Green Mind : จุดเริ่มต้นขององค์กรสีเขียว

92 **ทางหลวงชวนชิม**
สองร้าน สองสไตล์ อร่อยครบที่นครนายก

94 **ทางหลวงช่วยเหลือประชาชน**
- กรมทางหลวงร่วมบำเพ็ญสาธารณประโยชน์
  ถวายเป็นพระกุศล
- กรมทางหลวงแจกจ่ายน้ำ 7.9 แสนลิตร
  ช่วยภัยแล้งทั่วประเทศ
- แก้ไข MSE Wall เขาพลึง บน ทล.11
  เสริมความปลอดภัยผู้ใช้ทาง

96 **เรื่องสั้นคนทำทาง**
45 วัน กับภารกิจที่ต้องทำให้ทัน

Highways Journal
วารสารทางหลวง

คณะอนุกรรมการแผนกวารสารทางหลวง

รักษาการนายกสมาคมสโมสรกรมทางหลวง
นายพงศกร จุลละโพธิ

ที่ปรึกษา
นายสราวุธ ทรงศิวิไล
นายชูชาติ ชื่นมงคลสกุล
นายชัชวาลย์ บุญเจริญกิจ
นายสนิท พรหมวงษ์
นายอภิสิทธิ์ พรหมเสน
นายจิระพงศ์ เทพพิทักษ์
นายพงศกร จุลละโพธิ์

ประธานอนุกรรมการ
นายราชศักดิ์ สุทธินวล

รองประธานอนุกรรมการ
นายกฤตยพงศ์ ศิริพลอย

อนุกรรมการและกองบรรณาธิการ
นายวิเชียร มีแก้ว
นายถิรเดช ศิลาโรจน์
นางจีราพิชญ์ ทับทิมแท้

อนุกรรมการและเหรัญญิก
นางสาววัชราภรณ์ สุนทรชื่น

อนุกรรมการและเลขานุการ
นางสาวเขมรัศมิ์ ธีระโกมลศิลป์

ผู้ช่วยเหรัญญิก
นางสาวฉลองขวัญ สัมมาชีพ

ผู้ช่วยเลขานุการ
นางสาวสโรชา แสงมณี

จัดทำและออกแบบรูปเล่ม
บริษัท ยูโทเปีย มีเดีย อินเตอร์เนชันแนล
(ประเทศไทย) จำกัด
admin@utopia-th.com
089-7747215

เรื่อง **กองบรรณาธิการ**



เบื้องหลังถนนทุกสาย คือหัวใจที่ทุ่มเท

นายศุภโชค มีอำพล

ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 13 กรุงเทพ

ประเดิมคอลัมน์ "ฝากรอยไว้บนทาง" ด้วยบทสัมภาษณ์ นายศุภโชค มีอำพล ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 13 กรุงเทพ โดยทีมงานวารสารทางหลวง ได้มีโอกาสเข้าสัมภาษณ์เมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2569 ณ สำนักงานทางหลวงที่ 13 กรุงเทพ เพื่อร่วมถ่ายทอดเรื่องราวตลอดเส้นทางการทำงานกว่า 30 ปี



มื่อจุดเริ่มต้นของเส้นทางสายทางหลวง ถนนทุกสายที่ทอดยาวเชื่อมโยงผู้คนและพื้นที่ทั่วประเทศไม่ได้เกิดขึ้นจากเพียงแบบก่อสร้าง เครื่องจักร หรือวัสดุทางวิศวกรรมเท่านั้น หากแต่เกิดจากความรับผิดชอบ ความมุ่งมั่นและความทุ่มเทของผู้คนจำนวนมาก ที่ทำงานอยู่เบื้องหลังภารกิจสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ตลอดเส้นทางชีวิตราชการของ นายศุภโชค มีอำพล ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 13 กรุงเทพมหานคร คืออีกหนึ่งภาพสะท้อนของบุคลากรกรมทางหลวงที่เติบโตขึ้นพร้อมองค์กร และอุทิศตนให้กับงานทางหลวงมาอย่างยาวนานกว่าสามทศวรรษ

เส้นทางการทำงานของเขาเริ่มต้นจากสายงานวิศวกรรมโครงสร้าง หลังสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาโท และเข้ารับราชการในกรมทางหลวง ก่อนตัดสินใจพัฒนาตนเองด้วยการศึกษาต่อระดับปริญญาเอกด้านการบริหารงานก่อสร้าง ณ สถาบัน AIT และกลับมาสั่งสมประสบการณ์ผ่านงานสำรวจและออกแบบงานมาตรฐานและประเมินผล ตลอดจนงานบริหารภาคสนามในหลายพื้นที่ จนก้าวสู่ตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงในปัจจุบัน แรงบันดาลใจสำคัญที่ทำให้เขาเลือกเดินบนเส้นทางสายนี้ เกิดขึ้นตั้งแต่วัยเด็ก จากการได้เห็นคุณพ่อซึ่งเคยรับราชการในสายงานช่างของกรมทางหลวง ทำให้เกิดความตั้งใจตั้งแต่วันนั้นว่า วันหนึ่งอยากเป็นส่วนหนึ่งขององค์กรแห่งนี้เช่นเดียวกัน

เติบโตผ่านประสบการณ์กว่า 30 ปี และความท้าทายในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

เมื่อได้รับมอบหมายให้บริหารพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งถือเป็นหนึ่งในพื้นที่ที่มีความซับซ้อนสูงที่สุดของประเทศ เขาได้เผชิญกับความท้าทายที่แตกต่างจากการทำงานในภูมิภาคอย่างชัดเจน ไม่ว่าจะเป็นการประสานงาน







ถนนที่เราสร้างอาจทอดยาวไปข้างหน้าและเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา แต่ความทุ่มเทของคนทำงานจะยังคงฝากร่องรอยไว้บนเส้นทางเสมอ แม้วันหนึ่งเราจะไม่ได้ดูแลถนนสายเดิม แต่ความตั้งใจ ความรับผิดชอบ และคุณค่าของงานยังคงอยู่เพื่อส่งต่อให้คนรุ่นต่อไปได้ก้าวเดินอย่างมั่นคง

กับหน่วยงานสาธารณูปโภคจำนวนมาก การขออนุญาตใช้เขตทาง การจัดการปัญหาการจราจร ตลอดจนข้อร้องเรียนจากประชาชนที่เกิดขึ้นอยู่เสมอ การทำงานในพื้นที่เมืองใหญ่ทำให้ทุกการตัดสินใจต้องอาศัยทั้งความรอบคอบ ประสบการณ์ และความรวดเร็วในการแก้ปัญหา เพราะเพียงการปิดการจราจรเพื่อซ่อมถนนไม่กี่ชั่วโมง ก็สามารถส่งผลกระทบต่อชีวิตของประชาชนจำนวนมากได้ทันที หลายโครงการสำคัญที่อยู่ภายในพื้นที่การกำกับดูแลของเขา ล้วนเป็นงานที่มีผลต่อประชาชนโดยตรง ทั้งโครงการพัฒนาคูน้ำวิภาวดีรังสิต ซึ่งดำเนินการตามแนวพระราชดำริในการแก้ปัญหาน้ำท่วม รวมถึงโครงการทางยกระดับพระราม 2 หรือ M82 ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการขนาดใหญ่ที่มีข้อจำกัดสูง ทั้งด้านเวลา พื้นที่ก่อสร้าง และผลกระทบต่อการจราจรโดยเฉพาะงานก่อสร้างในเขตเมืองที่ต้องทำงานในเวลากลางคืน เริ่มปฏิบัติงานในช่วงเวลาที่ประชาชนพักผ่อน และต้องเร่งคืนผิวจราจรในช่วงเช้าให้ทันเวลา ทุกกระบวนการจึงเต็มไปด้วยแรงกดดันทั้งต่อวิศวกร ผู้ควบคุมงาน และแรงงานภาคสนามที่ต้องทำงานแข่งกับเวลาในทุกคืน

ถนนที่ดีในมุมมองของผู้บริหาร

ในมุมมองของนายศุภโชค ถนนที่ดีไม่ได้หมายถึงเพียงความแข็งแรงหรือมาตรฐานทางวิศวกรรมเท่านั้น แต่ต้องเป็นถนนที่ปลอดภัยและช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนได้อย่างแท้จริง เขาเชื่อว่าพื้นที่ทางเท้าที่ปลอดภัย ความสะดวกในการสัญจรของประชาชน รวมถึงความร่มรื่นจากต้นไม้ริมทาง ล้วนเป็นองค์ประกอบสำคัญของเมืองที่ดี เพราะถนนไม่ได้ถูกสร้างขึ้นเพื่อรองรับรถยนต์เพียงอย่างเดียว แต่ยังเป็นพื้นที่ซึ่งผู้คนใช้ชีวิตอยู่ทุกวัน อีกเรื่องหนึ่งที่เขาให้ความสำคัญไม่แพ้กัน คือ คุณภาพชีวิตของเจ้าหน้าที่ภาคสนาม ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการดูแลรักษาทางหลวงทั่วประเทศ งานกลางแดด งานท่ามกลางการจราจรที่มีความเสี่ยงสูง และภารกิจที่ต้องเผชิญอันตรายในแต่ละวัน คือเหตุผลที่เขาเห็นว่า บุคลากรกลุ่มนี้ควรได้รับการดูแลด้านสวัสดิการ

ความปลอดภัย และการคุ้มครองที่เหมาะสมมากยิ่งขึ้น

คนทำงาน คือ หัวใจของกรมทางหลวง

เมื่อกล่าวถึงสิ่งที่อยากฝากถึงบุคลากรรุ่นใหม่ในกรมทางหลวง เขาไม่ได้พูดถึงความสำเร็จในตำแหน่งหรือความก้าวหน้าในสายอาชีพ หากแต่ให้ความสำคัญกับรากฐานสำคัญที่สุดของการทำงานราชการ นั่นคือ ความตั้งใจ ความรับผิดชอบ การศึกษาระเบียบให้เข้าใจอย่างถ่องแท้ การเปิดรับความรู้ เทคโนโลยี และแนวคิดใหม่ ๆ ที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

เขาเชื่อว่า การทำงานจะมีคุณค่าก็ต่อเมื่อเราสามารถมองเห็นความหมายของงานที่ตนเองรับผิดชอบ และค้นพบความสุขจากการทำหน้าที่ของตนเองอย่างเต็มกำลัง เพราะท้ายที่สุดแล้ว งานของกรมทางหลวงไม่ได้หมายถึงเพียงการสร้างถนนให้ทอดยาวไปยังจุดหมายปลายทางของประเทศเท่านั้น แต่ยังหมายถึงการสร้างความปลอดภัย ความสะดวก และคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับผู้คนอีกนับไม่ถ้วน บางคนอาจเดินผ่านตำแหน่งหน้าที่ไปตามกาลเวลา แต่คุณค่าของการทำงาน ความคิด และความทุ่มเทที่ได้สร้างไว้จะยังคงอยู่เสมอ เช่นเดียวกับร่องรอยของผู้คนมากมาย ที่ได้ทำหน้าที่ของตนเองอย่างดีที่สุดและได้ฝากรอยไว้บนทาง เพื่อให้คนรุ่นต่อไปได้ก้าวเดินต่ออย่างมั่นคง







เรื่อง วิเชียร มีแก้ว

นครนายก

เมืองใกล้กรุง ที่เติมความสุขให้หัวใจของนักเดินทาง

การเดินทางที่มีความหมายไม่จำเป็นต้องไปไกล เพียงออกจากความวุ่นวายของเมือง มุ่งหน้าสู่ภูเขา สายน้ำ และผืนป่า ก็เพียงพอที่จะเติมพลังให้ชีวิต ทริปนี้จึงเป็นมากกว่าการท่องเที่ยว แต่คือการกลับไปสัมผัสธรรมชาติ พบปะมิตรสหาย และเก็บเกี่ยวความทรงจำดี ๆ บนเส้นทางที่ไม่ไกลจากกรุงเทพฯ



จากวันวานโบราณาจารย์เคยกล่าวเปรียบเปรยไว้ว่า “เสือเฒ่าหากินใกล้ถ้ำ เสือหนุ่มหากินไกลถ้ำ” หากนำมาเปรียบกับชีวิตของผู้เขียนที่เกษียณอายุราชการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 บัดนี้ก็คงเข้าข่าย “เสือเฒ่า” อย่างไม่ต้องสงสัย

ผู้เขียนได้มีโอกาสถ่ายทอดเรื่องราวลงในวารสารทางหลวงมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2520 แม้จะมีช่วงที่หยุดเขียนไปบ้าง แต่ก็นับเป็นเวลารวมเกือบ 50 ปีแล้ว โดยส่วนใหญ่เป็นการบอกเล่าประสบการณ์และแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวเกือบทั่วประเทศไทย ซึ่งอาจมีขาดตกบกพร่องไปบ้างตามกาลเวลา

เมื่อสังขารร่วงโรยลงตามวัย การท่องเที่ยวของเสือเฒ่าจึงเปลี่ยนมาเน้น “แหล่งท่องเที่ยวใกล้ถ้ำ” นั่นคือจังหวัดนครนายก และนับเป็นความโชคดีที่ผู้เขียนมีความสนิทสนมกับ **นายสราวุธ เทศศิริ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครนายก** ในฐานะศิษย์เก่าจากสถาบันการศึกษาเดียวกัน ผอ.สราวุธ และทีมงานจึงให้การต้อนรับคณะทำงานวารสารทางหลวงอย่างอบอุ่นและเป็นกันเองยิ่ง คณะทีมงานวารสารทางหลวงขอขอบพระคุณ ผอ.สราวุธ เทศศิริ และทีมงานแขวงทางหลวงนครนายก เป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้

นครนายกเมืองท่องเที่ยวใกล้กรุงเทพฯ ระยะทาง 107 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางเพียงชั่วโมงเศษ โดดเด่นด้วยคำขวัญ “เมืองในฝันที่ใกล้กรุง ภูเขางาม น้ำตกสวย รวยธรรมชาติ ปราศจากมลพิษ” เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม ทีมวารสารทางหลวงเดินทางด้วยรถตู้ถึงสำนักงานแขวงทางหลวงนครนายก และเริ่มทริปท่องเที่ยวพร้อมมัคคุเทศก์สาว



เขื่อนขุนด่านปราการชล แหล่งน้ำสำคัญตามแนวพระราชดำริ โดดเด่นด้วยธรรมชาติและสายน้ำท่ามกลางขุนเขา ถือเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ทรงคุณค่าและสร้างความประทับใจแก่ผู้มาเยือน

นครนายกเดิมชื่อว่า “บ้านนา” เล่ากันว่าในสมัยกรุงศรีอยุธยาดินแดนของนครนายกเป็นป่ารกชัฏ เป็นที่ดินทำนาหรือเพาะปลูกอะไรไม่ค่อยได้ผลและมีไข้ป่าชุกชุม ผู้คนจึงอพยพไปอยู่ที่อื่น จนกลายเป็นเมืองร้าง ต่อมาพระมหากษัตริย์ทรงทราบความเดือดร้อนของชาวเมือง จึงโปรดเกล้าฯ ให้เลิกภาษีนาเพื่อจูงใจชาวเมืองให้อยู่ที่เดิม ทำให้มีผู้คนอพยพมาอยู่เพิ่มมากขึ้น จนเป็นชุมชนใหญ่และเรียกเมืองนี้ติดปากว่า “เมืองนายก”

อาณาเขต

- ทิศเหนือ ติดต่อกับ จังหวัดสระบุรีและนครราชสีมา
- ทิศใต้ ติดต่อกับ จังหวัดฉะเชิงเทรา
- ทิศตะวันออก ติดต่อกับ จังหวัดปราจีนบุรี
- ทิศตะวันตก ติดต่อกับ จังหวัดปทุมธานี

เมื่อวันที่ 6 สิงหาคมที่ผ่านมา คณะทีมงานวารสารได้ไปถึงแขวงทางหลวงนครนายกซึ่งตั้งอยู่ที่ กม.54 ฝั่งขาออกทางหลวงหมายเลข 305 สายรังสิต-นครนายก เมื่อไปถึงก็ได้เจอกับมัคคุเทศก์สาว 2 คน ที่ ผอ.จัดไว้ให้นำคณะของเราเพื่อชมสถานที่ต่าง ๆ

แหล่งท่องเที่ยวแห่งแรกที่เจ้าหน้าที่พาไปคือ **น้ำตกวังม่วง** อยู่ในเขตพื้นที่ตำบลนาหินลาด อำเภอปากพลี เส้นทางที่ไปเป็นเส้นทางเล็ก 2 ช่องจราจร สวนทางไป-กลับ กว่าจะถึงที่แหล่งน้ำตกใช้เวลาชั่วโมงเศษ พอไปถึงลานน้ำตกเห็นเป็นป่าที่รกทึบ เขียวชอุ่ม แต่ร่องลำธาร

น้ำตกวังม่วง สัมผัสความร่มรื่นของผืนป่าและสายน้ำ พร้อมสูดอากาศบริสุทธิ์และความสดชื่นจากธรรมชาติ







ภาพบนซ้าย ทีมวารสารทางหลวงล่องเรือชมบรรยากาศบริเวณเขื่อนขุนด่านปราการชล สัมผัสความงามของผืนน้ำอย่างใกล้ชิด **ภาพบนขวา** ฝูงนกกระยางขาวริมฝั่ง ท่ามกลางผืนป่าและสายน้ำ สะท้อนความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติรอบเขื่อน **ภาพล่าง** เพลิดเพลินกับกิจกรรมพายเรือคายัคช่วยเติมสีสันให้กับการเดินทางท่องเที่ยว

น้ำไหลไม่กว้างนัก บริเวณลานหินถูกปกคลุมไปด้วยมอสสีเขียวแสดงถึงความอุดมสมบูรณ์ของป่าธรรมชาติ ฟังเสียงน้ำตกซู่ซ่าประกอบกับเสียงนกป่าประสานเสียงกันก็เพลิดเพลินดี

ออกจากน้ำตกวังม่วงก็ไปอ่างเก็บน้ำวังบอนซึ่งอยู่ไม่ไกลนัก **อ่างเก็บน้ำวังบอน** ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลนาหินลาด อำเภอปากพลี อ่างเก็บน้ำแห่งนี้มีความจุที่ระดับกักเก็บ 6.9 ล้านลูกบาศก์เมตร ลักษณะอาคารเขื่อนเป็นเขื่อนดิน สันทำนบกว้าง 8 เมตร ความยาว 450 เมตร และความสูง 29 เมตร นอกจากประโยชน์ทางการเกษตรแล้ว ยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีบริการเช่าเรือคายัคเพื่อพายชมธรรมชาติรอบอ่างเก็บน้ำ อัตราค่าบริการชั่วโมงละ 50 บาท คณะวารสารทางหลวงของเราก็ไม่พลาดได้ไปออกกำลังกายพายเรือคายัคเล่นก็ดีเหมือนกัน เพราะผู้เขียนเองสมัยเด็กบ้านอยู่ริมน้ำปากพนัง ไปไหนมาไหนก็ใช้เรือตลอด เรื่องพายเรือถนัดดีมาก

กิจกรรมหลักสำหรับการท่องเที่ยวนครนายกในครั้งนี้ก็คือการไปชม**เขื่อนขุนด่านปราการชล** เพราะเป็นเขื่อนที่สร้างขึ้นตามแนวพระราชดำริของ**พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร** เพื่อบรรเทาความทุกข์เรื่องการจัดสรรทรัพยากรน้ำของชาวนครนายก และจังหวัดใกล้เคียง ปัจจุบันเป็นเขื่อนคอนกรีตบดอัดที่มีความยาวที่สุดในโลก โดยมีความยาวรวม 2,594 เมตร สูง 93 เมตร น้ำมีความจุ 224 ล้านลูกบาศก์เมตร มีกิจกรรมล่องแก่งลำน้ำนครนายกที่สามารถเล่นได้ตลอดทั้งปี เขื่อนขุนด่านปราการชล เป็นเขื่อนที่มีคุณประโยชน์นานัปการ ถือเป็นแหล่งท่องเที่ยวใหม่ที่ทรงคุณค่า สร้างความภาคภูมิใจให้ชาวนครนายกและชาวไทยทุกคน ด้านบนจุดสูงสุดของภูเขาได้สร้างเป็นอาคารที่ประทับเทิดพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและพระบรมวงศานุวงศ์ ซึ่งปิดให้เข้าชมในเวลา 18.00 น.

เมื่อมาเยือนเขื่อนขุนด่านปราการชล กิจกรรมไฮไลต์ที่พลาดไม่ได้เลย คือ การล่องเรือชมบรรยากาศ ซึ่งมีเรือพร้อมให้บริการมากมาย แต่ละลำรองรับผู้โดยสารได้ราว 10-15 คน จุดวัดใจแรกก่อนลงเรือ คือ บันไดคอนกรีตสูงชันกว่า 200 ขั้น จากริมฝั่งลงสู่ท่าจอดเรือ ผู้ที่จะลงไปจึงต้องเตรียมร่างกายให้พร้อมในระดับหนึ่ง

เมื่อลงเรือแล้วบรรยากาศจะเปลี่ยนเป็นความผ่อนคลาย เรือจะค่อย ๆ พาเราแล่นลัดเลาะไปจนถึงบริเวณต้นน้ำ



ความสวยงามของธรรมชาติ
อาจซ่อนอยู่ไม่ไกลจากตัวเรา
เพียงเปิดใจออกเดินทาง
"นครนายก" เป็นอีกหนึ่งคำตอบว่า
ความสุขจากการท่องเที่ยว
บางครั้งก็อยู่ใกล้กว่าที่เราคิด

ที่แคบจนเรือไม่สามารถไปต่อได้ จากนั้นจะจอดให้นักท่องเที่ยวลงไปเดินเล่นบนฝั่ง แม้จะเป็นพื้นที่ป่าหญ้ารกชัฏ แต่ก็มีเส้นทางเดินที่จัดไว้ให้เดินเก็บภาพมุมสวย ๆ ได้อย่างสะดวกสบาย ไฮไลต์ที่น่าตื่นตาตื่นใจ คือ ฝูงนกกระยางขาวที่บินว่อนและโฉบลงเกาะตามริมฝั่งเป็นกลุ่มใหญ่ น่าชมเป็นอย่างยิ่ง

หลังจากเต็มอิ่มกับจุดแรก ขากลับเรือจะพาแวะเข้าร่องน้ำทางแยกอีกแห่งหนึ่งเพื่อไปยัง "เขาช่องลม" อันเป็นหุบเขากว้างที่มีช่องว่างระหว่างยอดเขา ทำให้มีกระแสลมพัดผ่านตลอดเวลาจนเป็นที่มาของชื่อ เรือจะจอดให้นักท่องเที่ยวได้ลงไปเดินเล่นและถ่ายภาพสวย ๆ อย่างจุใจอีกครั้ง ก่อนจะพาเดินทางกลับขึ้นฝั่ง โดยกิจกรรมล่องเรือทั้งหมดนี้ใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง

ออกจากล่องเรือเขื่อนขุนด่านปราการชลแล้วไปล่องแก่งลงแพยางที่ลำคลองนครนายกกัน

ข้อแนะนำ : การเตรียมตัวในการไปล่องแก่งและข้อควรระวัง

1. การแต่งกาย ควรสวมใส่ชุดที่พร้อมเปียกน้ำ เพราะถึงป้องกันอย่างไรก็ต้องเปียกน้ำแน่นอน การแต่งตัวต้องรัดกุม เช่น ใส่เสื้อยืดกางเกงขาสั้น
2. สัมภาระ งดนำของมีค่า ถ้าเป็นโทรศัพท์มือถือต้องมีซองกันน้ำ (ส่วนมากแล้วผู้บริการแพจะเตรียมซองถุงพลาสติกไว้ให้)
3. ต้องสวมเสื้อชูชีพและหมวกกันน็อกตลอดเวลาที่อยู่ในแพ (ผู้บริการแพเตรียมไว้รองรับอยู่แล้ว)

กิจกรรมล่องแก่งที่แม่น้ำนครนายกสามารถมาเที่ยวได้ตลอดทั้งปี แต่หากถามถึงช่วงเวลาที่พีคที่สุดก็ต้องยกให้ช่วงเดือนกรกฎาคม-ตุลาคม เพราะเป็นช่วงที่ปริมาณน้ำเต็มฝั่ง สายน้ำไหลเชี่ยว เพิ่มความท้าทายและความตื่นเต้นได้แบบครบรส จังหวะที่กระแสน้ำพัดพาแพยางให้โยนตัวขึ้นแล้วกระแทกลงสู่พื้นน้ำอย่างแรง ชวนให้หายใจไม่ทั่วท้อง และมีบางช่วงแพยางมีทิศทางเหมือนจะชนโขดหินที่โผล่กลางลำน้ำ ซึ่งดูเหมือนว่าแพจะต้องชนกับโขดหินแน่ ๆ แต่เป็นเพราะความชำนาญและประสบการณ์ของผู้ควบคุมสามารถนำแพยางผ่านพ้นไปได้ นี่คือความหวาดเสียวและประทับใจของการล่องแพ ซึ่งใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง

ส่วนเรื่องการเช่าแพยางนั้น อยู่ในราคาประมาณ 1,200-1,500 บาท จำนวนคนที่จะลงแพขึ้นอยู่กับระดับน้ำของแต่ละวัน แต่ลำหนึ่งไม่เกิน 8 ท่าน ในช่วงหน้าแล้งจะรับได้แค่ลำละ 6 ท่าน น้ำหนักแต่ละท่านประมาณ 70 กก. และการท่องเที่ยวของวันที่ 6 ก็หมดเวลาเพียงเท่านี้

การท่องเที่ยวในวันที่ 7 สิงหาคม

เช้าวันนี้รู้สึกว่าอากาศไม่อำนวยในการออกไปท่องเที่ยวเท่าใดนัก เพราะมีฝนโปรยลงมา แต่พอสาย ๆ ฝนขาดเม็ด ซึ่งใกล้เวลาอาหารเที่ยงพอดี ทีมงานก็พาไปรับประทานอาหารที่ร้าน Café Lavra Bar & Restaurant

ภาพล่าง ณ ร้าน Café Lavra Bar & Restaurant บรรยากาศอบอุ่นมีอาหารให้เลือกทั้งไทย ยุโรป และอาหารพื้นบ้านนครนายก **ภาพล่างสุด** เติมความสนุกท้าทายด้วยกิจกรรมล่องแก่งท่ามกลางสายน้ำไหลเชี่ยว





ที่ปากทางเข้าอุทยานวังตะไคร้ ซึ่งเป็นร้านอาหารสไตล์ยุโรป แต่ก็มีทั้งอาหารไทย-ยุโรป อาหารอีสาน และอาหารพื้นบ้านนครนายก หลังจากรับประทานอาหารเสร็จก็เดินทางต่อไปเพื่อเข้าชมอุทยานวังตะไคร้

หากใครกำลังมองหาพื้นที่พักผ่อนกายใจ มารับพลังบวกจากธรรมชาติซึ่งไม่ไกลจากกรุงเทพฯ **"วังตะไคร้"** คือหมุดหมายที่ไม่เคยทำให้ใครผิดหวัง ที่แห่งนี้ไม่เพียงแต่นำเสนอภาพความงดงามของน้ำตกและลำธารธรรมชาติสีเขียวขจีของแมกไม้นานาพันธุ์ร่มรื่นด้วยต้นไม้ใหญ่คอยบดบังแสงแดดจัดยามสาย ลมเย็น ๆ ที่พัดผ่านผิวน้ำหอบเอาความสดชื่นมาปะทะหน้าทุกครั้งที่ย่างก้าวเข้าไปใกล้

เสียงของวังตะไคร้มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว มันคือท่วงทำนองธรรมชาติที่เกิดจากสายน้ำไหลถาโถมกระทบโขดหิน ผสานกับเสียงใบไม้เสียดสีและเสียงจังหวะชีวิตของสัตว์ป่า สายน้ำที่นี่ไหลมาจากสองสายธารหลัก คือ คลองมะเดื่อและคลองตะเคียน มารวมกันเป็นลำธารกว้างที่ใสสะอาด ยามเมื่อแสงแดดทอดผ่านทิวไม้ลงมากระทบผิวน้ำ จะเกิดประกายระยิบระยับราวกับเกล็ดเพชรลอยตัวอยู่บนพื้นน้ำ เย็นฉ่ำจนเพียงแค่ได้หย่อนเท้าลงแช่ ความเหนื่อยล้าจากการเดินทางและงานหนักก็พร้อมจะมลายหายไปในทันที

บรรยากาศโดยรอบเปี่ยมไปด้วยชีวิตชีวาและความผ่อนคลาย บนฝั่งหญ้านุ่ม ๆ มีผู้คนนั่งปูเสื่อปิกนิกหัวเราะต่อกระซิก และแบ่งปันอาหารกันอย่างมีความสุข ในขณะที่กลางสายน้ำใส ละอองน้ำเย็นฉ่ำพัดกระจายชวนให้ลงไปเล่นน้ำอย่างสบายใจ ภาพของห่วงยางสีสดใสลอยคอไปตามกระแสน้ำ ไหลลัดเลาะตามแก่งหิน สร้างรอยยิ้มและเสียงหัวเราะให้ทั้งเด็กและผู้ใหญ่ได้อย่างง่ายดาย วังตะไคร้จึงไม่ใช่แค่สถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติธรรมดา แต่คือพื้นที่แห่งการเติมพลังชีวิต เป็นที่ซึ่งเราจะได้วางความวุ่นวายของโลกภายนอกไว้ชั่วคราว แล้วปล่อยให้ธรรมชาติกอดเกลาความรู้สึก ด้วยความร่มรื่นของป่าไม้ สายน้ำเย็นฉ่ำ และความสงบเงียบที่ชวนให้จดจำไปอีกนาน

ธรรมชาติมีวิธีปลอบโยนเราอย่างเรียบง่าย เพียงได้อยู่ท่ามกลางต้นไม้สีเขียว ฟังเสียงสายน้ำ สูดอากาศบริสุทธิ์ ความเหนื่อยล้าที่สะสมมาก็เหมือนค่อย ๆ จางหายไป ช่วยให้หัวใจหยุดพักและกลับมามีพลังพร้อมก้าวเดินต่อไปอีกครั้ง





ภาพบนสุด วังตะไคร้ แหล่งพักผ่อนท่ามกลางสายน้ำใสและแมกไม้เขียวขจี เติมความสดชื่นให้หัวใจ **ภาพบน** น้ำตกสาริกา ความงดงามของสายน้ำที่ไหลลดหลั่นผ่านชั้นหิน ท่ามกลางผืนป่าอันร่มรื่น

ออกจากน้ำตกวังตะไคร้เดินทางต่อไปยัง **น้ำตกสาริกา** สายน้ำสีขาวโพลนพวยพุ่งทะยานลงมาจากผาหินสูงลิบลัดเลาะผ่านชั้นหินน้อยใหญ่ที่ซ้อนทับกันถึง 9 ชั้น เกิดเป็นละอองน้ำละเอียดที่ลอยฟุ้งกระจายไปทั่วบริเวณเมื่อกระทบกับโขดหินเบื้องล่าง ผสานกับเสียงกึกก้องกังวานของสายน้ำตกที่กระทบลงสู่แอ่งน้ำใหญ่ ทำให้น้ำตกสาริกาแห่งจังหวัดนครนายก กลายเป็นดั่งภาพวาดธรรมชาติที่มีชีวิตและมีเสน่ห์ชวนตรึงใจ

ยามเมื่อเดินทางเข้าใกล้ตัวน้ำตกจะแวดล้อมไปด้วยปราการธรรมชาติแห่งผืนป่าดงพญาเย็น-เขาใหญ่ ต้นไม้ใหญ่กางกิ่งก้านสาขาให้ร่มเงาไม้ที่ร่มรื่น มอสและเฟิร์นสีเขียวสดขึ้นปกคลุมตามโขดหินที่เปียกชื้น สภาพแวดล้อม

โดยรอบโอบล้อมไปด้วยความสดชื่นและความเย็นฉ่ำของไอน้ำที่ลอยสัมผัสผิว สายลมพัดเอาความร้อนรุ่มออกไป แทนที่ด้วยอากาศบริสุทธิ์อันแสนโปร่งสบาย

จุดเด่นอันเป็นเอกลักษณ์ คือ แอ่งน้ำธรรมชาติในแต่ละชั้นที่เรียงลดหลั่นกันลงมา น้ำในแอ่งใสกระจ่างจนมองเห็นฝูงปลาตัวเล็ก ๆ แหวกว่ายและสะท้อนแสงแดดยามเช้าเป็นประกายระยิบระยับ ผู้คนที่เดินทางมาเยือนต่างได้สัมผัสความกระปรี้กระเปร่าไม่ว่าจะเป็นการลงเล่นน้ำเย็นฉ่ำในแอ่งปลอดภัย หรือการนั่งพักผ่อนฟังเสียงธรรมชาติบนโขดหินริมธาร

น้ำตกสาริกาจึงไม่ได้เป็นเพียงสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แต่คือม่านน้ำแห่งความผ่อนคลายที่ช่วยเติมพลังชีวิต ปลุกความสดชื่นให้ร่างกายและจิตใจได้กลับคืนสู่ความสงบเยือกเย็นอีกครั้ง

จบจากน้ำตกสาริกาก็มุ่งหน้าต่อไปยัง **วัดเลขธรรมกิตติ์** สัมผัสความสะกดตระการตาของธรรมชาติและประวัติศาสตร์ที่หลอมรวมเป็นหนึ่ง ณ วัดเลขธรรมกิตติ์ ตำบลบางอ้อ อำเภอบ้านนา จังหวัดนครนายก วัดเก่าแก่โบราณสถาปัตยกรรมสมัยอยุธยาตอนปลายที่มีอายุยาวนานกว่าร้อยปี

โบสถ์ปรกโพธิ์ร้อยปี : ซากโบสถ์เก่าแก่ที่ถูกรากของต้นโพธิ์ขนาดใหญ่โอบล้อมยึดตัวโครงสร้างปูนเอาไว้อย่างน่าอัศจรรย์ เกิดเป็น “ซุ้มประตูแห่งกาลเวลา” อันเป็นเอกลักษณ์ ให้บรรยากาศลึกลับ มนต์ขลัง และงดงามในคราวเดียวกัน

มุมถ่ายภาพสุด Unseen : ช่องประตูที่คลุมด้วยรากไม้โพธิ์ถือเป็นจุดเช็กอินยอดนิยม แสงแดดยามเช้าและเย็นที่ลอดผ่านช่องรากไม้จะช่วยเติมความโดดเด่นและสร้างมิติชวนฝันให้กับทุกภาพถ่าย

กราบไหว้เสริมมงคล : นอกจากความงามของสถาปัตยกรรมแล้ว นักท่องเที่ยวยังนิยมเข้ามากราบไหว้ขอพรหลวงพ่อพุทธสัมฤทธิ์ และสิ่งศักดิ์สิทธิ์ภายในบริเวณวัด เพื่อความเจริญรุ่งเรืองและเป็นสิริมงคลแก่ชีวิต

ความสงบร่มรื่น : บริเวณโดยรอบร่มรื่นด้วยร่มเงาของต้นไม้ใหญ่ เหมาะแก่การเดินชมความงามอย่างเงียบสงบ ละทิ้งความวุ่นวาย และสัมผัสความสุขทางใจ

ข้อมูลสำหรับการเดินทาง

ที่ตั้ง : ตำบลบางอ้อ อำเภอบ้านนา จังหวัดนครนายก (ห่างจากตัวเมืองนครนายกประมาณ 25 กิโลเมตร)

เวลาทำการ : เปิดให้เข้าชมทุกวัน ตั้งแต่เวลา 08.00-18.00 น.

