

บทบาทของทางหลวงในด้านการพัฒนาและรักษาความมั่นคงของประเทศ

1. บทบาทของทางหลวงในด้านการพัฒนาประเทศ

ประเทศไทยนั้นจัดได้ว่าเป็นประเทศที่กำลังอยู่ในระหว่างการพัฒนา (Developing Country) ซึ่งจะต้องฝ่าฟันอุปสรรคทั้งหลายไปสู่ความเจริญก้าวหน้า และความมั่งคั่งของประเทศในอนาคต อุปสรรคที่สำคัญที่สุดของการพัฒนาประเทศก็คือ ฐานะทางเศรษฐกิจซึ่งคลอนแคลนและฝืดเคือง รายได้ประชาชาติต่ำ อัตราคนว่างงาน มีมาก และความยากจนที่มีอยู่ทั่วไปโดยเฉพาะในชนบทที่อยู่ห่างไกลในภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ ประชากรซึ่งกระจายอยู่ตามภูมิภาคเหล่านี้ถือว่าเป็นกำลังสำคัญซึ่งจะมีผลต่อฐานะความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้นหากประชาชนที่อยู่ในท้องถิ่นที่ห่างไกลความเจริญไม่สามารถได้รับบริการและความช่วยเหลือต่าง ๆ ที่จำเป็นจากรัฐบาลแล้วก็เป็นที่ยากที่จะพัฒนาประเทศไปสู่ความเจริญได้ เนื่องจากไม่สามารถพัฒนารากฐานความเจริญของประเทศอันได้แก่ประชาชนส่วนใหญ่ได้ ด้วยเหตุนี้การพัฒนาชนบทจึงเป็นพื้นฐานของการพัฒนาเศรษฐกิจ และการพัฒนาเศรษฐกิจก็คือเครื่องมืออันสำคัญยิ่งในการพัฒนาประเทศนั่นเอง

ทางหลวงเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งในการพัฒนาประเทศ เพราะการขนส่งโดยทางหลวงที่ปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และแน่นอน เป็นสิ่งจำเป็นในการสร้างเสริมความเจริญก้าวหน้าให้แก่ท้องถิ่นในชนบทที่ห่างไกล และเป็นการส่งเสริมการเพิ่มผลผลิตในภูมิภาคต่าง ๆ ซึ่งมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ นอกจากนั้นที่ถนนซึ่งมีทางหลวงตัดผ่านจะเกิดคุณค่าได้รับประโยชน์นานาประการ เนื่องจากบริการต่าง ๆ สามารถเข้าไปถึง ดังนั้นทางหลวงจึงมีบทบาทที่สำคัญยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

หากปราศจากระบบทางหลวงที่ดีและเพียงพอ ก็ย่อมจะทำให้เกิดอุปสรรคในการพัฒนาเศรษฐกิจอันมีผลกระทบไปถึงการพัฒนาประเทศไทยโดยตรง

ความสัมพันธ์ระหว่างทางหลวงกับการพัฒนาเศรษฐกิจซึ่งเป็นรากฐานของการพัฒนาประเทศ อาจแยกพิจารณาได้เป็น 4 ด้าน¹ ดังนี้

ก. ทางหลวงกับขนาดของตลาด ระบบการขนส่งนั้น มีความเกี่ยวข้องอย่างมากกับการเพิ่มผลผลิต ไม่ว่าจะเป็นทางด้านการเกษตรกรรมหรืออุตสาหกรรม เนื่องจากอุปสรรคที่สำคัญประการหนึ่งของการพัฒนาเศรษฐกิจก็คือการขาดตลาดและการขยายตลาด หากไม่สามารถหาตลาดเพื่อป้อนผลผลิตส่งให้ไต่หรือตลาดมีขนาดเล็กหรือแคบ ทำให้ความต้องการผลผลิตมีน้อยไม่ชวนให้เกิดการลงทุน ทางหลวงจึงถือได้ว่าเป็นเครื่องมือที่สำคัญอย่างหนึ่งของระบบเศรษฐกิจในการหาตลาดหรือขยายตลาดที่มีอยู่เดิมให้กว้างไกลออกไป โดยการเชื่อมโยงแหล่งผลิตกับแหล่งการค้าให้มีการติดต่อขนส่งถึงกันได้อย่างคล่องตัว สะดวก และรวดเร็ว ทำให้เกิดแรงจูงใจแก่ผู้ผลิตในการเพิ่มพูนผลผลิตหรือสินค้าต่าง ๆ ให้มากขึ้นเพื่อสนองตลาด เมื่อประชากรของประเทศมีแรงกระตุ้นที่จะเร่งทำมาหากินเพื่อเพิ่มพูนรายได้ให้กับตนเองแล้ว ก็จะมีผลทำให้รายได้ประชาชาติสูงขึ้นตามไปด้วย อันจะเป็นการยกระดับฐานะทางเศรษฐกิจของประเทศไทยโดยอัตโนมัติ

ข. ทางหลวงกับการใช้ทรัพยากรของประเทศ ดินอันอุดมสมบูรณ์ด้วยแหล่งทรัพยากรของประเทศไทยนั้น มีอยู่เป็นจำนวนมากที่เคยอยู่ในดินแดนที่ห่างไกลและทุรกันดาร จนไม่สามารถที่จะเข้าไปแสวงหาหรือนำมาใช้ประโยชน์ได้ ทั้งนี้การมีทางหลวงตัดผ่านหรือตัดเข้าไปในบริเวณแหล่งทรัพยากรของประเทศทำให้เกิดความสะดวกในการขนส่ง จึงเป็นการช่วยให้ทรัพยากรเหล่านั้นสามารถนำมาใช้ให้เกิด

¹ กรมทางหลวง, กองฝึกอบรม, กรมทางหลวงกับท่าน (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์อักษรไทย, 2519), หน้า 24.

