



วารสาร
นโยบายการขนส่งและจราจร
 สำนักขานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ปีที่ 6 ฉบับที่ 3 กรกฎาคม - กันยายน 2557

ISSN 1906 - 3601

www.otp.go.th



**สนข. จัดสัมมนาเพื่อเป็นปัจจัยความคิดริเริ่ม
 ต่อ “ห้องประชุมวิทยุคมนาคม
 ภาคตะวันออก พ.ศ.”**



ออกทริปไปกับ BIGBIKE



**ความคืบหน้าดำเนินโครงการ
 ขยับไปท่า 10 สายทาง
 ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล**



เที่ยวนครนายก



ฤดูฝนกับพุทธศาสนา

ประเทศไทยมี ๓ ฤดูด้วยกันคือ ๑) ฤดูร้อน ซึ่งจะอยู่ในช่วงประมาณกลางเดือนกุมภาพันธ์ ถึงประมาณกลางเดือนพฤษภาคม ๒) ฤดูฝน จะอยู่ในช่วงประมาณกลางเดือนพฤษภาคมถึงประมาณกลางเดือนตุลาคม และ ๓) ฤดูหนาว เริ่มประมาณกลางเดือนตุลาคม ถึงประมาณกลางเดือนกุมภาพันธ์

พระพุทธศาสนามองดูฤดูกาลต่างๆ ว่าเป็นปรากฏการณ์สภาวะธรรมชาติเป็นไปตามกฎธรรมชาติที่เรียกว่าอฏุนิยาม กฎนี้มีฤดูกาลในแต่ละปี จะมีลักษณะเป็นอย่างไรนั้นแล้วแต่เหตุปัจจัยต่างๆว่ามีเพียงพอรอบหรือมากน้อยเพียงใดไม่ได้เป็นเรื่องเหนือธรรมชาติ

๑. ฝนกับธรรมะ

พระพุทธเจ้าทรงเปรียบธรรมหรือความจริงที่ทรงค้นพบจากการตรัสรู้และทรงนำไปเผยแพร่แก่คนทั้งหลาย กับสายฝน เพื่อให้มองเห็นว่าธรรมะมีธรรมชาติเย็นสามารถดับไฟร้อนแรงของกิเลสและสร้างความรื่นรมย์ ความสดชื่นให้แก่ชีวิตได้เหมือนสายฝนที่ทำให้พื้นดินที่ร้อนระอุเย็นลงและมีความชุ่มฉ่ำมาแทนที่ การเผยแพร่พุทธศาสนาไปยังสถานที่ต่างๆ มีผลให้ฝนแห่งธรรมะตกในบริเวณกว้างไปเรื่อยๆ เพื่อให้ชีวิตเจริญงอกงาม ส่วนชีวิตแต่ละชีวิตจะซึมซับธรรมะได้อย่างไรและมากน้อยเพียงใดนั้นขึ้นอยู่กับธรรมชาติของชีวิตนั้น เช่นเดียวกับลักษณะของภาชนะรับน้ำฝน ภาชนะที่มีรูรั่วหรือเป็นตะแกรงย่อมรับน้ำฝนไม่ได้ฉันใด คนที่ฟังธรรมะแบบเข้าหูซ้ายทะลุหูขวาก็ย่อมไม่มีธรรมะไว้หล่อเลี้ยงชีวิตฉันนั้น ในขณะนี้ชาวพุทธที่อยู่ในวัฒนธรรมต่างกัน จึงย่อมคิดและทำไม่เหมือนกันทีเดียว ความแตกต่างนี้ไม่ใช่สิ่งสำคัญที่จะนำมาใช้แยกชาวพุทธออกจากกัน ลักษณะเด่นพิเศษที่สุดของชาวพุทธคือ

การมีจิตใจในสภาวะของพุทธะ คือการตื่นจากหลับไหลในโลก โกรธ หลง การรู้สภาวะความจริงของสรรพสิ่งและความเบิกบานจากการเป็นอิสระและการพ้นทุกข์

๒. ฤดูฝนกับพระสงฆ์

ฤดูฝนเป็นระยะเวลาสำหรับการปลูกพืชผลทางการเกษตร พระพุทธเจ้าทรงบัญญัติให้พระสงฆ์อยู่จำพรรษา ๓ เดือน (“พรรษา” แปลว่า ฤดูฝน, “จำ” แปลว่า พักอยู่) เริ่มนับตั้งแต่วันแรม ๑ ค่ำ เดือน ๘ ของทุกปี (หรือเดือน ๘ หลัง ถ้ามีเดือน ๘ สองหน) และสิ้นสุดลงในวันขึ้น ๑๕ ค่ำ เดือน ๑๑ เพราะไม่ทรงต้องการให้พระสงฆ์จาริกเผยแพร่ศาสนาไปตามสถานที่ต่างๆ เช่นที่เคยทำมาเพราะจะเดินทางได้ยากลำบากกว่าในฤดูกาลอื่น และจะทำความเสียหายให้แก่พืชพรรณธัญญาหารในไร่นา การอยู่จำพรรษาจึงเป็นประเพณีนิยมสืบต่อกันมามากกว่า ๒๕๐๐ ปี ในช่วงระยะเวลานี้ จำนวนพระสงฆ์ที่อยู่ประจำวัดจะมีมากกว่าในยามปกติ ทำให้วัดมีลักษณะเป็นชุมชนแห่งการเรียนรู้และการปฏิบัติธรรมมากกว่าในเวลาอื่น นอกจากได้แลกเปลี่ยนประสบการณ์ และสร้างความสามัคคีในหมู่คณะสงฆ์แล้ว พระสงฆ์บางรูปยังใช้โอกาสตั้งจิตอธิษฐานที่จะทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดให้สำเร็จ เช่น ในสมัยพุทธกาล พระจักษุบาลเถระ ได้ตั้งจิตอธิษฐานที่จะปฏิบัติธรรมอย่างเคร่งครัดด้วยการยืน เดิน นั่ง แต่จะไม่นอนเลยตลอดทั้งพรรษา จนในที่สุดเกิดดวงตาเห็นธรรมขึ้น จึงอาจกล่าวได้ว่าสำหรับพระสงฆ์ การอยู่จำพรรษาในช่วงฤดูฝนเป็นเวลาของการพัฒนาชีวิตด้วย ศีลสมาธิ และปัญญาได้เป็นชีวิตที่ติดตามสมกับเป็นชีวิตของ “ลูกของพระพุทธเจ้า” และเป็น “เนื้อนาบุญ” ของชาวพุทธ หรืออีกนัยหนึ่ง

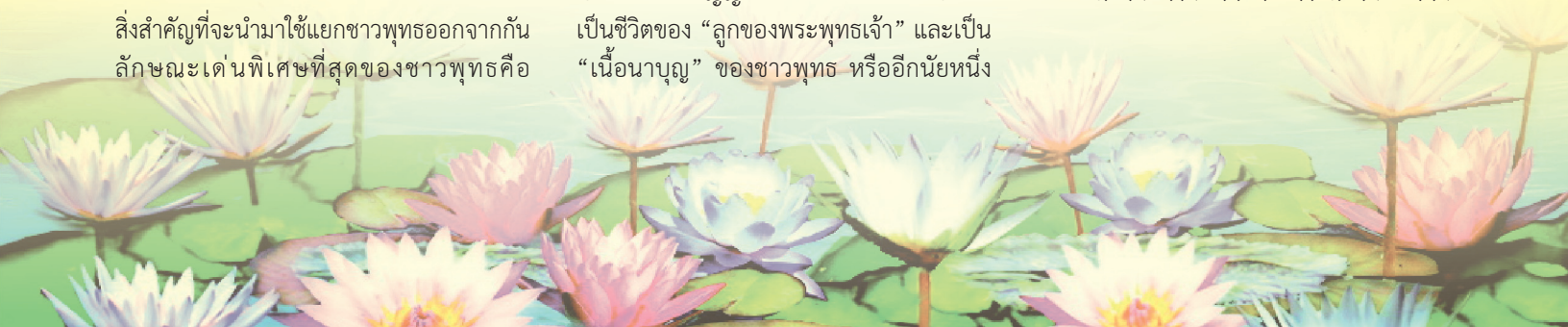
การจำพรรษาเป็นการเตรียมตัวที่จะนำ “ฝนแห่งธรรมะ” ไปตกในที่ต่างๆ เพื่อสร้างความเจริญงอกงามให้แก่ชีวิต

๓. ฤดูฝนกับฆราวาส

ชาวพุทธทั่วไปนิยมสะสมบุญกุศลให้แก่ตัวเองตลอดเวลา และขอใช้ระยะเวลาเข้าพรรษาเพิ่มบุญกุศลด้วยการทำสังฆทาน เช่น ถวายเทียนเข้าพรรษาไว้จุดบูชาตลอด ๓ เดือน โดยถือว่าการถวายเทียนเป็นการสร้างบุญบารมีให้ตนให้มีสติปัญญาเฉลียวฉลาดในภพหน้า และถวายวัสดุสิ่งของต่างๆ ที่จะช่วยให้พระสงฆ์มีชีวิตสะดวกสบายขึ้น นอกจากนั้นยังนิยมถวายผ้าอาบน้ำฝน สำหรับให้พระสงฆ์ใช้ผลัดอาบน้ำตามพุทธบัญญัติอีกด้วย บางคนใช้โอกาสนี้ตั้งใจทำสิ่งที่ตั้งงามให้เป็นบุญกุศลแก่ชีวิตของตน เช่น เลิกเหล้า เลิกสูบบุหรี่ และรักษากฎโบสถศีลตลอดระยะเวลา บางคนถึงกับยอมสละชีวิตทางโลกเข้ามาบวชในพระพุทธศาสนา เพื่อจะได้ศึกษาและปฏิบัติธรรมได้เต็มที่

จึงอาจกล่าวได้ว่าฤดูฝนและพระพุทธศาสนามีความสัมพันธ์กันมากกว่าฤดูกาลใด พระสงฆ์ใช้ระยะเวลาที่ศึกษาและปฏิบัติธรรมมากเป็นพิเศษเพื่อเตรียมความพร้อมในการนำฝนแห่งธรรมะไปดับร้อนและสร้างความชุ่มชื้นให้แก่ชีวิตในที่ต่างๆ ส่วนฆราวาสก็ใช้ฤดูกาลนี้สะสมบุญกุศลให้แก่ตัวมากเป็นพิเศษเพื่อประโยชน์ปัจจุบันและประโยชน์ภายนอก สำหรับชาวพุทธฤดูฝนจึงเป็นฤดูที่มีความหมายมากกว่าฤดูกาลของการมีฝนตกตามธรรมชาติ

วิทยาลัยศาสนศึกษา มหาวิทยาลัยมหิดล



บทบรรณาธิการ



สวัสดีค่ะ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ทุกท่าน อย่างเข้าสู่ฤดูฝนแล้ว ควรใช้รถใช้ถนนด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ สำหรับฉบับนี้ ดิฉันและทีมงานยังคงสรรหาความรู้ และสาระต่างๆ ในด้านการขนส่งและจราจรรวมทั้งความบันเทิงให้แก่ผู้อ่านวารสารฯ ของ สนข. อย่างต่อเนื่องต่อไป

สำหรับฉบับนี้ ทีมงานวารสารฯ ขอแนะนำคอลัมน์เวทีความคิด เรื่อง สนข. จัดสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อ “ร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ.” นอกจากนี้ ยังมีคอลัมน์ที่น่าสนใจอื่นๆ อาทิ คอลัมน์จุดประกายความคิด เรื่อง แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมฯ ซึ่งเป็นโครงการที่ประชาชนให้ความสนใจมากในขณะนี้ และคอลัมน์มุมมองขนส่งและจราจร เรื่อง ความคืบหน้ารถไฟฟ้า ๑๐ สายทางที่น่าสนใจไม่แพ้กัน รวมทั้งเรื่อง สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และคอลัมน์เปิดโลกเทคโนโลยี เรื่อง กล้องติดรถยนต์ รวมทั้งประมวลภาพกิจกรรมแรลลี่การกุศล “สร้างโป่งเทียมเพื่อชีวิต สัตว์ป่า” ซึ่งทีมงานวารสารฯ ได้เก็บตกรูปภาพบรรยากาศการดำเนินกิจกรรมดังกล่าว มาฝากผู้อ่านวารสารฯ ทุกท่านด้วยค่ะ

สุดท้ายนี้กองบรรณาธิการ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าวารสารฯ ฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์ และสามารถเพิ่มพูนความรู้ในเรื่องของการคมนาคมขนส่งต่อท่านผู้อ่านวารสารฯ ทุกท่าน และในช่วงที่อากาศเปลี่ยนแปลงบ่อยนี้ อย่าลืมรักษาสุขภาพให้แข็งแรงนะคะ

บรรณาธิการ

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

บรรณาธิการ นางชนินนาถ แก้วสารัญ ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง ฝ่ายจัดการวารสาร นางสาวเยาวมาศ เทียวทอง นายกวิภ พุชปาคม นางสาวดาราร วงศ์โต นายวิทยา กอกลิ้น นายชัชวาล ทรัพย์สมบูรณ์ กองบรรณาธิการ นายชัยวัฒน์ สังขภาคย์ นายเผด็จ ประดิษฐ์เพชร นางดวงเดือน นพรัตน์ นายปริญญญา ถนัดทาง นางสาวจිරังรัก ห้วยหงษ์ทอง นายชัชวาล สิมะสกุล นายธนพล จรัสวงษ์วงศ์ นายอธิภู จิตราญเคราะห์ นายวีระชน วะชุม



นโยบายการขนส่งและจราจร

วารสาร
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ปีที่ 6 ฉบับที่ 3 กรกฎาคม - กันยายน 2557

๕ มุมมองขนส่งและจราจร :

ความคับหนักรถไฟฟ้า 10 สายทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๙ เวทีความคิด :

สนข. จัดสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น “ร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ.”