ข้อแนะนำ : ควรแต่งกายสุภาพเนื่องจากเป็นสถานที่ศักดิ์สิทธิ์ และแนะนำให้เดินทางมาช่วงเช้าหรือบ่ายแก่ ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงอากาศร้อนและได้แสงธรรมชาติที่สวยงามที่สุด

การได้ไปเที่ยวกับผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครนายกครั้งนี้ คุ้มค่ากับการได้ไปชมธรรมชาติที่มีป่าไม้ที่เขียวชอุ่ม ภูเขาที่เต็มไปด้วยสายหมอก น้ำตกที่ไหลจากหน้าผาเป็นเหมือนม่านฟ้าจากสวรรค์ ได้รับความสดชื่นชุ่มฉ่ำ สูดอากาศบริสุทธิ์ได้เต็มปอด สวรรค์ใกล้เมืองกรุงจริง ๆ

คณะทีมงานวารสารทางหลวงขอขอบคุณ ผอ.แขวงทางหลวงนครนายกและคณะทีมงานที่ให้การต้อนรับอย่างอบอุ่นมาอีกวาระหนึ่ง

สุดท้ายนี้ ขอฝากไว้ประดับเป็นความรู้ว่า นครนายกเคยมีประวัติการผลิตสุรายี่ห้อ “พ่อโขง” แข่งกับสุราที่มีชื่อยี่ห้อดังสมัยนั้น ช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2484-2490 ซึ่งผลิตโดย บริษัท เหล้าไทยนครนายก จำกัด

ภาพล่าง รากโพธิ์แห่งกาลเวลา รากไม้ที่แผ่ปกคลุมโบสถ์เก่า กลายเป็นภาพที่มีเอกลักษณ์สวยงามแปลกตา **ภาพล่างสุด** ย้อนวันวานครั้งหนึ่งจังหวัดนครนายกเป็นแหล่งผลิตสุราพ่อโขงที่เคยได้รับความนิยม





เรื่อง **นายพลเทพ เลิศวรวนิช ผู้อำนวยการสำนักวิจัยและพัฒนางานทาง กรมทางหลวง**

โครงการก่อสร้างจุดตัด ทล. 42 ตัด ทล. 410 (แยกตะลุโบะ) จ. ปัตตานี

จากจุดตัดที่มีการจราจรหนาแน่น สู่ทางแยกต่างระดับที่ช่วยเพิ่มความปลอดภัย ลดการติดขัด และยกระดับการเดินทางของจังหวัดปัตตานี

รายละเอียดโครงการฯ

ชื่อโครงการฯ	โครงการก่อสร้างจุดตัด ทล. 42 ตัด ทล. 410 (แยกตะลุโบะ) จ. ปัตตานี 1 แห่ง
ทางหลวงหมายเลข	42
จุดเริ่มต้นโครงการฯ	กม.103+050.000
จุดสิ้นสุดโครงการ	กม.105+002.973
รวมระยะทาง	1.952 กิโลเมตร
ทางหลวงหมายเลข	410
จุดเริ่มต้นโครงการ	กม.2+470.000
จุดสิ้นสุดโครงการ	กม.2+800.000
รวมระยะทาง	0.330 กิโลเมตร
มาตรฐานทาง	ชั้นพิเศษ
สัญญาที่	สส.2/2568 ลงวันที่ 15 ตุลาคม 2567
วันเริ่มต้นสัญญา	วันที่ 16 ตุลาคม 2567
วันสิ้นสุดสัญญา	วันที่ 30 กันยายน 2570
ระยะเวลาทำการ	1,080 วัน
ค่างานตามสัญญา	899,600,000.00 บาท
เงินล่วงหน้า	15% 134,940,000.00 บาท
ค่าค้ำประกัน	5% 44,980,000.00 บาท
ค่าปรับวันละ	2,249,000.00 บาท
ผู้รับจ้าง	บริษัท วิวัฒน์ก่อสร้าง จำกัด
ผู้ออกแบบ	PTE ENGINEERING CONSULTANTS COMPANY
ผู้ควบคุมการออกแบบ	สำนักสำรวจและออกแบบ
ผู้ควบคุมงาน	สำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง
ผู้จัดการโครงการฯ	นายทีป์ศักดิ์ ชาญวรรณกุล
นายช่างโครงการฯ	นายเชษฐพงศ์ บางอวด





การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ได้มาตรฐาน ไม่เพียงเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ แต่ยังเชื่อมโยงโอกาสทางเศรษฐกิจ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างยั่งยืน

คณะกรรมการตรวจรับพัสดุ

1. นายชวเลิศ เลิศชวนะกุล วิศวกรใหญ่ด้านควบคุมการก่อสร้าง ประธานกรรมการฯ
2. นายจอมปวีร์ จันทร์หิรัญ ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 18 (สงขลา) กรรมการฯ
3. นายสมัคร เลือดวงหัด ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปัตตานี กรรมการฯ
4. นายสมบูรณ์ เทียนธรรมชาติ ผู้อำนวยการสำนักสำรวจและออกแบบ กรรมการฯ
5. นายวีรพล วงศ์วิเชียร เลขานุการกรม กรรมการฯ
6. นายวศิน รุจิเกียรติกำจร วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ สำนักสำรวจและออกแบบ กรรมการฯ
7. นายจิตต์กวี อุ่นศรี วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักก่อสร้างสะพาน กรรมการฯ
8. นายเชษฐพงศ์ บางอวด นายช่างโยธาอาวุโส กรรมการฯ

ความเป็นมาของโครงการฯ

ปัจจุบันแยกตะลุโบะเป็นทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 กับทางหลวงหมายเลข 410 ซึ่งอยู่ในพื้นที่อำเภอเมืองปัตตานี จังหวัดปัตตานี เป็นทางแยกที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้า ดังนั้น การปรับปรุงบริเวณแยกตะลุโบะให้เป็นทางแยกต่างระดับจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุดังกล่าว ทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น

วัตถุประสงค์ของโครงการฯ

- เพื่อแก้ไขปัญหาในการเดินทางผ่านบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 กับทางหลวงหมายเลข 410 (แยกตะลุโบะ)
- แก้ไขปัญหาจราจรติดขัดช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ลดการเกิดอุบัติเหตุและอำนวยความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้เส้นทาง
- เพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าในจังหวัดปัตตานี
- ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ และสังคมจากการลดระยะเวลาการรอคอยหรือติดขัดบริเวณทางแยก
- ส่งเสริมการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวในระดับจังหวัดและระดับประเทศ
- ลดปัญหามลพิษฝุ่นควันจากท่อไอเสียที่อาจสะสมและกระทบต่อคุณภาพชีวิตของชุมชนและผู้อาศัยบริเวณแยกตะลุโบะ

ลักษณะโครงการฯ

งานโครงสร้าง

- ก่อสร้างสะพานคอนกรีตอัดแรงชนิด I-GIRDER ด้านซ้ายทาง (LT.) ความยาวสะพาน 250.255 เมตร ความกว้างผิวจราจร 12.000 เมตร หรือ VARIES จำนวน 1 แห่ง
- ก่อสร้างสะพานคอนกรีตอัดแรงชนิด BALANCED CANTILEVER ด้านซ้ายทาง (LT.) ด้านขวาทาง (RT.) ความยาวสะพาน 142.700 เมตร ความกว้างผิวจราจร 12.000 เมตร จำนวน 2 แห่ง
- ก่อสร้างสะพานคอนกรีตอัดแรงชนิด I-GIRDER ด้านซ้ายทาง (LT.) ความยาวสะพาน 212.150 เมตร ความกว้างผิวจราจร 12.000 เมตร จำนวน 1 แห่ง
- ก่อสร้างสะพานคอนกรีตอัดแรงชนิด I-GIRDER ด้านขวาทาง (RT.) ความยาวสะพาน 280.900 เมตร ความกว้างผิวจราจร 12.000 เมตร หรือ VARIES จำนวน 1 แห่ง
- ก่อสร้างสะพานคอนกรีตอัดแรงชนิด I-GIRDER ด้านขวาทาง (RT.) ความยาวสะพาน 197.150 เมตร ความกว้างผิวจราจร 12.000 เมตร จำนวน 1 แห่ง
- ก่อสร้างสะพานคอนกรีตอัดแรงชนิด I-GIRDER ด้านซ้ายทาง (LT.) ด้านขวาทาง (RT.) ความยาวสะพาน 111.000 เมตร ความกว้างผิวจราจร 5.500 เมตร จำนวน 2 แห่ง
- งานขยายสะพานเดิมชนิด SLAB TYPE ด้านซ้ายทาง (LT.) ด้านขวาทาง (RT.) ความยาวสะพาน 100.000 เมตร จำนวน 2 แห่ง
- งานขยายสะพานเดิมชนิด I-GIRDER ด้านซ้ายทาง (LT.) ด้านขวาทาง (RT.) ความยาวสะพาน 210.000 เมตร จำนวน 2 แห่ง
- งานก่อสร้าง Bridge Approach Structures จำนวน 4 แห่ง
- งานก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้าม จำนวน 1 แห่ง

ที่ตั้งโครงการฯ



แผนผังแสดงที่ตั้งโครงการฯ

โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 ตัดทางหลวงหมายเลข 410 (แยกตะลุโบะ) จ. ปัตตานี

เริ่มต้นสัญญา	วันที่ 16 ตุลาคม 2567 ค่างานก่อสร้างตามสัญญา 899,600,000.00 บาท
สิ้นสุดสัญญา	วันที่ 30 กันยายน 2570 ผู้รับจ้างโดย บริษัท วิวัฒน์ก่อสร้าง จำกัด

ลักษณะโครงการฯ

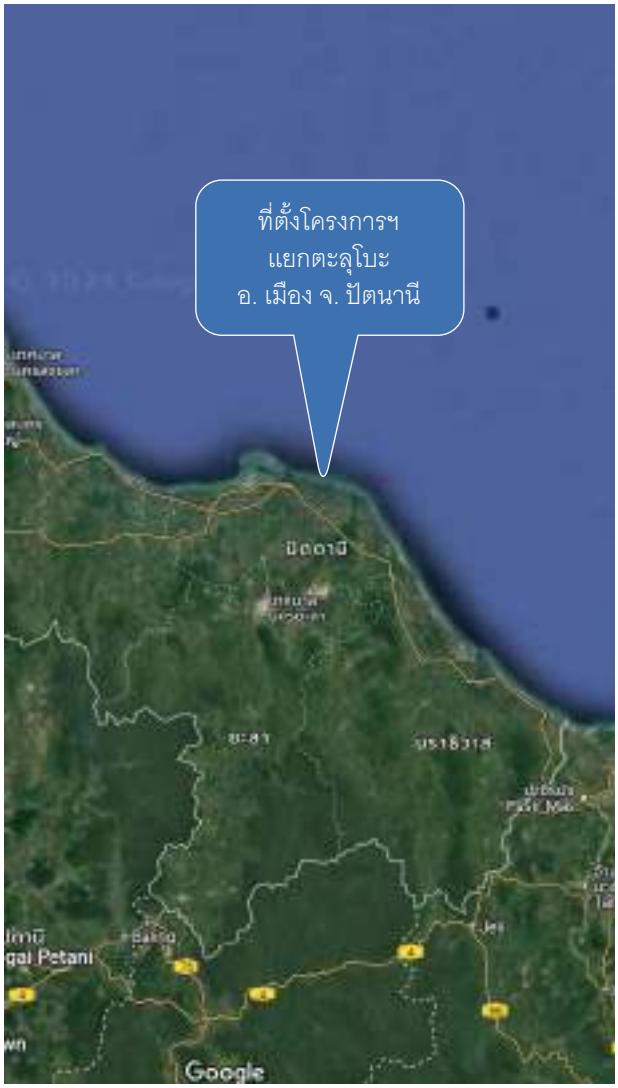
งานทาง

- งานก่อสร้างถนนคอนกรีต PORTLAND CEMENT CONCRETE PAVEMENT (JRCP.) ความหนา 28 CM.
- งานปู GEOTEXTILE UNDER SURFACE (CONCRETE PAVEMENT)
- ชั้นรองพื้นทาง SOIL CEMENT SUBBASE ความหนา 15 CM.
- งาน EMBANKMENT, LAB. CBR. 5% (MIN.)
- งานก่อสร้างผิวทาง ASPHALT CONCRETE WEARING COURSE GRADE 40-50 ความหนา 5 CM.
- งานก่อสร้างชั้นรองผิวทาง ASPHALT CONCRETE BASE COURSE GRADE 40-50 ความหนา 10 CM.
- ชั้นพื้นทาง CRUSHED ROCK TYPE, LAB, CBR. 80% (MIN.) ความหนา 20 CM.
- ชั้นรองพื้นทาง SOIL AGGREGATE SUBBASE, LAB. CBR. 25% (MIN.) ความหนา 20 CM.
- ชั้น SELECTED MATERIALA, LAB. CBR. 10% (MIN.) ความหนา 15 CM.

งานอื่น ๆ

- งานระบบระบายน้ำ งานวางท่อระบายน้ำพร้อมบ่อพัก งานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง งานป้ายจราจร
- งานอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย งานสีตีเส้นจราจร และงานอื่น ๆ ที่ปรากฏในแบบก่อสร้าง

ที่ตั้งโครงการฯ



ระยะเวลาทำการ 1,080 วัน ควบคุมงานโดย สำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง

ที่อยู่โครงการฯ 30/15 หมู่ที่ 1 ถ. เพชรเกษม ต. ตะลุโบะ อ. เมือง จ. ปัตตานี 94000



โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับแยกดอนยาง จ. ปัตตานี

ยกระดับโครงข่ายคมนาคม เสริมศักยภาพการขนส่ง และขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองต้นแบบของจังหวัดปัตตานี

รายละเอียดโครงการฯ

ชื่อโครงการ	: โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 ตัดทางหลวงหมายเลข 43 (แยกดอนยาง) จ. ปัตตานี 1 แห่ง	สัญญาที่	: สส.4/2568 ลงวันที่ 24 กรกฎาคม 2568
		วันเริ่มต้นสัญญา	: วันที่ 25 กรกฎาคม 2568
		วันสิ้นสุดสัญญา	: วันที่ 8 กรกฎาคม 2571
		ค่างานตามสัญญา	: 649,200,000 บาท
		ระยะเวลาทำการ	: 1,080 วัน
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข	: 42 และ 43	อัตราค่าปรับวันละ	: 1,623,000.00 บาท
จุดเริ่มต้นโครงการฯ	: กม.89+200.000 ทางหลวงหมายเลข 42	ผู้รับจ้าง	: บริษัท วิวัฒน์ก่อสร้าง จำกัด
	: กม.86+017.000 ทางหลวงหมายเลข 43	ผู้ออกแบบ	: สำนักสำรวจและออกแบบ
จุดสิ้นสุดโครงการฯ	: กม.90+500.000 ทางหลวงหมายเลข 42	ผู้ควบคุมงานก่อสร้าง	: สำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง
	: กม.87+700.000 ทางหลวงหมายเลข 43	ผู้จัดการโครงการฯ	: นายทีปศักดิ์ ชาญวรรณกุล
รวมระยะทาง	: 2.983 กิโลเมตร	นายช่างโครงการฯ	: นายเชษฐพงศ์ บางอวด





แผนที่แนวทาง



ความเป็นมาของโครงการฯ

จากการที่รัฐบาลประกาศให้อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี เป็นโครงการเมืองต้นแบบ “สามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เนื่องจากเป็นเมืองหน้าด่านประตูสู่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้และมีศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งที่สามารถเดินทางและกระจายสินค้าได้ทั้งทางบกและทางทะเล และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอแนวทางการพัฒนาอำเภอหนองจิกให้เป็น “เมืองต้นแบบอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตรก้าวหน้าแบบผสมผสาน” เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ให้กับพื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้ เนื่องจากที่ตั้งโครงการอยู่บนแนวเส้นทางหลักการขนส่งสินค้าของสามจังหวัดภาคใต้ ปัจจุบันเป็นทางแยกสัญญาณไฟจราจร มีจราจรหนาแน่น และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง กรมทางหลวงจึงได้จัดตั้ง โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 ตัดทางหลวงหมายเลข 43 (แยกดอนยาง) จังหวัดปัตตานี เพื่อปรับปรุงบริเวณทางแยกและช่วยบรรเทาปัญหาดังกล่าว



M-Flow โฉมใหม่ สะดวกกว่าเดิม

กรมทางหลวงเปิดตัวแอปพลิเคชันและเว็บไซต์ M-Flow เวอร์ชันใหม่ ยกระดับบริการดิจิทัล ใช้งานง่าย รวดเร็ว และสะดวกยิ่งขึ้น

กรมทางหลวงเปิดให้บริการ M-Flow เวอร์ชันใหม่ เมื่อวันที่ 6 มกราคม 2569 โดยปรับปรุงขั้นตอนการสมัครสมาชิกและลงทะเบียนรถให้กระชับ ใช้งานง่าย ลดการกรอกข้อมูลที่ไม่จำเป็น พร้อมรองรับการขยายบริการบนโครงข่ายมอเตอร์เวย์ในอนาคต M-Flow ช่วยให้ผู้ใช้ทาง ผ่านด่านได้อย่างต่อเนื่อง โดยไม่ต้องหยุดรถ ลดความแออัด ประหยัดเวลา และเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง สอดรับกับการพัฒนาระบบคมนาคมดิจิทัลของประเทศ

ติดตามงาน เพื่อเติมพลังคนทำทาง

รับฟังปัญหา และอุปสรรคเพื่อยกประสิทธิภาพงานทางหลวง

ระหว่างวันที่ 4-6 มกราคม 2569 อธิบดีกรมทางหลวงมอบหมายวิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษาและคณะ ลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมหน่วยงานในสังกัดสำนักงานทางหลวงที่ 12 และ 15 รวมถึงศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี เพื่อติดตามผลการดำเนินงาน รับฟังปัญหาและอุปสรรค พร้อมติดตามมาตรการอำนวยความปลอดภัยช่วงเทศกาลปีใหม่ ในโอกาสนี้ได้มอบของตรวจเยี่ยมเพื่อเป็นขวัญและกำลังใจแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ที่ร่วมกันดูแลและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนตลอดช่วงเทศกาล









ทางหลวงลพบุรียกระดับความปลอดภัยผู้ใช้ทาง

ลงพื้นที่ใกล้ชิดหน้างาน พร้อมเติมกำลังใจคนทำทาง

เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2569 นายพงษ์พันธ์ จั่นเงิน รองอธิบดีฝ่ายวิชาการและคณะ ลงพื้นที่สำนักงานทางหลวงที่ 11 (ลพบุรี) เพื่อติดตามการดำเนินงานตามภารกิจของกรมทางหลวง รวมถึงโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 311 พร้อมรับฟังผลการดำเนินงานและปัญหาอุปสรรคด้านการอำนวยความปลอดภัยช่วงเทศกาลปีใหม่ พร้อมมอบของตรวจเยี่ยมแก่เจ้าหน้าที่ เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่ดูแลประชาชนให้เดินทางได้อย่างปลอดภัย

ลงพื้นที่สร้างขวัญกำลังใจการทำงาน

แลกเปลี่ยนมุมมองและข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนางานทางหลวงร่วมกัน

เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2569 วิศวกรใหญ่ด้านอำนวยความปลอดภัยและคณะ ลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมหน่วยงานในสังกัดสำนักงานทางหลวงที่ 14 เพื่อติดตามผลการดำเนินงานและความก้าวหน้าโครงการก่อสร้างทางหลวงในพื้นที่ พร้อมรับฟังปัญหา อุปสรรค และให้ข้อเสนอแนะในการปฏิบัติงาน เพื่อร่วมขับเคลื่อนภารกิจด้านทางหลวงให้มีประสิทธิภาพและตอบสนองความต้องการของประชาชนได้ดียิ่งขึ้น









เยี่ยมภาคเหนือ เติมพลังสู่ การทำงาน ปี 2569

ขับเคลื่อนงานทาง พร้อมคลุกวงในรับฟังอุปสรรคจากผู้ปฏิบัติงาน

เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2569 วิศวกรใหญ่ด้านวิจัยและพัฒนาและคณะ ลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมหน่วยงานในสังกัดสำนักงานทางหลวงที่ 2 ณ แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1 เพื่อติดตามผลการดำเนินงาน รับฟังปัญหาและอุปสรรคของโครงการในพื้นที่ พร้อมให้คำแนะนำในการปฏิบัติงาน และมอบของตรวจเยี่ยมแก่เจ้าหน้าที่ เพื่อสร้างขวัญและกำลังใจในการขับเคลื่อนภารกิจด้านทางหลวงตลอดปี 2569

ติดตามภารกิจหน้างาน เสริมพลังคนทางหลวง

กรมทางหลวงมอบกำลังใจ เดินหน้าพัฒนางานอย่างต่อเนื่อง

ระหว่างวันที่ 8–9 มกราคม 2569 รองอธิบดีฝ่ายบริหารและคณะ ลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมสำนักงานทางหลวงที่ 1 และศูนย์สร้างทางลำปาง เพื่อติดตามผลการดำเนินงาน รับฟังปัญหาและอุปสรรค รวมถึงความก้าวหน้าของโครงการก่อสร้างในพื้นที่ พร้อมมอบของตรวจเยี่ยมแก่เจ้าหน้าที่ เพื่อสร้างขวัญและกำลังใจในการดูแลโครงข่ายทางหลวงให้มีประสิทธิภาพและรองรับการเดินทางของประชาชนได้อย่างปลอดภัย







ผนึกพลังข้อมูล สู่ความปลอดภัยบนท้องถนน

เมื่อ "ข้อมูลอุบัติเหตุ" ถูกเชื่อมโยงและวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ จะเป็นพลังในการวางมาตรการลดอุบัติเหตุและสร้างความปลอดภัยให้ผู้ใช้ทาง

เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2569 กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และมูลนิธิไทยโรดส์ ร่วมลงนามบันทึกข้อตกลงบูรณาการ วิเคราะห์ และสังเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน

ความร่วมมือครั้งนี้ มุ่งเชื่อมโยงข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ ผ่าน TRADAR และไทยโรดส์ เพื่อยกระดับข้อมูลอุบัติเหตุให้มีความครบถ้วน แม่นยำ และน่าเชื่อถือ สามารถนำไปใช้กำหนดนโยบายและมาตรการความปลอดภัยบนหลักฐานเชิงประจักษ์ พร้อมลดความซ้ำซ้อนในการทำงาน และร่วมสร้างถนนที่ปลอดภัยยิ่งขึ้นสำหรับประชาชน







กรมทางหลวง ชู Human-Centered Design สร้างทางหลวงปลอดภัยสำหรับทุกคน

กรมทางหลวงเดินหน้ายกระดับความปลอดภัยทางถนน ด้วยแนวคิด Human-Centered Design หรือการออกแบบที่ยึดผู้ใช้ทางเป็นศูนย์กลาง เพื่อรองรับผู้ใช้ทางทุกกลุ่ม โดยเฉพาะคนเดินเท้า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และผู้สูงอายุ สอดรับกับการก้าวเข้าสู่สังคมสูงวัยของประเทศไทย

เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2569 ที่ผ่านมา นายปิยพงษ์ จิวัฒนกุลไพศาล อธิบดีกรมทางหลวง เป็นประธานเปิดการประชุม The 3rd Thailand Road Traffic Safety Forum พร้อมนำเสนอแนวคิดการออกแบบทางหลวงที่ให้ความสำคัญกับผู้ใช้ทางมากกว่ายานพาหนะ เพื่อยกระดับความปลอดภัยและลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุ

แนวทางสำคัญประกอบด้วยการพัฒนาทางเท้า จุดข้าม ระบบแสงสว่าง และป้ายจราจรให้เหมาะสมกับการใช้งานของทุกคน รวมถึงการศึกษาช่องจราจรเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์ในบางพื้นที่ พร้อมหนุนหลักการนี้เข้าสู่มาตรฐานการออกแบบทางหลวง เพื่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัย ครอบคลุม และยั่งยืน











เมื่อถนนเชื่อมคน และอุโมงค์เชื่อมผืนป่า

จากเส้นทางที่เคยตัดผ่านผืนป่าสู่การออกแบบทางหลวงที่เปิดพื้นที่ให้ธรรมชาติได้เดินทางไปพร้อมกัน







กรมทางหลวงติดตามผลการใช้งาน อุโมงค์เชื่อมผืนป่า (Wildlife Corridor) บนทางหลวงหมายเลข 304 จ.ปราจีนบุรี ซึ่งออกแบบให้อุโมงค์อยู่ระดับพื้นถนน และมีพื้นที่ด้านบนเป็นทางเชื่อมให้สัตว์ป่าสัญจรระหว่างผืนป่าได้อย่างปลอดภัย

หลังเปิดใช้งานตั้งแต่ปี 2562 พบว่าสัตว์ป่าสามารถใช้พื้นที่เชื่อมต่อได้อย่างต่อเนื่อง โดยความหลากหลายของสัตว์ป่าเพิ่มขึ้นจาก 156 ชนิด เป็น 172 ชนิด หรือเพิ่มขึ้น 16 ชนิด สะท้อนถึงผลสำเร็จของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่คำนึงถึงระบบนิเวศ ควบคู่กับการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุระหว่างรถกับสัตว์ป่า

นี่คืออีกหนึ่งก้าวของแนวคิด “ถนนที่อยู่ร่วมกับธรรมชาติ” ที่กรมทางหลวงมุ่งต่อยอดสู่การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืนในอนาคต โดยลงพื้นที่เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2569





114 ปี กรมทางหลวง เดินหน้าด้วยหัวใจคนทำทาง

จากวันวานที่อุทิศแรงกายสร้างทาง สู่วันที่เดินหน้าพัฒนางานทางด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อประโยชน์ของประชาชน







กรมทางหลวงจัดงานวันคล้ายวันสถาปนา ปีที่ 114 เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2569 เพื่อรำลึกถึงวีรชนผู้กล้าหาญ ผู้ทุ่มเทในการพัฒนาทางหลวง โดยมีพิธีวางพวงมาลา ณ อนุสาวรีย์ผู้กล้าหาญกรมทางหลวง พร้อมกิจกรรมบวงสรวงพระวิษณุกรรม และสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ทำบุญตักบาตรพระสงฆ์ 49 รูป เพื่อความเป็นสิริมงคลแก่บุคลากร ตลอด 114 ปี กรมทางหลวงมุ่งพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้มีคุณภาพ ปลอดภัย และรองรับการเดินทางและเศรษฐกิจของประเทศ พร้อมนำเทคโนโลยีและนวัตกรรม มายกระดับมาตรฐานงานทาง สานต่อภารกิจของคนทำทางจากรุ่นสู่รุ่น เพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม





GECC ใส่ใจทุกบริการเพื่อประชาชน

งานบริการภาครัฐสะดวก รวดเร็ว และโปร่งใส ด้วยศูนย์ GECC ของกรมทางหลวง ที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง

กรมทางหลวงเปิดศูนย์ราชการสะดวก Government Easy Contact Center (GECC) เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2569 เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการติดต่อราชการ ลดขั้นตอนและระยะเวลาการรับบริการ พร้อมให้คำแนะนำ รับฟังความคิดเห็น และข้อร้องเรียนต่าง ๆ โดยศูนย์ GECC เปิดให้บริการในวันและเวลาราชการ 08.30–16.30 น. มุ่งสร้างบริการที่สะดวก รวดเร็ว ถูกต้อง และโปร่งใส สะท้อนความมุ่งมั่นในการให้บริการประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ

สงกรานต์ปลอดภัย ใส่ใจทุกเส้นทาง

กรมทางหลวงร่วมขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน เตรียมพร้อมอำนวยความสะดวกประชาชนตลอดเทศกาลสงกรานต์

เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2569 กรมทางหลวงร่วมเปิดโครงการ “สงกรานต์ปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุทางถนน” พร้อมเตรียมมาตรการดูแลประชาชน ทั้งตรวจสอบและเตรียมความพร้อมเส้นทาง จัดเจ้าหน้าที่ดูแลจุดเสี่ยง และอำนวยความสะดวกตลอดสายทาง เปิดสายด่วนกรมทางหลวง 1586 ตลอด 24 ชั่วโมง พร้อมเชิญชวนประชาชนร่วมสร้างวัฒนธรรมการเดินทางที่ปลอดภัย เพื่อให้ทุกคนถึงจุดหมายโดยสวัสดิภาพ







ยกระดับความปลอดภัยไซเบอร์สู่มาตรฐานสากล

กรมทางหลวงเดินหน้ายกระดับการบริหารจัดการข้อมูล สร้างความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ และความเชื่อมั่นในการให้บริการประชาชน

เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2569 กรมทางหลวงได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 27001:2022 ด้านระบบบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ จากสถาบันมาตรฐานอังกฤษ (BSI) ตอกย้ำความมุ่งมั่นในการปกป้องข้อมูลสำคัญ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและข้อมูลผู้ใช้บริการ เพื่อก้าวสู่หน่วยงานดิจิทัลที่น่าเชื่อถือและบริการประชาชนอย่างปลอดภัยตามมาตรฐานสากล

เสริมสติพัฒนาศักยภาพสู่การทำงานอย่างสมดุล

กรมทางหลวงจัดอบรม "ชินนสาสมาธิ : สมาธิชนะใจตนเอง" เพื่อเสริมสร้างสติ พลังใจ และคุณภาพชีวิตที่ดี

กรมทางหลวง โดยกองฝึกอบรม จัดหลักสูตรนี้เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2569 เพื่อพัฒนาศักยภาพบุคลากรทั้งด้านร่างกาย จิตใจ และอารมณ์ให้พร้อมรับมือกับการทำงานยุคปัจจุบัน โดยการฝึกสติและสมาธิผ่านการปฏิบัติจริง ช่วยลดความเครียด เพิ่มสมาธิ และประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน อันเป็นรากฐานสำคัญของการพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืน











น้อมส่งเสด็จด้วยสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ

ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงร่วมถวายความอาลัยและเฝ้ารับเสด็จขบวนเชิญพระศพเจ้าฟ้าพัชรกิติยาภาฯ ด้วยสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ

เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2569 ข้าราชการและเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงร่วมถวายความอาลัยและน้อมสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ เฝ้ารับเสด็จขบวนเชิญพระศพ สมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าพัชรกิติยาภาฯ จากโรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์สภากาชาดไทย สู่พระบรมมหาราชวัง

กรมทางหลวงยังได้เตรียมความพร้อมอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางและการจราจรแก่ประชาชนที่เข้าร่วมถวายความอาลัย เพื่อให้การเดินทางเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและสมพระเกียรติ



เชื่อมโยงข้อมูลภัยพิบัติ เพื่อช่วยเหลือประชาชนได้ทันเวลา





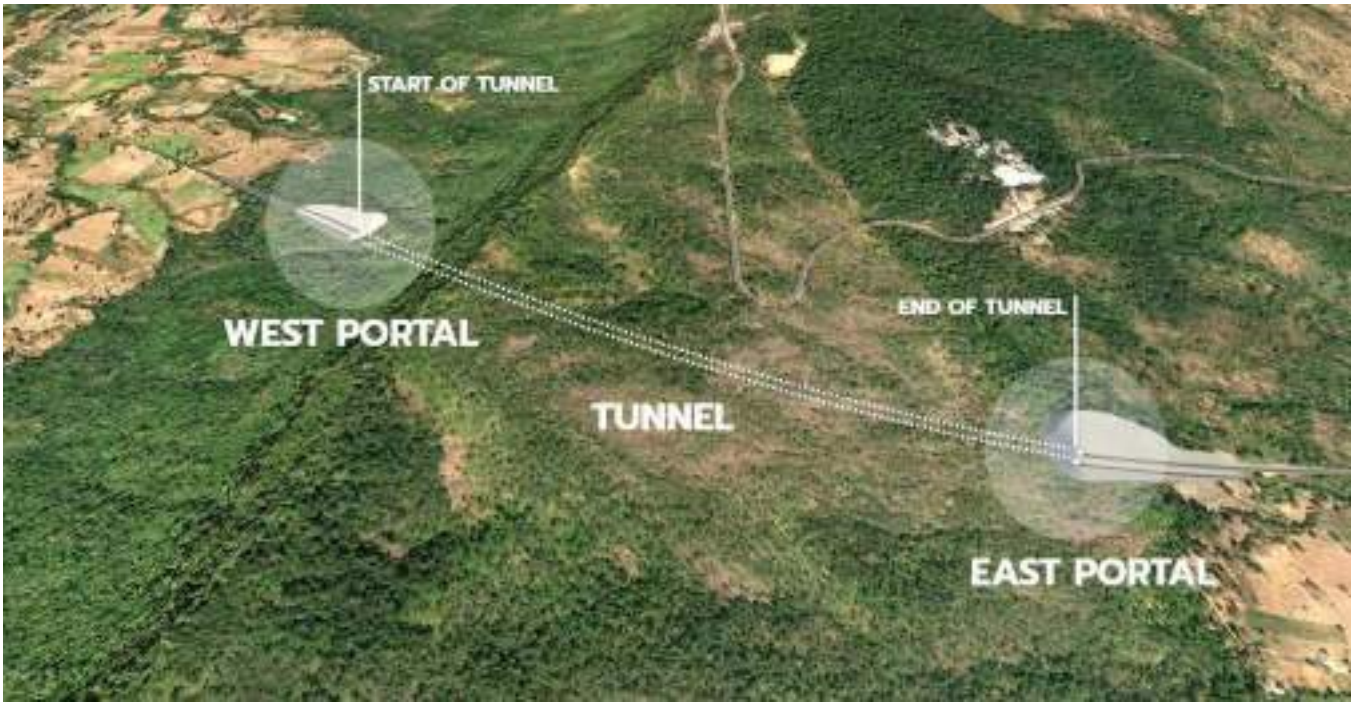




กรมทางหลวงร่วมผนึกกำลังภาคีเครือข่าย มุ่งเน้นเชื่อมโยงข้อมูลภัยพิบัติและระบบภูมิสารสนเทศ เพื่อยกระดับในการบริหารจัดการสาธารณภัยของประเทศ

เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2569 กรมทางหลวงร่วมลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) กับ 23 หน่วยงานภาครัฐและภาคีเครือข่าย เพื่อเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์จากข้อมูลภัยพิบัติและระบบภูมิสารสนเทศร่วมกัน

ความร่วมมือครั้งนี้จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการเฝ้าระวัง วิเคราะห์สถานการณ์ และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้อย่างรวดเร็วและแม่นยำ โดยกรมทางหลวงพร้อมสนับสนุนข้อมูลด้านโครงข่ายทางหลวงเพื่อเสริมความปลอดภัยในการเดินทางและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน









ศึกษางานอุโมงค์เจาะภูเขา ก้าวใหม่ของทางหลวงไทย

กรมทางหลวงร่วมกับผู้เชี่ยวชาญจาก JICA ลงพื้นที่ศึกษาความเป็นไปได้โครงการอุโมงค์เจาะภูเขาบนทางหลวงหมายเลข 225 เพื่อยกระดับความปลอดภัยและการเชื่อมโยงการเดินทาง

กรมทางหลวงร่วมกับผู้เชี่ยวชาญจากองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JICA) ลงพื้นที่ศึกษาความเหมาะสมโครงการอุโมงค์เจาะภูเขาบริเวณเขาพังเหย จังหวัดชัยภูมิ ระหว่างวันที่ 23-25 มิถุนายน 2569 บนทางหลวงหมายเลข 225 ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญเชื่อมภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นอกจากการสำรวจพื้นที่จริงแล้ว ยังมีการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ด้านการออกแบบ ก่อสร้าง และบริหารจัดการงานอุโมงค์ เพื่อพัฒนาศักยภาพบุคลากรและวางรากฐานสู่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัย ทันสมัย และยั่งยืนในอนาคต





กรมทางหลวง ถวายสัตย์ปฏิญาณ ข้าราชการที่ดี พลังของแผ่นดิน

น้อมสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ มุ่งมั่นปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์ของประชาชนและประเทศชาติ

เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2569 นายปิยพงษ์ จิวัฒนกุลไพศาล อธิบดีกรมทางหลวง นำคณะผู้บริหาร ข้าราชการ พนักงานราชการ และเจ้าหน้าที่ ร่วมพิธีถวายสัตย์ปฏิญาณเพื่อเป็นข้าราชการที่ดีและพลังของแผ่นดิน เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 28 กรกฎาคม 2569 ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์ เศรษฐมานพ กรมทางหลวง

DOH HACKATHON 2026 จุดประกาย นวัตกรรมทางหลวงแห่งอนาคต

กรมทางหลวงเปิดเวทีให้นักนวัตกรรมร่วมสร้างสรรค์ไอเดียใหม่ ต่อยอดสู่การพัฒนางานและยกระดับการให้บริการประชาชน

กรมทางหลวงจัดการแข่งขัน DOH HACKATHON 2026 เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2569 ภายใต้แนวคิด “Driving the Future of Highways” เพื่อส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีสำหรับงานทางหลวง โดยมี 10 ทีมสุดท้ายร่วมประชันแนวคิดที่สามารถต่อยอดสู่การใช้งานจริง ผลงานที่ได้รับรางวัลชนะเลิศ ได้แก่ “CMISSION” ระบบ AI วิเคราะห์และคัดกรองรถบรรทุกผิดปกติ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สะท้อนความมุ่งมั่นของกรมทางหลวงในการนำนวัตกรรมมาขับเคลื่อนองค์กรเพื่อประชาชนอย่างแท้จริง





PHRAO MODEL ต้นแบบทางหลวงคาร์บอนต่ำสู่ Net Zero







กรมทางหลวงเปิดตัว "PHRAO MODEL" ต้นแบบพื้นที่ดูดซับและกักเก็บคาร์บอน เดินหน้าพัฒนาทางหลวงควบคู่การดูแลสิ่งแวดล้อม มุ่งสู่ทางหลวงคาร์บอนต่ำและ Net Zero

เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2569 นายปิยพงษ์ จิวัฒนกุลไพศาล อธิบดีกรมทางหลวง เป็นประธานเปิดโครงการ "Highways Carbon Sink : PHRAO MODEL" ณ หมวดทางหลวงพร้าว จังหวัดเชียงใหม่ โดยนำพื้นที่สงวนนอกเขตทางหลวงมาพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียว เพื่อเพิ่มศักยภาพการดูดซับและกักเก็บก๊าซเรือนกระจก ปลูกต้นไม้เพิ่มเติม 159 ต้น จากพื้นที่นำร่องที่มีต้นไม้เดิม 1,008 ต้น มีศักยภาพกักเก็บก๊าซเรือนกระจกได้กว่า 555,000 กิโลกรัมคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่าต่อปี ถือเป็นการขับเคลื่อนนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นรูปธรรม เตรียมขยายผลเพื่อสนับสนุนเป้าหมายทางหลวงคาร์บอนต่ำและการมุ่งสู่ Net Zero อย่างยั่งยืน



เรื่อง **กองบรรณาธิการ**



จากการสัมมนาพบปะในพื้นที่สู่การเปิดกว้างด้วยโลกออนไลน์

สหกรณ์ออมทรัพย์ กรมทางหลวง เดินหน้าสร้างความรู้ความเข้าใจและการเข้าถึงสิทธิประโยชน์แก่สมาชิก ผ่านโครงการสัมมนาสมาชิกในพื้นที่ พร้อมต่อยอดสู่การสัมมนาผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเปิดโอกาสให้สมาชิกทั่วประเทศสามารถเข้าถึงข้อมูลข่าวสารและบริการของสหกรณ์ได้อย่างทั่วถึง





วารสารทางหลวงฉบับนี้จะขอนำท่านผู้อ่านไปเข้าร่วมโครงการสัมมนาสมาชิกของสหกรณ์ออมทรัพย์กรมทางหลวง จำกัด ประจำปี 2569 ก่อนอื่นต้องขออ้างอิงด้านวิชาการสักหน่อย กล่าวคือ หลักการของสหกรณ์มีอยู่ 7 ข้อ ดังนี้

1. เป็นสมาชิกโดยสมัครใจและเปิดกว้าง
2. การควบคุมโดยสมาชิกตามหลักประชาธิปไตย
3. การมีส่วนร่วมทางเศรษฐกิจของสมาชิก
4. การปกครองตนเองและความเป็นอิสระ
5. การศึกษา ฝึกอบรมและสารสนเทศ
6. การร่วมมือระหว่างสหกรณ์
7. การเอื้ออาทรต่อชุมชน

ดังนั้น การจัดโครงการสัมมนาสมาชิกจึงเป็นไปตามหลักการของสหกรณ์ ข้อที่ 5 คือ ให้มีการศึกษาฝึกอบรมและสารสนเทศ การจัดสัมมนาฯ ในทุกครั้งมีวัตถุประสงค์ เพื่อให้สมาชิกมีความรู้ความเข้าใจ มีความสำนึกและตระหนักในสิทธิและหน้าที่ของสมาชิก รวมถึงได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์และบริการต่าง ๆ ของสหกรณ์ ผู้เขียนขอเรียนว่าการจัดสัมมนาสมาชิกได้ดำเนินการต่อเนื่องมาโดยตลอด อาทิ ในปี 2566 จัดดำเนินการในพื้นที่แขวงทางหลวงศรีสะเกษ แขวงทางหลวงกาญจนบุรี แขวงทางหลวงปราจีนบุรีและแขวงทางหลวงลำปาง ในปี 2567 จัดในลักษณะออกบูทให้บริการสมาชิกในด้านต่าง ๆ ในงานกีฬาประจำปีของกรมทางหลวง ในพื้นที่สำนักงานทางหลวงที่ 10 (นครราชสีมา) สำหรับในปี 2569 สหกรณ์ฯ กำหนดโครงการสัมมนาสมาชิกไว้ 3 รุ่น ดังนี้

การสัมมนาไม่เพียงเป็นเวทีถ่ายทอดข้อมูลข่าวสาร แต่เป็นโอกาสพบปะ พูดคุย แลกเปลี่ยนความคิดเห็น เพื่อให้ทุกคนได้รับรู้สิทธิประโยชน์และบริการต่าง ๆ อย่างทั่วถึงและสามารถนำความรู้ไปใช้ประโยชน์ได้อย่างแท้จริง

รุ่นที่ 1 สำนักงานทางหลวงที่ 16 (นครศรีธรรมราช) และแขวงทางหลวงในสังกัด รวมศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 4 (ทุ่งสง) ณ โรงแรมทวิน โลตัส อ.เมือง จ.นครศรีธรรมราช จัดดำเนินการเมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2569 มีผู้เข้าร่วมการสัมมนาจำนวน 123 คน รุ่นที่ 2 ในพื้นที่สำนักงานทางหลวงที่ 7 (ขอนแก่น) และ



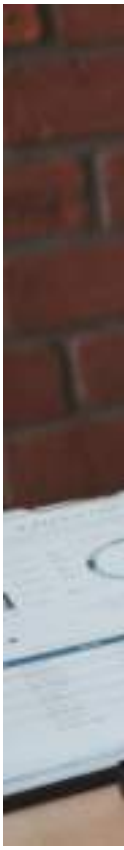






จากการเดินทางสัมมนาในพื้นที่ สู่การเปิดโอกาสให้สมาชิกทั่วประเทศเข้าถึงด้วยระบบสัมมนาออนไลน์ นับเป็นอีกก้าวของสหกรณ์ฯ ที่มุ่งนำเทคโนโลยีมาใช้ในการสื่อสารและให้บริการ เพื่อให้สมาชิกไม่ว่าอยู่ใกล้หรือไกลก็สามารถเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร เพื่อมีส่วนร่วมพัฒนาสหกรณ์ต่อไป

แขวงทางหลวงในสังกัด รวมศูนย์สร้างทางขอนแก่นและศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 2 (น้ำพอง) จัดดำเนินการเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2569 ณ โรงแรมโฆษะ อ.เมือง จ.ขอนแก่น ผู้เข้าร่วมการสัมมนาจำนวน 104 คน รุ่นที่ 3 ในพื้นที่สำนักงานทางหลวงที่ 3 (สกลนคร) และแขวงทางหลวงในสังกัด เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2569 ณ ห้องประชุมของสำนักงานทางหลวงที่ 3 (สกลนคร) ผู้เข้าร่วมการสัมมนาจำนวน 127 คน เนื้อหาในการสัมมนาประกอบด้วย แนวทางการดำเนินการและการบริหารงานของสหกรณ์ สิทธิประโยชน์และสวัสดิการต่าง ๆ ที่สมาชิกควรทราบ ตลอดจนการให้บริการในกิจกรรมต่าง ๆ ของสหกรณ์ เช่น การเปิดบัญชีเงินฝากประเภทต่าง ๆ การขอสินเชื่อ การติดตั้งแอปพลิเคชันเพื่อผูกกับบัญชีออมทรัพย์ของสหกรณ์ การรับสมัครสมาชิกใหม่ การเปลี่ยนแปลงค่าหุ้น ตลอดจนการขอสวัสดิการต่าง ๆ เป็นต้น ผู้เขียนได้สอบถามสมาชิกบางส่วนว่า การจัดสัมมนาสมาชิกในแต่ละพื้นที่มีข้อดีอะไรบ้าง คำตอบ คือ มีประโยชน์มากเพราะว่าสมาชิกที่อยู่ไกลหรือเกษียณอายุราชการแล้ว บางท่านไม่สามารถใช้เทคโนโลยีและการสื่อสารตามที่สหกรณ์ให้บริการได้ ก็จะไม่ทราบข้อมูลข่าวสาร สิทธิประโยชน์ รวมทั้งสวัสดิการต่าง ๆ หรือกระทั่งมีสวัสดิการผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ ก็จะไม่ทราบ การที่สหกรณ์ออกมาสัมมนาพบปะสมาชิกในพื้นที่ก็จะสามารถพูดคุย ให้คำปรึกษาสอบถามปัญหา รวมทั้งสามารถใช้บริการต่าง ๆ ของสหกรณ์ เช่น ให้น้องๆ มาสมัครเป็นสมาชิกสหกรณ์ การเขียนใบผู้รับประโยชน์ การเปิดบัญชีเงินฝาก เป็นต้น รวมถึงการแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องต่าง ๆ ให้กับสมาชิก ในขณะที่คณะกรรมการฯ จะได้รับข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ในการพัฒนาสหกรณ์อีกจำนวนมาก และจากการประเมินผลในภาพรวมทั้ง 3 รุ่น พบว่าผู้เข้าร่วมสัมมนามีความพึงพอใจมากในทุกด้าน เช่น การบรรยายของวิทยากร เอกสาร





ประกอบการบรรยาย อาหารว่างและเครื่องดื่ม เป็นต้น และเมื่อถามว่าการที่ท่านเป็นสมาชิกสหกรณ์ ท่านได้ประโยชน์ในด้านใดบ้าง คำตอบที่ได้รับ คือ

อันดับ 1 สหกรณ์เป็นแหล่งออมเงินไว้ใช้ในยามเกษียณ คิดเป็นร้อยละ 78

อันดับ 2 สหกรณ์เป็นแหล่งสินเชื่อเมื่อคราวจำเป็น คิดเป็นร้อยละ 72

อย่างไรก็ตาม การจัดสัมมนาสมาชิกเป็นประโยชน์ก็จริงแต่จำนวนผู้เข้าสัมมนารับได้จำนวนจำกัด ผู้เขียนในฐานะสมาชิกและเป็นคณะกรรมการของสหกรณ์ฯ จึงเสนอว่า ควรจะทำโครงการสัมมนาออนไลน์ ควบคู่กันไปด้วยเพื่อเปิดโอกาสให้สมาชิกทั่วประเทศที่มีความสนใจได้เข้าร่วมผ่านระบบ Zoom จึงเสนอเรื่องนี้เข้าที่ประชุมคณะกรรมการศึกษาและประชาสัมพันธ์ของสหกรณ์ออมทรัพย์กรมทางหลวง ซึ่งในที่ประชุมไม่ขัดข้องให้ทดลองจัดดำเนินการได้โดยใช้ชื่อโครงการว่า "โครงการสัมมนาสมาชิกผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Zoom)" โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สมาชิกมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์และบริการต่าง ๆ ของสหกรณ์ รวมทั้งได้รับทราบข่าวสารที่เป็นปัจจุบัน โดยจะเปิดให้สมาชิกสมัครและลงทะเบียนระหว่างวันที่ 1-30 กันยายน 2569 กลุ่มเป้าหมายได้แก่ สมาชิกสามัญประเภท ก และสมาชิกสามัญประเภท ข อายุไม่เกิน 60 ปี แบ่งการจัดสัมมนาเป็น 2 รุ่น

รุ่นที่ 1 วันที่ 7 ตุลาคม 2569 จำนวน 80 คน

รุ่นที่ 2 วันที่ 17 ตุลาคม 2569 จำนวน 80 คน

ผลที่คาดว่าจะได้รับ คือ สมาชิกมีความรู้ความเข้าใจในหลักการ สิทธิประโยชน์และบริการต่าง ๆ ของสหกรณ์เพิ่มขึ้น รวมทั้งเปิดโอกาสให้สมาชิกได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ เพื่อสหกรณ์จะได้นำมาเป็นแนวทางในการพัฒนางานของสหกรณ์ต่อไป ซึ่งผลจะเป็นอย่างไร ดีหรือไม่ สมาชิกจะชอบหรือไม่ ผู้เขียนจะติดตามผลและจะนำมาเสนอให้ท่านผู้อ่านโดยเฉพาะท่านที่เป็นสมาชิกสหกรณ์ออมทรัพย์กรมทางหลวง ได้รับทราบในโอกาสต่อไป



เรื่อง **กองบรรณาธิการ**

โลกยิ่งเชื่อมต่อ ทำไมหัวใจมนุษย์จึงยิ่งห่างกัน

ในวันที่โลกเชื่อมต่อกันได้เพียงปลายนิ้ว ความท้าทายไม่ใช่การสื่อสารให้มากขึ้น แต่คือการกลับมาเชื่อมโยงหัวใจกันอีกครั้ง



ณ ร้านอาหารแห่งหนึ่งในช่วงเย็น ผู้คนแทบทุกโต๊ะนั่งรับประทานอาหารพร้อมหน้ากัน แต่สิ่งที่สะดุดตาไม่ใช่รอยยิ้มหรือบทสนทนา หากเป็นแสงสว่างจากหน้าจอโทรศัพท์มือถือ พ่อกำลังอ่านข้อความจากที่ทำงาน แม่เลื่อนดูข่าว ลูกชายกำลังเล่นเกม ลูกสาวกำลังตอบข้อความของเพื่อน ทุกคนนั่งอยู่โต๊ะเดียวกัน ห่างกันไม่ถึงหนึ่งเมตร แต่ดูเหมือนต่างคนต่างอยู่คนละโลก ภาพเช่นนี้ไม่ได้เกิดขึ้นเฉพาะในร้านอาหาร หากยังพบเห็นได้บนรถไฟฟ้า ในห้องประชุม ในห้องรับแขกของบ้าน และแม้แต่ในช่วงเวลาที่ครอบครัวควรได้พูดคุยกันมากที่สุด น่าแปลกที่โลกซึ่งเชื่อมโยงผู้คนได้มากที่สุด กลับทำให้ช่วงเวลาของการอยู่ร่วมกันเงียบลงอย่างที่ไม่เคยเป็นมาก่อน

เราพูดคุยกับคนที่อยู่ไกลออกไปได้ทุกเวลา แต่บางครั้งกลับไม่มีบทสนทนากับคนที่นั่งอยู่ตรงหน้า เราเชื่อมต่อกับคนทั้งโลก แต่กลับค่อย ๆ สูญเสียการเชื่อมโยงกับคนที่อยู่ใกล้ที่สุด คำถามจึงไม่ใช่ว่า เทคโนโลยีทำให้ผู้คนห่างเหินกันหรือไม่ เพราะเทคโนโลยีเป็นเพียงเครื่องมือ คำถามที่สำคัญกว่าคือ เหตุใดเมื่อมนุษย์เชื่อมต่อกันได้มากขึ้น หัวใจของเรากลับรู้สึกห่างไกลกันกว่าเดิม ปรากฏการณ์ที่เห็นอยู่ในชีวิตประจำวันนี้ ไม่ได้เป็นเพียงความรู้สึกของคนบางกลุ่ม หากกำลังกลายเป็นประเด็นที่ทั่วโลกให้ความสำคัญอย่างจริงจัง

องค์การอนามัยโลก (WHO) ระบุว่า “ความเชื่อมโยงทางสังคม” (Social Connection) เป็นองค์ประกอบสำคัญของสุขภาพ และเตือนว่าผู้คนจำนวนมากทั่วโลกกำลังเผชิญกับความเหงาและความโดดเดี่ยว ซึ่งส่งผลต่อสุขภาพกาย สุขภาพจิต และคุณภาพชีวิตอย่างมีนัยสำคัญ นั่นหมายความว่า สิ่งที่กำลังขาดหายไปอาจไม่ใช่เทคโนโลยีที่ดีขึ้น แต่เป็นความสัมพันธ์ที่ลึกซึ้งขึ้น เรากำลังมีเครื่องมือสื่อสารที่ทันสมัยที่สุด แต่กลับมีเวลาพูดคุยกับคนในบ้านน้อยลง เราติดตามชีวิตของผู้คนจำนวนมากผ่านหน้าจอ แต่ไม่แน่ใจว่าครั้งสุดท้ายที่เรานั่งฟังใครสักคนโดยไม่มองโทรศัพท์นั้นเกิดขึ้นเมื่อใด เรามีเครือข่ายกว้างขวาง แต่กลับมีคนไม่กี่คนที่เรากล้าเล่าความอ่อนแอของตนเองให้ฟัง ความเปลี่ยนแปลงนี้ไม่ได้เกิดขึ้นเฉพาะในโลกออนไลน์



การติดต่อ คือ การส่งข้อมูลถึงกัน แต่การเชื่อมโยง คือ การรับรู้ว่ามีคนรับฟัง มีคนเข้าใจ และมีพื้นที่ที่เราสามารถเป็นตัวของตัวเองได้ โดยไม่ต้องเสแสร้งเป็นใคร

ในที่ทำงาน หลายองค์กรมีระบบสื่อสารที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น แต่พนักงานจำนวนไม่น้อยกลับรู้สึกโดดเดี่ยว แม้จะทำงานร่วมกับผู้คนตลอดทั้งวัน

ในครอบครัว สมาชิกอยู่บ้านหลังเดียวกัน แต่ต่างคนต่างใช้เวลาส่วนใหญ่อยู่กับหน้าจอ ผู้สูงอายุจำนวนไม่น้อยมีลูกหลานติดต่อมาสม่ำเสมอ แต่ยังรู้สึกว่าตนเองไม่มีบทบาทและไม่มีใครต้องการ

เยาวชนจำนวนมาก มีผู้ติดตามจำนวนไม่น้อยในโลกออนไลน์ แต่กลับไม่แน่ใจว่า จะหันหน้าไปปรึกษาใครเมื่อเผชิญปัญหาในชีวิตจริง

ทั้งหมดนี้สะท้อนว่า การติดต่อสื่อสารและการเชื่อมโยงระหว่างมนุษย์ไม่ใช่สิ่งเดียวกัน การติดต่อ คือ การส่งข้อมูลถึงกัน แต่การเชื่อมโยง คือ การรับรู้ว่ามีคนรับฟัง



บางทีสิ่งที่โลกกำลังต้องการมากที่สุดในวันนี้ อาจไม่ใช่เทคโนโลยีที่ทำให้เรา "ติดต่อกันได้มากขึ้น" แต่คือความกล้าที่จะกลับมา "เชื่อมโยงกันให้ลึกซึ้งขึ้น" และอาจเริ่มต้นจากการหันกลับมารู้จักและเข้าใจตนเอง





มีคนเข้าใจ และมีพื้นที่ที่เราสามารถเป็นตัวของตัวเองได้โดยไม่ต้องแสร้งเป็นใคร

งานศึกษาระยะยาวของมหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ดซึ่งติดตามชีวิตผู้คนต่อเนื่องมานานหลายทศวรรษ พบว่าสิ่งที่ส่งผลต่อความสุข สุขภาพ และการมีชีวิตที่ยืนยาวไม่ใช่ความมั่งคั่งหรือชื่อเสียง หากคือคุณภาพของความสัมพันธ์ที่มีความหมาย คำว่า "คุณภาพ" จึงสำคัญกว่าคำว่า "จำนวน" มนุษย์ไม่ได้ต้องการคนหลายร้อยคนที่รู้จักชื่อของเรา แต่ต้องการเพียงไม่กี่คนที่รู้จักหัวใจของเรา อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาให้ลึกลงไปยังมีความสัมพันธ์อีกแบบหนึ่งที่มักถูกมองข้าม นั่นคือความสัมพันธ์กับตนเอง ชีวิตในแต่ละวันทำให้เราใช้เวลารับฟังเสียงจากโลกภายนอกมากกว่าการรับฟังเสียงภายใน เรารู้ข่าวของผู้คนมากมาย แต่ไม่รู้ว่าหัวใจของตนเองกำลังเหนื่อยล้าเพียงใด เราพยายามตอบทุกข้อความ แต่ไม่เคยตอบคำถามง่าย ๆ ว่า "วันนี้เรารู้สึกอย่างไร" เมื่อความเงียบเกิดขึ้น เรารีบเปิดโทรศัพท์ เมื่อมีเวลาว่าง เรารีบหาสิ่งมาทำราวกับว่าเรากำลังหวาดกลัวการอยู่กับตัวเอง ทั้งที่ความเงียบอาจไม่ใช่ความว่างเปล่า หากเป็นพื้นที่ที่ทำให้เราได้กลับมารู้จักตนเองอีกครั้ง เมื่อเราเข้าใจตนเองมากขึ้น เราจะรับฟังผู้อื่นได้ลึกซึ้งขึ้น เมื่อเรามีสติอยู่กับปัจจุบัน เราจะมองเห็นคุณค่าของคนที่อยู่ตรงหน้ามากกว่าคนที่อยู่บนหน้าจอ และเมื่อเราสร้างความสัมพันธ์ที่จริงใจได้ ความรู้สึกโดดเดี่ยวก็จะค่อย ๆ ลดลง บางทีสิ่งที่โลกยุคใหม่กำลังต้องการ จึงไม่ใช่เพียงเทคโนโลยีที่เชื่อมผู้คนได้รวดเร็วกว่าเดิม แต่คือวัฒนธรรมของการรับฟัง เวลาที่มีคุณภาพกับครอบครัว มิตรภาพที่ไม่วัดด้วยจำนวนผู้ติดตาม สถานที่ทำงานที่ผู้คนกล้าพูดความจริง และสังคมที่ไม่ปล่อยให้ใครต้องเผชิญความทุกข์เพียงลำพัง เพราะการพัฒนาสังคมไม่ได้วัดจากความเร็ว





ของข้อมูลเพียงอย่างเดียว แต่ควรวัดจากความสามารถของผู้คนในการเชื่อมโยงกันด้วยความเข้าใจ ความเมตตา และความไว้วางใจ ในศตวรรษที่ผ่านมา มนุษย์ใช้สติปัญญาสร้างสะพาน ถนน ดาวเทียม และเครือข่ายการสื่อสาร จนสามารถเชื่อมโยงโลกทั้งใบเข้าด้วยกัน แต่ความท้าทายของศตวรรษนี้ อาจไม่ใช่การสร้างเทคโนโลยีที่ล้ำสมัยยิ่งกว่าเดิม หากเป็นการสร้างความสัมพันธ์ที่ทำให้มนุษย์รู้สึกว่า “เราไม่ได้อยู่เพียงลำพัง” เพราะความเจริญของสังคม ไม่ได้วัดจากความเร็วของข้อมูลเพียงอย่างเดียว แต่ยังวัดจากความสามารถของผู้คนในการรับฟัง เข้าใจ และดูแลกัน

โลกอาจเชื่อมต่อกันด้วยสัญญาณดิจิทัล แต่หัวใจของมนุษย์จะเชื่อมถึงกันได้ ก็ต่อเมื่อเราเลือกที่จะมองตากัน รับฟังกันและมอบเวลาให้กัน

บางทีสิ่งที่โลกกำลังต้องการมากที่สุดในวันนี้ อาจไม่ใช่เทคโนโลยีที่ทำให้เรา “ติดต่อกันได้มากขึ้น” แต่คือความกล้าที่จะกลับมา “เชื่อมโยงกันให้ลึกซึ้งขึ้น” และการเชื่อมโยงที่ยั่งยืนที่สุด อาจเริ่มต้นจากการหันกลับมารู้จักและเข้าใจหัวใจของตนเอง

เรื่อง **กองบรรณาธิการ**

เกษียณอย่างมีสุข ใช้ชีวิตอย่างมีคุณค่า

จากเส้นทางราชการยาวนานกว่า 37 ปี สู่ชีวิตหลังเกษียณที่ยังคงเต็มไปด้วยการทำงาน การเรียนรู้ รวมไปจนถึงการทำคุณประโยชน์เพื่อส่วนรวม กับแนวคิดเรียบง่ายที่ทำให้ทุกวันมีความสุขและมีคุณค่า



วันนัดหมายคณะวารสารทางหลวงได้รับการต้อนรับอย่างอบอุ่นจากเจ้าหน้าที่ฝ่ายประชาสัมพันธ์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต พร้อมการบรรยายสรุปภารกิจของมหาวิทยาลัย ก่อนเข้าสู่บทสนทนากับแขกรับเชิญของคอลัมน์ “ความสุขหลังเกษียณ” ท่านสมาชิกเริ่มสงสัยแล้วใช่ไหมครับว่า แขกรับเชิญครั้งนี้คือใคร คำตอบ คือ ท่านธงชัย ศรีดามา อดีตรองอธิบดี กรมทางหลวง หลังจากเข้าห้องประชุมพูดคุยกันสักเล็กน้อย ทีมงานวารสารจึงเริ่มบทสนทนาและขอนำมาเล่าสู่กันฟัง ดังนี้

รู้จัก “ท่านธงชัย ศรีดามา”

พื้นเพผมเป็นคนจังหวัดสกลนคร มีพี่น้องรวม 8 คน ผมเป็นคนที่ 7 เป็นลูกชายคนเล็ก จบการศึกษาระดับประถมและมัธยมศึกษาตอนต้นจากโรงเรียนสกลราชวิทยานุกูล ซึ่งเป็นโรงเรียนประจำจังหวัดและมาสอบเข้ามัธยมปลายที่โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา ในสมัยนั้นการสอบเข้าโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาเป็นอะไรที่ยากมาก ๆ เพื่อนที่เข้าเรียนด้วยกันมักจะสอบได้เป็นที่ 1 หรือที่ 2 ของจังหวัด ในปีนั้นที่สกลนครโชคดีมากมีผู้สอบผ่านเป็นนักเรียนชาย 2 คน นักเรียนหญิง 2 คน จำได้ว่าเป็นรุ่นที่ 28 จากนั้นศึกษาต่อสาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยขอนแก่น และจบการศึกษาในปี 2515 ต่อมาในระหว่างทำงานเป็นนายช่างแขวงสุพรรณบุรีที่ 1 ได้ศึกษาต่อระดับปริญญาโท (ภาคพิเศษ) สาขารัฐประศาสนศาสตร์ ที่สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า) และสำเร็จการศึกษาในปี 2549

ก้าวแรกบนเส้นทางกรมทางหลวง

ขณะที่ผมกำลังศึกษาอยู่ที่มหาวิทยาลัยขอนแก่น ในสาขาวิศวกรรมศาสตร์ ซึ่งเป็นสาขาที่ขาดแคลน รัฐบาลมีทุนให้ แต่ต้องเข้ารับราชการและผมก็ขอรับทุน พอเรียนมาถึงปี 3 เขาจะเอาหน่วยงานที่เราประสงค์จะเข้าทำงานมาให้เลือก ผมเลือกกรมทางหลวง พอเรียนถึงชั้นปีที่ 4 ก็ได้รับแจ้งว่าจะได้เข้าทำงานที่กรมทางหลวงตามที่เลือกไว้ โดยบรรจุครั้งแรกที่กองวิเคราะห์วิจัย เมื่อปี 2515 สมัยเรียนผมเป็นนักกีฬาหลายชนิดทั้งปิงปอง แบดมินตัน เซปักตะกร้อและฟุตบอล เป็นทั้งตัวแทนระดับมหาวิทยาลัย ตัวแทนจังหวัด และตัวแทนเขต ทำให้ผมไม่ค่อยได้เรียนวิชาช่างสำรวจและวิชาที่ต้องเข้าห้อง LAB ทำการทดลองวัสดุต่าง ๆ อาจารย์ฝรั่งไม่ให้ผ่าน

เนื่องจากเวลาเข้าเรียนไม่พอ ผมต้องลงเรียนซ่อมอีก 1 เทอม พอผมบรรจุครั้งแรกมาอยู่ที่กองวิเคราะห์วิจัยวิศวกรรุ่นพี่ 2 คนที่ประจำในห้อง LAB ลาไปศึกษาต่อ ผมต้องมาเป็นหัวหน้าห้อง LAB โดยจำเป็น (ผมนึกในใจตอนเรียนก็ไม่มีเวลาเข้าห้อง LAB พอมาทำงานต้องเป็นหัวหน้าห้อง LAB มันตลกมาก) ทำให้ผมต้องขยันเป็นสองเท่า หมั่นศึกษาหาความรู้ ไม่รู้ก็ถามรุ่นพี่รุ่นน้อง จนผมสามารถทำได้ทุกเรื่องในการทดลอง ถือว่าได้ตอบสนองคุณของอาจารย์ที่ตอนเรียนไม่มีเวลาทำ LAB

ผมทำงานที่กองวิเคราะห์ฯ ได้ประมาณ 3 ปีจากนั้นไปเป็นนายช่างหมวดการทางบางนาและบางปะกง ประมาณ 1 ปี แล้วย้ายมาเป็นนายช่างโยธา 4 (เทียบเท่ารอง ผอ.แขวงฯ) แขวงการทางธนบุรี ที่อ้อมน้อย (ปัจจุบันคือแขวงทางหลวงสมุทรสาคร) ซึ่งขณะนั้นพื้นที่การควบคุมดูแลของแขวงธนบุรีกว้างขวาง จำได้ว่าทิศใต้ไปจนถึง กม.80 อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี ทิศตะวันตกไปจนถึง อ.กำแพงแสน จ.นครปฐม ทางด้านเมืองกาญจน์ไปถึงบ้านโป่ง ผมอยู่แขวงธนบุรีประมาณ 6 ปี จึงย้ายเข้ามาดำรงตำแหน่งวิศวกรโยธา 6 ที่ฝ่ายแผนงานกองบำรุง ปฏิบัติงานอยู่ 8 ปี ต่อมาในปี 2532 ท่านอธิบดีเสถียร วงศ์วิเชียร ส่งผมไปเป็นนายช่างแขวงการทางภูเก็ตอยู่ 3 ปี แล้วย้ายมาเป็นนายช่างแขวงการทางอู่ทอง (ปัจจุบันคือแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 อู่ทอง) 3 ปี จากนั้นย้ายมาเป็นนายช่างแขวงการทางสุพรรณบุรีที่ 1 อีกประมาณ 5 ปี ก่อนก้าวสู่ตำแหน่งผู้ช่วยนายช่างเขตสุพรรณบุรี 1 ปี ผู้ช่วยนายช่างเขตลพบุรี 1 ปี นายช่างเขตเพชรบูรณ์ 8 เดือน และกลับมาดำรงตำแหน่งนายช่างเขตสุพรรณบุรี 2 ปี ตำแหน่งสุดท้ายในงานราชการที่กรมฯ คือ ตำแหน่งรองอธิบดี กรมทางหลวง และเกษียณอายุราชการเมื่อปี 2552



เกษียณไม่ใช่การหยุดเดิน แต่เป็นอีกช่วงหนึ่งของชีวิตที่เราได้ใช้ประสบการณ์ที่ผ่านมา เปิดใจเรียนรู้สิ่งใหม่ ทำสิ่งที่เป็นประโยชน์ และค้นหาความสุขในแบบที่เหมาะกับเรา เพราะทุกช่วงชีวิตยังมีคุณค่าเสมอ

ถ้าท่านสมาชิกได้ติดตามอ่านประวัติการรับราชการของท่านรองธงชัย ศรีดามา จะพบว่าท่านคือผู้เชี่ยวชาญตัวจริงเสียงจริงในสายงานบำรุงทางและน่าจะเป็นเพียงท่านเดียวของกรมทางหลวงที่ทำงานด้านบำรุงทางครบทุกระดับ ตั้งแต่นายช่างหมวดการทาง ผู้ช่วยนายช่างแขวง ฝ่ายแผนงานกองบำรุง นายช่างแขวง ผู้ช่วยนายช่างเขต นายช่างเขตจนถึงรองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง เรียกว่าในสายงานบำรุงทาง ครบ จบ ทุกตำแหน่ง

เส้นทางที่เต็มไปด้วยความภาคภูมิใจ

ขอยกตัวอย่าง ตอนผมอยู่แขวงการทางภูเก็ต ครั้งหนึ่งท่านผู้หญิงเลอศักดิ์ สมบัติศิริ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ท่านมาตรวจราชการที่พังงา ซึ่งขณะนั้นเป็นหมวดการทางในความรับผิดชอบของแขวงภูเก็ต ผมเป็นนายช่างแขวงได้นำเสนอแนวทางการพัฒนาทางหลวงในพื้นที่รับผิดชอบ หลังจากท่านเดินทางกลับกรุงเทพฯ เลขานุการได้ติดต่อขอรายละเอียดแผนงานและงบประมาณที่ผมนำเสนอ เพราะจดข้อมูลไม่ทัน ผมจึงจัดส่งรายละเอียดไปให้ ต่อมาข้อมูลชุดนี้ถูกส่งกลับมาที่กรมพร้อมกับแจ้งว่า ท่านเห็นด้วยที่จะดำเนินการตามแผนงานนี้ ทำให้ผมเกือบถูกตั้งกรรมการสอบข้อหาทำงานข้ามขั้นตอน กว่าจะอธิบาย กว่าจะเคลียร์กันได้ก็ใช้เวลาพอสมควร แต่ในที่สุดโครงการก็ได้รับการอนุมัติ ทำให้ได้รับงบประมาณเข้าพื้นที่เกือบ 300 ล้านบาท จากเดิมที่แขวงภูเก็ตมีงบประมาณค่อนข้างน้อย กลายเป็นแขวงที่ได้รับงบประมาณสูงที่สุดในเขตนครศรีธรรมราชในขณะนั้น

อีกเรื่องหนึ่ง สมัยอยู่แขวงภูเก็ต ผมได้รับการร้องเรียนจากเจ้าของที่ดินท่านหนึ่งว่า เขาต้องการให้กรมทางหลวง

ชี้แนวเขตทางที่ถูกต้อง เพื่อออกโฉนดในแปลงที่ดินนั้น โดยในเอกสารที่จังหวัดส่งมาระบุเขตทางเป็น 15 เมตร แต่สภาพจริงเราใช้เพียง 8 เมตร ซึ่งถ้าเราใช้ 15 เมตร เราจะเข้าไปในพื้นที่ของเขาถึง 7 เมตร เป็นระยะทางยาวตามพื้นที่ประมาณ 500 เมตร คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 20 ไร่ ซึ่งที่ดินแถวหาดสุรินทร์ตอนนั้นราคาสูงมาก ผมคิดว่าเราใช้งานแค่ไหนก็ควรเอาเท่านั้น และทำเรื่องหารือกับสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน รวมถึงท่านอธิบดีในขณะนั้นท่านก็เห็นด้วย อนุมัติให้ใช้แนวเขตตามสภาพจริง เจ้าของที่ดินดีใจมากและพยายามตอบแทน แต่ผมปฏิเสธและบอกว่าเป็นหน้าที่ของผม อย่างไรก็ตามท่านได้ช่วยสนับสนุนอาหารทะเลสำหรับแขกของแขวงและมอบรถตู้ป้ายแดงให้แขวงไว้ใช้งาน ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานอย่างมาก นี่เป็นอีกตัวอย่างหนึ่งที่เราทำงานแบบตรงไปตรงมา ภูเก็ตมันเล็กมาก เราทำดีเขาจะบอกต่อกัน ถ้าเราไม่ดีเขาก็จะรู้กันทั้งเกาะ

ตอนผมเป็นนายช่างแขวงภูเก็ต ประมาณปี 2534 มีการประกวดนายช่างแขวงการทางตัวอย่าง ผมได้รับการคัดเลือกให้เป็นนายช่างแขวงตัวอย่างในพื้นที่ภาคใต้ ท่านอื่น ๆ ที่จำได้ในตอนนั้น เช่น ภาคตะวันออก นายทรงศักดิ์ แพเจริญ ภาคกลาง นายวีระพงษ์ มิตรธรรมพิทักษ์ และภาคอีสาน นายจารึก อนุพงษ์ เป็นต้น ท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายนุกูล ประจวบเหมาะมาเป็นผู้มอบประกาศนียบัตรที่กรมทางหลวง และได้รับการพิจารณาขึ้นเงินเดือนขั้นพิเศษรวมทั้งได้ไปทัศนศึกษาต่างประเทศ ซึ่งผมจำบรรยากาศนั้นได้ดี แต่การประกวดทำได้เพียงครั้งเดียวและไม่ได้จัดต่อ





ต่อมาเมื่อผมมาเป็นรองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง ประมาณปี 2545 จึงเสนอท่านอธิบดีชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบูลย์ ขอให้มีการประกวดนายช่างแขวงและนายช่างหมวดทางหลวงดีเด่น เพราะมองว่านายช่างหมวดเป็นทัพหน้าที่ใกล้ชิดประชาชน ส่วนนายช่างแขวงเป็นแม่ทัพที่คอยสนับสนุน การมีเวทีเชิดชูผลงานจะช่วยสร้างขวัญกำลังใจและแรงผลักดันในการทำงาน มีพลังที่จะพัฒนางานในความรับผิดชอบให้ดียิ่งขึ้น จึงเป็นที่มาของการประกวดแขวงทางหลวงและหมวดทางหลวงดีเด่นที่ยาวนานถึงทุกวันนี้ ปัจจุบันผมคิดว่ามีหมวดทางหลวงดีเด่นสามารถยกระดับมาเป็นรองผู้อำนวยการแขวงและสามารถเข้าสู่ตำแหน่งผู้อำนวยการแขวงทางหลวงได้ไม่น้อยกว่า 50 คน และนายช่างแขวงดีเด่นมีความก้าวหน้าไปเป็นอธิบดีและผู้บริหารระดับสูงได้หลายคน เช่น นายธานินทร์ สมบูรณ์ นายสนิท พรหมวงษ์ นายสราวุธ ทรงศิวิไล นายจิระพงศ์ เทพพิทักษ์ เป็นต้น ผมคิดว่านายช่างแขวง นายช่างหมวดส่วนมากไม่รู้ที่มาที่ไปของการประกวด แต่เราเป็นคนคิดคนแรก นึกถึงทีไรมันก็มีความสุขและเป็นอีกหนึ่งในความภาคภูมิใจของเรา

ผลงานที่ภาคภูมิใจอีกอย่างหนึ่ง คือ การได้รับเลือกเป็นกรรมการสหกรณ์ออมทรัพย์กรมทางหลวง 1 วาระ และประธานกรรมการฯ 2 วาระ ช่วงนั้นผมร่วมรณรงค์เพิ่มเงินฝาก เพิ่มจำนวนสมาชิก และพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ จนทำให้สินทรัพย์รวมเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน และสามารถยกระดับจากสหกรณ์ขนาดกลางเป็นสหกรณ์ขนาดใหญ่ได้สำเร็จ ถือเป็นอีกหนึ่งความภาคภูมิใจในการทำงาน

บทบาทหลังเกษียณอายุราชการ กับภารกิจที่ยังคงสร้างคุณค่า

หลังเกษียณ ผมยังคงทำงานในหลายบทบาท ทั้งกรรมการ ผู้ทรงคุณวุฒิ และที่ปรึกษาในหน่วยงานต่าง ๆ โดยมีตำแหน่งสำคัญ ดังนี้

ปี 2551-2554 กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ปี 2554-2556 กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ การกีฬาแห่งประเทศไทย และองค์การตลาดเพื่อเกษตรกร

ปี 2558-2560 ประธานกรรมการองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)

ปี 2557-2558 อนุกรรมการใน อ.ก.พ. กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ปี 2559-2560 กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการกองทุนสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมสวัสดิภาพครูและบุคลากรทางการศึกษา (สก.สค.)

