

1 ทศวรรษ กรมทางหลวงชนบท

เนื่องในโอกาสครบรอบ 10 ปี กรมทางหลวงชนบท
9 ตุลาคม 2545 - 9 ตุลาคม 2555

ISBN 978-616-7754-000

พิมพ์ครั้งที่ 1 ปี พ.ศ.2555

จำนวน 1,000 เล่ม

หนังสือเล่มนี้ผลิตจากกระดาษ *greenpaper* เป็นกระดาษที่พัฒนาขึ้นจากแนวคิดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติหมุนเวียนให้เกิดประโยชน์สูงสุด



การพัฒนาชนบทเป็นเรื่องใหญ่และสำคัญ เพราะประชาชนในชนบทเป็นประชาชนส่วนใหญ่ ต้องพัฒนาด้วยความบริสุทธิ์ใจ ใช้หลักเมตตาและหลักมนุษยธรรม งานจึงจะสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี งานพัฒนาชนบทเป็นงานที่สำคัญ เป็นงานที่ยาก เป็นงานที่จะต้องทำให้ได้ด้วยความสามารถ ด้วยความเฉลียวฉลาด คือทั้งเฉลียวและฉลาด ขอให้ทุกคนมีกำลังใจ กำลังกายที่จะปฏิบัติงาน เพื่อที่จะให้งานเร่งรัดพัฒนาเป็นส่วนรวมได้ก้าวหน้าและมั่นคงจริงๆ เพื่อให้บ้านเมืองของเราอยู่ได้

ความตอนหนึ่งของพระบรมราโชวาท พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ
ณ พระที่นั่งอัมพรสถาน

วันศุกร์ที่ 13 มิถุนายน พ.ศ.2512



กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
DEPARTMENT OF RURAL ROADS
ทางหลวงชนบท
ตร. 4006



เส้นทาง	สายนี้ที่พันฝ่า
สร้างคน	สร้างค่าให้สืบสาน
ถนน	เกื้อเอื้อก่อต่อสะพาน
สร้างไทย	ทุกถิ่นฐานงานของเรา
๑๐ ปี	มีบทเรียนอันเข้มข้น
ทางหลวง	รำลึกคนรุ่นก่อนเก่า
ชนบท	เบิกบุงร่วมแบ่งเบา
อนาคต	ฝากเผ่าจงก้าวไกล
สดใส	ทุกเส้นทางสร้างสรรค์
เครือข่าย	สายสัมพันธ์แห่งวันใหม่
ขยายผล	รุ่งเรืองประเทืองไทย
ทช.	รวมน้ำใจสามัคคี

จากวันเริ่มก่อตั้งกรมทางหลวงชนบท เมื่อ 9 ตุลาคม 2545 จนถึงปัจจุบัน ผ่านมารวม 10 ปี ถึงแม้จะผ่านเหตุการณ์สำคัญ ๆ มากมายทั้งที่กระทบกับขวัญและกำลังใจจากการที่ต้องถูกยุบเลิกกรมจนสามารถแก้ไข พ.ร.บ.ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 ให้คงกรมทางหลวงชนบทสำเร็จอย่างสมบูรณ์ แต่เจตนารมณ์ร่วมของชาวทางหลวงชนบทในการที่จะพัฒนาและเพิ่มคุณค่าโครงข่ายทางและสะพานให้เชื่อมโยงทั่วไทยในทุกพื้นที่ เชื่อมใจด้วยคุณภาพของผลงานและการมีส่วนร่วม เพื่อเสริมสร้างโอกาสและประโยชน์สุขให้กับประชาชนยังคงแน่นแฟ้น มั่นคง

ตลอดช่วงอายุกรมทางหลวงชนบท ด้วยวิสัยทัศน์ ความทุ่มเท ความรัก และความสามัคคี ตั้งแต่ระดับผู้บริหารและปฏิบัติงานทุกระดับ นับจากอดีตจนถึงปัจจุบันที่ได้วางรากฐานองค์กร หล่อหลอมกล่อมเกล่าวัฒนธรรมและค่านิยมเพื่อสร้างความตระหนกอย่างเอาจริงเอาจัง และต่อเนื่องในพันธกิจ ซ่อม - สร้าง - สอน ซึ่งพัฒนามาเป็นส่งเสริม อปท. ในปัจจุบันจนสามารถพัฒนางานบูรณะและบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงชนบท และงานก่อสร้างถนนและสะพานตามยุทธศาสตร์และนโยบายของรัฐบาลให้มีความเป็นมาตรฐานคงความเป็นเอกลักษณ์ทางหลวงชนบทที่โดดเด่น มีระบบการควบคุมและตรวจสอบอย่างเข้มข้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการโยงยึดภาคประชาชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการทั้งในกระบวนการการแสดงความคิดเห็นข้อเสนอแนะ การตรวจสอบโปร่งใสและร่วมกิจกรรมด้วยการเป็นอาสาสมัครทางหลวงชนบท (อส.ทช.) นับเป็นมิติใหม่ที่ได้รับการยอมรับจากทุกภาคส่วนอย่างกว้างขวาง สำหรับภารกิจในการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่ อปท. นั้น กรมทางหลวงชนบทได้รับความไว้วางใจทั้งในด้านการพัฒนาบุคลากร การจัดทำคู่มือและพัฒนามาตรฐาน การพัฒนาระบบบริหารงานซ่อมบำรุงและแผนแม่บททางหลวงท้องถิ่นรวมถึงการจัดทำแผนงบประมาณประจำปีในการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงท้องถิ่น โดยบุคลากรของกรมทางหลวงชนบทในพื้นที่ทุกภูมิภาคพร้อมเข้าไปเป็นพี่เลี้ยงสนับสนุน อปท. ทั่วประเทศ ให้เป็นไปตามเป้าประสงค์ของแผนการกระจายอำนาจฯ นอกจากนี้แม้ในสภาวะวิกฤติ เช่น เหตุการณ์สึนามิ ในปี 2547 อุทกภัยที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง และมหาอุทกภัย ในปี 2554 กรมทางหลวงชนบทก็ยังมีความยืดหยุ่นสามารถปรับตัวเข้าไปช่วยเหลือ ร่วมทุกข์ ร่วมสุข เคียงข้างประชาชน ในทุกสถานการณ์ ฉะนั้น ด้วยความเป็นปึกแผ่นและมีระบบงานที่ชัดเจน ตลอดจนคุณสมบัติในการปรับตัวขององค์กร ผมจึงมีความเชื่อมั่นว่าเราจะสามารถเดินหน้าสร้างผลงานได้อย่างต่อเนื่องภายใต้พลวัตการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจและสังคม พร้อมทั้งรู้สึกภูมิใจและเป็นเกียรติเป็นอย่างสูงที่ได้มีโอกาสเคียงบ่า เคียงไหล่ เป็นส่วนหนึ่งในการสร้างชื่อเสียง เกียรติภูมิ ในความเป็นกรมทางหลวงชนบทจนถึงทุกวันนี้

“1 ทศวรรษ ทช.” ได้ให้ทั้งชีวิต ประสบการณ์ และสร้างความแข็งแกร่งแก่กรมทางหลวงชนบทพอกพูนเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ ผมต้องขอขอบคุณผู้บริหารและชาวทางหลวงชนบททุกท่านตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันที่ได้ผนึกกำลังสร้างผลงานที่เป็นคุณประโยชน์ต่อสังคมและประเทศชาติ ได้อย่างน่าชื่นชมและเป็นแบบอย่างที่ดีงาม และบัดนี้กรมทางหลวงชนบทพร้อมแล้วที่จะก้าวสู่ทศวรรษใหม่อีกอย่างมั่นคง

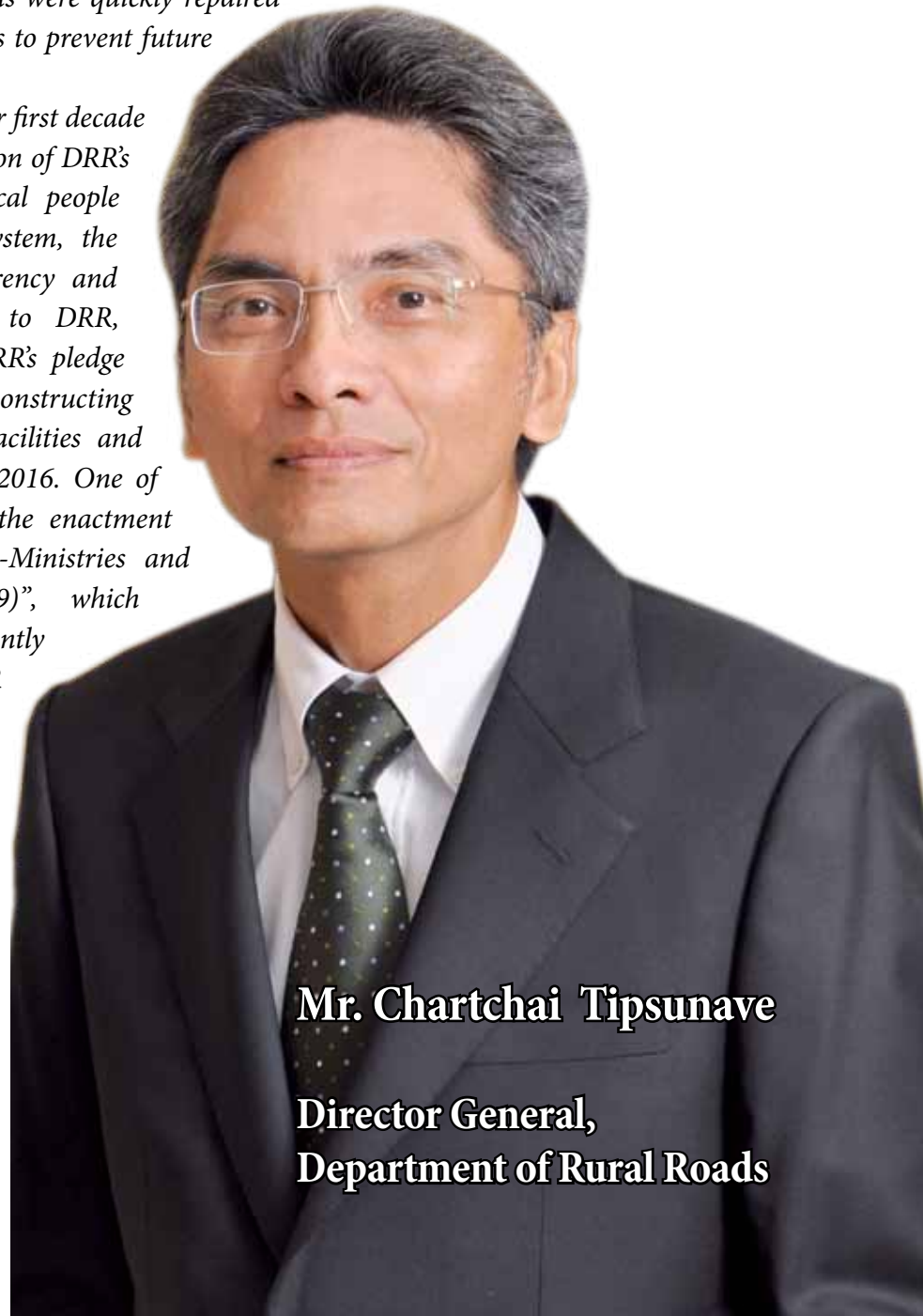
ชาติชาย ทิพย์สุนาวี
อธิบดีกรมทางหลวงชนบท

The ninth of October this year is the 10th Anniversary of Department of Rural Roads and also an appropriate moment for all of us to look back and commemorate the contribution our colleagues both past and present have made throughout this crucial period. Included in our accomplishments are constructing more than 20,000 kilometers of the road, constructing more than 600 “Chumchon Bridges” or community bridges with the total length of more than 76,000 meters, constructing two bridges crossing Chao Phraya River, naming Rama IV Bridge and Bhumibol I and Bhumibol II Bridges, maintaining the 3,271 routes of the current “Rural Road Network” with the total length of 47,916 kilometers and finally mentoring the local government organizations by organizing more than 900 relevant courses training more than 70,000 staffs of the local government organizations and initiating a management system for the maintenance of local roads and standard handbooks.

Our first decade was undoubtedly an eventful one, not only marked with many memorable moments we were proud to be a part of but also several crises we played important roles helping in. During the crisis of 2004 Indian Ocean earthquake and tsunami, DRR was one of the main government agencies instrumental in assisting the victims and strengthening the affected areas in the southern part of Thailand. Then again in 2011, triggered by the landfall of the tropical storm “Nock-ten”, when the Great Flood took more than 800 lives and also caused unprecedentedly innumerable financial damage to personal properties and public infrastructure, we tirelessly assisted communities in preventing the flood from consuming several cities and evacuating the victims out off the affected areas. The affected DRR roads were quickly repaired and now we are constructing several dikes to prevent future similar disaster from hitting communities.

In addition, the highlights from our first decade also include but not limited to the initiation of DRR’s Volunteers Program that allows for local people to be a part of DRR’s maintenance system, the three-way MOU that provides transparency and understanding in all work processes to DRR, contractor and local people and the DRR’s pledge to participate in “the Royal Project” in constructing more than 70 routes to the research facilities and development centers between 2012 and 2016. One of the milestones of the department was the enactment of “the Act Amending Ministries, Sub-Ministries and Departments Act, B.E. 2552 (2009)”, which dissolved “Clause 54” of the act, subsequently annulling the scheduled dissolution of DRR and we are no longer a transitional department. This historic victory belongs to all of us.

Finally, I would also like to thank all of us for always being there and doing our best throughout my tenure as Director General. The past decade gave us priceless experience and strength to prepare us for the new decade to come. I am certain that we, DRR, are ready to tackle and overcome any challenges may be put before us.



Mr. Chartchai Tipsunave

**Director General,
Department of Rural Roads**



คำนำ

หนึ่งทศวรรษที่กรมทางหลวงชนบทได้ทำหน้าที่ดูแลรับใช้ประชาชนทั่วประเทศ นับแต่เริ่มก่อตั้งในปี พุทธศักราช 2545 มาจนถึงบัดนี้ แม้จะเป็นช่วงเวลาที่ไม่ยาวนานนัก แต่ก็เข้มข้นด้วยบทเรียน ปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่ต้องฟันฝ่า เสมือนเป็นการทดสอบศักยภาพและความแข็งแกร่งของอีกหนึ่งหน่วยงานราชการที่ได้ชื่อว่าเข้าถึงประชาชนมากที่สุดในประเทศไทย

ในระยะแรกเริ่ม ผู้บริหารของกรมได้ช่วยกันต่อสู้หุ่มเห้ให้กรมทางหลวงชนบท พัฒนา เติบโตเข้มแข็งขึ้นตามลำดับ แม้ถูกกำกับตามกฎหมายให้ยุบเลิกภายใน 5 ปี ซึ่งต่อมาได้รับการต่ออายุเป็น 10 ปี แต่ด้วยความรู้ ความสามารถ และความตั้งใจของคนทางหลวงชนบท สร้างงานให้เกิดประโยชน์สุขในทุกหัวระแหง จนเป็นที่ยอมรับอย่างกว้างขวาง จึงได้รับความไว้วางใจแก้ไขกฎหมาย มิต้องยุบเลิกกรมทางหลวงชนบท

ตลอดเวลาที่ต้องเผชิญกับปัญหาและข้อจำกัดอันเกิดจากระบบโครงสร้างหน่วยงานราชการ กรมทางหลวงชนบทยังสามารถรวมพลังสามัคคี ใช้วิชาความรู้ บวกประสบการณ์และความจริงใจ สร้างผลงานใหม่ๆ เป็นที่ประทับใจในทุกแห่งทั่วประเทศ ภายใต้การนำของอธิบดี รองอธิบดี และวิศวกรใหญ่ ซึ่งต่างก็ได้ใช้ความรู้ความสามารถ ทั้งเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ๆ มาปรับใช้ นำพากรมทางหลวงชนบทให้เติบโตก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว เพื่อให้ผลงานมีมาตรฐานเกิดประโยชน์ต่อประชาชนอย่างแท้จริง ทั้งได้สร้างเสริมวัฒนธรรมองค์กรให้มีความสามัคคี ซื่อสัตย์ โปร่งใส นำความภาคภูมิใจมาสู่ชาวทางหลวงชนบททุกคน

ในวาระครบหนึ่งทศวรรษแห่งการสถาปนา กรมทางหลวงชนบท ผู้บริหาร ข้าราชการ พนักงานและลูกจ้าง ในทุกระดับ ขอขอบพระคุณผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนที่ได้กรุณา สนับสนุนให้มีการก่อตั้งกรมทางหลวงชนบท สังกัดกระทรวงคมนาคม ทำให้กรมได้มีโอกาสทำงานในวิชาชีพที่มีความถนัด รับผิดชอบประชาชนตลอดไป และขอขอบคุณสำหรับความร่วมมือไมตรีจิตมิตรภาพ และกำลังใจ ที่ช่วยสร้างความสุขในการแบกรับภารกิจอันสำคัญเพื่อความเจริญก้าวหน้าของประเทศไทยเสมอมา

เพื่อรวบรวมผลงานสำคัญ ทบทวนบทเรียนที่ผ่านมา และฝากเป็นข้อคิด แนวทางในการปฏิบัติงานต่อไปในอนาคต กรมทางหลวงชนบท จึงได้จัดทำหนังสือเล่มนี้ขึ้น โดยได้บันทึกถ่ายทอดแนวทางการบริหารของอธิบดีและผู้บริหารแต่ละท่าน รวมทั้งข้อคิดที่น่าจะนำมาปรับใช้ในปัจจุบันและอนาคตที่จะก้าวหน้าต่อไป ทั้งนี้ เพื่อแสดงให้เห็นให้สาธารณชนได้รับทราบผลของการปฏิบัติภารกิจตามกฎหมาย และภารกิจพิเศษอื่นๆ อีกด้วย คณะผู้จัดทำ หวังเป็นอย่างยิ่งว่า หนังสือเล่มนี้จะเป็นคู่มือไขเบื้องหลังความสำเร็จขององค์กร และเป็นแหล่งข้อมูลพื้นฐานสำหรับการกำหนดทิศทางการสร้างผลงานอย่างต่อเนื่องสืบไป



PREFACE

On the special occasion of the 10th establishment anniversary since of DRR 2002, Executives strived over the abolishment until could endure the organization through working hard to prove importance of DRR.

On the occasion, DRR has appointed executives, civil servants, official staffs, and employees in all levels and would like to express many thanks to all related sectors in for supporting DRR, Transport Ministry, to serve people forever.

Department of Rural Roads has created outcomes all over Thailand through knowledge, experiences and sincerity for 10 years. Everyday gives us the prestige for being a member of DRR.

In the decade under the management of five director generals and deputy director generals, DRR has moved forward regularly and created organization culture of harmony, integrity in working to make standard outcomes and benefits to people.

To commemorate on the special occasion, DRR collects thoughts, ways of working from executives that may be useful to adapt and present plus distinguished outcomes of one decade to display all performances to the public.

สารบัญ

Content

ทำเนียบผู้บริหาร	14
Excutive directory	14
วิสัยทัศน์ พันธกิจ	24
Vision and Missions	24
ประวัติกรม	15
History of DRR	46
ถอดสูท CEO	52
Revealing CEO	67
เสียงของประชาชน	130
Voices of people	146
เปิดใจชาวทางหลวงชนบท	148
DRR's Oustanding members	168
ผลงานแห่งความภูมิใจ	170
Outcomes of Prestige	170
คนดีศรีทช.	202
DRR's role model	202
ศูนย์รวมจิตใจ	210
DRR's Soul	216
เชื่อมโยงทั่วไทย เชื่อมใจคนทั้งชาติ	218
Connect the country , Conjoin the people	218

40



81



184

213



ทำเนียบผู้บริหาร

Executive directory





อธิบดีกรมทางหลวงชนบท อดีต ถึง ปัจจุบัน



นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์

ดำรงตำแหน่ง

8 พฤศจิกายน 2545

ถึง 28 พฤศจิกายน 2549



นายระพีพันธ์ จารุดุล

ดำรงตำแหน่ง

29 พฤศจิกายน 2549

ถึง 10 เมษายน 2551



นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม

ดำรงตำแหน่ง

11 เมษายน 2551

ถึง 30 กันยายน 2551

อธิบดีกรมทางหลวงชนบท อดีต ถึง ปัจจุบัน

นายวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์

ดำรงตำแหน่ง

31 ตุลาคม 2551

ถึง 30 กันยายน 2554



นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี

ดำรงตำแหน่ง

21 ตุลาคม 2554

ถึง ปัจจุบัน



รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท อดีต ถึง ปัจจุบัน



นายอุทัย ธีรจิต

ดำรงตำแหน่ง

20 พฤศจิกายน 2545

ถึง 16 พฤศจิกายน 2546



นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม

ดำรงตำแหน่ง

20 พฤศจิกายน 2545

ถึง 14 มกราคม 2550



นายไมตรี ศรีนราวัฒน์

ดำรงตำแหน่ง

21 มีนาคม 2546

ถึง 30 กันยายน 2548

รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท อดีต ถึง ปัจจุบัน

นายวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์

ดำรงตำแหน่ง

27 มกราคม 2547

ถึง 30 ตุลาคม 2551



นายอาทร เทียนตระกูล

ดำรงตำแหน่ง

31 ตุลาคม 2548

ถึง 30 กันยายน 2554



นายพงษ์เดช หวังสิทธิเดช

ดำรงตำแหน่ง

8 มีนาคม 2550

ถึง 30 กันยายน 2553



รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท อดีต ถึง ปัจจุบัน



นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี

ดำรงตำแหน่ง

19 มกราคม 2552

ถึง 30 กันยายน 2554



นายกฤษเทพ ลิ้มลี

ดำรงตำแหน่ง

26 พฤศจิกายน 2553

ถึง ปัจจุบัน

รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท อดีต ถึง ปัจจุบัน

นายดรุณ แสงฉาย

ดำรงตำแหน่ง

1 มีนาคม 2555

ถึง ปัจจุบัน



นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวาทิน

ดำรงตำแหน่ง

1 มีนาคม 2555

ถึง ปัจจุบัน



วิศวกรใหญ่กรมทางหลวงชนบท อดีต ถึง ปัจจุบัน



นายสามารถ ยลภักดิ์

ดำรงตำแหน่ง

20 พฤศจิกายน 2545

ถึง 4 มีนาคม 2546



นายธงชัย เตชะเสน

ดำรงตำแหน่ง

29 สิงหาคม 2546

ถึง 30 กันยายน 2551

วิศวกรใหญ่กรมทางหลวงชนบท อดีต ถึง ปัจจุบัน

นายเทียม เจนงามกุล

ดำรงตำแหน่ง

4 ธันวาคม 2551

ถึง 30 กันยายน 2554



นายสุรพล ศรีเสาวชาติ

ดำรงตำแหน่ง

31 สิงหาคม 2554

ถึง ปัจจุบัน





ถนนท่องเที่ยว น้ำตกป่าหวาย จ.ตาก

วิสัยทัศน์ (Vision)

พัฒนา เพิ่มคุณค่า เติมต่อโครงข่ายทางให้สมบูรณ์ อย่างพอเพียงและยั่งยืน เพื่อประโยชน์สุขของประชาชน

Perfect the national road networks on a sustainable basis for the happiness and welfare of the people.

พันธกิจ (Mission)

พัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบท เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง การท่องเที่ยว การพัฒนาชายแดน การพัฒนาเมือง อย่างบูรณาการและยั่งยืน แก้ไขปัญหาจราจรโดยสร้างทางต่อเชื่อม (Missing Link) ทางเลี่ยง (Bypass) และทางลัด (Shortcut) รวมทั้งเป็นพี่เลี้ยง(Mentor) การพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตลอดจนพัฒนาองค์กรตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทย

To develop and improve the rural road standard for supporting transportation, tourism, border land development as well as integrated and sustainable city development.

To relieve the traffic problems by connecting the missing links, constructing by pass roads and shortcuts.

To act as a mentor for local government in developing local roads and organization correlatively to the Thai bureaucratic advancement strategy.

ประวัติศาสตร์ทางหลวงชนบท

History of DRR

ปฏิรูปรวมช่างไว้	ราชการ
ปี่ห้าถึงกาล	ก่อตั้ง
โยธาร่วม รพช.สาน	งานต่อ สืบนา
“ทางหลวงชนบท” กฎรั้ง	สั่งห้ามห้าปี
ต้องยุบกรมส่งให้	ใจหาย
เหน็ดเหนื่อยแค่เพียงกาย	บ่แพ้
สรรค์สร้างต่อสืบสาย	งานช่าง
ผลสู่ประชาแท้	ก่อเกื้อสุขนาน
ขอดำรงต่อสู่	เจ็ดปี
ทุกฝ่ายความเห็นมี	ร่วมพ้อง
กฎหมายใหม่เป็นศรี	ผลสู่ กรมเส
คงเนิ่นนานไปต้อง	ต่ำต้อยหายไป
กลมเกลียวเป็นหนึ่งในแท้	ทช.
สานต่อเพื่อเพียงพอ	ร่วมสร้าง
ทุกถิ่นที่หวังขอ	ชนอยู่ สุขนา
ดีกว่าเดิมท่อนร้าง	แน่แท้ชีวี
ถนน สะพานผ่านสร้าง	ชนบท
อีกซ่อมมาดหมายหมด	เสี่ยงไร้
เดินทางอย่างไวจรด	ปลอดภัย รภัยเส
ท้องถิ่นสอนหลักให้	เก่งแท้วิชา
ทศวรรษก่อตั้ง	บรรจบ
มีเสียงปัญหาพบ	ผ่านแก้
พลังร่วมใจสบ	กายก่อ แรงแล
มุ่งมั่นหมาย ทช. แล้	ก่อก้าวเกรียงไกร
ด้วยหัวใจไม่แพ้	แปรผัน
สัตย์ ซื่อ ถือขยัน	มั่นไว้
ประโยชน์เนื่องอนันต์	ชนใช้ สุขนา
จึงตั้งหวังจิตไซรั	เปี่ยมล้น คนทำทาง

นิเวศน์ แก้วหล้า ร้อยกรอง







แรกเริ่มที่ย้ายมารวมกันที่บ้านเลขที่ 9

เส้นทางสู่กรมทางหลวงชนบท

“ทางหลวงชนบท เชื่อมโยงทั่วไทย เชื่อมใจคนทั้งชาติ” คือหัวใจสำคัญในการทำงานของลูกพระวิษณุ ชาวทางหลวงชนบททุกคนจะได้รับการปลูกฝังจากรุ่นพี่ให้ตระหนักในการสร้างทางและสะพานในทุกๆ รุ่น จะต้องเชื่อมความรักและความสุขสู่ท้องถิ่น เชื่อมความสะดวกและปลอดภัยให้กับพี่น้องประชาชนในทั่วทุกภูมิภาค การปลูกฝังวัฒนธรรมองค์กรของกรมทางหลวงชนบทได้สืบต่อกันมารุ่นต่อรุ่นจวบจนกระทั่งปัจจุบัน และหากพลิกหน้าประวัติศาสตร์ก่อนที่ชื่อกรมทางหลวงชนบทได้ถูกบันทึกลงโครงสร้างหน่วยราชการไทย กรมทางหลวงชนบทต้องต่อสู้ฝ่าฟันอุปสรรคนานัปการ โดยเฉพาะการแก้ไขต้อง **ยุบเลิกกรมทางหลวงชนบทภายใน 5 ปี** ตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 (ตามบทเฉพาะกาล มาตรา 54)

การมุ่งมั่นสร้างทาง จึงเดินหน้าพิสูจน์ภารกิจที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศให้เป็นที่ประจักษ์อย่างเป็นรูปธรรม ตลอดจนพิสูจน์ภารกิจของกรมทางหลวงชนบทมีความชัดเจน มิได้ซ้ำซ้อนกับภารกิจหรือขัดต่อกฎหมายการกระจายอำนาจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ด้วยปณิธานที่หลอมรวมชาวทางหลวงชนบทที่จะมุ่งไปข้างหน้า พัฒนาเพื่อประชาชน

บทพิสูจน์แต่ละยุคมีเหตุการณ์สำคัญเกิดขึ้นกับกรมทางหลวงชนบทมากมาย ในแต่ละเหตุการณ์จะสะท้อนให้เห็นถึงความตั้งใจของข้าราชการและบุคลากรในทุกๆ ระดับชั้น ที่มีความมุ่งมั่นในการปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับ

มอบหมาย เพื่อให้ประสบความสำเร็จตามนโยบายและยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ และที่สำคัญที่สุดในแต่ละยุคแต่ละสมัยจะมีความเปลี่ยนแปลงของบ้านเมือง เป็นตัวแปรสำคัญที่จะหลอมรวมพลังชาวทางหลวงชนบทให้แผ้วถางเส้นทางไปพร้อมๆกัน ซึ่งแต่ละเหตุการณ์นั้นทรงคุณค่าต่อการจดจำของลูกพระวิษณุและเป็นประวัติศาสตร์ที่ชาวทางหลวงชนบท จะต้องเรียนรู้นับตั้งแต่ก้าวแรกของจุดเริ่มต้น เพราะภาพในอดีตจะประกอบด้วยคุณค่าของคนสร้างทางที่สรรสร้างทางชนบทจนเป็นที่ยอมรับทั้งภาครัฐ การเมือง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชน การเรียนรู้ประวัติศาสตร์เหมือนดั่งการลงรักหยั่งลึกของรากแก้ว ที่จะทำให้กรมทางหลวงชนบทก้าวสู่นาคตอย่างมั่นคงและพวกเราจะผ่านพายุลมฝนไปได้ด้วยดี

การต่อสู้เพื่อเริ่มต้น

กรมทางหลวงชนบท เกิดจากการปฏิรูประบบราชการ ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 โดยรัฐบาลพันตำรวจโททักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี ต้องการให้ยุบรวมหน่วยงานด้านก่อสร้างทาง และสะพานมาอยู่ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการปฏิบัติหน้าที่และลดปัญหาการดำเนินงานซ้ำซ้อนของหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งขณะนั้นหน่วยงานหลักที่มีบทบาทในงานดังกล่าวมีทั้งหมด 3 หน่วยงาน คือ กรมโยธาธิการ (ยธ.) กรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท (รพช.) ทั้ง 2 หน่วยงานอยู่ภายใต้สังกัดกระทรวงมหาดไทย และกรมทางหลวง(ทล.)อยู่ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม นั่นคือทั้งกรมโยธาธิการและกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบทจะต้องถูกโอนย้ายภารกิจไปอยู่ที่กรมทางหลวง ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม

เริ่มแรกคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน(กพ.)เป็นเลขานุการเรื่องการปฏิรูประบบราชการและดูในเรื่องโครงสร้างของหน่วยงาน โดยเบื้องต้นได้มีการนำเสนอไว้ 2 ทางเลือก คือ ทางเลือกแรกจัดโครงสร้างใหม่แบ่งออกเป็น 3 กรม คือ กรมออกแบบ กรมก่อสร้าง กรมบำรุงรักษา ส่วนทางเลือกที่ 2

ถนนทางหลวงชนบทสาย ชร.4029 มุ่งสูงบนยอดดอย
มุ่งหน้าสู่ผาตั้ง ช่วงภูชี้ฟ้า - บ้านผาตั้ง ต.ปอ อ.เวียงแก่น จ.เชียงราย



แบ่งโครงสร้างออกเป็น 2 กรม ได้แก่ กรมก่อสร้างทางหลวง มีหน้าที่ก่อสร้างทางและสะพานและกรมกำหนดมาตรฐาน มีหน้าที่กำหนดมาตรฐานงานทางและให้การช่วยเหลือทางวิชาการแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งก่อนหน้านั้นได้มีการถ่ายโอนภารกิจด้านงานทางและสะพานบางส่วนให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไปบ้างแล้ว แต่เสียงส่วนใหญ่ของคณะกรรมการไม่เห็นด้วย โดยตั้งข้อสังเกตว่าการตั้งกรมโดยแบ่งตามลักษณะที่กล่าวมาอาจจะเกิดความเหลื่อมล้ำ และไม่เป็นธรรมระหว่างหน่วยงาน เพราะหน่วยงานที่กำหนดมาตรฐานอาจจะดูภารกิจด้อยกว่า จึงมีการเสนอแนวทางใหม่โดยให้ยึดประเภทของทางหลวง ได้แก่ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท ทางหลวงเทศบาล ทางหลวงสุขาภิบาล และทางหลวงสัมปทาน สามารถแบ่งโครงสร้างได้เป็น 2 กรม ได้แก่ กรมทางหลวงแผ่นดิน มีหน้าที่กำกับดูแลก่อสร้างบำรุงรักษาถนนสายหลัก คือทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน และกรมทางหลวงชนบท มีหน้าที่กำกับดูแลการก่อสร้างบำรุงรักษาถนนสายรองและให้ความช่วยเหลือทางวิชาการให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

เมื่อได้ข้อยุติเรื่องโครงสร้างก็เข้าสู่กระบวนการปฏิรูประบบราชการ นั่นก็คือต้องเสนอร่างกฎหมาย ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ.... เข้าสู่สภาผู้แทนราษฎร วาระที่ ๑ ที่ประชุมได้ลงมติรับหลักการตามที่รัฐบาลเสนอ พร้อมตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวโดยมีนายพงษ์เทพ เทพกาญจนา เป็นประธานที่ประชุมคณะกรรมการลงมติเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวโดย ไม่มีการแก้ไขในโครงสร้างของกระทรวงคมนาคม แต่เมื่อมีผู้ไม่เห็นด้วยสู่การพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่ 2 และ 3 เสียงของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (สส.) ทั้งที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วย **โดยอ้างเหตุผลว่าจะเป็นการขัดต่อกฎหมายการกระจายอำนาจ**



ทางหลวงชนบทสาย นย.2011 “ถนนสุพรรณนิการ์” ถนนสาย ๑1 และ ๑9 พังเมืองรวมเมือง นครนายก จ.นครนายก เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร

ให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สู้ดท้ายคณะกรรมการจึงยอมให้มีการปรับแก้โดยยอมตัดกรมทางหลวงชนบทออก และให้ภารกิจด้านงานทางและสะพานของกรมโยธาธิการ และ กรมการเร่ร็ดพัฒนาชนบท ยุบรวมเป็นภารกิจส่วนหนึ่งของกรมทางหลวง



สะพานข้ามน้ำตะโก-ปากน้ำหลังสวนจ.ชุมพร



สะพานข้ามแยก กม.ที่ 6+900 ของถนนสาย ค ดั้งเมืองรวมเมืองราชบุรี จ.ราชบุรี ช่วยแก้ไขปัญหาวาจจร

เมื่อขบวนการปฏิรูประบบราชการเดินทางเข้าสู่ขั้นวุฒิสภา การประชุมในวาระที่ 1 ของวุฒิสภาร่างพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ... จึงไม่มีกรมทางหลวงชนบทอยู่ในร่างดังกล่าว วุฒิสภาได้รับหลักการและตั้งคณะกรรมการวิสามัญกิจการวุฒิสภา นายไสว พรหมณี เป็นประธานเพื่อพิจารณาร่างกฎหมายดังกล่าวในการประชุมคณะกรรมการได้มีการหยิบประเด็นการตัดกรมทางหลวงชนบทออกมารื้อ โดยที่ประชุมมีความคิดเห็นเป็น 2 ฝ่ายโดยฝ่ายที่ไม่เห็นด้วยให้เหตุผลเดียวกับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร เรื่องขัดต่อกฎหมายการกระจายอำนาจสู่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ส่วนฝ่ายที่เห็นด้วยเห็นว่ากรมทางหลวงชนบทมีภารกิจรับโอนจากกรมโยธาธิการและกรมการเร่ร็ดพัฒนาชนบท ที่จะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จประกอบกับถ้ายุบรวมกับกรมทางหลวงจะทำให้ขนาดของกรมทางหลวงใหญ่เกินไปและอู้ยอ้าย

แต่ถ้าตั้งเป็นกรมถาวรเกรงว่าจะขัดต่อมติของสภาผู้แทนราษฎรและถ้ายุบไปเลยอาจจะส่งผลต่อการบริหารงานในพื้นที่ชนบท สู้ดท้ายคณะกรรมการเสียงข้างมากให้บรรจุกรมทางหลวงชนบทกลับเข้าไปในร่างกฎหมายเหมือนเดิม แต่เมื่อถึงคราวการเสนอเข้าสู่ที่ประชุมวุฒิสภาในวาระ 2 และ 3 แล้ว คณะกรรมการเสียงข้างน้อยได้โน้มน้าววุฒิสภา ให้ตัดกรมทางหลวงชนบทออกและเริ่มมีวุฒิสภาเห็นด้วยมากขึ้น จึงมีการเจรจาโดยตกลงร่วมกันที่จะหาทางออกและเป็นที่มาของบทเฉพาะกาล มาตรา 54 แห่งพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ.2545 คือ ให้กรมทางหลวงชนบทยุบเลิกภายใน 5 ปี นับแต่วันที่ประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว เพื่อให้กรมทางหลวงชนบทพิสูจน์ว่าภารกิจมีความสำคัญต่อระบบราชการหรือไม่

หลังการลงมติของวุฒิสภาทำให้เกิดความระส่ำระสายอีก เพราะผู้ที่แสดงความประสงค์ต้องการมาอยู่กรมทางหลวงชนบทบางส่วนขอถอนตัวกลับเพราะเกิดความไม่แน่ใจในความมั่นคงเกรงว่าเมื่อยุบกรมแล้วจะต้องแตกกระจัดกระจายกันอีกครั้ง สู้ดท้ายผู้แสดงความจำนงมาอยู่กรมทางหลวงชนบทเหลือไม่ถึง 2,000 คน จากที่เคยแสดงความจำนงกว่า 2,500 คน ในขณะนั้นมีนายสุรัชย์ ธารสิทธิ์พงษ์ ซึ่งเป็นรองอธิบดีกรมโยธาธิการและนายอุทัย ธีรจิต ซึ่งเป็นรองอธิบดีกรมการเร่ร็ดพัฒนาชนบท เป็นผู้นำจากทั้งสองกรม และได้ร่วมกันจัดทำโครงสร้างของกรมควบคู่ไปด้วยเพื่อมิให้ล่าช้า ซึ่งกรมทางหลวงชนบทจัดโครงสร้างได้รวดเร็วกว่าทุกกรมที่ตั้งใหม่

ในขณะนั้น และในการจัดสรรตำแหน่งต่างๆ มีการส่งตัวแทนจากทั้งสองกรมฝ่ายละ 10 คน มาเกลี้ยกันดีพอดี ลงตัว โดยทั้งสองฝ่ายพอใจพร้อมเริ่มทำงานได้ทันทีในทุกพื้นที่ทั่วประเทศ

เดินหน้าสู่ความเป็นไท

หลังจากนั้นนายสุรชัย ชารสิทธิ์พงษ์ ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมทางหลวงชนบท คนแรก อธิบดีกรมทางหลวงชนบทเร่งสร้างขวัญและกำลังใจบุคลากรของกรมให้กลับคืนมา โดยการอธิบายให้ทุกคนเข้าใจถึงบทบาทหน้าที่ของกรมทางหลวงชนบท นั่นคือ การช่วยเหลือประชาชน การพัฒนาประเทศ ทุกคนต้องตั้งใจทำงาน และสิ่งสำคัญที่สุด คือ ต้องสร้างผลงานให้สังคมได้รับรู้และเห็นว่ากรมทางหลวงชนบท เป็นหน่วยงานที่สำคัญและมีภารกิจที่มีความจำเป็นต่อการพัฒนาประเทศ

ในปี 2546 คณะกรรมการวิสามัญเพื่อติดตามและประเมินผลการปฏิรูประบบราชการ วุฒิสภาได้แต่งตั้ง



สะพานวังหิน-ประดง อ.เมือง จ.ตาก



ทางหลวงชนบทสาย ตร.4006

อ.บ้านแหลมงอบ จ.ตราด

คณะอนุกรรมการเพื่อศึกษาวิเคราะห์ เรื่องการยุบเลิกกรมทางหลวงชนบท การศึกษาพบว่ากรมทางหลวงชนบท มีภารกิจใหญ่ 3 ด้านคือ

1.ภารกิจที่ได้รับถ่ายโอนจากกรมโยธาธิการและกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบทยังมีความจำเป็นจะต้องสานต่อ และดำเนินการต่อให้แล้วเสร็จ

2.ภารกิจการสนับสนุนการถ่ายโอนให้กับท้องถิ่น ตามพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้กำหนดให้ภารกิจส่วนหนึ่งกรมโยธาธิการและกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท เป็นภารกิจต้องถ่ายโอนให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

3.ภารกิจที่จะต้องถ่ายโอนให้กับท้องถิ่น ซึ่งเป็นภารกิจบางส่วนของกรมโยธาธิการและกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบทที่ถูกกำหนดให้ถ่ายโอนแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งเมื่อมีการจัดตั้งกรมทางหลวงชนบทขึ้นแล้ว กรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการถ่ายโอนภารกิจ ซึ่งรวมทั้งบุคลากร และเครื่องจักรเครื่องมือที่เกี่ยวข้อง

ให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หากยุบกรมไป
ภารกิจที่ไม่ต้องถ่ายโอนจะไม่มีหน่วยงานใดมาดำเนินการ
การจะส่งผลเสียหายต่อประเทศ และประชาชนโดย
ส่วนรวมอย่างรุนแรง

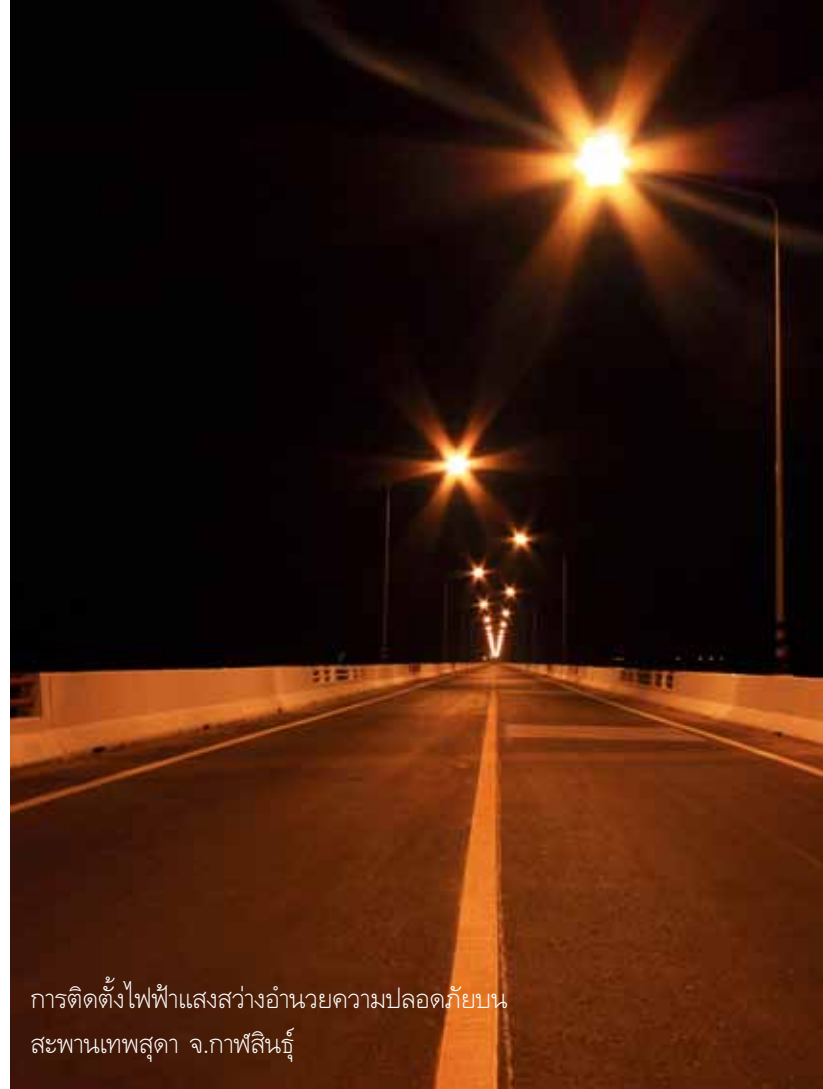
ผลสรุป คณะอนุกรรมการจึงเห็นว่าควรคง
กรมทางหลวงชนบทไว้

ในปี 2549 อธิบดีสุรัชย์ เห็นว่าใกล้ปีที่จะยุบกรม
ทางหลวงชนบทแล้ว (ต้องยุบปี 2550) จึงได้หารือกับแกน
นำรัฐบาลเพื่อจะขอแก้ไขกฎหมาย ซึ่งได้รับการตอบ
รับจากฝ่ายการเมือง กรมทางหลวงชนบทจึงได้เสนอ
เรื่องไปยังกระทรวงคมนาคมและได้มีการแต่งตั้งคณะ
กรรมการขึ้น เพื่อศึกษาและเตรียมข้อมูลในการร่าง
กฎหมาย โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน
โดยคณะกรรมการของกระทรวงเห็นด้วยที่จะมีการ
แก้ไขกฎหมายให้ยกเลิกการยุบกรมทางหลวงชนบท

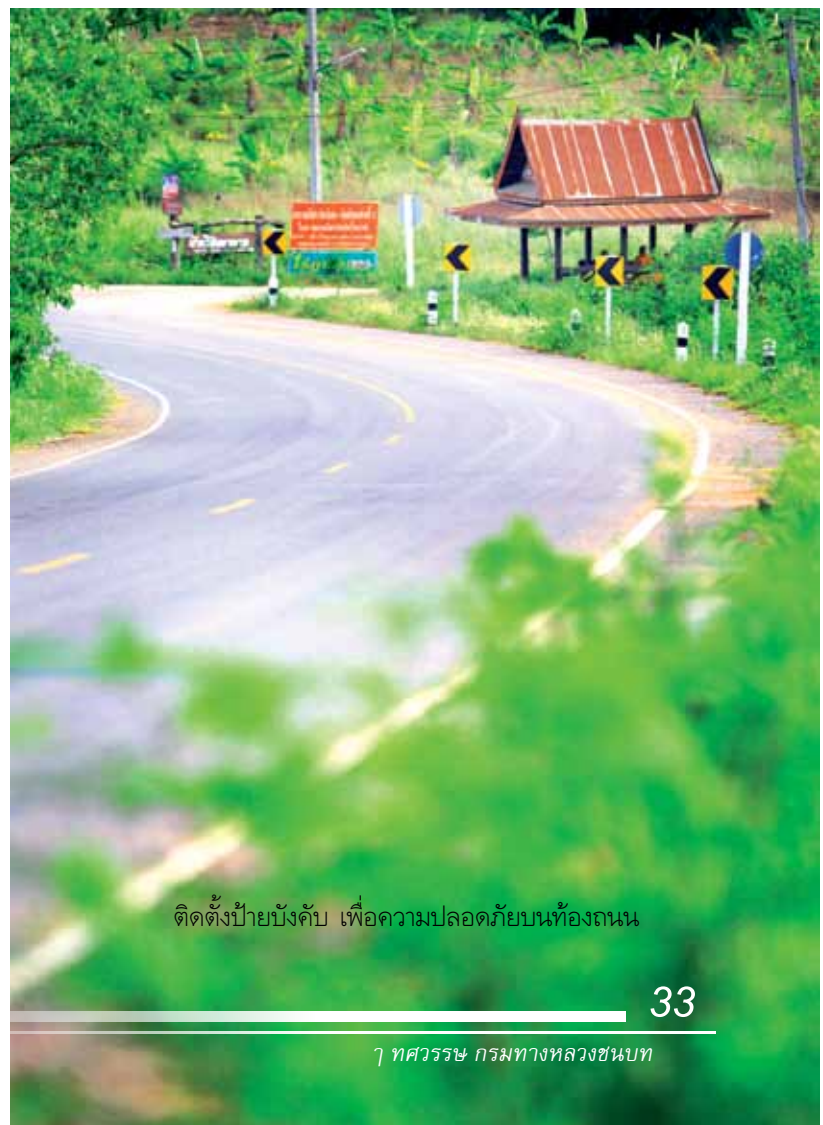
ขณะนั้นเหตุการณ์บ้านเมืองได้เกิดการ
เปลี่ยนแปลงอีกครั้ง กระบวนการจึงต้องหยุดไปหลัง
จากรัฐบาล คณะมนตรีความมั่นคงแห่งชาติ (คมช.)
เข้ามาบริหารประเทศ ได้มีคำสั่งแต่งตั้ง

**นายระพีพันธ์ จารุดล เป็นอธิบดีกรมทางหลวงชนบท
คนที่ 2** เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2549 แทนนาย
สุรัชย์ ธารสิทธิ์พงษ์ ซึ่งได้รับการแต่งตั้งเป็นรองปลัด
กระทรวงคมนาคมแทนและต่อมานายสุรัชย์ฯได้รับการ
แต่งตั้งเป็นประธานคณะกรรมการเพื่อพิจารณาการ
เตรียมยกเลิกบทเฉพาะกาล มาตรา 54 แห่งพระราช
บัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ.2545 ของ
กระทรวงคมนาคม

กรมทางหลวงชนบทเหลือเวลาอีกไม่มากนัก
อธิบดีระพีพันธ์ จึงได้ดำเนินการสานต่อกระบวนการ
ทันที โดยทำหนังสือรายงานเรื่องดังกล่าวต่อ
พลเรือเอก ธีระ ห้าวเจริญ รัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงคมนาคม เพื่อขอยกเลิกบทเฉพาะกาล
มาตรา 54 และในวันที่ 25 เมษายน 2550 รัฐมนตรี
ว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ลงนามในหนังสือ



การติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างอำนวยความสะดวกภัยบน
สะพานเทพสุดา จ.กาฬสินธุ์



ติดตั้งป้ายบังคับ เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน

ถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เสนอร่าง พรบ. ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่....) พ.ศ.... เพื่อยกเลิก บทเฉพาะกาล มาตรา 54

ในช่วงปี 2550 การเดินหน้าแก้ไขกฎหมายได้ดำเนินต่อโดยผ่านการพิจารณาของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง คือ คณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ คณะกรรมการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และคณะกรรมการกถำรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 1 โดยคณะกรรมการกถำรองฯ ได้ถามความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ สำนักนายกรัฐมนตรี กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน สำนักงานปรมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ ทุกหน่วยงานต่างมีความเห็นให้คงกรมทางหลวงชนบทไว้ โดยยกเลิกมาตรา 54 แห่งพระราชบัญญัติ ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ.2545 คณะกรรมการกถำรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 1 ได้ประชุมเพื่อพิจารณาความเห็นชอบของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องข้างต้น เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2550 จึงมีมติเห็นควรอนุมัติหลักการเสนอร่างพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่....) พ.ศ..... ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอมา

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกถำรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 1 เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2550 โดยให้เสนอร่างดังกล่าว ต่อมาสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) และสนช. ได้ประชุมเพื่อพิจารณา เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2550 ในขณะนั้น สนช. บางส่วนไม่เห็นด้วยเพราะยังเข้าใจว่าภารกิจของกรมทางหลวงชนบทซ้ำซ้อนกับภารกิจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยเฉพาะกฎหมาย มาตรา 54 มาจากสภาที่มาจากการเลือกตั้งจึงไม่ควรเปลี่ยนหลักการของกฎหมายสมควรให้รัฐสภาที่มาจากการเลือกตั้งมาเป็นผู้พิจารณาดังนั้นจึงมีมติให้แก้ไขข้อความในมาตรา 54 จากภายใน 5 ปี เป็น 10 ปี ประกาศในพระราชบัญญัติ ปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2550 ให้ไว้ ณ วันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ.2550

ถนนคอนกรีตไร้เหล็กเสริมได้ถูกนำมาใช้เป็นครั้งแรกของประเทศไทย โดยกรมทางหลวงชนบท





ถนนเคียงช้างธรรมชาติ
สู่ความต้องการขั้นพื้นฐานของชุมชน



พระราชบัญญัติ
ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๕)
พ.ศ. ๒๕๕๐



ให้ไว้ ณ วันที่ ๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๐
เป็นปีที่ ๖๒ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๕๐”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา ๕๔ แห่งพระราชบัญญัติ
ปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๕๔ ภายในสิบปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้โอนกิจการ
อำนาจหน้าที่ ทรัพย์สิน งบประมาณ หนี้ สิทธิ ภาระผูกพัน ข้าราชการ ลูกจ้าง และ
อัตรากำลังของกรมทางหลวงชนบท และบรรดาอำนาจหน้าที่ของผู้ดำรงตำแหน่งหรือผู้ซึ่ง
ปฏิบัติหน้าที่ในกรมทางหลวงชนบท ไปเป็นของกรมทางหลวง หรือผู้ดำรงตำแหน่งหรือผู้ซึ่ง
ปฏิบัติหน้าที่ในกรมทางหลวง หรือไปเป็นขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือผู้ดำรงตำแหน่ง
หรือผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ตามที่กำหนด
ในพระราชกฤษฎีกา ในพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวจะกำหนดให้การกำหนดรายละเอียด
บางกรณีเป็นไปตามมติของคณะรัฐมนตรีหรือประกาศของรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องก็ได้”

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

พลเอก 

นายกรัฐมนตรี

รวมพลังต่อสู้ ภูมิสถาปัตย์ ให้ชาวทางหลวงชนบท

บนเส้นทางของการต่อสู้อันยาวนาน ชาวทางหลวงชนบท มิได้ย่อท้อหรือหวาดหวั่นต่ออุปสรรคที่รออยู่ข้างหน้า ข้าราชการ พนักงานและลูกจ้างของกรมทางหลวงชนบทต่างมุ่งมั่นหลอมรวมพลังสร้างงานที่มีคุณภาพ ชูจุดเด่นในการเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านถนน และสะพาน และมีภารกิจในการดำเนินงานอย่างชัดเจน ทั้งนี้เพื่อพิสูจน์ให้การเมือง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนได้เห็นถึงความสำคัญและความชัดเจนในภารกิจผู้สร้างทางหลวงสายรองของประเทศ

ในปี พ.ศ.2551 ชาวทางหลวงชนบทได้พยายามอีกครั้งที่จะต่อสู้ยกเลิกมาตรา 54 แห่งพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ.2545 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2550 บัญญัติให้กรมทางหลวงชนบทต้องยุบเลิกภายใน 10 ปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ในช่วงเวลานั้นมีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลอีกครั้ง และกรมทางหลวงชนบทได้เกิดการเปลี่ยนแปลงภายในโดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติแต่งตั้งให้ **นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม เป็นอธิบดีกรมทางหลวงชนบทคนที่ 3** แทนนายระพีพันธ์ จารุตุล ซึ่งย้ายไปเป็นผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคมแทน เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2551

หลังจากเข้ารับตำแหน่ง นายสุพจน์ก็มีนโยบายที่จะดำเนินการขอยกเลิกบทเฉพาะกาล มาตรา 54 อย่างเร่งด่วน เพราะจากประสบการณ์ที่ผ่านมาในอดีตทำให้ทราบว่าต้องเร่งดำเนินการเพื่อสร้างความเข้าใจต่อทุกภาคส่วนให้เร็วที่สุดจึงมีการปรับแผนและวางกลยุทธ์ใหม่พร้อมตั้งคณะทำงานขึ้นหนึ่งชุด

นำโดยนายวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์ ซึ่งเป็นรองอธิบดีกรมทางหลวงชนบทในขณะนั้น โดยนายสุพจน์ได้ขอหารือกับนายสมศักดิ์ เกียรติสุรนนท์ ซึ่งขณะนั้นเป็นรองประธานสภาผู้แทนราษฎร นายสมศักดิ์ได้แนะนำให้ปรึกษา นายเจริญ จรรย์โกมล สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดชัยภูมิ ซึ่งมีความชำนาญทางกฎหมาย

คณะทำงานซึ่งนำโดยนายวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์ ได้รับคำแนะนำที่เป็นประโยชน์อย่างมากต่อการชี้แจง สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรคณะทำงานจึงได้จัดเตรียมข้อมูลในด้านต่างๆ เพื่อใช้ชี้แจงสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ในวาระต่าง ๆ ตามแต่โอกาสอำนวย สุดท้าย นายเจริญ จรรย์โกมล ได้นำร่างกฎหมายเข้าหารือต่อที่ประชุมวิปสภาผู้แทนราษฎร เพื่อขอให้บรรจุเข้าวาระการประชุมของสภาผู้แทนราษฎรโดยนายวิชาญ เข้าร่วมชี้แจงด้วย เนื่องจากกฎหมายรัฐธรรมนูญปี 2550 เปิดช่องให้ สส. สามารถเสนอกฎหมายได้ต่างจากกฎหมายรัฐธรรมนูญ ปี พ.ศ. 2540 ที่ได้กำหนดให้รัฐบาลเป็นผู้เสนอกฎหมาย และร่างพระราชบัญญัติต่าง ๆ สุดท้ายที่ประชุมวิปสภาผู้แทนราษฎร





สะพานชั่วคราวข้ามราง อ.เมือง
จ. เชียงราย ข้ามแม่น้ำกก
ส่งเสริมการคมนาคมจากชุมชนเมือง
สู่ชุมชนชนบท

เห็นชอบที่จะให้บรรจุร่างกฎหมายดังกล่าวเข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร

เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2551 นายเจริญ จรรย์โกมล สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคพลังประชาชน พร้อมคณะรวม 44 คน ได้ยื่นร่างพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่.....) พ.ศ..... เพื่อ ยกเลิกบทเฉพาะกาลมาตรา 54 ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร ต่อมาได้มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรเสนอร่างใน ลักษณะดังกล่าวร่วมด้วยอีก 2 ร่าง คือ ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่.....) พ.ศ..... เพื่อยกเลิกบทเฉพาะกาล มาตรา 54 ของ นายนิยม วรปัญญา พรรคพลังประชาชน พร้อมคณะรวม 22 คน เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2551 และร่างพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่.....) พ.ศ.....เพื่อ ยกเลิกบทเฉพาะกาล มาตรา 54 ของนายณัฐวุฒิ ประเสริฐสุวรรณ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทย พร้อม คณะรวม 20 คน เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2551

ต่อมาสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว ทั้ง 3 ฉบับ เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2551 ในวาระที่ 1 ลงมติรับหลักการร่างพระราชบัญญัติฯ ด้วยคะแนนเสียงเห็นด้วย 234 เสียง ไม่เห็นด้วย 9 เสียง ดออกเสียง 2 เสียง ไม่ลงคะแนนเสียง 4 เสียง พร้อมทั้งตั้งคณะกรรมการวิสามัญฯ พิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว รวม 36 คน โดยให้ร่างพระราชบัญญัติของนายเจริญ จรรย์โกมล กับคณะเป็นหลักในการพิจารณา

ทางสู่ความยั่งยืน

คณะกรรมการวิสามัญฯ ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรแต่งตั้งในครั้งนั้นมีข้าราชการของกรมทางหลวงชนบท ได้เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการด้วยรวม 3 คน มีนายวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์ อธิบดีกรมทางหลวงชนบท นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี รองอธิบดี และนายพิศักดิ์ จิตวิริยะวศิน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ซึ่งดำรงตำแหน่งในขณะนั้นเพื่อคอยสนับสนุนข้อมูล และคณะกรรมการวิสามัญฯ มีมติแต่งตั้งนายเจริญ จรรย์โกมล เป็นประธานคณะกรรมการฯ เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ประชุมรวมกัน 3 ครั้ง คือ วันที่ 27 พฤศจิกายน วันที่ 9 ธันวาคม และวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ.2551 ตามลำดับ โดยเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมชี้แจง ประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม สำนักงานประมาณ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คณะกรรมการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และกรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น

ถนนทางหลวงชนบทสาย พล.2036 อ.วัดโบสถ์ จ.พิษณุโลก
เข้าแหล่งท่องเที่ยวเขื่อนแควน้อยบำรุงแดน (โครงการในพระราชดำริ)



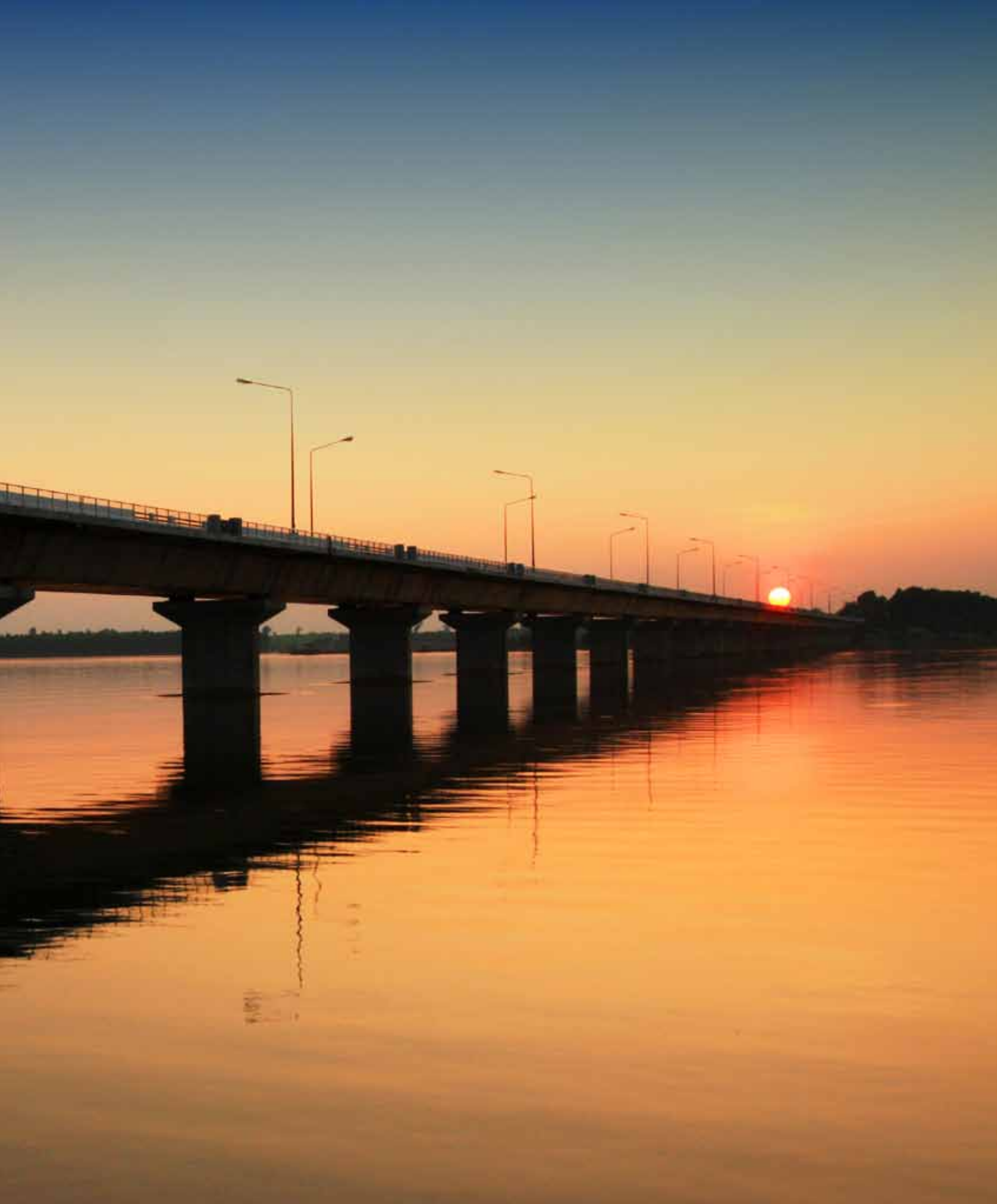


ถนนทางหลวงชนบทสายทางบ้านปะอ่าว โครงการถนนไร้ฝุ่น (แยกทล.23 บ้านปะอ่าว-บ้านนาสมบุญ
ต.โพนแพง อ.ม่วงสามสิบ จ.อุบลราชธานี)

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวแล้วเสร็จมีหนังสือกราบเรียนประธานสภาผู้แทนราษฎรวันที่ 17 ธันวาคม 2551 สภาผู้แทนราษฎร พิจารณาร่างดังกล่าว ในวาระที่ 2 และ 3 ในวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2552 มีมติเห็นด้วยกับร่างพระราชบัญญัติที่คณะกรรมการวิสามัญฯ พิจารณาแล้วเสร็จด้วยคะแนนเสียง 280 เสียง ไม่เห็นด้วยไม่มี งดออกเสียง 7 เสียง ไม่ลงคะแนนเสียง 3 เสียง

วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2552 สภาผู้แทนราษฎรได้ส่งร่างพระราชบัญญัติ ให้วุฒิสภาพิจารณาคณะกรรมการวิสามัญกิจการวุฒิสภา ได้เชิญกรมทางหลวงชนบท เข้าชี้แจงในวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2552 วุฒิสภาได้ประชุมพิจารณาในวาระ 1 เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2552 แต่เนื่องจากมีเวลาจำกัดและมีผู้ที่จะขออภิปรายอีกหลายท่าน ดังนั้นประธานวุฒิสภา จึงได้ขอเลื่อนการประชุม ออกไปเป็นวันที่ 6 มีนาคม 2552 ในครั้งนี้ได้มีการอภิปรายอย่างกว้างขวาง ท้ายสุดลงมติรับหลักการร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว ไว้พิจารณาด้วยคะแนนเสียง เห็นด้วย 94 เสียง ไม่เห็นด้วย 51 เสียง งดออกเสียง 1 เสียง ไม่ลงคะแนนเสียง 1 เสียง

คณะกรรมการการคมนาคมวุฒิสภาได้ประชุมพิจารณารวม 4 ครั้ง เมื่อวันที่ 20 และวันที่ 27 มีนาคม 2552 / วันที่ 3 และ 9 เมษายน 2552 และได้เชิญตัวแทนกรมทางหลวงชนบทเข้าร่วมประชุมด้วย 3 ครั้ง ประกอบด้วย นายวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์ อธิบดีกรมทางหลวงชนบท นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี รองอธิบดี และนายพิศักดิ์ จิตวิริยะวาทิน ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาให้ความเห็น ประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวงชนบท สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และคณะกรรมการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วเห็นด้วยกับร่างพระราชบัญญัติเดิม โดยไม่มีการแก้ไข แต่นายสมชาย แสวงการ วุฒิสมาชิก เสนอคำแปรญัติแก้ไข ซึ่งคณะกรรมการฯ ไม่เห็น



สะพานเทพสุดายามเย็น เชื่อมต่อ อ.หนองกุ้งศรี - อ.สหัสขันธ์ จ.กาฬสินธุ์
หนึ่งในเส้นทางสู่อีสต์เวสต์อีโคโนมิกคอร์ริดอร์

ด้วยกับคำแปรญัตติ

ในวันที่ 15 พฤษภาคม 2552 วุฒิสภาได้ประชุมเพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว ในวาระที่ 2 และ 3 โดยมีผลการลงมติ ดังนี้

วาระที่ 2 เห็นชอบให้คงร่างเดิมไว้ด้วยคะแนนเสียง 69 เสียง ไม่เห็นด้วย 15 เสียง งดออกเสียง 6 เสียง ไม่ลงคะแนนเสียง 1 เสียง

วาระที่ 3 ลงมติเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติสภาผู้แทนราษฎรตามที่เสนอด้วยคะแนนเสียง 70 เสียง ไม่เห็นด้วย 12 เสียง งดออกเสียง 9 เสียง ไม่ลงคะแนนเสียง 3 เสียง

ท้ายที่สุดได้มีประกาศยกเลิกการยุบกรมทางหลวงชนบทโดยให้คงอยู่ถาวรตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2552 ให้ไว้ ณ วันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2552



ถนนสนับสนุนการขนส่ง
โลจิสติกส์ เพื่อเศรษฐกิจ
ที่ดีสู่ชุมชน



พระราชบัญญัติ
ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๖)
พ.ศ. ๒๕๕๒



ให้ไว้ ณ วันที่



๑๐

กรกฎาคม



พ.ศ. ๒๕๕๒

เป็นปีที่ ๖๔ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๕๒”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศ
ในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกมาตรา ๕๔ แห่งพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง
ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง
กรม (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๕๐

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ



นายกรัฐมนตรี



History of DRR

Constructing way to DRR

“Rural Roads, connect Thailand, conjoin the people” This is an important core of Visnu’s offspring working. All DRR colleagues will be taught from seniors to realize that we have to share love and happiness to local community, connect convenience and safety to people in all regions. The teaching DRR’s culture has continued from generation to generation until now. Before that, Department of Rural Roads had to strive over several obstacles especially for the abolishment of DRR within 5 years as the Act on reorganization of the Ministries, B.E. 2545. (the provision 54)

Thus, DRR had worked hard to construct roads in order to prove the important mission of developing country including unique tasks of DRR, no overlapping works or against the law of Decentralisation. We works with our wish to connect rural roads to develop people.

Through the ten year of proving, there were so many crucial events verifying determination of Civil Servants and personnel of DRR to achieve planned policy and strategy. In each period, state of change is the important factor. Each event led to memorable change and a historical story that all DRR colleagues have to learn since the beginning. Pictures of the past are full of values of rural road builders which could recognize to all. Learning the history is like learning main root that will make DRR step forward constantly and overcome the hardships in the future.

Fighting from the first step

Department of Rural Roads was established from bureaucracy reform as the Act on reorganization of the Ministries, B.E. 2545. The government wanted to gather agencies about constructing roads and bridges into one sector under the Ministry Transportation in order to reduce redundancy of government agencies. Those agencies were the Public Works Department (PWD) and the Office of Accelerated Rural Development (ARD) under the Interior Ministry and Department of Highways, Ministry of Transport. The Public Works Department (PWD) and the Office of Accelerated Rural Development (ARD) were transferred their works to Department of Highways, Ministry Transportation.

Firstly, Office of the Civil Service Commission as the secretary of bureaucracy reform offered two choices:

First choice was to reorganize into 3 departments: Department of Design, Department of Construction, Department of Maintenance

Second choice was to reorganize into 2 departments: Department of Constructing

Highways and Department of Standard. Before that, the transferring of some tasks in road and bridge works to local administrative organization was happened but the main votes of the committee disagree. The committee remarked that the establishment of Department as that description might make redundancy and injustice between the sectors because the Department of Standard seemed to have less works than others. Thus, the new approach of establishment was offered as the types of Highway: Special Highways, Highways of Thailand, Rural Highways, Municipal Highways, Sanitary Highways and Concession Highways and the structure could be divided into two departments: Department of Highways of Thailand constructing, inspecting and maintaining Main Roads and Department of Rural Roads taking care of Minor Roads and giving the academic help to local government.

Then it proceeded into the initiation of Bill of DRR Establishment as the Act on reorganization of the Ministries, B.E. to House of Representatives. In the first meeting, the Assembly agreed with the principle but in the second and third meeting, Members of Representatives both agreed and disagreed. The reason was that this establishment might be illegal Decentralisation Law to Local Community, so it was solved by erasing DRR and adding the tasks of Roads and Bridges of the Public Works Department (PWD) and the Office of Accelerated Rural Development (ARD) to Department of Highways.

In the process of the Senate, the first meeting, there was no name of DRR in the Act on reorganization of the Ministries, B.E. And the meeting set up the select committee. The meeting was divided into two parts. Those disagreement parts gave the same reason as Representatives about being illegal Power Decentralisation. Parts of Agreement gave the reason that DRR would take missions from the Public Works Department (PWD) and the Office of Accelerated Rural Development (ARD) to do and combining DRR and Department of Highways might be too big organization but if DRR would be established permanently, it would be fearful that this action would be against the votes of Representatives. if the abolishment would happen, the management of rural works may impact. At last, Senate Assembly agree in the second and third meeting so the mending the Bill was happened by setting up DRR with the transitory provision 54 of the Act on reorganization of the Ministries, B.E. 2545: abolishing DRR within 5 years dating from the publishing of Bill



to prove whether the tasks of DRR be crucial to Bureaucracy Systems or not.

After the establishing DRR with the transitory provision 54, some personnel who would like to be with DRR changed their minds because of uncertainty of DRR. The number of people who wanted to join decreased from 2,500 to 2,000. During the time, Surachai Tarnsitthipong as Deputy Director General of the Public Works Department and Uthai Thirajit as duty director general of Office of Accelerated Rural Development organized the structure of DRR together. Agents of two sectors could agree with the positions of Department and were able to start working instantly in all regions of the country.

When Surachai Tarnsitthipong was appointed as the First Director General of DRR, he urged to encourage the heart of DRR's personnel by explaining the roles of DRR: Giving help to people, Developing the country, Determination to work and the most important is to produce the distinguished outcomes to people and the society about requirement of DRR to the development of the country.

In 2003, DRR came into the second year and began to offer abolishing the provision 54 with the reason of ongoing important tasks in 3 fields:

1. Transferred mission from the Public Works Department (PWD) and the Office Accelerated Rural Development (ARD) had to continue completely
2. Mission of Supporting transfer to local as the Act of Power Distribution Plan to Local

Community which was assigned to be some tasks of the Public Works Department and the Office of Accelerated Rural Development. But there would be some tasks to proceed about inspecting, research, development, constructing and maintenance which must be transferred to local community to make strength in the future.

3. Mission that would be transferred to local community. Some of them had been taught to

Local community both in personnel, tool and equipment.

During the time, many sectors started recognizing the importance of DRR including the select committee to inspect and evaluate the Bureaucracy System outcome of Senate. The

select committee had set up the sub-committee to study, analyze the abolishment of DRR and the result of the study has concluded to endure DRR.

In 2006, the government had concluded to endure the DRR while the preparation to offer to Ministry of Transport and the committee was set up



to study the DRR headed by the Permanent Secretary of Ministry of Transport. At last the Ministry agreed to endure DRR and prepared to offer the next process.

Later, the political events happened and the proceeding had to stop. After the Government of Council of National Security (CNS) administered the country, Rapin Charutula was appointed as the Second Director General of DRR on November 16, 2006 instead of Surachai Tarnsitthipong being appointed as Deputy Permanent Secretary of Ministry of Transportation. Later, Surachai Tarnsitthipong was appointed as president of committee for considering the provision 54 of the Act on reorganization of the Ministries, B.E. 2545 of Transport Ministry.

Mr. Rapin urged to continue the proceeding abruptly by offering documents to Transport Minister to request the abolishment the provision 54 and on April 25, 2007, Transport Minister signed in the letter to Permanent Secretary of Cabinet to offer Bill of the Act on reorganization of the Ministries, B.E..... to abolish the provision 54.

In 2007, the mending of law was proceeded by Transport Ministry, Public Sector Development Commission, Power Distribution Committee to local community and Project Steering Committee #1. The Project Steering Committee requested the comments from Office of the Prime Minister, Interior Ministry, Finance Ministry, Office of the Civil Service Commission, Bureau of Budget and Public Sector Development Commission. All sectors agree to endure DRR by abolishing the provision 54. The Project Steering Committee #1 consented to bill of the Act on reorganization of the Ministries, B.E.....as offered by Transport Ministry.

The Cabinet agreed to the Project Steering Committee #1 by approving to offer the bill. Later, some members of the Legislative Assembly disagreed because some still misunderstood the redundancy of DRR with Local Administrative Organization especially for the provision 54 offered by House of Representative, unable to change principle of law and should be considered by House of Parliament. So the Assembly agreed to amend the wording in provision 54 'within 5 years to 10 years' proclaimed in the government gazette issue no. 124, section 100a. on December 27, 2007.

On the Striving of DRR personnel, all persons were determined to produce outcomes





ถนนราชพฤกษ์ ช่วงลอดต่อบริเวณถนนบรมราชชนนี จ.นนทบุรี

together to show the prominent of experts in roads and bridges and clear tasks of DRR and to prove political parties and people to recognize the importance of DRR.

In 2008, DRR fought again for abolishment of provision 54 about ending DRR within 10 years. During the time, the new government was formed and the Cabinet appointed Supoj Sablom as the third Director General of DRR instead of Rapin Charutula being appointed as Inspector of Transport Ministry on March 23, 2008.

Mr. Supoj proceeded to end the provision 54 abruptly because he realized to make right understanding about DRR. So he set up the work group led by Wichan Kunakoonsawat to make urgent policy. Later, Wichan Kunakoonsawat was appointed as the Fourth Director General of DRR. He went to explain at the House of Representative and found that some members disagree with being illegal to Decentralisation Law. Constitution Law B.E.2007 gave the chance to Representative to offer the law so the work group agreed to offer to amend by Representative. Representative offered the three Bills of the Act on reorganization of the Ministries, B.E....to Speaker of the House to abolish the provision 54: bill of Mr. Charoen Junkomol with others totaling 44, bill of Mr. Niyom Worapanya and others totaling 22 and the bill of Mr. Nattawut Prasertsuwan and others 20 persons.

Later, Representative considered three bills in the first meeting. The assembly agreed and set up the select committee to study the bill of Mr. Charoen Junkomol.

Some select committee were consisted of Wichan Kunakoonsawat as Director General of DRR, Chartchai Thipsunave as Deputy Director General of DRR and Pisak Jitviriyawa-

sin as Director of Bureau of Planning to support the information and the select committee consented to appoint Charoen Junkomol as the president of the committee.

The committee held the three meetings which were consisted of Transport Ministry, Bureau of Budget, Office of the Council of State of Thailand, Office of the National Economic and Social Development Board, Power Distribution Committee to Local Community and Department of Local Administration.

After finishing the bill, the letter was sent to Speaker of the House and Representative considered the bill in the second and third meetings and agreed to the bill of the select committee with 280 votes, no disagreements, abstention of 7 votes and 3 no votes.

House of Representative sent the bill to the Senate to consider. The select committee of Senate asked DRR to explain in the first meeting. At last, the Senate agree to the bill with 94 votes, disagreements 51 votes, abstention 1 vote and 1 no vote.

Transport Committee of Senate was assigned from the select committee of Senate to consider the bill as the regulation of Senate meeting B.E.2008 no. 136. The Committee held the meeting and invited the agents of DRR to the meeting 3 times: Wichan Kunakoonsawat, Chartchai Thipsunave and Pisak Jitviriyawasin and the related sectors: Transport Ministry, DRR, Office of the Council of State of Thailand and Power Distribution Committee to Local Community. The committee consented to the bill.



On May 15, 2009, Senate held the meeting to consider the bill in the second and third meeting with the following conclusions:

Second Meeting: agree to the bill of 69 votes, disagree 15 votes, abstention 6 votes and 1 no vote

Third Meeting: agree 70 votes, disagree 12 votes, abstention 9 votes and 3 no votes

At last, the declaration of abolishing of ending DRR as the Act on reorganization of the Ministries, B.E.2542 (no.6) published in the government gazette no.126, section 48 on July 27,

ถอดรหัส CEO

Revealing CEO



สำนักงานอธิบดี

ชาติชาย ชุณหะวัณ
อธิบดีกรมการปกครอง



“คนที่เป็นผู้นำต้องไว้วางใจผู้ร่วมงานทุกคน ให้โอกาส
สนับสนุนการทำงาน ให้ทุกคนแสดงความคิดเห็นได้”

นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์



“กรมทางหลวงชนบทก่อตั้งมาครบ 10 ปี ในปี พ.ศ. 2555 นี้ เราได้ผ่านอุปสรรคนานัปการจนเป็นที่ยอมรับในระดับแนวหน้าแล้ว ผมอยากจะฝากไว้กับน้องๆ ที่จะเป็นกำลังสำคัญของกรมทางหลวงชนบทต่อไป ให้ยึดมั่นในวัฒนธรรมองค์กรที่หล่อหลอมเรามาตั้งแต่ต้นคือ ผลงานต้องมีมาตรฐาน เป็นประโยชน์ต่อประชาชน และตรวจสอบได้ด้วยความไว้วางใจจากทุกฝ่ายทุกระดับ เพียงเท่านี้ก็จะทำให้เราเดินไปข้างหน้าได้อย่างมั่นคง ขอให้ทุกคนดำรงรักษาสิ่งที่ทำดีอยู่ในทุกวันนี้ไว้ เพื่อความยั่งยืนของกรมทางหลวงชนบทต่อไป”



นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์
ทบทวนความหลังเมื่อครั้งปี พ.ศ.2545 ยุคที่มีการปฏิรูปโครงสร้างระบบราชการตามนโยบายรัฐบาลสมัยนั้น “ที่แรกก็คิดกันว่า จะต้องเป็นกรมใหม่ 2 กรมบ้าง 3 กรมบ้าง สุดท้ายก็มาเหลือเพียง 1 กรม ภายใต้ชื่อ “กรมทางหลวงชนบทฟังดูไม่ทันสมัยเอาเสียเลย แต่สุดท้ายก็ตัดสินใจได้ว่า “นามนั้นสำคัญไฉน สนใจที่ผลงานจะดีกว่า” และหลังจากกาลเวลาผ่านไปหนึ่งทศวรรษ ผลงานที่เข้าตามหาชนยอมเป็นข้อพิสูจน์แล้วว่า “นามนั้นสำคัญไฉน” จริงๆจุดแรกเริ่มของการก่อตั้งกรมทางหลวงชนบทนั้นมีอุปสรรคสำคัญซึ่งข้อนี้ได้ก่อความวิตกกังวลแก่บรรดาบุคลากรที่แจ้งความประสงค์จะโอนมาอยู่กรมทางหลวงชนบท หลายคนเริ่มถอยตัวขอย้ายไปอยู่กรมที่เห็นว่ามั่นคงกว่า คนที่เหลืออยู่ก็ลดจำนวนลง “เหลือแต่คนที่รักงานจริง ๆ ไม่หวั่นเกรงว่าจะต้องสังกัดอยู่กับกรมไหนต่อไปในอนาคต” ซึ่งในฐานะผู้นำ ผมเองมีความตั้งใจแน่วแน่ที่จะต้องสู้ต่อไป จึงได้ตั้งทีมไปชี้แจงทำความเข้าใจต่อวุฒิสภาที่จะพิจารณาร่าง พ.ร.บ. ปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม ต่อจากสภาผู้แทนราษฎรที่เสนอกฎหมายโดยไม่มีกรมทางหลวงชนบท เพื่อให้เห็นความสำคัญของภารกิจและยอมให้มีการก่อตั้ง กรมทางหลวงชนบท บุคคลที่มีบทบาทสำคัญในทีมประกอบด้วย ดร.ไมตรี ศรีนราวณิชย์ อดีตรองปลัดกระทรวงคมนาคมและอดีตรองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท นายวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์ อดีตอธิบดีกรมทางหลวงชนบท และนายชาติชาย ทิพย์สุนาวี อธิบดีกรมทางหลวงชนบทคนปัจจุบัน ท่านเหล่านี้ได้ร่วมกันชี้แจงเหตุผลว่าการตั้งกรมใหม่ ซึ่งมีใช้เพียงการก่อสร้างถนนหนทางเท่านั้น หากยังมีโครงการก่อสร้างสะพาน



งานแก้ไขปัญหาวจรรอง งานสะพานข้ามแม่น้ำในต่าง
จังหวัดเพื่อเชื่อมโครงข่ายสายทางให้สมบูรณ์และการ
ถ่ายทอดองค์ความรู้สู่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมถึง
ถึงด้านก่อสร้างและบำรุงรักษาถนนหนทาง และเมื่อถึง
ขั้นตอนนำร่างพ.ร.บ.เข้าวุฒิสภา “ตอนแรกดูแนวโน้ม
ว่าจะได้เป็นกรมถาวร แต่เมื่อเข้าที่ประชุมวุฒิสภาใน
วาระ 2 และ 3 กลับมีการตั้งเงื่อนไขให้กรมใหม่มีอายุ
เพียง 5 ปี จึงได้เป็นกรมที่มีขนาดตลิ่งมาก แล้วตอน
นั้นยังไม่มีอธิบดี ไม่รู้ว่าใครจะมาบริหาร แต่เราก็รักงาน
ของเรา จึงก้มหน้าทำงานกันต่อไป” ถึงทราบแน่ชัดแล้ว
ว่าอีก 5 ปีข้างหน้า กรมทางหลวงชนบทจะต้องยุบเลิกไป
แต่ทุกฝ่ายต่างเดินหน้าดำเนินภารกิจ สร้างผลงาน
ให้เป็นที่ประจักษ์แก่สาธารณชน เพื่อพิสูจน์ตัวตนที่
สมควรดำรงอยู่ต่อไป หน่วยงานของเราจะได้เริ่มต้นด้วย
ความสามัคคีกลมเกลียวกัน ประการที่สองหน่วยงาน
สองวัฒนธรรมมาอยู่รวมกันได้ ส่วนหนึ่งเป็นเพราะเรา
มีพื้นฐานในการเป็นช่างเหมือนกันพูดจาภาษาเดียวกัน
อยู่แล้ว การจัดวางกำลังคนตามโครงสร้างโดยมีผู้แทน
ทั้งสองฝ่ายร่วมกันพิจารณา จนสามารถจัดคนลงใน
ตำแหน่งต่างๆได้ครบถ้วน นับเป็นงานลำดับแรก
ที่ทุกวันนี้ผมก็ยังคิดถึงด้วยความประทับใจ...พร้อม
ได้รับคำชม ด้านการจัดทำข้อมูลเป็นระบบ ซึ่งแสดง
ให้เห็นว่า เรามีความพร้อมในการทำงานแค่ไหน”
ครั้งนี้ได้รับแต่งตั้งเป็นอธิบดีคนแรก ผมมีความตั้งใจว่า
จะต้องรีบลงมือทำ 5 เรื่องนี้ก่อน คือ

1. หล่อหลอมวัฒนธรรมองค์กรให้เป็นหนึ่งเดียว
งานต้องเป็นหลัก มีคุณภาพได้มาตรฐาน ใฝ่เรียนรู้
พัฒนาตนเอง เพราะกำลังคนเรามีน้อย
2. ทำให้กรมของเราเป็นที่เชื่อถือไว้วางใจ
ประชาชนทั่วไป รวมทั้งทำให้ผู้บริหารประเทศยอมรับ
และเข้าใจหน่วยงานเราด้วย
3. ทำให้บุคลากรเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน
ร่วมพลังสามัคคีก้าวเดินไปในทิศทางเดียวกัน
4. พัฒนาทรัพยากรบุคคลให้มีความรู้ความ



สามารถ และรับช่วงงานกันได้อย่างต่อเนื่อง

5. จะต้องเดินหน้าปลดล็อก พ.ร.บ.ที่กำหนดอายุกรมทางหลวงชนบทไว้เพียง 5 ปี ให้จงได้

จนกระทั่งเกิดเหตุการณ์ที่สำคัญช่วงปลายเดือนธันวาคม 2547 “สีนามิ” การช่วยเหลือประชาชนที่ประสบภัยสีนามิทางภาคใต้ กรมทางหลวงชนบทถือเป็นหน่วยงานแรกๆที่เข้าไปช่วยเหลือผู้ประสบภัยในหมู่บ้านน้ำเค็ม ซึ่งได้รับความเสียหาย ท้ายสุดผมเองอยากฝากถึงน้องๆชาวกรมทางหลวงชนบททุกคนว่าจริง ๆ แล้วบ้านหลังนี้เกิดขึ้นได้ก็เพราะทุกคนที่มารวมอยู่ตรงนี้ ล้วนมีความมุ่งมั่น สันตจิตเจตเจนนานด้านนี้ และรักงานที่ทำ จนไม่ต้องคิดว่า มาอยู่ที่นี้แล้วจะได้อะไรตอบแทน คิดแต่ว่ามันคือภารกิจที่เราต้องทำและอยากจะทำ ผมจึงยึดหลักว่า ผมต้องไว้วางใจทุกคนที่ร่วมงาน เปิดโอกาสให้ทุกคนสามารถแสดงความคิดเห็น มีอะไรก็ร่วมระดมสมองกัน ทำให้เกิดความเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวของผู้ร่วมงานทั้งกรม”

กับจุดกำเนิดอาสาสมัครทางหลวงชนบท (อส.ทช.)

เมื่อปี พ.ศ. 2546 เกิดกระแสเรียกร้องให้ปรับปรุงการบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่ ที่ส่วนราชการจะต้องมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ตอบสนองความต้องการภายใต้การมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความรวดเร็วในการให้บริการ ผนวกกับการเสริมสร้างจิตอาสาสร้างความรู้สึกรักเป็นเจ้าของถนน โดยท่านอธิบดีสุรชัยจึงได้ริเริ่ม โครงการอาสาสมัครทางหลวงชนบท (อส.ทช.) ขึ้น โดยมีรองอธิบดี(นายพงษ์เดช หวังสิทธิเดช) ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์วิจัยและพัฒนา ณ ขณะนั้น) จัดทำเป็นโครงการ โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนสมัครเป็นอาสาสมัครในการแจ้งข้อมูลข่าวสาร และเป็นกระบอกเสียงในฐานะตัวแทนกรม นับเป็นก้าวแรกที่สำคัญในการทำงานใกล้ชิดกับประชาชน จนปัจจุบัน กรมทางหลวงชนบท ได้ชื่อว่าเป็นหน่วยราชการที่ติดดินและอยู่เคียงข้างประชาชน ทั้งในยามสุขหรือทุกข์อย่างสม่ำเสมอ



ทูลกระหม่อมหญิง อุบลรัตนราชกัญญา สิริวัฒนาพรรณวดี เสด็จเป็น
ประธานในงานเดินเทิดพระเกียรติฯ “ 60 ปี เฉลิมจักรกษัตรา”
เพื่อเป็นการเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวในโอกาส
ทรงครองสิริราชสมบัติครบ 60 ปี โดยมีประชาชนร่วมเดินนับหมื่นคน
(9 กันยายน 2549)





“การทุ่มเททำงานของข้าราชการและพนักงาน
กรมทางหลวงชนบท ตลอดระยะเวลาเกือบ 10 ปี เพื่อให้ได้
มาซึ่ง “กรมทางหลวงชนบท” เป็นการถาวรนั้น ผมถือเป็นการ
ต่อสู้ที่น่าชมเชยเป็นอย่างยิ่ง เพราะต้องฟันฝ่าปัญหาอุปสรรค
มากมายนานับการ หากไม่ร่วมมือทุ่มเททั้งร่างกายและจิตใจ คง
ประสบความสำเร็จได้ยาก เรื่องนี้เป็นตำนานที่ต้องบันทึกไว้ให้
คนรุ่นหลังได้รับรู้”

สามารถ ยลภักย์

กรมทางหลวงชนบทก่อตั้งเมื่อปี 2545 ซึ่งเป็นปีที่รัฐบาลทำการ
ปฏิรูประบบราชการ กว่าจะคลอดออกมาได้ หมอตำแยก็เหนื่อย
แทบแย่ คลอดออกมาแล้วยังต้องถูกกำหนดชะตากรรม ให้มีอายุได้
ไม่เกิน 5 ปี คือจะต้องมรณะภายในปี 2550 โดยผู้ทำคลอดกำหนด
เงื่อนไขไว้ว่า หากอยากมีอายุยืนยาวและอยู่เป็นการถาวรจะต้องโชว์

ฝีมือให้เป็นที่ประจักษ์ว่ากรมทางหลวงชนบทเมื่อจัดตั้งขึ้นมาแล้วสามารถแก้ปัญหาความเดือดร้อนทางด้านคมนาคม
ขนส่งให้ประชาชนในชนบทได้จริง โดยงานที่รับผิดชอบไม่ซ้ำซ้อนกับองค์การบริหารส่วนจังหวัดและองค์การ
บริหารส่วนตำบล โดยไม่ขัดต่อกฎหมายการกระจายอำนาจให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมทางหลวงชนบท
เป็นหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม เกิดจากการรวมภารกิจการก่อสร้างทางและสะพานของกรมโยธาธิการและ
กรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท (รพช.) กระทรวงมหาดไทย บุคลากรของสองหน่วยงานนี้ มีความรู้ความสามารถและ
ประสบการณ์สูงในการก่อสร้างถนนและสะพานในชนบทดังนั้นการที่จะร่วมสร้างงานเพื่อพิสูจน์ว่ากรมทางหลวงชนบท
จะต้องคงอยู่เป็นการถาวรตลอดไป จึงเป็นเรื่องที่ไม่ยาก ข้าราชการและพนักงานของกรมทางหลวงชนบท ได้มุ่งมั่น
สร้างงาน นำเทคโนโลยีสารสนเทศสมัยใหม่มาใช้กับงานที่รับผิดชอบ และได้พยายามชี้แจงให้ผู้มีอำนาจได้เข้าใจ
บทบาทหน้าที่ของกรมในการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนด้านคมนาคมขนส่งของประชาชนในชนบทงานที่รับผิดชอบ
ไม่ซ้ำซ้อนกับงานขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

การดำเนินงานของกรมทางหลวงชนบทประสบวิบากกรรมอีกครั้ง เมื่อมีการปฏิวัติในปลายปี 2549
ซึ่งสมาชิกสภานิติบัญญัติ (สนช.) ไม่ยอมพิจารณาในเรื่องนี้เพียงแค่เห็นชอบให้ขยายอายุของกรมทางหลวงชนบท
เพิ่มเป็น 10 ปี สุดท้ายเมื่อมีสภาที่มาจากการเลือกตั้ง ก็พิจารณาเห็นชอบในการตั้งกรมทางหลวงชนบทเป็นการ
ถาวร อีกทั้งยังเป็นการพิสูจน์ให้ผู้เกี่ยวข้องในรัฐบาลและประชาชนทั่วไป ได้เข้าใจถึงความสำคัญในภารกิจหน้าที่
ของกรมทางหลวงชนบท ว่าสามารถแก้ปัญหาในการคมนาคมขนส่งของประชาชนทั้งในชนบทและในเมือง ทำให้
ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น นำมาซึ่งความเจริญรุ่งเรืองของประเทศชาติ

“วัฒนธรรมที่ดีอันหนึ่งก็คือว่า กรมทางหลวงชนบทได้มีการพัฒนาอย่างเป็นขั้นเป็นตอน มีการทำงานแบบรุ่นพี่รุ่นน้องสามารถปรึกษาหารือกันได้ตลอดพัฒนาคนเป็นรุ่น ๆ ขึ้นมา”

ศรศักดิ์ แสนสมบัติ

นายศรศักดิ์ แสนสมบัติ ผู้อำนวยการสำนักวางแผน (พ.ศ.2545) ในขณะนั้น ปัจจุบันตำแหน่งรองปลัดกระทรวงคมนาคม ได้รับมอบหมายให้เป็นหัวเรี่ยวหัวแรงในการวางแผนจัดทำงบประมาณจัดสรรงบประมาณลงพื้นที่ให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน ด้วยการช่วยงานอธิบดีในการติดตามประสานงานโครงการต่างๆ เพื่อให้บรรลุผลอย่างมีประสิทธิภาพ การจัดสรรงบประมาณแผ่นดินโดยทั่วไปจะพิจารณาด้วยขนาดของพื้นที่และจำนวนประชากรในแต่ละจังหวัดถ้าเราไม่ละเอียดรอบคอบก็จะทำให้จังหวัดเล็กได้รับงบประมาณน้อยจึงใช้วิธีเฉลี่ย

เบื้องต้น จังหวัดเล็กได้รับงบประมาณเพิ่มขึ้นและกรมสามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้เป็นที่พอ เนื่องจากเป็นกรมใหม่ที่มีบุคลากรจาก สองหน่วยงานมารวมตัวกันจำเป็นต้องปรับวิธีการทำงานและสร้างวัฒนธรรมองค์กรให้เข้ากัน รวมทั้งปรับให้เข้ากับวัฒนธรรมกระทรวงคมนาคมด้วย ซึ่งในเรื่องนี้ ท่านศรศักดิ์กล่าวว่า “ไม่ใช่เรื่องยากเพราะส่วนใหญ่เป็นช่างเป็นเพื่อนร่วมวงการวิชาชีพนับถือกันเป็นพี่ๆน้องๆอยู่แล้ว”

ในช่วงปีพ.ศ.2547 เมื่อก่อตั้งกรมได้เพียง 2 ปี ได้เกิดเหตุการณ์สึนามิที่ภาคใต้ซึ่งท่านมีประสบการณ์ตรงจากการทำงานช่วยเหลือประชาชนในครั้งนั้นว่า “ชาวทางหลวงชนบทร่วมแรงร่วมใจกันไปช่วยในพื้นที่ โดยระดมเครื่องจักรกลและผู้ปฏิบัติงานทำทุกวันตั้งแต่เช้าจนมีด้ามเองก็ทำทุกอย่างที่ทำได้ตั้งแต่เช้าจนมีด พักนอนในศาลาวัดเป็นเหตุการณ์ที่ประทับใจมากที่สุดเราเป็นหน่วยงานแรกๆที่เข้าไปช่วยเหลือด้วยการเปิดเส้นทางอย่างรวดเร็วทำให้ความช่วยเหลืออื่น ๆ สามารถเข้าไปได้ทันตามความต้องการ บวกรวมกับผลงานอื่นๆ ที่ผ่านมาก็ยังมีเหตุผลและมีน้ำหนักรพอที่จะปลดล็อกมาตรา 54 ได้”

10 ปีที่กรมทางหลวงชนบทได้ก่อตั้งและสร้างชื่อ จนได้รับความไว้วางใจและยอมรับจากทุกภาคส่วนเป็นมาตรฐานคุณภาพและศักยภาพที่น่าภาคภูมิใจของชาวทางหลวงชนบททุกคนอยากฝากถึงรุ่นต่อไปที่เป็นกำลังสำคัญของกรม ให้ดูแลแบบอย่างรุ่นบุกเบิก ท่านอธิบดีสุรชัย อธิบดีระพีพันธ์์ อธิบดีสุพจน์ อธิบดีวิชาติ รวมทั้งอธิบดีชาติชายคนปัจจุบัน สิ่งใดที่พี่ๆเขาทำไว้แล้วยังไม่สมบูรณ์ก็ช่วยกันคิด พัฒนาปรับปรุง สร้างสรรค์สิ่งใหม่ๆ ด้วยแรงกายแรงใจของทุกคนและหวังว่าทศวรรษต่อไปของกรมทางหลวงชนบทจะก้าวหน้าต่อไปอย่างไม่หยุดยั้ง”





“การตั้งกรรมมิใช่ง่าย ต้องรักษาให้ก้าวหน้า มีประสิทธิภาพ”

อุทัย ธีรจิต

นายอุทัย ธีรจิต อดีตผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม มีบทบาทสำคัญในการนำบุคลากรจาก รพช. มาบุกเบิกก่อตั้ง กรมทางหลวงชนบท ร่วมกับนายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์ อดีตปลัด กระทรวงคมนาคม และอดีตอธิบดีกรมทางหลวงชนบท “ตอน นั้น รพช. มีภารกิจ 3 ด้านคือก่อสร้างทางพัฒนาแหล่งน้ำและ พัฒนาสังคม เมื่อรัฐบาลดำเนินนโยบายให้รวมงานที่มีลักษณะ เดียวกันไปอยู่ที่เดียวกัน ในส่วนของเรงานก่อสร้างทางก็มา รวมกับงานก่อสร้างทางของกรมโยธาธิการเดิม ส่วนเรื่องน้ำก็ไป สังกัดกรมทรัพยากรน้ำ การพัฒนาสังคมก็ไปสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ซึ่งในช่วงแรกนั้นมีคน สัมผัสใจมาอยู่กับกรมทางหลวงชนบทประมาณ 2,000 คน ในช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อ ยังไม่แน่ชัดว่าจะจัดตั้งกรมได้ สำเร็จหรือไม่ ผู้ที่ตัดสินใจจะโอนมาอยู่ด้วยก็เกิดความลังเล บ้างก็ขอโอนกลับไปอยู่กรมอื่นที่เห็นว่ามันคงกว่า ส่วนคนที่เหลืออยู่เป็นผู้ที่รักและชำนาญด้านงานทาง พร้อมทั้งจะทำงานด้านนี้อยู่แล้ว ต่อมาเราก็ตั้งกรมสำเร็จ โดยถูกกำหนดให้มีอายุเพียง 5 ปี ซึ่งเป็นปัญหาที่จะต้องคิดหาทางปลดเงื่อนไขให้ได้เป็นกรมถาวรต่อไป ผมอยู่กรมทางหลวงชนบทเกือบ 2 ปี ก็ย้ายไปเป็นผู้ตรวจราชการกระทรวงเมื่อไปอยู่กระทรวงผมเห็นความ สำคัญของกรมนี้ในภารกิจก่อสร้างถนนสายรองให้เชื่อมโยงโครงข่ายสายทางในพื้นที่ชนบทให้สมบูรณ์ จึงให้การสนับสนุนเต็มที่”

ในเรื่องการทำงานต่อไปในอนาคต ท่านอุทัย คิดว่า “ความสามารถของคนที่อยู่ในปัจจุบัน จะเป็นตัวชี้วัด ผลงานในอนาคต ต้องมีความตั้งใจในการทำงานให้มีคุณภาพ สร้างผลงานให้เป็นที่ประจักษ์ คุณภาพของผล งานจะเป็นเกราะป้องกันให้กรมยืนยง ก้าวหน้าตลอดไป และขอให้ยึดคุณธรรม จริยธรรม ช่วยเหลือประชาชน ด้วยความจริงใจ เป็นที่พึ่งของประชาชนได้ ทำความเข้าใจกับประชาชนท้องถิ่น การประสานงานที่ดีจะสร้าง ความเข้าใจและความร่วมมือได้เป็นอย่างดี นับตั้งแต่ตั้งกรมมาเป็นเวลา 10 ปี เครื่องจักรกลในการก่อสร้างและ ซ่อมบำรุงสายทางได้ผ่านการใช้งานยาวนานส่วนหนึ่งกลายเป็นรุ่นเก่าที่เสื่อมสภาพอีกทั้งผู้ควบคุมเครื่องจักร เหล่านี้ก็เริ่มมีอายุมากขึ้นบ้างก็เกษียณไปแล้วจึงต้องพัฒนาคนเพื่อรับช่วงงานต่อ หรือหาวิธีการอื่นที่เหมาะสม เพื่อให้งานเดินหน้าต่อไปได้”

“งานหนักเราไม่กลัว ถ้าทำในสิ่งที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศ ประชาชนได้รับประโยชน์ นั่นก็คือหน้าที่สำคัญของข้าราชการที่ต้องช่วยกันทำให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ผมเชื่อว่านี่คือความหมายของชีวิตทำไมเราไม่หยุดหายใจก็เพราะการที่เราคิดว่านี่คือความหมายของชีวิตการที่เราอยู่มีประโยชน์เป็นแสงสว่างให้คนที่อยู่ในที่มืด”

ดร.ไมตรี ศรีนราวัฒน์

ดร.ไมตรี ศรีนราวัฒน์ ได้กล่าวถึงการทำงานสมัยครั้งดำรงตำแหน่งรองอธิบดีกรมทางหลวงชนบทว่า “ตอนที่เรารับตำแหน่งมาเป็นกรมทางหลวงชนบท เราก็โชคดีที่ได้ตัวข้าราชการจากสองหน่วยงานที่เป็นคนหนุ่มที่มีฝีมือ ทัศนคติในงานที่เราจะต้องไปรับผิดชอบ สำหรับตัวผมเองตอนเป็นรองอธิบดียุคเริ่มตั้นงานค่อนข้างหนัก เราเป็นกรมเกิดใหม่ที่มาจาก 2 หน่วยงานกรมโยธาธิการและกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท ซึ่งคนที่มาจากกรมโยธาธิการก็เก่งในเรื่องวิชาการช่วยให้งานเราก้าวหน้าไปอีกส่วนคนที่มาจากกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบทก็ถนัดในเรื่องงานชนบทมีความเข้าใจในเรื่องสังคมและชาวบ้านทำให้โครงการที่ลงไปชนบทประสบความสำเร็จ” สำหรับโครงการเด่นๆ ในสมัยผมที่รับผิดชอบมี 2 เรื่องหลักๆ คือ วงแหวนรอบกลางเมืองเชียงใหม่ และถนนพืชมงคล ฝากให้หน่อยๆ คิดว่าเมื่อเราเริ่มโครงการใหม่ๆ ต้องเริ่มด้วยวิชาการสมัยนั้นตอนที่เรทำเสร็จก็ได้รับคำชมว่าเป็นถนนที่สวยงามที่สุดในประเทศไทย ส่วนอีกเส้นหนึ่งก็เมื่อเราจัดพืชมงคลในเชียงใหม่ นายกรัฐมนตรีในขณะนั้นก็มาประชุมเตรียมการจัดงาน ท่านก็ได้ไปยืนดูจากบนที่สูงก็ถามว่าถ้าวันงานคนเยอะการจราจรจะมีปัญหาอย่างไร ผมก็ได้มีโอกาสอธิบายให้ฟัง ก็คุยกันถึงถนนทางดงเป็นถนนสายคู่ขนานแต่ไม่มีถนนตัดผ่านพืชมงคลท่านก็ถามว่างานจะมีอีก 2 ปี จะให้ใครรับผิดชอบ ทางหลวงชนบทรับได้ไหม ผมก็ตอบอย่างไม่ลังเลเลยว่ายินดีครับ ซึ่งเราเองก็มีเวลาไม่มาก เราก็กลับมาเตรียมวางแผน ออกแบบควบคุมไปกับการสำรวจผู้ถูกเวนคืนที่ดิน ทำให้เสร็จทัน และต้องทำให้ดีเพราะเป็นเส้นทางที่เข้ามาพืชมงคลก็เลยมาถึงความคิดต้องมีแลนด์มาร์คแต่ตอนนั้นก็เหลือแต่วงเวียนครอบครัวช้าง คนผ่านก็แวะถ่ายรูป ตอนนั้นเราก็ติดต่อประติมากรชื่อดังของเชียงใหม่ปั้นหล่อช้าง ซึ่งช้างของเราเป็นช้างที่มีความรื่นเริงทั้งหมด โครงการสำเร็จแล้วถือว่าประสบความสำเร็จอย่างสูงและได้รับคำชมจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ฉะนั้นในชีวิตผม ประสบความสำเร็จเพราะเรามีความมั่นใจเราคิดของเราเองไม่ต้องให้ใครสั่ง ในกรอบความรับผิดชอบของเรา เราสามารถที่จะใช้ความรู้วิชาการ สร้างสรรค์ทำงานให้โดดเด่นจนเป็นที่รู้จัก และผมก็สิ้นสุดวาระราชการที่กรมทางหลวงชนบทในตำแหน่งรองอธิบดี แล้วก็ย้ายด้วยกระเป๋าใบเดียว เพื่อไปเป็นผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนการจราจรและการขนส่งซึ่งงานก็คนละเรื่องกับกรมทางหลวงชนบท”





ได้กับความทรงจำ...สิ่งต่อความสุข



ถนนทางหลวงชนบทสาย พท.3037 "ถนนสายบ้านไสกลิ่ง - บ้านหัวป่า" จ.พัทลุง



ถนนทางหลวงชนบท สาย มส.4009 พังบัวตอง - แม่อุคอ อำเภอขุนยวม จ.แม่ฮ่องสอน

.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....

