

## ๒๕๕๘ สืบกรไชต์ขัใชขัไชษ... จากใจ สบข. ขับขี่ปลอดภัยทุกเส้นทาง



- ความร่วมมือรถไฟทางคู่ระหว่าง ไทย-จีน
- ความร่วมมือด้านการขนส่งอนุภาคกลุ่มแม่ข่าย
- เทียวเมืองกำแพงเพชร
- การจัดตั้งกรมขนส่งทางราง



# ประเพณี สงกรานต์

ในช่วงเดือนเมษายน เช่นนี้ ใครหลาย ๆ คนคงกำลังคิดถึงวันหยุดยาวประจำปีที่ยิ่งใหญ่ที่สุด นั่นก็คือ วันสงกรานต์ อย่างแน่นอน ซึ่งเป็นวันที่ถือได้ว่าเป็นวันแห่งความสุขเลยก็ว่าได้ เพราะนอกจากเราจะได้สาดน้ำเล่นกันคลายร้อน แถมยังได้หยุดยาวต่อเนื่อง 3-5 วันกันเลยทีเดียว ซึ่งคนส่วนใหญ่ใน เทศกาลสงกรานต์เช่นนี้ ก็จะร่วมกันทำบุญร่วมกันในครอบครัว ใหว่ผู้สูงอายุ เพื่อความเป็นสิริมงคลให้กับชีวิต และเล่นน้ำกันในสถานที่ต่าง ๆ วันฉบับนี้ที่ทีมงาน วารสารฯ จึงจะขอนำเสนอเรื่องราวที่น่าสนใจ ที่เกี่ยวข้องกับ และประเพณีวันสงกรานต์ มาฝากกัน



## ประเพณีวันสงกรานต์

คำว่า “สงกรานต์” มาจากภาษาสันสกฤตว่า “ส-กรานต” ซึ่งแปลว่า ก้าวขึ้น ย่างขึ้น หรือย้ายขึ้น โดยมีนัยความหมายว่า การเข้าสู่ศักราชราศีใหม่ หรือวันขึ้นปีใหม่ นั่นเอง โดยเทศกาลสงกรานต์ นั้นเป็นประเพณีที่มีความเก่าแก่และคนไทยสืบทอดกันมาแต่โบราณคู่กับประเพณีตรุษจีนกันเลยทีเดียว จึงได้มีการรวมเรียกกันว่า “ประเพณีตรุษสงกรานต์” ซึ่งแปลว่าการส่งท้ายปีเก่า ต้อนรับปีใหม่ นั่นเอง

วันมหาสงกรานต์ ในสมัยโบราณ คนไทยถือว่าวันขึ้น 1 ต่ำ เดือนอ้าย ซึ่งจะตรงในช่วงเดือน พฤศจิกายน หรือธันวาคม ให้เป็นวันขึ้นปีใหม่ แต่ในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้มีการเปลี่ยนให้วันที่ 1 เมษายน เป็นวันขึ้นปีใหม่ จนต่อมาในสมัยยุค จอมพล ป. พิบูลสงคราม ในปี พ.ศ. 2483 ได้เปลี่ยนวันปีใหม่ให้เป็นวันสากล คือ วันที่ 1 มกราคม แต่ถึงอย่างไรคนโบราณก็ยังคงคุ้นเคยกับวันปีใหม่ไทยในเดือนเมษายน จึงได้กำหนดให้วันที่ 13 เมษายน เป็นวันขึ้นปีใหม่ไทยร่วมด้วย

## กิจกรรมในวันสงกรานต์

ทำบุญตักบาตร วันมหาสงกรานต์ ประชาชนจะลุกขึ้นมาตอนเช้าเพื่อที่จะจัดเตรียมอาหาร ไปตักบาตรถวายพระ พอจัดเตรียมอาหารเสร็จก็จะ บรรจงลงภาชนะมีถ้วยโถโอชามที่สวยงาม แล้วเอาวางเรียงลงในถาด เพื่อนำไปทำบุญตักบาตรและเลี้ยงพระประจำหมู่บ้านของตน เรื่องการแต่งตัวจะแต่งตัวด้วยเสื้อผ้าที่สวยงามมิดชิดเหมาะสมแก่

## การไปวัดของชาวบ้าน

ก่อนพระเจดีย์ทราย ใน สมัยก่อนที่เรื่องเล่าขานกันว่าทุกคนเมื่อเข้าวัดมาแล้วเวลาเดินออกจากวัดจะมีเม็ดทรายติดเท้าออกไปด้วยเพราะฉะนั้นเพื่อเป็นการเติมเต็มจึงมีการขนทราย เข้าวัดหรือการก่อพระเจดีย์ทรายนั่นเองแต่ถึงอย่างไรแล้วการก่อพระเจดีย์ ทรายก็เป็นเพียงกิจกรรมอย่างหนึ่งที่ให้ชาวบ้านมีส่วนร่วมกันทำเพราะตอน เย็น ๆ ชาวบ้านก็จะพากันไปที่ทำน้ำแล้วขนทรายกันมาคนละถังเพื่อนำทรายมาก่อ เป็นพระเจดีย์นั้นถือว่าเป็นกิจกรรมอย่างหนึ่งที่จะให้ชาวบ้านมีความสามัคคี กลมเกลียวเพราะเมื่อขนทรายเข้าวัดแล้วทรายก็จะล้นวัดพระสงฆ์ก็จะนำทรายที่ ชาวบ้านขนมานำไปคั้นสู่ม้วนน้ำดั่งเดิมเพราะไม่รู้จะเก็บไว้ทำอะไรเพราะฉะนั้นแล้วเวลาขนทรายเข้าวัดควรจะขนเพียงแค่เล็กน้อยเท่านั้นพอเพราะจะสร้างความ ลำบากให้พระเณรในภายหลัง

สงน้ำ รดน้ำ และเล่นน้ำ การสงน้ำพระพุทธรูป มีดอกไม้ ธูปเทียน ไปบูชา แล้วเอาน้ำอบไปประพรมที่องค์พระ ทำเป็นสังเขปพอเป็นพิธีว่าได้แสดงความเคารพบูชาและสงน้ำท่านในวันขึ้นปีใหม่แล้ว เมื่ออัญเชิญพระพุทธรูปมาก็มีการแห่แหนกันอย่างสนุกสนาน สงน้ำพระพุทธรูปแล้วก็มี การสงน้ำพระสงฆ์ โดยมากมักเป็นสมภารเจ้าวัดเป็นการสงน้ำจริง ๆ สงเสร็จครองไตรจีวรใหม่ที่อุบาสกอุบาสิกา นำ มาถวาย ท่านก็ขึ้นธรรมาสน์เทศน์อำนวยการปีใหม่ให้แก่ผู้ที่ไปสงน้ำ นอกจากนี้ยังมีการ รดน้ำญาติผู้ใหญ่ หรือผู้ซึ่งเป็นที่เคารพนับถือ เพื่อขอศีลขอพรตามประเพณี

# ชมรมบรรณาธิการ



สวัสดีค่ะ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ทุกท่าน ย่างเข้าสู่เดือนเมษายนแล้วนะคะ เดือนนี้มีวันหยุดยาวช่วงเทศกาลสงกรานต์อยู่หลายวัน ท่านผู้อ่านทุกท่านคงเตรียมตัว เตรียมรถ เตรียมความพร้อมที่จะเดินทางไปเที่ยว กลับบ้านที่ต่างจังหวัด เล่นน้ำสงกรานต์ กันแล้วนะคะ ทั้งนี้ควรใช้รถใช้ถนนด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ สำหรับฉบับนี้ ดิฉันและทีมงานยังคงสรรหาความรู้ และสาระต่างๆ ในด้านการขนส่งและจราจรรวมทั้งความบันเทิงให้แก่ผู้อ่านวารสารฯ ของ สนข. อย่างต่อเนื่องต่อไป

สำหรับฉบับนี้ ทีมงานวารสารฯ ขอแนะนำคอลัมน์พิเศษ เรื่อง การจัดตั้งกรมขนส่งทางราง นอกจากนี้ ยังมีคอลัมน์ที่น่าสนใจอื่นๆ อาทิ คอลัมน์มุมมองขนส่งและจราจร เรื่อง ผลการดำเนินงานความร่วมมือรถไฟทางคู่ ระหว่าง ไทย-จีน ที่น่าสนใจ รวมทั้งคอลัมน์หยิบมาเล่า เรื่อง การป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยาน จากการปล่อยคอมลอย/คอมควิน และการจุดบั้งไฟ และคอลัมน์เปิดโลกเทคโนโลยี เรื่อง เทคโนโลยียางรถยนต์นิรภัย และคอลัมน์อื่นๆที่น่าสนใจอีกมากมายมาฝากผู้อ่านด้วยค่ะ

สุดท้ายนี้กองบรรณาธิการ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าวารสารฯ ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์และสามารถเพิ่มพูนความรู้ในเรื่องของการคมนาคมขนส่งต่อท่านผู้อ่านวารสารฯ ทุกท่าน...สวัสดีสงกรานต์ปีใหม่ไทย...ซบซีปลอดภัยทุกเส้นทางค่ะ

**คณะที่ปรึกษา** นายพิระพล ถาวรสุภเจริญ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นางประชิตร์ ลิ้มเจริญชาติ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายสุจินต์ ทยานุกูล ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก นายวิจิตร นิมิตรวานิช ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร นายสฤกษ์พงศ์ บริบูรณ์สุข ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย นางสาวกอบกุล โมทนา ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร

**usssนาธิการ** นางชนินนาถ แก้วสำราญ ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง ฝ่ายจัดการวารสาร นางสาวเยาวมาศ เทียวทอง นายกรวิภพ ปุષปะาคม นางสาวดาราร วงศ์โต นายวิทยา กอกกลิ่น นายชัชวาล ทรัพย์สมบูรณ์ นางสาวนฤมล อุดบุญ กองบรรณาธิการ นายชัยวัฒน์ สังขภาคย์ นายเผด็จ ประดิษฐ์เพชร นางดวงเดือน นพรัตน์ นายปริญญา ถนัดทาง นางสาวจิรังรัก ห้วยหงษ์ทอง นายชัชวาล ลิ้มสกุล นายอธิภู จิตรานูเคราะห์ นายวีระชน วะชุม



**5** มุมมองขนส่งและจราจร ผลการดำเนินงานความร่วมมือ  
รถไฟทางคู่ ระหว่าง ไทย-จีน

**10** สัมมนาทดสอบตลาดโครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบิน

**13** เปิดแฟนคลับระบบตั๋วร่วมและมาตรฐานบัตร

**15** เปิดหูเปิดตา ความร่วมมือด้านการขนส่งอนุภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

**22** หยิบมาเล่า การป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบิน  
และอากาศยานจากการปล่อยโคลนลอย/โคลนควันและการจุดบั้งไฟ



**27** จุดประกายความคิด การเปลี่ยนแปลงของ Built-Up Area  
โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

**33** สก๊อปพิเศษ การจัดตั้งกรมขนส่งทางราง

**37** เปิดโลกเทคโนโลยี เทคโนโลยียานยนต์นิรภัย

**41** สัจจรถัวไทย เกี่ยวกับเมืองท่าแพงเพร



**45** สถิติขนส่งและจราจร สถิติอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี2557

**46** ประมวลภาพกิจกรรม พิธีมอบห้องสมุด  
เพื่อน้องในถิ่นทุรกันดาร และกิจกรรม “สร้างสุขสู่ชุมชน”

**50** รอบรู้ สนข. แนะนำข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข.

**53** ธรรมกับชีวิต คุณค่าและสาระของวันสงกรานต์

**55** การ์ตูน สนข. รณรงค์ สงกรานต์ไทย..ขับขี่ยปลอดภัยทุกเส้นทาง



## ผลการดำเนินงาน

ของคณะกรรมการบริหารร่วมความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน  
ภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาล  
แห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน  
ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน  
ด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2565

### 1. ที่มาของการดำเนินโครงการ

1.1 รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในกรอบยุทธศาสตร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2565 เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2557

1.2 ตาม MOU ได้กำหนดให้จัดตั้งคณะกรรมการบริหารร่วมขึ้น เพื่อกำกับดูแลการดำเนินการ โดยฝ่ายไทย กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน และฝ่ายจีนกำหนดให้ผู้อำนวยการคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติ (National Development and Reform Council: NDRC) เป็นประธานร่วม ซึ่งต่อมานายกรัฐมนตรี ได้ลงนามในคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี 2 ฉบับ ดังนี้

(1) คำสั่งที่ 11/2558 ลงวันที่ 13 มกราคม 2558 แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการดำเนินโครงการ (Steering Committee) โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นกรรมการและเลขานุการ

(2) คำสั่งที่ 12/2558 ลงวันที่ 13 มกราคม 2558 แต่งตั้ง :

(2.1) คณะกรรมการบริหารโครงการภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทย (คปร.) โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน และรองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง เป็นกรรมการและเลขานุการ

(2.2) คณะอนุกรรมการที่ปรึกษา

(2.3) คณะอนุกรรมการบูรณาการแผนงานและการดำเนินงาน

(2.4) คณะอนุกรรมการด้านการเงินและรูปแบบการลงทุน

(2.5) สำนักงานบริหารโครงการภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทย (สปร.)

## 2. ผลการดำเนินงานของคณะกรรมการบริหารร่วมฯ

ฝ่ายไทยโดยกระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการตาม MOU โดยจัดตั้งคณะกรรมการบริหารร่วมความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน (คณะกรรมการบริหารร่วมฯ) ขึ้นเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2558 ซึ่งปัจจุบันได้จัดการประชุมคณะกรรมการบริหารร่วมฯ แล้ว 3 ครั้ง ประกอบด้วย

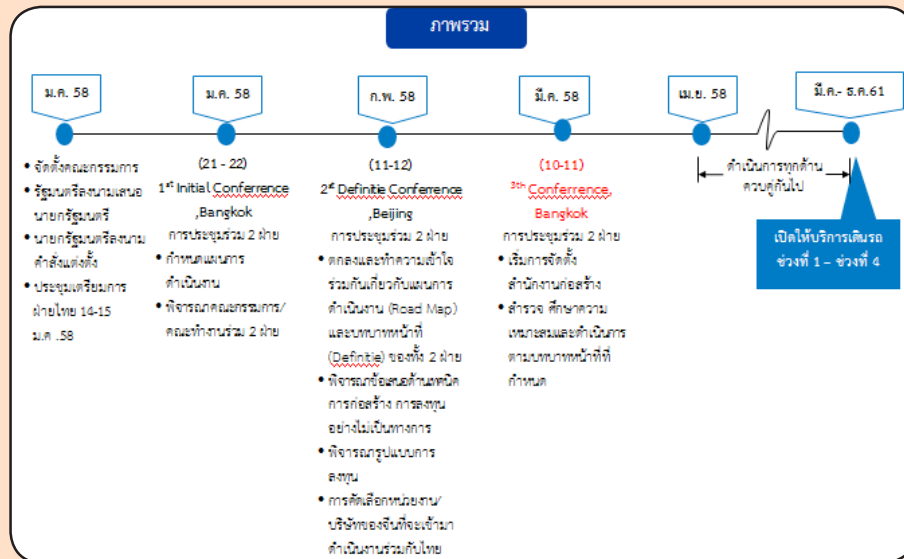
- ครั้งที่ 1 วันที่ 21-22 มกราคม 2558 ณ กระทรวงคมนาคม กรุงเทพฯ
  - ครั้งที่ 2 วันที่ 11-12 กุมภาพันธ์ 2558 ณ กรุงปักกิ่ง
  - ครั้งที่ 3 วันที่ 10-11 มีนาคม 2558 ณ กระทรวงคมนาคม กรุงเทพฯ และจังหวัดหนองคาย
- สรุปผลการดำเนินงาน ดังนี้

### 2.1 แผนงานและแผนกำหนดการ (Roadmap)

คณะกรรมการบริหารร่วมฯ เห็นชอบแผนดำเนินการโครงการ โดยแบ่งเป็น 4 ช่วง ดังนี้



ช่วงที่	ระยะทาง (กม.)	ศึกษาความเหมาะสม และออกแบบเสร็จ	เริ่มก่อสร้าง	เปิดบริการ	ระยะเวลา ก่อสร้าง
ช่วงที่ 1 กรุงเทพฯ-แก่งคอย	133.0	ภายในกันยายน 2558	กันยายน 2558	มีนาคม 2561	2.5 ปี
ช่วงที่ 2 แก่งคอย-มาบตาพุด	246.5				
ช่วงที่ 3 แก่งคอย-นครราชสีมา	138.5	ภายในธันวาคม 2558 หรือต้นปี 2559	ธันวาคม 2558	ธันวาคม 2561	3 ปี (ภูมิประเทศภูเขา ต้องก่อสร้าง อุโมงค์)
ช่วงที่ 4 นครราชสีมา-หนองคาย	355.0				
<b>รวม</b>	<b>873.0</b>				



## 2.2 การศึกษาความเหมาะสม (การสำรวจ ออกแบบ)

ฝ่ายไทย	ฝ่ายจีน
<ul style="list-style-type: none"> <li>• จะจัดเตรียมเอกสารข้อมูลพื้นฐานให้จีนใช้ในการศึกษา ฝ่ายจีนจะเป็นหลักในการศึกษา</li> <li>• รับผิดชอบเรื่องการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม (EIA) และการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน</li> <li>• ได้จัดตั้งสำนักงานบริหารโครงการ ณ กระทรวงคมนาคม และจะจัดเตรียม ดังนี้               <ol style="list-style-type: none"> <li>(๑) เอกสาร แผนที่ และภาพถ่ายดาวเทียม/ภาพถ่ายทางอากาศที่เกี่ยวข้อง</li> <li>(๒) ยานพาหนะสำหรับการสำรวจและอุปกรณ์</li> <li>(๓) อากาศยานสำหรับการสำรวจทางอากาศ</li> </ol> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• จะกำหนดผู้ประสานงานหลักเพื่อประจำสำนักงานบริหารโครงการ จำนวน ๑ คน และแต่งตั้งคณะผู้เชี่ยวชาญเพื่อที่จะทำงานร่วมกับฝ่ายไทยตั้งแต่เดือนมีนาคม ๒๕๕๘</li> </ul>