ประโยชน์ใด หรือที่ดินซึ่งเป็นอสังหาริมทรัพย์ก็มีอยู่เป็นจำนวนมากไม่น้อยที่ถูกทอดทิ้งไว้อย่างน่าเสียดาย เมื่อมีทางหลวงตัดผ่านก็สามารถทำประโยชน์บนที่ดินนั้น ๆ ได้อย่างมาก การนำที่ดินที่เคยมีสภาพเป็นป่าที่มมาประกอบกับแรงงานที่ว่างอยู่ ทำให้เกิดผลผลิตขึ้นได้อย่างน่าพอใจ ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดในเรื่องนี้ได้แก่ การปลูกข้าวโพดบริเวณสองข้างทางหลวงมิตรภาพ สายสระบุรี - นครราชสีมา ซึ่งเป็นผลมาจากการขยายตัวของระบบทางหลวงและการบุกเบิกป่าในบริเวณสองข้างทาง

ค. ทางหลวงกับต้นทุนการผลิตและต้นทุนการค้าเป็นงานต่าง ๆ ระบบทางหลวงที่ดีและเพียงพอจะช่วยลดเวลาการเดินทางให้สั้นเข้า เป็นประโยชน์แก่ผู้ผลิตทำให้หมดความจำเป็นที่จะต้องเก็บสินค้าหรือวัสดุสำรองไว้มาก ๆ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนด้านการผลิตลง โดยเฉพาะในกรณีที่ดอกเบี้ยเงินทุนอยู่ในอัตราสูงซึ่งที่เป็นอยู่ในประเทศไทย และประเทศที่กำลังพัฒนาโดยทั่วไป การลดต้นทุนการผลิตมีความเกี่ยวข้องกับมูลค่าของผลผลิต โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายในการขนส่งซึ่งประหยัดลงเนื่องจากทางหลวงได้รับการปรับปรุงให้มีสภาพดีขึ้น ทำให้สินค้าเสียหายเพียงเล็กน้อยและสามารถขนส่งสินค้าไปสู่ตลาดได้อย่างรวดเร็วและทันเวลา เป็นการทำให้มูลค่าของผลผลิตอยู่ในอัตราที่สมควรแก่การครองชีพ ประชาชนสามารถซื้อเครื่องอุปโภคบริโภคได้ในราคาที่เหมาะสมแก่สภาพและฐานะการเงินของแต่ละคน เป็นการสนองนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมฐานะความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น

สำหรับต้นทุนด้านการค้าเป็นงานต่าง ๆ นั้น ทางหลวงที่ได้มาตรฐานจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งและค่าใช้จ่ายในการซื้อขายยาน เช่น ค่าสีกหรือ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าบำรุงรักษาและซ่อมแซม เป็นต้น ให้ต่ำลง โดยเฉพาะในวงราชการรัฐบาลจะได้รับประโยชน์อย่างมากมาในการที่สามารถประหยัดเงินงบประมาณจากการลดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะของหน่วยราชการต่าง ๆ ทุกกระทรวงทบวงกรม

ง. ทางหลวงกับความเจริญของประชาชนในท้องถิ่นต่าง ๆ ปัญหาอุปสรรคที่สำคัญอย่างหนึ่งของการพัฒนาประเทศ นอกจากจะเกี่ยวข้องกับการตลาดหรือการขยายตลาดตามที่กล่าวมาแล้วนั้น ยังขึ้นอยู่กับสภาพความเป็นอยู่ของประชาชนในท้องถิ่น-

ชนบทที่อยู่ห่างไกลอีกด้วย การที่ประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศขาดการศึกษาหรือได้รับการศึกษาไม่เพียงพอ จะทำให้ประชาชนขาดความรู้ความสามารถที่จะพัฒนาตนเอง ดังนั้นหากประชาชนที่อยู่ในท้องถิ่นต่าง ๆ ได้รับความช่วยเหลือและบริการต่าง ๆ ตลอดจนความช่วยเหลือที่จำเป็นจากรัฐบาลแล้ว ก็จะสามารถช่วยในการพัฒนาตัวบุคคล ทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศเป็นประชากรที่มีประสิทธิภาพของประเทศ เพราะมีโอกาสได้รับความเจริญและความรู้ใหม่ ๆ โดยทางหลวงที่ได้สร้างขึ้นนำมาให้ประชาชนจะสามารถพัฒนาการทำมาหากินของตนเอง ซึ่งจะช่วยให้ผลผลิตเพิ่มพูนมากขึ้น เป็นการยกฐานะทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของแต่ละบุคคล อันเป็นรากฐานที่สำคัญของการพัฒนาประเทศ นอกจากนั้นการสร้างทางหลวงเชื่อมส่วนที่พัฒนาแล้วกับส่วนที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาจะช่วยขยายความเจริญทางเศรษฐกิจไปยังท้องถิ่นชนบท ช่วยขจัดปัญหาความเหลื่อมล้ำค่าสูงทางฐานะความเป็นอยู่ของประชาชนให้ลดน้อยลง การผลิตในท้องถิ่นที่ยังไม่พัฒนาซึ่งเคยจำกัดอยู่แต่เพียงเพื่อบริโภคภายในครอบครัวก็จะเป็นการผลิตเพื่อส่งป้อนตลาด เป็นการขยายการผลิตให้กับท้องถิ่นนั้น ประโยชน์ประการสุดท้ายที่จะได้รับจากการสร้างทางหลวงผ่านท้องถิ่นชนบทที่อยู่ห่างไกลความเจริญก็คือ จะช่วยเปลี่ยนแปลงทัศนคติและขนบธรรมเนียมประเพณีที่ล้าสมัยของประชาชนในท้องถิ่นนั้น ๆ ไปในทิศทางที่จะเป็นการส่งเสริมการพัฒนาประเทศนั่นเอง

จากแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในระยะเวลาที่ผ่านมาแสดงให้เห็นเป็นที่ประจักษ์แล้วว่า ทางหลวงมีบทบาทสำคัญเพียงใดต่อการพัฒนาประเทศ แนวทางในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศตามแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 1 และฉบับที่ 2 ได้เน้นหนักไปในด้านการลงทุนเพื่อบูรณะและเสริมสร้างบริการขั้นพื้นฐานทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะระบบข่ายทางหลวง ถ้าจะพิจารณาจากส่วนแบ่งของรายจ่ายเพื่อการพัฒนาในต่าง ๆ ตามแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2510 - 2514) แล้ว ปรากฏว่า การพัฒนาด้านการคมนาคมและขนส่งมีความสำคัญสูงเป็นพิเศษ โดยรายจ่ายส่วนใหญ่สำหรับด้านการคมนาคมและขนส่งนี้ใช้ไปเพื่อการพัฒนาทางหลวงทั่วประเทศ เพื่อให้มีสายทาง

