



สนข. ร่วมกิจกรรมจักรยานเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
เนื่องในโอกาสมหามงคล เฉลิมพระชนมพรรษา 88 พรรษา 5 ธันวาคม 2558
“ปั่นเพื่อพ่อ BIKE FOR DAD”

เดินทางประเทศไทย...ก้าวไกลไปกับคมนาคม : Action Plan 2559 การดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ
อดีต เมืองเล็กๆ ของออสเตรเลียที่มีเสน่ห์ กุญแจไขกระบวนการวางแผนการคมนาคมขนส่งในสหรัฐอเมริกา

ประวัติวันขึ้นปีใหม่

ปีใหม่ หรือ วันขึ้นปีใหม่ 2559 หรือ ปีใหม่ภาษาอังกฤษ Happy New Year 2016 วันขึ้นปีใหม่ หลายคนคงชอบที่จะได้หยุดหลายๆ วัน ว่าแต่ก็หยุดและฉลองปีใหม่มกนอยู่ทุกปี แล้วรู้หรือไม่ว่า ประวัติปีใหม่ หรือวันขึ้นปีใหม่นี้มีความเป็นมาอย่างไร วันนี้เรามีความหมายวันขึ้นปีใหม่ ประวัติวันขึ้นปีใหม่ มาฝาก

ความหมายของวันขึ้นปีใหม่

วันขึ้นปีใหม่ ตามความหมายในพจนานุกรมให้ความหมายคำว่า "ปี" หมายถึง ระยะเวลาที่โลกโคจรรอบดวงอาทิตย์ครบ 1 รอบใช้เวลา 365 วัน หรือ เวลา 12 เดือนตามสุริยคติ ดังนั้น "ปีใหม่" จึงหมายถึง การขึ้นรอบใหม่หลังจาก 12 เดือน หรือ 1 ปี

ความเป็นมาวันปีใหม่ในประเทศไทย

สำหรับวันปีใหม่ในประเทศไทยนั้น แต่เดิมเราถือเอาวันแรม 1 ค่ำ เดือนอ้าย ซึ่งตรงกับเดือนมกราคม เป็นวันขึ้นปีใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับคติแห่งพระพุทธศาสนาที่ถือช่วงเหมันต์หรือหน้าหนาวเป็นการเริ่มต้นปี ต่อมาได้เปลี่ยนแปลงไปตามคติพราหมณ์ คือถือเอาวันขึ้น 1 ค่ำ เดือน 5 เป็นวันขึ้นปีใหม่ ซึ่งตรงกับวันสงกรานต์ ดังนั้นในสมัยโบราณเราจึงถือเอาวันสงกรานต์เป็นวันขึ้นปีใหม่ของไทย

แต่การนับวันปีใหม่หรือวันสงกรานต์ตามวันทางจันทรคติ เมื่อเทียบกับวันทางสุริยคติ ย่อมคลาดเคลื่อนกันไปในแต่ละปี ดังนั้นในวันขึ้น 1 ค่ำ เดือน 5 พ.ศ. 2432 (ร.ศ. 108) ซึ่งตรงกับวันที่ 1 เมษายน พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงให้ถือเอาวันที่ 1 เมษายนเป็นวันขึ้นปีใหม่ของไทยนับแต่นั้นมาเพื่อวันปีใหม่นี้จะได้ตรงกันทุกปีเมื่อนับทางสุริยคติ (แม้ว่าวันขึ้น 1 ค่ำ เดือน 5 ปีต่อๆ มาจะไม่ตรงกับวันที่ 1 เมษายน แล้วก็ตาม) ดังนั้นจึงถือเอาเดือนเมษายนเป็นเดือนแรกของปีนับแต่นั้นมา อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดีประชาชนส่วนใหญ่โดยเฉพาะตามชนบทยังคงยึดถือเอาวันสงกรานต์เป็นวันขึ้นปีใหม่อยู่

ต่อมาเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการปกครองมาเป็นระบอบประชาธิปไตย ทางราชการจึงเห็นว่าวันขึ้นปีใหม่วันที่ 1 เมษายน มักจะไม่มึ้งงานรื่นเริงอะไรมากนักและเห็นสมควรที่จะฟื้นฟูขึ้นมาใหม่ จึงได้ประกาศให้มึ้งงานรื่นเริงวันขึ้นปีใหม่ในวันที่ 1 เมษายน 2477 ขึ้นในกรุงเทพฯ เป็นครั้งแรก จนแพร่หลายออกไปต่างจังหวัดในปีต่อๆ มา โดยในปี พ.ศ. 2479 ก็ได้มีการจัดงานปีใหม่ทั่วทุกจังหวัด มีชื่อทางราชการ "วันตรุษสงกรานต์"

เหตุผลเปลี่ยนวันขึ้นปีใหม่จาก 1 เมษายน เป็น 1 มกราคม

ต่อมาก็ได้มีการพิจารณาเปลี่ยนวันขึ้นปีใหม่อีกครั้งหนึ่ง ซึ่งได้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นมา โดยมี หลวงวิจิตรวาทการ เป็นประธานคณะกรรมการ และในคราวประชุมเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2483 ที่ประชุมได้มีมติเป็นเอกฉันท์ให้เปลี่ยนวันขึ้นปีใหม่เป็นวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2484 ในสมัยคณะรัฐบาลของ จอมพล ป. พิบูลสงคราม โดยเหตุผลสำคัญก็คือ

เป็นการไม่ขัดกับหลักพุทธศาสนาในด้านการนับวันเดือน และการร่วมฉลองปีใหม่ด้วยการทำบุญ

เป็นการเลิกวิธีนำเอาลัทธิพราหมณ์มาคร่อมศาสนาพุทธ ทำให้เข้าสู่ระดับสากลที่ใช้อยู่ในประเทศทั่วโลก

เป็นการฟื้นฟูวัฒนธรรม คตินิยม และจารีตประเพณีของชาติไทย

ตั้งแต่นั้นมา วันขึ้นปีใหม่ของไทยจึงตรงกับวันที่ 1 มกราคมของทุกปี เหมือนดังเช่นวันขึ้นปีใหม่ของประเทศอื่นๆ ทั่วโลก




แหล่งที่มา www.baanmaha.com

มทมรรณาธิการ



สวัสดีปีใหม่ 2559 คะ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ทุกท่าน มาเริ่มต้นปีใหม่ เริ่มต้นกับสิ่งดีๆ ต้อนรับเช้าวันใหม่ ปีใหม่ ที่สดใสกันนะคะสำหรับฉบับนี้ ดิฉันและทีมงานยังคงสรรหาความรู้ และสาระต่างๆ ในด้านการขนส่งและจราจรรวมทั้งความบันเทิงให้แก่ผู้อ่านวารสารฯ ของ สนข. อย่างต่อเนื่องต่อไป

สำหรับฉบับนี้ที่ทีมงานวารสารฯ ขอแนะนำคอลัมน์คอลัมน์เวทีความคิด เรื่องการดำเนินการเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟซึ่งเป็นโครงการที่ประชาชนให้ความสนใจมากในขณะนี้ และคอลัมน์มุมมองขนส่งและจราจร เรื่อง เดินหน้าประเทศไทย...ก้าวไกลไปกับคมนาคม : Action Plan 2559 ที่น่าสนใจไม่แพ้กัน รวมทั้งคอลัมน์หยิบมาเล่า เรื่อง การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ และคอลัมน์เปิดโลกเทคโนโลยี ระบบตัวร่วม และคอลัมน์อื่นๆ ที่น่าสนใจอีกมากมาย มาฝากผู้อ่านด้วยคะ

สุดท้ายนี้กองบรรณาธิการ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าวารสารฯ ฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์และสามารถเพิ่มพูนความรู้ในเรื่องของการคมนาคมขนส่งต่อท่านผู้อ่านวารสารฯ ทุกท่าน...สวัสดีปีใหม่ 2559...ซบซึ้งปลอดภัยทุกเส้นทางคะ 

คณะที่ปรึกษา นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ รองปลัดกระทรวงคมนาคม รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายวิจิตรต์ นิมิตรวานิช นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ นายสุจินต์ ทยานุกูล ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก นายเริงศักดิ์ ทองสม รักษาราชการแทนผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร นายเผด็จ ประดิษฐ์เพชร รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม 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 นางสาวจรัสรัก ห้วยหงษ์ทอง นายชัชวาล สิมะสกุล นายอธิภู จิตรานูเคราะห์

สารบัญ



5 มุมมองขนส่งและจราจร

เดินทางประเทศไทย...ก้าวไกลไปกับคมนาคม : Action Plan 2559

13 เวทีความคิด

การดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาดูตัดทางรถไฟ

20 เปิดหูเปิดตา

อติเลด เมืองเล็กๆ ของออสเตรเลียที่มีเสน่ห์

27 หยิบมาเล่า

สิ่งอำนวยความสะดวก

33 จุดประกายความคิด

คุณแจ้ไขกระบวนกรวางแผนการคมนาคมขนส่งในสหรัฐอเมริกา

37 สกู๊ปพิศษ

ประมลภพกิจกรรม "ปั่นเพื่อพ่อ Bike for dad"

39 เปิดโลกเทคโนโลยี

งานมอมร่างวัลการประกวดตั้งเชื้อและออกแบบสัญลักษณ์ตัวร่วม

42 สัจจรทั่วไทย

เชียงของประตุสู่อาเซียน

46 สก๊ิตยขนส่งและจราจร

สก๊ิตยอุบัติเหตุ7วันอันตราย ธันวาคม2558-มกราคม2559

47 ปกัณกะ

วิธีตรวจสอบระดับน้ำมันเครื่องและแบตเตอรี่

50 รอบรู้ สนข.

แนะนำข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข.

53 ธรรมะกับชีวิต

ธรรมกับวันขึ้นปีใหม่

55 การ์ตูน สนข. รณรงค์

เดินทางประเทศไทย.....

ก้าวไกลไปกับคมนาคม : Action Plan 2559

สำนักแผนงาน สนข.

รัฐบาลชุดปัจจุบันได้ตระหนักถึงเหตุผลความจำเป็นและสภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในปัจจุบันและแนวโน้มการเติบโตของความต้องการใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ตลอดจน ทิศทางการพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559) รวมทั้งบูรณาการความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของไทย เพื่อสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง รวมทั้งสร้างโอกาสสำหรับการใช้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้รับมอบหมายจากรัฐบาลและกระทรวงคมนาคมให้จัดทำ “ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565” ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2557 สำหรับใช้เป็นกรอบทิศทางการพัฒนาในอนาคต นำไปสู่การพัฒนาเพื่อความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน โดยมีเป้าหมายการพัฒนา 4 ประการ คือ

- 1) เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม
- 2) เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ
- 3) เสริมสร้างความมั่นคง ปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งและเกิดการพัฒนานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน และ
- 4) สร้างโอกาสสำหรับการแข่งขันและให้ประเทศได้

ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ภายใต้ 5 แผนงานที่จะเร่งรัดดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนา ได้แก่

- 1) แผนงานพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง
- 2) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- 3) แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
- 4) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ
- 5) แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ

การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ

จากยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 ซึ่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2557 ดังกล่าวข้างต้น สนข. ได้ดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศ ในระยะ 8 ปี ซึ่งเป็นกลไกในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม กระตุ้นเศรษฐกิจ การสร้างงานกระจายรายได้ และสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งเป็นปัจจัยที่จะนำไปสู่เป้าหมายการพัฒนา



ในการเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน ประกอบด้วยโครงการลงทุน จำนวน 110 โครงการ วงเงินลงทุนรวมจำนวน 1,912,681.79 ล้านบาท (ไม่รวมวงเงินลงทุนพัฒนารถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร และการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)

ปัญหาสำคัญที่ทำให้การลงทุนขนาดใหญ่ไม่เป็นรูปธรรม

ความท้าทายของกระทรวงคมนาคมในการขับเคลื่อนการดำเนินโครงการลงทุนขนาดใหญ่เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติได้ตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ จำเป็นต้องแก้ไขปัญหาคritical ที่มักจะเกิดขึ้นเมื่อมีการดำเนินโครงการลงทุนขนาดใหญ่ อาทิเช่น

- 1) การร้องเรียนของผู้เข้าร่วมประกวดราคา เช่น โครงการจัดซื้อรถโดยสารประจำทางใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) ของ ขสมก.
- 2) การพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) หรือรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ใช้ระยะเวลานาน เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่
- 3) การคัดค้าน/ต่อต้านการก่อสร้างโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งจากประชาชน

ในพื้นที่ เช่น โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ผังตะวันตก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-ตลิ่งชัน โครงการทำเรื่อน้ำลึกปากบารา โดยกระทรวงคมนาคมได้จัดทีมปฏิบัติการข่าวสาร (Information Operation : IO) ลงพื้นที่ เพื่อสร้างความเข้าใจและให้ข้อเท็จจริงแก่ประชาชนที่ถูกต้อง รอบด้าน

4) การดำเนินงานตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ใช้ระยะเวลาค่อนข้างมาก เช่น โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-พัทยา-ระยอง และสายกรุงเทพฯ-หัวหิน ที่ให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุน ซึ่งหน่วยงานภาครัฐที่เป็นเจ้าของโครงการต้องจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการที่ให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุน เพื่อดำเนินการตามมาตรา 25 แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556

5) การจัดการมลพิษที่ติด ดำเนินการไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้

6) ปัญหาการรื้อย้ายสาธารณูปโภค ในงานก่อสร้างต้องประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงานทำให้เกิดความล่าช้า

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan)

จากแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 รัฐบาลตระหนักดีว่าการขับเคลื่อนแผนพัฒนาฯ ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม จำเป็นต้องมีแผนการดำเนินงานที่ชัดเจน สำหรับใช้เป็นแนวทางเร่งรัดติดตามการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ ดังนั้น รัฐบาลจึงมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม โดย สนข. จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) ภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ สำหรับใช้ประกอบการกำกับติดตามการดำเนินงานและขับเคลื่อนการลงทุนของประเทศให้บรรลุเป้าหมายมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งเพื่อใช้ประโยชน์ในการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมความเข้าใจ และสร้างความเชื่อมั่นต่อประชาชน และนักลงทุนเกี่ยวกับแผนการดำเนินงานและกำหนดระยะเวลา

แล้วเสร็จของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ **คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2558** ได้รับทราบแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเรียบร้อยแล้ว สำคัญสำคัญของแผนปฏิบัติการฯ สรุปดังนี้

1) การจัดลำดับความสำคัญ และรูปธรรมการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานปี 2559

กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนการดำเนินงาน

โครงการลงทุนขนาดใหญ่ เพื่อใช้ประกอบการขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยจำแนกโครงการลงทุนตามความพร้อมในการดำเนินงาน ซึ่งสามารถจำแนกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

1.1) **กลุ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีความพร้อม** ซึ่งคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินโครงการแล้ว และสามารถประกวดราคาได้ในปี พ.ศ. 2558 (ไตรมาสแรกปีงบประมาณ พ.ศ. 2559) จำนวน 4 โครงการ **กรอบวงเงินลงทุนรวมจำนวน 132,669.12 ล้านบาท** ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

| โครงการ | หน่วยงาน | วงเงินลงทุน |
|---|----------|-------------|
| (1) รถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น | รฟท. | 26,004.90 |
| (2) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา-มาบตาพุด | ทล. | 20,200.00 |
| (3) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา | ทล. | 84,600.00 |
| (4) พัฒนาท่าเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง | กทท. | 1,864.22 |

2) **กลุ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีความพร้อม สามารถเริ่มประกวดราคาได้ในปี 2559-2560** จำนวน 16 โครงการ กรอบวงเงินลงทุนรวมจำนวน 1,663,716.65 ล้านบาท ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

| โครงการ | หน่วยงาน | วงเงินลงทุน |
|---|-----------|---------------------|
| (1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี | ทล. | 55,620.00 |
| (2) พัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1 | กทท. | 2,031.16 |
| (3) พัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 | ทอท. | 51,607.17 |
| (4) รถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ | รฟท. | 29,853.18 |
| รถไฟฟ้าทางคู่ ขนาดทาง 1 เมตร (Meter Gauge) 4 เส้นทาง | | 92,020.88 |
| (5) รถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน | รฟท. | 20,036.53 |
| (6) รถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร | รฟท. | 17,290.63 |
| (7) รถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ | รฟท. | 24,840.54 |
| รถไฟฟ้าทางคู่ ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร (Standard Gauge) 4 เส้นทาง | | 1,065,823.53 |
| (8) เส้นทางหนองคาย-ขอนแก่น-นครราชสีมา-แก่งคอย-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-มาบตาพุด | สนข./รฟท. | 369,148.63 |
| (9) เส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่ | สนข./รฟท. | 449,473.75 |
| (10) เส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน | สนข./รฟท. | 94,673.16 |
| (11) เส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง | สนข./รฟท. | 152,528.00 |
| รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน 5 เส้นทาง | | 396,613.91 |
| (12) สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) | รฟม. | 110,116.86 |
| (13) สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี | รฟม. | 56,690.99 |
| (14) สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง | รฟม. | 54,644.00 |
| (15) สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง | รฟท. | 44,157.76 |
| (16) สายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) | รฟม. | 131,004.30 |



แผนการดำเนินงานโครงการลงทุนภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

| โครงการ | ระยะทาง (กม.) | กิจกรรม | แผนการดำเนินงาน (ปีงบประมาณ) | | | | | | |
|---|---------------|--------------------------|---|------|------|------|------|------|------|
| | | | 2559 | 2560 | 2561 | 2562 | 2563 | 2564 | 2565 |
| 1. รถไฟทางคู่ ช่วงจระ- ขอนแก่น (รฟท.) | 185 | เวนคืนที่ดิน | [Progress bar from 2559 to 2560] | | | | | | |
| | | ประกวดราคา | [Progress bar from 2559 to 2559] | | | | | | |
| | | ดำเนินการก่อสร้าง | [Progress bar from 2559 to 2563] | | | | | | |
| 2. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา-มาบตาพุด (ทล.) | 32 | เวนคืนที่ดิน | [Progress bar from 2559 to 2560] | | | | | | |
| | | ประกวดราคา | [Progress bar from 2559 to 2559] [Progress bar from 2560 to 2560] | | | | | | |
| | | ดำเนินการก่อสร้าง | [Progress bar from 2559 to 2564] | | | | | | |
| 3. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี- นครราชสีมา (ทล.) | 196 | ทบทวน EIA | [Progress bar from 2559 to 2559] | | | | | | |
| | | เวนคืนที่ดิน | [Progress bar from 2559 to 2561] | | | | | | |
| | | ประกวดราคา | [Progress bar from 2559 to 2559] [Progress bar from 2561 to 2561] | | | | | | |
| | | ดำเนินการก่อสร้าง | [Progress bar from 2559 to 2564] | | | | | | |
| 4. ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) (กทท.) | | ประกวดราคา | [Progress bar from 2559 to 2559] | | | | | | |
| | | ดำเนินการก่อสร้าง | [Progress bar from 2559 to 2560] | | | | | | |
| 5. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง- กาญจนบุรี (ทล.) | 96 | ทบทวน EIA | [Progress bar from 2559 to 2559] | | | | | | |
| | | เวนคืนที่ดิน | [Progress bar from 2559 to 2561] | | | | | | |
| | | ประกวดราคา | [Progress bar from 2559 to 2559] [Progress bar from 2561 to 2561] | | | | | | |
| | | ดำเนินการก่อสร้าง | [Progress bar from 2559 to 2564] | | | | | | |
| 6. ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทาง รถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (กทท.) | | ประกวดราคา | [Progress bar from 2559 to 2559] | | | | | | |
| | | ดำเนินการก่อสร้าง | [Progress bar from 2559 to 2560] | | | | | | |
| 7. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทอท.) | | ประกวดราคา | [Progress bar from 2559 to 2560] | | | | | | |
| | | ดำเนินการก่อสร้าง | [Progress bar from 2559 to 2563] | | | | | | |
| 8. รถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพุด- ชุมทางถนนจิระ (รฟท.) | 132 | รายงาน EIA | [Progress bar from 2559 to 2559] | | | | | | |
| | | ครม.อนุมัติดำเนินโครงการ | [Progress bar from 2559 to 2559] | | | | | | |
| | | เวนคืนที่ดิน | [Progress bar from 2559 to 2560] | | | | | | |
| | | ประกวดราคา | [Progress bar from 2559 to 2559] | | | | | | |
| | | ดำเนินการก่อสร้าง | [Progress bar from 2560 to 2563] | | | | | | |

| โครงการ | ระยะทาง (กม.) | กิจกรรม | แผนการดำเนินงาน (ปีงบประมาณ) | | | | | | |
|---|------------------|---|------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| | | | 2559 | 2560 | 2561 | 2562 | 2563 | 2564 | 2565 |
| 9. รถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน (รฟท.) | 165 | รายงาน EIA | | | | | | | |
| | | กรม.อนุมัติดำเนินโครงการ | | | | | | | |
| | | เวนคืนที่ดิน | | | | | | | |
| | | ประกวดราคา | | | | | | | |
| | | ดำเนินการก่อสร้าง | | | | | | | |
| 10. รถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร (รฟท.) | 167 | รายงาน EIA | | | | | | | |
| | | กรม.อนุมัติดำเนินโครงการ | | | | | | | |
| | | เวนคืนที่ดิน | | | | | | | |
| | | ประกวดราคา | | | | | | | |
| | | ดำเนินการก่อสร้าง | | | | | | | |
| 11. รถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ (รฟท.) | 148 | รายงาน EIA | | | | | | | |
| | | กรม.อนุมัติดำเนินโครงการ | | | | | | | |
| | | เวนคืนที่ดิน | | | | | | | |
| | | ประกวดราคา | | | | | | | |
| | | ดำเนินการก่อสร้าง | | | | | | | |
| 12. รถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน (1) ช่วงกรุงเทพ-แก่งคอย และแก่งคอย-นครราชสีมา (สนข./รฟท.) | | ศึกษาความเหมาะสม สักรว ออกแบบ รายงาน EIA | | | | | | | |
| | | กรม.อนุมัติดำเนินโครงการ | | | | | | | |
| | | เวนคืนที่ดิน | | | | | | | |
| | | ดำเนินการก่อสร้าง | | | | | | | |
| (2) ช่วงแก่งคอย-มาบตาพุด และนครราชสีมา-หนองคาย (สนข./รฟท.) | 246.5 | ศึกษาความเหมาะสม สักรว ออกแบบ รายงาน EIA | | | | | | | |
| | | กรม.อนุมัติดำเนินโครงการ | | | | | | | |
| | | เวนคืนที่ดิน | | | | | | | |
| | | ดำเนินการก่อสร้าง | | | | | | | |
| 13. รถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ช่วงกรุงเทพ-พิษณุโลก- เชียงใหม่ (สนข./รฟท.) | 672 | ศึกษาความเหมาะสม สักรว ออกแบบ รายงาน EIA | | | | | | | |
| | | กรม.อนุมัติดำเนินโครงการ | | | | | | | |
| | | เวนคืนที่ดิน | | | | | | | |
| | | ดำเนินการก่อสร้าง | | | | | | | |

| โครงการ | ระยะทาง (กม.) | กิจกรรม | แผนการดำเนินงาน (ปีงบประมาณ) | | | | | | |
|--|------------------|----------------------------|------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| | | | 2559 | 2560 | 2561 | 2562 | 2563 | 2564 | 2565 |
| 14. รถไฟฟ้าทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ช่วงกรุงเทพ-หัวหิน (รฟท.) | 211 | กทล. เห็นชอบรายงาน EA | █ | | | | | | |
| | | ศึกษารูปแบบการลงทุน (PPPs) | █ | | | | | | |
| | | กรม.อนุมัติดำเนินโครงการ | | █ | | | | | |
| | | เวนคืนที่ดิน | | █ | █ | █ | | | |
| | | ประกวดราคา | | █ | | | | | |
| | | ดำเนินการก่อสร้าง | | | | █ | █ | █ | █ |
| 15. รถไฟฟ้าทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ช่วงกรุงเทพ-ระยอง (รฟท.) | 193.5 | กทล. เห็นชอบรายงาน EA | █ | | | | | | |
| | | ศึกษารูปแบบการลงทุน (PPPs) | █ | | | | | | |
| | | กรม.อนุมัติดำเนินโครงการ | | █ | | | | | |
| | | เวนคืนที่ดิน | | █ | █ | █ | | | |
| | | ประกวดราคา | | █ | | | | | |
| | | ดำเนินการก่อสร้าง | | | | █ | █ | █ | █ |
| 16. รถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) (รฟม.) | 20 | กรม.อนุมัติดำเนินโครงการ | █ | | | | | | |
| | | เวนคืนที่ดิน | | █ | █ | █ | | | |
| | | ประกวดราคา | | █ | | | | | |
| | | ดำเนินการก่อสร้าง | | | █ | █ | █ | █ | |
| 17. รถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี (รฟม.) | 36 | กรม.อนุมัติดำเนินโครงการ | █ | | | | | | |
| | | เวนคืนที่ดิน | | █ | █ | █ | | | |
| | | ประกวดราคา | | █ | | | | | |
| | | ดำเนินการก่อสร้าง | | | █ | █ | █ | █ | |
| 18. รถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง (รฟม.) | 30.4 | กรม.อนุมัติดำเนินโครงการ | █ | | | | | | |
| | | เวนคืนที่ดิน | | █ | █ | █ | | | |
| | | ประกวดราคา | | █ | | | | | |
| | | ดำเนินการก่อสร้าง | | | █ | █ | █ | █ | |
| 19. รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน- หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง (รฟท.) | 25.5 | กรม.อนุมัติดำเนินโครงการ | █ | | | | | | |
| | | ประกวดราคา | | █ | | | | | |
| | | เวนคืนที่ดิน | | █ | | | | | |
| | | ดำเนินการก่อสร้าง | | | █ | █ | █ | █ | |
| 20. รถไฟฟ้าสายสีม่วง สายสีม่วง ช่วงเตาปูน- ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (รฟม.) | 25.5 | กรม.อนุมัติดำเนินโครงการ | █ | | | | | | |
| | | ประกวดราคา | | █ | | | | | |
| | | เวนคืนที่ดิน | | █ | █ | █ | | | |
| | | ดำเนินการก่อสร้าง | | | █ | █ | █ | █ | |

หมายเหตุ : ข้อมูล ณ วันที่ 5 พฤศจิกายน 2558

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

วงเงินรวม 1.796 ล้านล้านบาท



รถไฟทางคู่ขนาดทาง 1.00 เมตร

- 1) ช่วงชุมทางถนนจิระ – ขอนแก่น (26,004 ลบ.)
- 2) ช่วงมาบตาพุด – ชุมทางถนนจิระ (29,853 ลบ.)
- 3) ช่วงนครปฐม-หัวหิน (20,036 ลบ.)
- 4) ช่วงประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร (17,290 ลบ.)
- ๕) ช่วงสทบุรี – ปากน้ำโพ (๒4,๘40 ลบ.)



โครงข่ายรถไฟไฟฟ้า

1. สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ – มีนบุรี(110,116 ลบ.)
2. สายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี(56,690 ลบ.)
3. สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง (54,644 ลบ.)
4. สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้มช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง (44,157 ลบ.)
5. สายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (131,004 ลบ.)



รถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร

1. ช่วงกรุงเทพ-หนองคาย , แก่งคอย-มาบตาพุด (369,148 ลบ.)
2. ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่ (449,473 ลบ.)
3. ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน (94,673 ลบ.)
4. ช่วงกรุงเทพฯ-ระยอง (152,528 ลบ.)



ทางอากาศ

1. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (51,607 ลบ.)



มอเตอร์เวย์

1. สายพิทยา – มาบตาพุด (20,200 ลบ.)
2. สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา (84,600 ลบ.)
3. สายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี (55,620 ลบ.)



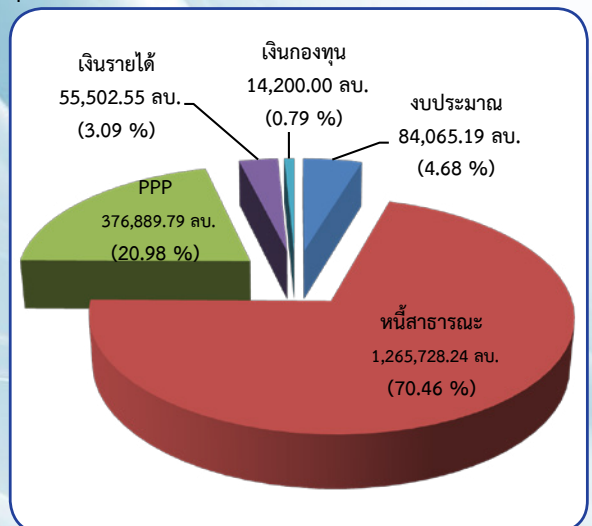
ทางน้ำ

1. โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (1,864 ลบ.)
2. โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1 (2,031 ลบ.)

2) โอกาสของเอกชนที่จะร่วมลงทุนกับรัฐบาล (PPP)

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ปี 2559 มีกรอบวงเงินลงทุนรวมจำนวน 1,796,385.77 ล้านบาท แหล่งเงินที่จะใช้ในการลงทุน ประกอบด้วย งบประมาณรายจ่ายประจำปี จำนวน 84,065.19 ล้านบาท แผนบริหารหนี้สาธารณะ จำนวน 1,265,728.24 ล้านบาท การร่วมลงทุนภาครัฐและภาคเอกชน (PPP) จำนวน 376,889.79 ล้านบาท เงินรายได้รัฐวิสาหกิจ จำนวน 55,502.55 ล้านบาท และเงินกองทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง จำนวน 14,200 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.68 70.46 20.98 3.09 และ 0.79 ของกรอบวงเงินลงทุนรวมตามลำดับ

| แหล่งเงินลงทุน | วงเงินลงทุนรวม | |
|-------------------------------|-----------------------------|---------------|
| | จำนวนเงินลงทุน (ล้านบาท) | ร้อยละ |
| งบประมาณ | 84,065.19 | 4.68 |
| แผนบริหารหนี้สาธารณะ | 1,265,728.24 | 70.46 |
| PPP | 376,889.79 | 20.98 |
| เงินรายได้ | 55,502.55 | 3.09 |
| เงินกองทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง | 14,200.00 | 0.79 |
| รวมทั้งสิ้น | 1,796,385.77 | 100.00 |





การร่วมลงทุนภาครัฐและภาคเอกชน (PPP) ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) ประกอบด้วย 6 โครงการดังนี้

- 1) งานระบบและตัวรถไฟฟ้า โครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าทางคู่ ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน
- 2) งานระบบและตัวรถไฟฟ้า โครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าทางคู่ ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร ช่วงกรุงเทพฯ-ระยอง
- 3) งานระบบและตัวรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)
- 4) งานระบบและตัวรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาพิเศษ)
- 5) งานก่อสร้างงานโยธา และงานระบบและตัวรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี
- 6) งานก่อสร้างงานโยธา และงานระบบและตัวรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมจะเร่งรัดติดตามการดำเนินงานโครงการลงทุนตามแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว ให้สามารถประกวดราคาได้ตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้อย่างโปร่งใส ตรวจสอบได้ทุกขั้นตอน เพื่อประโยชน์ต่อประชาชนอย่างแท้จริง





การดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2558

สำนักแผนความปลอดภัย สบข.

1. นโยบายรัฐบาลในการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ

คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 รับทราบและเห็นชอบตามที่เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการและเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ เสนอเกี่ยวกับแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการเดินรถ ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุขบวนรถไฟตกราง และอุบัติเหตุขบวนรถไฟชนยานพาหนะบริเวณจุดตัดทางรถไฟ รวมถึงการมีเครื่องกั้นที่จุดตัดทางรถไฟในทุกจุดตัด และการมีทางต่างระดับ (สะพานข้ามหรือทางลอด) ระหว่างถนนกับทางรถไฟในเส้นทางที่มีปริมาณรถยนต์สูง โดยให้กระทรวงคมนาคมประสานกับกระทรวงมหาดไทย เพื่อเร่งศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่อยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้สามารถเพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้แถลงนโยบายต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2557 ซึ่งมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับการให้มีการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจรอันนำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิตของประชาชน

คณะกรรมการความสงบแห่งชาติและ ครม. ได้มีมติร่วมกันเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2557 ให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงมหาดไทย เร่งสำรวจและดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดบริเวณเส้นทางที่เป็นจุดตัดทางรถไฟ โดยให้หามาตรการป้องกันและติดตั้งสัญญาณเตือน รวมทั้งอุปกรณ์ป้องกัน เพื่อสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ที่ต้องสัญจรผ่านบริเวณดังกล่าวโดยเร็ว

ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2558 เรื่องข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี ที่ให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงมหาดไทย เร่งดำเนินการตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2557 เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดบริเวณเส้นทางที่เป็นจุดตัดทางรถไฟ ด้วยการติดตั้งเครื่องกั้น ป้ายหยุด ป้ายเตือน เนินชะลอความเร็ว ไฟสัญญาณเตือนต่างๆ เป็นต้น ให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ 2558 ทั้งนี้ หากมีงบประมาณไม่เพียงพอให้ประสานสำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณตามความเร่งด่วนและจำเป็นต่อไปด้วย

2. สภาพปัจจุบันและสภาพปัญหา

2.1 จุดตัดทางรถไฟ

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีเส้นทางรถไฟทั่วประเทศ รวมระยะทางทั้งสิ้น 4,043 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัด ซึ่งจากการสำรวจพบว่า มีจุดตัดทางรถไฟ 2,517 แห่งเป็นจุดตัดที่ได้รับอนุญาต 1,933 แห่ง

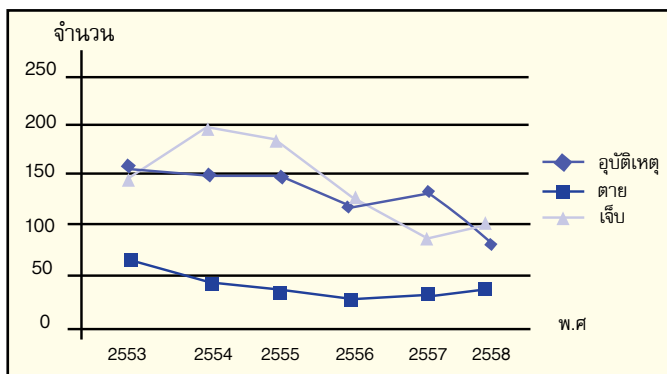
และไม่ได้รับอนุญาตหรือทางลัดผ่าน 584 แห่ง (สายใต้ 456 แห่ง สายเหนือ สายอีสานและสายตะวันออก 128 แห่ง) จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนบ่อยครั้งและมีความรุนแรงเพิ่มขึ้น

| ข้อมูล | จำนวน (แห่ง) | ประเภท | จำนวน (แห่ง) | การดำเนินงาน | จำนวน (แห่ง) |
|-------------------------|--------------|-----------------------|--------------|--|--------------|
| จุดตัดทางรถไฟทั่วประเทศ | 2,517 | จุดลัดผ่าน | 584 | มีเฉพาะป้ายหยุด | 584 |
| | | จุดตัดที่ได้รับอนุญาต | 1,933 | มีป้ายจราจร (ป้ายหยุด/ป้ายรูปรถไฟ หรือรูปวี/ป้ายจำกัดความเร็ว) | 775 |
| | | | | มีสะพานหรือทางลอด | 264 |
| | | | | มีไม้กั้น | 877 |
| | | | | มีสัญญาณไฟวาบอัตโนมัติ | 12 |
| เอกชนควบคุม | 5 | | | | |

