

สนข. ก้าวเข้าสู่ปีที่ ๖๙



ความคืบหน้าการพัฒนา
ระบบรางของประเทศไทย



โครงการถนน
เลียบแม่น้ำเจ้าพระยา



แนวทางพัฒนาระบบขนส่ง 5 สถานที่ท่องเที่ยวหน้าหนาว
ชายฝั่งและสำนัภายในประเทศ ที่ต้องไปเยือนในปี 2558



ประวัติความเป็นมาของ “วันออกพรรษา”

เมื่อพระพุทธเจ้าทรงประทับจำพรรษาอยู่ ณ พระเชตุวันมหาวิหาร กรุงสาวัตถี มีพระภิกษุเหล่านั้นเกรงจะเกิดการขัดแย้งกันจนอยู่ไม่สุขตลอดพรรษาจึงได้ตั้งตีกาว่าจะไม่พูดจากัน (มุควัตร) เมื่อถึงวันออกพรรษาพระภิกษุเหล่านั้นก็พากันไปเข้าเฝ้าพระพุทธเจ้าที่พระเชตุวันมหาวิหารกราบทูลเรื่องทั้งหมดให้ทรงทราบพระพุทธเจ้าทรงตำหนิ แล้วทรงมีพระบรมพุทธานุญาตให้พระภิกษุกระทำการปวารณาต่อกันว่า

“ภิกษุทั้งหลาย เราอนุญาตให้ภิกษุทั้งหลายผู้จำพรรษาแล้วปวารณากันในสามลักษณะ คือด้วยการเห็นก็ดี ด้วยการได้ยินก็ดี ด้วยการสงสัยก็ดี”

วันออกพรรษา ตรงกับวันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 11 เป็นวันสำคัญวันหนึ่งของพระภิกษุสงฆ์ คือ เป็นวันสิ้นสุดการจำพรรษา หรือออกจากพรรษา ที่ได้อธิษฐานเข้าจำพรรษาดลระยะเวลา 3 เดือน ในวันออกพรรษาในพระไตรปิฎกกล่าวไว้ว่า *“เป็นวันที่พระสัมมาสัมพุทธเจ้าเสด็จลงจากสวรรค์ชั้นดาวดึงส์มายังโลกมนุษย์* หลังจากที่ได้เสด็จไปจำนำพรรษา และแสดงพระธรรมเทศนา โปรดเทพบุตรพุทธมารดา ซึ่งอยู่สวรรค์ชั้นดุสิต แต่ลงมาฟังพระธรรมเทศนาที่ชั้นดาวดึงส์

วันออกพรรษา หมายถึงวันที่พ้นจากข้อกำหนดทางพระวินัยที่ต้องอยู่ประจำที่หรือในวัดแห่งเดียวตลอด 3 เดือนในฤดูฝน กล่าวคือ

เมื่อพระภิกษุได้อธิษฐานอยู่จำพรรษาในวันแรม 1 ค่ำ เดือน 8 แล้วอยู่ประจำที่หรือวัดนั้นเรื่อยไปจนสิ้นฤดูในวันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 11 หลังจากวันออกพรรษาแล้วก็สามารถจาริกไปค้างแรมที่อื่นได้

วันออกพรรษา เรียกอีกอย่างหนึ่งว่า *“วันปวารณา”* หรือ *“วันมหาปวารณา”* คือวันที่พระสงฆ์ทำปวารณากรรมคือเปิดโอกาสให้เพื่อนพระภิกษุว่ากล่าวตักเตือนกันด้วยเมตตาจิตได้ เมื่อได้เห็นหรือสงสัยในพฤติกรรมของกันและกัน

ความสำคัญของวันออกพรรษา

วันออกพรรษา เป็นวันสำคัญของพุทธศาสนาด้วยเหตุผลดังนี้

1. หลังจากวันออกพรรษาพระสงฆ์ได้รับพระบรมพุทธานุญาตให้จาริกไปค้างแรมที่อื่นได้
2. เมื่อออกพรรษาแล้วพระสงฆ์จะได้นำความรู้จากหลักธรรมและประสบการณ์ที่ได้รับระหว่างพรรษาไปเผยแผ่แก่ประชาชน
3. ในวันออกพรรษาพระสงฆ์ได้ทำปวารณา เปิดโอกาสให้เพื่อนพระภิกษุว่ากล่าวตักเตือนเรื่องความประพฤติของตนเพื่อให้เกิดความบริสุทธิ์ ความเคารพนับถือ และความสามัคคีกัน
4. พุทธศาสนิกชนได้นำแบบอย่างไปทำปวารณา เปิดโอกาสให้ผู้อื่นว่ากล่าวตักเตือนตนเองเพื่อประโยชน์ต่อการพัฒนาตนและสร้างสรรค์สังคมต่อไป

วัตถุประสงค์ของกิจกรรมวันออกพรรษา

1. เพื่อให้พุทธศาสนิกชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความสำคัญของวันออกพรรษารวมทั้งหลักธรรม เรื่อง ปวารณา และแนวทางปฏิบัติ
2. เพื่อให้พุทธศาสนิกชนมีทักษะในการคิดและการปฏิบัติตนอย่างถูกต้องในวันออกพรรษา และสามารถเลือกสรรหลักธรรมคือ ปวารณา ไปใช้ในการดำเนินชีวิตเพื่อพัฒนาตนและสังคม
3. เพื่อให้พุทธศาสนิกชนเกิดเจตคติที่ดีต่อวันออกพรรษา และเห็นคุณค่าของการดำเนินชีวิตตามหลักธรรมคือ ปวารณา
4. เพื่อให้พุทธศาสนิกชนเกิด ศรัทธา ซาบซึ้งและตระหนักถึงความสำคัญของ พระพุทธศาสนา
5. เพื่อให้พุทธศาสนิกชนเป็นพุทธศาสนิกชนที่ดีและปฏิบัติตนตามหน้าที่ของพุทธศาสนิกชนได้อย่างถูกต้อง



บทบรรณาธิการ

สวัสดีค่ะ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ทุกท่าน อย่างเข้าสู่ปลายฝนต้นหนาวกันอีกแล้วนะคะ ช่วงปลายปีนี้มีวันหยุดยาวช่วงเทศกาลอยู่หลายวัน ท่านผู้อ่านทุกท่านคงเตรียมตัว เตรียมรถเตรียมความพร้อมที่จะเดินทางไปเที่ยว กลับบ้านที่ต่างจังหวัดกันแล้วนะคะ ทั้งนี้ควรใช้รถใช้ถนนด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ สำหรับฉบับนี้ ดิฉันและทีมงานยังคงสรรหาความรู้และสาระต่างๆ ในด้านการขนส่งและจราจรรวมทั้งความบันเทิงให้แก่ผู้อ่านวารสารฯ ของ สนข. อย่างต่อเนื่องต่อไป

สำหรับฉบับนี้ ทีมงานวารสารฯ ขอแนะนำคอลัมน์สัปดาห์พิเศษ ประมวลภาพงานสถาปนา สนข. ก้าวเข้าสู่ปีที่14 นอกจากนี้ ยังมีคอลัมน์ที่น่าสนใจอื่นๆ อาทิ คอลัมน์เวทีความคิด เรื่องการพัฒนาทางสัญจรเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นโครงการที่ประชาชนให้ความสนใจมากในขณะนี้ และคอลัมน์มุมมองขนส่งและจราจร เรื่องความคืบหน้าการพัฒนาระบบรางของประเทศไทยที่น่าสนใจไม่แพ้กัน รวมทั้งคอลัมน์หยิบมาเล่า เรื่องการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น และคอลัมน์เปิดโลกเทคโนโลยี เรื่องประโยชน์ของ GPS ดิจิทัลรถยนต์ และคอลัมน์อื่นๆ ที่น่าสนใจอีกมากมายมาฝากผู้อ่านด้วยค่ะ

สุดท้ายนี้กองบรรณาธิการ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าวารสารฯ ฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์และสามารถเพิ่มพูนความรู้ในเรื่องของการคมนาคมขนส่งต่อท่านผู้อ่านวารสารฯ ทุกท่าน....สวัสดีปีใหม่...ปลอดภัยทุกเส้นทางค่ะ



คณะที่ปรึกษา นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ รองปลัดกระทรวงคมนาคม รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายวิจิตรต์ นิมิตรวานิช นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ นายสุจินต์ ทยานุกูล ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก นายเริงศักดิ์ ทองสม รักษาราชการแทนผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร นายเผด็จ ประดิษฐ์เพชร รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม นายพิเชษฐ คุณาธรรมรักษ์ รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง นายสฤษฏ์พงศ์ บริบูรณ์สุข ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย นางสาวกอบกุล โมทนา ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน นายนิรันดร์ เกตุแก้ว รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

บรรณาธิการ นางชนินนาถ แก้วสำราญ ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง

ฝ่ายจัดการวารสาร นางสาวพนิดา เขียวงามดี นางสาวเยาวมาศ เทียวทอง นายกวีภพ ปุષปะาคม นางสาวดาราวงศ์โต นายวิทยา กอกลิ้น นายชัชวาล ทรัพย์สมบูรณ์ นางสาวนฤมล อุดบุญ

กองบรรณาธิการ นายชัยวัฒน์ สังฆาภคย์ นางดวงเดือน นพรัตน์ นายปริญญา ถนัดทาง นางสาวจิรังรัก ห้วยหงษ์ทอง นายชัชวาล สิมะสกุล นายอติภู จิตรานูเคราะห์



5 มุมมองขนส่งและจราจร

ความคืบหน้าการพัฒนาระบบรางของประเทศไทย

14 เวทีความคิด

การพัฒนาทางสัญจรเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา

21 เปิดหูเปิดตา ฉับปุ่น...อีกมุมหนึ่ง

27 หยบบมาเล่า การเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้า
ขนส่งมวลชนกับขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น



31 จุดประกายความคิด

แนวทางพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศ

38 สกู๊ปพิเศษ

งานสถาปนา สนข. ก้าวเข้าสู่ปีที่ 14

งาน جشنพระราชทาน ประจำปี 2558

สนข. ร่วมกิจกรรม “บั้นเพือแม่”

42 เปิดโลกเทคโนโลยี ประโยชน์ของ GPS ตัดรถยนต์

44 สัญจรทั่วไทย 5 สถานที่ท่องเที่ยวหน้าหนาว ที่ต้องไปเยือนในปี 2558

48 สถิติขนส่งและจราจร สถิติอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ 2558

49 ปกัณกะ ความดันลมยางสำคัญอย่างไร

52 รอบรู้ สนข.

54 ธรรมะกับชีวิต การสวดมนต์ข้ามปีนั้นดีอย่างไร?

55 การ์ตูน สนข. รณรงค์





ความคืบหน้าการพัฒนากระบวนรถ ของประเทศไทย

ปัจจุบันรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบรางเป็นอย่างมาก ทั้งการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ ขนาดทาง 1 เมตร การพัฒนารถไฟขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร และการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ซึ่งแต่ละโครงการมีความก้าวหน้าในการดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่อง สรุปลักษณะภาพการดำเนินงาน ณ เดือนตุลาคม 2558 ดังนี้



1.โครงการรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 10 สายทาง ระยะทาง 464 กิโลเมตร

1.1 โครงการที่เปิดให้บริการแล้ว จำนวน 4 โครงการ ระยะทาง 100 กิโลเมตร ได้แก่

- 1) ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร(BTS) ประกอบด้วย ช่วงหมอชิต-อ่อนนุช (16.5 กม.) ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน (7 กม.) ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ (2.2 กม.) ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง (5.5 กม.) และช่วงวงเวียนใหญ่-บางหว้า (5.3 กม.) รวมระยะทาง 36.5 กิโลเมตร
- 2) รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ระยะทาง 20 กิโลเมตร
- 3) ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ช่วงสนามบินสุวรรณภูมิ-พญาไท ระยะทาง 28.5 กิโลเมตร
- 4) ระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดงอ่อน) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กิโลเมตร



1.2 โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

จำนวน 5 โครงการ ระยะทางรวม 107.2 กิโลเมตร สรุปสถานภาพการดำเนินงาน ดังนี้

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	สถานะ
1. สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ	23	- ก่อสร้างงานโยธา ก้าวหน้า ร้อยละ 99.53 - แผนเปิดบริการ พ.ศ.2559
2. สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ หัวลำโพง-บางแค	13 14	- ก่อสร้างงานโยธา ก้าวหน้า ร้อยละ 64.04 - แผนเปิดบริการ พ.ศ.2562
3. สายสีเขียวเข้ม ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ	12.8	- ก่อสร้างงานโยธา ก้าวหน้าร้อยละ 63.92 เร็วกว่าแผนร้อยละ 3.56 - แผนเปิดบริการ พ.ศ.2561
4. สายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต	26	- ก่อสร้างงานโยธาก้าวหน้าร้อยละ 25.78 - แผนเปิดบริการ พ.ศ. 2562
5. สายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ช่วงสะพานใหม่-คูคต	11.4 7	รฟม. ลงนามสัญญาก่อสร้าง เมื่อวันที่ 3 เม.ย. 58 ใช้เวลาก่อสร้าง รวม 1,350 วัน กำหนดงานโยธาแล้วเสร็จปี 2561
	107.2	

1.3 โครงการที่พร้อมประกวดราคาในปี พ.ศ. 2558

จำนวน 6 โครงการ ระยะทางรวม 144.1 กิโลเมตร สรุปลักษณะภาพการดำเนินงาน ดังนี้

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	สถานะ
1. สายสีชมพู ช่วงแคราย-ปากเกร็ด-มีนบุรี	36	- อยู่ระหว่าง คค.พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556
2. สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-บางกะปิ-มีนบุรี	20	- อยู่ระหว่างคค. นำเสนอ ครม. อนุมัติก่อสร้างโครงการ
3. สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-พัฒนาการ-สำโรง	30.4	- อยู่ระหว่าง คค.พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556
4. สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท- มักกะสัน-หัวหมาก สายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง	26	คค. นำเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติโครงการ ปัจจุบันอยู่ระหว่าง สอบถามความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ก่อนนำเสนอเข้าสู่การพิจารณาของ ครม.
5. สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์ รังสิต ช่วงสะพานใหม่-คูคต	10	- รฟท. อยู่ระหว่างปรับแบบรายละเอียดโครงการฯ ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ให้สอดคล้องกับแบบก่อสร้างของโครงการฯ ช่วงบางซื่อ-รังสิต คาดว่าจะแล้วเสร็จเดือนมกราคม 2559 ก่อนเสนอ คค. นำเสนอ ครม. อนุมัติโครงการต่อไป
6. Airport Rail Link ส่วนต่อขยาย ช่วงพญาไท-ดอนเมือง	21.8	คค. อยู่ระหว่างนำเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติโครงการฯ ระยะที่ 1 ช่วงพญาไท-บางซื่อ
	144.1	

1.4 โครงการที่พร้อมประกวดราคาในปี พ.ศ. 2559

จำนวน 4 โครงการ ระยะทางรวม 58.3 กิโลเมตร สรุปสถานภาพการดำเนินงาน ดังนี้

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	สถานะ
1. สายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ-บางปู	7	- รฟม. ศึกษาออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างเตรียมเสนอ คค. พิจารณานำเสนอ ครม.
2. สายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ	19.8	- รฟม. เสนอ คค. พิจารณานำเสนอ ครม. และขออนุมัติก่อสร้างงานโยธา และอนุมัติหลักการร่าง พ.ร.ฎ. กำหนดเขตที่ดิน - ปัจจุบัน คค. อยู่ระหว่างสอบถามความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ก่อน พิจาณานำเสนอ ครม. อนุมัติก่อสร้างโครงการ
3. สายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรม	17.5	- รฟม. อยู่ระหว่างศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ จัดเตรียมเอกสารประกวดราคา และดำเนินการ ตาม พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ
4. สายสีแดง ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา	15	- รายงาน EIA ช่วงตลิ่งชัน-นครปฐม ได้รับความเห็นชอบแล้ว (6 มิ.ย.55) - รายงาน EIA ช่วงศิริราช-ตลิ่งชัน-ศาลายา อยู่ระหว่างการพิจารณาของ คณะกรรมการผู้ชำนาญการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการ พื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.)
	58.3	



2.1.5 โครงการระยะต่อไป

จำนวน 5 โครงการ ระยะทางรวม 53.5 กิโลเมตร สรุปลักษณะภาพการดำเนินงาน ดังนี้

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	สถานะ
1. สายสีแดงเข้ม ช่วงหัวลำโพง-บางบอน	18	สนข. อยู่ระหว่างปรับแก้รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อม และพิจารณาปรับรูปแบบช่วงหัวลำโพง-วงเวียนใหญ่ ตามข้อสังเกตของ คชก.
2. สายสีแดงเข้ม ช่วงบางบอน-มหาชัย	20	
3. สายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย 4	8	- รฟม. อยู่ระหว่างดำเนินการ ศึกษาและออกแบบ และจัดเตรียม เอกสารประกวดราคาเมื่อ 19 ธ.ค.57 เริ่มงาน 1 ม.ค.58 มีกำหนด เวลาดำเนินการ 8 เดือน ปัจจุบันมีความก้าวหน้าร้อยละ 81.10
4. สายสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต-ลำลูกกา	6.5	- รฟม. พร้อมประกวดราคา
5. สายสีเขียวอ่อน ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ-ยศเส	1	เป็นโครงการเพิ่มเติมตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางฯ เพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาชัย บริเวณยศเส ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (กทม. รับผิดชอบดำเนินการ)
	53.5	