ปี 2556-2557 กรรมการรักษาการผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน) (ตำแหน่งเทียบเท่าปลัดกระทรวงฯ)

ปี 2556-2561 กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ สำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน)

- กรรมการสภามหาวิทยาลัย ผู้ทรงคุณวุฒิ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต
- กรรมการประเมินตนเองของสภามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต
- อนุกรรมการด้านกฎหมาย มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต

การทำงานให้ประสบความสำเร็จ ไม่ได้ขึ้นอยู่กับความเก่งเท่านั้น แต่ต้องรวดเร็ว ถูกต้อง ซื่อสัตย์ และเป็นธรรม เมื่อเราจริงใจและให้ความสำคัญกับทุกคน ความราบรื่นในการทำงานก็จะตามมา

ปัจจุบันยังคงทำงานในตำแหน่งต่าง ๆ ดังนี้

1. อุปนายกสภามหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
2. ประธานอนุกรรมการพัฒนาระบบบริหาร สำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน)
3. ที่ปรึกษาคณะกรรมการส่งเสริมการประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน)
4. ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

เกษียณแล้ว แต่ยังไม่หยุดการเรียนรู้

ทุกเดือนอย่างน้อย 4-5 วัน ผมจะออกจากบ้านไปประชุมติดตามงานและทำภารกิจต่าง ๆ เป็นการเปลี่ยนบรรยากาศได้ออกไปพบปะคณะทำงาน ได้พูดคุยกับน้อง ๆ ที่มหาวิทยาลัย รวมทั้งเป็นการฝึกและพัฒนาสมองให้ได้คิด วิเคราะห์ในการแก้ไขปัญหา รวมทั้งให้ข้อแนะนำต่าง ๆ และงานที่ทำล้วนเป็นประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อส่วนรวมและต่อประเทศชาติ ผมคิดว่าในระดับรองอธิบดี หรือผู้บริหารกรมทางหลวงสามารถไปทำงาน





แบบนี้ได้ทุกคน เพียงแต่ว่าเราต้องมีใจและมีความมุ่งมั่นในการศึกษา หาความรู้ อยู่ตลอดเวลา

ทุกวันคือโอกาสในการดูแลตัวเอง

ในวันปกติที่ไม่มีภารกิจภายนอก ผมจะตื่นแต่เช้าและแบ่งเวลาให้กับการดูแลทั้งร่างกายและจิตใจ

06.30 น. สวดมนต์ ไหว้พระ • ปั่นจักรยานอยู่กับที่ 30 นาที • พักผ่อนและบริหารสมองด้วยการติดตามตลาดหุ้น

12.00 น. รับประทานอาหารกลางวัน • ร้องเพลงคาราโอเกะเพื่อบริหารปอด

16.30 น. สวดมนต์เย็น

18.15 น. รับประทานอาหารเย็น • ปั่นจักรยานอยู่กับที่ 30 นาที • ปฏิบัติธรรม/เดินจงกรม • ติดตามข่าวสารบ้านเมือง

22.00 น. เข้านอนและพักผ่อน

สำหรับผม การมีวินัยในชีวิตประจำวันช่วยให้ทั้งร่างกายและจิตใจแข็งแรง และทำให้ทุกวันเป็นวันที่มีความสุข

4 อ. สูตรง่าย ๆ ของชีวิต

1.อาหาร เลือกทานอาหารที่ดี มีประโยชน์ ไม่หวานจัด เค็มจัด หรือมันจัด เน้นผักและปลา และลดการทานเนื้อสัตว์ใหญ่

2.ออกกำลังกาย ในช่วงรับราชการมีการแข่งขันกีฬากรม ผมลงแข่งได้เกือบทุกชนิด ตอนนั้นร่างกายแข็งแรงวิ่งเท่าไรก็ไม่เหนื่อย แต่ช่วงหลังผมป่วยเป็นกระดูกสันหลังเคลื่อนทับเส้นประสาท ต้องรักษาและพักการออกกำลังกาย ปัจจุบันอาการดีขึ้น จึงอยากฝากว่าควรออกกำลังกายให้เป็นกิจวัตร และเลือกให้เหมาะสมกับสภาพร่างกายและอายุของเรา

3.อากาศ อยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดี ปลอดมลพิษ ดูแลบ้านให้สะอาดและเป็นระเบียบ เพื่อความปลอดภัยและคุณภาพชีวิตที่ดี

4.อารมณ์ รู้จักปล่อยวาง ไม่เครียด และไม่ยึดติด หากมีโอกาสควรสวดมนต์ ภาวนา หรือปฏิบัติธรรม เพื่อฝึกสติและสร้างความสงบให้กับใจ

ความสุขในทุกเส้นทางของชีวิต

ผมยังมีโอกาสเดินทางอยู่บ้าง เพราะทำงานเป็นคณะกรรมการและคณะทำงานในหลายหน่วยงาน ทั้งประชุมและทัศนศึกษาต่างประเทศ ประเทศที่ชอบไป คือ ญี่ปุ่น เกาหลี และจีน เพราะใช้เวลาเดินทางไม่มาก ส่วนอเมริกาหรือยุโรปมักปฏิเสธ เพราะเดินทางระยะไกลเกินไป สำหรับในประเทศ ผมชอบไปภูเก็ต เชียงใหม่ และสกลนครบ้านเกิด ซึ่งจะกลับไปอย่างน้อยปีละครั้ง

ผมแต่งงานมีบุตร 2 คน คนโตเป็นผู้หญิงชื่อธันยา ศรีดามา ย้อนหลังไป 30 ปี คนทั่วไปต้องรู้จักชื่อนี้แน่นอน เพราะเธอเป็นนักกีฬาว่ายน้ำที่กวาดเหรียญทองมานับไม่ถ้วน ตั้งแต่ระดับเยาวชนทุกรุ่นอายุ ติดทีมชาติ ได้เหรียญทองในการแข่งขันกีฬาซีเกมส์หลายสมัย ถือเป็นความภาคภูมิใจของตระกูลศรีดามา ปัจจุบันรับราชการเป็นผู้อำนวยการสถาบันพัฒนาบุคลากรฯ ที่สำนักงบประมาณ คนที่สองเป็นลูกชายชื่อธนาธิป ศรีดามา ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว





หลักการทำงานที่สร้างความสำเร็จและความไว้วางใจ

ปรัชญาที่ผมยึดถือในการทำงานมาตลอดคือ “รวดเร็ว ถูกต้อง ซื่อสัตย์ และเป็นธรรม” งานอะไรที่ทำได้ก็ต้องรีบทำ อย่าปล่อยให้คั่งค้างหรือผลัดวันประกันพรุ่ง ส่วนความถูกต้อง คือ ต้องศึกษาข้อมูลให้รอบด้าน คิดให้รอบคอบก่อนตัดสินใจ ขณะที่ความซื่อสัตย์จะทำให้เราได้รับความไว้วางใจ และที่สำคัญ คือ ความเป็นธรรม ต้องให้ความสำคัญกับทุกคนอย่างเท่าเทียม ผมเชื่อว่าหลัก 4 ข้อนี้ช่วยให้การทำงานราบรื่น และลดความขัดแย้งในองค์กรได้มาก

ข้อคิดจากรุ่นพี่ถึงรุ่นน้อง ความสุขในแบบของเรา

สำหรับน้อง ๆ ที่ยังรับราชการอยู่ ผมอยากฝากให้ลองนำแนวคิดและปรัชญาที่ผมยึดถือมาตลอดไปปรับใช้กันดู ผมเชื่อว่าจะเป็นประโยชน์ทั้งกับชีวิตส่วนตัวและการทำงานของเรา ส่วนสมาชิกวารสารทางหลวง ผมอยากฝากว่า ความสุขของแต่ละคนไม่เหมือนกัน บางคนเกษียณแล้วเลือกพักผ่อน ทำสวน ทำธุรกิจ หรือใช้เวลากับครอบครัว ส่วนผมเลือกทำงานด้านวิชาการและเป็นคณะกรรมการในองค์กรต่าง ๆ แม้จะเป็นเรื่องใหม่ที่ไม่ใช่งานวิศวกรรมที่ผมถนัด แต่ก็สนุกดี เพราะได้เรียนรู้สิ่งใหม่ ๆ อยู่เสมอ ผมเชื่อว่า ทุกอย่างเรียนรู้กันได้ ขอเพียงเราเปิดใจและพร้อมที่จะเรียนรู้ สุดท้ายนี้ ขอให้ทุกท่านมีความสุขในแบบที่ตัวเองเลือก มีสุขภาพกายที่แข็งแรง และมีสุขภาพใจที่เข้มแข็งครับ

ผมได้มีโอกาสพบกับท่านรองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง ก็บอกกับท่านว่า วารสารทางหลวงเป็นเสมือนตำนานที่อยู่คู่กับกรมทางหลวงมากว่า 60 ปีแล้ว และเป็นแหล่งความรู้ข่าวสารที่พวกเราได้รับมาโดยตลอด ดังนั้นจึงอยากขอความร่วมมือจากทุกท่าน รวมทั้งผู้บริหารของกรม โปรดช่วยกันสนับสนุน ถ้าเป็นไปได้ขอให้กลับมาพิมพ์เป็นรูปเล่มเพราะอ่านง่าย ดูง่าย เผยแพร่ไปตามเขตฯ ตามแขวงฯ วางไว้ในห้องสมุด บนโต๊ะรับแขก คู่กับรายงานประจำปีของกรม จะเป็นอะไรที่ดีมาก ๆ อันนี้ผมขอฝาก

จากการสัมภาษณ์ ท่านธงชัย ศรีดามา ในครั้งนี้ ทีมบรรณาธิการไม่ขอเพิ่มเติมอะไรทั้งสิ้น เพราะทุกอย่างสมบูรณ์อยู่ในคอลัมน์นี้ทั้งหมดแล้ว หากท่านสมาชิกไม่เชื่อได้โปรดกลับไปอ่านบทสัมภาษณ์อีกครั้ง ขอบคุณครับ

เรื่อง **กองบรรณาธิการ**



ย้อนรอยทางหลวงสาย ปากช่อง-เขาใหญ่ "ถนนธนะรัชต์"

จากเส้นทางแห่งวิสัยทัศน์การพัฒนาประเทศในอดีต สู่ประตูบานแรกที่เปิดผู้คนเข้าสู่ผืนป่าเขาใหญ่ "ถนนธนะรัชต์" คือบทบันทึกสำคัญของกรมทางหลวง ที่สะท้อนความมุ่งมั่นในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานควบคู่กับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ และยังคงส่งต่อคุณค่าแห่งการเดินทางมาจนถึงปัจจุบัน

เป็นธรรมดาของผู้เกษียณอายุวันว่าง ๆ ก็เข้าไปเที่ยวในกรมฯ บ้าง เข้าไปแล้วไม่รู้จะไปไหนก็เตร่ ๆ ไปค้นหาหนังสือเก่า ๆ ที่ห้องสมุดกรมทางหลวง

ปัจจุบันนี้เมื่อพูดถึงห้องสมุดกรมทางหลวง คนกรมทางของเราบางคนก็ไม่รู้ว่ากรมทางเรามีห้องสมุด มีวิชาความรู้เกี่ยวกับงานทางให้ค้นหามากมาย มีอยู่เล่มหนึ่งที่ผู้เขียนเองชอบเปิดดูมาก คือ หนังสือ "รายงานประจำปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2477-2492" ในหนังสือเล่มนี้ มีการรวบรวมข้อมูลที่สำคัญมาไว้ เช่น การโยกย้าย-เลื่อนตำแหน่งข้าราชการ แค่เห็นรายชื่อมีผู้บรรดาศักดิ์เป็นพระยา เป็นหลวง เป็นขุน ก็น่าสนใจแล้ว นอกจากนั้นแล้วก็ได้เห็นการพัฒนาการเปลี่ยนแปลงในระบบขององค์กร ผู้เขียนเคยนำหนังสือเล่มนี้ไปให้ นายสราวุธ ทรงศิวิไล อดีตอธิบดีกรมทางหลวงท่านที่ 33 ดูซึ่งท่านสนใจถึงกับขอยืมหนังสือเล่มนี้ไปอ่านอยู่ระยะหนึ่ง

หนังสืออีกเล่มหนึ่งที่น่าสนใจ เป็นหนังสือที่ระลึกในพิธีเปิดทางหลวงแผ่นดินสายปากช่อง-เขาใหญ่ "ถนนธนะรัชต์" เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2505 ผู้เขียนจึงได้จับหนังสือเล่มนี้มาเขียนเรื่องย้อนรอย ย้อนหลังไปดูการพัฒนาพื้นที่บริเวณใกล้เคียงเขาใหญ่ในปัจจุบัน และได้นำเอาข้อความตามตัวอักษรของหนังสือมาบันทึกไว้เพื่อแสดงให้เห็นตามสภาพหนังสือเก่าฉบับนี้

เมื่อวันที่ 12 พ.ค. ที่ผ่านมา ทีมงานกองบรรณาธิการ ซึ่งมีผู้เขียน (นายวิเชียร มีแก้ว) คุณถิรเดช ศิลาโรจน์ คุณเขมรัศมิ์ ธีระโกมลศิลป์ ได้เดินทางไปเขาใหญ่ซึ่งในครั้งนี้เราใช้เส้นทางผ่านนครนายก-ปราจีนบุรี แต่ไม่ต้องไปถึงตัวปราจีนบุรี เพราะมีทางลัดโดยใช้เส้นทางหลวงชนบท หมายเลข ปจ.4005 จากการแนะนำของผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครนายก คือ นายสราวุธ เทศศิริ คณะเราก็เห็นด้วย คือ หนีความจำเจที่เคยใช้แต่เส้นทาง





ขึ้นเขาใหญ่ทางด้านปากช่องมาขึ้นทางปราจีนบุรีด้านเขาเขียวผ่านทางด่านเนินหอม

เมื่อมาถึงเส้นทางขึ้นเขาใหญ่แล้วจะขอพูดถึงความเป็นมาของทางสายปากช่อง-เขาใหญ่ ประวัติมีดังนี้

เมื่อปี พ.ศ. 2502 รัฐบาลมีนโยบายที่จะจัดป่าบางแห่งในประเทศไทยให้เป็นวนอุทยานแห่งชาติ โดยเล็งเห็นถึงคุณค่านานัปการที่ประเทศชาติอันเป็นส่วนรวมจะพึงได้รับประโยชน์ทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม ฯพณฯ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ นายกรัฐมนตรี จึงได้มีบัญชาให้กระทรวงเกษตรรับไปพิจารณาดำเนินการ กระทรวงเกษตรพิจารณาโดยละเอียดถี่ถ้วนแล้วเห็นว่า ป่าเขาใหญ่เป็นสถานที่ซึ่งสมควรจะกำหนดขึ้นเป็นวนอุทยานแห่งชาติ และได้แต่งตั้งกรรมการขึ้นคณะหนึ่งทำการสำรวจพิจารณาเขตป่าเขาใหญ่ที่จะจัดให้เป็นป่าสงวน เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม พ.ศ. 2502

ต่อมาได้มีประกาศกระทรวงมหาดไทย กำหนดเขตหวงห้ามที่ดินของรัฐบริเวณป่าเขาใหญ่ ลงวันที่ 6 พฤศจิกายน พ.ศ. 2502 (ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 76 ตอนที่ 108 วันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2502)

ต้นปี พ.ศ. 2503 ฯพณฯ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ นายกรัฐมนตรี และ ฯพณฯ พลเอกสุรจิต จารุเศรนี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตร และข้าราชการชั้นผู้ใหญ่หลายท่านได้เดินทางโดยเฮลิคอปเตอร์ขึ้นไปตรวจเขาใหญ่อีกครั้ง และได้พิจารณาร่วมกันเห็นว่า ป่าแห่งนี้มีภูมิประเทศสวยงามมาก อากาศดีและใกล้จังหวัดภาคกลางหลาย

ภาพซ้าย จากถนนสายประวัติศาสตร์ สู่ประตูผีนป่า เส้นทางขึ้นเขาใหญ่ที่สะท้อนบทบาทของงานทางในการเชื่อมโยงผู้คนกับธรรมชาติ
ภาพบน ย้อนรอยบนเส้นทางจริง ทีมกองบรรณาธิการออกเดินทางสู่เขาใหญ่ เพื่อตามรอยเรื่องราวของถนนธนะรัชต์จากอดีตสู่ปัจจุบัน

จังหวัด สมควรที่จะได้รักษาสภาพธรรมชาติอันมีทิวทัศน์งดงามไว้ เพื่อประโยชน์ของส่วนรวมต่อไป และเนื่องจากบนหลังเขาใหญ่มีบริเวณกว้างขวางมาก มีต้นน้ำลำธารไหลผ่านหลายสาย ถ้าปรับปรุงให้เหมาะสมยิ่งขึ้นก็อาจจะเป็นสถานที่ที่น่าท่องเที่ยว พักผ่อนหย่อนใจและตากอากาศของประชาชนทั่วไปได้อย่างดี

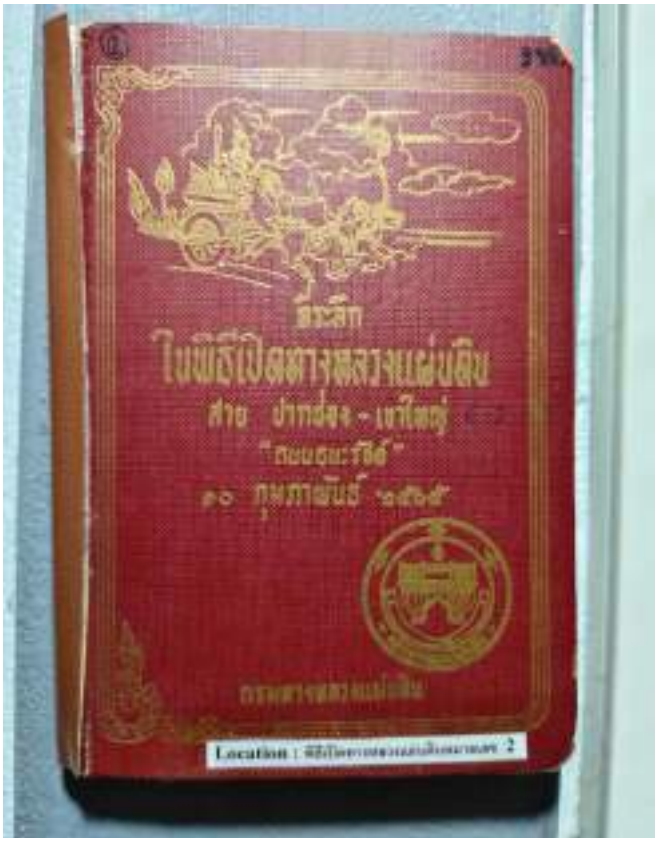
คณะรัฐมนตรีมีมติในที่ประชุม เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ. 2503 ให้จัดตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง พิจารณาปรับปรุงเขาใหญ่ให้เป็นวนอุทยานแห่งชาติ สำหรับเป็นสถานที่ท่องเที่ยวและพักตากอากาศของประชาชนทั่วไป โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรเป็นประธานกรรมการ ประกอบด้วยกรรมการอีก 4 นาย คือ ผู้แทนกระทรวงกลาโหม ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย ผู้แทนกระทรวงคมนาคม และผู้แทนองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยว

คณะกรรมการชุดนี้ได้ประชุมกันอีกครั้งหนึ่ง เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน พ.ศ. 2503 ที่ประชุมได้กำหนดแผนงานขึ้นและได้มอบหมายหน้าที่ดำเนินงานต่างหน้าที่กันออกไป สำหรับกระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาในเรื่องก่อสร้างทางจากถนนมิตรภาพขึ้นไปบนเขาใหญ่ การก่อสร้างทางขึ้นเขาใหญ่จึงได้เริ่มขึ้น

ความเป็นมาของทางสายปากช่อง-เขาใหญ่

หลายรัฐสมัยมาแล้ว ต่างรัฐบาลก็มีนโยบายที่จะทำถนนขึ้นเขาใหญ่มานานแล้ว และกรมทางหลวงแผ่นดินก็ได้ทำการสำรวจหาแนวทางเพื่อสนองนโยบายของรัฐบาลอยู่เรื่อยมาแต่ไม่เป็นผลสำเร็จ เนื่องจากอุปสรรคในด้านการเงินบ้าง ในการดำเนินงานบ้าง เพิ่งมาสำเร็จลงได้ในสมัยรัฐบาลโดยการนำของ ฯพณฯ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ นายกรัฐมนตรี

เดิมทีนั้น รัฐบาลมีนโยบายที่จะให้ขึ้นทางจังหวัดนครนายก ซึ่งมีน้ำตกสาริกาและน้ำตกนางรองเป็นจุดเด่นอันเป็นชนวนให้รัฐบาลพิจารณาให้กรมทางหลวงแผ่นดินดำเนินการก่อสร้าง กรมทางหลวงแผ่นดินได้ส่งเจ้าหน้าที่ออกไปสำรวจโดยการนำของนายชัย ฉัตรแก้ว เมื่อสำรวจเสร็จแล้วนำมาคำนวณค่าก่อสร้างและวางแผนดำเนินงาน ปรากฏว่าเกิดอุปสรรคทั้งในด้านเครื่องจักร เครื่องมือ อัตราจำนวนนายช่างและพนักงานช่างผู้ชำนาญในทางใช้เครื่องจักร ตลอดจนต้องอาศัยเวลาในการดำเนินงานเป็นระยะเวลายาวนานเกินควร รวมความว่าไม่อยู่ในข่ายของความประหยัด จึงต้องระงับไว้ชั่วขณะหนึ่ง



ภาพบน บันทึกจากวันวาน หนังสือที่ระลึกในพิธีเปิดทางหลวงสายปากช่อง-เขาใหญ่ "ถนนธนะรัชต์" เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2505 **ภาพขวา** ทีมกองบรรณาธิการ ณ จุดมรดกโลกดงพญาเย็น-เขาใหญ่ ในการเดินทางย้อนรอยเส้นทางปากช่อง-เขาใหญ่ **ภาพขวาล่าง** จุดพักยอดนิยมที่สามารถนั่งรับประทานข้าวไข่เจียวพร้อมชมทิวทัศน์ผืนป่าและขุนเขาเบื้องหน้า สีสันของการมาเยือนเขาใหญ่

อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงแผ่นดินก็หาได้หยุดยั้งไม่ในการสำรวจทางส่วนอื่นที่จะใช้ขึ้นป่าเขาใหญ่ เมื่อมีโอกาสและงบประมาณอำนวยก็ลงมือทำการสำรวจหาแนวใหม่อีกหลายทาง เพื่อเตรียมการไว้ในโอกาสข้างหน้า

แนวทางที่เหมาะสมที่สุดในขณะนั้น มีอยู่แนวหนึ่งซึ่งขึ้นทางอำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา โดยการนำของนายวิชัย บรรณโสภิต เป็นแม่กองสำรวจครั้งหนึ่ง นับว่าเป็นเส้นทางที่สมควรมาก เพราะระยะทางก็ไม่ไกลจนเกินไปนักจากกรุงเทพมหานคร และสภาพทางที่จะไปสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินสายปากช่อง-เขาใหญ่ก็อยู่ในสภาพที่ลาดยางแล้ว และกำลังปรับปรุงให้เข้าขั้นมาตรฐานชั้นทางที่ดีต่อไป อีกทั้งมีเส้นทางสายมิตรภาพซึ่งเป็นทางหลวงที่ดีมากที่จะผ่านด้วย

ต่อมา ฯพณฯ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ นายกรัฐมนตรีในสมัยนั้นมีบัญชาให้กรมทางหลวงแผ่นดินดำเนินการก่อสร้างทางขึ้นเขาใหญ่ให้จงได้ เพื่อสนองนโยบายของ

รัฐในเรื่องโครงการพัฒนาเขาใหญ่ให้เป็นวนอุทยานแห่งชาติขึ้น กรมทางหลวงแผ่นดินจึงได้ยึดถือแนวซึ่ง นายประพันธุ์ สิริสาคร ได้สำรวจไว้แล้วเป็นหลักในการดำเนินการ

กรมทางหลวงแผ่นดินโดยการนำของ พลโทเสถียร พจนานนท์ อธิบดีกรมทางหลวงแผ่นดิน ดร.สิริลักขณ์ จันทรางศุ รองอธิบดีในสมัยนั้น ซึ่งดำรงตำแหน่งนายช่างใหญ่ฝ่ายก่อสร้าง ให้วางแผนดำเนินงานเป็น 5 ขั้น ดังนี้

ขั้นที่หนึ่ง ให้ทำเป็นทางกรุยหรือทางลำลองพอให้ขึ้นเขาใหญ่ได้เป็นอันดับแรก โดยยึดถือแนวซึ่ง นายประพันธุ์ สิริสาคร สำรวจไว้เดิมเป็นหลัก

ขั้นที่สอง ให้เป็นทางลำลองพอใช้การได้ในฤดูแล้ง และในการนี้ให้แก้แนวให้ได้สั้นที่สุด และหลีกเลี่ยงการก่อสร้างสะพานให้ได้มากที่สุด

ในการปฏิบัติการขั้นนี้ โดยการนำของ ดร.สิริลักขณ์ จันทรางศุ อดีตนายช่างใหญ่ก่อสร้าง พันเอกหลวงรังสรรค์พสุธา นายช่างผู้อำนวยการกองสำรวจ นายเชิดชาติ จันทรเปารยะ นายช่างแขวงการทางสระบุรี และนายสิริ พร้อมลักษณ์ แม่กองสำรวจครั้งหลังสุด ได้ทำการแก้ไขแนวเก่าซึ่งยาวประมาณ 50 กิโลเมตร ลงเหลือ 40 กิโลเมตร และสะพาน 3 สะพาน ลงเหลือ 1 สะพาน ซึ่งนับว่าเป็นประโยชน์ต่อทางราชการเป็นอย่างยิ่ง

ขั้นที่สาม พร้อม ๆ กับงานขั้นที่สองซึ่งกำลังดำเนินการอยู่ ให้เริ่มดำเนินการก่อสร้างให้เป็นทางชั่วคราวใช้จราจรได้ในฤดูแล้ง ทั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อบริการการขนส่งวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ ของหน่วยราชการอื่นให้ขึ้นไปดำเนินงานได้





ในการก่อสร้างทางตั้งแต่ขั้นนี้ต่อไป นายเครือลักษณโกเศศ นายช่างใหญ่ฝ่ายก่อสร้างในสมัยนั้นเป็นผู้อำนวยการก่อสร้าง นายวีระวิทย์ พรหมสาขา ณ สกลนคร นายช่างเขตการทางลพบุรี เป็นผู้ช่วยผู้อำนวยการ นายเชิดชาติ จันทระเปารยะ นายช่างแขวงการทางสระบุรี เป็นฝ่ายอำนวยการและบริการ และนายสมบูรณ์ โนนศรีชัย นายช่างผู้ควบคุมการก่อสร้าง เป็นผู้ทำการก่อสร้าง และนายสิริ พร้อมลักษณ์ เป็นแม่กองสำรวจทำการสำรวจ แก้แนววางระดับ ปักหมุดหมายต่าง ๆ และนายเหมือน จันทร์เจียก ช่างปรับบริการในทางจักรกล เป็นผู้ก่อสร้างทางสายนี้ นอกจากนี้ยังมีนายแพทย์ 2 นาย คือ นายแพทย์ประยูร สุจริต และนายแพทย์มนตรี พงศ์พยัฆ เป็นผู้บริการในด้านการแพทย์ เพราะความไข้ชุกชุมมาก

ขั้นที่สี่ ก่อสร้างให้เป็นทางชั่วคราวใช้การจราจรได้ทุกฤดูกาล มีสภาพพอให้ประชาชนได้ใช้ท่องเที่ยวได้ตามสมควร ซึ่งเป็นทางอันประจักษ์แก่ตาท่านขณะนี้

ขั้นที่ห้า ก่อสร้างให้เป็นทางถาวรใช้การได้ทุก ๆ ฤดูกาลซึ่งสภาพของทางขณะนี้ยังไม่ได้มาตรฐานที่ได้ออกแบบไว้

การก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินสายปากช่อง–เขาใหญ่นี้ กรมทางหลวงแผ่นดินได้เริ่มทำการสำรวจแลพดำเนินการก่อสร้างจริงจังเอาในราวกลางเดือนมีนาคม



ภาพบน จากเส้นทางสายประวัติศาสตร์ สู่เส้นทางท่องเที่ยวในผืนป่า ป้ายบอกทางบนเขาใหญ่ที่นำพาผู้เดินทางไปสัมผัสธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของผืนป่า **ภาพขวา** หลักกิโลเมตรทางหลวงชนบท ปจ.4005 เส้นทางเชื่อมสู่อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ทางด้านปราจีนบุรี

พ.ศ. 2503 เสร็จเป็นทางขั้นที่สี่ตามแผนดำเนินงานเป็นทางชั่วคราวใช้การจราจรได้ทุกฤดูกาล เมื่อปลายเดือนมกราคม พ.ศ. 2505 โดยงบประมาณตั้งแต่ปี 2503-2505 รวมเป็นเงิน 5,204,602 บาท

เนื่องจากกรมทางหลวงแผ่นดินไม่ได้รับเงินงบประมาณเท่าที่ได้ตั้งไว้ข้างต้น จึงทำให้ได้ถนนที่ต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ แต่อย่างไรก็ดี ก็ยังพอที่จะเปิดใช้จราจรไปได้ก่อนตามสมควร

มาตรฐานการก่อสร้างทางสายนี้ ได้กำหนดไว้ตามแผนดำเนินงานขั้นที่ห้าเป็นทางถาวร คันทางกว้าง 10 เมตร ผิวจราจรกว้าง 6 เมตร ลาดชันไม่เกิน 10% เขตทางกว้างข้างละ 20–30 เมตร มีบริเวณสำหรับจัดทำเป็นสวนริมทางตามสมควร และรับน้ำหนักได้ไม่เกิน 10 ตัน

กรมทางหลวงแผ่นดินได้ก่อสร้างไว้ตามแผนดำเนินงานขั้นที่สี่เท่านั้น ยังไม่เสร็จตามมาตรฐานที่กำหนดไว้เป็นเพียงชั้นรองพื้นทาง ซึ่งใช้วัสดุลูกรังและหินทรายถมบดอัดแน่นแล้วพ่นยางแอสฟัลท์ไว้ เพื่อมิให้เกิดฝุ่นละอองเมื่อรถวิ่งผ่านเป็นที่รำคาญ และทำลายสุขภาพของผู้ที่สัญจรไปมาเพียงเท่านั้น

หลังจากนั้นต่อมาเมื่อปี 2522 กรมทางหลวงก็ได้มีการสร้างทางจากปราจีนบุรีขึ้นเขาใหญ่ โดยเป็นงานจ้างเหมา แบ่งออกเป็น 2 ตอน

ตอนที่ 1 ระยะทาง 16.60 กม. มีนายชาตรี กุลชล เป็นนายช่างโครงการ บริษัท พิฆเนศ จำกัด เป็นผู้รับเหมา ค่างาน 53,492,660 บาท งานแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 22 มกราคม 2524

ตอนที่ 2 ระยะทาง 20.89 กม. นายสุพัฒน์ อยู่เกษ เป็นนายช่างโครงการ บริษัท ว.อุดรก่อสร้าง จำกัด เป็นผู้รับเหมา ค่างาน 67.41 ล้านบาท เริ่มดำเนินการตั้งแต่เดือนตุลาคม 2524 งานแล้วเสร็จ เดือนกรกฎาคม 2526

หลังจากก่อสร้างเสร็จ กรมทางหลวงก็ได้ดูแลรักษาสภาพทางตลอดมา บนเขาใหญ่มีหมวดทางหลวงถึง 2 หมวด คือ หมวดทางหลวงเขาใหญ่และหมวดทางหลวงเขาเขียว หมวดคนสุดท้ายของหมวดทางหลวงเขาใหญ่ คือ คุณจรูญ พรหมสาขา ณ สกลนคร และหมวดทางหลวงเขาเขียวคนสุดท้าย คือ คุณธนิต สากิยะ ที่ว่าหมวดคนสุดท้ายก็เพราะว่า หลังจากปี 2535 เป็นต้นมาหน่วยงานต่าง ๆ ที่อยู่บนเขาใหญ่ทางอุทยานฯ เขาให้ย้ายออกไปหมด โรงแรมบนเขาใหญ่ที่เคยให้บริการก็ถูกให้ย้ายออกไป สำหรับคุณธนิต สากิยะ ย้ายออกจากหมวดเขาเขียวไปเป็นนายช่างแขวง 3–4 และไปปลดเกษียณที่แขวงทางหลวงขอนแก่น แต่ถึงอย่างไรก็ดี ทางหลวงหมายเลข 2090 จากปากช่องถึงด่านขึ้นเขาใหญ่ กรมทางหลวงเรา ยังมีการดูแลรักษาบำรุงเส้นทางอยู่อีกประมาณ 20 กิโลเมตร และทางปราจีนบุรีขึ้นเขาใหญ่ในทางหลวงหมายเลข 3077 ถึงด่านเนินหอยยังอยู่ในความดูแลของกรมทางหลวง

ด้วยความที่เขาใหญ่เป็นผืนป่าที่กว้างใหญ่ซึ่งในอดีตผืนป่าแถบนั้นมีชื่อเรียกว่า ดงพญาเย็น ซึ่งเป็นถิ่นที่

เรื่องราวของถนนธนะรัชต์สะท้อนความตั้งใจ อดทนและความรับผิดชอบของคนทำงานทางหลวงในอดีตที่ร่วมกันวางรากฐานการคมนาคมของประเทศไว้ด้วยความมุ่งมั่น แม้เวลาจะผ่านไปหลายทศวรรษ คุณค่าของผลงานและจิตวิญญาณของผู้สร้างยังคงปรากฏอยู่ในทุกการเดินทางบนถนนสายนี้

อาศัยของสัตว์ป่านานาชนิด เช่น ช้างป่า เสือโคร่ง กระทิง วัวแดง นกเงือก ทางองค์การยูเนสโก (UNESCO) จึงประกาศขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกทางธรรมชาติ เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2548 พื้นที่อันกว้างใหญ่แห่งนี้กินเนื้อที่รวมถึง 4 จังหวัด 11 อำเภอ ได้แก่

1. อำเภอปากช่อง อำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา
2. อำเภอนาดี อำเภอกบินทร์บุรี อำเภอประจันตคาม อำเภอเมืองปราจีนบุรี จังหวัดปราจีนบุรี
3. อำเภอปากพลี อำเภอบ้านนา อำเภอเมือง จังหวัดนครนายก
4. อำเภอแก่งคอย อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี

แหล่งท่องเที่ยวบนเขาใหญ่มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่เป็นอมตะ ด้วยความอุดมสมบูรณ์ของป่าดงดิบ สัตว์ป่านานาชนิด และมีอากาศที่บริสุทธิ์เย็นสบายตลอดทั้งปี

ในที่นี้เราขอเสนอแหล่งท่องเที่ยวที่น่าไปชมเป็นตัวอย่างสัก 4 – 5 แห่ง คือ

เมื่อเราออกจากศูนย์บริการนักท่องเที่ยวแล้ว มุ่งหน้าไปน้ำตกเหวสุวัต (ไปตามแผนที่ท่องเที่ยวอุทยานเขาใหญ่) บนเส้นทางนี้จะผ่านน้ำตกผากล้วยไม้ อีกประมาณ 3 กิโลเมตรก็ถึงน้ำตกเหวสุวัต



