



วารสาร
นโยบายการขนส่งและจราจร
 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ปีที่ 6 ฉบับที่ 2 เมษายน - มิถุนายน 2557

ISSN 1906 - 3601

www.otp.go.th

สังเคราะห์ ปีใหม่ไทย ๒๕๕๗



โครงการศึกษาพัฒนาระบบการเชื่อมต่อ
 การเดินทางบริเวณศูนย์คมนาคมพหลโยธิน



เที่ยวเมืองเกาะครั้งร้อย...จังหวัดตราด



เปิดสมอง...ประลองใจด้วย



สถิติการเกิดอุบัติเหตุ
 ช้องเทศกาลสงกรานต์ ปี 2556

ข้อปฏิบัติในอันต์สงกรานต์

ประเพณีสงกรานต์ เป็นประเพณีที่ถือปฏิบัติและสืบทอดกันมาอย่างยาวนาน ตามคติทางศาสนาพราหมณ์ ที่ชนชาวไทยรับเอามาประยุกต์กับพิธีทางพระพุทธศาสนา เพื่อเป็นอุบายในการปกครอง ไม่ว่าจะเป็น การครองตน ครองคน หรือครองงาน ประเพณีสงกรานต์นี้ จึงย่อมมีความหมายและมีคุณค่าต่อผู้ปฏิบัติ ชุมชน และสังคมเป็นอย่างยิ่ง

การเตรียมงาน วันตรุษและวันสงกรานต์เป็นเทศกาลสำคัญที่คนไทยยังถือว่า วันตรุษคือวันสิ้นปี วันสงกรานต์คือวันขึ้นปีใหม่ดังกล่าว ดังนั้น จึงต้องตระเตรียมงานกันเป็นการใหญ่ จนมีคนที่พูดกันติดปากว่า “สงท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่” สิ่งที่ต้องเตรียมกันนั้น จึงเป็นเรื่องที่จะต้องกระทำกันเป็นพิเศษตามลำดับ ดังนี้

1. เครื่องนุ่งห่มเพื่อใส่ในโอกาสไปทำบุญที่วัด ตลอดจนเครื่องประดับตกแต่งร่างกายอย่างค่อนข้างจะพิถีพิถัน
2. ของทำบุญ เมื่อใกล้จะถึงวันงานก็เตรียมของทำบุญเลี้ยงพระ และที่เป็นพิเศษของที่จะทำขนมพิเศษ 2 อย่าง ได้แก่ ข้าวเหนียวแดงในวันตรุษ และขนมกวน หรือ กะละแมในวันสงกรานต์ นอกจากนี้จะทำขึ้นเพื่อทำบุญแล้ว ยังแลกเปลี่ยนแจกกันในหมู่บ้านใกล้เคียง เพื่อแสดงอัธยาศัยไมตรีในวันสำคัญ
3. การทำความสะอาดบ้านเรือนที่อาศัยตลอดจนบริเวณใกล้เคียง เพื่อให้ดูเรียบร้อยโดยเฉพาะอย่างยิ่งที่บูชาพระและที่เก็บอัฐิบรรพบุรุษ แม้เสื้อผ้าที่ใช้สอยก็ต้องซักฟอก ให้สะอาดหมดจดโดยถือว่า กำจัดสิ่งสกปรกให้สิ้นไปพร้อมกับปีเก่าและต้อนรับปีใหม่ด้วยความบริสุทธิ์ผุดผ่อง
4. สถานที่ทำบุญ วัดเป็นสถานที่ทำบุญสวดมนต์เลี้ยงพระ และทำต่อเนื่องกันหลายวัน นอกจากจะทำความสะอาดกุฏิที่อาศัยแล้ว ยังต้องทำความสะอาดหอสวดมนต์ โบสถ์วิหาร ศาลาการเปรียญ ตลอดจนลานวัด เพราะต้องใช้ทำกิจกรรมหลายอย่าง ได้แก่ การทำบุญตักบาตร ปลอยนกปลอยปลา สรงน้ำพระ ก่อพระเจดีย์ทราย และงานรื่นเริงต่างๆ ด้วย

สิ่งที่ได้จากการทำบุญสงกรานต์

1. เป็นการแสดงความเคารพบูชาต่อสิ่งที่ตนเคารพ ต่อบิดามารดา และผู้ใหญ่ที่เคารพนับถือ
2. เป็นการชำระจิตใจ และร่างกายให้สะอาด
3. เป็นการรักษาประเพณีมาแต่เดิม
4. เป็นการสนุกสนานรื่นเริงในรอบปี และจากงานประจำชั่วคราว เพื่อจะไปพักผ่อนหย่อนใจ
5. เป็นการเตือนสติว่ามนุษย์นั้นผ่านไป 1 ปีแล้วและในรอบปีที่ผ่านมา เราได้ทำอะไรบ้างและควรจะทำอะไรต่อไปในปีที่กำลังจะมาถึง
6. เป็นการเตรียมตัวบวช ถ้าเป็นผู้ชายโดยเอาระยะเวลานี้บวชกัน เพราะหลังสงกรานต์ต้องเตรียมตัวทำนาแล้ว
7. เป็นการทำความสะอาดพระ โต๊ะหมู่บูชา บ้านเรือนทั้งในและนอกบ้าน

บทบรรณาธิการ



สวัสดีค่ะสำหรับ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ทุกท่าน ฉบับนี้เข้าสู่เทศกาลสงกรานต์และเป็นช่วงเทศกาลหยุดยาว สำหรับท่านที่เดินทางกลับภูมิลำเนา เพื่อทำบุญตักบาตรร่วมกันกับครอบครัว สรงน้ำพระ และเล่นสาดน้ำกัน ก็ขอให้เดินทางด้วยความไม่ประมาท ปลอดภัยตลอดการเดินทางนะค่ะ...มาที่เนื้อหาของวารสารนโยบายการขนส่งและจราจร ปีที่ 6 ฉบับที่ 2 (เดือนเมษายน ถึง เดือนมิถุนายน) ดิฉันและทีมงานวารสารฯ ได้นำความรู้และสาระต่างๆ ในด้านการขนส่งและจราจร รวมทั้งความบันเทิงมาอบให้แก่ผู้อ่านวารสารฯ ของ สทศ. อย่างต่อเนื่องต่อไป

สำหรับวารสารฉบับนี้ เริ่มต้นด้วยข้อควรปฏิบัติในวันสงกรานต์ซึ่งเราควรยึดถือปฏิบัติตามประเพณีกัน นอกจากนี้ยังมีคอลัมน์อื่นๆ ที่น่าสนใจ อาทิ **คอลัมน์ คมนาคมก้าวไกล** เกี่ยวกับโครงการศึกษาพัฒนาระบบการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์คมนาคมพหลโยธิน **ประมวลภาพงาน พิธีเปิดโครงการ “ลานกิจกรรมสร้างสุขสู่ชุมชน”** มาให้ผู้อ่านได้ชมภาพบรรยากาศกันด้วย **สัญจรทั่วไทย** จะพาไปเที่ยวเมืองร้อยเกาะ...จังหวัดตราด และวิถีดูแลรถในหน้าร้อน รวมทั้งคอลัมน์สถิติขนส่งและจราจร พบกับสถิติการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2556 มาฝากทุกท่านค่ะ

สุดท้ายนี้กองบรรณาธิการหวังเป็นอย่างยิ่งว่าวารสารฯ ฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์ และสามารถเพิ่มพูนความรู้ ในเรื่องของการคมนาคมขนส่งต่อท่านผู้อ่านวารสารฯ และขออวยพรให้ท่านผู้อ่านวารสารฯ ฉบับนี้ มีความสุขกับการได้หยุดพักผ่อนกับครอบครัวทุกๆ ท่านค่ะ

บรรณาธิการ

คณะที่ปรึกษา นายจุฬา สุขมานพ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายสุจินต์ ทยานุกูล ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก นายวิจิตร นิมิตรวานิช ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร นายสฤกษ์พงศ์ บริบูรณ์สุข ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย นางประชิตร์ ลิ้มเจริญชาติ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค นางสาวกอบกุล โมทนา ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร

บรรณาธิการ นางชนินนาถ แก้วสารัญ ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง ฝ่ายจัดการวารสาร นางสาวเยาวมาศ เทียวทอง นายกวิภ พุชปาคม นางสาวดาราร วงศ์โต นายวิทยา กอกกลีน นางสาวกัญญาพัชญ์ สุขใจ นายชัชวาล ทรัพย์สมบูรณ์ กองบรรณาธิการ นายชัยวัฒน์ สังขภาคย์ นายเผด็จ ประดิษฐ์เพชร นางดวงเดือน นพรัตน์ นายปรีญญา ถนัดทาง นางสาวจිරังรัก ห้วยหงษ์ทอง นายชัชวาล สิมะสกุล นายธนพล จรัสวงษ์วงศ์ นายอริฎุ จิตรานูเคราะห์ นายวีระชน วะชุม



วารสาร นโยบายการขนส่งและจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ปีที่ 6 ฉบับที่ 2 เมษายน - มิถุนายน 2557

- ๕ **คมนาคมทั่วโลก :**
การพัฒนาระบบการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์คมนาคมพหลโยธิน

- ๘ **เวทีความคิด :**
สนข. เปิดเวทีประชาชนไอเดียออกแบบภายในสถานีไฮสปีด สายเหนือ 3 สถานี
ชู Concept “อัตลักษณ์สร้างคุณค่า” ซึ่งรางวัลรวมมูลค่ากว่า 5 แสนบาท

- ๑๐ **ภัยบนท้องถนน :**
การแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

- ๑๔ **เปิดโลกเทคโนโลยี**
การศึกษาวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศไทย

- ๑๓ **แผนอำนวยความสะดวก และปลอดภัย รองรับการเดินทางของประชาชน**
ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2557 (ระหว่างวันที่ 11 - 17 เมษายน 2557)
ของกระทรวงคมนาคม

- ๑๕ **โครงการระบบรถไฟฟ้า**

- ๒๓ **การศึกษารายละเอียดการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลัก**
ของประเทศ

- ๒๓ **การศึกษาเพื่อส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non Motorize Transport: NMT) และการปรับปรุงการเชื่อมต่อการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะ**
เพื่อการขนส่งอย่างยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

- ๓๒ **ประมวลภาพกิจกรรม :**
ประมวลภาพงาน พิธีเปิดโครงการ “ลานกิจกรรมสร้างสุขสู่ชุมชน” จังหวัดชัยภูมิ
และ พิธีมอบรางวัล โครงการจัดสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ และ
ผู้สูงอายุ เนื่องในโอกาส สนข. ครบรอบ ๑๑ ปี

- ๔๐ **สัญจรทั่วไทย :**
“เมืองเกาะครึ่งร้อย” ตราด

- ๔๕ **สถิติขนส่งและจราจร :**
สถิติการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2556

- ๔๙ **ปกิณกะ :**
วิธีดูแลรถในหน้าร้อน

- ๕๒ **รอบรู้ สนข. :**

- ๕๓ **ธรรมกับชีวิต :**
เวลาเป็นสิ่งมีค่า

การพัฒนาการระบบการเชื่อมต่อการเดินทาง บริเวณศูนย์คมนาคมพหลโยธิน

การพัฒนากระบวนขนส่งมวลชนตามแผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล 10 สายทาง เป็นการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานระบบรางที่จำเป็นเร่งด่วน โดยมีสถานีรถไฟบางซื่อเป็นศูนย์กลางเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่สำคัญในบริเวณย่านพหลโยธินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เนื้อที่ประมาณ 2,325 ไร่ นับเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา และเพื่อรองรับการพัฒนาดังกล่าวจำเป็นต้องมีระบบเชื่อมต่อการเดินทางในพื้นที่เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและส่งเสริมให้ประชาชนใช้บริการขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ทำให้การพัฒนาการบริการระบบขนส่งมวลชนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

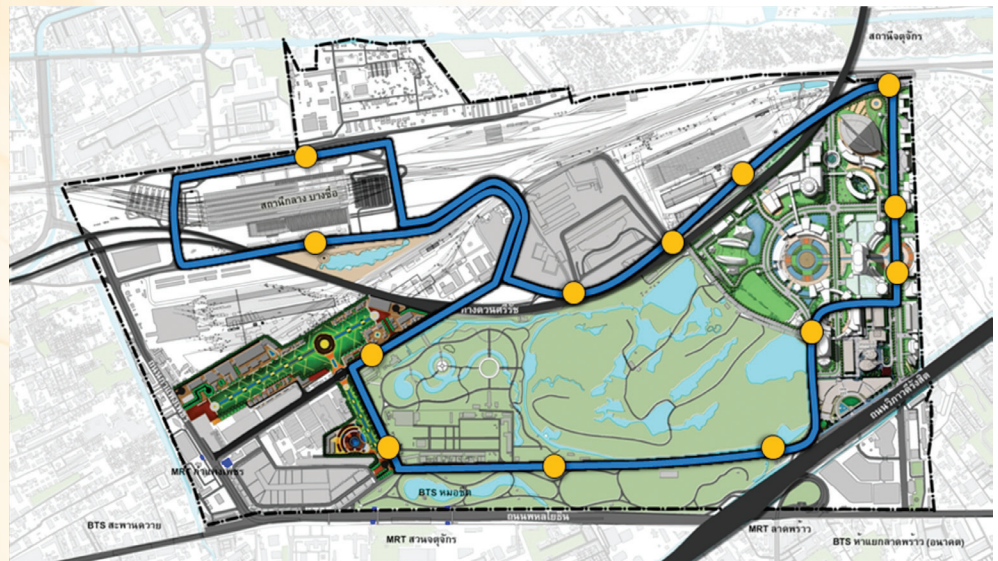
กระทรวงคมนาคมจึงมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ศึกษาพัฒนาระบบการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์คมนาคมพหลโยธิน ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมการใช้พื้นที่ในด้านต่าง ๆ ได้แก่ กลุ่มกิจกรรมศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชน กลุ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจ กลุ่มกิจกรรมทางสังคม กลุ่มกิจกรรมภาครัฐ โดยได้กำหนดผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ 2,325 ไร่ ประกอบด้วย พื้นที่สถานีกลางบางซื่อ พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่พัฒนาโครงการ กม. 11 พื้นที่ย่านตึกแดง และพื้นที่สำหรับการพัฒนาทางเดินเชื่อมต่อการเดินทางและการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์

