

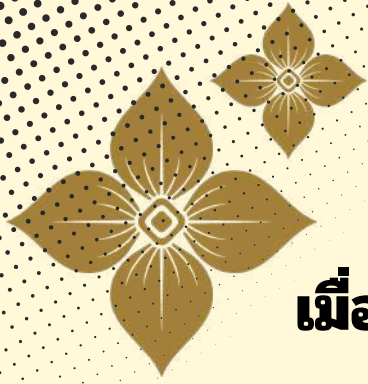
# ประวัติความเป็นมาของ กรมทางหลวง

## มงคลฤกษ์เปิดที่ทำการ “กรมทางหลวงแผ่นดิน”

ณ วัน ๖<sup>๕๘</sup> ค่ำ บีมะแม สัปตศก จุลศักราช ๑๓๑๗  
ตรงกับวันที่ ๒๔ มิถุนายน พระพุทธศักราช ๒๔๕๘  
เวลา ๑๐.๕๖ น.

นายทองสุก มีทิวัญ  
กรรมการและอาจารย์บรรยายวิชาโหราศาสตร์ไทย  
สมาคมโหราแห่งประเทศไทย  
คำนวณ

ประวัติกรมทางหลวงตามรัชสมัย  
เมื่อแรกมีถนน  
ปฐมบท...ตามรอยทางสร้างชาติไทย  
ยุคก่อนกรมทาง



## กรมทางหลวงสถาปนาขึ้นเป็นกรม

เมื่อวันที่ ๑ เมษายน รศ. ๑๓๑ ตรงกับ พ.ศ.๒๔๕๕

เดิมเป็นกรมคลอง สังกัดกระทรวงเกษตราธิการ

ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดเกล้าฯ

ให้ยุบกรมคลองมาขึ้นกับกระทรวง โยธาธิการและใช้ชื่อว่า “กรมทาง”

ให้เปลี่ยนชื่อกระทรวงโยธาธิการ เป็นกระทรวงคมนาคม



- ▶ **1 เมษายน พ.ศ.2455** รัชกาลที่ 6 สถาปนากรมทางหลวงขึ้นเป็นกรม
- **30 กันยายน พ.ศ.2457** โอนแผนกทางน้ำของกรมทางไปให้กรมท่อน้ำ คือ กรมชลประทาน ซึ่งขึ้นกับกระทรวงเกษตราธิการ กรมทางจึงเหลือแค่กองทางบกเป็นอย่างเดียว
- ▶ **30 กรกฎาคม พ.ศ.2460** รัชกาลที่ 6 ทรงนำประเทศไทยเข้าร่วมกับฝ่ายพันธมิตร ในสงครามโลกครั้งที่ 1 และประกาศสงครามกับเยอรมัน ออสเตรีย-ฮังการี จึงโปรดเกล้าฯ ให้กรมทางไปขึ้นกับ**กรมรถไฟหลวง** กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ซึ่งขึ้นอยู่กับผู้บังคับการรถไฟหลวงเพื่อสะดวก โดยมีนายช่างเอกเป็นหัวหน้ากรมทาง
- **29 มิถุนายน พ.ศ.2475** พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดเกล้าฯ ให้รวมกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม เข้ากับกระทรวงเกษตราธิการ เป็น “**กระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ**” กรมรถไฟหลวงซึ่งมีกรมทางอยู่ด้วย จึงไปขึ้นกับสังกัดใหม่ คือ กระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ
- ▶ **3 พฤษภาคม พ.ศ.2476** รัชกาลที่ 7 ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติจัดตั้ง กระทรวง ทบวง กรม **พุทธศักราช 2476** ยุบเลิกกระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ กรมรถไฟหลวงจึงย้ายไปสังกัด**กระทรวงเศรษฐกิจ**
- **18 กันยายน พ.ศ.2477** รัชกาลที่ 7 ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่ ที่เกี่ยวกับการสร้างทางและบำรุงรักษาทาง พุทธศักราช 2477 ของกรมทาง ให้เป็นหน้าที่ของกรมโยธาเทศบาล สังกัดกระทรวงมหาดไทย
- ▶ **19 สิงหาคม พ.ศ.2484** ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล กองทางได้ยกฐานะเป็น “**กรมทาง**” โดยสังกัดจากกรมโยธาเทศบาล กระทรวงมหาดไทย มาสังกัด “**กระทรวงคมนาคม**” แต่ไม่มีที่ทำการของตนเองยังอาศัยอยู่กับกรมโยธาเทศบาลที่เชิงสะพานผ่านฟ้าลีลาศ
- **12 พฤศจิกายน พ.ศ.2491** หลังจากได้รับการสถาปนากรมฯ มา 36 ปี จึงมีที่ทำการของตนเอง โดยย้ายมาอยู่ที่ถนนพระรามหกจนถึงปัจจุบัน
- ▶ **12 มิถุนายน พ.ศ.2495** กรมทางหลวงเปลี่ยนชื่อเป็น “**กรมทางหลวงแผ่นดิน**” ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ.2495 สังกัดกระทรวงคมนาคม
- **5 พฤษภาคม พ.ศ.2506** กรมทางหลวงแผ่นดิน เปลี่ยนชื่อเป็น “**กรมทางหลวง**” สังกัดกระทรวงพัฒนาการแห่งชาติตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2506
- ▶ **29 กันยายน พ.ศ.2515** จนถึงปัจจุบัน กรมทางหลวงโอนไปสังกัดกระทรวงคมนาคม ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องตามลำดับ ดังนี้

ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 216

พระราชบัญญัติแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2516

พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2532

พระราชบัญญัติแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2533

พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ.2534

พระราชบัญญัติแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2537

พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2539

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2545

พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ.2545

กฎกระทรวงการแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2558

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2552



# ประวัติกรมทางหลวงตามรัชสมัย

## เมื่อแรกมีถนน

### ปฐมบท...ตามรอยทางสร้างชาติไทย

#### สุโขทัย พ.ศ. ๑๘๐๐-๑๙๐๐ ถนนพระร่วง

- ◆ ประเทศสยามในยุคสุโขทัยจนถึงต้นรัตนโกสินทร์ผู้คนส่วนใหญ่ใช้เส้นทางน้ำเป็นหลัก
- ◆ ถนนพระร่วง เป็นถนนเก่าแก่สายประวัติศาสตร์ที่สร้างขึ้นในยุคสุโขทัย เป็นถนนคันดินถมสูงประมาณ 1-2 เมตร กว้างประมาณ 3 เมตร ระยะทางกว่า 100 กิโลเมตร จากสุโขทัย-กำแพงเพชร-ศรีสัชนาลัย

## ยุคก่อนกรมทาง

- ย้อนหลังกลับไปเมื่อกว่า 100 ปีที่ผ่านมา การสร้างทางมิได้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง การดำเนินงานนั้นจะขึ้นอยู่กับพระมหากษัตริย์จะโปรดเกล้าฯ สั่งการ
- ในปลายสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 จนถึงสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ได้มีการสร้างทางจากเมืองสงขลาไปยังเมืองไทรบุรี ระยะทางกว่า 90 กม. และยังมีเส้นทางไปยังหัวเมืองต่าง ๆ ทั่วประเทศกว่า 775 กม.
- แม้มีการสร้างทางไปทั่วราชอาณาจักรในยุคสมัยรัชกาลที่ 5 แต่หน่วยงานที่ทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับถนนหนทางในยุคนั้นจะอยู่ภายใต้การดูแลของ **"กรมคลอง"** สังกัดกระทรวงเกษตราธิการ
- รัตนโกสินทร์ พ.ศ.๒๔๐๔-๒๔๐๗ ถนนเจริญกรุง



- ◆ ถนนเจริญกรุงเป็นถนนที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ทรงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2404 แล้วเปิดให้คนใช้สัญจรไปมาตั้งแต่วันที่ 17 มีนาคม 2407 โดยขึ้นชื่อว่าเป็นถนนที่กว้างและยาวที่สุดในเวลานั้น ที่มาของการก่อสร้างถนนเจริญกรุงนั้นเนื่องจากในสมัยรัชกาลที่ 4 มีชาวต่างชาติเข้ามาอยู่ในกรุงเทพฯ มากขึ้น และมีพวกกงสุลได้เข้าชื่อกันขอให้สร้างถนนสายยาวสำหรับขี่ม้าหรือนั่งรถม้าตากอากาศ โดยอ้างว่า "เข้ามาอยู่ที่กรุงเทพมหานครไม่มีถนนหนทางที่จะขี่รถม้าไปเที่ยว พวกเขากันเจ็บไข้เนื่อง ๆ" เมื่อสร้างถนนเจริญกรุงเสร็จใหม่ ๆ นั้น ยังไม่ได้พระราชทานนาม จึงเรียกกันทั่วไปว่า ถนนใหม่ และชาวยุโรปเรียกว่า นิวโรด (New Road)



