

# มติชน สุดสัปดาห์

Matchon Weekend  
Circulation: 500,000  
Ad Rate: 481

Section: First Section/-

วันที่: ศุกร์ 10 - พุธสัปดาห์ 16 พฤศจิกายน 2566

ปีที่: 44

ฉบับที่: 2256

หน้า: 38(เต็มหน้า)

Col.Inch: 99.62

Ad Value: 47,917.22

PRValue (x3): 143,751.66

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: My Country Thailand: การตัดถนนสมัยคณะราษฎร : อีสรภาพในการเดินทาง และส่งเสริมความ...



My Country Thailand

ณัฐพล ใจจริง

## การตัดถนนสมัยคณะราษฎร

### : อีสรภาพในการเดินทาง

### และส่งเสริมความเจริญให้ท้องถิ่นภายหลังการปฏิวัติ 2475

**ด**้วยการสร้างระบบรถไฟในระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์มุ่งเน้นเอกภาพในการรวมศูนย์อำนาจเป็นสำคัญ แม้จะมีการทำถนนขึ้นบ้างแต่เป็นเพียงเส้นทางรองรับเส้นทางรถไฟส่งผลให้พื้นที่ในท้องถิ่นจำนวนมากปราศจากระบบถนนเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดกับจังหวัด จังหวัดกับอำเภอ อำเภอกับอำเภอ อำเภอกับหมู่บ้าน และการเชื่อมต่อเทศบาลที่ถูกสถาปนาขึ้นใหม่ภายหลังการปฏิวัติ 2475 เข้าหากัน

#### ระบอบใหม่-เครือข่ายคมนาคมใหม่

**ภ**ายหลังการปฏิวัติ 2475 รัฐบาลเปลี่ยนโฉมระบบการคมนาคมอย่างใหม่ให้กับระบอบประชาธิปไตย ด้วยการสร้างโครงข่ายระบบถนนขึ้นแทนระบบรางรถไฟของระบอบเก่าที่ถูกใช้เป็นกาลกิณีในการรวมศูนย์อำนาจ (Centralization) เพื่อควบคุมดินแดนต่างๆ ให้มีเอกภาพเป็นสำคัญ (วิภัต เลิศรัตน์รังษี, 2558)

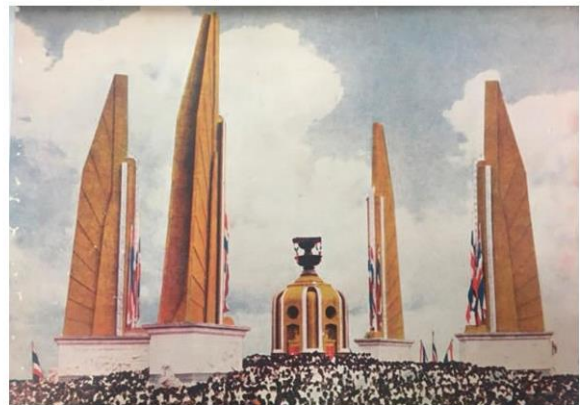
ด้วยเหตุที่คณะราษฎรเผชิญหน้ากับกลุ่มอำนาจเก่า โดยเฉพาะการก่อกบฏบวรเดช (2476) ที่ฝ่ายกบฏยึดกุมระบบรางรถไฟ ด้วยมีข้าราชการในกรมรถไฟที่ภักดีกับระบอบเดิม ทำให้รัฐบาลส่งกำลังพลปราบปรามกบฏด้วยความยากลำบาก

เมื่อเส้นทางรถไฟถูกฝ่ายกบฏใช้ปฏิบัติการทางการเมืองทหาร นั้นหมายความว่าความวุ่นวายระหว่างพระนครกับภูมิภาคถูกตัดขาดอย่างสิ้นเชิง เมื่อเหตุการณ์ปราบกบฏจบลง รัฐบาลตระหนักในข้อจำกัดของระบบเครือข่ายรถไฟอันเป็นเส้นทางคมนาคมหลักเป็นอย่างดี (อิจิโร คาอิซากิ, 2560, 37-38)

**เ**แม้แต่เพียงรัฐบาลตระหนักถึงปัญหาของระบบรางผนวกกับหลัก 6 ประการ อันมี "หลักเศรษฐกิจ" ที่รัฐบาลจะต้องสร้างความสุขสมบูรณ์