คมนาคมก้าวไกล

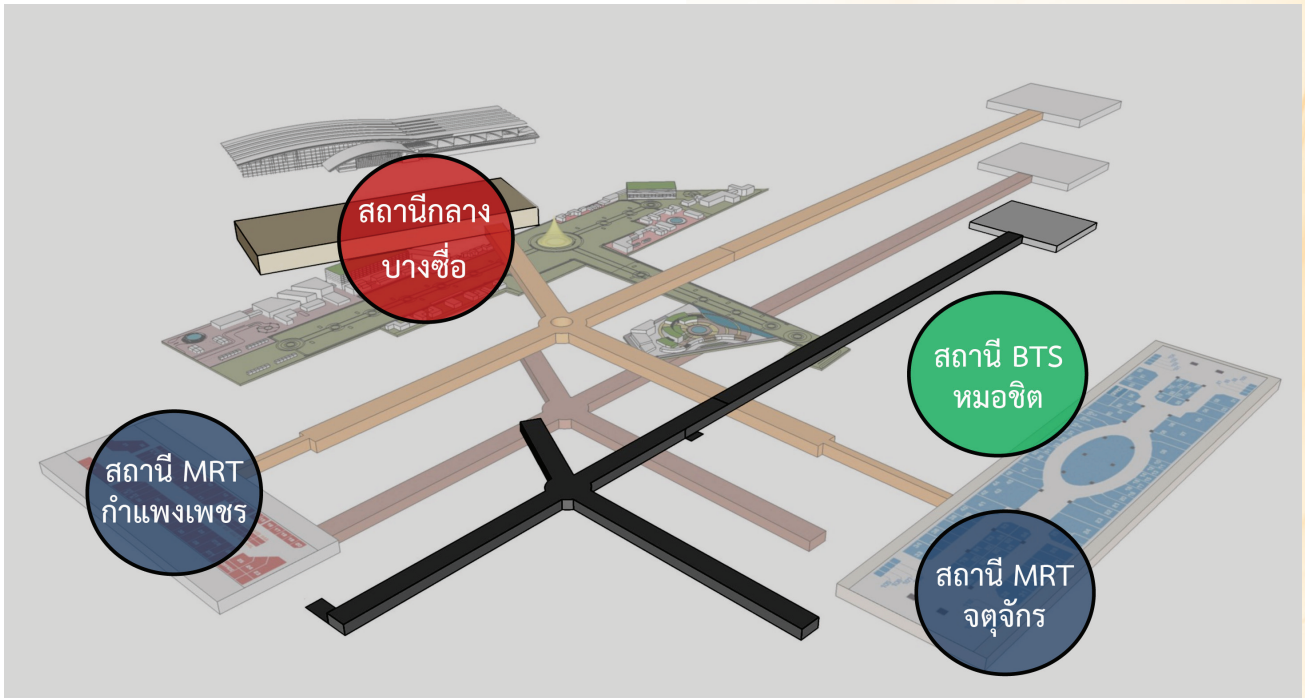


สำหรับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดรองภายในศูนย์คมนาคมพหลโยธิน เพื่อรองรับการเดินทางจากระบบขนส่งมวลชนหลักและอำนวยความสะดวกต่อการเชื่อมโยงการเดินทางของพื้นที่พบว่า ระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง ระยะทางประมาณ 10.30 กิโลเมตร จะช่วยอำนวยความสะดวกต่อการเดินทางเข้า-ออก ช่วยให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น จากการศึกษารูปแบบที่เหมาะสมพบว่า รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit : BRT) และรถราง (Tram) เป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมและคุ้มค่าต่อการลงทุน โดยมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ที่ร้อยละ 20.64 และ 14.87 ตามลำดับ ซึ่งมีแนวเส้นทางดังภาพ :- (แนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนขนาดรองและตำแหน่งสถานี)

สำหรับการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์คมนาคมพหลโยธิน โดยพิจารณาจากจุดกำเนิดการเดินทางหลัก 3 แห่ง โดยการพัฒนาทางเดินเท้าเชื่อมต่อการเดินทางเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารระหว่างจุดกำเนิดการเดินทางได้แก่ สถานีรถไฟกลางบางซื่อ (สายสีแดงและรถไฟความเร็วสูง) สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินกำแพงเพชร (สายสีน้ำเงิน) สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสวนจตุจักร (สายสีน้ำเงิน) และรถไฟฟ้าหมอชิต ก่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อสร้างกิจกรรมดึงดูดการเดินทาง และพื้นที่สีเขียว รวมพื้นที่ 127.5 ไร่ พบว่า จะมีรายได้จากการเช่าพื้นที่และรายได้อื่นๆ ในภาพรวมตลอดอายุสัญญาเช่า 30 ปี ประมาณ 487,830.8 ล้านบาท



เพื่อแก้ปัญหาการขนส่งและจราจรอย่างเป็นระบบและยั่งยืน โดยการพัฒนาขนส่งมวลชนตามแผนการพัฒนาขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งจำเป็นต้องพัฒนาพื้นที่สำหรับการเชื่อมต่อระบบการเดินทางให้มีประสิทธิภาพ ประกอบกับการกระจุกตัวของการเดินทางในพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครซึ่งมีการพัฒนาเป็นเมืองสูง จึงมีความจำเป็นในการวางแผนระบบขนส่งมวลชนให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสม ตลอดจนเพื่อให้มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพเพื่อนำไปสู่ความเป็นเมืองน่าอยู่ โดยการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทุกระบบเพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่ง



พื้นที่การพัฒนาเส้นทางเดินเท้าเพื่อเปลี่ยนถ่ายการเดินทางและการพัฒนาเชิงพาณิชย์

ความต้องการการเดินทางในเขตเมืองเพิ่มมากขึ้นตามการเติบโตของประชากรและการเติบโตทางเศรษฐกิจในเมือง ถึงแม้ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะมีความพยายามพัฒนาโครงข่ายและจัดทำส่วนต่อขยายระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้าบีทีเอส รถเมτρόวินปีอาร์ที หรือรถไฟฟ้าใต้ดิน เป็นต้น แต่ความต้องการโดยผู้รถยนต์ส่วนบุคคลก็ไม่ได้ลดลงแต่อย่างใด ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะยังมีความต้องการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตเมือง และบริการขนส่งสาธารณะยังไม่ทั่วถึง ขาดการเชื่อมต่อที่ดี คุณภาพและราคาค่าบริการไม่จูงใจให้มีการเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ดังนั้น การพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์กลางคมนาคมพลโยธินเพื่อเป็นต้นแบบการพัฒนาพื้นที่โดยรอบศูนย์กลางคมนาคมเพื่อให้สอดคล้องต้องกันกับการพัฒนาเมืองซึ่งจะส่งเสริมการขนส่งในเมือง ดังนี้

(1) จำนวนผู้ใช้รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจะมีปริมาณเพิ่มขึ้น และมีปริมาณของผู้ใช้บริการมีลักษณะเสถียร ส่งผลให้ผู้ประกอบการรถไฟฟ้า ทั้ง BTS รฟม. และ รฟท. มีผลประกอบการดีสามารถนำผลกำไรมาพัฒนาระบบการบริการที่ดี

(2) บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนจะเป็นพื้นที่ซึ่งมีความเหมาะสมในการพัฒนาที่อยู่อาศัยเหมาะสมที่จะพัฒนาที่อยู่อาศัยที่มีความต่อเนื่องและกระชับ (Compact Building) ซึ่งจะเกิดความคุ้มค่าในการพัฒนาทางเดินและทางจักรยานเชื่อมต่อกันและเชื่อมต่อกับสถานีขนส่งมวลชน

(3) จากการพัฒนาตาม (2) จะทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นของประเภทงานในพื้นที่เนื่องจากมีประชากรเพิ่มขึ้นและประชาชนอยู่อาศัยในพื้นที่อย่างแน่นหนา จะเกิดการเคลื่อนย้ายแบบมวลซึ่งจะส่งเสริมให้พื้นที่รอบสถานีกลายเป็นแหล่งพาณิชย์กรรมส่งเสริมต่อดัชนีเศรษฐกิจของพื้นที่ ดังนั้นการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจะต้องมีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีควบคู่ด้วยเสมอ



สนข. เปิดเวทีประชุมนโยบายออกแบบภายในสถานีไฮสปีด สายเหนือ 3 สถานี ชู Concept “อัตลักษณ์สร้างคุณค่า” ใช้งบรวมนมุลค่ากว่า 5 แสนบาท



กระทรวงคมนาคม



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



นายสมชัย ศิริวัฒน์โชค ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีเปิดกิจกรรมประกวดแนวคิดการออกแบบภายในสถานีรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ระยะที่ 2 พิชณโลก - เชียงใหม่ ภายใต้ชื่อ “อัตลักษณ์สร้างคุณค่า” (Identity Creates Value) เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2557 เวลา 13.30 น. ณ ห้องประชุม 401 ชั้น 4 สำนักงานนโยบายและแผน การขนส่งและจราจร (สนข.)

นายสมชัย กล่าวว่า การประกวดในครั้งนี้ จัดขึ้นเพื่อเชิญชวนให้ประชาชนเกิดการตื่นตัวและมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย โดยได้รับความร่วมมือจากผู้เชี่ยวชาญด้านสถาปัตยกรรมภายในและการออกแบบหลายหน่วยงาน ร่วมเป็นคณะกรรมการตัดสินในครั้งนี้ เช่น สมาคมมัณฑนากรแห่งประเทศไทย มหาวิทยาลัยศิลปากร มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบ สำนักนายกรัฐมนตรี และบริษัท Design Worldwide Partnership จำกัด การประกวดครั้งนี้ เปิดโอกาสให้ผู้สนใจนำเสนอแนวคิดในการออกแบบภายในสถานีรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีพิจณโลก สถานีลำปาง และสถานีเชียงใหม่ โดยจะเลือกแบบอาคารสถานีใดก็ได้ และสามารถส่งผลงานได้มากกว่า 1 สถานี ภายใต้แนวคิด “อัตลักษณ์สร้างคุณค่า” (Identity Creates Value) โดยมีรายละเอียดในการนำเสนอประกอบด้วยแนวคิดในการออกแบบภายในของสถานีผังภายในสถานี (Plan) และรูปตัดภายในสถานี (Elevation or Section) อย่างน้อย 3 รูป ภาพทัศนียภาพ (Perspective) อย่างน้อย 3 พื้นที่คือ โถงจำหน่ายตั๋วและพักคอยสำหรับผู้โดยสาร (Concourse Area) โถงชานชาลาของรถไฟความเร็วสูง (Platform Area) และพื้นที่พาณิชย์กรรมภายในสถานี (Commercial Zone) เช่น ร้านค้า ร้านอาหาร ฯลฯ ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับแนวคิดการออกแบบ ผู้ส่งผลงานสามารถดัดแปลง ต่อเติม หรือปรับเปลี่ยนรูปลักษณะภายนอกอาคารได้ แต่ต้องไม่กระทบกับโครงสร้างที่มีอยู่





กระทรวงคมนาคม



สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร

เปิดสมอง ประลองไอเดีย

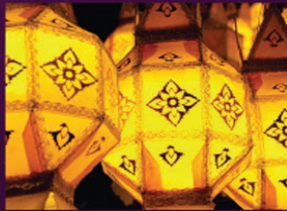
กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
เชิญชวนคนไทยไอเดียเจ๋งร่วมประกวด แนวคิดการออกแบบภายในสถานีรถไฟความเร็วสูง
สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 2 พิษณุโลก-เชียงใหม่ ภายใต้ชื่อ
“อัตลักษณ์สร้างคุณค่า” (Identity Creates Value)

โดยแสดงแนวความคิด

ในการออกแบบภายในสถานีรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่

ได้แก่ สถานีพิษณุโลก สถานีลำปาง และสถานีเชียงใหม่ ที่แสดงถึงอัตลักษณ์ท้องถิ่น

ที่ต้นสถานีซึ่งสร้างคุณค่าทั้งด้านความสวยงามและประโยชน์ใช้สอย สร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ตัวสถานี



ชิงเงินรางวัลมูลค่ารวม

510,000 บาท

พร้อมประกาศนียบัตรจากสำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร (สนข.)

ระดับอาชีพ

- รางวัลที่ 1 รางวัลละ 40,000 บาท จำนวน 3 สถานี
- รางวัลที่ 2 รางวัลละ 25,000 บาท จำนวน 3 สถานี
- รางวัลที่ 3 รางวัลละ 15,000 บาท จำนวน 3 สถานี

ระดับสมัครเล่น

- รางวัลที่ 1 รางวัลละ 40,000 บาท จำนวน 3 สถานี
- รางวัลที่ 2 รางวัลละ 25,000 บาท จำนวน 3 สถานี
- รางวัลที่ 3 รางวัลละ 15,000 บาท จำนวน 3 สถานี

รางวัลสถานียอดนิยม (Popular Vote) รางวัลละ 10,000 บาท
รวม 3 รางวัล (จำนวน 1 รางวัลต่อสถานี)

คุณสมบัติของผู้เข้าร่วมประกวด

- ระดับอาชีพ ได้แก่ บุคคล บริษัท และสถาบันที่มีความเชี่ยวชาญ
ในการออกแบบ (มีใบอนุญาตประกอบวิชาชีพ)
- ระดับสมัครเล่น ได้แก่ นิสิต นักศึกษา และประชาชนทั่วไป
ทั้งนี้ จำนวนผู้สมัครต้องไม่เกิน 4 คน ต่อ 1 ทีม และสามารถส่งได้มากกว่า 1 ผลงาน

กำหนดการรับสมัคร

ผู้สนใจสามารถสมัครได้ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม ถึง 30 เมษายน 2557

กำหนดการส่งผลงานเข้าประกวด

- ส่งผลงานด้วยตัวเอง ได้ภายในวันที่ 30 พฤษภาคม 2557 เวลา 08.30-16.30 น.
ณ ฝ่ายรับส่งเอกสาร ชั้น 1 อาคารสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- ส่งผลงานทางไปรษณีย์ โดยวงเล็บมุมซองว่า “การประกวดแนวคิดการออกแบบ
สถานีรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 พิษณุโลก-เชียงใหม่” มาที่ตู้ ปณ. 170
ปณศ. จรเข้บัว ภายในวันที่ 30 พฤษภาคม 2557 โดยฉีกวันที่ประทับตรา
ไปรษณีย์เป็นสำคัญ ทั้งนี้ให้ระบุชื่อเจ้าของผลงาน ที่อยู่ และเบอร์โทรศัพท์ติดต่อ
แนบมาด้วยผลงานด้วย
โดยจะประกาศผลผู้ที่ผ่านเข้ารอบในวันที่ 20 มิถุนายน 2557

หลักเกณฑ์ในการส่งผลงานเข้าประกวด

- ผู้ประกวดสามารถเลือกส่งผลงานประกวดแนวความคิดในการออกแบบ
สถานีรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 2 เส้นทางพิษณุโลก-เชียงใหม่
จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีพิษณุโลก สถานีลำปาง และสถานีเชียงใหม่
โดยสามารถเลือกแบบอาคารสถานีที่จัดไว้ให้สถานีใดก็ได้ และสามารถส่งผลงาน
เข้าแข่งขันได้มากกว่า 1 สถานี
- ผลงานต้องไม่เคยส่งเข้าประกวดที่ใดมาก่อนและต้องเป็นผลงานต้นแบบ
- ผลงานที่ได้รับรางวัลทุกรางวัล สนข. ขอสงวนสิทธิ์ที่จะใช้ผลงานทั้งหมดหรือ
บางส่วนหรือไม่ใช้ผลงานดังกล่าวตามดุลยพินิจของ สนข.
- สนข. จะแต่งตั้งคณะกรรมการตัดสินการประกวดและการตัดสินของคณะกรรมการถือเป็นที่สุด
- ผู้ประกวดสามารถดาวน์โหลดแบบฟอร์มและรายละเอียดของสถานีที่ต้องการทั้ง 3 สถานี
ได้ที่เว็บไซต์ www.thaihspeedtrain.com/chiangmai_phase2

หัวใจ อย่าคิดนาน !!!