2.3 โครงการรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน (Standard Gauge)

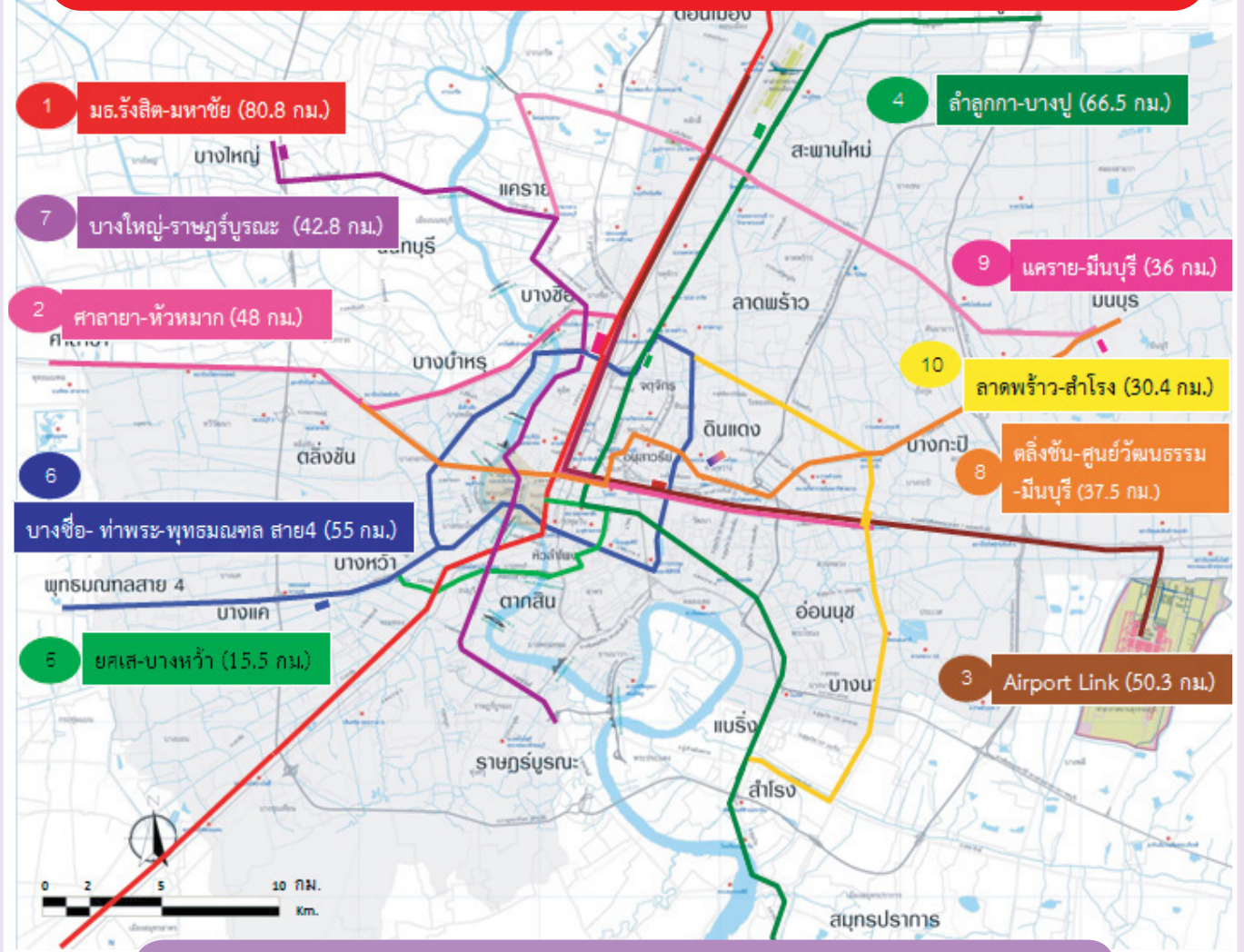
ระหว่างสรุปสถานภาพการดำเนินงาน ดังนี้

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	สถานะ
ความร่วมมือ ไทย – จีน 1) ช่วงกรุงเทพ – หนองคาย 2) ช่วงแก่งคอย – มาบตาพุด	625.5 246.5	- จีนได้จัดส่งรายงานผลการศึกษาทางเทคนิคและเศรษฐกิจของโครงการฯ ให้ไทยแล้วเมื่อวันที่ 15 ต.ค. 2558 โดยฝ่ายไทยได้ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะรายงานฯ เพื่อให้ฝ่ายจีนปรับปรุงรายงานฯ เพิ่มเติม - กำหนดพิธีวางศิลาฤกษ์ศูนย์การควบคุมและบริหารการเดินรถกลาง (โอซีซี) วันที่ 19 ธ.ค. 2558 ณ บริเวณสถานีรถไฟเชียงรายน้อย เพื่อแสดงถึงการเริ่มต้นโครงการพร้อมการจัดนิทรรศการสร้างการรับรู้ - กำหนดการก่อสร้างในเบื้องต้นจะเริ่มในเดือน พ.ค. 2559 ภายหลังจากได้ข้อยุติเกี่ยวกับการดำเนินการรายละเอียดการออกแบบรายละเอียดผู้รับเหมาก่อสร้าง มูลค่าโครงการ และข้อตกลงทางการเงิน - กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 9 ณ ประเทศไทย ในวันที่ 3 ธ.ค. 58 - คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 17 พ.ย. 58 เห็นชอบร่างกรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565
ความร่วมมือ ไทย – ญี่ปุ่น 1) ช่วงกรุงเทพฯ – พิษณุโลก- เชียงใหม่	672	- กระทรวงคมนาคมของไทยและกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น ได้ลงนามแสดงเจตจำนง (Memorandum of Intent) ว่าด้วยความร่วมมือในการพัฒนาระบบราง เมื่อวันที่ 9 ก.พ. 2558 ณ กรุงโตเกียว - ฝ่ายญี่ปุ่นได้ส่งคณะสำรวจมายังประเทศไทยเมื่อเดือน ก.ย. 2558 เพื่อทำการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทาง กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ - นายกรัฐมนตรี มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระบบรางภายใต้บันทึกความร่วมมือด้านระบบราง ระหว่างกระทรวงคมนาคม และกระทรวงที่ดินโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น เมื่อวันที่ 10 ต.ค. 2558
รถไฟความเร็วสูง 1) ช่วงกรุงเทพฯ – หัวหิน 2) ช่วงกรุงเทพฯ – ระยอง	211 193.5	อยู่ระหว่างปรับปรุงแก้ไขรายงาน EIA ตามมติของ คชก. อยู่ระหว่างปรับปรุงแก้ไขรายงาน EIA ตามมติของ คชก.

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง



การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะใน กทม. และปริมณฑล



รถไฟฟ้า 10 เส้นทาง ระยะทาง รวม 464 กม.ในปี 2565





การพัฒนาทางสัญจรเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา

1.ความเป็นมา

แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำสายหลักมีความยาวประมาณ 372 กิโลเมตร เปรียบเสมือนเส้นเลือดใหญ่ของประเทศ ทั้งในด้านการเดินทาง การเป็นแหล่งน้ำเพื่อการเกษตร และเป็นจุดเริ่มต้นการตั้งถิ่นฐานของชุมชนที่อยู่อาศัยเป็นวิถีชีวิตชุมชนริมน้ำตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยเฉพาะพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นอีกพื้นที่หนึ่งในหลากหลายเมืองของประเทศที่เปรียบได้ว่าเป็นศูนย์กลางและแหล่งกำเนิดความเจริญรุ่งเรืองทางวัฒนธรรมตั้งแต่อดีตจวบจนปัจจุบันอันกล่าวได้ว่า *“เจ้าพระยาสายใยแห่งชีวิตสายใยแห่งประวัติศาสตร์”*

ปัจจุบันบริเวณพื้นที่ริมสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาโดยเฉพาะช่วงจังหวัดปทุมธานี นนทบุรี กรุงเทพมหานคร และจังหวัดสมุทรปราการ เกิดชุมชนที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นอีกทั้งมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพิ่มมากยิ่งขึ้นจนเกิดการรุกล้ำลำน้ำ

เกิดสภาพมลพิษทางน้ำ ไม่มีความเป็นระเบียบ บางช่วงของพื้นที่เลียบบสองฝั่งริมแม่น้ำเจ้าพระยาประชาชนทั่วไปไม่สามารถเข้าไปใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ รัฐบาลจึงมีนโยบายในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาให้เป็นพื้นที่สาธารณะที่ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ในลักษณะเป็นทางสัญจร อาทิ ทางเดินเท้า และทางจักรยาน ซึ่งจะเป็นการพัฒนาการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะและการเดินทางทางน้ำ ทางบก และทางราง ด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อม พร้อมทั้งสามารถใช้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจริมแม่น้ำและยังช่วยแก้ไขปัญหาการบุกรุกลำน้ำได้อีกทางหนึ่งด้วย

กระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงความสำคัญของการส่งเสริมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชนสังคมและของประเทศ จึงได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หรือ สนข. ดำเนิน



การศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรมและ สิ่งแวดล้อมถนนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยาให้สอดคล้องกับ หลักการข้างต้น ซึ่งมีวัตถุประสงค์ 3 ประการ ได้แก่

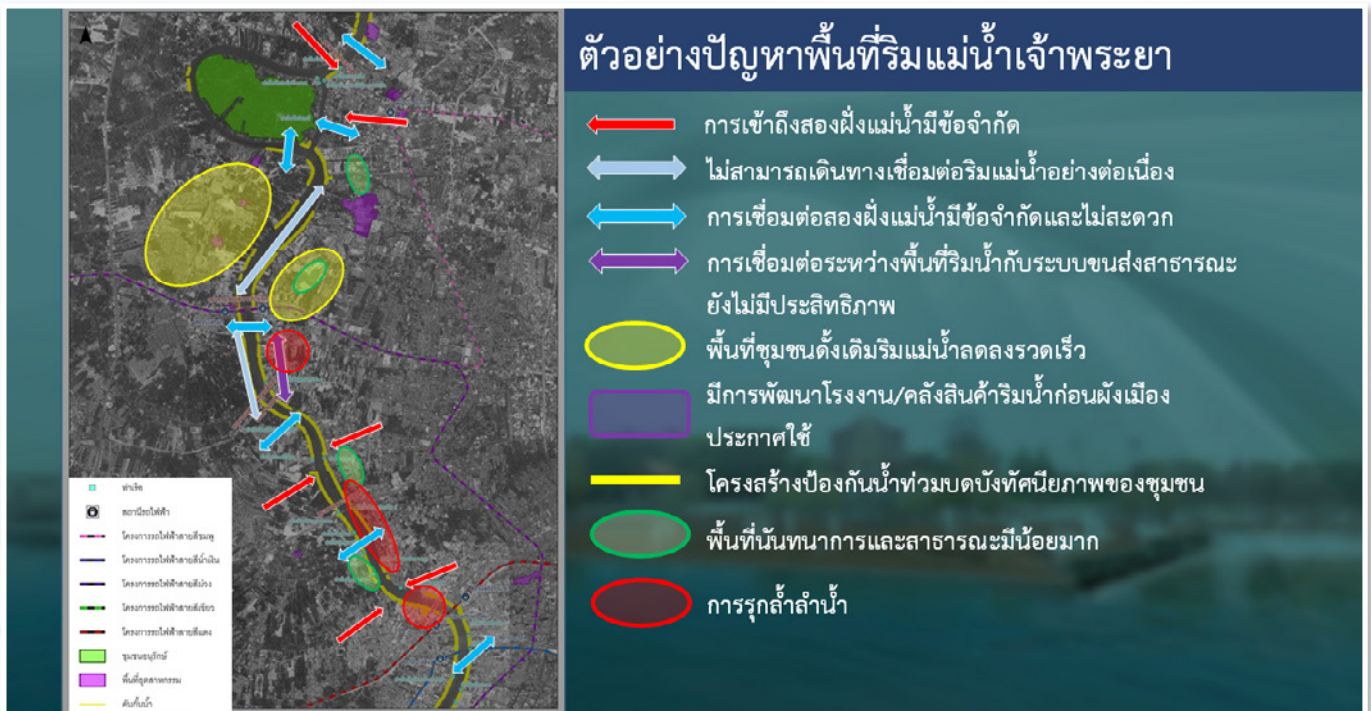
- 1) เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมถนนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา
- 2) เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาระบบการสัญจร บริเวณเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยาที่สอดคล้องกับการพัฒนา เมืองและการพัฒนาพื้นที่สองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา
- 3) เพื่อศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น พร้อมเสนอมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ

แผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมรวมถึงแนวทาง ในการป้องกันการบุกรุกลำน้ำสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา กำหนดระยะเวลาการดำเนินการศึกษาฯ 9 เดือน งบประมาณ 38.40 ล้านบาท

2. แนวคิดการศึกษา

2.1 สภาพปัญหา

จากสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่ริมสองฝั่ง แม่น้ำเจ้าพระยาที่สั่งสมมานานหลายปี พบว่าเกิดปัญหา ดังนี้





จากผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาเมืองที่เกิดขึ้นในอดีตจวบจนถึงปัจจุบัน พบว่าปัญหาต่างๆ จะทวีความรุนแรงและขยายวงกว้างมากยิ่งขึ้นไม่ว่าจะเป็น การขยายพื้นที่เมืองอย่างไม่เป็นระเบียบเกิดชุมชนที่อยู่อาศัยอย่างแออัด เกิดการรुकล้ำพื้นที่สาธารณะ เกิดมลภาวะ ปัญหาอาชญากรรม ซึ่งในอีกมิติหนึ่งพบว่าพื้นที่ริมสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยากลับเป็นพื้นที่ที่มีมูลค่าสำหรับกลุ่มนายทุนนักธุรกิจขนาดใหญ่ที่เล็งเห็นความสำคัญในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ และเพิ่มมูลค่าของธุรกิจและที่ดิน อาทิ ร้านอาหาร โรงแรมและคอนโดมิเนียม เป็นต้น ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า ประชาชนทั่วไปยังคงไม่มีโอกาสในการเข้าถึงการใช้ประโยชน์ในพื้นที่สาธารณะได้อย่างเต็มที่ อันเป็นผลประการสำคัญหนึ่งที่ภาครัฐได้เล็งเห็นความสำคัญและโอกาสที่จะยกระดับโอกาส คุณภาพชีวิต ความสุข โดยการพัฒนาพื้นที่สาธารณะให้กลับมามีชีวิตชีวากรุงเทพมหานครและบริเวณจังหวัดโดยรอบ ด้วยแนวทางการพัฒนาโครงข่าย

คมนาคมและการเดินทางเพื่อเชื่อมโยงชีวิตของคน ชุมชน และสังคมในแต่ละระดับให้เป็นหนึ่งเดียวกัน บนพื้นฐานความหลากหลายทางเชื้อชาติ ศิลปะ วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อมที่สะท้อนถึงภูมิปัญญาและอัตลักษณ์อันงดงามแห่งวิถีไทยอันเป็นการพัฒนาให้เกิดความสอดคล้องทั้งในมิติทางเศรษฐกิจ และสังคม ซึ่งโอกาสนี้ นับเป็นช่วงเวลาอันดีของการรวมพลังการมีส่วนร่วมจากชุมชน สังคม และเหล่านักวิชาการเพื่อร่วมกันรังสรรค์รูปแบบการยกระดับคุณภาพชีวิตบนเส้นทางสัญจรริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของพวกเราทุกคน

การพัฒนาเส้นทางสัญจรเลียบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาจะเป็นส่วนหนึ่งของการสร้างอนาคตเมืองให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและการใช้ประโยชน์อย่างกลมกลืนเกิดขึ้นในกิจกรรมชุมชน การสัญจรที่มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยด้วยโครงข่ายทางบก น้ำ และระบบรางที่มีประสิทธิภาพอันเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตวิถีชุมชน และการเดินทาง บนพื้นฐานการพัฒนาเมือง



VISION

วัตถุประสงค์หลัก

เชื่อมต่อการเดินทางทางบกและทางน้ำ

- เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- สะดวก ปลอดภัย

สาธารณะใช้ประโยชน์ร่วมกัน

- พักผ่อนหย่อนใจ
- สาธารณะเข้าถึงพื้นที่ริมน้ำ

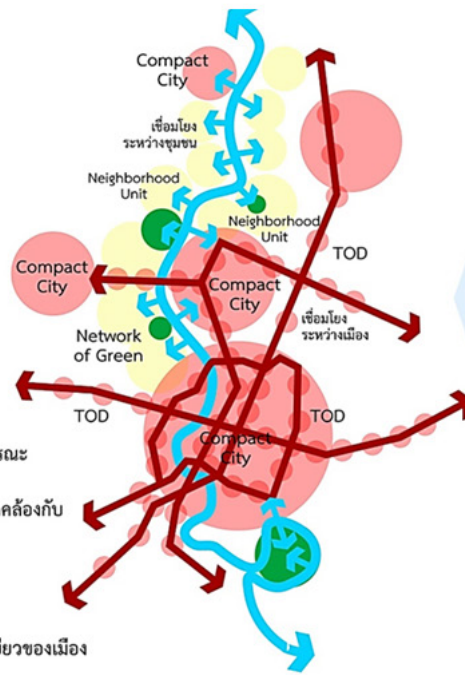
ส่งเสริมการพัฒนาเมือง

- สอดคล้องกับที่กำหนดไว้
- ใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่า