“ถนนสายบ้านไสกลิ้ง – บ้านหัวป่า” เดิมเป็นถนนที่ชาวบ้านร่วมกับพระภิกษุ เรียกว่าถนนพระประชาท่า ภายหลังเปิดการดำเนินงานทางหลวงชนบทจังหวัดพัทลุง ได้ขอความเห็นจากทุกภาคส่วนให้ร่วมเสนอชื่อถนนสายดังกล่าว เปลี่ยนเป็น “ถนนเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา 5 ธันวาคม 2550” เพื่อให้เหมาะสมกับปีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 80 พรรษา ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว อีกทั้งยังเป็นเส้นทางที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวได้อีกด้วย ทำให้ประชาชนทั้งในจังหวัดสงขลา และจังหวัดพัทลุง ได้รับประโยชน์เป็นอย่างมาก

.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....

ถนนทางหลวงชนบท สาย มส.4009 ทุ่งบัวตอง - แม่อุค อำเภอขุนยวม (แม่ฮ่องสอน-ขุนยวม) ก่อนถึงตัวอำเภอประมาณ 1 กิโลเมตร มีทางแยกซ้ายเข้าสู่บัวตองประมาณ 26 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยางมีพื้นที่ครอบคลุมเป็นเขตกว้างประมาณ 1 พันไร่ อยู่ในความรับผิดชอบของโครงการพัฒนาป่าไม้ที่สูง หน่วยที่ 5 กองอนุรักษ์ต้นน้ำ ดอกบัวตองที่เมื่อบานพร้อมๆ กันในช่วงเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม จะเหลืองอร่ามปกคลุมทั่วทั้งภูเขา มีความสวยงามมาก



“A person who is a leader has to be confident, gives opportunities and supports everyone and let everyone share their own opinions”

Surachai Tarnsitthipong

“I would like all colleagues to preserve the culture of DRR: We are relying on the people. Our works need standard and benefits to people. We will get confidences from all departments and sectors. If we can do this, we can move forward continually, So we all should hold your good performances in order to save the sustainability of DRR.”

Surachai Tarnsitthipong, Former Permanent Secretary of Transportation Ministry and the first Director General of DRR

The First Step of Department of Rural Roads

Surachai Tarnsitthipong was the first director general of DRR who collected some personnel from the Public Works Department (PWD) and the Office of Accelerated Rural Development (ARD). Amid the abolishment condition of DRR, Surachai Tarnsitthipong could lead the organization to the goal of unity and stability.

Ordinary Man who is special

Surachai Tarnsitthipong works prudently and wisely so he is a role model of all colleagues in DRR. His personality is polite and honest, he is admired from all workers.

Leader of Quality Control and Local Administrative Organization's Support



อธิบดีสุรชัย พบปะประชาชน



Surachai Tarnsitthipong, as the director of Office of Civil Engineering 5, set up the system of Quality Control and supports inspection and analysis of DRR's working. In addition, he encouraged Local Administrative Organization with the training programs and practical sites.

DRR Volunteer's Origin

DRR focuses on accomplishments and participations of People projects from DRR Volunteers to create the feeling of road owner to People. Mr. Pongdej Wangsittidej as the director of Bureau of Testing, Research and Development, pursued this project to give the chance to nearby inhabitants to be DRR Volunteers.

Technology Aid

Surachai Tarnsitthipong said that advantage of new sectors must rely on innovation and speed. We can't always add personnel and budget of organizations but can use technology to aid our works. Thus, DRR supports the policy of technology development in surveying, designing and quality control and developing GIS systems.





Sornsak Saensombat

**“Good cultures of DRR are development pattern of step by step, brotherly working, consultation at all times”
Sorasak Saensombat**

The Present Deputy Permanent Secretary of Ministry of Transport Sornsak Saensombat or Former Director of Bureau of Planning of DRR, was the major power in planning budget of DRR.

“Principle of Budgeting is calculated by number of areas and population. If we use the areas and population, the small province will get a little budget. So we should use method of giving average budget to each province. Then add as the size of areas and population. This is the way to help small province get more budget.”

“All sectors acknowledge the working of DRR. Executives of DRR also acknowledge the quality of working so I would like all colleagues to have good models in their mind for making progress and would like to congratulate on the special occasion of 10th establishment of DRR.



Samart Yollapak

**About Department of Rural Roads.... Samart Yollapak
Former Head Engineer**

I would like to congratulate on the special occasion of 10th establishment of DRR. We have strived over many obstacles and problems until now

DRR was born in 2002, but Midwife was so exhausted. After that, DRR was marked for its expiration in 2007. If DRR would like to exist more than that, DRR have to show the proficiency so that difficulty in transportation in rural area will be solved

DRR, under the Ministry of transport, is a sector which consists of two personnel groups which one the Public Works Department (PWD) and the Office of Accelerated Rural Development (ARD). Civil Servants and staffs of DRR have strived for works, used new information technology in working to be free from abolishment. I think the striving over obstacles for 10 years is valuable experience. This is the legend for newcomers to remember.



Uthai Thirajit

“Establishing DRR is not easy because it has to make progress and efficiency” Uthai Thirajit

Mr. Uthai Thirajit was former duty director general of Office of Accelerated Rural Development and former deputy director general of DRR in the first era. When he was promoted to a Minister of Ministry of Transport, he supported the tasks of DRR in building minor roads to combine with rural roads

“Competency of workers now is the indicator of future outcomes, so we should intend to work well, create distinguished outcomes. We should build the shield of work quality to make progress sustainable”

“Since the establishment of DRR, we should develop new personnel for doing jobs instead of retirements including solve the problem of long last engine”. Uthai Thirajit



Maitree Srinarawat

Maitree Srinarawat, Former Deputy Director General of DRR and Former Deputy Permanent Secretary of Ministry of Transport

“In the first era of DRR, we were lucky that young civil servants from two sectors collaborate to work. Staff from the Public Works Department (PWD) were good at academic field and staff from the Office of Accelerated Rural Development (ARD) were experts in rural works. Two factors helped move DRR forward.

“We can think by ourselves, we don’t have to wait for any commands. We can create works with our knowledge. Juniors who want to be successful, can’t do in the same way, you have to make your own identity.

“We don’t be afraid of hard work. If we can do it, we will get security of work, will give benefits to country and people. That is the important duty of Civil Servants who have to help make people better living. I think this is the meaning of life and it is the reason why we still breathe. Because we think that meaning of life depends on making benefits like lighting in the dark.

“ทำงานโดยการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วม
ช่วยเหลือท้องถิ่นด้วยความจริงใจ”

ระพีพันธ์ จารุดุล





นายระพีภัทร์ จารุตุล อธิบดีกรมทางหลวงชนบท
พร้อมคณะผู้บริหารกรมทางหลวงชนบท ลงพื้นที่ดูงาน
สู่มาตรฐานความปลอดภัยท้องถนน

หลังจากอธิบดีสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์ ย้ายไปเป็นรองปลัดกระทรวงคมนาคม นายระพีภัทร์ จารุตุล มารับตำแหน่งอธิบดีคนถัดมา ช่วงต่อภารกิจเดิมที่จะต้องเร่งรีบสานต่อก็คือ การปลดล็อคที่จะต้องยุบกรมภายใน 5 ปี เพราะตอนนั้นถึงช่วงระยะปลายปีที่ 4 ของกรมทางหลวงชนบทแล้ว เหลือเวลาอีกเพียงหนึ่งปีก็ต้องเผชิญกับ“เส้นตาย” ที่ถูกขีดไว้ “เมื่อเข้าไปทำงานที่กรม ผมเห็นว่าเราทำงานเยอะมาก บุคลากรก็มีความรู้ความสามารถ แต่ผลงานไม่ค่อยมีใครได้รู้เห็น ถ้าเราทำให้สังคม โดยเฉพาะองค์กรที่เกี่ยวข้อง ได้รับรู้ผลงาน ยอมรับว่าเราทำงานได้ดีมีคุณภาพ ก็จะเป็นช่องทางที่จะเรียกเสียงสนับสนุนให้กรมดำรงอยู่ต่อไป และเราจะต้องทำให้ประชาชนเข้าใจชัดเจนว่า ทางสายไหนเป็นพื้นที่ทำงานของเรา สายไหนเป็นของท้องถิ่น และสายไหนเป็นของกรมทางหลวง”

เพื่อให้เป็นที่ยอมรับและใกล้ชิดประชาชนยิ่งขึ้น อธิบดีระพีภัทร์ได้ริเริ่มจัดตั้งหน่วยงานใหม่ขึ้นในกรมทางหลวงชนบทอีก 2 หน่วยงาน คือ ศูนย์ส่งเสริมการมีส่วนร่วมภาคประชาชน และ สำนักส่งเสริมการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่น โดยจัดตั้งเป็นการภายในก่อน แล้วต่อมาก็ได้บรรจุเป็นกฎกระทรวงเป็นที่เรียบร้อยซึ่งในช่วงเวลานั้น สำนักทางหลวงชนบทที่ 10 ที่ตั้งอยู่ในสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดลำพูน สถานที่ยังคับแคบ ห่างไกล ศูนย์กลางการคมนาคม ติดต่อสื่อสารไม่สะดวก ท่านระพีภัทร์ จึงได้หาทางย้ายที่ตั้งของสำนักนี้มาอยู่ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ส่วนหนึ่งก็เป็นความสามารถของท่าน ผส.อภิรักษ์ โปราณานนท์ (ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบทที่ 10) ด้วยที่รวมสานงานนี้

ผมมองว่า “สังคมของคน ทางหลวงชนบท มีความสามัคคีกลมเกลียวและสู้งาน รวมถึงมีความสามารถพิเศษต่างๆ อาทิ ช่วงนั้นรัฐบาลเร่งการเบิกจ่ายเงิน ซึ่งเราก็มีผลการเบิกจ่ายเป็นอันดับหนึ่งของกรมที่มีงบประมาณสูงในตอนนั้น ช่วงแรกๆเราเริ่มต้นแบบไปต่างๆเพื่อความมั่นคงขององค์กร แต่เมื่อตั้งหลักได้ก็มีการปรับแผนต่างๆ จากความร่วมมือร่วมใจจากทุกระดับ ตั้งแต่รองอธิบดี ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบท ทีมงาน จนเรามาเป็นอันดับหนึ่งในการ



สร้างผลงานจริง” นอกจากนั้น ท่านอธิบดีระพีพันธ์ ยังแสดงความห่วงใยต่อข้าราชการ พนักงานที่ปฏิบัติใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ที่ประสบเหตุการณ์รุนแรง โดยได้นำทีมผู้บริหารระดับสูงทุกคน ทั้งรองอธิบดี วิศวกรใหญ่ ไปเยี่ยมเยียนสร้างขวัญกำลังใจ และช่วยเหลือในยามจำเป็น “โดยไม่มีใครกังวลหวาดเกรงเพราะผมเข้าใจความรู้สึกของคนทำงานดีว่าเจ้าหน้าที่ของกรมใน 3 จังหวัดจะมีกำลังใจขึ้นหรือไม่ก็อย่างน้อยทำให้พวกเขาารู้สึกว่า ผู้ใหญ่ในส่วนกลางไม่ทอดทิ้ง และห่วงใยอยู่เสมอ อีกอย่างเราไปลงพื้นที่เพื่อจะได้รับทราบวิธีการทำงาน และผลงานของพวกเขาด้วย”

ท่านระพีพันธ์ย้ำว่า “การทำงานของกรมทางหลวงชนบทเราเน้นที่ความรวดเร็วฉับไว ได้มาตรฐาน มีคุณภาพ นั้นหมายถึงการที่เราเอาเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้โดยไม่ยึดติดวิธีการเดิมๆ และนี่เป็นข้อดีของบุคลากรในกรม ทำให้กรมเราได้รับการตอบสนองที่ดีจากผู้บังคับบัญชา ระดับกระทรวง” และในวาระที่กรมทางหลวงชนบทก่อตั้งและปฏิบัติภารกิจมาครบ 10 ปี ท่านระพีพันธ์ จารุดุล ได้ฝากความหวังกับพี่น้องชาวทางหลวงชนบทว่า “ต่อไปเราจะต้องยกระดับมาตรฐานคุณภาพงานให้สูงขึ้นและใกล้ชิดกับชุมชนให้มากยิ่งขึ้น โดยถนนหนทางของกรมทางหลวงชนบทนั้นจะต้องสะดวก ปลอดภัย และสร้างความมั่นใจต่อประชาชน”

ก๊บบทบาทการส่งเสริม อปท. ด้านวิชาการ

ในขณะที่ นายระพีพันธ์ เป็น อธิบดีกรมทางหลวงชนบท นั้นได้ส่งเสริมองค์ความรู้ด้านวิชาการแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ซึ่งเป็นนโยบายที่เด่นชัดโดยมีการจัดตั้งหน่วยส่งเสริมการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นขึ้นในปี พ.ศ. 2551 ให้สอดคล้องกับภารกิจตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2549 รวมถึงแผนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ฉบับที่ 2 พ.ศ.2551 โดยมีภารกิจในการจัดทำมาตรฐานและควบคุมทางด้านวิชาการ ส่งเสริมวิชาการแก่ อปท. 7,853 แห่ง จัดทำแผนแม่บททางหลวงท้องถิ่นและวางมาตรการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของ อปท. ซึ่งกรมทางหลวงชนบทได้เสนอให้ปรับโครงสร้างส่วนราชการ เพื่อให้การดำเนินงานร่วมกับ อปท.เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ อปท.ในปัจจุบันนี้มีคู่มือและแบบมาตรฐานทางหลวงท้องถิ่นและสะพาน โดยที่กรมทางหลวงชนบท สามารถตั้งงบประมาณก่อสร้างและบำรุงสะพาน ตามแผนแม่บทให้แก่ อปท.ทั่วประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 เป็นต้นมา

ส่งเสริมสานต่อศูนย์การมีส่วนร่วมภาคประชาชน

โดยการเปิดช่องทางในระบบราชการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม เป็นแนวคิดที่เริ่มมาตั้งแต่ อธิบดีคนแรก (นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์) ซึ่งท่านอธิบดีระพีพันธ์ จารุดุล ได้นำมาต่อยอดอย่างถูกที่ถูกต้อง โดยมองไปถึงอนาคตอันไม่ใกล้ไม่ไกลที่ประชาชนจะมีบทบาทสูงมากต่อการดำเนินโครงการของรัฐ โดยเฉพาะโครงการที่มีผลกระทบต่อวิถีชีวิตชุมชนจึงได้จัดตั้งศูนย์การมีส่วนร่วมภาคประชาชนขึ้นเป็นส่วนราชการภายในกรมทางหลวงชนบทเพื่อเป็นเจ้าภาพในการขับเคลื่อนนโยบายการจัดทำแผนการฝึกอบรมและติดตามและประเมินผลตลอดจนเพื่อเป็นการสร้างโอกาสให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น นับเป็นความสำเร็จอีกก้าวหนึ่งของกรมทางหลวงชนบท

นายระพีพันธ์ จารุดุล อธิบดีกรมทางหลวงชนบท
ช่วยเหลือน้ำท่วมที่ อ.ไชโย จ.อ่างทอง ในปี พ.ศ.2550





สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จพระราชดำเนิน
ทอดพระเนตรโครงการป้องกันน้ำท่วมด้วยการเบี่ยงน้ำคลองลัดโพธิ์และ
โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม(สะพานภูมิพล 1 และสะพานภูมิพล 2)
เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2549





“เรื่องความสามัคคีเป็นเรื่องที่ทุกคนต้องช่วยกันให้เกิดขึ้น และรักษาไว้ หน่วยงานที่รักสามัคคีกันเป็นหน่วยงานที่น่าอยู่ นำทำงานเมื่อหน่วยงานของกรมทุกหน่วยงานมีความรักสามัคคีกัน กรมทางหลวงชนบทก็จะเป็นกรมที่น่าอยู่ นำทำงาน ผลงานของ กรมก็จะดีเป็นที่ยอมรับของสังคม”

อาทร เทียนตระกูล

ในวาระการก่อตั้งกรมทางหลวงชนบทครบ 10 ปี ในปี 2555 นี้ ขอแสดงความยินดีกับพวกเราทุกคน ที่ได้ร่วมกันปฏิบัติหน้าที่จนทำให้กรมมีสถานะที่ดีในระดับหนึ่งไม่ว่าจะเป็นภาครัฐหรือประชาชน ในโอกาสนี้ขอฝากข้อคิดมุมมองไว้เพื่ออาจเป็นประโยชน์แก่พวกเรา ดังนี้ ที่ผ่านมาและมีแนวโน้มมากขึ้นคือความต้องการมีส่วนร่วมของประชาชน ที่ผ่านมากรมทำเรื่องนี้ได้ดีมาก เป็นรูปธรรม คงต้องนำประสบการณ์ที่ได้รับมาปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้น เราได้ทำการมีส่วนร่วมของบุคคลผู้มีส่วนได้เสียภายนอกแล้วอยากให้เราทำการมีส่วนร่วมกับพวกเราบ้าง จริงอยู่ผู้บังคับบัญชามีอำนาจในการสั่งการ แต่การสั่งการที่ดีและไม่ทำให้เกิดปัญหานั้นต้องมีข้อมูลที่ดีใช้ในการตัดสินใจสั่งการ ดังนั้น การหาข้อมูลจากการทำการมีส่วนร่วมน่าจะรอบคอบกว่าคิดคนเดียวหรือจากคนไม่กี่คน คงไม่ได้หมายถึงต้องทำทุกเรื่อง เรื่องไหนควรทำอยู่ที่ผู้บังคับบัญชา เชื่อว่าจะแก้ปัญหาความขัดแย้งในหน่วยงานได้ ในช่วงแรกของการเป็นกรมทางหลวงชนบทนั้นเราได้รับการกิจจากกรมโยธาธิการและกรมรพช.มา ดังนั้น บางภารกิจก็ยังเป็นข้อสงสัยจากสังคมว่ามันควรเป็นภารกิจของกรมหรือ เช่น การสร้างถนนสะพานในเขตกทม. เพราะชื่อกรมทางหลวงชนบทนั้นดูเหมือนจะเป็นที่รับรู้จากสังคมว่าน่าจะรับผิดชอบทางในชนบท เมื่อมีการยุบกรมโยธาธิการและกรมรพช.นั้น เหตุผลสำคัญอย่างหนึ่งก็คือ มีภารกิจซ้ำซ้อนกับหน่วยงานอื่น ดังนั้นกรมจะต้องระวังในเรื่องนี้ให้มาก ถนนในความรับผิดชอบของกรม เป็นถนนโครงข่ายสายรองจริงหรือ กรมควรจะกำหนดภารกิจให้เหมาะสมกับทรัพยากรที่กรมมีอยู่ให้เกิดภาพ ที่ชัดเจนเป็นที่ยอมรับของสังคม ในอนาคตก็จะไม่เกิดปัญหาอีก จะเห็นว่าในปัจจุบันการตรวจสอบไม่ว่าจากรัฐหรือประชาชนมีมาก ในอนาคตยิ่งจะมีมากขึ้น งานหลักของกรมคือก่อสร้าง บำรุงรักษาถนน เป็นสิ่งที่เป็นรูปธรรมสามารถตรวจสอบได้โดยไม่ยาก จริงๆแล้วหลักการสำคัญก็คือตรวจว่าได้ดำเนินการถูกต้องตามสัญญาหรือไม่ กรมได้มีระบบในการควบคุมงานแล้ว ก็ควรจะพัฒนาให้รัดกุมยิ่งขึ้น การทำโครงการต้องคุ้มกับงบประมาณที่ใช้ไป การตรวจติดตามของผู้บริหารก็สำคัญเพราะจะทำให้ผู้ปฏิบัติเข้มแข็งและมีขวัญกำลังใจในการปฏิบัติงาน

“เราจะอยู่ต่อไปได้ ผลงานเราต้องมีคุณค่า ต้องมีคุณภาพ ต้องรวดเร็วทันการณ์ แข็งแรง สะดวก ปลอดภัย ประหยัด ผู้ใช้ รถใช้ถนนพึงพอใจ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียพึงพอใจ เมื่อประชาชน มีความสุข คนทางหลวงชนบทก็มีความสุขกับงานที่ทำ”

พงษ์เดช หวังสิทธิเดช



ในช่วงเวลาที่กรมทางหลวงชนบทเริ่มสร้างมาตรฐานคุณภาพใหม่“ให้ประชาชนมีส่วนร่วม”มาช่วยตรวจสอบโดยได้ถ่ายทอดให้ประชาชนเรียนรู้การทำงานในด้านต่างๆซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้าใจยอมรับและพึงพอใจในงานของกรมในระยะยาวนับเป็นช่วงที่กรมเปิดตัวเข้าสู่สังคมอย่างกว้างขวางอีกทางหนึ่ง ซึ่งเรื่องนี้นายพงษ์เดช หวังสิทธิเดช อธิบดีรองอธิบดีผู้คร่ำหวอดกับงานนี้ได้เล่าให้ฟังว่า“ถ้าประชาชนเขามีความรู้ความเข้าใจแล้วเขาจะกล้าเข้ามามีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นเพราะเขาจะรู้ว่าอะไรทำถูก ทำผิด อะไรขาด อะไรเกิน การมีส่วนร่วมของประชาชนจะทำให้งานในท้องถิ่นของเราดีขึ้นด้วยเพราะเสียงประชาชนคือเกณฑ์ชี้วัดประสิทธิภาพของงานที่เราทำในอดีตตอนเราไปก่อสร้างทางประชาชนก็ให้ความสนใจเข้ามาดูเขาคงอยากรู้ว่าเราทำอะไรยังไงเราก็เลยคิดว่าประชาชนสนใจอยู่แล้วถ้ามีความรู้ด้วยก็จะยิ่งดีใหญ่จะได้เข้ามาแชร์และมีอำนาจในการต่อรองสามารถใช้สิทธิและทำหน้าที่ของพลเมืองได้เต็มที่ฉะนั้นเราจึงต้องให้คนของเราไปถ่ายทอดความรู้ให้กับประชาชน ไปสอนเขาเพื่อให้งานของเราประสบความสำเร็จเป็นที่พอใจของทุกคน”

ในโครงการก่อสร้างต่างๆที่เราทำนั้นมีผู้เกี่ยวข้องสามฝ่ายคือส่วนราชการซึ่งได้แก่กรมทางหลวงชนบทเอง ภาคประชาชนคนในพื้นที่ที่เราให้เข้ามามีส่วนร่วมและผู้รับจ้างหรือผู้รับเหมาทั้งสามฝ่ายนี้จะต้อง ยอมรับซึ่งกันและกันปรับความเข้าใจ ทักตนคติและเป้าหมายให้ตรงกัน หรืออย่างน้อยก็ตกลงกันได้ เพื่อประคองคุณภาพของงานให้ดำเนินไปด้วยดี ถูกต้องตามหลักวิชาการและได้มาตรฐานคุณภาพ จึงทำให้เกิดมีการทำข้อตกลงร่วมกันทั้ง 3 ฝ่าย (MOU) อันเป็นเครื่องมือกำกับการทำงานให้โปร่งใส ตรวจสอบได้ นำไปสู่คุณภาพของงานที่พึงพอใจของทุกฝ่าย”

ท่านพงษ์เดชยังได้เน้นอีกว่า “เราทำได้ดี เร็วและประหยัดโดยการพัฒนาเครื่องมือควบคุมคุณภาพของงานออกมา เป็นคู่มือให้ประชาชนมีส่วนร่วมอย่างเป็นรูปธรรม เป้าหมายแห่งความสำเร็จของเราก็คือ ผลผลิตที่ประกอบด้วย มาตรฐาน มั่นคงแข็งแรง สะดวกปลอดภัย โปร่งใส และมีความสุขทุกฝ่าย”



“เราเป็นผู้สร้าง สร้างอย่างไรก็ได้ จนกว่าผู้
ใช้จะพึงพอใจ”

ธงชัย เตชะเสน

“Mentor” เป็นคำที่ นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์ อธิบดีกรมทางหลวงชนบทท่านแรกได้นำมาใช้เพื่อสื่อความหมายถึงภารกิจการเป็นพี่เลี้ยงคอยอุ้มชูดูแลท้องถิ่นอันเป็นภารกิจหลักและเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้เกิดมีกรมทางหลวงชนบทขึ้นในปี พ.ศ.2545 จึงเป็นหน้าที่ของเราทช.จะต้องตระหนักในความรับผิดชอบต่อบทบาท ภารกิจนี้และทำให้ดีที่สุด สมดังที่ผู้ก่อตั้งทช.ได้ตั้งปณิธานไว้

“หัวใจของการเป็นพี่เลี้ยงคือ 1.แม่นยำ 2.ทำเป็น และ 3.ถ่ายทอดหรือสอนงานได้ ความรู้ตามตำราจากมหาวิทยาลัยเป็นเพียงความรู้พื้นฐานช่วยให้เราเย็นได้ แต่ในชีวิตการทำงานเราต้องเดินได้วิ่งได้จึงต้องอาศัยการลงมือปฏิบัติจริงในพื้นที่เก็บเกี่ยวประสบการณ์ให้มากรู้ผิดรู้ถูกเพื่อให้เราทั้งแม่นยำและทำเป็นคุณสมบัติเหล่านี้ย่อมหาไม่ได้ในอาจารย์มหาวิทยาลัยที่เป็นเพียงผู้สอนไม่ใช่พี่เลี้ยง”

“อย่างไรก็ดีสิ่งที่เราต้องฝึกฝนเพื่อทำหน้าที่พี่เลี้ยงได้สมบูรณ์คือทักษะการสอนงานซึ่งต่างจากการสอนหนังสือตามตำรา “เราต้องสามารถสอนให้จำ ทำให้ดู เพื่อให้ท้องถิ่นเข้าใจและทำเองได้ ที่สำคัญต้องไม่ลืมน่าจะยังยืนได้ต้องมาพร้อมทั้งมาตรฐานและความปลอดภัยเส้นทางใดที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทช.ทั้งที่เราทำเองและที่มอบให้ท้องถิ่นดำเนินการ เส้นทางนั้นต้องได้มาตรฐาน”

นายธงชัยแสดงทัศนะว่า“ต่อไปทช.ควรให้ความสนใจชุมชนและสิ่งแวดล้อมมากขึ้นการศึกษาศาสนา ภูมิศาสตร์และเส้นทางน้ำควรทำอย่างจริงจังและละเอียดรอบคอบเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาสร้างทางกีดขวางทางน้ำดังที่เป็นข่าวมาแล้วในบางพื้นที่สร้างความเสียหายไม่เฉพาะผู้ใช้เส้นทางแต่รวมไปถึงชุมชนสองข้างทางที่ต้องรับผลกระทบอย่างรุนแรงและยาวนานกว่าหรือเรื่องการตัดทางและสร้างทางที่ควรเอื้อประโยชน์ทั้งผู้ใช้เส้นทางและผู้อาศัยสองข้างทาง รวมไปถึงเรื่องภูมิทัศน์สถาปัตยกรรมและองค์ประกอบอื่นบนเส้นทางเพื่อความเรียบร้อยร่มรื่น สวยงาม และที่สำคัญเพื่อความปลอดภัยก็เป็นเรื่องที่ไม่พหุนิวลิยที่จะทำได้”

และท่านยังได้ฝากความหวังไว้กับคนรุ่นใหม่ว่า“เมื่อถึงเวลาครบรอบ 12 ปีนี้คงจะมีการปรับปรุงรูปแบบของผลงาน ให้พวกพี่ๆประทับใจเพิ่มขึ้นสมกับเป็น NEW DRR 2014”

ใฝ่ฝันอยากทรงงำ...ส่งต่อความสุข



“สะพานกอบกุล จำลิก” เป็นสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง ด.หลุมดิน-ด.ท่าทราย อ.เมือง จ.ราชบุรี

สะพานภูมิพล 1 และสะพานภูมิพล 2 เชื่อมต่อกรุงเทพฯ-จ.สมุทรปราการ



.....
.....
.....


.....
.....
.....
.....

“สะพานกอบกุล ราลิก” พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ทำการเกษตรและมีโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมาก การก่อสร้างสะพานเชื่อมสองฟากฝั่งของแม่น้ำแม่กลองจึงสามารถช่วยแก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนให้กับเกษตรกรและผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในการขนส่งผลผลิตทางการเกษตร และสินค้าอุตสาหกรรมออกสู่ตลาดเพื่อจำหน่าย รวมถึงช่วยร่นระยะทางในการสัญจรของสองฝั่งแม่น้ำได้ ทำให้การเดินทางสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และคล่องตัวมากยิ่งขึ้น เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของราษฎรให้ดีขึ้น

.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....

“สะพานภูมิพล 1 และสะพานภูมิพล 2” เป็นโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ก่อสร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ.2538 เชื่อมระหว่างถนนพระรามที่ 3 ถนนปู่เจ้าสมิงพราย และถนนสุขสวัสดิ์ ลักษณะเป็นสะพานซึ่งขนาด 7 ช่องการจราจร เพื่อใช้เป็นโครงข่ายถนนรองรับการขนถ่ายลำเลียงสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพ ต่อเนื่องไปจนถึงพื้นที่อุตสาหกรรมในจังหวัดสมุทรปราการ และภูมิภาคอื่นของประเทศ เพื่อมิให้รถบรรทุกวิ่งเข้าไปในตัวเมือง อันเป็นสาเหตุของการจราจรติดขัดโดยรอบ



*“Working by giving an opportunity
to people for truly participating”*

Ropin Charutula

The Mission that continued to perform from former Director General was the request of ending abolishment of DRR within five years and this was the last period of the 4th year to the 5th year.

“We will make related organizations to realize that we work extremely well, that is the strong point that will support the survival of DRR. We will make the people understand which roads are ours, which are Local Administrative Organization’s roads, and which are Department of Highways”

He began to set up two new sectors of DRR : Center of Supporting People’s Participation and Bureau of local road Development promote collaboration between DRR and the local

people. Later, the two sectors have been established by Ministerial Regulations.

On the special occasion of the 10th establishment anniversary of DRR, Rapin gives a suggestion to DRR's colleagues that we have to increase the quality of works including collaboration with community and our roads must provide convenience and safety to people.

Academic Support to Local Administrative Organization

Distinguished Policy of Director General of DRR Mr. Rapin was the promotion to Local Administrative Organization in academic fields. That was the origin of Bureau of local road Development in 2008 which was harmonious with duty of the 1992 Highway Act, the revision (No.2) the 2006 Highway Act and the 2008 Decentralisation Plan to local

นายระพีภัทร์ จารุคุล อธิบดีกรมทางหลวงชนบทพบปะประชาชน.....สร้างความเป็น
กันเอง.....ด้วยรอยยิ้มสร้างมิตรภาพด้วยผลงานทางหลวงชนบท





administrative organization (No.2).

Major Role of Bureau of Local Road Development is to make and control standard academic fields to 7,853 local administrative organizations, make a master plan of local Road, inspect and evaluate the performance of local administrative organization.

DRR proposed to restructure the bureaucracy to work together with local administrative organization better.

Center of Supporting People's Participation

People Participation policy has begun from the first Director General and the second Director followed him by establishing Center of Supporting People's Participation and move forward policy of training, inspecting and evaluating plan to give concrete opportunities to people.

Prolonging DRR's Time

According to the Act on reorganization of the Ministries, B.E. 2545 and the Revision, DRR would be abolished by 2008. Director General Rapin proposed to amend the abolishment to the National Legislative Assembly, Thailand by adjusting role and duty of DRR and supporting local administrative organization. At last, DRR got five year extension of performance until in 2013 and that created the strength of DRR's personnel.



Arthorn Thientrakul

Former Deputy Director General Arthorn Thientrakul

On the occasion of 10th establishment of DRR, I would like to congratulate on all your well performance. I would like to focus on participation of people because it will make DRR move forward. We should not only do participation from outside, we can do participation within too. We should think together to make a decision better than just one does. I think participation will help to reduce my conflict between us.

When the Public Works Department (PWD) and the Office of Accelerated Rural Development (ARD) were abolished, we as DRR should be aware of our scope of works. If we can identify it, we don't have redundancy of works. In addition, we should develop inspection system monitor the contractors' work. Executives should examine the working to encourage the subordinates. Everyone should love and be harmonious in working together.



Thongchai Techasen

“We are builders. We will build to satisfy the users” Thongchai Techasen

“Mentor” is the word that Surachai, First Director General always used to present our mission that to assist the local community. The mentor should be accurate, practical and educated. Knowledge in the textbooks makes me stand, but we have to walk, run in real life. So performing in sites makes us understand and skillful. These skills can't be found at any university .

However, we have to keep practicing to be a better mentor. Skill of teaching works is different from teaching from the textbooks. We have to understand well from textbook to practical in order to mentor the local people to understand and can do it. And our work will sustain. Don't forget that sustainable work comes from good standard and safety.

DRR should be more interested in community and environment



Pongdej Wangsittidej

“If we would like to survive, our works must be valuable. Good or valuable works are consisted of quality, strength, convenience, safety, economy, satisfaction of the road users” Pongdej Wangsittidej

“If people have knowledge, they will come to take part in participation because they know what is right or wrong. They will know that they have their power to negotiate. So we have to give knowledge to local people, teach them, educate them and, we will do our work better.

“Building works of DRR, has to rely on 3 parties: Department of Rural Roads, People and Contractors. Those parties have to admit the quality together so the agreements of three parties (MOU) are the tool for inspecting quality of works.”

สะพานข้ามแยกสาครเกษม จ.สมุทรสาคร





“10 ปี ที่ข้าราชการและพนักงานของกรมทางหลวงชนบท ได้ร่วมกันปฏิบัติ
ราชการ คงจะสามารถเห็นได้ชัดจากผลของงานที่ปรากฏแก่สาธารณชน
ปัจจัยสำคัญของผลสำเร็จมาจากการทำงานเป็นทีม มีการพัฒนาบุคลากร
อย่างต่อเนื่อง”

สุพจน์ ทรัพย์ล้อม



ผู้บริหารระดับสูงในสังกัดกระทรวงคมนาคม ร่วมบันทึกภาพในงานเปิดตัว
“โครงการถนนไร้ฝุ่น” ณ ห้องประชุมธารสิทธิ์พงษ์ กรมทางหลวงชนบท

กรมทางหลวงชนบทได้ก่อตั้งมาตั้งแต่ตุลาคม 2545 ตามการปฏิรูประบบราชการในสมัย ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร ตาม พ.ร.บ.ปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 โดยเป็นการรวมภารกิจด้านการก่อสร้าง และบำรุงรักษาทางหลวง ที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท และกรมโยธาธิการ กระทรวงมหาดไทย มาอยู่ภายใต้ การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม โอนทั้งภารกิจและบุคลากรที่สมัครใจมาก่อตั้งเป็น “กรมทางหลวงชนบท”

การดำเนินการบริหารงานของกรมฯ ในช่วงแรก นอกจากปัญหาด้านภารกิจ งบประมาณแล้ว ปัญหาที่สำคัญ คือ การบริหารจัดการบุคลากรจากสองกรม ที่มีรูปแบบการปฏิบัติราชการและวัฒนธรรมที่ต่างกัน การถ่ายโอนภารกิจให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และเรื่องบทเฉพาะกาลมาตรา 54 ที่ให้กรมฯ มีระยะเวลาปฏิบัติงานเพียง 5 ปี แต่นับว่าเป็น โชคดีของกรมฯ ในขณะนั้น ที่ผู้บริหารระดับสูง อันประกอบด้วย ท่านอธิบดีท่านแรกของกรมฯ คือ นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์ และรองอธิบดีอีก 3 ท่าน คือ นายอุทัย ธีรจิต นายสามารถ ยลภักย์ และผมเอง ได้ตระหนักถึงปัญหาในเรื่องของการบริหารจัดการบุคลากร ทั้ง 4 ท่าน มีเป้าหมายที่จะให้บุคลากรของกรมฯ มีความสามัคคี เป็นทีมงานที่ทำงานร่วมกันได้อย่างราบรื่น จึงให้ความยุติธรรมกับบุคลากรของกรมฯ ในทุกชั้น ทุกระดับ และในทุกเรื่อง ซึ่งจะปรากฏเห็นได้ในปัจจุบันนี้ ถึงความเข้มแข็งและประสิทธิภาพของข้าราชการ พนักงาน ของกรมฯ ทุกคน

ในสมัยที่ผมดำรงตำแหน่งรองอธิบดี ระหว่าง พ.ศ. 2545-2550 ผมได้รับมอบหมายให้ดูแลงานด้านการออกแบบ การพัฒนาบุคลากร และงานด้านการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ซึ่งได้มีแนวคิดในการที่จะจัดหาเครื่องมือด้านการออกแบบ เพื่อให้สามารถทำงานออกแบบที่มีปริมาณมาก แต่บุคลากรน้อย ให้สำเร็จลุล่วงได้ในกรอบเวลาและเป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งประเทศ การพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถในทุกกระดับ การพัฒนาบุคลากรใหม่ให้รู้ถึงรายละเอียดของงานในตำแหน่งของตัวเองก่อนส่งลงสู่หน่วยปฏิบัติ การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรมฯ

ในช่วงเดือนเมษายน 2551 ซึ่งผมได้รับแต่งตั้งให้มาดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมทางหลวงชนบท งานแรกที่ผมปฏิบัติให้กับกรมฯ คือ การที่จะทำอย่างไรที่จะยกเลิกบทเฉพาะกาล มาตรา 54 ที่จะต้องยุบกรมฯ ในปี 2551 โดยการร่วมแรงร่วมใจของผู้บริหารระดับสูงหลายท่าน เช่น ท่านอธิบดีวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์ ท่านอธิบดีชาติชาย ทิพย์สุนาวี และท่านรองอธิบดีพิศักดิ์ จิตวิริยะวาทิน ในการที่จะไปทำความเข้าใจกับบรรดา ส.ส. ของทั้งฝ่ายรัฐบาล ฝ่ายค้าน รวมถึงวุฒิสมาชิกให้เข้าใจถึงความจำเป็นในการที่จะให้กรมฯ เป็นหน่วยราชการถาวร ยกเลิกบทเฉพาะกาล มาตรา 54 ซึ่งต่อมามีการแก้ไขบทเฉพาะกาล มาตรา 54 โดยให้ต่ออายุกรมฯ ไปอีก 5 ปี สำหรับการยกเลิกบทเฉพาะกาล มาตรา 54 มาสำเร็จในสมัยท่านอธิบดีวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์



นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม อธิบดีกรมทางหลวงชนบท ร่วมเปิดงานขับขี้อุดภัยช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2551



นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม อธิบดีกรมทางหลวงชนบท ย้ายไปดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมทางหลวง ปี 2551

กรมทางหลวงชนบทเป็นกรมฯที่ดูแลทางหลวงในท้องถิ่น ทางเชื่อมในระหว่างหมู่บ้าน อำเภอ และจังหวัด แต่ยังมีทางหลวงที่เป็นทางผิวจราจรลูกรังอีกถึง 7,200 กม. กรมฯ เองมีความต้องการที่จะพัฒนาทางหลวงทั้งหมด 7,200 กม. ให้เป็นทางผิวจราจรลาดยาง จึงมีการเสนอความคิดนี้ไปยังกระทรวง โดยเปรียบเทียบเหมือนเป็นโครงการที่รัฐอาจจะดูแลประชาชน ในท้องถิ่นชนบทกับโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ซึ่งรัฐบาลขณะนั้นเห็นด้วย แต่ยังไม่มีการจัดสรรงบประมาณให้ แต่ต่อมาในปี 2553 รัฐบาล ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ได้จัดสรรงบประมาณ ในโครงการ “ไทยเข้มแข็ง 2555” จนกรมฯ สามารถดำเนินโครงการนี้จนสำเร็จลุล่วงในปัจจุบัน

กรมทางหลวงชนบท นับเป็นกรมฯ ที่มีความพร้อมในทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านวิชาการ ความสามัคคีในการทำงาน การเข้าถึงประชาชนเพื่อให้ทราบความต้องการที่แท้จริงของประชาชน ทำให้ทางหลวงในพื้นที่ชนบทได้รับการพัฒนาดูแลบำรุงรักษา ให้สามารถใช้งานได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ซึ่งนอกจากนั้นยังเป็นเส้นทางที่จะช่วยเพิ่มรายได้ของเกษตรกรในการขนส่งผลิตผลการเกษตรมาสู่ตลาดได้อย่างสะดวก

มาตรฐานถนน – มาตรฐานคน – มาตรฐานกรมทางหลวงชนบท

อธิบดีสุพจน์ ได้วางนโยบายปรับปรุงมาตรฐานการออกแบบถนนและสะพาน จากพื้นฐานประสบการณ์ ทั้งที่เคยปฏิบัติงานด้านการสำรวจ - ออกแบบ ด้วยตนเอง และการเป็นผู้บริหารในระดับรองอธิบดี ที่กำกับดูแลภารกิจในการออกแบบและการสร้างคนด้วยกระบวนการฝึกอบรม ท่านจึงเป็นผู้มีวิสัยทัศน์และทักษะพิเศษที่หาตัวจับยาก ดังนั้นนโยบายสร้างเอกลักษณ์กรมทางหลวงชนบท ที่มีมาตรฐานและปลอดภัย เป็นที่ยอมรับของประชาชน จึงปรากฏโดดเด่นขึ้นในยุคนี้ ควบคู่ไปกับการเสริมสร้างสมรรถนะของชาวกรมทางหลวงชนบทให้เป็นมืออาชีพทางด้านช่าง นับว่า อธิบดีสุพจน์ฯ เป็นผู้นำต้นแบบทั้งในด้านการปรับองค์กรและความชัดเจนในภาคปฏิบัติ



ผู้บริหารกรมทางหลวงชนบทร่วมงานจากวันแม่ถึงวันพ่อ 116 วัน สร้างสามัคคี
ณ สำนักงานหลวงชนบทที่ 1 (ปทุมธานี) ระหว่างวันที่ 9 - 15 กันยายน 2551

เปี่ยมด้วยพลังและตื่นตัวเสมอ

ในช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อ ก่อนการแก้ไขกฎหมาย ยกเลิก มาตรา 54 จิตใจของผู้ปฏิบัติงานยังอยู่ในสภาพเสียขวัญ มีหน้าซำยังเป็นช่วงของการปฏิรูปส่วนราชการที่ต้องใส่ใจประชาชนมากกว่าเดิม อธิบดีสุพจน์เป็นผู้นำในการกระตุ้นให้ทุกคนเกิดความฮึกเหิม กล้าคิด กล้าทำ มองเห็นความสำเร็จอยู่ข้างหน้า ถ้าพวกเราสู้เต็มที่ใครรับผิดชอบด้านไหนก็ทำไปอย่างสุดกำลัง ยกตัวอย่างเช่น ผอ.ทชจ ต้องดูแลพื้นที่ที่รับผิดชอบอย่างเข้มข้น อย่าปล่อยให้ถนนชำรุดทรุดโทรม สองข้างทางวัชพืชกรูกร้าง จะกระทบกระทั่งกับประชาชนไม่ได้เด็ดขาด และผู้บริหารต้องทำตัวติดดิน เข้าถึงทุกชุมชน ช่วงนั้นเราจะเห็น ผอ.ทชจ. ออกตระเวนพื้นที่ ตรวจสอบถนนหนทางที่รับผิดชอบ เร่งรัดงานซ่อมถนนที่เสียหาย ติดตั้งป้าย ตัดหญ้าข้างทาง แม้แต่กองวัสดุที่เตรียมไว้ ซ่อมถนนก็ต้องจัดวางให้ถูกต้องตามหลักวิชาการ จนเป็นแบบอย่างของหน่วยงานราชการที่เต็มเปี่ยมด้วยความมุ่งมั่นสร้างสรรค์ และยังส่งผลให้เกิดการพัฒนาบุคลากรผู้ปฏิบัติงาน กับมาตรฐานถนนที่ดีขึ้นผิดหูผิดตาอีกด้วย

วางรากฐานโครงสร้างองค์กรที่เข้มแข็ง

โครงสร้างหน่วยงานทั่วประเทศของกรมทางหลวงชนบทในยุคเริ่มต้นประกอบด้วย สำนักงานหลวงชนบท ในส่วนภูมิภาค 1 - 12 และ สำนักงานทางหลวงชนบท 75 จังหวัด บางสำนักงาน ต้องดูแลพื้นที่ถึง 7 จังหวัด ปริมาณงานล้นมือ ไม่สามารถพัฒนาและแก้ไขปัญหาด้านถนนหนทาง การให้บริการประชาชนอย่างทั่วถึงด้วยวิสัยทัศน์อันกว้างไกล และสไตล์การทำงานแบบถึงลูกถึงคนโดยคำนึงถึงประชาชนที่จะได้รับประโยชน์อย่างแท้จริง อธิบดีสุพจน์จึงได้ปรับโครงสร้างหน่วยงาน ส่วนภูมิภาคจากเดิม 12 สำนัก เป็น 18 สำนัก ซึ่งเป็นการแก้ปัญหาที่ถูกจุดทำให้เกิดผลดีอย่างมากมาย ทั้งในด้านการบริหารราชการและผลประโยชน์ของประชาชน และยังได้เปิดโอกาสแห่งความก้าวหน้าในชีวิตราชการแก่บุคลากรชาวทช. มากขึ้น การแก้ปัญหาภายใน และดูแลประชาชนได้สะดวก รวดเร็ว ทันต่อเหตุการณ์ เป็นการวางรากฐานที่เข้มแข็ง ส่งผลต่อประสิทธิภาพโดยรวมของ กรมทางหลวงชนบท มาจนถึงปัจจุบัน



พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ
ให้สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร เสด็จพระราชดำเนิน
แทนพระองค์ไปทรงเปิดสะพานพระราม 4 พร้อมด้วยพระเจ้าวรวงศ์เธอ
พระองค์เจ้าศรีรัศมิ์ พระวรชายาฯ (21 สิงหาคม 2551)



สะพานพระราม 4 อ.ปากเกร็ด จ.นนทบุรี

“10 ปีแรกเป็นการต่อสู้เพื่อก่อสร้างกรรมขึ้นมา พอเป็นกรรมสมบูรณ์แล้ว ก็ต้องสร้างผลงานให้เป็นรากฐานที่มั่นคงเหมือนการสร้างบ้าน ต่อไปข้างหน้า กรรมเราจะต้องเข้มแข็ง มีนักวิชาการที่มีประสบการณ์ด้านก่อสร้างทางและสะพานอย่างสมบูรณ์แบบ”

ดร.เทียม เจนงามกุล



ดร.เทียม เจนงามกุล อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้กล่าวถึงการทำงานของชาวทางหลวงชนบทตั้งแต่เริ่มก่อตั้งกรม จนท่านเกษียณอายุราชการว่า เจ้าหน้าที่ทุกฝ่ายตั้งอกตั้งใจทำงานกันอย่างขยันขันแข็ง ทำให้คนรู้จักยอมรับกรรมของเรามากขึ้นถนนที่ก่อสร้างมาเป็นเวลานานมีหลุมบ่อชำรุดทรุดโทรมก็ได้มีการพัฒนาปรับปรุงซ่อมแซมให้ดีขึ้นและมีการก่อสร้างถนนเพิ่มเติมโครงข่ายทางให้เชื่อมโยงถึงกันมากขึ้นภายในเวลาสิบปีประชาชนได้ใช้เส้นทางอย่างสะดวกสบายด้วยงานที่เราตั้งใจทำและท่านก็ไม่ลืมนึกว่า“สะพาน

เป็นส่วนหนึ่งของถนนเพราะถนนต้องผ่านข้ามแม่น้ำเราก็ต้องก่อสร้างสะพาน ผมเองได้ทำงานเกี่ยวกับสะพานมาตั้งแต่ต้นเดิมการก่อสร้างสะพานเน้นเรื่องความประหยัดก่อสร้างกว้างเพียง 4 เมตร ต่อมาบ้านเมืองเจริญขึ้นการจราจรเพิ่มขึ้น เพื่อความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในการเดินทาง กรมจึงได้ปรับมาตรฐานให้กว้างขึ้นเป็น 7 เมตร”

ชาวทช.ทุกคนภาคภูมิใจเป็นอย่างยิ่งที่ได้มีโอกาสสนองโครงการตามพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ในการก่อสร้างสะพานภูมิพล 1 และสะพานภูมิพล 2 เมื่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ จะเสด็จพระราชดำเนินทางชลมารคมาทำพิธีเปิดสะพานฯ ทางกรมต้องเตรียมการรับเสด็จฯ ซึ่ง ดร.เทียม เจนงามกุล ถือเป็นความทรงจำที่งดงามประทับใจมาก “พอทราบว่าจะมีพิธีเปิดสะพานภูมิพล 1 สะพานภูมิพล 2 ในหลวงจะเสด็จเราเองก็ไม่เคยคิดว่าทำงานแล้วจะได้รับเสด็จ ผมร่วมเตรียมการรับเสด็จด้วยความรู้สึกลาบปลื้มอยากทำด้วยใจทำด้วยความศรัทธาดีใจที่ได้มีส่วนร่วมในภารกิจสำคัญของกรมครั้งนั้น”

ในปัจจุบันกรมได้ดูแลสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีโครงสร้างเป็นเหล็กอยู่ 3 สะพานคือสะพานกรุงธน สะพานสมเด็จพระพุทธยอดฟ้า และสะพานกรุงเทพ ท่านก็ได้แสดงความหวังใญ่ว่า “สะพานเหล็กที่กรมดูแลอยู่ทั้งสามแห่งผมขอฝากให้หมั่นดูแลรักษาตรวจสอบสม่ำเสมออย่าขาดตกบกพร่องโดยเฉพาะเรื่องการป้องกันสนิม เพราะสะพานยิ่งใช้นานก็จะเสื่อมโทรม ต้องหาวิธีบำรุงรักษามิให้เสื่อมโทรมไปมากกว่านี้”

เก็บความทรงจำ...ส่งต่อความสุข



สะพานตากสินมหาราช (สะพานแหลมสิงห์) จ.จันทบุรี



สะพานเฉลิมพระเกียรติ (ปากน้ำแม่หมื่น) จ.จันทบุรี

.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....

