

# รอยทาง แห่งความเสียสละ



ศตสอมาเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับ  
กรมทางหลวง

# คำชี้แจง

เอกสารนี้เป็นวิทยานิพนธ์ เรือง

กำลังวิจัยของเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงที่ปฏิบัติงานในเขตคลุมคามของ ผกค.  
ศึกษาเฉพาะกรณีภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

โดย

นางสาวสมรพันธ์ ดอกไม้ทอง

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต

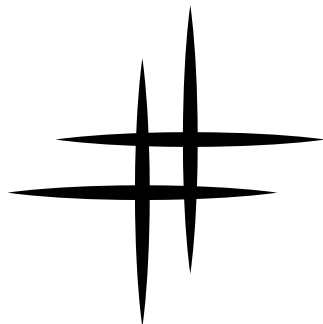
สาขา รัฐศาสตร์

คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

พ.ศ. 2522

จำนวนทั้งหมด 50 หน้า

คัดลอกมาเฉพาะที่เกี่ยวกับ  
กรมทางหลวงเท่านั้น





“ผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์ (ผกค.)” ในประเทศไทย เป็นคำที่รัฐบาลไทยในอดีตใช้เรียกกลุ่มที่มีแนวคิดคอมมิวนิสต์และต่อต้านรัฐโดยเฉพาะ พรรคคอมมิวนิสต์แห่งประเทศไทย ซึ่งมีบทบาทเด่นช่วงประมาณ พ.ศ.2500–2526 กลุ่มนี้ได้รับอิทธิพลจากลัทธิคอมมิวนิสต์ในช่วง สงครามเย็น และใช้แนวทางการต่อสู้ด้วยอาวุธในพื้นที่ชนบทและภูเขา เพื่อโค่นล้มรัฐบาลและเปลี่ยนแปลงระบอบการปกครอง รัฐบาลไทยมองว่าเป็นภัยความมั่นคง จึงใช้ทั้งมาตรการทางทหารและนโยบายการเมือง เช่น การออกคำสั่งให้นิรโทษกรรมแก่ผู้เข้าร่วมขบวนการ จนทำให้สถานการณ์ค่อย ๆ ยุติลงในช่วง พ.ศ.2520–2530

อาจกล่าวได้ว่า แนวทางของคอมมิวนิสต์เพื่อที่จะยึดครองประเทศไทยนั้น ฝ่ายคอมมิวนิสต์ได้ดำเนินการรุกรานบ้านเมืองของเราทั้งที่เป็นการรุกรานโดยไม่ใช้กำลัง ได้แก่ ตั้งพรรคการเมือง แนวร่วมหรือองค์การบังหน้าต่างๆ ซึ่งติดต่อกับคอมมิวนิสต์ต่างประเทศเป็นการดำเนินการทางการเมืองระหว่างประเทศ ตลอดจนแทรกซึมบ่อนทำลายสถาบันต่าง ๆ และการรุกรานโดยใช้กำลังหรือทหารของฝ่ายคอมมิวนิสต์จัดฝึกการรบแบบกองโจร และดำเนินการก่อการร้าย เช่น ปิดล้อมหมู่บ้าน ก่อวินาศกรรม ปล้นฆ่า และสังหารเจ้าหน้าที่ ตลอดจนสู้รบกับฝ่ายรัฐบาลเพื่อนำไปสู่การปฏิวัติล้มล้างรัฐบาล และเข้าครอบครองประเทศไทยในขั้นสุดท้าย



ภาพเก่าเส้ำยำนาน เรือง เกาตั้ง จากสมรรถุมิเส็จก สู่สวรรคตบนดิน



## การดำเนินงานของ ผกค.ที่มีผลกระทบต่องานของกรมทางหลวง

บทบาทของทางหลวงในการสนับสนุนการดำเนินงานด้านการรักษาความมั่นคงของประเทศ มีหลายด้าน ดังนี้

1.ทางหลวงช่วยในการส่งกำลังบำรุง ทางด้านการทหาร ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการรักษาความมั่นคงของประเทศนั้น การส่งกำลังบำรุงถือเป็นเรื่องที่สำคัญที่สุดสำหรับกองทัพ การขนส่งทหารและอาวุธ ยุทโธปกรณ์ต่างๆ มีความสำคัญในการสนับสนุนการสู้รบ ดังนั้น ทางหลวงที่มีสภาพดีและอยู่ในเส้นทางยุทธศาสตร์ จึงให้ประโยชน์อย่างมากด้านการทหาร ในการบริการด้านการขนส่งที่สะดวกรวดเร็วในยามสงคราม หรือยามที่มีสถานการณ์ฉุกเฉิน การเคลื่อนย้ายกำลังเข้าปฏิบัติการตามจุดต่างๆ การสนับสนุนไม่ว่าจะเป็นด้านกำลังรบ หรือการส่งกำลังบำรุงให้แก่ที่ตั้งหน่วยทหารต่างๆ เหล่านี้ต้องใช้ทางหลวงเป็นทางหนึ่งในการขนส่ง ปัจจัยและยุทธโปกรณ์ทั้งหลายดังกล่าว



### สมรภูมิเขาค้อ จังหวัดเพชรบูรณ์

34คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 1/2512 ลงวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ.2512,เรื่องแปรสภาพของกองบัญชาการปราบปรามคอมมิวนิสต์ เป็นกองอำนวยการป้องกันและปราบปรามคอมมิวนิสต์.

35คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 401/2517 ลงวันที่ 7 มิถุนายน พ.ศ.2517,เรื่องการเปลี่ยนชื่อกองอำนวยการกองอำนวยการป้องกันและปราบปรามคอมมิวนิสต์.

36อุษณีย์ ฉัตรานนท์,การเปลี่ยนแปลงทางสังคม เศรษฐกิจ และการเมืองในเอเชียอาคเนย์ (กรุงเทพมหานคร : โพธิ์สามต้นการพิมพ์,2518),หน้า 332.

37ชานินทร์ กรัยวิเชียร ,ลัทธิและวิธีการของคอมมิวนิสต์ (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์คุรุสภา,2520),หน้า 70.

38พ.ต.อ.จินดา ดวงจินดา,LOC.CIT,หน้า37.

39บุญเสริม บุญเจริญผล, ,LOC.CIT

40พล.อ.สายหยุด เกิดผล และดร.สมชัย รักวิจิตร,อนาคตของไทย : ยุทธศาสตร์เพื่อการดำรงอยู่ของชาติ (กรุงเทพมหานคร : ท่างหุ้นส่วนจำกัดอำนวยการพิมพ์,2520),หน้า 23.

41ชานินทร์ กรัยวิเชียร, “ลัทธิและวิธีการของคอมมิวนิสต์”,OP.CIT.,หน้า 73.

42สำนักนายกรัฐมนตรี,สมุดปกขาว ประชาชนควรรู้ (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์กรมศาสนา,2519),หน้า 1.



**2.ทางหลวงช่วยสนับสนุนในการวางแผนป้องกันประเทศ ตั้งแต่ พ.ศ. 2506** รัฐบาลไทยได้ร่วมมือกับ USOM\* และ OICC\*\* ก่อสร้างทางเร่งด่วนขึ้นเรียกว่า **“ทางยุทธศาสตร์”**

ในภาคเหนือ คือ ทางสายเชียงราย-เทิง - เชียงของ ระยะทาง 137.7 ก.ม. และสายเทิง-เชียงคำ ระยะทาง 26 ก.ม. ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือ สายพังโคน-หนองห้าง-บึงกาฬ ระยะทาง 128.8 ก.ม. และหนองห้าง-เซกา ระยะทาง 19 ก.ม. ซึ่งต่อมาได้โอนเป็นทางหลวงจังหวัดและทางหลวงแผ่นดิน นอกจากนี้ทหารช่างไทยประมาณ 9 กองร้อย ได้ร่วมมือกับทหารช่างอเมริกัน ในการก่อสร้างทางสายสกลนคร-นครพนม ระยะทาง 87 ก.ม. เสร็จเรียบร้อย กับทางสายสกลนคร-นาแก-ธาตุพนม ระยะทาง 96 ก.ม. ก่อสร้างถึงขั้นรองพื้นทางและกรมทางหลวงได้ดำเนินการจ้างเหมาก่อสร้างต่อและลาดยางจนเสร็จเรียบร้อย สำหรับทางยุทธศาสตร์ในภาคกลาง คือ ทางสายกบินทร์-นครราชสีมา ระยะทาง 137.5 ก.ม. และทางสายฉะเชิงเทรา-กบินทร์บุรี ระยะทาง 90 ก.ม. อนึ่ง ยังมีทางสายสัตหีบ-พนมสารคาม ระยะทาง 112.6 ก.ม. อีกสายหนึ่ง ซึ่งทหารช่างอเมริกันได้ก่อสร้างให้และต่อมาได้โอนเป็นทางหลวงแผ่นดิน 43

ในโครงการทางหลวงที่ได้รับการพิจารณาทางด้านยุทธศาสตร์ ตามที่ได้ประสานงานกันอยู่แล้วในขณะนี้ นับว่าจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการวางแผน เพื่อรักษาความมั่นคงของประเทศ

**3.ทางหลวงช่วยสนับสนุนการขึ้นลงของเครื่องบิน** เนื่องจากเจ้าหน้าที่ของทางราชการไม่ว่าจะเป็นพลเรือนทหาร หรือตำรวจ มีความจำเป็นอยู่เสมอที่จะต้องเดินทางไปยังภูมิภาคต่าง ๆ การเดินทางโดยยานพาหนะทางบก อาจจะทำไม่ได้ในบางแห่งหรือบางกรณี เช่น สะพานถูกทำลาย หรือน้ำท่วมทางขาด ถ้าใช้เฮลิคอปเตอร์หรือเครื่องบินเล็กก็จะช่วยแก้ปัญหาได้ ทางหลวงบางตอนหากตัดแปลงเพียงเล็กน้อย หรือไม่ต้องตัดแปลงเลย ก็อาจใช้เป็นทางวิ่งขึ้นลงของอากาศยานบางชนิดได้ ด้วยเหตุนี้กองบัญชาการทหารสูงสุดร่วมกับกรมทางหลวง ได้สำรวจและกำหนดสถานที่ที่จะใช้เป็นทางวิ่งขึ้นลงสำรองของเครื่องบินบนทางหลวงยามสงคราม หรือในกรณีฉุกเฉินที่นักบินไม่สามารถนำเครื่องบินไปร่อนลงที่สนามบินได้ ทางหลวงเหล่านี้มี 27 สายทาง จำนวน 60 แห่ง มีความยาวตั้งแต่ 650 ม.ถึง 2,000 ม.<sup>44</sup> ซึ่งเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงได้จัดทำเครื่องหมายแสดงทางวิ่งของเครื่องบินบนทางหลวงดังกล่าวนี้เรียบร้อยแล้ว



\*ย่อมาจาก UNITED STATES OPERATIONS MISSION องค์การบริหารวิเทศกิจแห่งสหรัฐอเมริกา.