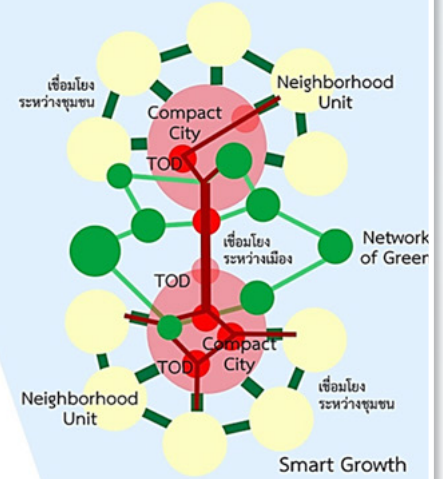
ทางสัญจรริมน้ำเจ้าพระยา

- ส่งเสริมการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (Smart Growth, Compact City, TOD)
- ส่งเสริมให้การพัฒนาของภาคเอกชน มีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาเมือง (Smart Growth, Compact City, TOD)
- สร้างชุมชนนำอยู่ริมน้ำ (Neighborhood Unit)
- ส่งเสริมการสร้างโครงข่ายพื้นที่เปิดโล่ง/ พื้นที่สีเขียวของเมือง (Network of Green)

“เชื่อมเมืองสู่แม่น้ำ อนุรักษ์ภูมิทัศน์วัฒนธรรม”



“มหานครน่าอยู่อย่างยั่งยืน”
Sustainable Metropolis



แนวคิดการพัฒนาเมืองยั่งยืน

แนวคิดการพัฒนาทางสัญจรเลียบริมน้ำเจ้าพระยา

น่าอยู่ด้วยความสมดุลของสังคม (Social Well-Being) ความสุขของประชาชน (Human Well-Being) และสิ่งแวดล้อมที่ดี (Environmental Well-Being) อย่างยั่งยืนซึ่งเป็นไปตามวิสัยทัศน์ของกระทรวงคมนาคม “มุ่งสู่การขนส่งอย่างยั่งยืน” ในที่สุด

2.2 แนวคิดในการพัฒนาเมือง

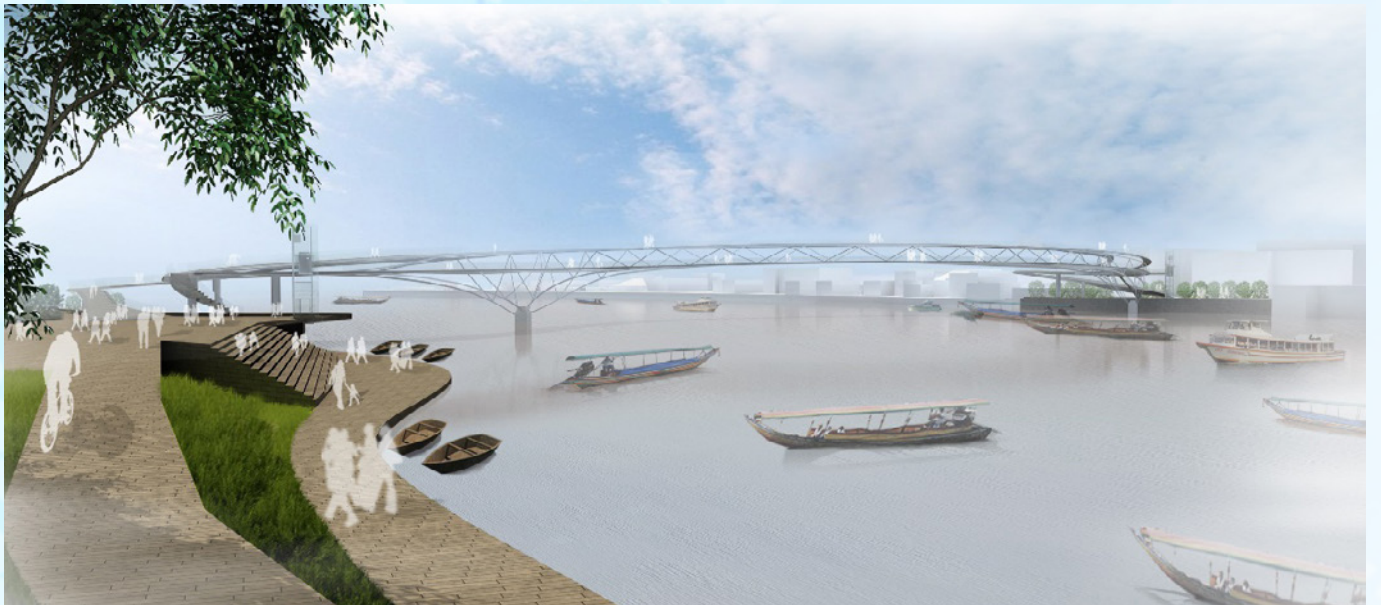
(1) แนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) เป็นแนวคิดการพัฒนาชุมชนที่มองเห็นความเชื่อมโยงระหว่างการพัฒนาและคุณภาพชีวิตและ

ผลักดันให้ความเจริญเติบโตที่เกิดขึ้นใหม่ สามารถช่วยให้ชุมชนเดิมดีขึ้น

(2) แนวคิดการพัฒนาเมืองแบบกระชับ (Compact City) เป็นแนวคิดการแก้ไขปัญหาการพัฒนาเมืองที่กระจุกกระจายในภาพรวมที่มุ่งเน้นการจัดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างคุ้มค่า เนื่องจากข้อเท็จจริงเมืองขนาดใหญ่มีการใช้พื้นที่อย่างหนาแน่น

(3) แนวคิดการพัฒนาโดยรอบระบบขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development : TOD) เป็นแนวคิด





การพัฒนาเมืองที่อาศัยข้อได้เปรียบของระบบขนส่งมวลชน ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว สามารถวางแผนการเดินทางที่แน่นอน ช่วยแก้ปัญหาการจราจร ปัญหาสิ่งแวดล้อมและการใช้พลังงานมาเป็นปัจจัยสนับสนุนการพัฒนาผสมผสานเข้มข้นสูงบริเวณโดยรอบสถานีให้เป็นศูนย์กลางรองรับกิจกรรมที่มีความต้องการเข้าถึงสูงซึ่งจะก่อให้เกิดการเป็นศูนย์กลางของเมือง

(4) แนวคิดการพัฒนาย่านชุมชน (Neighborhood Unit) เป็นแนวคิดการสร้างชุมชนที่มีบริการขั้นพื้นฐานที่เหมาะสมกับความต้องการของชุมชนอย่างครบถ้วน

และเป็นที่ตั้งในระยะที่ประชาชนที่มีที่พักอาศัยอยู่ในขอบเขตการให้บริการสามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก

(5) แนวคิดโครงข่ายพื้นที่สีเขียว (Network of Green) เป็นแนวคิดการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนโดยกำหนดให้การพัฒนาและการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมือง จะต้องมีการมีพื้นที่สีเขียวเป็นองค์ประกอบหลักของเมือง เพื่อให้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจ นันทนาการ และส่งเสริมความเป็นพื้นที่ชุมชน และลานกิจกรรม ซึ่งจะทำให้เกิดความสมดุลของวิถีชีวิตและสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น



หลักการเสนอแนวคิดรูปแบบทางสัญจรเบื้องต้น

อนุรักษ์วิถีชีวิตและภูมิทัศน์วัฒนธรรมริมน้ำ

- วิถีชีวิตริมน้ำเจ้าพระยาถือเป็นมรดกทางวัฒนธรรมที่ควรค่าแก่การธรมรงค์รักษา ที่ทำให้เกิดภูมิทัศน์ริมน้ำทำให้แม่น้ำเจ้าพระยามีชีวิตและอัตลักษณ์

สนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาคุณภาพชีวิตอย่างยั่งยืน

- แนวความคิดที่ดี จะเป็นการจุดประกายและนำไปสู่การเปลี่ยนแปลง ที่ก่อให้เกิดการพัฒนาชีวิตที่ยั่งยืนทั้งทางกายภาพ อาชีพและวิถีชีวิต

เคารพสิทธิ์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็น ที่จะนำไปสู่รูปแบบ และสร้างให้เกิด ความรู้สึกของความเป็นเจ้าของ ของคนในชุมชน

ใช้กฎหมายเป็นกรอบ

- ใช้กฎหมายเป็นกรอบในการตัดสินใจและบังคับใช้เท่าที่จำเป็น

แก้ปัญหาการรกล้ำอย่างเป็นขั้นเป็นตอน

- เริ่มจากการเจรจาขอคืน หรือจำกัดเขตไม่ให้เกิดการรกล้ำมากขึ้น ริเริ่มการมีส่วนร่วม สนับสนุนให้เกิดการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงและจัดระเบียบในชุมชน เพื่อให้ การใช้พื้นที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น อันจะนำไปสู่การคืนพื้นที่ในที่สุด

แม่น้ำเป็นพื้นที่สาธารณะ

- หลักการนี้เกิดขึ้นเพื่อต่อยอดย้าสิทธิพื้นฐานของสาธารณะชนต่อพื้นที่ริมน้ำ

ส่งเสริมให้เกิดการใช้ที่หลากหลาย

- หลากหลายคนใช้ หลากหลายกิจกรรม และใช้ตลอดเวลา

การเชื่อมโยง

- การเชื่อมโยงจะทำให้โครงการฯ เป็นส่วนหนึ่งของเมือง และทำให้เกิดการปฏิสัมพันธ์ในระดับชุมชน อันเป็นองค์ประกอบหนึ่งของชุมชนยั่งยืน

การป้องกันน้ำท่วม

- ผนวกแนวคิดทางสัญจรกับการป้องกันน้ำท่วมในพื้นที่

เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

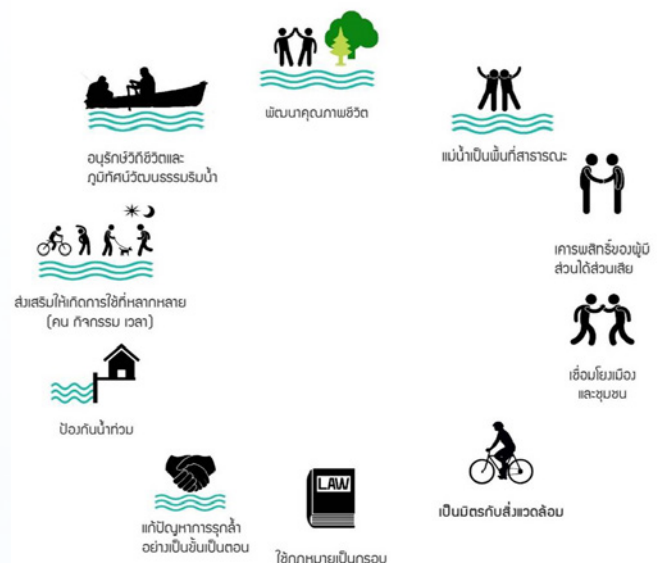
- ทางสัญจรเน้นรูปแบบที่ไม่ใช้เครื่องจักรยนต์ (non motorized) ขนาดความกว้างจะเริ่มจากขนาดที่แคบที่สุด ตามมาตรฐานสากล การเปลี่ยนรูปแบบการสัญจรจะต้องมีการพิสูจน์ที่แสดงให้เห็นถึง เหตุผลที่มีนัยสำคัญ

3. แนวทางการดำเนินงาน

การศึกษาการพัฒนาทางสัญจรเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยาของกระทรวงคมนาคม จะดำเนินการศึกษาตั้งแต่บริเวณสะพานปทุมธานี 1 (ทิศเหนือ) จนถึงบริเวณด้านใต้คลองลาดโพธิ์ (ทิศใต้) (ระยะทางลำน้ำประมาณ 140 กิโลเมตร) โดยจะประสานความร่วมมือและศึกษาทบทวนข้อมูลที่สำคัญของโครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของ กทม. ในบริเวณสะพานพระราม 7 (ทิศเหนือ) จนถึง บริเวณสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ทิศใต้) ของแม่น้ำเจ้าพระยาอีกทางหนึ่งเพื่อให้เกิดการบูรณาการข้อมูลและผลการศึกษาร่วมกันในการพัฒนาที่สอดคล้องการใช้ประโยชน์ของประชาชนเป็น

สำคัญ สำหรับการดำเนินงานมีความจำเป็นที่จะต้องทำการสำรวจและรวบรวมข้อมูล โครงข่ายการคมนาคม วิถีชีวิตชุมชน การใช้ประโยชน์ที่ดิน รวมทั้งกฎหมาย และระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง โดยนำมาวิเคราะห์ร่วมกับพฤติกรรมรูปแบบการเดินทาง การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพทิศทางการขยายตัวของเมือง โดยบูรณาการข้อมูลและการมีส่วนร่วมกับการแสดงความคิดเห็นระหว่างชุมชน และองค์กรต่างๆ อาทิ ข้อมูลศาสตร์ พื้นที่การปกครอง โครงข่ายการคมนาคมขนส่ง อาคาร และสถานที่สำคัญ ประชากรและชุมชน ความต้องการของชุมชน รวมทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดินและภาพถ่ายดาวเทียม เป็นต้น โดยนำมาศึกษาวิเคราะห์

เปรียบเทียบในแต่ละทางเลือกในทุกมิติ และเสนอ






ทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดสำหรับแต่ละพื้นที่และจัดเรียงลำดับความสำคัญในการพัฒนา โดยคำนึงถึงการเข้าพื้นที่เพื่อประโยชน์ร่วมกันของประชาชนในการเป็นเส้นทางสัญจรในรูปแบบที่เหมาะสม เช่น ทางคนเดิน ทางจักรยาน ระบบขนส่งสาธารณะและการเชื่อมต่อการเดินทางในรูปแบบต่างๆ รวมถึงการประเมินผลกระทบด้านการจราจรและเสนอแนะแนวทาง/มาตรการในการบริหารจัดการด้านการจราจรเพื่อเสนอรูปแบบเส้นทางสัญจรริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่เหมาะสมต่อไป

จากการศึกษาสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้กล่าวมาจะนำไปสู่รูปแบบทางสัญจรที่มีความเหมาะสมที่สุดสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์และระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งเพื่อขับเคลื่อนผลอย่างเป็นรูปธรรมที่จะนำไปสู่การยกระดับคุณภาพชีวิต ชุมชนและสังคมซึ่งมีผลผลิตจากโครงการ ดังนี้

- 1) แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่เลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา
- 2) ผังการพัฒนาพื้นที่เลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา
- 3) โครงการนำร่องการพัฒนาพื้นที่เลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่ง สนช. ได้คัดเลือกพื้นที่บริเวณท่าน้ำนนท์ (สะพานมหาเจษฎาบดินทรานุสรณ์ – สะพานพระราม 5) โดยกำหนดให้เป็น **“ศูนย์กลางกิจกรรม นันทนาการ และการเดินทาง”** ซึ่งมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- ปรับปรุงพื้นที่ริมหน้าผาศาลากลางนนทบุรี เพื่อส่งเสริมการใช้พื้นที่ริมน้ำ เป็นศูนย์กลางกิจกรรมสาธารณะของเมือง
- สร้างทางสัญจรแนวเหนือ-ใต้ฝั่งตะวันออกตามแนวเขื่อนเดิมและโครงการเขื่อนป้องกันน้ำท่วม
- สร้างทางสัญจรริมน้ำฝั่งตะวันออก ส่งเสริมการเข้าถึงพื้นที่ริมน้ำเพื่อนันทนาการ เป็นศูนย์กลางกิจกรรมสาธารณะเพื่อควมมีชีวิตชีวาของเมืองนนทบุรี
- เชื่อมโยงย่านพักอาศัยฝั่งตะวันตกและเมืองนนทบุรีฝั่งตะวันออกด้วยการเดินทางที่สะดวกปลอดภัย เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- ปรับปรุงถนนเดิมที่อยู่ใกล้แม่น้ำ เพื่อรองรับทางจักรยาน

ขณะการศึกษาอยู่ระหว่างการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft final report) คาดว่าจะดำเนินการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์แล้วเสร็จในเดือนธันวาคม 2558 โดยจะได้นำเสนอสรุปผลการศึกษาโครงการในโอกาสต่อไป 



ประเทศญี่ปุ่น... อีกมุมมองหนึ่ง

อ.ส.ธัญญ์กานต์ ล่อกิจ
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

จากท่าอากาศยานนานาชาติหนะริตะ มุ่งสู่โตเกียว สถานที่ที่เมื่อเอ่ยถึงแล้วจะต้องนึกถึงสีสัน ความสนุกสนาน เมืองแห่งการพัฒนา ความพลุกพล่าน และการช้อปปิ้ง

โตเกียวเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคคันโตตอนใต้ เป็นศูนย์กลางการคมนาคมภายในประเทศและระหว่างประเทศที่ใหญ่ที่สุดของญี่ปุ่น ทั้งทางรถไฟ รถยนต์ และทางอากาศ การขนส่งมวลชนภายในโตเกียวที่สำคัญคือรถไฟและรถใต้ดินที่มีเครือข่ายกว้างใหญ่ และมีระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้รถไฟยังเป็นคมนาคมหลักในโตเกียว ซึ่งมีเครือข่ายทางรถไฟในเมืองขนาดใหญ่ที่สุดในโลกอีกด้วย มารู้จักโตเกียวให้มากขึ้นผ่านสิ่งเหล่านี้กันดีกว่า