๑๔ จุดประกายความคิด :

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

๒๑ ออกทริปไปกับ BIGBIKE

๒๗ ประมวลภาพกิจกรรม :

ประมวลภาพกิจกรรม พิธีเปิดการแข่งขันแรลลี่การกุศล “สร้างโปงเทียมเพื่อชีวิตสัตว์ป่า” เฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ

๓๕ สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๓๙ เปิดโลกเทคโนโลยี

กล้องติดรถยนต์

๔๒ สัญจรทั่วไทย :

“นครนายกเมืองในฝันที่ใกล้กรุง ภูเขางาม น้ำตกสวย รวยธรรมชาติ ปราศจากมลพิษ”

๔๖ สถิติขนส่งและจราจร :

จำนวนรถจดทะเบียนในประเทศไทย

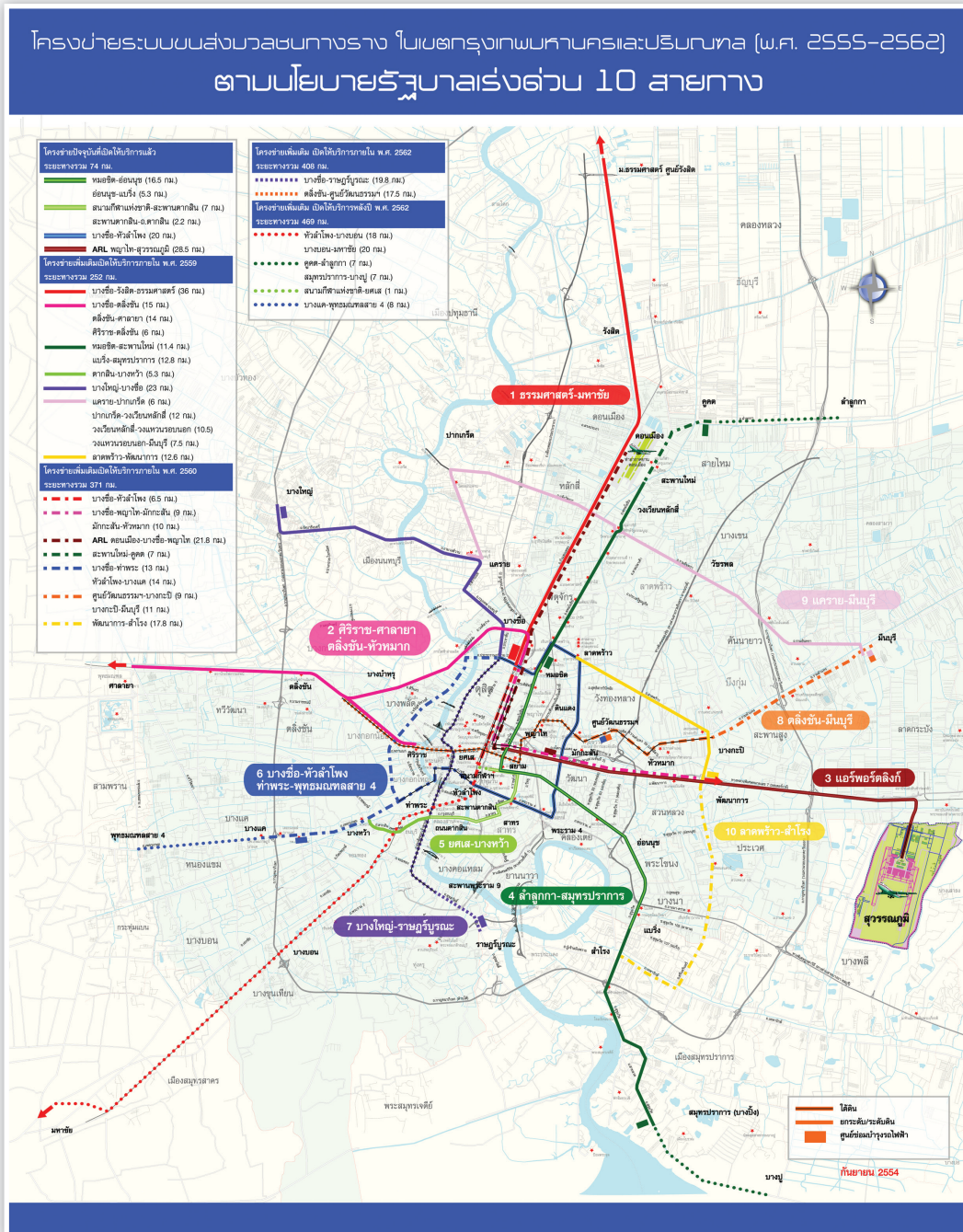
๔๘ ปกป้อง :

เคล็ดลับ วิธีการขับรถในหน้าฝน

๕๐ รอบรู้ สนข. :

๕๒ ธรรมกับชีวิต :

พุทธศาสนากับเศรษฐกิจพอเพียง



ความคืบหน้ารถไฟฟ้า 10 สายทาง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จัดทำแผนการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า 10 สายทาง เพื่อเร่งประกวดราคาก่อสร้างให้ได้ครบ 10 สาย ภายใน 4 ปี (พ.ศ. 2554-2558) โดยเปิดให้บริการโครงการระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ระยะทางรวม 410 กิโลเมตรภายในปี พ.ศ. 2562 และเพิ่มเป็น 464 กิโลเมตรภายหลังปี 2562 สรุปรายละเอียด ดังนี้

มุมมองบนล่องและธรราร



โครงการ	ระยะทาง (กม.)	เปิดบริการ	ประกวดราคาให้ได้ภายใน 4 ปี (2555-2558)				ระยะต่อไป (หลังปี 2562)	เปิดบริการ (พ.ศ.)
			ระหว่างก่อสร้าง	ระหว่างประกวดราคา	ประกวดราคาภายในปี 2557	ประกวดราคาภายในปี 2558		
1. สายสีแดงเข้ม	80.8							
บางซื่อ-รังสิต	26.3		✓				2560	
รังสิต-ธรรมศาสตร์	10.0				✓**		2561	
บางซื่อ-หัวลำโพง (Missing Link:MSL)	6.5				✓**		2560	
หัวลำโพง-บางบอน	18.0					✓	หลัง 2562	
บางบอน-มหาชัย	20.0					✓	หลัง 2562	
2. สายสีแดงอ่อน	54.0							
บางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน (MSL)	9.0				✓**		2560	
มักกะสัน-หัวหมาก (MSL)	10.0				✓**		2560	
บางซื่อ-ตลิ่งชัน	15.0	✓					2555	
ตลิ่งชัน-ศาลายา	14.0				✓*		2561	
ตลิ่งชัน-ศิริราช	6.0				✓**		2561	
3. Airport Rail Link	50.3							
พญาไท-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ	28.5	✓					2553	
บางซื่อ-พญาไท	7.9				✓*		2560	
ดอนเมือง-บางซื่อ	13.9				✓*		2560	

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	เปิด บริการ	ประกวดราคาให้ได้ภายใน 4 ปี (2555-2558)				ระยะ ต่อไป (หลังปี 2562)	เปิดบริการ (พ.ศ.)
			ระหว่าง ก่อสร้าง	ระหว่าง ประกวด ราคา	ประกวด ราคาภายใน ปี 2557	ประกวด ราคาภายใน ปี 2558		
4. สายสีเขียวเข้ม	66.5							
หมอชิต-อ่อนนุช (BTS)	16.5	✓					2542	
หมอชิต-สะพานใหม่	11.4			✓			2560	
สะพานใหม่-คูคต	7			✓			2560	
คูคต-ลำลูกกา	6.5					✓	หลัง 2562	
อ่อนนุช-แบริ่ง	5.3	✓					2554	
แบริ่ง-สมุทรปราการ	12.8		✓				2560	
สมุทรปราการ-บางปู	7.0				✓**		2560	
5. สายสีเขียวอ่อน	15.5							
สนามกีฬา-สะพานตากสิน (BTS)	7	✓					2542	
สะพานตากสิน-ถนนตากสิน	2.2	✓					2552	
ถนนตากสิน-บางหว้า	5.3	✓					2555	
สนามกีฬาแห่งชาติ-ยศเส	1.0					✓	หลัง 2562	
6. สายสีน้ำเงิน								
บางซื่อ-หัวลำโพง (สายเฉลิมรัชมงคล)	20.0	✓					2547	
บางซื่อ-ท่าพระ	13.0		✓				2560	
หัวลำโพง-บางแค	14.0		✓				2560	
บางแค-พุทธมณฑล สาย 4	8.0					✓	หลัง 2562	



มุมมองบนหลังและจรวด



โครงการ	ระยะทาง (กม.)	เปิด บริการ	ประกวดราคาให้ได้ภายใน 4 ปี (2555-2558)				ระยะ ต่อไป (หลังปี 2562)	เปิดบริการ (พ.ศ.)
			ระหว่าง ก่อสร้าง	ระหว่าง ประกวด ราคา	ประกวด ราคาภายใน ปี 2557	ประกวด ราคาภายใน ปี 2558		
7. สายสีม่วง	42.8							
บางใหญ่-บางซื่อ	23.0		✓				2558	
บางซื่อ- ราชบุรีบูรณะ	19.8				✓		2562	
8. สายสีส้ม	32.5							
จรัญสนิทวงศ์-ศูนย์วัฒนธรรม	12.5				✓		2562	
ศูนย์วัฒนธรรม-บางกะปิ	9.0				✓**		2561	
บางกะปิ-มีนบุรี	11.0				✓**		2561	
9. สายสีชมพู	36.0							
แคราย-ปากเกร็ด-มีนบุรี					✓**		2560	
10. สายสีเหลือง	30.4							
ลาดพร้าว-พัฒนาการ-สำโรง					✓		2562	
ระยะทางรวม	464	99.8	89.1	18.4	203	-	53.5	

หมายเหตุ : ✓ แผนดำเนินโครงการรถไฟฟ้า 10 สายทาง (ภายหลังประชุมร่วมระหว่างหน่วยงาน เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2555) ของ รฟท. (เมษายน 2555) และ รฟม. (แผนปรับปรุงครั้งที่ 5 : มีนาคม 2555)

* เป็นโครงการที่ล่าช้าจากแผนประกวดราคาปี 2555 จึงเลื่อนมาประกวดราคาในปี 2557

** เป็นโครงการที่ล่าช้าจากแผนประกวดราคาปี 2556 จึงเลื่อนมาประกวดราคาในปี 2557



สนข. จัดสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น “ร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ.”

นายจุฬา สุขมานพ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) บรรยายสรุป การนำเสนอข้อมูลประกอบการสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อ “ร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ.” การสัมมนาดังกล่าวจัดขึ้นเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ แนวคิด เจตนารมณ์ และการรับรู้เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. รวมทั้งประมวลความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและเอกชน นักวิชาการ องค์กร และผู้ประกอบการเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ... และเผยแพร่ข้อมูล สร้างความสนใจ ให้เกิดการรับรู้แก่สาธารณชนเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานภาคเอกชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จำนวนประมาณ 250 คน เข้าร่วมในการสัมมนา ดังกล่าว เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2557 ณ ห้องประชุมมงกุฎ สาระสมบัติ ชั้น 5 อาคาร สนข.

นายจุฬาฯ กล่าวว่า ปัจจุบัน การขนส่งมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งที่ผ่านมาภาครัฐเป็นผู้มีบทบาทหลักในการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งการลงทุนพัฒนาทางถนน รถไฟ ระบบขนส่งมวลชน ท่าเรือ ท่าอากาศยาน สถานีขนส่ง เป็นต้น จึงจำเป็น



เวทีความคิด



ต้องมีการพัฒนาโครงสร้างระบบการบริหารจัดการสาขา การขนส่งของประเทศให้มีความสอดคล้องกับสากลและมีความพร้อมที่จะสนับสนุนการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจ ของประเทศในอนาคตด้วย ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงมีนโยบายให้บูรณาการระบบบริหารจัดการด้านการขนส่งที่กระจายอยู่ในกฎหมายต่างๆ โดยให้มีกฎหมายกลางที่จะบริหารจัดการจัดกลุ่มภารกิจด้านนโยบาย การกำกับดูแล และการประกอบการให้ชัดเจน และสามารถเป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการทุกกิจกรรมของการขนส่งเพิ่มเติม จากกฎหมายที่มีอยู่ รวมถึงการวางกรอบในการดำเนินกิจการขนส่งที่มีลักษณะเป็นพันธะในการให้บริการสาธารณะ และการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในการมีส่วนร่วมในการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานและการประกอบกิจการขนส่งที่จะปรับโครงสร้างภาคการขนส่งของประเทศให้เหมาะสมกับโครงสร้างเศรษฐกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงรวดเร็ว จำเป็นต้องปรับเปลี่ยนบทบาทของภาครัฐใหม่ โดยเน้นภารกิจในการกำหนดทิศทางการพัฒนา การสร้างความมั่นใจในด้านมาตรฐานความปลอดภัย และการบริการ การสร้างบรรยากาศการแข่งขันของผู้ประกอบการที่โปร่งใสและเป็นธรรม บริหารจัดการ การดำเนินงานด้านนโยบาย ด้านการกำกับดูแล และด้านการประกอบกิจการออกจากกันอย่างชัดเจน และใช้เป็นแนวทางเดียวกัน ทั้งในภาคการขนส่งทางถนน ทางน้ำ ทางอากาศ ทางรถไฟ และกิจการขนส่งมวลชน ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมให้ภาคคมนาคมขนส่งสามารถพัฒนาได้อย่างเป็นระบบและยั่งยืนต่อไปได้ในอนาคต



นายจุฬาฯ กล่าวเพิ่มเติม ว่า คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๐ อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และส่งให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาเกี่ยวกับความซ้ำซ้อนหรือความขัดแย้งกับกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน โดยสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแจ้งความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และพิจารณาทบทวนเรื่องนี้อีกครั้งหนึ่ง และหากประสงค์จะดำเนินการประการใด แจ้งให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีทราบ เพื่อจะได้ดำเนินการต่อไป กระทรวงคมนาคมจึงได้แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. เพื่อพิจารณาปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวให้เหมาะสม สอดคล้องกับสภาพการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายอื่น