ต่อมาพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงโปรดเกล้าฯ พระราชทานนามถนนว่า **"ถนนเจริญกรุง"** ซึ่งมีความหมายถึงความเจริญรุ่งเรืองของบ้านเมือง เช่นเดียวกับชื่อถนนบำรุงเมืองและถนนเฟื่องนคร ที่โปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นในคราวเดียวกัน



## สมัยรัชกาลที่ 6

**พ.ศ. 2455** กรมทางหลวงได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อ 1 เมษายน ร.ศ.131 ตรงกับ พ.ศ.2455 แต่เดิมนั้นจะมีแต่กรมคลอง ซึ่งอยู่ในกระทรวงเกษตราธิการ จนถึงรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ยุบกรมคลองมาขึ้นอยู่กับกระทรวงโยธาธิการ และให้ชื่อว่า **“กรมทาง”** ให้เปลี่ยนชื่อกระทรวงโยธาธิการเป็นกระทรวงคมนาคมตามประกาศจัดราชการรัตนโกสินทร ศก 131 (วันที่ 1 เมษายน รัตนโกสินทร ศก 131)

**พ.ศ. 2457** โปรดเกล้าฯ โอนแผนกทางน้ำของกรมทาง ไปให้กรมทตน้ำหรือ กรมชลประทาน ในปัจจุบัน กรมทางรับผิดชอบเฉพาะทางบกเท่านั้น

**พ.ศ. 2460** กรมทางรวมอยู่กับกรมรถไฟหลวง กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม เพื่อจะได้ใช้วิศวกรร่วมกัน เป็นการประหยัดงบประมาณและสะดวกแก่ราชการ

**พ.ศ. 2461** มีเอกสารเกี่ยวกับมาตรฐานงานทางในประเทศไทยครั้งแรกคือ **“สมุดคู่มือในการสร้างทางแลบำรุงทาง”** ชื่อภาษาอังกฤษว่า **Instruction Manual For Highways**



ภาพปก **“สมุดคู่มือในการสร้างแลบำรุงทาง”**  
(ที่มา: หนังสือที่ระลึกครบรอบ 60 ปี กรมทางหลวง 1 เมษายน 2515)



## สมัยรัชกาลที่ 7

**พ.ศ. 2469** เสร็จจากฝรั่งเศส เพื่อสร้าง ทางสาย ปากเซ-นครจำปาศักดิ์-ช่องเมฆ (ช่องเม็ก)-พิบูลมังสาหาร ที่ จ.อุบลราชธานี

**พ.ศ. 2475** กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ได้รวมกับกระทรวงเกษตรธิการเป็น "กระทรวงเกษตร และพาณิชย์การ

**พ.ศ. 2476** ยุบกรมทาง มาเป็น กองวิศวกรรมโยธา สังกัดกรมนคราทร กระทรวงมหาดไทย /กรมรถไฟหลวง ซึ่งมีกรมทางอยู่ด้วยไปสังกัดกระทรวงเศรษฐการ

**พ.ศ. 2476** เริ่มทดลองลาดยางผิวถนนเยาวราช จากสี่แยกวัดตึกไปสามแยกครั้งแรก



"ภาพถนนเยาวราช" (ที่มา: สมุดแสดงภาพที่ระลึกสยามรัฐพิพิธภัณฑน์ พระพุทธศักราช 2468)

**พ.ศ. 2477** กองวิศวกรรมโยธา เปลี่ยนนามเป็น กองทาง ขึ้นอยู่กับ กรมโยธาเทศบาล กระทรวงมหาดไทย



อาคารที่ทำงานทาง เมื่อครั้งสังกัดกองทาง กรมโยธาเทศบาล กระทรวงมหาดไทย

**พ.ศ. 2477-2588** จากกรมทางเป็นกองทาง กรมทางถูกยุบเป็น "กองทาง" ขึ้นอยู่กับกรมโยธาเทศบาล และมีการตั้งหน่วยงานในส่วนภูมิภาคขึ้น 4 ภาค คือภาคเหนือที่จังหวัดลำปาง ภาคกลางที่จังหวัดพระนคร ภาคใต้ที่จังหวัดสงขลา ภาคอีสานที่จังหวัดขอนแก่น