ดูรายละเอียดเพิ่มเติม สมัคร และรับทราบผลผู้ที่ผ่านเข้ารอบได้ที่
www.thaihspeedtrain.com/chiangmai_phase2
สอบถามเพิ่มเติม

ด้านการสมัครติดต่อคุณกิตติธ เฉลิมทรัพย์ และคุณเรนศ นิ่มนวล
โทร. 0 2509 9091-2 ต่อ 113, 119, 08 4145 5988, 08 3304 8789 ในเวลาทำการ
ด้านการออกแบบติดต่อคุณสิริโรจน์ เทพขุ
โทร. 0 2509 9081-2 ต่อ 324, 403 ในเวลาทำการ





การแก้ไขปัญหา จราจรเร่งด่วน

ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีภารกิจในการศึกษา สำรวจ วางแผนการจัดระบบ การจราจรทางบก เสนอแนะแนวนโยบาย และกำหนดมาตรฐาน ที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร มาตรการในการแก้ไข ปัญหาการจราจรทางบกให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองและ สิ่งแวดล้อม ตลอดจนวิเคราะห์ กลั่นกรองความเหมาะสม ของแผนงานและโครงการที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร ด้านเทคนิค เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและผังเมือง รวมถึง ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการจัดระบบ การจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง (คจร.) โดยใน รอบปี พ.ศ. 2556 ที่ผ่านมา สนข. ได้มีการดำเนินงานด้าน การแก้ไขปัญหารถจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามที่ได้รับมอบหมายจากกระทรวงคมนาคม (คค.) ซึ่งสรุปได้ ดังนี้



ด้านการพิจารณาบทลงโทษบังคับการห้ามจอดรถ ในกรุงเทพมหานคร

จากสภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่ เกิดจากการขยายตัวของเมือง การพัฒนาทางเศรษฐกิจ แต่ สาเหตุสำคัญอีกด้านหนึ่งที่ไม่อาจมองข้ามไปได้ คือ “การขาด ความเคารพกฎจราจร” การจอดรถบนถนนสาธารณะทั้งถนน สายหลักและถนนสายรอง ซึ่งปรากฏออกตามสื่อต่างๆ ว่ามี การฝ่าฝืนการจอดรถในที่ห้ามจอดอยู่เสมอๆ การห้ามจอดรถ ในกรุงเทพมหานครมีจุดประสงค์เพื่อให้เกิดการใช้ถนนเกิด ประสิทธิภาพสูงสุด แต่เนื่องจากสภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลง ไป ถนนบางสายเดิมที่มีปัญหาการจราจรติดขัดปัจจุบันไม่มี ปัญหา ถนนบางสายเดิมนุญาตให้จอดรถ ปัจจุบันก่อให้เกิด ปัญหารถจราจรเนื่องจากการจอดรถ ซึ่งปัญหาเหล่านี้ปัจจุบัน กระจายอยู่ในเกือบทุกพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร



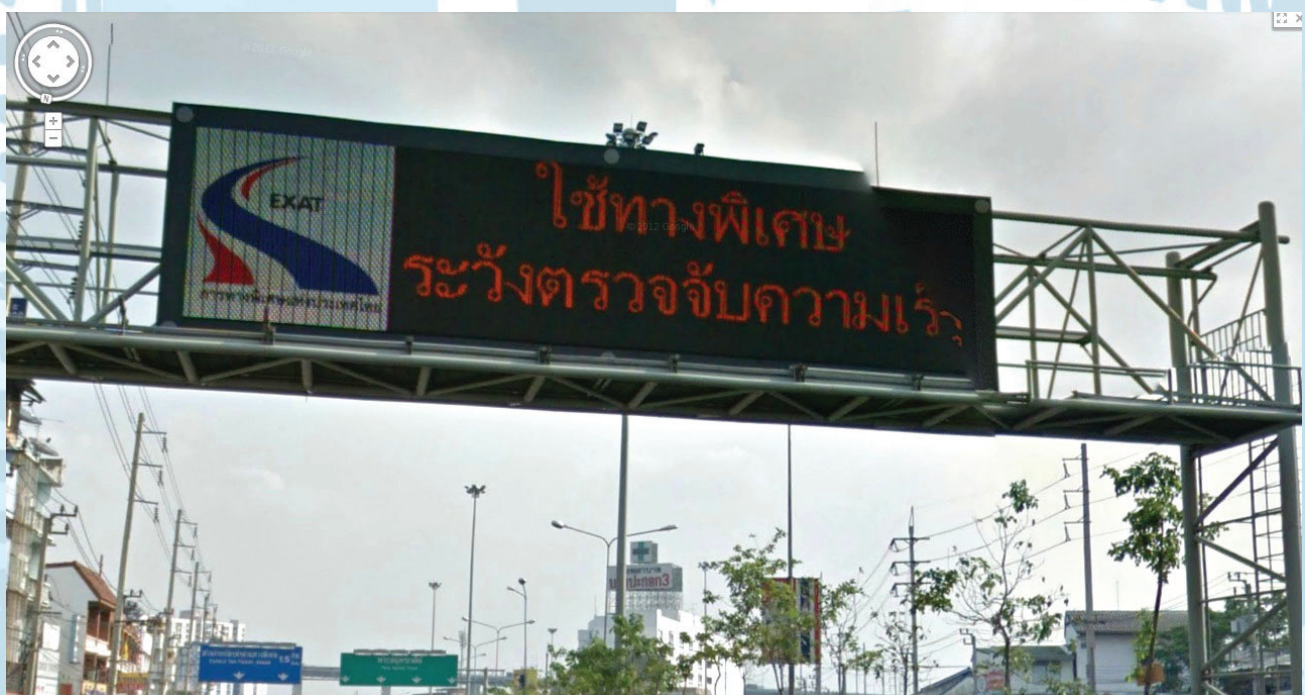


ต่อการจราจรอาจพิจารณาเก็บค่าจอดรถเพื่อนำเงินมาใช้ในการดำเนินงานด้านการจราจร มีการจำกัดชั่วโมงการจอดรถเพื่อให้เกิดการหมุนเวียนของรถ ซึ่งจะส่งผลดีต่อสภาพการจราจรในกรุงเทพมหานครในภาพรวมต่อไป

ด้านการปรับปรุงข้อกำหนดเพื่อใช้ในการบำรุงรักษาและติดตั้งอุปกรณ์ด้านการจราจร

สนช. จึงร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร ดำเนินการพิจารณาทบทวนข้อบังคับการห้ามจอดรถในกรุงเทพมหานครให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน ซึ่งจะเป็นเครื่องมือที่สำคัญสำหรับเจ้าพนักงานจราจรในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง และในอนาคตถนนสายใดที่สามารถอนุญาตให้จอดรถได้โดยไม่ส่งผลกระทบต่อ

สนช. ได้ดำเนินการศึกษา โดยมีแนวทางที่จะส่งเสริมให้มีการติดตั้งอุปกรณ์ที่มีความทันสมัย เช่น ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ระบบตรวจจับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (Red Light Camera) และระบบกล้อง Image Processing เพื่อให้การกวดขันวินัยจราจรมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และช่วยให้การประพฤติผิดกฎหมายจราจรและการเกิดอุบัติเหตุ



ภัยบนท้องถนน



จราจรลดลง โดยจะให้ เป็นเครื่องมือที่จะตรวจจับและออกหลักฐานเพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจพิจารณาและออกไปสั่ง เพื่อให้ได้มาซึ่งค่าปรับจากผู้กระทำผิด ซึ่งมีแนวทางดังนี้ คือ การให้สัมปทานภาคเอกชน ตาม พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 มีความเหมาะสม กล่าวคือ การให้หน่วยงานเอกชนเข้ามาร่วมดำเนินการทั้งการติดตั้งปรับปรุง บำรุงรักษาอุปกรณ์ที่ใช้ในการกวาดชั้นวินัยจราจร แล้วใช้อุปกรณ์เหล่านั้นตรวจจับผู้กระทำผิดและการจัดทำหลักฐานผู้กระทำผิดส่งให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.) เพื่อพิจารณาความผิดและพิจารณาค่าปรับ ซึ่งเมื่อดำเนินการคดีจนนำไปสู่ค่าปรับแล้วจะมีการแบ่งส่วนค่าปรับที่ได้ตามกฎหมายกับเอกชนผู้ดำเนินการจัดทำหลักฐานเหล่านั้น โดยมี สตช. เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ และจำเป็นต้องมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายดำเนินการ



พ.ศ. 2555 เกี่ยวข้องกับค่าปรับที่ได้ตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาเรื่องการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องและการจัดทำข้อมูลต่างๆ เพื่อให้เกิดผลสำเร็จเป็นรูปธรรมต่อไป



การศึกษาวิเคราะห์ต้นทุน การขนส่งสินค้าของประเทศไทย



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการโครงการศึกษาพัฒนาปรับปรุงบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูล ขัอมสนเทศและแบบจำลอง เพื่อบูรณาการพัฒนากการขนส่งและจราจรการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและระบบโลจิสติกส์ (โครงการ TDL) มีวัตถุประสงค์สำคัญประการหนึ่งเพื่อศึกษาวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศไทย เมื่อประโยชน์ด้านการวางแผนและกำหนดนโยบายการขนส่งและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของประเทศไทยและการคำนวณต้นทุนการขนส่งรวมของประเทศไทย

การศึกษาครั้งนี้ได้สำรวจปริมาณการขนส่งสินค้าและการเคลื่อนย้ายสินค้าทั้งนำเข้า-ส่งออก และการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในประเทศที่เกิดขึ้นจริง รวมทั้งปรับปรุงข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าให้เป็นปัจจุบันจากเดิมประมาณ 500 ล้านตัน เป็น 805 ล้านตัน (จากการสำรวจสินค้า 180 ชนิดสินค้า) ครอบคลุมการขนส่งสินค้าทางบก ทางน้ำ ทางราง และอากาศภายในประเทศ เพื่อนำมาปรับปรุงข้อมูลเพื่อวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ซึ่งเดิมต้นทุนโลจิสติกส์หรือต้นทุนการขนส่งสินค้าไม่สะท้อนประสิทธิภาพในการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ด้านการคมนาคมของประเทศไทย แต่จากผลการศึกษาวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งสินค้า (หน่วย:บาทต่อตัน-กิโลเมตร) จะสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงมากกว่าข้อมูลเดิม เนื่องจากการศึกษาได้ทำการสำรวจข้อมูลการขนส่งสินค้าจากผู้ประกอบการทำให้ได้ข้อมูลค่าใช้จ่ายในแต่ละรูปแบบการขนส่งสินค้าทางบก ทางน้ำ ทางราง และอากาศ ดังนั้นเมื่อได้ปรับปรุงฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนการขนส่งให้ถูกต้องและเป็นปัจจุบัน เพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะการค้าและการพาณิชย์ตามรูปแบบ Modern Trading ที่เปลี่ยนไป



การสำรวจรูปแบบการขนส่งสินค้าจำนวน 180 ชนิด สินค้า พบว่า มีการขนส่งทางบกเป็นส่วนใหญ่ โดยขนส่งสินค้า เกษตรกรรมและสินค้าในอุตสาหกรรมก่อสร้าง ซึ่งมีมูลค่าสินค้า ต่ำ ผลการศึกษาพบว่า การขนส่งสินค้าทางบกมีต้นทุนเพิ่มขึ้น จาก 1.72 บาทต่อตัน-กิโลเมตร เป็น 2.12 บาทต่อตัน-กิโลเมตร และการขนส่งสินค้าทางน้ำและทางรางยังเพิ่มขึ้นไม่มากนัก

ผลการศึกษาจะนำไปใช้ประโยชน์ในการสนับสนุน และขับเคลื่อนโครงการพัฒนาด้านการขนส่งเพื่อให้สามารถ วัดประสิทธิภาพการขนส่งของประเทศและพิจารณาปรับ โครงสร้างการขนส่งจากทางถนนเข้าสู่ทางน้ำและทางรางให้ มากยิ่งขึ้น การจะปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) ตามแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน 2 ล้านล้านบาท ก็จะทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าลดต่ำลงค่อนข้างมาก และคาดว่า โอกาสการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางน้ำและ ทางรางก็จะมีเพิ่มขึ้นอย่างนัยสำคัญ และส่งผลสุดท้ายให้ต้นทุน การขนส่งโดยรวมลดลง นั่นหมายถึงต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศลดลงด้วย



การเปลี่ยนแปลงปริมาณการขนส่งสินค้าที่ได้สำรวจ เมื่อปี 2540 จำนวน 23 กลุ่มสินค้าและปริมาณการค้า ในการปรับเทียบด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ด้านการขนส่ง และจราจร พบว่าในปี 2555 ปริมาณการขนส่งสินค้ารวม ของประเทศ จำนวน 520 ล้านตัน มีสัดส่วนการขนส่งทางบก ร้อยละ 81.86 การขนส่งทางน้ำและทางรางร้อยละ 18.12 และ การขนส่งทางอากาศร้อยละ 0.02 ทั้งนี้ ปัจจุบันการศึกษาได้ สำรวจสินค้า 180 ชนิดสินค้า ครอบคลุมทุกประเภทการขนส่ง พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าของประเทศเป็น 805 ล้านตัน มีสัดส่วนการขนส่งทางบกร้อยละ 88.27 การขนส่งทางน้ำและ ทางรางร้อยละ 11.71 และการขนส่งทางอากาศร้อยละ 0.02



การศึกษาวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งเฉลี่ยในแต่ละ รูปแบบ (บาทต่อตัน-กิโลเมตร) พบว่า ทางบก 2.12 บาท ทางน้ำ 0.65 บาท ทางราง 0.95 บาท และทางอากาศ 10.00 บาท โดยปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำและทางราง ยังอยู่ในระดับต่ำ จึงเป็นปัจจัยสำคัญต่อการผลักดันให้มีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางน้ำและราง เพื่อกระตุ้นให้ผู้ประกอบการหันมาใช้รูปแบบการขนส่งสินค้า ทางน้ำและทางรางเพิ่มขึ้น



แผนอำนวยความสะดวก และปลอดภัย รองรับการเดินทาง ของประชาชน ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2557 (ระหว่างวันที่ 11 – 17 เมษายน 2557) ของกระทรวงคมนาคม

ด้วยขณะนี้ใกล้ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2557 ระหว่างวันที่ 13 – 15 เมษายน 2557 ซึ่งจะมีวันหยุดราชการติดต่อกันหลายวัน โดยประชาชนนิยมเดินทางไปท่องเที่ยวและกลับภูมิลำเนาเป็นจำนวนมาก เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน กระทรวงคมนาคมจึงได้จัดทำแผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2557 (ระหว่างวันที่ 11-17 เมษายน 2557) ของกระทรวงคมนาคมขึ้น โดยความร่วมมือของหน่วยงานในสังกัดที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการให้ความสะดวกและความปลอดภัยแก่ประชาชนในการเดินทางในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ดังนี้

1. แผนการบริการและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง

หน่วยงานในสังกัด คค. ได้กำหนดแผนการให้บริการและอำนวยความสะดวกในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2557 ระหว่างวันที่ 11 – 17 เมษายน 2557 โดยคาดว่าจะมีผู้มาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 9,904,900 คน-เที่ยว และมีการเดินทางไปต่างจังหวัด 4,114,904 คน-เที่ยว ทั้งนี้ คาดว่าจะมีรถยนต์ผ่านใช้ทางพิเศษทางหลวงหมายเลข 7 ทางหลวงหมายเลข 9 และทางพิเศษบูรพาวิถี รวม 3,874,822 คัน

1.1 ประมาณการให้บริการขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร

หน่วยงาน	จำนวนเที่ยววิ่ง (เที่ยว)	ประมาณการผู้โดยสาร (คน-เที่ยว)
ขสมก.	140,812	8,459,205
รฟม.	2,250	1,179,695
รฟฟท.	1,660	266,000
รวม	144,722	9,904,900



1.2 ประมาณการให้บริการขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด

หน่วยงาน	จำนวนเที่ยววิ่ง/บิน (เที่ยว)	ประมาณการผู้โดยสาร (คน-เที่ยว)
บขส.	49,627	1,277,077
รฟท.	1,517	755,000
บพ.	1,568	226,423
ทอท.	12,198	1,856,404
รวม	64,910	4,114,904

1.3 ประมาณการปริมาณรถยนต์ที่ผ่านทางพิเศษ

หน่วยงาน	จำนวนรถ (คัน)	คิดเป็นจำนวนเงิน (บาท)
ทล. (ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และ 9)	3,004,822	96,654,101
กทพ. (ทางพิเศษบูรพาวิถี)	870,000	34,000,000
รวม	3,874,822	130,654,101

1.4 การให้บริการฟรีของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2557

หน่วยงาน	การให้บริการฟรี
ขบ.	จัดกิจกรรมตรวจรถก่อนใช้ปลอดภัยแน่นอน ร่วมกับภาคีเครือข่าย ให้บริการตรวจรถฟรี 20 รายการ รวมทั้งสิ้น 2,251 แห่งทั่วประเทศ
ทล.	ยกเว้นการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ-ชลบุรี) และหมายเลข 9 (วงแหวนตะวันออก บางพลี-บางปะอิน) ตั้งแต่เวลา 16.00 น. ของวันที่ 10 เม.ย. 2557 ถึงเวลา 24.00 น. ของวันที่ 16 เม.ย. 2557
กทพ.	ยกเว้นการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางพิเศษบูรพาวิถี (ด่าน กม.6 ขาออก-ชลบุรี) ตั้งแต่เวลา 00.01 น. ของวันที่ 10 เม.ย. 2557 ถึงเวลา 24.00 น. ของวันที่ 16 เม.ย. 2557
รฟท.	ให้บริการเพิ่มขบวนรถไฟขบวนธรรมดาฟรี จำนวน 32 ขบวน (ไป/กลับ) 1. ขบวนรถเที่ยวไปส่ง (11-12 เม.ย. 2557) ไป/กลับ 12 ขบวน 2. ขบวนรถเที่ยวรับกลับ (14 - 16 และ 19 - 20 เม.ย. 2557) ไป/กลับ 20 ขบวน - สายเหนือ: กทม.-ศิลาอาสน์ - สายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ: กรุงเทพฯ-อุดรฯ, กรุงเทพฯ-อุบลฯ, กทม.-ศรีสะเกษ
ขสมก.	จัดรถ Shuttle Bus รถเฉพาะกิจ จำนวน 2 เส้นทาง ได้แก่ - เส้นทางที่ 1 วงกลมอุ่มหมอชิต 2-สถานีรถไฟฟ้า BTS จตุจักร (MRT) - เส้นทางที่ 2 อุ่มหมอชิต 2-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
รฟฟท.	วันที่ 13 เม.ย. 2557 เนื่องในโอกาสเป็นวันผู้สูงอายุ ผู้ที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไปใช้บริการรถไฟฟ้าสาย Express Line และ City Line โดยไม่เสียค่าบริการใดๆ ตั้งแต่ 06.00 - 24.00 น. (โดยแสดงบัตรประชาชนต่อพนักงานขายตั๋วประจำสถานี)