ที่ทำได้ทุกฤดูกาลเชื่อมโยงกันทั่วทุกจังหวัด และเพื่อเปิดแหล่งทำมาหากินเพิ่มขึ้น การที่รัฐบาลกล้าทุ่มเทเงินงบประมาณส่วนใหญ่ไปในด้านการคมนาคมและขนส่งนั้นก็เพราะได้เล็งเห็นแล้วว่ากิจการดังกล่าวจะสามารถนำความเจริญไปสู่ท้องถิ่นชนบทได้ ทำให้ประชาชนที่อยู่ห่างไกลได้รับบริการและความช่วยเหลือจากรัฐบาลมากขึ้น เป็นผลทำให้เกิดแรงจูงใจในการปรับปรุงและพัฒนาตนเอง และเพิ่มพูนรายได้ให้มากกว่าเดิมซึ่งจะทำให้รายได้ประชาชาติสูงขึ้น อันเป็นผลดีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นอย่างยิ่ง สำหรับการพัฒนาด้านการวางแผนพัฒนา ฉบับที่ 2 นั้น "ปรากฏว่าได้ผลเกือบสมบูรณ์ตามเป้าหมายที่วางไว้มีบางโครงการที่ไม่ได้ดำเนินการหรือดำเนินการไม่แล้วเสร็จ ทั้งนี้เนื่องจากต้องประสบกับปัญหาบางประการ"¹ ทางด้านการดำเนินงานเช่น การเวนคืนที่ดินล่าช้า การขาดแคลนผู้รับเหมาที่มีความชำนาญ และความรับผิดชอบเพียงพอต่องานเป็นต้น และปัญหาทางด้านการบริหาร เช่น การวางแผนเพื่อการดำเนินงานยังไม่เป็นระบบที่ดีพอควร การประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ มีข้อบกพร่อง การจัดสรรงบประมาณเพื่อการบำรุงรักษาทางไม่สอดคล้องกับการก่อสร้างทาง ตลอดจนการควบคุมการใช้ทางหลวงยังไม่รัดกุมพอทำให้มีรถบรรทุกน้ำหนักเกินวิ่งบนทางหลวงเป็นจำนวนมาก ซึ่งทำให้ทางเสียหายเร็วกว่าที่ควรอีกด้วย ปัญหาดังกล่าวข้างต้นกรมทางหลวงได้นำไปใช้พิจารณาในการแก้ไขปรับปรุงการปฏิบัติงานเพื่อให้ปัญหาเหล่านี้เกิดขึ้นน้อยที่สุดสำหรับการดำเนินงานตามแผนพัฒนา ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515 - 2519)

ส่วน "แนวทางในการพัฒนาการขนส่งทางบกตามแผนพัฒนา ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515 - 2519) นั้น ได้เน้นหนักไปในด้านการก่อสร้างระบบถนนจากไร่นาไปสู่ตลาด

¹ สำนักนายกรัฐมนตรี, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ประเมินผลการพัฒนาตามแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (2510 - 2514) (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์สำนักทำเนียบนายกรัฐมนตรี, 2516), หน้า 68.

ในรูปของทางหลวงจังหวัด และทางหลวงชนบทมากยิ่งขึ้น โดยเหตุที่การก่อสร้างทางหลวงสายประธานที่สำคัญ ๆ ที่สำเร็จแล้วไปเป็นส่วนใหญ่แล้วตามแผนพัฒนาฉบับที่ 1 และ 2¹ สำหรับการดำเนินงานการก่อสร้างทางหลวงตามแผนพัฒนา ฉบับที่ 3 ได้ผลเพียงประมาณ 55 เปอร์เซ็นต์ ตามเป้าหมายที่วางไว้ "โดยสัดส่วนของถนนจากไร่นาสู่ตลาดเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 50 ในปี พ.ศ.2514 เป็นร้อยละ 59 ในปี พ.ศ.2518"²

ตารางที่ 2 ระบบทาง 2514 - 2518

รายการ	ระยะทาง (ก.ม.)			
	2514	สัดส่วน ร้อยละ	2518	สัดส่วน ร้อยละ
ทางหลวงแผ่นดิน ^{/1}	10,977	50	12,658	41
ทางหลวงจากไร่นาสู่ตลาด	11,147	50	18,429	59
- ทางหลวงจังหวัด ^{/2} และท้องถิ่น	9,935	(45)	16,659	(53)
- ถนนบนคันคลองชลประทาน ^{/3}	1,212	(5)	1,770	(6)
รวม	22,124	100	31,087	100

/1 รวมผลงานของกรมทางหลวง

/2 รวมผลงานของกรมทางหลวง รพช. กรมโยธาธิการ

/3 รวมผลงานของกรมชลประทาน

ที่มา : แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 พ.ศ.2520-2524

¹สำนักนายกรัฐมนตรี, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2520 - 2524)

(กรุงเทพมหานคร : เรื่องแสงการพิมพ์, 2520,) หน้า 15.

²เรื่องเดียวกัน หน้าเดียวกัน.



ปัญหาและอุปสรรคที่ทำให้การดำเนินงานก่อสร้างและบูรณะทางหลวงเพื่อสนองนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 3 ได้ผลน้อยกว่าที่คาดไว้นั้น ก็เนื่องมาจากการเผชิญกับวิกฤตการณ์น้ำมันในปี พ.ศ.2516 ประกอบกับปัญหาด้านอื่น ๆ ซึ่งจะไต่ถ้าวโดยละเอียดในบทที่ 5 ข้อ 3