1.การพัฒนาเมืองญี่ปุ่น โดยกระทรวงพัฒนาที่ดินโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยว ซึ่งมีหน้าที่ดูแลการบริหารจัดการพื้นที่ทั้งประเทศที่มีอยู่อย่างจำกัดเพื่อให้ได้ประโยชน์สูงสุด ดูแลการพัฒนาการขนส่งภายในประเทศทุกรูปแบบ (ถนน ราง น้ำ อากาศ)

การวางผังเมือง จัดเก็บภาษี ออกกฎหมายและกฎระเบียบ รวมทั้งการจัดสรรงบประมาณสนับสนุนการพัฒนาเมืองไปยังท้องถิ่น หรือภาคเอกชนที่มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยต้องปฏิบัติตามนโยบายและกฎหมายของรัฐบาล การจะเริ่มโครงการพัฒนาเมืองใน 1 โครงการนั้น ต้องมีการสำรวจการเดินทางของประชาชน (Personal Trip Survey) มีขนาดตัวอย่างประมาณ 100,000 – 300,000 คนต่อครั้ง เพื่อนำผลที่ได้มาปรับปรุงโครงการ และเมื่อโครงการเสร็จสิ้น จะมีการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนในทุก 10 ปี เพื่อการพัฒนาโครงการแต่ละโครงการในอนาคตต่อไปด้วย ซึ่งประเทศญี่ปุ่นนั้นให้ความสำคัญกับการพัฒนาประเทศ โดยมีแผนพัฒนาตามเป้าหมายที่วางไว้ และดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายตามลำดับความสำคัญโดยเริ่มตั้งแต่การแบ่งพื้นที่การจัดการแหล่งพลังงานเพื่อใช้ในอุตสาหกรรมและการพัฒนาอุตสาหกรรม การจัดการสิ่งแวดล้อมแผนการพัฒนาระหว่างภูมิภาคจนถึงระดับชาติและแผนพัฒนาสู่นานาชาติในปี 2008-2018



ญี่ปุ่นมีแผนพัฒนาตามปกติ และมีแผนพิเศษไว้เพื่อรองรับการพัฒนาที่เป็นรายละเอียดโดยเฉพาะ เช่น ถนนเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องใช้ร่วมกันระหว่างภูมิภาค (9 ภูมิภาค) เป็นต้น ตัวอย่างการพัฒนาใน 1 เมืองจะแบ่งเป็นหลายเขต จะเริ่มพัฒนาทีละเขตก่อน แต่ละเมืองจะมีการปกครองที่เป็นอิสระต่อกัน แต่เมื่อจะพัฒนาให้แต่ละเมืองมีความเชื่อมโยงเป็นภูมิภาคจะมีการหารือเพื่อวางแผนพัฒนาร่วมกันมากขึ้น ญี่ปุ่นให้ความสำคัญกับระบบการวางผังเมือง การแบ่งพื้นที่ แบ่งโซน ที่อยู่อาศัยของประชาชนเป็นอย่างมาก โดยมีจุดประสงค์เพื่อพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น น้ำ ไฟ ถนน เป็นต้น ให้ประชาชนได้ใช้กันอย่าง

ทั่วถึง มีการปรับพื้นที่ เช่น จากสัดส่วนโค้งปรับพื้นที่เป็นเส้นตรง ถ้าเจ้าของที่ดินไม่ยอมก็ต้องบังคับเวนคืนพื้นที่ที่กลับมาเป็นของรัฐโดยมีการวางพื้นที่สีเขียวให้เป็นพื้นที่ควบคุม ถ้ามีการก่อสร้างจะบังคับให้มีการก่อสร้างตามกฎหมายไม่ให้ประชาชนที่อยู่อาศัยอย่างกระจัดกระจาย เพราะจะต้องใช้งบประมาณในการบริหารจัดการมากขึ้น ถ้าต้องมีการแก้ไขกฎหมาย เช่น เรื่องการเวนคืนที่ดินจะแก้ไขได้ในงบประมาณถัดไป เพื่อให้มีผลบังคับใช้ได้ทันที

2. การพัฒนารถไฟความเร็วสูงชินคันเซ็น (High-speed Railway : Shinkansen) มีเรื่องน่ารู้เกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูงชินคันเซ็นดังนี้



- สร้างโดยบริษัท Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency (JRRTT)

- เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อปี ค.ศ.1964 (กรุงโตเกียว-เมืองโอซาก้า ระยะทางทั้งหมด 515 กิโลเมตร)

- จุดประสงค์เพื่อแก้ไขคอขวดทางเศรษฐกิจ โดยพัฒนาและขยายการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของกรุงโตเกียวและเมืองโอซาก้า

- ปัจจุบันระยะทางทั้งหมดที่ให้บริการ 2,616 กิโลเมตร ความเร็วสูงสุด 320 กิโลเมตร/ชั่วโมง

- รถไฟชินคันเซ็น ล่าช้าไม่เกิน 1 นาที ความถี่ของขบวนรถไฟ 15 ขบวน/ชม. และไม่เคยเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่เปิดให้บริการมา 49 ปี (ปี 1964-2013)

- ขณะนี้ (ค.ศ.2015) กำลังสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเพิ่มอีก 3 เส้นทางคือ จากเมือง Nagasaki มายังเมือง Takeo-Onsen เส้นทางจากเมืองTsuruga มายังเมือง Kanazawa และเส้นทางจากเมือง Shin-Aomori มายังเมือง Supporo และยังมีเส้นทางที่วางแผนจะสร้างเพิ่มในอนาคตคือ เส้นทางจากเมือง Osaka มายังเมือง Tsuruga

3. ที่จอดจักรยาน ในกรุงโตเกียว นอกจากจะมีรถไฟเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางเป็นโครงข่ายขนาดใหญ่แล้วนั้น ยังมีระบบโดยสาธารณะพร้อมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟอีกด้วย ตัวอย่างเมือง Minato ซึ่งมีสถานีรถไฟที่สำคัญคือ สถานี Shinagawa ซึ่งนอกจากจะมีรถโดยสารประจำทางที่เข้าถึงถนนทุกสาย เช่น Chii Bus แล้ว ยังสนับสนุนให้คนปั่นจักรยานเพื่อมาขึ้นรถไฟ โดยเมือง Minato ได้สร้างระบบจอดจักรยานใต้ดิน ความลึกประมาณ 16.5 เมตร

ด้วยนวัตกรรม Eco-cycle สามารถนำไปติดตั้งและถอดถอนได้ง่ายประหยัดเนื้อที่ งบประมาณ 150 ล้านเยน ซึ่งมีลักษณะพิเศษ ดังนี้

- แก้ปัญหาในการหาจักรยานไม่เจอ เพราะใช้ระบบส่งจักรยานขึ้นมาหาโดยใช้บัตรแสดงผ่านเครื่องอิเล็กทรอนิกส์

- สามารถใช้งานง่าย ไม่ต้องรอนาน ระบบรับ-ส่งจักรยานภายใน 8 วินาที รวมถึงยังสามารถบอกจุดจอดจักรยานได้ในกรณีที่รับจักรยานผิดจุดจอด

- จุดจอด 1 สถานี จอดจักรยานได้ 204 คัน โดย เมือง Minato มี 5 สถานี จอดจักรยานได้ 1,020 คัน และอยู่ใกล้สถานี Shinagawa เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบ

- สามารถออกแบบพื้นที่บนดินช่องรับ-ส่งจักรยาน ให้สวยงามและกลมกลืนกับเมืองได้

นอกจากนี้ เมือง Minato ยังมีบริการให้เช่าจักรยานไฟฟ้า โดยสามารถสมัครสมาชิกและใช้บริการได้ จะมีการหักค่าใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิต สามารถนำจักรยานคืนที่สถานีใดก็ได้ ภายในจักรยานไฟฟ้ายังมีระบบ GPS เพื่ออำนวยความสะดวกและสามารถย้อนดูข้อมูลการเดินทางได้อีกด้วย



4. การพัฒนาสถานีชิบูยะ

สถานีชิบูยะนั้น พัฒนาโดย บริษัท Tokyo Corporation โดยพัฒนาพื้นที่ย่านชิบูยะให้เป็น Commercial Complex ทั้งศูนย์การค้าต่างๆ เช่น ห้างสรรพสินค้า Tokyu การพัฒนา Shibuya Hikarie เป็นอาคารมีพื้นที่แบ่งเป็น 4 ส่วนใหญ่ๆ ก็คือ ซ้อปิ้ง ร้านอาหาร ศิลปวัฒนธรรม และออฟฟิศให้เช่า ซึ่งตัวอาคารเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟชิบูยะ รวมถึงการสร้างและพัฒนาสถานีรถไฟ โดยร่วมมือกับ Tokyo Metro ซึ่งมีระบบการออกแบบที่มีลักษณะเฉพาะคือ ควบคุมอุณหภูมิให้มีความเย็นประมาณ 21-27 °C ตลอดเวลาไม่ว่าอากาศภายนอกเป็นอย่างไร



ด้วยการติดตั้งท่อระบายความร้อนที่พื้นและใต้หลังคา มีระบบไหลเวียนอากาศเป็นช่องเพดานแบบเปิด เป็นช่องวงรีทำให้ไม่รู้สึกอึดอัด รวมถึงความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สามารถลดการปล่อยก๊าซ CO₂ ได้ถึง 1,000 ตันต่อปี

5. เมืองอัจฉริยะ (Smart City) Kashiwa-no-ha ของ Mitsui Fudosan และ Panasonic

Smart City ทั้ง 2 เมืองนั้น เกิดจากการพัฒนาของภาคเอกชนโดยไม่มีงบประมาณจากรัฐบาลสนับสนุน จากปัญหาสภาพแวดล้อมพลังงาน และผู้สูงวัย โดยเป็นเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมสนับสนุนให้เกิดการเจริญเติบโตนอกเขตเมือง ให้พัฒนาเป็นเมืองสุขภาพและมีความปลอดภัยเพื่อลดความแออัดของการอยู่อาศัยในเมือง และให้ประชาชนได้มีคุณภาพชีวิตที่ดีและครบวงจร

Kashiwa-no-ha Smart City โดยมี Concept เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีสุขภาพที่ดี และการเจริญเติบโตแนวใหม่ สามารถเดินทางได้โดยรถไฟสาย Tsukuba Express ความเร็วสูงสุดที่ 130 กิโลเมตร/ชั่วโมง ให้บริการตั้งแต่สถานี Akihabara ถึงสถานี Tsukuba ใช้เวลาเดินทาง ตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง




ทั้งหมด 45 ไร่ โดยสถานี Kashiwanoha -campus เป็นที่ตั้งของ Kashiwa-no-ha Smart City ประกอบไปด้วย โซนที่อยู่อาศัย โซนโรงแรม โซนช้อปปิ้ง ศูนย์สุขภาพ ศูนย์นันทนาการ สวนสาธารณะ พื้นที่ชุมชน เพื่อเน้นความคิดสร้างสรรค์ การออกแบบ การสร้าง สิ่งจำลอง 3 มิติ ศูนย์วิจัย ซึ่งออกแบบให้มีการประยุกต์ พื้นที่เพื่อรองรับภัยพิบัติทางธรรมชาติให้สามารถรองรับ ผู้คนที่อพยพหนีภัยทางธรรมชาติที่มักเกิดขึ้นในญี่ปุ่น พร้อมทั้งมีการพัฒนาระบบไฟสำรองฉุกเฉินให้สามารถ อยู่ได้นานประมาณ 3 วัน หลังเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติอีกด้วย รวมทั้งมีการใช้ระบบรถยนต์พลังงานไฟฟ้าร่วมกัน เพื่อลดมลพิษทางอากาศ ที่จอดและให้เช่าจักรยานไฟฟ้า โดยมี Smart Center ที่ควบคุมระบบพลังงานไฟฟ้า ของทั้ง Smart City โดยจะเปิดขายคอนโดมิเนียม ขนาดต่างๆ และมีแผนที่จะขยายให้ประชากรอยู่อาศัย ได้ถึงประมาณ 26,000 คนในอนาคต และพื้นที่โดยรอบ ยังมีมหาวิทยาลัย และโรงพยาบาลด้วย

Smart City ของบริษัท Panasonic ซึ่งเป็นบริษัท ชี้นำด้านการผลิตอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ได้ออกแบบ Smart City ขึ้นมาด้วยเช่นกัน โดยเน้นความปลอดภัย มีระบบควบคุมไฟกลางคืน สามารถประหยัดพลังงาน



โดยการควบคุมจากส่วนกลาง พร้อมระบบรับมือกับ ภัยพิบัติทางธรรมชาติ รวมทั้งได้เปิดให้บริการ Corporate Showroom Panasonic Center ตั้งแต่วันที่ 14 กันยายน ค.ศ.2002 เป็นศูนย์แสดงสินค้าและแสดงนวัตกรรมของ บริษัท เช่น นวัตกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าต่างๆ กล้องวงจรปิด ในร้านสะดวกซื้อ ที่สามารถบันทึกเสียงแยกทีละจุดได้ กล้องตรงจุดชำระบริการที่สามารถคาดเดาอายุ เพศ พร้อมทั้งระบุสินค้าของผู้มาใช้บริการบันทึกลงระบบ คอมพิวเตอร์ได้ทันทีเพื่อเป็นฐานข้อมูลในการให้บริการ การรับส่งสินค้าผ่าน Application ในโทรศัพท์มือถือ การประหยัดพลังงานทดแทน เป็นต้น



ญี่ปุ่นนอกจากจะขึ้นชื่อว่าเป็นเมืองที่ผู้คนมีระเบียบวินัยมากๆ แล้วยังเป็นประเทศที่พร้อมจะพัฒนาอย่างไม่หยุดยั้ง ผ่านระบบความคิดที่เริ่มจากพื้นฐานธรรมดาๆ ที่ต้องการให้คนในประเทศมีวิถีชีวิตที่สะดวกสบาย มีพื้นที่สีเขียวให้รุ่นลูกรุ่นหลาน แต่ความคิดพื้นฐานที่ดูธรรมดาๆ เหล่านี้ ทำให้มีการพัฒนาระบบนวัตกรรมต่างๆ เป็นตัวอย่างการพัฒนาให้กับประเทศอื่นๆ และเป็นจุดขายทำให้มีเงินเข้าประเทศอย่างเพียงพอเพื่อพัฒนาตามสิ่งที่คิดไว้ และญี่ปุ่นก็สามารถเดินทางไปสู่จุดมุ่งหมายได้อย่างต่อเนื่องเพื่อพัฒนาต่อยอดไปเรื่อยๆ บางทีแค่การปลูกจิตสำนึกความรักชาติและจินตนาการพร้อมพัฒนาระบบการเรียนรู้ น่าจะเป็นสิ่งที่ทำให้เราพัฒนาได้อย่างเหนือชั้น เพราะนอกจากการพัฒนาผ่านนโยบายของรัฐบาลแล้ว ญี่ปุ่นยังได้รับความร่วมมือจากภาคเอกชนซึ่งให้ความสำคัญกับการทำเพื่อสังคมส่วนรวมนอกเหนือจากการได้กำไรจากผลประกอบการอย่างจริงจัง เช่นการพัฒนาเมืองเพื่อให้รองรับภัยพิบัติเป็นต้น ซึ่งนอกจากจะไม่ได้หวังผลกำไรแล้ว ยังต้องทุ่มเทเงินจำนวนมหาศาลเพื่อพัฒนาสิ่งเหล่านี้อีกด้วย 



การเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน กับขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น

ภายใต้การดำเนินงานของคณะกรรมการพิจารณาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ซึ่งมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน และมี สนข. เป็นฝ่ายเลขานุการ ทำหน้าที่กำหนดแนวทางการแก้ปัญหาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น สำหรับโครงการที่มีอยู่ในปัจจุบันและโครงการที่จะมีขึ้นในอนาคต รวมทั้งกำหนดมาตรการรองรับการแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่ง

มวลชนกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และจูงใจให้มีผู้มาใช้บริการเพิ่มมากขึ้น ดังนี้

1. กำหนดแนวทางบูรณาการและการจัดระบบเชื่อมต่อการเดินทาง ดังนี้

1.1 จัดลำดับความสำคัญของการเชื่อมต่อโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น โดนจัดความสำคัญของโครงการที่เปิดให้บริการแล้วและจะเปิดให้บริการในอนาคต



ลักษณะโครงการ	ระยะสั้น	ระยะยาว
โครงการที่เปิดให้บริการแล้ว	<ul style="list-style-type: none"> ปรับปรุง พัฒนาการเชื่อมต่อระบบขนส่งต่างๆ ทางกายภาพ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง (เช่น ทางเดินเท้า ทางเชื่อม หลังคาคลุมทางจักรยาน ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ป้ายบอกทางที่จอดรถ (Park & Ride) จุดหยุดรถโดยสารสาธารณะ ที่จอดรถจักรยาน เป็นต้น) ศึกษา/พัฒนาระบบขนส่งมวลชนเสริม (Feeder) เพื่อช่วยในการเข้าถึงสถานีรถไฟ 	<ul style="list-style-type: none"> ศึกษา/วางแผนและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และการเชื่อมต่ออย่างบูรณาการโดยให้ความสำคัญกับการผังเมืองเพื่อขึ้นำการพัฒนาเมืองให้กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นเมืองกะทัดรัด (Compact City) ก่อให้เกิดการเดินทางในรูปแบบไม่ใช่เครื่องยนต์ (เดินเท้า จักรยาน เป็นต้น)
โครงการที่จะมีขึ้นในอนาคต	<ul style="list-style-type: none"> ออกแบบ/จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อของระบบขนส่งสาธารณะต่างรูปแบบ ออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟ ทางเดินคนโดยสารหรือทางเข้าออกสถานีรถไฟ กับอสังหาริมทรัพย์ของเอกชนหรือของรัฐ 	

1.2 ลักษณะการเชื่อมต่อและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลักษณะการเชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะต่างรูปแบบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
(1) รถไฟฟ้า-รถไฟฟ้า	รฟม. รฟท. รฟฟท. กทม. ท้องถิ่น สนข.
(2) รถไฟฟ้า-ท่าเรือ	จท. รฟม. รฟท. กทม. รฟฟท. ท้องถิ่น สนข.
(3) รถไฟฟ้า-รถโดยสารสาธารณะ-ท่าเรือ	จท. รฟม. รฟท. กทม. รฟฟท. ขสมก. ขบ. ท้องถิ่น สนข.
(4) รถไฟฟ้า-BRT	กทม. รฟม. รฟท. รฟฟท. ทล. ทช. ท้องถิ่น สนข.
(5) รถไฟฟ้า-รถโดยสารสาธารณะ	ขสมก. กทม. รฟม. รฟท. รฟฟท. ขบ. ทล. ทช. ท้องถิ่น สนข.
(6) รถไฟฟ้า-รถไฟความเร็วสูง	รฟท. รฟม. กทม. รฟฟท. ท้องถิ่น สนข.