2. แผนอำนวยความสะดวก

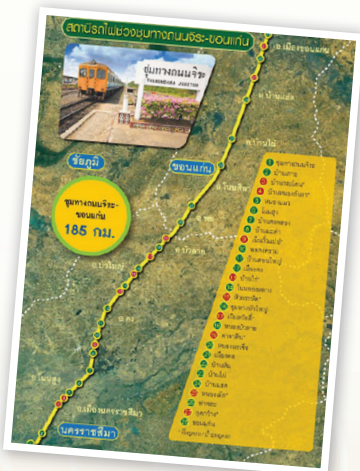
กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายหน่วยงานในสังกัดดำเนินมาตรการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง โดยในเทศกาลสงกรานต์ ปี 2557 ได้กำหนดให้อุบัติเหตุจากการขนส่งสาธารณะจากรถโดยสารสาธารณะ เรือโดยสาร เครื่องบิน และรถไฟ ต้องเป็นศูนย์ โดยกำหนดให้พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ และคนประจำเรือโดยสาร ต้องมีเวลาพักผ่อนที่พอเพียงและมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นศูนย์มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในระหว่างการให้บริการเป็นจำนวนร้อยละ ๑๐๐



โครงการระบบรถไฟทางคู่

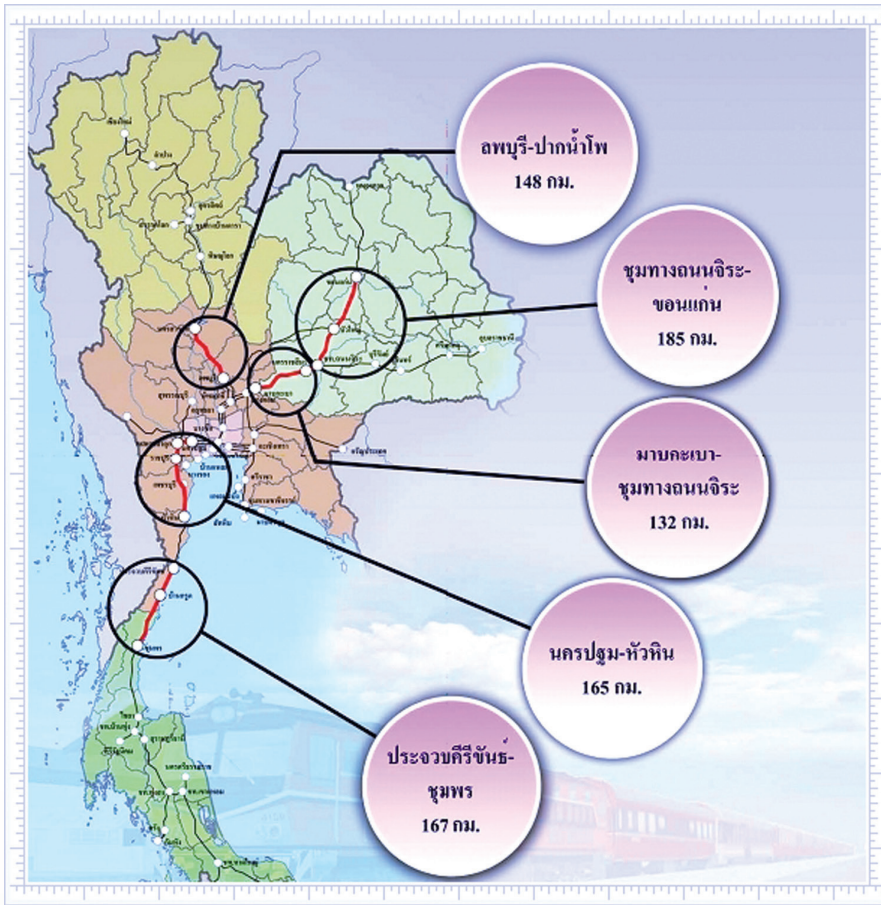
การดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ระยะที่ ๑ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ เรื่อง แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ ให้เป็นไปตามแผนงาน รวม ๖ เส้นทาง ระยะทาง กิโลเมตร ประกอบด้วย

- | | |
|---------------------------------------|----------------------|
| ๑) ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย | ระยะทาง ๑๐๖ กิโลเมตร |
| ๒) ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ | ระยะทาง ๑๑๘ กิโลเมตร |
| ๓) ช่วงมาบตาพาด-ชุมทางถนนจิระ | ระยะทาง ๑๓๒ กิโลเมตร |
| ๔) ช่วงนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน | ระยะทาง ๑๖๕ กิโลเมตร |
| ๕) ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น | ระยะทาง ๑๘๕ กิโลเมตร |
| ๖) ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร | ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร |



ความคืบหน้าการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ดำเนินการศึกษาโครงการระบบรถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน (ระยะที่ ๑) จำนวน ๖ เส้นทาง ระยะทาง ๘๗๓ กิโลเมตร ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ โดยแบ่งการดำเนินงานของโครงการออกเป็น ๒ สถานะ ดังนี้



๑) โครงการที่มีความพร้อมประกวดราคาภายในปี ๒๕๕๗ จำนวน ๒ โครงการ คือ

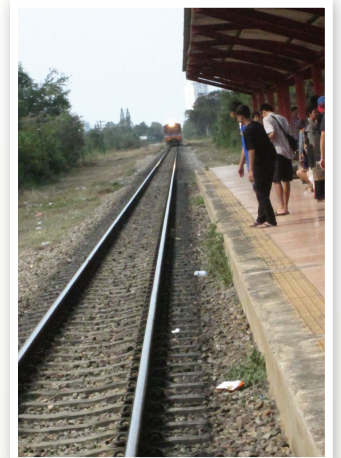
(๑) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทาง ๑๐๖ กิโลเมตร

คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการเมื่อวันที่ ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๕๕ วงเงิน ๑๑,๓๔๘.๓๕ ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศ ให้ รฟท. ต่อไป โดนกระทรวงคมนาคมให้ รฟท. ถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๕๕ ที่ให้ดำเนินการแยกสัญญาก่อสร้างโครงการออกเป็น ๒ สัญญาตามเดิม ซึ่งประกอบด้วย

สัญญาที่ ๑ งานก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-วิหารแดง และช่วงบึงใหญ่-แก่งคอย พร้อมทางคู่เสียงเมือง ๓ แห่ง

ปัจจุบัน รฟท. ได้ขายเอกสารประกวดราคาเมื่อวันที่ ๔-๑๒ มีนาคม ๒๕๕๗ มีผู้สนใจซื้อเอกสารประกวดราคาจำนวน ๘ ราย กำหนดยื่นเอกสารประกวดราคาวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๕๗ และกำหนดเสนอราคาทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction) วันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๕๗

สัญญาที่ ๒ งานก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ช่วงวิหารแดง-บึงใหญ่ ระยะทาง ๙ กิโลเมตร พร้อมอุโมงค์รถไฟทางเดี่ยวและงานก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ๒ แห่ง ยาว ๖๐ เมตร





ปัจจุบัน รฟท. ได้ประกาศร่างขอบเขตงาน (TOR) และร่างเอกสารประกวดราคาลงบนเว็บไซต์ของ รฟท. แล้ว อยู่ระหว่างนำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาให้ความเห็นชอบ โดยคาดว่าจะประกาศขายเอกสารประกวดราคาภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๗

(๒) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ระยะทาง ๑๘๕ กิโลเมตร

สนข. ได้สำรวจออกแบบรายละเอียดเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยส่งมอบรายงานการศึกษาความเหมาะสม แบบรายละเอียด และเอกสารประกวดราคาส่งให้ รฟท. เรียบร้อยแล้ว และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) แล้ว

ปัจจุบัน สนข. ได้จัดส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ฉบับสมบูรณ์ส่งให้ สผ. แล้วเมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ โดยอยู่ระหว่างรอเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการก่อสร้าง และดำเนินการประกวดราคาต่อไป

๒) โครงการที่อยู่ระหว่างการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จำนวน ๔ โครงการ ประกอบด้วย

(๑) โครงการรถไฟทางคู่ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง ๑๑๘ กิโลเมตร

(๒) โครงการรถไฟทางคู่ช่วงมาบตาพาด-ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง ๑๓๒ กิโลเมตร

(๓) โครงการรถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ระยะทาง ๑๖๕ กิโลเมตร

โดยทั้ง ๓ โครงการ สนข. ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นเสร็จเรียบร้อยแล้ว และต่อมา รฟท. ได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียด และจัดทำเอกสารประกวดราคาเสร็จเรียบร้อยแล้ว





โครงการรถไฟทางคู่



ปัจจุบันโครงการที่อยู่ระหว่างรอการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ดังนี้

- ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ สนข. ได้จัดส่งรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ฉบับสมบูรณ์ให้ สผ. เพื่อพิจารณานำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เมื่อวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๕๖ แล้ว ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างรอการพิจารณาของ กก.วล. จากนั้นจะดำเนินการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เสนอ สผ. ต่อไป

- ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ คชก. พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) (ข้อมูลเพิ่มเติมครั้งที่ ๑) เมื่อวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๕๗ แล้วมีมติให้ปรับปรุงรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งปัจจุบันที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการปรับปรุงรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) (ข้อมูลเพิ่มเติมครั้งที่ ๒) ก่อนส่งให้ สนข. โดยคาดว่าจะส่งให้ สผ. พิจารณาได้ภายในพฤษภาคม ๒๕๕๗

- ช่วงนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก คชก. พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) (ข้อมูลเพิ่มเติมครั้งที่ ๒) เมื่อวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๕๖ แล้วมีมติให้ปรับปรุงรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งปัจจุบันที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการปรับปรุงรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA (ข้อมูลเพิ่มเติมครั้งที่ ๓) ก่อนส่งให้ สนข. โดยคาดว่าจะส่งให้ สผ. พิจารณาได้ภายในเมษายน ๒๕๕๗

(๔) โครงการรถไฟทางคู่ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร

สนข. ได้สำรวจออกแบบรายละเอียดเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยส่งมอบรายงานการศึกษาความเหมาะสม แบบรายละเอียด และเอกสารประกวดราคาส่งให้ รฟท. เรียบร้อยแล้ว

ปัจจุบัน สนข. ได้จัดส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) (ข้อมูลเพิ่มเติมครั้งที่ ๒) ตามความเห็นของ คชก. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๕๖ ส่งให้ สผ. แล้วเมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๗ โดยอยู่ระหว่างรอเสนอ คชก. พิจารณาก่อนนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

ปัจจุบันการขนส่งด้วยรถบรรทุกเป็นระบบการขนส่งหลักของประเทศไทย ซึ่งสถิติการขนส่งสินค้าของกระทรวงคมนาคมในปี พ.ศ. ๒๕๕๓ พบว่า ประเทศไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้าหลักที่ทำการขนส่งด้วยรถบรรทุกมากที่สุดรวม ๑๘๕,๘๘๓ ล้านตัน-กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ ๙๕ ของปริมาณการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ โดยมีจำนวนรถบรรทุกทั้งประเทศรวม ๘๑๖,๘๔๔ คัน ซึ่งทำการขนส่งสินค้าบนทางหลวง มีระยะทางรวม ๖๗,๓๑๕ กิโลเมตร

**การศึกษารายละเอียดการพัฒนา
จุดพักรถบรรทุกทุกตามเส้นทาง
ขนส่งสินค้าหลักของประเทศ**



ซึ่งตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๑๐๓ ทวิ บัญญัติว่า “ภายใต้ บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินยี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่ม ปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลา ไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมงก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินยี่สิบสี่ชั่วโมงติดต่อกัน” อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังไม่มีการพัฒนาจุดพักรถมาตรฐานเพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ตามเส้นทางขนส่ง สินค้าหลักของประเทศ ผู้ขับรถบรรทุกส่วนมากจึงไม่สามารถจอดพักรถได้ตามที่กฎหมายกำหนด ทำให้ผู้ขับรถบรรทุกต้องจอดพักรถตามพื้นที่ริมทางหลวง ซึ่งเป็นอันตรายต่อผู้ขับรถที่อาจจะถูก ปล้นสดมภ์และ/หรือถูกทำร้ายร่างกายระหว่างจอดพักรถและเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ แก่ผู้ขับรถอื่น

ดังนั้น รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมจำเป็นต้องดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และบริการเพื่อให้มีการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ เพื่อให้ ผู้ขับรถบรรทุกไทย รวมถึงผู้ขับรถบรรทุกของประเทศสมาชิก ASEAN สามารถใช้เป็นสถานที่จอด พักรถได้อย่างสะดวกสบาย ผู้ขับรถมีโอกาสพักผ่อนในระหว่างทางเพื่อลดความเหนื่อยล้าและ ลดอัตราการล่ออุบัติเหตุเนื่องจากผู้ใช้ถนนรายอื่นไม่สามารถมองเห็นรถบรรทุกที่จอดพัก บนไหล่ทางได้โดยเฉพาะในเวลากลางคืน เป็นการช่วยยกระดับการบริหารจัดการการขนส่งสินค้า ทางถนนของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่ง



สินค้าหลักของประเทศที่จำเป็นต้องมีการให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานที่เหมาะสมและจำเป็น เช่น การให้บริการด้านอาหาร น้ำดื่ม สถานที่พักผ่อน ระบบการติดต่อสื่อสาร และบริการด้านการแพทย์/สุขภาพ เป็นต้น

วัตถุประสงค์

๑) เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศที่มีความเหมาะสมและสามารถรองรับปริมาณรถบรรทุกสินค้าทั้งภายในประเทศและประเทศในกลุ่มอาเซียน

๒) เพื่อออกแบบรายละเอียด (Detailed Design Drawings) จุดพักรถบรรทุกที่มีความเหมาะสม สามารถอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้มาใช้บริการ โดยคำนึงถึงผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน จำนวน ๑ แห่ง เพื่อใช้เป็นโครงการนำร่อง (Pilot Project) การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกของประเทศ

๓) เพื่อศึกษารูปแบบการดำเนินงาน การลงทุน และการบริหารจัดการจุดพักรถบรรทุก





ระยะเวลาการศึกษา ๑๒ เดือน

สนช. ได้ว่าจ้างกลุ่มที่ปรึกษา มหาวิทยาลัยนเรศวร ซึ่งเป็นที่ปรึกษาหลัก และกลุ่มมหาวิทยาลัย ประกอบด้วย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ และมหาวิทยาลัยขอนแก่น เป็นที่ปรึกษาร่วม เริ่มดำเนินการระหว่างวันที่ 14 สิงหาคม 2556 - 13 สิงหาคม 2557



ผลที่คาดว่าจะได้รับ

๑) แผนแม่บทสำหรับการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกของประเทศบนตามเส้นทางขนส่งสินค้าสายหลักของประเทศ ประกอบด้วย

- ตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมในการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกทั้งประเทศ โดยคำนึงถึงความจำเป็นเร่งด่วน ความปลอดภัย การมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและเอกชน
- วิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและการเงิน
- ข้อเสนอแนะ/แนวทางสำหรับการดำเนินงานของหน่วยงานที่กำกับดูแล เช่น แนวทางการบังคับให้ผู้ขับรถบรรทุกเข้ามาใช้จุดพักรถบรรทุก และแนวทางการตรวจสอบผู้ขับรถบรรทุกให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน เป็นต้น