**พ.ศ. 2476-2494** ดำเนินการตามนโยบายรัฐบาล "แผนหลัก 18 ปี" สร้างทางหลวงแผ่นดินเพื่อให้เชื่อมโยงถึงกันได้ทุกจังหวัดรวมเป็นระยะทาง 14,900 กิโลเมตร ให้แล้วเสร็จ ภายในกำหนด 18 ปี





## สมัยรัชกาลที่ 8

**พ.ศ. 2479 - 2483** สร้างทางมาตรฐานคันทางกว้าง 8 เมตร  
ผิวทางเป็นหินหรือลูกรัง ซึ่งกว้าง 5 เมตร ระยะทาง 2,215 กิโลเมตร

**พ.ศ. 2480** - สร้างทางคอนกรีต สายกรุงเทพฯ-นครปฐม  
ระยะทาง 1.8 เป็นสายแรก  
- สร้างสะพานเหล็กแขวนแห่งแรก ที่อำเภอองาว  
บนทางสายงาว-เชียงใหม่

**พ.ศ. 2484** ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล  
กองทาง กรมโยธาเทศบาล กระทรวงมหาดไทย  
ถูกยกฐานะขึ้นเป็น **"กรมทาง"** มาสังกัดกระทรวงคมนาคม

ภาพสะพานเหล็กแขวนแห่งแรกในประเทศไทย พ.ศ. 2480  
องาว จ.ลำปาง (ที่มา: กรมทางหลวง)

**พ.ศ. 2484** มีตราสัญลักษณ์ของกรมทาง เป็นรูปโล่ห้วงกลม 2 ชั้น ภายในวงกลมชั้นในมีรูปปลั๊กบ (ภาษาไทยเหนือ  
เรียกว่า "แห่่งข้าง") และมีง่าข้างพีริตกลอกไขว้อยู่เบื้องล่าง ภายในวงกลมชั้นนอกมีอักษร  
"กรมทางหลวง" โดยงานสำรวจยุคนั้นอาศัยหล่งม้าหล่งข้างเป็นพาหนะเดินทาง ด้วยเหตุนี้ กบง่าข้างจึง  
ได้กลายเป็นสัญลักษณ์ของกรมทาง



ตรากรมทางก่อน พ.ศ. 2534

ตราประจำกรมทางหลวงปัจจุบัน



**พ.ศ. 2487** ขณะนั้นประเทศไทยอยู่ในช่วงมหาสงครามเอเชียบูรพา  
กรมทางได้อพยพไปอยู่ที่ จ.เพชรบูรณ์ (เหลือแต่กองพัสดุและกองช่างกล  
ที่พระนคร) ทางที่สร้างส่วนใหญ่ จึงเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์มาจนถึง  
พ.ศ.2488 จึงย้ายกลับมาพระนครตามเดิม

ภาพอาคารที่ทำการแห่งแรกของ กรมทางหลวง บนถนนพระราม 6  
ปัจจุบันคือ "กองการพัสดุ" (ที่มา: กรมทางหลวง)

**พ.ศ. 2487 - 2498** ด้านงานวิศวกรรมนำความรู้ทางธรณีวิทยามาใช้ พัฒนารูปร่างเป็นกองวิเคราะห์และวิจัย  
โดยนำน้ำมันดิบที่ อ.ฝาง มากล่นที่ห้องทดลองของกรมทาง (มีการตั้งแขวง/ ผลิตแอสฟัลท์ที่เมืองฝาง)



เครื่องเจาะน้ำมันของกรมทางหลวงในอดีต  
(ที่มา: วารสารทางหลวง ปีที่49 ฉบับที่ 6 พฤศจิกายน - ธันวาคม 2555 หน้า 46)