เวทีความคิด



ในช่วงเวลาที่ผ่านมา รวมทั้งให้สะท้อนถึงเจตนารมณ์ในการตรากฎหมายและประโยชน์ต่อการบริหารของกระทรวงคมนาคม และต่อประชาชน โดยมีหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นคณะทำงานด้วย ซึ่งได้ดำเนินการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น และได้มีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคมแล้ว จำนวน 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2556 และวันที่ 26 เมษายน 2556 ตลอดจนมีการประชาสัมพันธ์ร่างพระราชบัญญัติใน Website ของ สนข. เมื่อเดือนมีนาคม 2556 เรียบร้อยแล้ว





นายจุฬาฯ กล่าวตอนท้าย ว่า ที่ผ่านมา สนข. ได้จัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นในเรื่องดังกล่าว มาแล้ว จำนวน 2 ครั้ง จากหน่วยงานส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งการจัดสัมมนาในครั้งนี้ จัดขึ้นเป็นครั้งที่ 3 โดยผู้ที่เข้าร่วมสัมมนามาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและเอกชน นักวิชาการ องค์กร และผู้ประกอบการเอกชนที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เป็นไปตามตามหลักการพื้นฐานในการร่างกฎหมายของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ว่าต้องมี การรับฟังความคิดเห็นของผู้ที่อาจได้รับผลกระทบจากการมีหรือปรับปรุงกฎหมายนั้นด้วย เพื่อให้เนื้อหาสาระหรือกลไกของกฎหมายสอดคล้องกับความต้องการที่แท้จริงของสังคม ซึ่ง สนข. จะได้นำข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากการสัมมนาในวันนี้ ไปปรับปรุงแก้ไขร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ให้มีความครบถ้วน สมบูรณ์ สอดคล้องตามเจตนารมณ์ในการตรากฎหมายและประโยชน์ต่อการบริหารของกระทรวงคมนาคมและต่อประชาชนต่อไป



แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนา:ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

“แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนา:ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐)” ได้ปรับให้มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา:ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐ และ ร่าง พ.ร.บ. ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. สำคัญในแผนยุทธศาสตร์ฯ สรุปได้ดังนี้

เป้าประสงค์หลัก

“มีระบบโลจิสติกส์การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะเหนี่ยวนำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศจากการเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน”

กลยุทธ์หลัก

กลยุทธ์ที่ ๑ พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ มีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้



๑.๑ พัฒนาประสิทธิภาพประตูลูกขนส้ง

๑) ประตูลูกขนส้งหลัก (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าเรือแหลมฉบัง)

(๑) ขยายความสามารถ และปรับปรุงการให้บริการ รวมถึงการอำนวยความสะดวกในเขตปลอดอากร (Cargo Free Zone: CFZ) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้มีกระบวนการที่ง่าย เป็นระบบอัตโนมัติ และสามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value creation facility) ให้กับธุรกิจ

(๒) เร่งรัดพัฒนาศูนย์การขนส้งสินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงการให้บริการยกขนตู้ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้เพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส้งสินค้าทางรถไฟให้เพิ่มมากขึ้น

๒) ประตูลูกขนส้งกับประเทศเพื่อนบ้าน ๑๑ แห่ง ประกอบด้วย ด้านเชียงแสน (ท่าเทียบเรือพาณิชย์เชียงแสน), ด้านเชียงของ (สะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๔), ด้านแม่สาย, ด้านหนองคาย, ด้านนครพนม, ด้านแม่สอด, ด้านมุกดาหาร, ด้านอรัญประเทศ, ด้านปาดังเบซาร์, ด้านสะเตา และด้านบ้านพุน้ำร้อน

(๑) ปรับปรุงโครงข่ายเชื่อมโยงประตูลูกขนส้งกับประเทศเพื่อนบ้านและเป็นประตูที่มีปริมาณสินค้าเข้า-ออกมากพอที่จะส่งเสริมเศรษฐกิจโดยรอบ

(๒) เพิ่มขีดความสามารถโครงข่ายโดยรอบและบริเวณใกล้เคียงประตูลูกขนส้งกับประเทศเพื่อนบ้าน (ระบบถนน ราง และน้ำ) ให้เกิดการเชื่อมโยงหลายรูปแบบและจุดเชื่อมต่อการขนส้ง เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการขนส้งสินค้านี้ระหว่างประเทศไปสู่การขนส้งภายในประเทศ

(๓) เร่งรัดพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณประตูลูกขนส้งกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น พัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส้งสินค้าบริเวณชายแดน/สถานีขนส้งสินค้าชายแดน เป็นต้น รวมทั้งให้มีการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ที่สามารถดำเนินการพิธีการเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกได้ในจุดเดียว เกิดการแยกจุดตรวจการผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกัน



๔) เร่งรัดการพัฒนาระบบ Port Community System ให้เชื่อมโยงกับระบบ National Single Window (NSW)

๑.๒ พัฒนาโครงข่ายการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงระหว่างประตูการขนส่งต่างๆ โดยการ

๑) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนและทางรถไฟที่จะเชื่อมโยงระหว่างแหล่งผลิตไปสู่ประตูการขนส่งหลักและชายแดน โดยไม่มีโครงข่ายที่ขาดหายไป (Missing Link) หรือ คอขวด (Bottle Neck)

๒) พัฒนาระบบการรวบรวมและกระจายสินค้า (Hub and Spoke) บนแนวเส้นทางเชื่อมโยง (Logistics Corridor) รวมถึงศูนย์กระจายสินค้าในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้เกิดการจัดการระบบโลจิสติกส์ในเขตเมือง (City Logistics) ที่มีประสิทธิภาพ

๑.๓ เพิ่มศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งไทยที่จะให้บริการระหว่างประตูการขนส่งภายในประเทศและการให้บริการต่อเนื่องไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยการ

๑) จัดระเบียบผู้ประกอบการต่างประเทศที่จะเข้ามาแข่งขันกับผู้ประกอบการไทย และยกระดับมาตรฐานคุณภาพการให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกโดยให้มีการบังคับใช้มาตรฐานคุณภาพทั้งผู้ประกอบการไทยและต่างประเทศ รวมถึงเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางบก และพัฒนาพฤติกรรมคนขับรถบรรทุกให้ได้มาตรฐานประสิทธิภาพและความปลอดภัย



๒) ส่งเสริมภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการในเส้นทางการขนส่ง รวมถึงการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรมบริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ (Freight Village) เพื่อตรงกับความต้องการของภาคเอกชนและธรรมชาติของการดำเนินธุรกิจนั้นๆ เช่น ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center: DC) จุดพักรถบรรทุก ลานตู้เปล่า และลานบรรจุสินค้า เป็นต้น

๓) การให้ความรู้และสร้างเครือข่ายของผู้ประกอบการไทย เพื่อให้เกิดศักยภาพในการแข่งขันระหว่างประเทศ

๔) สนับสนุนให้มีการรวมตัวของผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อพัฒนาศักยภาพในการแข่งขันด้านการขนส่ง

๕) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบการขนส่งทุกรูปแบบอย่างบูรณาการให้มีการแบ่งส่วนนโยบาย การกำกับดูแล และการให้บริการขนส่งที่ชัดเจน ด้วยการเร่งผลักดันการออกพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว





กลยุทธ์ที่ ๒ สนับสนุนการใช้การขนส่งทางรถไฟและทางน้ำเพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ มีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

๒.๑ พัฒนาโครงข่ายและจุดรวบรวมและกระจายสินค้าทางรถไฟและทางน้ำ โดยการ

๑) พัฒนา/ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางรถไฟ เช่น การพัฒนาทางคู่บนเส้นทางขนส่งที่หนาแน่น รวมถึงพัฒนาระบบการให้บริการขนส่งทางรถไฟและบริการยกขน ด้วยการจัดหาหัวรถจักร/แคร่ให้เพียงพอกับความต้องการและเพิ่มบทบาทเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการ

๒) พัฒนา/ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและร่องน้ำเพื่อการขนส่งทางลำน้ำ ในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสัก รวมถึงพัฒนาการขนส่งชายฝั่ง

๓) พัฒนาระบบรวบรวมและกระจายสินค้าทางรถไฟและทางน้ำในบริเวณพื้นที่อุตสาหกรรม

๒.๒ พัฒนากฎระเบียบและมาตรการเพื่อลดต้นทุนการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ และส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการขนส่งทางรถไฟ โดยดำเนินการ ดังนี้

๑) การปรับโครงสร้างอัตราค่าภาระท่าเรือภายในประเทศและค่าธรรมเนียมการใช้พื้นที่ของรัฐในการประกอบการท่าเรือ สถานีขนส่ง ลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ เพื่อให้สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้

๒) ปฏิรูปโครงสร้างการบริหารกิจการขนส่งทางรถไฟ โดยรัฐเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและกำกับดูแลการประกอบกิจการรถไฟ โดยเปิดให้มีการแข่งขันการให้บริการขนส่งสินค้า

๓) ปรับปรุง/แก้ไขกฎระเบียบที่เป็นปัญหาและอุปสรรคการขนส่งชายฝั่ง

๒.๓ ส่งเสริมการใช้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อลดข้อจำกัดของการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ โดยการ

๑) การพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนเชื่อมโยงสถานีรถไฟ CY และท่าเรือ

๒) ผลักดันมาตรการให้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีการใช้การขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ

๓) นำเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport System:ITS) มาใช้ในการให้บริการขนส่ง

๔) พัฒนาและยกมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรด้านการขนส่ง เพื่อให้การปฏิบัติงานมีคุณภาพและประสิทธิภาพมากขึ้น



จุดประกายความคิด

กลยุทธ์ที่ ๓ พัฒนาประตูการขนส่งด้านทะเลอันดามันสู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรปเพื่อเหนี่ยวนำการพัฒนาพื้นที่ในภาคใต้ และรองรับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศอาเซียน-จีน และอาเซียน - อินเดีย แนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

๓.๑ พัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราและระบบขนส่งเชื่อมโยง พัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามัน (ท่าเรือน้ำลึกปากบารา) ให้เป็นประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ

๓.๒ พัฒนาสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge) เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือน้ำลึกปากบารากับท่าเรือฝั่งอ่าวไทยด้วยการขนส่งทางรถไฟ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ทางบกและทางราง) เพื่อให้มีการเชื่อมโยงในลักษณะสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge)

ทั้งนี้ คค. จะนำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐) เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัด คค. โดยส่งเสริมการขนส่งทางรางและทางน้ำเพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและลดต้นทุนการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งภายในประเทศและเชื่อมต่อไปยังต่างประเทศ ตลอดจนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและปรับปรุงกฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในการเข้าเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ นอกจากนี้หน่วยงานภาครัฐและเอกชนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องจะได้นำแผนดังกล่าวไปใช้เป็นแนวทางประกอบการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถแข่งขันให้กับประเทศได้อย่างยั่งยืนต่อไป



ออกทริปไปกับ **BIGBIKE**

โดย สุชาติ เนียมรุ่งเรือง
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



ผมเป็นลูกจ้างตัวน้อยๆ ของกระทรวงคมนาคม ที่ขับซีมอเตอร์ไซด์มาทำงานทุกวัน ความฝันของคนรักมอเตอร์ไซด์ทุกคนย่อมอยากมีรถมอเตอร์ไซด์ ขนาดเครื่องใหญ่ๆ หรือที่เรียกกันติดปากว่า “Big Bike” กับเขาสักคัน ผมเองก็ไม่ต่างกัน ผมค่อยๆ เก็บหอมรอมริบมานานจนในที่สุดความฝันก็เป็นจริง ผมได้มี Big Bike (มือสอง) กับเขาสักที ไซโย

ผมเป็นคนชอบเที่ยวเมื่อได้เจ้าลูกรักมาตามฝันแล้ว ก็ได้อาศัยขี่ตระลอนไปทั่วไทย ไปเหนือบ้าง ตะวันออก ตะวันตกบ้าง นานๆ ทีล่องลงใต้สักหน อีสานก็ผ่านบ้างตามสะดวก พบว่ามุมมองที่ชาวบ้านเขามองแก๊งค์ Big Bike ก็มีทั้งชื่นชมบ้าง หมั่นไส้บ้าง ราคาถูบ้าง ในขณะที่ชาว Big Bike เอง ก็มีทั้งพวกที่เรียกร้อย พวกที่ซิ่งโลด หรือพวกที่ทำผิดกฎหมายทุกข้อ ก็มี ผมในฐานะที่เป็นคนรักการขับขี่ Big Bike อย่างจริงจัง เลยอยากมานำเสนอพี่น้องชาวคมนาคมของเรา ถึงวิธีการเที่ยวทั่วไทยด้วย Big Bike อย่างสนุก และปลอดภัย รวมทั้งหวังว่าจะทำให้เพื่อนร่วมถนน อื่นๆ เข้าใจสิ่งหนักบิตอย่างผมมากขึ้นครับ

ผมว่าถนนหนทางของเรา อาจมีบางคนว่ายังมีสภาพไม่ถึงกับดีมากนัก แต่ผมกลับเห็นว่า มันสามารถเข้าถึง ทุกที่ที่จะไปท่องเที่ยวตามสถานที่ต่างๆ นอกจากนี้ ถนนของเรายังมีความกลมกลืนกับสภาพภูมิประเทศและธรรมชาติมาก จนรู้สึกว่าจะลางมองไปสองข้างทางแล้ว รู้สึกสบายและรับรู้ถึงความสุขของธรรมชาติได้เลยทีเดียว มอเตอร์ไซด์นอกจากจะเป็นพาหนะสำหรับภารกิจหน้าที่การงานอันสับสนวุ่นวายในเมืองแล้ว ยังสามารถจะเป็นพาหนะแห่งความสุขที่จะนำคนที่รู้จักใช้มันเดินทางออกไปสัมผัสกับธรรมชาติ ในทุกๆ วันหยุด นำพาเราออกไปพักผ่อนในแหล่งท่องเที่ยวที่งดงามตามต่างจังหวัด และยังทำให้ครอบครัวใกล้ชิดกันมากขึ้นอีกด้วย