๒) แบบรายละเอียดจุดพักรถบรรทุกโครงการนำร่อง ๑ แห่ง มีสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานที่เหมาะสมและจำเป็นตามปริมาณจราจร และพฤติกรรมของผู้ขับรถบรรทุก ประกอบด้วย

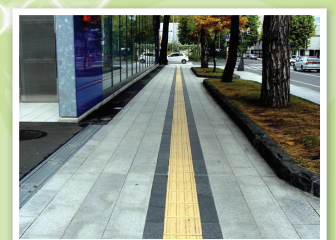
- ที่จอดรถบรรทุกพร้อมที่พักผ่อนชั่วคราว/ค้างคืน
- ศูนย์ข้อมูลและป้ายประชาสัมพันธ์
- ร้านอาหาร
- บริการทางด้านสุขอนามัยและการแพทย์
- บริการสื่อสาร/Internet
- สถานีบริการน้ำมันและก๊าซ
- บริการที่ซักรีดน้ำหนักรถบรรทุก
- บริการซ่อม/บำรุงรักษารถบรรทุก
- จุดตรวจพนักงานขับรถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะ

ฯลฯ



การศึกษาเพื่อส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non Motorize Transport: NMT) และการปรับปรุง การเชื่อมต่อการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อการขนส่งอย่างยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

แนวคิดเรื่องการพัฒนาการขนส่งที่ยั่งยืนได้ถูกกล่าวในเวทีประชาคมโลก โดยการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนา (The United Nations Conference on Environment and development : UNCED) หรือ “Earth Summit” ณ นครรีโอเดจาเนโร สหพันธ์สาธารณรัฐบราซิล ระหว่างวันที่ ๒๐ - ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๕ ซึ่งเป็นการประชุมสุดยอดผู้นำประเทศที่มีจุดมุ่งหมายในการกำหนดยุทธศาสตร์ว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาในทุกสาขาสำหรับประชาคมโลกเพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติต่อไปในอนาคต ได้กล่าวถึงการส่งเสริมนโยบายการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่สนับสนุนการอยู่อาศัยและบริการสังคม โดยได้ระบุถึง การส่งเสริมการขนส่งที่ไม่แพงและยั่งยืน และตระหนักถึงความสำคัญของการวางแผนแบบผสมผสาน (Mixed use Planning) และการส่งเสริมการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-motorized mobility) โดยการส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐานทางเท้าและทางจักรยาน



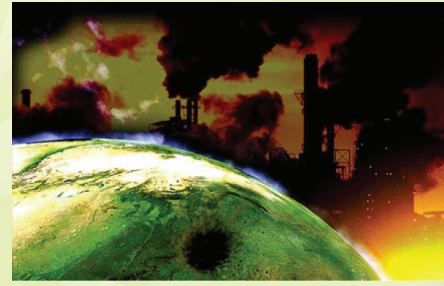


การส่งเสริมการขนส่งที่ยั่งยืนหรือการขนส่งสีเขียวเป็นการพัฒนาและใช้งานระบบขนส่งที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย ทั้งสภาพที่อยู่โดยรอบระบบขนส่ง เช่น มลพิษที่เกิดบริเวณรอบถนน รถไฟ หรือสภาพของเมือง นอกจากเกิดประโยชน์เพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการใช้รถใช้ถนนแล้ว ยังก่อให้เกิดผลดีต่อความคล่องตัวในการเดินทาง ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและลดปัญหาอื่นๆ โดยเฉพาะปัญหาจากอุบัติเหตุทางถนน ทางเลือกในการขนส่งก็เป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดความยั่งยืนในภาคขนส่ง สอดคล้องกับแผนอนุรักษ์พลังงานระยะ ๒๐ ปี (๒๕๕๔-๒๕๗๓) ได้กำหนดแนวนโยบายและแนวทางการดำเนินการด้านการอนุรักษ์พลังงานของประเทศในระยะยาว ซึ่งภาคการขนส่งเป็นภาคเศรษฐกิจที่มีการใช้พลังงานมากที่สุด โดยมีเป้าหมายการประหยัดพลังงานแบ่งเป็นสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ ๔๔.๓ หรือ ๑๓,๓๐๐๐ Ktoe ถึงแม้ว่าที่ผ่านมาจะมีความพยายามส่งเสริมพาหนะปลอดมลพิษหรือการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non Motorize Transport : NMT) อย่าง “จักรยาน” ให้ได้ใช้จริงในชีวิตประจำวัน มีการจัดสรรพื้นที่ให้เป็นสัดส่วนผ่านรูปแบบ “ทางจักรยาน” แต่เป็นนโยบายที่ไม่ต่อเนื่องและยังไม่เคยมีการศึกษาว่าทางจักรยานที่เหมาะสมกับพื้นที่จะออกมาในรูปแบบใด ถึงแม้ว่าในปัจจุบันมีระบบขนส่งมวลชน ได้แก่ รถไฟฟ้ามหานครและรถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นระบบการขนส่งหลักขนานไปกับถนนสายหลัก และมีการเชื่อมต่อกับอาคารขนาดใหญ่โดยใช้ทางเท้ายกระดับ (Skywalk) แต่ก็ยังมีข้อจำกัดในเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งอื่นๆ ที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับความต้องการ เช่น พื้นที่จอดและจร (Park and Ride) พื้นที่

สำหรับจอตกรจักรยาน เส้นทางจักรยานที่สะดวกและปลอดภัย และทางเดินเท้าที่ได้มาตรฐานเป็นต้น นอกจากนี้ยังขาดการประชาสัมพันธ์แบบองค์รวม และขาดสื่อกลางแบบสองทาง (Two way Communication) เพื่อเป็นการให้ข้อมูลประชาสัมพันธ์และการรับทราบข้อมูลความต้องการของผู้ใช้บริการ ตลอดจนการกำหนดมาตรการหรือสิ่งจูงใจที่ชัดเจน และยังขาดตัวชี้วัดค่าเป้าหมาย และการติดตามผล (Monitoring) อย่างต่อเนื่อง ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร เพื่อมุ่งสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Transport/Green Transport) และสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๑ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาระบบเศรษฐกิจ การปรับปรุงมาตรฐาน และประสิทธิภาพระบบการขนส่งและจราจร และส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนอนุรักษ์พลังงานระยะ ๒๐ ปี (๒๕๕๕-๒๕๗๓) และการพัฒนาระบบการขนส่งอย่างยั่งยืนและลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเพื่อช่วยในการลดการระบายก๊าซเรือนกระจกจากภาคขนส่ง ผลักดันมาตรการเร่งด่วนเพื่อส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) ที่เร่งให้ดำเนินการในระยะสั้น เนื่องจากจะช่วยลดปริมาณการเดินทางที่ไม่จำเป็นหรือลดระยะทางเดินทางได้โดยตรง ตลอดจนส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการเดินทาง (Mode Shift) ที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม จึงสามารถช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้อย่างตรงจุด มีประสิทธิภาพ และเห็นผลได้เร็ว

วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อบูรณาการแนวคิดและการมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและภาคประชาชนในการส่งเสริมให้มีการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) และปรับปรุงการเชื่อมต่อการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะ
- 2) เพื่อจัดทำโครงการงานสำหรับการส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) และปรับปรุงการเชื่อมต่อการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะ ที่สอดคล้องกับความต้องการเดินทางและความต้องการของประชาชนในพื้นที่ เพื่อมุ่งการขนส่งอย่างยั่งยืน





3) เพื่อรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนได้ตระหนักรู้ และมีส่วนร่วม ในการใช้เลือก การเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) และการขนส่งสาธารณะ

ลักษณะของปัญหาที่เกิดขึ้น

การเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วของกรุงเทพมหานคร ทำให้มีการขยายตัว บริเวณศูนย์กลางหรือพื้นที่เศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร (Central Business District : CBD) ซึ่งจะเห็นได้จากการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ขนาดใหญ่ทั้งอาคารพาณิชย์กรรมและ คอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางของรถไฟฟ้ามหานครและรถไฟฟ้าบีทีเอส ในขณะที่เดียวกันเมือง หลักในภูมิภาคที่กำลังขยายตัว ก็มีแนวโน้มที่จะประสบปัญหา จากสภาพการจราจรแออัด เช่นเดียวกัน ซึ่งส่งผลทำให้ต้องใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงขึ้น การใช้พลังงานเชื้อเพลิงในภาคการขนส่งเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดมลภาวะในเมืองซึ่งจาก การตรวจสอบสภาพอากาศของประเทศไทยโดยกรมควบคุมมลพิษ พบว่า มลพิษทางอากาศ ในประเทศไทยได้แก่ ฝุ่นละออง ก๊าซ/ไอระเหยต่างๆ และสารตะกั่วที่ผสมในน้ำมันเบนซิน ส่วนใหญ่เป็นมลพิษจากการจราจร และการขนส่งที่มีผลต่อสุขภาพที่เกิดในเขตเมืองใหญ่ เช่น กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดสงขลา และจังหวัด ระยอง มลภาวะเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อสุขภาพและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และ ปัญหาดังกล่าวจึงมิได้ส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยหรือการเดินทางประจำวันของประชาชนเท่านั้น แต่ยังส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโดยรวมทั้งในระดับชุมชนและระดับประเทศ

ความจำเป็นในการดำเนินโครงการ

การส่งเสริมการขนส่งที่ยั่งยืนหรือการขนส่งสีเขียวเป็นการพัฒนาและใช้งานระบบขนส่ง ที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย ทั้งสภาพที่อยู่โดยรอบระบบขนส่ง เช่น มลพิษที่เกิดบริเวณ รอบถนน รถไฟ หรือสภาพของเมือง นอกจากเกิดประโยชน์เพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจาก การใช้รถใช้ถนนแล้ว ยังก่อให้เกิดผลดีต่อความคล่องตัวในการเดินทาง ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ และลดปัญหาอื่นๆ โดยเฉพาะปัญหา จากอุบัติเหตุทางถนน ทางเลือกในการขนส่งก็เป็นปัจจัยสำคัญ ที่ก่อให้เกิดความยั่งยืนในภาคขนส่ง แม้ว่าที่ผ่านมาจะมีความพยายามส่งเสริมพาหนะปลอดมลพิษ

หรือการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non Motorize Transport : NMT) อย่าง “จักรยาน” ให้ได้ใช้จริงในชีวิตประจำวัน มีการจัดสรรพื้นที่ให้เป็นสัดส่วนผ่านรูปแบบ “ทางจักรยาน” แต่เป็นนโยบายที่ไม่ต่อเนื่องและยังไม่เคยมีการศึกษาว่าทางจักรยานที่เหมาะสมกับพื้นที่ที่จะออกมาในรูปแบบใด ถึงแม้ว่าในปัจจุบันมีระบบขนส่งมวลชน ได้แก่ รถไฟฟ้ามหานครและรถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นระบบการขนส่งหลักขนานไปกับถนนสายหลัก และมีการเชื่อมต่อกับอาคารขนาดใหญ่โดยใช้ทางเท้ายกระดับ (Skywalk) แต่ก็ยังมีข้อจำกัดในเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งอื่นๆ ที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับความต้องการ เช่น พื้นที่จอดและจร (Park and Ride) พื้นที่สำหรับจอดรถจักรยาน เส้นทางจักรยานที่สะดวกและปลอดภัย และทางเดินเท้าที่ได้มาตรฐานเป็นต้น นอกจากนี้ยังขาดการประชาสัมพันธ์แบบองค์รวม และขาดสื่อกลางแบบสองทาง (Two way Communication) เพื่อเป็นการให้ข้อมูลประชาสัมพันธ์และการรับทราบข้อมูลความต้องการของผู้ใช้บริการตลอดจนการกำหนดมาตรการหรือสิ่งจูงใจที่ชัดเจน และยังขาดตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย และการติดตามผล (Monitoring) อย่างต่อเนื่อง

วาระโยชนที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

กรอบแนวทางในการดำเนินงานแบบองค์รวม ที่เกิดจากการมีส่วนร่วมของทั้งหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและเอกชน ที่ได้กำหนดแนวทางในการดำเนินงาน ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมายร่วมกัน และหากมีการดำเนินการตามโครงการฯ คาดว่า จะสามารถเพิ่มสัดส่วนการเดินทางเท้า ปริมาณการใช้จักรยานและการขนส่งสาธารณะ, ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง, ลดการปล่อยมลภาวะจากภาคการขนส่ง, ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน และการจราจรโดยรวมคล่องตัวขึ้น นอกจากนี้ยังช่วยลดความเสี่ยงเรื่องอุบัติเหตุบนถนนทั่วประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งอย่างยั่งยืนข้างต้น นอกจากนี้ยังเป็นการกระตุ้นจิตสำนึกและการมีส่วนร่วมของประชาชนในการร่วมกันเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนในระยะยาว

ความเหมาะสมในการดำเนินการเพื่อแก้ปัญหา

การดำเนินการดังกล่าวยังช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการเดินทางตั้งแต่อกจากที่บ้านไปจนถึงจุดหมายปลายทาง ซึ่งไม่จำกัดเฉพาะแต่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แต่หมายรวมถึงการเดินทางในเมืองภูมิภาคที่มีศักยภาพ ซึ่งกำลังขยายตัวและอยู่ในระหว่างการวางแผนการพัฒนาเมืองและระบบขนส่ง ตลอดจนเป็นความพยายามที่จะส่งเสริมและนำแนวทางการพัฒนาการขนส่งอย่างยั่งยืนไปสู่ภาคปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม จึงคาดว่าประโยชน์จากศึกษาเพื่อส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) และปรับปรุงการเชื่อมต่อการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อการขนส่งอย่างยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม จะสามารถใช้เป็นแนวทาง/แนวคิดต้นแบบ ตลอดจนข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อผู้บริหารในระดับนโยบายและส่วนปฏิบัติ เพื่อนำไปขยายผลในทางปฏิบัติต่อไป



ประมวลภาพงาน พิธีเปิดโครงการ “ลานกิจกรรมสร้างสุขสู่ชุมชน” จังหวัดชัยภูมิ



นายจุฬา สุขมานพ ผอ.สนช. พร้อมด้วยคณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนช. ร่วมพิธีเปิดโครงการ “ลานกิจกรรมสร้างสุขสู่ชุมชน” เพื่อสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน และชุมชนท้องถิ่น เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2557 ณ วัดป่าดั่งยาดี ตำบลเก่ายาดี อำเภอแก้งคร้อ จังหวัดชัยภูมิ โดยจัดกิจกรรมการแข่งขันกีฬาฟุตบอลระหว่างชุมชนในท้องถิ่นกับคณะเจ้าหน้าที่ของ สนช. พร้อมทั้งมอบทุนอาหารกลางวันและอุปกรณ์กีฬาให้แก่โรงเรียนบ้านเก่าวิทยานุกูล







พิธีมอบรางวัล โครงการจัดสร้าง สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ และผู้สูงอายุ เนื่องในโอกาส สนข. ครบรอบ ๑๑ ปี



เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๓ เมษายน ๒๕๕๗ เวลา ๑๐.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๔๐๑ ชั้น ๔ อาคาร สนข. นายจุฬา สุขมานพ ผอ.สนข. เป็นประธานในพิธีมอบรางวัล โครงการจัดสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ และผู้สูงอายุ เนื่องในโอกาส สนข. ครบรอบ ๑๑ ปี พร้อมคณะผู้บริหาร ข้าราชการ สนข. คณะกรรมการผู้ตัดสิน โดยมี นายชัยพร ภูผารัตน์ ผู้แทนจากสภาคนพิการทุกประเภทแห่งประเทศไทย นางธิดา ศรีไพพรรณ์ ผู้แทนจากสมาคมสภาผู้สูงอายุแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ นางสาวจิตพิสุทธิ์ ไกรประสิทธิ์ ผู้แทนกรมประชาสัมพันธ์ โดยมีผู้ที่ได้รับรางวัลในโครงการดังนี้