**พ.ศ. 2478-2498** นำหินมาเรียงตัว เพื่อทำพื้นทางแบบ Telford และ Macadam ต่อมาได้นำลูกรังมาใช้ทำผิวถนน

**พ.ศ. 2486** เริ่มนำเครื่องจักรกลมาใช้สร้างทางแทนแรงงานคน

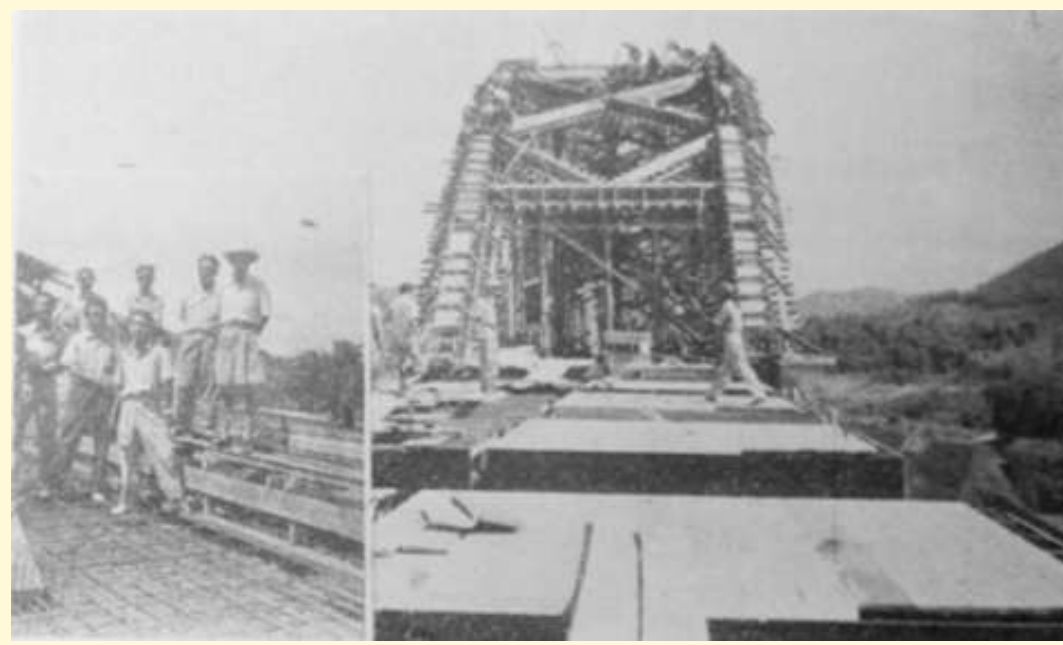


ภาพการก่อสร้างทางและสะพานในอดีต จุดเด่นที่กรมทางต่างจากหน่วยงานด้านอื่นๆ ก็คือ ภาระหน้าที่ซึ่งต้องตรากตรำทำงานหนัก นอนกลางดินกินกลางป่า เพื่อให้งานบรรลุถึงจุดมุ่งหมาย ซึ่งจะกลายเป็นสาธารณูปโภคที่จะอำนวยประโยชน์แก่ประชาชนอย่างกว้างขวาง (ที่มา: กรมทางหลวง)

## สมัยรัชกาลที่ 9

**๑๓ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๙๑** ย้ายที่ทำการกรมทางได้ย้ายที่ทำการจากกรมโยธาเทศบาล เชียงสะพานผ่านฟ้า มาอยู่ที่ถนนพระราม ๖ ซึ่งเป็นที่ตั้ง “กองพัสดุ” ในปัจจุบัน

**พ.ศ. 2489-2493** สร้างสะพานเดชาติวงศ์ สะพานวุฒิกุล สะพานปรีดีธำรง และสะพานเทพหัสดิน



สะพานเดชาติวงศ์ และบรรดานายช่างคุมงาน ขณะก่อสร้าง ถ่ายเมื่อ 30 เมษายน 2492 (ที่มา: หนังสือที่ระลึกครบรอบ 60 ปี กรมทางหลวง 1 เมษายน 2515)

### ตัวอย่างงานสะพานในช่วงนี้

- สะพานปรีดี-ธำรง ข้ามแม่น้ำป่าสัก ที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (พ.ศ.๒๔๘๕)
- สะพานเดชาติวงศ์ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ที่จังหวัดนครสวรรค์ (พ.ศ.๒๔๙๓)
- สะพานวุฒิกุล ข้ามแม่น้ำปิงบนเส้นทางสายกำแพงเพชร-ตาก(พ.ศ.๒๔๘๒-๒๔๙๕)