## 2.3 การก่อสร้างโครงการ

	ฝ่ายไทย	ฝ่ายจีน
<b>การก่อสร้างงานโยธา</b>	จะรับผิดชอบงานโยธา (โครงสร้างพื้นฐาน) และระบบไฟฟ้าเป็นหลัก	รับผิดชอบในส่วนที่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เช่น การขุดเจาะอุโมงค์ การก่อสร้างช่วงที่เป็นสะพานและเนินเขา
<b>ระบบรถไฟ (วางราง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบควบคุม)</b>	จะจัดหาวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือ เช่น หมอนรางรถไฟ และยางรองหมอนรางรถไฟ เป็นต้น	รับผิดชอบงานระบบรถเป็นหลัก เช่น งานวางราง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม ระบบจ่ายกำลังไฟฟ้า และศูนย์ควบคุมการเดินรถ
	<p>องค์การรถไฟแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (China Railway Corporation: CRC) จะจัดตั้งกลุ่มธุรกิจร่วมค้าขึ้น เพื่อดำเนินโครงการ โดยมี CRC เป็นหลัก และจะมีวิสาหกิจต่างๆ เข้ามาร่วม เช่น การก่อสร้าง ชิ้นส่วน วัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง เครื่องจักร ระบบควบคุมการเดินรถ โดยเบื้องต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• China Railway Construction Corporation (CRCC) และ China Railway Engineering Corporation (CREC) ซึ่งเป็นสองวิสาหกิจหลักที่รับผิดชอบการก่อสร้างเส้นทางรถไฟในจีนเกือบทั้งหมด มีความเชี่ยวชาญเรื่องการก่อสร้างอุโมงค์ สะพาน ฯลฯ จะรับผิดชอบเรื่องการก่อสร้าง</li> <li>• บริษัท CSR Corporation Limited ผลิตรถ อุปกรณ์ ชิ้นส่วน ของรถไฟจีนทั้งหมด มีสาขาและโรงงานหลายแห่ง โดยกรออกแบบจะพิจารณาจากลักษณะภูมิประเทศและพื้นที่ก่อนทำแผนงานผลิต</li> <li>• บริษัท CRH มีความเชี่ยวชาญระบบควบคุม ระบบสัญญาณ</li> </ul>	

## 2.4 รูปแบบความร่วมมือและรูปแบบการลงทุน

- ทั้งสองฝ่ายยืนยันที่จะดำเนินโครงการด้วยความร่วมมือรูปแบบ EPC (Engineering Procurement and Construction)
  - CRC จะรับผิดชอบดำเนินโครงการ ดังนี้
    - เส้นทางช่วงที่ 1 (กรุงเทพฯ-แก่งคอย) และช่วงที่ 2 (แก่งคอย-มาบตาพุด)
- CRC ร่วมกับบริษัท การก่อสร้างทางรถไฟแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน จำกัด (China Railway Construction Group Corporation Limited: CRCC) ดำเนินการก่อสร้าง
  - เส้นทางช่วงที่ 3 (แก่งคอย-นครราชสีมา) และช่วงที่ 4 (นครราชสีมา-หนองคาย)
- CRC ร่วมกับบริษัท วิศวกรรมทางรถไฟแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (China Railway Engineering Group Corporation Limited: CREC) ดำเนินการก่อสร้าง

### ช่วงก่อสร้าง



### EPC

1. ไทยกำหนด Local Content และแรงงานไทย
2. ไทยจ้างที่ปรึกษา PMC ควบคุมมาตรฐาน
3. ดำเนินตามกฎหมายไทย : FS, EIA, นำเสนอ ครม.



### F

1. จีนควรเสนอเงื่อนไขการเงินที่ดีกว่าไทยหาได้ /อ้างอิงเงินอื่น
2. ทารือประเด็นกฎหมาย :
  - การใบอนุญาตโครงการระงับข้อพิพาทของ 2 ฝ่าย
  - สละสิทธิ์คุ้มครองทรัพย์สินของประเทศไทย
3. หากจีนไม่ยอมรับข้อเสนอไทยจัดหาแหล่งเงินก่อสร้างเอง

### ช่วงให้บริการเดินรถ



### O&M

1. จีนช่วยกำกับ ถ่ายทอดเทคโนโลยี และอบรมบุคลากรของไทย (การบำรุงรักษาและการเดินรถ)
2. ไทย-จีน จัดตั้งบริษัทร่วมไทย-จีน (Joint Venture) เพื่อบริการเดินรถ (เจรจาสัดส่วนการถือหุ้นต่อไป)
3. ดำเนินการตามกฎหมายไทย : ไทยคงสิทธิ์โครงสร้างพื้นฐานราง
4. สงวนสิทธิ์ให้เอกชนใช้โครงข่ายราง หากความจุทางต่ำกว่าศักยภาพรองรับ

## 2.5 การเดินรถและการซ่อมบำรุง (Operates and Maintenances)

ฝ่ายไทย	ฝ่ายจีน
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ไทย-จีน จะร่วมกันเดินรถและการซ่อมบำรุงรถไฟ และเห็นชอบในหลักการ ดังนี้                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปีที่ 1-3 ฝ่ายจีนเป็นผู้รับผิดชอบหลักด้านการเดินรถและซ่อมบำรุง</li> <li>- ปีที่ 4-7 ทั้งสองฝ่ายจะร่วมรับผิดชอบการเดินรถและซ่อมบำรุงในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน</li> <li>- หลังปีที่ 7 ฝ่ายไทยจะรับผิดชอบการเดินรถเอง โดยฝ่ายจีนจะเป็นที่ปรึกษาให้ฝ่ายไทย</li> </ul> </li> <li>• ทั้งสองฝ่ายจะพิจารณาเกี่ยวกับประเด็นดังกล่าวในระดับระดับผู้ปฏิบัติงานในการประชุมครั้งต่อไป โดยให้เป็นไปตามกฎหมายของไทยและจีน เพื่อมั่นใจได้ว่าการส่งมอบความรับผิดชอบเป็นไปอย่างราบรื่น</li> </ul>	

## 2.6 รูปแบบการลงทุนและแหล่งเงินทุน

### 2.6.1 วิธีการจัดสรรแหล่งเงินทุนมาจากหลายแหล่ง ดังนี้

รายการ	แหล่งเงินทุน
1. งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	งบประมาณรัฐบาลไทย
2. ขอบเขตงานของฝ่ายไทย(ก่อสร้างงานโยธา ฯลฯ)	เงินกู้ภายในประเทศ
3. ขอบเขตงานของฝ่ายจีน (ระบบรถไฟ (วางราง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบควบคุม ฯลฯ)	เงินกู้เงินเงินผ่อนชำระและ /หรือเงินกู้เชิงพาณิชย์จากธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออกของสาธารณรัฐประชาชนจีน (China EXIM Bank)
4. งานเดินรถและการซ่อมบำรุง	จัดตั้งบริษัทร่วมทุนระหว่างไทย-จีน

โดยจะตัดสินใจเรื่องโครงสร้างแหล่งที่มาของเงินทุนเมื่อศึกษาความเป็นไปได้แล้วเสร็จ

2.6.2 หากฝ่ายไทยพิจารณาแล้วเห็นว่าเงินกู้มีความเหมาะสม กระทรวงการคลังของไทย จะเป็นผู้ดำเนินการกู้ในนามของรัฐบาลไทย

2.6.3 สัญญาเงินกู้ ฝ่ายไทยเสนอประเด็นเกี่ยวกับสิทธิในการคุ้มกันทรัพย์สิน กระบวนการระงับข้อพิพาท กฎหมายที่ใช้ในการบังคับใช้เงินกู้ โดยคณะทำงานระหว่างกระทรวงการคลังของไทยและ China EXIM Bank จะหารือประเด็นดังกล่าวในโอกาสต่อไป

2.6.4 อัตราดอกเบี้ย ระยะเวลาการกู้และค่าธรรมเนียม ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบให้มีข้อสรุปด้านการเงินที่มีความเหมาะสม โดยให้คณะทำงานระหว่างกระทรวงการคลังของไทย และ China EXIM Bank หารือเกี่ยวกับความก้าวหน้าของรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ

### 2.7 การถ่ายทอดเทคโนโลยี และการฝึกอบรมบุคลากร

2.7.1 ฝ่ายไทยเสนอให้การฝึกอบรมครอบคลุมสาขาต่างๆ ซึ่งรวมถึงงานโยธา งานด้านวิศวกรรมเครื่องกล/วิศวกรรมไฟฟ้า ระบบสื่อสาร ระบบอาณัติสัญญาณ และศูนย์ควบคุมระบบและการสั่งการโดยแบ่งการฝึกอบรมออกเป็น 3 หลักสูตร ได้แก่

- ระยะสั้น อาจเริ่มภายในเดือนสิงหาคม 2558
- ระยะกลาง อาจเริ่มภายในเดือนตุลาคม 2558
- ระยะยาว อาจเริ่มกลางปี 2559

ซึ่งฝ่ายจีนเห็นพ้องว่าการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ รวมถึงการพัฒนาทรัพยากรบุคคลเป็นส่วนที่สำคัญมาก และจะนำเสนอข้อมูลการฝึกอบรมดังกล่าวต่อฝ่ายไทยในการประชุมครั้งถัดไป

2.7.2 ทั้งสองฝ่ายอยู่ระหว่างพิจารณาร่างบันทึกความร่วมมือ (Memorandum of Cooperation: MOC) ระหว่างกระทรวงคมนาคมของไทยและคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติจีน โดยจะได้หารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของแต่ละฝ่าย และแจ้งผลการพิจารณาผ่านช่องทางทางการทูตภายในสองสัปดาห์

### 2.8 แผนการดำเนินงานต่อไป

กำหนดจัดการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 4 ณ เมืองคุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน ระหว่างวันที่ 6-8 พฤษภาคม 2558



## สช. จัดประชุมสัมมนาทดสอบตลาด (Market Sounding) โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย “Market Sounding for Thailand Aerospace Industrial Park”

**นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์** ปลัดกระทรวงคมนาคมเปิดเผยภายหลังเป็นประธานการประชุมสัมมนาทดสอบตลาด (Market Sounding) โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2558 ณ ห้องแกรนด์ บอลรูม โรงแรม โนวเทล สุวรรณภูมิ แอร์พอร์ต โดยมี นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กล่าวรายงานถึงวัตถุประสงค์ของการจัดสัมมนาดังกล่าว ซึ่งมีหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมการบิน นักลงทุนที่มี



ประสบการณ์ในอุตสาหกรรมการบิน หน่วยงานสายการบินในประเทศและต่างประเทศ ตลอดจนสถานบันการศึกษาที่มีการเรียนการสอนด้านการบิน เข้าร่วมการสัมมนาประมาณ 100 คน

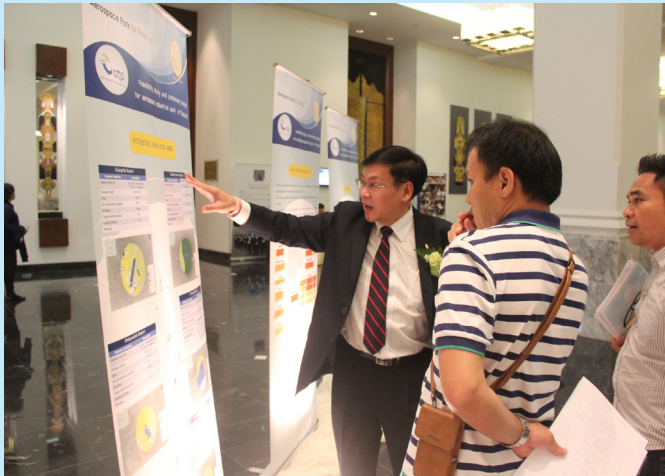
**นางสร้อยทิพย์** กล่าวว่า รัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่องานพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบิน โดยนายกรัฐมนตรีได้แถลงนโยบายรัฐบาลต่อสภานิติบัญญัติเมื่อวันศุกร์ที่ 12 กันยายน 2557 ว่า รัฐบาลให้การสนับสนุนการพัฒนา นิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศ การซ่อมบำรุงท่าอากาศยาน และการพัฒนาขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศให้มีคุณภาพได้มาตรฐานระดับสากลซึ่งการขับเคลื่อน



ยุทธศาสตร์ระดับประเทศด้วยการพัฒนาอุตสาหกรรม การบิน จะตอบสนองทั้งเป้าหมายทางเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคง รวมถึงสร้างผลประโยชน์ทางอ้อม ที่สำคัญ เช่น การยกระดับขีดความสามารถในการผลิต และออกแบบ ผ่านทั้งการลงทุนใหม่และการถ่ายทอด เทคโนโลยีสมัยใหม่จากพันธมิตรต่างชาติ การสร้างงานใหม่ที่สนับสนุนนโยบายเศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์ หรือ Creative economy การเพิ่มความหลากหลายให้กับ ประเภทผลิตภัณฑ์เพื่อการส่งออกและลดการนำเข้า และการเพิ่มความเข้มแข็ง และขีดความสามารถในการพึ่งพาตนเองเพื่อความมั่นคงรวมถึงเป็นการเพิ่มโอกาสในการพัฒนาให้ประเทศไทย เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรม การบิน ผลิตชิ้นส่วน และการซ่อมบำรุงอากาศยานใน ภูมิภาคได้

**นางสร้อยทิพย์** กล่าวเพิ่มเติมว่า ปัจจุบัน ประเทศไทยมีอากาศยานพาณิชย์บริการประมาณ 224 ลำ (ส่วนของการบินไทย 89 ลำ) มีมูลค่าตลาดให้บริการ ซ่อมบำรุงอากาศยานพาณิชย์ปีละ 24,672 ล้านบาท ซึ่ง จะเพิ่มขึ้น ในอัตราร้อยละ 6 ต่อปี โดยคาดว่าจะมีมูลค่า การซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2558-2567 สูงถึง 339,840 ล้านบาท โดยอากาศยาน ในประเทศกว่าร้อยละ 50 ต้องนำไปซ่อมบำรุงยังต่าง ประเทศ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายเฉพาะการขนส่งเที่ยวเปล่าสูงถึง 320,000 บาท/เที่ยว นอกจากนี้ธุรกิจสายการบินต้นทุน ต่ำมีอัตราเติบโตอย่างก้าวกระโดดโดยเฉพาะในภูมิภาค เอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีตัวเลขการสั่งซื้ออากาศยาน ใหม่ (unfilled order) ชนิดลำตัวแคบถึง 1,565 ลำ และ ลำตัวกว้าง 447 ลำ โดยเฉพาะลำตัวแคบรุ่น Boeing 737 ของสายการบิน Lion Air จำนวน 251 ลำ และ Airbus 320 ของสายการบิน Air Asia จำนวน 500 ลำ แสดงให้เห็นว่า หากประเทศไทยสามารถช่วงชิงสัดส่วน การตลาดในส่วนของการซ่อมบำรุงและอุตสาหกรรม อากาศยาน จะสามารถก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ของไทยซึ่งประเทศไทยมีศักยภาพ และความพร้อมใน หลายพื้นที่ ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน แรงงานฝีมือ ในต้นทุนที่แข่งขันได้ สถาบันการศึกษา ที่มีความพร้อม ในระดับช่างฝีมือในระดับอุดมศึกษา รวมถึงศูนย์ฝึก





นักบินและบังคับการบินที่เป็นที่ยอมรับในภูมิภาค โดยมีข้อได้เปรียบจากการเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์ที่แข็งแกร่งสามารถต่อยอดไปสู่การรองรับการผลิตอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานได้ต่อไปในอนาคต จากการศึกษา พบว่า ทำอากาศยานที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยาน ได้แก่ ทำอากาศยานอุตะเภา ทำอากาศยานโคราช ทำอากาศยานพิษณุโลก ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี และทำอากาศยานเชียงราย

**นายพีระพล** กล่าวตอนท้ายว่า กระทรวงคมนาคมในฐานะหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบการกำหนดนโยบาย และกำกับดูแลเพื่อขับเคลื่อนอุตสาหกรรมของประเทศโดยตรง ได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาทิศทางของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยให้เป็นไปในทิศทางที่เหมาะสม และเพื่อเร่งรัดดำเนินการตามนโยบายดังกล่าว กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการศึกษาโครงการดังกล่าวมาระยะหนึ่งแล้ว จึงได้กำหนดให้มีการประชุมสัมมนาทดสอบตลาด (Market Sounding) เพื่อเป็นการสอบถามแนวคิดเบื้องต้นรูปแบบการลงทุน การพัฒนา และความต้องการของภาคเอกชนในการผลักดันโครงการ รวมถึงได้รับทราบข้อมูลจากผู้เข้าร่วมสัมมนาในเรื่องของความเป็นไปได้ และปัจจัยที่จะทำให้โครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยประสบความสำเร็จ เช่น ความเหมาะสมของพื้นที่ลงทุน ขนาดของโครงการลงทุน กิจกรรมภายในกระบวนการผลิตที่จะเกิดขึ้น รูปแบบและสิทธิประโยชน์ ในการลงทุน แนวความคิดในการเพิ่มผลตอบแทนทั้งทางเศรษฐกิจ และการเงินในนิคมอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมสัมมนาในวันนี้ จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งสำหรับการศึกษาในเรื่องดังกล่าว หากสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตและศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานครบวงจรในระดับภูมิภาคให้เกิดขึ้นในประเทศไทย ได้สำเร็จ ก็จะช่วยให้เกิดความได้เปรียบ ทั้งจากขนาดขอบเขตและความรวดเร็วจากการให้บริการ (Economy of Scale, Scope and Speed) และส่งผลให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมการผลิต และการซ่อมบำรุงอากาศยาน ของภูมิภาคอาเซียนได้ในที่สุด



# ความคืบหน้าระบบตั๋วร่วม

## สนข. จัดงานเปิดแผนเดินทางระบบตั๋วร่วมและมาตรฐานบัตร

พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานการเปิด “งานเปิดแผนเดินทางระบบตั๋วร่วมและมาตรฐานบัตร” พร้อมด้วยคณะผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงคมนาคม โดยมี นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พร้อมคณะผู้บริหารข้าราชการ เจ้าหน้าที่ สนข. หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และคณะสื่อมวลชนร่วมงานดังกล่าว เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 12 กุมภาพันธ์ 2558 ณ ห้องประชุมมยุรชฎ สาระสมบัติ ชั้น 5 อาคาร สนข.