- รางวัลรองชนะเลิศอันดับที่ 1 ได้รับประกาศนียบัตร และเงินรางวัล จำนวน 30,000 บาท ได้แก่ ผลงาน “บ้านต้นมะขาม” จากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- รางวัลรองชนะเลิศอันดับที่ 2 ได้รับประกาศนียบัตร และเงินรางวัล จำนวน 15,000 บาท ได้แก่ ผลงาน “โครงการวัดใจดี” จากมหาวิทยาลัยมหาสารคาม และผลงาน “พื้นที่เพื่อคนเข้าวัด” จากมหาวิทยาลัยราชภัฏกาฬสินธุ์
- รางวัลชมเชย จำนวน 1 รางวัล ได้รับประกาศนียบัตร และเงินรางวัล จำนวน 10,000 บาท ได้แก่ ผลงาน “ลิฟต์สำหรับอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการหรือผู้สูงอายุที่ใช้เก้าอี้รถเข็น (Wheelchair)” จากมหาวิทยาลัยมหาสารคาม







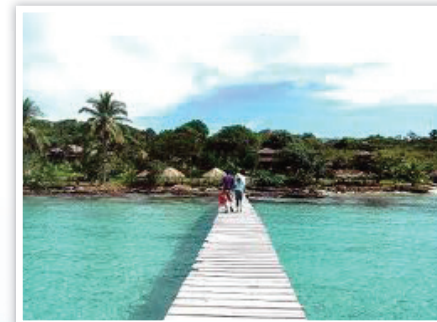
“เมืองเกาะครึ่งร้อย” ตราด



“เมืองเกาะครึ่งร้อย พลอยแดงค่าล้ำ ระกำแสนหวาน หลังอาทมาตี ยุทธนาวิถีที่เกาะช้าง สุดทางบูรพา”



สวัสดิ์คะ สัญจรทั่วไทยฉบับนี้ จะขอพาไปเมืองที่ได้ชื่อว่าเป็น “เมืองเกาะครึ่งร้อย” คือเมืองตราด นั่นเอง เมืองตราดสันนิษฐานว่าเพี้ยนมาจากคำว่า “กราด” ที่เป็นชื่อของต้นไม้ชนิดหนึ่งที่ใช้ทำไม้กวาด ต้นไม้ชนิดนี้มีขึ้นอยู่รอบเมืองตราด สถานที่ท่องเที่ยวแห่งแรกพบกับความเรียบง่ายของ ชุมชนบ้านช้างทูน ชุมชนหัวใจสีเขียวที่มีแต่ความสุข ค้นหาความเป็นวิถีชาวของที่นี่วันจะเลือนหาย แต่ยังคงมีให้เรียนรู้ที่นี่ ครบครันกับเรื่องของการนำธรรมชาติเข้ามาใช้ในชีวิตประจำวัน เน้นการผ่อนคลายกับธรรมชาติบำบัดและภูมิปัญญาดั้งเดิม เพิ่มเติมความรู้กับสปาสมุนไพร สปาโคลนขาว ที่ดีต่อสุขภาพ และต่อยอดการอนุรักษ์ป่าชุมชนด้วยการเพาะกล้าในใจเยาวชน จากนั้นเราเดินทางต่อไปยัง วัดหนองบอน เพื่อเข้าชมพิพิธภัณฑ์พลอย ซึ่งอยู่ใต้โบสถ์ของวัด และฟังบรรยายประวัติการทำเมืองพลอยตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน พร้อมร่วมย้อนอดีตกับแหล่งชุดพลอยในพื้นที่จริงๆ โดยนั่งมอเตอร์ไซด์ซาเล้งซึลล์ๆ ไปสร้างฝายกันน้ำ ฝายโบราณกำ ซึ่งเป็นหนึ่งในวิถีของชาวช่องในการอนุรักษ์พื้นที่ต้นน้ำ ก่อนคว้าอุปกรณ์ร่อนพลอยไปรุ่มร่อนแร่หาพลอยท่ามกลางสายน้ำกันอย่างสนุกสนาน งานนี้เจ้าของพื้นที่บอกว่าใครร่อนเจอก็เอาติดไม้ติดมือกลับบ้านไปเป็นของที่ระลึกได้เลย จากนั้นก็มุ่งหน้าสู่ พิพิธภัณฑ์มรดกเมืองตราด ณ วัดบุปผาราม วัดเก่าแก่ของจังหวัด ที่มีประวัติความเป็นมายาวนานตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา โบสถ์ วิหาร และเจดีย์



เป็นศิลปะแบบรัตนโกสินทร์ตอนต้น ภายในพิพิธภัณฑมรดกเมืองตราด เป็นแหล่งรวบรวมโบราณวัตถุอันทรงคุณค่าที่หาชมได้ยากยิ่ง ทั้งพระบรมสารีริกธาตุ พระพุทธรูปทองบุเงิน พระพุทธรูปปางต่าง ๆ เครื่องถ้วยจีน เครื่องถ้วยยุโรป กลองมโหระทึก พุดได้ว่าเป็นอีกหนึ่งสถานที่ท่องเที่ยวที่นักเดินทางห้ามพลาดเป็นอย่างยิ่ง ก่อนจะแวะไปสักการะ ศาลหลักเมืองตราด เพื่อเป็นสิริมงคลเอาฤกษ์เอาชัย จากนั้นก็ออกเดินทางไปกินอาหารกลางวันกันที่ ร้านคนพลัดถิ่น ร้านอาหารพื้นบ้านที่มี ไฮไลท์เด็ดอยู่ที่ช่วงเวลาเที่ยงๆ ทางร้านจะมีการให้อาหารปลาที่เลี้ยงไว้ แล้วจะมีฝูงเหยี่ยวแดงคอบขาว นักร้อยตัวออกมาบินโฉบเฉี่ยวแย่งอาหารปลากินกัน ซึ่งนับว่าเป็นภาพที่หาดูไม่ได้ง่ายๆ งานนี้เราเลยได้ยินเสียงช่างภาพ กดชัตเตอร์กันนี้ระระแว็บเก็บภาพเหยี่ยวแดงกันเป็นที่ระลึก เมื่อมาถึงตราดแล้วก็ต้องแวะเกาะต่างๆ กันก่อน สมกับชื่อเมืองเกาะครึ่งร้อย เริ่มเกาะแรกคือ เกาะช้าง เป็นเกาะที่ใหญ่ที่สุดในหมู่เกาะทะเลอ่าวไทยและใหญ่เป็นอันดับ 2 ของประเทศไทย รองจากภูเก็ต มีเกาะเล็ก เกาะน้อยรวมกันกว่า 50 เกาะ มีสภาพป่าอันอุดมสมบูรณ์ ส่วนใหญ่เป็นป่าดิบเขา ที่เกาะช้างนี้มีสถานที่ท่องเที่ยวมากมายหลายแห่ง มีน้ำตกที่ขึ้นชื่อคือน้ำตกธารมะยม น้ำตกคลองพลู ชายหาดที่สวยงามก็มีอยู่มากมาย ได้แก่ หาดทรายขาว หาดคลองพร้าว หาดไถ่แบ เป็นต้น การเดินทางไปเกาะช้างสะดวกสบาย มีท่าเรือเฟอร์รี่อยู่ 2 ท่า หรือจะเช่าเหมาเรือประมงบริเวณท่าเรือแหลมงอบก็ได้ ต่อไปก็เป็น เกาะกูด เกาะใหญ่อันดับ 2 ของหมู่เกาะทะเลตราด





Photo By Sarayuth Rattanapraphai
Facebook.com/bobbysarayuth



มีธรรมชาติที่สมบูรณ์ มีหาดทรายและน้ำทะเลใสสีมรกต จนได้รับ การขนานนามว่า “อันดามันแห่งทะเลตะวันออก” เหมาะอย่างยิ่งสำหรับผู้ชื่นชอบการท่องเที่ยวและพักผ่อนท่ามกลางธรรมชาติที่ไม่ต้องการความวุ่นวาย เกาะกูด น้ำใสจนมองเห็นโขดหินใต้น้ำได้แบบถนัดตา มองเห็นฝูงปลาได้อย่างชัดเจน และเป็นเกาะที่อยู่ท้ายสุดของ ทะเลตราด และ ทะเลไทย เกาะที่ใหญ่เป็นอันดับ 4 ของประเทศ แหล่งท่องเที่ยวบนเกาะ ได้แก่ น้ำตกคลองยายกี เขาเรือรบ ต้นมะค่ายักษ์ ต้นไทรยักษ์ น้ำตกคลองเจ้า หนึ่งในสถานที่เที่ยวสำคัญของ เกาะกูด ทะเลตราด เป็นน้ำตกที่มีกระแสน้ำไหลตลอดทั้งปี มีทั้งหมด 3 ชั้น มีธารน้ำตก ขนาดใหญ่ ใครอยากเล่นน้ำ โดดน้ำตก ก็สามารถเพลิดเพลินกันได้ หรือถ้าอยากดำน้ำ ดูปะการัง ให้ไปที่ **เกาะหมาก** ด้วยการดำน้ำจุดแรกที่บริเวณหน้า **เกาะระยั้ง** เพื่อชมความงามของ ประติมากรรมช้างใต้ทะเล 9 ชั้น ประกอบด้วย ประติมากรรมลอยตัวรูปช้างมงคล จำนวน 5 ชั้น และประติมากรรมลอยตัวครอบครัวช้างนำเสนอวิถีช้างไทยอีก 4 ชั้น ประติมากรผู้สร้างสรรค์ผลงาน คือ นายแหลมสิงห์ ดิษฐพันธ์ ศิลปินอาวุโส จุดดำน้ำจุดที่สอง เกาะยักษ์ใหญ่ ซึ่งอยู่ใกล้กับ เกาะยักษ์เล็ก ทั้งสองอยู่ใน หมู่เกาะรัง บริเวณที่มีปะการังที่สวยงามมากแห่งหนึ่งใน ทะเลตราด และขึ้นชื่อ ว่ามีแนวปะการังน้ำตื้นที่มีชื่อเสียงระดับโลก หนังสือเกี่ยวกับการดำน้ำของอเมริกาให้ติด 1 ใน 5 ของแหล่งดำน้ำโลก

ต่อดูด้วยจุดหมายปลายทางสุดท้ายของ ทะเลตราด **เกาะกระดาด** หนึ่งใน Unseen in Thailand สิ่งกตง่าย ๆ คือ เป็นเกาะแบนราบดูคล้ายกระดาด และมีต้นกระดาดอยู่เป็นจำนวนมาก เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของกวาง ประหนึ่งว่าเป็นซาฟารีกลางทะเล จากนั้นก็ขอแวะเติมอิมกันชะหน่อย ไปเยือนเมืองตราดทั้งทีหลายคนคงตระเวนหาของทะเลกิน ให้หน้าใจ ก็เพราะติดทะเลชะขนาดนี้มาทั้งทีก็ต้องไม่พลาดกินจริงไหม แต่หากเบื่อปั้งๆ ง่ายๆ กลับใจหันมากินข้าว



กินถัวยเตี๋ยวแต่ก็อยากให้เป็นเมนูทะเลอยู่บ้างก็ต้องไปที่นี่เลย ร้านถัวยเตี๋ยวปู สุขุมวิท ตั้งอยู่ที่ ซ. สุขุมวิท อ. เมือง จ. ตราด เป็นร้านเล็กๆ จากปากซอยเข้าไปประมาณ 50 ม. ร้านนี้โดดเด่นเรื่อง ถัวยเตี๋ยวปู ที่บอกได้คำเดียวว่าปูเป็นปู เนื้อทั้งสด หวานอร่อย ใครที่ชอบกินปูต้องร้อง อู้ฮู! แน่นนอน นอกจากถัวยเตี๋ยวปูแล้วยังมีถัวยเตี๋ยวทะเลหน้าตาหน้าหม่า ข้าวหน้าปูพร้อมน้ำจิ้มรสเด็ด ข้าวผัดปู ส่งกลิ่นชวนกิน หรือจะเปลี่ยนจากปูมาเป็นกุ้ง กุ้ง หรือปลาหมึก ก็มีให้กินเหมือนกัน หรือจะหันมา กินผัดไทยทะเลก็เข้าที่รสชาติก็ไม่แพ้อะไรเลย ตราด ยังมีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจอีกมากมาย โดยเฉพาะถนนสายสุขุมวิท สาย 3 ตราด - คลองใหญ่ เส้นทางสู่ชายแดนไทยกัมพูชาด้านเกาะกง การเดินทางก็สะดวกสบาย ซึ่งถนนเส้นนี้มีสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติมากมาย ทั้งทะเลและ ภูเขาให้นักท่องเที่ยวได้เลือกตามความชอบ โดยสถานที่ท่องเที่ยวแต่ละที่จะอุดมไปด้วยทรัพยากร ทางธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็นการนั่งเรือ ชมปลาโลมาในทะเลที่บ้านแหลมกลัด ท่องเที่ยวน้ำตก บ้านท่าเส้น ลงเล่นน้ำทะเลที่หาดราชการุณย์บ้านเขาล้าน และหาดบานชื่น นอกจากนี้นักท่องเที่ยว ยังสามารถแวะหาซื้ออาหารทะเลสดๆ ได้ตามหมู่บ้านริมทะเลตลอดเส้นทาง สำหรับสถานที่แนะนำ แห่งใหม่ที่ซึ่งไม่มีนักท่องเที่ยวรู้จักมากนัก คือ บ่อฉนวน บ่อน้ำจืดขนาดเล็กที่มีความลึกประมาณ 1 เมตร ตั้งอยู่ที่หลังวัดวิสุทธิการาม (วัดไม้รุต) ซึ่งบ่อน้ำแห่งนี้มีมานานนับ 100 ปีแล้ว เป็นแหล่ง น้ำจืดที่สำคัญ ของชาวบ้านในสมัยก่อน ถึงจะเป็นบ่อน้ำขนาดเล็กแต่น้ำในบ่อไม่เคยแห้งเหือด แต่ ความน่าสนใจของบ่อน้ำแห่งนี้ คือเป็นบ่อน้ำจืดที่อยู่ติดกับชายหาดทะเล หากน้ำทะเลหนุนสูง หรือ มีลมพายุแรงจนทำให้ทะเลมีคลื่นสูง คลื่นทะเลจะพัดพาน้ำทะเลที่มีความเค็มเข้ามาในบ่อและ





ถ้าทำการตักน้ำทะเลออก น้ำในบ่อก็จะจืดและรับประทาน ได้เหมือนเดิม สร้างความประหลาดใจให้กับชาวบ้าน ในบริเวณดังกล่าวมาก สมัยก่อนชาวบ้านจะอาศัยน้ำในบ่อถวนไปใช้อุปโภค และบริโภค เพราะพื้นที่บริเวณดังกล่าวส่วนมากติดทะเล การขุดเจาะบ่อน้ำจะพบแต่น้ำเค็ม ทำให้บ่อถวนมีความสำคัญมากๆ กับคนสมัยก่อน โดยนิยมตักน้ำในบ่อมาใช้ทำน้ำมนต์ เพราะชาวบ้านมีความเชื่อว่าเป็นน้ำศักดิ์สิทธิ์สามารถรักษาโรคร้ายต่างๆได้...จากนั้นก็แวะชมพระอาทิตย์ตกได้ที่บริเวณหาดมุกแก้ว ซึ่งหาดมุกแก้ว และ หาดทรายแก้ว มีบรรยากาศที่เงียบสงบเหมาะแก่การพักผ่อน ชายหาดมุกแก้วเป็นหาดทรายขาว ที่ยาวต่อเนื่องกันตลอด เริ่มจากหาดทรายเงินไปจนถึงหาดทรายแก้ว อีกทั้งตลอดชายหาดมีทิวสนและต้นมะพร้าว ที่ขนานไปกับชายหาดด้วย จังหวัดตราดเป็นจังหวัดที่มีภูมิอากาศเอื้อต่อการปลูกผลไม้ต่างๆ หลายชนิด จึงเป็นจังหวัดที่มีชื่อเสียงในฐานะของเมืองผลไม้ร้อยละ หลายอย่าง เช่น ทุเรียน เงาะ สละ ลองกอง ระกำ และสับปะรด เป็นต้น ดังนั้นถ้านักท่องเที่ยวมาเยี่ยมเยียนถึงถิ่นแหล่งต้นกำเนิดผลไม้แล้ว ก็อย่าลืมซื้อติดไม้ติดมือไปฝากคนที่บ้านให้ได้ลิ้มรสผลไม้สดจากแหล่งต้นกำเนิดโดยตรง และจังหวัดตราดเป็นจังหวัดที่มีพื้นที่ติดอ่าวไทย จึงมีผลิตภัณฑ์จากทะเลเป็นของฝากด้วยเช่นกัน ไม่ว่าจะเป็นกะปิที่ทำจากเคยแท้ๆ ปลาเกลือ ปลาสละ ปลาอินทรีเค็มที่ส่งกลิ่นหอม ส่วนของทะเลสดราคาไม่แพงไม่ว่าจะเป็นปลาหมึก ปู ปูนิ่ม กุ้ง ปลาต่างๆ และยังมีอุทยานที่มีความสวยงาม และขึ้นชื่อในจังหวัดตราด ที่คนรู้จักในนาม ทัพบกสยาม หรือ พลอยแดง เป็นที่ต้องการของคนที่เห็นและชื่นชอบ สมกับคำขวัญของจังหวัดตราด **“เมืองเกาะครึ่งร้อย พลอยแดงค่าล้ำ ระกำแสนหวาน หลังอานหมาดี ยุทธนาวีที่เกาะช้าง สุดทางบูรพา”**

สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2556



1. สถิติสะสมช่วงเทศกาลสงกรานต์ ตั้งแต่วันที่ 11 - 17 เมษายน 2556 (รวม 7 วัน)

1.1. จำนวนครั้งอุบัติเหตุสะสม เกิดอุบัติเหตุ 2,828 ครั้ง เปรียบเทียบกับปีที่แล้ว (3,219 ครั้ง) ลดลง 391 ครั้ง (9.62 %)

จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสะสมสูงสุด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ (104 ครั้ง) รองลงมา ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ (97 ครั้ง) และจังหวัดนครศรีธรรมราช (93 ครั้ง)

1.2. จำนวนผู้เสียชีวิตสะสม (11-17 เมษายน 2556) จำนวน 321 ราย เปรียบเทียบกับปีที่แล้ว (320 ราย) เพิ่มขึ้น 1 ราย (0.31 %)

จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสะสมสูงสุด ได้แก่ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (12 ราย) รองลงมา ได้แก่ จังหวัดกาญจนบุรี ร้อยเอ็ด (11 ราย) และจังหวัดนครสวรรค์ สงขลา (9 ราย)

จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิตสะสม (11-17 เมษายน 2556) จำนวน 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชัยภูมิ ตราน ปัตตานี ภูเก็ต และระนอง

1.3. จำนวนผู้บาดเจ็บสะสม (11-17 เมษายน 2556) จำนวน 3,040 คน เปรียบเทียบกับปีที่แล้ว (3,320) ลดลง 280 คน (8.43 %)

จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสะสมสูงสุด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ (110 คน) รองลงมา ได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช นครสวรรค์ (99 คน) และจังหวัดสุพรรณบุรี (96 คน)



2. สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ รวม 7 วัน (11-17 เมษายน 2556)



สาเหตุ	สงกรานต์ 2556 สถิติสะสม (11-17 เม.ย.56)	สงกรานต์ 2555 สถิติสะสม (11-17 เม.ย.55)
1. เมาสุรา	39.11	39.21
2. ขับรถเร็วเกินกำหนด	23.59	21.57
3. ตัดหน้ากระชั้นชิด	14.89	15.12
4. มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย	15.52	14.96
5. ทักษะนิสัยไม่ดี	12.45	8.28
6. หลับใน	3.01	2.65

3. พฤติกรรมที่เสี่ยงที่เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่คาดเข็มขัดนิรภัย รวม 7 วัน (11-17 เมษายน 2556)



พฤติกรรมเสี่ยง	สงกรานต์ 2556 สถิติสะสม (11-17 เม.ย.56)	สงกรานต์ 2555 สถิติสะสม (11-17 เม.ย.55)
1. ไม่สวมหมวกนิรภัย	21.60	28.90
2. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	2.83	2.25

4. ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด รวม 7 วัน (11-17 เมษายน 2556)

ประเภทรถ	สงกรานต์ 2556 สถิติสะสม (11-17 เม.ย.56)	สงกรานต์ 2555 สถิติสะสม (11-17 เม.ย.55)
1. รถมอเตอร์ไซด์	78.71	82.14
2. รถปิคอัพ	11.80	9.72
3. รถเก๋ง / แท็กซี่	4.24	3.32
4. รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.59	0.68
5. รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.55	0.25
6. รถตู้	0.48	0.28

5. ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุ รวม 7 วัน (11-17 เมษายน 2556)

ประเภทถนน	สงกรานต์ 2556 สถิติสะสม (11-17 เม.ย.56)	สงกรานต์ 2555 สถิติสะสม (11-17 เม.ย.55)
ทางหลวงแผ่นดิน	37.87	34.93
ถนน อบต. / หมู่บ้าน	36.67	36.05
ถนนในเมือง (เทศบาล)	12.20	12.94
ถนนทางหลวงชนบท	12.13	14.35
อื่นๆ	1.13	1.73



6. ลักษณะจุดเกิดเหตุ รวม 7 วัน (11-17 เมษายน 2556)

ลักษณะถนน	สงกรานต์ 2556 สถิติสะสม (11-17 เม.ย.56)	สงกรานต์ 2555 สถิติสะสม (11-17 เม.ย.55)
1. ทางตรง	64.92	61.84
2. ทางโค้ง	19.66	20.39
3. ทางแยก	12.31	11.73

7. ช่วงเวลาเกิดอุบัติเหตุ รวม 7 วัน (11-17 เมษายน 2556)

ช่วงเวลา	สงกรานต์ 2556 สถิติสะสม (11-17 เม.ย.56)	สงกรานต์ 2555 สถิติสะสม (11-17 เม.ย.55)
1) เวลา 00.01 – 04.00 น.	9.55	8.50
2) เวลา 04.01 – 08.00 น.	6.33	6.26
3) เวลา 08.01 – 12.00 น.	13.51	16.11
4) เวลา 12.01 – 16.00 น.	22.77	22.66
5) เวลา 16.01 – 20.00 น.	33.03	32.15
6) เวลา 20.01 – 24.00 น.	14.82	14.32



8. ช่วงอายุผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต รวม 7 วัน (11-17 เมษายน 2556)



ช่วงอายุ	สงกรานต์ 2556 สถิติสะสม (11-17 เม.ย.56)	สงกรานต์ 2555 สถิติสะสม (11-17 เม.ย.55)
ต่ำกว่า 15 ปี	10.06	12.14
15-19	14.76	15.52
รวมกลุ่มเด็กต่ำกว่า 20 ปี	24.82	27.66
20-24	12.79	11.87
25-29	10.32	10.05
30-39	18.39	17.42
40-49	15.20	14.81
รวมกลุ่มวัยแรงงาน	56.70	54.15
50 ปีขึ้นไป	18.48	18.19

9. มาตรการบังคับใช้กฎหมาย จำนวนยานพาหนะที่ถูกเรียกตรวจและดำเนินคดีตามมาตรการลดพฤติกรรมเสี่ยง 10 มาตรการ

มาตรการ	สงกรานต์ 2556 สถิติสะสม (11-17 เม.ย.56)	
	ยานพาหนะที่ถูก เรียกตรวจ	ยานพาหนะที่ถูก ดำเนินคดี
1. ไม่มีใบขับขี่	2,707,653	222,601
2. เมาสุรา	2,006,031	14,514
3. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	1,436,768	99,549
4. ขับรถเร็วเกินกำหนด	1,193,434	29,782
5. ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ	1,183,908	22,056
6. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	1,138,372	32,127
7. ขับรถย้อนศร	1,124,061	32,350
8. แสงในที่คับขัน	1,089,001	20,412
9. ไม่สวมหมวกนิรภัย	949,271	232,600
10. มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย	770,079	68,397

ขอขอบคุณข้อมูลจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน



ในสภาพอากาศบ้านเราที่ร้อนอบอ้าวอย่างนี้ เครื่องยนต์รถของท่านจะต้องทำงานหนักมากขึ้น เกิดความร้อนสูงขึ้น บางครั้งอาจทำให้เครื่องเกิดการ overheat ได้ ซึ่งอาจนำไปสู่การทำให้เครื่องยนต์เสียหาย วันนีขอเสนอวิธีการดูแลรถและเตรียมตัวก่อนเข้าถึงฤดูร้อนที่ใกล้มาถึง เพื่อที่จะไม่ต้องอารมณ์เสียเวลารถตายกลางทาง

วิธีดูแลรถในหน้าร้อน

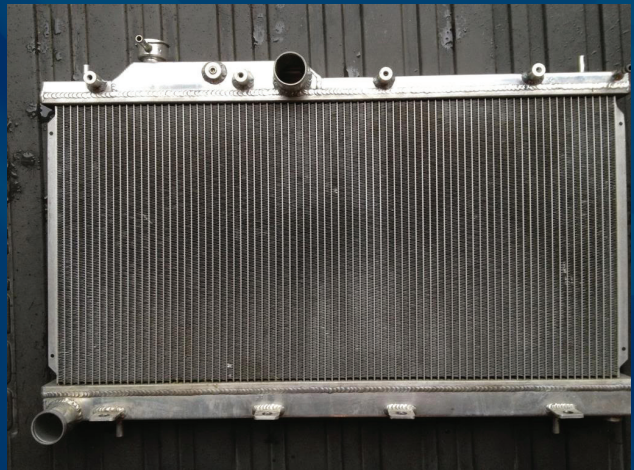
เรามาทำความรู้จักกับระบบระบายความร้อนของเครื่องยนต์กันก่อน ซึ่งมีอยู่ 2 รูปแบบด้วยกันคือ ระบบระบายความร้อนด้วยอากาศ และระบบระบายความร้อนด้วยน้ำหล่อเย็น ระบบระบายความร้อนด้วยอากาศ เป็นระบบระบายความร้อนที่ใช้อยู่ในจักรยานยนต์ และในเครื่องยนต์เกชตร การระบายความร้อนแบบนี้จะให้แรงลมภายนอกมาปะทะเข้ากับส่วนระบายความร้อนที่ติดอยู่กับเสื้อสูบด้วยอากาศภายนอกที่ร้อนมากยิ่งขึ้น (30-40) องศา ทำให้ระบบระบายแบบนี้มักมีปัญหาทำให้ส่วนต่างๆ ของเครื่องยนต์เสื่อมสภาพเร็ว และอายุการใช้งานของเครื่องยนต์สั้นลง การดูแลรักษาเครื่องยนต์ที่ใช้ระบบระบายความร้อนด้วยอากาศ ควรมีการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องยนต์อย่างสม่ำเสมอ น้ำมันเครื่องที่ใช้หล่อลื่นเครื่องยนต์ควรเป็นน้ำมันเครื่องแบบสังเคราะห์ 100% เพื่อการหล่อลื่นที่ดีและช่วยระบายความร้อนของเครื่องยนต์ได้ดี ถ้าเครื่องยนต์มีพอร์ตที่สามารถติดตั้งชุดออยล์คูลเลอร์ ควรที่จะทำการติดตั้งชุดออยล์เพิ่มเติมเพื่อการระบายความร้อนของน้ำมันเครื่อง ช่วยให้เครื่องยนต์มีการระบาย

ปกิณกะ



ความร้อนได้ดียิ่งขึ้น ในส่วนของระบบระบายความร้อนด้วยน้ำหล่อเย็น เป็นระบบระบายความร้อนที่ใช้อยู่ในเครื่องยนต์ขนาดใหญ่ ซึ่งก็คือรถยนต์ทั่วไปก็ใช้ระบบระบายความร้อนในรูปแบบน้ำหล่อเย็นเช่นกัน จุดเด่นของระบบนี้ อยู่ที่ที่มีการหมุนเวียนน้ำหล่อเย็นเข้าไปในส่วนต่างๆ ของเครื่องยนต์เพื่อลดความร้อนด้วย ประสิทธิภาพการระบายความร้อนที่ดีของระบบระบายความร้อนแบบน้ำหล่อเย็น ไปพัฒนาใช้กับรถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้น ซึ่งระบบนี้เป็นระบบระบายความร้อนที่มีชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ต้องทำงานร่วมกันอยู่หลายชิ้นส่วน คือ หม้อน้ำ , พัดลมระบายความร้อน , ปั๊มน้ำ , ท่อน้ำ และวาล์วน้ำ ซึ่งแต่ละชิ้นส่วนมีการทำงานร่วมกันเป็นอย่างดี ฉะนั้นการดูแลรักษากระบบระบายความร้อนเครื่องยนต์แบบน้ำหล่อเย็นจึงต้องมีการดูแลรักษาชิ้นส่วนอุปกรณ์ให้มีความสมบูรณ์ในทุกส่วน

สิ่งแรกที่ต้องดูแลรักษา คือ หม้อน้ำ จะติดตั้งอยู่กับเครื่องยนต์ทำหน้าที่ระบายความร้อนของน้ำหล่อเย็น ที่ออกมาจากเครื่องยนต์ ซึ่งการระบายความร้อนของน้ำหล่อเย็นด้วยพัดลมระบายความร้อนที่ติดตั้งอยู่กับหม้อน้ำ ทำการดูดอากาศเย็นจากด้านหน้ารถยนต์เข้ามาผ่านแผงรังผึ้งหม้อน้ำเพื่อให้ น้ำหล่อเย็นมีอุณหภูมิลดลง แล้งส่ง น้ำหล่อเย็นกลับสู่เครื่องยนต์เพื่อระบายความร้อนเครื่องยนต์อีกครั้ง การดูแลรักษาหม้อน้ำให้มีประสิทธิภาพ ในการระบายความร้อนได้ดีควรมีการตรวจเช็คปริมาณน้ำในหม้อน้ำอย่างสม่ำเสมอ ถ้าน้ำหล่อเย็นในหม้อน้ำมีสนิมก็ควรที่จะทำการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อเย็นใหม่



เพื่อการระบายความร้อนที่ดียิ่งขึ้น (น้ำหล่อเย็นที่สนิมปนเปื้อน จะให้การระบายความร้อนของเครื่องยนต์ไม่ดีพอ เพราะผลสนิมจะเป็นสื่อนำความร้อนที่เพิ่มมากขึ้น และยังจะทำให้รูน้ำภายในเครื่องยนต์เกิดการอุดตันได้) การเปลี่ยนถ่ายน้ำหล่อเย็นเครื่องยนต์ สามารถทำได้โดยการคลายน็อตใต้หม้อน้ำ ปล่อน้ำหม้อน้ำทิ้ง เติมน้ำเข้าสู่หม้อน้ำด้านบนให้เท่ากับปริมาณน้ำที่ออกจากหม้อน้ำแล้ว ทำการสตาร์ทเครื่องยนต์ ให้เกิดน้ำหมุนเวียนไล่สนิมที่ตกค้างอยู่ภายในเครื่องยนต์และหม้อน้ำออกจนหมด แล้วค่อยทำการปิดน็อตด้านล่างหม้อน้ำให้แน่น ทำการเติมน้ำหล่อเย็นใหม่ให้เต็ม ทำการติดเครื่องยนต์อีกครั้ง เพื่อไล่อากาศที่อยู่ในระบบออกให้หมด ทำการเติมน้ำให้เต็มอีกครั้งก็เป็นอันเสร็จสิ้นการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อเย็นสำหรับรถที่มี หม้อพักน้ำเย็นก็ควรที่จะทำการล้างหม้อพักน้ำเย็นด้วย ภายนอกของหม้อน้ำก็ควรทำความสะอาดเช่นกัน โดยทำการล้างน้ำฉีดแผงรังผึ้งหม้อน้ำให้สะอาดเพื่อล้างฝุ่นหรือสิ่งสกปรกที่มาเกาะอยู่แผงรังผึ้งเพื่อให้อากาศไหลเวียนได้ดี จะทำให้การระบายความร้อนทำได้ดียิ่งขึ้น แต่การฉีดน้ำล้างแผงรังผึ้งไม่ควรฉีดน้ำแรงมากๆ เพราะจะทำให้ครีบบางแผงรังผึ้งบิดพับ อากาศจะไหลผ่านไม่สะดวก