### งานเทคโนโลยี

- นำเอาวิชาธรณีวิทยามาใช้ ซึ่งพัฒนาเป็นกองวิเคราะห์และวิจัย
- นำน้ำมันดินที่ฝังมากล้นที่ห้องทดลองของกรมทาง
- นำหินมาเรียงตัวเพื่อทำพื้นทางแบบ telford และ Macadam
- นำเอาลูกรังมาใช้ทำผิวถนน
- นำเครื่องจักรกลมาใช้สร้างทางแทนแรงงานคน ทำให้รวดเร็วและมีคุณภาพมากขึ้น



**พ.ศ. 2494** ทำสัญญาระหว่างรัฐบาลกับต่างประเทศ เพื่อรับความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจ



**ศักราชใหม่แห่งการพัฒนาทางหลวง**

**พ.ศ. 2495** ตราพระราชบัญญัติการสร้างทางหลวงแผ่นดิน เป็นโครงการ 4 ปี ระหว่าง พ.ศ. 2495-2498

**พ.ศ. 2495** กรมทาง เปลี่ยนนามเป็น กรมทางหลวงแผ่นดิน สังกัดกระทรวงคมนาคม

ภาพโปสเตอร์ โครงการความร่วมมือไทย - อเมริกา 2494 - 2498 จาก สำนักข่าวอเมริกัน (ที่มา: หอจดหมายเหตุแห่งชาติ)



**ย้ายที่ทำการ**

**๒๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๙๘** กรมทางหลวงแผ่นดินได้ทำพิธีเปิดอาคารที่ทำการด้านถนนศรีอยุธยา ในสมัย พลตรี หาดู อุดมสรยุทธ เป็นอธิบดี



ภาพพิธีเปิดที่ทำการ กรมทางหลวงแผ่นดิน ด้านถนนศรีอยุธยา 24 มิถุนายน 2498 (ที่มา: "หนังสืออนุสรณ์กรมทางหลวงแผ่นดิน พ.ศ.2498")



**พ.ศ. 2503 ก่อตั้งตำรวจทางหลวง**

กำเนิดกองตำรวจทางหลวง : ในระหว่างสมัยของ พลโทเสถียร พจนานนท์ ก็ได้เกิดกองตำรวจทางหลวงขึ้นตามมติของรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2503 เพื่อให้มีหน้าที่ดูแลรักษาและป้องกันมิให้ทางหลวงชำรุดเสียหายเร็วกว่าที่ควร เพื่อควบคุมตรวจตรายานพาหนะที่เดินบนทางหลวงและการจราจรในทางหลวงให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวกับการนั้น ตลอดจนป้องกันปราบปรามอาชญากรรมที่เกิดขึ้นบนทางหลวง มีหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องคือ กรมทางหลวง และกรมตำรวจ โดยมีข้อตกลงระหว่างสองกรมคือ



ให้กองตำรวจทางหลวงรับงบประมาณค่าใช้จ่ายต่างๆ จากกรมทางหลวง เช่น เงินเดือน เบี้ยเลี้ยง ค่าก่อสร้างอาคารที่ทำการและที่พัก ค่าอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ในการปฏิบัติงาน ส่วนสายการบังคับบัญชาให้ขึ้นตรงต่อกองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง กรมตำรวจตามกฎหมาย เริ่มเปิดดำเนินการครั้งแรกเมื่อวันที่ 10 ตุลาคมพ.ศ.2503

## เปลี่ยนชื่อเป็น “กรมทางหลวง” พ.ศ. ๒๕๐๖ - พ.ศ. ๒๕๑๕



การเปลี่ยนชื่อจาก " กรมทางหลวงแผ่นดิน" เป็น "กรมทางหลวง" : เมื่อกรมทางหลวงแผ่นดินได้โอนเข้าไปสังกัดกระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ ตามพระราชบัญญัติโอนกิจการบริหารกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ.2506 กล่าวคือ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้า ฯ ให้ประกาศว่า

“โดยที่เป็นการสมควรโอนกิจการบริหารระหว่างกระทรวง ทบวง กรมเดิม กับกระทรวง ทบวง กรมซึ่งมีการปรับปรุงใหม่ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำ และยินยอมของสภาร่างรัฐธรรมนูญในฐานะรัฐสภา ดังต่อไปนี้”