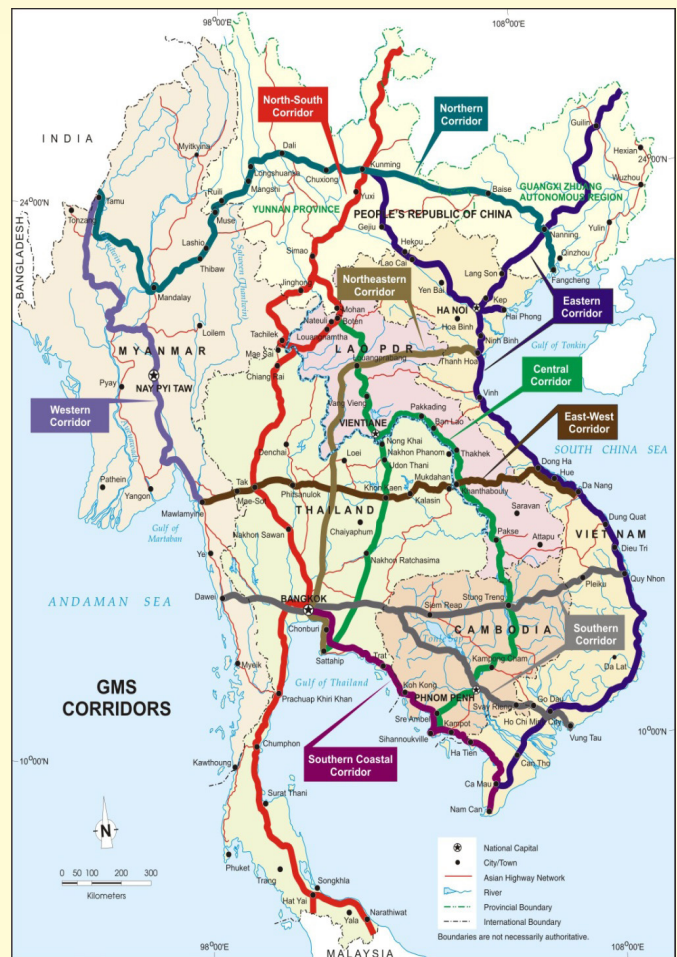




# แผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS)

แผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) เป็นการดำเนินการความร่วมมือของกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (ไทย เมียนมาร์ สปป.ลาว จีน (ยูนนานและกวางสี เวียดนาม และกัมพูชา) เริ่มดำเนินการในปี พ.ศ. 2535 โดยการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการจากธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) เพื่อจัดทำกรอบแผนยุทธศาสตร์พัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในลักษณะเกื้อกูลกันบนพื้นฐานของความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของแต่ละประเทศ โดยใช้การสนับสนุนทั้งการเงินและทางวิชาการจาก ADB เป็นตัวขับเคลื่อนการพัฒนาอนุภูมิภาคเริ่มจากการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมขนส่งและพลังงาน ซึ่งแผนงาน GMS มีความร่วมมือครอบคลุมใน 9 สาขา ที่สำคัญได้แก่ 1) คมนาคมขนส่ง 2) โทรคมนาคม 3) พลังงาน 4) ท่องเที่ยว 5) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ 6) ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 7) การอำนวยความสะดวกการค้า 8) การลงทุน และ 9) เกษตร

แผนงาน GMS ได้กำหนดแนวพื้นที่พัฒนา



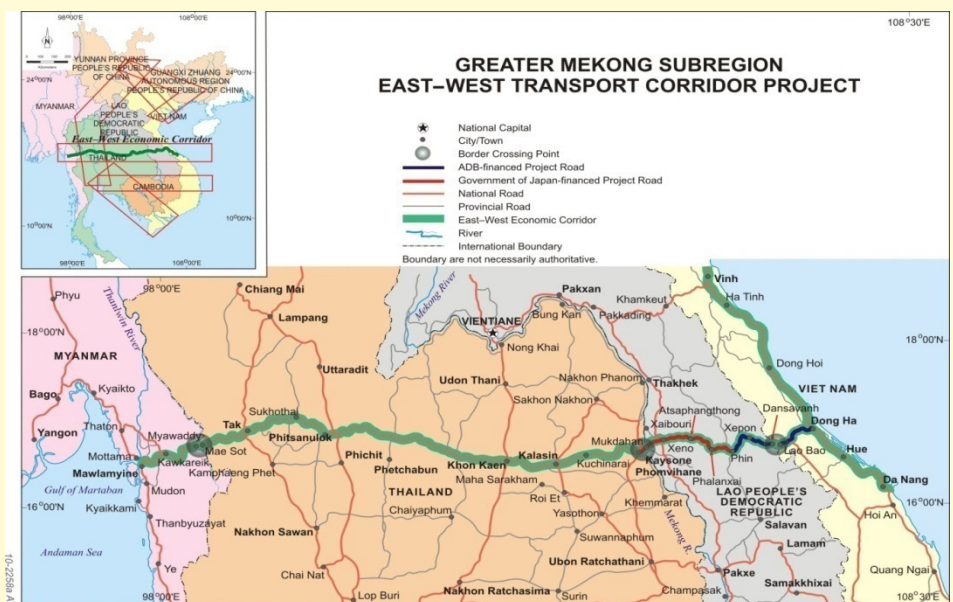
ดั่งมีมีรายละเอียดการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งที่พาดผ่านประเทศไทยตามแนวพื้นที่ ประกอบด้วย



เศรษฐกิจ 3 แนวพื้นที่ ได้แก่ แนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) แนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC) และแนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC)

• **แนวพื้นที่พัฒนาตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC)**

เป็นการ “ตัดขวาง” เชื่อมระหว่างมหาสมุทร 2 ฝั่ง คือ มหาสมุทรแปซิฟิกทางตะวันออก และมหาสมุทรอินเดียทางตะวันตก เส้นทางกลุ่ม EWEC มีเส้นทางเดียว ไม่มีเส้นทางย่อย เริ่มจากพื้นที่ด้านตะวันออกจากประเทศเวียดนาม (เมืองดานัง ดองฮา เว้ ลาวบาว) ผ่าน สปป.ลาว (เมืองแดนสะหวันสะหวันนะเขต) ตามเส้นทาง R9 เข้าสู่ประเทศไทยทางสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 บริเวณจังหวัดมุกดาหาร ผ่านจังหวัดกาฬสินธุ์ ขอนแก่น เพชรบูรณ์ พิษณุโลก สุโขทัย ตาก ตามทางหลวงหมายเลข 12 และสิ้นสุดที่ประเทศเมียนมาร์ (เมียวดี เมาะละหม่าง) หรืออาจเรียกได้ว่าเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน โดยมีระยะทางรวมประมาณ 1,500 กิโลเมตร



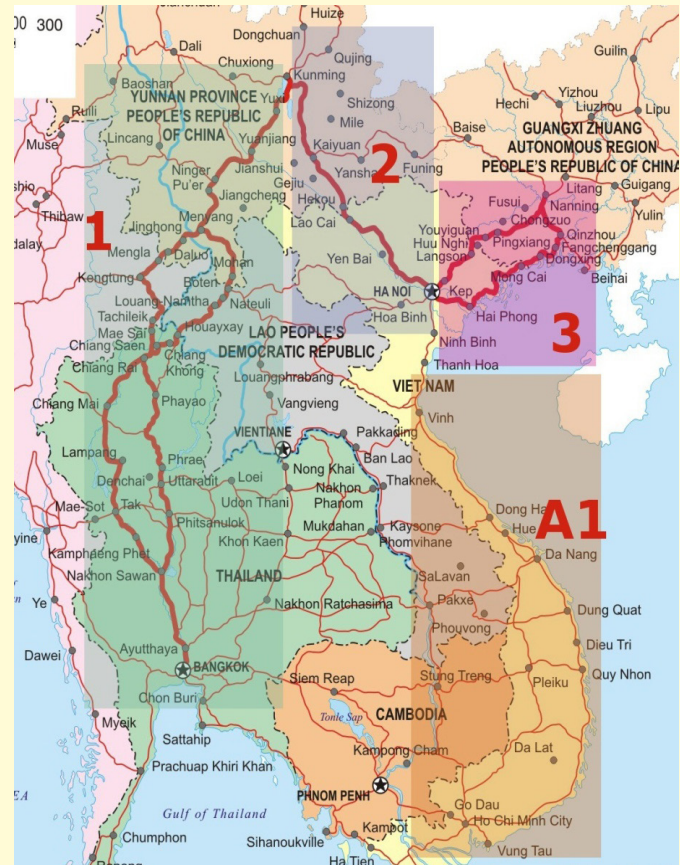
## โดยมีจุดผ่านแดนที่สำคัญ คือ

- 1) แดนสะหวัน (สปป.ลาว) – ลาวบาว (ประเทศเวียดนาม)
- 2) มุกดาหาร (ประเทศไทย) – สะหวันนะเขต (สปป.ลาว)
- 3) เมียวดี (ประเทศเมียนมาร์) – แม่สอด (ประเทศไทย)

### • แนวพื้นที่พัฒนาเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC)

เป็นเส้นทางหลักของ GMS Economic Corridors โดยจะเน้นการเชื่อมต่อจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) เข้ากับภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงผ่านถนนในแนวเหนือ-ใต้ โดยมีจุดเริ่มต้นจากเมืองคุนหมิง (ประเทศจีน) ส่วนจุดปลายจะแยกเป็นสองเส้นทางคือประเทศไทย และประเทศเวียดนาม ประกอบด้วยเส้นทางย่อย 3 เส้นทาง คือ

1. เส้นทางสายตะวันตก (Western Subcorridor) เริ่มจากเมืองคุนหมิง (ประเทศจีน) มายังจังหวัดเชียงราย และลงมาถึงกรุงเทพมหานคร (ประเทศไทย) โดยมีส่วนที่ผ่าน สปป.ลาว และประเทศเมียนมาร์เล็กน้อย
2. เส้นทางสายกลาง (Central Subcorridor) เริ่มจากเมืองคุนหมิง (ประเทศจีน) และสิ้นสุดที่เมืองฮานอย (ประเทศเวียดนาม) โดยจะเชื่อมต่อกับทางหลวงสายเอเชีย A1 ที่วิ่งในทิศเหนือ-ใต้ของประเทศเวียดนามที่เมืองฮานอย
3. เส้นทางสายตะวันออก (Eastern Subcorridor) เริ่มจากเมืองหนานหนิง มณฑลกว่างซี (Guangxi) (ประเทศจีน) มายังเมืองฮานอย (ประเทศเวียดนาม) โดยแยกเป็น 2 เส้นทาง คือ เส้นทางเลียบชายทะเลหรือเส้นทาง ในทวีป





### โดยมีรายละเอียดในแต่ละเส้นทาง ดังนี้

#### -เส้นทางสายตะวันตก (Western Subcorridor: R3) ประกอบด้วย 2 เส้นทางหลัก

1) ประเทศจีน – สปป.ลาว – ประเทศไทย (R3E/R3A) โดยเริ่มต้นจากเมืองคุนหมิง – ยูซี-ซีเมา – โมฮาน (ประเทศจีน) – บ่อเต็น – หลวงน้ำทา – ห้วยทราย (สปป.ลาว) – เข้าสู่ประเทศไทยผ่านทางสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4 (อ.เชียงของ จ.เชียงราย) – จังหวัดเชียงราย – จังหวัดตากตาก – กรุงเทพฯ (ประเทศไทย) ซึ่งมีจุดข้ามแดนที่สำคัญ 2 จุด คือ โมฮาน (ประเทศจีน) – บ่อเต็น (สปป.ลาว) และห้วยทราย (สปป.ลาว) – สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 อ.เชียงของ (ประเทศไทย)

2) ประเทศจีน – เมียนมาร์ – ประเทศไทย (R3W/R3B) โดยเริ่มต้นจากเมืองคุนหมิง – ยูซี – ซีเมา – จั๋งหิง / เชียงรุ่ง (ประเทศจีน) – เชียงตุง – ท่าซี้เหล็ก (เมียนมาร์) – เข้าสู่ประเทศไทยผ่านทาง อ.แม่สาย จ.เชียงราย – จังหวัดตาก – กรุงเทพฯ (ประเทศไทย) และมีจุดข้ามแดนที่สำคัญ 2 จุด คือ เมืองเชียงรุ่ง (ประเทศจีน) – เชียงตุง (เมียนมาร์) และเมืองท่าซี้เหล็ก (เมียนมาร์) – อ.แม่สาย จ.เชียงราย (ประเทศไทย)

-เส้นทางสายกลาง (Central Subcorridor: R5) โดยเริ่มต้นจากเมืองคุนหมิง – ไคหยวน – เฮียโค้ว (ประเทศจีน) – ลาวไค – ฮานอย – ไฮฟอง (ประเทศเวียดนาม) และมีจุดข้ามแดนที่สำคัญ คือ เมืองเฮียโค้ว (ประเทศจีน) – ลาวไค (ประเทศเวียดนาม)

#### -เส้นทางสายตะวันออก (Eastern Subcorridor) แบ่งเป็น 2 แนวเส้นทาง

1) เส้นทางเลียบชายทะเล โดยเริ่มต้นจากเมืองหนานหนิง – ซินโจว – ผางเจิงก่าง – ตงซิง (ประเทศจีน) – หม่งก้าย – ไฮฟอง – ฮานอย (ประเทศเวียดนาม) และมีจุดข้ามแดนที่สำคัญ คือ เมืองตงซิง (ประเทศจีน) –





หม่งก่าย (ประเทศเวียดนาม)

2) เส้นทางในทวีป โดยเริ่มจากเมืองหนานหนิง – ผิงเสียง – โห่ยว้ออี กวาน (ประเทศจีน) – หู่ไฉ่ – หล่างเซิน – ฮานอย (ประเทศเวียดนาม) และมีจุดข้ามแดนที่สำคัญ คือ เมืองโห่ยว้ออี กวาน (ประเทศจีน) – หู่ไฉ่ (ประเทศเวียดนาม)

• **แนวพื้นที่พัฒนาตอนใต้**

**(Southern Economic Corridor : SEC)**



เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา-เวียดนาม ประกอบด้วยเส้นทางย่อย 3 เส้นทาง คือ

1) เส้นทางสายเหนือ (Northern Subcorridor) เริ่มจากกรุงเทพฯ – อ.อรุณประเทศ จ.สระแก้ว (ประเทศไทย) (ส่วนนี้จะเส้นทางเดียวกับเส้นทางสายกลาง) แต่เมื่อเข้าเขตประเทศกัมพูชาแล้วจะแยกขึ้นเหนือ ผ่านเมืองเสียมเรียบ และไปสิ้นสุดสุดที่เมืองก्यूญเหิน (QuyNhon) ทางตอนกลางของประเทศเวียดนาม

2) เส้นทางสายกลาง (Central Subcorridor) เริ่มจากกรุงเทพฯ (ประเทศไทย) ผ่านเมืองพนมเปญ (ประเทศกัมพูชา) ไปยังเมืองโฮจิมินห์ซิตี้ และไปสุดที่เมืองหวงเต๋าหรือวังเทา (Vang Tau) ริมหายทะเลของประเทศเวียดนาม

3) เส้นทางเลียบชายฝั่งด้านใต้ (Southern Coastal Subcorridor) เริ่มจากกรุงเทพฯ ผ่านทางภาคตะวันออกของไทยเลียบอ่าวไทย มาที่ จ.ตราด ข้ามมายังเกาะกงของประเทศกัมพูชา และไปสิ้นสุดที่ปลายแหลมของประเทศ

เวียดนามที่เมืองนาคาม (Nam Can)

**โดยมีรายละเอียดในแต่ละเส้นทาง ดังนี้**

- **เส้นทางสายเหนือ (Northern Subcorridor) (R1)** โดยเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ – อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว (ประเทศไทย) – เมืองปอยเปต – เสียมเรียบ – สตึงเตร็ง – รัตนคีรี – โอ ยาดัพ (ประเทศกัมพูชา) – ปเลก – กุญญิน (ประเทศเวียดนาม) และมีจุดผ่านแดนที่สำคัญ คือ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว (ประเทศไทย) – เมืองปอยเปต (ประเทศกัมพูชา) และเมืองโอ ยาดัพ (ประเทศกัมพูชา) – เมืองปเลก (ประเทศเวียดนาม)

- **เส้นทางสายกลาง (Central Subcorridor) (R1)** โดยเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ – อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว (ประเทศไทย) – เมืองปอยเปต – พนมเปญ – บาเว็ท (ประเทศกัมพูชา) – เมืองม็อคแบ็ต – โฮจิมินห์ซิตี – หวงเต่า

(ประเทศเวียดนาม) และมีจุดข้ามแดนที่สำคัญ คือ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว (ประเทศไทย) – ปอยเปต (ประเทศกัมพูชา) และเมืองบาเว็ท (ประเทศกัมพูชา) – ม็อคแบ็ต (ประเทศเวียดนาม)

- **เส้นทางเลียบชายฝั่งด้านใต้ (Southern Coastal Subcorridor) (R10)** โดยเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ – จ.ตราด (ประเทศไทย)



- เมืองเกะกง - กำปอต (ประเทศกัมพูชา) - ฮาเตียน  
- กำมาว - นามคาม (ประเทศเวียดนาม) และมีจุด  
ข้ามแดนที่สำคัญ คือ จ.ตราด (ประเทศไทย) - เกะกง  
(ประเทศกัมพูชา) และเมืองกำปอต (ประเทศกัมพูชา) -  
ฮาติง (ประเทศเวียดนาม)

สถานการณ์ปัจจุบันของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน  
ด้านคมนาคมขนส่งของไทย ตามกรอบ GMS :  
Regional Investment Implementation Plan (2014-  
2018) ประกอบด้วยแผนการดำเนินงานที่สำคัญ ได้แก่

1) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่าง  
เมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแนว  
เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง - กรุงเทพฯ  
(ประเทศไทย) - ท่าเรือทวาย (เมียนมาร์)

2) โครงการก่อสร้างทางหลวง 4 ช่องจราจร  
ช่วงตาก-แม่สอด ช่วงหล่มสัก-เพชรบูรณ์ และช่วง  
กาฬสินธุ์-นาโคก-คำชะอี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแนวพื้นที่

พัฒนาตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic  
Corridor : EWEC)

3) โครงการก่อสร้างทางหลวง 4 ช่องจราจร  
ช่วงเชียงราย-เชียงใหม่ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแนวพื้นที่  
พัฒนาเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor  
: NSEC)

4) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่  
2 เพื่อเชื่อมโยงระหว่าง อ.แม่สอด จ.ตาก (ประเทศไทย)  
กับเมืองเมียวดี (เมียนมาร์) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแนว  
พื้นที่พัฒนาตะวันออก-ตะวันตก (East-West  
Economic Corridor : EWEC)

5) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง  
แห่งที่ 5 เพื่อเชื่อมโยงระหว่าง จ.บึงกาฬ (ประเทศไทย)  
กับเมืองปากซัน (สปป.ลาว) ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยัง  
ประเทศเวียดนามผ่านเส้นทาง R8 ได้





# บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (Memorandum of Cooperation; MOC)

เรื่อง การป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยาน

จากการปล่อยโคมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟ

ระหว่างกระทรวงคมนาคม

กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงศึกษาธิการ

กระทรวงวัฒนธรรม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์

สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติและกรุงเทพมหานคร

ปัจจุบันการปล่อยโคมลอยและโคมควันขนาดใหญ่มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอันตรายร้ายแรงต่อ การบิน และอากาศยาน เนื่องจากพฤติกรรมกรรมการปล่อยโคมของประชาชนที่ผิดไปจากประเพณีท้องถิ่นดั้งเดิม เช่น การใช้ โคมลอยในการประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยว พิธีปิดการแข่งขันกีฬาหรือวันขึ้นปีใหม่ รวมทั้งได้มีการจัดประกวด การปล่อยโคมควันขนาดใหญ่แพร่หลายไปในหลายจังหวัด โดยมีการผลิตโคมให้สามารถลอยอยู่ในอากาศ ได้นานและสูงขึ้นในระดับทำการบิน ด้วยการใช้โคมลอยขนาดใหญ่และเพิ่มวัสดุที่ใช้ทำเชื้อเพลิง ซึ่งอาจทำให้เกิด อันตรายต่ออากาศยานได้