สะพานตากสินมหาราช (สะพานแหลมสิงห์) ที่กรมทางหลวงชนบทได้สร้างนั้นเป็นเส้นทางเลียบชายฝั่งเป็นสะพานชมวิวที่สวยงามและยาวที่สุดในภาคตะวันออก ระยะทาง 1.060 เมตร ที่ผ่านสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดจันทบุรี จนมีผลต่อเนื่องทำให้ราษฎรในพื้นที่สามารถนำผลผลิตทางการเกษตร การประมง และอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเล มาจำหน่ายให้กับนักท่องเที่ยว ก่อให้เกิดการสร้างงานและเป็นการเพิ่มรายได้ในท้องถิ่น สะพานแหลมสิงห์สามารถเชื่อมต่อไป อ.ท่าใหม่ และ ต.สุขุมวิท เพื่อไปยังกรุงเทพฯได้

.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....

สะพานเฉลิมพระเกียรติ (ปากน้ำแฉมหนู) หนึ่งในโครงการก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเล(ถนนเฉลิมบูรพาชลคดี) ของกรมทางหลวงชนบท เป็นถนนเลียบชายหาดสะพานจะมีลักษณะเป็นทางโค้งอ้อมภูเขาระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร สามารถมองเห็นทัศนียภาพของทะเลและภูเขา และสัมผัสวิถีชีวิตของชาวทะเลซึ่งส่วนใหญ่มีอาชีพทำการประมง เช่น ลอบหมึก ซึ่งยามเย็นจะเห็นเรือประมงประมาณ 20-40 ลำออกหาปลา ซึ่งจะแล่นตามกันออกไปในทะเล เป็นภาพที่สวยงามมาก บริเวณนี้มีร้านอาหารที่ชาวประมงนำมาขายเอง



"More Collaborations with people by increasing Regional Bureaus from 12 to 18, improving work standard, initiating Dust Free Road Project and promoting training program of DRR and local administrative organization"

Supoj Sablom

Although no longer the Director General Supoj, he created so many benefits to DRR. He appointed one workgroup led by Wichan Kunakoonsawat to do urgent policy of ending the provision 54 of the Act on reorganization of the Ministries, B.E. 2545. He supported to add the number of Regional Bureaus from 12 to 18 to foster suitable sites and get more participation with people. In addition, he surveyed the data of roads that are not asphaltic to develop into first Dust Free Road Project.

Fighting for DRR

Supoj as the third Director General of DRR, supported to amend the the provision 54 by appointing Wichan Kunakoonsawat as the leader of workgroup to seek for promotion from political sectors in order to amend the regulations. Although he was not the DRR's Director General at the time of voting draft of abolishment of the provision 54, former Supoj played a major role in amending the provision.

Standard Road – Man – DRR

Important Policy during the administration of Supoj is upgrading design standard. Due to experience of design and administration, former director general focused on design standard and safety to be one of DRR's unique.



ผู้บริหารกรมทางหลวงชนบทร่วมงานจากวันแม่ถึงวันพ่อ 116 วัน สร้างสามัคคี ณ
สำนักทางหลวงชนบทที่ 1 (ปทุมธานี) ระหว่างวันที่ 9 – 15 กันยายน พ.ศ.2551



Powerful and always enthusiastic

Supoj as a leader of DRR, attempted to motivate all colleagues to be enthusiastic in working, and fully responsible. He always focused on the practical administrators who take care of roads, perform repairing to get the standard of roads.

Laying Strong Foundation of Organization

Former Director General Supoj restructured the Bureaus of Rural Road by adding number of regional bureau from 12 to 18 because some bureaus of Rural Road covered 7 provinces causing a work overload and delayed problem solving. Supoj recognized this problem and solved it in the right way. That has been the laying foundation of Strong Organization until now.

Close Relationship

Although as the leader of DRR during April – September, 2008, Supoj still followed the performances of DRR and participated in DRR's activities representing the close relationship with DRR.



Tium Jenngamkul

“The First Ten years of DRR establishment road the made DRR complete , it produce a the work like building a strong foundation of house. In the future, DRR will be stronger because of skillful staff.” Dr. Tium Jenngamkul

Dr. Tium Jenngamkul was the chief Engineer who had been working with, DRR since the first year of DRR’s establishment till his retirement.

“All the staffs are very determined to work to make DRR more well-know to the people.”

“Having know that at the opening ceremony of the Bhumibol Bridge 1 and 2, the King would be the one who open the event. We felt like working with our heart, doing with our faith. We were so pleased to take part in such an important event.”

“DRR is responsible for three steel bridges across Chao Phraya River. I would like all fellow to take care, inspect the steel bridges in case any damages rusts. We have to maintain then as long as we can.”



นายเทียม เจนงามกุล วิศวกรใหญ่
กรมทางหลวงชนบท พร้อมคณะ ดูงาน
การบำรุงรักษาโครงสร้างทาง
ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2553



ถนนทางหลวงชนบทสาย มส.4009 เข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว
"ทุ่งดอกบัวตอง" อ.ขุนยวม จ. แม่ฮ่องสอน

“ในช่วงที่ผมเป็นอธิบดีสิ่งสำคัญคือภารกิจ คืองานที่กรมทางหลวงชนบทต้อง
เป็นไปตามบทบาท หน้าที่หรือระเบียบของทางราชการ ต้องรู้ตัวเองก่อนว่าเราทำอะไร
นั่นก็คือถนนหนทางและสะพานที่เราต้องมีคุณภาพมีมาตรฐานประชาชนเห็นก็
ชอบ เมื่อมีใครถามก็พยักหน้าว่าเป็นสิ่งที่ทำแล้วดีคุ้มค่ากับภาษีของประชาชนที่เสีย
ให้กับทางราชการ”

นายวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์



เป็นผู้นำกรมทางหลวงชนบท ให้ผ่านพ้นอุปสรรคมาสู่ความก้าวหน้าและมั่นคงอีกผู้หนึ่ง คือ นายวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์ เริ่มตั้งแต่การเป็นหัวเรี่ยวหัวแรงในการปลดล็อกมาตรา 54 แห่ง พรบ.ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ.2545 บนพื้นฐานแนวทางของอธิบดีท่านก่อนๆ จนกรมของเราได้หลุดพ้นจากการมีอายุเพียง 10 ปี และได้ทำหน้าที่ต่อไปอย่างสง่างามซึ่งท่านกล่าวว่า“ถ้าพูดถึงกฎหมายมาตรา 54 พวกเราได้อธิบายให้เขาฟังถึงความไม่พร้อมของท้องถิ่นในขณะนั้น ระหว่างทางหลวงแผ่นดินกับทางหลวงชนบท ก็จะต้องไปด้วยกัน นั่นคือเหตุผลที่เราไปอธิบายให้ท่าน สส.และท่าน สว.ฟัง ซึ่งตอนแรกพวกเขาก็ยังไม่ได้ตัดสินใจแต่ให้เวลาเรา 5 ปี และต่อ



มาได้ขยายเวลาให้อีกเป็น 10 ปี เมื่อครบ 10 ปีแล้วคงต้องสลายตัว บุคลากรส่วนหนึ่งคงต้องกลับไปอยู่กรมทางหลวง อีกส่วนหนึ่งคงต้องไปอยู่กับท้องถิ่น ถ้าไปอยู่กรมทางหลวง ก็อาจจะมี การตั้งสำนักชนบทขึ้นมา ข้อเสียคือจะทำให้กรมทางหลวงใหญ่โต ระบบการบริหารก็จะย้อนกลับไปช้าเหมือนสมัยเก่า ข้าราชการระดับซี 8 และซี 9 คงอยู่ลำบาก เพราะการกระจายอำนาจสู่ท้องถิ่นเพิ่งเกิดขึ้นมาในปี พ.ศ.2542 ที่ยังไม่มีอะไรชัดเจน ไม่ว่าจะเป็นด้านความก้าวหน้าในอาชีพการงานในทางปฏิบัติ รวมถึงไม่มีอัตราตำแหน่งระดับสูง ข้าราชการทั้งหลายคงจะไม่มีอนาคต และจะต้องแตกกระสานซ่านเซ็นกันไป”

ด้วยเหตุนี้เอง ท่านวิชาญ จึงมองว่า “กรมทางหลวงชนบท จะต้องมีการะหน้าที่ชัดเจน ด้านงานก่อสร้าง งานบำรุงรักษา งานวิชาการ งานมาตรฐานการควบคุมการก่อสร้างที่เกี่ยวกับถนนและสะพาน ซึ่งกรมเรามีถนนในความรับผิดชอบกว่า 50,000 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังรวมถึง พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่อปท.โดยกรมทางหลวงชนบททำหน้าที่เป็นพี่เลี้ยงให้อปท. โดยการถ่ายทอดวิชาความรู้ ประสบการณ์ ทั้งงานมาตรฐาน วิชาการ การสำรวจออกแบบ ควบคุมการก่อสร้าง ทั้งหมดนี้ไม่มีใครเถียงได้ว่า กรมเรามีบทบาทหน้าที่ไม่ชัดเจน ซ้ำซ้อน หรือไม่จำเป็น เป็นไปตามการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในชนบทให้มีมาตรฐานคุณภาพ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย” นอกจากนี้ยังมีผลงานอีกด้านหนึ่งที่ท่านอธิบดีวิชาญภาคภูมิใจ ก็คือ การสร้าง



มาตรฐานคุณภาพของงานโดยได้กำหนดหลัก 4 S เป็นแนวทางในการทำงานของพวกเราคือ

Serviceable เดินทางอย่างสบาย สร้างความมั่นใจด้านคุณภาพและการให้บริการแก่ผู้ใช้งาน มุ่งเน้นการบำรุงรักษาทางให้อยู่ในสภาพที่ดี สามารถใช้งานได้อย่างเหมาะสมตลอดอายุการใช้งาน

Safe เดินทางอย่างปลอดภัย สร้างถนนหนทางให้ปลอดภัยในการขับขี่เดินทาง ไร้หลุมบ่อ มีเครื่องหมายจราจรบังคับ เครื่องหมายเตือนแนะนำ ไฟฟ้าแสงสว่าง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

Sure เดินทางอย่างมั่นใจ ไม่หลงทาง มีป้ายบอกเส้นทาง ช่วยให้ถึงจุดหมายปลายทางอย่างถูกต้อง รวดเร็ว

Scenic เดินทางอย่างรื่นรมย์ ถนนสวยงาม สะอาด สบายตา ภูมิทัศน์มีความเป็นระเบียบเรียบร้อยสวยงาม

ท่านวิชาญ มองดูว่า ตัวเราอยู่ที่ไหน มีหน้าที่อะไรซึ่งคำตอบก็คือโครงการ 4S นั่นเอง และในภาคปฏิบัติ ท่านยังสอนให้ทำงานอย่างมืออาชีพ มีแผนงานชัดเจน ใช้ความรู้ที่ร่ำเรียนมาผนวกกับประสบการณ์ มุ่งสู่การปฏิบัติให้เห็นผลเป็นรูปธรรม โดยยึดนโยบายและระเบียบของทางราชการ มีคุณธรรม จริยธรรม และโปร่งใส มีการติดตามงาน นำความรู้ใหม่ๆ มาประยุกต์ใช้เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าต่อการลงทุนลงแรง ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ประชาชนผู้ใช้ถนนหนทางนั่นเอง ซึ่งท่านวิชาญ ได้ฝากแง่คิดถึงคนรุ่นใหม่ของกรมทางหลวงชนบทด้วยความเชื่อมั่นว่า “ขอให้ช่วยกันปรับปรุงพัฒนาวิธีการทำงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นไปอีก การมีส่วนร่วมภาคประชาชนจะต้องจริงจังอย่างต่อเนื่อง คนรุ่นใหม่ต้องคิดวิธีการทำงานใหม่ และต่อยอด



นายวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์ อธิบดีกรมทางหลวงชนบท พร้อมคณะผู้บริหารเยี่ยมชมนิทรรศการถนนไร้ฝุ่น จ.บุรีรัมย์

สืบสานโครงการที่ดีต่างๆ ที่รุ่นพี่ได้บุกเบิกเป็นแนวทางไว้ สืบสานเจตนารมณ์ของรุ่นพี่ที่ได้ต่อสู้มาอย่างยาวนานด้วยความภาคภูมิใจในเกียรติภูมิของกรมทางหลวงชนบท”

เปิดตำนานจอมยุทธ์ไร้เทียมทาน

ตลอดชีวิตราชการ นายวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์ ได้ทุ่มเทจิตใจให้กับงานซ่อมบำรุงทาง ตั้งแต่เป็นหัวหน้าศูนย์ซ่อมบำรุงทาง เป็นผู้อำนวยการสำนักบำรุงทาง เป็นรองอธิบดีที่กำกับงานบำรุงทาง ท่านได้กระตุ้น ผลักดันให้ผู้ปฏิบัติงานทุกระดับใส่ใจในงานบำรุงทาง โดยท่านพูดเสมอว่า “งานซ่อมบำรุงถนน เป็นงานรายวันที่จะต้องทำโดยไม่มีวันหยุด ภารกิจอื่นอาจจะมีวันจบ แต่งานบำรุงทางจะอยู่ตลอดไป เป็นพระเอกที่ไม่มีวันตายตอนจบ ฉะนั้นเพื่อให้งานของ กรมทางหลวงชนบท อยู่ในใจของประชาชนต้องมีมาตรฐานสูงในการสร้างความแตกต่างด้วยแบรนด์ ทช. 4S ปัจจุบันถือได้ว่างานซ่อมบำรุงทางหลวงชนบท ก้าวหน้าและพัฒนาไปมาก จากการวางกลยุทธ์...ด้วยจอมยุทธ์ไร้เทียมทาน...นายวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์



พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้
สมเด็จพระเจ้าลูกเธอเจ้าฟ้าจุฬาภรณวลัยลักษณ์ อัครราชกุมารี
เสด็จพระราชดำเนินแทนพระองค์ไปทรงเปิด “สะพานเฉลิมสิริราช” จ.สุราษฎร์ธานี
เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ.2553 โดยนายวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์ กล่าวถวายรายงาน





“10 ปีผ่านไป อนาคตจะดีกว่ารุ่นเก่า ๆ เขาทำไว้ หรือว่าจะพังเพราะว่ายุคเรา มันเป็นไปได้หลายอย่าง ถ้าหากเราไม่ตั้งใจทำงาน ทุกอย่างมันย่อมมีการเปลี่ยนแปลงได้”

กฤษฎเทพ ลิ้มลี

ก่อนจะมีวันนี้กรมทางหลวงชนบทได้ฝ่าฟันอุปสรรคมากมายด้วยความรักในวิชาชีพและมั่นใจในผู้บริหาร นายกฤษฎเทพ ลิ้มลี รองอธิบดี ได้กล่าวถึงความรู้สึกเมื่อครั้งก่อตั้งกรมทางหลวงชนบทภายใต้เงื่อนไขอายุกรมเพียง 5 ปี “ในฐานะที่เราชำนาญเรื่องถนนก็ไปไหนไปกันสู้ด้วยกันผมมีความมั่นใจในศักยภาพของผู้บริหารของกรมในขณะนั้นคือ ท่านสุรชัย ดร.ไมตรี ท่านวิชาญ และท่านอุทัย ที่มาจากรพช. และอีกหลายท่านที่ไม่ได้เอ่ยนามเชื่อว่ากรมเราจะต้องไม่โดนยุบถ้าเรามีความตั้งใจมุ่งมั่นในการทำงานแม้จะยุบหรือต้องไปอยู่ที่ไหนก็ยังเป็นอาชีพของเรา คือการทำถนนหนทาง”

“ผลงานในช่วงภัยพิบัติสึนามิเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เราเข้มแข็งและมีชื่อเสียงขึ้นมาก่อนหน้านั้นไม่มีใครรู้จักกรมทางหลวงชนบทรู้จักแต่รพช. หรือถนนโยธาพอเกิดสึนามิขึ้นกรมทางหลวงชนบทก็ปรากฏชื่อเสียงและบทบาทโดดเด่น เพราะเราระดมคนและเครื่องจักรทั่วประเทศลงไปช่วยอย่างทันทีทันควัน”

ในวาระที่กรมทางหลวงชนบทก้าวหน้ามาครบ 1 ทศวรรษ รองอธิบดีท่านนี้ปรารถนาจะให้เห็นกรมอยู่อย่างรุ่งเรืองมั่นคงต่อไป “ในเมื่อบรรพบุรุษได้สร้างกรมขึ้นมาด้วยความเหนื่อยยากทุ่มเททุกอย่างเพื่อให้ได้เป็นกรมที่ถาวร อยากให้พวกเราได้มองย้อนถึงความตั้งใจของท่านเหล่านั้นขอให้พวกเราทำงานด้วยความตั้งใจ รักใคร่สามัคคีกลมเกลียว และเนื่องจากกำลังคนเราน้อย ต้องใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการทำงาน ผมอยากฝากให้ช่วยกันศึกษาความเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีให้มากที่สุด ทันต่อเหตุการณ์ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ เราต้องพัฒนาคน พัฒนางาน พร้อมรับภารกิจใหม่ๆ และกรมทางหลวงชนบทจะคงอยู่ตลอดไป ตราบใดที่ยังมีถนนหนทางในประเทศไทย”

“กรมทางหลวงชนบทมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์ ท่วมเท ฉับไว อยู่ร่วมกันฉันพี่น้อง เอื้ออาทรต่อกัน นับเป็นเอกลักษณ์ขององค์กรที่น่าภูมิใจ ที่คน ทช.ต้องหวงแหนรักษาและพัฒนาให้เข้มแข็งยิ่งขึ้น”

ดร.ธณ แสงฉาย



กรมทางหลวงชนบทได้พัฒนาเจริญเติบโตก้าวหน้ามาอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลา 10 ปี ด้วยความทุ่มเทเสียสละของผู้บริหารและพี่น้องชาว ทช. ก้าวต่อจากนี้ไปจึงเป็นความท้าทายของคน ทช. ในการสานสร้างกรมทางหลวงชนบท ให้มีมาตรฐานการทำงานและการให้บริการในระดับสากล การรวมกันเป็นหนึ่งในเดียวของ ASEAN ในปีพุทธศักราช 2558 จะทำให้ ASEAN มีการพัฒนาและเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ความเจริญก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีสารสนเทศทำให้โลกใบนี้เล็กลง กระแสโลกาภิวัตน์ในอดีตกลายเป็นความจริงที่จับต้องได้มากขึ้นทุกขณะ ความจำเป็นในการลดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (Logistic Cost) เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศ ความจำเป็นในการก่อสร้างถนนให้สามารถป้องกันความเสียหายจากภัยพิบัติได้ความต้องการถนนที่มีมาตรฐานสะดวกปลอดภัยและสวยงาม ทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้น สิ่งเหล่านี้เป็นปัจจัยและเป้าหมายสำคัญที่คน ทช. ต้องเร่งปรับตัวให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงเพื่อสนองตอบต่อความต้องการเหล่านั้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

องค์กรแห่งการเรียนรู้ องค์กรแห่งนวัตกรรม และองค์กรแห่งการมีส่วนร่วม จะเป็นเทียนส่องสว่างนำทางให้กรมทางหลวงชนบทก้าวสู่ทศวรรษที่ 2 อย่างสมภาคภูมิ คนทช.ที่รักการเรียนรู้หมั่นพัฒนาตนเองอยู่เสมอ รักที่จะคิดสร้างนวัตกรรมเพื่อพัฒนางานอย่างต่อเนื่อง และรักที่จะนำพลังอำนาจแห่งการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนมาใช้ให้เกิดประโยชน์ในการทำงาน เหล่านี้คือปัจจัยแห่งความสำเร็จ

กรมทางหลวงชนบทมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์ท่วมเทฉับไว อยู่ร่วมกันฉันพี่น้อง เอื้ออาทรต่อกัน นับเป็นเอกลักษณ์ขององค์กรที่น่าภูมิใจ ที่คน ทช.ต้องหวงแหนรักษาและพัฒนาให้เข้มแข็งยิ่งขึ้น แต่การก้าวสู่ทศวรรษที่ 2 คน ทช.จำเป็นต้องมีวัฒนธรรมการใฝ่รู้ วัฒนธรรมการเป็นนักคิดสร้างนวัตกรรมและวัฒนธรรมการเป็นนักประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างผลงานให้โดดเด่น อันจะนำมาซึ่งความสุขของประชาชนและความยั่งยืนของกรมทางหลวงชนบทที่รักยิ่งของเรา



“ถ้าเราเตรียมตัว มีความพร้อม มุ่งมั่น ที่จะทำงาน ผลงานของกรมย่อมมีคุณภาพเป็นที่พอใจของประชาชน กรมเราจะมั่นคง ก้าวหน้า ยั่งยืนแน่นอน”

พิศศักดิ์ จิตวิริยะวาทิน

ในช่วงแรกที่มีการริเริ่มก่อตั้งกรมทางหลวงชนบท นายพิศศักดิ์ จิตวิริยะวาทิน วิศวกรหนุ่มจากฝ่ายอำนวยการวิศวกรรม กองสาธารณสุขและทางหลวงท้องถิ่นที่ 2 กรมโยธาธิการ ได้มีส่วนร่วมในทีมงานศึกษาถึงเหตุผลที่ต้องมีกรมทางหลวงชนบทเพื่อประกอบการเสนอก่อตั้งกรมภายใต้การนำของนายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์ อดีตปลัดกระทรวงคมนาคมและอดีตอธิบดีคนแรกของกรมทางหลวงชนบท ซึ่งในขณะนั้นเป็นรองอธิบดีกรมโยธาธิการ ดร.ไมตรี ศรีนราวัฒน์ อดีตรองปลัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นนายช่างใหญ่กรมโยธาธิการ นายวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์ อดีตอธิบดีกรมทางหลวงชนบท ขณะนั้นเป็นนายช่างใหญ่กรมโยธาธิการ และนายชาติชาย ทิพย์สุนาวี อธิบดีกรมทางหลวงชนบท คนปัจจุบันซึ่งขณะนั้นเป็นหัวหน้าฝ่ายก่อสร้าง กองสาธารณสุขและทางหลวงท้องถิ่นที่ 2 กรมโยธาธิการ“พี่ๆทุกคนมีความมั่นใจว่าจะตั้งกรมทางหลวงชนบทได้สำเร็จและจะสามารถแก้ไขกฎหมายกำหนดอายุกรม 5 ปีได้ด้วยตนเองก็ตัดสินใจมาอยู่กรมทางหลวงชนบทอย่างมั่นใจผมทำงานด้านถนนและสะพานมาตลอด ถ้าไปอยู่กรมอื่นวิชาชีพที่เรามีประสบการณ์มากก็คงไม่สามารถใช้เป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติได้อย่างเต็มที่”

นายพิศศักดิ์ได้สรุปแง่คิดจากประสบการณ์อันซ้ำซ้อนในการทำงานร่วมกับผู้บริหารระดับสูงและความรู้ความสามารถเฉพาะตัวว่า“เราจะทำอย่างไรให้กรมยั่งยืนก้าวหน้าต่อไปต้องรู้ว่าภารกิจของเราคือการก่อสร้างทางและสะพานเพื่อประชาชน ผลงานจึงต้องมีคุณภาพ ซึ่งต้องพัฒนาคนของเราให้มีความรู้ ความสามารถ ดูแลงานให้ได้คุณภาพ กรมจึงมีนโยบายการบำรุงรักษาถนนให้ไร้หลุมบ่อและยึดมั่นในนโยบาย 4S ”ท่านพิศศักดิ์ ยังได้กล่าวเพิ่มเติมว่าอธิบดี ชาติชาย ทิพย์สุนาวี มีแนวคิดในเรื่องการพัฒนาองค์ความรู้เสริมสร้างคุณภาพคนโดยได้เริ่มตั้งงบประมาณสำหรับเป็นทุนในการศึกษาต่อซึ่งจะเป็นการยกระดับคุณภาพและประสิทธิภาพของงานในที่สุด ในการเตรียมการรองรับประชาคมอาเซียนหรือAECนั้นท่านได้กล่าวเสริมว่ากรมมีแผนจะจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาว่าโครงข่ายทางหลวงชนบทควรมีแผนดำเนินการอย่างไรเพื่อรองรับการคมนาคมเชื่อมโยงทั้งภูมิภาค แม้กรมทางหลวงชนบทจะมีหน้าที่รับผิดชอบในส่วนที่เป็นถนนสายรองแต่ก็ต้องรองรับขนส่งสินค้าจากต่างประเทศด้วย ในเบื้องต้นจะมีการปรับปรุงป้ายตามสายทางให้เป็นภาษาอังกฤษและจะจัดทำแผนงานอื่นๆเพื่อความสะดวกปลอดภัยสำหรับการเดินทางขนส่งในระดับภูมิภาคด้วย “เราต้องเน้นคุณภาพในภารกิจของเรา รุ่นพี่พาเดินมาถูกทางแล้วขอให้เดินตามรอยรุ่นพี่สิ่งที่รุ่นพี่ทำมาถ้าดีแล้วขอให้ทำอย่างต่อเนื่องทำให้ยั่งยืนคนทำทางอย่าหลงทางเสียเอง”

“การทำงานทุกอย่างด้วยความเต็มใจ
เป็นสิ่งที่มีความพลังมาก จะทำให้งานบรรลุผลสำเร็จ”

สุรพล ศรีเสาวชาติ



ตลอดเวลา 10 ปีที่ผ่านมา ชาวทางหลวงชนบท มีวัฒนธรรมการทำงานที่มีความสามัคคีกลมเกลียวร่วมแรงร่วมใจกันเมื่อคราวเกิดวิกฤติมหาอุทกภัยปีพ.ศ.2554 นายสุรพล ศรีเสาวชาติ วิศวกรใหญ่ได้รับมอบหมายจากกรมให้เป็นหัวหน้าทีมดูแลให้ความช่วยเหลือจัดหาถุงยังชีพไปแจกจ่ายทั้งพี่น้องชาวทางหลวงชนบทผู้ประสบภัย และประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง“คนที่มาช่วยทุ่มเททั้งแรงกายแรงใจบางคนบ้านตัวเองถูกน้ำท่วมก็ยิ่งมาช่วยด้วยใจ ผู้ที่มาช่วย ดูเขามีความสุข เป็นคนที่มีจิตอาสาแท้จริง”

ในวันที่ 26 ตุลาคม พ.ศ.2554 นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี อธิบดีกรมทางหลวงชนบท ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานขึ้นมา เพื่อให้การดูแลช่วยเหลือพี่น้องชาวกรมทางหลวงชนบทที่ได้รับความเดือดร้อน ซึ่งเมื่อน้ำท่วมถนนพหลโยธินจนเข้ามาถึงภายในบริเวณกรมการช่วยเหลือผู้ที่ต้องเดินทางมาทำงานในเบื้องต้นก็คือในแต่ละวันสำนักเครื่องกลของกรมได้จัดรถบรรทุกรับส่งตามเส้นทางทั้งไปและกลับและระหว่างทางก็ได้เอื้อเพื่อรับประชาชนด้วย นอกจากนี้ยังได้ประสานกับ ขสมก.เพื่อรับการสนับสนุนรถเมล์วิ่งรับส่ง ส่วนในด้านของการจัดเตรียมอาหารเพื่อเลี้ยงเจ้าหน้าที่และผู้ประสบภัยซึ่งนับว่าเป็นเรื่องที่ยากลำบากเพราะเจ้าหน้าที่จำนวนเพียง 4 คน ต้องฝ่ากระแสน้ำไปซื้ออาหารสดแถวสะพานใหม่เพื่อมาประกอบอาหาร ซึ่งในการเดินทางต้องใช้เวลามากกว่าปกติซึ่งคาดเดาในระยะเวลาที่ยากลำบาก และการขนส่งเพียงกลับกรมค่อนข้างจะทุลักทุเลเหมือนนมรดงานตัวเล็ก ๆ ขนเสบียงที่ใหญ่กว่าตัวกลับรังเพื่อเลี้ยงดูสมาชิก ในระหว่างนั้นท่านอธิบดีเองก็ต้องไปร่วมปฏิบัติงานที่ ศปภ.เพื่อร่วมกับรัฐบาลในการให้การช่วยเหลือประชาชนซึ่งหลังจากเสร็จภารกิจที่ศปภ.ในแต่ละวัน ท่านอธิบดีก็จะกลับมาดูสถานการณ์น้ำภายในกรมและตรวจเยี่ยมความเป็นอยู่ของเจ้าหน้าที่และให้กำลังใจพวกเราทุกวัน นายสุรพลกล่าวว่า “น้ำท่วมแต่ใจไม่ท่วม ชาวทางหลวงชนบทได้แสดงน้ำใจ ความรักสามัคคีกลมเกลียวกัน ไม่มีใครถูกทอดทิ้งตามลำพัง เป็นอีกบททดสอบที่พวกเราผ่านมาได้เป็นอย่างดี”



เดินทางปลอดภัยไปกับกรมทางหลวงชนบท

แก้ปัญหาทางตรงเข้า...ส่งต่อความสุข



สายทางสนับสนุนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของกรมทางหลวงชนบท



ถนนทางหลวงชนบทสายผังเมืองรวมเมืองราชบุรี จ.ราชบุรี

.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....

กรมทางหลวงชนบท มีแผนงบประมาณในการพัฒนาโลจิสติกส์ เพื่อลดต้นทุนต้นทุนการขนส่งของไทยให้บรรลุเป้าหมายและต่อเนื่องตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม ตลอดจนระยะเวลาในการเดินทาง สามารถรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงการผลิตไปสู่แหล่งการตลาดได้ โดยดำเนินการปรับปรุงและขยายสายทางสนับสนุนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาระบบขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตสู่ตลาดพร้อม สนับสนุนเครือข่ายการขนส่งสินค้าทางอากาศ ตลอดจนอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนช่วยให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่เพิ่มขึ้นด้วย

.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....

ถนนฝั่งเมืองรวมราชบุรี กรมทางหลวงชนบท บนถนนสาย ค. ฝั่งเมืองรวมเมืองราชบุรี จ.ราชบุรี (ถนนเลี่ยงเมืองราชบุรี) ซึ่งได้ดำเนินการและขยายผิวจราจรเดิม ปรับปรุงเกาะกลาง ทางเท้า ระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ตลอดจนติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวก จะช่วยแก้ไขปัญหารถทำให้สภาพการจราจร คล่องตัวมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้เมื่อช่วงเทศกาลปีใหม่ที่ผ่านมา สามารถช่วยให้ประชาชนเดินทางเข้าสู่ นครปฐม และการเดินทางไปยัง จ. เพชรบุรี สะดวกรวดเร็วประหยัดเวลามากยิ่งขึ้นกว่าเดิม



“The important thing is duty of DRR. We have to perform as the role, tasks or regulations and we have to know first what we do; roads and bridges. We have to construct them with quality, standard and people will get satisfied. When someone asks, we can answer that it was constructed well and worthwhile to the people”

Wichan Kunakoonsawat

The reason for establishing DRR is DRR has many clear tasks of construction, maintenance, academic, standard and inspection of construction on roads and bridges Former Director General Wichan used principle of 4 S to be our way of working :

Serviceable Travel comfortably, building confidences in quality and service to vehicle users

Safe Travel safely with sign, traffic light

Sure Travel confidently with posts

Scenic Travel happily with beautiful routes

And Wichan focused on the question: Where are you and what is your duty?



“รณรงค์ขับที่ปลอดภัยช่วงเทศกาลสงกรานต์” ปี พ.ศ.2553



Valuable Man

Maintenance of roads is the routine. It will never stop but continue to do. It is like a hero who never dies in the end. So we have to build the brand of Rural Roads that is different from others with Vishnu image posts

Dream Maker

“Creating works need creation of their uniqueness such as Dust Free Road is the word that inspires everyone to remember. So this project was supported from all sectors because it is about basic factors that are necessary.”

Bad Dream away

There are no special gifts for DRR’s personnel like the abolishment of the provision 54 of ending DRR in the time of former director general Wichan. That gift produced the happiness, pleasure and encouragement to all DRR workers.

Love all subordinates

Former director general Wichan is a serious and sincere man. In addition, he is charming because of always caring for all workers so he is fond of everyone at DRR.



Kridthep Simalee

“Ten - year has passed , properly our future must be better than the past or worse if we don’t do our work. Everything has changed” Kridthep Simalee

“As we have experiences in roads, we could go wherever. I had confidence in capacity of administrators in the first era. If we worked hard even though the abolishment would happen, we were able to continue building road.”

“I would like our DRR’s workers to think back of the establishment of DRR, we would recognize the difficulties and obstacles in the past. So we should be working hard together. We have to apply technology in our work, we then should learn the development of Technology to save the organization forever.



Darun Saengchai

Darun Saengchai, Deputy Director General of DRR

DRR has developed continuously through 10 years because of determination of Executives and all personnel. The next step is the challenge of DRR’s workers to pursue the missions of constructing roads and bridges with worldwide standards and services.

DRR’s working cultures are determination to achievement rapidly, living as brotherhood, assisting together, These make us proud of our Organization. DRR’s personnel have to cherish and encourage these cultures, coming into 2nd decade, workers of DRR must encourage the culture of seeking knowledge, creator innovation and public relations. These new cultures will create distinguished outcomes resulting well-beings of people and stability of DRR forever.

“If we are determined to work, outcomes of DRR would be excellent, people will satisfy and, the organization will grow sustainably.” Pisak Jitviriyavasin

Pisak is one of committees who try to solve the abolishment of DRR

“I decided to come to DRR because I always worked on roads and bridges. If I move to other sectors, I would’ t be able to use those experiences I have I was sure that those experiences are useful to the country”

“We will do how to endure forever. We need to know that our mission is to construct roads and bridges for people. Our products must have best quality. So we have to develop our workers to be capable”

“DRR will plan to hire a consultant to study a of product development and improvement of rural roads network to serve the product transportation from neighbouring countries.”



Pisak Jitviriyavasin

“If we are willing to work, we will have power to work and it will complete.” Surapol Srisaovajati


Flooding in late 2011, Surapol Srisaovajati , the Chief Engineer, was appointed as a chairman of Groups to rescue DRR’s flood victims by providing bags of essential goods to them.

“Some of us, even though they were facing the flood, they still came and help the others with their hearts”

“We helped each other either happy and sad times. This is the culture of DRR: unity, harmony and encouragement.



Surapol Srisaovajati

A portrait of a middle-aged man with short, dark hair, wearing glasses, a dark suit jacket, a white shirt, and a dark tie with small white and green polka dots. He is looking slightly to the right of the camera with a neutral expression. The background is a blurred office setting.

“การทำงานให้ประสบความสำเร็จ หนึ่งคือต้องขยันก่อน สองสนใจศึกษาการ
ดำเนินการทั้งระเบียบต่าง ๆ ทั้งเรื่องเทคนิคในการดำเนินการ ล้วน ๆ ง่าย ๆ
คือ ขุ่มเตและขยัน”

ชาติชาย ทิพย์สุนาวี

นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี อธิบดีกรมทางหลวงชนบทคนปัจจุบัน มีบุคลิกที่พูดน้อย แต่มุ่งมั่นจริงจัง ท่านพูดถึงภารกิจการทำงานในปัจจุบันว่า เป็นการต่อยอดขยายผลจากเดิมซึ่งทำได้ดีอยู่แล้ว ซึ่งท่านได้วางแนวนโยบายในการพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับการเจริญก้าวหน้าของกรม และรวมถึงความพร้อมที่จะเข้าสู่ยุค AEC ในปี พ.ศ.2558 โดยให้ความสำคัญต่อหลักสูตรมาภิบาลด้วย ซึ่งท่านต่อยอดจากอดีตท่านก่อนๆ



โดยเฉพาะอธิบดีวิชาญในเรื่องของความโปร่งใส

เน้นการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนจะนำประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบโครงการด้วยแล้วก็จะมีการปรับปรุงในเรื่องของแบบฟอร์มต่างๆ และวิธีดำเนินการรวมถึงการสำรวจความพึงพอใจในโครงการต่างๆ โดยการจ้างที่ปรึกษาหรืออาจารย์จากมหาวิทยาลัยเข้ามาประเมินโครงการเป็นผู้สำรวจความพึงพอใจและประเมินผลให้เรา และในส่วนการเตรียมความพร้อมของบุคลากร ท่านชาติชายมองว่า “กรมเราได้จัดทำแผนพัฒนาบุคลากร และเอาข้อมูลจากแผนพัฒนาบุคลากรทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ เพื่อขอทุนสนับสนุนไปที่ กพ. ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการในการขอทุนศึกษาต่อในระดับปริญญาโททั้งในประเทศและต่างประเทศ นอกจากนี้ท่านชาติชายยังให้มีการพัฒนาทักษะด้านภาษาต่างประเทศ เพื่อเตรียมการในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC โดยในปี พ.ศ.2550 มีการตั้งงบประมาณของกรมเองเป็นทุนการศึกษาในระดับปริญญาตรีและปริญญาโทในประเทศและต่างประเทศ ระดับละ 3 ทุน นอกจากพัฒนางานและพัฒนาคนแล้ว ท่านชาติชาย ยังย้ำถึงคำขวัญประจำกรมที่ว่า “เชื่อมโยงทั่วไทย เชื่อมใจคนทั้งชาติ” นั่นคือการทำโครงข่ายสายทางหลวงชนบทของประเทศให้สมบูรณ์ ทางหลวงชนบทจะต้องสร้างถนนเชื่อมทางหลวงสายหลักของกรมทางหลวงกับทางหลวงสายย่อยของท้องถิ่น เพื่อส่งผ่านการ



จรรยา และเป็นเส้นทางขนส่งพืชผลทางการเกษตรไปสู่ตลาดต่างๆ นั่นคือเชื่อมโยงทั่วประเทศ ส่วน “เชื่อมโยงคนทั้งชาติ” ก็คือ ทำให้ชาวบ้านเกษตรกรได้มีโครงสร้างพื้นฐานที่ดีขึ้น มีถนนหนทางให้ขนส่งคมนาคมอย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เป็นที่พึงพอใจและภาคภูมิใจในความเจริญก้าวหน้าของประเทศเรา”

ตลอดหนึ่งทศวรรษที่ได้ร่วมงานและฝ่าฟันอุปสรรคมาด้วยกัน เป็นบรรยากาศที่อบอุ่น ผมอยากฝากถึงชาวทางหลวงชนบทว่า “รุ่นหลังๆขอให้รักสามัคคีกันทุ่มเทในการทำงาน เพื่อให้ถนนหนทางในส่วนที่ ทช.รับผิดชอบ มีความมั่นคงแข็งแรง ผู้ใช้เส้นทางมีความปลอดภัยและอุ่นใจ การดำเนินการต่างๆต้องทำด้วยความโปร่งใสและต่อไปจำนวนข้าราชการที่จะครบเกษียณอายุราชการจะมีมากขึ้น รัฐก็ต้องกำกับดูแลเรื่องกำลังคนและประสิทธิภาพการทำงาน ดังนั้นเราจะต้องหาวิธีเพิ่มประสิทธิภาพโดยอาศัยเครื่องมือที่เป็นประโยชน์ เลือกปรับใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมกับงาน ซึ่งกรมเราก็ได้ทำอยู่แล้ว แต่เทคโนโลยียุคนี้ก็มีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว เราจะต้องตามให้ทัน ใช้ให้เป็น เพื่อบรรลุเจตนาของกรม คือ เชื่อมโยงทั่วไทย เชื่อมใจคนทั้งชาติ”





แม่เฒ่าระเบียบและหลักการขั้นเทพ

ไม่น่าเชื่อก็ต้องเชื่อว่า การทำงานในแต่ละเรื่องหากมีข้อสงสัยหรือไม่แน่ใจ ที่ปรึกษาที่พวกเรานึกถึงโดยอัตโนมัติ ก็คือ นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี (อธิบดีกรมทางหลวงชนบทคนปัจจุบัน) ในช่วงเวลาที่โครงการก่อสร้างต่างๆ ยังอาศัยแรงงานคนเป็นหลัก (Labour - Based Project) ท่านผู้นี้เป็นหัวหน้าฝ่ายก่อสร้าง กองสาธารณสุขและทางหลวงท้องถิ่นที่ 2 กรมโยธาธิการ และต่อมาเป็นผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างทาง กรมทางหลวงชนบท ไม่ว่าจะมีปัญหาเรื่องระเบียบพัสดุมติคณะรัฐมนตรีการบริหารบุคคล เทคนิคด้านวิศวกรรม ความขัดแย้งต่าง ๆ การป้องกันความเสี่ยง หรือกระทั่งกลยุทธ์ในเชิงบริหาร เราจะได้รับคำแนะนำที่ดีจากท่านเสมอ จนมีคำเปรียบเปรยจากผู้บริหาร ซึ่งเป็นอดีตผู้บังคับบัญชาหลายท่านว่า “คิดอะไรไม่ออกให้บอก ชช.” นอกจากนี้ ท่านยังเป็นผู้เป็นที่สนใจ ใส่ใจลูกน้องมากที่สุด ทุกความเคลื่อนไหว กระทั่งการว่ากล่าวตักเตือนให้อยู่ในแนวทางที่ถูกต้อง แล้วในที่สุดเราก็ได้ผู้นำที่มากด้วยความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ อีกทั้งเข้าใจ เข้าถึงคนทำงาน สมใจชาว ทช. จริง ๆ



พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ
ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้
สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี
เสด็จพระราชดำเนินแทนพระองค์ไปทรงเปิดสะพาน
เทพสุดา อำเภอหนองงูศรี/อำเภอสหัสขันธ์
จังหวัดกาฬสินธุ์ (22 พฤศจิกายน 2554)



ใฝ่ฝันความทรงจำ...ส่งต่อความสุข



รางวัลชนะเลิศประกวดภาพถ่ายสะพานเทพสุดา โดย คุณวายุ พุกโถมงาม



รางวัลรองชนะเลิศประกวดภาพถ่ายสะพานเทพสุดา โดย คุณวรดิเรก มรรคทรัพย์

.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....

“สะพานเทพสุดา” ยามเย็น กินลมชมวิวมองตะวันตกดินแบบ 360 องศา ที่สะพานเทพสุดา ซึ่งทำให้เราสัมผัสถึงการเข้าไปใกล้ชิดกับธรรมชาติเพิ่มขึ้นมากโดยสามารถมองเห็นทัศนียภาพที่สวยงามบริเวณพื้นที่อ่างเก็บน้ำลำปาวได้อย่างชัดเจน อาจพูดได้ว่าสะพานแห่งนี้นอกจากเชื่อมผู้คน 2 ฝั่งแล้วยังเชื่อมการท่องเที่ยวของจังหวัดกาฬสินธุ์ ทำให้ประชาชนมีเศรษฐกิจที่ดีขึ้น รวมถึงการออกแบบประติมากรรมรูปหล่อไดโนเสาร์ ติดตั้งบริเวณราวสะพานทั้ง 2 ข้าง เพื่อเป็นสัญลักษณ์ของจังหวัดกาฬสินธุ์ ถือได้ว่าทางหลวงชนบทได้นำเอาอัตลักษณ์ของชุมชนสู่งานวิศวกรรมอีกด้วย

.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....

“สะพานเทพสุดา” กับเส้นทางสู่อีสต์เวสต์โอโค โนเมกคอร์ริดอร์ สะพานเทพสุดาเป็นโครงข่ายเชื่อมเส้นทางคมนาคมขนส่งจาก จังหวัดหนองคาย อุดรธานี ผ่านจังหวัดกาฬสินธุ์ ไปยังจังหวัดมุกดาหาร ซึ่งเป็นประตูสู่อินโดจีนหรืออีสต์เวสต์โอโค โนเมกคอร์ริดอร์ จะช่วยร่นระยะทางได้กว่า 160 กิโลเมตร รวมถึงการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรทางฝั่งตะวันตก อำเภอหนองกุงศรี สุโรงแรงานอุตสาหกรรมที่อยู่ฝั่งตะวันออก อำเภอสหัสขันธ์ นอกจากนี้ บนสะพานเทพสุดายังสามารถมองเห็นทัศนียภาพที่สวยงามบริเวณพื้นที่อ่างเก็บน้ำลำปาวได้อย่างชัดเจน สนับสนุนการท่องเที่ยวของจังหวัดกาฬสินธุ์



"To work successfully, we have to be diligent, we must be interested in learning about regulations and techniques"

Chartchai Tipsunave

The Director General of DRR, Chartchai Tipsunave pursue the policy of former directors to develop DRR in the era of ASEAN Economic Community (AEC) by setting up education funds for personnel to further study and planning to develop new personnel to compensate the retirements.

DRR focuses on transparency by increasing steps of people participations starting from planning, surveying and designing, constructing and maintenance.

In addition, the present Director General still follows the organization culture of unity, harmony and love.

Strict Man

If we are unsure about working, we can consult Chartchai because he is proficient in almost all affairs. And he got the slogan of “Can’t think, tell Chartchai”

นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี อธิบดีกรมทางหลวงชนบท ร่วมปฏิบัติงานที่ศูนย์ข้อมูลเพื่อการช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย (ศปภ.) ในปี พ.ศ.2554





ชาว ทช.ร่วมใจ Big cleaningday หลังผ่านเหตุการณ์มทอุทกภัย



Rapid, Transparency and Standard

During Heavy Flood in 2011, new Director General Chartchai was appointed and he used the working policy of Rapid, Transparency and Standard to help flood victims, restore the ruined roads.

Secure Pace to Sure Future


Due to omniscience of Chartchai, he tries to lead the DRR to be strong organization, prepared for coming changing of this decade. He focuses on developing information systems to increase efficiency of data management, developing Rural Roads Network, making plans of logistic system and personnel. We, as all DRR workers, will perceive the bright future confidently.