“...**มาตรา 23** ให้โอนอำนาจและหน้าที่เกี่ยวกับราชการของกรมทางหลวงแผ่นดิน กระทรวงคมนาคม ที่มีอยู่และบรรดาอำนาจและหน้าที่ซึ่งกฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจและหน้าที่ของเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงแผ่นดิน กระทรวงคมนาคมไปเป็นอำนาจและหน้าที่ของกรมทางหลวง กระทรวงพัฒนาการแห่งชาติและเจ้าหน้าที่ในกรมทางหลวง กระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ แล้วแต่กรณี

...**มาตรา 24** ให้โอนบรรดากิจการ ทรัพย์สิน หนี้สิน ข้าราชการ ลูกจ้างและเงินงบประมาณของกรมทางหลวงแผ่นดิน กระทรวงคมนาคม ไปเป็นของกรมทางหลวง กระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ

**พ.ศ. 2506** เปลี่ยนชื่อจากกรมทางหลวงแผ่นดิน กระทรวงคมนาคมเป็น “กรมทางหลวง” สังกัดกระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ

**พ.ศ. 2515** ย้ายกรมทางหลวง กระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ กลับมายังกระทรวงคมนาคมจนถึงปัจจุบัน ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยลำดับ ดังนี้

- ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 216
- พระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2534
- พระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545



## พระราชบัญญัติการสร้างทางหลวงแผ่นดิน

พระราชบัญญัติการสร้างทางหลวงแผ่นดินฉบับแรกที่ถูกกล่าวถึงในบริบททางประวัติศาสตร์การคมนาคมสมัยใหม่ คือ พระราชบัญญัติการสร้างทางหลวงแผ่นดิน พ.ศ. 2495 ซึ่งตราขึ้นในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั่วประเทศ ก่อนจะถูกปรับปรุงและแทนที่ด้วย พ.ร.บ. ทางหลวง ฉบับต่อมาในยุคหลังตามพระราชบัญญัติการสร้างทางหลวงแผ่นดิน พ.ศ. ๒๔๙๕ เป็นโครงการสี่ปี พ.ศ. ๒๔๙๕- ๒๔๙๘ อันได้แก่

๑. โครงการก่อสร้างทางสายพหลโยธิน จากดอนเมือง - สระบุรี ระยะทาง ๑๖๒ กม.
๒. โครงการก่อสร้างทางสายลำน้ำรายณ์-อ.วิเชียรบุรี-สายนายม-วังชมพู่ ระยะทาง ๑๒๐ กม.
๓. โครงการก่อสร้างทางสายชุมพร-หลังสวน-สุราษฎร์ธานี
๔. โครงการถนนมิตรภาพ จากสระบุรี-ปากช่อง นครราชสีมา



## แผนพัฒนาเศรษฐกิจสู่การพัฒนาเส้นทาง

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504-2509) มุ่งเน้นการสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ โดยเน้นการลงทุนในโครงการคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่ รวมถึงการสร้างและปรับปรุงทางหลวงให้ทันสมัยทั่วประเทศ โดยเฉพาะการสร้างถนนสายหลักเพื่อให้การขนส่งสะดวกยิ่งขึ้นและมีการสร้างโครงการสาธารณูปโภคขนาดใหญ่อีกหลายโครงการ เช่น



โครงการทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 ตอน หล่มสัก - ชุมแพ

- โครงการก่อสร้างทางหลวงให้สามารถเดินทางด้วยรถยนต์จากกรุงเทพ ถึงเขตแดนมาเลเซีย ใน พ.ศ. ๒๕๐๒
- ก่อสร้างทางสาย ๔ ช่วงกะเปอร์-ตะกั่วป่า ๖๐ กม.
- ได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ญี่ปุ่น
- ก่อสร้างทางสายหลักพิชณูโลก หล่มสัก กรุงเทพ-สระบุรี กรุงเทพ-ตราด
- เปลี่ยนสะพานไม้เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก
- ใน พ.ศ. ๒๕๐๙ ถนนคอนกรีต ดินแดง-ดอนเมือง-รังสิต ระยะทาง ๒๘ กม.