ก่อนอื่น ผมขอเริ่มจากการกำหนดเส้นทางในการขับรถเที่ยวครับ ชาว Big Bike ควรกำหนดเส้นทาง ระยะทาง สภาพเส้นทาง และความยากง่ายของเส้นทางให้เหมาะสมกับลักษณะรถ และความชำนาญของตนเองครับ แหล่งท่องเที่ยวของเมืองไทยมีเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับการขับขี่ทุกรูปแบบ ไม่เว้นกระทั่งเส้นทางวิบากกันดาร ทำทนายสำหรับผู้รักการท่องเที่ยวแบบผจญภัยสุดๆ แต่เหนือสิ่งอื่นใด ไม่ว่าจะเส้นทางยากง่าย สบายหรือลำบาก ก็ล้วนต้องการนักขับที่มีความรับผิดชอบต่อผู้ร่วมทาง สถานที่ และธรรมชาติ โดยควรเคารพสิทธิ์ของผู้อื่น และถ้าจะให้ดีก็ควรเกรงอกเกรงใจ และเอื้ออาทรซึ่งกันและกันด้วย ที่สำคัญห้ามประมาทอย่างเด็ดขาด ทั้งหมดนี้จะช่วยส่งเสริมให้กิจกรรมขับรถท่องเที่ยวในบ้านเราก้าวไปสู่เส้นทาง อังนงงามเต็มไปด้วยความสุขและรอยยิ้มในทุกเส้นทาง

สิ่งที่ควรรู้ก่อนการขับ BIG BIKEท่องเที่ยวเป็นกลุ่ม

หลายคนที่มี Bike อยู่ในครอบครอง แต่ไม่เคยออกทริปเป็นกลุ่ม เพราะมีความกังวลในหลายๆ เรื่อง เช่น กลัวขี่ไม่ทันกลุ่ม กลัวว่าในกลุ่มใช้ความเร็วช้า หรือเร็วกว่าที่ตัวเองชอบ หรือแม้กระทั่งกังวลว่ารถต่างชนิด ต่างยี่ห้อจะขี่ร่วมขบวนกันได้อย่างไร สิ่งเหล่านี้ทำให้หลายๆ ครั้งเราจึงปฏิเสธการร่วมทริปกับเพื่อนๆ ไปอย่างน่าเสียดาย และจบลงด้วยการขี่รถออกทริปคนเดียว ผมพิจารณาจากประสบการณ์แล้ว สรุปว่าการจะไปออกทริปกับแก๊งค์ต่างๆ ให้สนุก ต้องเริ่มจากการสื่อสารที่ดี ซึ่งผมขอสรุปออกเป็นข้อๆ ได้ ดังนี้

1. การสื่อสารด้วยคำพูดหรือการสนทนา

ในการขับขี่รถท่องเที่ยวแบบเป็นกลุ่มครั้งแรกๆ โดยที่เราไม่เคยขี่ด้วยกันมาก่อน

สามารถเริ่มทำได้ด้วยการนัดแนะสถานที่ และเวลารวมตัวกัน เมื่อมาพร้อมกัน เราจึงเริ่มการสนทนา เช่น สอบถามความเห็นของผู้ร่วมทริปว่าเราจะไปไหนกัน ความเร็วสูงสุดที่จะใช้จะกำหนดไว้ไม่เกินเท่าไร ผู้นำขบวนควรที่จะต้องกำหนดความเร็ว ในการเดินทาง เนื่องจากความแตกต่างทางทักษะของผู้ขับขี่ และ ชนิดของรถที่ใช้

2. การสื่อสารด้วยการแสดงออกในท่าทางเช่นสัญญาณมือเป็นต้น

- สัญญาณให้ชะลอหรือ หยุดรถ ให้ยกมือซ้ายห่างจากลำตัวโบกขึ้นลงเพื่อให้ชะลอรถใช้ในกรณีที่ผ่านมาตรวจหรือเข้าเขตชุมชนการยกมือซ้ายให้ข้อศอกตั้งฉากกับลำตัวโดยแบบฝ่ามือเป็นการบอกให้หยุดรถ
- สัญญาณเตือน มีคน รถ หรือ สุนัขอยู่ใกล้เส้นทางที่ใช้ อาจใช้มือที่วางขึ้นไปที่จุดนั้น บางครั้งไม่สามารถใช้มือชี้ก่อนโลมให้ใช้เท้าชี้ได้แต่มุมที่ชี้ไม่ควรสูงมากเพราะอาจจะทำให้ดูไม่สุภาพ
- สัญญาณเตือนสภาพพื้นผิวจราจร เช่น ถนนลื่น มีกรวดลอย มีน้ำมัน เป็นต้น อาจใช้มือกางออกขนานกับพื้น แล้วทำมือส่ายไปมาเป็นการเตือนว่าถนนลื่นให้ระวัง หรือระหว่างขี่ผ่านหลุมอาจใช้เท้าชี้บอก ว่าตรงนี้มีหลุมให้ระวัง
- สัญญาณการขอจอดพักเพื่อเข้าห้องน้ำ ตีมน้ำ หรือ เติมน้ำมัน ให้ยกมือชี้หรือตบเบาๆ ไปที่สิ่งนั้น เช่นที่ถังน้ำมันหมายถึงต้องการจอดเพื่อเติมน้ำมัน
- สัญญาณขอความช่วยเหลือเมื่อรถเสีย ให้โบกเหมือนให้ชะลอรถโดยการคว่ำฝ่ามือลง มีคนเคยน้ำมันหมดแต่หางยฝ่ามือโบกเพื่อนที่ผ่านมาก็เลยผ่านไปหมดสรุปคือต้องเชิญรถไปหลายกิโลกว่าจะเจอปั้ม
- สัญญาณขอทาง ให้ยกมือซ้ายเอียงฝ่ามือออกจากตัว แล้วโบกไปข้างๆ เพื่อให้รถคันอื่นหลบทางให้ หลังจากผู้ร่วมทางหลีกเลี่ยงให้ควรแสดงการขอบคุณด้วย
- สัญญาณให้วิ่งตรง หรือ เลี้ยว ให้ยกมือสูงเหนือหัวชี้ไปข้างหน้า หมายถึงให้ตรงไป ถ้าชี้ไปซ้าย หรือ ขวาก็ให้เลี้ยวไปทางนั้นการให้สัญญาณการเปลี่ยนช่องทางหรือเลี้ยวควรทำก่อน



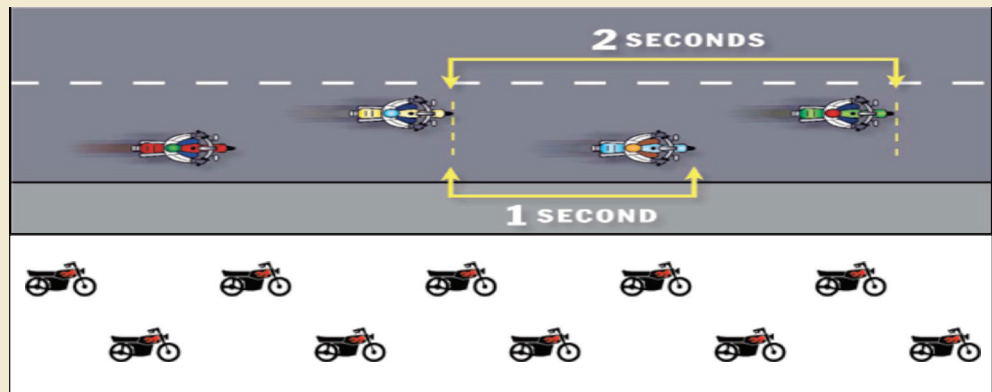


ถึงจุดอย่างน้อย 50 เมตรการขอบคุณทำโดยเหยียดแขนออกไปด้านข้างแล้วยกหัวแม่มือโป่งให้ควรทำอย่างแข็งขันแสดงความขอบคุณอยู่จริงใจฝึกทำให้เคยชินครับ เพราะจะทำให้ผู้ร่วมทางมีทัศนคติที่ดีกับพวกเรา

3. การใช้สัญญาณไฟ และสัญญาณเสียงในการเดินทางท่องเที่ยวสัญญาณไฟหน้าไฟเลี้ยวและแตร ควรจะมีการใช้อย่างสม่ำเสมอ เพื่อเป็นการบอกผู้ร่วมทางในการที่จะเปลี่ยนช่องทาง แชนรถ หรือ ขอทาง

4. ควรมีการตกลงกฎ กติกา หรือ ข้อปฏิบัติ เพื่อความปลอดภัยในระหว่างการขับขี่ ควรจะมีการตกลงกฎ หรือ ข้อห้าม เช่น ห้ามแซงผู้นำขบวน หรือ ห้ามแซงซ้ายของรถยนต์

5. รูปขบวนของการขับขี่ ควรมีการนัดแนะการใช้รูปแบบของขบวนในการเดินทาง การขี่สลับฟันปลาเป็นรูปแบบที่เหมาะสมในช่องทางที่กว้างพอ การตั้งขบวนแบบนี้จะทำให้ผู้ขี่ในขบวนสามารถมองเห็นได้ไกลขึ้น เว้นระยะให้ถูกต้องทั้งขบวนเป็นรถที่เหมาะสมกับการขี่ท่องเที่ยวระยะทางไกล



6. ความเร็วที่ใช้ ในการเดินทางความเร็วในการเดินทางควรจะใช้ให้เหมาะสม กับสภาพ การจราจรในขณะนั้น ไม่ขี่รถเร็ว หรือ ช้าเกินไป และ ควรอยู่ในช่องทางที่เหมาะสมกับความเร็วที่ใช้ และรักษาความเร็วเพื่อไม่ให้ขบวนขาดเนื่องจากจะทำให้มีรถยนต์เข้ามาแทรกกลางขบวน ทำให้ อาจเกิดอันตรายได้ ผู้นำขบวนต้องหมั่นเช็ค ว่าทั้งขบวนสามารถเดินทางไปด้วยกันที่ความเร็ว เท่าไหร่ หากมีขบวนขาด ผู้นำขบวนควรจะต้องลดความเร็วลง หรือ จอดรอ เป็นระยะๆ

7. การขับขี่รถผ่านเขตชุมชน ในการเดินทางบางทริปอาจจะจะมีเส้นทางที่จะต้องผ่าน ชุมชน ควรต้องลดความเร็วลง พึ่งระลึกว่ารถบิ๊กไบค์คันใหญ่ๆ ที่วิ่งผ่านชุมชนนั้น เสียงจากท่อไอเสีย อาจสร้างความรำคาญ หรือเป็นจุดสนใจให้คนออกมามุงดู โดยเฉพาะเด็กๆ ซึ่งอาจจะทำให้เกิด อุบัติเหตุได้

8. การขับขี่รถผ่านสัญญาณไฟจราจรในระหว่างที่ผ่านชุมชนขบวนอาจจะผ่านสัญญาณ ไฟจราจรผู้นำขบวนต้องกะเวลาให้ดีๆ ขบวนทั้งหมดสามารถผ่านได้หรือไม่ อย่าพยายามเร่งความเร็ว เพื่อให้หัวขบวนผ่านได้

9. การใช้สายตา ในการขับขี่รถในชุมชน การใช้สายตาต้องกว้างและไกลกว่าปกติ ควรมองด้านข้างทั้งซ้าย และ ขวา กวาดสายตาไปกว้าง เพราะอาจจะมีรถอื่นที่ไม่เห็นขบวน หรือคน อาจวิ่งข้ามถนน หรือรถเปลี่ยนช่องทาง ทำให้ชนกับรถในขบวนได้ ก่อนที่จะเปิดคันเร่งออกทุกครั้ง

10. การจอดรถบนไหล่ทาง ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องจอดรถพักขบวนบนถนน ควรจะ จอดให้ชิดขอบทาง รถที่วิ่งตามมาจะต้องวิ่งผ่านคันหน้าไป แล้วไปจอดต่อด้านหน้า





11. บทสรุปการเดินทางไปในสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ สิ่งทีฟังระลึกเสมอคือ เรื่องของเสียง ความเร็วของรถ การรักความสะอาด และเคารพสถานที่ที่เราแวะไป ซึ่งควรจะต้องปฏิบัติอย่างเคร่งครัด การซื้อรถออกทริปเป็นการเดินทางท่องเที่ยวอีกแบบหนึ่งดังนั้นไม่ควรจะซื้อรถแข่งกันบนถนน หลังจากกลับจากทริป เมื่อถึงบ้านแล้ว ควรมีการแจ้งผู้ร่วมเดินทางว่าถึงบ้านโดยปลอดภัยเรียบร้อยแล้วซึ่งจะเป็นการปิดทริปลงโดยสมบูรณ์

มักมีคนถามพมว่าเที่ยวโดย Big Bike ต่างจากไปด้วยรถยนต์ตรงไหน?