เสียงของประชาชน

Voices of people







“ทางหลวงชนบทเป็นหน่วยงานที่สำคัญบ่งบอกถึงการนำเอาความเจริญซึ่งถือเป็นรากฐานแห่งการพัฒนาพื้นที่ทั้งไกล โดยใช้เส้นทางในการเชื่อมต่อการคมนาคม ซึ่งถือได้ว่าเป็นภารกิจที่สำคัญของประเทศ กว่า 80 % ของถนน ที่กรมทางหลวงชนบทดูแล ถือได้ว่าเป็นถนนที่มีคุณภาพที่ดีตามมาตรฐาน กล่าวได้ว่าเป็นถนนสร้างชีวิตเสริมเศรษฐกิจสู่สังคมในชนบท ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของการลำเลียงพืชผลทางการเกษตรจากจุดเล็กๆสู่เวทีโลก การเดินทางของชาวบ้านสู่การพัฒนาขั้นพื้นฐานของการดำรงชีวิตที่ดีขึ้น...ตลอดระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา ขอขอบคุณชาวกรมทางหลวงชนบทที่ปฏิบัติหน้าที่อย่างน่าชื่นชมและขอเป็นกำลังใจต่อคนสร้างทางที่สร้างสรรค์พัฒนาคุณภาพชีวิตสู่ชนบทต่อไป ”

คุณจอม เพชรประดับ
ผู้สื่อข่าวอาวุโส ,
ผู้ดำเนินรายการโทรทัศน์
Voice TV. และช่อง 9 อสมท.

“ในแง่ของสื่อมวลชนหลายครั้งที่ได้รับรู้ว่าถนนมีความสำคัญต่อการเดินทางเป็นอย่างจ.เชิงใหม่ จึงสัมผัสถึงความลำบากครั้งนั้นว่ามันชีวิตของคนในพื้นที่ได้จริงๆ ทั้งในแง่ความเป็นรักษาสุขภาพขั้นพื้นฐาน...ซึ่งหากมีถนนหนทางมากพัฒนาคุณภาพความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น โดยตลอดระยะเวลาโครงสร้างวิศวกรรมให้สอดคล้องกับชุมชนอยู่แล้ว ในแง่ส่วนตัวก็มีโอกาสสะพานพระราม 4-ถนนราชพฤกษ์ รู้สึกทำงานเป็นอย่างมาก”

ประสบการณ์ลงพื้นที่ไปทำข่าวในพื้นที่ทั้งไกล จึงมาก ซึ่งครั้งหนึ่งได้มีโอกาสเดินทางไปทำข่าวที่เป็นอย่างไร ดิฉันเองมองว่าการมีถนนย่อมเปลี่ยนแปลงอยู่ที่ดีขึ้นในการเดินทาง เศรษฐกิจ และการเข้าถึงขั้นเท่าไรนั่นหมายถึงการนำมาซึ่งความเจริญและเวลาที่ผ่านมารกรมทางหลวงชนบทก็พยายามพัฒนาสภาพความเป็นอยู่และความต้องการของได้ใช้ถนนของกรมทางหลวงชนบท ช่วงว่าประหยัดเวลาในการเดินทางมา

คุณประวิณนามัย บ่ายคล้อย
หัวหน้าผู้ประกาศข่าว
สถานีโทรทัศน์ไทยพีบีเอส

“การคมนาคมเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาประเทศ กรมทางหลวงชนบทซึ่งมีบทบาทและหน้าที่ในการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมอย่างทั่วถึง ทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ ตลอดระยะเวลา 10 ปี ที่ผ่านมา ย่อมเป็นสิ่งพิสูจน์ได้ว่า กรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการก่อสร้างสายทางและบำรุงรักษาเส้นทางคมนาคม ตามที่รัฐบาลมอบหมาย สามารถอำนวยความสะดวกต่อสังคมและประชาชนได้เป็นอย่างดีและมีประสิทธิภาพ ในโอกาสครบรอบ 10 ปี ของการก่อตั้งกรมทางหลวงชนบท คุณงานความดีที่คณะผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ทุกท่านที่ทางหลวงชนบทอยู่คู่ประเทศไทยและเป็นองค์กรที่ช่วยสร้างคุณภาพคมนาคมให้กับคนไทยตลอดไป ”

คุณไพจิตร ดูป้อง
ผู้สื่อข่าว
สถานีโทรทัศน์กองทัพบกช่อง 7



“กรมทางหลวงชนบท ถือเป็นหน่วยงานในการพัฒนาสายคมนาคมท้องถิ่น โดยการยกระดับมาตรฐานชีวิตจากชุมชนชนบทสู่สังคมเมือง เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น ในการเข้าถึงบริการขั้นพื้นฐานไม่ว่าจะเป็นในสวนการพัฒนาด้านการศึกษา, การส่งเสริมเศรษฐกิจจากชนบทสู่สังคมเมือง, การติดต่อหน่วยงานภาครัฐและส่วนที่เกี่ยวข้องได้อย่างรวดเร็ว, การเดินทางที่ประหยัดทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย รวมถึงความปลอดภัยในการเดินทางทำให้การลงทุนเกิดการจ้างงานมากขึ้นกระตุ้นเศรษฐกิจแบบองค์รวม ถือได้ว่าเป็นถนนของกรมทางหลวงชนบทเปรียบเสมือนเป็นเส้นเลือดฝอยที่แตกแขนงหล่อเลี้ยงชีวิตของคนในชนบทสู่สังคมเมือง ด้วยการคมนาคมไปยังเส้นเลือดหลักสู่การพัฒนาขับเคลื่อนชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของประชาชน ”



คุณณัฐรา โกมลวาทิน
บรรณาธิการข่าว,
ผู้ดำเนินรายการ
“ที่ ThaiPBS และตอบโจทย์”

“ ปัจจุบัน ภารกิจ ของกรมทางหลวงชนบท สำคัญมากขึ้นตามลำดับ ตามทิศทางการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ ท่ามกลางการแข่งขันทางการค้าเนื่องจากเส้นทางคมนาคม โดยเฉพาะเส้นทางสายรองทั่วประเทศถือเป็นเส้นเลือดสำคัญในการขนส่งสินค้า ทั้งในแง่ของวัตถุประสงค์การเกษตรและอื่นๆสู่แหล่งการผลิตและสินค้าหลังการผลิตสู่ตลาด เส้นทางสายรองที่นำนักท่องเที่ยวทั้งไทย และเทศไปสู่แหล่งท่องเที่ยว ของไทย ทั้งหลายทั้งปวงเป็นแรงขับเคลื่อนที่สร้างรายได้แก่ประเทศทั้งสิ้น ยอมรับว่าภาพลักษณ์ ของทช.ปัจจุบัน หลังจากอธิบดีหลายท่าน ตั้งแต่อดีต จนถึง คุณชาติชาย ทิพย์สุ

นาวิ อธิบดีกรมทางหลวงชนบทในปัจจุบัน ได้พยายามผลักดัน งานในภารกิจ และเผยแพร่ข่าวสารของโครงการสำคัญที่ ทช.ดำเนินการให้ประชาชน ชุมชน ทราบ ผ่านโครงการประชาสัมพันธ์ ด้วยสื่อต่างๆ ปัจจุบัน ภาพลักษณ์ของ ทช.ดีขึ้นกว่าในอดีต มาก ประชาชนยอมรับความสำคัญขององค์กร เข้าใจงานที่ดำเนินการอยู่ ซึ่งถือเป็นหน้าที่ และผลงาน สำคัญของฝ่ายบริหาร จนถึง ข้าราชการฝ่ายประชาสัมพันธ์ทุกคน ซึ่งถือเป็นความดีที่ต้องรักษา ต่อไป และต้องทำให้ดียิ่งๆขึ้น เนื่องจากในอนาคตยังมีภารกิจ ใหญ่หลวงรออยู่เมื่อไทยก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558 ที่ตลาดในอาเซียนจะรวมเป็น หนึ่ง การค้า การลงทุน และการพัฒนา เศรษฐกิจในภูมิภาคจะต้องเชื่อมโยงเข้าหากัน การพัฒนาเส้นทางคมนาคมจะทวีความสำคัญ มากยิ่งขึ้น จึงเท่ากับ ทช. ยังมีงานสำคัญรอ อยู่อีกมาก ดังนั้นคงพยายามต่อไป เอาใจ ช่วยนะครับ”

กฤษณะพงศ์ วรุณันต์
ผู้สื่อข่าว สถานีโทรทัศน์ modern nine

“ กรมทางหลวงชนบทเข้าพัฒนาเคียงข้างสังคมไทยจริงๆเลยคะ สังเกต ว่าในตัวของ จ.นครราชสีมา มีถนนของกรมทางหลวงชนบทอยู่หลายสายซึ่ง แต่ละสายเชื่อมโยงชุมชนในสังคมชนบทได้ด้วยกัน ทำให้การเดินทางเชื่อม สายทางอย่างเป็นระบบ ดิจินเองเคยใช้บริการถนนหลายเส้นรู้สึกถึงความตั้งใจ ของหน่วยงานภาครัฐที่มีใจในการทุ่มเทการพัฒนาสู่สังคมไทยคะ ต้องขอ ขอบคุณกรมทางหลวงชนบทที่พัฒนาสายทางส่งเสริมความเป็นอยู่ให้ประชาชน ดีขึ้น ”

คุณวิภาดา คชข้าง อายุ 26 ปี
อาชีพ ธุรกิจส่วนตัว(ร้านกาแฟ)
ภูมิลำเนา อ.เมือง จังหวัดนครราชสีมา



“สิ่งแรกต้องกล่าวคำว่าขอบคุณกรมทางหลวงชนบทอย่างมากที่พัฒนาสายทางให้มีการเดินทางที่ดี นำความเจริญสู่สังคมชนบทมาโดยตลอด ก่อนหน้านี้ที่ยังไม่มีหน่วยงานใดมาสร้างถนนการสัญจรลำบากมากเป็นเพราะถนนเป็นลูกรังเวลาหน้าฝนก็เป็นหลุมเป็นบ่อพอถึงหน้าร้อนก็จะเต็มไปด้วยฝุ่นทำให้ลำบากและยากต่อการเดินทาง พอทางกรมทางหลวงชนบทได้มาสร้างความเจริญด้วยสายทางก็นำมาซึ่งการเดินทางที่ดีเคียงคู่สุขภาพที่ดีไปด้วยพร้อมกันนี้ยังส่งเสริมเศรษฐกิจที่ดีสู่ชุมชน ”

คุณณรงค์ อนุรักษ์ อายุ 36 ปี
อาชีพ บรรณาธิการข่าวศิลปวัฒนธรรมและบันเทิง TNN
และอาจารย์ประจำกลุ่มสาขาวิชา
นิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา
ภูมิลำเนา อ.ร่อนพิบูลย์ จ.นครศรีธรรมราช



“ บ้านผมอยู่ฝั่งวัดเตยตรงข้ามกับปากเกร็ด จำได้ว่าสมัยเด็กๆต้องอาศัยเรือบริการข้ามฝากมาเรียนหนังสือ ดังนั้นการเดินทางกลับบ้านต้องเป็นเวลาที่แน่นอน ไม่งั้นอาจพลาดเที่ยวของเรือบริการข้ามฝากกลับซึ่งจะเป็นอุปสรรคอย่างมากเพราะต้องบอกคนที่บ้านให้ขับรถมารับหรือไม่งั้นนั่งแท็กซี่ซึ่งทั้ง 2 แบบ ต้องใช้เวลาเดินทางที่นานเพราะต้องเดินทางอ้อมไปฝั่งปทุมเพื่อวกกลับมาฝั่งปากเกร็ดอีกด้านหนึ่ง ต่อพอรอบว่า กรมทางหลวงชนบทได้มีการก่อสร้างสะพานพระราม 4 ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา แล้วเสร็จทำให้ผมเดินทางได้อย่างสะดวกและรวดเร็วอย่างมากเลยครับ ”

คุณจักรกฤษณ์ หุ่นช่างไม้ อายุ 18 ปี
อาชีพ นักศึกษา
ภูมิลำเนา อ.ปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี





“ ตัวหนูเองต้องเดินทางมาทำงานทุกครั้ง ก็ได้ใช้เส้นทางสายทางหลวงชนบท....หนูว่าเส้นทางดีกว่าเมื่อก่อนมากเลยนะค่ะ เดินทางสะดวกสบายถนนก็ลาดยางอย่างดี เพราะตัวหนูขี่มอเตอร์ไซด์มาทำงานก็สัมผัสได้ถึงความสะดวกสบายนี้เช่นกัน ระบบไฟส่องข้างทางก็สว่างดี ตัวหนูมองว่าถ้าการเดินทางที่ดีย่อมนำมาซึ่งมาตรฐานชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีเช่นกัน อย่างที่กรมทางหลวงชนบทได้มาพัฒนาถนนในชุมชนของหนู ขอขอบคุณกรมทางหลวงชนบทมากเลยนะค่ะ ”

คุณไอลดา สุนทรีย์ อายุ 21 ปี
อาชีพ พนักงานเซเว่น-อีเลฟเว่น
ภูมิลำเนา อ.รัตนบุรี จังหวัดสุรินทร์

“ ช่วงน้ำท่วมที่ผ่านมาของ ปี 2554 กรมทางหลวงชนบท ได้ให้ความช่วยเหลือเป็นรถสิบล้อขนาดใหญ่ บรรทุกทรายมาด้วย คนบนรถและเจ้าหน้าที่ของกรมฯได้ช่วยเหลือดิฉันและสุนัขอีก 5 ตัว ขึ้นบนรถและมีน้ำใจแบ่งกระสอบทรายให้หมู่บ้านของดิฉัน (หมู่บ้านโดมอนต์วิลล์)จำนวน 30 ถุง ไว้กั้นน้ำเข้าหมู่บ้าน บอกเลยว่าประทับใจและขอบคุณกรมทางหลวงชนบทมาก ถ้าไม่ได้พวกท่านดิฉันและสุนัขอีก5ตัวคงติดอยู่ที่หมู่บ้านไม่สามารถไปไหนได้เลย ”

คุณศรีรัตน์ นุ่มรัตน์

อายุ 54 ปี

อาชีพ พนักงานบริษัท Agility co., LTD.

นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน

ภูมิลำเนา อ.ลำลูกกา จ.ปทุมธานี



“ ผมทำงานขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพฯ ครับ แต่พอถึงช่วง
เวลาเก็บเกี่ยวข้าวก็จะกลับบ้านไปช่วยที่บ้าน สิ่งหนึ่งที่ผมรู้สึกอยาก
กลับบ้านทุกครั้งก็เพราะคิดถึงครอบครัวและสังคมบ้านเกิด แต่สิ่ง
หนึ่งที่ผมชอบก็คือถนนที่เดินทางสะดวกสบายกว่าเดิมครับ อาจเป็น
เพราะสมัยก่อนถนนหนทางมีปัญหาบ่อยและยังไม่มีความหมายใดมา
ดูแลอย่างเป็นทางการ จนปัจจุบันถนนหนทางผ่านหมู่บ้านเป็นเส้นทางที่
อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท.....เขาเข้ามาดูแลและ
พัฒนา ทำให้คนบ้านเราพอมีวันหยุดต่อเนื่องก็อยากจะกลับมาที่บ้าน ”

คุณประยงค์ อุตส่าห์ อายุ 32 ปี
อาชีพ ขับรถแท็กซี่
ภูมิลำเนา อ.กันทรารมย์ จังหวัดศรีสะเกษ



“ แฟนของดิฉันเป็น...อาสาสมัครทางหลวงชนบท
(อส.ทช.) ตอนแรกก็ไม่ค่อยเข้าใจว่าแฟนไปทำอะไรบ้างเห็น
มีการอบรมบ้างประชุมบ้าง แต่มาารู้อย่างละเอียดก็ตอนที่
มีโครงการสร้างถนนผ่านหมู่บ้านของตนเอง ก็เลยเข้าใจว่า
บทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครนั้น นอกจากดูแลผลประโยชน์
ของทรัพย์สินท้องถิ่นตนเองอย่างเช่นถนนหนทางแล้ว
ยังเป็นหูเป็นตาให้กับทางกรมทางหลวงชนบท เพื่อแจ้ง
ข้อมูลหากถนนเกิดความเสียหายและอยากต่อการซ่อมแซม
เบื้องต้น...แต่ดิฉันมองว่ายังไงประชาชนก็ได้ผลประโยชน์
จากโครงการดังกล่าวนี้ค่ะ”

คุณยุภา ผาวันดี อายุ 42 ปี
อาชีพ รับจ้าง
ภูมิลำเนา อ.สนามชัยเขต จ.ฉะเชิงเทรา

“รู้สึกเป็นเกียรติอย่างยิ่งที่ได้เข้าร่วมเป็นอาสาสมัครทางหลวงชนบทเพื่อเป็นตัวแทนของประชาชนในท้องถิ่น ที่ได้เข้ามาช่วยสอดส่องดูแลและรายงานสภาพความเสียหายของถนน ทั้งนี้กรมทางหลวงชนบทยังช่วยแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนจากการใช้รถใช้ถนนของประชาชนให้มีความสะดวกสบาย ในการเดินทางมากยิ่งขึ้นกว่าเดิม อีกทั้งยังช่วยให้ชุมชนในพื้นที่ต่างๆ มีความเจริญขึ้น ความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ประชาชนมีความสุขและยังเป็นรากฐานให้ประเทศชาติของเรามีความเจริญรุ่งเรืองและสงบสุข”

คุณเกริกขจร ชัยชาญ อายุ 52 ปี

อาชีพหลัก : เกษตรกร ,

อาชีพเสริม : ธุรกิจส่วนตัว /

เจ้าของสถานีวิทยุ คนต้นน้ำ คลื่น FM 96.50 และอาสาสมัคร

ป้องกันภัย ที่ตั้ง ต.จมน อ.มะขาม จ.จันทบุรี / อส.ทช.

ภูมิลำเนา ต.จมน อ.มะขาม จ.จันทบุรี



“ ดิฉันเกิดที่ จ.สุรินทร์ แต่มาทำงานที่กรุงเทพฯ นานๆ กลับบ้านที จำได้ว่าสมัยเด็กๆ เดินทางเข้าเมืองที่ก็ลำบาก เนื่องจากถนนหนทางที่เป็นหลุมเป็นบ่อ ฝุ่นตะลอบอบวนไปหมด แต่ทุกอย่างก็เปลี่ยนไปเมื่อดิฉันได้มีโอกาสกลับบ้านเพื่อไปเยี่ยมพ่อแม่อีกครั้ง หน้าจะประมาณ 7 – 8 ปีเห็นจะได้ รู้สึกว่าถนนหนทางเปลี่ยนไปอย่างไม่น่าเชื่อเลยคะ...ตอนแรกก็นึกว่าอบต.เป็นคนทำ แต่ดิฉันมารู้ภายหลังว่าเป็นงบการก่อสร้างของกรมทางหลวงชนบท.....รู้สึกดีมากเลยคะชุมชนหมู่บ้านของดิฉันพัฒนาเยอะขึ้นมากเลย...ขอบคุณทางหลวงชนบทนะคะ ”

คุณวรรณดา ตรีตรองรัมย์ อายุ 28 ปี

อาชีพ พนักงานบริษัท

ภูมิลำเนา อ.รัตนบุรี จ.สุรินทร์



“ จ.ราชบุรีมีแหล่งท่องเที่ยวมากมายเลยคะ ไม่ว่าจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางโบราณสถาน ศิลปะ วัฒนธรรม หรือแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็นเชิงนิเวศรวมถึงโครงการหลวงต่างๆ ที่ดิฉันได้มีโอกาสเที่ยวและพาเพื่อนๆ ต่างพื้นที่มาสัมผัส โดยส่วนมากจะอยู่บนสายทางหลวงชนบท ซึ่งการเดินทางถือว่าส่วนมากอยู่ในเกณฑ์ที่ดี ดิฉันเองรู้สึกว่ามีป้ายจราจรต่างๆ ทั้ง 2 ข้างทางที่กรมทางหลวงชนบทได้ติดตั้งทำให้การเดินทางที่สะดวกและง่ายต่อการสังเกตมากเลยคะ ”

คุณนิภา บดีเลิศฤทธิ์ อายุ 49 ปี
อาชีพ พนักงานบริษัทเอกชน.
ภูมิลำเนา อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี

“ ถ้าเอ่ยถึงกรมทางหลวงชนบท ผมต้องบอกเลยว่ากรมนี้เอาใจใส่ดูแลผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นอย่างดี เนื่องจากถนนได้รับการปรับปรุงตลอดทำให้การเดินทางสะดวกสบาย ตลอดจนเจ้าหน้าที่ของทางกรมก็ได้ให้ความช่วยเหลือทุกครั้งยามที่ได้เสนอไปไม่ว่าถนนเกิดความชำรุดและเสียหายเมื่อเราแจ้งไปกับหน่วยงานแล้วไม่นานนักก็จะมีเจ้าหน้าที่มาคอยดูแลและดำเนินการตามขั้นตอน...บ้างครั้งอาจเข้าไปบ้างเนื่องจากหน่วยงานราชการอาจติดที่บ่นน้อยไป เลยอยากเป็นกำลังใจให้กรมทางหลวงชนบทได้งบบเยอะๆ จะได้มาซ่อมแซมถนนให้ดีขึ้นทั่วประเทศไทย “

คุณเกียรติศักดิ์ นิธิรักษ์สกุล อายุ 55 ปี
อาชีพ เจ้าหน้าที่อบต.หนองอิรุณ
ภูมิลำเนา อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี





“ กรมทางหลวงชนบท ทำให้ถนนดีขึ้นการเดินทางสะดวกสบาย และทุกครั้งที่ขอความร่วมมือก็ได้ได้รับความสนับสนุนเป็นอย่างดีเสมอ และนอกจากนี้ยังเปิดโอกาสให้ประชาชนมามีบทบาทในการก่อสร้างด้วย คือดิฉันเองได้เข้าร่วมสังเกตการณ์สร้างถนนทุกขั้นตอนมีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเป็นอย่างดี นอกจากนี้ทำให้ดิฉันและคนในชุมชนได้รับรู้ถึงขั้นตอนการทำถนนถือเป็นอีกหนึ่งความรู้ ที่ทางกรมทางหลวงชนบทได้ให้สู่สังคม ดีมากเลยคะ อยากให้ทำงานดีๆแบบนี้เรื่อยๆไป “

คุณวรรณิ โปธิ์ทอง อายุ 52 ปี
อาชีพ ค้าขาย (เจ้าของร้านแดงแกงป่า)
ภูมิลำเนา อ.เมือง จ.นครนายก

“ ผมได้ติดตามข้อมูลข่าวสารทางรายการวิทยุหมอทางของกรมทางหลวงชนบท เป็นรายการที่ฟังเป็นประจำให้สาระความรู้ต่างๆเกี่ยวกับงานก่อสร้างทางรวมถึงข่าวประชาสัมพันธ์เพื่อให้ร่วมโครงการที่ทางหน่วยงานแจ้งต่อประชาชน ผมว่าก็เป็นอีกช่องทางหนึ่งที่ทำให้ผมทราบความเคลื่อนไหวในการดำเนินงานของภาครัฐ โดยผลประโยชน์ส่วนมากก็เพื่อต้องการให้ประชาชนได้รับข้อมูลหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้าถึงผลประโยชน์ขั้นพื้นฐานในการดำเนินชีวิต ”

คุณองอาจ พันธุ์กัง อายุ 41 ปี
อาชีพ ทำนา
ภูมิลำเนา อ.เมือง จ.สกลนคร



“ บอกได้เลยว่าถนนหนทางดีกว่าเมื่อก่อนเยอะเลยครับ
กรมทางหลวงชนบทได้เอาใจใส่ดูแลอย่างดี
ถ้าเปรียบเทียบกับสมัยอดีตกับปัจจุบันถือว่าต่างกันมาก
เนื่องจากนี้แล้วผมเองก็มีอาชีพเป็นตัวแทนประกันจำเป็น
ต้องขับรถไปหาลูกค้าทั่วจ.นครสวรรค์และใกล้เคียง ตลอด
จนได้มีโอกาสใช้ถนนของกรมทางหลวงชนบทอยู่บ่อยๆ
เลยรู้สึกว่าคุณภาพของเขาเชื่อมชุมชนมากขึ้นทำให้การเดินทาง
ไปหาลูกค้าแต่ละรายใช้เวลาการเดินทางที่สั้นลงประหยัด
น้ำมันดี เพราะถนนที่ดีสู่ชุมชนครับ”

คุณกวินท์ เอี่ยมกล้า อายุ 34 ปี
อาชีพ ธุรกิจส่วนตัว (ตัวแทนบริษัท เอ ไอ เอ ประกัน)
ภูมิลำเนา อ.ชุมแสง จ.นครสวรรค์



“ ได้มีโอกาสเดินทางบนสายทางหลวงชนบทหลายครั้ง รู้สึก
มั่นใจในการเดินทางมากเลยคะ เนื่องจากบางครั้งดิฉันต้องขับรถยนต์
ส่วนตัวไปมาหลายที่ เพื่อติดต่อลูกค้าทั่วไป เลยมีโอกาสใช้เส้นทางของ
กรมทางหลวงชนบท อาทิ เส้นทางลัดเลี่ยงขึ้นภาคอีสาน เป็นที่รู้กันว่า
ช่วงเทศกาลหรือเร่งด่วนการจราจรจะติดขัดมาก แต่เมื่อรู้ว่าเส้นทาง
นี้เป็นอีกช่องทางหนึ่ง เพื่อเลี่ยงปัญหาการจราจรที่ติดขัด สรุปเลยคะถึง
ดิฉันเป็นผู้หญิงก็สามารถเดินทางได้อย่างมั่นใจปลอดภัย และไม่สับสน
บนสายทางเลยด้วยจากป้ายต่างๆข้างถนนชัดเจนดีคะ ”

คุณจำเนียร เชี่ยวเลียน อายุ 31 ปี
อาชีพ พนักงานบริษัทเอกชน
ภูมิลำเนา อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา

“บ้านของดิฉันอยู่ใกล้วัดเจติยหอยซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญอย่างหนึ่งของจ.ปทุมธานี โดยถนนทางเข้าแหล่งท่องเที่ยวนี้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท ดิฉันเองมีอาชีพค้าขาย รายได้ส่วนมากมาจากผู้คนที่มาเที่ยววัดเจติยหอย โดยเฉพาะวันหยุดนักขัตฤกษ์จะเต็มไปด้วยนักท่องเที่ยวจากทั่วสารทิศมาใช้เส้นทางดังกล่าวเพื่อเข้าแหล่งท่องเที่ยวนี้ ตัวของดิฉันเองมองว่าถนนเส้นนี้ได้สร้างรายได้สู่ชุมชนอย่างแท้จริงพร้อมกันนี้ยังส่งเสริมการท่องเที่ยว จ.ปทุมธานี อีกด้วยค่ะ ”

คุณสุปราณี สวยพริ้ง อายุ 22 ปี
อาชีพ แม่ค้า
ภูมิลำเนา อ.ลำลูกกา จ.ปทุมธานี



“ อาชีพส่งไปรษณีย์...จำเป็นต้องขับผ่านเส้นทางต่างๆ หลากหลายเพื่อส่งสารไปยังผู้รับ นั้นหมายถึงการที่ผมต้องใช้ถนนเพื่อการเดินทางไปยังกลุ่มเป้าหมาย โดยเส้นทางที่ผมได้รับมอบหมายส่วนใหญ่จะเป็นถนนของกรมทางหลวงชนบท ผมว่าหน่วยงานเขาเข้ามาดูแลอย่างต่อเนื่องและประจำนะครับ สังเกตจากที่ผมทำงานมาเป็นระยะเวลาเกือบ 5 ปี เห็นจะได้.....ถนนของกรมทางหลวงชนบทยังอยู่ในสภาพที่ดีมีการตัดตกแต่งข้างทางเป็นระยะๆรวมถึงการซ่อมบำรุงถนน ”

คุณเจริญกิจ เสาร์ทอง อายุ 39 ปี
อาชีพ พนักงานรัฐวิสาหกิจ (เจ้าหน้าที่ไปรษณีย์)
ภูมิลำเนา อ.ชุมพบุรี จ.สุรินทร์

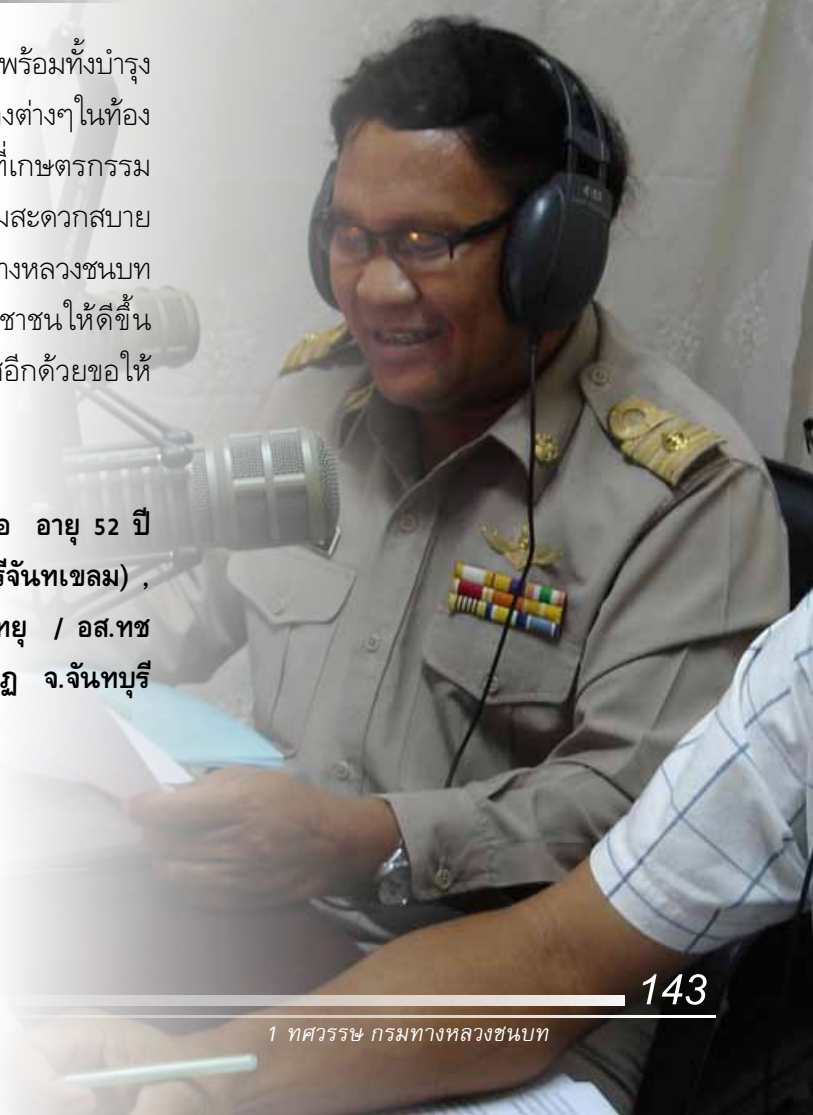


“ ดิฉันเองได้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นในโครงการก่อสร้างถนนเข้าหมู่บ้านเหมือนกัน ตลอดจนเข้าร่วมสังเกตการณ์ในการก่อสร้างทุกครั้งตอน...รู้สึกถึงหน่วยงานภาครัฐที่ให้ความสำคัญต่อเสียงของประชาชนท้องถิ่น รวมถึงทางเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงชนบทที่เข้ามาชี้แจงให้รายละเอียดทุกครั้งตอนเข้าก็เอาใจใส่ดูแลตลอดจนให้ความสำคัญสนทนากันเองอย่างดี ก็ประทับใจดีค่ะถึงสิ่งที่ทางหน่วยงานราชการอยากจะพัฒนาเพื่อสังคมชนบท ”

คุณอากาศิพย์ สุวรรณศรี อายุ 41 ปี
อาชีพ ปรก.
ภูมิลำเนา อ.หนองหาน จ.อุดรธานี

“ กรมทางหลวงชนบท ได้ก่อสร้างถนน และสะพานพร้อมทั้งบำรุงรักษาและพัฒนา สายทางที่มีอยู่ โดยเน้นการเชื่อมโยง สายทางต่างๆในท้องถิ่นเข้ากับทางหลวงชนบทเพื่อเข้าถึงหมู่บ้านและชุมชนในพื้นที่เกษตรกรรม อุตสาหกรรม ของชุมชน ทำให้ประชาชนในพื้นที่ต่างๆเกิดความสะดวกสบาย ในการสัญจรอีกทั้งยังช่วยประหยัดเวลาอีกด้วย ถนนของกรมทางหลวงชนบทนั้น ทำให้มีการพัฒนาคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น และยังสร้างความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศอีกด้วยขอให้กรมทางหลวงชนบทอยู่คู่คนไทยตลอดไป ”

คุณสุนส เจียงเหนือ อายุ 52 ปี
อาชีพหลัก : นักการเมือง(นายกเทศมนตรีจันทเขลม) ,
อาชีพเสริม : เกษตรกร / นักจัดรายการวิทยุ / อส.ทช
ภูมิลำเนา ต.จันทเขลม อ.เขาคิชฌกูฏ จ.จันทบุรี





“ กรมทางหลวงชนบท ให้ความร่วมมือผู้ชุมชนเป็นอย่างดี ไม่ว่าจะเป็นการขอความช่วยเหลือในเรื่องใดก็ตามนั้น ซึ่งหมายถึงเขาไม่ใช่แค่ดูแลเรื่องงานก็สร้างทางหรือสะพานอย่างเดียว ถ้าเกี่ยวข้องกับคนในชุมชนถ้าเราขอความอนุเคราะห์ไปเราก็จะได้รับความสนับสนุนอยู่ทุกครั้ง ผมมองว่าเจ้าหน้าที่เข้าได้มาสานสัมพันธ์ผู้ชุมชนท้องถิ่นอย่างแท้จริง รวมถึงเข้ามีศูนย์ใกล้กับชุมชนด้วยแล้วยิ่งทำให้การติดต่อสื่อสารง่ายขึ้น ขอคุณกรมทางหลวงชนบทมากครับที่เติบโตเคียงข้างชุมชนชนบท ”

คุณประเสริฐ วงศ์เตชะ อายุ 47 ปี
อาชีพ ผู้ใหญ่บ้าน
ภูมิลำเนา อ.เมือง จ.สกลนคร

“เริ่มแรกจากหน่วยงานในพื้นที่ เห็นว่าผมน่าจะเหมาะกับงานนี้จึงได้มาประชาสัมพันธ์โครงการมีส่วนร่วมของ “กรมทางหลวงชนบท” ซึ่งเมื่อผมเข้ารับการฟังบรรยายและอบรมเป็น อส.ทช. แล้วทำให้ผมได้รับประโยชน์อย่างมากไม่ว่าจะเป็นสาระความรู้เกี่ยวกับงานทาง และประสบการณ์จากการที่ได้เข้าร่วมอบรมต่างๆ นำมาซึ่งการเข้าใจหลักการการทำงานมากขึ้นและยังนำสิ่งที่รู้มาช่วยเหลือผู้อื่น ผมมีความภาคภูมิใจมากเลยครับที่ได้เข้าร่วมเป็นหนึ่งใน อส.ทช. ของกรมทางหลวงชนบท รุ่นแรก และอยากให้ทางหน่วยงานได้มีการพัฒนาเครือข่าย อส.ทช. ต่อไป ”

คุณเฉลิมพงศ์ เต็มเปี่ยม อายุ 60
อาชีพ อส.ทช. สาย อบ.4005 อ.เมือง จ.อุบลราชธานี
และ ประธานองค์การเอกชนภาคประชาสังคม จัดแจ้งสภาพพัฒนาการ
เมือง สถาบันพระปกเกล้า
ภูมิลำเนา อ.ท่าตะโก จ.นครสวรรค์



“ เห็นเจ้าหน้าที่เขาทำงาน...มาตั้งแต่สำรวจลงพื้นที่จนกระทั่งสู่การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ตลอดจนให้คนในชุมชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการสังเกตการทำงานทุกขั้นตอน โดยระหว่างการปฏิบัติงานเขาจะมีแบบฟอร์มให้เรากรอกข้อมูลตามจริง เพื่อส่งกลับมาที่กรมทางหลวงชนบท ทำให้เรารู้สึกถึงความเป็นเจ้าของถนนจริงๆ ดินะคะราชการยุคใหม่กับการทำงานที่โปร่งใส...และยังใส่ใจประชาชน ”

คุณสุนิสา เวียงคำ อายุ 34 ปี
อาชีพ พนักงานโรงงาน
ภูมิลำเนา อ.กันทรลักษ์ จ.ศรีสะเกษ



“ จะเริ่มอย่างไรดีล่ะ....ถ้าพูดถึงกรมทางหลวงชนบทอาจเป็นเพราะตัวของดิฉันเองไม่ได้สัมผัสหรือได้ใช้บริการเกี่ยวข้องกับถนนของกรมทางหลวงชนบทเลย เพราะชีวิตส่วนมากของดิฉันจะอยู่แถวจังหวัดนนท์และกรุงเทพฯซะมากกว่า...แต่ดิฉันได้มีโอกาสไปงานเฉลิมฉลองวันแม่ ปี 53 ที่จัดขึ้นบริเวณลานพระบรมรูปทรงม้าและได้เข้าไปในบูธกิจกรรมของกระทรวงคมนาคมตลอดจนได้เล่นเกมส์กับกรมทางหลวงชนบทจึงได้หนังสือ“เที่ยวทั่วไทยไปกับทางหลวงชนบท(ภาคเหนือ) ซึ่งดิฉันและครอบครัวได้อ่านและเดินทางท่องเที่ยวตามสายทางหลวงชนบทตามหนังสือเล่มนี้ ข้อมูลเป็นประโยชน์ต่อการเดินทางจริงๆเลยคะ ”

คุณวาทีณี เจยสั้น อายุ 33 ปี
อาชีพ พนักงาน
ภูมิลำเนา อ.ปากเกร็ด จ.นนทบุรี

Voices of People

Throughout 10 years, Department of Rural Roads, Ministry of Transport, has accomplished connecting the society and will continue to link the country network. DRR has given a convenience of traveling to Thai people. In addition, roads linking network leads to development of basic well-being plus economic in community, logistic and tourism support.

Roads are not the only way of transportation but also the motivation of integrated economy creating revenue flows including basic infrastructures such as education, nursing and contacting with official offices. Roads are part of people lives. DRR's workers are proud of working to the Thai societing with aim to people as the principle of performances. That is not important as the voice of Rural Roads users from all regions of Thailand are the mean factor. Those voices echo several comments in different opinions but show the same destination of "Roads create lives and economy to community".



ถนนสร้างรอยยิ้มสู่ชุมชน
ด้วยสายทาง
อต.4009 ต.ผาจุ๊ก อ.เมือง
จ.อุตรดิตถ์



เปิดใจ **ชาวทางหลวงชนบท**

DRR's Outstanding member







ทักษิณ บุนตอ
ผู้อำนวยการสำนักงานหลวงชนบทที่ 8
(นครสวรรค์)

“ถ้าเปรียบเทียบโลกนี้คือละคร ทุกก้าวย่างของกรมทางหลวงชนบทคงเป็นละครที่ดราม่าสุดๆ มีครบทุกรสชาติ สุข ทุกข์ ตื่นเต้นหวาดเสียว ยอกย้อนซ่อนเงื่อนสุดท้ายจบแบบแฮปปี้เอนด์ ที่ทุกคนปรารถนาและทรงคุณค่าอยู่ในความทรงจำและอยากจะเป็นกระบอกเสียงกู่ก้องบอกกับคนภายนอกว่านี่ไม่ใช่ละคร

(น้ำเน่า) แต่เป็นชีวิตที่เกิดขึ้นจริงฯ

ช่วงเวลาแห่งความลับสนอหลม่าน ในช่วงปี 2545 ที่ต้องเลือกเส้นทางเดิน กัดดิน โกรธ และวังเวง เมื่อมีคนถามในเชิงปรามาสว่าจะต้องถูกยุบภายใน 5 ปี ตัดจบมาอีกบทหนึ่งในปี 2552 ที่ชาวทางหลวงชนบท เดินอย่างผึ่งผายเต็มภาคภูมิ “เราเป็นอิสระแล้ว” ทั้งหมดนี้เหมือนเกิดขึ้นเมื่อวันวาน และนี่คงเป็นความทรงจำของชาวทางหลวงชนบทที่อยู่ในเหตุการณ์ทุกคนอย่างแน่นอน

นับเป็นความโชคดี และรู้สึกภูมิใจมากที่มีโอกาสเป็นส่วนหนึ่งของกรมทางหลวงชนบท จากหน่วยงานน้องใหม่ โนเนม ผ่านร้อนผ่านหนาวมาจนครบหนึ่งทศวรรษ จนทุกวงการรู้จักและยอมรับเป็นบทพิสูจน์ในเชิงประจักษ์ที่ไม่ได้มาเพราะโชคช่วย แต่เป็นเพราะวัฒนธรรมองค์กรที่แข็งแกร่ง และค่านิยมที่ดีในการสร้างคนและผลงาน ทุกคนทำงานในลักษณะกัดไม่ปล่อย สู้ไม่ถอย ทั้งหมดนี้คงไม่สามารถที่จะปฏิเสธได้เลยว่า ผู้บริหารทุกยุคทุกสมัยที่ผ่านมาเป็นแรงบันดาลใจและเป็นปัจจัยแห่งความสำเร็จในครั้งนี้

1 ทศวรรษ ทช. ให้ความสุขที่อิมเอม ความประทับใจที่ยากลืมเลือน และสร้างหัวใจที่เข้มแข็งประดุจเสริมใยเหล็ก ต้องขอบคุณผู้นำทั้งในอดีตและปัจจุบันที่ทำให้เกิดความรู้สึกรักบ้านหลังนี้ และสร้างโอกาสให้กับชาวทางหลวงชนบททุกคน ในฐานะที่เป็นสำนักในภูมิภาค ขอหลอมรวมพลังทีมงานทุกคนในการปฏิบัติหน้าที่สนับสนุนนโยบายกรมทางหลวงชนบท ให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเต็มที่ควบคู่ไปกับการ เสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่หน่วยงานอย่างเต็มกำลัง ปฏิบัติกิจสำนึกให้ทุกคนมีความรักความศรัทธาและอุดมการณ์ในความปณิธานกรมทางหลวงชนบท ที่ไม่ลืมอดีต และพร้อมสร้างความสุขให้กับประชาชนก้าวสู่ทศวรรษหน้าอย่างมั่นคงและภาคภูมิใจ”



โกมินทร์ โรจนพานิช
ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบทที่ 6
(ขอนแก่น)

“กรมทางหลวงชนบทเปรียบเสมือนต้นไม้ใหญ่ ตามปกติแล้วต้นไม้ใหญ่ย่อมเป็นที่อาศัย หรือที่พักพิงของบรรดาฝูงนกกาทั้งหลาย บ้างก็ทำรังอยู่อย่างถาวรบ้างก็มาเกาะอาศัยชั่วคราวแล้วก็บินโฉบไปกรมทางหลวงชนบทเปรียบเสมือนต้นไม้ใหญ่ที่รองรับบรรดานกกาทั้งหลายที่ได้รับผลกระทบจากการ

ปรับเปลี่ยนระบบราชการ แต่ต้นไม้ใหญ่ต้นนี้ก็ยังคงผลงูวิบากกรรม เนื่องจากมีข้อกำหนดมาว่าจะหมดอายุขัยภายใน 5 ปี ทำให้เกิดความวิตกกังวลต่อผู้อยู่อาศัยเป็นอย่างมาก แต่ก็มีความโชคดีของบรรดาผู้อยู่อาศัย เนื่องจากต้นไม้ใหญ่ต้นนี้มีเทพารักษ์คอยปกป้องภัยอันตรายต่างๆ ทำให้อยู่รอดปลอดภัยมาจนทุกวันนี้ ต้องขอบคุณท่านเทพารักษ์ทั้งหลาย ทั้งที่เกษียณอายุราชการไปแล้วและที่ยังอยู่ในราชการ ก็หวังเป็นอย่างยิ่งว่าต้นไม้ใหญ่ต้นนี้คงจะเป็นที่อยู่อาศัยและที่พึ่งพิงให้กับบรรดาเหล่านกกาให้อยู่อย่างร่มเย็นเป็นสุขและเป็นธรรมชาติตลอดไป ภายใต้การปกป้องรักษาของท่านเทพารักษ์ผู้ทรงคุณธรรม”





มานพ สุสิงห์
ผู้อำนวยการสำนักงานหลวงชนบทที่ 7
(อุบลราชธานี)

“กรมทางหลวงชนบท บ้านหลังนี้ที่แสนอบอุ่นได้เติบโตมาอย่างมั่นคงครบ 1 ทศวรรษ ในปี พ.ศ. 2555 และก้าวเข้าสู่ทศวรรษที่ 2 อย่างเชื่อมั่นและภาคภูมิใจยิ่ง

ด้วยวิสัยทัศน์และความทุ่มเท มุ่งมั่น ของผู้บริหารของกรมทางหลวงชนบทในอดีตที่ผ่านมา ถึงปัจจุบันได้ผลักดันนโยบายสำคัญ

ต่างๆ ส่งเสริมการปฏิบัติทั้งหน่วยงานในส่วนกลางและภูมิภาคได้ร่วมกันปฏิบัติงานสนองนโยบาย โดยมุ่งเน้นคุณภาพของงาน ความโปร่งใส ตรวจสอบได้ ปฏิบัติงานภายใต้ข้อจำกัดต่างๆ และเปิดโอกาสให้ภาคประชาชน ประชาสังคมเข้ามามีบทบาทและส่วนร่วมในทุกกิจกรรมของกรม ซึ่งผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมาโดดเด่น เป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย ส่งผลให้กรมทางหลวงชนบทได้รับการสนับสนุนในการยกเลิกมาตรา 54 ของ พ.ร.บ. ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 เป็นผลสำเร็จ โดยกรมทางหลวงชนบทไว้ในกระทรวงคมนาคมตลอดไป ซึ่งส่งผลต่อขวัญกำลังใจของบุคลากรและความสำเร็จในด้านต่างๆ ของกรมเป็นอย่างดี

สำนักงานหลวงชนบทที่ 7 (อุบลราชธานี) ได้ดำเนินการตามวิสัยทัศน์ พันธกิจ นโยบายที่สำคัญๆ ของผู้บริหารระดับสูงต่างๆ ท่าน ที่มอบหมาย สั่งการผ่านกิจกรรมต่างๆ เพื่อมุ่งผลสัมฤทธิ์ให้ประชาชนในชนบท ได้สัญจรบนทางหลวงโครงข่ายของทางหลวงชนบทอย่างสะดวก ปลอดภัย มั่นใจในการเดินทาง ตลอดระยะเวลา 10 ปี ที่ผ่านมา ได้พัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทในพื้นที่ จำนวน 224 สายทาง ระยะทาง 3,900 กิโลเมตร รวม 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี, ศรีสะเกษ, ยโสธร และ อำนาจเจริญ มีโครงข่ายสายทางที่โดดเด่นและสำคัญๆ เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์จังหวัด ยุทธศาสตร์การคมนาคมขนส่ง (LOGISTIC) อาทิ สายทางแหล่งท่องเที่ยวสามพันโบก จังหวัดอุบลราชธานี สายทางตามยุทธศาสตร์ชายแดนไทย – ลาว, ไทย – กัมพูชา เช่น สายทางเข้าช่องบก, ช่องตาอุ, ช่องอานม้า เพื่อเชื่อมการค้า การท่องเที่ยวจังหวัดอุบลราชธานี ตลอดจนสายทาง บ้านละลม – แซร์ไปร์ จังหวัดศรีสะเกษ เชื่อมโยงประเทศกัมพูชา – เสียมเรียบ – นครวัดนครธม เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อให้การพัฒนา

โครงข่ายของกรมทางหลวงชนบท สนับสนุนและสอดคล้องกับแผนการพัฒนายุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัดภายใต้คำขวัญที่ว่า “ทางหลวงชนบท เชื่อมโยงทั่วไทย เชื่อมใจคนทั้งชาติ”

ในวาระครบรอบ 1 ทศวรรษ ของกรมทางหลวงชนบท 9 ตุลาคม 2555 นี้ กระผมในนามสำนักงานหลวงชนบทที่ 7 (อุบลราชธานี) พร้อมด้วยบุคลากรในสังกัดทุกระดับ ทุกคนพร้อมเสมอและภาคภูมิใจในการที่ร่วมปฏิบัติภารกิจของกรมทางหลวงชนบท เพื่อร่วมพัฒนางาน พัฒนาชาติ พัฒนากกรมทางหลวงชนบท และก้าวเดินสู่ปีที่ 11 สู่ทศวรรษที่ 2 อย่างมั่นคงต่อไป



สุพรรณดี ภูมิประเทศ
สำนักเครื่องกลและสื่อสาร

“สถานที่ทำงานที่ดีย่อมนำมาซึ่งการปฏิบัติงานร่วมถึงความดี เป็นอยู่ที่ดี นั่นคือ บทสรุป ณ สถานที่ทำงานของกรมทางหลวงชนบทที่ดีฉันรู้สึกว่ามีผู้บริหารกรมในส่วนต่างๆเขาตระหนักและเล็งเห็นความเป็นอยู่ขั้นพื้นฐานในการทำงานและเอื้อเพื่อในการปฏิบัติงานต่อกัน... ซึ่งหลายๆคนอาจมองและคิดว่าการมีโรงอาหารที่สะอาด อาหารอร่อย และราคาที่ย่อมเยาไม่แพงเกินไป

มีบริการนำดื่มฟรี ตลอดจนช่วงพักกลางวันจะมีบริการเสียงตามสายให้สาระความรู้และบันเทิงทำให้เกิดความรู้สึกผ่อนคลาย นี่แหละค่ะเป็นจุดเล็กๆ ที่ไม่ใหญ่นัก.....แต่มันเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาคุณภาพความเป็นอยู่ของบุคลากรสู่การปฏิบัติงานอย่างเต็มที่สู่สังคม ”



สิรภพ จິงสมาน

ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบทที่ 5
(นครราชสีมา)

“ทางหลวงชนบท เชื่อมโยง
ทั่วไทย เชื่อมใจคนทั้งชาติ”
นั่นเป็นเพียง Motto สั้นๆ
แต่ได้แฝงไว้ด้วยภารกิจ
อันยิ่งใหญ่หลากหลาย ให้
ชาว ทช. ทุกคน ต้องมุ่งมั่น
ปฏิบัติภารกิจด้วยความอดทน
อุตสาหะอย่างเข้มแข็ง
เพื่อมุ่งสู่ผลสัมฤทธิ์
อย่างมีประสิทธิภาพและ
ประสิทธิผล ซึ่งถ้าจะสรุป
ประมวลเรื่องราวภารกิจ

หรือนโยบายหลากหลาย ที่ชาว ทช. ได้ร่วมปฏิบัติกันมา
นับแต่อย่างก้าวจากจุดเริ่มก่อตั้งกรมจากอดีตมาจนถึงปัจจุบัน
และที่จะต้องก้าวต่อไปสู่นาคตคงจะรวบรวม
ได้วิทยานิพนธ์หลายร้อยเล่ม แต่ก็ยอมเป็นที่ประจักษ์ได้
ว่าภารกิจดังกล่าวเป็นกลไกหลักที่ได้หล่อหลอมให้พวกเรา
ชาว ทช. ก้าวสู่ความเป็นบุคลากรมืออาชีพ ทำให้ผลงานของ
กรมทางหลวงชนบทเป็นดัง Motto โดยใช้ระยะเวลาเพียงไม่นาน
ซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงชนบทยืนสง่าอยู่ในตำแหน่ง
แถวหน้าไม่น้อยหน้าใครแม้ว่ากรมทางหลวงชนบท
จะก่อตั้งมาเพียงไม่นาน มีระยะเวลาผ่านมาเพียงเล็กน้อย
แต่ผลงานของกรมทางหลวงชนบทไม่น้อยเช่นระยะเวลา
ประกอบกับยังโดดเด่นมาโดยตลอด นั่นคือ ความภาคภูมิใจ
ของเราทุกคนชาว ทช. ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกรมทางหลวงชนบท”



จุฬิา พร้อมศรีทอง
สำนักก่อสร้างทาง

“ข้าพเจ้ามีความภูมิใจ
และดีใจที่ได้เป็นส่วน
หนึ่งของหน่วยงานที่
ทรงเกียรติ โดยตลอด
ระยะเวลา 10 ปีแห่งการ
ทำงานไม่มีครั้งไหนเลยที่
ไม่ยอมมาทำงาน แทบจะ
นับวันหยุดได้เลยอาจเป็น
เพราะเวลามาทำงานในที่
แห่งนี้ ผมเองมีความสุข
ในการทำงานทุกครั้งอยาก
เป็นเพราะเพื่อนร่วมงาน
ที่มีความเอื้อเพื่อแบ่งปันกัน ผู้บริหารให้ความเป็นกันเอง
แบบไม่ถือตัวทำให้เรารู้สึกไม่อึดอัด เวลาที่มีกิจกรรมใดๆ
ทุกคนในหน่วยงานต่างช่วยกันอย่างกลมเกลียว นอกจากนี้
นี้ผมว่ากรมทางหลวงชนบทของเราสร้างถนนหนทางรวมถึง
สะพานก็ยิ่งใหญ่ไม่แพ้หน่วยงานใด ”





ชูศักดิ์ อัสวเมนะกุล
ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบทที่ 4
(เพชรบุรี)

“ 10 ปี ที่ได้ร่วมแรง
ร่วมใจกันทำงานกับ
กรมทางหลวงชนบท
เป็น 10 ปีที่ต้องบากบั่น
และฝ่าฟันกับงานต่างๆ
อย่างจริงจัง เนื่องจาก
เป็นกรมที่ตั้งขึ้นใหม่และมี
ข้าราชการเพียงน้อยนิด
เมื่อเทียบกับกรมเดิมของ
พวกเราคือกรมโยธา
ธิการและกรมเร่งรัดพัฒนา

ชนบทแต่พวกเราทุกคนก็มีความมุ่งมั่นตั้งใจทำงาน ทำให้
กรมทางหลวงชนบทของพวกเราสามารถยืนผงาดอยู่ใน
กระทรวงคมนาคมได้อย่างไม่น้อยหน้าใครไม่ว่าจะเป็น
กรมทางหลวงหรือกรมการขนส่งทางบก ฯลฯ ซึ่งเป็น
กรมเก่าแก่ของกระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวงชนบท
ของเราสามารถทำงานได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ไม่ว่าจะเป็นงาน
ก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหรืองานก่อสร้างสะพาน โดยได้เน้น
ย้ำในกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นกระบวนการ
หลักซึ่งเป็นที่ถูกอกถูกใจของทุกฝ่าย อีกทั้งยังสามารถเบิกจ่าย
ได้เป็นลำดับต้น ๆ ของกระทรวง ทำให้เป็นที่ยอมรับของทุกกรม
ในกระทรวง ซึ่งจะเป็นไปไม่ได้หากเราไม่มีผู้บริหารที่ดีตั้งแต่ต้น
จนถึงปัจจุบัน และไม่มีความร่วมมือร่วมใจกันทำงานอย่างเต็มที่
ของพวกเราชาวทางหลวงชนบทก็คงจะไม่มีวันนี้ของชาว ทช.”