2.2 สภาพปัญหาและการเกิดอุบัติเหตุ

รฟท. ได้ดำเนินการรณรงค์และแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุที่เกิดบริเวณจุดตัดทางรถไฟอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มความรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่ไม่ได้รับอนุญาต (ทางลัดผ่าน) ทำให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนมาโดยตลอด ทั้งนี้มีสาเหตุเนื่องจากผู้ขับขี่ยานยนต์ประมาท ขาดวินัยจราจรและสภาพแวดล้อม โดยมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553-2557 ตามตารางและกราฟแสดงสถิติที่ปรากฏข้างล่างนี้

| ปี พ.ศ. | จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง) | จำนวนผู้เสียชีวิต (ครั้ง) | จำนวนผู้บาดเจ็บ (ครั้ง) |
|---------|-------------------------|---------------------------|-------------------------|
| 2553 | 148 | 65 | 143 |
| 2554 | 136 | 49 | 197 |
| 2555 | 141 | 40 | 181 |
| 2556 | 112 | 25 | 115 |
| 2557 | 127 | 27 | 91 |
| 2558 | 82 | 41 | 100 |



3. การดำเนินงานเพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ

3.1 กระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน ดดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคมหัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวงเป็นประธาน และมีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ ประกอบด้วย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานประมาณกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กรมชลประทาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร(สนข.) กรุงเทพมหานครและการรถไฟแห่งประเทศไทย ดดย สนข. ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน ได้เสนอแนวทางแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟให้กระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีซึ่งคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2558 ได้มีมติเห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอและให้รับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการ โดยให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินงานตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด และขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2560 และมอบหมายกระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานท้องถิ่นกำกับดูแลพื้นที่ทั่วประเทศไม่ให้เกิดจุดตัดทางรถไฟ (ทางลัดผ่าน) เพิ่มขึ้น โดยให้ คค. เร่งดำเนินการตามแผนงาน/โครงการในการแก้ไขปัญหาจุดตัดรถไฟที่มีปัญหาเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งเป็นลำดับแรกก่อน

3.2 การประชุมคณะกรรมการร่วมพิจารณา

การขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน ครั้งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2558 เวลา 09.00 น. ณ ห้องประชุม 2 คค. โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) เป็นประธาน และมี สนข. รฟท. และสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สนย.สปค.) ร่วมเป็นฝ่ายเลขานุการฯ ที่ประชุมได้รับทราบมติ ครม. เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2558 ที่เห็นชอบ แนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ ประกอบด้วย จุดตัดที่ไม่ได้รับอนุญาต (ทางลัดผ่าน) จำนวน 584 แห่ง และจุดตัดที่ได้รับอนุญาต 775 แห่ง โดยให้ รฟท. ทล. และ ทช. เร่งรัดดำเนินงาน

ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด ทั้งนี้ รฟท. ทล. และ ทช. ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ ให้ที่ประชุมคณะกรรมการร่วมฯ ทราบ โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

3.2.1 แผนดำเนินงานของ รฟท.

1) ทางลัดผ่าน 584 แห่ง

- ระยะเร่งด่วน (ปี 2558) ติดตั้งป้ายหยุด (2 ต้น/แห่ง) ป้ายเตือนกระพริบแสง (2 ต้น/แห่ง) และคันชะลอความเร็ว (ทั้ง 2 ด้านของทางรถไฟ) ค่าใช้จ่ายรวมแห่งละ 100,000 บาท ซึ่ง รฟท. เสนอขอใช้งบทำการเร่งด่วนของ รฟท. ปี 2558 วงเงิน 58.40 ล้านบาท และคณะกรรมการ รฟท. เห็นชอบเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2557 แล้ว ทั้งนี้ รฟท. ได้คัดเลือกผู้รับจ้าง เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2558 และนำเสนอคณะกรรมการ รฟท. เห็นชอบเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2558 โดยลงนามในสัญญาและเริ่มงานวันที่ 3 สิงหาคม 2558 แล้วเสร็จเดือนมกราคม 2559

- ระยะที่ 2 (ปี 2559) ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบสีแดงและเสียงสัญญาณ ทำงานด้วยระบบตรวจสอบขบวนรถไฟ (Sensor) ที่ระยะ 300 เมตร ก่อนถึงจุดตัด พร้อมชุดอุปกรณ์และระบบควบคุม 584 แห่ง ค่าใช้จ่ายรวมแห่งละ 700,000 บาท ซึ่ง รฟท. ได้รับงบประมาณแผ่นดินปี 2559 จำนวน 72 แห่ง วงเงิน 50.4 ล้านบาท (เส้นทางวงเวียนใหญ่-มหาชัย 30 แห่ง และเส้นทางสายตะวันออก 42 แห่ง) ส่วนที่เหลือจะขอรับการจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติม หรือขอใช้เงินจากกองทุน

เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) โดย รฟท. คาดว่าจะสามารถลงนามในสัญญาว่าจ้างได้ช่วงปลายปี 2558 แล้วเสร็จเดือนตุลาคม 2559

2) ทางผ่านที่ได้รับอนุญาต ที่ปัจจุบันมีเพียงป้ายจราจร 775 แห่ง

รฟท. จะดำเนินการติดตั้งเครื่องกั้นถนนในปี 2558-2559 จำนวน 655 แห่ง ดังนี้

2.1) แผนงานปี 2558 ติดตั้งเครื่องกั้น 130 แห่ง วงเงินรวม 403.44 ล้านบาท ซึ่ง รฟท. ได้รับงบประมาณแผ่นดินปี 2558 ดำเนินการประกวดราคาและลงนามในสัญญาแล้ว โดยจะแล้วเสร็จเดือนมีนาคม 2559

2.2) แผนงานปี 2559 ดำเนินงานแบ่งเป็น 2 ช่วง ดังนี้ ช่วงที่ 1 ติดตั้งเครื่องกั้นถนน จำนวน 200 แห่ง โดย รฟท. ได้รับงบประมาณแผ่นดินปี 2559 เพื่อดำเนินการ ช่วงที่ 2 ติดตั้งเครื่องกั้นถนน จำนวน 325 แห่ง ซึ่ง รฟท. จะขอใช้เงินกู้จากกระทรวงการคลังในปี 2559 โดยเสนอเรื่องไปที่สำนักบริหารหนี้สาธารณะแล้ว

2.3) ส่วนทางผ่านที่ได้รับอนุญาตที่ปัจจุบันมีเพียงป้ายจราจร 120 แห่ง และจะก่อสร้างเป็นทางต่างระดับในโครงการก่อสร้างทางคู่ 5 เส้นทาง รฟท. จะติดตั้งป้ายหยุดป้ายรูปรถไฟ สัญญาณเตือนไฟกระพริบตลอดเวลา และเนินชะลอความเร็ว แต่สำนักงบประมาณไม่ได้จัดสรรงบประมาณแผ่นดินปี 2559 ให้ รฟท. ดังนั้น รฟท. จะพิจารณาเยียวยางบประมาณเหลือจ่ายจากงบทำการ รฟท. มาดำเนินการ

| ประเภททางผ่าน | จำนวนจุดตัดที่ต้องเร่งแก้ไข | แนวทางแก้ไข |
|---|-----------------------------|---|
| ทางผ่านที่ไม่ได้รับอนุญาต 584 แห่ง (ทางลัดผ่าน) | 584 แห่ง | <ul style="list-style-type: none"> - ระยะเร่งด่วน (ปี 2558) ติดตั้งป้ายหยุด ป้ายเตือนกระพริบแสง คันชะลอความเร็ว (ใช้งบทำการ รฟท. ปี 2558) - ระยะที่ 2 (ปี 2559) ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบสีแดงและเสียงสัญญาณ ทำงานด้วยระบบ Sensor (รฟท. ได้รับงบประมาณแผ่นดินปี 2559 จำนวน 72 แห่ง ส่วนที่เหลือจะขอใช้เงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)) |
| ทางผ่านที่ได้รับอนุญาต 1,933 แห่ง | 775 แห่ง (มีเพียงป้ายจราจร) | <ul style="list-style-type: none"> ปี 2558 ติดตั้งเครื่องกั้นถนน 130 แห่ง (งบประมาณปี 2558) ปี 2559 <ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งเครื่องกั้น 200 แห่ง (ได้รับงบประมาณแผ่นดินปี 2559) ส่วนที่เหลือ 325 แห่ง จะขอใช้เงินกู้จากกระทรวงการคลัง - จะก่อสร้างเป็นทางต่างระดับจำนวน 120 แห่ง ในโครงการรถไฟทางคู่ 5 เส้นทาง โดยเบื้องต้น รฟท. จะติดตั้งป้ายหยุด ป้ายรูปรถไฟ สัญญาณเตือนไฟกระพริบ และเนินชะลอความเร็ว ให้ก่อน (แต่ไม่ได้จัดสรรงบประมาณแผ่นดินปี 2559) |

3.2.2 แผนดำเนินงานของ ทล.

จุดตัดทางหลวงกับทางรถไฟในปัจจุบันมีจำนวน 288 แห่ง แบ่งเป็น จุดตัดเสมอระดับ 202 แห่ง (ติดตั้งเครื่องกั้นแล้ว) และจุดตัดต่างระดับ 86 แห่ง (สะพานข้ามทางรถไฟ 74 แห่ง และอุโมงค์ทางลอดทางรถไฟ 12 แห่ง) โดยจุดตัดเสมอระดับที่มีค่าคุณควบจรรยาจรมากกว่า 100,000 คัน-ชวบน/วัน มีจำนวน 83 แห่ง ทล. มีแผนที่จะก่อสร้างเป็นทางต่างระดับ ซึ่งได้รับงบประมาณประจำปี 2559 จำนวน 9 แห่งแล้ว ส่วนที่เหลือ 74 แห่ง ทล. จะปรับแผนดำเนินงานเพื่อขอรับจัดสรรงบประมาณในปีต่อไป

2) จุดตัดที่เป็นทางต่างระดับ ปัจจุบันเปิดใช้งานแล้ว 13 แห่ง โดย ทช. มีแผนงานปรับปรุงทางเสมอระดับเป็นทางต่างระดับจำนวน 27 แห่ง แบ่งเป็น

- อยู่ระหว่างก่อสร้าง 3 แห่ง ที่ จ.ฉะเชิงเทรา ถนนสาย ฉช.4029 ความคืบหน้าร้อยละ 80 ที่ จ.อุดรธานี ถนนสาย อด.1005 ความคืบหน้าร้อยละ 80 และที่ จ.อุดรธานี ถนนสาย อด.4006 ความคืบหน้าร้อยละ 15
- ลงนามในสัญญาจ้างแล้วเมื่อเดือนมิถุนายน 2558 จำนวน 6 แห่ง ประกอบด้วยสะพานข้ามทางรถไฟ 4 แห่ง (ที่ จ.อุดรธานี ถนนสาย อด.5003, จ.สระบุรี ถนนสาย สป.1004.

| ประเภทจุดตัด | สถานะปัจจุบัน | แนวทางปรับปรุง |
|-----------------------------|--|--|
| จุดตัดเสมอระดับ 202 แห่ง | ติดตั้งเครื่องกั้นถนน ทั้งหมดแล้ว | ปรับปรุงจุดตัดเสมอระดับที่มีค่าคุณควบจรรยาจรมากกว่า 100,000 คัน-ชวบน/วัน จำนวน 83 แห่ง ให้เป็นทางต่างระดับ (ทล. ได้รับงบประมาณประจำปี 2559 จำนวน 9 แห่ง ส่วนที่เหลือ 74 แห่ง จะขอรับจัดสรรงบประมาณในปีต่อไป) |
| จุดตัดต่างระดับ 86 แห่ง | เป็นสะพานข้ามทางรถไฟ 74 แห่ง เป็นอุโมงค์ทางลอดทางรถไฟ 12 แห่ง | |

3.2.3 แผนดำเนินงานของ ทช.

จุดตัดทางรถไฟกับทางหลวงชนบทในปัจจุบันมีจำนวน 153 แห่ง ประกอบด้วย

1) จุดตัดเสมอระดับจำนวน 113 แห่ง ทช. ได้ติดตั้งเครื่องกั้นพร้อมสัญญาณเสียงและไฟวาบอัตโนมัติเปิดใช้งานแล้ว 76 แห่ง และอีก 16 แห่ง ติดตั้งแล้วเสร็จรอการส่งมอบส่วนที่เหลือ อยู่ระหว่างลงนามในสัญญาว่าจ้างอีก 21 แห่ง โดยจะติดตั้งให้แล้วเสร็จทั้งหมดในปี 2558

จ.ชลบุรี ถนนสาย ชบ.3022 และที่ จ.อุบลราชธานี ถนนสาย อบ.3018) อุโมงค์ทางลอด 2 แห่ง ที่ จ.ขอนแก่น ถนนสาย ชก.1027 และที่ จ.นครราชสีมา ถนนสาย นม.1001

- อยู่ระหว่างการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน 18 แห่ง (อยู่ในแผนดำเนินงาน ปี 2559-2561 ซึ่งได้รับจัดสรรงบประมาณประจำปี 2559 จำนวน 9 แห่ง และแผนดำเนินงานปี 2560-2562 จำนวน 9 แห่ง)

| ประเภทจุดตัด | สถานะปัจจุบัน | แนวทางปรับปรุง |
|---|--|---|
| จุดตัดเสมอระดับ 113 แห่ง | ติดตั้งเครื่องกั้นถนน พร้อมสัญญาณไฟวาบ - เปิดใช้งานแล้ว 76 แห่ง - ติดตั้งแล้วเสร็จรอการส่งมอบ 16 แห่ง - อยู่ระหว่างลงนามในสัญญา 21 แห่ง | - ติดตั้งเครื่องกั้นถนน พร้อมสัญญาณเสียงและไฟวาบอัตโนมัติให้แล้วเสร็จทั้งหมดในปี 2558 |
| จุดตัดต่างระดับ 40 แห่ง (รวมแผนงานปรับปรุงจุดตัดด้วย) | เปิดใช้งานแล้ว 13 แห่ง | แผนงานปรับปรุงทางเสมอระดับให้เป็นทางต่างระดับจำนวน 27 แห่ง - อยู่ระหว่างก่อสร้าง 3 แห่ง - ลงนามในสัญญาจ้างแล้วเมื่อเดือนมิถุนายน 2558 จำนวน 6 แห่ง - อยู่ระหว่างจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน 18 แห่ง (ทช. ได้รับจัดสรรงบประมาณประจำปี 2559 จำนวน 9 แห่ง) |

ทางตัดแบบป้ายจราจร (มีป้ายจราจรเตือน)