ในระยะเวลาที่ผ่านมาแม้ว่าการดำเนินงานด้านการก่อสร้างถนนจากไรนาออกสู่ตลาดในรูปแบบของทางหลวงจังหวัด ทางหลวงชนบท และทางหลวงท้องถิ่น จะก้าวหน้าไปมากเพียงใดก็ตาม เมื่อคิดเป็นสัดส่วนตารางกิโลเมตรของเนื้อที่เพาะปลูกต่อจำนวนกิโลเมตรของถนนจากไรนาสู่ตลาดแล้วจะเห็นได้ว่า ในปี พ.ศ.2518 ประเทศไทยมีถนนยาวเพียง 145 เมตรต่อเนื้อที่เพาะปลูก 1 ตารางกิโลเมตรเท่านั้น เมื่อเปรียบเทียบกับสัดส่วนมาตรฐานสากลของธนาคารโลกซึ่งกำหนดไว้ว่า ถนนจากไรนาสู่ตลาดควรมีความยาว 1,500 เมตรต่อเนื้อที่เพาะปลูก 1 ตารางกิโลเมตร แสดงให้เห็นว่า มีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการก่อสร้างเส้นทางประเภทนี้เพิ่มขึ้นในระยะเวลาต่อไปข้างหน้าอีกมากมายหลายเท่าตัว เพื่อสนับสนุนการผลิตให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น¹

"สำหรับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 นั้น ได้กำหนดวงเงินที่จะพัฒนาการคมนาคมและขนส่งเป็นจำนวน 37,175 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 14.7 ของงบประมาณฯ ทั้งสิ้น"² สาระสำคัญของงานพัฒนาทางหลวงตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4 นี้ ก็คือ การก่อสร้างระบบทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัดให้สมบูรณ์ เพื่อให้มีเส้นทางขนส่งหลักระหว่างแหล่งจำหน่าย เป็นการขยายระบบการขนส่งผลผลิต

¹สำนักนายกรัฐมนตรี, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2520 - 2524) (กรุงเทพมหานคร : เรื่องแสงการพิมพ์, 2520), หน้า 16.

²เรื่องเดียวกัน, หน้า 91.

ออกสู่ตลาดให้กว้างขวางยิ่งขึ้น โดยเร่งขยายการก่อสร้างถนนจากไร่นาสู่ตลาดในรูปของทางหลวงจังหวัดและทางหลวงท้องถิ่นระหว่างอำเภอ ตำบล และหมู่บ้านให้มากขึ้น เพื่อความสะดวกและลดค่าใช้จ่ายในการส่งผลผลิตสู่ตลาด โดยเฉพาะในเขตพื้นที่เร่งรัดการเพิ่มผลผลิตทางการเกษตร

บทบาทของทางหลวงในด้านการพัฒนาประเทศนั้นอาจสรุปได้ ดังนี้

(1) ทางหลวงช่วยในการผลิต สิ่งที่เราเห็นได้ชัดเจนนที่สุดก็คือการผลิตทางด้านเกษตรกรรม บริเวณที่ดินที่เคยเป็นที่รกร้างว่างเปล่าและถูกทอดทิ้งไว้โดยไม่ได้ทำประโยชน์อะไร เมื่อมีทางหลวงตัดผ่าน ที่ดินเหล่านี้ก็จะแปรสภาพเป็นที่ดินที่มีค่าขึ้นทันที เพราะจะมีการใช้ประโยชน์จากที่ดินสองข้างทาง ทำให้เกิดผลผลิตจากไร่ สวน ของประชากรในท้องถิ่นชนบทออกไปสู่ตลาด

สิ่งที่น่าสังเกตประการหนึ่งเมื่อเปรียบเทียบประโยชน์ของทางหลวงกับทางรถไฟในด้านการสนับสนุนการผลิตของประเทศแล้ว จะเห็นได้ว่าทางรถไฟจะนำความเจริญมาให้เฉพาะบริเวณรอบ ๆ สถานีที่รถไฟหยุดรับส่งผู้โดยสารหรือสินค้าเท่านั้น ส่วนที่ดินสองข้างทางรถไฟที่เคยรกร้างว่างเปล่ามีสภาพเป็นป่าอยู่อย่างใดก็ยังคงมีสภาพเช่นนั้นอยู่ต่อไป แต่สำหรับทางหลวงนั้นที่ดินสองข้างทางจะมีค่าขึ้นทันทีที่มีทางหลวงตัดผ่าน โดยการหักร้างถางพงเพื่อทำประโยชน์ทางด้านกิจกรรม ก่อให้เกิดเป็นผลผลิตออกมา และเมื่อมีผลผลิตเกิดขึ้นทางหลวงก็จะช่วยในการขนส่งจากแหล่งผลิตไปสู่แหล่งการค้าหรือตลาดได้อย่างสะดวกรวดเร็วและแน่นอนอีกด้วย ฉะนั้นนอกจากทางหลวงจะช่วยทำให้เกิดการผลิตแล้ว ยังช่วยสนับสนุนการเพิ่มปริมาณของผลผลิตอีกด้วย เนื่องจากประชากรในท้องถิ่นนั้น ๆ ได้ถูกกระตุ้นให้เกิดแรงจูงใจที่จะเพิ่มผลผลิตของตนให้มากขึ้น เพราะการที่มีทางหลวงตัดผ่าน หรือทางหลวงที่มีอยู่เดิมได้รับการปรับปรุงบูรณะให้มีสภาพดีขึ้นทำให้คาชนส่งถูกลง ทั้งยังทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วอีกด้วย

(2) ทางหลวงช่วยในการบุกเบิกทรัพยากรต่าง ๆ ทรัพยากรทางธรรมชาติในประเทศไทยนั้นมีอยู่เป็นจำนวนมากที่อยู่ในดินแดนห่างไกลและทุรกันดารไม่สามารถนำมา

ใช้ประโยชน์ได้ เช่นทรัพยากรด้านป่าไม้ และทรัพยากรธรรมชาติ เป็นต้น เมื่อมีทางหลวงตัดผ่านหรือตัดเข้าไปในบริเวณนั้น ก็จะทำให้เกิดการบุกเบิกและนำทรัพยากรต่าง ๆ มาใช้ประโยชน์ได้ ทำให้การลงทุนขยายตัวกว้างขวางขึ้นอีกทางหนึ่งด้วย เพราะนักธุรกิจหรือผู้ลงทุนเห็นว่าทางหลวงทำให้ค่าขนส่งเพื่อนำทรัพยากรเหล่านั้นมาใช้มีราคาถูกลง เมื่อต้นทุนด้านการขนส่งถูกลงก็ย่อมเป็นแรงจูงใจให้เกิดการลงทุนเพิ่มมากขึ้น