ส่วนการจุดบั้งไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะมีการจัดงานในช่วงเทศกาลเข้าพรรษา ระหว่างเดือน พฤษภาคม - มิถุนายน แต่ปัจจุบันได้มีการเล่นพั้งไฟที่เรียกว่า “บั้งไฟสนาม” ซึ่งเป็นการลักลอบจุดบั้งไฟ ในหลายพื้นที่ตลอดทั้งปีไม่เพียงแคในช่วงเทศกาลประเพณีเท่านั้น จากการศึกษาเรื่องสถานการณ์ พฤติกรรม และผลกระทบการพั้งไฟในประเทศไทย ส่งผลกระทบต่อด้านลบทางสังคม เช่น ทำให้เกิดแหล่งอบายมุข เกิดนักพนันหน้าใหม่ และเกิดปัญหาหนี้สิน นอกจากนี้ยังอาจก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่ออากาศยาน โดยกระทรวงคมนาคมได้รับรายงาน จากนักบินว่ามีการพบเห็นบั้งไฟขณะทำการบินโดยไม่ได้รับการแจ้งเตือนล่วงหน้าจำนวนมากในระดับความสูงถึง 20,000 ฟุต (ประมาณ 6,000 เมตร) ซึ่งเป็นระดับที่สูงมากมีความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายร้ายแรงต่ออากาศยานเนื่องจาก เป็นระดับเพดานบินของเครื่องบินโดยสารทั่วไปที่ความสูงประมาณ 20,000 - 30,000 ฟุต

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วมีความเห็นว่าการปล่อยโคมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟ จะมีผลกระทบ โดยตรงต่อความปลอดภัยของอากาศยาน รวมถึงชีวิต ทรัพย์สินและภาพลักษณ์ของประเทศ ในกรณีหากอากาศยานเกิด ประสบภัยจากกรณีการปล่อยโคมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟ เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายใดใช้บังคับควบคุมโดยตรง ส่วนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของประชาชนจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินงาน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่ทุกภาค



ส่วนต้องให้ความร่วมมือและเข้าใจถึงปัญหาอันตรายร้ายแรงจากการปล่อย  
คอมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟเพื่อร่วมกันดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง  
อย่างจริงจัง โดยกระทรวงคมนาคมได้ขอความร่วมมือจากพี่น้องประชาชนแจ้ง  
ข้อมูลให้ทางการก่อนการปล่อยคอมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟ เพื่อใช้  
เป็นข้อมูลในการออกประกาศแจ้งเตือนนักบิน (การออกประกาศ NOTAM:  
Notices to Airmen) ให้หลีกเลี่ยงการใช้ห้วงอากาศบริเวณที่มีการปล่อย  
คอมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟดังกล่าว

กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวง  
การท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงวัฒนธรรม สำนักงาน  
ตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ และกรุงเทพมหานคร มีความเห็น  
ร่วมกันเพื่อเป็นการป้องกันและลดผลกระทบด้านลบจากปัญหา การปล่อยคอมลอย/โคมควันและการเล่นพั้งไฟ  
อันเป็นต้นเหตุให้เกิดเพลิงไหม้ ปัญหาทางเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายร้ายแรงที่อาจ  
เกิดขึ้นต่ออากาศยาน รวมทั้งชีวิตและทรัพย์สินโดยรวม จึงได้จัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ เรื่อง การป้องกัน  
และลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยาน จากการปล่อยคอมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟ

บันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงวัฒนธรรม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ และกรุงเทพมหานคร ฉบับนี้ จัดทำขึ้น ณ กระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2558 ระหว่าง



**กระทรวงคมนาคม โดย ปลัดกระทรวงคมนาคม** พร้อมหน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้อง  
ประกอบด้วย กรมการบินพลเรือน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร บริษัท วิทยุการบิน  
แห่งประเทศไทย จำกัด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)  
และบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด



**กระทรวงมหาดไทย โดย ปลัดกระทรวงมหาดไทย** พร้อมหน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กรมการปกครอง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น และสำนักปลัดกระทรวงมหาดไทย



**กระทรวงกลาโหม โดย ปลัดกระทรวงกลาโหม** พร้อมหน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ศูนย์บรรเทาสาธารณภัยกระทรวงกลาโหม ศูนย์บรรเทาสาธารณภัยกองบัญชาการกองทัพไทย ศูนย์บรรเทาสาธารณภัยเหล่าทัพ และกรมการอุตสาหกรรมทหาร ศูนย์การอุตสาหกรรมป้องกันประเทศและพลังงานทหาร



**กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา โดย ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา** พร้อมหน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กรมการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยและกองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว



**กระทรวงศึกษาธิการ โดย ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ** พร้อมหน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา สำนักงานส่งเสริมการศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัยและสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการศึกษาเอกชน



**กระทรวงวัฒนธรรม โดย ปลัดกระทรวงวัฒนธรรม** พร้อมหน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กรมศิลปากร กรมส่งเสริมวัฒนธรรมและสำนักเฝ้าระวังทางวัฒนธรรม สำนักงานปลัดกระทรวงวัฒนธรรม



**สำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดย ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ** พร้อมหน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กองบัญชาการตำรวจนครบาล ตำรวจภูธรภาค 1 - 9 และศูนย์ปฏิบัติการตำรวจชายแดนภาคใต้





**กรมประชาสัมพันธ์ โดย อธิบดีกรมประชาสัมพันธ์** พร้อมหน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย สถานีวิทยุโทรทัศน์แห่งประเทศไทย สำนักประชาสัมพันธ์เขต 1 – 8 และสำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัด



**สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ โดย ผู้อำนวยการสำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ** พร้อมหน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย สำนักงานพระพุทธศาสนาจังหวัดทุกจังหวัด



**กรุงเทพมหานคร โดย ปลัดกรุงเทพมหานคร** พร้อมหน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สำนักการจราจรและขนส่ง สำนักเทศกิจ และสำนักงานเขต

**โดยทุกหน่วยงานได้แสดงเจตจำนงในการบูรณาการความร่วมมือ ดังต่อไปนี้**

### 1. การดำเนินงานตามภารกิจความรับผิดชอบส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้



#### 1.1 กระทรวงคมนาคม

กำหนดแนวทางและมาตรการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายร้ายแรงต่ออากาศยานจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟ โดยการขอความร่วมมือจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และพี่น้องประชาชน การงดปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและจุดบั้งไฟในพื้นที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ และพื้นที่เสี่ยงตามแนวขึ้น - ลงของเครื่องบินบริเวณโดยรอบสนามบิน ทั้งนี้หากมีการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันหรือการจุดบั้งไฟ ในพื้นที่อื่นใดให้แจ้งข้อมูลการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันหรือการจุดบั้งไฟให้กับศูนย์ควบคุมการบินในพื้นที่ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน เพื่อออกประกาศแจ้งเตือนนักบิน (NOTAM) โดยการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันต้องเป็นไปตามรูปแบบและขนาดมาตรฐานผลิตภัณฑ์ชุมชนโคลมลอย (มผช. 808/2552) และงดจุดบั้งไฟที่มีขนาดใหญ่ ซึ่งมีความสูงในระดับเพดานบินโดยเด็ดขาด สำหรับกรณีการปล่อยโคลมควันที่มีปริมาตรเกิน 1 ลูกบาศก์เมตร ต้องได้รับอนุญาตและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนดตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497



#### 1.2 กระทรวงมหาดไทย

เร่งผลักดันร่างพระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิงและสิ่งเทียมอาวุธปืน (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... เพื่อให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว โดยให้ความร่วมมือดำเนินการตามแนวทางและมาตรการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายร้ายแรงต่ออากาศยานจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟ รวมทั้งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบและถือปฏิบัติตามกฎหมาย



#### 1.3 กระทรวงกลาโหม

ให้การสนับสนุนกำลังพลและยุทธโปกรณ์ในการให้ความช่วยเหลือเพื่อป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยอันเกิดขึ้นจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟ เมื่อได้รับการร้องขอจากส่วนราชการหรือหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ และให้การสนับสนุนการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ในการควบคุมยุทธภัณฑ์ตามพระราชบัญญัติควบคุมยุทธภัณฑ์ พ.ศ.2530 ที่อาจถูกนำไปใช้เป็นส่วนประกอบของบั้งไฟ



#### 1.4 กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

รณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการการท่องเที่ยวตระหนักถึงอันตรายจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟที่อาจส่งผลกระทบต่อการบินและอากาศยาน โดยให้งดใช้โคลมลอย/โคลมควันและบั้งไฟในการประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยวที่มีใช้เชิงวัฒนธรรมประเพณี



### 1.5 กระทรวงศึกษาธิการ

ให้ความรู้ความเข้าใจและสร้างจิตสำนึกให้แก่นักเรียนนักศึกษาเพื่อตระหนักถึงเรื่องความปลอดภัย และภัยอันตราย รวมถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการปล่อยโคมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟ โดยให้นำเนื้อหาไปใช้ประกอบการเรียนการสอนในสถานศึกษาของกระทรวงศึกษาธิการ



### 1.6 กระทรวงวัฒนธรรม

รณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนดำเนินกิจกรรมการปล่อยโคมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟ ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ดั้งเดิมของวัฒนธรรมประเพณีท้องถิ่น โดยตระหนักถึงอันตรายจากอัคคีภัย และผลกระทบต่อการบินและอากาศยาน รวมถึงความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของส่วนรวมจากการปล่อยโคมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟ



### 1.7 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

กวดขัน/ควบคุมเรื่องการพนันบั้งไฟ และบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด



### 1.8 กรมประชาสัมพันธ์

ประชาสัมพันธ์ให้หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน รวมถึงประชาชนโดยทั่วไปมีความรู้ความเข้าใจ ตระหนักถึงอันตราย รวมถึงรับทราบผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการปล่อยโคมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟ โดยให้ความร่วมมือประชาสัมพันธ์ตามแนวทางและมาตรการที่กระทรวงคมนาคมกำหนด



### 1.9 สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ

มอบหมายให้สำนักงานพระพุทธศาสนาจังหวัดในการประสานงานกับวัด เพื่อทำความเข้าใจ และขอความร่วมมือให้ประชาชนดำเนินกิจกรรมการปล่อยโคมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟ ให้เป็นไปตาม วัตถุประสงค์ดั้งเดิมของวัฒนธรรมประเพณีท้องถิ่น โดยตระหนักถึงอันตรายจากอัคคีภัยและผลกระทบต่อการบิน และอากาศยาน รวมทั้งความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของส่วนรวมจากการปล่อยโคมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟ



### 1.10 กรุงเทพมหานคร

พิจารณาออกประกาศกำหนดแนวทางและมาตรการที่เหมาะสมเพื่อป้องกันและลดความเสี่ยง อันตรายจากการปล่อยโคมลอย รวมทั้งประชาสัมพันธ์เพื่อขอความร่วมมือหน่วยงานราชการ ภาคเอกชน และประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครให้งดปล่อยโคมลอย/โคมควันโดยเด็ดขาด เนื่องจากมีความเสี่ยงสูง ที่อาจเกิด อัคคีภัยต่อบ้านเรือนประชาชนรวมถึงอันตรายร้ายแรงต่อการบินและอากาศยาน

2. ให้มีคณะกรรมการร่วมระหว่างหน่วยงาน โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานประสานและขับเคลื่อนการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ เรื่อง การป้องกัน และลด ความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยาน จากการปล่อยโคมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟ

3. ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ เรื่อง การป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อ การบินและอากาศยาน จากการปล่อยโคมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟ ฉบับนี้ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2558 – 2562 นับแต่วันที่ลงนามเป็นต้นไป โดยทั้ง 10 หน่วยงานอาจตกลงขยายเวลาความร่วมมือออกไปได้ตามที่เห็นชอบร่วมกัน

4. การแก้ไขเปลี่ยนแปลงและการยกเลิกบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ หากหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งประสงค์จะ แก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือนี้ ให้ทั้ง 10 หน่วยงาน ตกลงร่วมกัน



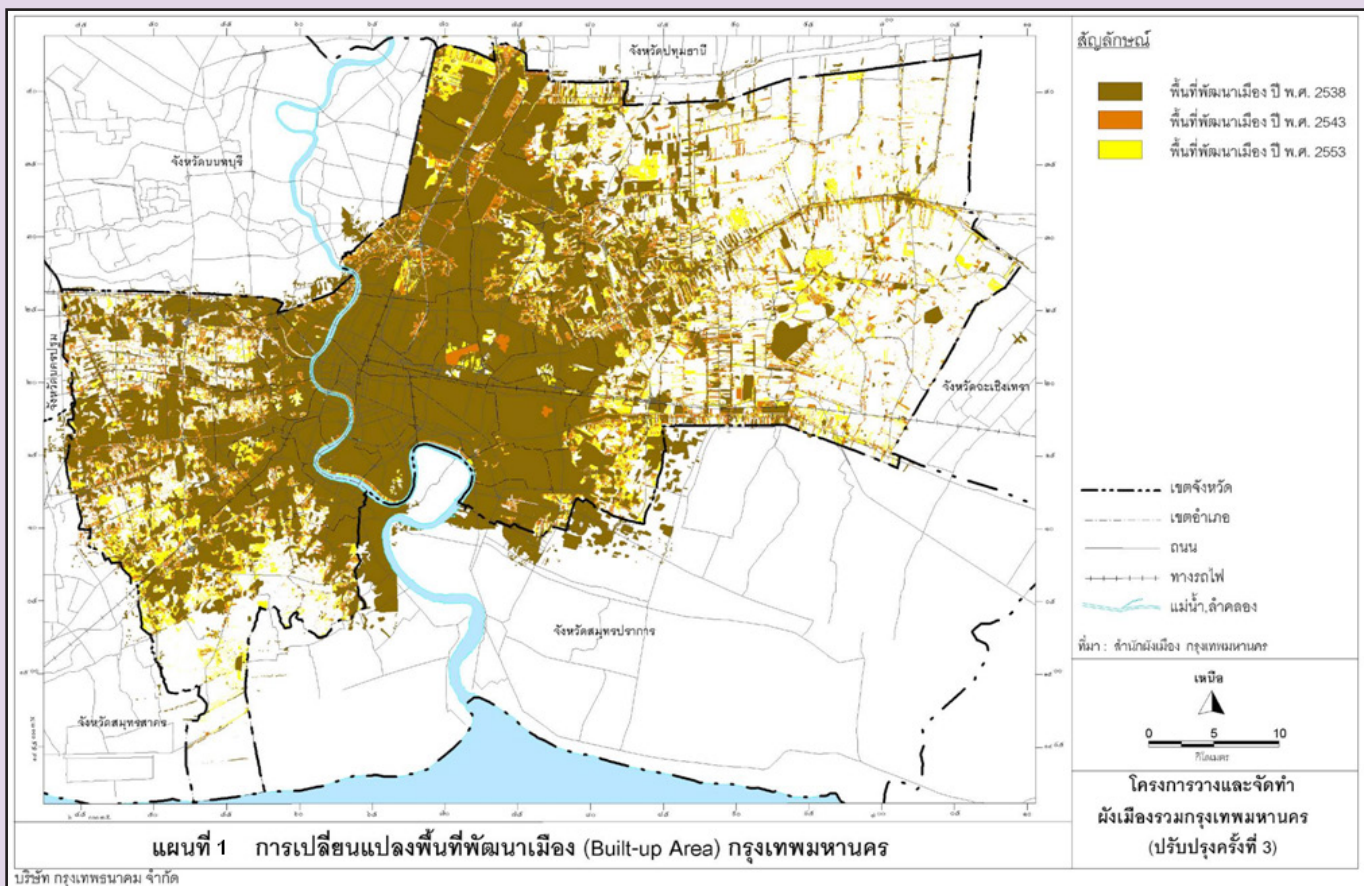
# การเปลี่ยนแปลงของ Built-Up Area โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบนถนนสีลม

โดย นายอายุวัฒน์ จิตประเสริฐ

การขยายตัวของพื้นที่เมือง (Built-up Area) ของกรุงเทพมหานครอย่างรวดเร็วตามสถานการณ์การเติบโตทางเศรษฐกิจมีการเพิ่มขึ้นจาก 585.54 ตารางกิโลเมตร ในปี พ.ศ.2538 เป็น 672.32 ตารางกิโลเมตร ในปี พ.ศ. 2543 โดยมีการเติบโตของเมืองขยายออกไปในพื้นที่รอบนอกของกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่องในเขตจังหวัดนนทบุรีและจังหวัดปทุมธานีทางด้านเหนือ และในเขตจังหวัดสมุทรปราการทางด้านใต้ โดยอาศัยการเชื่อมโยงโครงข่ายถนนสายหลักเป็นปัจจัยสำคัญของการขยายพื้นที่พัฒนาเมือง ในปี พ.ศ. 2552 พื้นที่พัฒนาเมืองขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็น 834.37 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณร้อยละ 53.22 ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร คิดเป็นการขยายตัวของพื้นที่เมืองในระหว่างปี พ.ศ.2543-2552 เท่ากับร้อยละ 2.41 ต่อปี (สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร : 2554) (ภาพที่ 1)



## ภาพที่ 1 การเปลี่ยนแปลงพื้นที่พัฒนาเมือง (Built-Up Area) กรุงเทพมหานคร



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (พ.ศ.2554)

การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่พัฒนาเมืองในภาพรวมเพิ่มมากที่สุด ในเขตชานเมืองโดยรอบ ส่วนบริเวณพื้นที่ศูนย์กลางเมืองจะมีการเพิ่มของพื้นที่พัฒนาเมืองน้อย เนื่องจากปัจจัยด้านที่ดินซึ่งมีการพัฒนาเกือบเต็มพื้นที่แล้ว การเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่จึงเป็นการเปลี่ยนแปลงในรูปแบบของกิจกรรมการใช้ที่ดิน และการก่อสร้างอาคารที่มีความหนาแน่นเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในเขตแนวเส้นทางรถไฟฟ้า

การสร้างระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตเมืองทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน เศรษฐกิจ และสังคมโดยรอบสถานีรถไฟไปจากเดิมเมื่อเทียบกับการไม่มีระบบขนส่งมวลชนทางราง เช่น การเข้าถึงบริการได้ง่าย เกิดการเปิดพื้นที่เพื่อเข้าถึงบริเวณสถานี ปริมาณผู้สัญจรเพิ่มขึ้น เกิดการดึงดูดการเดินทางเข้าในพื้นที่ เกิดโครงการลงทุนด้านอสังหาริมทรัพย์