4. การประสานงานระหว่างกระทรวงคมนาคม และ กระทรวงมหาดไทย

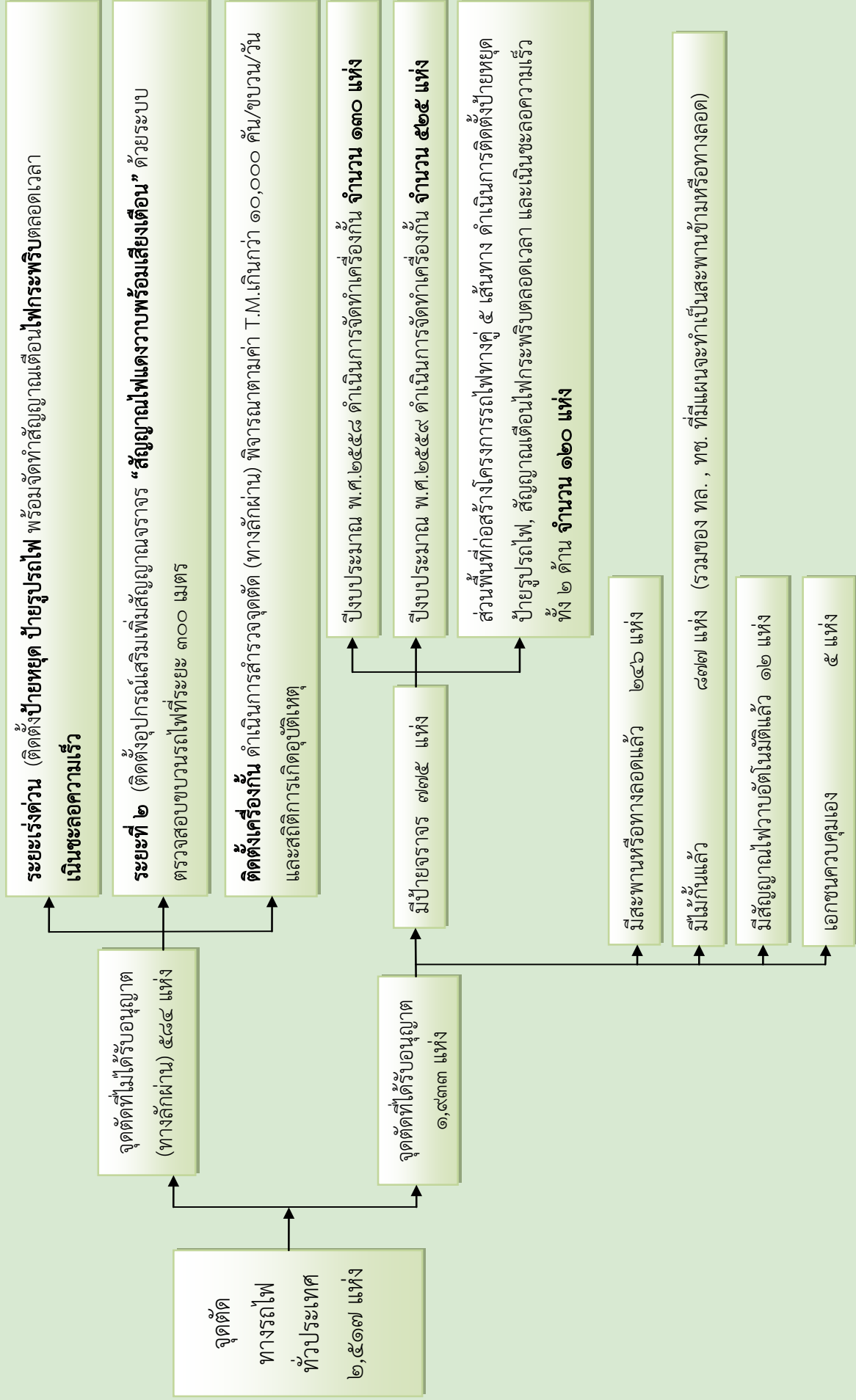
กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือแจ้งกระทรวงมหาดไทย เกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาคุดตัดทางรถไฟ เพื่อให้กำกับดูแลพื้นที่ทั่วประเทศไม่ให้เกิดจุดตัดทางรถไฟ (ทางลักผ่าน) เพิ่มขึ้น โดยกระทรวงมหาดไทยได้แจ้งไปยังจังหวัดทุกจังหวัดที่มีเส้นทางรถไฟผ่านเป็นเจ้าของพื้นที่รับผิดชอบแล้ว เพื่อให้ดำเนินการตามแนวทางการแก้ไขปัญหาคุดตัดทางรถไฟและมาตรฐานความปลอดภัยที่ รพท. กำหนด นอกจากนี้กระทรวงมหาดไทยได้มีหนังสือถึงจังหวัดดังกล่าวกำหนด

ให้มีการประชุมคณะอนุกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและแก้ไขปัญหาคุดตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด โดยให้ผู้ว่าราชการจังหวัดประสานแจ้งหน่วยงานท้องถิ่นที่เส้นทางรถไฟผ่านจำนวน 46 จังหวัด เพื่อให้สำรวจจุดตัดทางรถไฟในพื้นที่รับผิดชอบใหม่ทั้งหมด ทั้งทางที่มีเครื่องกั้นและทางที่ไม่มีเครื่องกั้น รวมถึงทางลักผ่าน ซึ่งเมื่อกระทรวงมหาดไทย โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยได้รวบรวมผลสำรวจจุดตัดทางรถไฟทั้งหมดแล้ว จะดำเนินการประสานข้อมูลกับ รพท. ต่อไป

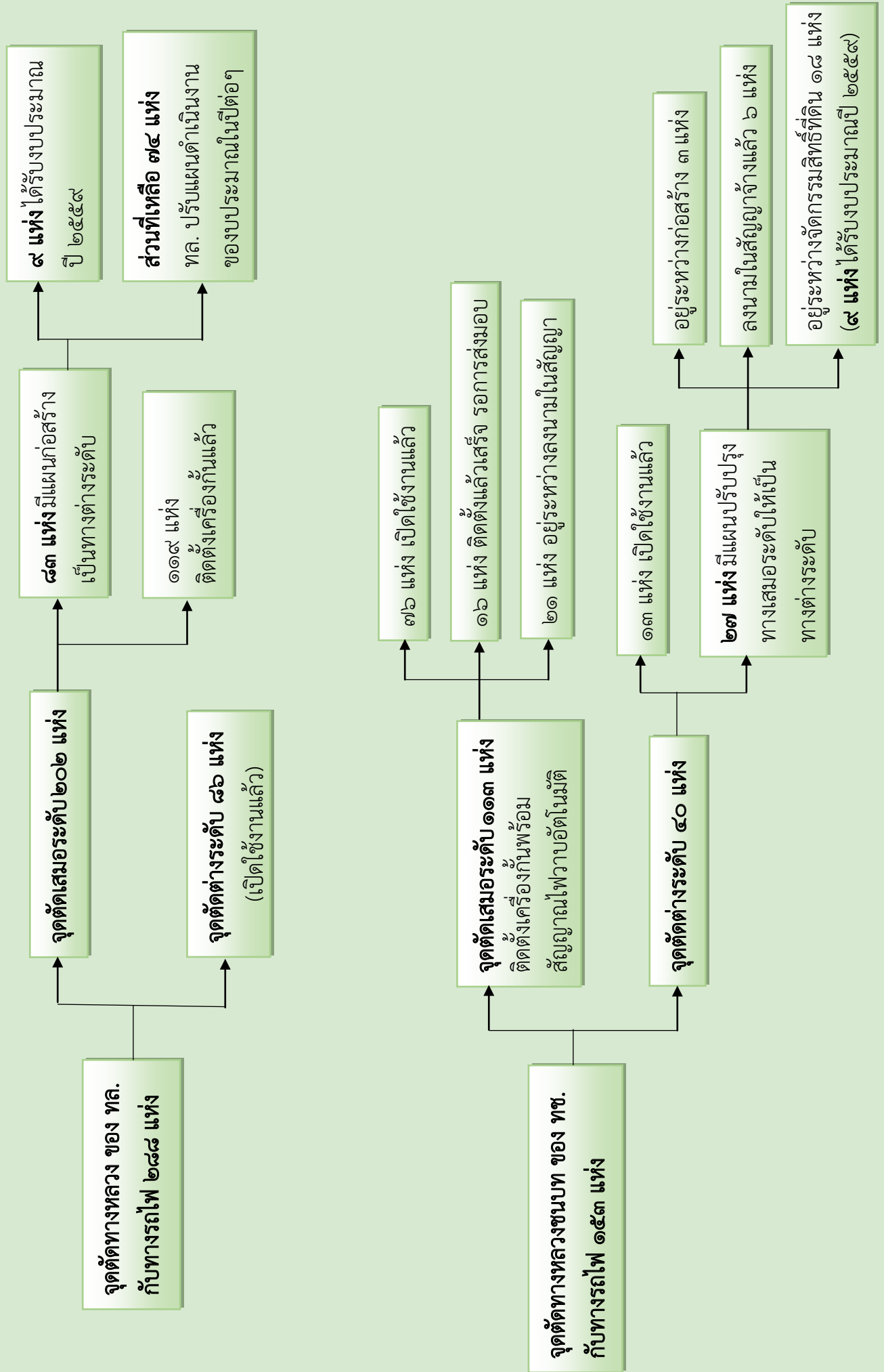


แนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๒ มิ.ย. ๒๕๕๘

- ๑) ครม. เห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ โดยให้ ทล. ทช. และ รพท. ดำเนินงานและขอรับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๐
- ๒) ครม. มอบหมาย มท. และหน่วยงานท้องถิ่น ดูแลไม่ให้มีทางลัดผ่านเพิ่มขึ้น



แผนดำเนินงานก่อสร้างทางต่างระดับ เพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟของ ทล. และ ทช.

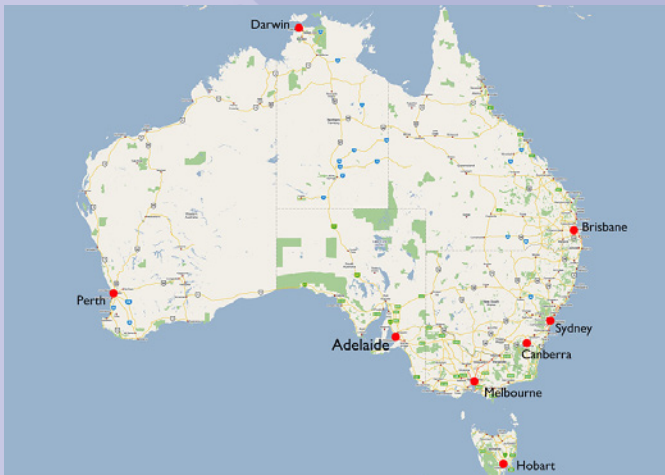


อดัลเลด เมืองเล็กๆ ของออสเตรเลียที่มีเสน่ห์

นางสาวจินตวดี สุขศรี สำนักแผนงาน สทช.

หากเอ่ยถึงเมืองอดิเลด (Adelaide) ประเทศออสเตรเลีย คนส่วนมากอาจจะไม่คุ้นหูและมีคำถามว่าเมืองนี้ตั้งอยู่ที่ไหนของออสเตรเลีย แต่หากบางท่านที่เคยดื่มไวน์ Penfolds หรือ Jacob's Creek ก็อาจจะเคยได้ยินชื่อรัฐ South Australia มาบ้างแล้ว วันนี้จะขอแนะนำเมืองเล็กๆ ที่ไม่เล็กในประเทศออสเตรเลียแห่งนี้ให้ได้รู้จักกันมากขึ้นผ่านระบบขนส่งและสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญต่างๆ

อดิเลด (Adelaide) เป็นเมืองหลวงของรัฐ South Australia ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของประเทศออสเตรเลีย เมื่อเทียบกับรัฐอื่นๆ เช่น New South Wales, Victoria และ Brisbane เมืองอดิเลด ถือได้ว่าเป็นเมืองขนาดเล็กมีประชากรในรัฐเพียงประมาณ 1.7 ล้านคน อาศัยอยู่กระจายตามเมืองต่างๆ ความหนาแน่นของประชากรค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับพื้นที่ เมืองอดิเลดมีแม่น้ำ Torrens River ไหลผ่าน



กลางเมืองทางทิศเหนือ สภาพอากาศค่อนข้างแห้งเนื่องจากความชื้นในอากาศต่ำมาก และด้วยภูมิประเทศที่หลากหลายของเมืองอดิเลด เมืองที่อยู่ในด้านในของประเทศจะมีอุณหภูมิค่อนข้างสูง ส่วนเมืองทางตอนใต้ที่อยู่ใกล้ทะเลจะมีอุณหภูมิต่ำลงในช่วงฤดูร้อน (ธันวาคม – กุมภาพันธ์) อุณหภูมิค่อนข้างสูงแต่จะไม่ร้อนเหนียวเหมือนอย่างประเทศไทย ในบางปีอุณหภูมิอาจสูงถึง 50 องศาเซลเซียสเนื่องจากคลื่นความร้อน (Heat wave) ที่พัดผ่านจากกลางประเทศ และในช่วงฤดูหนาวอุณหภูมิมักจะลดต่ำลงกว่า 10 องศาเซลเซียส

คนออสเตรเลียหรือชาวออสเตรเลียรักการเล่นกีฬาเป็นชีวิตจิตใจ เมื่อมีการแข่งขันกีฬาครั้งใด ทั้งเด็กและผู้ใหญ่ก็จะไปรวมตัวกันเชียร์กีฬาที่สนามกีฬาต่างๆ โดยเฉพาะช่วงเช้าวันเสาร์ – อาทิตย์ที่อากาศสบายๆ มีแสงแดดก็จะพบเห็นผู้คนออกมาเล่นกีฬากลางแจ้งกันเป็นกิจวัตร แม้กระทั่งวันที่ฝนตกก็ไม่ได้เป็นอุปสรรคในการเล่นกีฬาแต่อย่างใด Cricket เป็นกีฬาที่ได้รับความนิยมของชาวออสเตรเลียซึ่งได้รับอิทธิพลจาก

ประเทศอังกฤษ นอกจากความรักในกีฬาแล้ว เมืองอดิเลดยังได้รับการขนานนามว่าเป็นเมืองแห่งการเฉลิมฉลอง มีการจัดงานรื่นเริงต่างๆ ตลอดทั้งปี ทั้งงานดนตรีในสวนโดยนักร้องจากทั่วโลก งานอาหารและไวน์ การแข่งขันปั่นจักรยาน (Tour Down Under) ผ่านเมืองสำคัญต่างๆ ของ South Australia ซึ่งจัดเป็นประจำในช่วงเดือนมกราคมของทุกปี และการประลองความเร็วในการแข่งขันซัปรถยนต์ Clipsal 500 Adelaide ซึ่งดึงดูดผู้คนที่ชื่นชอบในกีฬาและกิจกรรมเหล่านี้ให้มีโอกาสมาแวะเวียนมาเที่ยวชมเมืองอดิเลดตลอดทั้งปี

การดื่มกาแฟยังเป็นอีกหนึ่งกิจกรรมที่พบเห็นกันได้เป็นกิจวัตรประจำวันทั่วไปในเมืองอดิเลด ร้านกาแฟไม่ได้เป็นเพียงแค่ร้านกาแฟแต่ยังเป็นที่พักปะสังสรรค์ของเพื่อนฝูงนั่งพักผ่อนหย่อนใจ อ่านหนังสือพิมพ์ หรือดื่มกาแฟหลังอาหารมื้อต่างๆ ร้านกาแฟที่ได้รับความนิยมไม่ใช่ร้านที่เป็นสาขาของแบรนด์ดังๆ แต่กลับเป็นร้านกาแฟท้องถิ่นซึ่งคัดสรรเมล็ดกาแฟที่มีคุณภาพและบาริสต้าที่มีประสบการณ์





บางร้านอาจจะจำหน่ายพาย ขนมปัง หรือขนมอบที่ทำสด ๆ ใหม่ ๆ หอมกรุ่นจากเตาและตลอบอบวนไปทั่วทั้งร้าน

การเดินทางในเมืองอติเลต

ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองอติเลต มีการให้บริการรถไฟ รถโดยสารประจำทาง และรถราง การให้บริการรถไฟใน 4 เส้นทางหลักและปัจจุบันอยู่ระหว่างการปรับปรุงเส้นทางรถไฟทางตอนใต้ให้เป็นระบบไฟฟ้ารวมทั้งการขยายโครงข่ายให้มีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้น สำหรับในเขตตัวเมืองมีบริการรถโดยสารและรถรางฟรีเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนและนักท่องเที่ยว ซึ่งภาครัฐได้ส่งเสริมการใช้รถโดยสารพลังงานทางเลือก เพื่อลดปัญหาสิ่งแวดล้อมและสนับสนุนการขนส่งที่ยั่งยืน โดยนำรถโดยสารที่ใช้พลังงานไฟฟ้าที่ผลิตจากโซลาร์เซลล์ มาให้บริการ ด้วยการติดตั้งแผงโซลาร์เซลล์บนหลังคาของสถานีขนส่งเพื่อชาร์จพลังงานให้รถโดยสารดังกล่าว เส้นทางในการให้บริการครอบคลุมทางตอนเหนือของเมืองอติเลตและตัวเมืองอติเลต จอดรับ-ส่งผู้โดยสารตามสถานที่สำคัญต่างๆ ของเมือง

นอกจากนี้ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นยังได้ส่งเสริมให้ประชาชนเปลี่ยนมาใช้รถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าหรือพลังงานสะอาด โดยจัดให้มีสถานีสำหรับชาร์จรถยนต์ที่ใช้ไฟฟ้าฟรีจำนวน 2 แห่งในเมืองอติเลต ด้วยภูมิประเทศของเมืองอติเลตที่พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบ การใช้จักรยานยังได้รับความนิยมจากประชาชนทั่วไป และได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐโดยมี

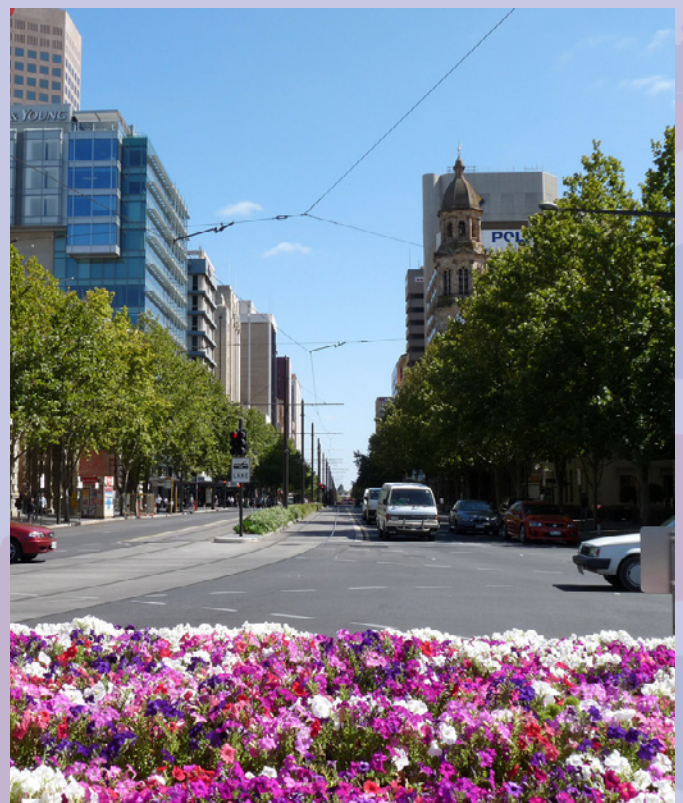


การกำหนดเส้นทางจักรยานในช่องทางซ้ายสุดของถนน การจัดให้มีที่จอดจักรยานตามสถานที่สำคัญต่างๆ สถานศึกษา ที่ทำงาน รวมถึงห้องอาบน้ำไว้ให้บริการแก่นักปั่นจักรยานที่ใช้จักรยานในการเดินทางในชีวิตประจำวัน รวมทั้งการให้บริการยืมรถจักรยานฟรีเพื่อเดินทางและเที่ยวชมในเมือง