น้ำตกเหวสุวัต

น้ำตกเหวสุวัตเป็นน้ำตกที่สวยงามของอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ และเป็นน้ำตกที่มีชื่อเสียงระดับประเทศ ต้นกำเนิดของน้ำตกเกิดจากห้วยลำตะคองไหลตกลงผ่านหน้าผาสูงราว 25 เมตร และมีแอ่งน้ำทางด้านล่างเหมาะแก่การพักผ่อนและถ่ายภาพเป็นที่ระลึก

ในช่วงฤดูฝน (ระหว่างเดือนมิถุนายน-ตุลาคม) จะมีน้ำมากและกระแสน้ำแรง อาจมีน้ำป่าไหลหลากเฉียบพลันในช่วงฤดูฝน สายน้ำที่ตกลงมาจะมีลักษณะเป็นละอองกระจายเต็มไปหมด ทำให้รู้สึกสดชื่นเย็นสบายผสมกับความน่ากลัวเล็ก ๆ ให้ได้ตื่นตาตื่นใจ ส่วนในช่วงหน้าแล้งปริมาณน้ำค่อนข้างน้อยจนเห็นน้ำตกเป็นสายน้ำเล็ก ๆ มองเห็นโพรงถ้ำหลังน้ำตกสามารถเดินลัดเลาะเพื่อเข้าไปยังโพรงถ้ำเล็ก ๆ ใต้หน้าผาน้ำตก และนักท่องเที่ยวยังสามารถเข้าไปนั่งพักผ่อนได้

ออกจากเหวสุวัตขับรถออกมาตามเส้นทางหลักเพื่อเดินทางไปชมวิวผาเดียวดายและผาตรอมใจ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณใกล้กัน ห่างกันไม่ถึง 1 กิโลเมตร หากแต่ว่ามีสันถนนเป็นเส้นกั้นกลางเท่านั้นเอง

ผาเดียวดาย

บริเวณผาเดียวดายแห่งนี้ท่านจะพบกับสังคมป่าสองประเภท คือ ป่าดงดิบเขาระดับต่ำ และป่าพรุ ป่าดงดิบเขาผาเดียวดายเป็นป่าที่เกิดในที่ที่มีอากาศเย็นบนภูเขาสูงจากระดับน้ำทะเล 1,000 เมตรขึ้นไป เป็นป่าที่ประกอบด้วยไม้ที่สูงใหญ่ มีเรือนยอดชั้นบนสูงถึง 30 เมตร มีไม้หนาแน่นและเด่นด้วยก่อชนิดต่าง ๆ ผสมกับไม้สกุลอื่น ๆ เช่น พญาไม้ ขุนไม้ สนสามพันปี มะขามป้อมดง และทะโล้ ตามต้นไม้มีพืชอิงอาศัย แต่ยังมีปริมาณที่น้อยกว่าป่าดงดิบเขาระดับสูง พื้นป่ามีซากพืชทับถมกันไม่มากนัก

สำหรับป่าพรุ ซึ่งเป็นสังคมของพืชที่ต้องการน้ำหล่อเลี้ยงตลอดเวลา ท่านจะพบได้ในบริเวณร่องลำธารหรือบริเวณที่มีน้ำขังของผาเดียวดาย มีไม้เด่นเป็นพวกเสม็ดแดง เตยหนาม โดยปกติป่าพรุบนเขาสูงนี้จะพบในพื้นที่ไม่กี่แห่งของประเทศไทย

ออกจากผาเดียวดายแล้วก็เดินไปอีกไม่ถึง 1 กิโลเมตรก็จะถึงผาตรอมใจ ที่จริงแล้วทั้งผาเดียวดายและผาตรอมใจมีทิวทัศน์ที่สวยงามมาก คนที่ตั้งชื่อให้สองผานี้คงมาสำรวจตอนโศกเศร้าเสียใจเรื่องอะไรบางอย่าง


14th Thailand
TOURISM AWARDS 2023
ศูนย์บริการนักท่องเที่ยวเขาใหญ่
Khao Yai Vis



"จากวันนั้น...ถึงวันนี้" ถนนธนะรัชต์ยังคงทอดยาวอยู่ท่ามกลางผืนป่าเขาใหญ่ ซึ่งไม่เพียงพาผู้คนเดินทางไปถึงจุดหมาย หากยังพาเราย้อนมองคุณค่าของการทำงานเพื่อส่วนรวมและตระหนักว่าทุกเส้นทางที่มั่นคงล้วนเริ่มต้นจากความตั้งใจของผู้คนในวันวาน

ผาตรอมใจ

ผาตรอมใจ เป็นส่วนหนึ่งของเขาเขียว ซึ่งเป็นเขาหินทรายที่มียอดเขาสูง 1,200 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง มีฝนตกชุกและอากาศหนาวเย็นตลอดปี จึงถูกปกคลุมด้วยป่าดิบเขาและพันธุ์ไม้ที่ทนต่อสภาพอากาศหนาวเย็น เช่น ก่อ สนพันปี พญาไม้ และทะโล้ เนื่องจากความชื้นในอากาศสูง และปริมาณแสงส่องผ่านเรือนยอดไม้ได้รำไร กล้วยไม้ เฟิน และไลเคนหลากชนิดต่างพากันมาเกาะตามต้นไม้ กิ่งไม้ และคาคบไม้ เมื่อถึงฤดูหนาวนกจากไซบีเรียและจีนตอนใต้หลายชนิด เช่น นกเด้าลมหลังเทา นกเดินดงสีเทาดำ นกขมิ้นขาว จะอพยพมาอาศัยที่ "เขาเขียว" ทำให้เป็นแหล่งรวมความหลากหลายทั้งพืชและสัตว์

ในความเป็นจริง ผู้ที่ได้ไปสัมผัสผาตรอมใจมาแล้วต่างก็พูดเป็นเสียงเดียวกันว่า "น่าประทับใจ" ทั้งทางด้านทัศนียภาพที่สวยงามและประทับใจในเรื่อง "ข้าวไข่เจียวห้อยขา" ใครขึ้นไปถึงผาตรอมใจ จะต้องทำใจเพราะอาหารการกินบนนั้น นักท่องเที่ยวมีสิทธิสั่งอาหารได้อย่างเดียวคนละจาน คือ ข้าวไข่เจียว รออาหารแล้วหาที่นั่งซึ่งเป็นชนิดห้อยขานั่ง กินไปชมวิวชิวชิวไป ถ้าใครไปบนนั้นแล้วไม่ได้กินข้าวไข่เจียว นั่งห้อยขา จะเหมือนไม่ได้ขึ้นเขาใหญ่

ในการเดินทางไปทำสารคดีย้อนรอยปากช่อง-เขาใหญ่ครั้งนี้ ทีมงานกองบรรณาธิการวารสารทางหลวง ขอขอบพระคุณผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 10 นครราชสีมา คือ นายปกรณ์ ศรีปานวงศ์ ที่อำนวยความสะดวกจัดหาที่พักบนเขาใหญ่ไว้ให้เป็นอย่างดีครับ

เรื่อง นายชู



แจกของส่องตะเกียง 5

ความรู้ที่มีคุณค่า อาจเริ่มจากข้อคิดเล็ก ๆ ที่ช่วยให้เราหยุดคิด ทบทวนตัวเอง และส่องทางให้การทำงานและการดำเนินชีวิตมีความหมายยิ่งขึ้น

ด้วยความตั้งใจอยากแบ่งปันเรื่องราวดี ๆ ที่ได้พบเจอ ผู้เขียนจึงขอนำข้อคิดและมุมมองต่าง ๆ มาเล่าสู่กันฟังแบบเรียบง่าย เพื่อให้เป็นทั้งความรู้และการเรียนรู้ และเผื่อจะเป็นข้อเตือนใจเล็ก ๆ ที่ช่วยให้เราได้กลับมาทบทวนตัวเอง ทั้งเรื่องงาน เรื่องคน และเรื่องของชีวิต

วันจันทร์ที่ 15 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 88

"7 Habits"

7 นิสัยไปสู่ความสำเร็จ นิสัยจะเป็นสิ่งที่ชี้ชะตากรรมของชีวิต

1. เต็มใจรับผิดชอบชีวิตของตนเอง ไม่โทษคนอื่น เวลาเจอปัญหาชี้นิ้วมาที่ตัวเอง
2. จงมีเป้าหมาย และวิสัยทัศน์ในชีวิตต้องชัดเจน ต้องมีภาพสุดท้ายของคุณในใจ
3. จัดลำดับความสำคัญ และเร่งด่วน ถ้าไม่สำคัญแต่เร่งด่วนให้คนอื่นทำ
4. Win-Win คิดว่าเค้กบนโลกนี้มีไม่จำกัด
5. จงเข้าใจผู้อื่นก่อน แล้วค่อยแสดงความปรารถนาของตัวเองให้ผู้อื่นเข้าใจ แปลว่าจงเป็นผู้ฟังที่ดี
6. เรียนรู้ที่จะทำงานร่วมกับผู้อื่น ฝึกสร้างแรงบันดาลใจให้ผู้อื่น เคารพให้เกียรติกัน
7. จงลับคมขวานให้คมอยู่ตลอดเวลา

นิสัยทั้ง 7 ข้อข้างบน ต้องฝึกตลอดเวลา ฝึกทั้งชีวิต

สตีเฟ่น โควี่

วันอังคารที่ 16 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 89

"คำพูด"

ต้องพูดแบบปิยวาจา ถ้าจะสอนใครหรือแนะนำใครก็จงชมส่วนดีของเขาเสียก่อน แล้วจึงแนะนำ เขาจะพอใจ ไม่โกรธ เหมือนเวลาโกนหนวด ก็ต้องทาครีมโกนหนวดให้ลื่นเสียก่อนแล้วจึงโกน จะทำให้มีดโกนไม่บาดผิวหนัง จงพูดแบบจับถูก ยกย่องชมเชย ไม่ใช่พูดแบบจับผิดและตำหนิติเตียนด้วยความเคยชิน ต้องมีทัศนคติที่ดี และแสดงพฤติกรรมที่ดี ๆ ต่อคนอื่นเสมอ คุณรู้ไหม? คนจะแก่เร็วหรือแก่ช้า ขึ้นกับทัศนคตินี่เอง ฉะนั้นเวลาพูดกับผู้คนต้องพูดคุยอย่างดี และอย่าอวดฉลาด

จงมีสติในการใช้ปากพูด และพูดแต่สิ่งที่ดี ๆ เสมอ

นายแพทย์วิทยา นาควัชระ

วันพุธที่ 17 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 90

"ยาวิเศษ รักษาความเศร้า"

ยิ่งอายุยืนยาวมากเท่าไหร่ โอกาสที่จะเจอกับเรื่องการสูญเสีย ความพลัดพราก ความเศร้าโศกมากขึ้นเท่านั้น สิ่งหนึ่งที่จะหลุดจากความเศร้าโศกหรือออกจากหลุมดำได้ คือ คิดถึงคนอื่น ทำเพื่อคนอื่น การคิดถึงคนอื่น ๆ ช่วยเหลือคนอื่น ใส่ใจคนอื่นที่กำลังตกทุกข์ได้ยาก เป็นยาวิเศษ ยกตัวอย่าง มีผู้หญิงคนหนึ่งเป็นกุมารแพทย์ สูญเสียสามีที่จากไปอย่างกะทันหัน เธอโศกเศร้ากับสามีที่จากไป จมอยู่กับความเศร้า ไม่มีกะจิตกะใจที่จะทำอะไร เช้าวันหนึ่งพยาบาลมาตามเธอให้ไปช่วยเด็กทารกแรกเกิดที่กำลังจะตาย เธอช่วยเต็มที่จนเด็กพ้นขีดอันตราย ขณะที่ช่วยเหลือเด็ก จิตใจเธอลืมความเศร้าโศกได้อย่างประหลาด ตั้งแต่วันนั้นมา เธอก็พยายามที่จะช่วยเหลือคนป่วยอย่างตั้งใจและใส่ใจ เพียง 2-3 สัปดาห์ เธอก็ลืมความเศร้าโศกได้

ความโศกเศร้า มันจะเป็นปรปักษ์กับความเมตตา

พระอาจารย์ไพศาล วิสาโล

วันพฤหัสบดีที่ 18 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 91

"ชนะใจคน"

จิตวิทยาชนะใจคน

1. ไม่ควรพูดแต่เรื่องของตัวเอง ให้ความสนใจต่อคู่สนทนา
2. จงยิ้ม จะทำให้เขารู้สึกสบายใจ
3. จำชื่อคนที่เขาคุยกับเรา เรียกชื่อเขาให้ถูก
4. สนใจในสิ่งที่เขาพูด
5. จงพูดในสิ่งที่เขาคลั่งไคล้หรือพูดในสิ่งที่เขาชอบ เช่น ทีมลิเวอร์พูล
6. ทำให้เขารู้สึกว่า เขาเป็นคนสำคัญ พื้นฐานของคนชอบชม พยายามพูดถึงข้อดีของเขา
7. จงหลีกเลี่ยงการโต้เถียง
8. จงแสดงความเคารพในความเห็นของเขา อย่าหักหน้า อย่าพูดตรงเกินไป
9. ถ้าเราผิดต้องยอมรับผิด และขอโทษทันที

นายชู..

วันศุกร์ที่ 19 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 92

"ชนะใจคน" (ต่อ)

10. พูดสุภาพ พูดไพเราะ
11. ใช่ ใช่ เห็นด้วยกับเขา คล้อยตามเขา ถ้าไม่เห็นด้วยอย่าเพิ่งโต้เถียง
12. ต่อเนื่องจากข้อ 11 ให้เขาพูดและระบายอย่างเต็มที่ มนุษย์เป็นสัตว์ที่ใช้อารมณ์มากกว่าเหตุผล
13. จงทำให้มีความรู้สึกว่าเป็นความคิดของเขา ทั้ง ๆ ที่เป็นความคิดของเรา
14. จงพยายามมองเรื่องต่าง ๆ ในมุมมองของเขา
15. จงแสดงความซาบซึ้ง และเห็นใจเขา
16. จงพูดในสิ่งที่เขาภาคภูมิใจ อย่าพูดในปมด้อยของเขา เช่น ไอ้เตี้ย
17. พูดท้าทายให้เกิดการกระทำตาม

เคล คาร์เนกี้

วันเสาร์ที่ 20 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 93

"สุ่ยหยิน"

คำว่า ปรอท ภาษาจีนใช้คำว่า "สุ่ยหยิน" หมายถึง เงินเหลว คนจีนเปรียบคนที่เห็นแก่ตัว ไม่เห็นใจผู้อื่น คิดถึงแต่ตัวเอง เหมือนคนที่มองแต่กระจกฉาบปรอท ซึ่งไม่มีวันที่จะเห็นสิ่งอื่น นอกจากตัวเองเท่านั้น

ดร.เทียม โชควัฒนา

วันอาทิตย์ที่ 21 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 94

"ดับทุกข์"

ทุกข์ ไม่ได้ดับที่วัด
ทุกข์ ไม่ได้ดับด้วยการบูชาสิ่งศักดิ์สิทธิ์
ทุกข์ ไม่ได้ดับด้วยการสะเดาะเคราะห์
ทุกข์ ไม่ได้ดับด้วยการถวายสังฆทาน
ทุกข์ ไม่ได้ดับด้วยการถวายเงินพระ
ทุกข์ ดับได้ที่ใจ ไม่ว่าอยู่ที่ไหนก็สามารถดับได้ ถ้ารู้จักเรียนรู้และใช้สติและปัญญาฝึกพิจารณาความรัก โลภ โกรธ หลง ต้นเหตุที่ทำให้ใจเราเศร้าหมอง ทุกข์ใจ ฝึกละ ฝึกปลดปล่อย วางบ่อย ๆ แล้วใจเราจะค่อย ๆ คลาย วางจากยึดติดด้วยตัวเราเอง

นายชู

วันจันทร์ที่ 22 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 95

"คน 7 ประเภท"

คน 7 ประเภทที่ควรตัดออกจากชีวิต

1. คนหน้าไว้หลังหลอก
2. คนเฝ้าแต่คอยอิจฉาริษยา
3. คนมัวแต่ ติฉินนินทา ยุ่งเรื่องของชาวบ้าน
4. คนคุยโว โอ้อวดใหญ่โต
5. คนช่วยหาเรื่องราวเดือดร้อนมาให้
6. คนไม่รู้จักรักษาน้ำใจคน
7. คนที่กลัวเราจะได้ดีกว่า

ทบทวนตัวเองว่าเราเป็นคน 7 ประเภทนี้ไหม?

ครูธี

วันอังคารที่ 23 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 96

"กาลเทศะ"

การจะทำสิ่งใดก็ตาม อย่ายึดติดกับความถูกผิดแต่ต้องดูกาลเทศะ การควรไม่ควรด้วย เราทำถูกแต่เราต้องตาย แล้วจะได้ประโยชน์อะไร? คำถาม ถ้าเอาหัวชนกำแพง หัวเราแตก หรือกำแพงแตก?

การกล่าวเช่นนี้ มิได้มุ่งหวังให้รักษาตัวรอดเป็นยอดดี แต่ต้องการให้รู้จักผ่อนหนักผ่อนเบา

นายชู

วันพุธที่ 24 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 97

"นิสัยคนโง่"

5 นิสัยคนโง่ ที่คนฉลาดไม่ทำ

1. โยนความผิดให้คนอื่น
2. มักคิดว่าตัวเองถูกเสมอในสถานการณ์ขัดแย้ง
3. แสดงอาการโมโห ก้าวร้าว เพื่อกลบเกลื่อน
4. จะไม่สนความต้องการหรือความรู้สึกของผู้อื่น
5. จะคิดว่าตัวเองดีกว่าผู้อื่น โดยมีความลำเอียงเป็นที่ตั้ง

แถม...

กองทัพกวางที่นำโดยสิ่งโต ดีกว่ากองทัพสิงโตที่นำโดยกวาง

นายชู

วันศุกร์ที่ 12 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 85

"สุดยอดคน"

คุณคือ สุดยอดคน ถ้ามี 4 สิ่งนี้

1. โมโหแล้วเงียบเป็น คือ คุณมีวุฒิภาวะทางอารมณ์
2. ถูกนินทาแล้วนิ่งเฉย คือ คุณมีความเข้มแข็งทางจิตใจ
3. ถูกตำหนิแล้วยังอารมณ์ดี คือ คุณมีมุมมอง มีทัศนคติด้านบวก
4. เปลี่ยนสันดานคนอื่นไม่ได้ แต่ปรับความคิดและจิตใจของตนเองถ้ายังไม่มีก็หมั่นฝึกตนเองได้

ดร.หนุ่ย

วันพฤหัสบดีที่ 25 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 98

"คน"

หัวใจของการทำงาน คือ บริหารจัดการเรื่องคนให้ดีที่สุด สำคัญที่สุด คือ คน ไม่ใช่งาน อยู่กับคนให้เป็น

อ.สัญญา ธรรมศักดิ์

วันเสาร์ที่ 13 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 86

"ให้=รับ อยากได้=เสีย"

คนที่เป็นผู้ให้ มักได้รับสิ่งตอบแทนเสมอ อย่างน้อยก็ได้ความรัก และความชื่นชม จากผู้อื่น เปรียบเสมือนผลักน้ำออกไปจากตัว น้ำก็จะยิ่งไหลเข้ามา แต่คนที่มีความโลภ อยากได้จากผู้อื่น กลับต้องเป็นผู้สูญเสีย ไม่ได้รับแม้แต่ความรัก และความศรัทธา เปรียบเสมือนคนที่พยายามวักน้ำเข้าหาตัว น้ำก็จะยิ่งไหลออกไป

ดร.เทียม โชควัฒนา

วันอาทิตย์ที่ 14 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 87

"ความฉลาดทางอารมณ์"

10 คุณสมบัติของคนที่มีความฉลาดทางอารมณ์

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

นายชู

วันศุกร์ที่ 26 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 99

"เถียงชนะ"

เถียง ชนะลูกค้า ชนะแล้วลูกค้าน้อยลง
เถียง ชนะเพื่อนร่วมงาน ชนะแล้ว ความสามัคคีก็หดหาย
เถียง ชนะเจ้านาย ชนะแล้วก็ไม่เจริญก้าวหน้าในหน้าที่การงาน
เถียง ชนะญาติ ชนะแล้วความเป็นญาติก็จางหาย
เถียง ชนะเพื่อน ชนะแล้วเพื่อนก็ลดน้อยลง
เถียง ชนะคนรัก ชนะแล้วความรักก็จืดจาง
เถียง ชนะใคร ชนะคือแพ้ สู้ชนะตัวเองไม่ได้

ขงจื้อ

วันเสาร์ที่ 27 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 100

"หลักในการใช้ชีวิตของท่านพุทธทาส"
สงบเย็นเป็นประโยชน์ในการใช้ชีวิต

1. กินข้าวจานแมว หมายความว่า อย่ามีปัญหายุ่งยากในการกินเลย กินง่าย ๆ กินเพื่อไม่ให้ตาย
2. อาบน้ำในคู หมายความว่า อยู่อย่างง่าย ๆ อยู่อย่างต่ำ ๆ หัวใจจะสูง
3. เป็นอยู่อย่างทาส หมายความว่า เป็นอยู่อย่างยอมเป็นทาส ไม่ยกตน ข่มท่าน ไม่อหังการ
4. มุ่งหมายการปล่อยวาง
5. ไม่มีตัวกู ของกู อยู่อย่างตายแล้ว ตายอย่างธรรมะ
6. มีดวงแก้วในมือ แก้วนั่นก็คือ พระพุทธ พระธรรม พระสงฆ์ มีความหมายว่า จิตว่าง
7. แจกของส่องตะเกียง เลี้ยงคนทั้งโลก ของ หมายถึง ความรู้ แสงตะเกียง หมายถึง แสงของพระธรรม

ขอโทษ วันนี้ธรรมะจำไปหน่อย คงปฏิบัติยาก เอาไว้ทบทวนตัวเองก็แล้วกันนะครับ

นายชู

วันอาทิตย์ที่ 28 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 101

"5 เคล็ดลับ กำจัดความเครียด"

1. ร้องไห้ เมื่ออยู่คนเดียว อยากร้องไห้ร้องให้เต็มที่ เขื่อนยังต้องระบายน้ำ
2. ปรับทุกข์ คนเราแต่ละคนรับความทุกข์ได้ไม่เท่ากัน ปรับทุกข์กับคนที่เข้าใจเรา
3. ตั้งเวลาปลุก หยุดความคิด เหตุการณ์ทั้งหลายจะเกิดขึ้นกับเราเพียงครั้งเดียว
4. คิดถึงช่วงเวลาดี ๆ คิดย้อนไปในอดีตที่ทำให้เรายิ้มได้ คิดถึงความสุข
5. หากิจกรรมอื่นทำ เช่น ออกกำลังกาย

นายชู

วันจันทร์ที่ 29 เมษายน 2567

แจกของส่องตะเกียงครั้งที่ 102

"สำนวนของโกวเล้ง"

โกวเล้ง เป็นนักประพันธ์นิยายกำลังภายในชาวฮ่องกง เขาตายไปแล้ว ขณะที่เขาตายเขาก็ยังได้ลิ้มรสสุรา เรื่องเล่าวันนี้ขอมอบให้กัลยาณมิตรคนหนึ่งที่ชื่นชอบโกวเล้งเป็นชีวิตจิตใจ

"พบคนรู้ใจ สุราพันจอกน้อยเกินไป"

"สนทนาไม่ถูกคอ เพียงครึ่งคำก็มากเกิน"

"ไม่ว่าดาบไวปานใด ล้วนมีวันบิ่นชำรุด"

"ไม่ว่าคนเข้มแข็งปานใด ต้องมีวันเจ็บป่วยชราภาพ"

"สตรีหากรักชอบบุรุษผู้หนึ่ง ขอเพียงไม่ใช่คนตาบอด ก็ดูออก"

"ความรักเป็นสิ่งงดงาม งดงามประหนึ่งดอกกุหลาบ แต่ทว่า มันมีหนามกุหลาบที่ไร้หนามเพียงสิ่งเดียวคือ มิตรภาพ"

นายชู

ขอบพระคุณที่อ่านและติดตาม
"Big Boss ของความทุกข์ คือ ตัวกู ของกู"
ด้วยรักและผูกพัน
นายชู

เรื่อง **วิเชียร มีแก้ว**



หลวงปู่เย็น ทานรโต

วัตถุมงคล กับคนสร้างทาง

จากงานสร้างทางสู่เรื่องราวชีวิตระหว่างเส้นทาง เมื่อถนนสายสรรคบุรี-ชันสูตร พาให้ได้พบทั้งชุมชน วัด และพระเกจิอาจารย์ จนกลายเป็นความทรงจำที่ผูกพันกับผู้คนมานานกว่า 30 ปี

เมื่อช่วงปี พ.ศ. 2532-2534 ผมได้มีโอกาสเป็นหัวหน้าควบคุมงานก่อสร้างทำทางสายสรรคบุรี-ชันสูตร ระยะทางประมาณ 33 กม. ซึ่งเป็นงานของศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี ตั้งแคมป์อยู่ติดกับวัดดงบ้านกร่าง ตำบลพักทัน อำเภอบางระจัน จังหวัดสิงห์บุรี เป็นจุดยุทธศาสตร์ภูมิประเทศที่ดีมาก คือเป็นการก่อสร้างถนนเลียบคลองชลประทาน พื้นที่ตั้งแคมป์อยู่ใกล้เขตรอยต่อของ 3 จังหวัด ออกจากแคมป์ไปทางด้านเหนือประมาณ 1 กม. เป็นเขตอำเภอสรรคบุรี จังหวัดชัยนาท ทางด้านหน้าแคมป์ติดกับคลองชลประทานเป็นเขตอำเภอสามชุก จังหวัดสุพรรณบุรี ตอนเช้าออกไปทำงานจังหวัดชัยนาททางด้านทิศใต้ ตอนเย็นกลับมาพักที่เขตจังหวัดสิงห์บุรี ตอนกลางคืนลูกน้องออกหาจืบสาวที่สุพรรณบุรี

คลองชลประทานมีปลาชุกชุม ใกล้แคมป์ก็มีลำคลองไส้ไก่ เวลาว่างหรือกลางคืนลูกน้องคนงานยังมีโอกาสเอาไซไปดักปลาได้ และหน้าแคมป์ก็สามารถเอาตาข่ายไปดักปลาได้

หันมาพูดถึงผลดีของการดำเนินงานก่อสร้างโดยศูนย์สร้างทางของกรมทางหลวงของเราเอง ซึ่งถือเป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนาทางหลวง เช่น เส้นทางไหนที่ผู้รับจ้างทิ้งงาน ศูนย์สร้างทางก็สามารถเข้าดำเนินการได้ตามแต่โอกาสจะอำนวย หรือเกิดฝนตกน้ำท่วมหนัก ถนนพัง ศูนย์สร้างทางก็สามารถเข้าไปช่วยบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนได้ สมัยก่อนงานในแดนผู้ก่อการร้าย ผู้รับเหมาไม่สามารถเข้าทำงานได้ กรมทางหลวงก็ต้องเข้าไปดำเนินการเอง ด้วยเหตุฉะนี้จึงมีอนุสาวรีย์ “ผู้กล้าหาญ” เกิดขึ้นมา

งานก่อสร้างดำเนินการเอง นอกจากงานหลักในการก่อสร้างทางของเราเองแล้ว ยังมีงานวัดงานวา งานสาธารณะของหมู่บ้านมาขอความช่วยเหลือ งานไหนไม่เหลือบ่ากว่าแรงพอช่วยเหลือได้ก็จัดให้ไป ยามหน้าแล้งหมู่บ้านไหนขาดน้ำ เขามาขอน้ำจากรถน้ำของเราก็ยังมีจัดให้ไป

มีอยู่งานหนึ่งเป็นบ้านงานบวช ช่วงจังหวะที่ขาดน้ำพอดีเจ้าของงานก็มาขอให้รถน้ำขนน้ำไปใช้ในงาน ผมก็จัดให้ไป พอตกกลางคืนเจ้าของงานก็ออกประกาศขอบคุณกรมทางหลวงทางไมโครโฟน พร้อมกับเชิญผมขึ้นไปพูดบนเวที ผมก็ไม่ได้พูดอะไรมาก เพียงแต่บอกว่าบ้านใครมีงานมีการ ถ้าขาดน้ำก็มาบอกผมได้นะครับ เสร็จแล้วผมก็ลงจากเวที มี สส. ของจังหวัดชัยนาทท่านหนึ่ง (ถ้าผมบอกชื่อคงจะร้องอ๋อ เพราะท่านเป็นอดีตรัฐมนตรีด้วย) มาถามว่าผม “จะลงเล่นการเมืองหรือเปล่า” ผมก็ตอบไปว่า ผมต้องการแก้ปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนเท่านั้นเอง

นี่แหละครับ มุมมองของนักการเมือง เราช่วยเหลือประชาชน เขามองไปหาเสียง ดีที่นักธุรกิจไม่มาถามว่า “น้ำขายรถละเท่าไร”

เส้นทางหลวงสายสรรคบุรี-ชันสูตร หมายเลข 3251 ที่ผมไปก่อสร้างนี้ บนเส้นทางมีวัดที่มีเกจิอาจารย์โด่งดังอยู่ถึง 3 วัด วัดแรก คือ วัดกลางชูศรีเจริญสุข มีหลวงปู่บุดดา ถาวโร เป็นพระเกจิประจำวัด วัตถุมงคลที่เด่นดังทางพุทธคุณ คือ แป้งเสกเมตตามหานิยมและแคล้วคลาด ประชาชนที่ไปหาหลวงปู่ต่างก็นำเอาแป้งไปถวายท่าน



หลวงพ่อกวย พระเกจิอาจารย์ดังผู้เป็นที่เคารพศรัทธาของชาวจังหวัดชัยนาทและพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งถือเป็นอีกความทรงจำหนึ่งที่ผู้เขียนได้มีโอกาสพบเห็นและสัมผัสเรื่องราวระหว่างการปฏิบัติงานก่อสร้างบนเส้นทางสายสรรคบุรี-ชันสูตร

นอกจากแป้งยังมีพระผงพิมพ์ต่าง ๆ พระเหรียญรุ่นต่าง ๆ สำหรับผมเองได้พัฒนาทางเข้าวัดลาดยางให้วัด ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533 และเคยได้เข็นรถวีลแชร์ให้หลวงปู่บุดดาออกมาสูดโอโซนหน้าวัดช่วงยามเช้าเป็นประจำ เพราะฉะนั้นพระผงพิมพ์ต่าง ๆ ของหลวงปู่บุดดา ผมได้มาเกือบจะทุกรุ่น หลวงปู่บุดดา ถาวโร มรณภาพเมื่อวันที่ 12 มกราคม พ.ศ. 2537 สิริอายุรวม 100 ปี 73 พรรษา

เกจิอาจารย์ท่านต่อมาคือ หลวงพ่อกวย วัดระฆังโฆสิตาราม ตำบลบางขุด อำเภอสรรคบุรี จังหวัดชัยนาท ท่านได้มรณภาพเมื่อวันที่ 12 เมษายน พ.ศ. 2522 ท่านมีวัตถุมงคล คือ เหรียญรุ่นต่าง ๆ และภาพถ่ายของท่าน ถึงแม้ว่าท่านได้มรณภาพไปหลายปีแล้ว แต่ความขลังในวัตถุมงคลของท่านจนกระทั่งปัจจุบันนี้ยังมีประชาชนจำนวนมากไปนมัสการกราบไหว้บูชารูปหล่อเท่าองค์จริงกันเป็นจำนวนมาก สรีระของหลวงพ่อได้บรรจุอยู่ในโลงแก้วที่วัด ใครต้องการไปนมัสการกราบไหว้หลวงพ่อกวยก็ไปที่วัดได้เลย วัดนี้ผมก็ได้เคยไปช่วยพัฒนาขนดินเข้าวัดด้วย

หลวงปู่เกจิอาจารย์ท่านต่อมา คือ หลวงปู่เย็น ทานรโต วัดสระเปรียญ ตำบลบางขุด อำเภอสรรคบุรี ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากวัดระฆังโฆสิตารามของหลวงพ่อกวย หน้างานที่ผมทำงาน ก็อยู่หน้าวัดของหลวงปู่เย็น เวลาพักเที่ยงพนักงาน คนงานก็ไปนอนพักเล่นในวัดเป็นประจำ หลวงปู่เย็นได้ขอให้ผมไปช่วยปรับแต่งพื้นที่วัด หลังจบงานแล้วพอมีเวลา ผมก็ได้นำรถแทรกเตอร์รถเกรดไปช่วยพัฒนาวัดอยู่เสมอ เพราะฉะนั้นผมกับหลวงปู่เย็นจึงมีความสนิทสนมกัน เวลาทำงานเสร็จหลวงปู่เย็นก็ได้แจกวัตถุมงคลของท่าน ลูกน้องได้รับไปหลายคน แต่ผมเองก็ยังไม่ได้ วัตถุมงคลของหลวงปู่เย็น คือ ตัว พ.พาน ท่านเอาก้านธูปมาหักเป็นตัว พ.พาน แล้วก็ร้อยถักด้วยสายสิญจน์ พูดถึงทางด้านพุทธคุณของตัว พ.พาน ว่ากันว่าเปรียบเสมือนแก้วสารพัดนึกครอบจักรวาล และที่โดดเด่น คือ เมตตามหานิยม ค้าขายดี เรียกโชคลาภ แคล้วคลาดปลอดภัย

เรื่องทางด้านเมตตามหานิยมเห็นว่าน่าจะเป็นจริง เพราะลูกน้องคนงานของผมย้ายที่อยู่จากในแคมป์ได้ไปอยู่บ้านสาวถึง 5–6 คู่ และอยู่กินกันถาวรมั่นคงจนกระทั่งทุกวันนี้ นับเป็นเวลา 38–39 ปี เลือดเนื้อเชื้อไขชาวทางในเส้นทางสายสรรคบุรี-ชันสูตร จึงมีลูกเต็มบ้านหลานเต็มเมืองไปแล้ว

เส้นทางสายสรรคบุรี-ชันสูตร สร้างเสร็จในปี 2534 ก่อนงานเสร็จ ผมก็เข้าไปกราบลาหลวงปู่เย็น ไปเรียนท่านว่า ตอนนี้งานผมเสร็จแล้ว ผมจะกลับเมืองกาญจน์แล้ว ผมต้องการขอของดีตัว พ.พาน ของหลวงปู่ด้วยครับ

หลวงปู่ท่านได้พูดออกมาว่า “เอ็งไม่กินเหล้าไม่สูบบุหรี่ เอ็งดีกว่าข้า ของดีข้า เอ็งไม่ต้องเอาหรอก”

จากการที่ผมได้คลุกคลีกับหลวงปู่เย็นเพราะผมได้เข้าไปช่วยพัฒนาวัดบ่อย ท่านจึงได้รู้ว่าผมไม่สูบบุหรี่ เพราะหลวงปู่เองสูบบุหรี่จัดมาก จนกระทั่งเมื่อปี พ.ศ. 2539 ตอนนั้นท่านอายุปาเข้าไปถึง 94 ปีแล้ว ท่านต้องเข้ารักษาตัวในโรงพยาบาลสิงห์บุรีด้วยหลายโรค และโรคที่สำคัญ คือ โรคถุงลมโป่งพอง ท่านถึงบอกผมว่า “เอ็งไม่สูบบุหรี่ เอ็งดีกว่าข้า ของดีข้า เอ็งไม่ต้องเอาไปหรอก”


กายเดียวจิตเดียว
เทศนาภาษาใจ
หลวงปู่บุดดา ถาวโร เจริญอายุครบ ๘ รอบ
๕ มกราคม ๒๕๓๒

เมื่อโลกเปลี่ยนแปลง ใจของเราจะตามทันหรือไม่

ท่ามกลางโลกที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว คอลัมน์ทางหลวงทางธรรม ชวนท่านผู้อ่านหยุดทบทวนว่า เมื่อโลกเปลี่ยน ใจเราจะตามทันหรือไม่? ด้วยพลังแห่ง “สติ สมาธิ และปัญญา”



เมื่อโลกในปัจจุบันเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว เทคโนโลยีใหม่เกิดขึ้นแทบทุกวัน รูปแบบการทำงาน การเรียนรู้ การสื่อสาร และการดำเนินชีวิตของผู้คนเปลี่ยนไปอย่างต่อเนื่อง สิ่งที่เคยต้องใช้เวลาและความพยายามอย่างมาก วันนี้อาจสำเร็จได้ภายในเวลาเพียงไม่กี่นาที

ความก้าวหน้าเหล่านี้สะท้อนถึงศักยภาพอันน่าทึ่งของมนุษย์ในการคิดค้นและสร้างสรรค์สิ่งใหม่ เพื่อช่วยลดข้อจำกัด เพิ่มความสะดวก และยกระดับคุณภาพชีวิต แต่ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงของโลกภายนอก มีคำถามที่ควรหยุดคิดอย่างจริงจังว่า เมื่อโลกเปลี่ยนแปลง ใจของเราจะตามทันหรือไม่