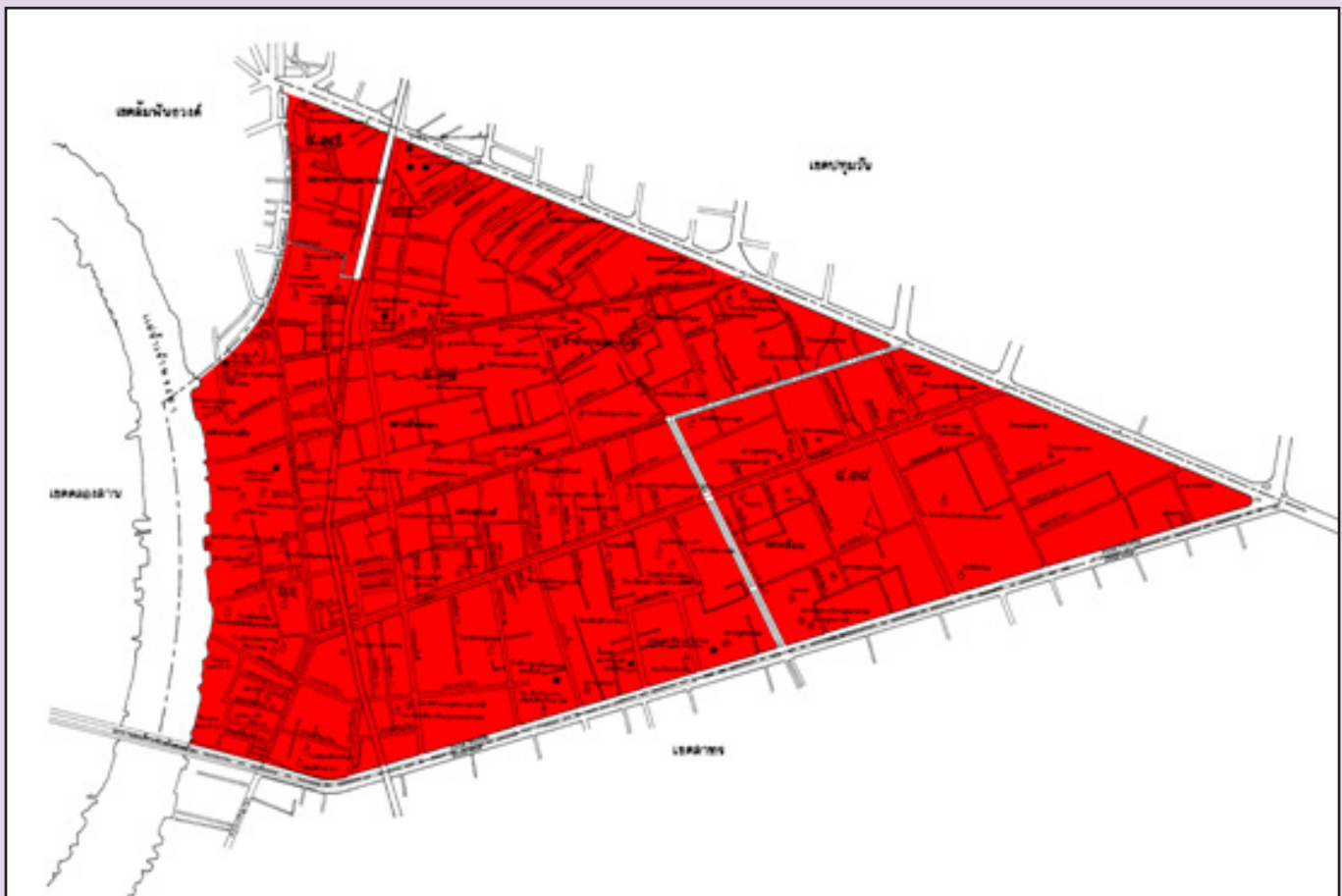
อย่างรวดเร็วและก้าวกระโดด ราคาที่ดินสูงขึ้น มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินภายในรัศมี 400 เมตร (Meyer และ Miller : 2001) เมื่อราคาที่ดินสูงขึ้นการสร้างอาคารสำนักงาน ที่อยู่อาศัยจึงต้องสร้างในแนวสูง (High Rise Building) บนแปลงที่ดินที่จำกัดก็ยิ่งทำให้เกิดความหนาแน่นของอาคารบริเวณสถานีสูงกว่าแปลงที่ดินบนพื้นที่รับการขยายตัว (Catchment Area หรือ Transit Station Area) ที่ไกลออกไปจากศูนย์กลางสถานีรถไฟ

เมื่อก้าวถึงพื้นที่ในเขตเมืองที่มีความสำคัญสูงต่อระบบเศรษฐกิจและการเงินของกรุงเทพ “สีลม” จึงเป็นพื้นที่เศรษฐกิจอันดับต้นของประเทศที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมในระดับพื้นที่และระดับภาค ถนนสีลมในเขตบางรัก (ภาพที่ 2) จึงเป็นโครงข่ายคมนาคมสายหลักที่สำคัญบนย่านศูนย์กลางธุรกิจ (Central Business District : CBD)

ต่อมาเมื่อมีการเพิ่มโครงข่ายการขนส่งมวลชนทางราง ในปี พ.ศ.2542 โดยมีสถานีศาลาแดงในระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา (BTS) ให้บริการตามแนวถนนสีลม ตลอดจนถึงปี พ.ศ.2547 ก็มีสถานีสีลมซึ่งเป็นระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคล (MRT)) ให้บริการ 2 ระบบ ในบริเวณใกล้เคียงกัน (ภาพที่ 3 และ 4) ศักยภาพที่สูงของพื้นที่โดยรอบ 2 สถานีดังกล่าวนี้ จึงมีความน่าสนใจอย่างยิ่ง ทำให้ผู้เชี่ยวชาญศึกษาปรากฏการณ์การเปลี่ยนแปลงความหนาแน่นของอาคารบน Catchment Area จากศูนย์กลางสถานีศาลาแดง โดยพิจารณาจาก FAR และระยะเวลา (Time Line) 3 ช่วงปี ซึ่งนานพอที่จะทำให้เห็นปรากฏการณ์การเปลี่ยนแปลงของ

ความหนาแน่นอาคารโดยรอบสถานี BTS และ MRT โดยนำแนวคิดการพัฒนาเพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development : TOD) ซึ่งกล่าวถึงพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าที่สามารถเข้าถึงด้วยการเดินเท้า/จักรยาน (Walking Distance) ประมาณ 10 นาที หรือประมาณ 800 เมตร ประกอบกับพื้นที่สีลมก็มีลักษณะการใช้ที่ดินแบบผสม (Mix Use) โดยมีที่อยู่อาศัย ค้าปลีก สำนักงาน โรงพยาบาล ศูนย์ให้บริการแก่ประชาชน ตลอดจนถึงมีการพัฒนาเป็นอาคารความหนาแน่นสูง และมีแนวโน้มที่จะสนับสนุนให้มีการเดินเท้าในพื้นที่ได้อย่างเป็นมิตรมาร่วมพิจารณาด้วย (American Planning Association : 2006)

ภาพที่ 2 แผนผังเขตบางรัก ประกาศในกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (พ.ศ.2556)

ภาพที่ 3 สภาพกายภาพบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าสีลม (MRT) บนถนนสีลม



ที่มา : Google Map (2015) ภาพ Street View กันยายน พ.ศ.2557

ภาพที่ 4 สภาพกายภาพบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าสาเลาแดง (BTS) บนถนนสีลม

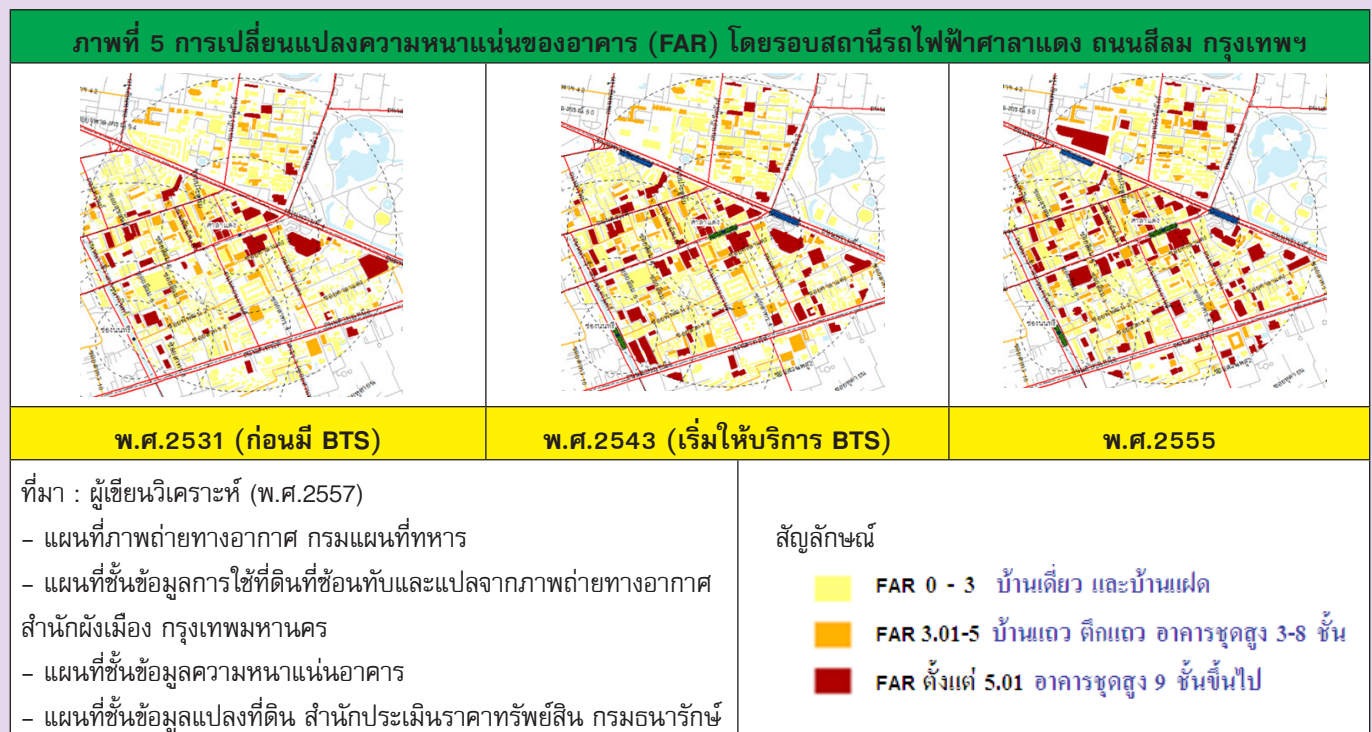


ที่มา : Google Map (2015) ภาพ Street View กันยายน พ.ศ.2557

จากการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัย ผู้เขียน ได้กำหนดให้ Catchment Area เป็นพื้นที่โดยรอบ สถานีรถไฟฟ้าโดยวัดห่างจากศูนย์กลางสถานีเป็น วงกลม มีระยะเดินถึง (Buffer Zone) ที่ผู้สัญจรสามารถ เข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยการเดิน และจักรยาน สามารถ แบ่งเป็น 3 ระยะ ประกอบด้วย พื้นที่วงใน (First Ring) 0-200 เมตร พื้นที่วงกลาง (Second Ring) 201-400 เมตร และพื้นที่วงนอก (Third Ring) 401-800 เมตร องค์ประกอบที่สะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลง ความเข้มข้นของอาคาร (Building Intensity) ก็คือ Floor Area Ratio (FAR) ซึ่งพิจารณาจากอัตราส่วนพื้นที่ อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่อาคารนั้นปกคลุมอยู่ ผู้เขียน ได้จำแนก FAR ตามมาตรฐานของกรมโยธาธิการและ ผังเมือง (2554) แบ่งเป็น 3 ประเภท ได้แก่ FAR 0-3 (บ้านเดี่ยว และบ้านแฝด) FAR 3.01-5 (บ้านแถว ตึกแถว อาคารชุดสูง 3-8 ชั้น) และ FAR ตั้งแต่ 5 (อาคารชุดสูง 9 ชั้นขึ้นไป)

การเปลี่ยนแปลงของความหนาแน่นอาคารโดย รอบสถานีรถไฟฟ้าศาลาแดงตาม Time Line ประกอบด้วย (1) ปีก่อนมีระบบรถไฟฟ้า BTS (พ.ศ.2531) (2) ปีใกล้เคียงหลังเปิดให้บริการรถไฟฟ้า BTS (พ.ศ.

2543) และ (3) หลังเปิดให้บริการ (พ.ศ.2555) พบว่า ความหนาแน่นโดยเฉลี่ยของอาคารโดยรอบสถานีสีลม และสถานีศาลาแดงในรัศมี 800 เมตร ภายหลังจากรถไฟฟ้า BTS และ MRT เปิดให้บริการมีแนวโน้ม ดังนี้ อาคาร ประเภทบ้านเดี่ยว/บ้านแฝดมีร้อยละการเปลี่ยนแปลงที่ ลดลงในพื้นที่วงใน และค่อนข้างคงที่ในพื้นที่วงกลางและ วงนอก อาคารบ้านแถว/ตึกแถว/อาคารชุดสูง 3-8 ชั้น มีร้อยละการเปลี่ยนแปลงที่คงที่ในพื้นที่วงในและ วงกลาง ส่วนพื้นที่วงนอกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 2 เป็นร้อยละ 4 ในขณะที่อาคารชุดสูง 9 ชั้นขึ้นไปไม่มี การเปลี่ยนแปลงในพื้นที่วงใน แต่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในพื้นที่วงกลางและวงนอก แม้ว่าจะพบการเปลี่ยนแปลง ของความหนาแน่นอาคารแต่โดยภาพรวมก็เปลี่ยนแปลง ไม่มากนัก อันเนื่องจากอาคารสูงเกิดขึ้นก่อนมีระบบ รถไฟฟ้าประกอบกับราคาที่ดินที่สูงมากและข้อจำกัด ของขนาดแปลงที่ดิน จึงไม่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ความหนาแน่นของอาคารที่มีลักษณะเด่นชัดใน พื้นที่รัศมีจากศูนย์กลางรถไฟฟ้า 400 เมตร แต่จะมีการเปลี่ยนแปลงในแปลงที่ดินที่มีระยะห่างออกไปจาก สถานีรถไฟฟ้าในระยะ 400-800 เมตร (ภาพที่ 5 และตารางที่ 1)



ตารางที่ 1 ร้อยละการเปลี่ยนแปลงโดยเฉลี่ยของความหนาแน่นอาคาร (FAR) จำแนกตาม Catchment Area ในปี พ.ศ.2531 พ.ศ.2543 และ พ.ศ.2555

Catchment Area	FAR	พ.ศ.2531	พ.ศ.2543	พ.ศ.2555
พื้นที่วงใน (First Ring) 0-200 เมตร	0-3	13 %	13 %	8 %
	3.01-5	0 %	0 %	0 %
	> 5.01	0 %	0 %	0 %
พื้นที่วงกลาง (Second Ring) 201-400 เมตร	0-3	22 %	22 %	23 %
	3.01-5	1 %	1 %	1 %
	> 5.01	0 %	0 %	1 %
พื้นที่วงนอก (Third Ring) 401-800 เมตร	0-3	61 %	59 %	61 %
	3.01-5	2%	3 %	4 %
	> 5.01	1 %	2 %	2 %
รวม		100 %	100 %	100 %
ที่มา : ผู้เขียน วิเคราะห์ (พ.ศ. 2557)	สัญลักษณ์ <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> FAR 0 - 3 บ้านเดี่ยว และบ้านแฝด</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> FAR 3.01-5 บ้านแถว ตึกแถว อาคารชุดสูง 3-8 ชั้น</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> FAR ตั้งแต่ 5.01 อาคารชุดสูง 9 ชั้นขึ้นไป</li> </ul>			

การเดินทาง (Travel Demand Management : TDM) จึงเป็นแนวทางที่สามารถแก้ปัญหาได้ในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว เช่น มาตรการด้านผังเมืองโดยปรับปรุงโครงสร้างองค์กรและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง การส่งเสริมการใช้รถร่วมกันภายในองค์กร (Workplace Travel Plan) มาตรการจำกัดสิทธิการใช้รถบางวันและเวลา (Car Usage Restrictions) การจัดเก็บค่าใช้ถนน (Road Pricing) มาตรการสนับสนุนให้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Promoting Public Transport) มาตรการจำกัดยานพาหนะในพื้นที่ที่กำหนด (Restricted Zone) มาตรการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการเชื่อมต่อการเดินทาง (Intermodal Transfer Facilities) มาตรการสนับสนุนการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transport) (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร : 2558)

แนวทางการวางแผนเพื่อบริหารจัดการการเดินทางบริเวณถนนสี่ลม

ด้วยลักษณะของการใช้ที่ดินโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ศาลาแดงและสถานีสี่ลมส่วนใหญ่เป็นสำนักงานและพาณิชย์ยกรรม เกิดแรงดึงดูดการเดินทาง มีปริมาณผู้สัญจรเข้าไปในถนนสี่ลมจำนวนมากและตลอดทั้งวัน จึงทำให้เกิดความคับคั่งของการจราจรในถนนสี่ลมและโครงข่ายต่อเนื่อง อาทิ ถนนพระรามที่ 4 ถนนสาทร ถนนสุรวงศ์ จึงควรมีการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทางบนโครงข่ายการจราจรและระบบขนส่งที่มีอยู่ในปัจจุบัน เนื่องจากผลกระทบจากการจราจรส่งผลต่อระบบเศรษฐกิจขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ตลอดจนมลพิษทางอากาศและเสียง ทำให้คุณภาพชีวิตคนในพื้นที่ลดลง การนำแนวคิดการบริหารจัดการความต้องการ

แนวทางแก้ปัญหาจราจรดังกล่าวข้างต้น จำเป็นต้องมีการศึกษาให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับระบบเศรษฐกิจ และสังคมในแต่ละพื้นที่ บางมาตรการก็อาจไม่มีความเหมาะสมกับพื้นที่และเมืองในประเทศไทย บางมาตรการก็สามารถนำมาใช้ได้ ซึ่งขณะนี้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม อยู่ระหว่างการศึกษากำหนดความต้องการในการเดินทางเพื่อรองรับการพัฒนาโครงข่ายการจราจรและระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร เมื่อโครงการแล้วเสร็จคาดว่าจะนำมาใช้สำหรับการวางแผนจราจรเสนอแนะมาตรการและแนวทางปฏิบัติการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทางและการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนเพื่อแก้ปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครได้ต่อไป

เอกสารอ้างอิง

กรมโยธาธิการผังเมือง (2549). เกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวม พ.ศ.2549. สำนักพัฒนามาตรฐาน : กรุงเทพฯ.  
 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (2558). รายงานเบื้องต้น การศึกษาจัดทำโครงการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง (Demand Management) เพื่อรองรับการพัฒนาโครงข่ายการจราจรและระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร. กระทรวงคมนาคม.  
 สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร (2554). รายงานการศึกษาดัชนีสมบูรณั โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 3). บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด.  
 สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร (2556). กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556.  
 ราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 130 ตอนที่ 41 ก วันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ.2556.  
 American Planning Association (2006). Planning and Urban Design Standard. Hoboken, New Jersey : John Wiley & Sons, Inc, USA.  
 Micheal D. Meyer and Eric J. Miller (2001). URBAN TRANSPORTATION PLANNING. 2nd Edition, New York: The McGraw-Hill Companies, Inc, USA.