(3) ทางหลวงช่วยสนับสนุนนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมของรัฐบาล โดยช่วยขยายตลาดของผลิตภัณฑ์ซึ่งผลิตขึ้นจากโรงงานภายในประเทศ ทั้งนี้เพราะเหตุว่าเมื่อมีการก่อสร้างทางตัดเข้าไปในท้องที่ใด จะช่วยให้การคมนาคมและขนส่งระหว่างท้องที่ในชนบทต่าง ๆ ไปยังจังหวัดหรือเมืองหลวงมีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น การขยายตัวของระบบการซื้อขายแลกเปลี่ยนก็จะบังเกิดขึ้นเป็นเงาตามตัวไปด้วย ทั้งนี้เนื่องจากประชาชนที่อยู่ในชนบทห่างไกลจะได้มีโอกาสซื้อผลิตภัณฑ์หรือสินค้าต่าง ๆ ซึ่งจะช่วยให้การค้ารุ่งเรืองชีวิตได้รับการสะดวกสบายยิ่งขึ้นโดยที่ก่อนหน้านี้ประชาชนเหล่านี้อาจจะต้องการวัสดุหรือปัจจัยดังกล่าวหากแต่คิดซัดที่การคมนาคมและขนส่ง เพราะไม่มีถนนตัดผ่าน ดังนั้นทางหลวงจึงช่วยให้ประชาชนในท้องถิ่นชนบทห่างไกลได้รับความสะดวกสบายจากบริการต่าง ๆ ที่เข้าไปถึง นอกจากนั้นทางหลวงยังนำวิชาการและความช่วยเหลือต่าง ๆ ที่จำเป็นไปให้แก่ผู้ผลิตในท้องถิ่นต่าง ๆ ทำให้เกิดการพัฒนาด้านการผลิตอันเป็นการส่งเสริมความก้าวหน้าให้กับภาคอุตสาหกรรมของประเทศ และจากการที่ความต้องการด้านผลิตภัณฑ์มีมากขึ้น จะมีผลสะท้อนมาสู่การขยายตลาดผลิตภัณฑ์ตั้งที่ใดกล่าวข้างต้น เป็นการสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลในการที่จะส่งเสริมให้กิจการอุตสาหกรรมในประเทศขยายตัวยิ่งขึ้น

(4) ทางหลวงช่วยในการส่งเสริมการเกษตร เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศกสิกรรม ผลผลิตอันเป็นสินค้าออกของประเทศได้แก่ ข้าว และข้าวโพด ซึ่งเป็นผลผลิตทางการเกษตร ดังนั้นรัฐบาลทุกยุคทุกสมัยจึงถือว่าการพัฒนาการเกษตรกรรมของประเทศเป็นเรื่องที่สำคัญที่สุด และการพัฒนาดังกล่าวจะเป็นไปด้วยความยากลำบากถ้าไม่มีทางหลวงเข้าช่วย เพราะเหตุที่ทางหลวงสามารถนำความรู้และวิชาการสมัยใหม่

ตลอดจนบริการต่าง ๆ รวมทั้งความช่วยเหลือที่จำเป็นจากรัฐบาลไปสู่ประชาชนในท้องถิ่นที่ห่างไกล ทำให้เกษตรกรสามารถพัฒนาการประกอบอาชีพหลักของตนให้ทันสมัยและก้าวหน้าขึ้นจนเกิดการเพิ่มผลผลิตเพื่อยกระดับฐานะทางเศรษฐกิจของแต่ละคน ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าทางหลวงมีส่วนช่วยในการส่งเสริมการเกษตรเป็นอย่างมาก

(5) ทางหลวงช่วยในการพัฒนาท้องถิ่น ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่าประชากรส่วนใหญ่ของประเทศกระจายอยู่ตามภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ การที่จะพัฒนาประเทศเจริญไปสู่ความมั่งคั่งได้จะต้องพัฒนาประชากรส่วนใหญ่ซึ่งเป็นรากฐานของประเทศให้มีความเจริญก้าวหน้าเสียก่อน ภัยเหตุที่รัฐบาลจึงมีนโยบายที่จะมุ่งพัฒนาชนบทตลอดมาและการพัฒนาชนบทนี้จะต้องอาศัยเครื่องมืออย่างหนึ่งซึ่งมีความสำคัญและจำเป็นอันจะขาดเสียมิได้ นั่นก็คือถนนที่จะตัดผ่านเข้าไปในท้องถิ่นชนบทต่าง ๆ ซึ่งจะทำให้ความเจริญเข้าไปสู่ท้องถิ่นชนบทเหล่านั้นได้ เป็นการปูทางเพื่อให้การพัฒนาชนบทสามารถดำเนินต่อไปได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ดังนั้นทางหลวงจึงมีความสำคัญและบทบาทอย่างมากในการพัฒนาท้องถิ่นของประเทศ

(6) ทางหลวงช่วยในการประหยัด ทางหลวงที่ได้รับการปรับปรุงหรือบูรณะให้ได้มาตรฐานจะช่วยประหยัดทั้งเวลาและค่าใช้จ่ายในการคมนาคมและขนส่ง ทางหลวงที่ดีจะช่วยย่นระยะเวลากาเดินทางให้น้อยลง ทำให้การสิ้นเปลืองน้ำมันและการสึกหรอของยาง เครื่องยนต์ เครื่องอะไหล่ ตลอดจนค่าบำรุงรักษาซ่อมแซมลดน้อยลงได้มาก เมื่อทางคมนาคมและขนส่งดีและเพียงพอ ผู้รับจ้างขนส่งก็อาจจะลดค่าระวางบรรทุกลง ทำให้ต้นทุนการผลิตในด้านการขนส่งลดน้อยลงตามไปด้วย ซึ่งจะมีผลทำให้ราคาสินค้าหรือผลผลิตถูกลง อันเป็นผลดีต่อประชาชน เพราะทำให้ค่าครองชีพลดต่ำลงนั่นเอง