มีคำตอบหนึ่งที่ผมชอบคือ บางครั้ง ความสนุกอาจไม่ได้อยู่ที่จุดหมาย แต่อยู่ที่ขั้นตอนการไปสู่จุดหมายครับ การขับรถยนต์เที่ยวสำหรับผม จะสนุกเมื่อตอนไปถึงที่หมาย แต่การไปด้วย Big Bike ผมจะสนุกตั้งแต่ออกเดินทาง หรือก่อนออกเดินทางด้วยซ้ำไป

สิ่งที่พึงระลึกอยู่เสมอ เมื่อขี่รถ BIG BIKE ท่องเที่ยว

การขี่ Big Bike ท่องเที่ยวเป็นงานอดิเรกที่ค่อนข้างอันตรายอย่างหนึ่ง หลายครั้งที่เราได้รับฟังข่าวที่น่าเศร้า เมื่อเพื่อนนักขี่มีอันเป็นไปจากการขี่รถมอเตอร์ไซด์ที่เขารักดังนั้น การเรียนรู้วิธีการขี่ที่ปลอดภัย จะเป็นสิ่งหนึ่งที่จะช่วยลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุได้แต่ทั้งหมดนั้นคงขึ้นอยู่กับสติ ความไม่ประมาท, สภาพร่างกาย และประสบการณ์ (ห้ามโทษบุญทำกรรมแต่งครับ) ในการขี่ของแต่ละคน ไม่ควรขี่เร็วเกินความสามารถของเรา หากมีใครพยายามเร่งให้ขี่เร็วโดยที่เราไม่พร้อม ให้เปิดทางให้เขาขึ้นนำไปก่อนได้เลย สุดท้ายยังก็ไปถึงที่เดียวกันอยู่แล้วจึงพึงระลึกอยู่เสมอทุกครั้งทีก้าวขึ้นอาน Big Bike หรือมอเตอร์ไซด์สุดที่รัก หรือแม้แต่นัดรถยนต์ ให้พึงระลึกว่าอย่าคึกคะนอง และประมาท

ปัญหาของนักขี่ BIG GIKE ที่มีต่อหน่วยงานในของกระทรวงคมนาคม

เรื่อง Big Bike ในบ้านเรา เป็นเรื่องความฟุ่มเฟือย เนื่องจากมีราคาค่อนข้างสูง ทำให้บางคนที่ยากได้ ไปดำเนินการบางอย่างให้ได้มาในราคาถูกกว่าปกติ ด้วยวิธีการที่ไม่ปกติ จนบางครั้งกลายเป็นกระแสวิพากษ์วิจารณ์ไปก็มี (ของผมถูกต้องตามกฎหมายนะครับ อี้) ผม ในฐานะลูกจ้างตัวเล็กๆ คนหนึ่งของกระทรวงคมนาคม ก็ขอบังอาจให้ข้อเสนอแนะในการลดราคา Big Bike แบบบ้านๆ กับเขาบ้างครับ

1. **ลดภาษีนำเข้า** คุ้มครองราคาถูกลงแน่ๆ แล้วคงไม่มีใครเสี่ยงแอบลักลอบนำเข้ามา เนื่องจากราคาต่างกับรถที่ถูกกฎหมายไม่มากนัก

2. **กำกับดูแลและตรวจสอบร้านขาย Big Bike...** โดยห้ามร้านพวกนี้ขายรถที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรอย่างไม่ถูกต้อง ผมย้ำนะครับ ว่ามีเพียงบางร้านเท่านั้น ที่ขายโดยไม่รับผิดชอบ ร้านพวกนี้ขายรถออกมาได้ยังไงถ้าไม่มีทะเบียน แล้วนำเข้ามาได้ใจถ้าไม่เสียภาษีแต่แรก...จะบอกว่าคนซื้ออาจจะซื้อเอาไปดูเล่นไม่ได้ใช้จริงบนถนน มันก็คงเป็นส่วนน้อยส่วนมากซื้อมาก็ขี่แบบไม่มีทะเบียนแบบนั้นแหละ

3. **สร้างจิตสำนึกให้ผู้ซื้อ** แน่นอนครับ ทุกคนอยากได้ของดีราคาถูก เราต้องช่วยกันสร้างจิตสำนึกให้ทุกคนปฏิบัติตามกฎหมายที่ถูกต้องครับ

4. **เพิ่มบทลงโทษ** และกวดขันการบังคับใช้กฎหมาย ให้คนที่คิดกระทำผิด ไม่กล้าลงมือทำครับ เพราะบทลงโทษมันรุนแรงจนไม่คุ้มที่จะเสี่ยง



สุดท้ายที่ผมขอให้ผู้อ่านทุกท่าน ทั้งผู้ที่ชื่นชอบการขี่ Big Bike และเพื่อนร่วมทางอื่นๆ ได้ไปเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจกันอย่างสนุกสนานกันตามสมควร ที่สำคัญที่สุด ขอให้เดินทางอย่างปลอดภัย และมีสติตลอดเวลานะครับ

ประมวลภาพกิจกรรม พิธีเปิดการแข่งขันแรลลี่การกุศล “สร้างโป่งเทียมเพื่อชีวิตสัตว์ป่า” เฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ



นายจุฬา สุขมานพ ผอ.สนข. เป็นประธานในพิธีเปิดการแข่งขันแรลลี่การกุศล “สร้างโป่งเทียมเพื่อชีวิตสัตว์ป่า” เฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ เนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา ๘๒ พรรษา ๑๒ สิงหาคม ๒๕๕๗ พร้อมด้วยคณะผู้บริหาร ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ สนข. และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานราชการต่างสังกัด ร่วมการแข่งขันในครั้งนี้ โดยได้ร่วมกันสร้างโป่งเทียม ณ อุทยานแห่งชาติห้วยขาแข้ง จังหวัดอุทัยธานี















สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

คณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒ ได้อนุมัติให้กระทรวงคมนาคมดำเนินโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี ๑ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เกี่ยวกับการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โครงข่ายถนนและระบบราง รวมทั้งแนวทางการพัฒนาโครงข่ายที่มีในปัจจุบันให้มีการเชื่อมต่ออย่างเป็นระบบไปพิจารณาดำเนินการด้วย และกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ดังกล่าว เพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้สามารถทำการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

สนข. ได้ศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายถนนสะพานข้ามแม่น้ำ และการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



๑. แผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในช่วง ๒๐ ปี ข้างหน้า โครงการส่วนใหญ่จะถูกบรรจุอยู่ในแผนการดำเนินงานในระยะ ๑๐ ปี เนื่องจากมีความจำเป็นที่จะต้องก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งใหม่เพิ่มเติม เพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางข้าม ๒ ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ที่คาดการณ์ว่าจะมีความต้องการเดินทางข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาโดยรถยนต์เพิ่มขึ้นจากปัจจุบันอีก ๔.๕ แสน คน-เที่ยว/วัน ดังนี้

๑.๑ แผนดำเนินงานระยะ ๑๐ ปี แรก (ปัจจุบัน-พ.ศ. ๒๕๖๔) จำนวน ๙ โครงการ งบประมาณในการดำเนินงาน ๔๘,๙๕๐ ล้านบาท แยกเป็น

๑) โครงการสะพานเกียกกาย เป็นโครงการที่ควรดำเนินงานโดยเร่งด่วน เนื่องจากมีความพร้อมของโครงการมากที่สุด และรองรับอาคารรัฐสภาแห่งใหม่ ซึ่งสามารถดำเนินการและเปิดให้บริการได้ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ งบประมาณในการดำเนินงาน ๙,๑๐๐ ล้านบาท (รวมโครงสร้างทางยกระดับ ๕.๙ กิโลเมตร) กรุงเทพมหานครเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

๒) โครงการสะพานพระราม ๒ งบประมาณในการดำเนินงาน ๓,๐๐๐ ล้านบาท กรุงเทพมหานครเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

๓) โครงการสะพานสมุทรปราการ งบประมาณในการดำเนินงาน ๑๙,๔๓๗ ล้านบาท (รวมถนนโครงข่าย ๓๗ กิโลเมตร) กรมทางหลวงชนบทเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

๔) โครงการสะพานปทุมธานี ๓ งบประมาณในการดำเนินงาน ๑,๘๒๐ ล้านบาท (รวมถนนโครงข่าย ๑๐.๕ กิโลเมตร) กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

๕) โครงการสะพานลาดหญ้า-มหาพฤฒาราม งบประมาณในการดำเนินงาน ๔,๗๖๔ ล้านบาท กรุงเทพมหานครเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ



๖) โครงการสะพานสามโคก งบประมาณในการดำเนินงาน ๕,๑๙๒ ล้านบาท (รวมถนนโครงข่าย ๙.๔ กิโลเมตร) กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

๗) โครงการสะพานทำนายนนท์ งบประมาณในการดำเนินงาน ๘๐๐ ล้านบาท กรมทางหลวงชนบทเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

๘) โครงการสะพานถนนจันทน์-เจริญนคร งบประมาณในการดำเนินงาน ๔,๐๐๐ ล้านบาท กรุงเทพมหานครเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

๙) โครงการสะพานราชวงศ์-ท่าดินแดง งบประมาณในการดำเนินงาน ๘๓๗ ล้านบาท กรุงเทพมหานครเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

๑.๒ แผนดำเนินงานระยะ ๑๐ ปี หลัง (พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๗๔) ได้แก่ โครงการสะพานสนามบินน้ำ งบประมาณในการดำเนินงาน ๑,๕๘๐ ล้านบาท (รวมถนนโครงข่าย ๔.๕ กิโลเมตร) กรมทางหลวงชนบท เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ





ทั้งนี้ระยะเวลาของการเริ่มโครงการตามแผนแม่บทดังกล่าว สามารถปรับเปลี่ยนได้ โดยขึ้นอยู่กับความพร้อมของหน่วยงานและปัจจัยอื่นๆ

๒. สนข. ได้นำแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณา ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ให้ความเห็นชอบแผนแม่บทสะพานฯ เพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทาง ในการดำเนินงานของ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและเพื่อให้การเดินทางระหว่างพื้นที่สองฝั่ง ของแม่น้ำเจ้าพระยามีความสะดวกมากขึ้น โดยมีมอบหมายหน่วยงานรับผิดชอบโครงการรับความเห็น ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย สำนักงบประมาณ และสำนักงาน คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ไปประกอบการดำเนินงานอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะประเด็นเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน รวมทั้ง การเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการด้วย



กล้องติดรถยนต์

ในยุคปัจจุบันกล้องติดรถถือเป็นส่วนสำคัญของระบบรักษาความปลอดภัยในการขับขี่รถยนต์ วัตถุประสงค์หลักคือใช้บันทึกเหตุการณ์สำคัญ ไม่ว่าจะในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ หรือบันทึกวิวทิวทัศน์ขณะขับรถท่องเที่ยวตามต่างจังหวัด กล้องติดรถยนต์ยังช่วยให้คุณสามารมั่นใจได้ว่าคุณไม่ได้กลายเป็นเหยื่อของอาชญากร หรือเหยื่อของอุบัติเหตุทางรถยนต์ ร้อยล้านคำพูดหรือจะสู้หลักฐานทางด้านภาพถ่ายได้ เมื่ออุบัติเหตุเกิดขึ้นไม่ว่าจะเกี่ยวข้องกับคนหรือทรัพย์สิน เช่นเราขับรถไปชนคน ขับรถชนทรัพย์สินริมถนน หรือแม้กระทั่งเราขับชนรถยนต์ด้วยกันเอง กล้องติดรถยนต์จะช่วยเป็นพยาน และหลักฐานสำคัญที่ทำให้เราพ้นความผิดจากการขับรถโดยประมาทได้ เนื่องจากเวลาเกิดอุบัติเหตุ ต่างคนต่างคิดว่าตนเป็นฝ่ายถูก

ทุกวันนี้รถยนต์กลายเป็นสิ่งสำคัญที่หลายคนขาดไม่ได้ เมื่อมีคนขับรถมากขึ้น อุบัติเหตุก็ย่อมมีโอกาสเกิดได้ทุกวัน หนักบ้าง เบาบ้าง ก็มีให้เห็นกันบ่อยๆ ไม่ชนเค้า เค้าก็ชนเรา แล้วก็มานั่งเถียงกันว่าใครผิดใครถูก บางทีจอดรถไว้อยู่ดีๆ ก็มีคนมากรีดรถ ถอยมาชนแล้วหนี น่าเจ็บใจซะจริง หลายคนน่าจะได้เห็นข่าวหรือคลิปจากกล้องติดหน้ารถกันบ่อยๆ ยอมรับว่ามีประโยชน์มาก โดยเฉพาะในยุคที่จับมือใครดมไม่ค่อยจะได้แบบนี้ ใครที่สงสัยว่ากล้องติดรถยนต์จะมีประโยชน์ มากกว่าแค่ติดเอาเท่



เปิดโลกเทคโนโลยี

ต่อไปนี้เป็นเหตุผล ๖ ประการที่ทำให้เราต้องมีกล้องติดรถยนต์

๑. ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุบนถนน ใครถูก ใครผิด ไม่ต้องต่อความยาวสาวความยืดกันอีกต่อไป กล้องติดรถยนต์สามารถช่วยให้เรามีหลักฐานที่เพียงพอ และช่วยพิสูจน์โดยไม่ต้องสงสัยว่าเกิดอะไรขึ้น แต่ยังสามารถเพิ่มความเร็วในการเรียกร้องประกันได้อีกด้วย

๒. บางบริษัท ประกันภัยจะช่วยลดค่าใช้จ่ายและช่วยประหยัดเงินค่าต่อประกันในปีถัดไปของคุณ ถ้าคุณมีกล้องติดรถยนต์

๓. มันจะช่วยให้คุณเก็บสไตล์การขับขี่ของคุณและช่วยปรับปรุงวิธีที่คุณขับรถ โดยเพียงย้อนดูการวิดีโอที่บันทึกไว้ในกล้องของคุณ

๔. หากคุณมีการขับรถเป็นประจำไม่ว่าจะเป็นการขับรถส่งของ หรือขับรถแท็กซี่ คุณสามารถใช้ข้อมูลที่บันทึกไว้ช่วยให้การปรับปรุง ควบคุม และ ลดอุบัติเหตุได้

๕. กล้องติดรถยนต์บางรุ่นสามารถใช้ข้อมูลจีพีเอสที่ให้บริการโดย Google ซึ่งจะแสดงตำแหน่งที่ยานพาหนะ และแสดงผลการบันทึกเส้นทางที่รถวิ่งอยู่ได้