แม้ว่าระบบขนส่งสาธารณะจะมีตารางเวลาการให้บริการที่แน่นอน แต่ในช่วงเวลาเร่งด่วน หาการถโดยสารประจำทางมีผู้โดยสารเต็มความจุที่ระบุไว้ตามกฎหมายแล้วพนักงานขับรถก็จะไม่จอดรับผู้โดยสารเพิ่มเติมอีก หรือในช่วงชั่วโมงไม่เร่งด่วน (Off Peak) ผู้ที่ต้องการเดินทางอาจจะต้องใช้เวลาจอดรถอย่างน้อย 30 นาที ดังนั้น การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางจึงยังเป็นที่นิยมของประชาชนทั่วไป

ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองอดีเลดใช้บัตรโดยสารร่วมกัน บัตรใบเดียวสามารถใช้บริการขนส่งได้ทุกรูปแบบไม่ว่าจะเป็นรถโดยสารประจำทาง รถรางหรือรถไฟ ผู้โดยสารสามารถเลือกซื้อบัตรโดยสารได้ตามความต้องการในการเดินทาง เช่น บัตรโดยสารสำหรับสองชั่วโมง บัตรโดยสารวัน บัตรโดยสารสำหรับ 10 ครั้ง (ครั้งละ 2 ชั่วโมง) หรือบัตรโดยสารรายเดือน สำหรับนักเรียนและนักศึกษามหาวิทยาลัยที่ลงทะเบียนเรียนแบบเต็มเวลา (Full time enrolment) ก็จะได้รับสิทธิลดหย่อนในการซื้อบัตรโดยสาร (Concession ticket) ด้วย เมื่อปลายปี พ.ศ. 2556 รัฐ South Australia ได้นำบัตรโดยสารรูปแบบใหม่มาใช้เพื่อเป็นอีกหนึ่งทางเลือกแทนบัตรโดยสารเดิม เรียกว่า Metrocards ซึ่งมีลักษณะเป็นบัตรพลาสติกที่สามารถบันทึกวงเงินคงเหลือเพื่อใช้สำหรับการเดินทางในครั้งต่อไปได้โดยไม่ต้องซื้อบัตรโดยสารใหม่



การให้บริการโดยสารที่เป็นเอกลักษณ์ของเมืองอิดิเลด คือ O-Bahn bus ระบบรถโดยสารประจำทางความเร็วสูง ที่นำระบบนำทาง (Guided busway) และเทคโนโลยี O-Bahn ของเยอรมนีเข้ามาใช้ มีการติดตั้งล้อย่นำทางพิเศษบริเวณ ล้อหน้าของรถ สามารถปรับให้ยื่นออกมาหรือพับเก็บได้ เมื่อไม่ใช้งานและวิ่งบนรางคอนกรีต ด้วยคุณลักษณะพิเศษ ดังกล่าวนี้ทำให้ O-Bahn สามารถขับเคลื่อนได้ทั้งบนถนนและ ขึ้นเคลื่อนแบบอัตโนมัติเมื่ออยู่บนรางคอนกรีต จุดเด่นของ O-Bahn ที่แตกต่างจากรถโดยสารที่ให้บริการบนถนนทั่วไปคือ สามารถทำความเร็วระหว่างสถานีเปลี่ยนถ่าย (Interchange) ด้วยความเร็วสูงสุด 100 กม./ชม. เส้นทางให้บริการ ของ O-Bahn เริ่มตั้งแต่ทางตอนเหนือของอิดิเลดไปทาง ทิศตะวันออกเฉียงเหนือระยะทางประมาณ 12 กิโลเมตร บนรางคอนกรีตที่สร้างขึ้นตามแนวของลำธารเก่า ประกอบด้วย 3 สถานีซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับรถประจำทางสายอื่นๆ เมื่อถึง สถานีหรือสิ้นสุดเส้นทางรถประจำทางเหล่านี้ก็จะให้บริการ บนถนนปกติต่อไป หากเปรียบเทียบการเดินทางด้วย O-Bahn และรถประจำทางบนถนนทั่วไป สามารถลดระยะเวลา ในการเดินทางได้ถึงครึ่งหนึ่ง



ส่วนการเดินทางระหว่างรัฐก็สามารถใช้บริการ เครื่องบิน รถไฟ หรือรถประจำทาง การเดินทางที่สะดวกที่สุด



คงหนีไม่พ้นการเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ (Low cost airline) หากจองล่วงหน้าหรือช่วงที่มีโปรโมชั่นอาจจะได้บัตรโดยสารที่มีราคาถูกลงมากๆ อย่างไรก็ตาม หากมีเวลาในการเดินทาง การขับรถจากออสเตรเลียไปยังรัฐ Victoria หรือเมืองเมลเบิร์น ซึ่งมีระยะทางประมาณ 750 กม. ใช้เวลาประมาณ 8 ชั่วโมง ก็เป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่ท่านจะได้สัมผัสกับบรรยากาศของชนบท วิถีชีวิต และแวะเยี่ยมชมเมืองต่างๆ ไปตลอดทาง โดยเฉพาะเส้นทางทางตอนใต้ที่เลียบบชายทะเลผ่านเส้นทาง Great Ocean Road ถนนเลียบบชายทะเลอันสวยงามของรัฐวิกตอเรีย มีความสวยงามมาก



การขับรถในออสเตรเลียซับซ้อนคล้ายเหมือนการขับรถในประเทศไทย แต่การบังคับใช้กฎหมายเคร่งครัดกว่ามาก จะมีป้ายกำหนดความเร็วในบริเวณต่างๆ ซึ่งต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เช่น บริเวณสถานศึกษาความเร็วสูงสุดไม่เกิน 25 กม./ชม. ย่านที่อยู่อาศัย (Residential area) 50 กม./ชม. ทางหลวงระหว่างเมือง 110 กม./ชม. รวมถึงบริเวณแยกสัญญาณไฟจราจรที่สำคัญต่างๆ จะติดตั้งกล้องวงจรปิดไว้ หากมีการฝ่าฝืน ก็จะมีจดหมายส่งตรงถึงบ้านให้ไปเสียค่าปรับตามเวลาที่กำหนด



สถานศึกษาในเมืองอดิเลด

Adelaide แม้จะเป็นเมืองเล็กๆ แต่ก็มึมหาวิทยาลัยตั้งอยู่ถึง 3 แห่ง ได้แก่ University of Adelaide, University of South Australia และ Flinders University สถาบันชั้นนำอย่าง Le Cordon Bleu ของสวิสเซอร์แลนด์ก็ได้จัดตั้งวิทยาเขตแรกในออสเตรเลียที่เมืองอดิเลด รวมทั้งสาขาของมหาวิทยาลัยอื่นๆ ปัจจุบัน มีคนไทยอาศัยอยู่ในเมืองอดิเลดเพิ่มมากขึ้น นักเรียนนักศึกษาที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นด้วยอันเนื่องมาจากชื่อเสียงของสถาบันการศึกษาต่างๆ ค่าครอง

ชีพที่ต่ำกว่าเมืองใหญ่อื่นๆ ในออสเตรเลีย ความสะดวกในการเดินทาง และการเจริญเติบโตของเมืองอย่างต่อเนื่อง

สถานที่ท่องเที่ยวในเมืองอดิเลด

สถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจใน Adelaide แห่งแรกที่สามารถเดินทางโดยรถรางคือ Glenelg Beach ที่ใช้เวลาเดินทางด้วยรถรางเพียง 30 นาที แม้ว่าจะเป็นเพียงชายหาดสั้นๆ ไม่ได้สวยงามเหมือนชายหาดในประเทศไทย แต่ก็ได้รับความนิยมนจากผู้คนเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในช่วงฤดูร้อน



ของปีจะมีผู้คนไปท่องเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจ รชมพระอาทิตย์ตกดิน รับประทานอาหาร เล่นน้ำทะเลกันเป็นจำนวนมาก

สถานที่แห่งที่สองคือ Hahndorf เป็นชุมชนเก่าแก่ที่สุดที่ผู้อพยพชาวเยอรมันได้มาตั้งถิ่นฐานในประเทศออสเตรเลีย ณ ใจกลางของ Adelaide Hills Hahndorf ตั้งอยู่บนเขาทางตอนใต้ของเมืองและยังคงมีกลิ่นอายวัฒนธรรมเยอรมันทั้งในรูปแบบของสถาปัตยกรรม ร้านอาหารและสินค้าต่างๆ รวมทั้งไวเนอร์รี่ให้ผู้คนได้เยี่ยมชม พักผ่อนหย่อนใจ เลือกซื้อสินค้า รับประทานอาหาร เมนูแนะนำที่ไม่ควรพลาดคือ ซาหมูเยอรมันและเบียร์ดำ นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมให้ผู้สนใจเก็บและชิมสตอเบอร์รี่สดๆ จากสวน Beerenberg รวมถึงซื้อหาผลิตภัณฑ์ผักและผลไม้แปรรูปต่างๆ ในช่วงฤดูใบไม้ร่วง (Autumn) ใบไม้บนถนนสายหลักของ Hahndorf จะเปลี่ยนสีสวยงามมาก หากขับรถเลยไปอีกนิดก็จะพบกับ Warrawong Wildlife Sanctuary คล้ายกับสวนสัตว์เปิด มีสัตว์ป่าพื้นเมืองของออสเตรเลียหลากหลายชนิดให้เดินเยี่ยมชมได้อย่างใกล้ชิด เช่น จิงโจ้ วอมแบท พอสซัม นกพื้นเมือง เป็นต้น นักท่องเที่ยวสามารถซื้ออาหารและให้อาหารจิงโจ้จากมือได้

ในช่วงกลางเดือนธันวาคม ซึ่งเป็นช่วงต้นๆ ของฤดูร้อนในออสเตรเลีย หากท่านขับรถจากตัวเมืองอดิเลดไปทางตะวันออกเฉียงใต้จะมีภูมิประเทศเป็นเนินเขาประมาณ 30 นาที ก็จะได้พบกับป้าย PYO (Pick Your Own) หน้าสวนหลายแห่งไปตลอดเส้นทาง ซึ่งหมายถึงการเปิดให้บริการให้ผู้สนใจเข้าไปเก็บและซื้อเชอร์รี่ที่เก็บด้วยตนเองสดๆ จากต้นในสวน โดยสวนเชอร์รี่ส่วนมากจะเก็บค่าเข้าชมประมาณ 3-5 เหรียญดอลลาร์ออสเตรเลียต่อคน (ประมาณ 130 บาท) และจะคืนให้กรณีที่ซื้อเชอร์รี่ตามจำนวนที่กำหนด เชอร์รี่มีหลากหลายสายพันธุ์ให้เลือกชิมเลือกเก็บ ทั้งพันธุ์หวานกรอบ หรือหวานนุ่มรวมถึงหลากหลายขนาด แต่การสุกของเชอร์รี่อาจจะ

แตกต่างกันไปในแต่ละปีขึ้นอยู่กับอุณหภูมิในปีนั้นๆ

World-class wine region รัฐ South Australia มีชื่อเสียงในฐานะแหล่งผลิตไวน์ที่สำคัญของออสเตรเลียและของโลก แหล่งปลูกองุ่นสำหรับทำไวน์กระจายไปทั่วทั้งรัฐ ด้วยความหลากหลายทางภูมิประเทศและภูมิอากาศทำให้รัฐ South Australia สามารถปลูกองุ่นได้หลากหลายสายพันธุ์ อากาศเย็นๆ ทางตะวันออกเฉียงเหนือของรัฐ South Australia ในย่าน Clare Valley สามารถปลูกองุ่นเพื่อผลิตไวน์ Riesling และย่าน Barossa Valley สามารถผลิต Shiraz รวมทั้งไวน์ที่มีชื่อเสียงอย่าง Penfolds Grange, Jacob's Creek และ Yalumba ก็ผลิตในพื้นที่นี้ ส่วนทางตอนใต้ของรัฐ เช่น McLaren vale ซึ่งมีภูมิประเทศเป็นเนินเขาก็สามารถผลิตไวน์ได้หลากหลายประเภทเช่นกัน South Australia ถือเป็นสวรรค์ของนักดื่มไวน์ที่สามารถเดินทางไปแวะชิมไวน์ตามไวเนอร์รี่ต่างๆ ได้เป็นวันๆ หากถูกใจก็สามารถซื้อกลับไปดื่มที่บ้านหรือเป็นของขวัญในราคาย่อมเยาว่าร้านขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั่วไป

แหล่งที่ท่องเที่ยวแห่งสุดท้ายที่ขอแนะนำ หากสนใจอยากเห็นเพนกวินตัวเล็กๆ น่ารัก (Fairy Penguin) อย่างใกล้ชิด สามารถไปเที่ยวชมได้ที่ Victor Harbor โดยใช้เวลาขับรถจากเมืองอดิเลดไปทางตอนใต้เพียงประมาณ 1 ชั่วโมงกว่าๆ หรือขับรถต่อจาก McLaren Vale ไปอีกนิด ก็จะได้พบกับอีกหนึ่งสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ โดยในช่วงอาจจะสามารถเห็นวาฬเข้ามาใกล้ๆ ในช่วงเดือนสิงหาคม-ตุลาคมของปี

หากท่านมีโอกาสไปเที่ยวที่ประเทศออสเตรเลีย เมืองอดิเลดและรัฐ South Australia อาจจะเป็นอีกทางเลือกหนึ่งหวังว่าคอลัมน์นี้ได้แนะนำเมืองอดิเลด เมืองเล็กๆ ที่ไม่เล็กแห่งนี้ให้ท่านผู้อ่านได้รู้จักอีกแง่มุมหนึ่ง



การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในภาคขนส่ง สำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ

ข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ระบุว่า ปัจจุบันประเทศไทยได้ก้าวเข้าสู่ภาวะสังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) โดยมีจำนวนผู้สูงอายุหรือประชากรที่มีอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 13 ของประชากรทั้งประเทศ ซึ่งคาดว่า ในปี พ.ศ.2567-2572 จำนวนผู้สูงอายุของประเทศไทยจะคิดเป็นร้อยละ 25 ของประชากรทั้งหมด ประกอบกับปัจจุบัน สถิติคนพิการที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น จากสถิติข้อมูลทะเบียนกลางคนพิการของสำนักงานส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิต คนพิการแห่งชาติ ปี พ.ศ.2557 ระบุว่า มีจำนวนคนพิการประเภทต่างๆ ในประเทศไทย คิดเป็นจำนวน 1.5 ล้านคน หรือ ร้อยละ 2.3 ของประชากรทั้งหมด และคาดว่าในปี พ.ศ.2564 จะเพิ่มเป็น 2.2 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 3 ของประชากร ทั้งประเทศ ในขณะที่โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการในภาคขนส่ง ยังไม่ได้มีการเตรียมการและพัฒนาให้มีประสิทธิภาพมาตรฐานอย่างเป็นระบบ เพื่อให้คนพิการและผู้สูงอายุสามารถเข้าถึง และใช้ประโยชน์ได้อย่างสะดวกสบาย ปลอดภัย และเท่าเทียม



“นโยบายของกระทรวงฯ ให้ความสำคัญมาก กับคนพิการและผู้สูงอายุ เพราะเราทราบดีว่า วันนี้จำนวนผู้สูงอายุเพิ่มมากขึ้นและในสิบปี ข้างหน้าจำนวนผู้สูงอายุก็จะเพิ่มขึ้นไปเท่าตัว เป็นประมาณยี่สิบล้านคน ซึ่งตรงนี้เอง ต้องถือว่าเราเป็นส่วนหนึ่งของสังคม คมนาคมในยุคต่อไปต้องเป็นคมนาคมเพื่อ คนทุกคน ต้องออกแบบสำหรับเด็ก เยาวชน ผู้สูงอายุ และคนพิการ”

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ดังนั้น สทช. ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการกำหนด ทิศทางการพัฒนาด้านระบบการขนส่งและการให้บริการภาค ขนส่งของประเทศ ได้ศึกษาและเสนอแนะแผนยุทธศาสตร์ และแนวทางการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเพิ่ม ประสิทธิภาพการบริการในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้ สูงอายุ เพื่อให้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นระบบการเดินทาง สำหรับคนทุกคน สรุปดังนี้

1. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ได้ประมวลปัญหา อุปสรรคในการพัฒนาและเสนอแนะแผนยุทธศาสตร์ฯ เพื่อ เป็นกรอบกำหนดทิศทางการพัฒนาครอบคลุมทุกมิติ ได้แก่ ด้านนโยบายและกฎหมาย ด้านการปรับปรุงโครงสร้าง ทางกายภาพ สิ่งอำนวยความสะดวกและยานพาหนะ ด้านการพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก และการให้บริการแก่คนพิการและผู้สูงอายุ และด้าน การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้อำนวยความสะดวก แก่คนพิการและผู้สูงอายุ สรุปรายละเอียดตามตารางต่อไปนี้

| ข้อเสนอ | ระยะของแผน | | | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง |
|---|---------------------|-----------------|-----------------|---|
| | เร่งด่วน (1-3ปี) | กลาง (3-5ปี) | ยาว (5-10ปี) | |
| 1) ด้านนโยบายและกฎหมายเกี่ยวกับการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการคนพิการและผู้สูงอายุ | | | | |
| 1.1) จัดทำแผนยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุที่มีรายละเอียดในระดับแผนงานและโครงการสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด พร้อมทั้งกำหนดรหัสงบประมาณ (Budget code) เพื่อให้หน่วยงานสามารถรับไปดำเนินการเป็นรูปธรรมได้ | | ✓ | ✓ | กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์* (พม.) กระทรวงคมนาคม (คค.) กระทรวงมหาดไทย (มท.) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) |
| 1.2) เสนอแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาตามกรอบแนวคิดการออกแบบเพื่อคนทุกคน (Universal Design) และถูกต้องตามกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง บรรจุในแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของกระทรวงคมนาคม | ✓ | | | สนข.* หน่วยงานในสังกัด คค. |
| 1.3) จัดตั้งองค์กรหรือเครือข่ายเพื่อขับเคลื่อนนโยบาย | ✓ | | | สนข.* คค. พม. |
| 1.4) การทบทวนและปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ | | ✓ | ✓ | พม.* มท. คค. |
| 1.5) การจัดทำมาตรฐานกลางเพื่อการตรวจสอบการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ/การติดตามประเมินผล และการพัฒนาบุคลากรที่ให้บริการในภาคการขนส่ง | ✓ | ✓ | | สนข.* พม. มท. สมาคมวิชาชีพด้านสถาปัตยกรรม สมาคมคนพิการ สมาคมผู้สูงอายุ |
| 1.6) การสร้างกรอบความร่วมมือระหว่างหน่วยงานและภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ เช่น คค. พม. มท. ภาคประชาชน ได้แก่ สมาคมผู้แทนกลุ่มคนพิการและผู้สูงอายุ รวมทั้งภาคสถาบันการศึกษา นักวิชาการที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ | | ✓ | ✓ | สนข.* คค. พม. มท. องค์กรเครือข่ายคนพิการ และผู้สูงอายุ สมาคมวิชาชีพ ด้านการออกแบบเพื่อคนทุกคน |
| 2) ด้านการปรับปรุงโครงสร้างทางกายภาพ สิ่งอำนวยความสะดวกและยานพาหนะสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ โดยเสนอให้มีการกำหนดกรอบระยะเวลาการดำเนินการปรับปรุงหรือพัฒนาอาคารสถานที่ที่ให้บริการภาคขนส่งในระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับท้องถิ่นให้เป็นไปตามข้อกำหนดและหลัก Universal Design และ Service Design | | | | |
| 2.1) ระดับภูมิภาค ปรับปรุงสถานที่ที่ให้บริการขนส่งระดับศูนย์กลางภูมิภาค เช่น ท่าอากาศยานนานาชาติ สถานีขนส่งหรือสถานีรถไฟหลักของภูมิภาค ศูนย์กลางการขนส่งเชื่อมต่อหลายรูปแบบ และพื้นที่เชื่อมต่อ | ✓ | ✓ | ✓ | หน่วยงานในสังกัด คค. อปท. และ มท. |

| ข้อเสนอ | ระยะเวลาของแผน | | | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง |
|---|---------------------|-----------------|-----------------|---|
| | เร่งด่วน (1-3ปี) | กลาง (3-5ปี) | ยาว (5-10ปี) | |
| 2.2) ระดับเมือง ปรับปรุงสถานที่ให้บริการขนส่งระดับเมือง เช่น ท่าอากาศยาน สถานีขนส่งหรือสถานีรถไฟประจำจังหวัด การเชื่อมต่อไปยังเขตพื้นที่ใกล้เคียง | ✓ | ✓ | ✓ | หน่วยงานในสังกัด คค. มท. อปท. |
| 2.3) ระดับชุมชน ปรับปรุงสถานที่ให้บริการขนส่งระดับชุมชนท้องถิ่น เช่น สถานีขนส่งประจำอำเภอ และพื้นที่เชื่อมต่อในชุมชน | ✓ | ✓ | ✓ | หน่วยงานในสังกัด คค. มท. อปท. |
| 2.4) หมวดยานพาหนะ กำหนดมาตรฐานยานพาหนะ และดำเนินการปรับปรุง พัฒนาหรือจัดให้มียานพาหนะประเภทต่างๆ ที่คนพิการและผู้สูงอายุสามารถใช้บริการได้อย่างเท่าเทียมและมีประสิทธิภาพ | ✓ | ✓ | ✓ | สนข.* คค. |
| 3) ด้านการฝึกอบรมบุคลากรเกี่ยวกับการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการคนพิการและผู้สูงอายุ ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับคนพิการแต่ละประเภทและผู้สูงอายุ | | | | |
| 3.1) การจัดทำหลักสูตรและการฝึกอบรมสำหรับผู้ที่ได้รับผิดชอบด้านการออกแบบและจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุที่ปฏิบัติงานในสถานที่บริการในภาคการขนส่งต่างๆ เนื้อหาที่ใช้อบรม ได้แก่ กฎหมายที่เกี่ยวข้องในการออกแบบและจัดสิ่งอำนวยความสะดวก หลักการออกแบบเพื่อคนทุกคนและการออกแบบบริการ กรณีศึกษาจาก Best Practice ในต่างประเทศ | ✓ | ✓ | ✓ | สนข.* คค. |
| 3.2) การจัดทำหลักสูตรและการฝึกอบรมสำหรับเจ้าหน้าที่ให้บริการและให้ความช่วยเหลือคนพิการและผู้สูงอายุที่ปฏิบัติงานในสถานที่บริการในภาคการขนส่งต่างๆ เนื้อหาสำคัญที่ใช้ในการอบรม ได้แก่ การตระหนักรู้ในความพิการและความชรา ทักษะการให้ความช่วยเหลือคนพิการแต่ละประเภทและผู้สูงอายุ การใช้อุปกรณ์ในการช่วยเหลือหรือบริการคนพิการและผู้สูงอายุและการจัดเก็บอุปกรณ์ | ✓ | ✓ | ✓ | สนข.* พม. กลุ่มองค์กรหรือเครือข่าย คนพิการและผู้สูงอายุ |
| 3.3) การสร้างจิตสำนึกในการช่วยเหลือคนพิการและผู้สูงอายุ | ✓ | ✓ | ✓ | สนข.* พม. กลุ่มองค์กรหรือ เครือข่ายคนพิการและผู้สูงอายุ |

| ข้อเสนอ | ระยะของแผน | | | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง |
|---|---------------------|-----------------|-----------------|--|
| | เร่งด่วน (1-3ปี) | กลาง (3-5ปี) | ยาว (5-10ปี) | |
| 4) ด้านการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้อำนวยความสะดวกแก่คนพิการและผู้สูงอายุ | | | | |
| <p>ศึกษา/พัฒนา และจัดให้มีการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางสำหรับคนพิการแต่ละประเภทและผู้สูงอายุ เช่น</p> <p>4.1) เว็บไซต์ตามมาตรฐาน Web Accessibility ของ World Wide Web Consortium (W3C) ที่รองรับการใช้งานของคนทั่วไปและคนพิการแต่ละประเภทได้ โดยในส่วนของคนพิการและผู้สูงอายุควรมีข้อมูลในเว็บไซต์ ได้แก่ แผนผังของพื้นที่แสดงตำแหน่งจุดบริการให้ความช่วยเหลือและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ วิธีการเดินทางเข้าถึงอาคารสถานที่ที่คนพิการและผู้สูงอายุสามารถใช้ได้ (Barrier-Free-Route) เส้นทางบริการและตารางเวลาในการเดินทาง และช่องทางการติดต่อขอคำแนะนำในการวางแผนการเดินทาง</p> <p>4.2) Mobile application สำหรับการวางแผนการเดินทางสำหรับคนพิการและคนทุกคน</p> <p>4.3) Mobile application ที่ให้บริการภายในสถานที่บริการในภาคขนส่งเพื่ออำนวยความสะดวกแก่คนพิการและผู้สูงอายุ</p> <p>4.4) ระบบนำทางที่มีเซ็นเซอร์แม่เหล็กและใช้ร่วมกับไม้เท้าสำหรับคนพิการทางการเห็น</p> <p>4.5) ทางลาดพกพาสำหรับใช้นำรถเข็นขึ้น-ลงยานพาหนะ</p> <p>4.6) Mobile Help หรืออุปกรณ์พกพาหรือเชื่อมต่อกับโทรศัพท์มือถือ เพื่อแสดงผลตำแหน่งของคนพิการและผู้สูงอายุและให้ความช่วยเหลือกรณีฉุกเฉิน</p> <p>4.7) การพัฒนาสมาร์ทการ์ดสำหรับบัตรคนพิการและผู้สูงอายุเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง เช่น ใช้ทาบบัตรที่เสาสัญญาณไฟคนข้ามถนนเพื่อช่วงเวลากรณีเดินข้ามสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ</p> | ✓ | ✓ | ✓ | กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร* พม.* คค. |

หมายเหตุ : * หมายถึง หน่วยงานรับผิดชอบหลัก

2. ต้นแบบการปรับปรุงและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ ในสถานที่ให้บริการภาคขนส่ง 5 แห่ง ได้แก่ ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (ถนนบรมราชชนนี) ท่าเรือพระนั่งเกล้า สถานีรถไฟความเร็วสูงนครปฐม และท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อให้ครอบคลุมรูปแบบการขนส่งต่างๆ โดยจัดทำเป็นแบบรายละเอียด ขนาด A3 และประมาณการราคาในการปรับปรุงก่อสร้าง เพื่อส่งมอบให้หน่วยงานที่รับผิดชอบพื้นที่สามารถนำไปดำเนินการและขออนุมัติงบประมาณในการดำเนินการต่อไป โดยสิ่งอำนวยความสะดวกต้นแบบทั้ง 5 แห่ง ได้แก่

- 2.1 ประตูทางเข้าออกของอาคาร
- 2.2 ที่นั่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ
- 2.3 ทางลาด
- 2.4 บันได บันไดเลื่อนและราวจับ
- 2.5 ระบบพื้นผิวต่างสัมผัสสำหรับคนพิการทางการเห็น
- 2.6 เคาน์เตอร์หรือช่องขายตั๋วโดยสารสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ
- 2.7 อุปกรณ์นำพาคนพิการหรือรถเข็นคนพิการเพื่อขึ้นและลงจากพาหนะ
- 2.8 ราวกันหรือราวกันตก หรือประตูอัตโนมัติกันระหว่างชานชาลาสถานีรถไฟ
- 2.9 ห้องน้ำสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ
- 2.10 ลิฟต์
- 2.11 โทรศัพท์สาธารณะสำหรับคนพิการ
- 2.12 ที่จอดรถคนพิการและผู้สูงอายุ
- 2.13 พื้นที่หนีภัยสำหรับคนพิการ
- 2.14 ป้ายแสดงอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ
- 2.15 แผนที่การเดินทางสำหรับคนพิการทางการเห็นและสำหรับคนทุกคน
- 2.16 จุดบริการให้ข้อมูลในการเดินทาง ระบบป้ายและการประกาศข้อมูลที่เป็นประโยชน์สำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ
- 2.17 ทางข้ามและเสาสัญญาณไฟบริเวณทางข้ามสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ
- 2.17 ทางเท้าและคันชะลอความเร็วรถ
- 2.18 สะพานลอยข้ามถนนสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ
- 2.19 ระบบอักษรเบรลล์ที่ควรจะมีในอาคารสถานที่ให้บริการภาคขนส่ง

หมายเหตุ : (รายการตาม 2.1-2.18 อาจไม่ได้มี

ครบทุกรายการในแต่ละต้นแบบ เนื่องจากแต่ละสถานที่มีความแตกต่างของปัญหาในการเข้าถึงและการใช้บริการที่แตกต่างกัน)

3. คู่มือการให้ความช่วยเหลือคนพิการแต่ละประเภทและผู้สูงอายุ และคู่มือแปลภาษาหรือป้ายสัญลักษณ์ภาษาสำหรับหน่วยงานที่ให้บริการภาคขนส่ง

กฎกระทรวงกำหนดลักษณะ หรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะ และบริการขนส่งเพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ.2556 ได้กำหนดให้มีคู่มือการให้ความช่วยเหลือคนพิการแต่ละประเภทและคู่มือแปลภาษาหรือป้ายสัญลักษณ์ภาษาสำหรับคนพิการแต่ละประเภท เพื่อให้หน่วยงานที่ให้บริการภาคขนส่งมีไว้เป็นคู่มือในการให้บริการประจำสถานบริการภาคขนส่ง ซึ่งในโครงการศึกษาครั้งนี้ สนข. มีแนวคิดในการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุด้วยเพื่อเป็นการเตรียมรองรับสถานการณ์สังคมผู้สูงอายุของประเทศไทย จึงจัดทำคู่มือดังกล่าว

ตัวอย่างต้นแบบการปรับปรุงและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุในสถานที่ให้บริการภาคขนส่ง



โดยมีเป้าหมายสำหรับใช้เป็นมาตรฐานในการให้บริการแก่คนพิการและผู้สูงอายุอย่างเหมาะสมตามหลักวิชาการในคราวเดียวกัน รายละเอียดคู่มือประกอบด้วย

3.1 คู่มือการให้ความช่วยเหลือคนพิการแต่ละประเภทและผู้สูงอายุ

- 1) ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับการช่วยเหลือคนพิการแต่ละประเภทและผู้สูงอายุ
- 2) หลักปฏิบัติในการให้บริการและให้ความช่วยเหลือคนพิการประเภทต่างๆ ได้แก่ คนพิการทางการเห็น คนพิการทางการได้ยิน คนพิการทางการเคลื่อนไหว และคนพิการทางจิตใจ พฤติกรรม สติปัญญา การเรียนรู้ และออทิสติก
- 3) หลักปฏิบัติในการให้บริการและให้ความช่วยเหลือผู้สูงอายุ
- 4) อุปกรณ์พื้นฐานในการช่วยเหลือคนพิการแต่ละประเภทและผู้สูงอายุและวิธีใช้อุปกรณ์
- 5) การให้ความช่วยเหลือคนพิการในการเดินทางโดยอากาศยานตามมาตรฐาน IKO
- 6) ข้อมูลอันเป็นประโยชน์อื่นๆ เช่น สรุปกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ คำแนะนำการใช้เครื่อง TTRS สำหรับการสื่อสารกับคนพิการทางการได้ยิน สิทธิพิเศษด้านค่าโดยสารสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุที่ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

3.2 คู่มือแปลภาษาและป้ายสัญลักษณ์ภาษาสำหรับหน่วยงานที่ให้บริการภาคขนส่ง

- 1) การแปลภาษาสำหรับคนพิการทางการได้ยิน มีเนื้อหาประกอบด้วย การแปลภาษา ข้อมูล บริการ สิ่งอำนวยความสะดวก และศัพท์พื้นฐานที่จำเป็นในการสื่อสารกับคนพิการทางการได้ยิน ประโยคที่ใช้ในกรณีฉุกเฉิน คำศัพท์เฉพาะแต่ละรูปแบบการเดินทาง
- 2) การแปลภาษาสำหรับคนพิการทางการเห็น มีเนื้อหาประกอบด้วย ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับอักษรเบรลล์ เบรลล์เกี่ยวกับการนำทาง ตัวเลข สิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นสำหรับคนตาบอด จำแนกตามรูปแบบการเดินทาง เบรลล์สำหรับกรณีฉุกเฉิน
- 3) ความรู้เกี่ยวกับป้ายสัญลักษณ์ภาษาชนิดต่างๆ ที่จำเป็นต้องมีในอาคารสถานที่ให้บริการภาคขนส่ง
- 4) แนวทางการออกแบบและจัดวางป้ายสัญลักษณ์ภาษา โดยสรุปเกี่ยวกับมาตรฐานรูปแบบ สีและการสะท้อนแสง ขนาด ตัวอักษร และการติดตั้ง

หลักการทั่วไป

ในการให้ความช่วยเหลือคนพิการและผู้สูงอายุ

| DO's สิ่งที่ควรทำกับผู้พิการและผู้สูงอายุ | DON'Ts สิ่งที่ไม่ควรทำกับผู้พิการและผู้สูงอายุ |
|--|--|
| ✓ เข้าใจสภาพร่างกายของเขาก่อนยกของตัว ทำให้ต้องใช้เวลามากขึ้นในการกำจกรรับ | ✗ ไม่ควรคาดเดาว่าคนพิการและผู้สูงอายุต้องการความช่วยเหลือเสมอไป |
| ✓ เป็นตัวของตัวเอง ฟังคนคุย ใช้ภาษาปกติ | ✗ ระบุประวัติทางการแพทย์หรือกำหนดว่าจะทำกับคนพิการหรือผู้สูงอายุไปพลาง |
| ✓ เข้าใจอารมณ์ และ ใฝ่ใจที่ตัวบุคคล | ✗ อย่ามุ่งเน้นที่กายพิการหรือข้อจำกัดเพราะการสนทนา |
| ✓ ให้อุปกรณ์เกี่ยวกับการช่วยเหลือเป็นระยะๆ | ✗ หากไม่ทราบวิธีการให้การช่วยเหลืออย่ารีบ ไม่ควรคาดเดาเอง |
| ✓ เคารพความเป็นส่วนตัวของเขา | ✗ ไม่ควรดูเฝ้าต่อหน้าคนพิการหรือผู้สูงอายุ และถูกรับส่วนด้วยพวกเขาถ้าไม่จำเป็น |

การเลือกใช้สี

ในป้ายสัญลักษณ์สำหรับคนทุกคน

คุณสมบัติของป้ายสัญลักษณ์ที่ดี

- สีสัญลักษณ์และสีพื้นหลังมีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน
- สีของป้ายการแจ้งเตือนสีรอบอย่าง
- สัญลักษณ์สีที่อ่านง่ายตามสภาพแสงสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุใช้สีเข้ากับน้ำเงิน
- สีที่ควรใช้กับป้ายสัญลักษณ์