(7) ทางหลวงช่วยยกระดับการศึกษา เนื่องจากการศึกษาเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการพัฒนาประชากรของประเทศ เพื่อสร้างรากฐานความเจริญก้าวหน้าให้กับประเทศ ดังนั้นการศึกษาจึงเป็นสิ่งจำเป็นและควรได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษ การก่อสร้างทางตัดผ่านท้องถิ่นชนบทต่าง ๆ จะเป็นวิธีหนึ่งที่จะส่งเสริมการศึกษาของชาติ

ให้กว้างไกลออกไปอย่างทั่วถึงทั้งประเทศ และช่วยพัฒนาความก้าวหน้าของงานวิชาการที่ทันสมัยในการให้การศึกษาแก่ประชาชนในท้องถิ่นเหล่านั้นด้วย

(8) ทางหลวงช่วยในด้านการศึกษา สุข การบริหารประเทศนั้นรัฐบาลมีนโยบายที่จะสร้างเสริมการกินคืออยู่ที่ของประชาชน ซึ่งหมายถึงการส่งเสริมด้านสุขภาพอนามัยของประชาชนในภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศด้วย รวมทั้งการจัดปักเป้าโรคลภัยไข้เจ็บให้กับประชาชนด้วยการสาธารณสุขที่ทันสมัย และทางหลวงนี้เองที่มีบทบาทในการช่วยนำบริการด้านนี้ของรัฐบาลไปสู่ประชาชนที่อยู่ในท้องถิ่นที่ห่างไกลความเจริญ ทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศมีสุขภาพอนามัยที่แข็งแรงสมบูรณ์ เป็นพลังที่มีประสิทธิภาพของประเทศต่อไป

2. บทบาทของทางหลวงในด้านการรักษาความมั่นคงของประเทศ

การก่อสร้างทางหลวงที่ดำเนินการโดยกรมทางหลวงและส่วนราชการต่าง ๆ นั้น นอกจากจะเพื่อประโยชน์ในด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ การพัฒนาชนบท และการพัฒนาการคมนาคมและขนส่งแล้ว ยังเพื่อประโยชน์ในด้านยุทธศาสตร์และการปกครองอีกด้วย ทำให้นักปกครองสามารถเข้าถึงประชาชนที่อยู่ในท้องถิ่นชนบทต่าง ๆ ได้ เพื่อช่วยดูแลบำบัดทุกข์บำรุงสุขให้แก่ประชาชน ช่วยในการรักษาความสงบเรียบร้อย และช่วยในการป้องกันการก่อการร้าย ตลอดจนการรุกรานจากทั้งภายในและภายนอกประเทศ ฉะนั้นการวางแผนงานตามโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงตามแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จึงต้องมีการประสานงานกันระหว่างเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานต่าง ๆ คือ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานงบประมาณ กระทรวงกลาโหม กรมโยธาเทศบาล สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง สำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบท การรถไฟแห่งประเทศไทย และกรมทางหลวง

ทางหลวงมีบทบาทในการสนับสนุนการดำเนินงานด้านการรักษาความมั่นคงของประเทศในหลายด้าน ดังนี้

(1) ทางหลวงช่วยในการส่งกำลังบำรุง ทางด้านการทหารซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการรักษาความมั่นคงของประเทศนั้น การส่งกำลังบำรุงถือเป็นเรื่องที่สำคัญที่สุดสำหรับกองทัพ การขนส่งทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์ต่าง ๆ มีความสำคัญในการสนับสนุนกำลังรบ ดังนั้นทางหลวงที่มีสภาพดีและอยู่ในเส้นทางยุทธศาสตร์ จึงให้ประโยชน์อย่างมากทางด้านยุทธการในการให้บริการด้านการขนส่งที่สะดวกรวดเร็วในยามสงครามหรือยามที่มีสถานการณ์ฉุกเฉิน การเคลื่อนย้ายกำลังเข้าปฏิบัติการตามจุดต่าง ๆ การสนับสนุนไม่ว่าจะเป็นกำลังรบหรือการส่งกำลังบำรุงให้แก่ที่ตั้งหน่วยทหารต่าง ๆ เหล่านี้ ต้องใช้ทางหลวงเป็นทางหนึ่งในการขนส่งปัจจัยและยุทธโธปกรณ์ทั้งหลายดังกล่าว นอกจากนี้ในยามสงครามเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงยังได้เข้าไปมีส่วนในการสร้างทางยุทธศาสตร์ให้แก่หน่วยทหารด้วย ดังเช่นกรณีสงครามมหาเอเชียบูรพา ถึงแม้ในปัจจุบันซึ่งมีผู้ก่อการร้ายอยู่ในจังหวัดต่าง ๆ กรมทางหลวงก็ได้เข้าไปสร้างทางเพื่อประโยชน์ทางการทหารในการปราบปรามผู้ก่อการร้ายเหล่านี้ เช่นทางสายบัว-ทุ่งช้าง เป็นต้น

(2) ทางหลวงช่วยสนับสนุนในการวางแผนป้องกันประเทศ ทั้งในปี พ.ศ. 2506 รัฐบาลไทยได้ร่วมมือกับ USOM¹ และ OICC² ก่อสร้างทางเร่งด่วนขึ้นเรียกว่า ทางยุทธศาสตร์ (Security Road)

ในภาคเหนือคือสายเชียงราย - เทิง - เชียงของ ระยะทาง 137.7 ก.ม. และสาย เทิง - เชียงคาน์ ระยะทาง 26 ก.ม. ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือคือสาย พังโคน - หนองหิน - บึงกาฬ ระยะทาง 128.8 ก.ม. และหนองหิน - เข็ก ระยะทาง 19 ก.ม. ซึ่งต่อมาได้โอนเป็นทางหลวงจังหวัดและทางหลวงแผ่นดิน นอกจากนี้ทหารช่างไทยประมาณ 9 กองร้อย ได้ร่วมมือกับทหารช่างอเมริกัน ในการก่อสร้างทางสายสกลนคร - นครพนม ระยะทาง 87 ก.ม. เสรีจเรียมรอย กับทางสายสกลนคร - นาแก - ธาตุพนม ระยะทาง 96 ก.ม.

¹ ย่อมาจาก United States Operations Mission คือองค์การบริหารวิเทศกิจแห่งสหรัฐอเมริกา.

² ย่อมาจาก Officers Incharge of Civil Construction.