สมชาย ชัยสุวรรณรักษ์
ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบทที่ 15
(อุดรธานี)

“ในที่สุด 1 ทศวรรษ
กรมทางหลวงชนบท ก็มา
ถึงในวันที่ 9 ตุลาคม 2555
หากนับย้อนหลังกลับไป
ตั้งแต่เริ่มสถาปนา
กรมทางหลวงชนบท
จะเห็นถึงการเปลี่ยนแปลง
ที่เริ่มต้นจากการหล่อหลอม
วัฒนธรรมองค์กร การก่อ
ร่างสร้างตัว การสร้างสรรค์
ผลงานจนเป็นที่ประจักษ์
และยอมรับจากส่วนราชการ

อื่นและประชาชน ตลอดจนการก้าวผ่านเหตุการณ์หรือ
วิกฤตการณ์ต่างๆ จนมาถึงวันนี้วันที่กรมทางหลวงชนบทมี
ความพร้อม ความมั่นคงในทุกๆด้าน

กว่ากรมทางหลวงชนบทจะมีวันนี้ ผู้บริหารระดับสูง
หลายยุค หลายสมัย มีส่วนร่วมในการผลักดันและต่อสู้กับ
ปัญหาอุปสรรคต่างๆ ด้วยวิสัยทัศน์ที่กว้างไกล ยึดมั่นในหลัก
การของการบริหารงานคุณภาพและมาตรฐาน สร้างการมีส่วน
ร่วมภาคประชาชนและความโปร่งใสในการบริหารงานจนได้รับ
รางวัลแห่งความสำเร็จมากมาย จึงทำให้บุคลากรมีความเชื่อมั่น
ความสมานฉันท์ และมีความรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งหรือเป็นแขนง
ของกรมทางหลวงชนบท ที่ต้องมีหน้าที่ในการร่วมกันฝ่าฟันให้
งานของกรมทางหลวงชนบทประสบความสำเร็จ และเพื่อบรรลุ
ถึงเป้าหมายสุดท้ายคือประโยชน์สุขของประชาชน

ผมรู้สึกดีใจที่ได้มาทำงานที่กรมทางหลวงชนบทที่ซึ่งมี
วัฒนธรรมองค์กรที่สร้างสรรค์ มุ่งผลสัมฤทธิ์ และยอมรับการ
เปลี่ยนแปลง โดยมีลักษณะการทำงานเป็นแบบพี่น้อง มีความ
แน่นแฟ้น อบอุน และเข้าใจกัน ตั้งแต่ผู้บริหารระดับสูงสุด
ไล่เรียงลงมาจนถึงเจ้าหน้าที่ทุกระดับ จึงเกิดความร่วมมือกัน
ทั่วทั้งองค์กรในการปฏิบัติงานทำให้สามารถบรรลุผลตามเป้า
หมายของกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม ตลอดจน
นโยบายของรัฐบาลอีกด้วย ผมจึงอยากบอกว่าผมมีความรัก
และผูกพันกับกรมทางหลวงชนบท และพร้อมที่จะให้ความ
ร่วมมือในการพัฒนาตนเอง ผู้ได้บังคับบัญชา และหน่วยงาน
ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกลไกที่จะขับเคลื่อนกรมทางหลวงชนบท
ไปสู่ความก้าวหน้าและยั่งยืนสืบไป”





นกุล คงวุฒิ
ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย

“10 ปี ที่ ทช. สร้างทาง 100 ปี ที่ทางสร้างชาติ ต้องยอมรับครับว่า ถนนหนทางเป็นปัจจัยสำคัญ อย่างยิ่งในการพัฒนา ประเทศชาติ เป็นโครงสร้าง พื้นฐานนำร่อง หากไม่มี ถนนหนทางเข้าไปในพื้นที่ ไต่แล้วก็ยากที่จะสามารถนำ ไฟฟ้า ประปา หรือสิ่งอัน เป็นสาธารณูปโภคอื่นเข้าไป บริการให้กับประชาชนได้

นอกจากนี้ยังมีคำเปรียบเปรยที่ว่า “ชีวิตคือการเดินทาง” ทำให้ ชีวิตต้องมีการเดินทาง ถ้าจะตอบอย่างง่ายๆ ก็เพราะว่าชีวิต มนุษย์ต้องมีการดำรงชีวิตให้อยู่รอด การที่จะทำให้ชีวิตอยู่รอด นั้นก็ต้องทำมาหากินเลี้ยงปากเลี้ยงท้อง ไม่ว่าจะป็นสัตว์หรือ มนุษย์ การอยู่หนึ่งๆ ไม่อาจจะเลี้ยงปากเลี้ยงท้องได้ การเดินทาง จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้มนุษย์สามารถที่จะดำรงชีวิต อยู่ได้ คำว่า “ชีวิตคือการเดินทาง”จึงมิใช่เป็นเพียงคำเปรียบ เปรยแต่เป็นเรื่องที่เกิดขึ้นจริงที่ทุกชีวิตต้องมีการเดินทาง ฉะนั้น ถนนหนทางนอกจากจะเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนา ประเทศแล้วยังเป็นปัจจัยสำคัญในการดำรงชีวิตของมนุษย์ หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตมนุษย์ไปแล้ว

กรมทางหลวงชนบทก็เป็นหน่วยงานหนึ่งที่มี ภาระหน้าที่ในการพัฒนาโครงข่ายทางของประเทศที่เรียก ว่า “ทางหลวงชนบท” เป็นหน่วยงานสำคัญหน่วยงานหนึ่ง ที่ทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนโดยเฉพาะที่อยู่ในชนบทดี ขึ้น กระผมในฐานะที่รับผิดชอบงานด้านกฎหมายของกรมฯ แม้จะเป็นเพียงงานด้านสนับสนุนก็รู้สึกมีความภาคภูมิใจที่ได้ เป็นส่วนหนึ่งของกรมฯ เวลาเดินทางไปไหนมาไหนที่ต้องใช้ เส้นทางของ “ทางหลวงชนบท” หากทางสายนั้นเป็นทางที่มี ความเรียบ มีป้ายบอกจุดหมายปลายทางที่ชัดเจน มีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างครบครัน จะรู้สึกภูมิใจในผลงานของกร มฯ ในทางตรงกันข้ามหากไปพบทางที่ไม่เรียบ ก็จะมี ความกังวลว่าชาวบ้านจะเดือดร้อน และหากดูแล้วว่าอาจจะ เป็นอันตรายได้ ผมก็จะโทรแจ้งหน่วยที่รับผิดชอบเพื่อทราบเพื่อ ไปดำเนินการปรับปรุงแก้ไข ซึ่งก็ได้ปฏิบัติอย่างนี้อยู่เป็นปกติ นี่คือการรู้สึกในความเป็น “ทช.” ที่มีความห่วงใยพี่น้อง ประชาชนไม่ต่างไปจากหน่วยงานด้านช่างของ ทช. ที่มีหน้าที่

รับผิดชอบสายทางโดยตรง

ในโอกาสที่ทช. มีอายุครบ 10 ปี ในปีนี้ สิ่งที่ยากเห็น คือ ความรัก ความสามัคคีของคนในองค์กร ซึ่งถือว่าผมโชคดีมากๆ ที่ได้มีโอกาสมาปฏิบัติงานที่ ทช. ที่มีจุดเด่นในเรื่องของความสามัคคีที่มีมาโดยตลอด จึง ยาก เห็น สิ่ง ที่ ดี ๆ อย่าง นี้ ต ล อ ด ไป องค์กรใดที่ขาดซึ่งความสามัคคี องค์กรนั้นจะขาดพลังที่จะ ขับเคลื่อนภารกิจให้เกิดผลสัมฤทธิ์ได้ เพราะความสามัคคี คือพลังอันยิ่งใหญ่ที่จะฝ่าฟันปัญหาอุปสรรคต่างๆ ให้ผ่านไปด้วยดี รวมทั้งจะเป็นแรงบันดาลใจอันยิ่งใหญ่ ที่จะปกป้องหรือรักษาภาพลักษณ์ขององค์กรให้ดีอยู่เสมอ ผมพูดได้เต็มปากเลยว่าที่ผ่าน ๆ มาท่านผู้บริหารระดับสูงของ กรมฯ ทุกท่านก็ได้ให้ความสำคัญในเรื่องนี้ตลอดมาจนถึง ปัจจุบัน ผมจึงอยากเห็นสิ่งเหล่านี้เกิดขึ้นใน ทช. ต่อไปเรื่อย ๆ สิ่งที่ยากจะให้ ทช. เป็น ถ้าจะมองย้อนไปในอดีตในช่วง เวลาที่ พ.ร.บ.ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 (มาตรา 54) กำหนดให้กรมฯ ต้องยุบเลิกภายใน 5 ปี สิ่ง ที่ ยาก จะ ให้ ทช. เป็น ใน ขณะ นั้น คือ ไม่อยาก ให้ ทช. ถูกยุบ ผมก็ได้รับมอบหมายให้มีส่วนในการยกร่างกฎหมายเพื่อ ให้ กรมฯ ไม่ถูกยุบเลิก รวมทั้งยกร่างเหตุผล ความจำเป็นต่าง ๆ และตอบคำถามใน Checklist ของการเสนอร่างกฎหมาย มีความภูมิใจอยู่ลึกๆ ว่าเราก็มีส่วนในการต่อสู้เพื่อให้กรมฯ ดำรงอยู่ แต่ในครั้งนั้นเมื่อร่างกฎหมายดังกล่าวเข้าสู่การ พิจารณาของรัฐสภา (ในสมัยรัฐบาลสุรยุทธ์ฯ) ก็ได้มีมติให้ ขยายอายุการดำรงอยู่ของกรมฯ ออกไปอีก 5 ปี ก็คือจะรอให้ รัฐสภาที่มาจากทางเลือกตั้งเป็นผู้พิจารณาว่าจะให้กรมฯ อยู่ หรือยุบ ในที่สุดสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่มาจากทางเลือก ตั้งในสมัยรัฐบาลต่อๆมาก็ได้มีมติให้กรมฯ ไม่ยุบ ก็เป็นสิ่งที่ ทุกคนใน ทช. ประารถนา เมื่อเรามีบ้านที่มั่นคงแล้ว สิ่งที่ยาก จะให้ ทช. เป็น ใน ขณะ นี้ คือ ยากให้ ทช. เป็นหน่วยงานที่ มีการจัดสวัสดิการที่ดีและให้ทุกคนมีสิทธิที่จะเข้าถึงสวัสดิการ ได้อย่างทัดเทียม และทั่วถึง บุคลากรส่วนใหญ่ของ ทช. เป็น เจ้าหน้าที่ชั้นผู้น้อยและมีรายได้น้อยหาก ทช. จัดสวัสดิการให้ ครอบคลุมออกไปในหลายๆด้านจะเป็นประโยชน์กับบุคลากร ส่วนใหญ่ของ ทช. ได้เป็นอย่างดี

สิ่งที่ผมอยากเห็น อยากจะให้ เป็น ที่กล่าวมาข้างต้น ล้วนแต่เป็นสิ่งที่จะทำให้พวกเราชาว ทช. มีความสุขและมี กำลังกาย กำลังใจในการปฏิบัติภารกิจของตนเพื่อประโยชน์สุข ของประชาชนและประเทศชาติสืบไป



สมชาย กิจมานะวัฒน์
ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบทที่ 17
(เชียงใหม่)

“แผนป้ายพื้นสีฟ้าตรงกลางมีรูปองค์พระวิษณุเทพผู้สร้างสรรค์แห่งงานช่างเห็นปรากฏอยู่บนเสาปูนข้างไหล่ทางบนถนนหลายพันสายที่พาดผ่านไปยั้งทุก ๆ ที่ทั่วประเทศ นั่นคือสิ่งที่แสดงออกถึงความสำเร็จและความภาคภูมิใจของพวกเราชาวกรมทางหลวงชนบททุกคนที่ได้เป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาประเทศ ข้าพเจ้าเองก็เช่นกัน ครั้งใดที่เห็นแผน

ป้ายกรมทางหลวงชนบทปรากฏอยู่ตรงหน้า มักจะทำให้มีรอยยิ้มแห่งความภาคภูมิใจเกิดขึ้นเสมอ

ข้าพเจ้าในฐานะข้าราชการผู้ปฏิบัติงานในชนบทตลอดระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา จึงมีความผูกพัน ความรักและความภาคภูมิใจต่อกรมทางหลวงชนบทเสมอมาและจะมุ่งมั่นตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความภาคภูมิใจตลอดไป.”



ผจง วิเศษคำ
สำนักก่อสร้างทาง

“สิ่งที่ดิฉันรับรู้เมื่อได้มาอยู่ภายใต้บ้านหลังนี้....คือความอบอุ่น ความสนุก ความประทับใจมากมายเกินคำบรรยาย บ้านหลังนี้ให้โอกาสหลายๆคน รวมถึงการสร้างคุณประโยชน์แกสังคม ดิฉันเองมีความภาคภูมิใจทุกครั้งที่มีคนกล่าวถึงกรมทางหลวงชนบท “ทช.”ที่ได้สร้างความเจริญสู่ภูมิภาค โดยสามารถแบ่งเบา

ในการขนส่ง ตลอดจนพัฒนาพื้นที่ในเขตเมือง นอกจากนี้กรมยังให้ความช่วยเหลือบุคลากรในสังกัดไม่ว่าจะเป็นส่วนกลางหรือส่วนภูมิภาค กล่าวได้ว่าไม่มีคำบรรยายใดๆ จะดีไปกว่า ฐานะ...ทช. ”



อภิษณาอร ลิขณณาร
สำนักเครื่องกลและสื่อสาร

“ดิฉันเองมีความรู้สึกประทับใจในกรมทางหลวงชนบทในทุกๆด้านนะค่ะ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการปฏิบัติงานที่เราใช้ระบบครอบครัว โดยการถ้อยทีถ้อยอาศัยสถานที่ร่มรื่นให้ความรู้สึกสดชื่น รวมถึงการใส่ใจในเรื่องสุขภาพโดยมีฟิตเนสให้บุคลากรได้เข้าใช้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ การประชาสัมพันธ์

ข้อมูลข่าวสารและช่องทางแสดงความคิดเห็นก็เปิดโอกาสให้บุคลากรได้ร่วมแสดงความคิดเห็นและเป็นส่วนหนึ่งในการตัดสินใจทำให้เราเกิดความรู้สึกถึงเป็นส่วนหนึ่งและเจ้าของกรมทางหลวงชนบท ทั้งหมดนี้ก็เป็นปัจจัยที่ทำให้เรารัก (บ้านเลขที่ 9 ของเรา) กรมทางหลวงชนบท ”



นทีทิพย์ ชนะสุวรรณ
สำนักเครื่องกลและสื่อสาร

“เนื่องจากตัวดิฉันเองเป็นเด็กต่างจังหวัดอยู่หมู่บ้านแถวชนบทได้เห็นสภาพความเป็นอยู่ของชาวบ้านที่ค่อนข้างลำบากจากถนนดินแดงแต่พอมีโครงการก่อสร้างถนนโดยกรมทางหลวงชนบทก็ทำให้ผู้คนในชนบทเปลี่ยนไปในทางที่ดีขึ้น ก็เลยเป็นจุดประกายความฝันทำให้ตัวดิฉันเองได้เข้ามาทำงานที่กรมแห่งนี้ ดิฉันมีความ

ดีใจและประทับใจที่ได้เป็นส่วนหนึ่งของกรมทางหลวงชนบท...เวลาที่ดิฉันได้กลับบ้านที่ต่างจังหวัดทุกครั้งและเห็นป้ายกรมทางหลวงชนบทดิฉันเองจะแอบยิ้มอยู่ในใจมันเป็นความรู้สึกที่บรรยายออกมาไม่ถูกเลยคะ ”



สมโภชน์ เรืองพระยา
รักษาราชการแทน
ผู้อำนวยการสำนักวางแผน

“ภารกิจของกรมทางหลวงกับกรมทางหลวงชนบทนั้นมีความแตกต่างกันอย่างไร คำถามนี้มักได้ยินบ่อย และถ้าจะให้อธิบายกันตามหลักวิชาการก็ต้องตอบว่าถนนของกรมทางหลวงชนบทเป็น Collector Road ที่เน้นการเข้าถึง (Accessibility) ซึ่งต่างจากของกรมทางหลวงที่เป็นถนนแบบ Arterial หรือ Freeway

ซึ่งเน้นความคล่องตัว (Mobility) ถ้าไม่มี Collector Road ก็จะทำให้ Arterial ต้องสูญเสียคุณสมบัติสำคัญคือความคล่องตัวจากการที่ไม่สามารถจำกัดทางเข้าออกระหว่างบริเวณชุมชนกับถนนได้ ตัวอย่างก็เช่น ถนนรัชดาฯ เมื่อก่อนถูกกำหนดให้เป็นวงแหวนชั้นในแต่ปัจจุบันถูกเจาะชะง่อน มีซอยโน้นซอยนี้โผล่ขึ้นมามากมาย ผลสุดท้ายรถติดเพราะขาดการจัดระเบียบการจราจร และนี่ก็คือหน้าที่และความหมายของ Collector Road ตามหลักวิชาการ แต่นอกเหนือจากคำตอบเชิงวิชาการแล้วยังมีอีกสิ่งหนึ่งที่เหมาะสมจะนำมาใช้อธิบายและสิ่งนั้นก็คือสโลแกนที่ว่า “ทางหลวงชนบท เชื่อมโยงทั่วไทย เชื่อมใจคนทั้งชาติ” เป็นคำพูดง่ายๆ ที่ออกมาจากใจและยังสะท้อนให้เห็นถึงความพยายามที่พวกเราชาวสำนักแผนงานทุกคนได้ยึดมั่นและตั้งใจทำเพื่อประเทศชาติและประโยชน์สุขของประชาชน ถึงแม้ว่าในปัจจุบันนักวิชาการหรือผู้คนส่วนใหญ่มักจะให้ความสำคัญกับเรื่องของการคำนวณผลตอบแทนจากการก่อสร้างหรือพวกความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ อาทิเช่น B/C Ratio, NPV, EIRR ต่างๆ เหล่านี้ พวกเราชาวสำนักแผนงานทุกคนกลับมองว่าการสร้างโอกาสให้พี่น้องชาวไทยทุกคนไม่ว่าจะอยู่ในที่ห่างไกลหรือกันดารขนาดไหนก็ตาม สามารถเข้าถึงการคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยได้ นั้นเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุด พวกเราทุกคนเข้าใจดีถึงความจำเป็นของการคมนาคมที่มีบทบาทสำคัญต่อวิถีชีวิตพี่น้องชาวไทยที่อยู่ในชนบท การก่อสร้างถนนและสะพานของกรมทางหลวงชนบทจึงให้ความสำคัญกับคำว่า “รอยยิ้ม” ของผู้อยู่ในที่ห่างไกลเหนือกว่าสิ่งใดทั้งสิ้น เราต้องการรับใช้ทุกคนโดยการสร้างความสะดวกสบาย ความรวดเร็วและความปลอดภัยในการเดินทาง เราต้องการสร้างสายใยของชาวไทยทุกคนไม่ว่าจะอยู่ส่วนไหนของประเทศก็ตามให้เชื่อมโยงถึงกันได้ เปรียบเสมือน

เส้นเลือดฝอยที่ถึงแม้จะเป็นเพียงเส้นเล็กๆ แต่ก็ทำหน้าที่หล่อเลี้ยงทุกส่วนประกอบของร่างกายให้เติบโตใหญ่แข็งแรงขึ้นมาได้ เราต้องการให้ถนนและสะพานของกรมทางหลวงชนบทเป็นสิ่งยืนยันถึงความเท่าเทียมกันของพี่น้องชาวไทยทุกคนที่จะต้องได้รับการบริการด้านสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน

ดังนั้นโดยสรุปจึงกล่าวได้อย่างเต็มปากเต็มคำพวกเราชาวสำนักแผนงานมีความภูมิใจที่ได้เป็นส่วนหนึ่งของการสร้างโอกาส สร้างความเท่าเทียมกันระหว่างคนเมืองกับคนในชนบทให้ได้รับความสะดวกสบายในการคมนาคม”



สมบูรณ์ กนกนภากุล
ผู้อำนวยการสำนัก
ส่งเสริมการทางหลวงท้องถิ่น

“ภาคภูมิใจที่ได้เป็นบุคลากรของกรมทางหลวงชนบทหน่วยงานที่บุคลากรมีความรู้ความสามารถ มีความรักสามัคคีกัน มุ่งมั่นสร้างผลงานพัฒนาทางหลวงชนบท ส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นเป็นโครงข่ายคมนาคม เพื่อให้ประชาชนในทุกพื้นที่ทั่วไทยมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ทำงานที่กรมทางหลวงชนบท แม้ว่า

จะมีภารกิจมาก ทำงานทั้งวัน ก็ไม่รู้สึกเหนื่อยนะ เพราะรอยยิ้มของประชาชนที่ชื่นชมและพึงพอใจในผลงานของชาว ทช. ทำให้มีความสุขกับการทำงาน”



ประศักดิ์ บัณฑุภาค
ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบทที่ 2
(สระบุรี)

“กรมทางหลวงชนบทเป็นส่วนราชการที่สร้างประโยชน์สุขประชาชน ตามพระปฐมบรมราชโองการ เป็นความรู้สึกที่เกิดขึ้นเองจากการแก้ไขปัญหาให้คนชนบท เป็นความรู้สึกที่เปรียบได้กับยาคิวให้จิตใจมีพลังเป็นข้าราชการกรมทางหลวงชนบทต่อไป จะว่าไปแล้ว 10 ปี ที่ผ่าน ถูกแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ช่วงแรก คือ

การต่อสู้เพื่อความอยู่รอดของกรม เมื่อแรกตั้งกรมด้วยเงื่อนไขให้เวลา 5 ปี สะสางงาน สร้างรอยยิ้มประชาชนให้บรรลุ แล้วยุบกรม เป็นภารกิจที่ผ่านอธิบดีคนแรก พี่สุรัชย์ ผู้นำ ผู้ชี้หน้าให้พวกเราได้ตระหนักว่าถ้าเรามีคุณค่าสร้างรอยยิ้มประชาชนได้ พวกเราจะได้อานิสงส์ได้เส้นทางชีวิตที่ดี จึงกำหนดเป็นวิสัยทัศน์กรมทางหลวงชนบท “พัฒนา เพิ่มคุณค่า เต็มต่อโครงข่ายทางให้สมบูรณ์ อย่างพอเพียงและยั่งยืน เพื่อประโยชน์สุขของประชาชน” แล้วก็จริง จากการส่งผ่านวิสัยทัศน์สู่ท่านอธิบดีคนที่ 2 ท่านระพีพันธ์ คนที่ 3 ท่านสุพจน์ คนที่ 4 พี่วิชาญ ของน้อง ๆ ได้สัมผัสที่ผลพวกเราได้เส้นทางชีวิตที่ดี กรมทางหลวงชนบทเป็นกรมเป็นส่วนราชการที่ภาครัฐยอมรับว่าสร้างรอยยิ้มให้ประชาชนได้จริงเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2545 จึงมอบหมายให้พี่วิชาญ ส่งมอบภารกิจให้พี่ชาติชาย อธิบดีคนที่ 5 เข้ามาช่วงที่สองสร้างรอยยิ้มประชาชนต่อไป แม้ว่าประเทศไทยจะถูกภัยคุกคามจากอุทกภัยแต่พวกเราอยู่เคียงข้างประชาชนใกล้ชิดผนวกกับการเปิดระบบราชการให้ภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมที่เป็นจริงเป็นจัง พวกเราเครียดมาโดยตลอด แต่ด้วยแนวคิดของท่านอธิบดีลำดับที่ 5 ท่านรับรู้รับทราบ ท่านจึงผ่อนปรน ผ่อนคลาย จากบุคลิกส่วนตนที่เข้มแข็ง เปลี่ยนแปลงเป็นบุคลิกที่อ่อนโยนลง พวกเราทราบกันดีว่า พี่ชาติชายคงเหนื่อยล้า สทช.ที่ 2 จึงขอตั้งปณิธานอันแน่วแน่สืบสานวิสัยทัศน์ปฏิบัติการกิจเพื่อประโยชน์สุขของประชาชนสืบไปอย่างยั่งยืนภายใต้การนำของอธิบดีชาติชาย ทิพย์สุนาวี”



ธิดารัตน์ สิงห์พล
สำนักกฎหมาย

“ข้าพเจ้าเป็นบัณฑิตจบใหม่ และได้มีโอกาสมารับราชการที่กรมทางหลวงชนบทด้วยความประทับใจแรกเลยก็ น่า จะทราบว่าวันเกิดของฉันและวันก่อตั้งกรมเป็นวันเดียวกัน (วันที่ 9 ตุลาคม ของทุกปี) ซึ่งมันเป็นความบังเอิญแต่แอบคิดในใจว่า ทางกรมฯ ได้จัดงานวันเกิดให้เราด้วย ค่ะ ถึง แม้ ฉันเอง

ทำงานที่นี้ยังไม่นานนัก แต่กรมทางหลวงชนบทก็เปรียบเสมือนทั้งบ้านและโรงเรียนที่สั่งสอนประสบการณ์ชีวิตการทำงานดิฉันมีความสุขมากที่ได้มาทำงานในทุกๆวัน”



บัญญัติ ทองนรินทร์
สำนักสำรวจและออกแบบ

“ผมเดินทางไปที่ต่างๆบนถนนของประเทศไทย ผมเห็นป้ายตราสัญลักษณ์ของกรมทางหลวงชนบทตามเส้นทางต่างๆ ทำให้รู้สึกบางอย่างที่บางครั้งมันอธิบายไม่ได้ มันเป็นความรู้สึกที่อบอุ่น เสมือนว่ากรมทางหลวงชนบทอยู่ไม่ห่างเราเลย ผมเองมีความภูมิใจนะ...ที่เมื่อเจอใครต่อใครหรือเพื่อนของผมนเอง...ก็มักจะอวดผลงานของกรมเราทุกครั้งที่ได้มีโอกาสและแนะนำให้คนอื่นได้รู้...นอกจากนี้ผมเองเมื่อไปเที่ยวที่ไหนก็ตามและได้ใช้เส้นทางของกรมผมจะถ่ายภาพกับป้ายรหัสสายทางทุกครั้ง...นี่แหละคือความภาคภูมิใจของผม”



สมบุรณ์ ชัยศิริรัตนตร์
ผู้อำนวยการสำนักฝึกอบรม

“รำลึกถึงความประทับใจ
ในงานของกรมทางหลวงชนบท
ในทศวรรษที่ผ่านมา เมื่อ
ปีพ.ศ.2549 ขณะนั้น
ผมดำรงตำแหน่ง ผู้อำนวยการ
สำนักงานทางหลวงชนบท
จังหวัดเชียงใหม่ผมมีความ
ประทับใจกับผลงานที่ได้
ร่วมงานประสานงานกับผู้
ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่
ตำรวจภูธรภาค 5 กระทรวง
เกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นและ
ภาคเอกชน ร่วมเป็นคณะทำงานจัดการจราจรและขนส่งงาน
มหกรรมพืชสวนโลก 2549 เชียงใหม่

กรมทางหลวงชนบท ได้ร่วมออกแบบแผนผัง
การเดินทาง แผนผังจุดจอด ป้ายแนะนำทาง
โดยใช้เส้นทางของทางหลวงชนบท สายวงแหวนรอบกลาง
สมโภชเชียงใหม่ 700 ปี และสายราชพฤกษ์ในการบริหาร
การจราจร รวมทั้งวางแผนจุดจอดภายนอก เพื่อเพิ่ม
ศักยภาพการจอดรถภายในบริเวณงานโดยใช้แนวคิด
กรณีการจราจรจะคับคั่งและติดขัด เพราะผู้เดินทางมาชมงาน
ไม่ทราบจุดจอด ไม่มีป้ายนำทาง จะเกิดการชะลอตัว
แก้ปัญหาโดยจัดทำป้ายนำทาง จัดเส้นทางการเดินทาง กรณีที่
ที่จอดรถไม่เพียงพอ แก้ปัญหาโดยสร้างจุดจอดภายนอก
งานกระจายตัวอยู่ทั่วมืองเชียงใหม่ จูงใจผู้มายังจุดจอดรถ
โดยมีรถบริการฟรีของ ขสมก. ณ จุดจอดหลัก ๓ แห่ง
และจุดจอดรถ ของรถบริการท้องถิ่น อีก 14 แห่ง เมื่อรถทุกคัน
ที่นำผู้เข้าชมงานมายังบริเวณงานก็จะรู้จุดจอดของรถต่างๆ
ตามบริเวณที่กำหนด ทำให้ไม่สับสนและไม่ชะลอตัว ส่งผล
ให้การจราจรขนส่ง สำหรับงานนี้ไม่ติดขัด รองรับผู้มาชมงาน
ได้มากถึง 30,000 – 50,000 คนต่อวัน ซึ่งเป็นความสำเร็จ
ของความร่วมมือของทุกๆหน่วย ในกระทรวงคมนาคม”



กัญญาภา คงเจริญ
สทช.ที่14 (สุพรรณบุรี)

“ ก้าวที่สองของชีวิต
การทำงานราชการที่กรม
ทางหลวงชนบท หลังจาก
ที่ดิฉันเองได้โอนย้ายมา
อยู่เมื่อกลางปี 2553 ก้าว
แรกที่ได้มาสัมผัสรู้สึก
ประทับใจในการบริการ
และการทำงานของบุคคล
ากรที่แห่งนี้เป็นอย่างมาก
ทุกคนให้ความต้อนรับและ
เป็นกันเอง หลังจาก
ที่ดิฉันได้รับหนังสือส่งตัวไป

ปฏิบัติงานที่สำนักทางหลวงชนบทที่ 14 (สุพรรณบุรี)
ดิฉันจะความมุ่งมั่นว่าจะปฏิบัติงานในหน้าที่ที่ได้รับมอบ
หมายเพื่อประโยชน์สูงสุดของประชาชนและพัฒนาการ
ทำงานเคียงข้างกรมทางหลวงชนบทต่อไป...นี่คือปณิธานที่
มุ่งหวังไว้ ”





ไคววัลย์ โรจนานุกูล
ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบทที่ 12
(สงขลา)

“กรมทางหลวงชนบทก้าวเข้าสู่ปีที่ 10 แล้ว หากมองย้อนกลับไป จะเห็นว่าบุคลากรทุกระดับ ตั้งแต่ผู้บริหารระดับสูงที่ทุ่มเทแรงใจแนวความคิดในการมอบนโยบายที่รองรับและสนองต่อการพัฒนาประเทศอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เส้นทางคมนาคมสามารถขับเคลื่อนเศรษฐกิจและนำความเจริญลงสู่พื้นที่ชนบท

ให้เกิดความสะดวกปลอดภัยในการเดินทาง และบุคลากรผู้ปฏิบัติหน้าที่ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคได้สนองนโยบายโดยทำงานประสานกันด้วยความทุ่มเทแรงใจและแรงกาย จนสามารถทำให้มองเห็นได้ว่ากรมทางหลวงชนบทเป็นหน่วยงานที่มีคุณภาพชัดเจนและมุ่งมั่น ในการปฏิบัติงานก่อสร้างด้านงานถนนและสะพาน ตลอดจนความโปร่งใสในการปฏิบัติงานในทุกโครงการ

ย้อนกลับไปก้าวแรกของผมกับการเข้ามารับตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบทที่ 12 เมื่อปี พ.ศ. 2550 นั้น รู้สึกดีใจมากเพราะพื้นที่ที่รับผิดชอบนั้น เป็นพื้นที่ที่คุ้นเคยอยู่แล้ว แม้ในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนใต้จะมีเหตุการณ์ความไม่สงบเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ทราบว่าบุคลากรส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่อยู่แล้ว คิดว่าไม่เป็นอุปสรรคในการเข้ามารับหน้าที่แต่อย่างใด กับการลงมาปฏิบัติหน้าที่จนถึงปัจจุบันนี้ ไกล่บรรจบครบ 5 ปีเต็ม ภูมิใจกับผลงานที่สำนักทางหลวงชนบทที่ 12 ได้สนองต่อนโยบายกรม สามารถดำเนินการโครงการต่างๆ ให้บรรลุวัตถุประสงค์และผลการเบิกจ่ายงบประมาณในแต่ละปีเป็นไปตามแผนที่วางไว้

ในการปฏิบัติหน้าที่นั้น จังหวัดสงขลาและสตูล ก็คงจะเหมือนกับพื้นที่ในหน่วยอื่น แต่พื้นที่ใน 3 จังหวัดชายแดนใต้นั้น นับเป็นพื้นที่พิเศษที่การปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรสำนักทางหลวงชนบทที่ 12 มีความแตกต่างจากที่อื่นในด้านการเข้าควบคุมดูแลและติดตามโครงการต่างๆ ด้วยสถานการณ์ความไม่สงบที่เกิดขึ้นอยู่บ่อยๆเรื่อยๆอย่างต่อเนื่อง ผมมองว่าที่เราสามารถปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามนโยบายและสำเร็จลงได้นั้น ประกอบด้วยปัจจัยหลายอย่างควบคู่กัน ประการสำคัญกรมทางหลวงชนบทเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในเรื่องของเส้นทางคมนาคม ผู้ได้รับประโยชน์

ก็คือพี่น้องประชาชนในพื้นที่ การเข้าใจสถานการณ์ในพื้นที่ และการเข้าถึงผู้นำท้องถิ่นในพื้นที่ของบุคลากรก็นับเป็นสิ่งสำคัญมากเช่นกัน ที่ทำให้เราสามารถเข้าปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างปลอดภัย และอีกปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่ทำให้ทุกโครงการสามารถดำเนินการจนแล้วเสร็จตามเป้าหมายได้ ผู้ประกอบการเป็นคนท้องถิ่นที่มีศักยภาพทางด้านบุคลากร เครื่องมือและมีความชำนาญงานในด้านการก่อสร้างงานถนนและสะพานมายาวนาน ซึ่งผู้ประกอบการเหล่านี้เข้าใจงานและสถานการณ์เป็นอย่างดี รู้สภาพดินฟ้าอากาศ มีการวางแผนงานการปฏิบัติงานที่แน่นอน มีบ้างบางโครงการที่ล่าช้าต้องขยายสัญญาจ้างออกไป ก็สืบเนื่องมาจากเหตุการณ์ที่รุนแรงจริงๆจนพนักงานหวาดกลัวขอลาออก ทำให้ต้องรับสมัครพนักงานใหม่ หรือเกิดอุทกภัยที่ผิดปกติจากทุกๆปี ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติงานได้

กล่าวถึงโครงการพัฒนาชายแดนใต้ที่สำคัญที่สำนักทางหลวงชนบทที่ 12 ได้รับสนับสนุนงบประมาณอย่างต่อเนื่องทั้งงานก่อสร้างทางและงานบำรุงรักษาทาง และเป็นโครงการที่ผมประทับใจ คือ โครงการถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 410 – บ้านปิยะมิตร 1 ตำบลตาเนาะแมเราะ อำเภอเบตง จังหวัดยะลา ระยะทางรวมทั้งสิ้น 27.610 กิโลเมตร ซึ่งโครงการดังกล่าวถือเป็นโครงการที่ทำหายในการบริหารจัดการ เนื่องจากสภาพพื้นที่เป็นภูเขาลาดชัน ลักษณะสภาพทั่วไปเป็นดินปนทราย ลาดคั่นทางจะพังทลายง่ายมาก โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน ปัจจุบันโครงการดังกล่าวได้รับการแก้ไขปัญหาทางการถูกกัดเซาะผิวจราจร ไหล่ทางและการพังทลายของ Back Slope โดยในงบประมาณปี 2555 กำลังดำเนินการก่อสร้างในช่วงสุดท้าย กม.24+335 – กม. 27+610 โครงการนี้มีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจากประเทศมาเลเซียเข้ามาท่องเที่ยวได้เป็นจำนวนมาก โดยมีสถานที่ท่องเที่ยวดังนี้ กม.6 บ่อน้ำร้อน กม.12 อุโมงค์ปิยะมิตรและกม.19สวนดอกไม้เมืองหนาวซึ่งเป็นโครงการในพระราชดำริของสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี

สุดท้ายนี้ขอแสดงยินดีกับชาวทางหลวงชนบทอีกครั้งที่เราสามารถฟันฝ่าอุปสรรค ทุ่มเททั้งกายและใจ ร่วมมือและตั้งใจกันปฏิบัติหน้าที่ตามนโยบายของผู้บริหารจนสามารถลือให้สาธารณชนได้เห็นถึงความมุ่งมั่นในองค์กรของเรา และสร้างผลงานด้วยคุณภาพงานที่ดีให้เห็นเป็นรูปธรรมจนเป็นที่ยอมรับของสังคมทั่วไป ”



सानิตย์ ศรีสุข
ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบทที่ 1
(ปทุมธานี)

“ในฐานะที่เป็นบุคคลหนึ่งของกรมทางหลวงชนบท (ทช.) อดีตภาคภูมิใจไม่ได้ว่าได้ อยู่ในหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพหน่วยงานหนึ่งในระบบราชการของประเทศไทย เรามีผู้นำองค์กรที่มีความสามารถตั้งแต่เริ่มก่อตั้งกรมทางหลวงชนบทจวบจนถึงปัจจุบันที่จะครบหนึ่งทศวรรษในวันที่ 9 ตุลาคม 2555 นี้

ภารกิจ “สร้าง ซ่อม ส่งเสริม” งานทางเป็นภารกิจหลักของพวกเราที่รู้จักกันดีโดยทั่วไป ปัจจุบันเราได้ดำเนินภารกิจด้านงานทางพร้อมพัฒนาในหลายๆ กิจกรรมอย่างต่อเนื่อง พร้อมเผยแพร่แก่ประชาชนไม่ว่าจะเป็น “การมีส่วนร่วมภาคประชาชนในการก่อสร้างงานทาง” รายการวิทยุ “หมอทาง” เป็นต้น และได้รางวัลต่างๆ มากมาย

บนเส้นทางที่พวกเราชาว ทช. จะก้าวเดินต่อไปเพื่อปฏิบัติภารกิจด้านงานทางให้ลุล่วง เพื่อพัฒนาเส้นทางคมนาคมให้มีความสะดวก ปลอดภัย แก่พี่น้องประชาชนในการสัญจรแม้จะมีความยุ่งยากและอุปสรรคขวากหนามเพียงใด ความร่วมมือร่วมใจ ความสมัครสมานสามัคคีเป็นหนึ่งเดียวกันจะนำพาประสบความสำเร็จสมดังคำขวัญที่ว่า “ทางหลวงชนบท เชื่อมโยงทั่วไทย เชื่อมใจคนทั้งชาติ” และ เชื่อมใจพวกเราชาว ทช.”



อนินท์ โปราณานนท์
ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบทที่ 10
(เชียงใหม่)

“ตั้งแต่เริ่มชีวิตรับราชการ อาจกล่าวได้ว่าเป็นความโชคดีของผมก็ว่าได้ ที่ได้พบเจอแต่ผู้บังคับบัญชาและเพื่อนร่วมงานที่ดีมาโดยตลอด และเมื่อช่วงหนึ่งของชีวิตที่จะต้องมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นในชีวิตราชการ โดยมีการปรับเปลี่ยนกระทรวง ทบวง กรม แล้วก็เกิดกรมทางหลวงชนบท

ขึ้นภายใต้เงื่อนไขเรื่องอายุกรมเพียง 5 ปี และด้วยความสามารถของผู้บริหารทุกท่านช่วยกันจนพ้นวิกฤตแล้วกลายเป็นกรมอย่างยั่งยืน

เวลาผ่านไปรวดเร็ว 10 ปีของกรมทางหลวงชนบท เหมือนเป็นกรมที่มีอายุยาวนานมากๆ เลยครับ เมื่อมาคิดถึงผลงานและชื่อเสียงที่เป็นที่ยอมรับทั้งภาคราชการด้วยกัน และประชาชนนั้นก็เนื่องมาจากการทำงานแบบถึงลูกถึงคนเข้าหาประชาชนและให้ประชาชนมาเป็นส่วนหนึ่งของการทำงานร่วมกันกับกรม หรือที่เรียกว่ากระบวนการการมีส่วนร่วมภาคประชาชน และยังมีโครงการอาสาสมัครทางหลวงชนบทที่มีแต่ผลดีซึ่งในส่วนตัวแล้วยังมองไม่เห็นผลเสียเลยครับ ท้ายนี้ ผมคิดว่าผมในฐานะข้าราชการในสังกัดกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม จะขอปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถและเรียกร้องให้พวกเราชาว ทช. ทั้งหลายร่วมกันแสดงความเป็น ชาว ทช. อย่างเต็มที่ครับ





กอร์น ปลอดดมณี
สำนักฝึกอบรม

“ กลางปี พ.ศ. 2548 ผมได้รับโทรศัพท์จากทางบ้าน กรมทางหลวงชนบท เรียกให้ผมไปรายงานตัวในตำแหน่งนักพัฒนาทรัพยากรบุคคล 3 ซึ่งคณะกรรมการคัดเลือกในสมัยนั้นคือท่านอธิบดีคนปัจจุบัน (นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี) ท่านได้ให้โอกาสในการปฏิบัติงานที่

กรมทางหลวงชนบทในฐานะข้าราชการ เมื่อผมมาปฏิบัติไม่นานนักก็จะมีคำถามหนึ่งตามมาว่า“คุณไม่คิดจะย้ายกลับบ้านบ้างหรือ” ผมทราบที่มาภายหลังของคำถามนี้ก็คือ มาตรา 54 นั้นเองนับจากวันนั้นจนวันนี้เป็นเวลา 7 ปี แห่งการอุทิศกายกำลังใจและสติปัญญาในองค์กรแห่งนี้และผมคงยังทำต่อไป....กรมทางหลวงชนบทที่รัก ”



สุวัฒน์ ฐานสโร
ศูนย์เทคโนโลยีและสารสนเทศ

“ ผม เอง รู้ จัก กับ กรมทางหลวงชนบทเมื่อครั้งที่ผมได้มาฝึกงาน ณ ที่แห่งนี้ นอกจากบรรยากาศที่ดีแล้ว ผมเองได้ประสบการณ์จากที่นี่มากเลยครับ...ที่ๆทุกท่านตลอดจนผู้บริหารให้คำปรึกษาเป็นอย่างดีทำให้ผมเกิดความประทับใจ.... ผมสัญญาว่าเมื่อเรียนจบผมจะกลับมาสมัครงานที่

นี้อีก...ถึงใครๆในกลุ่มเพื่อนผมจะไปสมัครงานในบริษัทเอกชนก็ตามหรือแสวงหาผลตอบแทนที่เงินเดือนสูง แต่ผมกลับมองว่าที่กรมทางหลวงชนบทนี้เราทำงานนอกจากมีรายได้เลี้ยงชีพพอสมควรแล้ว....เรายังทำงานช่วยเหลือสังคมได้อีกด้วย...ซึ่งไม่นานนักหลังจากเรียนจบผมก็ได้มาทำงานที่กรมทางหลวงชนบทแบบเต็มตัว ”



อภิชัย ธีระรังสิกุล
ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบทที่ 13
(ฉะเชิงเทรา)

“ นับ จาก การ ปรับ โครงสร้างระบบราชการ ปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม ต่างๆ ในปี พ.ศ. 2545 ผมได้เข้ามารับราชการที่กรมทางหลวงชนบท เนื่องจากเหตุผลด้านการปฏิบัติภารกิจ ก่อสร้างถนนของกรมโยธาธิการ(เดิม) การที่ได้มาอยู่ ที่กรมทางหลวงชนบท นับว่าเป็นโอกาสที่ดีเพราะได้ทำงานที่เคยปฏิบัติตั้งแต่เริ่มรับราชการ เป็นการ

นำประสบการณ์ที่เคยมีมาดำเนินการต่อยอดได้ และปัจจุบัน ผมรู้สึกโชคดีมาก ที่กรมทางหลวงชนบทได้ให้โอกาสในส่วนที่ผมไม่เคยทำ นั่นคือการได้เป็นผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัด และผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบท ทำให้เกิดมุมมองในภาพกว้าง ของระบบบริหาร ทั้งงานงบประมาณ งานบริหารบุคคล และบริหารโครงการ ซึ่งเมื่อครั้งที่ยังเป็นเด็ก มักมีคำถาม (ในใจ) บ่อยๆ ว่าทำไมผู้บริหารต้องสั่งให้ทำโน่น ทำนี้ บางครั้งเหมือนไม่มีประโยชน์อะไรเลย

กรมทางหลวงชนบทผ่านมา 1 ทศวรรษ ได้สร้างผลงานที่น่าภูมิใจไว้มากมาย โดยเฉพาะภารกิจก่อสร้างถนนที่เข้าถึงประชาชน เป็นที่ใกล้ชิดกับประชาชนมาก ถนนส่วนใหญ่เป็นเส้นทางผ่านชุมชน หมู่บ้าน ดังนั้น บุคลากรของกรม ในทุกระดับจะถูกหล่อหลอมให้เข้าหาประชาชน ใกล้ชิดกับท้องถิ่นไปโดยปริยาย ต้องขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ทุกท่านที่ช่วยกันจนบรรลุเป้าหมาย

ในส่วนผู้บริหารกรม ที่ผ่านมา ทุกท่าน มีความกระตือรือร้น มีแนวคิดสร้างสรรค์ จนกรม มีเอกลักษณ์ ผลงานมีคุณภาพ เกิดภาพลักษณ์ที่ดี ต่อสาธารณะชน มองเห็นจุดเด่น จุดด้อยขององค์กร และสามารถสร้างกรมทางหลวงชนบทได้ เป็นปี ก แผ่น ถาวร กรมทางหลวงชนบทจึงเป็นเสมือนบ้านหลังใหญ่อนาคตบ้านหลังนี้จะเป็นอย่างไรขึ้นอยู่กับพวกเราทุกคนในรุ่นนี้ และรุ่นต่อไป ไม่ว่าจะ เป็น ผู้บริหาร ผู้ปฏิบัติ ทุกระดับ ทุกๆคนมีส่วนร่วมในอนาคตทั้งหมด”



วิศว์ รัตน์โชติ
ผู้อำนวยการสำนักบำรุงทาง

มีความสุขใจที่ได้ปฏิบัติราชการร่วมกับบุคลากรของกรมทางหลวงชนบทใน 10 ปีที่ผ่านมา เพราะเราเป็นหน่วยงานที่มุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้ประชาชนได้มีคุณภาพชีวิตที่ดี มีความสะดวกในการเดินทางในเส้นทางที่เราพัฒนาเข้าสู่ท้องถิ่นนั้น เมื่อพวกเราเข้าไปพื้นที่ไม่ว่าในเมืองหรือชนบทจะได้รับการต้อนรับ