# การจัดตั้งกรมขนส่งทางราง



นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานการประชุมรับฟังความคิดเห็น “การจัดตั้งกรมขนส่งทางราง” โดยมี นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ผู้แทนจากทุกภาคส่วนซึ่งประกอบด้วย การรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ

ภาคเอกชน สถาบันอุดมศึกษา กรุงเทพมหานคร ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และสื่อมวลชน เข้าร่วมประชุมกว่า 300 คน เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2558 ณ ห้องงยยุทธ สาระสมบัติ ชั้น 5 อาคาร สนช. ทั้งนี้ที่ประชุมเปิดให้มีการเสนอข้อคิดเห็นอย่างกว้างขวาง เพื่อนำข้อคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางต่อไป

การขนส่งทางรางที่จะเป็นอนาคตสำคัญของระบบคมนาคมของประเทศในอนาคต นอกจากจะเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างหัวเมืองใหญ่ ๆ แล้ว ยังจะเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบ ดังนั้นจึงเป็นบทบาทสำคัญของภาครัฐที่ต้องกำกับดูแลให้การขนส่งทางรางในอนาคตมีมาตรฐานความปลอดภัย และการให้บริการที่มีมาตรฐานสากล





ขณะที่ความคืบหน้าล่าสุดการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางนั้น ปลัดคมนาคม กล่าวว่า อยู่ในขั้นตอนรับฟังความคิดเห็นของประชาชน รวมทั้งมีการดำเนินการส่งคำชี้แจงจัดตั้งกรมฯ ให้คณะกรรมการพัฒนาโครงสร้างระบบราชการ ของกระทรวงคมนาคมพิจารณา เพื่อนำความเห็น ส่งคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) และ ขั้นตอนสำคัญของการดำเนินการช่วงแรกจัดตั้งกรมฯ จะมีการเปลี่ยนผ่าน 2-10 ปี เพื่อดูแลบุคลากรและ โครงสร้างตามกฎหมายที่จะมีในอนาคต

การจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางตามผลศึกษา ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) นั้น บทบาทของกรมฯ จะกำกับ ดูแลโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นการแก้ปัญหาตรงจุด ที่ผ่านมากลางทุนทั้งการก่อสร้างทางและการจัดซื้อ หัวรถจักร รถพ. ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจต้องหาแหล่งเงินทุน และเป็นภาระหนี้สินในองค์กร ปัจจุบัน รถพ.มีภาระ หนี้และขาดทุนสะสมกว่า 100,000 ล้านบาท ในอนาคต เมื่อมีกรมฯ จะรับภาระดังกล่าวมาดูแล เชื่อว่า จะทำให้การลงทุนโครงการลงทุนของภาครัฐ เช่น รถไฟ ขนาดรางมาตรฐาน 1.435 เมตร หรือรถไฟทางคู่ ทั่วประเทศเกิดเร็วขึ้น หลังจากที่ผ่านมาการลงทุน ดังกล่าวแต่ละโครงการล่าช้าไม่น้อยกว่า 4-5 ปี





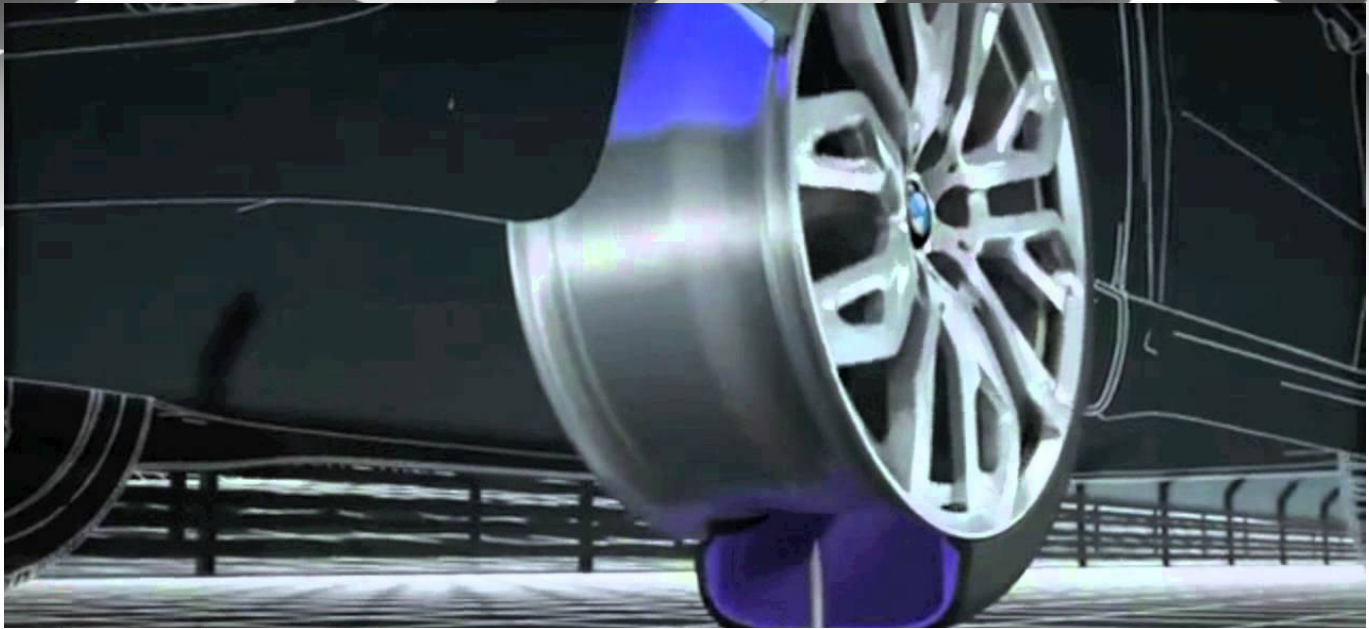
## เทคโนโลยียางรถยนต์นิรภัย

# Run-Flat Tires Technology

สวัสดีครับ...ทีมงานวารสารฯ ฉบับนี้จะพาคุณไปรู้จักกับเทคโนโลยีของยางนิรภัย ที่เรียกกันว่า Run Flat Tire ว่ามันคืออะไร ทำไมมันถึงวิ่งได้ทั้งๆ ที่ยางแบน ซึ่งถ้าพร้อมแล้วเราไปเรียนรู้เทคโนโลยีที่ว่ามันพร้อมๆ กันเลยครับ

ยางรถยนต์นั้นถือเป็นผลิตภัณฑ์ยางที่เราพบเห็นได้ทั่วไปซึ่งถูกผลิตขึ้นให้มีคุณสมบัติที่เหมาะสมกับรถยนต์แต่ละประเภท เช่น ยางรถบรรทุกก็ควรจะมีสมบัติที่ทนทานและรับน้ำหนักบรรทุกได้มากๆ แต่ก็จะทำให้การทรงตัวที่ดีแตกต่างจากล้อของรถยนต์นั่งที่มุ่งเน้นในเรื่องของความนุ่มนวลในการขับขี่การทรงตัว การยึดเกาะถนน และความทนทานเป็นอันดับรองลงมา แต่เดิมนิรภัยผลิตจากยางธรรมชาติ หรือยางแบบ NR ที่มาจากคำว่า Natural rubber หรือ ปัจจุบันมีการนำยางสังเคราะห์ประเภทยาง SBR และยาง BR มาผสมเข้าด้วยกันเพื่อปรับปรุงคุณสมบัติของยางธรรมชาติให้ดียิ่งขึ้น ซึ่งบริษัทผลิตยางรถยนต์ต่างก็แข่งขันกันค้นคว้าและวิจัยเพื่อให้ได้ยางที่เหมาะสมกับการใช้งาน และต้องคำนึงถึงความปลอดภัยในไปพร้อมๆ กันด้วย ด้วยเหตุนี้เองจึงเป็นจุดเริ่มต้นของยาง Run-Flat Tire นั่นเอง ยางนิรภัย **“Run-flat Tire”** ถ้าแปลกันแบบสรุปความแล้วมันก็หมายถึง





“**ยางที่ยังวิ่งได้ แม้ไม่มีลม**” ซึ่งยางจำพวกนี้จะถูกแบ่งตามคุณสมบัติรวมถึงขั้นตอนและเทคโนโลยีการผลิตที่แตกต่างกันโดยยึดหลักว่าต้องสามารถวิ่งต่อไปได้โดยไม่มีแรงดันลมยาง

แบบที่ 1 คือยางแบนที่วิ่งต่อไปได้หลังจากที่รั่วซึม ประมาณ 80-200 กม. แล้วต้องเปลี่ยนยางซึ่งใช้เทคนิคของการเสริมด้วยวัสดุแข็งที่ฝังด้านในของแก้มยางเพื่อพยุงล้อไว้เรียกว่า **“Self-Supporting”** หรือเทคโนโลยี **“PAX System”** ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของนวัตกรรมยางนิรภัย แต่มันมีข้อจำกัดคือจะต้องใช้กับกระทะล้อที่ทำขึ้นมาเฉพาะเท่านั้น และก่อนจะใส่ยางเข้าไป กระทะล้อจะถูกสวมด้วยแหวนพลาสติกแข็งและหนารัดอยู่โดยรอบ ซึ่งมีน้ำหนักไม่น้อยเป็นการเพิ่มภาระในการหมุน ถ้ายางแบนลง แหวนพลาสติกจะทรุดลงมากด้านหลังของหน้ายางทำให้แก้มยางทรุดตัวลงไม่สุด ขอบกระทะล้อจึงไม่บดลงบนแก้มยาง โดยมีขอบกระทะล้อถูกออกแบบให้บีบกับขอบยางแน่นเป็นพิเศษ เพื่อป้องกันยางหลุดจากกระทะล้อ เวลาขับขี่ขณะแรงดันลมยางลดลงมาก ๆ หรือไม่มีลมเลย

ซึ่งนอกจากความยุ่งยากแล้วมันยังมีราคาแพงอีกด้วย

ต่อมาผู้ผลิตยางชื่อดังอย่าง Bridgestone ได้นำเทคโนโลยีแบบแรกมา

พัฒนาเพื่อลดจุดด้อยในเรื่องน้ำหนักและ

เพิ่มค่าความยืดหยุ่นของแก้มยางที่ให้

ความนุ่มนวลมากขึ้น โดยใช้แก้มยางแข็ง

รับน้ำหนักแทนลมเมื่อยางแบนเหมือน

เดิมแต่เปลี่ยนไส้ในเป็นวงแหวน

มาใช้โลหะแบบบางทรงโปร่ง

และให้ชื่อนวัตกรรมนี้ว่า Internal

Support Run-Flat System

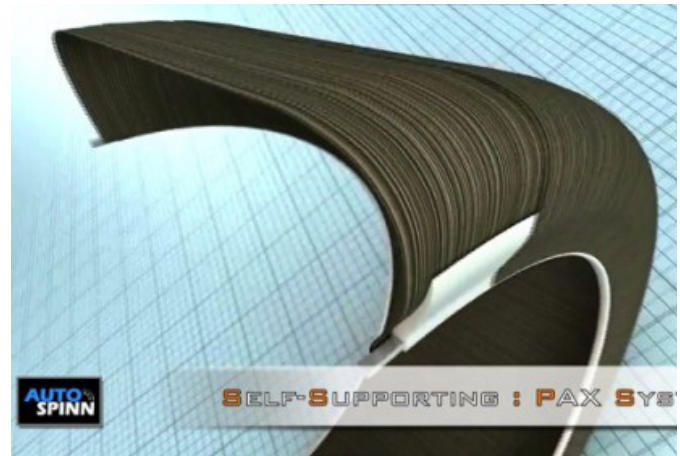
ซึ่งต่างจากแบบ PAX เดิมที่

เป็นขอบพลาสติกหนา



เมื่อลมรั่ววงแหวนโลหะด้านในจะทรุดกดลงบนด้านหลังของหน้ายางทำให้แก้มยางทรุดตัวลงมาน้อย และมีข้อดีคือ ตัวแหวนโลหะมีน้ำหนักเบากว่า ล้อและยางจึงไม่หนักกว่าปกติมาก จึงไม่เป็นภาระแก่ช่วงล่างมากนักเมื่อแยกแถมการรับน้ำหนักทำได้ดีกว่ายางแก้มแข็งแบบแรก ทำให้ขับได้เร็วและไกลกว่า โดยไม่ทำให้ยางเสียหายเพิ่มเติมหลังจากยางแบน

ส่วนแบบที่ 2 คือแบบ **“self-sealing standard”** ซึ่งใช้เทคโนโลยีการติดตั้งวัสดุพิเศษที่เรียกว่า Reinforced Sidewall ที่มีคุณสมบัติในการช่วยเสริมความแข็งแรงของแก้มยางพร้อมปกป้องยางจากวัสดุที่เข้ามาสร้างความเสียหายต่อยาง โดยวัสดุที่ติดตั้งเพิ่มเข้าไปนั้นจะมีความแข็งแรงและมีความยืดหยุ่นในตัวสูง เมื่อรถที่วิ่งเจอขอมิคมที่มึ่มเข้าไปในเนื้อยางก็จะไปเจอเจอกับวัสดุพิเศษที่ว่านี้ยึดตัวออกมารับแรงกดจากตะปูเพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายเพิ่มและสามารถวิ่งต่อไปได้ ซึ่งใน





แบบที่ 2 นี้เป็นลิขสิทธิ์จากยาง Continental

และแบบที่ 3 คือยางนิรภัยที่ผลิตโดยอาศัยเทคนิคการเคลือบผิวใต้ดอกยางด้วยวัสดุ **“Sealant”** หรือบางเจ้าก็ใช้ Polymer ที่สามารถซ่อมแซมรอยรั่วด้วยตัวเอง หรือ Self Seal Leakage Tire ซึ่งในบ้านเราก็มียาง Finixx ที่ใช้เทคโนโลยีที่ว่านี้

ซึ่งใช้ชื่อว่า Mix SIS (อ่านว่า“มิกซ์ ซีส”) ซึ่งมีคุณสมบัติพิเศษ หลอมละลายด้วยความร้อนที่อุณหภูมิประมาณ 200°C บวก/ลบไม่เกิน 5 ที่มีลักษณะเหลวผานขึ้นรูปกับเนื้อยางเรเดียลเป็น

หนึ่งเดียว ประกอบอยู่ด้านใน แบบไร้รอยต่อตรงพื้นที่ๆ ต้องการป้องกันของแหลมคม และยังช่วยปกปิดผิวยางภายในทำให้ลดการรั่วซึมของลมยาง ที่อาจเป็นสาเหตุให้ยางระเบิดได้ และภายใต้อุณหภูมิ -20 ถึง 110 °C ด้วยลักษณะพิเศษ ของสารกึ่งแข็ง มีความคงตัวสูง ไม่มีการเคลื่อนตัว หรือส่งผลกระทบต่อการทำงานของยาง และมีความยืดหยุ่นสูง เมื่อถูกของแหลมคมแทง สามารถสมานปิดรอยรั่วได้สนิทก็เมื่อถึงของแหลมออก ป้องกันการรั่วซึมแม้รอยรั่วที่ยากตรวจพบ ยางนิรภัยแบบนี้จึงไม่มีการรั่วซึมแม้ถูกของแหลมหรือของมีคมแทงเข้าไปในยางทำให้รถยนต์สามารถวิ่งต่อไปได้โดยไม่ต้องเปลี่ยนยางช่วยให้คุณประหยัดและรู้สึกปลอดภัยยิ่งขึ้น ตรงคอนเซ็ป **“ยางไม่มีแบน”**



เป็นยังไงกันบ้างสำหรับบทเรียนในวันนี้ ทีนี้คงรู้แล้วสิว่ารถหุราคาหลายล้านที่ใช้ใช้ยาง Run Flat จึงไม่มียางอะไหล่มาให้แต่จะมีเพียงชุดซ่อมฉุกเฉินมาให้ในกรณีฉุกเฉินเท่านั้น ซึ่งถึงแม้ว่ามันจะดูเป็นเทคโนโลยีที่ยังไกลจากรถทั่วไปราคาหลักแสนก็ตาม แต่รู้ไว้ก็ไม่เสียหลายใช่มั้ยครับ

ที่มา : <http://www.autospinn.com/2013/09/run-flat-tires-technology-knowledge/>

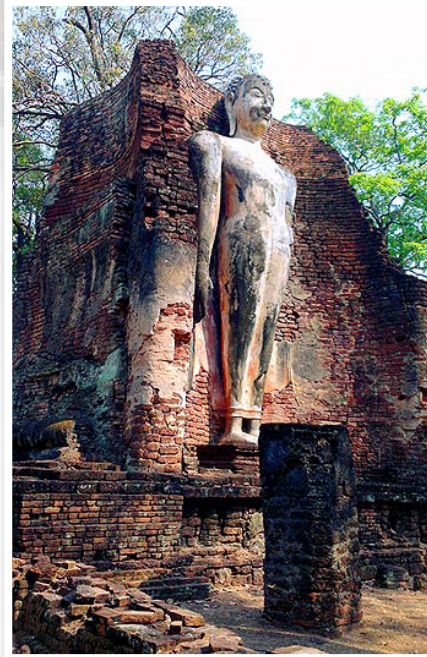
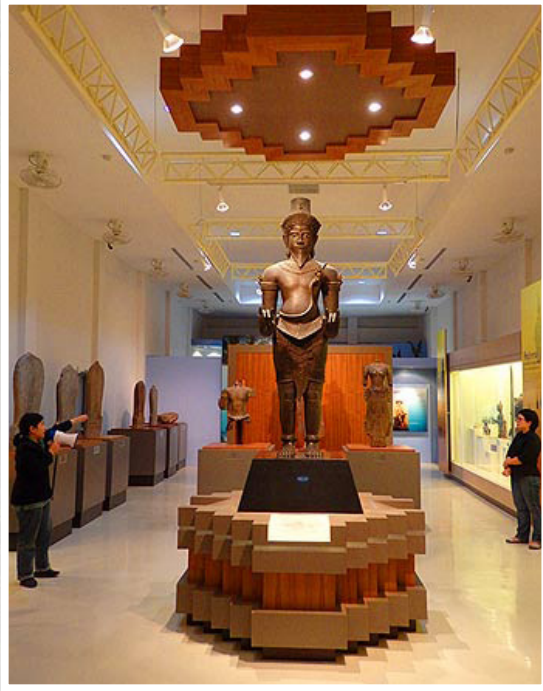