คำถามนี้มิได้หมายถึงเพียงการเรียนรู้วิธีใช้เครื่องมือใหม่ หรือการปรับตัวให้ทันต่อเทคโนโลยีเท่านั้น แต่หมายถึงความสามารถในการดูแลจิตใจของตนเอง ให้ยังคงมีสติ มีความมั่นคง และมีปัญญาเพียงพอที่จะดำเนินชีวิตอยู่ท่ามกลางความเปลี่ยนแปลงได้อย่างเหมาะสม

ทุกวันนี้ มนุษย์มีความรู้และข้อมูลอยู่รอบตัวมากกว่ายุคใด เราสามารถค้นหาคำตอบ ติดต่อสื่อสาร และรับรู้เหตุการณ์จากทั่วโลกได้อย่างรวดเร็ว เครื่องมืออัจฉริยะ

สามารถช่วยค้นคว้า วิเคราะห์ สรุปข้อมูล และสร้างสรรค์ผลงานได้ในเวลาอันสั้น สิ่งเหล่านี้มีประโยชน์อย่างมาก หากมนุษย์รู้จักใช้อย่างเหมาะสม

อย่างไรก็ตาม ความสะดวกและความรวดเร็วก็อาจสร้างความเคยชินบางอย่างโดยไม่รู้ตัว เราอาจคุ้นกับการได้รับคำตอบทันที จนไม่อยากใช้เวลาค้นคว้า คิดวิเคราะห์ หรือพิจารณาเรื่องต่าง ๆ อย่างลึกซึ้ง เราอาจรับข้อมูลมากขึ้น แต่กลับมีเวลาทบทวนน้อยลง รู้เรื่องราวมากมาย แต่ไม่ทันรู้เท่าทันความคิดและความรู้สึกของตนเอง

เทคโนโลยีจึงไม่ได้เปลี่ยนเพียงวิธีทำงาน แต่ยังค่อย ๆ เปลี่ยนพฤติกรรมและวิธีคิดของมนุษย์ด้วย

เมื่อมีข้อสงสัย เราสามารถค้นหาคำตอบได้ทันที

เมื่อจะเขียนหรือวิเคราะห์ เรามีเครื่องมือช่วยให้ทำได้รวดเร็วขึ้น

เมื่อจะเดินทาง เรามีระบบนำทางคอยบอกเส้นทาง

เมื่อจะคำนวณ เรามีเครื่องมือช่วยประมวลผลแทน

เครื่องมือเหล่านี้มิใช่สิ่งผิด ตรงกันข้าม ล้วนเป็นความก้าวหน้าที่มีคุณค่า แต่สิ่งที่ควรพิจารณา คือ ในขณะที่เครื่องมือทำงานแทนมนุษย์ได้มากขึ้น มนุษย์ยังคงฝึกฝนความสามารถในการคิด จดจำ พิจารณา และตัดสินใจด้วยตนเองอยู่หรือไม่ เพราะหากเราคุ้นชินกับการมีสิ่งต่าง ๆ ช่วยคิด ช่วยจำ และช่วยตัดสินใจตลอดเวลา สิ่งที่อาจค่อย ๆ ลดลง มิใช่เพียงความอดทนต่อการรอคอย แต่รวมถึงโอกาสในการฝึกสมาธิ การตั้งคำถาม การคิดวิเคราะห์ และการใช้วิจารณญาณด้วย

ในอดีต การแสวงหาความรู้ต้องอาศัยความเพียร ผู้เรียนต้องอ่านหนังสือหลายเล่ม ค้นคว้าจากหลายแหล่ง เปรียบเทียบข้อมูล ตั้งข้อสงสัย ทดลอง ผิดพลาด และค่อย ๆ ตกผลึกเป็นความเข้าใจของตนเอง คุณค่าของกระบวนการดังกล่าวจึงมิได้อยู่ที่การได้คำตอบเพียงอย่างเดียว แต่อยู่ที่การพัฒนาความอดทน ความใฝ่รู้ และความสามารถในการคิดไปพร้อมกัน

ปัจจุบัน เทคโนโลยีทำให้เราเข้าถึงความรู้ได้รวดเร็วขึ้น ซึ่งนับเป็นโอกาสอันดีของมนุษย์ แต่ความรวดเร็วนั้นจะมีคุณค่าอย่างแท้จริง ก็ต่อเมื่อผู้ใช้ยังรู้จักคิดตาม ตรวจสอบ และพิจารณาสิ่งที่ได้รับอย่างรอบคอบ เพราะการมีข้อมูลมาก ไม่ได้หมายความว่าจะมีปัญญามากเสมอไป

ความรู้เกิดจากการรับรู้และจดจำข้อมูล ส่วนปัญญาเกิดจากความสามารถในการพิจารณา แยกแยะ และเลือกใช้ความรู้นั้นอย่างถูกต้องเหมาะสม ปัญญาทำให้มนุษย์รู้ว่าอะไรเป็นประโยชน์ อะไรเป็นโทษ อะไรควรทำ อะไรไม่ควรทำ และสิ่งใดควรนำมาใช้ในเวลาและสถานการณ์ใด

เครื่องมืออาจช่วยสร้างทางเลือกได้มากมาย แต่ผู้ที่ต้องเลือกยังคงเป็นมนุษย์ เครื่องมืออาจช่วยวิเคราะห์ข้อมูลได้อย่างรวดเร็ว แต่ผู้ที่ต้องรับผิดชอบต่อผลของการตัดสินใจก็ยังคงเป็นมนุษย์

ดังนั้น ความก้าวหน้าของโลกภายนอกจึงมิได้ลดความสำคัญของปัญญามนุษย์ แต่กลับทำให้การมีสติ วิจารณญาณ และคุณธรรมเป็นสิ่งจำเป็นยิ่งขึ้น

คำถามสำคัญจึงมิใช่เพียงว่า มนุษย์จะเรียนรู้เทคโนโลยีใหม่ได้เร็วเพียงใด แต่คือ มนุษย์จะพัฒนาจิตใจให้มั่นคงพอที่จะใช้ความก้าวหน้าเหล่านั้นอย่างถูกต้องได้อย่างไร

ผู้คนในยุคปัจจุบันมิได้ขาดข้อมูล แต่หลายครั้งกำลังเผชิญกับข้อมูลที่มากเกินไป ในแต่ละวันเรารับข่าวสาร



ในวันที่โลกเต็มไปด้วยเทคโนโลยีที่ช่วยให้ทุกอย่างเร็วขึ้น สิ่งที่มนุษย์ควรพัฒนา คือ ความสามารถในการหยุด คิด และพิจารณา เพราะยิ่งโลกภายนอกเคลื่อนไหวเร็วเท่าไร เราต้องมีสติและสมาธิมากพอที่จะไม่ปล่อยใจ จนหลงลืมตนเอง

ความคิดเห็น ภาพ เสียง และสิ่งเร้าจำนวนมหาศาลผ่านหน้าจอ จิตใจถูกดึงให้เปลี่ยนความสนใจอยู่ตลอดเวลา เรื่องหนึ่งยังไม่ทันพิจารณาให้จบ เรื่องใหม่ก็เข้ามาแทนที่ เมื่อเกิดขึ้นซ้ำ ๆ จิตอาจคุ้นชินกับความรวดเร็วจนไม่สามารถอยู่กับสิ่งใดสิ่งหนึ่งได้นาน ความสามารถในการจดจ่อลดลง ความอดทนต่อความเงียบลดลง และการอยู่กับตนเองโดยไม่มีสิ่งกระตุ้นกลายเป็นเรื่องยาก แม้ร่างกายจะหยุดพัก แต่ความคิดอาจยังคงวิ่งวนไม่หยุด แม้มีเวลาว่าง แต่จิตใจก็อาจไม่เคยว่างอย่างแท้จริง

เมื่อจิตไม่สงบ การมองเห็นสิ่งต่าง ๆ ตามความเป็นจริงย่อมเกิดขึ้นได้ยาก เพราะจิตที่ฟุ้งซ่านมักถูกอารมณ์ความกังวล ความกลัว ความอยาก หรือความรีบเร่งครอบงำ การคิดและการตัดสินใจจึงอาจเกิดจากแรงผลักดันชั่วขณะ มากกว่าการพิจารณาอย่างมีเหตุผล

พระพุทธศาสนาให้ความสำคัญกับการพัฒนาจิตมาเป็นเวลายาวนาน เพราะจิตเป็นรากฐานของความคิด คำพูด และการกระทำ หากจิตได้รับการฝึกฝนให้สงบและตั้งมั่น การพิจารณาสิ่งต่าง ๆ ก็จะชัดเจนขึ้น แต่หากจิตฟุ้งซ่านหรือถูกอารมณ์ครอบงำ แม้จะมีความรู้มากเพียงใด ก็อาจใช้ความรู้นั้นได้ไม่เต็มศักยภาพ

สมาธิจึงมิใช่เพียงการนั่งนิ่ง หรือการพยายามหยุดความคิด แต่คือการฝึกจิตให้มีความตั้งมั่น ไม่ถูกสิ่งเร้าหรืออารมณ์ดึงไปโดยง่าย เป็นการสร้างพื้นที่ภายในให้มนุษย์สามารถหยุด สังเกต และพิจารณาก่อนที่จะคิด พูด หรือลงมือกระทำ

เมื่อจิตมีสมาธิ ความคิดย่อมเป็นระเบียบมากขึ้น

เมื่อจิตสงบ การมองเห็นเหตุและผลย่อมชัดเจนขึ้น





เมื่อจิตรู้เท่าทันอารมณ์ มนุษย์ย่อมไม่ถูกความโกรธ ความกลัว หรือความอยากผลักดันให้ตัดสินใจโดยขาดความรอบคอบ

ด้วยเหตุนี้ สมาธิจึงเป็นพื้นฐานสำคัญของปัญญา เพราะปัญญามิได้เกิดจากการคิดมากหรือมีข้อมูลมากเพียงอย่างเดียว แต่เกิดจากจิตที่มีคุณภาพเพียงพอจะมองเห็น พิจารณา และเข้าใจสิ่งต่าง ๆ ได้อย่างถูกต้อง ดังมีหลักธรรมที่กล่าวว่า สมาธิเป็นเหตุให้เกิดปัญญา

คำกล่าวนี้สะท้อนให้เห็นว่า หากต้องการพัฒนาความสามารถในการคิดและตัดสินใจ มนุษย์ไม่ควรมุ่งพัฒนาเฉพาะความรู้จากภายนอก แต่ต้องพัฒนาคุณภาพของจิตใจควบคู่กันไปด้วย

วิทยาศาสตร์สมัยใหม่เองก็ให้ความสนใจต่อการฝึกสมาธิมากขึ้น มีการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการฝึกสมาธิกับความสามารถในการจดจ่อ การรู้เท่าทันตนเอง การกำกับอารมณ์ และการตัดสินใจอย่างมีเหตุผล แม้วิทยาศาสตร์จะอธิบายผ่านการทำงานของสมอง ส่วนพระพุทธศาสนาอธิบายผ่านการทำงานของจิต แต่ทั้งสองแนวทางต่างสะท้อนหลักสำคัญในทิศทางเดียวกันว่าคุณภาพของความคิด ขึ้นอยู่กับคุณภาพของจิตใจ

โลกกำลังลงทุนอย่างมหาศาลเพื่อพัฒนาเครื่องมือ ระบบ และนวัตกรรมใหม่ ๆ แต่ในขณะเดียวกัน มนุษย์อาจกำลังให้เวลากับการพัฒนาตนเองจากภายในน้อยลง เราเรียนรู้วิธีใช้เครื่องมือที่ทันสมัย แต่กลับมีเวลาฝึกใช้จิตใจของตนเองน้อยลง เราให้ความสำคัญกับความรวดเร็ว แต่กลับละเลยความสงบ เราแข่งขันกันพัฒนาความรู้และทักษะจากภายนอก แต่กลับไม่ค่อยพูดถึง



เราไม่อาจหยุดโลกให้เปลี่ยนแปลง และไม่จำเป็นต้องปฏิเสธเทคโนโลยี แต่ต้องฝึกใจให้มั่นคง เพราะท้ายที่สุดแล้ว เครื่องมือจะสร้างคุณค่าหรือก่อให้เกิดโทษ ย่อมขึ้นอยู่กับสติ สมาธิ และปัญญาของผู้ใช้ด้วย

การพัฒนาสติ สมาธิ และความมั่นคงจากภายใน

แท้จริงแล้ว การฝึกสมาธิมิใช่เรื่องที่แยกออกจากชีวิตประจำวัน และมิใช่เรื่องสำหรับผู้ที่ต้องการปลีกตัวออกจากโลกเท่านั้น ตรงกันข้าม สมาธิ คือ ทักษะสำคัญของผู้ที่ต้องดำเนินชีวิตอยู่ท่ามกลางความเร่งรีบ ความซับซ้อน และความไม่แน่นอน

ผู้มีสมาธิ มิใช่ผู้ที่ไม่เผชิญปัญหา แต่คือผู้ที่สามารถเผชิญปัญหาโดยไม่ปล่อยให้จิตใจสับสนจนเกินไป

ผู้มีสติ มิใช่ผู้ที่ไม่เกิดอารมณ์ แต่คือผู้ที่รู้ว่าอารมณ์กำลังเกิดขึ้น และไม่รีบตอบสนองตามอารมณ์นั้นทันที

ผู้มีปัญญา มิใช่ผู้ที่รู้ทุกเรื่อง แต่คือผู้ที่รู้จักพิจารณาว่าเรื่องใดควรเชื่อ เรื่องใดควรตรวจสอบ และเรื่องใดควรวางลง

การฝึกสมาธิจึงเปรียบเสมือนการสร้างภูมิคุ้มกันให้จิตใจ ช่วยให้มนุษย์สามารถใช้ชีวิตอยู่ท่ามกลางกระแสข้อมูลและการเปลี่ยนแปลงได้โดยไม่สูญเสียความมั่นคงภายใน

การเริ่มต้นฝึกจิตไม่จำเป็นต้องรอให้มีเวลามาก หรือรอให้ชีวิตสงบเสียก่อน เพราะโลกภายนอกอาจไม่มีวันหยุดเปลี่ยนแปลงอย่างที่เราต้องการ การฝึกสามารถเริ่มต้นได้จากช่วงเวลาสั้น ๆ ในแต่ละวัน ด้วยการหยุดความวุ่นวายภายนอกชั่วขณะ แล้วกลับมารับรู้ลมหายใจ ความรู้สึก และสภาวะของจิตใจตนเอง

การฝึกอย่างสม่ำเสมอ แม้วันละเพียงเล็กน้อย ย่อมมีคุณค่ามากกว่าการฝึกเป็นครั้งคราวแล้วหยุดไป เปรียบเสมือนการรดน้ำต้นไม้ หากรดน้ำอย่างต่อเนื่อง รากย่อมค่อย ๆ หยั่งลึก ลำต้นย่อมแข็งแรง และเมื่อเผชิญกับลมแรง ต้นไม้นั้นก็มีโอกาสยืนหยัดอยู่ได้

การพัฒนาจิตก็เช่นเดียวกัน มิได้เกิดขึ้นเพียงเพราะเราเข้าใจว่าสมาธิมีประโยชน์ แต่เกิดจากการลงมือฝึกและทำอย่างต่อเนื่อง ดังคำว่า ภาวิโต พหุลีกโต ซึ่งมีความหมายว่า เจริญให้มาก กระทำให้มาก เมื่อฝึกบ่อย จิตย่อมค่อย ๆ คุ้นกับความสงบ เมื่อรู้เท่าทันตนเองบ่อยขึ้น สติย่อมเกิดได้รวดเร็วขึ้น เมื่อจิตตั้งมั่นมากขึ้น ปัญญาในการพิจารณาชีวิตก็ย่อมพัฒนาไปตามลำดับ

โลกภายนอกจะยังคงเปลี่ยนแปลงต่อไป เทคโนโลยีใหม่จะยังคงเกิดขึ้น รูปแบบการทำงานและการใช้ชีวิตอาจเปลี่ยนไปมากกว่าที่เราคาดคิด มนุษย์ไม่อาจหยุดการเปลี่ยนแปลงเหล่านั้นได้ทั้งหมด และไม่จำเป็นต้องปฏิเสธความก้าวหน้าของโลก

สิ่งที่ควรทำคือ เรียนรู้ที่จะใช้ความก้าวหน้าอย่างมีสติ และพัฒนาตนเองให้มีปัญญาเพียงพอที่จะไม่ตกเป็นผู้ตามของเครื่องมือ ความเร่งรีบ หรือกระแสสังคมโดยไม่รู้ตัว เพราะท้ายที่สุดแล้ว เครื่องมือจะเป็นประโยชน์หรือเป็นโทษ มิได้ขึ้นอยู่กับความสามารถของเครื่องมือเพียงอย่างเดียว แต่ขึ้นอยู่กับคุณภาพของผู้ใช้ด้วย

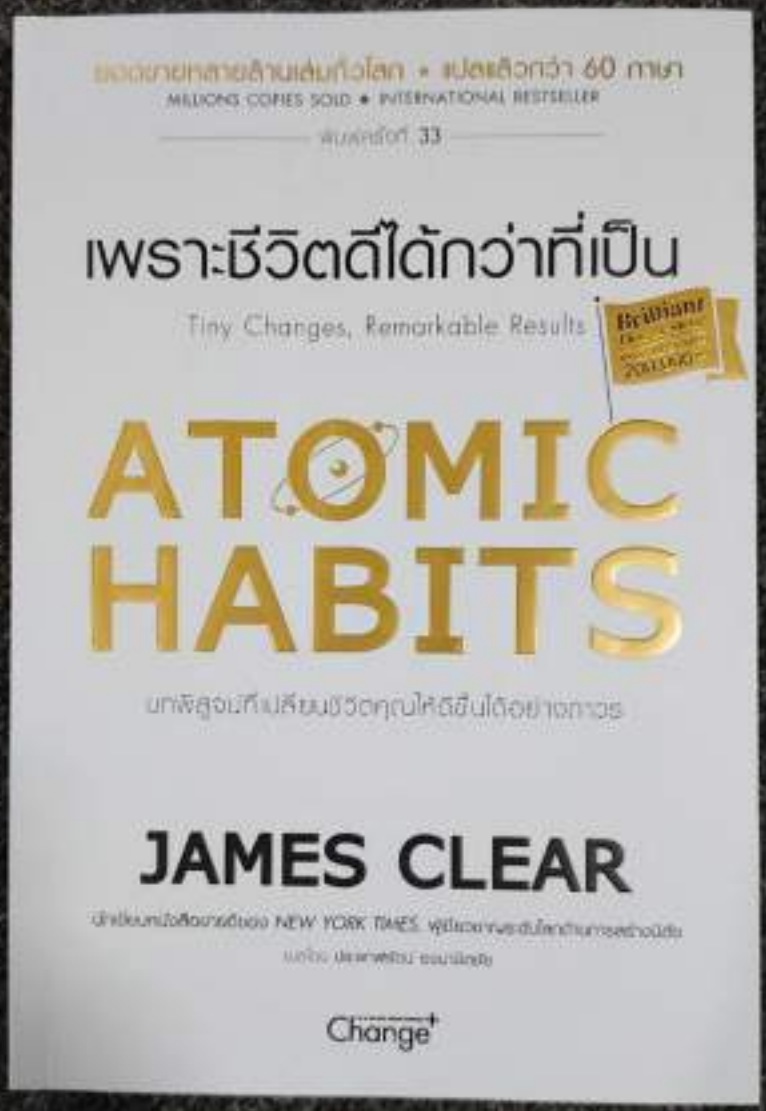
โลกอาจต้องการมนุษย์ที่เรียนรู้ได้เร็ว ทำงานได้เร็ว และปรับตัวได้เร็ว แต่โลกยิ่งเปลี่ยนเร็วเพียงใด มนุษย์ยิ่งจำเป็นต้องมีจิตใจที่สงบ มั่นคง และรู้เท่าทันตนเองมากขึ้นเพียงนั้น

ดังนั้น ท่ามกลางโลกที่พัฒนาไปอย่างไม่หยุดยั้ง สิ่งที่มนุษย์ไม่ควรละเลย คือการพัฒนาโลกภายในของตนเอง เพราะเมื่อโลกเปลี่ยนแปลง สิ่งที่จะช่วยให้ใจของเราตามทัน มิใช่เพียงความรู้ใหม่หรือเทคโนโลยีที่ทันสมัย หากคือ สติ สมาธิ และปัญญา ซึ่งเกิดจากการฝึกฝนอย่างสม่ำเสมอและบางที คำถามที่สำคัญที่สุดอาจมิใช่ว่าโลกจะเปลี่ยนแปลงไปอีกมากเพียงใด แต่คือ

เมื่อโลกเปลี่ยนแปลง ใจของเราจะตามทันหรือไม่

เรื่อง **กองบรรณาธิการ**

เปลี่ยนทีละน้อย สร้างผลลัพธ์ที่ยิ่งใหญ่



ชวนอ่านเรื่องราวที่พิสูจน์ให้เห็นว่า การพัฒนาตัวเองเพียงเล็กน้อยในแต่ละวัน หากทำอย่างต่อเนื่องก็สามารถสะสมเป็นการเปลี่ยนแปลงครั้งยิ่งใหญ่ และพาเราไปสู่เป้าหมายที่คาดไม่ถึง

เมื่อผู้เขียนได้ทดลองเข้าไปสืบค้นในโลกออนไลน์ว่าในปีที่ผ่านมา มีหนังสือเล่มใดที่ผู้อ่านให้ความสนใจ หรือมีเนื้อหาแปลกใหม่ก็จะได้คำตอบมาประมาณ 5 รายชื่อ จึงไปจัดหามาอ่าน สำหรับทางหลวงชวนอ่านฉบับนี้ ขอแนะนำหนังสือที่ชื่อ Atomic Habits หรือชื่อภาษาไทยว่า “เพราะชีวิตดีได้กว่าที่เป็น” เขียนโดย James Clear แปลโดย ประพาฟรัตน์ ยงมานิตชัย เรียบเรียงโดย กนิษฐ์ พรหมเสน การันตีด้วยยอดจำหน่ายหลายล้านเล่มทั่วโลก มีการแปล กว่า 60 ภาษา สำหรับประเทศไทยหนังสือเล่มนี้พิมพ์ครั้งที่ 33



และมียอดจำหน่ายมากกว่า 200,000 เล่ม ทีมบรรณาธิการได้อ่านและขอนำมาเล่าในภาพรวม ดังนี้

ปฐมบทเรื่องราวของผู้เขียน James Clear มีคุณพ่อเป็นนักกีฬาเบสบอลอาชีพในประเทศสหรัฐอเมริกา ดังนั้นเขาจึงถูกฝึกให้เล่นกีฬาเบสบอลตั้งแต่อายุ 4 ขวบ วันหนึ่งขณะที่เขาเรียนอยู่มัธยมปลายปีที่ 2 เขาถูกไม้เบสบอลที่หลุดวงสวิงจากมือเพื่อน ลอยมาโดนบริเวณตรงกลางจมูกเข้าอย่างจัง จนใบหน้ายุบ สมองได้รับความกระทบกระเทือนอย่างหนัก กระดูกเบ้าตาแตกทั้ง 2 ข้าง หมดสติ มีอาการชักเกร็ง เข้าขั้นโคม่า ร่างของเขาถูกส่งไปโรงพยาบาลในเมืองซินซินเนติในทันที เขาต้องนอนในโรงพยาบาลเป็นแรมเดือน ผ่านการผ่าตัดหลายครั้ง ต้องพักฟื้น กว่าลูกตาจะกลับเข้าที่เดิมและเริ่มมองเห็นต้องใช้เวลามากกว่า 1 เดือน เขาต้องกลับมาหัดเดินใหม่และทำกายภาพบำบัดต่อเนื่องอีก 8 เดือน เมื่อผ่านไปอีก 1 ปี จึงเริ่มกลับมาแข็งแรง คุณ James Clear พยายามกลับไปเล่นเบสบอลอีกครั้ง ซึ่งตอนนั้นเขาอยู่มัธยมปลายปี 3 แต่โค้ชให้เขาไปเล่นกับเด็กมัธยมปลายปี 2 แม้จะเสียความรู้สึกมากแต่เขายังคงมุ่งมั่นฝึกฝน จนกระทั่งปีสุดท้ายเขาสามารถกลับมาเป็นผู้เล่นทีมตัวแทนของโรงเรียนได้ แม้จะเป็นแค่ตัวสำรองก็ตาม

แม้ว่าเขาจะไม่ประสบความสำเร็จในการเล่นเบสบอลในระดับมัธยม แต่ยังมีความเชื่อว่าจะสามารถปรับปรุงตัวเองให้ดียิ่งขึ้นและเป็นนักกีฬาที่ยิ่งใหญ่ได้ ต่อมาเมื่อได้เข้าศึกษาต่อที่มหาวิทยาลัยเดนิสัน ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการค้นพบพลังอันน่าทึ่งของการเปลี่ยน “นิสัยเล็ก ๆ” เป็นครั้งแรก โดยเขาได้สมัครเป็นนักกีฬาเบสบอลของมหาวิทยาลัย ขณะที่เพื่อนของเขาเล่นวิดีโอเกมจนดึกดื่น ตัวเขากลับมาสร้างนิสัยการนอนที่ดี เข้านอนแต่หัวค่ำ จัดห้องพักให้เป็นระเบียบและสะอาด เขาเริ่มจัดตารางให้กับตนเอง ทั้งการเรียน การออกกำลังกายและการใช้ชีวิต เมื่อเวลาผ่านไป 1 ปี ปรากฏว่าเขาเรียนได้ A ทุกวิชา ร่างกายของเขากลับมาแข็งแรงมาก มีส่วนสูงถึง 6 ฟุต 4 นิ้ว น้ำหนักตัวจาก 170 ปอนด์เป็น 200 ปอนด์ เขายังคงทำทุกอย่างตามตารางจนเป็นนิสัย เมื่อขึ้นชั้นปีที่ 2 ได้รับการคัดเลือกในตำแหน่งผู้ขว้างลูก เมื่อขึ้นชั้นปีที่ 3 ได้รับการคัดเลือกให้เป็นกัปตันทีมเบสบอล

การเปลี่ยนแปลงไม่จำเป็นต้องเริ่มจากก้าวใหญ่เสมอไป การปรับพฤติกรรมเล็กน้อยอย่างสม่ำเสมอ เมื่อเวลาผ่านไป การเปลี่ยนแปลงที่สะสมจะกลายเป็นผลลัพธ์ที่ยิ่งใหญ่ได้



ของมหาวิทยาลัย พอขึ้นชั้นปีที่ 4 ได้รับการคัดเลือกให้เป็นสุดยอดนักกีฬาชายของมหาวิทยาลัยเดนิสัน และได้รับการคัดเลือกให้เป็นนักกีฬาเบสบอลดีเด่น 1 ใน 33 คนทั่วประเทศสหรัฐอเมริกา และได้รับเหรียญเกียรติยศจากประธานสภามหาวิทยาลัย นับว่าเป็นรางวัลสูงสุดของมหาวิทยาลัย แน่นอนความสำเร็จมันไม่ได้มาในชั่วข้ามคืน แต่มาจากการพัฒนาเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในชีวิตซึ่งดูเหมือนเล็กน้อยและไม่สำคัญในตอนเริ่มแรก แต่ค่อย ๆ กลายเป็นผลลัพธ์อันยิ่งใหญ่ ถ้าคุณมุ่งมั่นตั้งใจและทำสิ่งนั้นต่อเนื่องเป็นระยะเวลานาน

อีกตัวอย่างที่น่าสนใจว่าทำไมการเปลี่ยนแปลงเล็ก ๆ จึงทำให้เกิดความแตกต่างอันน่าทึ่ง เรื่องมีอยู่ว่าทีมนักปั่นจักรยานของอังกฤษได้เหรียญทองเพียง 1 เหรียญในปี 1908 จนมาถึงปี 2003 ผ่านมาเกือบ 100 ปี ก็ไม่เคยได้เหรียญระดับโอลิมปิกอีกเลย

ที่แย่ไปกว่านั้น รายการแข่งจักรยานที่เก่าแก่และมีชื่อเสียงของโลกอย่าง ตูร์ เดอ ฟร็องซ์ (Tour de France) ในรอบ 110 ปี ไม่มีนักปั่นจากอังกฤษชนะการแข่งขันเลย แม้กระทั่งบริษัทที่ผลิตจักรยานชั้นนำ ยังปฏิเสธที่จะขายจักรยานให้กับทีมอังกฤษ เพราะกลัวว่าจะมีผลเสียต่อยอดขาย เนื่องจากไม่เคยชนะในการแข่งขันรายการใหญ่ ๆ ได้เลย ในเวลาต่อมา เดฟ เบรลส์ฟอร์ด (Dave Brailsford) ได้ถูกว่าจ้างให้เข้ามาเป็นโค้ชผู้ฝึกสอนจักรยานคนใหม่ให้กับทีมชาติอังกฤษ โดยเขาใช้หลักปรัชญาง่าย ๆ คือ การค้นหาจุดบกพร่องเล็ก ๆ น้อย ๆ เพื่อการแก้ไขปรับปรุงทีมให้ดีขึ้น โดยเริ่มจากการออกแบบอานจักรยานใหม่ให้นั่งสบายขึ้น การเช็ดล้อยางด้วยแอลกอฮอล์เพื่อให้ยึดเกาะถนนได้ดีขึ้น เขาออกแบบกางเกงนักปั่นที่ควบคุมความร้อนด้วยระบบไฟฟ้าเพื่อรักษาอุณหภูมิกล้ามเนื้อขณะปั่นจักรยาน ใช้อุปกรณ์ตรวจจับความสมดุลของร่างกายขณะปั่นจักรยาน ปรับเปลี่ยนเสื้อนักปั่นให้มีน้ำหนักเบาและลดแรงต้านของลม ทดลองหาเจลนวดหลายชนิดที่ช่วยฟื้นฟูกล้ามเนื้อของนักกีฬาให้ได้เร็วที่สุด เบรลส์ฟอร์ดและทีมงานยังคงมองหาจุดเล็กจุดน้อยที่ถูกมองข้ามและคาดไม่ถึงเพื่อนำมาพัฒนาปรับปรุงให้ดีขึ้นในทุกครั้งอย่างน้อย 1%

เขาจ้างแพทย์มาสอนวิธีล้างมือที่ถูกต้องเพื่อลดโอกาสการเจ็บป่วยจากการติดไข้หวัดซึ่งจะเป็นปัญหาในการแข่งขัน เขาปรับปรุงหมอนและฟูกโดยจัดหามาใหม่อย่างดีเพื่อให้นักปั่นพักผ่อนและนอนหลับอย่างมีคุณภาพ การปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่องนับร้อยอย่างรวมกัน ทำให้เกิดผลลัพธ์ เกินกว่าที่ใคร

จะคาดคิด เขาใช้เวลาเพียง 5 ปี โดยในปี 2008 โอลิมปิกที่กรุงปักกิ่ง ทีมชาติอังกฤษสามารถคว้าเหรียญทองจากการแข่งขันจักรยานได้ถึง 60% ของการแข่งขันทั้งหมด และในปี 2012 การแข่งขันโอลิมปิกที่กรุงลอนดอน ทีมชาติอังกฤษสามารถทำลายสถิติโอลิมปิกได้ถึง 9 รายการ และทำลายสถิติโลกอีก 7 รายการ และในปีเดียวกัน แบรดลีย์ วิกกินส์ (Bradley Wiggins) เป็นนักปั่นจักรยานคนแรกของอังกฤษที่ชนะเลิศการแข่งขันจักรยานทางไกลสุดหฤโหดอย่าง ตูร์ เดอ ฟร็องซ์ ปีต่อมา คริส ฟรูม (Chris Froome) นักปั่นในทีมชาติอังกฤษสามารถชนะเลิศ ตูร์ เดอ ฟร็องซ์ 3 ปีติดต่อกัน ในปี 2015, 2016 และ 2017 ภายในระยะเวลา 10 ปี ตั้งแต่ปี 2007-2017 นักปั่นชาวอังกฤษชนะการแข่งขันจักรยานระดับโลกรวม 178 ครั้ง ได้เหรียญทองในกีฬาโอลิมปิกและพาราลิมปิก รวม 66 เหรียญ และชนะในรายการ ตูร์ เดอ ฟร็องซ์ ถึง 5 ครั้ง นับว่าเป็นช่วงเวลาที่ประสบความสำเร็จสูงสุดในประวัติศาสตร์ของวงการจักรยานในอังกฤษ

"ทำไมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเล็ก ๆ จึงสร้างการเปลี่ยนแปลงที่ยิ่งใหญ่ได้" คนทั่วไปจะบอกว่าความสำเร็จที่ยิ่งใหญ่ต้องแลกมาด้วยความทุ่มเทอย่างหนัก เช่น การลดน้ำหนัก การก่อตั้งธุรกิจ การเขียนหนังสือ การเป็นแชมป์โลก เป็นต้น ซึ่งเราจะกดดันตัวเองว่าต้องเปลี่ยนแปลงให้ดีขึ้นแบบโลกสะเทือน ในขณะเดียวกัน การปรับปรุงให้ดีขึ้นเพียง 1% กลับไม่มีใครให้ความสำคัญหรือบางครั้งแทบไม่มีใครสังเกตเห็น แต่มันกลับมีคุณค่าเกินกว่าใครจะนึกถึง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระยะยาว การพัฒนาเพียงเล็กน้อยในช่วงเวลาหนึ่ง สามารถสร้างความประหลาดใจได้อย่างเหลือเชื่อ ซึ่งสามารถใช้หลักการทางคณิตศาสตร์อธิบายเรื่องนี้ได้ หากเราพัฒนาตัวเองวันละ 1% ทุกวัน เป็นเวลา 1 ปี ผลที่ได้ คือ เราจะก้าวหน้าขึ้นกว่าเดิมถึง 37 เท่า

ในทางกลับกัน ถ้าเราทำพฤติกรรมแย่ลง 1% ทุกวัน นิสัยดี ๆ จะค่อย ๆ หายไปจนไม่เหลือเลย ความสำเร็จเป็นผลจากนิสัยที่ทำอย่างสม่ำเสมอ ไม่ใช่การเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่เพียงครั้งเดียวในชีวิต ยกตัวอย่างกิจกรรมง่าย ๆ ที่สามารถทำให้เป็นนิสัยในชีวิตประจำวันได้ เช่น การฝึกทำสมาธิอย่างน้อยวันละ 15 นาที การออกกำลังกายอย่างน้อยวันละ 30 นาที อ่านหนังสืออย่างน้อยวันละ 10 หน้า ท่านอาจพบกับการเปลี่ยนแปลงในชีวิตที่ยิ่งใหญ่ไปตลอดกาลก็เป็นได้ นี่เป็นเพียงบทนำของหนังสือเล่มนี้เท่านั้น ยังมีเนื้อหาที่น่าสนใจอีกมากมาย เช่น วิธีสร้างนิสัยให้ดีขึ้นด้วย 4 ขั้นตอนง่าย ๆ ซึ่งจะนำมาสรุปให้ท่านสมาชิกได้ติดตามในวารสารฉบับต่อไป



เรื่อง นายอัยนันท์ ประยูรหงษ์ นิติกรชำนาญการ

สาระสำคัญ ของ "การสอบข้อเท็จจริง" และ "การสอบสวนความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่"



ความเสียหายหนึ่งเหตุการณ์ อาจนำไปสู่หลายกระบวนการทางกฎหมาย การเลือกดำเนินการให้ถูกขั้นตอน จึงเป็นหัวใจของการบริหารราชการที่มีประสิทธิภาพ



คลัก"การสอบข้อเท็จจริง" และ "การสอบสวนความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่" เป็นขั้นตอนต่อเนื่องกันตามพระราชบัญญัติความผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยหลักเกณฑ์การปฏิบัติเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 เมื่อหน่วยงานของรัฐเกิดเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้บังคับบัญชาจะต้องมีคำสั่งแต่งตั้ง "คณะกรรมการสอบข้อเท็จจริง" เพื่อตรวจสอบเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติ มักพบความเข้าใจคลาดเคลื่อนว่า "การสอบข้อเท็จจริงเป็นกระบวนการเดียวกับการสอบสวนความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่" โดยแท้จริงแล้วทั้งสองกระบวนการมีวัตถุประสงค์ และผลทางกฎหมายแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ การแยกความแตกต่างของทั้งสองกระบวนการจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งเพราะหากหน่วยงานดำเนินการไม่ถูกต้องอาจส่งผลให้การเรียกให้เจ้าหน้าที่รับผิดชดใช้ค่าเสียหายไม่ชอบด้วยกฎหมายหรือกระทบต่อสิทธิของเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องได้

ความแตกต่างระหว่าง "การสอบข้อเท็จจริง" กับ "การสอบสวนความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่"

แม้ว่าการสอบข้อเท็จจริงกับการสอบสวนความผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่จะมีการรวบรวมพยานหลักฐานเช่นเดียวกันแต่มีวัตถุประสงค์แตกต่างกันอย่างชัดเจน