\*\*ย่อมาจาก OFFICERS INCHARGE OF CIVIL CONSTRUCTION เป็นหน่วยงานทางทหารของสหรัฐอเมริกา.

43 กองฝึกอบรม, “กรมทางหลวงกับท่าน,” OP.CIT., หน้า 65.



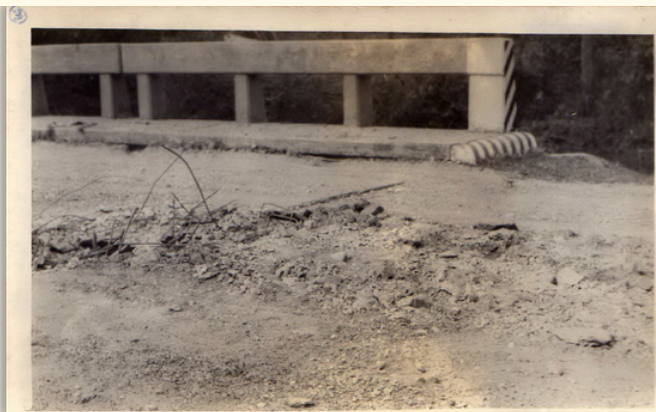
4.ทางหลวงช่วยในการป้องกันและปราบปราม ผกค. เนื่องจากสถานการณ์โดยรอบประเทศไทย ตั้งแต่ พ.ศ.2504 เป็นต้นมา เป็นที่น่าไว้วางใจ เพราะมีการแทรกซึมจากภัยของลัทธิคอมมิวนิสต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่ลัทธินี้ค่อยๆ แผ่ขยายเข้ามาในประเทศบ้านใกล้เรือนเคียงของประเทศไทยมากขึ้นทุกที เช่นประเทศลาว เขมรและเวียดนาม ด้วยเหตุนี้คณะรัฐมนตรีจึงได้อนุมัติให้จัดตั้งหน่วยงานพิเศษขึ้นเป็นหน่วยแรกเมื่อวันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2505 คือ กองอำนวยการกลางรักษาความปลอดภัยแห่งชาติ (กรป.กลาง) โดยมีมติให้รวมความสามารถของส่วนราชการต่างๆ เพื่อดำเนินการป้องกันและปราบปรามผู้ทำลายความมั่นคงของชาติ โดยใช้กำลังตำรวจและกองอาสารักษาดินแดนเป็นหลัก ส่วนกำลังทหารใช้สนับสนุนเมื่อมีสถานการณ์รุนแรงและจำเป็น<sup>45</sup> ต่อมาในวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ.2512 รัฐบาลได้จัดตั้งกองอำนวยการป้องกันและปราบปรามคอมมิวนิสต์ (กอ.ปค) ให้มีหน้าที่รับผิดชอบในการปราบปราม ผกค.ทั่วประเทศ ยกเว้นภาคใต้ซึ่งยังคงให้ กรป.กลางดำเนินการ ครั้นต่อมาเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน พ.ศ.2512 คณะรัฐมนตรีได้ลงมติให้ กอ.ปค.รับผิดชอบทั่วประเทศ ส่วน กรป.กลางนั้น ยังคงดำเนินการในด้านการพัฒนาจังหวัดต่างๆ ตามชายแดนหรือใกล้เคียงทุกภาคต่อไป



**สาย 2292 ตอน ก้านเหลียงดง - โนนตูม**

สะพานห้วยบางทราย ขนาด 13 X 10.00 ม.  
กม.1+794 โคนผู้ก่อการร้ายลอบวางระเบิดที่บริเวณคอสะพาน ทำให้เกิดหลุมขนาดใหญ่และเห็นเศษเหล็กและชิ้นส่วนต่างของสะพานปรากฏตกอยู่บนสะพาน.....

ภาพ:นายช่างสุรชัย พิทักษ์ถาวร





### การป้องกันและปราบปราม ผกค.นั้น รัฐบาลได้ใช้วิธีการ 2 ประการ คือ

(ก) การดำเนินงานในทางบวก ได้แก่ การป้องกันโดยรัฐบาลมีนโยบายที่จะแก้ปัญหามาให้ตรงจุด ซึ่งคือการเข้าถึงประชาชนโดยการให้สวัสดิการ ความรู้ทางวิชาการและความช่วยเหลือต่างๆ เพื่อส่งเสริมฐานะความเป็นอยู่ของประชาชน โครงการที่มีผลต่อมาตรการป้องกันของ กรป.กลางที่มีอยู่ประมาณ 40 โครงการ เป็นโครงการที่มีมาตรการป้องกันทางด้านสงครามจิตวิทยา การแทรกซึมบ่อนทำลาย และการรบบแบบกองโจร การป้องกันดังกล่าวนี้จะทำได้โดยการสร้างทางคมนาคมในชนบท โดยเฉพาะในท้องถิ่นห่างไกลที่มีความทุรกันดาร ราษฎรประชาชนทั้งหลายได้รับความยากลำบาก รัฐบาลจึงต้องอาศัยถนนที่ตัดผ่านเข้าไปในท้องถิ่นเหล่านี้ นำความช่วยเหลือและความเจริญต่างๆ เข้าไปให้ประชาชน ซึ่งจะเป็นเกราะป้องกันการแทรกซึมและบ่อนทำลายจากฝ่ายตรงข้ามได้เป็นอย่างดี

(ข) การดำเนินงานในทางลบ ซึ่งได้แก่ การปราบปรามนั่นเอง การดำเนินการปราบปรามผู้ก่อการร้าย หรือผู้ก่อความไม่สงบนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องอาศัยการคมนาคมขนส่งที่มีระบบอย่างทั่วถึงในเขตที่มีการแทรกซึมหรือล่อแหลมในจุดต่างๆ บริเวณที่เป็นจุดยุทธศาสตร์ดังกล่าวนี้ ส่วนใหญ่จะอยู่ในท้องถิ่นที่ห่างไกลและทุรกันดารทำให้เกิดความลำบากในการลำเลียงและขนส่งกำลังทหาร ตำรวจ ตลอดจนยุทโธปกรณ์ต่างๆ เพื่อการปราบปราม ซึ่งรวมถึงการส่งกำลังบำรุงด้วย ดังนั้นรัฐบาลจึงต้องอาศัยทางหลวงเป็นเครื่องมือช่วยให้เกิดความสะดวกในการปฏิบัติงานทางทหารเช่นว่านี้ ตัวอย่างของทางหลวงที่เป็นทางยุทธศาสตร์ เช่น ทางสายแม่สอด-อุ้มผาง และทางสายน่าน-ปัว-ทุ่งช้าง เป็นต้น



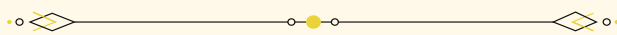
การคุ้มกันเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงแขวงฯ น่าน ในการตรวจสอบความเสียหาย เนื่องจากอุทกภัย พ.ศ.2524 ในทางสายน้ำยาว-หลักลาย-ห้วยโก๋น

การที่จะต่อต้านหรือปราบปรามด้วยอาวุธเพียงอย่างเดียว นั้น ย่อมบรรลุผลสำเร็จได้ยากหรืออาจสำเร็จลงได้แต่ไม่เป็นการยั่งยืนถาวร จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาประเทศในทุกด้าน ทุกระดับสาขา ทั้งนี้เพื่อให้ประชาชนภายในชาติได้มีสภาพความเป็นอยู่และการครองชีพดีขึ้น และยอมเป็นที่ยอมรับกันดีแล้วว่า “การคมนาคม” โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางหลวงเป็นปัจจัยสำคัญอันหนึ่งที่จะนำประเทศไปสู่ความเจริญรุ่งเรือง และช่วยให้แผนการพัฒนาประเทศดำเนินต่อไปจนประสบผลสำเร็จตามเป้าหมาย



รัฐบาลได้มอบภาระในการสร้างทางเข้าไปในแดน ผกค. ให้แก่กรมทางหลวงรับไปดำเนินงาน เพราะการที่กรมฯ จะดำเนินการก่อสร้างทางสายใดนั้นก็เนื่องจาก

1. รับงานก่อสร้างที่ค้างอยู่ ยังไม่สำเร็จ ของกรป.กลาง สำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบท (ร.พ.ช.) และจังหวัดต่างๆ กรมทางหลวงจะเข้าไปดำเนินงานต่อจากที่ค้างไว้
2. พื้นที่ใดมีเหตุการณ์อันสื่อแสดงให้เห็นว่าเป็นเขตที่มี ผกค. ดำเนินการแทรกซึมและบ่อนทำลายประเทศชาติอยู่ กรมฯ จะพิจารณาเมื่อเห็นว่าเหมาะสมและจะเป็นประโยชน์ต่อความมั่นคงของประเทศ ก็จะเข้าไปดำเนินการก่อสร้างทาง
3. กรมฯ ได้รับการขอให้สนับสนุน ให้มีการสร้างทางเข้าไปในพื้นที่ที่มี ผกค. จาก กอ.รมน.หรือส่วนราชการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของประเทศ



กรมทางหลวงได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้ดำเนินการสร้างทางเข้าไปในแดน ผกค. ตั้งแต่ปี พ.ศ.2512 ทางสายแรกที่ดำเนินการ คือ **ทางสายน่าน-ปัว-ทุ่งช้าง** ในปัจจุบันสายทางที่อยู่ในเขตคุกคามของ ผกค. และอยู่ในความรับผิดชอบของกรมฯ มีอยู่ 55 สายทาง ระยะทางประมาณ 3,073.95 ก.ม. โดยเป็นทางในภาคเหนือ 29 สาย ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 8 สาย ภาคกลาง 7 สาย และภาคใต้ 11 สาย นับเป็นภารกิจอันสำคัญยิ่งของกรมฯ ซึ่งกรมฯ ได้ระดมกำลังเจ้าหน้าที่และเครื่องจักรไปดำเนินการเพื่อให้งานป้องกันรักษาความปลอดภัยของประเทศเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็วขึ้นแม้ว่าจะถูกขัดขวางต่อต้าน เช่น ถูกดักข่มโจมตี ลอบวางกับระเบิดและทำลายเครื่องจักรที่ใช้ก่อสร้างทาง ทำให้เจ้าหน้าที่ของกรมฯ ต้องเสียชีวิตตั้งแต่ปลายปี 2512 ถึงปัจจุบัน เป็นจำนวนถึง 41 คน และบาดเจ็บอีก 123 คน ทรัพย์สินของทางราชการเสียหาย เป็นเงินกว่า 8 ล้านบาท และเจ้าหน้าที่ของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างของกรมฯ ต้องเสียชีวิตถึง 131 คน บาดเจ็บ 326 คน ตลอดจนค่าเสียหายของเครื่องจักรมีมูลค่าสูง 56 ล้านบาท ทั้งนี้ไม่รวมถึงความสูญเสียของทหาร ตำรวจ และอาสาสมัคร ผู้ให้ความคุ้มกันการก่อสร้างทางของกรมฯ นอกจากนี้สถิติการขัดขวางการก่อสร้างทางของกรมฯ ยังมีปริมาณสูงมาก กล่าวคือ ถูก ผกค. ข่มโจมตีหรือปะทะ 673 ครั้ง ถูกกับระเบิด 360 ครั้ง ถูกจดหมายขู่ 22 ครั้งและถูกเผาที่พักและสถานีรวม 4 แห่ง 49 เพื่อมิให้การก่อสร้างทางของกรมฯ สำเร็จตามเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ตั้งแต่แรก ซึ่งเป็นผลให้งานของกรมฯ ต้องประสบอุปสรรคอยู่เสมอๆ

สำหรับทางก่อสร้างในท้องที่เคยระบุว่าเป็นเขตแทรกซึมของคอมมิวนิสต์ ทั้ง 15 สาย ในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ที่ผู้เขียนได้ทำการวิจัย) นับตั้งแต่เริ่มดำเนินการมาจนถึงปัจจุบัน ในบางเวลา ผกค. ได้โจมตีขัดขวางการสร้างทางอย่างรุนแรง เป็นเหตุให้กรมฯ ต้องระงับการสร้างทางบางสายไว้ก่อน จนกว่าการคุกคามของ ผกค. ลดน้อยลงจึงจะดำเนินการต่อ ทายสายต่างๆ ของกรมฯ ได้รับการขัดขวางจาก ผกค. มากหรือน้อย ตามสถานการณ์การดำเนินงานของ ผกค. ที่มุ่งกระทำในจังหวัดหรือภาคนั้นๆ เป็นสำคัญ ถ้าคอมมิวนิสต์มุ่งขยายการปฏิบัติการในเขตจังหวัดหรือภาคใดมาก เส้นทางที่อยู่ในแนวการดำเนินงานของคอมมิวนิสต์ก็จะถูกขัดขวางโจมตีอย่างหนักด้วยวิธีการต่างๆ จากสถิติการขัดขวางการก่อสร้างทางของกรมฯ จาก ผกค. ในระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ.2512 -14 สิงหาคม 2521 มีดังนี้





1.ทางสายจุน-ปง-เชียงม่วน-น่าน อยู่ในเขตจังหวัดพะเยาและจังหวัดน่าน ทางสายนี้ถูกช้มโจมตี 9 คร้ง ถูกกั้ระเบต 5 คร้ง เจ้าหน้าทีกรมทงทลวงบาดเจบ 7 นาย และเครื่งจักรเสี่ยหาย 1 คัน นอกจากนี้เครื่งจักรของผู้รับเหมาเสี่ยหาย 16 คัน

2.ทางสายบ้านลุง-บ้านปางหัด-บ้านผาแล-บ้านปางค่า-บ้านป่าปง อยู่ในเขตจังหวัดเชียงราย ทางสายนี้ถูกช้มโจมตี 29 คร้ง ถูกกั้ระเบต 12 คร้ง เจ้าหน้าทีกรมทงทลวงบาดเจบ 1 นาย ส่วนเจ้าหน้าทีผู้รับเหมาเสี่ยชีวิต 9 นาย บาดเจบ 27 นาย รวมท้งเครื่งจักรเสี่ยหาย 36 คัน

3.ทางสายแคมป์สน-ทุ่งสมอ-เขาค้อ-สะเดาะพง อยู่ในเขตจังหวัดเพชรบูรณ์ ทางสายนี้ถูกช้มโจมตี 50 คร้ง ถูกกั้ระเบต 34 คร้ง เจ้าหน้าทีกรมทงทลวงเสี่ยชีวิต 4 นาย บาดเจบ 10นาย รวมท้งเครื่งจักรเสี่ยหาย 8 คัน ส่วนความสูญเสี่ยของผู้รับเหมา ปรากฏว่ามีเจ้าหน้าทีเสี่ยชีวิต 8 นาย บาดเจบ 35 นาย และเครื่งจักรเสี่ยหาย 2 คัน

4.ทางสายน่าน-บ้านแคว้ง-อำเภอแม่จริม อยู่ในเขตจังหวัดน่าน ทางสายนี้ถูกช้มโจมตี 5 คร้ง และเครื่งจักรของกรมทงทลวงเสี่ยหาย 2 คัน

5.ทางสายบ้านแยง-นครไทย-ด่านซ้าย-โคกงาม อยู่ในเขตจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดเลย ทางสายนี้ถูกช้มโจมตี 20 คร้ง ถูกกั้ระเบต 7 คร้ง ถูกจดหมายช้ 5 คร้ง เครื่งจักรของกรมทงทลวงเสี่ยหาย 1 คัน นอกนั้ปรากฏว่ามีเจ้าหน้าทีผู้รับเหมาเสี่ยชีวิต 3 นาย บาดเจบ 1 นาย และเครื่งจักรเสี่ยหาย 12 คัน

6.ทางสายนครไทย-อำเภอชาติตระการ อยู่ในเขตจังหวัดพิษณุโลก ทางสายนี้ไม่ได้รับการช้ดขวางจาก ผกค. แต่อย่างใด

7.ทางสายด่านซ้าย-เหมืองแพร่ อยู่ในเขตจังหวัดเลย ทางสายนี้ถูกช้มโจมตี 9 คร้ง ถูกกั้ระเบต 1 คร้ง ถูกจดหมายช้ 3 คร้ง นอกนั้ปรากฏว่ามีเจ้าหน้าทีกรมทงทลวงเสี่ยชีวิต 1 นาย บาดเจบ 1 นาย และเครื่งจักรเสี่ยหาย 1 คัน

8.ทางสายห้วยมุ่น-ป่าแดง-เหมืองแพร่ อยู่ในเขตจังหวัดอุดรดิตถ์ ทางสายนี้ถูกช้มโจมตี 19 คร้ง ถูกกั้ระเบต 17 คร้ง ถูกเผาที่พัก 1 คร้ง เจ้าหน้าทีกรมทงทลวงเสี่ยชีวิต 5 นาย บาดเจบ 33 นาย และเครื่งจักรเสี่ยหาย 13 คัน

9.ทางสายเชียงคาน-ปากชม-สังคม-ศรีเชียงใหม่ อยู่ในเขตจังหวัดหนองคาย ทางสายนี้ถูกช้มโจมตี 2 คร้ง นอกนั้ไม่ปรากฏความสูญเสี่ยอย่างอื่น

10.ทางสายวาริชภูมิ-กุดบาก-คำเพิ่ม อยู่ในเขตจังหวัดสกลนคร ทางสายนี้ไม่ได้รับการช้ดขวางจาก ผกค.

11.ทางสายอรัญประเทศ-ตาพระยา-ละหานทราย อยู่ในเขตจังหวัดปราจีนบุรี และจังหวัดบุรีรัมย์ ทางสายนี้ถูกช้มโจมตี 24 คร้ง ถูกกั้ระเบต 35 คร้ง ถูกจดหมายช้ 2 คร้ง เจ้าหน้าทีผู้รับเหมาเสี่ยชีวิต 1 นาย บาดเจบ 5 นาย และเครื่งจักรเสี่ยหาย 11 คัน

12.ทางสายอำเภอแม่จริม-บ้านนาเขีย-บ้านน้ำลาน-บ้านน้ำปูน อยู่ในเขตจังหวัดน่าน ทางสายนี้ไม่ได้รับการช้ดขวางจาก ผกค.