ภาพพิธีเปิดถนนสายดงพญาเย็น-นครราชสีมา ในวันที่ 24 มิถุนายน 2485 (ปัจจุบันคือ ถนนสุรนารายณ์) เครดิต : ประวิทย์ สังข์มี



อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย สัญลักษณ์ทางการเมืองและจุดเริ่มต้นการเดินทางด้วยถนนแห่งระบอบใหม่

# มติชน สุดสัปดาห์

Matchon Weekend  
Circulation: 500,000  
Ad Rate: 481

Section: First Section/-

วันที่: ศุกร์ 10 - พุธสัปดาห์ 16 พฤศจิกายน 2566

ปีที่: 44

ฉบับที่: 2256

หน้า: 38(เต็มหน้า)

Col.Inch: 99.62

Ad Value: 47,917.22

PRValue (x3): 143,751.66

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: My Country Thailand: การตัดถนนสมัยคณะราษฎร : อิสรภาพในการเดินทาง และส่งเสริมความ...

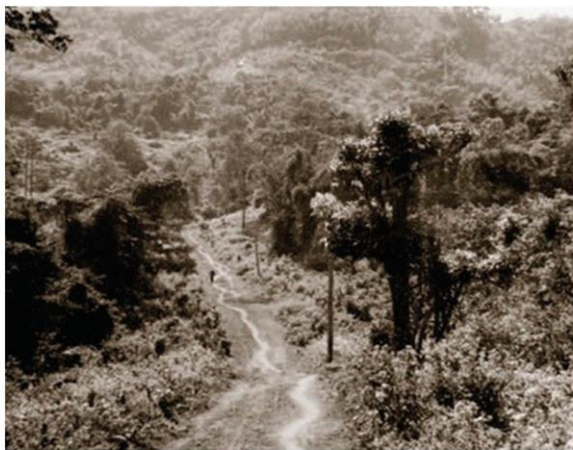
ให้กับราษฎร ดังนั้น การอำนวยความสะดวกคมนาคมให้กับเทศบาลที่ถูกจัดตั้งขึ้นใหม่ (2476) อันกระจายตัวทั่วประเทศตามหลักการกระจายอำนาจ (Decentralization) ต้องเกิดขึ้น แต่เทศบาลจำนวนมากตั้งที่อยู่ห่างเส้นทางรถไฟ

ด้วยเหตุเหล่านั้น รัฐบาลพระยาพหลฯ จึงอนุมัติแผนการก่อสร้างถนนทั่วประเทศ (2479) ขึ้น เพื่อเชื่อมโยงหน่วยการปกครองท้องถิ่นต่างๆ เข้าหากันขึ้นและเพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคม การค้าขาย ดังนั้น แผนสร้างถนนจึงเป็นการปฏิวัติระบบคมนาคมโดยถนนแทนรถไฟหรือทางน้ำ (อัมพิกา สวัสดิ์วงศ์, 2558)

เมื่อครั้งระบอบเก่า หน่วยงานสร้างถนนรวมอยู่ในกรมรถไฟหลวง แต่ภายหลังการปฏิวัติแล้ว รัฐบาลแยกหน่วยงานดังกล่าวออกมาสังกัดกระทรวงมหาดไทยตั้งเป็นกรมโยธาเทศบาล (2477) (สมุดภาพกรมทางหลวง, 2564, 12) ภายหลังการปราบกบฏแล้ว รัฐบาลผลักดันโครงการสร้างทางหลวง 18 ปีขึ้น (2478)

เหตุผลสำคัญที่รัฐบาลเปลี่ยนแปลงนโยบายการขนส่งจากเดิมที่เน้นทางรถไฟมาเป็นเน้นทางหลวง คือ ความบกพร่องของระบบเครือข่ายทางรถไฟจากกบฏบวรเดช (อีจิโร คาอิซากิ, 2560, 36) ต่อมาสมัยรัฐบาลจอมพล ป.มีการพัฒนาระบบทางสาธารณะในชนบททั่วประเทศเป็นยุคแรก

หลักเกณฑ์ในการสร้างถนนสมัยคณะราษฎร คือ สร้างถนนให้กับเมืองที่เป็นศูนย์กลางแต่ละจังหวัดให้ติดต่อกับจังหวัดอื่นๆ ได้ และผ่านท้องที่ที่เปิดกิจการแล้ว ประธานการขนส่งทางรถไฟและทางเรือเข้าหากัน ให้เป็นประโยชน์แก่การปกครอง หลัก