ยิ้มแย้มอย่างอบอุ่น ประชาชนให้ความร่วมมือร่วมใจเมื่อเราเข้าไปปฏิบัติงาน จากเริ่มต้นการก่อสร้างหน่วยงานด้วยนโยบายของผู้บริหารที่ผ่านมาจะให้ความสำคัญของประชาชนเป็นที่ตั้ง ทำอย่างไรให้ประชาชนเดินทางได้อย่างสะดวกปลอดภัย อบอุ่น มีการพัฒนากระบวนการต่างๆ เพื่อเป้าหมายข้างต้นจนกระทั่งปัจจุบันนี้ แม้จะมีเสียงสะท้อนด้านลบบ้าง แต่พวกเราชาวกรมทางหลวงชนบทมีความภูมิใจที่ได้รับการยอมรับว่าเป็นหน่วยงานของรัฐที่ดูแลประชาชน ดังเช่นคำขวัญของกรมทางหลวงชนบท “เชื่อมโยงทั่วไทย เชื่อมใจคนทั้งชาติ”



สมยศ อุบลสถิตย์
ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง

“ย้อนอดีตปีพ.ศ. 2545 รัฐบาลกำหนดให้มีการยุบโอนกรมกระทรวง ทบวง กรม ผม เป็น คน หนึ่ง ที่ รับ ราชการ อยู่ กรม โยธาธิการ ได้ ตัด สิ้น ใจ แน่ว แน่ มา อยู่ กรม ทาง หลวง ชนบท ตั้ง แต่ ต้น ทุ ง ที่ ทราบ ว่า มา ตรา 54 แห่ง พ.ร.บ. ปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2545 กำหนด

ให้ กรม ทาง หลวง ชนบท ต้อง ถ้าย โอน อำนาจ หน้า ที่ ทรั พย์ สิ น ภาร กิจ และ อัตรากำลัง ไป เป็น ของ กรม ทาง หลวง หรือ องค์ กร ปก ครอง ส่วน ท้อง ถิ่น (ยุบ กรม ทาง หลวง ชนบท) ภายใน 5 ปี ทุ ง ที่ เพื่อนๆ ได้ เสนอ นำ ให้ ไป อยู่ กรม ที่ มี ภาร กิจ ชัด เจน แต่ เพราะ ด้วย ความ เชื่อ มั่น ว่า พี่ๆ (ที่ รู้ จัก ใน นาม 5 ทหาร เลือ) ขณะ นั้น ดำรง ตำแหน่ง รอง อธิบดี ผู้ นำ ยว ยการ สำนัก ผู้ นำ ยว ยการ กลุ่ม จะ ได้ เป็น ผู้ บริหาร และ นำ พา กรม ทาง หลวง ชนบท สู่ ความ รุ่ง รโรจ น์ ได้ และ ใน ช่วง นั้น ผม ได้ รับ มอบ หมาย ให้ ทำ หน้า ที่ รวบรวม ทรั พย์ สิ น เช่น อาคาร สำนักงาน ที่ ดิน รถยนต์ ครุภัณฑ์ สำนักงาน ที่ จะ ต้อง ถ้าย โอน มา เป็น ของ กรม ทาง หลวง ชนบท ส่ง ให้ คณะ กรรมการ กฤษฎีกา เพื่อ ออก พระ ราช กฤษฎีกา โอน อัตรากำลัง และ ทรั พย์ สิ น

10 ปี ผ่านไป ความ เชื่อ มั่น ดัง กล่าว เป็น จริ ง เกิน คาค ดหวัง พี่ๆ ได้ รับ แต่ง ตั้ง เป็น อธิบดี (ปลัด กระทรวง กมี) สามารถ นำ พา กรม ทาง หลวง ชนบท สู่ ความ รุ่ง รโรจ น์ โดด เด่น เป็น แฉว หน้า ใน ระดับ ต้น ของ กระทรวง คมนาคม ทำ ให้ กรม ทาง หลวง ชนบท เป็น ที่ รู้ จัก อย่าง แพร่ หลาย อี ก ทุ ง ยัง สามารถ ยก เลิก มา ตรา 54 ได้ ใน ที่ สู้ ด ผม จึง มี ความ ภาค ภูมิ ใจ ใน ความ สามารถ เป็น เลิศ ของ พี่ๆ เป็น อย่าง ยี่ ง





ผดุงศักดิ์ สรรุจิกิจาร
ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบทที่ 16
(กาฬสินธุ์)

การก้าวผ่านทศวรรษของ
กรมทางหลวงชนบท ทำให้
เห็นการเปลี่ยนแปลงใน
หลาย ๆ มิติ เริ่มจากการ
รวมกันและหล่อหลอม
วัฒนธรรมองค์กรของคน
ต่างหน่วยงานได้อย่าง
กลมกลืนเป็นเนื้อเดียวกัน
ในห้วงเวลาไม่นานนัก ช่วย
กันผลักดันภารกิจสำคัญ
ของกรมทางหลวงชนบท

ในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบท ซ่อมบำรุงทางและ
ส่งเสริมความเข้มแข็งด้านวิชาการแก่องค์กรปกครองส่วน
ท้องถิ่น โดยเน้นการพัฒนาคุณภาพงาน คุณภาพบุคลากร
มาทุกยุคทุกสมัยของผู้นำองค์กรแต่ละท่าน จนเป็นที่
ยอมรับของรัฐบาลและสามารถก้าวผ่านบทเฉพาะการที่
กำหนดให้กรมทางหลวงชนบทดำรงอยู่ไม่เกิน 5 ปี เป็นกรม
ที่มีความมั่นคง ถาวร และที่สำคัญตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา
กรมทางหลวงชนบทได้สร้างมิติใหม่ในการทำงานสร้าง
เครือข่ายภาคประชาชน ให้มีส่วนร่วมในกระบวนการของ
กรมทางหลวงชนบท กล่าวคือ อาสาสมัครทางหลวงชนบท
และเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจ
สอบโครงการและขั้นตอนการก่อสร้างทำให้โครงการต่างๆ
ของกรมทางหลวงชนบทมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่
กำหนด สามารถเข้าถึงพื้นที่ และประชาชนได้อย่างทั่วถึง
สร้างความพึงพอใจให้แก่ประชาชนผู้ใช้ถนนในการดำเนิน
การของกรมทางหลวงชนบทที่ผ่านมา ถือว่าเป็นการส่งเสริม
การบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่สร้างความโปร่งใส ตรวจสอบ
สอบได้ และเป็นภูมิคุ้มกันแก่เจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวง
ชนบทเป็นอย่างดี แต่อย่างไรก็ตามกรมทางหลวงชนบทจะต้อง
ร่วมแรงร่วมใจสร้างสรรค์ผลงานให้เป็นที่ยอมรับ ในระดับ
ประเทศ ภูมิภาค และนานาชาติ และก้าวผ่านทศวรรษถัดไป
ในอนาคตด้วยความมั่นคง เข้มแข็ง และยั่งยืนตลอดไป



สิลิยา ทองคละ
สำนักบริหารกลาง

“ในชีวิตรับราชการของ
ดิฉันมีความประทับใจ
ในหลาย ๆ ด้าน กับ
กรมทางหลวงชนบท แต่
มีภาพแห่งความจดจำ
1 เหตุการณ์ที่ฉันยังคง
จดจำนั้นคือช่วงน้ำท่วมเมื่อ
ปี 2554 ทุกคนเดินทางมา
ทำงานถึงแม้การเดินทางมา
ทำงานในครั้งนี้อาจลำบาก
บ้างแต่ทุกคนก็มุ่งมั่นมา
ทำงานด้วยดีโดยอาศัยรถ

กรมทางหลวงชนบทในการสัญจรโดยในรถเลื้อยนี้ประกอบ
ไปด้วยผู้บริหารและประชาชนทั่วไปแต่สิ่งหนึ่งที่ฉันเห็นก็คือ
นายๆของเราหรือผู้บริหารต่างลูกให้ผู้ที่บังคับบัญชาอย่าง
ดิฉันและประชาชนทั่วไปนั่งซึ่งเป็นความประทับใจมิลืมค่ะ “



สุชาดา สุขยศ
สำนักวิเคราะห์วิจัยและพัฒนา

“มีความปลื้มใจเป็น
อย่างมากที่ได้เป็นส่วนหนึ่ง
ของกรมทางหลวงชนบท
ถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งที่ได้
พัฒนาสังคมในชนบทให้
ได้มีการเดินทางที่สะดวก
สบาย....แน่นอนค่ะถ้ามี
ใครถามว่าดิฉันทำงานที่ไหน
ดิฉันตอบแบบไม่ลังเลเลย
ว่า“กรมทางหลวงชนบท”
นอกจากนี้เวลาที่ดิฉันเดิน
ทางไปแห่งไหนก็ตามเมื่อ
มีโอกาสผ่านสายทางหลวงชนบท...เห็นแล้วเกิดความรู้สึกภาค
ภูมิใจแบบบอกไม่ถูกเลยค่ะ ”



สมัย โชติสกุล
ผู้อำนวยการสำนักอำนวยความสะดวก

“เชื่อมโยงทั่วไทย เชื่อมใจคนทั้งชาติ.....” ทุกครั้งที่ได้ยินเพลงนี้ก็รู้สึกปีติ ยินดี และภาคภูมิใจเป็นอย่างยิ่งที่ได้มีโอกาสที่ร่วมก้าวเดินเคียงคู่มากับ ทช. เพื่อฟันฝ่าวิกฤติต่างๆ โดยการนำทีมของผู้บริหารที่มีวิสัยทัศน์กว้างไกล เป็นหลักรวมใจของพวกเราทุกคนให้ต่อสู้อย่างเข้มแข็ง แม้บางครั้งจะท้อแท้

เราก็กินหยัดขึ้นมาได้ด้วยวัฒนธรรมองค์กรที่สอนให้เรารู้จักการช่วยเหลือเกื้อกูล แบ่งปันกันแบบพี่น้อง จนทำให้ ทช. ของเราสามารถฟันฝ่าวิกฤติไปได้ได้อย่างสวยงาม พร้อมกับสรรค์สร้างผลงานเพื่อรับใช้สังคม รวมทั้งเป็นกลไกส่วนหนึ่งที่จะช่วยในการพัฒนาประเทศในด้านการขนส่งซึ่งเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป 10 ปีที่ผ่านมา เป็น 10 ปีที่พวกเราทุกคนมีความสุขที่ได้เติบโตมาภายใต้ร่มเงาของ ทช. ขอให้ ทช. เติบโตประดุจไม้ใหญ่ที่แผ่กิ่งก้าน ให้ร่มเงาเป็นที่พักพิงแก่พวกเราทุกคนตลอดไป



อภิชา เก่งวิทยาเลิศ
ผู้อำนวยการสำนักเครื่องกล

“ผมทำงานตั้งแต่เริ่มตั้งกรมทางหลวงชนบท มาบัดนี้ก็ 10 ปีแล้ว ผมมีความประทับใจและภูมิใจที่ได้อยู่กรมทางหลวงชนบท ตั้งแต่เรื่องการทำงานที่ทุกคนทำงานด้วยใจ และเห็นการพัฒนาของกรมฯ ที่มีความล้ำหน้าในหลายๆ ด้าน แม้ว่ากรมทางหลวงชนบทจะมีหลายครั้งว่าจะถูกยุบ แต่ทุกคนก็ไม่คิดที่จะหนีไป

อยู่ที่อื่นยังคงร่วมมือกันทำงานอย่างแข็งขันตลอดจนทำให้เป็นกรมฯ ที่ถาวรได้สำเร็จ และมีส่วนประมาณในการพัฒนาประเทศที่มากขึ้นเรื่อยๆ ด้วย โดยเฉพาะผู้บริหารของกรมฯ ตั้งแต่เริ่มทุกคนมีความคิดที่ก้าวหน้า นำทางให้กรมทางหลวงชนบทเป็นกรมฯ ที่เติบโตเร็วในสายตาของผม”



รัตนา ตุงชีพ
สทช.ที่ 6 (ขอนแก่น)

“การทำงานตอนแรกที่กรมทางหลวงชนบทช่วงแรกๆ ตัวของดิฉันเองต้องปรับตัวการทำงานอย่างมาก เพราะไม่เคยทำงานราชการมาก่อนเลย แต่ตอนนี้ทำงานสบายมากเลยคะ ด้วยความช่วยเหลือจากหัวหน้างานและเพื่อนๆ ก็ให้เกิดความผูกพันต่อการปฏิบัติงานในที่แห่งนี้ แต่อีกหนึ่งในความภาค

ภูมิใจก็จะเป็นรถยนต์ป้ายแดงคันแรกในชีวิต บอกตรงๆว่ามันเป็นน้ำพักน้ำแรงจาก”



ชมพู่ พับพา
ทชจ.สระแก้ว

“ก่อนหน้านี้ดิฉันเองเป็นลูกจ้างชั่วคราวอยู่ที่กรมทางหลวงชนบท แล้วชีวิตของดิฉันก็เปลี่ยนไปเมื่อกรมทางหลวงชนบทได้มีการเปิดรับสมัครบุคลากรเพื่อเป็นพนักงานราชการเมื่อปี พ.ศ.2548 (รุ่นแรก) ดิฉันสอบติดคะทำให้ชีวิตการเป็นอยู่ดีขึ้นรู้สึกมั่นคงและอุ่นใจที่มีที่ทำงานอยู่ที่เดิมและใกล้ครอบครัว แม้

ดิฉันเองจะเป็นแค่ฟันเฟืองชิ้นเล็กๆขององค์กรนี้แต่ดิฉันก็จะปฏิบัติหน้าที่ให้ดีที่สุด ”



สมศักดิ์ ธรรมจารุสิริ
ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบทที่ 11
(สุราษฎร์ธานี)

“ในปี 2555 นี้ก็จะเป็นเวลา
ที่กรมทางหลวงชนบท
ก่อตั้งมาครบ 10 ปี นับจาก
การเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง
การบริหารราชการ ซึ่งมีความ
ประทับใจกับคณะผู้บริหาร
ของกรมทุกท่านทั้งในอดีต
จนถึงปัจจุบันที่ทุ่มเทพลังกาย
และใจในการฝ่าฟันปัญหาและ
อุปสรรคที่ผ่านมารวมทั้งการ
พัฒนาองค์กรจนเป็นที่ยอมรับ

ชื่นชมของประชาชนและภาคส่วนอื่น ๆ มากยิ่งขึ้นเป็นลำดับมา

สำหรับความประทับใจอีกประการหนึ่งคือการหลอมรวม
วัฒนธรรมองค์กรของบุคลากรจากสองหน่วยงานมาเป็นหนึ่งเดียว
ได้ในช่วงเวลาที่ผ่านมาโดยเฉพาะในระดับผู้ปฏิบัติ ทำให้การขับเคลื่อน
ภารกิจทั้ง 3 ด้านเป็นไปอย่างมีเอกภาพแม้จะมีข้อจำกัดใน
ทรัพยากรที่มีอยู่ โดยการพัฒนาองค์กรที่ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง
ควบคู่กันไปทำให้การทำงานบรรลุเป้าหมายได้เป็นอย่างดี อย่างไรก็ตาม
ก็ตามภารกิจซ่อมบำรุงเป็นสิ่งสำคัญยิ่งที่ต้องให้ความใส่ใจเป็นพิเศษ
เพราะสภาพที่ปรากฏคือตัวชี้วัดความเป็น “เอกลักษณ์ของทช.” ที่
ชัดเจนที่สุด

ในความรู้สึกส่วนตัว (ซึ่งก็คงเหมือนกับชาวคณะทช.ที่ 11
และบุคลากรทั้งหลายของกรม) มีความภาคภูมิใจที่ได้เป็นส่วนหนึ่ง
ของ “ทช” และพร้อมที่จะทุ่มเทปฏิบัติงานเพื่อให้กรมเป็นหน่วยงาน
ที่โดดเด่นต่อไป



ปฐม เจลยวาเรศ
ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างสะพาน

จากการเปลี่ยนแปลง
โครงสร้างระบบราชการเมื่อ
ปี 2545 กรมทางหลวงชนบท
ได้ถือกำเนิดขึ้นมาแบบ
ชั่วคราว พร้อมเปลี่ยนสังกัด
จากกระทรวงมหาดไทยมา
อยู่กระทรวงคมนาคม ซึ่ง
มีความแตกต่างกันในด้าน
วัฒนธรรมองค์กรทั้งระดับ
กระทรวงและระดับกรมที่มี
หน่วยงานจาก 2 กรม มา

รวมกันใหม่ ๆ ก็ดูเหมือนจะแปลกหูแปลกตา แต่ด้วยความ
สามารรถและความมีวิสัยทัศน์ของผู้บริหาร จึงทำให้องค์กร
และบุคลากร กลมกลืนได้อย่างรวดเร็วและมีความเข้มแข็ง
สามารถร่วมกันผลักดันจนกลายเป็นกรมทางหลวงชนบทแบบ
ถาวรในเวลาไม่นาน กระทั่งผ่านไปจนถึงปีที่ 10 ในเดือนตุลาคมนี้
ผมในฐานะเจ้าหน้าที่คนหนึ่งของกรม ได้เห็นความ
เปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในลักษณะของการพัฒนามาโดยตลอด
ทั้งด้านความก้าวหน้าของผู้บริหารหลายท่านที่สามารถไปสู่
ตำแหน่งระดับสูงของกระทรวงคมนาคมด้านผลงานระดับ
ภูมิภาคและ MEGA PROJECT ที่สามารถสร้างชื่อเสียงให้กรม
จนเป็นที่รู้จักกันโดยทั่วไป และที่มองเห็นกันทุกวันก็คือด้าน
อาคารสถานที่ที่มีความโอ่อ่าทันสมัยไม่แพ้เอกชนผมภูมิใจและ
ไม่ผิดหวังครับที่เลือกมาเป็นส่วนหนึ่งของกรมทางหลวงชนบท





อนันท์ จิระชัยกิติ
ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 14
(สุพรรณบุรี)

“นับตั้งแต่จบการศึกษา
ระดับปริญญาตรีเมื่อ
ปีพ.ศ.2528 แล้วเข้ารับ
ราชการที่กรมโยธาธิการ
มีความประทับใจตั้งแต่แรก
ทำงานเลยก็ว่าได้ เพราะ
บรรดาผู้บริหารที่ผมทำงาน
ด้วยล้วนมีแต่ความจริงใจ
มีเมตตา มากๆเลยครับ
จนกระทั่งเมื่อปี พ.ศ.2545
ได้มีการปรับปรุงกระทรวง

ทบวงกรมใหม่ ทำให้ลักษณะการทำงานมีความเป็นมืออาชีพ
มากขึ้น กรมทางหลวงชนบทก็เป็นหนึ่งในกรมน้องใหม่ของ
กระทรวงคมนาคมในขณะนั้น ที่แม้ตอนแรกจะลุ่มๆดอนๆ
แต่ด้วยความสามารถของผู้บริหารและเพื่อนๆข้าราชการชาว
กรมทางหลวงชนบทที่ร่วมแรงร่วมใจฝ่าวิกฤติต่างๆจนสามารถ
เป็นกรมทางหลวงชนบทได้อย่างเต็มความภาคภูมิใจด้วยผล
งานอันเป็นที่ประจักษ์แก่สายตาของชาวไทยทั้งชาติ และยังได้
ซาบซึ้งในลีลาการทำงานที่ถึงลูกถึงคนแถมยังเป็นกันเองกับทั้ง
เจ้าหน้าที่ภายในกรม กระทรวง และรวมถึงประชาชนผู้มีส่วน
ได้เสีย รวมถึงบรรดาองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้งหลายใน
นามลูกคำด้วยครับ

และในโอกาสที่กรมทางหลวงชนบทมีอายุครบ 10 ปี
ผมหวังลึกๆและเชื่อมั่นว่าเป็นไปได้อย่างสูงครับที่
กรมทางหลวงชนบทจะเป็นกรมที่มีชื่อเสียงเป็นที่กล่าวขานไม่
เพียงแต่ในประเทศไทยเท่านั้น แต่อาจรวมไปถึงในประเทศ
อาเซียนในอนาคตด้วยครับ”



เจริญ พงษ์วิวัฒนกุล
ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 9
(อุดรธานี)

“ ใน ว าระ ดิ ถี ที่
กรมทางหลวงชนบทจะมีอายุครบ 10 ปีในเดือน
ตุลาคมที่จะมาถึงนี้ ผมคิด
ว่าชาวทางหลวงชนบททุก ๆ
ท่านคงจะรู้สึกเช่นเดียวกัน
กับผม คือ ภูมิใจ ปลื้ม
ใจ และดีใจที่ได้เป็นส่วน
หนึ่งของหน่วยงานที่น่าภาค
ภูมิใจแห่งนี้

หลักในการทำงานของ
ผมที่เน้นย้ำกับผู้ใต้บังคับ
บัญชา อยู่เสมอก็คือ เรื่องความปลอดภัยของประชาชนที่
ใช้ถนนของเราจะต้องไม่พบกับอุบัติเหตุอันอาจจะทำให้เกิด
การบาดเจ็บ เสียชีวิต จากความบกพร่องทางกายภาพ
ของถนนในพื้นที่ 4 จังหวัดในความรับผิดชอบของเรา โดย
ให้คิดว่าหากพี่น้องประชาชนเจ็บเราก็บเจ็บด้วย เพราะฉะนั้น
ต้องดูแลเป็นพิเศษในเรื่องความปลอดภัยและให้ความสำคัญ
ต่อนโยบายหลักที่ผู้บังคับบัญชาได้มอบหมาย รวมทั้งการมี
ส่วนร่วมภาคประชาชนและการปฏิบัติงานร่วมกับอาสาสมัคร
ทางหลวงชนบทอย่างใกล้ชิด เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับ
เครือข่ายทางหลวงชนบท อันเป็นเสมือนบ้านหลังใหญ่ที่
อบอุ่นของเรา

และในโอกาสอันดีงามนี้ ผมขอขอบพระคุณผู้บังคับ
บัญชาทุกท่านทั้งในอดีตจนถึงปัจจุบันที่ได้ให้ความไว้วางใจ
และสนับสนุน ผมด้วยดีตลอดมารวมทั้งพี่ๆ ที่เคยร่วมงาน
กันมาตั้งแต่เริ่มตั้งกรมฯ เพื่อนๆ และน้องๆ ทุกคนที่ได้ร่วม
แรง ร่วมใจ กันสร้างสรรค์กรมทางหลวงชนบทของเราให้
เป็นหน่วยงานที่มีคุณภาพเป็นที่ชื่นชมของสังคมสืบไป”





วัชรินทร์ แสงศิลป์
สำนักเครื่องกลและสื่อสาร

“ความรู้สึกคิดถึงครั้งน้ำท่วมปี54 ที่ผ่านมาเป็นช่วงที่ดิฉันและครอบครัวเจอวิกฤตน้ำท่วม ดิฉันและครอบครัว ต้องอพยพไปอยู่ต่างจังหวัดหลายวันแต่เมื่อมาปฏิบัติงานตามปกติทุกท่านไม่ว่าจะเป็นหัวหน้างานผู้บริหารต่างๆที่ฉันรู้จักต่างถามถึงความเป็นอยู่แสดงความห่วงใยพร้อม

ทั้งให้ความช่วยเหลือ ทำให้ดิฉันเองมีความรู้สึกดีใจและเกิดความผูกพันกับกรมทางหลวงชนบทอย่างบอกไม่ถูกมันเป็นความรู้สึกที่ตื่นตันใจแม้ตัวดิฉันจะเป็นเพียงพนักงานราชการเท่านั้น ”



วรรณฯ แสงแก้ว
ทชจ. สระแก้ว

“ความภูมิใจของสาวโรงงาน....สู่การได้รับโอกาสเป็นส่วนหนึ่งของกรมทางหลวงชนบท....เดิมทีดิฉันก็เห็นป้ายของกรมทางหลวงชนบทมาตั้งนานแล้วแต่ด้วยความไม่ใส่ใจในตอนแรกก็เลยไม่ได้ถามว่าที่แห่งนี้เป็นหน่วยงานของใคร จนได้โอกาสเข้ามาทำงานยอมรับ

ตอนแรกว่าก็ปรับตัวไม่ถูกแต่ดิฉันก็ผ่านมันมาได้..เวลาที่มีใครถามดิฉันว่าทำงานที่ใดดิฉันจะตอบแบบภาคภูมิใจว่า “กรมทางหลวงชนบทค่ะ” นอกจากนี้ดิฉันก็จะอธิบายถึงกรมหรือการใช้เส้นทางลัดเลี้ยวในช่วงเทศกาล....ดิฉันมองว่าเราก็คือเปรียบเสมือนนักประชาสัมพันธ์เคลื่อนที่ของกรม ”



ทัศนีย์ เสียงอ่อน
สำนักก่อสร้างทาง

“ชีวิตของดิฉันคงหนีไม่พ้นกับคำว่าคนสร้างทาง กล่าวคือพ่อ-แม่ของดิฉันเองทำมีอาชีพร่วมกับผู้รับเหมาก่อสร้างถนนหนทางพอมาตกที่สมัยดิฉัน..เรียนจบดิฉันเองก็มาทำงานกับกรมทางหลวงชนบทก็มีบทบาทภารกิจเกี่ยวกับถนนหนทางเช่นกัน บางคนอาจมองว่างานสร้างถนน

หนทางอาจดูไม่มีเกียรติ ไม่มีศักดิ์ศรีเสมือนคนใช้แรงงานทั่วไป แต่ใครจะทราบบ้างว่างานของเราเป็นงานที่สนับสนุนโครงสร้างข่ายการสัญจรของสังคมนำความเจริญสู่สังคมชนบทดิฉันสัญญาว่าจะปฏิบัติงานเป็นข้าราชการที่ดีตลอดไปตอบแทนสังคมและแผ่นดิน ”



อภิญา ศรีขาว
สำนักฝึกอบรม

“จากการเห็นอาคารสถานที่สู่การโอนย้ายของดิฉันเริ่มจากการที่ดิฉันเดินทางผ่านถนนพหลโยธิน ทุกครั้งก็เห็นตึกที่เด่นและน่าสนใจและเมื่อมีการประกาศรับสมัครโอนข้าราชการดิฉันจึงขอโอนมาทันที เริ่มงานวันแรกก็รู้ถึงความสุข...สนุกกับการทำงานในที่แห่งนี้มากมายกับบรรยากาศที่เป็นกันเองตลอดจนเป็น

หน่วยงานที่ดิฉันมองว่าเป็นองค์กรที่สำคัญในการขับเคลื่อนพัฒนาประเทศเราให้เจริญตลอดจนทางหน่วยงานเรามีการรักษามาตรฐานความปลอดภัยทางถนนเป็นอย่างดี ดิฉันว่าการโอนราชการครั้งนี้ทำให้ดิฉันนำเอาศักยภาพมาทำงานเพื่อประโยชน์สู่สังคมมากที่สุด ”

Disclosing DRR's staff

House of DRR's Officers, under the guard of the Vishnu, is located at 9 Phahonyothin Road. The members of this house are civil servants, permanent employees, official staffs and temporary employees. DRR is one organization which determines to perform works on constructing roads – bridges, maintainance, inspection all kinds of rural roads. All tasks lead to the purpose of laying foundation of security to life, properties and well-being of people. DRR's personnel follow the Royal Speech of the King aim of working to develop economy and society of Thailand , make progress and stability. That means all determination from all divisions of both administrative or operating parts are ready to drive Thailand with proud. We are also ready to connect regions to creat “Prosperity, Stability, Pleasure and Peaceful” including being one part of supporting the society. All DRR's workers in both central and regional have the same good to develop Thailand.



มุ่งมั่น...ทุ่มเท...สู่
การปฏิบัติงานเพื่อ
ประชาชน ณ
กรมทางหลวงชนบท



อีกมุมในการเดินทางที่สะดวกและ
ปลอดภัยบนสายทาง อต.4009 ต.ผาจุก
อ.เมือง จ.อุตรดิตถ์

ผลงานแห่งความภูมิใจ

Outcomes of prestige





เส้นทางสนับสนุนโครงการพระราชดำริ



สะพานภูมิพล ๑ และสะพานภูมิพล ๒ จ.สมุทรปราการ



ทางหลวงชนบท
สาย พบ.6044
บ.หนองคอไก่-
บ.ทุ่งโป่ง
ต.เขากระปุก
อ.ท่าช้าง
จ.เพชรบุรี
สู่โครงการชั่งหัวมัน
ในพระราชดำริ



ทางหลวงชนบทสาย
สป.6043
โครงการพัฒนาลุ่มน้ำอ่าว
จ.ลำพูน



สะพานเฉลิมสิริราช เชื่อมระหว่างบ้านแหลมลิ้น-บ้านเกาะแรต อ.ดอนสัก จ.สุราษฎร์ธานี





ทางหลวงชนบทสาย สป.๑๐๑๑
เส้นทางเข้าโครงการลูกพระดาบส
จ.สมุทรปราการ

ทางหลวงชนบทสาย ชม.3033 เส้นทางศูนย์
พัฒนาโครงการหลวงขุนแปะ จ.เชียงใหม่





ถนนเข้าโครงการ
พัฒนาพื้นที่หนองใหญ่
ชพ. ๑๐๐๗ จ.ชุมพร

ทางหลวงชนบทสาย
นค. ๓๐๐๕ ถนนเข้า
โครงการพัฒนา
ลุ่มน้ำทอน
จ.หนองคาย



เส้นทางสนับสนุนการท่องเที่ยว



ทางหลวงชนบทสาย มส.4009 เข้าแหล่งท่องเที่ยวชมทุ่งดอกบัวตอง จ.แม่ฮ่องสอน



เลียบอ่าวไทย

เลียบอ่าวไทย ทะเล ตะวันตก
เลี้ยววนวก เที้ยวไป ใจสุขสันต์
ทช. สร้าง ชำยถนน จนครบครัน
ทุกสิ่งสรรค์ สวยงาม ยามได้ยล
ชมทิวทัศน์ จุดพักผ่อน ตอนเมื่อยล้า
ในมรรคา ปลอดภัย ไปทุกหน
เพชรบุรี สุ่มพร ผ่อนกมล
สะดวกชน ถนนงาม ยามท่องเที่ยวไป
นิเวศน์ แก้วหล้า ร้อยกรอง

ทางหลวงชนบทสาย สส.2021 ถนน
เลียบชายฝั่งทะเลตะวันตก
จ.เพชรบุรี, ประจวบคีรีขันธ์, ชุมพร
และระนอง

เชื่อมระยอง จันทบุรี ที่ท่องเที่ยว
ถนนเลียว เลียบไป ไม่ขาดสาย
ฝั่งทะเล ชับปลอดภัย ใจสบาย
อีกมากมาย สร้างอำนวย ด้วยตั้งใจ

ทางจักรยาน อีกห้องน้ำ งามสะอาด
ทั้งมีขาด พักศาลา น้ำหลับไหล
“บูรพาชลทิศ” นั้น สรรค์วิไล
แสนสุขใจ ท่องไป ในหนทาง
นิเวศน์ แก้วล้ำ ร้อยกรอง



ถนนเฉลิมบูรพาชลทิศ บริเวณปากน้ำแฉมหนู จ.จันทบุรี

ทางหลวงชนบทเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว น้ำตกป่าหวาย จ.ตาก





ทางหลวงชนบทสาย กส.3005 เข้า
แหล่งท่องเที่ยวพุทธสถานภูโป
จ.กาฬสินธุ์



ทางหลวงชนบท ชร.4019
อ.เวียงแก่น จ.เชียงราย
เพื่อเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว
ดอยผาตั้ง

ทางหลวงชนบทสาย
ลพ 2031 เข้า
ศูนย์อนุรักษ์ช้างไทย
จ.ลำปาง



เส้นทางสนับสนุนโลจิสติกส์

“สะพานเทพสุดา กาฬสินธุ์”

สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ
โปรดฯ ประชาพระบารมีเอื้อทรงเกื้อหนุน
พลกปลื้มเต็มคำภักดิ์จงรักภักดี
ทรงการุณอุ้มเหนือกเล่าเหล่าอาณา
ทรงเยือนถิ่นกาฬสินธุ์เมืองเลื่องลือลั่น
นามมงคลยลสะพานชานทรราชา
พร้อมสรรพเสร็จเสด็จเปิดเลิศบุญญา
“เทพสุดา”สง่าสวยทรงอวยชัย
กรมทางหลวงชนบทก้าวทศวรรษ
พัฒนาถนัดปฏิบัติตรงจรโลงสมัย
ใกล้ไกลกว้างแผ้วถางแม่นแสนภูมิใจ
สร้างสรรค์ไฉ่รัยยิ่งใหญ่มั่นตามครรลอง
ภารกิจประสิทธิผลกลมมุ่ง
ประโยชน์ผดุงรุ่งโรจน์รักชีพทักษ์สนอง
ทั่วถิ่นไทยในหน้าที่วิถีสอง
สะดวกคล่องประคองด้วยรายชื่นชม
ร่วมเชื่อมโยงหนึ่งโครงการสะพานข้าม
ฟากฝั่งน้ำลำปาวจบประสบสม
สัญจรเกี่ยวท่องเที่ยวเชิญเพลินนิยม
“เทพสุดา”อุดมสมบูรณ์ถ้วนถ้วนปรีดีเปรม

นางปรุงศรี ภูงามทอง

ประพันธ์ในนาม

สำนักทางหลวงชนบทที่ 7 (อุบลราชธานี)

สะพานเทพสุดา จ.กาฬสินธุ์

ทางหลวงชนบท
สาย สป.1006
ถนนสาย
แยก ทล.3-
เคหะบางพลี
จ.สมุทรปราการ



ทางหลวงชนบทสาย ตง.5010-ท่าเรือนาเกลือ อ.กันตัง จ.ตรัง

ทางหลวงชนบทสาย พท.3037 ถนนไสกลิ้ง-หัวป่า อ.ควนขนุน จ.พัทลุง
ถึง อ.ระโนด จ.สงขลา เพื่อร่นระยะเวลาการเดินทางพร้อมการสนับสนุนการท่องเที่ยว



เส้นทางพัฒนาเขตชายแดน



ทางหลวงชนบท
สาย ตร.4017
เข้าสู่โครงการ
ทับทิมสยาม 01
จ.ตราด

ทางหลวงชนบทสาย สก.3018 เข้าสู่ปราสาทสต็อกก้อกชม
ต.โคกสูง อ.ตาพระยา จ.สระแก้ว





แก้ไขปัญหาดูจราจรในปริมณฑลและภูมิภาค



ทางหลวงชนบท สาย ชร.5023
ผังเมืองรวมเมืองเชียงราย อำเภอเมือง
จังหวัดเชียงราย



ผังเมืองรวม จ.ร้อยเอ็ด
ยามค่ำ

ถนนทางคด หรือ
ถนนเลี้ยวเมือง อ.เบตง
จ.ยะลา



ทางลอดราชพฤกษ์-นครินทร์

ถนนสายไยรัก หรือ
ถนนผังเมืองรวม
จ.สมุทรสาคร



ถนนสมโภช 700 เชียงใหม่ จ.เชียงใหม่

700 ปี ศรีเชียงใหม่
ครบโอกาส เจ็ดร้อยปี ศรีเชียงใหม่
ช่วยเดินทาง อย่างไร ในวิถี
วงแหวนรอบ กลางเมือง เชียงใหม่มี
ทุกทิศที่ เข้าออกเมือง เรื่องง่ายดาย
สร้างถนน พร้อมอุโมงค์ ลอดทุกแยก
เป็นแห่งแรก ในไทย ตั้งใจหมาย
แก้ปัญหา จราจร ช่วยผ่อนคลายเป็น
ประชาชน สะดวกใช้ ได้ลัดทาง
นิเวศน์ แก้วหล้า ร้อยกรอง

ถนนผังเมืองรวม จ.แพร่





สะพานชุมชนในภูมิภาค



สะพานชุมชนใน
ภูมิภาค
ข้ามแม่น้ำกก
อ.แม่ฮาด
จ.เชียงใหม่

สะพานข้ามแม่น้ำกก อ.แม่ฮาด จ.เชียงใหม่





สะพานทำร้านตัดผม อ.ท่ายาง จ.ชุมพร

สะพานข้าพญาเมืองราย ข้ามแม่น้ำกก อ.เมือง จ. เชียงราย



ข้าพญาเมืองราย

ข้ามน้ำกก เมืองเชียงราย หมายถึงเที่ยว
 มืดเลี้ยว ลัดไว ไปทุกหน
 สร้างข้า พญาเมืองราย ข้ามสายชล
 จรดถนน พหลโยธิน ข้ามถิ่นไป
 แก้ปัญหา ผ่านเมือง เรื่องติดขัด
 สะพานลัด ทางไป ให้ลื่นไหล
 สู่เชียงแสน ดอยตุง มุ่งด้วยใจ
 และไม้ไผ่ แม่สาย หลากหลากเพลิน
 นิเวศน์ แก้วหล้า ร้อยกรอง



ยามเย็นที่สะพานข้ามแม่น้ำปิง ต.เกาะตะเภา-ต.ตากออก อ.บ้านตาก จ.ตาก

สะพานข้ามคลอง
สุนัขหอน
ต.ท่าจีน อ.เมือง
จ.สมุทรสาคร





สะพานเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา อ.ป่าซาง จ.ลำพูน

สะพานสุพรรณกัลยา เชื่อม ต.วัดจันทร์ตะวันออก-ต.วัดจันทร์ตะวันตก อ.เมือง จ.พิษณุโลก



ยกระดับมาตรฐานทาง



ถนนบ้านนาสมบูรณ์ จ.อุบลราชธานี

ถนนบ้านหนองน้ำชุ่ม ต.ทะเลน้อย อ.ลำปลายมาศ จ.บุรีรัมย์





เคียงข้างประชาชน



เจ้าหน้าที่
กรมทางหลวงชนบท
ลงพื้นที่แจกถุง
ยังชีพ เพื่อช่วยเหลือ
ชาวบ้านที่ประสบ
อุทกภัย



วาง Bigbag ป้องกันน้ำท่วมถนนราชพฤกษ์ ให้ประชาชนสามารถสัญจรได้

น้ำท่วม
 มหาอุทกภัย ครั้งใหญ่ ในประเทศ
 ก่อเกิดเหตุ ทุกข์กายใจ ให้ชดสน
 ปีห้าสี่ ล้วนลำบาก ยากอับจน
 ทช. ล้น น้ำใจ ไม่ทิ้งกัน
 น้ำท่วมทาง จัดรถให้ ไปมาส่ง
 ไม่เฉาะจง เลือกรใคร ไม่เดียดฉันท์
 บรรจจุ่ง อาหารให้ อย่างไรล้น
 ถนนพัง มีพริ่นพร้อม ซ่อมทันที
 นิเวศน์ แก้วหล้า ร้อยกรอง



ลงพื้นที่แจกถุงยังชีพ
 เพื่อช่วยเหลือชาวบ้าน
 เป็นการเบื้องต้น





สทช.ที่ 9 อุตรดิตถ์ นำเครื่องจักร
ช่วยเหลือประชาชน



ทชจ.ชัยนาท ลงพื้นที่ซ่อมแซมถนนที่ได้รับ
ความเสียหายจากเหตุอุทกภัย

ทชจ.เพชรบูรณ์ ติด
ตั้งสะพานเหล็กสาย
พช.4011 บรรเทาเหตุ
อุทกภัย





กรมทางหลวงชนบท ลงพื้นที่ช่วยเหลือผู้ประสบภัยสึนามิ

สึนามิ

ปีสี่เจ็ด ยี่สิบหก ธันวาคม
 สึนามิเข้า ทำร้าย ตายนับแสน
 ทกจังหวัด อันดามัน นันดินแดน
 ทุกข์แร้นแค้น ทรัพย์สิน ลีนวอดวาย
 ถึงทันที ทช.ชน เครื่องกลช่วย
 เปิดทางเพื่อ ทุกหน่วย ช่วยเหลือหลาย
 ร่วมค้ำศพ ผู้เคราะห์ร้าย ตายมากมาย
 ห่มใจกาย คน ทช. มีท้อแรง
 นิเวศน์ แก้วหล้า ร้อยกรอง



รางวัลแห่งความภาคภูมิใจ



รางวัลหน่วยงานนำร่องในการจัดทำมาตรฐานความโปร่งใสจากสำนักงาน กพ. ปีงบประมาณ พ.ศ.2553 (เป็นปีที่ 2)

รางวัลหน่วยงาน
นำร่องในการจัดทำ
มาตรฐานความโปร่งใส
จากสำนักงาน กพ.
ปีงบประมาณ
พ.ศ.2552



รางวัลสนับสนุนโครงการด้านการบริหารจัดการองค์กรโปร่งใส 2553 จากสำนักงาน ป.ป.ช.



รางวัลดีเด่นกระบวนงานบริการเพื่อรับรางวัล “คุณภาพการให้บริการประชาชน” ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2553

รางวัลหน่วยงานนำร่องใน
การจัดทำมาตรฐานความโปร่งใสจาก
สำนักงาน ก.พ. ปีงบประมาณ
พ.ศ.2554(เป็นปีที่ 3)



ประกาศเกียรติคุณรับรองการผ่านเกณฑ์
การพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการ
ภาครัฐระดับพื้นฐาน(Certified FI)
จากสำนักงาน ก.พ.ร.

ผลการประเมินโครงการ
นำร่องฯ ตามระบบเกณฑ์
มาตรฐานและตัวชี้วัดความ
โปร่งใส สำหรับหน่วยงาน
ภาครัฐจากสำนักงานคณะ
กรรมการข้อมูลข่าวสารของ
ราชการ(สขร.)มีผลคะแนน
เป็นอันดับ 2 (กลุ่มที่ 1
หน่วยงานนำร่องของ
ป.ป.ช.)



คนดีศรีทช.

DRR's role model



ข้าราชการดีเด่นประจำปี 2545



กลุ่มที่ 1 ข้าราชการ ระดับ 6-8

นายพิสิฐ ศรีวรานันท์

วิศวกรวิชาชีพ 7 วช (วย.) สสอ.

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ

สำนักสำรวจและออกแบบ



กลุ่มที่ 3 ลูกจ้างประจำ

นางรัชชมล นิมอนงค์

พนักงานพิมพ์ดีด ชั้น 4 กอร.

ปัจจุบัน เกษียณอายุราชการ

กลุ่มที่ 2 ข้าราชการ ระดับ 1-5

นายเดโช ชนะสุวรรณ

บุคลากร 4 สลก.

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

นักทรัพยากรบุคคลชำนาญการ

(ผู้อำนวยการกลุ่มสรรหาและวินัย)

สำนักบริหารกลาง



ข้าราชการดีเด่นประจำปี 2546



กลุ่มที่ 1 ข้าราชการ ระดับ 6-8

นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวาทิน

วิศวกรวิชาชีพ 8 วช (วย.) สวผ.

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท



กลุ่มที่ 3 ลูกจ้างประจำ

นายธนศักดิ์ จิตจรง

พนักงานขับรถยนต์ สลก.

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

พนักงานขับรถยนต์ ส 2

สำนักทางหลวงชนบทที่ 10 (เชียงใหม่)

กลุ่มที่ 2 ข้าราชการ ระดับ 1-5

น.ส.สายรุ้ง องค์กรดี

นายช่างโยธา 5 สำนักบำรุงและรักษา

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

นายช่างโยธาชำนาญงาน

สำนักอำนวยความปลอดภัย



ข้าราชการดีเด่นประจำปี 2547

กลุ่มที่ 1 ข้าราชการ ระดับ 6-8

นายมานพ สุสิงห์

วิศวกรโยธา 8 วช สทช.ที่ 7 (อุบลราชธานี)

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบทที่ 7



กลุ่มที่ 2 ข้าราชการ ระดับ 1-5

นายชาครีย์ บำรุงวงศ์

วิศวกรวิชาชีพ 5 (วย.) สกส.

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ

สำนักแผนงาน



กลุ่มที่ 3 ลูกจ้างประจำ

นายนิมิต ฉิมกลิ่น

พ.ขนาดกลาง สทช.ที่ 8 (นครสวรรค์)

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

พ.ขนาดกลาง ช2

สำนักทางหลวงชนบทที่ 8 (นครสวรรค์)



ข้าราชการดีเด่นประจำปี 2548

กลุ่มที่ 1 ข้าราชการ ระดับ 6-8

นางวัชรีย์ คุณนารสิริรักษ์

นักพัฒนาทรัพยากรบุคคล 6 ว กอร.

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

นักทรัพยากรบุคคลชำนาญการพิเศษ

สำนักฝึกอบรม



กลุ่มที่ 2 ข้าราชการ ระดับ 1-5

นางกาญจนา ศรีสุวรรณ

จพ.การเงินฯ 5 สทช.ที่ 8 (นครสวรรค์)

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

จพ.การเงินฯชำนาญาน

สำนักทางหลวงชนบทที่ 8 (นครสวรรค์)



กลุ่มที่ 3 ลูกจ้างประจำ

นายบุญฤทธิ์ จันทรปาน

พ.ขนาดหนัก สทช.ที่ 12 (สงขลา)

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

พ.ขนาดหนัก ช2

สำนักทางหลวงชนบทที่ 12 (สงขลา)



ข้าราชการดีเด่นประจำปี 2549



กลุ่มที่ 1 ข้าราชการ ระดับ 6-8

นายเจษฎา วินสน

วิศวกรโยธา 7 วช สทช.ที่ 12 (สงขลา)

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สทช.ที่ 12 (สงขลา)

ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดตรัง

กลุ่มที่ 2 ข้าราชการ ระดับ 1-5

นางสาววิชราพร ฝ่ายพล

เจ้าพนักงานธุรการ 5 สกส.

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

สำนักก่อสร้างสะพาน



กลุ่มที่ 3 ลูกจ้างประจำ

นางสาวเสาวรีย์ ศรีคิง

พ.พิมพ์ดีด ชั้น 3 สทช.ที่ 11 (สุราษฎร์ธานี)

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

พนักงานพิมพ์ ส 3

สำนักทางหลวงชนบทที่ 11 (สุราษฎร์ธานี)

ข้าราชการดีเด่นประจำปี 2550



กลุ่มที่ 1 ข้าราชการ ระดับ 6-8

นายสมโภชน์ เรืองพระยา

วิศวกรโยธา 8 วช สวผ.

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักแผนงาน

กลุ่มที่ 2 ข้าราชการ ระดับ 1-5

นางธันฐกรณ รื่นกฤษร์รักษ์

เจ้าพนักงานธุรการ 5 สปร.

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน สำนักบำรุงทาง



กลุ่มที่ 3 ลูกจ้างประจำ

นายสุรินทร์ เกิดแก้ว

พนักงานขับรถยนต์สปร.

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

พ.ขนาดกลาง ช 2 สำนักอำนวยความสะดวก

ข้าราชการดีเด่นประจำปี 2551

กลุ่มที่ 1 ข้าราชการ ระดับ 6-8

นายศุภชัย ศรีขัติย์

นายช่างเครื่องกลอาวุโส สทช.ที่ 10 (ลำพูน)

ปัจจุบัน เกษียณอายุราชการ



กลุ่มที่ 2 ข้าราชการ ระดับ 1-5

น.ส.เกศกัญญา จำนงพล

จพง.การเงินชำนาญงาน สทช.ที่ 5

(นครราชสีมา)



กลุ่มที่ 3 ลูกจ้างประจำ

นายอดิสรณ์ สวามิภักดิ์

พ.ขนาดกลาง ช 2 สทช.ที่ 12 (สงขลา)



ข้าราชการดีเด่นประจำปี 2552

กลุ่มที่ 1 ข้าราชการตำแหน่งประเภทอำนวยการระดับต้น,ประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการและชำนาญการพิเศษ,ประเภททั่วไประดับอาวุโส

นายโกศล กาญจนภาส

วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สทช.ที่ 12 (สงขลา)

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล



กลุ่มที่ 2 ข้าราชการตำแหน่งประเภทวิชาการระดับปฏิบัติการ, ประเภททั่วไประดับปฏิบัติงานและชำนาญงาน

นายเฉลิมพล ศรีสุวรรณ

นายช่างโยธาชำนาญงาน สทช.ที่ 8

(นครสวรรค์)



กลุ่มที่ 3 ลูกจ้างประจำ

นายไทดน ฉิมแฉ่ง

พนักงานขับรถยนต์ สำนักบริหารกลาง



ข้าราชการดีเด่นประจำปี 2553



กลุ่มที่ 1 ข้าราชการตำแหน่งประเภทอำนวยการระดับต้น,ประเภทวิชาการ
ระดับชำนาญการและชำนาญการพิเศษ,ประเภททั่วไประดับอาวุโส

นายมานะ เตชะพัฒน์วงศ์

วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สนง.ทชจ.ยะลา

สทช.ที่ 12 (สงขลา)

ปัจจุบัน เกษียณอายุราชการ

กลุ่มที่ 2 ข้าราชการตำแหน่งประเภทวิชาการระดับปฏิบัติการ,
ประเภททั่วไประดับปฏิบัติงานและชำนาญงาน

น.ส.วิสาชา นิมิตรปรกรณ์

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

สำนักแผนงาน



กลุ่มที่ 3 ลูกจ้างประจำ

นายสมพล สุวรรณหงส์

พ.ขนาดหนัก ระดับ ช1 สทช.ที่ 3 (ชลบุรี)

ข้าราชการดีเด่นประจำปี 2554



กลุ่มที่ 1 ข้าราชการตำแหน่งประเภทอำนวยการระดับต้น,ประเภทวิชาการ
ระดับชำนาญการและชำนาญการพิเศษ,ประเภททั่วไประดับอาวุโส

นายคุณมาศ พันธุ์เตชะ

วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักบำรุงทาง

กลุ่มที่ 2 ข้าราชการตำแหน่งประเภทวิชาการระดับปฏิบัติการ,
ประเภททั่วไประดับปฏิบัติงานและชำนาญงาน

นายสายลม ผลแสงคี

นายช่างเครื่องกลชำนาญงาน สนง.ทชจ.สมุทรสาคร

สทช.ที่ 4 (เพชรบุรี)



กลุ่มที่ 3 ลูกจ้างประจำ

นายจตุภูมิ รอดเลิศงาม

ผู้ช่วยช่างทั่วไป ระดับ ช 2 สำนักอำนวยความสะดวก

ปลอดภัย

“คนดีศรี ทช.”

คือคนดี ศรีทช. ก่อสร้างฝัน
ร่วมแรงกัน พันฝ่า ทำเด็ดฝัน
คนทำทาง ต่างเวลา พัฒนาตน
สุขทุกข์ทน ผลของงาน ประสานใจ
สืบปีผ่าน กาลเวลา นำพาเอื้อ
ต่างสร้างเครือข่าย เจือมุ่นมั่น มิหวั่นไหว
ทางหลวงชนบท จรดเหนือใต้ ขจรไกล
มอบหัวใจ ให้ประชา ค่านิรันดร
มุ่งครองงาน ครองคน ครองตนสู้
เชื่อมโยงสู่ ชนบทไทย ใจสุขสันต์
ประชาชน มีส่วนร่วม รวมใจกัน
ทุกคืนวัน ฝันร่วมสร้าง ทางเชื่อมใจ
ขอโน้มจิต คารวะ ณ วันนี้
คุณความดี ที่มุ่งมั่น พลันส่องใส
คือผลงาน ผ่านเวลา นำภูมิใจ
คือหัวใจ ชาวทช. ขอสดุดี
คือแบบอย่าง ทางที่ดี มีค่านัก
คือประจักษ์ ในผลงาน ผ่านวิถี
คือคนมุ่ง คือคนสร้าง ต่างเปรมปรีดี
คือคนดี ศรีทช. ขออวยชัย...