13.ทางสายดอนตาล-บ้านบาก อยู่ในเขตจังหวัดยโสธรและนครพนม ทางสายนี้ถูกช้มโจมตี 2 คร้ง ถูกกั้ระเบต 1 คร้ง ถูกจดหมายช้ 5 คร้ง ถูกเผาที่พัก 1 คร้ง และเครื่งจักรกลของผู้รับเหมาเสี่ยหาย 1 คัน

14.ทางสายบ้านดงเหลียง-บ้านก้านเหลียงแดง-บ้านหนองแคน อยู่ในเขตจังหวัดนครพนม ทางสายนี้ถูกช้มโจมตี 4 คร้ง ถูกกั้ระเบต 5 คร้ง ถูกจดหมายช้ 2 คร้ง เจ้าหน้าทีผู้รับเหมาเสี่ยชีวิต 1 นาย บาดเจบ 8 นาย และเครื่งจักรเสี่ยหาย 8 คัน

15.ทางสายบ้านหนองแคน-บ้านกกตุม-บ้านกกอก-บ้านโพธิ์สัย อยู่ในเขตจังหวัดนครพนม ทางสายนี้ไม่ได้รับการช้ดขวางจาก ผกค.



ปรากฏว่าในระยะเวลาเพียงปีเดียว (ระหว่าง 1 มกราคม พ.ศ.2521-31 ธันวาคม 2521) ผกค.ได้ทำการคุกคามสายทางในภาคเหนืออย่างรุนแรง กล่าวคือ ถูกข่มโจมตี 96 ครั้ง ถูกกับระเบิด 38 ครั้ง ถูกจตหมายขู่ 9 ครั้ง ถูกเผาที่ปัก 2 ครั้ง เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงบาดเจ็บ 1 นาย ส่วนความสูญเสียของผู้รับเหมาปรากฏว่ามีเจ้าหน้าที่เสียชีวิต 38 นาย บาดเจ็บ 118 นาย และเครื่องจักรเสียหาย 48 คัน



44IBID., หน้า 68.

45จำลอง ศาลิคุปต์,ทางหลวงในด้านการพัฒนาประเทศและความมั่นคงของชาติ (เอกสารวิจัยเสนอต่อวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร,2514), หน้า 64.

46 IBID., หน้า 65.

47หน่วยประชาสัมพันธ์, กรมทางหลวง, ที่ระลึกเปิด “อนุสาวรีย์ผู้กล้าหาญกรมทางหลวง ;1 เมษายน 2515”(กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การขายและการซื้อแห่งประเทศไทย, หน้า 7.

48กองก่อสร้างทางหลวงจังหวัด,กรมทางหลวง,สรุปบัญชีสายทางตามแผน กอ.รณน. เมื่อ 17 สิงหาคม 2521 ,(โรเนียว),หน้า 1-6.

49กองก่อสร้างทางหลวงจังหวัด,กรมทางหลวง,สรุปความสูญเสียของกรมทางหลวงและผู้รับเหมาในการสร้างทาง ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2513-ปีงบประมาณ 2522 (โรเนียว),ไม่มีเลขที่หน้า

50กองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายใน,ที่ระลึกงานพระราชทานเพลิงศพผู้เสียชีวิต เนื่องจากปฏิบัติหน้าที่ราชการพิเศษในการรักษาความมั่นคงภายใน 2522(ไม่ปรากฏสถานที่พิมพ์), หน้า 67และ 72.

51ประกาศกระทรวงมหาดไทยที่ 1/2512, “เรื่องกำหนดเขตแทรกซึมของคอมมิวนิสต์” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 86 ตอนที่ 62 (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์สำนักทำเนียบนายกฯ,2512),หน้า 2138-2140

52ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี, “เรื่องขยายระยะเวลาประกาศเขตแทรกซึมของคอมมิวนิสต์ (จากวันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ.2519-31 ธันวาคม พ.ศ.2521) และกำหนดเขตแทรกซึมของคอมมิวนิสต์เพิ่มเติม” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 94 ตอนที่ 136 ฉบับพิเศษ (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์สำนักทำเนียบนายกฯ,2520).หน้า1-2.

53พ.ร.บ.ป้องกันการกระทำอันเป็นคอมมิวนิสต์ (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2522,ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 96 ตอนที่ 28 ฉบับพิเศษ (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์สำนักทำเนียบนายกฯ,2522), หน้า 27-28.

54กองก่อสร้างทางหลวงจังหวัด,กรมทางหลวง,สรุปความสูญเสียของกรมทางหลวงและผู้รับเหมาในการสร้างทาง ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2513-ปีงบประมาณ 2522,LOC.CIT.

55กองก่อสร้างทางหลวงจังหวัด ,กรมทางหลวง,ความสูญเสียของกรมทางหลวงและผู้รับเหมาในการสร้างทางที่อยู่ในพื้นที่ที่มีผู้ก่อการร้ายแทรกซึม ตั้งแต่ 1 มกราคม พ.ศ.2521-31 ธันวาคม พ.ศ.2521 (เอกสารโรเนียว),ไม่มีเลขที่หน้า.

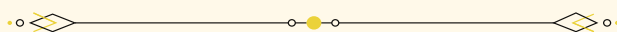


การก่อสร้างทางผ่านเขตที่มี ผกค. และการสร้างทางไปยังหมู่บ้านตามชายแดนเป็นสิ่งจำเป็นต้องมี เพราะรัฐบาล ถือว่าการคมนาคมที่สะดวกจะสามารถโน้มน้าวจิตใจราษฎรที่หลงผิดไปฝักใฝ่กับ ผกค. ให้กลับมาเป็นฝ่ายเราได้ เพราะหาก พวกมีความสะดวกสบายพอสมควร ก็จะเป็นว่ารัฐบาลมิได้ทอดทิ้ง การฝักใฝ่กับ ผกค. จะไม่มีหรือมีน้อยลงหรือมีน้อยมาก อิทธิพลของ ผกค. จะลดน้อยลงทุกทีๆ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช เคยมีพระกระแสรับสั่งกับ **นายเฉลียว วัชรพุก** อธิบดีกรมทางหลวงคนในขณะนั้นว่า **\*ดินแดนของไทยเราได้เสียมามากแล้ว ต่อไปนี้ไม่อยากให้ สูญเสียต่อไปอีกแม้แต่ตารางนิ้ว หากเรานิ่งเฉยเราอาจต้องเสียดินแดนให้แก่ฝ่ายตรงข้ามเรื่อย ๆ ไป เพราะฉะนั้นการ สร้างทางตามชายแดนในเขต ผกค. จึงจำเป็นและฉันคิดว่ากรมทางหลวงคงทำได้\***<sup>56</sup>

จะเห็นได้ว่า นอกจากรัฐบาลจะเล็งเห็นถึงความสำคัญ และให้ความสนับสนุนในการสร้างทางในแดน ผกค. ของ กรมทางหลวงแล้ว พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวก็ทรงมีความสนพระทัยเป็นอย่างยิ่ง พระองค์ทรงริเริ่มที่จะให้กรม ทางหลวงมีหน้าที่ช่วยก่อสร้างทางไปสู่หมู่บ้านที่อยู่ห่างไกลตามชายแดน และเพื่อให้หน่วยทหาร ตำรวจ ที่มีฐานปฏิบัติการ สามารถติดต่อกันได้โดยสะดวกนั่นเอง พระองค์ทรงมีความห่วงใยในการปฏิบัติงานของกรมทางหลวง จนถึงกับได้เคย เสด็จเยี่ยมฐานปฏิบัติการของกรมทางหลวงอยู่เนืองๆ และในการเสด็จเยี่ยม พระองค์ท่านได้มีพระราชดำรัสไต่ถามความ ทุกข์สุขของผู้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสนพระทัยเป็นอย่างยิ่ง



ปัจจุบันกรมทางหลวงมีหน้าที่รับผิดชอบตามที่รัฐบาลได้มอบหมายให้ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงเพื่อ ประโยชน์ในทางยุทธศาสตร์ในแดน ผกค. ตลอดจนถึงถิ่นห่างไกลและทุรกันดาร ซึ่งเป็นเส้นทางตามแผนของ กอ.รมน. 55 สายทาง ระยะทาง 3,053.95 ก.ม. เป็นโครงการจ้างเหมา 19 สายทาง โครงการดำเนินการเอง 19 สายทาง และโครงการบำรุงรักษาสภาพทาง 18 สายทาง 57 ซึ่งกรมฯ ได้ดำเนินการมาตั้งแต่ พ.ศ. 2512 จนถึงปัจจุบัน และในต้นปีงบประมาณ 2521 นี้ กรมฯ ยังได้รับมอบหมายให้ก่อสร้างทางเพื่อความมั่นคงในชนบท เป็นจำนวนถึง 44 สายทาง เป็นระยะทาง 851.90 ก.ม. เป็นโครงการจ้างเหมา 20 สายทาง และโครงการดำเนินการเอง 24 สาย ทาง





ในการดำเนินการก่อสร้างทางทั้งหมดนี้ กรมทางหลวงแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 อย่าง คือ