2. สนข. ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพิจารณาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้ามวลชนกับขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ได้สรุปประเด็นข้อเสนอการพัฒนาและปรับปรุงระบบการเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่งต่างๆ ซึ่งมติดจากการประชุมครั้งที่ 1/2558 (ครั้งที่ 5) เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2558 มอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังนี้

2.1 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสายสีม่วง(สถานีบางซื่อ) กับรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (สถานีบางซื่อ) มอบหมาย รฟม. ดำเนินการรับมอบพื้นที่บริเวณทางเข้า-ออกทางเชื่อมต่อ (Entrance) และพื้นที่ที่จะก่อสร้างลานเชื่อมต่อ (Plaza) ระหว่างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงกับโครงการระบบรถไฟฟ้ามวลชนสายสีแดง

บริเวณสถานีบางซื่อและมอบหมาย รฟม. ดำเนินการจัดทำแบบรายละเอียดก่อสร้างทางเดินเชื่อมให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ โดยยึดหลัก Universal Design และเป็นไปตามกฎกระทรวง กำหนดลักษณะหรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะ หรือบริการขนส่ง เพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. 2556 และจัดทำแผนงานก่อสร้างและจัดหางบประมาณในการดำเนินการโดยเร่งด่วนต่อไป

2.2 ผลการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการพิจารณาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้ามวลชนกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น : รับทราบ รายละเอียด



แผนพัฒนาระบบการขนส่งโดยทางน้ำเพื่อแก้ปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลของ จท. และมอช จท. รับความเห็นของที่ประชุมไปประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป รวมทั้ง มอบหมาย สนช. จัดทำแผนปฏิบัติการเชื่อมต่อการเดินทางโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นให้สอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงานเชื่อมต่อการเดินทางโดยโครงข่ายรถไฟฟ้าในภาพรวมของ คค.

2.3 การพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการเดินทางบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้า Airport Rail Link (ARL) รามคำแหง : รับทราบ ข้อเสนอของ สนช. และมอบหมายหน่วยงานดังนี้

(1) จท. แจ้งผู้เดินเรือโดยสารในคลองแสนแสบทราบการก่อสร้างท่าเทียบเรือแห่งใหม่ที่สถานีรถไฟฟ้า ARL รามคำแหง และให้ดำเนินการขออนุญาต จท. จอดรับส่งผู้โดยสารที่ท่าเทียบเรือแห่งใหม่ต่อไป

(2) มอบหมาย รฟฟท. ดำเนินการประชาสัมพันธ์

ข้อมูลเส้นทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า ARL รามคำแหง และการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกให้ประชาชนทั่วไป คนพิการ และผู้สูงอายุทราบ ย้ายป้ายไม่ให้เกิดขวางทางเดินหน้าอาคารสถานีรถไฟฟ้า ARL รามคำแหง จัดทำป้ายบอกทางจากอาคารสถานีรถไฟฟ้า ARL รามคำแหง ไปท่าเทียบเรือแห่งใหม่ และประชาสัมพันธ์การเปิดใช้ท่าเทียบเรือแห่งใหม่ และการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อให้ประชาชนทั่วไป คนพิการและผู้สูงอายุสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้

(3) มอบหมาย รฟฟท. และ จท. ประชาสัมพันธ์การเปิดใช้ท่าเทียบเรือแห่งใหม่เพื่อให้ประชาชนทั่วไป คนพิการ และผู้สูงอายุทราบ

(4) มอบกรุงเทพมหานครพิจารณาข้อเสนอของ สนช. เพื่อปรับปรุงสภาพพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ARL รามคำแหง เพื่อเป็นพื้นที่ต้นแบบการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นให้ประชาชนทั่วไป คนพิการ และ



ผู้สูงอายุ สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์อย่างสะดวกและปลอดภัย

(5) มอบหมาย สนข. ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ จท. รฟท. รฟฟท. ขสมก. จัดกิจกรรมส่งเสริมให้เกิดการเดินทางเชื่อมต่อที่สถานีรถไฟฟ้า ARL งามคำแหง และประชาสัมพันธ์การเปิดใช้ท่าเทียบเรือแห่งใหม่ให้ชุมชนรอบสถานีรถไฟฟ้า ประชาชนผู้ใช้ทางทั่วไป รวมถึงคนพิการและผู้สูงอายุทราบ

ทั้งนี้ สนข. ได้มีการประชุมหารือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ขบ. จท. ขสมก. รฟท. รฟฟท. กทม. และบริษัท แอร์พอร์ต ลิงค์ สแควร์จำกัด เพื่อปรับปรุงสภาพพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นต้นแบบการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นให้ประชาชนทั่วไป คนพิการ และผู้สูงอายุสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ ขณะนี้อยู่ในระหว่างประสานการดำเนินงานเพื่อเตรียมความพร้อมเพื่อการเปิดใช้พื้นที่เชื่อมต่อการเดินทางสถานีรถไฟฟ้า ARL งามคำแหง





แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่ง และลำน้ำภายในประเทศ

นโยบายรัฐบาลและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559) ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ โดยกำหนดให้มีการผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่น ที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำ และมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะรูปแบบการขนส่งทางชายฝั่งและทางลำน้ำ สำหรับการดำเนินการเพื่อสนับสนุนแผนนโยบายดังกล่าวของรัฐบาล กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรและกรมเจ้าท่าได้จัดทำแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

1. ภาพรวมการขนส่งชายฝั่งและการขนส่งทางลำน้ำภายในประเทศ

การขนส่งทางน้ำของประเทศไทย ประกอบด้วย ท่าเรือสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศและท่าเรือลำน้ำ ดังนี้

1.1 ท่าเรือระหว่างประเทศ เป็นท่าเรือที่ใช้ขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกของประเทศไทย ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือเอกชนในเขตศรีราชา ท่าเรือสงขลา โดยมีท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือลำน้ำในประเทศเป็นท่าเรือสนับสนุน ประกอบด้วย **ท่าเรือชายฝั่งในอ่าวไทย** เช่น ท่าเรือเอกชนในแม่น้ำบางปะกง ท่าเรือในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ สุราษฎร์ธานี



ชลบุรี และตราด และท่าเรือชายฝั่ง ในฝั่งทะเลอันดามัน เช่น ท่าเรือกันตัง ท่าเรือท่ามะลั่ง ท่าเรือระนอง เป็นต้น โดยสินค้าส่วนใหญ่ที่มีการขนส่ง ได้แก่ สินค้าเกษตร (ข้าว มันสำปะหลัง น้ำตาล) แร่ เชื้อเพลิง ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม เศษโลหะ ปุ๋ย เคมีภัณฑ์ เครื่องมืออุปกรณ์ และสินค้าเบ็ดเตล็ด

1.2 ท่าเรือลำน้ำในประเทศ เป็นท่าเรือขนส่งสินค้าภายในประเทศ ได้แก่ ท่าเรือในแม่น้ำป่าสัก จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่จังหวัดอ่างทองถึงกรุงเทพฯ ซึ่งสินค้าที่ขนส่งส่วนใหญ่ ได้แก่ สินค้าเกษตร (ข้าว มันสำปะหลัง น้ำตาล) แร่ เชื้อเพลิง ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม เศษโลหะ ปุ๋ย เคมีภัณฑ์ เครื่องมืออุปกรณ์และสินค้าเบ็ดเตล็ด

2. การบริหารจัดการระบบท่าเรือของประเทศไทย

2.1 ท่าเรือภาครัฐดำเนินการ ประกอบด้วย

1) ท่าเรือกรมเจ้าท่า เช่น ท่าเรือสงขลา ท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือระนอง ท่าเรือกันตัง ท่าเรือ เชียงแสน และท่าเรือเชียงของ เป็นต้น เมื่อกรมเจ้าท่าก่อสร้างท่าเรือแล้วเสร็จจะส่งมอบให้กรมธนารักษ์ตาม พ.ร.บ. ที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2518 และจัดหาผลประโยชน์ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการหาประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุ พ.ศ. 2552 และคำสั่งกรมธนารักษ์ที่ 296/2553 ลงวันที่ 29 มิถุนายน 2553 เรื่องหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าเช่า ค่าทดแทน และค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการจัดหาประโยชน์ในราชพัสดุ รวมถึงการดำเนินการตาม พ.ร.บ. กำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

พ.ศ. 2542 สำหรับท่าเรือที่สนับสนุนการดำเนินงานตามแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศมอบให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือระนอง ท่าเรือเชียงแสน และท่าเรือเชียงของ

2) ท่าเรือรัฐวิสาหกิจ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทย สำหรับท่าเรือมาตาพุด บริหารจัดการโดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

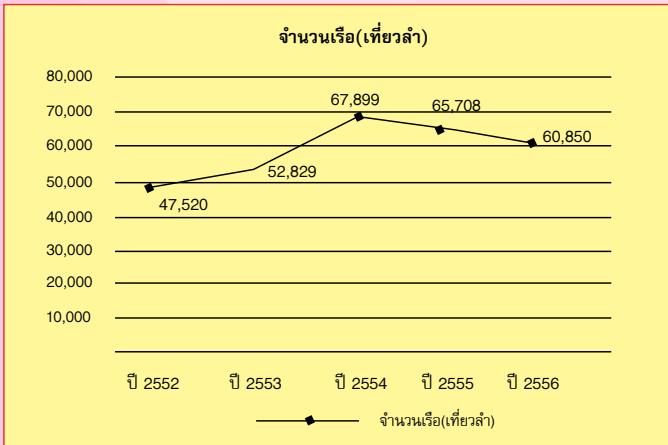
2.2 ท่าเรือเอกชน เป็นท่าเรือที่เอกชนลงทุนและขออนุญาตประกอบการตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 พ.ศ.2515 ท่าเรือเอกชนที่สำคัญในแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 2 ฝั่ง อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยมีท่าเรือเอกชนที่สามารถรองรับเรือเดินทะเลขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไปจำนวน 61 ท่า ส่วนใหญ่เป็นท่าเรือรองรับสินค้าที่ขนส่งด้วยเรือลำเลียงเพื่อขนถ่ายสินค้ากลางน้ำบริเวณท่าเรือกรุงเทพ หรือบริเวณอ่าวจอดทอดสมอเรือเกาะสีชัง หรือจากเรือเดินชายฝั่งขนาดเล็ก

3. ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ และชายฝั่งทะเล

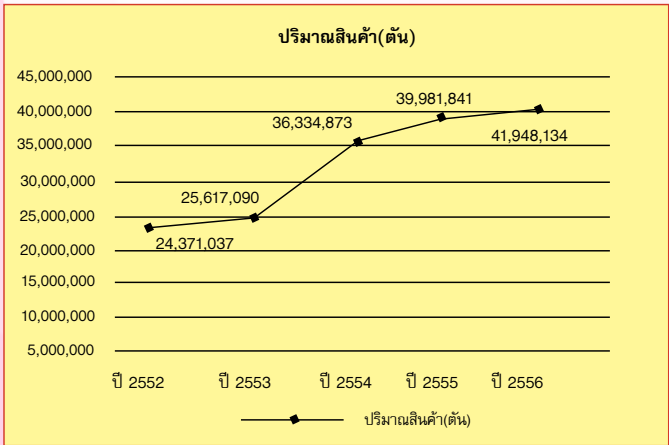
ในภาพรวมมีอัตราการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้น โดยปริมาณการขนส่งสินค้าในช่วงระหว่างปี 2552-2556 เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยในอัตราร้อยละ 15.5 ต่อปี โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าที่รวบรวมจากบริเวณด่านศุลกากรต่างๆ ดังนี้

ตารางแสดงจำนวนเรือและปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ ปี2552-2556

ด้านศุลกากร	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556
1.ฉะเชิงเทรา จำนวนเรือ(เที่ยวลำ) ปริมาณสินค้า(ตัน)	675 390,853	746 436,977	678 296,618	865 601,440	861 529,091
2.สมุทรปราการ จำนวนเรือ(เที่ยวลำ) ปริมาณสินค้า(ตัน)	- -	- -	9,225 8,710,441	11,245 9,294,545	12,089 10,730,079
3.สมุทรสาคร จำนวนเรือ(เที่ยวลำ) ปริมาณสินค้า(ตัน)	2,728 2,275,228	2,346 2,198,796	3,358 2,805,885	3,952 2,897,400	3,929 3,011,475
4.สมุทรสงคราม จำนวนเรือ(เที่ยวลำ) ปริมาณสินค้า(ตัน)	1,771 911,367	1,553 695,478	1,883 829,838	2,021 1,004,230	1,878 881,383
5.บ้านดอน จำนวนเรือ(เที่ยวลำ) ปริมาณสินค้า(ตัน)	4,994 4,707,740	5,876 4,914,654	8,814 5,716,681	5,867 7,242,238	5,521 7,710,757
6.นครศรีธรรมราช จำนวนเรือ(เที่ยวลำ) ปริมาณสินค้า(ตัน)	497 547,889	492 897,135	431 555,674	204 555,404	189 612,542
7.ลพบุรี จำนวนเรือ(เที่ยวลำ) ปริมาณสินค้า(ตัน)	1,132 1,725,306	1,402 2,585,761	1,403 2,270,472	1,295 2,048,818	1,245 1,936,398
8.สงขลา จำนวนเรือ(เที่ยวลำ) ปริมาณสินค้า(ตัน)	9,250 8,515,737	10,323 7,658,117	11,727 8,233,346	10,522 9,093,470	9,613 9,207,293
9.ปัตตานี จำนวนเรือ(เที่ยวลำ) ปริมาณสินค้า(ตัน)	351 -	418 615	152 1,145	125 -	121 -
10.ระนอง จำนวนเรือ(เที่ยวลำ) ปริมาณสินค้า(ตัน)	21,427 226,804	24,623 246,698	28,775 246,010	25,169 269,683	20,971 322,715
11.ภูเก็ต จำนวนเรือ(เที่ยวลำ) ปริมาณสินค้า(ตัน)	2,083 286,271	2,186 244,887	1,944 356,416	1,606 369,110	1,229 539,315
12.กระบี่ จำนวนเรือ(เที่ยวลำ) ปริมาณสินค้า(ตัน)	660 2,541,935	935 3,453,298	1,001 4,111,487	1,200 4,456,051	1,368 3,933,487
13.กันตัง จำนวนเรือ(เที่ยวลำ) ปริมาณสินค้า(ตัน)	1,952 2,241,907	2,039 2,274,674	1,838 2,200,861	1,637 2,149,352	1,736 2,533,602
รวมทั้งสิ้น จำนวนเรือ(เที่ยวลำ) ปริมาณสินค้า(ตัน)	47,520 24,371,036	52,829 25,617,090	67,899 36,334,875	65,708 39,981,840	60,850 41,148,135



จำนวนเรือที่ขนส่งสินค้าทางลำน้ำปี 2552-2556



ปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำปี 2552-2556



4. ปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ

กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และกรมเจ้าท่า ได้มีการจัดทำร่างแผนการพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งเมื่อเดือนกันยายน 2557 โดยได้สรุปปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ดังนี้

4.1 ด้านนโยบาย

1) รัฐบาลให้การสนับสนุนและกำหนดโครงสร้างภาษีตลอดจนค่าธรรมเนียมของการขนส่งแต่ละรูปแบบไม่เสมอภาคกัน เช่น รัฐบาลรับภาระค่าก่อสร้างและซ่อมบำรุงถนนให้กับการขนส่งทางบก แต่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมร่อนน้ำกับการขนส่งชายฝั่ง รัฐบาลให้มีไฟส่องสว่างตามทางแยกให้กับการจราจรทางถนนโดยไม่คิดมูลค่า แต่คิดค่าธรรมเนียมประการกับการขนส่งทางน้ำ ตลอดจนมีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกและกฎจราจรไม่เข้มงวด แต่