ทางเกวียน ก่อนตัดถนนสายเลย-ด่านซ้าย 2482 ประวิทย์ สังข์ขันธ์

เกณฑ์นี้ทำให้ทุกจังหวัดสามารถติดต่อกันได้ผ่านทางหลวงระหว่างจังหวัด นำไปสู่ระบบเครือข่ายของถนนขึ้นในประเทศ ทำให้ทุกจังหวัดติดต่อกับพระนครโดยถนนได้

นโยบายสร้างถนนของระบอบใหม่นี้จึงแตกต่างจากระบอบเก่าอย่างสิ้นเชิง ที่แต่เดิมถนนเป็นเส้นทางคมนาคมเพื่อป้อนให้ทางรถไฟเท่านั้นทำให้ถนนส่วนใหญ่อยู่ในภูมิภาคที่ไม่เชื่อมต่อกับพระนคร ไม่มีถนนจากพระนครออกไปภูมิภาค ถนนในระบอบเก่าจึงสร้างแบบโดดเดี่ยวมีหน้าที่เพียงเชื่อมต่อเมืองที่ห่างไกลกับรถไฟเท่านั้น แต่เครือข่ายถนนของระบอบใหม่นี้มีเป้าหมายเชื่อมโยงทุกจังหวัดในประเทศ

ด้วยถนนเท่านั้น (อีจิโร คาอิซากิ, 2560, 50-51)

ดังนั้น การตัดถนนในชนบทเป็นการอำนวยความสะดวกไปมาระหว่างหมู่บ้าน อำเภอ และจังหวัดต่างๆ ให้กับราษฎรอย่างไม่เคยมีมาก่อน กล่าวได้ว่าถนน คือ หนทางของอิสรภาพของประชาชนที่เกิดขึ้นใหม่นั้นเอง

รัฐบาลพระยาพหลฯ อนุมัติโครงการสร้างถนนระยะทาง 14,865 กิโลเมตร มูลค่า 3 ล้านบาท โครงการระยะแรก ระยะเวลา 5 ปี ระยะทาง 3,086 กิโลเมตร มูลค่า 30 ล้านบาท ถนนปูด้วยหินหรือลูกรัง ถนนมีหน้ากว้าง 8 เมตร ผิวถนน 5 เมตร (คาอิซากิ, 49)

เมื่อรัฐบาลมีความต้องการบรรลุความสุขสมบูรณ์ด้วยการส่งเสริมอาชีพของราษฎรให้มีความเจริญด้วยถนน ดังนั้น การสร้างโครงข่ายถนนเชื่อมต่อกันจึงมีความสำคัญยิ่ง นอกจากเพื่อให้เกิดความเป็นหน่วยการปกครองเดียวกันแล้ว ยังเป็นการเปิดสร้างเส้นทางคมนาคมใหม่เพื่อขยายตลาดในการซื้อขายสินค้าได้อย่างสะดวกด้วย

ดังนั้น รัฐบาลตระหนักดีว่าพาหนะสำคัญในการขนส่งที่แพร่หลายและมีราคาถูก คือ เกวียน การสร้างถนนเชื่อมต่อกันระหว่างหมู่บ้านจะทำให้ราษฎรสามารถขายได้จากการรับจ้างขนส่งสินค้า วัสดุอุปกรณ์ของพ่อค้า เทศบาล หรือหน่วยราชการได้สะดวกขึ้น (กรมโยธาเทศบาล, 2482, คำนำ)

## โครงการก่อสร้างทางหลวง 18 ปี

ภายหลังกบฏบวรเดชแล้ว รัฐบาลเริ่มมีเสถียรภาพในการผลักดันหลัก 6 ประการ อันประกอบด้วย หลักเอกราช เสมอภาค เสรีภาพ ความปลอดภัย เศรษฐกิจ และการศึกษาได้อย่างเต็มที่ มีการบรรจุนโยบายการพัฒนาถนนเข้าไปในนโยบายรัฐบาล (คาอิซากิ, 39)

ด้วยเหตุที่การขนส่งบนถนนมีความยืดหยุ่นมากกว่าระบบราง ดังนั้น รัฐบาลเห็นว่า "สมัยประเทศต้องการการขนส่งขนาดใหญ่เวลาฉุกเฉิน เกวียนจึงเป็นพาหนะอันสำคัญยิ่งในการขนส่งเสบียงอาหารและวัสดุจำเป็น เมื่อมีทั้งทางหลวงชนบทและเกวียนทั่วราชอาณาจักรแล้วจะยังประโยชน์ให้กับครัวเรือนและท้องถิ่น อันจะเป็นกำลังทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ" (กรมโยธาเทศบาล, คำนำ)