### 1. การดำเนินการเอง

### 2. ดำเนินการโดยจ้างเหมาให้บริษัทเอกชนทำ

เดิมทีนั้น กรมทางหลวงวางแผนดำเนินการเองทั้งหมด แต่เมื่อดำเนินการสร้างทางไปแล้ว ปรากฏว่า ทางบางสายสำเร็จ ทางบางสายไม่สำเร็จ ที่ไม่สำเร็จเนื่องจากการขาดขวางจาก ผกค. จึงทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงานก่อสร้าง และยังมีความเสียหายต่อทรัพย์สินและเจ้าหน้าที่เป็นอันมาก ประกอบกับที่สายทางเหล่านั้นเป็นโครงการเร่งด่วนตามนโยบายของรัฐบาล เพราะมีความสำคัญต่อความมั่นคงของชาติ กรมทางหลวง โดยความเห็นชอบของรัฐบาล จึงเปลี่ยนนโยบายใหม่ในการดำเนินงาน คือ ใช้วิธีประมูลให้บริษัทเอกชนเป็นผู้รับเหมาก่อสร้าง ด้วยความหวังว่า ถนนอาจจะสำเร็จตามเป้าหมาย ฝ่ายตรงข้ามอาจจะลดการขัดขวางลงหรือไม่ขัดขวางเลย เพราะคิดว่าเป็นประชาชนธรรมดาด้วยกัน อีกทั้งการที่บริษัทช่วยเหลือให้ประชาชนมีงานทำในระหว่างงานก่อสร้าง ประชาชนจะเข้าใจว่าทุกคน เป็นกำลังสำคัญส่วนหนึ่งในการที่ก่อสร้างทางให้สำเร็จ บริษัทจะช่วยเหลือในด้านสวัสดิการต่างๆ ให้ดีขึ้น เช่น มีโรงเรียนสอนเด็ก ให้ความสะดวกสบาย มีการดูแลรักษาพยาบาลเมื่อเจ็บไข้ เป็นต้น สิ่งเหล่านี้อาจช่วยให้การก่อสร้างทางได้รับความสำเร็จ จึงได้มีการประมูลให้บริษัทเอกชนดำเนินการสร้างทางบ้างเป็นบางสาย ดังนั้นกรมทางหลวงโดยได้รับความเห็นชอบจาก กอ.รมน. จึงได้ทำสัญญาจ้างเหมาเป็นเงื่อนไขพิเศษกับบริษัทผู้รับเหมาในหลักการที่ว่าผู้ว่าจ้าง (กรมทางหลวง) ไม่รับผิดชอบการเสียหายอันเกิดแก่เครื่องจักรยานพาหนะหรือเจ้าหน้าที่ผู้ว่าจ้าง (กรมทางหลวง) ไม่รับผิดชอบการเสียหายอันเกิดแก่เครื่องจักรยานพาหนะหรือเจ้าหน้าที่ผู้รับจ้าง (บริษัทผู้รับเหมา) โดยผู้รับจ้างมีหน้าที่ต้องจัดกำลังคุ้มครองตนเอง และกองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายใน (กอ.รมน.) จะจัดกำลังตามความจำเป็น ซึ่งจะได้ประสานงานร่วมกันระหว่างกองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายใน ผู้ว่าจ้าง และผู้รับจ้างเพื่อให้ความคุ้มครองการดำเนินการที่หน้างาน<sup>59</sup>

ทั้งนี้เพื่อให้บริษัทผู้รับเหมารับผิดชอบต่องานก่อสร้างทางตั้งแต่แรกจนแล้วเสร็จโดยกรมทางหลวงเป็นผู้ประสานงานระหว่างกองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายในให้จัดกำลังคุ้มครองให้กับบริษัทผู้รับเหมาตามที่เห็นสมควร แต่ทั้งนี้บริษัทจะต้องรักษาความปลอดภัยแก่เจ้าหน้าที่ทั้งหมดในชั้นแรกเสียก่อน

เดิมทีนั้น กรมทางหลวงได้วางแผนให้ดำเนินการสร้างทางในแดน ผกค. ทั้งในงานโครงการจ้างเหมาและโครงการที่กรมฯ ดำเนินการเองโดยกำหนดให้ก่อสร้างทางตลอดทั้งสาย แต่ภายหลังเมื่อได้รับการขัดขวางการสร้างทางจาก ผกค. อยู่เสมอมา กรมฯ จึงได้เปลี่ยนแผนวิธีดำเนินการใหม่ โดยทำการก่อสร้างหรือบูรณะลาดยางเป็นระยะทางช่วงสั้นๆ ประมาณ 15 ก.ม. ใช้เวลาในการก่อสร้างอย่างจำกัดประมาณ 300 วันไม่เกิน 400 วัน<sup>60</sup> เพราะการก่อสร้างทางตลอดทั้งสายย่อมมีปัญหาในด้านการจัดกำลังคุ้มครอง นอกจากนี้การก่อสร้างทางสายสั้นๆ ยังทำให้เจ้าหน้าที่ทุกฝ่ายสามารถรวมกันเป็นกลุ่มก้อน และจะสะดวกปลอดภัยในการจัดกำลังคุ้มครองให้มากกว่าการแยกกันอยู่





นอกจากนี้ กรมทางหลวงได้มีนโยบายฝึกอบรมให้แก่นายหน้าของกรมฯ ได้มีความรู้ในการรบบแบบ กองโจร เมื่อถูกส่งตัวไปปฏิบัติงานก่อสร้างในเขต ผกค. จะต้องมีขวัญกำลังใจ รู้จักการใช้อาวุธในการป้องกันตนเอง รู้จักการหลบหนีตามยุทธวิธี รู้จักวิธีการป้องกันทั้งชีวิตตนเองและทรัพย์สินของรัฐบาล พุดง่าย ๆ การฝึกนี้เป็นการฝึกเพื่อให้เจ้าหน้าที่รู้จักหนีและป้องกันตนเอง การฝึกนี้มีหลักสูตรชื่อว่า “หลักสูตรการฝึกเจ้าหน้าที่พลเรือนปฏิบัติงานเฉพาะกิจ” กระทำการฝึก ณ ค่ายฝึกป้องกันและปราบปรามผู้กระทำการไม่สงบที่ศูนย์สงครามพิเศษ อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา โดย กอ.รมน. ได้จัดให้ทหารผู้มีความรู้เป็นพิเศษในด้านนี้โดยเฉพาะเป็นผู้ฝึกให้ หลักสูตรนี้มีชื่อย่อว่า “ป.ป.ส.” ใช้เวลาในการฝึกตอนปลายเดือน ตุลาคม หรือต้นเดือนพฤศจิกายน ของทุกปี ประมาณ 5 สัปดาห์ต่อ 1 รุ่น มีผู้เข้ารับการฝึกรุ่นละ 200 คน เริ่มมาตั้งแต่ พ.ศ. 2513 และรุ่นที่ 9 ซึ่งเป็นรุ่นหลังสุดนี้อบรมเสร็จเมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ.2521 มีผู้สำเร็จการฝึกรวมแล้วประมาณ 1,800 คน ขณะนี้กรมทางหลวงได้ส่งตัวผู้ผ่านการฝึกไปปฏิบัติงานก่อสร้างในทางสายต่างๆที่อยู่ในเขต ผกค.แล้ว และกรมฯได้จัดอาวุธปืนที่มีประสิทธิภาพจ่ายให้ประจำกายแก่เจ้าหน้าที่กรมฯ ที่ปฏิบัติหน้าที่ก่อสร้างในเส้นทางต่างๆเหล่านี้ รวมทั้งของใช้ที่จำเป็น เช่น เครื่องแต่งกาย และของใช้ในการเดินป่า เป็นต้น



ในการก่อสร้างทางในเขต ผกค.ของกรมทางหลวง ยังได้รับความร่วมมือจากหน่วยราชการต่างๆ ตามหลักการใช้วิธีร่วมกันของ “พ.ต.ท.” ตัว พ.คือข้าราชการพลเรือน ซึ่งจะต้องทำการพัฒนาบ้านเมืองไปสู่ความเจริญโดยเร็วที่สุด ต้องพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมให้ดีขึ้น ดิจนพ้นจากการเป็นเหยื่อของคอมมิวนิสต์ ตัว ต.คือตำรวจ ซึ่งมีหน้าที่แยกเอา ผกค.ออกมาจากประชาชน ชัดขวางมิให้หาพวกตั้งหน่วยได้สำเร็จ ตัว ท.คือ ทหาร เป็นขั้นสุดท้าย ถ้าคอมมิวนิสต์สามารถจัดหน่วยได้สำเร็จ ทำการรุกรอนบ่อนทำลายโดยการรบบแบบกองโจร ก็เป็นหน้าที่ของทหารที่จะเข้าดำเนินการทำลายล้างหรือบังคับให้เข้าศึกษายอมจำนนด้วยการใช้กำลังรบ62 ฉะนั้น ไม่ว่าจะพลเรือน ตำรวจ หรือทหาร ต้องร่วมมือกันต่อต้านการดำเนินงานของ ผกค. เพื่อความมั่นคงของประเทศ ดังนั้นในการปฏิบัติงานของกรมทางหลวง จึงได้ประสานความร่วมมือกับ กอ.รมน. ตำรวจ กองทัพภาคต่างๆและจังหวัดในพื้นที่ที่รับผิดชอบ จัดกำลังคุ้มครองการก่อสร้างทางให้



เนื่องจากเจ้าหน้าที่ต้องปฏิบัติงานอยู่ในสภาพเสี่ยงอันตรายตลอดเวลา กรมทางหลวงจึงได้ขออนุมัติสภาบริหารคณะปฏิวัติในขณะนั้น อนุมัติให้เจ้าหน้าที่เหล่านั้น ซึ่งอยู่ในเขตปฏิบัติการของ ผกค.และกองอำนาจการป้องกันและปราบปรามคอมมิวนิสต์ (กอ.ปค. ปัจจุบันเปลี่ยนมาเป็น กองอำนาจการรักษาความมั่นคงภายใน หรือ กอ.รมน.) เห็นว่าจำเป็นต่อการปราบปราม ผกค. เป็นกำลังพล เพื่อเป็นการบำรุงขวัญ และส่งเสริมให้มีกำลังใจในการปฏิบัติงานยิ่งขึ้น ข้าราชการ ลูกจ้างประจำ และลูกจ้างชั่วคราวของกรมฯ ที่ออกไปปฏิบัติงานในเขต ผกค. จะได้รับการแต่งตั้งเป็นกำลังพลประเภท 2 ของ กอ.รมน.ซึ่งนอกจากจะมีสิทธิได้รับเงินเบี้ยเลี้ยง ค่าที่พัก ค่ารักษาพยาบาล บำเหน็จบำนาญพิเศษ และค่าทำศพตามระเบียบของทางราชการแล้ว จะได้รับสิทธิอื่นๆ อีก ในกรณีที่ได้ปฏิบัติงานตามคำสั่งของ กอ.รมน. และอยู่ในระหว่างการปฏิบัติงานตามคำสั่งนั้นๆ หรือได้รับบาดเจ็บหรืออันตรายถึงแก่ชีวิตโดยการกระทำของ ผกค. ซึ่งทั้งนี้ได้เลื่อนขึ้นเป็นกำลังพลประเภท 1 ของ กอ.รมน. มีสิทธิต่าง ๆ เช่นเดียวกับทหาร ตำรวจ