สี กับ ความหมาย

| | | | |
|------------------------------------|--|---|--|
| | | | |
| ห้าม หยุด จุดเดิน จุดรถรับพิเศษ | เตือน ระวัง จุดตรวจ สิ่งของ สิ่งอันตราย | พื้นที่ปลอดภัย เข้าถึงได้ ทางรถไฟ ปูบนขนาด | ประชาสัมพันธ์ ติดต่อสอบถามข้อมูล โทรฟรี |

ดาบอดสี

สายตาปกติ

25% ของคนตาบอดสี

ดาบอดสีประเภทที่ 1

75% ของคนตาบอดสี

ดาบอดสีประเภทที่ 2

ไม่การใช้สีแดงและสีเขียวในป้ายเดียวกัน เพราะดาบอดสีจะไม่สามารถแยกแยะสีได้ การรับรู้สีของดาบอดสีของสีแดงและเขียวแทบจะไม่ได้แตกต่างกัน

ไม่การใช้สีแดงและดำร่วมกัน เนื่องจากดาบอดสีประเภทที่ 1 จะเห็นเป็นสีดำทั้งหมด เพื่อป้องกันความสับสนการใช้สีกับสีแดง

ป้ายเดียวกับการใช้สีกับสีของสัญญาณ-สีฟ้าอ่อน-สีเหลืองอ่อน เพราะดาบอดสีจะมองเห็นเป็นสีเดียวกัน

การดำเนินงานในปัจจุบัน สนข. อยู่ระหว่างการเสนอผลการศึกษาต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาและผลักดันให้หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องดำเนินการให้บังเกิดผลเป็นรูปธรรมสอดคล้องตามผลการศึกษา และดำเนินการกำหนดหลักสูตรการอบรมพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการแก่คนพิการและผู้สูงอายุ รวมทั้งการเผยแพร่คู่มือการให้ความช่วยเหลือ และคู่มือแปลภาษาหรือป้ายสัญลักษณ์ภาษา ให้แก่หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมต่อไป รายละเอียดเพิ่มเติมดูจาก www.otptransportforall.com



กฎแจไชกระบวนการวางแผนการคมนาคมขนส่งในสหรัฐอเมริกา

แปล เรียบเรียง และอภิปราย โดย นายอายุวัฒน์ จิตประเสริฐ

มุมมองการวางแผนอย่างมีระบบ สหรัฐอเมริกาเป็นประเทศหนึ่งที่มีกระบวนการคิดที่สามารถนำมาพิจารณาเป็นแนวทางสำหรับการวางแผนคมนาคมขนส่ง การกำหนดแนวทางที่สามารถนำไปปฏิบัติตามให้สอดคล้องกับเป้าหมาย นโยบายและยุทธศาสตร์นั้น Federal Highway Administration (FHWA) และ Federal Transit Administration (FTA) องค์กรในสังกัดกรมการขนส่งแห่งสหรัฐอเมริกา (U.S. Department of Transportation) ได้ตีพิมพ์หนังสือฉบับย่อกระบวนการวางแผนการขนส่ง เรื่อง กฎแจไชกระบวนการวางแผนด้านการคมนาคมขนส่งสำหรับผู้ตัดสินใจ บุคลากรหลัก และสนับสนุน ผู้เขียนเห็นว่า องค์กรประกอบในการกำหนดกระบวนการวางแผนในสหรัฐอเมริกามีความน่าสนใจและจะแตกต่างหรือคล้ายกับการกำหนดกระบวนการวางแผนขององค์กรที่มีหน้าที่กำหนดนโยบายและแผนในประเทศไทยอย่างไร ท่านสามารถนำไปเปรียบเทียบได้

“กระบวนการวางแผนการขนส่งคืออะไร?”

The Federal Highway Administration (FHWA : 2015) ได้ให้คำจำกัดความโดยสรุปว่า การวางแผนการขนส่งเป็นกระบวนการขับเคลื่อนความร่วมมือและการปฏิบัติที่มีลำดับความสำคัญในการพัฒนาการขนส่งด้วยเงื่อนไขของเวลา ได้แก่ แผนในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ในสหรัฐอเมริกา จึงมีองค์กรการวางแผนมหานคร (MPOS) มลรัฐและผู้ประกอบการขนส่ง ประกอบด้วย กลุ่มการขนส่ง

สาธารณะ กลุ่มธุรกิจชุมชน กลุ่มชุมชน องค์กรด้านสิ่งแวดล้อม และผู้ประกอบการขนส่งสินค้าบูรณาการวางแผนการขนส่งร่วมกัน

การวางแผนการขนส่งมักจะดำเนินการตามขั้นตอนดังต่อไปนี้ (ภาพที่ 1)

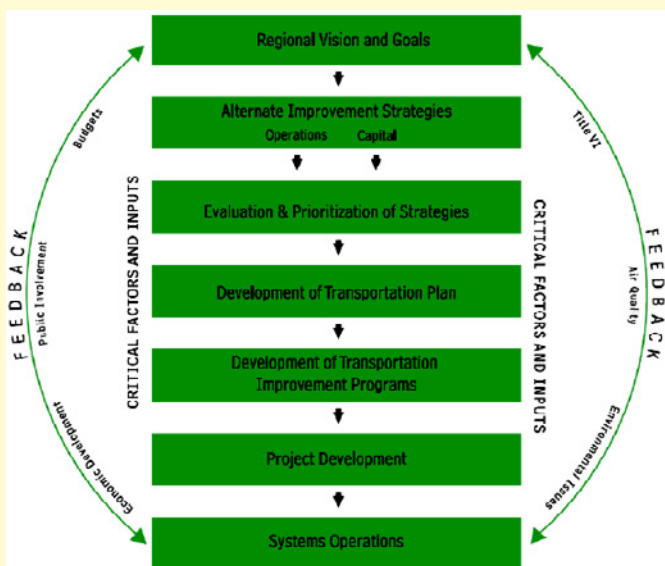
- การกำหนดเป้าหมายและวิสัยทัศน์ของชุมชน โดยการมีส่วนร่วมของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- การติดตามการดำเนินงานตามเงื่อนไข/ข้อตกลงที่กำหนดไว้โดยเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่ตั้งไว้
- การคาดการณ์อัตราการเติบโตของประชากรและการจ้างงานในอนาคต รวมทั้งการประเมินการใช้ประโยชน์ที่ดินที่คาดการณ์ไว้ในระดับภาคและการบ่งชี้การเติบโตของเส้นทางการขนส่งสายสำคัญ (Major Corridors) รวมทั้งการฟื้นฟูหรือพัฒนาเส้นทางการขนส่งเส้นทางใหม่
- การบ่งชี้สถานการณ์ในปัจจุบันและคาดการณ์ความต้องการการขนส่งโดยการพัฒนาการดำเนินงานตามมาตรการและเป้าหมายที่กำหนดไว้
- การวิเคราะห์กลยุทธ์ในการปรับปรุงการขนส่งที่มีความหลากหลายและก่อให้เกิดความสมดุลโดยให้ศึกษารายละเอียดการวางแผน
- การพัฒนาแผนระยะยาวและโครงการระยะสั้นด้านทางเลือก การปรับปรุงด้านการเงิน/การลงทุน กลยุทธ์ด้านการจัดการและการดำเนินการสำหรับการขนส่งคนและสินค้า



- การประเมินวิธีการพัฒนาระบบขนส่งซึ่งเป็นที่ยอมรับและจะส่งผลกระทบต่อความสำเร็จตามเป้าหมาย ตลอดจนผลกระทบต่อเศรษฐกิจและคุณภาพสิ่งแวดล้อมรวมทั้งคุณภาพอากาศ
- การพัฒนาแผนทางการเงินจะทำให้มีรายได้ที่เพียงพอ โดยครอบคลุมต้นทุนที่ได้กำหนดไว้ในกลยุทธ์ รวมทั้งครอบคลุมการดำเนินการและการบำรุงรักษาได้อย่างต่อเนื่อง

นโยบายที่สำคัญและประเด็นการวางแผน

แม้ว่ากระบวนการวางแผนการขนส่งได้พิจารณาถึงประเด็นปัญหาหลักที่เผชิญอยู่ในเขตเมืองแล้ว แต่ก็มีประเด็นปัญหาอื่นที่เกิดขึ้นคล้ายกันในประเทศ จึงกำหนดเป็นข้อกำหนดต่อประเด็นการวางแผนและนโยบายที่สำคัญ ประกอบด้วย ความเป็นธรรมด้านการขนส่ง (Transportation Equity) คุณภาพอากาศ (Air Quality) การจัดการความแออัดคับคั่ง (Congestion Management Process) การวางแผนทางการเงิน (Financial Planning and Programming) การวางแผนแบบมุ่งเน้นผลงานตามมาตรการและเป้าหมาย (Performance-Based Planning : Programming Measures and Targets) (ภาพที่ 2) เครื่องมือและข้อมูลการวางแผน เช่น แบบจำลอง ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และการแสดงข้อมูลด้วยรูปแบบอื่น (Planning Data and Tools : Models, GIS, and Visualization) การมีส่วนร่วมภาคประชาชน (Public Involvement) ความปลอดภัย (Safety) ความมั่นคง (Security) การบริหารจัดการสินทรัพย์ด้านการขนส่ง (Transportation Asset Management) รวมทั้ง การจัดการระบบขนส่งและการดำเนินงาน (Transportation System Management and Operations)



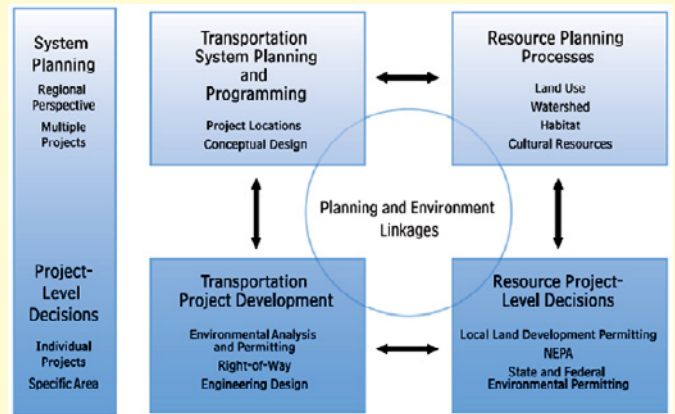
ภาพที่ 1 : กระบวนการวางแผนการขนส่ง (FHWA และ FTA : 2015)



ภาพที่ 2 : กรอบการวางแผนแบบมุ่งเน้นผลงาน (PBPP) (FHWA และ FTA : 2015)

จากภาพที่ 2 แสดงให้เห็นว่าการดำเนินงานตามมาตรการ วัตถุประสงค์ และเป้าหมายสามารถขับเคลื่อนกระบวนการวางแผน และสัมฤทธิ์ได้ทั้งในระดับชุมชน และในระดับชาติ

นอกเหนือจากนโยบายและประเด็นที่สำคัญข้างต้นแล้ว ยังมีการวางแผนและนโยบายอื่นที่ควรพิจารณาร่วมอีกด้วย ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดินและการขนส่ง (Land Use and Transportation) ความเชื่อมโยงระหว่างการวางแผนและสิ่งแวดล้อม (Planning and Environment Linkages) การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) การขนส่งสินค้า (Freight Movement) (ภาพที่ 3) การวางแผนสถานการณ์ในอนาคต (Scenario Planning) แผนการปรับปรุงแบบจำลองการเดินทางโดยให้มีการสนับสนุนผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งในระดับท้องถิ่น ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ (Travel Model Improvement Program)



ภาพที่ 3 : ความสัมพันธ์ระหว่างการวางแผนการขนส่งและสิ่งแวดล้อม และการวางแผนระบบและการตัดสินใจในระดับโครงการ (FHWA และ FTA : 2015)

จากภาพที่ 3 จะเห็นว่า การวางแผนการขนส่งในสหรัฐอเมริกาให้ความสำคัญกับความเชื่อมโยงด้านกายภาพ สภาพแวดล้อม ทรัพยากร การพัฒนาโครงการด้านการขนส่ง กระบวนการวิเคราะห์ในด้านต่างๆ ที่สำคัญอย่างยิ่ง มุ่งเน้นการวางแผนอย่างเป็นระบบโดยไม่ได้มองเพียงระดับพื้นที่ แต่มองไปถึงระดับภูมิภาคที่ต้องเชื่อมโยงกันได้อย่างแท้จริง

โดยหลักการแล้วการขนส่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับการสัญจรและการเข้าถึง รูปแบบของการเจริญเติบโตตลอดจนกิจกรรมของผู้คนและสินค้าในสหรัฐอเมริกาจะขับเคลื่อนโดยระบบการขนส่งที่ดีประสิทธิภาพในระบบการขนส่งก็ยังมีผลต่อนโยบายสาธารณะ เช่น การใช้ประโยชน์ที่ดิน การเติบโตของเมือง การพัฒนาเศรษฐกิจ การใช้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ความเท่าเทียมทางสังคม ความปลอดภัยและความมั่นคง คุณภาพอากาศ และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การวางแผนการคมนาคมขนส่งควรตระหนักอย่างยิ่ง





ในการเชื่อมโยงระหว่างความต้องการการขนส่งและเป้าหมายทางสังคมอื่น ๆ กระบวนการวางแผนจึงมีอะไรที่เป็นมากกว่าการกำหนดโครงการลงทุนในตารางโดยขาดความเชื่อมโยงในหลายมิติ แต่ต้องพิจารณาถึงกลยุทธ์การเดินทางแบบไม่ใช่เครื่องยนต์ (Non-Motorized) รวมทั้งการดำเนินการจัดการ การบำรุงรักษา การเงิน และระบบการคมนาคมขนส่งดังกล่าวอย่างครอบคลุมพื้นที่เป้าหมายในระยะยาวตลอดจนระดับชุมชนและระดับภูมิภาคตามวิสัยทัศน์ร่วมกันในอนาคต (FHWA และ FTA : 2015)

กฎแห่งไขกระบวนการวางแผนการคมนาคมขนส่งที่ได้กล่าวมา ได้แก่ ขั้นตอน นโยบายที่สำคัญและประเด็นการวางแผน สามารถเป็นกรอบแนวทางในการประยุกต์ให้กับผู้กำหนดยุทธศาสตร์ จัดทำแผนงาน โครงการภาคการขนส่งหรือภาคอื่นได้ โดยให้มีมิติที่ครอบคลุมและเชื่อมโยงกัน

อย่างไรก็ตาม หากกระบวนการวางแผนการคมนาคมขนส่งเกิดจากการมุ่งเน้นเพียงรายองค์กร รายโครงการ หรือการกำหนดขึ้นเพียงเพื่อรายงานผลตามตัวชี้วัดที่กำหนดไว้

อย่างอิสระ หรือเฉพาะส่วนให้แล้วเสร็จไป คงจะเกิดผลกระทบต่อ การเชื่อมโยงเพื่อบรรลุเป้าหมายในระดับยุทธศาสตร์ภาคการขนส่ง ซึ่งจะสะท้อนไปถึงระดับประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเชื่อมโยง 4 เป้าหมายของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economic Community – AEC) ที่ต้องดำเนินการอย่างเสรีตั้งแต่ พ.ศ. 2559 นี้ ประกอบด้วย 1) เป็นตลาดและฐานการผลิตร่วมกัน (Single Market and Production Base) 2) สร้างขีดความสามารถทางเศรษฐกิจ (High Competitive Economic Region) 3) สร้างความเท่าเทียมในการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (Equitable Economic Development) และ 4) การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก (Fully Integrated into Global Economy) (Association of Southeast Asian Nations : 2007) สำหรับเป้าหมายการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน เงินทุน อย่างเสรี จึงเป็นสิ่งที่ท้าทายการวางแผนด้านการคมนาคมขนส่งของไทยว่าจะสัมฤทธิ์ผล สอดคล้องกับเป้าหมายของ AEC อย่างไร คงต้องติดตามกันต่อไป



เอกสารอ้างอิง

Association of Southeast Asian Nations (2007). ASEAN ECONOMIC COMMUNITY BLUEPRINT (2008-2015). The ASEAN Secretariat Public Outreach and Civil Society Division 70A Jalan Sisingamangaraja Jakarta, Indonesia.
Federal Highway Administration, Federal Transit Administration (2015 Update). The Transportation Planning Process Briefing Book : Key Issues, . A Publication of the Transportation Planning Capacity Building Program.



สนข. ร่วมกิจกรรมจักรยานเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสมหามงคล เฉลิมพระชนมพรรษา 88 พรรษา 5 ธันวาคม 2558 “ปั่นเพื่อพ่อ BIKE FOR DAD”



นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร พร้อมข้าราชการ สนข. ร่วมกิจกรรม จักรยานเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาส มหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 88 พรรษา 5 ธันวาคม 2558 “ปั่นเพื่อพ่อ Bike For Dad ” เมื่อวันศุกร์ที่ 11 ธันวาคม 2558 ณ บริเวณพระลานพระราชวังดุสิต (ลานพระบรมรูปทรงม้า)





สนข. จัดพิธีมอบรางวัลโครงการประกวดตั้งชื่อ และออกแบบสัญลักษณ์ตัวร่วม ภายใต้แนวคิด “One for All Better” ดีดี...ทุกจังหวัดการใช้ชีวิต



นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีมอบรางวัล โครงการประกวดตั้งชื่อและออกแบบสัญลักษณ์ตัวร่วม ภายใต้แนวคิด “One for All Better” ดีดี...ทุกจังหวัดการใช้ชีวิต โดยมีนายชาติชาย ทัพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ รองปลัดกระทรวงคมนาคม รักษาการแทนผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พร้อมนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร คณะผู้บริหาร ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ สนข. หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและสื่อมวลชนเข้าร่วมในพิธีดังกล่าว เมื่อวันศุกร์ที่ 9 ตุลาคม 2558 ณ ห้องประชุมมงยูทกร สาระสมบัติ ชั้น 5 อาคาร สนข.