ก่อสร้างถึงชั้นรองพื้นทาง และกรมทางหลวงได้ดำเนินการจ้างเหมาก่อสร้างท่อ และลาดยางจนเสร็จเรียบร้อย สำหรับทางยุทธศาสตร์ในภาคกลางคือทางสาย กบินทร์บุรี - นครราชสีมา ระยะทาง 137.5 ก.ม. และทางสาย ฉะเชิงเทรา - กบินทร์บุรี ระยะทาง 90 ก.ม. อื่นๆ ยังมีทางสายสลับที่บ - พุนนสารคาม ระยะทาง 112.6 ก.ม. อีกสายหนึ่ง ซึ่งทหารชาวอเมริกันได้ก่อสร้างให้ และต่อมาได้โอนเป็นทางหลวงแผ่นดิน¹

โครงการทางหลวงที่ได้รับการพิจารณาทางด้านยุทธศาสตร์ตามที่ได้มีการประสานงานกันอยู่แล้วในขณะนี้ นับว่าจะประโยชน์อย่างยิ่งในการวางแผนเพื่อรักษาความมั่นคงของประเทศ

(3) ทางหลวงช่วยในการป้องกันและปราบปรามผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์

เนื่องจากสถานการณ์โดยรวมของประเทศไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 เป็นต้นมาไม่น่าไว้วางใจ เนื่องจากมีการแทรกซึมจากภัยของลัทธิคอมมิวนิสต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่ลัทธินี้ค่อย ๆ แพร่ขยายเข้ามาในประเทศบ้านใกล้เรือนเคียงของประเทศไทยมากขึ้นทุกวัน เช่น ประเทศลาว เขมร และเวียดนาม การบ่อนทำลายและการรุกรานเงื้อมจากลัทธินี้เป็น การกระทบกระเทือนต่อความมั่นคงของประเทศเป็นอย่างมาก ด้วยเหตุนี้คณะรัฐมนตรี จึงได้อนุมัติให้จัดตั้งหน่วยงานพิเศษขึ้นเป็นหน่วยแรกเมื่อวันที่ 10 เมษายน พ.ศ. 2505 นั่นก็คือกองอำนวยการกลางรักษาความปลอดภัยแห่งชาติ (กรป.กลาง) เพื่อดำเนิน การป้องกันและปราบปรามผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์ โดยใช้กำลังตำรวจและกองอาสา รักษาดินแดนเป็นหลัก ส่วนกำลังทหารใช้สนับสนุนเมื่อมีสถานการณ์ขั้นรุนแรงและจำเป็น

การป้องกันและปราบปรามผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์นั้น รัฐบาลได้ใช้วิธีการ 2 ประการ คือ

¹ กรมทางหลวง, กองฝึกอบรม, กรมทางหลวงกับท่าน (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์อักษรไทย, 2519), หน้า 65.

ก. การดำเนินงานในทางบวก ได้แก่การป้องกัน โดยรัฐบาลมีนโยบายที่จะแก้ปัญหาให้ตรงจุดซึ่งก็คือการเข้าถึงประชาชน โดยการให้สวัสดิการ ความรู้ทางวิชาการ และความช่วยเหลือต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมฐานะความเป็นอยู่ของประชาชน โดยเฉพาะในท้องถิ่นชนบทที่ห่างไกลความเจริญ

โครงการที่มีผลต่อมาตรการป้องกันของ กรป. กลางนี้มีอยู่ประมาณ 40 โครงการ เป็นโครงการที่มีมาตรการป้องกันทางค่านิยม จิตวิทยา การแทรกซึม การบ่อนทำลาย และการรบบแบบกองโจร การป้องกันดังกล่าวนี้จะทำได้โดยการสร้างทางคมนาคมในชนบท โดยเฉพาะในท้องถิ่นห่างไกลที่มีความทุรกันดาร ราษฎรประชาชนทั้งหลายได้รับความยากลำบาก รัฐบาลจึงต้องอาศัยถนนที่ตัดผ่านเข้าไปในท้องถิ่นเหล่านี้ นำความช่วยเหลือและความเจริญต่าง ๆ เข้าไปให้ประชาชน ซึ่งจะเป็นเกราะป้องกันการแทรกซึมและบ่อนทำลายจากฝ่ายตรงข้ามได้เป็นอย่างดี

เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางหลวง เพื่อพัฒนาชนบทและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศมีอยู่มากมายหลายโครงการและหน่วยราชการที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการสร้างทางก็มีอยู่จำกัด ด้วยเหตุนี้ กรป. กลาง จึงรับภาระในการก่อสร้างทางที่อยู่ในเขตแทรกซึมหรือบ่อนทำลายจากฝ่ายตรงข้าม (Sensitive Area) ให้เป็นเส้นทางคมนาคมที่สามารถใช้ได้ทุกฤดูกาลเพื่อประโยชน์ทั้งทางด้านการพัฒนาชนบทและทางด้านยุทธศาสตร์ สำหรับ Sensitive Area นี้ มีข้อควรคำนึงอยู่ประการหนึ่งนั่นก็คือ ในท้องถิ่นใดก็ตามที่รัฐบาลเห็นว่าเป็นเขตล่อแหลม รัฐบาลควรที่จะเพิ่มศูนย์พัฒนาการเคลื่อนที่ให้มากขึ้น เพื่อพัฒนาท้องถิ่นชนบทและเพื่อสร้างความเข้าใจอันดีให้กับประชาชนว่า รัฐบาลมีความห่วงใยประชาชนอยู่ตลอดเวลาไม่ว่าจะถึง การผูกพันทางค่านิยมใจนี้ จะช่วยป้องกันการบ่อนทำลายได้เป็นอย่างดี