๖. รู้สึกมั่นใจและปลอดภัยที่จะรู้ว่าที่ๆ คุณไปจะถูกบันทึกไว้แม้แต่เสียงสามารถบันทึกได้

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วถึงประโยชน์มากมายที่จำเป็นในการซื้อกล้องติดรถยนต์ สำหรับรถยนต์หรือรถบรรทุกของคุณ ไม่ว่าคุณจะใช้รถสำหรับการทำงาน เป็นเจ้าของบริษัทขนส่งหรือต้องการบันทึกเหตุการณ์ที่น่าสนใจบนท้องถนนเป็นสิ่งที่ดีสำหรับการบันทึกภาพวิดีโอของสิ่งที่เกิดขึ้นในขณะที่คุณขับรถ กล้องติดรถยนต์เดี่ยวนี้นี้มีมากมาย หลากยี่ห้อ หลากรุ่น





ให้เลือกซื้อ ทั้งกล่องติดราคาแพงๆ หลายพัน จนถึงกล่องเงินที่ราคาถูกลงมาหน่อย อย่างนี้จะมีวิธีพิจารณาเลือกซื้ออย่างไรถึงจะคุ้มค่า

๑. วัตถุประสงค์การใช้งาน

กล่องติดรถยนต์ตัวหนึ่งอาจทำให้ได้หลายอย่าง เช่น บันทึกวิดีโอ ภาพถ่าย เป็นกล้องวงจรปิด หรือบางรุ่นอาจมี GPS ในตัวด้วย ผู้ซื้อควรศึกษาข้อมูลกล่องเบื้องต้นและพิจารณาความต้องการของตัวเองว่าต้องการซื้อกล่องไปเพื่อใช้งานอะไร เพื่อให้ได้เครื่องมือที่ตอบโจทย์และเกิดประโยชน์สูงสุด

๒. ความคมชัดของวิดีโอ

สิ่งที่ควรคำนึงถึงมากที่สุดสำหรับกล่องติดรถยนต์คือ ภาพที่ตี มีความคมชัดสูงสุด ปัจจุบันกล่องติดรถยนต์เดี๋ยวนี้อาจมีกล่องที่ให้ภาพคมชัดสูงสุดระดับ Full HD ในราคาหลักพันบาทขึ้นไป แต่หากอยากจะเน้นราคาถูกไว้ก่อน ก็มีกล่องติดรถธรรมดาที่ราคา ๖๐๐-๘๐๐ แต่ก็อาจจะหมายถึงคุณภาพที่ต่ำลงมาด้วย

๓. ภาพถ่ายในตอนกลางคืน

กล่องบางรุ่นอาจให้ภาพที่คมชัดในตอนกลางวัน แต่เมื่อใช้งานตอนกลางคืนแล้ว คุณภาพไฟล์เข้าขั้นแย่ ต้องศึกษาให้ถี่ถ้วนชื่อว่าหลักๆ แล้วคุณใช้งานในเวลาไหน ถ้าต้องการกล่องที่ใช้งานในที่มืดหรือตอนกลางคืน ควรซื้อหากกล่องที่มีคุณสมบัติบันทึกภาพในสภาพแสงมืดได้ เช่น กล่องที่มีอินฟราเรด (IR) มองเห็นแม้ในที่มืดมาก

๔. มุมมองภาพกว้าง

ซื้อกล่องติดรถยนต์ที่เลนส์มุมกว้าง ๑๒๐ องศาขึ้นไป สามารถบันทึกรายละเอียดภาพได้มุมกว้าง ส่วนกล่องติดรถมุมมองแคบ เมื่อเกิดเหตุอาจจะบันทึกภาพได้แค่หน้ารถเท่านั้น ไม่สามารถเก็บมุมมองด้านข้างรถได้

๕. หาคู่มือจากอินเทอร์เน็ต, Youtube

หาคู่มือวีวกล่องติดรถยนต์ที่มาจากผู้ใช้งานจริงที่ไม่ใช่ผู้ขายหรือเจ้าของผลิตภัณฑ์ ภาพจากการใช้งานจะสามารถบอกได้ว่ากล่องรุ่นที่เราสนใจ มีคุณสมบัติเป็นอย่างไร ยิ่งรีวิวยะ ยิ่งมีตัวเปรียบเทียบเยอะและช่วยให้ตัดสินใจได้ง่ายขึ้น

กล่องติดรถยนต์อาจไม่ใช่สิ่งที่สำคัญต่อการขับขี่ แต่ในยามที่เกิดเหตุไม่คาดคิด มันจะเป็นพยานสำคัญที่จะช่วยให้คุณได้ ในกรณีที่คุณไม่ผิดอย่างไรก็ตามในกรณีที่ผิดมันก็จะ เป็นเครื่องเตือนสติให้คุณพิจารณาว่าเหตุเกิดจากอะไร และควรขับขี่ด้วยความระมัดระวัง แค่นี้ก็น่าจะพอตอบคำถามคุณได้ว่า มีไว้...ดีกว่าไม่มีอย่างไร





“นครนายกเมืองในฝันที่ใกล้กรุง ภูเขางาม น้ำตกสวย รวยธรรมชาติ ปราศจากมลพิษ”

นครนายก จังหวัดนครนายก เดิมชื่อว่า “บ้านนา” สภาพพื้นที่ของจังหวัดนครนายก โดยทั่วไปเป็นที่ราบในหุบเขาตอนเหนือและตะวันออก เป็นเนินสูงและป่าเขาติดต่อกับเขาองพญาเย็น ส่วนทางตอนกลางและตอนใต้เป็นที่ราบลุ่ม ภูเขาที่สำคัญคือ เขาใหญ่ เขาเขียว เขาชะโงก และเขานางรอง เป็นต้น ซึ่งเป็นแหล่งต้นน้ำลำธารและเกิดน้ำตกที่สวยงามหลายแห่ง

ถ้าคุณเป็นคนหนึ่งที่รักในธรรมชาติ สีเขียวของต้นไม้ใบหญ้า และอากาศสดชื่นแสนสบายๆ วันหยุดสุดสัปดาห์นี้ ขอแนะนำว่าต้องไม่พลาดมาเยือน 10 สถานที่ที่หลายคนเคยได้ยินชื่อของ จ. นครนายก เพียงเดินทางไม่ถึงอึดใจจากกรุงเทพฯ ก็สามารถมาเติมเต็มการพักผ่อนในวันหยุดสั้นๆ แบบสบายกระเป๋าได้แล้ว



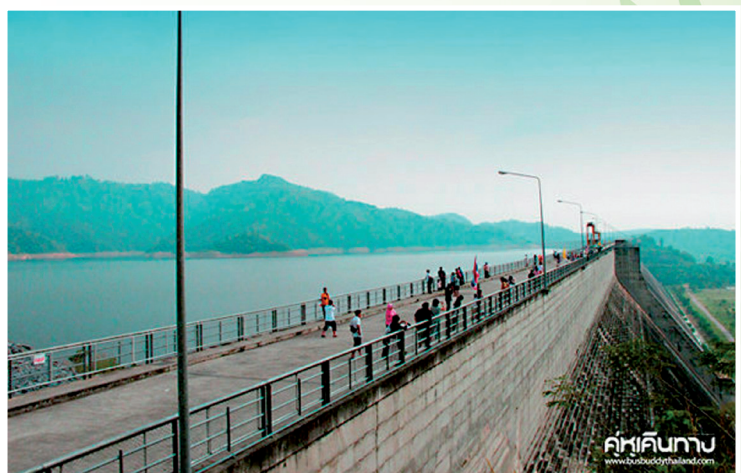
1. น้ำตกวังตะไคร้ วังตะไคร้เป็นของกรมหมื่นนครสวรรค์ศักดีพินิจ และหม่อมราชวงศ์หญิงพันธุ์ทิพย์บริพัตร เป็นอุทยานที่ได้รับการตกแต่งด้วยพันธุ์ไม้ดอกไม้ประดับนานาพันธุ์ในเนื้อที่ 1,500 ไร่ มีถนนให้น้ำรถยนต์เข้าชมในบริเวณได้ เปิดรับนักท่องเที่ยวทั่วไป ทั้งประเภทเข้าไปเย็นกลับ และประเภทค้างแรม โดยคิดค่าผ่านประตู ดังนี้ นักท่องเที่ยวคนละ 10 บาท รถยนต์ รถกระบะ รถตู้ รถสองแถว คันละ 100 บาท (ผู้โดยสารไม่เกิน 4 คน) มากกว่า 4 คน คิดเพิ่มตามจำนวนคนๆ ละ 10 บาท รถบัส คนละ 10 บาท

2. น้ำตกสาริกา เป็นน้ำตกขนาดใหญ่ สายน้ำไหลตกจากหน้าผาเป็นทอดๆ ถึง 9 ชั้น แต่คุณสามารถเที่ยวได้แค่ชั้นที่ 1-4 เท่านั้นนะจ๊ะ ความโดดเด่นของน้ำตกสาริกาเป็นน้ำตกที่ค่อนข้างสูง และสายน้ำทิ้งตัวลงมาสู่เบื้องล่างอย่างสวยงามมาก ผาที่สูงที่สุดประมาณ 200 เมตร แต่ละชั้นมีอ่างรับน้ำ และมีน้ำมากในฤดูฝน ซึ่งชั้นที่เหมาะสมแก่การเล่นน้ำและนั่งปิกนิกริมน้ำตกก็คือชั้นที่ 1 ส่วนฤดูแล้งน้ำแห้ง บริเวณด้านล่างของน้ำตกมีบริการห้องอาบน้ำ ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก



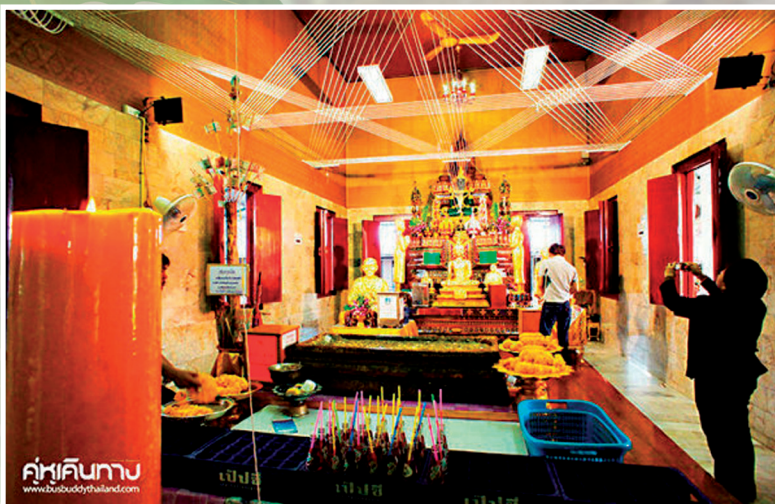
3. น้ำตกนางรอง อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ มีความสวยงามเป็นธรรมชาติ มีชื่อเสียงเคียงคู่กันมาเลยกับน้ำตกสาริกา แม้น้ำตกนางรองจะไม่สูงเท่าน้ำตกสาริกา แต่ก็มีความสวยงามไม่น้อยหน้ากัน เพราะมีสายน้ำไหลลดหลั่นผ่านชั้นหินลงมาเป็นชั้นๆ และมีแอ่งให้ลงเล่นน้ำกันอย่างสนุกสนาน ในช่วงฤดูฝนกระแสน้ำจากน้ำตกนางรองจะไหลเชี่ยวมาก ควรระมัดระวังในการลงเล่นน้ำ การจัดบริเวณภายในเป็นระเบียบสะอาดตา และมีบ้านพักบริการ

4. เขื่อนขุนด่านปราการชล หรือเดิมเรียกว่า เขื่อนคลองท่าด่าน เป็นเขื่อนคอนกรีตอัดบดยาวที่สุดในประเทศไทยและในโลก ตั้งอยู่ที่บ้านท่าด่าน ต.หินตั้ง อ.เมือง จ.นครนายก สร้างขึ้นตามแนวพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เพื่อเก็บกักน้ำในช่วงหน้าฝนไว้ใช้ในหน้าแล้ง และควบคุมไม่ให้เกิดน้ำท่วมบ้านเรือนราษฎร ไร่นา และพื้นที่การเกษตรในหน้าฝน มีหน้าที่รองรับน้ำที่ไหลมาจากอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่





5. ศูนย์ภูมิรักษ์ธรรมชาติ ก่อตั้งบนที่ดินส่วนพระองค์ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ตั้งอยู่หลังเขื่อนขุนด่านปราการชล บ้านท่าด่าน ต.หินตั้ง อ.เมือง จ.นครนายก สมาคมนักเรียนเก่าวิชาวุฒิชัยวิทยาลัยในพระบรมราชูปถัมภ์สนับสนุนงบประมาณเพื่อทำการพัฒนาให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชนทั่วไป



6. วัดพรหมณี (หลวงพ่opakแดง) ถือเป็นวัดเก่าแก่วัดหนึ่งในจังหวัดนครนายก สร้างขึ้นในสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ปัจจุบันนี้มีอายุ 100 กว่าปีแล้ว มีพระประธานศักดิ์สิทธิ์เป็นพระพุทธรูปปางสมาธิ มีพระโอษฐ์แย้มริมพระโอษฐ์มีสีแดงเห็นได้ชัดสะดุดตาชาวบ้านจึงเรียกว่า "หลวงพ่opakแดง"

7.อุทยานพระพิฆเนศ ตั้งอยู่บริเวณสี่แยก ประชาเกษม หมู่ 11 ถ.นครนายก-น้ำตกสาริกา ต.สาริกา อ.เมือง จ.นครนายก เป็นที่ประดิษฐานเทวรูป พระพิฆเนศวรขนาดใหญ่ มีความสูงถึง 9 เมตร สถานที่แห่งนี้จัดสร้างโดย พระราชพิพัฒน์โกศล หรือ หลวงพ่อเฒ่า เจ้าอาวาสวัดศรีสุตาราม บางขุนนนท์ กรุงเทพฯ ภายในอุทยานพระพิฆเนศ ผู้ศรัทธาจะพบกับความอลังการของเทวรูปพระพิฆเนศวรขนาดมหึมา