# การเที่ยวเมืองกำแพงเพชร

ในแต่ละจังหวัดทั้ง 77 จังหวัดของประเทศไทยนั้น มีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจอยู่มากมาย... แต่การเดินทางไปเที่ยวในบางครั้ง บางจังหวัดก็ถูกใช้ไปเพียงแค่ทางผ่านซึ่งได้แต่หลยวมองว่าสักวันต้องมาเยือน.... แต่ในครั้งนี้ จะไม่ขอลุยไปไหน จะขอมุ่งตรงไปเที่ยวที่ “จังหวัดกำแพงเพชร” ซึ่งเป็นอีกหนึ่งในจังหวัดที่มีสถานที่ท่องเที่ยวมากมายและหลากหลาย อีกทั้งยังมีเรื่องราวความเป็นมาในหน้าประวัติศาสตร์อย่างยาวนานอีกด้วย

เริ่มต้นการเที่ยวจังหวัดกำแพงเพชรในครั้งนี้ ที่มงานวารสารฯ ขอเล่าเรื่องราวอันยาวนานในหน้าประวัติศาสตร์ อย่างย่อๆ ให้ได้ฟังกันเสียก่อน .... จังหวัดกำแพงเพชรเป็นที่ตั้งของเมืองเก่าที่ปรากฏหลักฐานในเนื้อหาประวัติศาสตร์ไทยไม่น้อยกว่า 700 ปี เมื่อครั้งอดีตเป็นพื้นที่ที่มีความเจริญรุ่งเรืองอย่างมาก ซึ่งเคยเป็นที่ตั้งของเมืองโบราณ เช่น เมืองชากังราว เมืองนครชุม โดยมียุทธศาสตร์ที่แสดงว่าเป็นเมืองที่มีความสำคัญ คือ กำแพงเมือง คูเมือง ป้อมปราการ และวัดโบราณ ที่ยังคงสภาพอย่างสมบูรณ์ และกลายมาเป็นอีกหนึ่งแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัด อีกทั้งยังได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกจากยูเนสโก ในปี พ.ศ. 2534 พอทราบประวัติความเป็นมาอย่างคร่าวๆ กันแล้ว ก่อนเริ่มต้นก็ต้องไปสักการะ “ศาลหลักเมืองกำแพงเพชร” กันก่อน โดยตั้งอยู่ที่ตำบลในเมือง อำเภอเมือง เป็นศาลหลักเมืองที่มีความเก่า





แก่อย่างมาก สันนิษฐานว่ามีอายุกว่า 700 ปี โดยเริ่มสร้างขึ้นสมัยพระมหาธรรมราชาที่ 1 ซึ่งมีการบูรณะเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน ศาลหลักเมืองแห่งนี้กลายมาเป็นที่ยึดเหนี่ยวจิตใจของชาวกำแพงเพชรมาหลายชั่วอายุคน และเป็นอีกหนึ่งสถานที่ศักดิ์สิทธิ์ประจำเมืองกำแพงเพชร ที่เมื่อใครได้มาเยือนก็ต้องมาสักการะเพื่อความเป็นสิริมงคล หลังสักการะศาลหลักเมืองเพื่อความเป็นสิริมงคลกันแล้ว เราก็จะไปเที่ยวต่อกันที่ **“พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ กำแพงเพชร”** พิพิธภัณฑสถานแห่งนี้ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมือง โดยเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ซึ่งเป็นที่รวบรวมหลักฐานทางประวัติศาสตร์ ที่ได้จากการบูรณะโบราณสถานต่างๆ ในเขตจังหวัดกำแพงเพชร โดยจัดแสดงโบราณวัตถุเป็นห้องๆ ให้นักท่องเที่ยวได้ศึกษา เริ่มตั้งแต่ยุคเริ่มแรกจนถึงยุคปัจจุบัน ทำให้เราเข้าใจในเรื่องราวอันยาวนานได้อย่างง่ายดาย โดยมีไฮไลต์เด่นคือ **“รูปปั้นพระศิวะสำริด”** ซึ่งสร้างมาตั้งแต่สมัยอยุธยาและมีจารึกที่พระบาทของรูปปั้น ซึ่งใครแวะมาก็ต้องมาลองที่พระบาทของรูปปั้นนี้ เพื่อลองอ่านอักษรที่จารึกไว้ ... แต่ก็ไม่มีใครสามารถอ่านออกนอกจากนักโบราณคดี

หลังได้ศึกษาประวัติอันยาวนานกันมาแล้ว ก็ไม่ควรพลาดที่จะไปชมเหล่าโบราณสถานต่างๆ ที่มีอยู่อย่างมากมาย จนเป็นที่ชินตาของคนกำแพงเพชร แต่สำหรับนักท่องเที่ยวอย่างเราก็สร้างความตื่นตาตื่นใจให้อย่างมาก ที่ที่เราจะไปนั่นคือ **“อุทยานประวัติศาสตร์ กำแพงเพชร”** ซึ่งตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมือง ลักษณะ

ของศิลปะและสถาปัตยกรรมในอุทยานแห่งนี้เป็นศิลปะแบบเดียวกับที่ปรากฏ ในอุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย และศรีสัชนาลัย ซึ่งทั้งสามอุทยานฯ ถูกประกาศให้เป็นมรดกโลกร่วมกันจากยูเนสโก ในปี พ.ศ. 2534

โบราณสถานที่เราจะไปชมที่แรกในเขตอุทยานฯ คือ **“วัดช้างรอบ”** โดยเป็นโบราณสถานที่เป็นไฮไลต์เด่นในเขตอุทยานฯ แห่งนี้ วัดช้างรอบตั้งอยู่บนเนินสูงของอุทยานฯ โดยมีพระเจดีย์ใหญ่ตั้งอยู่กลางลานด้านบนที่มีลักษณะเป็นรูปสี่เหลี่ยม ที่ฐานลานเจดีย์เป็นรูปปั้นช้างครึ่งตัวเห็นแต่ 2 ขาหน้าหันศีรษะออกจากฐานรายรอบฐานลานเจดีย์ ซึ่งยังคงความงดงามเป็นอย่างมาก

ถัดมาคือ **“วัดพระสี่อิริยาบถ”** ก็เป็นอีกหนึ่ง

สถานที่ที่น่าสนใจ สิ่งก่อสร้างสำคัญภายในวัดคือ วิหารที่สร้างบนฐานทักษิณขนาดใหญ่ ด้านหลังวิหารสร้างเป็นมณฑปทำหน้าที่เป็นเจดีย์ประธานของวัดลักษณะแบบจตุรมุขซึ่งทำเป็นมุขยื่นออกมาทั้ง 4 ด้าน ผนังแต่ละด้านของแท่งสี่เหลี่ยมก่อให้เข้าไปได้ เป็นที่ประดิษฐานพระพุทธรูปปางต่าง ๆ กันคือ เดิน นั่ง ยืน นอน ปัจจุบันหลงเหลือแต่พระยืนด้านทิศใต้ให้เราได้ชมความงดงามภายในอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชรแห่งนี้ยังมีโบราณสถานที่น่าสนใจที่มากมาย อาทิ วัดพระนอน, วัดอวาสใหญ่, วัดพระสิงห์ ซึ่งแต่ละแห่งก็มีความงดงามอย่างมากให้เราได้ท่องเที่ยว

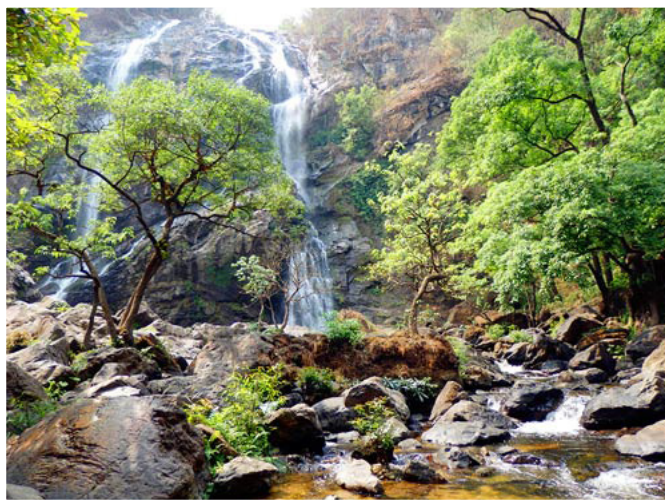
หลังจากชมความยิ่งใหญ่ของโบราณสถานกันแล้ว เราก็จะข้ามฝั่งไปเที่ยวเมืองนครชุม ซึ่งตั้งอยู่อีกฝั่งของแม่น้ำปิง ในระหว่างทางที่ไปนั้น ก็สามารถพบเห็นแนวกำแพงเมืองโบราณที่ยาวเหยียด โบราณสถานต่างๆ ตลอดเส้นทาง นับได้ว่าจังหวัดกำแพงเพชรนั้นร่ำรวยด้วยแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์จริงๆ สมกับเป็นเมืองสำคัญที่มีประวัติยาวนานกว่า 700 ปี ... และหากใครที่อยากจะแวะชมหรือถ่ายรูปเพื่อเป็นที่ระลึกก็สามารถทำได้

หลังชมโบราณสถานระหว่างทางและข้ามฝั่งแม่น้ำปิงกันมาแล้ว ก็จะมาถึงเขตเมืองนครชุม ซึ่งจะตั้งอยู่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำปิง ในเขตอำเภอเมือง เมืองนครชุมแห่งนี้เป็นอีกหนึ่งเมืองประวัติศาสตร์ในเขตจังหวัดกำแพงเพชร โดยสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของฝั่งนี้ ก็คงจะหนีไม่พ้น **“วัดพระบรมธาตุเจดีย์าราม”** ซึ่งเป็นที่ตั้ง

ของ **“พระบรมธาตุเจดีย์”** เจดีย์ศักดิ์สิทธิ์แห่งเมืองนครชุมที่ใครๆ ได้มาเยือนก็ต้องมาสักการะและขอพรเพื่อความเป็นสิริมงคล

พระบรมธาตุเจดีย์ เป็นโบราณสถานที่มีประวัติความเป็นมายาวนาน ตั้งแต่สมัยสุโขทัย ซึ่งเป็นที่ประดิษฐานพระบรมสารีริกธาตุ 9 องค์ โดยรูปทรงที่เห็นในปัจจุบันนั้นจะมีสถาปัตยกรรมเป็นแบบมอญ เนื่องจากการบูรณะครั้งหลังสุด พระเจดีย์ได้ถูกบูรณะโดยคหบดีชาวพม่า ซึ่งได้ขอพระราชทานอนุญาตปฏิสังขรณ์วัดแห่งนี้จากพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 และได้สั่งทำยอดฉัตรจากประเทศพม่ามาประดิษฐานบนยอดพระเจดีย์แห่งนี้ หลังได้สักการะพระบรมธาตุเจดีย์กันแล้ว ตะลอนเที่ยวก็ไม่ลืมที่จะไปชม **“แหล่งเรียนรู้การทำพระเครื่องนครชุม”** เพราะเรื่องราวของพระเครื่องนครชุมนั้น นับได้ว่าเป็นที่เลื่องชื่อลือชาเป็นอย่างมาก ที่แหล่งเรียนรู้แห่งนี้จะมีคุณลุงสมหมาย พยอม เป็นผู้ดูแลและให้ความรู้ โดยคุณลุงจะเป็นผู้เล่าเรื่องราวของประวัติพระเครื่องนครชุม ที่มีการทำมาตั้งแต่เมื่อสมัยเมืองนครชุม





ยังเคยรุ่งเรืองเมื่อครั้งอดีตให้เราฟัง โดยคุณลุงจะเป็นผู้สืบทอดการทำพระเครื่องให้เราได้ดูอีกด้วย และหากใครสนใจก็สามารถทำพระเครื่องของตัวเอง ให้ได้ติดไม้ติดมือกลับไปเป็นของที่ระลึก ให้นึกถึงว่าครั้งหนึ่งเคยได้มาเยือนเมืองนครชุม อีกทั้งที่เมืองนครชุมยังมีอาหารพื้นเมืองอร่อยๆ มากมายทั้งของคาวของหวาน ให้ได้ลองลิ้มชิมรสกันอีกด้วย อาทิ เมี่ยงคำนครชุม, ขนมดอกดิน, แป้งตัด และ **“ขนมข้าวตอก”** ที่เป็นของดีของเด่นที่ไม่ควรพลาดของเมืองนครชุมแห่งนี้

หลังเที่ยวกันมาอย่างเต็มที่ ก็มีอาการเมื่อยล้าเกิดขึ้น สถานที่ท่องเที่ยวต่อไปจึงจะพาไปพักและผ่อนคลายให้หายเหนื่อยกัน โดยที่ที่เราจะไปนั่นคือ **“บ่อน้ำพุร้อนพระร่วง”** ซึ่งก็ตั้งอยู่ที่ตำบลลานดอกไม้ ในเขตอำเภอเมืองกำแพงเพชร โดยเป็นบ่อน้ำพุร้อนที่ถูกชาวบ้านค้นพบด้วยการสังเกตจากเหล่าควาย เพราะเนื่องจากเป็นแอ่งน้ำเดียวที่เหล่าควายไม่ลงไปแช่น้ำ จึงทำให้ชาวบ้านรู้ว่าจุดนี้เป็นบ่อน้ำพุร้อน ปัจจุบันมีการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ โดยมีการสร้างลำธารต้นๆ ที่ได้สูบน้ำมาจากบ่อน้ำร้อน ให้มานั่งชิลๆ หย่อนเท้าแช่น้ำร้อน ผ่อนคลายสบายอารมณ์ อีกทั้งยังมีบริการฟรีอีกด้วย แต่

หากใครที่อยากจะแช่ทั้งตัวแล้วก็สามารถทำได้โดยมีห้องสำหรับแช่ไว้ให้บริการอีกด้วย หลังจากลองแช่สักครั้งแล้ว ก็รู้สึกว่าจะช่วยผ่อนคลายความเมื่อยจากการตะลอนเที่ยวได้จริงๆ

ปิดท้ายการเที่ยวเมืองกำแพงเพชรในครั้งนี้ ด้วยการมาชมความงดงามของ **“น้ำตกคลองลาน”** ที่อุทยานแห่งชาติคลองลาน ในเขตอำเภอคลองขลุง น้ำตกคลองลานนับเป็นน้ำตกที่สวยงามอีกแห่งหนึ่งของจังหวัดกำแพงเพชร เป็นน้ำตกขนาดใหญ่ที่ไหลลงมาจากหน้าผาสูง และด้านล่างของน้ำตกเป็นลำธารที่สามารถลงเล่นน้ำได้ อีกทั้งธรรมชาติโดยรอบนั้นก็ยังร่มรื่น เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจของคนในจังหวัดและนักท่องเที่ยวที่แวะเวียนมา เหมาะเป็นจุดพักสุดท้ายของการมาตะลอนเที่ยวจังหวัดกำแพงเพชรครั้งนี้ อีกทั้งยังมีแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงภายในอุทยานฯ อาทิ น้ำตกคลองน้ำไหล, แก่งเกาะร้อย ให้ไปแวะชมความงดงามของธรรมชาติกันอีกด้วย

นับเป็นอีกหนึ่งจังหวัดที่ร่ำรวยไปด้วยแหล่งท่องเที่ยวมากมาย และนับเป็นอีกหนึ่งจุดหมายที่ใครๆ ก็ไม่ควรมองผ่าน หากใครที่กำลังคิดว่าจะมาเที่ยวกำแพงเพชรแล้ว ก็คงจะพูดได้ว่า คุ่มจริง ๆ กับการตัดสินใจครั้งนี้

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) สำนักงานสุโขทัย พื้นที่รับผิดชอบสุโขทัย-กำแพงเพชร โทร.0-5561-6228-9 อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร เปิดบริการทุกวันตั้งแต่เวลา 08.30-16.30 น. อัตราค่าเข้าชมคนไทย 10 บาท ชาวต่างชาติ 30 บาท โทร.0-5571-1921 อุทยานแห่งชาติคลองลาน โทร.0-5576-6002-3

ที่มา <http://www.manager.co.th/Travel/ViewNews.aspx?NewsID=9570000021766>



สถิติอุบัติเหตุ

ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2557

สรุปผลการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วง เทศกาลสงกรานต์ 2557  
ระหว่างวันที่ 11 เมษายน 2557 - 17 เมษายน 2557

วันที่	อุบัติเหตุ (ครั้ง)		ผู้บาดเจ็บ (คน)		ผู้เสียชีวิต (คน)	
	รายวัน	สะสม	รายวัน	สะสม	รายวัน	สะสม
11 เม.ย. 57	379	-	402	-	41	-
12 เม.ย. 57	471	850	491	893	63	104
13 เม.ย. 57	689	1,539	747	1,640	59	163
14 เม.ย. 57	488	2,027	502	2,142	43	206
15 เม.ย. 57	454	2,481	501	2,643	44	205
16 เม.ย. 57	273	2,754	283	2,926	29	279
17 เม.ย. 57	238	2,992	299	3,225	43	322

7 วันอันตรายสงกรานต์ ปี 2557 ที่ผ่านมา ยอดอุบัติเหตุ 2,992 ครั้ง รวมเสียชีวิต 322 ราย ลดลงจากปีก่อน 1 ราย ผู้บาดเจ็บ 3,225 คน จ.นครราชสีมา มีผู้เสียชีวิตสะสมสูงสุด 14 ราย

สรุป 7 วันอันตรายสงกรานต์ 57 ตั้งแต่วันที่ 11-17 เมษายน พบว่า เกิดอุบัติเหตุรวม 2,992 ครั้ง ผู้เสียชีวิต 322 ราย ลดลงจากปี 2556 จำนวน 1 ราย ผู้บาดเจ็บ 3,225 คน เพิ่มขึ้น 185 คน

โดย จ.เชียงใหม่ เป็นจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสะสมสูงสุด 116 ครั้ง และ จ.นครราชสีมา เป็นจังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสะสมสูงสุด 14 ราย ซึ่งสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ยังคงเป็นเมาแล้วขับ

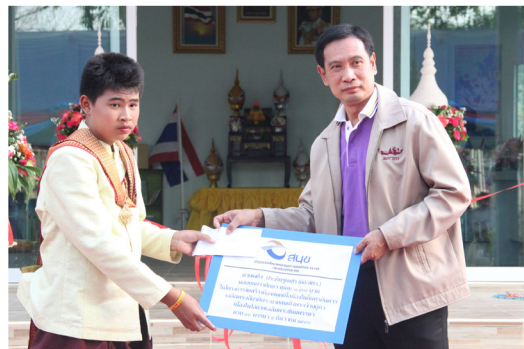




# ประมวลภาพ กิจกรรม



## ส.บ.ช. มอบห้องสมุดเพื่อน้องในถิ่นทุรกันดาร เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสเฉลิมพระชนมพรรษาครบ 88 พรรษา 5 ธันวาคม 2558





**นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ** ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานในพิธีเปิดโครงการจัดสร้างห้องสมุดเพื่อน้องในถิ่นทุรกันดารเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสเฉลิมพระชนมพรรษาครบ 88 พรรษา 5 ธันวาคม 2558 พร้อมด้วยผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ของ สนช. เข้าร่วมกิจกรรม ณ อำเภอพรานกระต่าย จังหวัดกำแพงเพชร เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2558 การจัดสร้างห้องสมุดในครั้งนี้จัดสร้างให้แก่โรงเรียนบ้านลานไผ่ ตำบลห้วยยั้ง พร้อมทั้งมอบทุนการศึกษา อุปกรณ์กีฬา และอุปกรณ์การเรียน ให้กับโรงเรียนบ้านลานไผ่และโรงเรียนในเขตพื้นที่ใกล้เคียง ประกอบด้วย โรงเรียนบ้านหนองโสน และโรงเรียนบ้านเขาสว่างอารมณ์ ทั้งนี้ การจัดกิจกรรมในครั้งนี้ สนช. ได้จัดขึ้นเพื่อเป็นกิจกรรมสร้างสรรค์สังคมเพื่อให้นักเรียนในถิ่นทุรกันดาร





## สนช. จัดกิจกรรม “สร้างสุขสู่ชุมชน” เพื่อเป็นของขวัญปีใหม่ 2558 ให้แก่ประชาชน

นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานในการจัดกิจกรรม “สร้างสุขสู่ชุมชน” เพื่อเป็นของขวัญปีใหม่ 2558 ให้แก่ประชาชน พร้อมด้วยผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ของ สนช. เข้าร่วมกิจกรรมฯ ณ สำนักสงฆ์ถ้ำใหญ่โลกอุดร อำเภอพรานกระต่าย จังหวัดกำแพงเพชร เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2558 สนช. ได้จัดพิธีมอบห้องน้ำสำหรับพุทธศาสนิกชนทั่วไป และห้องน้ำสำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุ รวมทั้งแท่งค้ำน้ำ จำนวน 4 แท่ง ให้สำนักสงฆ์ถ้ำใหญ่โลกอุดร





รอบรู้ สนข.