ฉะนั้น จะเห็นว่ากำลังพลตามที่กล่าวมานี้มี 2 ประเภท คือ

(ก) กำลังพลประเภทที่ 1 คือ กำลังที่ กอ.รมน.บรรจุเข้าดำรงตำแหน่งตามอัตราที่กำหนดไว้ และจะได้รับสิทธิตามที่ กอ.รมน.และทางราชการกำหนดไว้

(ข) กำลังพลประเภทที่ 2 คือ กำลังพลที่ไม่ได้บรรจุในอัตราที่กำหนด แต่มาปฏิบัติงานปราบปราม ผกค.หรือสนับสนุนการปราบปราม ผกค. ตามที่ร้องขอหรือปฏิบัติงานตามปกติ แต่มีส่วนสนับสนุนการดำเนินงานของ กอ.รมน.ซึ่งจะได้รับสิทธิต่อเมื่อได้ปะทะกับ ผกค. หรือประสบอุบัติเหตุในขณะที่ปฏิบัติงานตามคำสั่งหรือแผนงานของ กอ.รมน. หรือของหน่วยงานของ กอ.รมน. จนบาดเจ็บหรือเสียชีวิต

หลักเกณฑ์ที่ กอ.รมน. จะกำหนดว่าเส้นทางใดจะให้ผู้ก่อสร้างเป็นกำลังพลประเภทที่ 1 คือ

1. การปฏิบัติของ ผกค. ต่อการสร้างทางขั้นรุนแรง โดยมีการขัดขวางการสร้างทางนั้นด้วยการใช้อาวุธ
2. โครงการสร้างทางนั้นต้องเป็นโครงการที่ กอ.รมน. ได้พิจารณาเห็นว่าจำเป็นต่อการปราบปราม ผกค.<sup>63</sup>

จะเห็นว่าการปฏิบัติหน้าที่ในการก่อสร้างทางของเจ้าหน้าที่กรมทางหลวง เข้าข่ายเป็นกำลังพลในความหมายเหล่านี้ ซึ่งจากการที่เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงได้ทำการก่อสร้างทางและประสานงานกับ กอ.รมน. โดยที่ได้รับคำสั่งให้ปฏิบัติงานในหน่วยของ กอ.รมน. หรือได้รับคำสั่งให้ปฏิบัติงานตามแผนโครงการ หรือแนวความคิดที่ กอ.รมน. ได้อนุมัติแล้ว จะได้รับสิทธิเป็นกำลังพลของ กอ.รมน. ซึ่งขณะนี้เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงมีสิทธิเป็นกำลังพลประเภทที่ 1 จำนวน 2,125 คน เป็นข้าราชการ 553 คน ลูกจ้างประจำ 734 คนและลูกจ้างชั่วคราว 838 คน<sup>64</sup>

อุปสรรคในการก่อสร้างทางในเขตคุกคามของ ผกค.ของกรมทางหลวง

ในการดำเนินการก่อสร้างทางในเขตคุกคามของ ผกค. นั้นกรมทางหลวงต้องประสบปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ดังนี้

1. **อุปสรรคที่สำคัญที่สุดสำหรับการก่อสร้างทางในแดน ผกค. คือ การขัดขวางการทำงานของ** ผกค.ในปี พ.ศ.2514 มักจะขัดขวางการก่อสร้างทางด้วยการดักข่มยิง ขณะที่เจ้าหน้าที่ออกไปสร้างทางหรือยังเข้ามาในฐานปฏิบัติการของเจ้าหน้าที่บ้าง ซึ่งเป็นการยิงรบกวมนไม่ให้งานได้มากกว่าอย่างอื่น ในปี พ.ศ.2515 ขัดขวางทั้งการข่มยิงและวางกับระเบิด พอปี พ.ศ. 2516-2517 ผกค.เริ่มเปลี่ยนยุทธวิธีการขัดขวางจากการข่มยิงมาเป็นวิธีหลัก คือ การวางกับระเบิดเพื่อทำลายเครื่องจักรและทำลายขวัญของเจ้าหน้าที่



ส่วนการช่อมิ่งนั้น ผกค.จะช่อมิ่งในขณะที่ทั้งคนและเครื่องจักรเดินทางออกจากที่พักไปปฏิบัติงาน ผกค.จะเลือกภูมิภาคประเทศที่เราเสียเปรียบ เช่น ที่ที่รถของเราต้องชะลอเครื่องเพื่อเปลี่ยนเกียร์ใหม่ หรือที่ที่มีภูเขาสูงอยู่ 2 ข้างทาง ผกค.จะระดมยิงมาจากทุกทิศทุกทาง การปฏิบัติการของ ผกค.จะทำงานไม่เกิน 20 นาที และชุดละ 7-15 คน เป็นอย่างมาก ในระยะหลังๆนี้ ผกค.จะขัดขวางแบบใหม่คือวางกับดักรถก่อน พอรถเหยียบกับระเบิดก็จะระดมยิงเข้ามาที่รถ ผกค.มักจะไม่ซ้ำแบบกัน ในแต่ละครั้งจะทำการจรรยา คือ โจมตีแบบฉาบฉวยไม่จริงจัง แต่หวังผล 100 % เพราะเป็นการกระทำแบบช่อมิ่งโจมตี ผกค. จึงทำงานไม่แน่นอนและไม่คำนึงถึงสถานะทางอากาศ คือ ทำทุกแห่ง ทุกสภาพอากาศ

อาวุธที่ ผกค.ใช้เท่าที่ทราบมี ปืนคาร์บิน แบบเอ็ม 1 เอ็ม 2 และอาร์ก้า ค.11 จรวด อาร์.พี.จี กับระเบิดทั้งชนิดวางดักบุคคลและดักเครื่องจักร ผกค. จะเลือกวางกับระเบิดแบบเหยียบ จะวางทั้งบนถนน โคนต้นไม้ใหญ่ที่ร่มรื่น และบริเวณแหล่งน้ำที่โล่งซึ่งคาดว่าเป็นทางเดิน ผกค. จะใช้วิธีขัดขวางการสร้างทางหลายวิธีด้วยกัน เช่น

- 1.ออกข่าวลวงว่าจะถูกโจมตี เพื่อให้คนงานและพนักงานหวาดกลัว เป็นการเขย่าขวัญนั่นเอง
- 2.ออกข่าวเรื่องกำลังสมทบเพิ่มเติม จะโจมตีฝ่ายเราวันนี้นั้น ซึ่งเป็นการทำลายขวัญ เช่นกัน
- 3.ดักช่อมิ่งด้วยปืนเร็ว และจรวด อาร์.พี.จี
- 4.วางกับระเบิด
- 5.ทำการเกาะตัวอยู่ในระยะใกล้ฐาน โจมตีประปรายเพื่อรบกวนการทำงานของฝ่ายเรา และทำให้ฝ่ายเราเสียขวัญในการทำงาน
- 6.ขัดขวางการส่งกำลังบำรุงของฝ่ายเราทุกวิถีทางมากที่สุดที่จะทำได้<sup>65</sup>

จะเห็นได้ว่า ในการดำเนินงานก่อสร้างทางในแดน ผกค.ของกรมทางหลวงเป็นไปอย่างไม่ราบรื่น และได้ผลไม่เต็มที่ เนื่องจากถูก ผกค.ขัดขวางอยู่ตลอดเวลา



**2. อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน** ในโครงการจ้างเหมาจำนวนเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงผู้สมัครใจไปหรือที่กรมฯส่งไปควบคุมการปฏิบัติงานของบริษัทผู้รับเหมาที่มีอัตราต่ำ โครงการละประมาณ 7-9 คน<sup>66</sup> นับว่ามีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับงานในความรับผิดชอบอันมีปริมาณมาก ในบางครั้งบริษัทผู้รับเหมาทำงานพร้อมกันหลายแห่งในโครงการเดียว เพื่อให้งานเสร็จเร็วขึ้น จำเป็นต้องแบ่งเจ้าหน้าที่ของกรมฯไปควบคุมตามจุดต่างๆ เช่น คนเดียวอาจไปคุมงาน 2 หรือ 3 แห่ง ทำให้การปฏิบัติงานไม่ค่อยได้ผลเท่าที่ควร ส่วนเจ้าหน้าที่ของบริษัทผู้รับเหมาเองก็มีไม่เพียงพอ เนื่องจากบริษัทต้องการประหยัด จ้างคนน้อยและส่วนใหญ่ไม่ยอมจ้างผู้มีฝีมือเอาไว้หลายๆ เนื่องจากเกรงว่าในช่วงที่มีปริมาณงานน้อยหรือต้องหยุดงานเนื่องจากการคุกคามของ ผกค.เป็นระยะเวลานานๆ จะมีปัญหาในการให้คนออกจากงาน