8.พิพิธภัณฑ์พื้นบ้านไทยพวน ตั้งอยู่ที่ วัดฝั่งคลอง ต.เกาะหวาย อ.ปากพลี จ.นครนายก เป็นที่รวบรวมข้าวของ เครื่องใช้ของชาวไทยพวนในอดีต ซึ่งเป็นชาวไทยเชื้อสายจีน ในมณฑลยูนนาน ที่อพยพเข้ามาตั้งรกรากเมื่อราว 200 ปีก่อน เช่น ผ้าขึ้นไทยพวน โม้มหิน ถังต้มกาแฟโบราณ อุปกรณ์ในการทำนา เครื่องมือทอผ้า เป็นต้น

9.ล่องแก่งที่แม่น้ำนครนายก ซึ่งมีระดับความยาก-ง่าย ตั้งแต่ระดับ 3-5 สร้างความสนุกได้ทุกเพศทุกวัย ตลอดทั้งปี โดยเริ่มต้นผจญภัยจากเชิงสะพานหลังเขื่อนขุนด่านปราการชล เลาะเลี้ยวไปตามลำน้ำนครนายก ในระดับความแรงของสายน้ำ ที่ 1-3 ผ่านแก่งต่างๆ โดยเฉพาะ แก่ง 3 ชั้น ที่สร้างความสนุกสนานตื่นเต้นที่สุด ระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร มีวังน้ำความยาวรวมทั้งหมด 7 กิโลเมตร



10.สวนลุงไสว ศรียา (แหล่งเรียนรู้เกษตรกรรม) ตั้งอยู่ที่ ต.หินตั้ง อ.เมือง จ.นครนายก เป็นสถานที่เผยแพร่ความรู้ด้านการเกษตรต่างๆ โดยการคิดค้นของลุงไสว ศรียา ประชาชนชาวบ้าน ซึ่งเป็นผู้จุดประกายความคิดในการปรับแต่งกิ่งก้านสาขาให้ต้นไม้ ธรรมดาๆ กลายเป็นต้นไม้แฟนซีได้อย่างน่าทึ่ง เช่น ต้นไม้ เต็มระบำ ต้นแมงดา ผลไม้ขวดที่สร้างความฮือฮาทำให้มีผู้สนใจ ทั้งในนครนายกและจังหวัดใกล้เคียงเดินทางมาดูงานเป็นจำนวนมาก

ขอขอบคุณข้อมูลและภาพ : นิตยสารคู่หูเดินทาง

จำนวนรถจดทะเบียนในประเทศไทย



(คัน : Unit)



ประเภทรถ Type of Vehicle	ทั่วประเทศ Whole Kingdom
รวมทั้งสิ้น Grand Total	34,624,406
ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ Total Vehicle under Motor Vehicle Act	33,520,175
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน Sedan (Not more than 7 Pass.)	6,736,562
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน Microbus & Passenger Van	430,188
รถยนต์บรรทุกทุกส่วนบุคคล Van & Pick Up	5,734,302
รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล Motortricycle	1,598
รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด Interprovincial Taxi	3
รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน Urban Taxi	114,616



(คัน : Unit)

ประเภทรถ Type of Vehicle	ทั่วประเทศ Whole Kingdom
รย. 7 รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง Fixed Route Taxi	3,180
รย. 8 รถยนต์รับจ้างสามล้อ Motortricycle Taxi (Tuk Tuk)	20,602
รย. 9 รถยนต์บริการธุรกิจ Hotel Taxi	2,913
รย.10 รถยนต์บริการทัศนจากร Tour Taxi	1,706
รย.11 รถยนต์บริการให้เช่า Car For Hire	77
รย.12 รถจักรยานยนต์ Motorcycle	19,853,157
รย.13 รถแทรกเตอร์ Tractor	398,071
รย.14 รถบดถนน Road Roller	11,256
รย.15 รถใช้งานเกษตรกรรม Farm Vehicle	97,111
รย.16 รถพ่วง Automobile Trailer	3,000
รย.17 รถจักรยานยนต์สาธารณะ Public Motorcycle	111,833
ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก Total Vehicle under Land Transport Act	1,104,231
รวมรถโดยสาร Bus : Total	139,847
แยกเป็น - ประจำทาง Fixed Route Bus	87,514
- ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Bus	40,843
- ส่วนบุคคล Private Bus	11,490
รวมรถบรรทุก Truck : Total	963,173
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Truck	226,934
- ส่วนบุคคล Private Truck	736,239
โดยรถขนาดเล็ก Small Rural Bus	1,211



กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก
(Transport Statistics Sub-Division, Planning Division, Department of Land Transport)

เคล็ดลับ วิธีการขับรถในหน้าฝน

การขับรถในหน้าฝนเป็นเรื่องที่ต้องระมัดระวังเป็นอย่างมากทั้งน้ำฝน นมอกที่มากาะกระຈกรก ทำให้มันดมังกัสนะกัสังในการขับที่ รวมทั้งน้ำที่ขุ่นมัวทอกลงบนที่ที่ในสัสมรรถภาพการจีดเกาะของยางล้อลง และมีจัจอีกนกลาง ๆ อย่างที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นเราจึงต้องฝึกฝนและรู้จักเทคนิคการขับอย่างถูกต้องเพื่อช้างในการเดินทางไม่กัังจุดนมางและกัลมันกันได้อย่างปลอดภัยโดยเทคนิคเคล็ดลั้มการขับรถในหน้าฝนมีดังนี้

๑. ตรวจสอบสภาพรถอย่างละเอียดก่อนออกเดินทาง เบรก พวงมาลัย ระดับของเหลวต่างๆ ปริมาณลมยาง และระบบไล่ฝ้าควรได้รับการตรวจสอบว่าอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานสำหรับการเดินทาง ที่อาจต้องพบกับฝนที่ตกหนักระหว่างทาง

๒. เตรียมอุปกรณ์ช่วยเหลือฉุกเฉินที่มีคุณภาพดีให้พร้อม การเตรียมรับมือกับเหตุการณ์ที่ไม่คาดหมายเอาไว้ล่วงหน้าจะช่วยลดค่าใช้จ่าย จากการใช้บริการช่วยเหลือฉุกเฉิน และช่วยลดความตึงเครียดหากรถเสียระหว่างการเดินทาง อุปกรณ์ช่วยเหลือต่างๆ ควรตอบสนองต่อความต้องการของผู้ขับขี่แต่ละคน ซึ่งโดยพื้นฐานแล้วควรประกอบไปด้วย ยางอะไหล่ ไฟฉาย พิวส์ ที่สูบลม น้ำสะอาด อุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น และป้ายสัญญาณขอความช่วยเหลือที่มองเห็นเด่นชัด

๓. ตรวจสอบที่ปัดน้ำฝนให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้งาน หากใบปัดน้ำฝนเสื่อมสภาพหรือชำรุด ควรเปลี่ยนใหม่ทันทีเพื่อทัศนวิสัยในการขับขี่ที่ดีในขณะที่ฝนตก

๔. ขับอย่างระมัดระวัง! ใส่ใจในการขับขี่และรักษาระดับความเร็วให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมอยู่เสมอ การขับรถด้วยความเร็วสูงเป็นสิ่งที่ไม่เหมาะสมอย่างยิ่ง โดยเฉพาะในช่วงหน้าฝนที่น้ำฝนอาจก่อตัวเป็นแผ่นน้ำบางๆ คั่นกลางระหว่างล้อและถนน ทำให้ความสามารถในการยึดเกาะถนนลดลง ผู้ขับขี่จึงควมคุมรถได้ยากขึ้น

๕. เปิดไฟหน้ารถขณะฝนตก เมื่อต้องขับรถในขณะฝนตกให้เปิดไฟหน้ารถเสมอ เพราะนอกจากจะช่วยให้มองเห็นสิ่งต่างๆ บนถนนได้ชัดเจนขึ้นแล้วยังช่วยให้รถคันอื่นมองเห็นรถผู้ขับได้จากระยะไกลด้วย

๖. หลีกเลี่ยงการเหยียบเบรกแรงๆ หรือการเบรกกระทันหัน การค่อยๆ ใช้น้ำหนักเหยียบเบรกเพื่อชะลอความเร็วลงนับว่าเป็นวิธีการขับขี่ที่เหมาะสมที่สุด เพราะหากเหยียบเบรกอย่างรุนแรง รถอาจลื่นไถลได้

๗. ขับรถอย่างมีสติและเว้นระยะห่างที่ปลอดภัยจากรถคันข้างหน้า ในยามที่ถนนเปียกจะต้องใช้เวลาและระยะทางในการเบรกเพิ่มขึ้น เมื่อประสบกับสถานการณ์ฉุกเฉิน การขับรถด้วยความระมัดระวังและไม่ขับตามหลังรถโดยสารขนาดใหญ่หรือรถบรรทุกจะ ช่วยเพิ่มความปลอดภัยยิ่งขึ้น เพราะล้อด้านหลังของรถขนาดใหญ่มักจะปิดละอองน้ำมาใส่รถคันข้างหลัง จนอาจทำให้เสียทัศนวิสัยในการขับขี่ได้

๘. หลีกเลี่ยงแอ่งน้ำลึก ผู้ขับที่ไม่มีทางทราบได้เลยว่าภายใต้ผิวน้ำนั้นมีสภาพเป็นอย่างไรบ้าง ถ้าหากขับลงไปแอ่งน้ำด้วยความเร็วสูง กันชนหน้าและหม้อน้ำอาจจะถูกกระแทกจนได้รับความเสียหายร้ายแรง หรือถ้าคลื่นน้ำซัดเข้ามาในห้องเครื่องก็อาจจะทำให้เครื่องยนต์ดับได้

๙. ตื่นตัวกับสัญญาณเตือนให้หยุดรถหรืออุปสรรคที่ขวางอยู่บนถนน หากพบว่าถนนข้างหน้ามีน้ำท่วมขัง พยายามอย่าขับรถฝ่าไป โดยเฉพาะในพื้นที่ที่ไม่คุ้นเคย ให้มองหาเส้นทางใหม่ที่ปลอดภัยกว่า

๑๐. ขับช้าๆ เมื่อต้องผ่านน้ำท่วม หากจำเป็นต้องขับผ่านน้ำที่ท่วมขังบนพื้นถนน ให้ขับไปอย่างช้าๆ อย่าขับรถผ่านน้ำที่กำลังไหลอยู่ หรือหากไม่ทราบว่าแอ่งน้ำนั้นลึกขนาดไหน ควรหยุดรถก่อนที่จะถึงบริเวณน้ำท่วมและตรวจสอบความลึกของน้ำ ซึ่งโดยทั่วไป ถ้าระดับน้ำสูงกว่าขอบประตูรถหรือสูงกว่า ๑ ใน ๓ ของล้อเมื่อวัดจากพื้นถนน ไม่ควรขับฝ่าไปอย่างเด็ดขาด

๑๑. เมื่อรถติดหล่ม ให้เปลี่ยนมาใช้เกียร์ ๑ หรือเกียร์ ๒ และเร่งเครื่องช้าๆ อย่าเร่งเครื่องแรงจนทำให้ล้อหมุนฟรี เพราะจะทำให้รถจมลึกลงไปกว่าเดิมอีก

๑๒. การเซนเกียร์ต่ำกระทันหันขณะฝนตกเป็นสิ่งที่อันตรายอย่างยิ่ง ขณะที่พื้นถนนเปียก การเปลี่ยนเกียร์อย่างรวดเร็วซึ่งส่งผลกระทบต่อความเร็วของล้อและยาง อาจทำให้รถลื่นไถลและสูญเสียการควบคุมรถ ซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ผู้ขับขี่ควรใช้ความระมัดระวังเพิ่มขึ้นเมื่อต้องการเปลี่ยนมาใช้เกียร์ต่ำขณะขับบนถนนลื่น โดยเฉพาะเมื่อต้องขับรถขึ้นเนินที่มีความลาดชัน



รอบรู้ สนข.

ขอให้มีความสุขกันทุกครอบครัว กับเทศกาลวันแม่ที่กำลังจะมาถึงนี้ ใครที่ต้องเดินทางกลับบ้าน ไปหาคุณแม่ก็ขอให้เดินทางด้วยความปลอดภัยนะครับ ทางทีมงานวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ของ สนข. จะทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูล ข่าวสาร และเกร็ดความรู้ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ด้านการขนส่งและจราจรแก่ผู้อ่านต่อไปนะครับ ฉบับนี้ ชาว สนข. ขอแสดงความยินดีกับข้าราชการที่ได้เลื่อนระดับ เป็นชำนาญการในครั้งนี้นี้ แถมยังมีข้าราชการบรรจุใหม่มาแนะนำให้ท่านรู้จักกันอีกเช่นเคยนะครับ

๑. นางสาวรัชฎาพร สิงค์ชัย นักวิชาการเงินและบัญชี ปฏิบัติการ สำนักบริหารกลาง กลุ่มบริหารการเงินและบัญชี (กบง.)

สาวคนล่าสุดของ กบง. คนนี้ชื่อว่า เตือน เป็นชาวจังหวัดเชียงใหม่ จบการศึกษาคณะวิทยาการจัดการ สาขาวิชาการบริหารธุรกิจ การบัญชี จากสถาบันราชภัฏลำปาง ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริหารการเงินและบัญชี



๒. ว่าที่ร้อยตรีหญิง สุวิมล วงศ์กล้า นักวิชาการเงินและบัญชี ปฏิบัติการ สำนักบริหารกลาง กลุ่มบริหารการเงินและบัญชี (กบง.)