ใกล้เข้ามาแล้วนะครับกับเทศกาลสงกรานต์ ขอให้ท่านผู้อ่านวารสาร **“นโยบายการขนส่งและจราจร”** มีความสุขและสนุกสนานไปกับเทศกาลปีใหม่ไทยนี้แหละครับ ใครที่ต้องเดินทางก็ขอให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง และที่สำคัญอย่าลืมขับนะคร้าบ ทางทีมงานวารสารฯ ของ สนข. จะทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูล ข่าวสาร และเกร็ดความรู้ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ ด้านการขนส่งและจราจรแก่ผู้อ่านต่อไปนะคร้าบ อีกเช่นเคย ฉบับนี้เรายังมีข้าราชการและพนักงานราชการบรรจุใหม่มาแนะนำให้ท่านรู้จักกันอีกแล้วนะคร้าบ



**นางสาวเบญจมาศ พลประสิทธิ์** เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน  
สำนักแผนความปลอดภัย (สพป.)

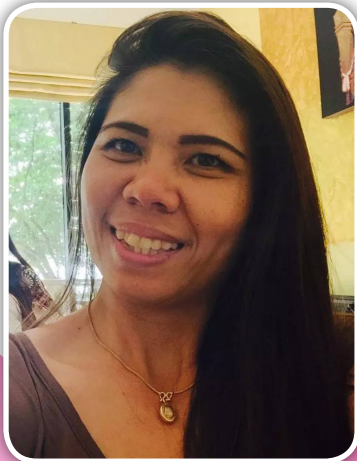
ขอแนะนำพี่สาวคนสวยของ สพป. คนนี้ชื่อว่าพี่แก้ว เป็นชาวจังหวัดสมุทรปราการ ก่อนที่จะโอนย้าย มาปฏิบัติงานที่ สนข. ปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งเจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร (ICT) ปัจจุบันปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งเจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน หัวหน้ากลุ่มงานธุรการ



นายพิชลก พรหมพราย เจ้าหน้าที่งานธุรการ

สำนักแผนความปลอดภัย (สผป.)

หนุ่มหล่อจาก สผป. คนนี้ชื่อเล่นว่าต๋อย เป็นชาวจังหวัดกรุงเทพมหานคร จบการศึกษาคณะศิลปศาสตรสาขากิจการทั่วไป จากมหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี ปฏิบัติหน้าที่ในสำนักแผนความปลอดภัย



นางสาวเสาวลักษณ์ เศรษฐีสมบัติ เจ้าหน้าที่งานธุรการ

สำนักบริหารกลาง กลุ่มบริหารทรัพยากรบุคคล (สบก.)

สาวคนนี้ ชื่อว่าส้ม เป็นชาวจังหวัดกรุงเทพมหานคร จบการศึกษาคณะศึกษาศาสตร์ สาขา คอมพิวเตอร์ จากโรงเรียนพณิชยการราชดำเนินธนบุรี ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริหารทรัพยากรบุคคล



นางสาวอุไรรัตน์ ประเสริฐศรี นักวิชาการเงินและบัญชี

สำนักบริหารกลาง กลุ่มบริหารการเงินและบัญชี (สบก.)

สาวคนล่าสุดของ กบง. คนนี้ ชื่อว่าน้องนิ เป็นชาวจังหวัดลพบุรี จบการศึกษาคณะการจัดการ สาขาการบัญชี จากมหาวิทยาลัยราชภัฏเทพสตรี ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริหารการเงินและบัญชี



นางสาววัฒนา ตรีวิชัย เจ้าหน้าที่ธุรการ

สำนักแผนความปลอดภัย (สผป.)

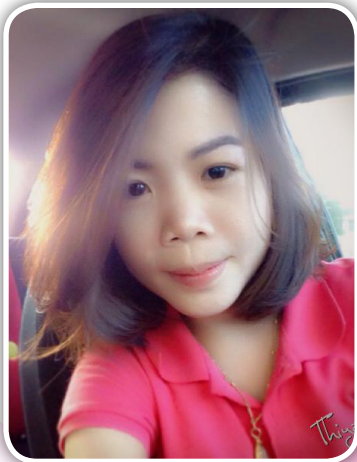
สาวหน้าใสจาก สผป. คนนี้ชื่อเล่นว่าน้องเก้ เป็นชาวจังหวัดกำแพงเพชร จบการศึกษาระดับปริญญาตรี จากโรงเรียนดุสิตพลวิทยาคาร ปฏิบัติหน้าที่ในสำนักแผนความปลอดภัย



นางสาวบุษยามาส เตชะพล เจ้าหน้าที่ธุรการ

สำนักแผนความปลอดภัย (สผป.)

น้องใหม่ของ สผป. คนนี้ชื่อเล่นว่าน้องบุษบา (ชื่อห้องนี้ก็ถึงเพลงพี่ป๊อด โมเดินด็อกเกิ้ลทีเดียว...) เป็นชาวจังหวัดมหาสารคาม จบการศึกษาระดับปริญญาตรี จากวิทยาลัยอาชีวศึกษามหาสารคาม ปฏิบัติหน้าที่ในสำนักแผนความปลอดภัย



นางสาวจิตพัตนา ใจมูล เจ้าหน้าที่ธุรการ

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจร (สสภ.)

สาวเมืองรถม้าคนนี้ ชื่อห้องแนน เป็นชาวจังหวัดลำปาง จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจและศิลปศาสตร์ สาขาการบัญชี จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา พื้นที่ลำปาง ปฏิบัติหน้าที่ใน สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจร



# คุณค่าและสาระของวัน **สงกรานต์**

**สงกรานต์** เป็นประเพณีเก่าแก่ของไทยประเพณีหนึ่งที่สืบทอดมาตั้งแต่สมัยโบราณ

“สงกรานต์” เป็นภาษาสันสกฤต แปลว่า ก้าวขึ้น อย่างขึ้น หรือการเคลื่อนที่ย้ายที่ หมายถึง เวลาที่ดวงอาทิตย์เคลื่อนจากราศีหนึ่งไปสู่อีกราศีหนึ่งทุก ๆ เดือน ยกเว้นเมื่อย้ายจากราศีมีนสู่ราศีเมษ ซึ่งเป็นสงกรานต์ปี จะเรียกชื่อพิเศษว่า **“มหาสงกรานต์”** จึงเป็นวันขึ้นปีใหม่โดยวิธีนับทางสุริยคติ ดังนั้นการกำหนดนับวันสงกรานต์ จึงตกอยู่ในระหว่างวันที่ ๑๓, ๑๔ และ ๑๕ เมษายน ซึ่งทั้ง ๓ วันจะมีชื่อเรียกเฉพาะ ดังนี้ คือ

วันที่ ๑๓ เมษายน เรียกว่า มหาสงกรานต์ หมายถึงการที่ดวงอาทิตย์ก้าวขึ้นสู่ราศีเมษอีกครั้งหนึ่ง หลังจากที่ผ่านมาการเข้าสู่ราศีอื่น ๆ แล้ว ครบ ๑๒ เดือน

วันที่ ๑๔ เมษายน เรียกว่า วันเนา หมายถึง การที่ดวงอาทิตย์เคลื่อนเข้าอยู่ราศีเมษประจำที่เรียบร้อยแล้ว

วันที่ ๑๕ เมษายน เรียกว่า วันเถลิงศก หรือวันขึ้นศกคือวันที่เริ่มเปลี่ยนจุลศักราชใหม่การที่ กำหนดให้อยู่ในวันนั้นเพื่อให้แน่ใจได้ว่าดวงอาทิตย์ โคจรขาดจากราศีมีนขึ้นสู่ ราศีเมษแน่นอนอย่างน้อย ๑ องศา

## กิจกรรม

เมื่อถึงวันสงกรานต์ เป็นเวลาที่ทุกคนจะยิ้มแย้มแจ่มใส ทำใจให้เบิกบาน เพื่อทำกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งมีดังต่อไปนี้

- การทำบุญ ตักบาตรตอนเช้า หรือนำอาหารไปถวายพระที่วัด

- การทำบุญอัฐิ
- การสรงน้ำพระ





- การก่อดวงพระเจดีย์ทราย จะทำในวันใดวันหนึ่งระหว่างวันที่ ๑๓ - ๑๕ เมษายน
- การปล่อยนก ปล่อยปลา เป็นการทำบุญทำทานอีกรูปแบบหนึ่ง
- การรดน้ำผู้ใหญ่ หรือการรดน้ำขอพร
- การเล่นรดน้ำ หลังจากเสร็จพิธีการต่าง ๆ แล้ว เป็นการเล่นรดน้ำ เพื่อเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างญาติมิตร
- การเล่นรื่นเริงต่าง ๆ เช่น เข้าทรงแม่ศรี สะบ้า ลูกช่วง สูดแล้วแต่ความนิยมของท้องถิ่นนั้น ๆ

### ข้อคิดข้อฝากเนื่องในวันสงกรานต์

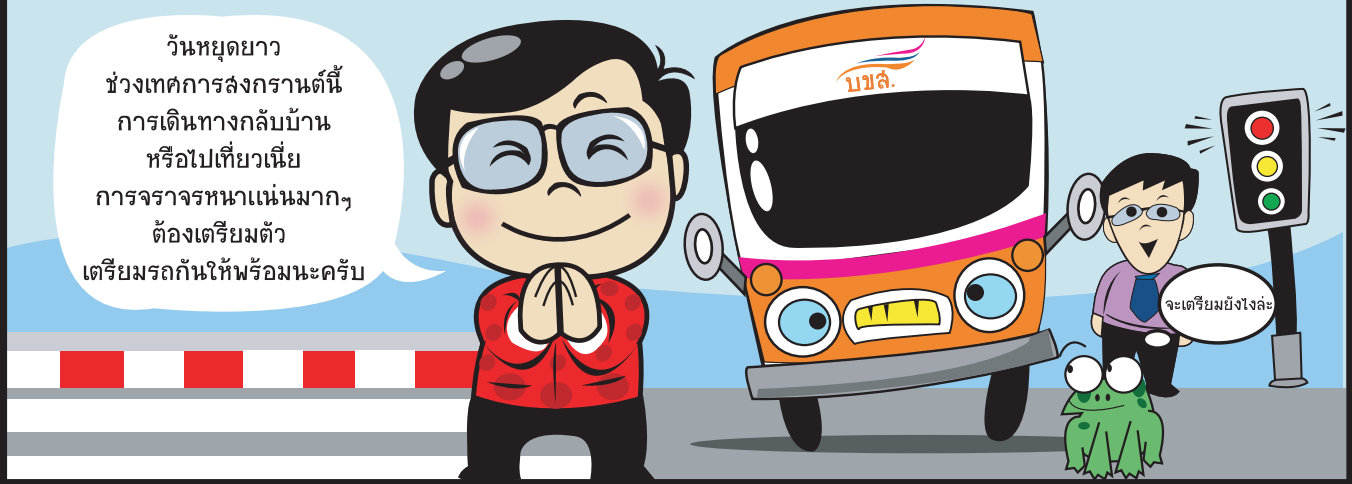
หากคนไทยทุกคนเข้าใจถึงคุณค่า และแนวทางปฏิบัติของประเพณีสงกรานต์ และร่วมมือกันปฏิบัติให้ถูกต้อง เพื่อสืบทอดความหมายและคุณค่า ความเปี่ยมเบน ความรุนแรงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นก็จะหมดไป โดยเฉพาะเกี่ยวกับการเล่นสาดน้ำที่เกินเหตุ ซึ่งนอกจากจะเต็มไปด้วยพฤติกรรมที่เสี่ยงอันตรายทั้งการใช้น้ำสกปรก การใช้น้ำแข็งขว้างปา การใช้อุปกรณ์ฉีดน้ำที่มีแรงดันสูงจนก่อให้เกิดอันตราย การใช้แป้งใช้สีทาตามหน้าตาและเนื้อตัว ฯลฯ ตลอดจนกระทั่งการขยายความหมายของการเล่นสาดน้ำให้เป็นจุดขายของประเพณีสงกรานต์จนเกินจริง ทั้ง ๆ ที่การเล่นรดน้ำเป็นหนึ่งในกิจกรรมที่แสดงถึงความเอาใจใส่ ความเอื้ออาทร และความหวังดีซึ่งกันและกันเท่านั้น

เราคนไทยควรใช้ประเพณีสงกรานต์นี้ เป็นโอกาสในการสร้างความรัก ความกตัญญู ความเอื้ออาทร ความเคารพซึ่งกันและกัน เพื่อสานความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนมนุษย์ด้วยกัน มากกว่าจะเป็นเพียงการเล่นสาดน้ำอย่างอีกทีก็ครึกโครมเท่านั้น โดยละเลยคุณค่า สาระ ที่เป็นแก่นแท้ของประเพณีสงกรานต์ที่งดงามมาและทรงคุณค่า มาแต่อดีต

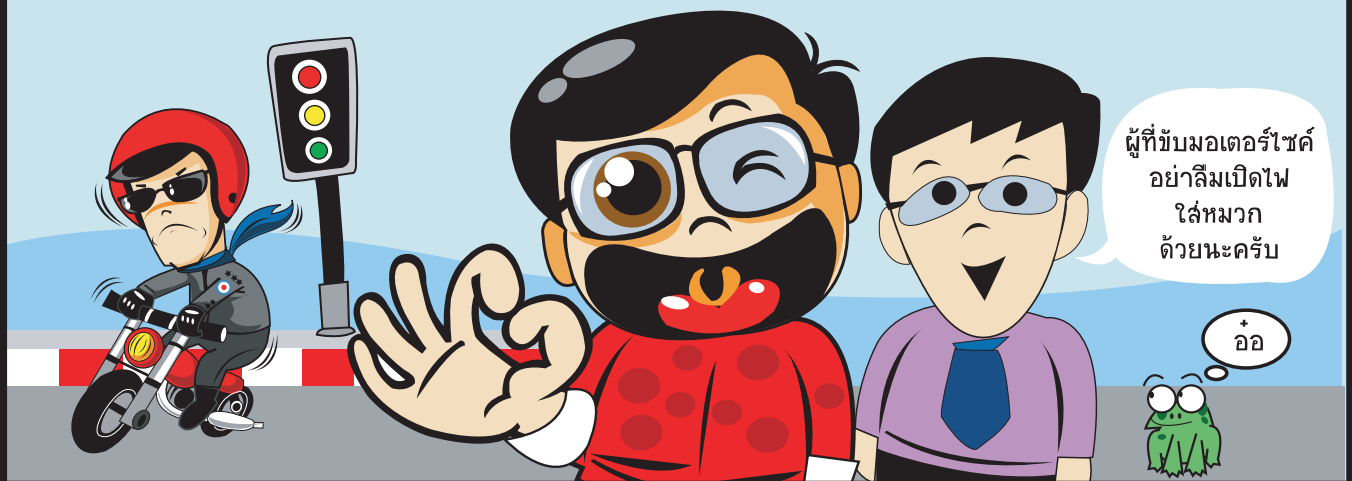
การ์ตูนรณรงค์วินัยจราจร ตอน **สงกรานต์ไทย..ขับขี่ปลอดภัยทุกเส้นทาง**

สวัสดีเดือนแห่งความชุ่มฉ่ำครับผู้อ่านทุกท่าน ผมมีสเตอร์พีมาพร้อมกับความห่วงใยและปรารถนาดีอีกเช่นเคยครับผม

วันหยุดยาว  
ช่วงเทศกาลสงกรานต์นี้  
การเดินทางกลับบ้าน  
หรือไปเที่ยวเนี่ย  
การจราจรหนาแน่นมาก  
ต้องเตรียมตัว  
เตรียมรถกันให้พร้อมนะครับ



ไม่อยากเลยครับคุณกบอ๊อบ..เพียงแต่ทุกคน ไม่ประมาท มีวินัย เคารพกฎจราจร มีน้ำใจกับเพื่อนร่วมทาง เพียงเท่านี้อุบัติเหตุก็คงไม่เกิดแล้วนะครับ



ผู้ที่ขับมอเตอร์ไซด์  
อย่าลืมเปิดไฟ  
ใส่หมวก  
ด้วยนะครับ

อ้อ

ฉบับนี้ผมขอตัวไปเล่นน้ำสงกรานต์ให้ชุ่มฉ่ำก่อนนะครับ

สวัสดีปีใหม่ไทย...ขับขี่ปลอดภัยทุกเส้นทางครับ



Let's Go!

เดี๋ยวผมนั่งรถ  
บขส. ตามไปนะ

โดย: จี๊บบแจจ