นอกจากนั้นในโครงการที่กรมทางหลวงทำเอง เจ้าหน้าที่ที่จะเข้าไปปฏิบัติงานส่วนใหญ่แล้ว ไม่กล้าเข้าไปสำรวจและดำเนินการก่อสร้าง เพราะเกรงว่าจะเป็นการเสี่ยงต่อชีวิตและทรัพย์สินของทางราชการ บางครั้งการเข้าไปดำเนินการก็มักไม่สำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ทำให้เจ้าหน้าที่เหล่านั้นขาดกำลังใจ และไม่ประสงค์ที่จะไปปฏิบัติงานในเส้นทางดังกล่าว

**3.งบประมาณ ตามแผนหลักโครงการ 5 ปี (ระหว่างปี 2520-2524)** กรมทางหลวงได้ตั้งเป้าหมายที่จะก่อสร้างทางเพื่อสนองความต้องการทางยุทธศาสตร์และการปกครองประเทศทั่วทุกภาค ประมาณ 46 สายทาง โดยกำหนดให้ภาคเหนือ 26 สาย ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 9 สาย ภาคกลาง 4 สาย และภาคใต้ 7 สาย ในจำนวนค่าก่อสร้างทั้งหมด 4,044.7 ล้านบาท แบ่งเป็นค่าก่อสร้างแต่ละปีดังนี้ คือ ปี 2520 ใช้งบประมาณก่อสร้าง 132.5 ล้านบาท ปี 2521 ใช้งบประมาณทั้งสิ้น 301.0 ล้านบาท ปี 2522 ใช้งบรวม 569.7 ล้านบาท ปี 2523 เป็นเงิน 815.7 ล้านบาท และในปี 2524 เป็นเงินรวม 857.5 ล้านบาท<sup>67</sup> แต่ปรากฏว่างบประมาณที่กรมฯ ได้รับแต่ละปีน้อยกว่าที่กำหนดไว้เดิม โดยเฉพาะในปี 2522 กรมฯได้รับอนุมัติเงินให้ก่อสร้างทางในโครงการเหล่านี้เพียง 548.5 ล้านบาท<sup>68</sup> ลดลง 21.2 ล้านบาท จึงมีผลกระทบกระเทือนต่องานสร้างทางหลวง เพื่อความมั่นคงของชาติให้ต่ำกว่าเป้าหมายที่วางไว้แต่แรก และทำให้การดำเนินการก่อสร้างทางหลวงเหล่านี้เป็นไปอย่างล่าช้ากว่าที่กำหนด งบฯก่อสร้างทางหลวงตามที่ได้วางโครงการในแผนหลัก 5 ปี ก็จะถูกตัดและเลื่อนไปผูกพันแผนพัฒนาฯฉบับต่อไปเรื่อย ๆ

ในทางตรงข้าม ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างทางในเขต ผกค. มีราคาสูงมากเพราะเส้นทางเหล่านี้ได้ถูก ผกค.ขัดขวางและทำลายล้างอยู่เสมอมา ต้องสิ้นเปลืองทั้งกำลังคน วัสดุสิ่งของ ตลอดจนเวลาในการก่อสร้าง นอกจากนี้ในโครงการจ้างเหมาในเขต ผกค.เมื่อกรมทางหลวงได้เปิดให้มีการประมูล ส่วนใหญ่แล้วไม่มีบริษัทผู้รับเหมาประมูลก่อสร้าง เพราะเกรงว่าจะได้รับอันตรายและไม่คุ้มค่ากับความเสียหายของเครื่องจักรและยานพาหนะต่าง ๆ หรือหากจะรับก็เรียกร้องในราคาสูงเป็นพิเศษ เพื่อจ้างคนงานและกำลังคุ้มกัน ซึ่งก็เกี่ยวเนื่องกับงบประมาณของกรมฯ ให้ต้องใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้นด้วย

**4.แหล่งวัสดุ 2 ข้างทาง** มีราษฎรไปแย่งจับจองก่อน เมื่อทราบว่าจะมีการสำรวจออกแบบและก่อสร้างทาง นั่นก็คือ ในขณะที่ทำการสำรวจเพื่อก่อสร้าง กรมทางหลวงได้ทำการสำรวจหาแหล่งวัสดุ 2 ข้างทางไปด้วย เพื่อนำมาใช้ในการก่อสร้างทาง จะทำให้ค่าก่อสร้างถูกลงกว่าที่จะต้องไปขนวัสดุจากแหล่งที่ไกลออกไป ดังนั้นกรมทางหลวงจึงขอให้ส่วนราชการอื่นให้ความร่วมมือในการสงวนแหล่งวัสดุ 2 ข้างทาง เพื่อใช้ประโยชน์ในงานทางก่อน สำหรับการสร้างทางในแดน ผกค.มักจะได้รับความร่วมมือ แต่สมควรจะคำนึงไว้ เพราะถ้าปกติการสร้างทางธรรมดานั้น จังหวัดมักจะคำนึงถึงผลประโยชน์ที่จะทำให้ประชาชนในท้องที่ได้รับมากกว่าประโยชน์ของประเทศ จึงมักจะให้ราษฎรในจังหวัดจับจองแหล่งวัสดุไปก่อน ซึ่งทำให้การดำเนินการก่อสร้างมีค่าใช้จ่ายสูงมาก

นอกจากนี้ยังมีอุปสรรคสำหรับเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวง ที่ออกไปเก็บวัสดุในการก่อสร้าง เช่น ดิน หิน ทราย ฯลฯ เพื่อจะนำมาทดลองหาคุณภาพ (TEST) ในงานด้านวิเคราะห์และวิจัย เพื่อนำผลทดลองของวัสดุเหล่านั้นไปใช้ในการก่อสร้าง เจ้าหน้าที่เหล่านั้นมักจะได้รับ การขัดขวางจาก ผกค. อยู่เสมอ เป็นเหตุให้ไม่กล้าออกไปปฏิบัติงาน หรือถ้าจะออกไปก็ต้องไปพร้อมๆ กันหลายคน และมีกำลังคุ้มครองความปลอดภัยให้ จึงเป็นอุปสรรคอย่างหนึ่งของการดำเนินงานก่อสร้างทางในเขต ผกค.ให้ล่าช้าหรือบางครั้งต้องหยุดชะงักลง<sup>69</sup>



**5.การสำรวจออกแบบ** ในการดำเนินการก่อสร้างต้องสำรวจออกแบบและทำการก่อสร้างพร้อมกันไปเลย เนื่องจากไม่ได้สำรวจออกแบบไว้ก่อน เหมือนการก่อสร้างทางตามปกติ ซึ่งทำให้ล่าช้ามาก เพราะไม่มีแนวทางในการก่อสร้างก่อน ซึ่งข้อนี้ถ้าหากจะแก้ไขก็ต้องจัดกำลังคุ้มกันให้ซึ่งเป็นการสิ้นเปลืองกว่า ฉะนั้นถ้าทำการสำรวจออกแบบไปสร้างทางไปค่อนข้างจะประหยัดกว่า เพราะจะได้คุ้มครองไปคราวเดียวกันเลย70

**6.อุปสรรคตามธรรมชาติ** เช่น อุทกภัย เป็นต้น ซึ่งอุปสรรคด้านนี้เป็นเหตุสุดวิสัย ซึ่งทำให้การดำเนินงานต้องหยุดชะงักไปได้ ในกรณีที่เกิดน้ำท่วมเป็นประจำอันเนื่องมาจากคันทางต่ำ ช่องระบายน้ำไม่พอ อย่งใดอย่างหนึ่ง หรือทั้งคันทางต่ำและช่องระบายน้ำไม่พอ ประกอบกัน กรมทางหลวงได้พิจารณาแก้ไขให้ถูกต้องกับสาเหตุแล้ว โดยเฉพาะบริเวณที่เกิดน้ำท่วมบ่อยและเป็นทางสำคัญๆ เช่นนี้ กรมฯ ก็เร่งดำเนินการ ยก ระดับและหรือเปิดช่องทำให้เป็นการถาวร ค่าเสียหายจากการเกิดน้ำท่วมนี้ กรมฯควรจะได้รับงบประมาณเพิ่มขึ้นจากการขอเงินงบประมาณจากงบกลางงบประมาณปีละ 10-15 ล้านบาทขึ้นไปอีก เพื่อจะได้แก้ไขกรณีเกิดน้ำท่วมทางที่ทำให้เป็นอุปสรรคในการก่อสร้างนี้ได้ทันทั่วทั้ง<sup>71</sup>

**7.การขาดแคลนเครื่องจักร เครื่องมือ เครื่องใช้ต่าง ๆ** กรมทางหลวงพยายามของงบประมาณเพิ่มเติมเป็นประจำทุกปี แต่ก็ถูกตัดงบฯไว้อย่างจำกัดเสมอมา ทำให้จำนวนเครื่องจักรที่ได้รับไม่เพียงพอกับปริมาณงาน ส่วนเครื่องจักรที่มีอยู่เดิม (ประมาณร้อยละ 60 มีอายุบริการเกินกำหนด) ก็ได้พยายามปรับปรุงให้ใช้งานได้ตามสภาพ สำหรับงานก่อสร้างโดยวิธีการดำเนินการเอง ในเขตที่มี ผกค. คุกคาม อัตราการสูญเสียเครื่องจักรและยานพาหนะค่อนข้างสูง เนื่องจากถูกข่มขู่โจมตี ถูกกั้ระเบิดและถูกเผาอยู่บ่อยๆ ทำให้เครื่องจักรซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนน้อยเข้าสู่ภาวะขาดแคลน ซึ่งมีผลกระทบกระเทือนต่อเป้าหมายของงานก่อสร้างทาง นับเป็นเหตุที่ทำให้งานล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ตั้งแต่แรก