กำหนดให้การขนส่งชายฝั่งมีภาระเอกสารกำกับเรือและกำกับสินค้าจำนวนมากเป็นต้น

2) ขาดแผนแม่บทในการพัฒนาระบบท่าเรือของประเทศ

3) ขาดการกำหนดขอบเขต (Zoning) บริเวณหรือทำเลที่เหมาะสมสำหรับพัฒนาเป็นที่ตั้งท่าเรือประเภทต่างๆ

4) ขาดการวางแผนอย่างมีบูรณาการร่วมกับการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างเป็นระบบ เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพของการขนส่งสินค้าชายฝั่งของประเทศในภาพรวม

4.2 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

1) ขาดท่าเทียบเรือเพื่อรองรับการขนส่งชายฝั่งโดยเฉพาะ

2) ร่องน้ำทางเดินเรือต้นเขินขาดการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง



3) ปัญหาสะพานที่เป็นอุปสรรคในการเดินเรือ

4.3 ด้านการบริหารจัดการ

1) การจัดเก็บผลตอบแทนท่าเรือที่อยู่ในการดูแลของกรมธนารักษ์สูงเกินไป ทำให้ต้นทุนในการประกอบกิจการท่าเรือสูงเกินความจำเป็น รวมทั้งระยะเวลาการให้สัมปทานไม่จูงใจให้เอกชนเข้ามาลงทุน

2) การขนส่งชายฝั่งมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงานทำให้มีกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตามมาก โดยข้อปฏิบัติและการยื่นเอกสารบางอย่างมีความซ้ำซ้อน

3) ขาดการสนับสนุนสิทธิประโยชน์ ด้านการเงิน การคลัง (ภาษี) และการส่งเสริม การลงทุน(BOI) อย่างจริงจัง

5. กรอบแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่งและทางลำนํ้าภายในประเทศ

5.1 ผลักดันการใช้ประโยชน์จากท่าเรือที่มีในปัจจุบัน จากระบบท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือลำนํ้าที่มี

อยู่ในปัจจุบัน ควรสนับสนุนให้มีการนำมาใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มศักยภาพ เช่น ขยายระยะเวลาการให้สัมปทานเพื่อจูงใจให้ผู้ได้รับสัมปทานลงทุนปรับปรุงท่าและอุปกรณ์การยกขนตู้สินค้า เป็นต้น ซึ่งในเบื้องต้นสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้ริเริ่มจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2560 เพื่อดำเนินการศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางนํ้าภายในประเทศ โดยการปรับปรุงโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกของระบบการขนส่งชายฝั่งให้สามารถตอบสนองความต้องการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปรับปรุงพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่งโดยศึกษาถึงการให้ประโยชน์ของสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการต่างๆ ในท่าเรือที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด




ทั้งนี้ผลการศึกษาก็จะช่วยผลักดันให้เกิดผลนำไปสู่การปฏิบัติได้จริง ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าลดต่ำลง ผู้ประกอบการภาคเอกชนมีทางเลือกในการขนส่งสินค้ามากขึ้น

5.2 ส่งเสริมการอำนวยความสะดวกในการขนส่งชายฝั่ง โดยเร่งรัดให้มีท่าเทียบเรือสำหรับการขนส่งชายฝั่งในท่าเรือระหว่างประเทศ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ รวมทั้งการเจรจากับผู้ประกอบการท่าเทียบเรือระหว่างประเทศในประเด็นการอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าด้วยเรือชายฝั่ง การยกขนและเคลื่อนย้ายตู้ และภาระค่าใช้จ่ายในการขนย้ายตู้สินค้าระหว่างท่าเรือชายฝั่งกับท่าอื่นๆ ในพื้นที่

5.3 สนับสนุนการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ โดยการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการบริหารจัดการท่าเรือ แกะไขปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การดำเนินงานท่าเรือมีประสิทธิภาพ และมีค่าใช้จ่ายที่เหมาะสม ที่จะช่วยสนับสนุนการขนส่งทางน้ำของประเทศ


และการเพิ่มขีดความสามารถของประเทศในระยะยาว

5.4 พัฒนาเส้นทางเดินเรือในลำน้ำโดยพัฒนาเขื่อนยกระดับน้ำเพื่อการเดินเรือเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำท่าจีนให้สามารถเดินเรือได้ตลอดปีตั้งแต่ปากแม่น้ำเจ้าพระยาจนถึงนครสวรรค์ และต่อเนื่องไปตามลำน้ำท่าจีนจนถึงอำเภอตะพานหิน จังหวัดพิจิตร นอกจากนี้ยังเป็นแหล่งน้ำสำหรับใช้อุปโภค บริโภค อุตสาหกรรม และเกษตรกรรมในพื้นที่ใกล้เคียง ตลอดจนเพื่อการผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ

5.5 สนับสนุนการพัฒนาร่องน้ำเพื่อการเดินเรือให้สามารถเดินเรือได้สะดวกตลอดปีและมีความปลอดภัย โดยมุ่งเน้นการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำเศรษฐกิจ (ร่องน้ำที่ต้องขุดลอกทุกปี มีลักษณะเป็นร่องน้ำที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจสูง หรือเป็นร่องน้ำที่มีเรือใช้สัญจรจำนวนมากเป็นประจำ หรือมีอัตราการตกตะกอนเร็ว จึงจำเป็นต้องขุดลอกและบำรุงรักษาเป็นประจำ) 



สนช. ก้าวสู่ปีที่ 14

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายออมสิน ชีวะพฤกษ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงคมนาคม รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านอำนวยการ) คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และหัวหน้าหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ร่วมแสดงความยินดีเนื่องในโอกาสที่ สนช. ก้าวเข้าสู่ปีที่ 14 โดยมีคณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนช. ให้การต้อนรับ พร้อมทั้งได้มอบทุนการศึกษา “**คำรบลัทธ์ สूरสวดี**” ให้แก่บุตรข้าราชการและเจ้าหน้าที่ สนช. ที่มีผลการเรียนดี 








สนช. จัดพิธีถวายผ้าพระกฐินพระราชทานประจำปี 2558 ณ พระอารามหลวงวัดหน้าพระเมรุราชิการาม อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา




นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านอำนวยการ) รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานในพิธีถวายผ้าพระกฐินพระราชทานประจำปี 2558 โดยมีนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พร้อมคณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนช. เข้าร่วมในพิธีดังกล่าว เมื่อวันศุกร์ที่ 6 พฤศจิกายน 2558 เวลา 13.19 น. ณ พระอารามหลวงวัดหน้าพระเมรุราชิการาม อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 

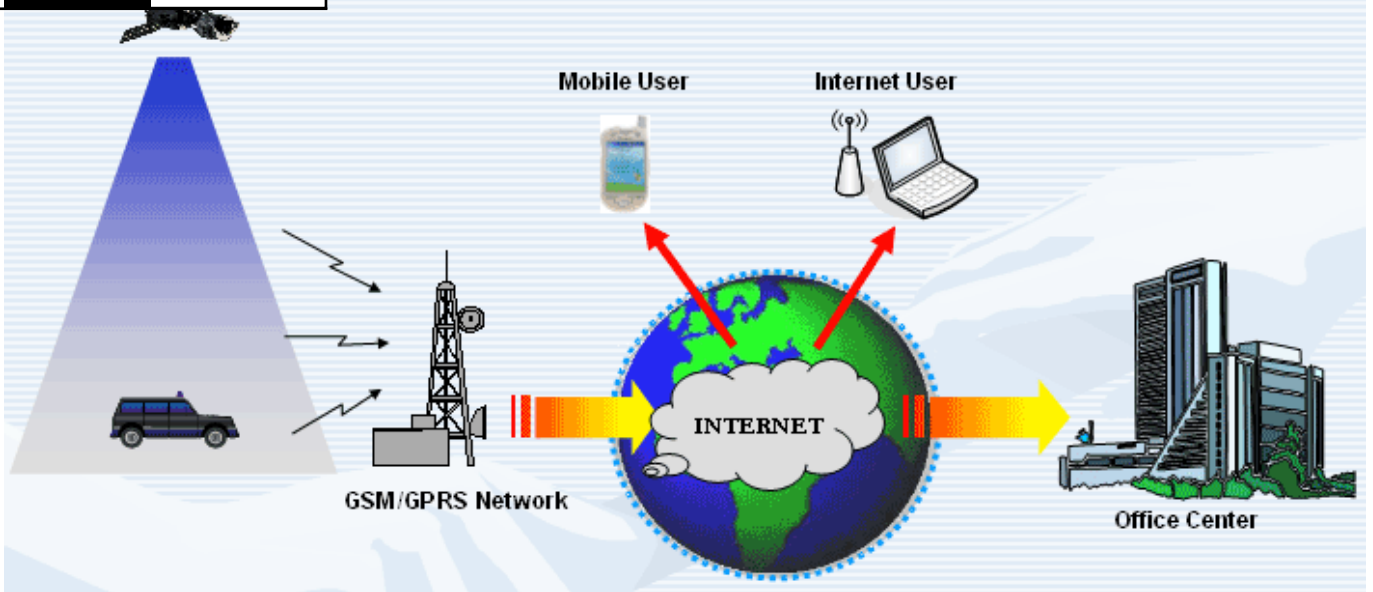




สนข. ร่วมกิจกรรมจักรยานเฉลิมพระเกียรติ สมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ เนื่องในโอกาสมหามงคล เฉลิมพระชนมพรรษา ๘๓ พรรษา ๑๒ สิงหาคม ๒๕๕๘ “Bike For Mom ปั่นเพื่อแม่”

นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พร้อมข้าราชการ
สนข. ร่วมกิจกรรมจักรยานเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้า พระบรมราชินีนาถ เนื่องในโอกาสมหามงคล
เฉลิมพระชนมพรรษา ๘๓ พรรษา ๑๒ สิงหาคม ๒๕๕๘ “Bike For Mom ปั่นเพื่อแม่” ณ บริเวณพระลาน
พระราชวังดุสิต (ลานพระบรมรูปทรงม้า) 





ประโยชน์ของ GPS ติดตามรถยนต์

GPS ย่อมาจากคำว่า Global Positioning System หรือ "ระบบที่สามารถระบุตำแหน่งต่างๆได้ทั่วโลก" ตำแหน่งที่ได้นั้น มาจากการคำนวณพิกัดของดาวเทียมระบุพิกัดที่ลอยอยู่ในอวกาศมากมายถึง 24 ดวง ทั่วโลก หรืออธิบายง่ายๆก็คือ มีดาวเทียมถึง 24 ดวง ที่คอยหาตำแหน่งที่เครื่องรับสัญญาณ GPS อยู่ จึงมั่นใจได้ว่า ไม่ว่าจะคุณจะไปตรง



ส่วนไหนบนพื้นผิวโลก ถ้าคุณพกเครื่องรับสัญญาณ GPS อยู่ คุณก็สามารถรู้ได้ทันทีว่า คุณอยู่ตรงไหนของโลก จากค่าพิกัด Latitude และ Longitude ที่ได้จากเครื่องรับสัญญาณ GPS นั้นเอง จากความสามารถตรงนี้ของ GPS เราจึงสามารถนำมาประยุกต์ใช้งานได้อย่างหลากหลาย แต่ที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในปัจจุบันมีอยู่ 2 ระบบ คือ GPS Navigator และ GPS Tracking เทคโนโลยีใหม่ เพิ่มความปลอดภัยให้กับรถยนต์ด้วย GPS ติดตามรถยนต์ เพียงติดตั้ง GPS ติดตามรถยนต์ ก็สามารถตรวจสอบตำแหน่ง

ของรถยนต์ ผ่านสมาร์ทโฟน หรือแท็บเล็ตได้ทันที โดยอุปกรณ์นี้จะมีสัญญาณเตือนทุกครั้งที่มีการเปิดประตูรถ และสตาร์ทเครื่องยนต์ และมีสัญญาณเมื่อเกิดการโจรกรรม เช่น การทุบกระจกกรรต ซึ่งจะส่งสัญญาณมายังสมาร์ทโฟนของคุณในทันทีที่เกิดเหตุการณ์ไม่คาดคิดขึ้น เครื่อง GPS ติดตามรถยนต์ จะจับสัญญาณดักฟังเสียงต่างๆ ภายในรถยนต์ โดยสามารถตรวจสอบตำแหน่งต่างๆ พร้อมทั้งส่งภาพไปยังมือถือของคุณได้ทันที สามารถใช้งานได้ทั้งในรถและพกพาออกไปนอกรถได้

นอกจากนี้ GPS รถยนต์ยังสามารถแจ้งเตือนเมื่อมีเหตุการณ์ตัดสายไฟในรถยนต์ได้ด้วย ซึ่งเป็นประโยชน์ของคนที่ต้องการความปลอดภัยในรถยนต์ระดับสูง ไม่ว่าจะสตาร์ทเครื่องยนต์ หรือดับเครื่องยนต์ ก็สามารถสั่งการผ่านทางมือถือได้ทันที หากต้องการดูประวัติการใช้งานรถยนต์ย้อนหลัง ก็สามารถตรวจสอบจากหน่วยความจำของ GPS ดิจิตอลได้อีกด้วย ดังนั้นจึงมั่นใจในความปลอดภัยของรถยนต์ได้ทันทีแบบไม่ต้องกังวลใจ


การเลือกซื้อ GPS ดิจิตอล ให้เหมาะสมกับการใช้งาน

1) ขนาดหน้าจอ : ปัจจุบันขนาดหน้าจอ 3.5 นิ้วเริ่มไม่ค่อยเป็นที่นิยม เนื่องจากขนาดที่ค่อนข้างเล็ก และราคาที่ไม่ต่างกับขนาดหน้าจอที่ใหญ่กว่า จึงแนะนำให้เลือกซื้อขนาดหน้าจอ 4.3 หรือ 5.0 นิ้ว แต่ขนาด 7.0 นิ้ว อาจจะใหญ่เกินไป น่าจะเหมาะกับรถตู้ รถกระบะคันใหญ่ๆ หรือเหมาะจะติดเข้าไปใน Console หน้ารถมากกว่า

2) CPU : ความเร็วของ CPU ที่นำมาใช้ใน GPS Navigator (GPS ดิจิตอล) ส่วนใหญ่จะมีความเร็วที่ 300, 400, 500 และล่าสุดที่ 600MHz ความเร็ว 300MHz มีผลผลิตกันน้อยแล้ว ปัจจุบันจะผลิตที่ 400MHz และ PND รุ่นใหม่ๆจะผลิตออกมาที่ 500MHz เพราะแผนที่นำทางในปัจจุบันส่วนใหญ่ จะมีภาพ 3D ด้วย ดังนั้นความเร็ว CPU จึงต้องสูงขึ้น และล่าสุดจะมี CPU ที่ความเร็ว 600MHz ออกมาแต่ราคาค่อนข้างสูง และแผนที่นำทางต่างๆ ยังไม่จำเป็นต้องใช้ความเร็วสูงขนาดนั้น จึงยังไม่ค่อยนำมาใช้ใน GPS ดิจิตอล อย่างแพร่หลายนัก ดังนั้นการเลือกซื้อจึงแนะนำให้ดู CPU ที่มีความเร็วอย่างน้อย 400MHz ขึ้นไป

วิธีใช้งาน GPS ดิจิตอล

เราสามารถนำ GPS Navigator รับสัญญาณ GPS เพื่อระบุตำแหน่ง และนำทางได้ฟรี ไม่มีค่าใช้จ่ายใดๆ เนื่องจากสัญญาณ GPS จะถูกส่งจากดาวเทียมตลอดเวลาอยู่แล้ว ใครที่มีเครื่องรับสัญญาณ ก็สามารถนำ

ข้อมูลที่ถูกส่งมา มาใช้ประโยชน์ได้ ส่วนการใช้งาน GPS ดิจิตอล ในการนำทางนั้น เพียงแค่เราตัวเครื่อง ไปติดตั้งที่กระจกหน้ารถ เพื่อให้ตัวเครื่องสามารถรับสัญญาณ GPS จากดาวเทียมได้ดี 



5 สถานที่ท่องเที่ยวหน้าหนาว ที่ต้องไปเยือนในปี 2558



“สถานที่ท่องเที่ยวหน้าหนาว” แบบแปลกใหม่ บัญคนไม่เคยมีมากนัก หรือยังมีคำถามกับตัวเองว่า “หนาวนี้เที่ยวไหนดี” วันนี้ทางทีมงานวารสารฯ ขอนำ 5 สถานที่ท่องเที่ยวหน้าหนาว ที่ต้องไปเยือนในปี 2558 มาแนะนำกัน ขอบอกเลยว่าบางที่ ก็ต้องใช้พลังกำลังในการเดินทางไปหาความงามที่ ชุกช่อนไว้อีกหน่อย แต่รับรองว่าคุณเกินบรรยาย เอาเป็นว่าลองไปดูสิว่าจะไปเที่ยวหน้าหนาวที่ไหนกันดี



1. ดอยเชียงดาว (จังหวัดเชียงใหม่)

ดอยเชียงดาว อยู่ในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า ดอยเชียงดาว อำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่ ยอดสูงสุดของดอยเชียงดาว เรียกว่า ดอยหลวงเชียงดาว (เพี้ยนมาจากคำที่ชาวบ้านในละแวกเปรียบเทียบกับดอยนี้ว่า สูงเพียงดาว) มีความสูง 2,195 เมตร จากระดับน้ำทะเล ซึ่งสูงเป็นอันดับ 3 ของประเทศ รองจาก ดอยอินทนนท์และดอยผ้าห่มปก บนยอดดอยอากาศเย็น ลมแรง และสมบูรณ์ด้วยดอกไม้ป่าภูเขาที่หาชมได้ยาก รวมทั้งนกและผีเสื้อ และบนยอดดอยจะมองเห็นทัศนียภาพที่สวยงามรอบด้าน คือ ทะเลหมอกด้าน อำเภอเชียงดาว ดอยสามพี่น้อง เทือกดอยเชียงดาว