ประพันธ์ ภูงามทอง ร้อยกรอง

ศูนย์รวมจิตใจ

Point of only spirit





จุดรวมใจให้เป็นหนึ่งเดียว

ด้านหน้าอาคารกรมทางหลวงชนบททุกคนที่เคยเดินผ่านเข้า-ออกจะพบประติมากรรมพระวิษณุกรรมหรือวิษณุเทพ ประดิษฐานอยู่ และทุกคนก็จะยกมือไหว้ ขอพรเพื่อเป็นศิริมงคล

พระวิษณุหรือพระวิษณุเทพ เป็นเทพองค์หนึ่งของศาสนาพราหมณ์ มีความเชี่ยวชาญทางด้านช่างทุกแขนง ในเรื่องพระเวสสันดร ได้กล่าวต่อนางหนึ่งว่า “พระอินทร์ได้มอบหมายให้พระวิษณุเทพ ลงมาเนรมิตสร้างศาลาอาศรมให้พระเวสสันดร และนางมัทรี ไว้ในป่าที่ทั้งสองพระองค์ออกจำศีลในไพรพงค์” พระวิษณุเทพเป็นนักเนรมิตผู้ยิ่งใหญ่ เป็นช่างของพระอินทร์ สืบมาถึงโลกมนุษย์ก็มีการนำรูปพระวิษณุเทพมาเป็นเครื่องหมายขององค์กร เช่น คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สถาบันต่างๆ มากมาย จนกระทั่งกรมทางหลวงชนบทก็นำมาเป็นเทพประจำกรมและเป็นเครื่องหมายประจำกรม

เครื่องหมายประจำกรมนี้เมื่อแรกก่อตั้งกรมใหม่ๆได้รับการประสานงานจากท่านอดีตรองอธิบดี ไมตรี ศรีนราวัฒน์ ให้ช่วยคิดออกแบบตรากรมให้ด้วย และท่านก็ได้ขอให้ทางคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยออกแบบให้อีกทางหนึ่ง ต่อมาได้มอบให้นายนิเวศน์ แก้วหล้า ออกแบบเป็นรูปเกวียนอยู่ในวงกลมที่มีข้อความล้อมรอบว่า กรมทางหลวงชนบท และภาษาอังกฤษ DEPARTMENT OF RURAL ROADS มีลายไทยช่อลอยอยู่ 2 ชั้น คั่นระหว่างภาษาอังกฤษกับภาษาไทย ส่วนทางคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ออกแบบเป็นรูปวงกลมเหมือนล้อเกวียนกำลังหมุน ดูเหมือนวงกลมกำลังจะหยุดหมุน ทุกรูปแบบถูกนำเข้าไปประชุมคณะผู้บริหารผลปรากฏว่าไม่ผ่านนายนิเวศน์ แก้วหล้าจึงได้รับมอบหมายให้ไปติดต่อกรมศิลปากรให้ออกแบบ โดยกองทัพศิลปกรรม ออกแบบครั้งที่ 1 เป็นรูปพระวิษณุเทพประทับบนราชรถ ดูแล้ววิ้งขวางๆผลยังไม่ผ่าน ต่อมาได้หารือให้แนวคิดกับผู้ออกแบบ ควรเป็นรูปพระวิษณุประทับนั่งแทน และวงกลมข้างหลังหมายถึงดวงอาทิตย์ กำลังเปล่งแสงรัศมี แสดงถึงความเจริญรุ่งเรืองของประเทศไทย พระวิษณุตัวแทนของช่างไทยไปที่ใดก็เจริญรุ่งเรืองที่นั่น ส่วนสีที่ใช้คือ สีทองและสีฟ้าเป็นสีประจำกรม





บ้านที่อบอุ่นและมั่นคง

สีทอง เป็น สีของกรมโยธาธิการ

สีฟ้า เป็น สีของกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท (รพช.)

จึงมีสีฟ้าและสีทองมาอยู่ร่วมกัน ถ้าเป็นธงก็รวมอยู่ในเสาธงเดียวกันองค์พระวิษณุเทพเป็นปางหนึ่งของพระนารายณ์ ลักษณะมือซ้ายถือลูกดิ่ง แสดงถึงความเที่ยงตรงเหมือนลูกดิ่ง มือขวาถือพิงหรือจอบขุด เป็นเครื่องมือช่างเอนกประสงค์ ใช้ขุด ตัด ถาก เจาะได้ เป็นเทพเจ้าแห่งความสำเร็จอีกองค์หนึ่งในวงการช่าง วงการศิลปกรรม นาฏศิลป์ ดุริยศิลป์ ก็มีนามที่ได้รับการบูชาเป็นประจำ



องค์พระวิษณุกรรม ศูนย์รวมจิตใจชาวทางหลวงชนบท



วัดจอมคีรีพัตยา

ในประเทศไทยมีวัดมากมาย บางวัดก็ร่ำรวย บางวัดก็ยากจนอยู่ในชนบท สิ่งก่อสร้างหรือศาสนสถาน ก็ไม่มีแม้กระทั่งห้องสุขาก็ยังขาดแคลนทำให้พุทธศาสนิกชน ที่ร่วมทำบุญไม่ได้รับความสะดวก พระสงฆ์ต้องเดินทางไปทำกิจของสงฆ์ เช่น ลงพระอุโบสถ เพื่อทำ โอวาทปาฏิโมกข์ หรือกระทำพิธีลงอุโบสถศีล เป็นต้น ในวัดของหมู่บ้านอื่น พระภิกษุจำพรรษาน้อย ยิ่งทำให้ศรัทธา หดหายไป พุทธศาสนิกชนก็ละเลย ไม่มาร่วมบำรุงเสนาสนะ เท่าที่ควร ซึ่งวัดในลักษณะดังกล่าวนี้ นั่น วัดจอมคีรีพัตยา บ้านแม่คี่ใน ต.ป่าซาง อ.แม่จันท์ จ.เชียงราย ก็เป็นอีกวัดหนึ่ง

วัดจอมคีรีพัตยาเป็นวัดเล็กๆมีกุฏิเก่าๆอยู่หลังเดียว อยู่บนยอดเขาเตี้ยๆริมถนนสายแม่จันท์-แม่สลอง ที่ใครไปมาก็ผ่านเลยแทบไม่มีใครสนใจ จนกระทั่งปี พ.ศ.2545 คณะศรัทธากลุ่มเล็กๆ ประกอบด้วย คุณมานะ โชติกพานิช อดีตผู้ตรวจการกรมโยธาธิการ พร้อมด้วยคุณสุรัชย์ ธารสิทธิ์พงษ์ อธิบดีกรมทางหลวงชนบท ขณะนั้น รวมทั้งคุณไมตรี คริณราววัฒน์ รองอธิบดี คุณวิชาญ คุณนาคลุตส์วัตต์ รองอธิบดี คุณศรัคกดิ์ แสนสมบัติ คุณชาติชาย ทิพย์สุนาวี และเพื่อน – พี่น้องชาวทางหลวงชนบท กลุ่มหนึ่งไปรวมทอดกฐินและก็เลยไปทำบุญกันมาทุกปี ทอดกฐินบ้าง ผ้าป่าบ้างตามสถานการณ์ จากนั้นอธิบดีได้ไปเป็นปลัดกระทรวงคมนาคม และได้แต่งตั้งอธิบดีคนใหม่ตามมา เป็นคุณระพีพันธ์ จารุตุล คุณสุพจน์ ทรัพย์ล้อม คุณวิชาญ คุณนาคลุตส์วัตต์ จนกระทั่งคุณชาติชาย ทิพย์สุนาวี อธิบดีกรมทางหลวงชนบทคนปัจจุบัน ก็ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

แรกๆได้ปรึกษาหารือกันว่า“จะสร้างวัดนี้กัน ไปอย่างไร” ตกลงกันว่าควรสร้างพระอุโบสถก่อน ได้มอบหมายให้ นายนิเวศน์ แก้วหล้า ออกแบบทางศิลปกรรมและสถาปัตยกรรมพระอุโบสถ

โดยให้คุณวิศว์ รัตนโชติ ผู้อำนวยการสำนักบำรุงทาง เป็นวิศวกรออกแบบทางวิศวกรรม เริ่มก่อสร้างเมื่อปี พ.ศ.2547 ตั้งใจให้เป็นวัดประจำกรมทางหลวงชนบท จึงเอาตรากรมทางหลวงชนบทขึ้นประดับประกอบลวดลายไว้ที่ หน้ามุขบรรณแถลง เพื่อเป็นอนุสรณ์ว่า ครั้งหนึ่งได้เกิดกรมทางหลวงชนบทขึ้นในแผ่นดินไทย เพื่อเป็นอนุสรณ์ที่ยึดเหนี่ยวจิตใจของคนทำทางและพุทธศาสนิกชนทั่วไป การก่อสร้างได้มอบหมายให้นายนิเวศน์ แก้วหล้า ควบคุมการก่อสร้าง และนายอเนก ญัฐโฆษิต ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดเชียงรายเป็นผู้อำนวยการก่อสร้าง ก่อสร้างพระอุโบสถได้แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ.2552 ค่าก่อสร้าง 2,947,999 บาท พระประธานโลหะปิดทอง หน้าตักกว้าง 56 นิ้ว นามว่า “พระพุทธรูปชิวสุทโธ ธารสิทธิ์พงษ์ไพศาล” มูลค่า 280,999 บาท

ด้วยความศรัทธาอันแรงกล้า เป็นมหาศรัทธาอันยิ่งใหญ่ คณะผู้บริหารของกรมทั้งอดีตและปัจจุบัน ก็ได้สืบสานต่อเนื่อง และมีการก่อสร้างศาสนาสถาน สร้างห้องสุขา หอน้ำประปา และหอรบะฉั่ง จัดระบบสาธารณูปโภค ปรับปรุงภูมิทัศน์ ปรับปรุงกุฏิเจ้าอาวาส หอฉัน ปรับปรุงถนนภายในลำดับต่อไปก็จะก่อสร้างเจดีย์ ซึ่งขอเรียนว่า ห้องสุขาเป็นอาคารที่สวยงามที่สุดในบรรดาวัดในภาคเหนือ

“จอมคีรีพัทธยา” เป็นชื่อของวัด จอมคีรี หมายถึงยอดภูเขา วัดนี้อยู่บนยอดภูเขา พัทธยา เป็นฉายาของเจ้าอาวาสองค์แรกที่ก่อตั้งวัดนี้ ปัจจุบัน พระครูบริสุทธี คีรีรักษ์ เป็นเจ้าอาวาส



พระอุโบสถ วัดจอมคีรีพัทธยา

Point of Only Spirit

Situated in front of DRR's building, everyone sees and pays respect to the Vishnu statue for benediction.

The Vishnu is a deity of Brahminism. The Vishnu is an artisan. In the story of Vessantara, it was told that "Indra assign Vishnu to come down to create hermitage for Vessantara and his wife's hibernation in the forest." The Vishnu is a great creator and the craftsman of Indra. In the world, Image of Vishnu is used to be the sign of organization such as at the Faculty of Engineering, Chulalongkorn University, Institutes of Artisan, and at the Department of Rural Roads has the Image of Vishnu as the emblem of the organization.

The symbol of DRR was first established by coordination between Mr. Maitree Srinarawat, Former Deputy Director General of DRR, and the Faculty of Architecture, Chulalongkorn University. The design of symbol of Mr. Maitree was a picture of cart inside the circle with the name of DRR around it and the CU's design was the picture of circle like moving cart but both pictures weren't approved. Mr. Nivet Kaewlah was committed to contact Fine Arts Department, Division of Craftsmanship, and designed the Vishnu sitting on the chariot. Later, the design was changed to the Vishnu sitting on platform and the circle behind representing the sun shining. The meaning of this design is when the Vishnu goes anywhere, there will be progress there. The design uses color of gold and blue-sky

Gold is the color of Public Works Department.

Blue-sky is the color of Accelerated Rural Development.

The Vishnu is the god of Success in the field of artisan, artistic work, dance and music.



พระวิษณุเทพ ศูนย์รวมจิตใจของชาวทางหลวงชนบท

Great Faith of the Land

There are a lot of Buddhist temples in Thailand. Some temples are rich, some are quite poor in the country. Some temples don't have toilets or praying house causing difficulties to the Buddhists who would like to make merits. Some monks have to do their affairs in other temples in other villages. Buddhists then neglect to nourish necessities. Then the faiths of Buddhism lessen. One example of those temples is Jomkiripattaya Temple, Maekinai Village, Tambon Pasang , Amphoe Maejun, Chiangrai.

Jomkiripattaya Temple is a small temple which has only one old monk's house on a hill near Mae Chan – Mae salong road. No one took care to maintain until in 2002, one small group of faith who were Mr. Mana Chotikkapanich (former inspector of Public Works Department), Mr. Surachai Tarnsitthipong (first director general of DRR), Mr. Maitree Srinarawat (Deputy Director General), Mr. Wichan Kunakoonsawat (Deputy Director General), Mr. Sorasak Saensombat, Mr. Chartchai Tipsunave and other friends went to present robes to the monks and make merits every year. Although the director general of DRR has been changed, the making merits at the temple continue until now.

Firstly, the group consulted about how to build this temple. The group agreed to construct a hall of the temple and assigned Mr. Witsava Rattanachote, Director of Bureau of Road Maintenance, to be the designer of the hall and started constructing in 2004. The symbol of DRR was decorated on the porch of the hall as DRR would like Jomkiripattaya Temple to be the temple of DRR and center of DRR's spirits and other Buddhists. Mr. Nivet Kaewlah was assigned as a control engineer during construction and Mr. Anek Natkosit as director. The construction finished in 2009 with the budget of 2,947,999 baht. The principle Buddha image is gilded with lap width of 56 inches, namely "Buddha Chewasuttho Tarnsitpongpaisarn", worth 280,999 baht.

วัดจอมคีรีพัตยา วัดประจำของชาวกรมทางหลวงชนบท



เชื่อมโยง ทั่วไทย เชื่อมใจคนทั้งชาติ
Connect the country , Conjoin the people



สรุปผลการดำเนินโครงการของ กรมทางหลวงชนบท ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2546-2555

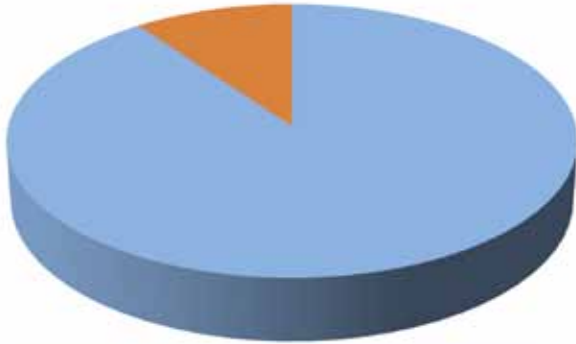
Department of Rural Roads Summary report since 2003-2012

ลำดับที่	ประเภทงานกิจกรรม	ระยะทาง(กม.)
1	ยกระดับมาตรฐานทาง	16,410.961
2	สนับสนุนโครงการพระราชดำริ	393.738
3	ถนนเพื่อการท่องเที่ยว	1,982.352
4	สนับสนุนโลจิสติกส์	561.603
5	แก้ไขปัญหาจราจรในปริมณฑลและภูมิภาค	143.072
6	พัฒนาชายแดน	1,423.281
7	สะพานชุมชนในภูมิภาค	52.971*
รวม		20,967.978

หมายเหตุ

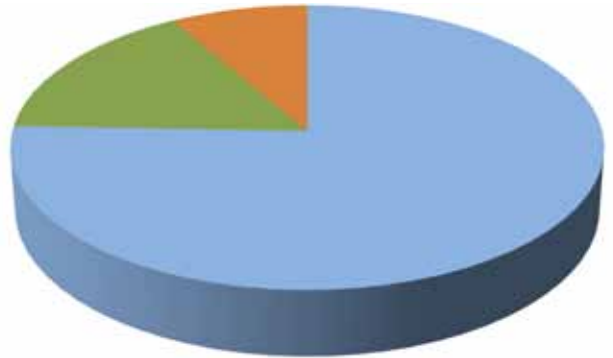
* หรือความยาวรวม 52,971 เมตร

สรุปการดำเนินโครงการของกรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2546
รวมระยะทาง 1,330.507 กิโลเมตร



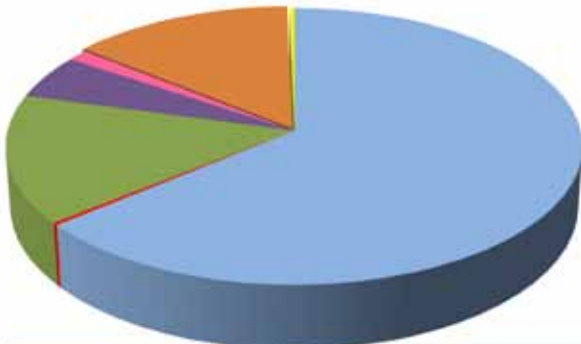
ยกระดับมาตรฐานทาง 1196.848 กม. พัฒนาชายแดน 133.659 กม.

สรุปการดำเนินโครงการของกรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2547
รวมระยะทาง 2,883.321 กิโลเมตร



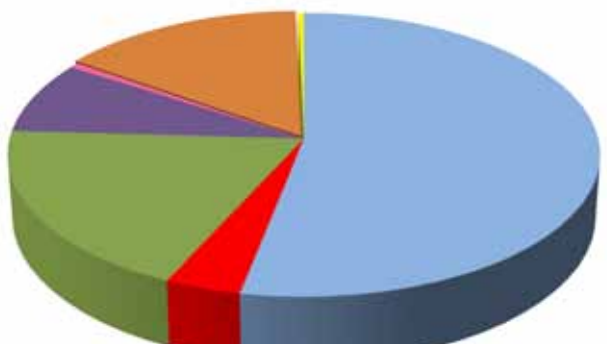
ยกระดับมาตรฐานทาง 2,179.311 กม. พัฒนาชายแดน 241.350 กม.
ถนนเพื่อการท่องเที่ยว 462.660 กม.

สรุปการดำเนินโครงการของกรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2548
รวมระยะทาง 3,142.860 กิโลเมตร



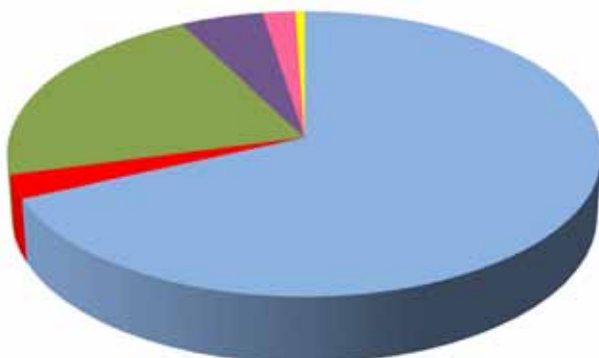
ยกระดับมาตรฐานทาง 2,003.536 กม. แก้ไขปัญหาจราจรฯ 41,955 กม.
ถนนสนับสนุนโครงการในพระราชดำริ 8,116 กม. พัฒนาชายแดน 438,087 กม.
ถนนเพื่อการท่องเที่ยว 471,925 กม. สะพานชุมชนในภูมิภาค 9,235 กม.
ถนนสนับสนุนโลจิสติกส์ 170,006 กม.

สรุปการดำเนินโครงการของกรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2549
รวมระยะทาง 1,899.081 กิโลเมตร



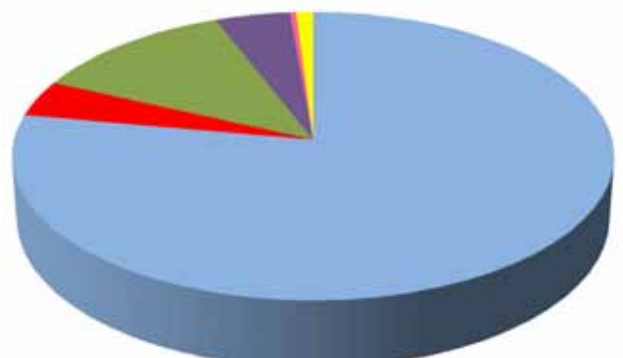
ยกระดับมาตรฐานทาง 1,008.461 กม. แก้ไขปัญหาจราจรฯ 11,369 กม.
ถนนสนับสนุนโครงการในพระราชดำริ 71,267 กม. พัฒนาชายแดน 283,730 กม.
ถนนเพื่อการท่องเที่ยว 361,304 กม. สะพานชุมชนในภูมิภาค 6,250 กม.
ถนนสนับสนุนโลจิสติกส์ 156,700 กม.

สรุปการดำเนินโครงการของกรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2550
รวมระยะทาง 1,150.661 กิโลเมตร



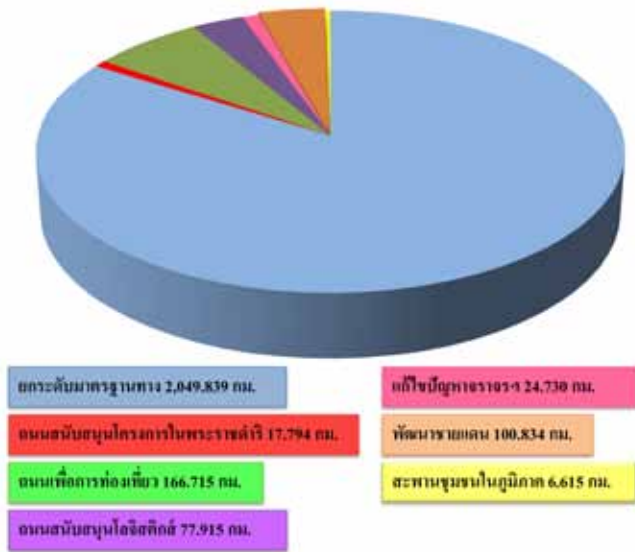
ยกระดับมาตรฐานทาง 784.649 กม. แก้ไขปัญหาจราจรฯ 22,553 กม.
ถนนสนับสนุนโครงการในพระราชดำริ 30,720 กม. พัฒนาชายแดน 0 กม.
ถนนเพื่อการท่องเที่ยว 247,752 กม. สะพานชุมชนในภูมิภาค 6,485 กม.
ถนนสนับสนุนโลจิสติกส์ 58,502 กม.

สรุปการดำเนินโครงการของกรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2551
รวมระยะทาง 654.612 กิโลเมตร

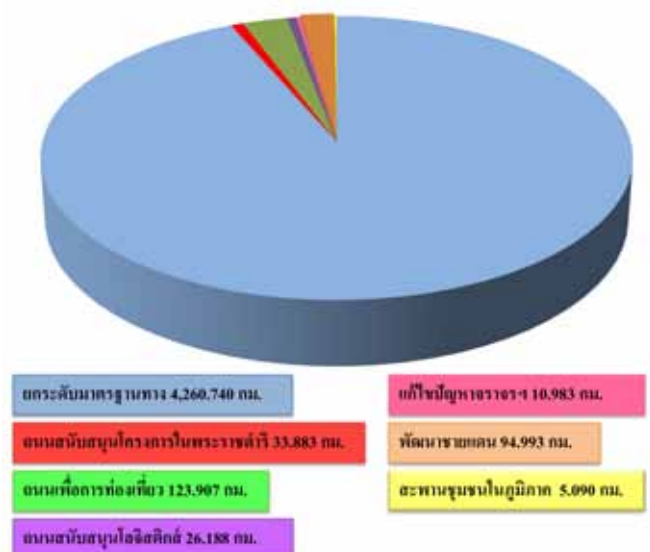


ยกระดับมาตรฐานทาง 509,487 กม. แก้ไขปัญหาจราจรฯ 2,486 กม.
ถนนสนับสนุนโครงการในพระราชดำริ 26,379 กม. พัฒนาชายแดน 0 กม.
ถนนเพื่อการท่องเที่ยว 80,335 กม. สะพานชุมชนในภูมิภาค 6,550 กม.
ถนนสนับสนุนโลจิสติกส์ 29,375 กม.

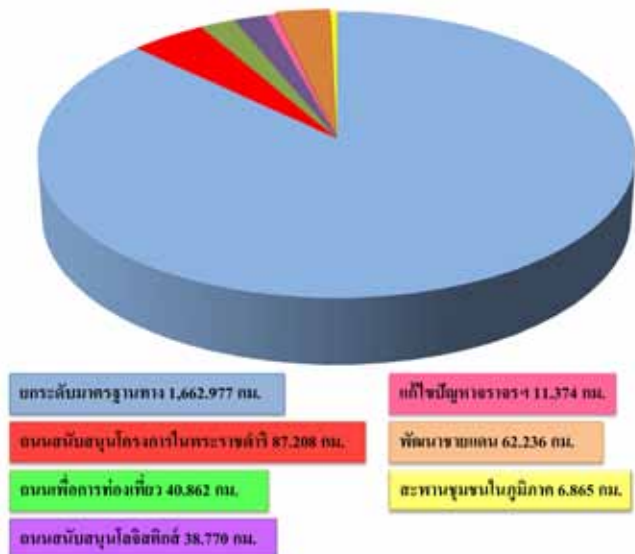
สรุปการดำเนินโครงการของกรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2552
รวมระยะทาง 2,444.442 กิโลเมตร



สรุปการดำเนินโครงการของกรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2553
รวมระยะทาง 4,555.784 กิโลเมตร



สรุปการดำเนินโครงการของกรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2554
รวมระยะทาง 1,910.292 กิโลเมตร



สรุปการดำเนินโครงการของกรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2555
รวมระยะทาง 996.418 กิโลเมตร





กิจกรรมรับฟังความคิดเห็นประชาชน. จังหวัดพัทลุง

ทางหลวงชนบทรับใช้ทุกชั้นชน



เหตุการณ์สำคัญของกรมในรอบ 1 ทศวรรษ

DRR's history

พ.ศ.2545

- วุฒิสภากลมมติให้ตั้งกรมทางหลวงชนบท แต่มีเงื่อนไขต้องยุบเลิกภายใน 5 ปี ตามบทเฉพาะกาลมาตรา 54 พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545
- วันที่ 9 ตุลาคม 2545 วันสถาปนากกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม
- นายสุรัช ชาวรสิทธิ์พงษ์ ดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมทางหลวงชนบทคนแรก (วันที่ 8 พฤศจิกายน 2545)
- ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณวัดนครอินทร์เสรีจสมบูรณ และพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมพระราชทานชื่อสะพานแห่งนี้ว่า สะพานพระราม 5
- เปิดใช้ทางลอดแห่งแรกของกรมทางหลวงชนบท ณ แยกสารภี เชียงใหม่ – ลำพูน จังหวัดเชียงใหม่
- เปิดใช้งานสะพานลอยข้ามทางตัดแยกกับถนนประชาราษฎร์ และถนนรัตนานิเบศร์ จังหวัดนนทบุรี ซึ่งทำให้โครงการเลี้ยวเมืองนนทบุรีมีความครบถ้วนสมบูรณ์

พ.ศ.2546

- ทอดถวายผ้าพระกฐินพระราชทาน ณ วัดโมลีโลกยาราม เขตบางกอกใหญ่ กรุงเทพฯ (วันที่ 5 พฤศจิกายน 2546)
- เปิดใช้งานถนนกัลปพฤกษ์
- เปิดใช้งานถนนเลี้ยวเมืองปากเกร็ด และสะพานลอยข้ามทางแยกตัดกับถนนแจ้งวัฒนะ จังหวัดนนทบุรี

พ.ศ.2547

- เริ่มก่อสร้างพระอุโบสถของกรมทางหลวงชนบท ณ วัดจอมคีรีพัตยา ตำบลป่าซาง อำเภอแม่จัน จังหวัดเชียงราย เพื่อเป็นที่ระลึกในกาลสมัยที่มีการก่อตั้งกรมทางหลวงชนบทขึ้น เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2545
- ทอดถวายผ้าพระกฐินพระราชทาน ณ วัดพระแก้ว อำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย (วันที่ 14 พฤศจิกายน 2547)
- เปิดใช้งานถนนวิรัช (ถนนสาย จ ผังเมืองรวมเมืองสิงห์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี)
- เปิดใช้งานถนนเวียงบูรพา (ถนนสาย จ3 ผังเมืองรวมเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย)
- เปิดใช้งานถนนพุทธศาสตร์และทางแยกต่างระดับกระทุ่มแบน(ถนนสาย ง ผังเมืองรวมกระทุ่มแบน จ.สมุทรสาคร)

พ.ศ.2548

- ทอดถวายผ้าพระกฐินพระราชทาน ณ วัดธาตุ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น (วันที่ 29 พฤศจิกายน 2548)
- เปิดใช้งานสะพานลอยข้ามถนนสุขุมวิท ตามแนวถนนสาย ค 2 ผังเมืองรวมเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี
- พัฒนาระบบบริหารงานซ่อมบำรุงทาง (Pavement Maintenance Management System : PMMS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการวางแผน และจัดสรรงบประมาณซ่อมบำรุงภายใต้ข้อจำกัดด้านงบประมาณ
- นำเทคโนโลยีด้านการตรวจสอบการเสื่อมสภาพของทาง เข้ามาใช้ในงานซ่อมบำรุงโดยใช้รถตรวจสอบ ค่าดัชนีความเรียบสากล (International Roughness Index, IRI) เพื่อแสดงถึงความเสียหายของผิวทาง และสภาพการให้บริการของสายทาง

พ.ศ.2549

- ทูลกระหม่อมหญิงอุบลรัตนราชกัญญา สิริวัฒนาพรรณวดี เสด็จเป็นประธานในงานเดินเทิดพระเกียรติฯ “ 60 ปี เฉลิมฉัตรกษัตรา” เพื่อเป็นการเฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวในโอกาสทรงครองสิริราชสมบัติครบ 60 ปี ณ สะพานภูมิพล 1 และสะพานภูมิพล 2 โดยมีประชาชนร่วมเดินนับหมื่นคน (วันที่ 9 กันยายน 2549)
- นายระพีภัทร์ จารุตุล ดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมทางหลวงชนบทคนที่ 2
- ทอดถวายผ้าพระกฐินพระราชทาน ณ วัดคลองวาฬ อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (วันที่ 28 ตุลาคม 2549)
- เปิดใช้งานสะพานพระราม 4 และถนนชัยพฤกษ์ (ถนนเชื่อมต่อแนวตะวันออก – ตะวันตก) อย่างไม่เป็นทางการ (วันที่ 8 ธันวาคม 2549)
- เปิดใช้งานสะพานภูมิพล 1 และสะพานภูมิพล 2 อย่างไม่เป็นทางการ (วันที่ 19 กันยายน 2549)
- เปิดใช้งานถนนเข้าสู่มหกรรมพืชสวนโลก จังหวัดเชียงใหม่
- เปิดใช้งานถนนสมโภชเชียงใหม่ 700 ปี
- เริ่มดำเนินการก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ถนนเลียบริมชายฝั่งทะเลตะวันออก) จังหวัดระยอง ,จันทบุรี และตราด
- เปิดใช้งานโครงการถนนเลียยมืองชุมพรด้านในช่วงแรกคือถนนอากาศ (ถนนสาย ก 1 ฝั่งเมืองรวมเมืองชุมพรพร้อมสะพานข้ามทางรถไฟ) และถนนอนุชุมพร (ถนนสาย ก 2 ฝั่งเมืองรวมเมืองชุมพร)
- เปิดใช้งานทางแยกต่างระดับสาครเกษม (แยกถนนพุทธสาคร – ถนนพุทธมณฑลสาย 4 ตัดกับถนนเพชรเกษม)
- ก่อสร้างถนนสายบ้านไสลิ่ง – บ้านหัวป่า อำเภอควนขนุน,ระโนด จังหวัดพัทลุง , สงขลาแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2549 และเปิดใช้เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2549 (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นถนนเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา 5 ธันวาคม 2550) เป็นโครงการที่สวยงาม และเป็นทางลัดเพื่อลดระยะทางระหว่างจังหวัดพัทลุง ถึงจังหวัดสงขลา
- จัดตั้งอาสาสมัครทางหลวงชนบท (อส.ทช.) ซึ่งเป็นกลุ่มประชาชนในพื้นที่สองข้างทางที่อาสาเข้ามาร่วมกับกรมทางหลวงชนบท เพื่อแจ้งข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความชำรุดเสียหายของถนน รวมทั้งร่วมสนับสนุนภารกิจต่างๆ ของกรมทางหลวงชนบท

พ.ศ.2550

- ทอดถวายผ้าพระกฐินพระราชทาน ณ วัดในวัง อำเภอนาทวี จังหวัดสงขลา (วันที่ 16 พฤศจิกายน 2550)
- พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2550 ให้ขยายอายุกรมทางหลวงชนบทจากเดิมอีก 5 ปี
- ปลุกต้นราชพฤกษ์ทั่วประเทศจำนวน 150,000 ต้น เนื่องในมหามงคลสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงมีพระชนมายุครบ 80 พรรษา
- เปิดใช้งานโครงการถนนเลียยมืองราชบุรี
- เปิดใช้งานถนนจุมพล (ถนนสาย ค 2 ฝั่งเมืองรวมเมืองระยอง จังหวัดระยอง)
- ก่อตั้งสำนักส่งเสริมทางหลวงท้องถิ่นเพื่อสนับสนุนส่งเสริมวิชาการด้านงานทางให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ก่อสร้างสายทางพัฒนาพื้นที่ลุ่มน้ำอ่าวอันเนื่องมาจากพระราชดำริ จังหวัดลำพูน แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 2 เมษายน 2550 เปิดใช้เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2550

เหตุการณ์สำคัญของกรมในรอบ 1 ทศวรรษ

DRR's history

พ.ศ.2551

- พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร เสด็จพระราชดำเนินแทนพระองค์ไปทรงเปิดสะพานพระราม 4 พร้อมด้วยพระเจ้าวรวงศ์เธอพระองค์เจ้าศรีรัศมิ์ พระวรชายาฯ (วันที่ 21 สิงหาคม 2551)
- นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม ดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมทางหลวงชนบทคนที่ 3 (วันที่ 11 เมษายน 2551)
- นายวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์ ดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมทางหลวงชนบทคนที่ 4 (วันที่ 1 ตุลาคม 2551)
- ถวายผ้าพระกฐินพระราชทานของกรมทางหลวงชนบท ประจำปี 2551 ณ วัดสะแก จังหวัดนครราชสีมา (วันที่ 7 พฤศจิกายน 2551)
- เปิดใช้งานถนนข้าวหลาม (ถนนสาย ค 7 ผังเมืองรวมเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี)
- เปิดใช้งานถนนเลียยเมืองหนองบัวลำภู (ถนนสาย ก และ ข ผังเมืองรวมเมืองหนองบัวลำภู)
- เปิดใช้งานโครงการถนนสนับสนุนสนามบินสุวรรณภูมิ สายแรกของกรมของกรมฯ ที่เป็นโครงการที่มีการปรับปรุงคุณภาพพื้นดินอ่อน โดยวิธีก่อสร้าง Cement Column ที่สายแยกทางหลวง 34 - ซอยอ่อนนุช อำเภอบางพลี (ถนนสายวัดศรีวารีน้อย) จังหวัดสมุทรปราการ
- เปิดใช้งานโครงการถนนเลียยเมืองชุมพรด้านในช่วงสุดท้าย คือถนนเฉลิมพระเกียรติฉลองสิริราชสมบัติ 60 ปี (ถนนสาย ข ผังเมืองรวมเมืองชุมพร)
- เปิดใช้งานสะพานกลับรถซึ่งเป็นโครงการก่อสร้างสะพานกลับรถแห่งแรกของกรมฯ บนถนนพุทธสาคร
- ก่อสร้างถนนเข้าท่าเรือน้ำลึกปากบารา (ตอนที่ 1) อำเภอละงู จังหวัดสตูล แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2551 เปิดใช้เมื่อวันที่ 12 สิงหาคม 2551 สนับสนุนแหล่งท่องเที่ยวหมู่เกาะตะรุเตา
- จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นครั้งแรก
- พัฒนาระบบบริหารจัดการงานอุทกภัย (Flood Maintenance Management System : FMS) โดยนำระบบสารสนเทศเชื่อมโยงไปยังหน่วยงานภูมิภาค สำหรับการรายงานข้อมูล ความเสียหายเนื่องจากอุทกภัยของสายทาง
- พัฒนาเครื่องมืออุปกรณ์สำรวจสภาพความเสียหายของผิวทางที่มีความถูกต้องน่าเชื่อถือและรวดเร็ว โดยการใช้เทคโนโลยีในการถ่ายภาพแบบ Line Scan Camera พร้อมการส่องสว่างความเข้มสูง เพื่อใช้งานรวมทั้งมีการใช้โปรแกรม Cu - Pavement Analysis ซึ่งใช้ในการประมวลผลภาพดิจิทัล (Digital Image Processing) ในการหาความเสียหายของผิวทาง

พ.ศ.2552

- พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2552 ให้ยกเลิกการยุบกรมทางหลวงชนบท และให้มีภารกิจดำเนินการเช่นเดิม เนื่องจากเป็นนโยบายหลักของทุกรัฐบาล
- ถวายผ้าพระกฐินพระราชทานของกรมทางหลวงชนบท ประจำปี 2551 ณ วัดป่าประดู่ อำเภอเมือง จังหวัดระยอง (วันที่ 30 ตุลาคม 2552)
- อัญเชิญพระประดิษฐานพระวิษณุมาประดิษฐานและประกอบพิธีบวงสรวง ณ กรมทางหลวงชนบท บางบัว
- รับมอบโล่ประกาศเกียรติคุณส่วนราชการนำร่องการจัดทำมาตรฐานความโปร่งใสในหน่วยงานภาครัฐ

- เริ่มดำเนินการโครงการยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบท (ถนนไร้ฝุ่น) ตามแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง
- ย้ายสำนักงานจากกรมโยธาธิการและผังเมือง มาอยู่กรมทางหลวงชนบท (บางบัว) เลขที่ 9 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพฯ 10220
- กรมทางหลวงชนบทเริ่มนำระบบควบคุมคุณภาพวัสดุและงานก่อสร้างทาง (QCS) มาใช้เป็นครั้งแรก
- เริ่มก่อสร้างโครงข่ายถนนเลียบริมชายฝั่งทะเลตะวันตกของอ่าวไทย เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และระนอง
- เริ่มดำเนินการก่อสร้างทางลอดวงเวียนถนนราชพฤกษ์ – นครินทร์ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและลดอุบัติเหตุ
- ก่อสร้างถนนเข้าโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณหนองอ้ออันเนื่องมาจากพระราชดำริ อำเภอเมือง จังหวัดยโสธร แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2552 เปิดใช้เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2552 ทางเข้าสู่โครงการพระราชดำริ
- เปิดให้บริการสะพานข้ามแม่น้ำจันทบุรี(สะพานแหลมสิงห์) จังหวัดระยอง ความยาว 889.60 เมตร
- เปิดใช้งานถนนบ้านฉางพลาบูรพาพัฒนา (ถนนสาย ก และ ข ฝั่งเมืองรวมบริเวณอุตสาหกรรมหลักและชุมชนบาตาพุด)
- เปิดใช้งานสะพานข้ามถนนมิตรสัมพันธ์ และสะพานข้ามถนนสุขุมวิท ตามแนวถนนข้าวหลาม (ถนนสาย ค 7 ฝั่งเมืองรวมเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี)
- นำเครื่องมือเข้ามาตรวจสอบความแข็งแรงของโครงสร้างทางด้วยวิธีตรวจวัดการแอ่นตัวบนผิวทาง (Falling Weight Deflectometer : FWD) เพื่อประเมินความแข็งแรงของโครงสร้าง ทำให้ทราบถึงอายุการใช้งานคงเหลือของถนน
- นำเครื่องมือทดสอบชนิด Portable ASFT T260 ซึ่งเป็นเครื่องมือทดสอบหาค่าความฝืดชนิดลาก ที่สามารถวัดค่า Friction Number ได้มาใช้ทดสอบเก็บข้อมูล เพื่อตรวจสอบสภาพความฝืดของผิวจราจรสำหรับใช้ในการวางแผนซ่อมบำรุง

พ.ศ.2553

- พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินพร้อมด้วยสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ทางชลมารคทรงทำพิธีเปิดสะพานภูมิพล 1 และภูมิพล 2 อย่างเป็นทางการ (วันที่ 24 พฤศจิกายน 2553)
- พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าจุฬาภรณวลัยลักษณ์ อัครราชกุมารี เสด็จแทนพระองค์ไปทรงเปิดสะพานเฉลิมสิริราช (บ้านแหลมลิ้น-บ้านเกาะแรต) จ.สุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นโครงการพระราชดำริ
- ถวายผ้าพระกฐินพระราชทานของกรมทางหลวงชนบท ประจำปี 2553 ณ วัดเขมาภิรตาราม อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี (วันที่ 12 พฤศจิกายน 2553)
- เปิดใช้งานถนนกลางเวียง (ถนน ค 3 ฝั่งเมืองรวมเมืองเชียงราย) พร้อมสะพานข้ามแม่น้ำกกแห่งใหม่ซึ่งมีประติมากรรมรูปช้างหมอบ อันเป็นเอกลักษณ์ของศิลปะล้านนาที่ฐานโคมไฟฟ้าแสงสว่างทุกต้น
- ก่อสร้างโครงการยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบท (ถนนไร้ฝุ่น) ตามแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง ครบ 902 สายทาง
- เริ่มการก่อสร้างโครงการถนนสายแยก ทล.7 – หนองกระเสริม อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ตามแผนงานพัฒนาระบบ Logistic เพื่อพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งและเป็นทางลัดเข้าสู่ชายหาดบางแสน
- ก่อสร้างถนนสาย กส.3047 แยก ทล.227 – บ้านแหลมโนนวิเศษ อำเภอสหัสขันธ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ แล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2553 เปิดใช้เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2553 เป็นถนนเพื่อเข้าสู่สะพานเทพสุดา (เขื่อนลำปาว)
- พัฒนาระบบบริหารงานบำรุงรักษาสะพาน (Bridge Maintenance Management System : BMMS) เพื่อประเมินการเสื่อมสภาพของสะพาน กำหนดวิธีการซ่อมบำรุง และจัดลำดับความสำคัญสำหรับจัดสรรงบประมาณ
- จัดตั้งศูนย์บำรุงทางหลวงชนบทขึ้นเป็นหน่วยงานภายใน ภายใต้สังกัดสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัด เพื่อให้ดำเนินการประเภทยานบำรุงรักษาทางและสะพาน และงานอำนวยความสะดวกภัยในกรณีอุบัติเหตุให้เป็นไปตามนโยบายกรมทางหลวงชนบท

พ.ศ.2554

- พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จพระราชดำเนินแทนพระองค์ไปทรงเปิดสะพานเทพสุดา อำเภอหนองกุงศรี/อำเภอสหัสขันธ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ สะพานข้ามแหล่งน้ำจืดที่ยาวที่สุดในประเทศไทย ก่อสร้างข้ามอ่างเก็บน้ำลำปาว มีความยาว 2,040 เมตร (วันที่ 22 พฤศจิกายน 2554)
- นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี ดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมทางหลวงชนบทคนปัจจุบัน (พ.ศ.2554 - ปัจจุบัน)
- ถวายผ้าพระกฐินพระราชทานของกรมทางหลวงชนบท ประจำปี 2554 ณ วัดพระแก้ว อำเภอเมือง จังหวัด เชียงราย (วันที่ 5 พฤศจิกายน 2554)
- ก่อตั้งสหกรณ์ออมทรัพย์กรมทางหลวงชนบท จำกัด (ครั้งแรก)
- เริ่มเปิดใช้งานทางลอดในแนวถนนราชพฤกษ์บริเวณจุดตัดถนนนครินทร์อย่างไม่เป็นทางการ ลักษณะโครงการ เป็นการก่อสร้างทางลอดขนาด 6 จราจร ความยาวรวม 669 เมตร
- เปิดใช้งานถนนสาย ช 1 และ ช 2 ผังเมืองรวมเมืองสมุทรสงคราม จังหวัดสมุทรสงครามซึ่งเป็นโครงการแรกๆ ที่เลือกใช้ทั้งวิธีการปรับปรุงดิน แบบ Cement Column และเสาคอนกรีตในถนนสายเดียวกันเพื่อเปรียบเทียบ คุณสมบัติ และพฤติกรรมในการใช้งาน
- คณะผู้บริหารกรมทางหลวงชนบทประจำศูนย์ปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย (ศปภ.) พร้อมเปิดศูนย์ช่วยเหลือพี่น้องชาวทางหลวงชนบทและประชาชนทั่วไปที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์น้ำท่วมในมหาอุทกภัยที่เกิดขึ้นในประเทศไทย
- ร่วมมือกับมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรีพัฒนาเครื่องมือตรวจสอบความแข็งแรงของโครงสร้างทางด้วยวิธีตรวจวัดการแอ่นตัวบนผิวทาง (Falling Weight Deflectometer : FWD) ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ผลิตขึ้นใช้เองในประเทศไทย โดยไม่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ

พ.ศ.2555

- ถวายผ้าพระกฐินพระราชทานของกรมทางหลวงชนบท ประจำปี 2554 ณ วัดนวลนรดิศ เขตภาษีเจริญ กรุงเทพฯ (วันที่ 9 พฤศจิกายน 2555)
- เปิดใช้งานถนนมหมทามงคล (เลี้ยวเมืองเบตง) จังหวัดยะลา
- เปิดใช้งานสะพานลอยข้ามทางแยกที่ กม. 6+900 ของถนนสายเลี้ยวเมืองราชบุรี เพื่อให้เป็นทางเลี้ยวเมืองที่สมบูรณ์ โดยปราศจากทางแยกระดับดินที่จะทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด



ทางหลวงชนบทสาย สต.3003 ถนนสายท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา อ.ละงู จ.สตูล

ที่ปรึกษาากิตติมศักดิ์

นายชาติชาย	ทิพย์สุนาวี	อธิบดีกรมทางหลวงชนบท
นายกฤษเทพ	ลิ้มลี	รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท
นายจรูญ	แสงฉาย	รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท
นายพิศักดิ์	จิตวิริยะวาทิน	รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท
นายสุรพล	ศรีเสาวชาติ	วิศวกรใหญ่กรมทางหลวงชนบท

ที่ปรึกษาพิเศษ

นายนิเวศน์	แก้วหล้า	ที่ปรึกษาด้านประชาสัมพันธ์และเผยแพร่
นายสมบุรณ์	ชัยศิริวันดร	ผู้อำนวยการสำนักฝึกอบรม
นายทักษิณ	บุญต่อ	ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบทที่ 8 (นครสวรรค์)
นายปรภัทร	ภูงามทอง	ผู้อำนวยการส่วนบูรณะ สทช.ที่ 7 (อุบลราชธานี)
ดร.ชาครีย์	บำรุงวงศ์	ผู้อำนวยการกลุ่มความร่วมมือระหว่างประเทศ (สผง.)
ดร.แก่นวิทย์	วงศ์ชูศิริ	วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
ดร.โกศล	จันมณฑา	วิศวกรโยธาปฏิบัติการ
คุณจีระนันท์	พิตรปรีชา	กวีซีไรต์ ปี 2532

คณะทำงาน

นายสมโภชน์	ฤทธิเดช	ผู้อำนวยการกลุ่มประชาสัมพันธ์และเผยแพร่
นางสาววิภา	ธัญญเจริญ	นักประชาสัมพันธ์ปฏิบัติการ
นางสาวสุทธีรัตน์	ธारा	นักประชาสัมพันธ์
นายรณกฤต	งามแฉล้ม	นักประชาสัมพันธ์
นายสิทธิธา	กรองศิริ	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป
นายสรพงษ์	โพธิ์สาราช	เจ้าพนักงานธุรการ
นายสาวขวัญชนก	ธนาสุวรรณ	นักจัดการงานทั่วไป
นายวิศรุต	จิ้นสมบุรณ์พานิช	นักจัดการงานทั่วไป

จัดทำโดย

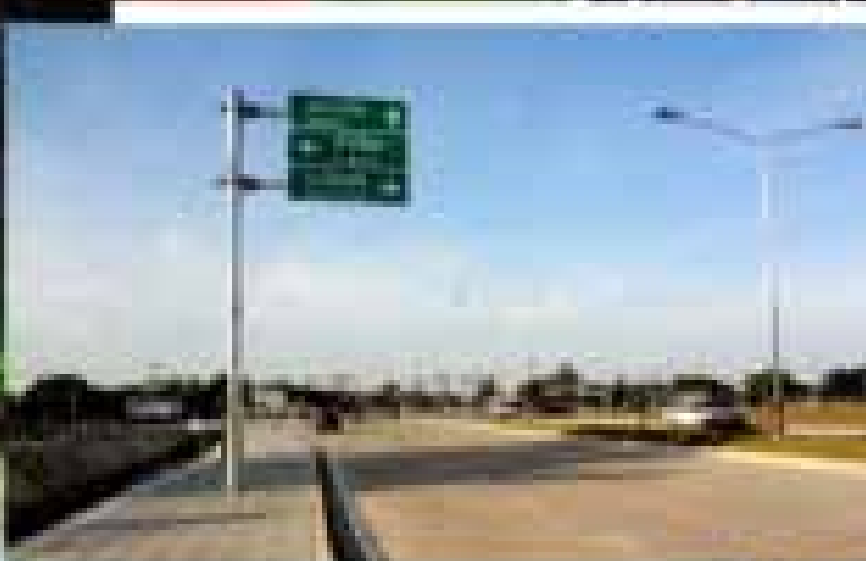
กลุ่มประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ สำนักฝึกอบรม กรมทางหลวงชนบท

ขอขอบคุณ

ผู้บริหารกรมทางหลวงชนบททั้งในอดีตและปัจจุบัน ผู้อำนวยการสำนัก
ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบท บุคลากรของกรมทางหลวงชนบท สื่อมวลชน ประชาชน
รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องทุกท่านที่ให้ความอนุเคราะห์และให้ร่วมมือด้วยดี มา ณ โอกาสนี้

ดำเนินการผลิตโดย

บริษัท คีลามี่เดีย แฮ็ส จำกัด โทรศัพท์ 0-2934-7093-7 โทรสาร 0-2934-7029



เขตที่ ๑ อำเภอเมือง นครราชสีมา โทรสาร ๐๕๓ ๒๖๑ ๑๐๒๒๐
www.drr.go.th อีเมล ๑๑๑