น้องใหม่อีกคนของ กบง. คนนี้ชื่อเล่นว่าน้องบี (โอ้ว... เรียน ร.ด. มาตั้ง ๕ ปี เลยได้เป็นว่าที่ร้อยตรีหญิง ขอชื่นชมเลยครั๊บบ ว่าแมนจริงๆ) เป็นชาวจังหวัดลำปาง จบการศึกษาคณะวิทยาการจัดการ สาขาวิชาการบัญชี จากมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริหารการเงินและบัญชี



ในโอกาสนี้ขอแสดงความยินดีกับข้าราชการที่ได้เลื่อนระดับจากปฏิบัติการ เป็น ชำนาญการ ด้วยนะครับ ขอให้ทุกท่านที่ได้รับการคัดเลือกในครั้งนี้นี้ ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ และนำความรู้ที่มีนั้นมาพัฒนา สนข. ของเราให้เป็นที่รู้จักไปทั้งในประเทศและต่างประเทศเลยนะครั๊บบ



๑. นางสาวดวงใจ วงษ์รักษ์ (ดวง)
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการ
ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มกำกับดูแลระบบตัวร่วม
สำนักงานโครงการบริหารจัดการ
ระบบตัวร่วม (สตร.)



๒. นางสาวศศิวิมล ไชยณรงค์ (อัญ)
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการ
ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มโลจิสติกส์การขนส่ง
สำนักแผนงาน (สผง.)



๓. นางสาววิภาดา อันล้ำเลิศ (อ)
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการ
ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มส่งเสริมการขนส่งที่ยั่งยืน
สำนักแผนความปลอดภัย (สผป.)



๔. นางสาวสุภาพร จันทร์ทอง (อ)
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการ
ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริหารความปลอดภัย
สำนักแผนความปลอดภัย (สผป.)



๕. นางสาววันิพร สุนา (ก)
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการ
ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งและจราจรในภูมิภาค
สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.)



๖. นายนิรุฒ ปัญญรัตน์ (อ)
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการ
ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร
สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.)



พุทธศาสนา กับ เศรษฐกิจพอเพียง

คำว่า “เศรษฐกิจ” มาจากคำสองคำรวมกันคือคำว่า เศรษฐ แปลว่า ดีเลิศ และว่า กิจ แปลว่า การประกอบการ เมื่อนำคำสองคำมารวมกันจึงได้ ความว่า การประกอบกิจการงานเกี่ยวกับการผลิต การจำหน่าย จ่าย แจก การบริโภค และการใช้สอยสิ่งต่างๆ ให้ได้ผลดีเลิศ ส่วนคำว่า “พอเพียง” หมายถึง ความเหมาะสม หรือ ความพอดี เน้นการผลิตและการบริโภคแบบพออยู่พอกิน เป็นหลัก ซึ่งไม่ได้เน้นกำไรสุทธิ หรือความร่ำรวยเป็นเป้าหมายสูงสุด และเมื่อ รวมกันจึงได้ความว่า การผลิตจำหน่าย และบริโภคอย่างพอเหมาะพอดี นั่นเอง ระบบเศรษฐกิจพอเพียงเป็นระบบเศรษฐกิจที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลปัจจุบันของเราทรงดำริขึ้นมา เพื่อแสวงหาทางออกจากวิกฤตเศรษฐกิจ ให้กับสังคมไทย ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ก็คือ “การที่พึ่งตนเองได้”

วัตถุประสงค์หรือเป้าหมายหลักของเศรษฐกิจพอเพียงก็คือ ความสงบ สุขของผู้คนในสังคม ประชาชนมีกินมีใช้อย่างเพียงพอแก่ความต้องการ ที่สำคัญ ต้องไม่ทำตนและผู้อื่นเดือดร้อน เน้นให้คนในชุมชนพัฒนาขีดความสามารถ ในการผลิตและบริโภคอย่างพอเพียง ไปจนถึงขั้นการแปรรูปอุตสาหกรรม ครั้วเรือน สร้างอาชีพและเสริมทักษะทางวิชาการที่หลากหลาย ใช้ชุมชนดำรงอยู่ได้ ด้วยการยึดหลักแห่งความถูกต้องดีงาม มีความเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ และช่วยเหลือ ซึ่งกันและกัน เป็นต้น



แนวทางการปฏิบัติตามระบบเศรษฐกิจแบบพอเพียง

แนวคิดหลักของเศรษฐกิจพอเพียง คือ การนำคำสอนทางพระพุทธศาสนามาเป็นแนวทางในการประสานกลมกลืนกับวิถีชีวิตของ ชาวบ้านที่เป็นเกษตรกรอย่างชาญฉลาด และเป็นรูปธรรม หลักจริยธรรมดังกล่าว คือ หลักการเดินสายกลาง หรือ มัชฌิมาปฏิปทา ในระดับโลกียธรรม การเดินทางสายกลาง คือธรรมที่เหมาะสมแก่ชาวบ้านทั่วไป ได้แก่ ความเป็นรู้จักพอในการบริโภคใช้สอยทรัพยากรธรรมชาติ และการใช้ชีวิตแบบไม่ฟุ้งเฟ้อ ฟุ้งเฟ้อ ซึ่งมีลักษณะเป็นการเน้นการ ลด ละ เลิก อบายมุข ด้วยการประพฤติตามหลักเบญจศีล และ เบญจธรรม ซึ่งถือเป็นหัวใจสำคัญของการเป็นวิถีพุทธ

หลักธรรมในเศรษฐกิจพอเพียง

ระบบเศรษฐกิจแบบพอเพียงที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระราชดำริ และพระราชทานไว้ให้เป็นแนวทางในการพัฒนาประเทศแก่คนไทยนั้น วัตถุประสงค์หรือ เป้าหมายหลักของเศรษฐกิจพอเพียงก็คือ ความสงบสุขของผู้คนในสังคม ประชาชนมีกินมีใช้ อย่างเพียงพอแก่ความต้องการ ที่สำคัญต้องไม่ทำตนและผู้อื่นเดือดร้อน หากวิเคราะห์ โดยละเอียดก็จะพบว่า ทรงประยุกต์มาจากหลักธรรมในพระพุทธศาสนานั้นเอง จากพระราชดำรัส อธิบายขยายความหมายของระบบเศรษฐกิจแบบพอเพียงที่กล่าวมาข้างต้น นั้นทำให้เรา พบว่ามีหลักธรรมต่อไปนี้ปรากฏเป็นรากฐานอยู่ในระบบเศรษฐกิจแบบพอเพียง

หลักมัชฌิมาปฏิปทา (การปฏิบัติตนในทางสายกลาง)

มัชฌิมาปฏิปทาในทางพุทธศาสนาหมายถึงทางสายกลาง คือ การไม่ยึดถือสุดทางทั้ง ๒ ได้แก่ อัตตกลิมถานุโยค คือ การประกอบตนเองให้ลำบากเกินไป และ กามสุขัลลิกานุโยค คือ การพัวพันในกามในความสบาย เป็นหลักคำสอนที่ปรากฏในพระธรรมเทศนาถ้อยคำแรกของ พระพุทธเจ้าที่ทรงแสดงแก่ปัญจวัคคีย์ คือ ธัมมจักกัปปวัตตนสูตร

นอกจากคุณค่าขั้นสูงสุดของหลักมัชฌิมาปฏิปทาที่เป็นไปเพื่อการพ้นทุกข์แล้ว คุณค่า ในเบื้องต้น ยังเป็นไปเพื่อการรู้จักการดำเนินชีวิตให้เกิดความพอดี เป็นแนวทางของการแก้ทุกข์ ที่เรียกว่า “อริยมรรคมีองค์ ๘” โดยมุ่งเน้นให้มีมีความสุขกายและสุขใจไปด้วย ดังนี้

๑. สัมมาทิฏฐิ คือ ปัญญาเห็นชอบ หมายถึง การปฏิบัติอย่างเหมาะสมตาม ความเป็นจริงด้วยปัญญา
๒. สัมมาสังกัปปะ คือ ดำริชอบ หมายถึง การใช้สมองความคิดพิจารณาแต่ใน ทางกุศลหรือความดีงาม
๓. สัมมาวาจา คือ เจรจาชอบ หมายถึง การพูดต้องสุภาพ แต่ในสิ่งที่สร้างสรรค์ดีงาม
๔. สัมมากัมมัฏฐะ คือ การประพฤติดีงาม ทางกายหรือกิจกรรมทางกายทั้งปวง
๕. สัมมาอาชีวะ คือ การทำมาหากินอย่างสุจริตชน ไม่คดโกง เอาเปรียบคนอื่นฯ มากเกินไป
๖. สัมมาวายามะ คือ ความอุตสาหะพยายาม ประกอบความเพียรใน การกุศลกรรม
๗. สัมมาสติ คือ การไม่ปล่อยให้เกิดความพลั้งเผลอ จิตเลือนลอย ดำรงอยู่ด้วย ความรู้ตัวอยู่เป็นปกติ
๘. สัมมาสมาธิ คือ การฝึกจิตให้ตั้งมั่น สงบ สงัด จากกิเลส นีวรณอยู่เป็นปกติ



อตตา ทิ อตตโน นาโถ (ตนเป็นที่พึ่งแห่งตน)

หลักออตตา ทิ อตตโน นาโถ เป็นคำสอนให้บุคคลพึ่งตนเอง ซึ่งแนวทางของระบบเศรษฐกิจพอเพียงก็ได้มุ่งเน้นให้พึ่งตนเองในการทำมาหาเลี้ยงชีพในการสร้างฐานะ และการเก็บรักษาทรัพย์ที่หามาได้เพื่อใช้จ่ายใช้สอยในยามจำเป็น นอกจากนี้เป็นที่พึ่งแห่งตนแล้วจะต้องเป็นที่พึ่งของบุคคลอื่นด้วย นอกจากนี้ในระดับบุคคลแล้วยังมุ่งเน้นให้การพัฒนาประเทศชาติให้พึ่งตนเอง ในลักษณะ *“เศรษฐกิจพอเพียง”* นั่นคือการพัฒนาที่ไม่อิงเศรษฐกิจโลกจนเกินไป

หลักสันโดษ

หลักสันโดษนี้มุ่งให้บุคคลพึงพอใจในสิ่งของหรือทรัพย์สินที่ตนเองได้มาและใช้จ่ายในสิ่งที่ก่อให้เกิดประโยชน์ ให้บุคคลรู้จักประมาณ ได้แก่ การประหยัดและรู้จักออม ไม่ฟุ่มเฟือยฟุ้งเฟ้อ มีความเป็นอยู่อย่างสงบเรียบง่าย และโปร่งใสไม่ทะเยอทะยานต่อสู้และเบียดเบียนบุคคลอื่น ไม่เอาเปรียบกัน อยู่ร่วมกันได้อย่างสันติสุข

ในคัมภีร์ มังคลาทิปนี ได้ให้ความหมายของคำว่า สันโดษ ไว้ ๓ นัยคือ ยินดีสิ่งที่เป็นคนของตน, ยินดีในสิ่งที่มียู่ และ ยินดีด้วยใจที่เสมอ (ด้วยใจที่มั่นคง)

หลักสัปปุริสธรรม ๗

หลักสัปปุริสธรรม ๗ คือ ธรรมของสัตบุรุษ ธรรมที่ทำให้เป็นสัตบุรุษ หรือคุณสมบัติของคนดี นั่นเอง ประกอบด้วย

๑. *ธัมมัญญูตา* – ความรู้จักเหตุ คือรู้หลักความจริง รู้หลักการ รู้หลักเกณฑ์ รู้กฎแห่งธรรมชา รู้กฎเกณฑ์แห่งเหตุผล และรู้หลักการที่จะทำให้เกิดผล

๒. *อัตถัญญูตา* – ความรู้จักอรรถ รู้ความมุ่งหมาย หรือ รู้จักผล คือ รู้ความหมาย รู้ความมุ่งหมาย รู้ประโยชน์ที่ประสงค์

๓. *อัตตัญญูตา* – ความรู้จักตน คือ รู้ว่า เรานั้น ว่าโดยฐานะ ภาวะ เพศ กำลัง ความรู้ ความสามารถ ความถนัด และคุณธรรม เป็นต้น บัดนี้ เท่าไร อย่างไร แล้วประพฤติให้เหมาะสมและรู้ที่จะแก้ไขปรับปรุงต่อไป

๔. *มัตตัญญูตา* – ความรู้จักประมาณ คือ ความพอดี เช่น ฝึกขู้รู้จักประมาณ ในการรับและบริโภคปัจจัยสี่ ฝึกหัดรู้จักประมาณในการใช้จ่ายโภคทรัพย์ เป็นต้น

๕. *กาลัญญูตา* – ความรู้จักกาล คือรู้กาลเวลาอันเหมาะสม และระยะเวลาที่ควรหรือจะต้องใช้ในการประกอบกิจ ทำหน้าที่การงาน เช่น ให้ตรงเวลา ให้เป็นเวลา ให้ทันเวลา ให้พอเวลา เป็นต้น

๖. *ปริสัจญูตา* – ความรู้จักบริษัท คือรู้จักชุมชน และรู้จักที่ประชุม รู้กริยาที่จะประพฤติต่อชุมชนนั้นๆ ว่า ชุมชนนี้เมื่อเข้าไปหา จะต้องทำกริยาอย่างนี้ จะต้องพูดอย่างนี้ ชุมชนนี้ควรสงเคราะห์อย่างนี้ เป็นต้น

๗. *บุคคลัญญูตา หรือ บุคคลโปรปรัญญูตา* – ความรู้จักบุคคล คือ ความแตกต่างแห่งบุคคลว่า โดยอหยาศัย ความสามารถ และคุณธรรม เป็นต้น ใครๆ ยิ่งหรือหย่อนอย่างไร และรู้ที่จะปฏิบัติต่อบุคคลนั้นๆ ด้วยดี เป็นต้น



ดาวน์โหลดฟรี! Sticker Line สนข. บนโทรศัพท์มือถือของท่านได้แล้ววันนี้