รวมทั้งยอดดอยอินทนนท์ที่อยู่ไกลออกไป การเข้าพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าดอยเชียงดาว ต้องขออนุญาตผู้อำนวยการส่วนอนุรักษ์สัตว์ป่า กรมป่าไม้ (โทร. 0 2561 2947) อย่างน้อย 2 สัปดาห์ก่อนการเดินทาง ทั้งนี้ การเดินทางสู่ยอดดอยเชียงดาวเริ่มที่ถ้ำเชียงดาว ซึ่งนักท่องเที่ยวจะสามารถติดต่อคนนำทาง ลูกหาบ (300 บาท/วัน/คน) และเช่ารถ (900 บาท) เพื่อไปส่งยังจุดเริ่มเดินได้ บนดอยเชียงดาวไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกใดๆ นักท่องเที่ยวต้องเตรียมตัวไปด้วยตนเอง ไม่ว่าจะเป็นเครื่องนอน อาหาร และน้ำ

2.เขาโมโกจู (จังหวัดกำแพงเพชร)

ขุนเขาที่มีความหนาวเย็น ด้วยความสูง 1,964 เมตร จากระดับน้ำทะเล โมโกจูจึงเป็นยอดเขาที่สูงที่สุดในอุทยานแห่งชาติแม่วงก์และสูงที่สุดในผืนป่าตะวันตก อยู่ห่างจากที่ทำการอุทยานฯ ประมาณ 27 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินเท้าไปกลับ 4-5 วัน แม้ระยะทางจะไกลและยากแก่การเข้าไปถึง แต่โมโกจูเป็นจุดหมายปลายทางของนักเดินทางหลาย ๆ คนที่จะเก็บเป็นความประทับใจครั้งหนึ่งในชีวิต

ทั้งนี้คำว่า "โมโกจู" เป็นภาษากะเหรี่ยง แปลว่าเหมือนฝนจะตก เนื่องจากบนยอดเขามักถูกปกคลุมด้วยเมฆหมอกและมีอากาศหนาวเย็นตลอดเวลา ผู้สนใจจะไปสัมผัสยอดเขาโมโกจูต้องเตรียมร่างกายให้แข็งแรง เพราะทางเดินขึ้นเขามีความลาดชันไม่ต่ำกว่า 60 องศา



ใช้เวลาในการเดินทางไป-กลับ 5 วัน และต้องพักแรมในป่าตามจุดที่กำหนด นอกจากนั้นควรศึกษาสภาพเส้นทาง สภาพอากาศ และติดต่อเจ้าหน้าที่นำทางจากอุทยานฯ ซึ่งจะเปิดให้เดินขึ้นยอดเขาโมโกจูในเดือนพฤศจิกายน-กุมภาพันธ์ของทุกปี

3.ภูป่าเปาะ (จังหวัดเลย)

ภูป่าเปาะ ที่ได้รับสมญานามว่าเป็น "ฟูจิเมืองไทย" ตั้งอยู่ที่บ้านผาห้วย อำเภอหนองหิน จังหวัดเลย ในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าภูค้อ-ภูกระแต ซึ่งห่างจากสวนผาหินงามหรือคุ้มหมิงเมืองไทยประมาณ 7 กิโลเมตร เป็นจุดชมวิวที่สูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ 900 เมตร บนภูป่าเปาะนั้นมีจุดชมวิวอยู่ด้วยกัน 4 จุด โดยจุดชมวิวแต่ละจุดมีระยะทางห่างกันประมาณ 200 เมตร

4.ดอยผ้าห่มปก (จังหวัดเชียงใหม่)

ดอยผ้าห่มปก อยู่ในอุทยานแห่งชาติดอยผ้าห่มปก เป็นดอยที่สูงอันดับ 2 ของประเทศไทย มีความสูงประมาณ 2,285 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง บนยอดดอยสูงสุดเป็นทุ่งโล่งซึ่งเกิดจากสภาพธรณีวิทยาที่มีชั้นดินตื้น ชั้นหินเป็นหินแกรนิต ประกอบกับอากาศมีลมมรสุมพัดแรงตลอดทั้งปี จากยอดดอยจะเห็นทิวทัศน์ที่สวยงาม เช่น ทะเลหมอก





และถนนบนสันเขา ขนานกับชายแดนไทย-พม่า ซึ่งถือเป็นถนนที่สร้างขึ้นเพื่อความมั่นคงระหว่างประเทศ ส่วนสภาพป่าเป็นป่าต้นน้ำ ป่าดิบเขาซึ่งมีสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติที่สมดุลและหลากหลายทางชีวภาพโดยจะพบพันธุ์พืช สัตว์ป่าหายากนานาชนิด อาทิ เทียนหาง บัวทองผีเสื้อโกเชอร์อิมพิเรียล ผีเสื้อมรกตผ้าห่มปก ผีเสื้อหางติ่งแววเลือน ผีเสื้อหางดาบตาลไหม้ นกปรอดหัวโขนก้นเหลือง และนกปีกแพรสีม่วง เป็นต้น ในฤดูหนาวมีนกอพยพมาอาศัย เช่น นกเดินดงคอแดง นกเดินดงดำปีกเทา นกเดินดงสีน้ำตาลแดง ฯลฯ

สำหรับเส้นทางขึ้นดอยผ้าห่มปกมี 3 เส้นทาง ได้แก่ ทางกิ่วลม ทางปางมงคล และทางหน่วยจัดการต้นน้ำแม่สาว โดยนักท่องเที่ยวสามารถตั้งแคมป์พักแรมได้ตรงบริเวณกิ่วลม เนื่องจากทางอุทยานแห่งชาติไม่อนุญาตให้พักแรมบนยอดดอยผ้าห่มปก เพราะเป็นหน้าผาชันและอาจเกิดอันตรายได้ ซึ่งการเดินทางขึ้นสู่

ยอดดอยเป็นการเดินเท้าระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 3 ชั่วโมงในการเดินขึ้นและลง อุทยานแห่งชาติดอยผ้าห่มปกอนุญาตให้นำรถขึ้นดอยผ้าห่มปกได้แล้ว โดยต้องขึ้นดอยก่อน 15.30 น. และต้องใช้รถกระบะเท่านั้น ห้ามนำรถเก๋ง รถตู้ รถบัสขึ้นดอย เพราะถนนยังเป็นทางลูกรัง ถ้าไม่มีรถขึ้นดอยสามารถติดต่อรถให้บริการได้ที่ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว อุทยานแห่งชาติดอยผ้าห่มปก เลขที่ 224 หมู่ 6 ตำบลโป่งน้ำร้อน อำเภอฝาง จังหวัดเชียงใหม่ 50110 โทรศัพท์ 08 6430 9748, 05345 3517-8 โทรสาร 05345 3517 อีเมล doiphahompok.np@hotmail.com

5. ภูสอยดาว (จังหวัดอุตรดิตถ์ / จังหวัดพิษณุโลก)

ภูสอยดาว อยู่ในพื้นที่อุทยานแห่งชาติภูสอยดาว มีลักษณะภูมิประเทศเป็นภูเขาสูงตามแนวชายแดนไทย-ลาว มีความสูงอยู่ที่ 2,102 เมตร อากาศหนาวเย็นเกือบตลอดทั้งปี สภาพป่าส่วนใหญ่ยังอุดมสมบูรณ์



เส้นทางเดินป่า “ผู้พิชิตลานสน ภูสอยดาว”

จุดเริ่มต้นการเดินเท้า 0 ม.
น้ำตกภูสอยดาว

เป็นปางช้าง 1,800 ม.
เป็นปางม้า 2,300 ม.
เป็นป่าก่อ 3,200 ม.
เป็นเสือโคร่ง 4,700 ม.
เป็นมรณะ 5,700 ม.
ลานกางเต็นท์ 6,500 ม.

จุดผู้พิชิตภูสอยดาว ที่ความสูง 1,633 ม.

ลานสนภูสอยดาว

ระยะทางประมาณ 6,500 เมตร
 ใช้เวลาเดินประมาณ 4-6 ชั่วโมง

ครั้งหนึ่งในชีวิต พิชิตภูสอยดาว

ลักษณะทั่วไป
 เส้นทางเดินป่าพิชิตลานสนภูสอยดาว เป็นเส้นทางเดินป่า ระยะไกล จุดเริ่มต้นอยู่ในบริเวณน้ำตกภูสอยดาว ที่ระดับความสูงประมาณ 600 เมตร และสิ้นสุดที่จุดผู้พิชิตภูสอยดาว ที่ระดับความสูงประมาณ 1,633 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง

สภาพเส้นทาง
 เส้นทางจะอยู่ในระดับยาก ผู้เดินจะต้องปรับเป็นสภาพร่างกายก่อนเดินทาง ช่วงแรก ๆ จะผ่านป่าดงดิบ เมื่อยสักหน่อย หลังจากนั้นจะเป็นเนินชันขึ้นเรื่อย ๆ สลับกับสิ่งทิวาเป็นระยะ ๆ ผ่านสภาพป่าที่หลากหลายหลายส่วน ความท้าทายของเส้นทางนี้ คือ ความสูงชันของพื้นที่ โดยเฉพาะช่วงสุดท้ายก่อนถึงลานสนที่เรียกว่า เป็นมรณะ

สิ่งที่เป็นอันตราย

- น้ำตกภูสอยดาวที่น้ำท่วม ๆ 5 ชั้น
- สภาพป่าดงดิบในป่าที่อันตราย
- พืชพิษและสัตว์ป่าที่อันตราย อาทิ นกอินทรี และนกนางแอ่น
- วัชพืชที่ขึ้นปกคลุมภูสอยดาว

ข้อแนะนำในการเที่ยวอุทยานแห่งชาติ

- ห้ามออกนอกเส้นทางที่จัดไว้โดยไม่มีเจ้าหน้าที่
- ห้ามหักเห็ดขุยไผ่ ตัดไม้ รบกวนสัตว์ป่า
- ห้ามยิงปืน หรือเผาสิ่งใดก็ตามได้
- ห้ามเก็บสิ่งใดออกจากป่า
- ห้ามส่งเสียงดัง
- ไม่ทิ้งขยะมูลฝอย
- ปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติที่วางไว้อย่างเคร่งครัด

อุทยานแห่งชาติ เป็น สมบัติของทุกท่านที่บริการ เป็น งานของเรา

มีทุ่งหญ้าขนาดใหญ่ในพื้นที่ที่เคยเป็นที่ทำกินของชาวเขาเผ่าม้ง แหล่งท่องเที่ยวในเขตอุทยานฯ ได้แก่ ป่าสน ทุ่งดอกไม้ หน้าผาจุดชมวิว น้ำตกสายทิพย์ และน้ำตกภูสอยดาว พื้นที่ป่าสนสามใบ เหมาะแก่การมาเที่ยวชมในช่วงเดือนสิงหาคม-กันยายน เนื่องจากจะพบเห็นทะเลหมอกและดอกไม้ต่าง ๆ โดยเฉพาะดอกหงอนนาคขึ้นอยู่ทั่วไป และกล้วยไม้ป่าตามคาบไม้ใหญ่ ระยะทางเดินทางจากเชิงเขา 6.5 กิโลเมตร บางช่วงเป็นเส้นทางชัน ใช้เวลาประมาณ 4-5 ชั่วโมง มีสถานที่กางเต็นท์และห้องสุขาบริการ

ทั้งนี้สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ อุทยานแห่งชาติภูสอยดาว ตำบลห้วยมุ่น อำเภอน้ำปาด จังหวัดอุตรดิตถ์ 53110 โทรศัพท์ 0 5543 6001-2



ที่มา : www.kapook.com

สถิติอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2558

สะสม 6 วัน ตั้งแต่วันที่ 30 ธ.ค.57 - 4 ม.ค.58



อุบัติเหตุ **2,733** ครั้ง



บาดเจ็บ **2,843** ราย



เสียชีวิต **302** ราย



จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุด

เชียงใหม่ **15** ราย

จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสูงสุด

เชียงใหม่ **119** ราย

จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิต

■ ตรัง ■ นราธิวาส ■ สิงห์บุรี ■ นครพนม

สรุปสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่

- เมาสุรา
- ขับรถเร็วเกินกำหนด
- ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ **รถจักรยานยนต์**
- ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด **16.01-20.00 น.**
ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่ **อยู่ในกลุ่มวัยแรงงาน**



ที่มา : ศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (ศปถ.)



ความดันลมยางสำคัญอย่างไร

ยางรถยนต์เปรียบเสมือนเกราะกันกระแทก ระหว่างรถยนต์และพื้นถนน เพื่อให้รถยนต์สามารถขับเคลื่อนได้ ยางทุกเส้นจึงต้องได้รับการเติมลมก่อนใช้งานและควรรักษาระดับความดันลมยางให้ใกล้เคียงกับที่โรงงานผู้ผลิตกำหนด อย่างไรก็ตามความดันลมยางจะลดลงหลังจากการใช้งาน ดังนั้นจึงควรเช็คระดับความดันลมยางอย่างสม่ำเสมอ เพื่อยืดอายุการใช้งานของยางรถยนต์

เติมลมเมื่อไหร่

ควรเช็คลมยางในขณะที่ยางเย็น หรือก่อนการใช้งาน ทั้งนี้เมื่อล้อเริ่มหมุนยางจะเกิดการเปลี่ยนรูป ทำให้อากาศภายในเกิดการเคลื่อนไหวจนทำให้เกิดความร้อนขึ้น อากาศภายในยางขยายตัวความดันลมจะเพิ่มสูงขึ้น ในกรณีที่มีความจำเป็น ต้องเติมลมหลังใช้งานแล้ว ควรเติมลมเพิ่มขึ้นอีก 2 ปอนด์เพื่อชดเชยความดันอากาศที่ขยายตัว

ใส่ฟาว์วาล์วให้สนิท

ควรตรวจเช็คฟาว์วาล์วยางให้สนิท เพื่อป้องกันเศษผง ฝุ่น หรือความชื้นซึมผ่านเข้าภายในยาง ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อยางรถยนต์ได้

การสูบลมยาง

1. ตรวจเช็คลมยางขณะที่ยางยังเย็นอยู่หรือในช่วงเวลา ก่อนออกเดินทางและปรับแต่งให้ถูกต้องตามอัตราที่

โรงงานผู้ผลิตรถยนต์กำหนดเป็นประจำ

2. ในกรณียางใหม่ ให้เพิ่มความถี่ในการตรวจเช็คลมยางให้มากกว่าปกติ (ในช่วง 3,000 กม. แรก) เนื่องจาก โครงยางในช่วงนี้จะมีการขยายตัวทำให้ความดันลมยางลดลง

3. ห้ามปล่อยลมยางออก เมื่อความดันลมยางสูงขึ้น ในขณะที่กำลังใช้งานเพราะความร้อนที่เกิดขึ้นขณะที่ใช้งานเป็นตัวทำให้ความดันลมภายในยางสูงขึ้น

4. เพื่อป้องกันลมรั่วซึมที่วาล์ว ควรเปลี่ยนวาล์ว และแกนวาล์วทุกครั้ง que เปลี่ยนยางใหม่และมีฝาปิดวาล์ว ตลอดเวลา

5. สำหรับยางอะไหล่ ให้ตรวจเช็คลมยางให้ถูกต้อง ทุกครั้งอยู่เสมอ

6. ในกรณีรถยนต์ที่ขับด้วยความเร็วสูง ให้เติมลมยางให้มากกว่าปกติ 3-5 ปอนด์ต่อตารางนิ้ว



ตรวจเช็คความดันลมยางอย่างน้อยเดือนละครั้ง

ควรตรวจเช็คความดันลมยางของรถ ให้อยู่ระดับที่ผู้ผลิตกำหนดเพื่อให้หน้ายางสัมผัสกับผิวถนนได้อย่างสม่ำเสมอ โดยปกติโรงงานประกอบรถยนต์จะระบุระดับความดันลมยางที่เหมาะสมกับรถไว้บนแผ่นโลหะบริเวณขอบประตูหรือกำหนดในคู่มือประจำรถ การเติมลมยางที่ถูกต้องนอกจากจะช่วยประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงแล้วยังช่วยยืดอายุการใช้งานให้แก่รถคุณด้วย นอกจากนี้การเติมลมยางที่ไม่เท่ากัน จะส่งผลให้รถยนต์เสียการทรงตัวเมื่อเบรคหยุดหรือเร่งความเร็ว หรือรถถูกดึงไปด้านใดด้านหนึ่งขณะขับและทำให้ยางสึกไม่เท่ากันด้วย



การเติมลมยางมากเกินไป

ทำให้หน้าสัมผัสของยางกับพื้นผิวถนนลดลง ดอกยางบริเวณกลางจะสึกมากกว่าด้านข้างทั้งสอง และเนื่องจากความยืดหยุ่นของยางลดลงทำให้โครงสร้างผ้าใบเสียหายได้ง่าย และยังทำให้รถกระดอนเมื่อวิ่งบนถนนขรุขระ

การเติมลมยางน้อยไป

ทำให้ดอกยางไม่เรียบ โดยดอกยางบริเวณไหล่ยางจะสึกเร็วกว่าบริเวณกลางยาง เกิดความร้อนสูงขณะยางเปลี่ยนรูปและแรงกระแทกจะทำให้โครงสร้างผ้าใบเสียหาย และไม่สามารถคืนกลับสภาพเดิม



กรณีสูบลมยางน้อยกว่ากำหนดจะทำให้

- อายุยางลดลง
- บริเวณไหล่ยางจะสึกเร็วกว่าส่วนอื่น ๆ
- เกิดความร้อนสูงที่บริเวณไหล่ยาง ทำให้ผ้าใบหรือเนื้อยางไหม้แยกออกจากกัน
- โครงยางบริเวณแก้มยางฉีกขาด หรือหักได้
- ลื่นเป็ลียงน้ำมันเชื้อเพลิง
- เนื้อยางบริเวณหน้ายางจะฉีกขาดได้ง่าย ถ้าวิ่งด้วยความเร็วสูงมากกว่า 100 กม./ชม.