"การสอบข้อเท็จจริงมุ่งค้นหาความจริงเกี่ยวกับเหตุการณ์" ส่วน "การสอบสวนความรับผิดทางละเมิดมุ่งพิจารณาความรับผิดของเจ้าหน้าที่" การสอบข้อเท็จจริงสามารถดำเนินการได้ทันทีเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ควรตรวจสอบไม่ว่าจะมีความเสียหายแก่รัฐหรือไม่

การสอบสวนความรับผิดทางละเมิดจะเกิดขึ้นเมื่อมีความเสียหายแก่รัฐแล้ว และมีเหตุอันควรเชื่อว่าเจ้าหน้าที่อาจต้องรับผิด

การสอบข้อเท็จจริง (Fact-Finding)

การสอบข้อเท็จจริงเป็นกระบวนการเบื้องต้นเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นกับหน่วยงานของรัฐและเป็นกระบวนการทางปกครองที่ผู้บังคับบัญชาใช้อำนาจในการบริหารราชการเพื่อค้นหาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อค้นหาความจริงว่าความเสียหายนั้น เกิดจากใครและมีมูลความจริงหรือไม่ และเพื่อให้ทราบว่าเหตุการณ์เกิดขึ้นอย่างไร ใครเกี่ยวข้อง สาเหตุของความเสียหายคืออะไร และควรดำเนินการต่อไปในแนวทางใด

การสอบข้อเท็จจริง มิได้มุ่งหมายเพื่อวินิจฉัยความรับผิดของบุคคล หากแต่เป็นการรวบรวมข้อเท็จจริงและพยานหลักฐานเพื่อประกอบการตัดสินใจของผู้มีอำนาจว่าจะดำเนินการทางวินัย ทางละเมิด ทางแพ่ง ทางอาญา หรือทางปกครองต่อไปหรือไม่ แม้ในประเทศไทยจะไม่มีกฎหมายบัญญัติเรื่องวิธีการสอบข้อเท็จจริงไว้เป็นการเฉพาะ แต่ผู้บังคับบัญชาสามารถใช้อำนาจในการบริหารราชการแต่งตั้งคณะกรรมการสอบข้อเท็จจริงได้โดยอาศัยอำนาจตามหลักการบริหารราชการและอำนาจควบคุมดูแลการปฏิบัติราชการของหน่วยงานเมื่อเห็นว่ามีเหตุอันควรตรวจสอบ ทั้งนี้ ควรดำเนินการโดยรวดเร็วเพื่อป้องกันมิให้พยานหลักฐานสูญหายหรือเสื่อมสภาพไป

วัตถุประสงค์

เพื่อให้ทราบข้อเท็จจริงที่ถูกต้องครบถ้วนและสามารถใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจ โดยตรวจสอบข้อเท็จจริงก่อนมีการใช้ดุลพินิจ ป้องกันการตัดสินใจโดยปราศจากข้อมูลที่ถูกต้อง รักษาประโยชน์ของทางราชการ และรวบรวมพยานหลักฐานก่อนสูญหาย โดยค้นหาความจริงว่าเกิดความเสียหายอะไรขึ้น ใครเป็นผู้กระทำ มีพฤติการณ์อย่างไร และการกระทำนั้นอยู่ในขอบเขตของการปฏิบัติหน้าที่หรือไม่ การสอบข้อเท็จจริงจึงมุ่งตอบคำถามสำคัญ ได้แก่ เกิดเหตุอะไร เกิดขึ้นเมื่อใด



เกิดขึ้นที่ใด ใครเกี่ยวข้อง สาเหตุของเหตุการณ์คืออะไร หน่วยงานควรดำเนินการต่อไปอย่างไร ซึ่ง “การสอบข้อเท็จจริงไม่ใช่การกล่าวหาเจ้าหน้าที่และไม่ใช่กระบวนการลงโทษ” แต่เป็นการค้นหาความจริงโดยยึดหลักความเป็นกลาง ความโปร่งใส และการรวบรวมพยานหลักฐานที่ครบถ้วน

สิทธิการต่อสู้

ยังไม่ถือเป็นขั้นตอนที่ต้องให้ผู้เกี่ยวข้องชี้แจงหรือโต้แย้งอย่างเต็มรูปแบบ เป็นเพียงขั้นตอนภายในเพื่อดูว่ามีมูลหรือไม่ และเป็นขั้นตอนที่ยังไม่ได้ข้อยุติว่าเจ้าหน้าที่ต้องรับผิดทางแพ่ง เป็นเพียงการรวบรวมพยานหลักฐานเบื้องต้นเท่านั้น

ผลลัพธ์

หากพบว่าเจ้าหน้าที่ไม่มีมูลความผิด เรื่องละเมิดจะยุติลง แต่หากพบว่ามีมูลความผิดจะต้องเข้าสู่กระบวนการสอบสวนโดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ต่อไป

ตัวอย่างการแต่งตั้งกรรมการสอบข้อเท็จจริง

1. การแต่งตั้งกรรมการสอบข้อเท็จจริง กรณีรถยนต์ของบุคคลภายนอกทำให้ทรัพย์สินของกรมทางหลวงได้รับความเสียหาย เช่น ชนป้ายจราจร เสาไฟฟ้าแสงสว่าง ราวกันอันตราย (Guardrail) เกาะกลาง หรือทรัพย์สินอื่นของทางราชการ

เพื่อรวบรวมข้อเท็จจริงและพยานหลักฐานประกอบการเรียกร้องค่าเสียหายจากคู่กรณี หรือเพื่อใช้ประกอบการดำเนินคดี

วัตถุประสงค์ของการแต่งตั้งคณะกรรมการ

1. ตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ
2. ตรวจสอบรายการทรัพย์สินของกรมทางหลวงที่ได้รับความเสียหาย
3. ประเมินมูลค่าความเสียหาย
4. รวบรวมพยานหลักฐานเพื่อเรียกค่าเสียหายจากผู้ขับขี่ บริษัทประกันภัย หรือเจ้าของรถ

ผลการสอบควรสรุป

- เหตุเกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอก
- กรมทางหลวงได้รับความเสียหายเป็นเงินจำนวนเท่าใด

- ควรเรียกค่าเสียหายจากใครบ้าง
- หากมีเจ้าหน้าที่เกี่ยวข้อง เช่น ตั้งป้ายไม่ถูกต้อง ซ่อมแซมไม่ครบถ้วน หรือปล่อยปละละเลยจึงค่อยพิจารณาว่าจำเป็นต้องดำเนินการตามระเบียบความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่หรือไม่

2. การแต่งตั้งกรรมการสอบข้อเท็จจริง กรณีการตรวจสอบเรื่องร้องเรียนเจ้าหน้าที่จากการปฏิบัติหน้าที่

การแต่งตั้งคณะกรรมการสอบข้อเท็จจริงถือเป็นขั้นตอนที่เหมาะสมเพื่อให้ได้ข้อเท็จจริงก่อนพิจารณาว่าจะดำเนินการทางวินัย ทางละเมิด หรือยุติเรื่อง

วัตถุประสงค์ของการสอบข้อเท็จจริง

1. ตรวจสอบข้อเท็จจริงตามที่มีการร้องเรียน
2. รวบรวมพยานหลักฐานทั้งพยานบุคคล พยานเอกสาร และพยานวัตถุ
3. เปิดโอกาสให้ผู้ถูกร้องเรียนชี้แจงข้อเท็จจริง
4. วิเคราะห์ว่าการกระทำดังกล่าวเป็นการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย ระเบียบ หรือคำสั่งหรือไม่
5. เสนอความเห็นต่อผู้แต่งตั้งว่าจะดำเนินการอย่างไรต่อไป

กรณีการร้องเรียนเจ้าหน้าที่จากการปฏิบัติหน้าที่ เช่น

- ร้องเรียนปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ



- ร้องเรียนละเลยหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่
- ร้องเรียนเรียกรับผลประโยชน์
- ร้องเรียนใช้อำนาจเกินขอบเขต
- ร้องเรียนปฏิบัติต่อประชาชนไม่เหมาะสม

หากมีการร้องเรียนเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่กรมทางหลวง แนวทางการปฏิบัติมี ดังนี้

1. รับเรื่องร้องเรียนและตรวจสอบเบื้องต้น
2. หากข้อกล่าวหามีรายละเอียดเพียงพอ ผู้บังคับบัญชามีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการสอบข้อเท็จจริง
3. คณะกรรมการรวบรวมพยานหลักฐานและรับฟังคำชี้แจงของผู้เกี่ยวข้อง พิจารณาให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา 60 วัน
4. เสนอรายงานพร้อมความเห็นต่อผู้บังคับบัญชา
5. ผู้บังคับบัญชาพิจารณาสั่งยุติเรื่อง หรือดำเนินการทางวินัย ดำเนินการทางละเมิด หรือทางอาญาตามผลการสอบสวนและกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

3.การแต่งตั้งกรรมการสอบข้อเท็จจริง กรณีบุคคลภายนอกลักทรัพย์ของกรมทางหลวง

กรณี บุคคลภายนอกลักทรัพย์ของกรมทางหลวง เช่น ลักสายไฟ ลักป้ายจราจร ลักราวกันอันตราย ลักวัสดุก่อสร้าง หรือลักทรัพย์สินราชการอื่นของกรมทางหลวง โดยหลักแล้วควรมีการแต่งตั้งคณะกรรมการสอบข้อเท็จจริง เพื่อรวบรวมข้อเท็จจริงและพยานหลักฐานประกอบการดำเนินคดี

วัตถุประสงค์เพื่อ

1. ตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการสูญหายของทรัพย์สิน
2. กำหนดรายการทรัพย์สินที่สูญหาย
3. ประเมินมูลค่าความเสียหาย
4. รวบรวมพยานหลักฐานเพื่อแจ้งความดำเนินคดี

ขั้นตอนดำเนินการกรณีบุคคลภายนอกลักทรัพย์ของกรมทางหลวง

- รับแจ้งเหตุทรัพย์สินสูญหาย

- แจ้งความต่อพนักงานสอบสวนทันที
- แต่งตั้งคณะกรรมการสอบข้อเท็จจริง
- รวบรวมพยานหลักฐานและประเมินความเสียหาย
- รายงานผลต่อผู้บังคับบัญชา

การสอบสวนความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ (Investigation)

เป็นกระบวนการที่มีกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะ คือพระราชบัญญัติความผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยหลักเกณฑ์การปฏิบัติเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 เป็นกระบวนการหลังจากผลการสอบข้อเท็จจริงระบุชัดเจนแล้วว่าเจ้าหน้าที่ได้กระทำละเมิดจริง ขั้นตอนนี้จะเน้นที่การหาข้อยุติทางกฎหมายเพื่อออกคำสั่งเรียกให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน การสอบสวนประเภทนี้จะเริ่มต้นได้เมื่อปรากฏว่าหน่วยงานของรัฐได้รับความเสียหายและความเสียหายนั้นอาจเกิดจากการกระทำของเจ้าหน้าที่จำเป็นต้องพิจารณาว่าเจ้าหน้าที่ต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายแก่รัฐหรือไม่ **ประเด็นสำคัญของการสอบสวนความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่**

1. **พิจารณาว่าเจ้าหน้าที่ผู้ใดเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย การกระทำนั้นเป็นการจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงหรือไม่**
2. **พิจารณาว่าเจ้าหน้าที่ต้องรับผิดเพียงใด สมควรออกคำสั่งเรียกให้ชดใช้ค่าเสียหายหรือไม่**

ดังนั้น การสอบสวนความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่จึงเป็นกระบวนการที่มีผลกระทบต่อสิทธิของเจ้าหน้าที่โดยตรงและต้องดำเนินการภายใต้หลักความเป็นธรรมโดยเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่ได้ชี้แจงข้อเท็จจริงและแสดงพยานหลักฐานอย่างเพียงพอ

การสอบข้อเท็จจริง มีหน้าที่ค้นหาความจริง ส่วนการสอบสวนความรับผิดทางละเมิด มีหน้าที่วินิจฉัยความรับผิด การแยกทั้งสองกระบวนการให้ชัด คือ หลักประกันของความเป็นธรรมและนำไปสู่การบังคับใช้กฎหมายอย่างถูกต้อง



วัตถุประสงค์

เพื่อสรุปความรับผิดทางละเมิด วิเคราะห์ความรุนแรงของการกระทำ สัดส่วนความรับผิด โดยแบ่งส่วนความรับผิดของเจ้าหน้าที่แต่ละคน และกำหนดจำนวนเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทนซึ่งเป็นมูลค่าความเสียหายที่ต้องชดใช้

ประเด็นการสอบสวน

การแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ต้องมีกรรมการตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด โดยประเด็นที่คณะกรรมการต้องพิจารณา ได้แก่ เจ้าหน้าที่ผู้ใดเกี่ยวข้อง การกระทำนั้นเป็นการปฏิบัติหน้าที่หรือไม่ มีการจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงหรือไม่ ความเสียหายเป็นจำนวนเท่าใด และควรเรียกให้ชดใช้ค่าเสียหายเพียงใด

สิทธิการต่อสู้

เป็นกระบวนการที่ต้องให้ความเป็นธรรมแก่เจ้าหน้าที่ โดยต้องแจ้งข้อกล่าวหาและเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องคัดค้าน ชี้แจงข้อเท็จจริง และแสดงพยานหลักฐานอย่างเต็มที่

ผลลัพธ์

ได้ข้อสรุปเป็นรายงานผลการสอบสวนและคำวินิจฉัยเสนอต่อผู้มีอำนาจสั่งการ เพื่อออกคำสั่งเรียกให้เจ้าหน้าที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อไป

แนวทางการกำหนดสัดส่วนความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่

ตามที่พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของ

เจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 มาตรา 8 กำหนดให้หน่วยงานของรัฐมีสิทธิเรียกให้เจ้าหน้าที่ผู้กระทำละเมิดเนื่องจากการปฏิบัติหน้าที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่หน่วยงานของรัฐ ในกรณีเจ้าหน้าที่ได้กระทำด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง โดยสิทธิเรียกให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกรณีดังกล่าวจะมีได้เพียงใดให้คำนึงถึงระดับความร้ายแรงแห่งการกระทำและความเป็นธรรม หรือความผิด หรือความบกพร่องหรือระบบดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐในแต่ละกรณีเป็นเกณฑ์ ซึ่งพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 มาตรา 8 ข้างต้น มิให้นำหลักเรื่องลูกหนี้ร่วมมาใช้บังคับกับกรณีที่การละเมิดเกิดจากเจ้าหน้าที่หลายคน เจ้าหน้าที่แต่ละคนต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะในส่วนของตนเท่านั้น

ตัวอย่าง

1. การแต่งตั้งกรรมการสอบข้อเท็จจริงความรับผิดทางละเมิด กรณี บุคคลภายนอกมีหนังสือขอให้เจ้าหน้าที่ชดใช้ค่าเสียหายจากการกระทำละเมิดเป็นเหตุให้ทรัพย์สินเสียหาย (กรณีร้องเรียน) ความเสียหายจากการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ ตัวอย่างเช่น

- เจ้าหน้าที่ควบคุมงานก่อสร้างปล่อยให้มีวัสดุวางกีดขวางบนทางหลวงโดยไม่ติดตั้งเครื่องหมายเตือนทำให้เกิดอุบัติเหตุ
- เจ้าหน้าที่ติดตั้งป้ายจราจรหรืออุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยไม่เป็นไปตามมาตรฐานเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชน
- เจ้าหน้าที่ใช้เครื่องจักรของกรมทางหลวงปฏิบัติงานแล้วทำให้ทรัพย์สินของประชาชนเสียหาย
- เจ้าหน้าที่ตัดต้นไม้หรือขุดลอกคูระบายน้ำ ได้สร้างความเสียหายแก่ทรัพย์สินของประชาชน
- เจ้าหน้าที่ออกคำสั่งหรือใช้อำนาจทางปกครองโดยมิชอบ จนทำให้เอกชนได้รับความเสียหาย

กรณีเหล่านี้ ย่อมเป็นเหตุอันสมควรที่จะแต่งตั้งคณะกรรมการสอบความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่

2. การแต่งตั้งกรรมการสอบข้อเท็จจริงความรับผิดทางละเมิด กรณีกรมทางหลวงถูกฟ้องคดี อันเนื่องมาจากการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เป็นเหตุให้ทรัพย์สินของบุคคลภายนอกได้รับความเสียหาย (กรณีฟ้องละเมิดทางแพ่งหรือฟ้องเป็นคดีปกครอง)



ละเว้นการกระทำของเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งเข้าหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539

ประเด็นที่คณะกรรมการสอบสวนความรับผิดทางละเมิดควรตรวจสอบ

1. เจ้าหน้าที่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรฐานหรือคู่มือการปฏิบัติงานหรือไม่
2. เจ้าหน้าที่ได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่
3. ความเสียหายที่เกิดขึ้นเกิดจากการกระทำของเจ้าหน้าที่หรือจากปัจจัยอื่น
4. จำนวนความเสียหายที่บุคคลภายนอกได้รับความเสียหายเป็นจำนวนเงินเท่าใด

ตัวอย่างกรณีความเสียหายเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของเจ้าหน้าที่

- การติดตั้งป้ายเตือนหรืออุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย ทำให้รถยนต์ชนสิ่งกีดขวางและได้รับความเสียหาย
- เจ้าหน้าที่ละเลยการซ่อมแซมหลุมบ่อหรือพื้นผิวทาง ทั้งที่ได้รับแจ้งแล้วทำให้รถยนต์ที่สัญจรไปมาได้รับความเสียหาย
- เจ้าหน้าที่ติดตั้งป้ายจราจรหรือราวกันอันตรายไม่เป็นไปตามมาตรฐานจนเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของประชาชน
- เจ้าหน้าที่ควบคุมการก่อสร้างหรือการบำรุงรักษาไม่เป็นไปตามมาตรฐานจนเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของเอกชน

กรณีเหล่านี้ย่อมเป็นเหตุอันสมควรที่จะแต่งตั้งคณะกรรมการสอบความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่

3. การแต่งตั้งกรรมการสอบข้อเท็จจริงความรับผิดทางละเมิด กรณีเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงกระทำละเมิดเป็นเหตุให้ทรัพย์สินกรมทางหลวงได้รับความเสียหาย

ตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 เมื่อเกิดความเสียหายแก่หน่วยงานของรัฐ อันเนื่องมาจากการกระทำของเจ้าหน้าที่ หน่วยงานมีหน้าที่ตรวจสอบว่า

1. ความเสียหายเกิดขึ้นจริงหรือไม่
2. ความเสียหายเกิดจากการกระทำของเจ้าหน้าที่หรือไม่
3. เป็นการกระทำในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่หรือไม่
4. เจ้าหน้าที่กระทำโดยจงใจ หรือ ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงหรือไม่

เนื่องจากการเรียกให้เจ้าหน้าที่รับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายนี้ จะกระทำได้เฉพาะในกรณีที่เจ้าหน้าที่กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น

ตัวอย่างกรณีของกรมทางหลวง เช่น

- เจ้าหน้าที่ขับรถราชการชนสะพานหรืออาคารของกรมทางหลวง
- เจ้าหน้าที่ใช้เครื่องจักรกลหนักผิดวิธี จนเครื่องจักรเสียหาย
- เจ้าหน้าที่เก็บรักษาวัสดุก่อสร้างไม่ถูกต้องจนเกิดความเสียหาย
- เจ้าหน้าที่ทำเครื่องมือสำรวจสูญหาย
- เจ้าหน้าที่เผาทำลายเอกสารราชการโดยไม่ชอบ

แนวทางปฏิบัติของกรมทางหลวง

เมื่อพบว่าทรัพย์สินของกรมทางหลวงเสียหายและมีเหตุอันควรสงสัยว่าเกิดจากการกระทำของเจ้าหน้าที่ควรดำเนินการ ดังนี้

1. รายงานเหตุให้ผู้บังคับบัญชาทราบ
2. รวบรวมพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด
3. แต่งตั้งคณะกรรมการสอบความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ และต้องเปิดโอกาส ให้เจ้าหน้าที่

กระบวนการที่ถูกต้องไม่ได้คุ้มครองเพียงหน่วยงานของรัฐ แต่ยังคุ้มครองสิทธิของเจ้าหน้าที่ตามหลักนิติธรรม เพราะความผิดทางกฎหมาย ต้องตั้งอยู่บนข้อเท็จจริงและการพิจารณาที่เป็นธรรมในทุกขั้นตอน



ผู้ถูกกล่าวหาได้ชี้แจงข้อเท็จจริงและแสดงพยานหลักฐาน

4. จัดทำรายงานพร้อมความเห็นเสนอผู้บังคับบัญชา
5. หากพิจารณาแล้วเห็นว่าเจ้าหน้าที่กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง จึงดำเนินการออกคำสั่ง เรียกให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป

ศาลปกครองได้วางหลักไว้อย่างต่อเนื่องว่า

การเรียกให้เจ้าหน้าที่รับผิดชดใช้ค่าเสียหายไม่อาจกระทำได้เพียงเพราะเกิดความเสียหายแก่รัฐ แต่หน่วยงานของรัฐต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าหน่วยงานได้รับความเสียหายจริง ความเสียหายเกิดจากการกระทำของเจ้าหน้าที่ เจ้าหน้าที่กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง และมีความสัมพันธ์โดยตรงระหว่างการกระทำกับความเสียหาย "ความประมาทเลินเล่อธรรมดา" ไม่เพียงพอที่จะเรียกให้เจ้าหน้าที่รับผิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 เนื่องจากกฎหมายมีเจตนารมณ์คุ้มครองเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่โดยสุจริต

นอกจากนี้ศาลปกครองยังให้ความสำคัญกับกระบวนการสอบสวน โดยเห็นว่าหน่วยงานต้องเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่ชี้แจงข้อเท็จจริงและแสดงพยานหลักฐานอย่างเพียงพอ หากละเลยขั้นตอนดังกล่าว คำสั่งเรียกให้ชดใช้ค่าเสียหายอาจถูกเพิกถอนได้

แนวคำพิพากษาศาลปกครองที่เกี่ยวข้อง

คำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดที่ อผ.150/2568 (ประชุมใหญ่)

การออกคำสั่งเรียกให้เจ้าหน้าที่ชดใช้เงินโดยไม่เปิดโอกาสให้ผู้ฟ้องคดีได้ชี้แจงและโต้แย้งแสดงพยานหลักฐานอย่างครบถ้วนถือเป็นการฝ่าฝืนมาตรา 30 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยหลักเกณฑ์การปฏิบัติเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 คำสั่งให้ชดใช้เงินดังกล่าวจึงไม่ชอบด้วยกฎหมาย

คำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดที่ อ.279/2556

การสอบสวนความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ถือเป็น "การพิจารณาทางปกครอง" อย่างหนึ่ง เพื่อเตรียมการออกคำสั่งทางปกครอง (เช่น คำสั่งเรียกให้ชดใช้เงิน) ดังนั้น เมื่อผู้ถูกกล่าวหาหรือคู่กรณีต้องมาปรากฏตัวต่อหน้าเจ้าหน้าที่หรือคณะกรรมการสอบสวน คู่กรณีย่อมมีสิทธิตามกฎหมายที่จะนำทนายความหรือที่ปรึกษาของตนเข้าร่วมรับฟังและช่วยเหลือในการชี้แจงตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539

บทสรุป

การสอบข้อเท็จจริงเป็นกลไกสำคัญในการค้นหาความจริง ส่วนการสอบสวนความผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่เป็นกลไกในการวินิจฉัยความรับผิดตามกฎหมาย ทั้งสองกระบวนการจึงไม่อาจใช้แทนกันได้ หากสามารถแยกกระบวนการทั้งสองได้อย่างถูกต้อง จะช่วยให้การบริหารราชการเป็นไปตามหลักนิติธรรม คุ้มครองสิทธิของเจ้าหน้าที่ และทำให้คำสั่งเรียกให้ชดใช้ค่าเสียหายมีความชอบด้วยกฎหมายสามารถตรวจสอบได้ในกระบวนการยุติธรรมอันจะนำไปสู่การบริหารงานภาครัฐที่โปร่งใส เป็นธรรม และมีประสิทธิภาพต่อไป

เรื่อง **เขมรัศมิ์ ธีระโกมลศิลป์ ผอ.กลุ่มนวัตกรรมการพัฒนาทรัพยากรบุคคล กองฝึกอบรม**

Green Mind จุดเริ่มต้นขององค์กรสีเขียว

ความยั่งยืนไม่ได้เริ่มจากเทคโนโลยี แต่เริ่มจากวิธีคิดของคน กรมทางหลวง พร้อมก้าวสู่ DOH GO GREEN 2026 ขับเคลื่อนองค์กรสีเขียวด้วยพลังใจ และสำนึกรับผิดชอบที่เริ่มต้นได้ จากตัวเรา

หากย้อนกลับไปเมื่อประมาณครึ่งศตวรรษก่อน โลกเคยเชื่อว่า “การพัฒนา” หมายถึง การสร้างให้มากขึ้น ผลิตให้มากขึ้น และเติบโตให้เร็วขึ้น ประเทศต่าง ๆ แข่งขันกันสร้างเมืองที่ใหญ่กว่า ถนนที่ยาวกว่า โรงงานที่ผลิตได้มากกว่า และระบบเศรษฐกิจที่ขยายตัวรวดเร็วกว่าประเทศอื่น ความสำเร็จขององค์กรและรัฐบาลถูกวัดด้วยตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจ ผลกำไร และกำลังการผลิต แนวคิดดังกล่าวช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้คนจำนวนมหาศาล แต่ในอีกด้าน การเติบโตอย่างรวดเร็วก็ได้ทิ้งคำถามสำคัญไว้ให้มนุษยชาติ

เมื่อทรัพยากรธรรมชาติถูกใช้มากกว่าที่ธรรมชาติจะฟื้นตัวได้ เมื่อสภาพภูมิอากาศเปลี่ยนแปลงรุนแรงขึ้น เมื่อภัยแล้ง น้ำท่วม คลื่นความร้อน และไฟป่ากลายเป็นข่าวที่เกิดขึ้นแทบทุกปี ความสำเร็จที่วัดจากการเติบโตเพียงอย่างเดียวอาจไม่เพียงพอ คำถามของโลกจึงเปลี่ยนจาก “เราจะเติบโตได้มากเพียงใด” เป็น “เราจะเติบโตอย่างไรโดยไม่ทำลายโลกที่คนรุ่นต่อไปจะต้องอาศัยอยู่”

การเปลี่ยนแปลงที่ยั่งยืนไม่ได้เริ่มจากเทคโนโลยีที่ยิ่งใหญ่เสมอไป แต่เริ่มจากการเปลี่ยนวิธีคิด พร้อมเปลี่ยนพฤติกรรมเล็ก ๆ ในชีวิตประจำวัน การเปลี่ยนแปลงนั้นก็สามารถขยายไปสู่คนทั้งองค์กรได้



ในปี พ.ศ. 2558 องค์การสหประชาชาติประกาศเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) จำนวน 17 เป้าหมาย เพื่อเป็นกรอบการพัฒนาร่วมกันของทุกประเทศ เป้าหมายเหล่านี้ไม่ได้มุ่งเน้นเพียงการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม แต่ครอบคลุมถึงการขจัดความยากจน การสร้างความเท่าเทียม การพัฒนาเศรษฐกิจ และการใช้ทรัพยากรอย่างรับผิดชอบ เพราะโลกเริ่มเข้าใจว่า เศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม ไม่ใช่เรื่องแยกจากกัน แต่เป็นประเด็นที่ต้องเติบโตไปพร้อมกัน

ในเวลาเดียวกัน หลายประเทศได้ประกาศเป้าหมาย Carbon Neutrality, Net Zero Emissions เพื่อร่วมกันลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และชะลอผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ คำว่า ESG, Circular Economy, Green Building, Green Office หรือ BCG Economy จึงไม่ได้เกิดขึ้นเพราะเป็นคำที่ทันสมัย แต่เกิดขึ้นเพราะโลกกำลังมองหาวิธีใหม่ในการพัฒนา



ที่ไม่แลกความเจริญของคนรุ่นปัจจุบันกับคุณภาพชีวิตของคนรุ่นต่อไป

สิ่งที่น่าสนใจ คือ การเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ไม่ได้เกิดขึ้นเฉพาะในระดับรัฐบาล องค์กรชั้นนำของโลกก็เริ่มเปลี่ยนวิธีคิดเช่นเดียวกัน รัฐบาลสิงคโปร์ประกาศนโยบาย GreenGov.SG เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐเป็นต้นแบบด้านการประหยัดพลังงาน การลดของเสีย การจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก สหภาพยุโรปผลักดัน Circular Economy Action Plan ซึ่งมุ่งเปลี่ยนรูปแบบการผลิตและการบริโภคจากระบบ “ผลิต–ใช้–ทิ้ง” ไปสู่การออกแบบผลิตภัณฑ์ที่ใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ซ่อมแซมได้ ใช้ซ้ำได้ และรีไซเคิลได้ ภาคธุรกิจก็ปรับตัวอย่างรวดเร็ว Microsoft ประกาศเป้าหมายที่จะเป็นองค์กร Carbon Negative พร้อมลงทุนด้านพลังงานสะอาดและเทคโนโลยีลดคาร์บอน IKEA พัฒนาธุรกิจบนแนวคิดเศรษฐกิจหมุนเวียน โดยออกแบบผลิตภัณฑ์ให้มีอายุการใช้งานยาวนาน ใช้วัสดุหมุนเวียนมากขึ้น และส่งเสริมการนำผลิตภัณฑ์กลับมาใช้ใหม่ Patagonia กลับสร้างชื่อเสียงจากการรณรงค์ให้ผู้บริโภค “ซ่อม” เสื้อผ้าแทนการซื้อใหม่ เพราะเชื่อว่าการผลิตสินค้าน้อยลงอาจเป็นการรับผิดชอบต่อโลกมากกว่าการขายสินค้าเพิ่มขึ้น แม้แนวทางของแต่ละองค์กรจะแตกต่างกัน แต่ทุกแห่งกำลังบอกสิ่งเดียวกัน ความยั่งยืนไม่ได้เริ่มจากเทคโนโลยี แต่มันเริ่มจากการเปลี่ยนวิธีคิดของผู้คน

เมื่อมองย้อนกลับมาที่ประเทศไทย เราจะเห็นว่าประเทศไทยเองก็กำลังเดินอยู่บนเส้นทางเดียวกัน การขับเคลื่อนเศรษฐกิจ BCG (Bio-Circular-Green-Economy) การดำเนินงานตามเป้าหมาย SDGs

เครื่องมือที่ดีที่สุด อาจไม่สามารถสร้างความเปลี่ยนแปลงได้ หากผู้คนยังคิดแบบเดิม เพราะความยั่งยืน เกิดจากคนที่รู้จักใช้เทคโนโลยีและทรัพยากรอย่างรู้คุณค่าพร้อมตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นกับส่วนรวม จนเป็นกรอบความคิดใหม่ของการพัฒนาองค์กร



การประกาศเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน รวมถึงการส่งเสริม Green Office ในหน่วยงานภาครัฐล้วนสะท้อนให้เห็นว่า ความยั่งยืนไม่ได้เป็นเพียงนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมอีกต่อไป แต่กำลังกลายเป็นกรอบความคิดใหม่ของการพัฒนาองค์กรระหว่างประเทศ เมื่อโลกกำลังเปลี่ยนแปลงเช่นนี้ คำถามจึงไม่ใช่เพียงว่า “องค์กรของเราจะทำ Green Office หรือไม่” แต่เป็นคำถามที่สำคัญยิ่งกว่าว่า “องค์กรของเราจะก้าวทันโลกและร่วมรับผิดชอบต่อโลกได้อย่างไร” คำถามนี้เองที่กำลังถูกถามอยู่ในองค์กรจำนวนมากทั่วโลก และวันหนึ่งคำถามเดียวกันนี้ก็เดินทางมาถึงกรมทางหลวง

จากกระแสโลก สู่การเปลี่ยนแปลงของกรมทางหลวง

หากมองผิวเผิน หลายคนอาจมองว่าเรื่องโลกร้อน การลดคาร์บอนหรือ Green Office เป็นเรื่องของนักสิ่งแวดล้อม แต่ในความเป็นจริง เรื่องเหล่านี้กำลังเปลี่ยนวิธีบริหารประเทศ และวิธีบริหารองค์กรทั่วโลกเพราะปัจจุบัน “ความยั่งยืน” ไม่ใช่เพียงความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม แต่กำลังกลายเป็นตัวชี้วัดประสิทธิภาพขององค์กร ซึ่งองค์กรที่ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ มีระบบจัดการของเสียที่ดีใช้ทรัพยากรคุ้มค่า และสามารถลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้ ย่อมมีต้นทุนที่เหมาะสมกว่าองค์กรอื่น ๆ มีภาพลักษณ์ที่น่าเชื่อถือมากกว่า และได้รับความไว้วางใจจากสังคมมากกว่า กล่าวอีกนัยหนึ่ง การดูแลสิ่งแวดล้อม ไม่ใช่ต้นทุนของการพัฒนาอีกต่อไปแล้ว แต่กำลังกลายเป็น “คุณภาพของการบริหาร”

ประเทศไทยเองได้ประกาศเป้าหมายที่จะบรรลุความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ภายในปี พ.ศ. 2593 และมุ่งสู่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Emissions) ภายในปี พ.ศ. 2608 เป้าหมายเหล่านี้จะเกิดขึ้นไม่ได้ หากอาศัยเพียงการดำเนินงานของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แต่ต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมถึงประชาชนทุกคน เพราะการปล่อยก๊าซเรือนกระจกไม่ได้เกิดขึ้นจากโรงงานขนาดใหญ่เพียงอย่างเดียว แต่มาจากกิจกรรมเล็ก ๆ ในชีวิตประจำวัน การใช้ไฟฟ้า การเดินทาง การใช้กระดาษ การจัดการของเสีย การใช้น้ำ และการเลือกใช้ทรัพยากรในทุก ๆ วัน

เมื่อเป็นเช่นนี้ หน่วยงานภาครัฐจึงมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่ง ไม่ใช่เพียงเพราะเป็นผู้กำหนดนโยบายแต่เพราะเป็น “ต้นแบบ” หากหน่วยงานของรัฐยังใช้ทรัพยากรอย่างสิ้นเปลือง ย่อมเป็นเรื่องยากที่จะชวนประชาชนให้ร่วมอนุรักษ์พลังงาน แต่หากหน่วยงานของรัฐสามารถแสดงให้เห็นว่าการใช้ทรัพยากรอย่างรู้คุณค่า การลดของเสีย การอนุรักษ์พลังงาน และการสร้างวัฒนธรรมองค์กรสีเขียวสามารถทำได้จริง ก็จะเป็นตัวอย่างที่มีพลังมากกว่าการรณรงค์ใด ๆ ด้วยเหตุนี้ หลายหน่วยงานของรัฐในประเทศไทยจึงเริ่มขับเคลื่อนแนวคิด Green Office อย่างจริงจัง ไม่ใช่เพียงเพื่อให้ผ่านการประเมิน แต่เพื่อยกระดับคุณภาพการบริหารองค์กร

กรมทางหลวงเองก็อยู่บนเส้นทางเดียวกัน หลายคนอาจมองว่า ภารกิจของกรมทางหลวงคือการก่อสร้างและบำรุงรักษาถนน แต่หากมองลึกลงไป กรมทางหลวงเป็นองค์กรขนาดใหญ่ที่มีหน่วยงานกระจายอยู่ทั่วประเทศ ประกอบด้วยสำนักงานทางหลวง แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงพิเศษ ศูนย์สร้างทาง ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน และหน่วยงานสนับสนุนอีกจำนวนมาก ในทุกวันมีการใช้ไฟฟ้า ใช้น้ำ ใช้เชื้อเพลิง ใช้กระดาษใช้วัสดุอุปกรณ์ และเกิดของเสียจากการดำเนินงานจำนวนไม่น้อย หากทุกหน่วยงานสามารถลดการใช้ทรัพยากรลงได้เพียงเล็กน้อย เมื่อนำมารวมกันทั้งองค์กร ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นย่อมมีความหมายอย่างยิ่ง

แต่สิ่งที่น่าสนใจกว่านั้น คือ กรมทางหลวงไม่ได้เลือกเริ่มต้นจากการกำหนดมาตรการที่เข้มงวด หรือออกข้อบังคับเพิ่มเติม หากเลือกเริ่มต้นจากการสร้าง “การมีส่วนร่วม” เพราะผู้บริหารกรมทางหลวงเชื่อว่า การเปลี่ยนแปลงที่ยั่งยืน ต้องเกิดจากการที่บุคลากรทุกคนรู้สึกว่า “นี่ไม่ใช่งานของใครคนหนึ่ง แต่เป็นเรื่องของพวกเราทุกคน” จากแนวคิดนี้เอง ได้นำกรมทางหลวงไปสู่การริเริ่ม