นักศึกษาคั้งนั้นเห็นว่ารัฐบาลให้ความสำคัญกับการสร้างประเทศขึ้นใหม่ผ่านการสร้างถนน เขาเห็นว่าด้วยเวลาไม่กี่ปี นับแต่ 2479 มีถนนที่สร้างเสร็จจำนวนมาก เช่น ถนนสายกรุงเทพฯ-สมุทรปราการ

# มติชน สุดสัปดาห์

Matchon Weekend  
Circulation: 500,000  
Ad Rate: 481

Section: First Section/-

วันที่: ศุกร์ 10 - พุธสัปดาห์ 16 พฤศจิกายน 2566

ปีที่: 44

ฉบับที่: 2256

หน้า: 38(เต็มหน้า)

Col.Inch: 99.62

Ad Value: 47,917.22

PRValue (x3): 143,751.66

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: My Country Thailand: การตัดถนนสมัยคณะราษฎร : อิสรภาพในการเดินทาง และส่งเสริมความ...

สายจะเข็งเทรา-ชลบุรี-ลัดทึบ สายนครปฐม-กาญจนบุรี สาย  
ตะพานหิน-เพชรบูรณ์ สายชนบท-มหาสารคาม สายขอนแก่น-  
อุดรธานี-หนองคาย สายเด่นชัย-แพร่ สายลำปาง-เชียงใหม่-เชียงใหม่  
สายบ้านชะอำ-หัวหิน สายกระบี่-ชุมพร สายตะกั่วป่า-ท่าฉัตรไชย-พังงา  
สายนครศรีธรรมราช-ปากพนัง สายหาดใหญ่-สตูล สายสงขลา-  
สะเดา และสายโคกโพธิ์-ปัตตานี-นราธิวาส

**ส**วณถนนที่กำลังก่อสร้าง เช่น สายกรุงเทพฯ-จะเข็งเทรา สายกรุงเทพฯ-  
ชาลบุรี ผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา สระบุรี ลพบุรี สิงห์บุรี  
ชัยนาท นครสวรรค์ สายบ้านภาชี-อรัญประเทศ นครนายก ปราจีนบุรี  
สายเพชรบูรณ์-หล่มเก่า สายพิษณุโลก-สุโขทัย สายขอนแก่น-เชียงใหม่  
สายเลย-นครพนม ผ่านอุดรธานีและสกลนคร สายอุบล-นครพนม สาย  
อุบล-มหาสารคาม สายพังงา-กระบี่ และสายต้นหมยมัส-เบตง เป็นต้น  
รวมทั้งรัฐบาลได้ขยายและปรับปรุงถนนบางสายในกรุงเทพฯ ให้กว้างขึ้น  
มีการจัดระเบียบจราจรและตั้งตำรวจจราจรขึ้นเพื่อรักษาความปลอดภัย  
บนท้องถนน (วิจิต หอมโกศล, 2482)

ต่อมา รัฐบาลสร้างป้ายกิโลเมตรที่ 0 ที่อนุสาวรีย์ประชาธิปไตยอัน  
เป็นจุดเชื่อมโยงถนนสายประธานสายต่างๆ อันหมายความว่า ครอบคลุม  
ประชาธิปไตยเป็นจุดเริ่มต้นแห่งความเจริญที่แผ่กระจายไปทั่วประเทศ  
นักศึกษาในสมัยนั้นเห็นว่าก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครอง เศรษฐกิจ  
ของประเทศมีแต่ทรกกับทรุด รัฐบาลคณะราษฎรพยายามปรับปรุง  
เศรษฐกิจของชาติได้อยู่ในฐานะอันมั่นคงแล้ว ทั้งยังมีการปรับปรุง  
เส้นทางคมนาคมเพื่อการเดินทางและค้าขายเพื่อสร้างความมั่นคงใน  
เศรษฐกิจของชาติด้วย (วิจิต, 2482)

ดังนั้น เจตจำนงของรัฐบาลคณะราษฎรมุ่งสร้างโครงข่ายถนน  
อันเป็นระบบคมนาคมใหม่ให้กับระบอบประชาธิปไตยเพื่อสร้าง  
ความเจริญและเชื่อมโยงการค้าขายให้กับประชาชนหรือกล่าว  
อีกอย่างคือ “ถนนแห่งความเจริญ” ของชาตินั่นเอง ●