## สรุป

กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่ใหญ่แห่งหนึ่ง ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานเป็นจำนวนมาก มีภาระรับผิดชอบในการดำเนินงานก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษาทางหลวงประเภทต่างๆ (ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัด และทางหลวงพิเศษ) ทั่วประเทศ ในภาวะการณืปกติ กรมฯ ได้พิจารณาจัดลำดับความสำคัญ ในอันที่จะก่อสร้าง หรือบูรณะทางสายใดก่อนหรือหลัง โดยอาศัยผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจเป็นอันดับแรกและความสำคัญทางด้านยุทธศาสตร์ การเมือง และการปกครองรองลงมา แต่เมื่อสถานการณ์ของบ้านเมืองได้รับภัยจากการแทรกซึมบ่อนทำลายของคอมมิวนิสต์ทั้งภายนอกและภายในประเทศ กรมฯ ย่อมต้องริบเร่งก่อสร้างทางในท้องถิ่น ทุรกันดารและห่างไกลความเจริญในเขตแทรกซึมของ ผกค. เพื่อความมั่นคงของชาติยิ่งขึ้น แต่การดำเนินงานสร้างทางของกรมฯมักประสบปัญหาต่างๆ รวมทั้งอุปสรรคจากการขัดขวางทำลายล้างจาก ผกค.ตลอดมา อุปสรรคต่างๆ เหล่านี้เป็นเหตุให้งานก่อสร้างทางในเขต ผกค. บางครั้งต้องหยุดชะงักหรือล่าช้ากว่าแผนงานเดิม ตลอดจนต้องสูญเสียชีวิตเจ้าหน้าที่ เวลา และวัสดุอุปกรณ์เป็นอันมาก แต่กรมฯ ก็พยายามแก้ไขอุปสรรคเหล่านี้เพื่อให้งานสำเร็จตามเป้าหมายและนโยบายของรัฐบาลอย่างเต็มกำลังความสามารถเป็นสิ่งสำคัญสูงสุด





56หน่วยประชาสัมพันธ์,กรมทางหลวง, “โอวาทของนายเฉลียว วัชรพุกก์ อธิบดีกรมทางหลวงซึ่งกล่าวแก่ผู้เข้ารับการอบรมหลักสูตร การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่พลเรือน ปฏิบัติงานเฉพาะกิจ รุ่นที่ 2” วารสารทางหลวง ปีที่ 8 ฉบับที่ 1 (มกราคม ,2518,หน้า7.

**\*ทางในแผนงานของ กอ.รมน.** หมายถึงทางที่กรมทางหลวงได้พิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นเส้นทางที่อยู่ในเขต ที่มี ผกค.คุกคาม (SENSITIVE AREA) จึงเสนอแผนงานมายัง กอ.รมน. เพื่อให้ กอ.รมน. อนุมัติให้เป็น ทางในแผนงานของ กอ.รมน.และฝ่ายยุทธการ กอ.รมน. จะเสนอแผนนั้นต่อผู้อำนวยการป้องกันและปราบปรามคอมมิวนิสต์ (ผอ.ปค) เพื่อขออนุมัติให้ดำเนินการก่อสร้าง หลังจากที ผอ.ปค.อนุมัติแล้วก็อนุมัติให้เจ้าหน้าที่ที่ทำการก่อสร้างเหล่านั้น เป็นกำลังพลประเภท 1 ของ กอ.รมน. (ดังจะได้อธิบายในตอนหลัง) ทางในแผนงานของ กอ.รมน. ทั้งหมดมี 55 สาย ก่อสร้างเสร็จแล้ว 9 สาย เหลือที่กรมทางหลวงจะดำเนินการก่อสร้างอีก 46 สาย ระยะทางประมาณ 2,489.43 ก.ม. (สถิติถึงสิ้นเดือน พฤศจิกายน 2521).

57กองก่อสร้างทางหลวงจังหวัด ,กรมทางหลวง “สรุปบัญชีสายทางตามแผน กอ.รมน.เมื่อ 17 สิงหาคม 2521,” LOC.CIT.



**\*\*ทางก่อสร้างเพื่อความมั่นคงในชนบท** คือทางที่เจ้าหน้าที่ชั้นผู้ใหญ่ของกองทัพภาคหรือระดับจังหวัด เช่น แม่ทัพภาค ผู้ว่าราชการจังหวัด ฯลฯ ได้พิจารณาร่วมกับเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงแล้วเห็นว่า ทางไปอำเภอ ตำบล หรือชนบทเหล่านั้นมีความสำคัญด้านยุทธศาสตร์และการปกครองประเทศ กรมทางหลวงจึงเสนอแผนงานไปยังสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติและเมื่อคณะรัฐมนตรี โดยการเสนอแนะของสำนักงานสภาความมั่นคงเห็นชอบแล้ว จึงอนุมัติให้กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างทางเหล่านี้ว่าจะรวมเข้าในแผนงานของ กอ.รมน. ถ้า กอ.รมน.เห็นสมควรในภายหลัง

58กองก่อสร้างทางหลวงจังหวัด,กรมทางหลวง,สรุปบัญชี ก.และบัญชี ข. งบประมาณก่อสร้างทางเพื่อความมั่นคงในชนบท ปีงบประมาณ 2521 และปีงบประมาณ 2522(โรเนียว),ไม่มีเลขที่หน้า.

59กรมทางหลวง, “เงื่อนไขพิเศษข้อ 26” สัญญาจ้าง (แบบฟอร์ม) ระหว่างกรมทางหลวง กับบริษัทผู้รับเหมา.(โรเนียว),ไม่มีเลขที่หน้า.

60เฉลียว วัชรพุกก์ , นโยบายของกรมทางหลวง ,บรรยายในการประชุมนายช่างโยธาเขตการทาง ผู้ช่วยนายช่างโยธาเขตการทาง และหัวหน้าศูนย์เครื่องมือกล ณ ห้องสัมมนา กรมทางหลวง,เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2521.

61ข้อมูลได้จากกองก่อสร้างทางหลวงจังหวัด

62อัมพร แสงสว่าง, “การสร้างทางในเขตผู้ก่อการร้าย” วารสารทางหลวง ปีที่ 9 ฉบับที่ 2 (กุมภาพันธ์ 2515),หน้า 15

63พ.อ.บำเพ็ญ บุราคม, “การจัดกำลังพลใน กอ.รมน.” เอกสารประกอบการบรรยายในการอบรมนายช่างและช่างงานสะพาน ณ กรมทางหลวง ,วันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ.2521 (โรเนียว),หน้า1.

64กองก่อสร้างทางหลวงจังหวัด, กรมทางหลวง , สรุปรายงานยอดกำลังพลของกรมทางหลวงถึงเดือนธันวาคม พ.ศ.2521 (โรเนียว) ไม่มีเลขที่ หน้า.

65เสถียรชาติพิงค์, “ผกค. ที่เคยทำกับผม” ที่ระลึกในงานพระราชทานเพลิงศพ นายพิพัฒน์ ไยบัวเทศ เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงที่ถูก ผกค.ซุ่มยิงตาย (กรุงเทพมหานคร :โรงพิมพ์อักษรไทย, 2516), ไม่มีเลขที่หน้า

66จากการสัมภาษณ์ นายจิรวัดน์ รุธิรณก เจ้าหน้าที่กองก่อสร้างทางหลวงจังหวัด ผู้ควบคุมโครงการจ้างเหมาในเขต ผกค. ,วันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2521.

67กองวางแผน,กรมทางหลวง, แผนงานโครงการก่อสร้างเพื่อความมั่นคงโครงการ 5 ปี (ระหว่างปี 2520-2524),(โรเนียว),ไม่มีเลขที่หน้า

68กองก่อสร้างทางหลวงจังหวัด, กรมทางหลวง, งบประมาณรายจ่ายปี 2522 ของกองก่อสร้างทางหลวงจังหวัด (โรเนียว),หน้า 1-54.

69จากการสัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่กองวิเคราะห์และวิจัย ผู้ออกไปปฏิบัติงานในเขต ผกค. 2 ท่าน

70ข้อมูลได้จากแผนงานสำรวจออกแบบของกองสำรวจและออกแบบ, กรมทางหลวง.



---

ภาพลานเฮลิคอปเตอร์  
ในปัจจุบันคือถนนเข้าหมู่บ้านเล่าลือ  
ซึ่งอยู่ติดด้านข้างโรงเรียนเจริญทองนิม  
หรือตรงข้าม อบต.เขาค้อ

### ทางหลวงช่วยสนับสนุนการขึ้นลงของเครื่องบิน

ซึ่งเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงได้จัดทำเครื่องหมายแสดงทางวิ่งของเครื่องบินบนทางหลวงเหล่านี้ไว้แล้ว





ศูนย์สร้างทางหล่มสักได้สร้างทางร่วมกับทหารปี 2521

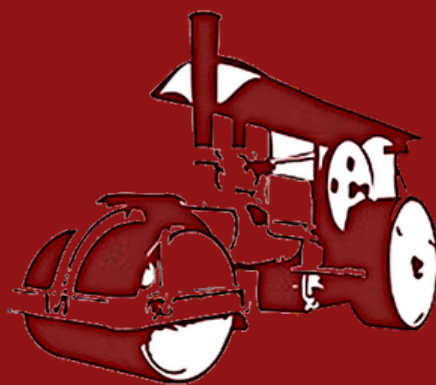


นายช่างในตำนาน “คิดควร จุลบาท” และเจ้าหน้าที่ศูนย์สร้างทางหล่มสัก คุ่มสร้างถนนเข้าสมรภูมิเขาค้อ ถนน คือ อาวุธประเภทหนึ่งเพื่อให้ทหารส่งกำลังเข้าพื้นที่ แต่ “ถนน” ก็ต้องแลกมาด้วย เลือดเนื้อและชีวิต



ทางหลวงช่วยในการป้องกันและปราบปราม ผกค.





พิพิธภัณฑ์  
เพื่อการเรียนรู้ด้านงานทาง