สิ่งที่สองคือ พัดลมระบายความร้อนเครื่องยนต์ พัดลมระบายความร้อนที่ใช้จะเป็นระบบดูด โดยดูดอากาศจากภายนอกห้องเครื่องยนต์ผ่านแผงรังผึ้งเข้ามาเป่าระบายความร้อนของเครื่องยนต์ มีอยู่ 2 แบบคือ พัดลมไฟฟ้า และพัดลมใช้กำลังเครื่องยนต์ ซึ่งแบบไฟฟ้านั้นเป็นการระบายความร้อนที่รับการควบคุมการทำงานด้วยชุดเซ็นเซอร์ตรวจจับความร้อนเมื่อเครื่องยนต์มีค่าความร้อน 80-90 องศา ระบบเซ็นเซอร์จะสั่งการให้พัดลมระบายความร้อนทำงาน ซึ่งแตกต่างกับพัดลมแบบใช้กำลังเครื่องยนต์ ที่มีการทำงานอยู่ตลอดเวลาตั้งแต่



เครื่องยนต์สตาร์ทจนเครื่องดับ การดูแลรักษาควรมีการตรวจเช็คอย่างสม่ำเสมอ ถ้าพัดลมไฟฟ้ามีการหมุน ในความเร็วรอบที่น้อยลง หรือแรงลมระบายความร้อนเบากว่าเดิมก็ควรเปลี่ยนพัดลมใหม่ ส่วนการดูแลพัดลม ที่ใช้กำลังจากเครื่องยนต์ ควรมีการตรวจเช็คความหนืดของใบพัด ถ้ามีการหนืดน้อยควรเติมซิลิโคนเข้าไปในชุดปั๊มพัดลมเพิ่ม (การเติมซิลิโคนไม่ควรเติมมากเพราะจะทำให้พัดลมมีการดูดอากาศเข้าสู่เครื่องยนต์ ในปริมาณที่มากทำให้เกิดเสียงดัง และยังทำให้รถมีอัตราสิ้นเปลืองน้ำมันเพิ่มขึ้น

สิ่งที่สาม คือ ชุดปั๊มน้ำและวาล์วน้ำ ด้วยระบบระบายความร้อนเครื่องยนต์ต้องมีการหมุนเวียนน้ำหล่อเย็นไปยังส่วนต่างๆ ของเครื่องยนต์ และส่งน้ำหล่อเย็นเข้าไปยังหม้อน้ำเพื่อระบายความร้อนของน้ำหล่อเย็นแล้วส่ง กลับมาเข้าสู่เครื่องยนต์อีกครั้ง เพื่อทำการระบายความร้อนของเครื่องยนต์ สิ่งที่ทำหน้าที่เหมือนประตูปิดเปิด ให้ปริมาณน้ำหล่อเย็นเข้าสู่เครื่อง คือ ชุดวาล์วน้ำ เมื่อเครื่องยนต์มีค่าความร้อนน้อย วาล์วก็จะปิดให้น้ำหล่อเย็นไหลผ่านในปริมาณน้อย เพื่อรักษาอุณหภูมิของเครื่องยนต์ให้มีการเผาไหม้ที่ดี ถ้าเครื่องยนต์มีค่าความร้อนสูง ชุดวาล์วน้ำก็จะทำการเปิดให้น้ำหล่อเย็นไหลเข้าสู่เครื่องยนต์ ในปริมาณมากๆ เพื่อการระบายความร้อนที่ดียิ่งขึ้น การดูแลรักษาชุดวาล์วน้ำควรทำการเปลี่ยนปีละ 1 ครั้ง เพื่อป้องกันปัญหาของอาการวาล์วน้ำตาย อีกสิ่งหนึ่งที่ต้องทำควบคู่ไปกับการทำงานของชุดวาล์วน้ำ นั่นคือชุดปั๊มน้ำจะทำหน้าที่ปั๊มน้ำที่ได้รับภาระระบายความร้อนจากหม้อน้ำเข้าสู่เครื่องยนต์ และผลักดันให้น้ำหล่อเย็นที่มีค่าความร้อนสูงกลับเข้าไปสู่มอเตอร์เพื่อทำการระบายความร้อน ด้วยหม้อน้ำอีกครั้ง การชำรุดเสียหายของชุดปั๊มน้ำมักเกิดจาก อายุการใช้งานที่ยาวนานทำให้ชุดซิลต่างๆ เกิดการฉีกขาดหรือสึกกร่อน ทำให้เกิดการรั่วซึมของชุด



ปั๊มน้ำ การดูแลรักษาควรทำการเปลี่ยนชุดปั๊มน้ำใหม่ เพื่อให้ปั๊มน้ำเข้าสู่เครื่องยนต์ได้ดียิ่งขึ้น

สำหรับสิ่งสุดท้าย คือ สายพานและท่ออย่าง ด้วยการ ทำงานของชุดปั๊มน้ำหล่อเย็นมีการทำงานด้วยการรับแรงดูดของเครื่องยนต์ที่ส่งผ่านสายพานมายังชุดปั๊มน้ำเพื่อทำการปั๊มน้ำส่งน้ำหล่อเย็นเข้าไป ยังส่วนต่างๆ ของเครื่องยนต์ เพื่อระบายความร้อนของเครื่องยนต์ ฉะนั้นการดูแลรักษาควรทำการปรับตั้งสายพานให้ตึง เพื่อการส่งถ่ายกำลังเครื่องยนต์ไปยังชุดปั๊มน้ำได้ดียิ่งขึ้น ถ้าสายพานมีรอยแตกหรือฉีกขาดก็ควรที่จะเปลี่ยนสายพานใหม่ทันที และนอกจากสายพานที่ต้องให้การดูแลแล้ว ยังมีอีกสิ่งหนึ่งที่ต้องให้ความสำคัญเช่นกันคือ ชุดท่ออย่าง ด้วยระบบระบายความร้อนเครื่องยนต์มีชุดท่ออย่างต่างๆ มาก การดูแลรักษาชุดท่ออย่างควรที่จะตรวจท่ออย่างต่างๆ ว่ามีรอยแตกหรือฉีกขาดหรือไม่ ถ้ามีควรที่จะทำการเปลี่ยน และตรวจเช็คเข็มขัดรัดท่ออย่างให้แน่นทุกจุด

เพียงท่านดูแลรักษา ระบบระบายความร้อนของเครื่องยนต์ได้ครบทั้ง 4 ข้อที่กล่าวมา ก็จะทำให้ท่าน ขับขี่รถยนต์ท่องเที่ยวไปได้อย่างสบายใจ ไม่มีปัญหาเรื่องความร้อนอย่างแน่นอนค่ะ

ที่มา www.vcharkarn.com

รอบรู้ สนข.

ใกล้เข้ามาแล้วนะครับกับเทศกาลสงกรานต์ ขอให้ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” มีความสุขและสนุกสนานไปกับเทศกาลปีใหม่ไทยนี้ครับ ใครที่ต้องเดินทางไปต่างจังหวัดก็ขอให้เดินทาง ด้วยความระมัดระวัง และที่สำคัญ เมาไม่ขับนะครับ ทางทีมงานวารสารฯ ของ สนข. จะทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูล ข่าวสาร และเกร็ดความรู้ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ ด้านการขนส่งและจราจรแก่ผู้อ่านต่อไปนะครับ ฉบับนี้เราขอแสดงความยินดีกับ ผอ.คนใหม่ และยังมีข้าราชการและพนักงานราชการบรรจุใหม่มาแนะนำให้ท่านรู้จักกันอีกเช่นเคยนะครับ

๑. เกษจุฑา สุขมานพ

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ท่านจุฑา สุขมานพ ผอ.สนข. ของเรา เมื่อวันก่อน เป็นประธานในพิธีเปิด “โครงการลานกีฬาเพื่อชุมชน” ให้กับชุมชนเก่าย่านดี จังหวัดชัยภูมิ พอเป็นประธานในพิธีเปิดเสร็จปุ๊บ เผลอแว๊บเดียวท่านลงไปเป็นนักกีฬาฟุตบอลนัดเปิดสนาม ระหว่างทีมผู้นำ สนข. กับทีมผู้นำท้องถิ่นซะแล้ว นอกจากจะเชี่ยวชาญด้านขนส่งและจราจรแล้ว เรื่องกีฬาโดยเฉพาะฟุตบอล ฝึให้สุดยอด (ลงเล่นทั้งครั้งแรกและครั้งหลังไม่มีเปลี่ยนตัว) ครับ นี่แหละครับ ผอ.สนข. ของเรา สุดยอดจริงๆ



๒. นางวิไลรัตน์ ศรีโสภณศิลป์

ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร

ขอแสดงความยินดีกับ ผอ.วิไลรัตน์ฯ หรือที่เรารู้จักกันในนามว่า พี่แมว (ฉายาชื่อเจ็ด... ที่รอบรู้ความเคลื่อนไหวทั้งภายในและภายนอก สนข. แทบทุกๆ เรื่อง วิชาการก็รู้ แวดวงบันเทิงยังรู้อีก) กับการได้รับตำแหน่ง ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร คนใหม่ด้วยครับ พวกเราชาว สนข. ขอให้ ผอ. ประสบความสำเร็จในหน้าที่การงาน และพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร ให้ดียิ่งขึ้นนะครับ



๓. นางสุพรรณษา ทรงเดช

นักวิชาการเงินและบัญชี สำนักบริหารกลาง กลุ่มบริหารการเงินและบัญชี (กบง.)

สาวคนล่าสุดของ กบง. คนนี้ ชื่อว่าป้อม เป็นชาวจังหวัดลำพูน จบการศึกษาคณะบริหารธุรกิจ สาขาการบัญชี จากมหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริหารการเงินและบัญชี



๔. นางสาวสุนิสา สุขโกชน

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักแผนความปลอดภัย (สพป.)

น้องใหม่ของ สปป. คนนี้ชื่อเล่นว่าน้องแจ๊ค (ถ้าได้ยินแต่ชื่อต้องคิดว่าเป็นผู้ชายแน่ๆ....) เป็นชาวจังหวัดนครสวรรค์ จบการศึกษาคณะวิทยาศาสตร์ สาขาสถิติประยุกต์ (การจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ) จากมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มส่งเสริมการขนส่งที่ยั่งยืน



เวลาเป็นสิ่งมีค่า



เวลา เป็นทรัพยากรที่มีค่ามาก และเป็นสิ่งที่มีความยุติธรรม เพราะทุกคนมีเวลาและได้เวลาเท่ากันหมด ไม่ว่าจะเป็นนาฬิกา ชั่วโมง เป็นวันหรือเป็นเดือน ไม่มีใครได้พิเศษกว่าใคร อาจมีความต่างกันบ้างที่ว่าเวลาสำหรับชีวิตของแต่ละคนนั้นไม่เท่ากัน บางคนอายุสั้น บางคนอายุยืน บางคนไม่มีโอกาสเลย

เวลา เป็นทรัพยากรสำคัญที่ถูกปล่อยให้สูญหาย เพราะเราใช้เวลาไปฟรีๆ ไม่ต้องลงทุนซื้อหา จึงทำให้มนุษย์ละเลยคุณค่าของเวลา และลืมคิดไปว่าเวลาในการมีชีวิตของตนนั้นมีจำกัด และไม่แน่นอน จำเป็นที่จะต้องใช้เวลาสร้างคุณค่าให้เกิดประโยชน์สูงสุด อย่าให้เวลาสูญเปล่าหรือรั่วไหลไปโดยเปล่าประโยชน์ คนฉลาดจะรู้จักคุณค่าของเวลา รู้จักใช้เวลาให้เป็นประโยชน์ อย่างที่ชอบพูดกันว่าเวลาเป็นเงินเป็นทอง

เวลา เป็นของขวัญอันมีค่าสูงที่เราเคยได้รับ เพียงแค่อย่าใช้เวลาไปในทางที่ตัวเองต้องตำหนิตัวเอง ในภายภาคหน้า หากเราไม่รู้จักคุณค่าของเวลา หรือบริหารเวลาไม่เป็น เวลาที่ผ่านไปนั้นอาจเป็นความสูญเสียโอกาสอันสำคัญในชีวิต เพราะไม่มีความคิดอันใดที่จะทำให้เราเสียใจยิ่งกว่าความคิดที่ว่า **“สายเกินไป ไม่น่าปล่อยให้เป็นอย่างนี้เลย”** ผู้ที่ใช้เวลาเป็นและบริหารเวลาได้ดีเท่านั้นจึงมีโอกาสได้รับความสำเร็จสมหวังในสิ่งที่ปรารถนามากกว่าคนอื่น

ถ้าเรามั่นคงในหลักที่ว่า เวลาแต่ละวัน อย่าให้ผ่านไปโดยเปล่าประโยชน์ จะน้อยหรือมาก ก็ให้ได้อะไรบ้างในวัยเรียน จะตั้งใจเรียน ในวัยทำงาน จะตั้งใจทำงาน ในทุกๆวัย จะตั้งใจทำความดี ทำแข่งกับเวลา เอาชนะเวลา เพราะคู่แข่งที่น่ากลัวที่สุดในโลกนี้คือ **“เวลา”** พระพุทธเจ้าสอนให้พุทธศาสนิกชนรู้จักอยู่กับปัจจุบัน และแม้ในยามที่ดูเหมือนว่า ชีวิตจะเปลืองพลัง ถ้าพลาดพลัด ก็ไม่ขาดสติ รู้ตัวทั่วพร้อมอยู่เสมอ ทุกข์ก็รู้ว่าทุกข์ สุขก็รู้ว่าสุข หน้าที่เราเพียงแค่มองดู ตามรู้ ไม่ตกเป็นทาสของอารมณ์ใดๆ



จะมีอะไรในโลกที่ทำให้เราเจ็บใจได้ ถ้าใจเราไม่ยอมผูกใจเจ็บ โลกทั้งโลก ดูเหมือนว่าที่แท้แล้ว อยู่ที่ใจเรา ดังพุทธศาสนสุภาษิตที่ว่า โลกอันจิตนำไป โลกคือชีวิต จะไปทิศทางใด อยู่ที่ใจเรากำหนด ควรที่จะบริหารเวลา ให้เป็นไปเพื่อประโยชน์ 4 อย่าง คือ

- 1. เพื่อส่วนตัว** จัดสรรเวลาดูแลสุขภาพ รับประทานอาหารที่ดีมีประโยชน์ เลือกอากาศบริสุทธิ์ มีอารมณ์แจ่มใส ออกกำลังกายสม่ำเสมอ ถือกคิดว่าร่างกายต้องเคลื่อนไหว ใจต้องนิ่ง
- 2. เพื่อครอบครัว** จัดสรรเวลาทำกิจกรรมที่ดีระหว่างครอบครัวที่หลากหลายและเหมาะสม ครอบครัวถือว่าเป็นรากฐานสำคัญของสังคม ครอบครัวที่ยิ่งใหญ่ คือชาติไทยที่มั่นคง
- 3. เพื่อการทำงาน** จัดสรรเวลาให้กับหน้าที่การงานอย่างเหมาะสม และรู้คุณค่า วางกรอบให้ชัดเจน โดยยึดหลักความซื่อสัตย์สุจริต เพื่อความสุขความเจริญต่อตนเองและส่วนรวม
- 4. เพื่อสังคม** จัดสรรเวลาให้ส่วนรวมตามเหตุผล เพื่อสัมพันธ์ภาพ มิตรภาพที่ดี โดยไม่เปลืองใจให้เพิลิตเพลินในแสง สี เสียง หรือลุ่มหลงในอบายมุข ซึ่งนำพาชีวิตให้ตกต่ำ

ดังนั้น บริหารเวลาอย่างมีคุณค่า รู้เวลาอันเหมาะสม รู้เวลาที่ต้องใช้ในการประกอบกิจ หน้าที่ หรือปฏิบัติการต่างๆ ให้ตรงเวลา ให้เป็นเวลา ให้ทันเวลา ให้พอเวลา ให้เหมาะเวลา ย่อมสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งใจได้อย่างแน่นอน

“สงกรานต์ เมษา ขับขี่ปลอดภัย”