"สำหรับกรมทางหลวงได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงในบริเวณที่มีผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์คุกคามอยู่ถึง 48 สาย ระยะทางประมาณ 2,800 ก.ม."¹ ซึ่งทั้งหมดนี้เป็นสายทางที่อยู่ในแผนงานของ กอ.รมน. (กองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายใน) นับเป็นภารกิจอันสำคัญยิ่ง กรมทางหลวงได้ระดมกำลังเจ้าหน้าที่และเครื่องจักรไปดำเนินการเพื่อให้งานป้องกันรักษาความปลอดภัยของประเทศเป็นไปอย่างสะดวกขึ้น แม้ว่าจะถูกขัดขวางต่อต้านเช่นถูกดักขุมโจมตี สอบวางกับระเบิด และทำลายเครื่องจักรที่ใช้ก่อสร้างทาง "ทำให้เจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงต้องเสียชีวิตถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2521 นี้ เป็นจำนวน 40 คน และบาดเจ็บอีก 119 คน ทรัพย์สินของทางราชการเสียหายเป็นเงินกว่า 7 ล้านบาท ทั้งนี้ไม่รวมค่าเสียหายของเจ้าหน้าที่และเครื่องจักรสร้างทางของผู้รับเหมาและความสูญเสียของทหาร ตำรวจ และอาสาสมัคร ผู้ที่ให้ความคุ้มกันการก่อสร้างทาง ตั้งแต่ปลายปี พ.ศ. 2512 มาจนถึงปัจจุบัน"²

การเร่งรัดพัฒนาชนบทมีความแตกต่างจากการพัฒนาตามปกติ เพราะการเร่งรัดพัฒนาชนบทมีวัตถุประสงค์ที่จะเข้าถึงประชาชนโดยเร็วที่สุด เพื่อนำกิจการพัฒนาของรัฐบาลไปสู่ประชาชนที่อยู่ในภาวะยากจนแร้นแค้น เป็นการป้องกันการแทรกซึมและการบ่อนทำลายความสงบเรียบร้อยของประเทศ

ข. การดำเนินงานในทางลับ ซึ่งได้แก่การปราบปรามที่ตนเอง เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2508 คณะรัฐมนตรีได้จัดตั้งกองอำนวยการป้องกันและปราบปรามคอมมิวนิสต์ (กอ.ปค.) ให้มีความรับผิดชอบในการปราบปรามผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์

1 ประถม บุรณศิริ, "การทางหลวง" เอกสารประกอบการบรรยาย (ณ โรงเรียนสงฆ์กำลังบำรุงทหารบก เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2521), หน้า 55.

² เรื่องเดียวกัน, หน้า 56.

ทั่วประเทศ ยกเว้นภาคใต้ซึ่งยังคงให้ กรม.กลาง ดำเนินการ ครั้นต่อมาเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน พ.ศ. 2521 คณะรัฐมนตรีได้ลงมติให้ กอ.ปค. รับผิดชอบทั่วประเทศ (ปัจจุบันคือ กอ.รมน. หรือ กองอำนาจการรักษาความมั่นคงภายใน) ส่วน กรม.กลาง นั้นยังคงดำเนินการในด้านการศึกษาจังหวัดต่าง ๆ ตามชายแดนหรือใกล้เคียงทุกภาคต่อไป

การดำเนินการปราบปรามผู้ก่อการร้ายหรือผู้ก่อความไม่สงบนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องอาศัยการคมนาคมขนส่งที่มีระบบอย่างทั่วถึงในเขตที่มีการแทรกซึมหรือล่อแหลมในจุดต่าง ๆ บริเวณที่เป็นจุดยุทธศาสตร์ดังกล่าวนี้ส่วนใหญ่จะอยู่ในท้องถิ่นที่ห่างไกลและทุรกันดาร ทำให้เกิดความลำบากในการลำเลียงและขนส่งกำลังทหาร ตำรวจ ตลอดจนยุทโธปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการปราบปรามซึ่งรวมถึงการส่งกำลังบำรุงด้วย ดังนั้นรัฐบาลจึงต้องอาศัยทางหลวงเป็นเครื่องมือช่วยให้เกิดความสะดวกในการปฏิบัติงานทางทหารเช่นว่านี้ ตัวอย่างของทางหลวงที่เป็นทางยุทธศาสตร์ เช่น ทางสายแม่-สอด อู่เมียง หรือ ทางสายบัว - หุ้งช้าง - น่าน เป็นต้น

4. ทางหลวงช่วยสนับสนุนการขึ้นลงของเครื่องบิน เนื่องจากเจ้าหน้าที่ของทางราชการไม่ว่าจะเป็นพลเรือน ทหารหรือตำรวจ มีความจำเป็นต้องเคลื่อนย้ายไปยังภูมิภาคต่าง ๆ การเดินทางโดยยานพาหนะทางบกอาจจะทำไม่ได้ในบางแห่งหรือบางกรณี เช่น สะพานถูกทำลายหรือน้ำท่วมทางขาด ถ้าใช้เฮลิคอปเตอร์หรือเครื่องบินเล็กก็ช่วยแก้ปัญหาได้ ทางหลวงบางตอนหากดัดแปลงเพียงเล็กน้อยหรือไม่ต้องดัดแปลงเลย ก็อาจใช้เป็นทางวิ่งขึ้นลงของอากาศยานบางชนิดได้ ดังนั้นจึงได้มีการศึกษาพิจารณาสภาพทางหลวงเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางวิ่งขึ้นลงของเครื่องบิน และเพื่อสนับสนุนการดำเนินการสร้างทางหลวงที่สามารถใช้เป็นทางวิ่งของเครื่องบินได้ในอนาคต

กองบัญชาการทหารสูงสุดร่วมกับกรมทางหลวง ได้สำรวจและกำหนดสถานที่ที่จะใช้เป็นทางวิ่งขึ้นลงสำรองของเครื่องบินบนทางหลวง ยามสงครามหรือในกรณีฉุกเฉิน

ที่นักบินไม่สามารถนำเครื่องบินไปร่อนลงที่สนามบินได้ ก็จะใช้ทางหลวงที่มีสมรรถนะพิเศษดังกล่าวเป็นทางวิ่งขึ้นลงแทนสนามบินได้ "ทางหลวงเหล่านี้มี 27 สายทางจำนวน 60 แห่ง มีความยาวตั้งแต่ 650 เมตร ถึง 2,000 เมตร"¹ ซึ่งเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงได้จัดทำเครื่องหมายแสดงทางวิ่งของเครื่องบินบนทางหลวงดังกล่าวนี้เรียบร้อยแล้ว

¹กรมทางหลวง, กองฝึกอบรม, กรมทางหลวงกับท่าน (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์อักษรไทย, 2519), หน้า 68.