กรณีสูบลมยางมากกว่ากำหนด

- เกิดการลื่นไถลได้ง่าย เนื่องจากพื้นที่การยึดเกาะถนนลดลง
- โครงยางระเบิดได้ง่ายเมื่อได้รับแรงกระแทกหรือถูกของมีคมตำเนื่องจากโครงยางแบ่งตัวเต็มที่เกิดการยืดหยุ่นตัวได้น้อยดอกยางจึงสึก บริเวณตอนกลางมากกว่าส่วนอื่น ๆ

- อายุยางลดลง
- ความนุ่มนวลในการขับขี่ลดลง

เช็คลมยางอย่างไรให้ถูกต้อง

ลมยางจะลดลงโดยตัวมันเองประมาณ 2-3 ปอนด์ต่อตารางนิ้วต่อเดือน ดังนั้นจึงควรเช็คลมยางอย่างน้อยเดือนละครั้ง ขณะที่ยางยังเย็นอยู่ โดยเติมลมยางตามคู่มือรถแต่ละคันที่ติดอยู่ที่ข้างประตูรถ



ความร้อนภายใน ยางจะเกิดขึ้นสูงมาก ทำให้การยึดเกาะระหว่าง เนื้อยางกับโครงยางลดลง และแยกออกจากกันได้ง่าย การเคลื่อนไหวของ หน้ายางมีมาก ทำให้ยาง สึกหรือเร็วและทำให้อายุ ยางลดลง

การบรรทุกของหนัก

น้ำหนักบรรทุกมีผลอย่างมากต่ออายุของยาง จึงเป็นเรื่องสำคัญที่จะต้องควบคุมน้ำหนักบรรทุกให้มีความสัมพันธ์กับความดันลมภายในยาง และไม่ควรมเติมความดันลมยางให้มากกว่าที่กำหนด เพื่อเพิ่มความสามารถในการรับน้ำหนักของยางให้มากขึ้น เพราะการเพิ่มความดันลมยางมากขึ้นจะมีผลต่อยางดังที่กล่าวมาแล้ว

ในกรณีที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

โครงยางบริเวณแก้มยาง หรือขอบยางหักหรือระเบิดได้ง่ายเนื่องจากรับน้ำหนักที่ตกลงมาไม่ไหว

การสลับตำแหน่งยาง

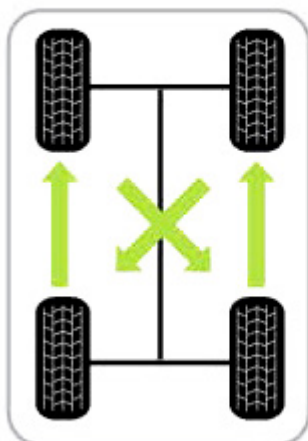
ยางรถยนต์ จะเกิดการสึกหรอ ไม่เท่ากันทุกเส้นโดยมีสาเหตุจากสภาพรถ สภาพผิวถนน ศูนย์ล้อ การหักเลี้ยวของรถ การสูบลมยาง ตำแหน่งยาง ลักษณะการขับชี่ และฤดูกาล

โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตำแหน่งล้อหน้าจะเกิดการสึกผิดปกติของดอกยางง่ายที่สุด ดังนั้น เพื่อให้ยาง มีอายุการใช้งานได้นาน ควรสลับตำแหน่งยางอยู่เสมอ (ยางเรเดียล ควรสลับตำแหน่งยางทุก 10,000 กม.)

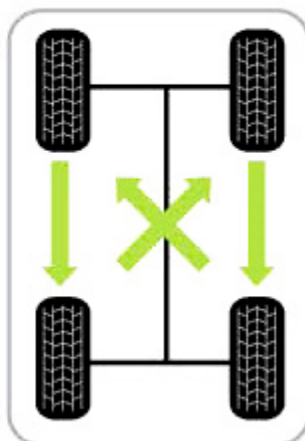


ที่มา : www.cockpitthai.phetkasem.com

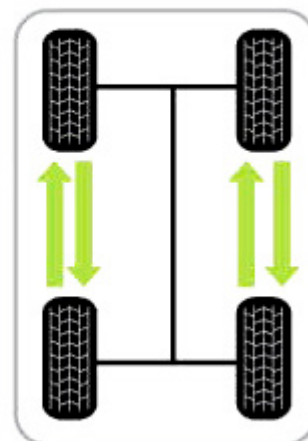
วิธีการสลับยาง



รถขับเคลื่อนล้อหลัง



รถขับเคลื่อนล้อหน้า



ยางแบบมีทิศทางทางการหมุน



สวัสดีปีใหม่ล่วงหน้าเลยนะครับท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ที่มงานวารสารฯขอให้ พี่ๆน้องๆ ชาว สนข. ทุกคนมีความสุขและสนุกสนานไปกับเทศกาลส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ที่กำลังมาถึงนี้ คิดสิ่งใด ก็ขอให้สมความปรารถนาทุกประการ อย่าเจ็บ อย่าจน กันทุกๆคนเลยนะครับ ทางที่มงานวารสารฯ ของ สนข. จะทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูล ข่าวสาร และเกร็ดความรู้ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ด้านการขนส่งและจราจรแก่ผู้อ่านต่อไป ฉบับนี้เราขอแสดงมุทิตาแก่ข้าราชการที่เกษียณอายุราชการในปี 2558 นี้ และก็ยังจะมีข้าราชการบรรจุใหม่ มาแนะนำให้ท่านรู้จักกันอีกเช่นเคยนะครับ



ข้าราชการเกษียณอายุราชการ



1. นางประชิตร์ ลิ้มเจริญชาติ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

พวกเราชาว สนข. ขอแสดงมุทิตาจิตแก่ ท่านรองประชิตร์ฯ เนื่องจากในปี 2558 นี้ มีอายุครบเกษียณราชการ ช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ท่านรองประชิตร์ฯ ได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลังความสามารถ ชาว สนข. ขออวยพรให้ท่านรองฯ และครอบครัวมีความสุขและสุขภาพร่างกายที่แข็งแรงตลอดไปนะครับ



2. นางสาวทัศนีย์ ศิลปบุตร ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านวิเคราะห์นโยบายและแผน (ด้านความปลอดภัย) สำนักแผนความปลอดภัย (สผป.)

พี่ๆน้องๆชาว สนข. เรามาร่วมแสดงมุทิตาจิตแก่ พี่หนูฯ ในปี 2558 นี้ที่เกษียณอายุราชการ ช่วงเวลาที่ผ่านมา พี่หนูฯได้ปฏิบัติหน้าที่ได้ดีเยี่ยมในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในด้านต่างๆ อย่างเต็มความสามารถ ขอให้พี่และครอบครัวมีความสุขและมีสุขภาพร่างกายที่แข็งแรงตลอดไปนะครับ



3. นางจรุพรรณ ตฤณารมย์ หัวหน้ากลุ่มตรวจสอบภายใน

ชาว สนข. ขอแสดงมุทิตาจิตแก่ พี่จรุพรรณฯ หรือพี่แ้ววของเรานั่นเอง ที่เกษียณอายุราชการ ในปี 2558 โดยทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบ เรื่องราวต่างๆภายใน สนข. ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยในทุกๆเรื่อง ขอให้มีความสุขและสุขภาพดีกันทั้งครอบครัวเลยนะครับ



4. นางสาวมาลี เอื้อภราดร นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ
สำนักแผนความปลอดภัย (สผป.)

พวกเราชาว สนช. ขอแสดงความยินดีกับพี่มาลี ที่เกษียณอายุราชการในปี 2558 นี้ ตลอดเวลาที่ผ่านมา ได้ปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายอย่างเต็มความสามารถ ขอให้พี่และครอบครัวมีความสุขและมีสุขภาพร่างกายแข็งแรงตลอดไปนะคะ



5. นายวิรัชชัย จำนงค์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
สำนักแผนความปลอดภัย (สผป.)

ชาว สนช. ขอแสดงความยินดีกับพี่วิรัชชัย แต่เรารู้จักกันในนามว่าพี่ลิ้ม ที่เกษียณอายุราชการ ในปี 2558 นี้ ช่วงเวลาที่ผ่านมา ได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ ขอให้พี่และครอบครัวมีความสุข และความเจริญก้าวหน้ายิ่ง ๆ ขึ้นไปนะคะ

ข้าราชการบรรจุใหม่



6. นางธนกร โบสถ์ทอง เจ้าพนักงานพัสดุปฏิบัติงาน
สำนักบริหารกลาง กลุ่มบริหารพัสดุ (กพส.)

สาวคนล่าสุดของ กพส. ชื่อว่า หิว (ชื่อแปลกดี...แต่จะเบาหวิวเหมือนชื่อรีเปล่านะ) เป็นชาวจังหวัดชัยนาท จบการศึกษาคณะศิลปศาสตร์ สาขารัฐประศาสนศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยราชภัฏจันทระเกษม



7. นางศรดา ศรีสังขกุล เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน
สำนักบริหารกลาง ฝ่ายบริหารงานทั่วไป (ผบท.)

น้องใหม่ของ ผบท. คนนี้ชื่อ น้องโหนด (ชื่อเหมือนดลกชื่อดัง...แต่จะมีมุขเยาะไหมดนะ) เป็นชาวจังหวัดพิษณุโลก จบการศึกษาคณะบริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาคอมพิวเตอร์ จากมหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์



การสวดมนต์ข้ามปีนั้นคืออะไร?

ใกล้จะปีใหม่แล้ว สิ่งที่หลายคนอยากจะทำ ก็คงจะเป็นเรื่องราวเกี่ยวกับการเริ่มต้นทำสิ่งใหม่ ๆ ในชีวิต ตามความเชื่อที่ว่า การทำสิ่งดี ๆ ในต้นปี จะส่งผลให้ชีวิตดีไปตลอดทั้งปี

สิ่งหนึ่งที่คนส่วนใหญ่นิยมทำกันมาในช่วงปีใหม่ คือ การสวดมนต์ข้ามปี ซึ่งปัจจุบันก็มีสถานที่จัดงานสวดมนต์ข้ามปีมากมาย ทั้งในกรุงเทพมหานครเองรวมถึงต่างจังหวัดด้วยเช่นกัน



คนส่วนใหญ่ก็มีความตั้งใจจริงที่จะสวดมนต์ข้ามปีเพื่อจะได้เป็นการเสริมดวง สร้างบุญกุศลให้ชีวิตเจริญรุ่งเรืองกันไปตลอดทั้งปี แต่จะมีสักกี่คนที่ทราบอย่างแท้จริงว่า...**การสวดมนต์ข้ามปีนั้นคืออะไร?**

การสวดมนต์ข้ามปีนั้น เป็นสิ่งที่ทำได้ง่าย ๆ แถมยังให้คุณประโยชน์ต่อจิตใจ และสุขภาพอีกด้วย และนี่คือประโยชน์ของการสวดมนต์ข้ามปี

1. **ช่วยให้จิตเป็นสมาธิ** เพราะขณะนั้นผู้สวดต้องสำรวมใจแน่วแน่ มิฉะนั้นจะสวดผิดท่อนผิดทำนอง เมื่อจิตเป็นสมาธิความสงบเยือกเย็นในจิตจะเกิดขึ้น
2. **เป็นการกระทำที่ได้ปัญญา** ถ้าการสวดมนต์โดยรู้คำแปลรู้ความหมายก็ย่อมทำให้ผู้สวดได้ปัญญาความรู้
3. **เป็นการตัดความเหินแก่ตัว** เพราะในขณะนั้นอารมณ์จะมุ่งมั่นอยู่ที่การสวดมนต์อย่างตั้งใจ ไม่ได้คิดถึงตัวเอง ความโลภ โกรธ หลง จึงมิได้เกิดขึ้นในจิตตน
4. **เป็นสิริมงคล** ทั้งแก่ชีวิตตน และ บริวารคนรอบตัว
5. **สามารถไล่ความชั่วร้ายได้** เพราะขณะสวดมนต์ อารมณ์ เบื่อ เชื่องซึม ง่วงนอน เกียจคร้านจะหมดไป และเกิดความแช่มชื่น กระฉับกระเฉงขึ้น
6. **เปรียบเสมือนการได้เฝ้าพระพุทธเจ้า** เพราะขณะนั้นผู้สวดมีกาย วาจา ปกติ (มีศีล) มีใจแน่วแน่ (มีสมาธิ) มีความรู้ ระลึกถึงคุณความดีของพระพุทธเจ้า (มีปัญญา) เท่ากับได้เฝ้าพระองค์ด้วยการ ปฏิบัติบูชา ครบไตรสิกขาอย่างแท้จริง



และในปีใหม่ 2559 ที่กำลังจะมาถึง ใครไม่ได้ไปเคาท์ดาววันที่ไหน ก็เป็นโอกาสที่จะมาเคาท์ดาวนี้ ด้วยการสวดมนต์ข้ามปีเพื่อสร้างบุญกุศลให้กับตนเองและครอบครัวให้ชีวิตรุ่งเรืองกันตลอดปีนะคะ



การ์ตูนรณรงค์วินัยจราจร ตอน...หน้าหนาวที่รัก

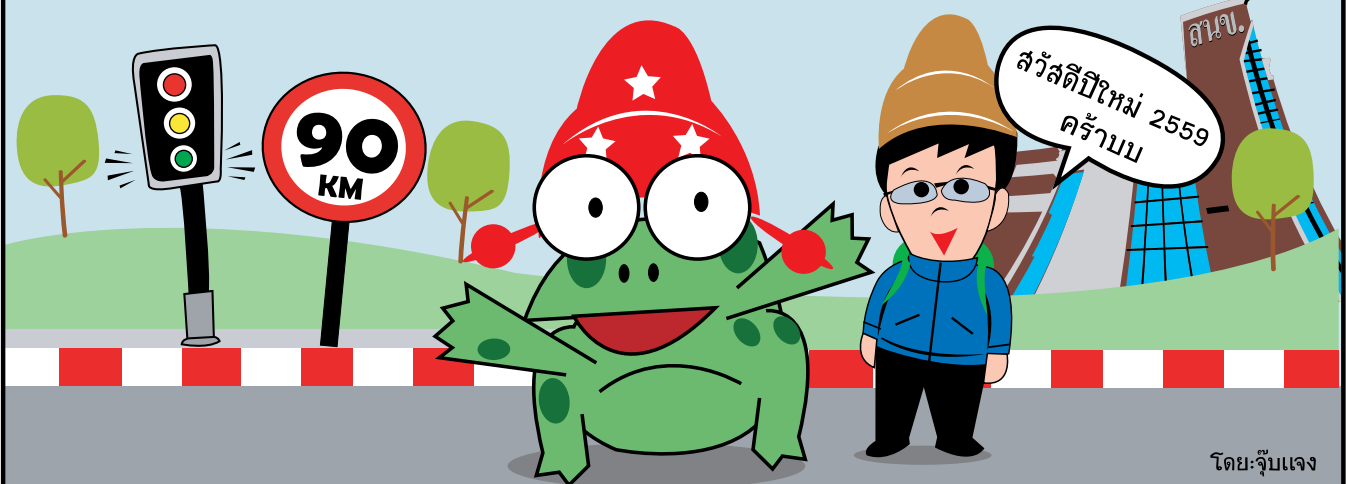
หนาวจะตายอยู่แล้วน้องแก้วใยไม่เห็นใจบ้าง...รับรักพี่หน่อยน้องนางเห็นใจพี่บ้างเถิดแม่คุณ



เข้าหน้าหนาวแล้ว ทำร่างกายให้อบอุ่นดูแลสุขภาพกันด้วยนะครีบอย่าลืมสวมเสื้อกันหนาว ส่วนผู้ที่ขับรถยนต์หรือมอเตอร์ไซค์ก็ควรขับด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษด้วยนะครีบ อุบัติเหตุสามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ถ้าทุกคนไม่ประมาทและเคารพกฎจราจร



สุดท้ายนี้ผมต้องขอตัวไปหาเสื้อกันหนาว ผ้าพันคอ ถุงมือ ก่อนนะครีบ เดี่ยวหิมะตก จะไม่สบาย.ย.ย.ย.ย.ย.ย พบกันใหม่ฉบับหน้าครีบ อ๊า~



รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วง บางซื่อ-บางใหญ่ เปิดให้บริการ สิงหาคม 2559



สำนักงานนโยบายและแผนงานการขนส่งและจราจร (สนข.)
35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ 022155500 โทรสาร 02-2155560 www.dtp.go.th