โครงการ DOH GO GREEN 2026 : พลังคนกรมทางหลวงสู่องค์กรสีเขียวที่ยั่งยืน โครงการที่ไม่ได้เริ่มต้นจากคำถามว่า “จะจัดกิจกรรมอะไร” แต่เริ่มต้นจากคำถามที่ยากกว่านั้น “จะทำอย่างไรให้คนทั้งองค์กรอยากลุกขึ้นมาเปลี่ยนแปลงด้วยตัวเอง” และนั่นคือ จุดเริ่มต้นของเรื่องราวที่ฉันได้มีโอกาสเข้าไปเป็นส่วนหนึ่ง เรื่องราวที่ทำให้ฉันค้นพบว่า Green Office ที่แท้จริง อาจไม่ได้เริ่มต้นจากการประหยัดพลังงาน แต่เริ่มต้นจากการเปลี่ยน “วิธีคิด” ของผู้คน

จุดเริ่มต้นของ DOH GO GREEN 2026

ปลายเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2569 ผู้เขียนได้รับมอบหมายให้เข้าร่วมคณะทำงานที่อธิบดีกรมทางหลวง นายปิยพงษ์ จิวัฒนกุลไพศาล เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาร่วมรับฟังแนวคิดการขับเคลื่อนการอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อมของกรมทางหลวง สิ่งที่ได้รับในวันนั้นไม่ใช่รูปแบบกิจกรรมสำเร็จรูป แต่คือ “ภาพอนาคต” ที่อยากเห็น ภาพของกรมทางหลวงที่บุคลากรทุกคนมีส่วนร่วม ใช้ทรัพยากรอย่างรู้คุณค่า และร่วมกันสร้างองค์กรที่เติบโตควบคู่กับความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม

หลังจากนั้น กองฝึกอบรมร่วมกับกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ร่วมกันออกแบบโครงการ ตั้งแต่วัตถุประสงค์ รูปแบบกิจกรรม เกณฑ์การประกวด การประชาสัมพันธ์ และการสร้างการมีส่วนร่วมจากหน่วยงานทั่วประเทศ โดยมีเป้าหมายสำคัญคือ ไม่ให้โครงการเป็นเพียงกิจกรรมระยะสั้น แต่สามารถต่อยอดเป็นวัฒนธรรมองค์กรในระยะยาว

ในฐานะผู้รับผิดชอบด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ผู้เขียนมีโอกาสทำงานด้านการพัฒนาคนมาโดยตลอด ประสบการณ์ที่ผ่านมา ทำให้ผู้เขียนเชื่อว่า การเปลี่ยนพฤติกรรมของคน ยากกว่าการเปลี่ยนระบบเสมอ

Green Office มีเป้าหมายที่แท้จริง
คือ การสร้าง Green Mind
ให้เกิดขึ้นในใจคน เพราะเมื่อ
วิธีคิดเปลี่ยนและพฤติกรรมเปลี่ยน
วัฒนธรรมองค์กร
ก็จะค่อย ๆ เปลี่ยนตาม

เราสามารถจัดซื้ออุปกรณ์ใหม่ได้ภายในไม่กี่เดือน ติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือกำหนดระเบียบใหม่ได้ภายในวันเดียว แต่การทำให้คนหลายพันคน “อยากทำ” สิ่งเดียวกัน ต้องใช้เวลามากกว่านั้น และไม่มีคำสั่งใดทำแทนได้

ในช่วงเวลานั้น ผู้เขียนเหลือเวลาอีกเพียงไม่กี่เดือนก่อนเกษียณอายุราชการ หลายคนอาจเลือกทำงานตามหน้าที่ให้ครบถ้วน แล้วส่งต่อให้คนรุ่นต่อไป แต่ผู้เขียนกลับคิดอีกแบบ หากมีงานสักชิ้นที่อยากฝากไว้กับกรมทางหลวง ผู้เขียนอยากให้งานชิ้นนั้น ไม่ใช่อาคาร ไม่ใช่เอกสาร และไม่ใช่ระบบงาน แต่อยากฝาก “วิธีคิด” วิธีคิดที่เชื่อว่า การเปลี่ยนแปลงองค์กร ไม่จำเป็นต้องเริ่มจากการลงทุนจำนวนมาก แต่เริ่มจากการเปลี่ยนแปลงเล็ก ๆ ที่ทุกคนลงมือทำได้ในชีวิตประจำวัน

ระหว่างการออกแบบโครงการ จึงมีคำถามหนึ่งเกิดขึ้นในใจของผู้เขียนอยู่ตลอดเวลา “จะทำอย่างไรให้คนอยากเปลี่ยน มากกว่าถูกสั่งให้เปลี่ยน” คำถามนี้กลายเป็นเหมือนเข็มทิศชีวิตของการออกแบบโครงการ เพราะหากตอบคำถามนี้ไม่ได้ ไม่ว่าโครงการจะมีงบประมาณมากเพียงใด หรือมีการประชาสัมพันธ์มากเพียงใด การเปลี่ยนแปลงก็อาจเกิดขึ้นเพียงช่วงเวลาสั้น ๆ แต่หากตอบคำถามนี้ได้ แม้โครงการจะเริ่มจากกิจกรรมเล็ก ๆ ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นอาจเติบโตต่อไปได้อีกหลายปี

ด้วยเหตุนี้ โครงการ DOH GO GREEN 2026 จึงเลือกใช้แนวคิด E + 3R ซึ่งประกอบด้วย

- Energy Conservation การอนุรักษ์พลังงาน
- Reduce การลดการใช้ทรัพยากร
- Reuse การนำกลับมาใช้ซ้ำ
- Recycle การนำกลับมาใช้ใหม่

แนวคิดนี้ไม่ได้ถูกเลือกเพราะเป็นแนวคิดใหม่ที่สุด แต่เพราะเป็นแนวคิดที่ “ทุกคนเริ่มต้นได้” ไม่ว่าจะเป็นสำนักงานทางหลวง แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงพิเศษ ศูนย์สร้างทาง ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานหรือหน่วยงานขนาดเล็กในพื้นที่ห่างไกล ทุกแห่งสามารถนำไปประยุกต์ใช้ตามบริบทของตนเอง โดยไม่ต้องรอการลงทุนขนาดใหญ่

เมื่อโครงการเริ่มมีรูปร่างชัดเจนขึ้น ผู้เขียนจึงเริ่มเข้าใจว่า แท้จริงแล้ว DOH GO GREEN 2026 ไม่ใช่โครงการด้านสิ่งแวดล้อมเพียงอย่างเดียว แต่เป็น “โครงการพัฒนาคน” เพราะเป้าหมายที่แท้จริง ไม่ใช่การลดค่าไฟฟ้า ไม่ใช่การลดปริมาณขยะ และไม่ใช่การได้รับรางวัล หากเป็นการทำให้บุคลากรของกรมทางหลวงเริ่มมองการใช้ทรัพยากรในมุมใหม่จากเดิมที่เคยมองว่าเป็น “ของใช้” กลายเป็น “สิ่งที่มีคุณค่า” และเมื่อวิธีคิดเริ่มเปลี่ยน การเปลี่ยนแปลงที่ยั่งยืนก็เริ่มต้นขึ้นแล้ว แม้ว่าผลลัพธ์จะยังไม่ปรากฏให้เห็นในวันนี้ก็ตาม

Green Mind : เมื่อการเปลี่ยนแปลงที่ยิ่งใหญ่ เริ่มจากพฤติกรรมเล็ก ๆ

ระหว่างการออกแบบโครงการ ผู้เขียนเริ่มมองเห็นว่า DOH GO GREEN 2026 ไม่ใช่เพียงโครงการด้านสิ่งแวดล้อม แต่เป็น “โครงการพัฒนาคน”

เพราะต่อให้มีเทคโนโลยีที่ดีที่สุด หากผู้คนยังใช้ทรัพยากรแบบเดิม เทคโนโลยีนั้นก็อาจไม่สามารถสร้างความยั่งยืนได้ อาคารประหยัดพลังงานยังอาจใช้ไฟฟ้าอย่างสิ้นเปลือง หากไม่มีใครปิดไฟเมื่อเลิกใช้งาน ระบบแยกขยะที่ดีเพียงใดก็ไม่สามารถลดของเสียได้ หากทุกคนยังทิ้งขยะรวมกัน ดังนั้น สิ่งที่สำคัญไม่แพ้เทคโนโลยีคือ “พฤติกรรม”

กฎระเบียบอาจทำให้คน “ทำ” แต่การสร้างวัฒนธรรมจะทำให้คน “อยากทำ” เมื่อคนลงมือทำเพราะเข้าใจและเชื่อในสิ่งนั้น พฤติกรรมจะค่อย ๆ กลายเป็นนิสัย และเมื่อเกิดขึ้นพร้อมกันในคนจำนวนมาก นิสัยเหล่านั้นก็จะพัฒนาเป็นวัฒนธรรมองค์กร

ผู้เขียนจึงมองว่า สิ่งที่กรมทางหลวงกำลังสร้างอาจไม่ใช่เพียง Green Office แต่คือ Green Mind เพราะหาก Green Mind เกิดขึ้นจริง Green Office ก็จะค่อย ๆ เกิดขึ้นตามมา

Green Mind สำหรับผู้เขียนไม่ได้หมายถึงการเป็น



ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม ไม่ได้หมายถึงการรู้ภาวะเรื่องโลกร้อนมากกว่าคนอื่น และไม่ได้หมายถึงการทำกิจกรรมสีเขียวให้มากที่สุด แต่หมายถึง "วิธีคิด" ที่เริ่มต้นจากการตั้งคำถามง่าย ๆ ก่อนลงมือทำทุกครั้ง

สิ่งที่กำลังจะใช้จำเป็นหรือไม่?

สิ่งนี้ใช้ซ้ำได้หรือไม่?

มีวิธีที่ดีกว่านี้หรือไม่?

สิ่งเล็ก ๆ ที่เราทำวันนี้จะส่งผลต่อคนอื่นอย่างไร?

คำถามเหล่านี้อาจดูเล็ก แต่หากเกิดขึ้นพร้อมกันในบุคลากรหลายพันคน ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นย่อมมีความหมาย

การประกวดในโครงการ DOH GO GREEN 2026 จึงไม่ควรถูกมองเพียงว่า เป็นการแข่งขันเพื่อค้นหาผู้ชนะ แต่เป็นพื้นที่แห่งการเรียนรู้ที่เปิดโอกาสให้แต่ละหน่วยงานได้สำรวจตัวเอง ทดลองเปลี่ยนแปลง และแลกเปลี่ยนประสบการณ์

ผู้ชนะที่แท้จริงจึงอาจไม่ใช่หน่วยงานที่ได้รับคะแนนสูงสุด แต่คือ กรมทางหลวงทั้งองค์กร หากหลังจากโครงการสิ้นสุดลง บุคลากรยังคงใช้พลังงานอย่างรู้คุณค่า ใช้ทรัพยากรอย่างรับผิดชอบ และส่งต่อแนวคิดนี้ไปยังคนรอบตัว



บทส่งท้าย : การเปลี่ยนแปลงที่ยั่งยืน เริ่มต้นจากคน

เมื่อเริ่มต้นเขียนบทความนี้ ความตั้งใจเดิม คือ การเล่าเรื่องโครงการ DOH GO GREEN 2026 : พลังคนกรมทางหลวง สู่องค์กรสีเขียวที่ยั่งยืน แต่เมื่อมองย้อนกลับไป ผู้เขียนกลับพบว่าเรื่องนี้เป็นเรื่องของการเปลี่ยนแปลงของโลก องค์กร และคน



โลกกำลังเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ทั้งปัญหาสภาพภูมิอากาศ การใช้ทรัพยากรอย่างจำกัด การพัฒนาเศรษฐกิจที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม รวมถึงความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี สิ่งสำคัญจึงไม่ใช่เพียงว่าเทคโนโลยีจะก้าวหน้าไปไกลแค่ไหน แต่คือ คนจะเปลี่ยนวิธีคิดและวิธีใช้เทคโนโลยีเหล่านั้นอย่างไร

การเปลี่ยนแปลงที่ยั่งยืนจึงไม่ได้เริ่มจากกฎระเบียบเพียงอย่างเดียว แต่เริ่มจากความเข้าใจ เมื่อเราเข้าใจแล้ว เราจะลงมือทำด้วยความสมัครใจ เมื่อทำซ้ำ ๆ พฤติกรรมจะกลายเป็นนิสัย และเมื่อนิสัยเกิดขึ้นพร้อมกันในคนจำนวนมาก วัฒนธรรมองค์กรก็จะค่อย ๆ เปลี่ยนแปลง

สำหรับผู้เขียน DOH GO GREEN 2026 : พลังคนกรมทางหลวง สู่องค์กรสีเขียวที่นั่งยืน จึงไม่ใช่เพียงการรณรงค์เรื่องการอนุรักษ์พลังงาน แต่เป็นการชวนให้บุคลากรกลับมาตั้งคำถามกับตัวเองว่า เราปิดไฟเพราะกลัวเปลืองค่าไฟ หรือเพราะเข้าใจว่าพลังงานทุกหน่วยมีคุณค่า เราแยกขยะเพราะเป็นเกณฑ์การประเมิน หรือเพราะตระหนักว่าสิ่งที่เราทิ้งจะส่งผลต่อโลกอย่างไร



ในวันที่บทความนี้ถูกเขียน โครงการยังดำเนินไปไม่ถึงบทสรุป ผู้เขียนยังไม่รู้ว่าหน่วยงานใดจะได้รับรางวัลหรือผลลัพธ์สุดท้ายจะเป็นอย่างไร แต่สิ่งหนึ่งที่เชื่อมั่นคือหากโครงการสามารถทำให้ใครสักคนเริ่มคิดก่อนเปิดไฟ คิดก่อนใช้กระดาษ คิดก่อนซื้อ คิดก่อนทิ้ง หรือชวนเพื่อนร่วมงานให้ใช้ทรัพยากรอย่างรู้คุณค่าได้ เมล็ดพันธุ์ของ Green Mind ก็ได้ถูกหว่านลงแล้ว

ในฐานะข้าราชการคนหนึ่งที่กำลังเดินมาถึงช่วงปลายของชีวิตการทำงาน ผู้เขียนไม่ได้คาดหวังว่าจะเห็นผลลัพธ์ทั้งหมดด้วยตนเอง เพราะการสร้างวัฒนธรรมองค์กรต้องใช้เวลา แต่หวังว่าสิ่งที่ทุกคนร่วมกันคิด ร่วมกันออกแบบ และร่วมกันเริ่มต้นในวันนี้จะเป็นจุดเริ่มต้นให้คนรุ่นต่อไปได้สานต่อ องค์กรไม่ได้เปลี่ยนเพราะมีนโยบายที่ดีเพียงอย่างเดียว แต่เปลี่ยนเมื่อคนในองค์กรพร้อมจะเปลี่ยนวิธีคิดของตนเอง

บางทีการเปลี่ยนแปลงที่ยิ่งใหญ่ที่สุดอาจไม่ได้เริ่มจากโครงการที่ยิ่งใหญ่ที่สุด แต่อาจเริ่มจากการปิดไฟหนึ่งดวง การใช้กระดาษให้คุ้มค่าอีกหนึ่งแผ่น การแยกขยะอีกหนึ่งครั้ง หรือการตัดสินใจของคนคนหนึ่งที่เลือก

การเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ไม่จำเป็นต้องเริ่มจากสิ่งใหญ่ แต่อาจเริ่มจากการปิดไฟหนึ่งดวง ใช้กระดาษหนึ่งแผ่นให้คุ้มค่า หรือตัดสินใจเลือกที่จะรับผิดชอบต่อโลกมากกว่าที่เคยเป็น เมื่อสิ่งเล็ก ๆ เหล่านี้เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ย่อมเป็นพลังที่ยิ่งใหญ่ของคนทั้งองค์กรได้

จะรับผิดชอบต่อโลกมากกว่าเมื่อวาน เพราะท้ายที่สุดแล้ว Green Office อาจเป็นเพียงชื่อของโครงการ แต่ Green Mind คือ วัฒนธรรมที่เราหวังว่าจะเติบโตอยู่ในใจของคนกรมทางหลวงทุกคน และหากวันนั้นมาถึง กรมทางหลวงจะไม่ได้เพียง “ก้าวทันโลก” แต่จะเป็นส่วนหนึ่งในการสร้างโลกที่น่าอยู่ขึ้นสำหรับคนรุ่นต่อไป

อ้างอิง

- องค์การสหประชาชาติ. Sustainable Development Goals (SDGs).
- Singapore Green Plan 2030. GreenGov.SG.
- European Commission. Circular Economy Action Plan.
- Microsoft. Microsoft will be Carbon Negative by 2030.
- IKEA. Our Circular Agenda.
- Patagonia. Worn Wear Initiative.
- กรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม. เป้าหมาย Carbon Neutrality และ Net Zero ของประเทศไทย
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs)
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) แนวทางการพัฒนาองค์กรภาครัฐสู่ความยั่งยืน
- โครงการสำนักงานสีเขียว (Green Office) กรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม
- เอกสารโครงการ DOH GO GREEN 2026 : พลังคนกรมทางหลวง สู่องค์กรสีเขียวที่ยั่งยืน (กองฝึกอบรม กรมทางหลวง, 2569)
- หลักการสำนักงานสีเขียว (Green Office) กรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม
- แนวคิด Circular Economy และหลัก 3Rs
- United Nations. The Sustainable Development Goals Report.
- World Green Building Council. The Business Case for Green Buildings.
- Green Office Guidelines, กรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม.
- Schein, Edgar H. Organizational Culture and Leadership.
- Kotter, John P. Leading Change.

เรื่อง **กองบรรณาธิการ**

สองร้าน สองสไตล์ อร่อยครบทีนครนายก

เติมสีสันให้การเดินทางด้วยสองร้านอาหารน่าสนใจในนครนายก ทั้งบรรยากาศริมน้ำสุดร่มรื่นและคาเฟ่สไตล์อิตาลี พร้อมเมนูอร่อยที่ชวนให้แวะลิ้มลอง







ชวนชิมหลากเมนูอร่อยจากครัวชายน้ำ อาทิ ยำปลาดุกฟูกรอบ ๆ รสเด็ด ปลาทอดกรอบรสกลมกล่อม และปลากะพงนึ่งซีอิ๊ว ล้วนเป็นเมนูรสชาติเข้มข้นแบบอาหารไทย เหมาะสำหรับรับประทานท่ามกลางบรรยากาศริมลำธารที่ร่มรื่นและลมเย็นสบาย มาเที่ยวนครนายกต้องลองแวะสักครั้ง

วารสารฉบับนี้ได้รับเกียรติจาก นายสราวุธ เทศศิริ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครนายก เชิญทีมงานร่วมสัมผัสเสน่ห์นครนายกในช่วงฤดูฝน ติดตามเรื่องราวการเดินทางได้ในคอลัมน์ “ท่องเที่ยวกับผู้อำนวยการแขวงทางหลวง” และการเดินทางจะสมบูรณ์ยิ่งขึ้นเมื่อได้ลิ้มลองอาหารอร่อย ๆ คอลัมน์ “ทางหลวงชวนชิม” ฉบับนี้ จึงขอพาท่านสมาชิกไปพบกับ **ร้านอาหารสองแบบสองสไตล์ที่น่าสนใจ**

เริ่มต้นที่ร้านแรก **ครัวชายน้ำ** ตั้งอยู่ตรงข้ามทางเข้าอุทยานวังตะไคร้ ท่าน ผอ.และทีมงานพาคณะของเรามาทานอาหารเป็นมื้อค่ำ ซึ่งก็จะได้บรรยากาศที่ดีอีกแบบหนึ่ง สังเกตด้านหน้าร้านอาหาร กว้างขวางมีที่จอดรถจำนวนมาก เมื่อเข้าไปในร้านมีโซนที่นั่งให้เลือกหลายแบบ มีทั้งห้องปรับอากาศ นั่งในร่ม หรือจะนั่งบริเวณเฉลียงนอกชาน แบบ Open Air ก็จะได้ความโล่งโปร่งสบาย สามารถรองรับลูกค้าได้จำนวนมาก บรรยากาศในภาพรวมดีมาก ร่มรื่น ติดลำธารมีน้ำไหลตลอดปี นั่งทานอาหารไป ดูวิวลำธารไปด้วย ลมพัดเย็นสบาย วันที่ทีมงานวารสารมาทานอาหารเป็นวันธรรมดา ลูกค้ามีพอประมาณ จึงทดลองสั่งอาหารมาทาน อาทิ ต้มยำปลาคัง ยำปลาดุกฟู ปลากะพงนึ่งซีอิ๊ว ฯลฯ เป็นอาหารแบบไทยแท้ รสชาติเข้มข้น โดยเฉพาะเมนูประเภทน้ำ เช่น ต้มยำ แกงส้ม แกงป่า ฯลฯ ลูกค้านิยมสั่งกันมาก หลังจากทานเรียบร้อยก็สรุปได้ว่า อาหารอร่อยในราคาที่เหมาะสม ร้านเปิดให้บริการทุกวันระหว่างเวลา 10.00-22.00 น.

วันต่อมาหลังจากกิจกรรมนั่งเรือชมบรรยากาศในเขื่อนขุนด่านปราการชลเสร็จสิ้นแล้ว ทีมงานของแขวงนครนายก มีน้องฝน น้องครีม น้องเหมย และน้องฟิน



พาคณะวารสารไปทานอาหารมื้อกลางวันที่**ร้าน** Café Laura Bar and Restaurant **สาขาที่** 3 หรือเรียกสั้น ๆ ว่า คาเฟ่ ลอร่า ตั้งอยู่ที่ ต.สาริกา อ.เมือง จ.นครนายก เส้นทางไปน้ำตกสาริกา เป็นคาเฟ่สไตล์อิตาลี มองดูภายนอกเป็นตึกทรงยุโรปเก่า ๆ สไตล์คลาสสิกก่อด้วยอิฐแดง ที่จอดรถด้านหน้ากว้างขวางจอดรถได้สะดวก เมื่อเข้าไปในร้านรู้สึกเย็นสบายเนื่องจากชั้นล่างเป็นห้องปรับอากาศ และมีเฉลียงนั่งทานอาหารด้านนอกได้ บริเวณชั้น 2 เป็นแบบ Open Air นั่งสบาย ชิล ชิล มีเมนูอาหารให้เลือกหลากหลายทั้งอาหารไทย อาหารฝรั่ง เครื่องดื่ม ชา กาแฟ ของหวาน เบเกอรี ฯลฯ เรียกว่ามาที่เดียว ครบ จบ คุ้ม พนักงานยิ้มแย้ม บริการดี อาหารออกเร็วมาก เราสั่งทั้งอาหารไทยและอาหารฝรั่ง(พิซซ่า) พร้อมด้วยเครื่องดื่มมาลองชิม ก็ขอบอกว่าอาหารอร่อย รสชาติดี ขนมและเครื่องดื่มมีสีสันแปลกดี สำหรับท่านที่ชอบถ่ายภาพลงโซเชียลหรือจะเก็บไว้ดูเองก็ไม่ผิดหวัง เพราะมีมุมถ่ายภาพหลากหลายสวยงาม ทั้งชั้นล่างและชั้นสองของคาเฟ่ รับรองว่าท่านจะเพลิดเพลินประทับใจไม่รู้ลืม ร้านเปิดให้บริการทุกวันโดยวันจันทร์-วันพฤหัสบดี เวลา 09.30-21.00 น. วันศุกร์-วันอาทิตย์ เวลา 09.30-21.30 น.

สุดท้ายนี้ หากท่านสมาชิกเดินทางไปท่องเที่ยว หรือเดินทางผ่านนครนายก ลองแวะไปทานอาหารตามที่คอลัมน์ทางหลวงชวนชิมแนะนำกันได้เลย ผลเป็นประการใดก็มาเล่าสู่กันฟัง แล้วพบกันใหม่ฉบับหน้าครับผม









อิ่มอร่อยกับเมนูสุดฟินที่ **Café Laura Bar and Restaurant** ทั้งพิซซ่าหอมกรุ่น ปลากะพงทอด และตำถั่วหมูกรอบรสชาติจัดจ้าน ผสมผสานเมนูอาหารไทยและตะวันตกได้อย่างลงตัว พร้อมบรรยากาศสบาย ๆ สไลต์คาเฟ่ยุโรป เหมาะสำหรับแวะเติมความอร่อยระหว่างทาง

เรื่อง **กองบรรณาธิการ**



กรมทางหลวงร่วมบำเพ็ญสาธารณประโยชน์ ถวายเป็นพระกุศล

ร่วมปรับปรุงและบำรุงรักษาศาสนสถาน ตามนโยบายกระทรวงคมนาคม เนื่องในโอกาสฉลองพระชนมายุ 99 พรรษา สมเด็จพระสังฆราช

ตามโครงการของกระทรวงคมนาคม มีนโยบายให้องค์กรในสังกัดดำเนินการปรับปรุงบำรุงรักษาศาสนสถานในพระพุทธศาสนา 99 แห่งทั่วประเทศ เนื่องในโอกาสฉลองพระชนมายุ 99 พรรษา สมเด็จพระอริยวงศาคตญาณ สมเด็จพระสังฆราช สกลมหาสังฆปริณายก 26 มิถุนายน 2569 นั้น สำหรับแขวงทางหลวงปัตตานี สำนักงานทางหลวงที่ 18 โดยการนำของนายสมัคร เลือดวงหัด ผู้อำนวยการแขวง ได้นำข้าราชการ พนักงานและลูกจ้างของแขวงทางหลวงปัตตานี ไปดำเนินการปรับปรุง บำรุงรักษา ทำความสะอาดวัดบันลือคชาวาส (วัดช้างให้ตก) ตำบลช้างให้ตก อำเภอโคกโพธิ์ จังหวัดปัตตานี สำเร็จตามเป้าหมาย





กรมทางหลวง แจกจ่ายน้ำ 7.9 แสนลิตร ช่วยภัยแล้งทั่วประเทศ

เติมน้ำคลายทุกข์ ส่งต่อความช่วยเหลือถึงประชาชน

กรมทางหลวงร่วมกับการประปาส่วนภูมิภาค ดำเนินโครงการ “กรมทางหลวง–การประปาส่วนภูมิภาค รวมใจต้านภัยแล้ง” ปี 2569 ส่งน้ำประปาช่วยเหลือประชาชนในพื้นที่ขาดแคลนน้ำทั่วประเทศครอบคลุม 5 จังหวัด 2,056 ครัวเรือน พร้อมเดินหน้าช่วยเหลือตลอดช่วงภัยแล้งตามความต้องการของประชาชน หากประสบปัญหาขาดแคลนน้ำ โทรสายด่วน 1586 ฟรีตลอด 24 ชั่วโมง









แก้ไข MSE Wall เขาพลึง บน ทล.11 เสริมความปลอดภัยผู้ใช้ทาง

บรรเทาความเสียหาย พร้อมฟื้นฟูโครงสร้างให้มั่นคงในระยะยาว

5 มิถุนายน 2569 กรมทางหลวงชี้แจงหลังเกิดความเสียหายจากการกัดเซาะบริเวณฐานกำแพงส่งผลให้ผิวทางทรุดตัว พร้อมระดมทีมวิศวกรและเครื่องจักรหนักเข้าพื้นที่ฉีดพ่นคอนกรีตและปรับแนวร่องน้ำเพื่อรักษาเสถียรภาพของคันทางชั่วคราว จัดการจราจรให้สัญจรได้ 1 ช่องทาง พร้อมติดตั้งป้ายเตือนและจัดเจ้าหน้าที่ดูแลความปลอดภัยอย่างใกล้ชิด และเตรียมก่อสร้างกำแพงกันดินถาวร ปรับปรุงระบบระบายน้ำ และฟื้นฟูผิวทางให้แข็งแรง คาดว่าแล้วเสร็จภายใน 6 เดือน

เรื่อง **ศิษย์เก่าศูนย์กาญจน์**

45 วัน กับภารกิจที่ต้องทำให้ทัน



งานเร่งด่วนที่ต้องแข่งกับเวลา ภารกิจสำคัญของศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี
เมื่อทุกนาทีมีความหมาย และคำตอบมีเพียงคำเดียวว่า “ต้องเสร็จทัน”

ในเมื่อต้นปี 2538 ประเทศไทยเรามีมหกรรมแสดงนิทรรศการที่ยิ่งใหญ่ที่สุดของอาเซียน จัดโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือบีโอไอ (BOI) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงศักยภาพของอุตสาหกรรมไทย ตลอดจนเทคโนโลยีและนวัตกรรมอันจะเป็นประโยชน์ต่อการเพิ่มประสิทธิภาพและการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรม

การจัดงานบีโอไอแฟร์ 95 ในปีนั้น เป็นการจัดขึ้นเพื่อเฉลิมฉลองในโอกาสที่พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร ทรงครองสิริราชสมบัติครบรอบ 50 ปี และเพื่อให้ประชาชนชาวไทยได้เห็นถึงความยิ่งใหญ่และศักยภาพของภาคอุตสาหกรรมไทยต่อการเป็นฐานการลงทุน การผลิต และการพัฒนาสินค้าที่สำคัญของโลก ช่วงระหว่างวันที่ 17-26 กุมภาพันธ์ 2538 บนพื้นที่ 400 ไร่ บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

การจะเดินทางจากกรุงเทพไปสู่งานบีโอไอแฟร์ 95 ที่แหลมฉบัง การจราจรจะไปติดขัดช่วงบายพาสชลบุรี ตรงจุดตัดสี่แยกพนัส กับสี่แยกบ้านบึง สองจุดนี้เป็นพื้นที่คอขวดของถนน กรมทางหลวงจึงต้องเข้าไปพัฒนาปรับปรุง อธิบดีกรมทางหลวงในช่วงนั้น คือ ท่านอธิบดีสนั่น ศรีรุ่งโรจน์ (2535-2539) ท่านรับงานด้านอำนวยความสะดวกด้านการจราจร ก็ได้มอบหมายงานให้ศูนย์สร้างทางกาญจนบุรีเข้าดำเนินการ ผู้อำนวยการศูนย์ตอนนั้น คือ นายประพนธ์ นิลวัชรมณี ท่านประพนธ์ก็ได้มอบหมายให้ผมดูแลและควบคุมโครงการขยายสองสี่แยกนี้ โดยพื้นที่ที่จะต้องดำเนินการก่อสร้าง ถ้าตีเป็นความยาวรวมจะประมาณ 3,600 เมตร กว้าง 35 เมตร กำหนดเวลา 45 วัน

งานบีโอไอแฟร์ 95 เปิดงานวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2538 ผมเข้ารับมอบพื้นที่ในวันที่ 30 ธันวาคม 2537 วันสิ้นปีพอดี ช่วงปีใหม่นั้นไม่มีเวลาพักผ่อนกันเลย ดีที่ว่าเครื่องจักร เครื่องมือ และพนักงานของผมพร้อมที่สำนักงานโครงการบูรณะสร้างทางหลวงหมายเลข 3 ถนนสุขุมวิท ช่วงบางบำหรุ-บางปะกง อยู่ก่อนแล้ว จึงง่ายต่อการขนย้ายเครื่องจักร และดีที่ว่าก่อนเข้าทำงานนายช่างเขตการทางชลบุรีในสมัยนั้น คือ นายช่างสุทิน ขัตติยะมาน ท่านให้ความสะดวก ยามใดที่เราต้องการเครื่องจักรท่านช่วยสั่งการให้ทันการ

การทำงาน clearing สองข้างทางทั้งสองสี่แยกยุ่งยากมาก ต้องขุดขนวัสดุไม่พึงปรารถนาทิ้ง (Unsuitable Material) อีกทั้งสองข้างถนนก็เป็นร่องน้ำเดิม พนักงานขับเครื่องจักรต้องจัดเป็น 2 กะบ้าง 3 กะบ้าง ทำงานกันชนิดถวายหัว หามรุ่งหามค่ำ เพราะท่านอธิบดีรับปากกับท่านรัฐมนตรีว่าการ





กระทรวงคมนาคมไว้ว่า งานต้องเสร็จทันวันเปิดงานบีโอไอแฟร์ 95 (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมสมัยนั้น คือ นายวิชิต สุรพงษ์ชัย)

มีอยู่คืนหนึ่ง รถแบ็กโฮกำลังเกลี่ยทรายอยู่ ตำรวจจะมาขอตรวจที่ตัวพนักงาน โดยคิดว่าพนักงานของเราเล่นยาบ้า เถียงกับผมอยู่ ผมไม่ให้เขาค้น ผมบอกรถของเราเป็นรถหลวง คนงานของเราก็คนหลวง เร่งทำงานให้ทันวันเปิดงานบีโอไอแฟร์ 95 จ่าคนนั้นจึงจากไปอย่างหน้าเจื่อน ๆ

หน้างานของเรา คือ ทางสายบายพาสชลบุรี ทั้งสองสี่แยก คือ สี่แยกพนัสนิคม กับสี่แยกบ้านบึง ซึ่งยามค่ำคืนจะเป็นแหล่งสถานบันเทิง ช่วงไปทำงานที่ชลบุรีแค่เดือนเศษ ลูกน้องของผมทั้งหนุ่มและไม่หนุ่มหลายคนไปติดนักร้องห้องอาหารกัน ผมก็ได้แต่เตือนว่า “เที่ยวได้แต่อย่าให้เสียงาน ระวังตัวกันเอาเองก็แล้วกัน ช่วงนี้โรคเอดส์กำลังระบาดนะ”

ในอดีต ผมเคยไปทำงานแดนผู้ก่อการร้ายหลายสาย เช่น สายนาแก–ดงหลวง–หนองแดน–กกตูม และสายบ้านแยง–นครไทย แต่ละสายทางล้วนแล้วแต่เป็นดงผู้ก่อการร้ายทั้งนั้น แต่บุคลากรเพื่อนร่วมงานไม่เคยมีใครเสียชีวิต แต่ครั้นเมื่อมาทำงานกลางเมืองเจริญอย่างชลบุรี หลังจากปิดโครงการ ลูกน้องผมเสียชีวิตไป 2 คน แต่ละคนไปลากดึงเอาภรรยาซึ่งอยู่ที่บ้านไม่รู้เรื่องรู้ราวด้วย พาลตายพร้อมสามีด้วยโรคฮิตในสมัยนั้น คือ โรคเอดส์ ไปสู่สุคตินะ ปรีชาพนักงานขับรถบดมือดีของศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี พร้อมด้วยคู่หูคือ นายเอนก พนักงานขับรถดัมพ์สิบล้อของศูนย์ในสมัยนั้น

งานชิ้นนี้ที่ศูนย์สร้างทางกาญจนบุรีได้รับมอบมาเป็นงานสำคัญระดับชาติ และเป็นงานเร่งด่วนกระชั้นชิดให้เวลาเพียง 45 วัน ก่อนจะเปิดงานประมาณ 1 สัปดาห์ ท่านผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี เชิญประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อซักถามความพร้อมของหน่วยงานต่าง ๆ ปรากฏว่าเขาเตรียมพร้อมเสร็จหมด พอมาถึงงานขยายพื้นที่คอขวดของกรมทาง ผู้ว่าราชการจังหวัดชี้มาที่นายประพนธ์ นิลวัชรมณี ผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี งานขยายถนนของกรมทางหลวงเสร็จเมื่อไหร่ ท่านตอบไปว่า “เสร็จวันเปิดงานครับ” ที่ประชุมฮาตรึม ที่เขาหัวเราะกันก็ไม่แน่ใจว่าที่ประชุมคิดอย่างไร เพราะตอนปีใหม่ต้นมกราคม 2538 สถานที่แห่งนั้นทั้งสองข้างทางยังเป็นร่องน้ำครำ บรรดารถที่ไปเที่ยวพัทยา บางแสน ก็ติดกันเป็นตังเม แต่ปรากฏว่างานขยายคอขวด เสร็จทั้งสองแห่งภายใน 42 วัน เพิ่มการตีเส้นแบ่งผิวจราจรอีก 1 วัน รวมเป็น 43 วัน

เช้าวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2538 วันเปิดงานบีโอไอแฟร์ 95 การจราจรผ่านฉลุย นี่คือผลงานเร่งด่วนของศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี เราทำได้

เป็นที่น่ายินดีว่า ก่อนเกษียณอายุราชการท่านประพนธ์ ได้ดำรงตำแหน่งรองอธิบดีกรมทางหลวง

Highways Journal
วารสารทางหลวง

www.doh.go.th

กรมทางหลวง

@prdoh1

@doh.thailand

@dohthai

departmentofhighway

สแกนเพื่อ
แสดงความคิดเห็น
และข้อเสนอแนะ

Highways Journal
วารสารทางหลวง

ร้อยเรียงเรื่องราว ข่าวสารความรู้ เคียงคู่ชาวทาง



สแกนเพื่ออ่าน

วารสารทางหลวง มีวัตถุประสงค์เพื่อประชาสัมพันธ์บทบาทและภารกิจของกรมทางหลวงและสมาคมสโมสรกรมทางหลวง รวมทั้งเผยแพร่ผลงานทางวิชาการ และสาระน่ารู้อื่น ๆ