ทั้งนี้ มีผู้ส่งผลงานเข้าประกวดจำนวนรวมทั้งสิ้น 234 ชิ้นจากทั่วประเทศ จากประชาชนทั่วไป นักเรียน นิสิตนักศึกษา นักออกแบบและกราฟฟิคดีไซน์รุ่นใหม่ ซึ่งมีความสวยงาม มีเอกลักษณ์ของความเป็นหนึ่งเดียว และมีคุณค่าอย่างเป็นสากล โดยมีรายละเอียดของผลการตัดสินดังนี้

1. รางวัลชนะเลิศ ได้แก่ นางสาววรริษา อเนกสิทธิสิน จากมหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าธนบุรี ผลงานชื่อว่า **“MANGMOOM (แมงมุม)”** ใช้แนวคิดหลักในการนำเอกลักษณ์ทางกายภาพของแมงมุมมาใช้ในการออกแบบ ทั้งชื่อ และตราสัญลักษณ์ เพราะแมงมุมเป็นสิ่งมีชีวิตที่เคลื่อนไหว และดำรงชีวิตอยู่ด้วยการสร้างเส้นใยเชื่อมต่อกันไป ซึ่งเส้นใยนอกจากจะช่วยในการดักจับอาหาร แล้วยังช่วยเป็นเส้นสายในการเดินทางไปสู่จุดต่างๆ ได้อีกด้วย เช่นเดียวกับระบบตัวร่วมที่สามารถเชื่อมโยงทุกการเดินทางไว้ด้วยบัตรเพียงใบเดียว





2. รางวัลรองชนะเลิศอันดับ 1 ได้แก่ นายคณพศ ปัญจรินทร์สิงห์ กรภาพพิคตีไซน์จาก จังหวัดชลบุรีผลงานที่มีชื่อว่า **“SABAI PLUS”** นำเสนอแนวคิดเป็นรูปลูกศรชี้พุ่งออกไปด้านซ้าย และขวา โดยออกแบบเป็นเส้นโค้งเชื่อมต่อกันเป็น Infinity และตัวอักษร SP ประกอบด้วยเส้นลูกศรสีส้ม แดง น้ำเงิน ฟ้ำ และเขียว ซึ่งรูปลูกศรชี้พุ่งออกไปด้านซ้ายขวา สื่อถึงเป้าหมาย จุดมุ่งหมายในการเดินทาง การคมนาคม และรูปเส้นโค้ง Infinity ซึ่งสามารถประกอบเป็นตัวอักษร SP SABAI PLUS แสดงถึงความสะดวกสบายจากการใช้ระบบตัวร่วมที่สามารถใช้เพียงบัตรใบเดียวสำหรับการเดินทางในภาคขนส่งได้ทุกระบบ รวมทั้งสามารถต่อยอดการใช้งานไปยังภาคส่วนอื่นนอกเหนือจากภาคขนส่ง ทำให้เกิดความสะดวกสบายเพิ่มขึ้นจากการใช้ตัวร่วม สบายพลัส...ดีดี...ทุกจังหวัดการใช้ชีวิต

3. รางวัลรองชนะเลิศอันดับ 2 ได้แก่ นายชนวีร์ สามัญสถาปนิกจากจังหวัดสมุทรปราการ ผลงานที่มีชื่อว่า **“ELEPHANT”** นำเสนอแนวคิด โดยใช้ **“ช้าง”** ซึ่งเป็นสัญลักษณ์ของประเทศไทย เป็นพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง และขนส่งมาตั้งแต่อดีตกาล สำหรับสัญลักษณ์เป็นรูปเคี้ยวช้างที่ประดิษฐ์ด้วยสายเส้นเรียบง่าย และเกิดภาพสะท้อนใน 2 มิติได้แก่ภาพเลขหนึ่งไทย ซึ่งสะท้อนถึงการคมนาคมของไทยที่รวมกันเป็นหนึ่ง ทำให้เกิดความสะดวกสบาย ความปลอดภัย และมีชีวิตที่ดีขึ้น และในมิติที่ 2 ใช้การถ่ายทอดผ่านใบหน้าเด็กยิ้มที่ซ่อนอยู่ในรูปช้าง เป็นรอยยิ้มที่เป็นตัวแทนความรู้สึกของผู้ใช้บริการ **“สยามเมืองยิ้ม”** อีกทั้งสีน้ำเงินแสดงถึงความเชื่อมั่น ความไว้วางใจที่เกิดขึ้นจากการรวมกันเป็นหนึ่งเดียวกันของคนไทยทั้งประเทศ



ชื่อตัวร่วม : SABAI PLUS
นายคณพศ ปัญจกรสิริ



ชื่อตัวร่วม : ELEPHANT
นายชนวีร์ สามัญ

นอกจากนี้ยังมีรางวัลชมเชยอีก 5 รางวัล ได้แก่

- ผลงาน **“ตัวไท” (THRU-THAI PASS)** นายพีรวิชญ์ เจริญพันธ์,
- ผลงาน **“ONE CARD PASS-THRU”** (บัตรเดียวจลลย) โดย นายสันติ จรุงเรืองเกียรติ,
- ผลงาน **LINKgo (ลิงค์โก)** โดย นายรักเกียรติ จันทศรีคำ,
- ผลงาน **“NEXT”** โดย นายคิวกกร จินะณรงค์
- และผลงาน **“TUNJAI”** โดย น.ส.พรนภา ปรีอทอง





ชื่อตัวร่วม : ตั๋วไทย (THRU-THAI PASS)
นายพีรวิชญ์ เจริญพันธ์



ชื่อตัวร่วม : NEXT
นายศิวกร จินะณรงค์



ชื่อตัวร่วม : ONE CARD PASS-THRU (บัตรเดียวตลอด)
นายสันติ จรุงเรืองเกียรติ



ชื่อตัวร่วม : LINKGO (ลิงคิกโก)
นายรักเกียรติ จินทร์ศรีคำ



ชื่อตัวร่วม : TUNJAI
นางสาวพรนภา ปรีธกข



เชียงของ ประตูสู่อาเซียน



เชียงของ เป็นอำเภอหนึ่งของจังหวัดเชียงราย ลักษณะภูมิประเทศพื้นที่ราบ สลับกับเทือกเขา มีพื้นที่ด้านทิศตะวันออกบางส่วนติดกับแม่น้ำโขง ซึ่งฝั่งตรงข้ามคือ เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีประชากรอาศัยอยู่ในพื้นที่หลายเชื้อชาติ เช่น ไตลื้อ ขมุ ชาวมูเซอ แม้ว เย้า โดยกลุ่มไทลื้อโดยมากจะอาศัยอยู่ที่บ้านห้วยเม็ง และบ้านศรีดอนชัย อพยพมาจากทางสิบสองปันนา ทางตอนใต้ของประเทศจีน ปัจจุบันยึดอาชีพเกษตรกรรมเป็นหลัก เคยทำสวนส้มกันจนมีชื่อเสียงโด่งดังแต่ปัจจุบันด้วยโรคภัยเยอะชาวบ้านจึงเลิกทำสวนส้มไปหลายราย แต่ไปทำไร่ข้าวโพดเหมือนกับชาวบ้านใกล้เคียงแทน เชื้อชาติขมุตั้งอยู่ที่บ้านห้วยกอกเป็นหมู่บ้านเล็กๆ ที่มีประชากรไม่มากนัก ประชากรในอำเภอเชียงของโดยส่วนมากทำอาชีพเกษตรกรรม เช่น ทำนา ไร่ข้าวโพด สวนส้ม สวนลิ้นจี่ สวนส้มโอ และพืชผักต่างๆ เป็นต้น



เชียงของมีสถานที่ท่องเที่ยวมากมาย เช่น **น้ำตกห้วยเม็ง** ซึ่งอยู่ลึกเข้าไปในหุบเขาพื้นที่บ้านห้วยเม็งสามารถเดินทางไปได้โดยออกจากตัวอำเภอเชียงของมุ่งหน้าไปทางอำเภอเชียงแสนจากตัวอำเภอระยะทาง 3 กิโลเมตรจะถึง



หมู่บ้านห้วยเม็ง เลี้ยวซ้ายเข้าไปผ่านหมู่บ้าน ระยะทางอีกประมาณ 6 กิโลเมตร สภาพเส้นทาง เป็นลูกรัง โดยผ่านตามแนวเขาไปยังน้ำตก เหมาะแก่การเดินทำสัมผัสธรรมชาติ และปั่น จักรยาน สำหรับรถยนต์ต้องเป็นรถกระบะจึงจะ สามารถเข้าไปยังน้ำตกห้วยเม็งได้ โดยตัวน้ำตก จะมี 2 ผังคือผังซ้ายและผังขวาเป็นน้ำตกขนาดเล็ก ช่วงที่เหมาะสมแก่การท่องเที่ยวคือปลายฝนต้นหนาว

จากตัวอำเภอเชียงของมุ่งหน้าไปทาง อ.เชียงแสน ประมาณ 13 กิโลเมตร จะถึงที่ตั้งของ **สวนป่าห้วยทรายมาน** มีจุดชมวิว 2 ผัง ระหว่าง ไทย - ลาว นักท่องเที่ยวสามารถแวะชมบรรยากาศริมโขงได้ นอกจากนี้บริเวณ **ท่าปลาบึก(ลานหน้าวัดหาดไคร้)** จะมีการบวงสรวงและจับปลาบึกซึ่งหาได้แต่เดียวในโลก ซึ่งปัจจุบันการล่าปลาบึกจะล่าได้ปีละครั้งในช่วง เดือนเมษายนของทุกปีเพื่อเป็นการอนุรักษ์ปลาบึก การล่าจึงทำเพื่อเป็นการสืบทอดการล่าปลาบึกให้คง อยู่ตามประเพณีของชาวบ้านหาดไคร้เท่านั้น และช่วง สงกรานต์บริเวณท่าปลาบึก(ลานหน้าวัดหาดไคร้)และ ท่าเรือบักจะจัดงานมหาสงกรานต์อย่างยิ่งใหญ่ทุก ๆ ปี สินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์มีมากมาย เช่น กล้วยอบ เนยศรีลานนา ผ้าทอศรีดอนชัยที่มีการสืบทอดมาแต่

โบราณจากบรรพบุรุษของชนชาติไตลื้อสามารถแวะชม ได้ที่และศูนย์ผ้าทอไตลื้อ ตำบลศรีดอนชัย และสินค้า หัตถกรรมบ้านสถาน ศูนย์หัตถกรรมบ้านสถาน

ในทุกปีช่วงเดือนเมษายน บริเวณแม่น้ำโขงที่ อำเภอเชียงของชาวบ้านจะลงไปเก็บ **ไถ** (สำหรับน้ำจืด ที่เกิดในแม่น้ำโขง เป็นชื่อเรียกของคนในพื้นที่) โดย จะนำมาตากแห้งบนคอก (ชนิดเดียวกับที่ใช้หมุงหลังคา) และอาจจะมีใส่เครื่องปรุงเช่น งา ข่า ตะไคร้ ต่าง ๆ ลงไป สามารถนำมาทอดกิน รสชาติหวาน กรอบ ปัจจุบัน นำมาจัดเป็นสินค้าโอท็อป

ปัจจุบัน อำเภอเชียงของเป็นอำเภอที่นักท่องเที่ยว ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเริ่มให้ความสนใจเข้ามา ท่องเที่ยวมากขึ้น สิ่งก่อสร้างที่พักอาศัยเริ่มมีเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะบริเวณ **บ้านหัวเวียง** จะมีที่พักเพื่อรองรับ นักท่องเที่ยวจำนวนมาก โดยนักท่องเที่ยวที่มายัง อำเภอเชียงของสามารถข้ามไปยัง เมืองห้วยทรายได้ที่ ท่าเรือบ้านหัวเวียง สามารถทำหนังสือเดินทางชั่วคราว



เพื่อข้ามไปท่องเที่ยวได้และสามารถใช้พาสปอร์ตข้ามได้เช่นกัน นักท่องเที่ยวสามารถนั่งเรือจากท่าเรือบ้านหัวเวียง ล่องน้ำโขงไปยังเมืองหลวงพระบางได้ ทุกๆเย็นวันเสาร์ จะมีการจัดงานถนนคนเดินที่ชาวบ้านในพื้นที่จะนำพืชผล ผลิตภัณฑ์ที่ทำขึ้นมา มาจำหน่ายกันยังบริเวณถนนสายหลักตั้งแต่บ้านวัดแก้วไปจนถึงบ้านหัวเวียง นักท่องเที่ยวสามารถหาซื้อของฝากที่ผลิตในท้องถิ่นได้ในวันดังกล่าว

การเดินทางมายังอำเภอเชียงของ สามารถใช้เส้นทางจากทาง อ.เทิง-อ.ขุนตาล-อ.เชียงของ, อ.เมือง-อ.พญาเม็งราย-อ.เชียงของ, อ.เมือง-อ.เวียงเชียงรุ้ง-อ.เชียงของ, อ.เมือง-อ.แม่จัน-อ.เชียงแสน-อ.เชียงของ โดยจะมีรถเมล์วิ่งผ่านทุกเส้นทาง ยกเว้นเส้นทางจาก อ.เมือง-อ.แม่จัน-อ.เชียงแสน-

อ.เชียงของ จะมีเพียงรถสองแถววิ่งผ่านเท่านั้น โดยรถเมล์จะออกจากสถานีขนส่งเชียงราย สลับกันแต่ละเส้นทาง

สะพานมิตรภาพ 4 (เชียงของ-ห้วยทรายเป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยที่บ้านดอนมหาวัน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงรายกับประเทศลาวที่บ้านดอน เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ระยะทาง 2.48 กิโลเมตร รูปแบบของสะพานเป็นคอนกรีตรูปกล่อง (Segmental Concrete Box Girder) มีเสา 4 เสา กว้าง 14.70 เมตร เป็นสะพานขนาด 2 เลน แต่ละเลนกว้าง 3.50 เมตร นอกจากสะพานแล้วยังมีโครงการก่อสร้างถนนไปอีกประมาณ 6 กิโลเมตร เข้าในเขตเมืองห้วยทราย ซึ่งเป็นถนนลาดยางขนาดสองเลน รวมทั้งมีการก่อสร้างด่านตรวจคนเข้าเมืองด้วยสถาปัตยกรรมแบบล้านช้าง เป็นการเชื่อมต่อกับเส้นทาง R3A ที่เชื่อมต่อระหว่างจีน - ลาว - ไทย

งบประมาณในการก่อสร้างประมาณ 1,624 ล้านบาท โดยการสมทบทุนระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีน ส่วนรัฐบาลลาวรับผิดชอบค่าชดเชยให้แก่



ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ โดยก่อสร้างตัวสะพานแล้วเสร็จในวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2556

เชื่อมโยงการคมนาคมในกลุ่มประเทศอนุภาค ลุ่มน้ำโขงนับเป็นการบูรณาการเศรษฐกิจในระดับมหภาค ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยว นับว่าเป็นโอกาสสูงมากที่ประเทศไทยจะมีช่องทางโอกาสในการเปิดรับนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนตอนใต้ที่จะเดินทางมาทางรถยนต์และทางเรือเพื่อมาท่องเที่ยวยังจังหวัดต่างๆ ทางภาคเหนือของประเทศไทย

ที่มา <https://th.wikipedia.org>





สรุปสถิติ 7 วันอันตรายปีใหม่ 2559
29 ธันวาคม 2558-4 มกราคม 2559
เสียชีวิต 380 ราย บาดเจ็บ 3,505 ราย

ข้อมูลจากศูนย์อำนวยการเพื่อความปลอดภัยทางถนนอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2559 ในช่วง 7 วันอันตราย ตั้งแต่วันที่ 29 ธันวาคม 2558-4 มกราคม 2559 ดังนี้

| จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสะสมสูงสุด | จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสะสมสูงสุด |
|------------------------------------|--|
| 1. เชียงใหม่ (139 ครั้ง) | 1. นครราชสีมา (15 ราย) |
| 2. นครราชสีมา (139 ครั้ง) | 2. นครสวรรค์, ชลบุรี, อุตรดิตถ์ (13 ราย) |
| 3. สุราษฎร์ธานี (102 ครั้ง) | 3. เชียงใหม่, บุรีรัมย์, สุพรรณบุรี (12 ราย) |

อุบัติเหตุสะสม 3,379 ครั้ง (เพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันในปีที่ผ่านมา ร้อยละ 12.75)

ผู้เสียชีวิตรวม 380 ราย (เพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันในปีที่ผ่านมา ร้อยละ 11.44)

ผู้บาดเจ็บรวม 3,505 ราย (เพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันในปีที่ผ่านมา ร้อยละ 12.45)

สำหรับสาเหตุของการเสียชีวิต พบว่า สาเหตุหลักมาจากการขับรถเร็วเกินกำหนด รองลงมาคือ เมาสุรา และ ตัดหน้ากระชั้นชิด ส่วนจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสะสมสูงสุด คือ จ.เชียงใหม่ จำนวน 139 ครั้ง และจังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสะสมสูงสุด คือ จ.นครราชสีมา จำนวน 15 ราย

ที่มา : <http://highlight.kapook.com/view/131196>





วิธีตรวจสอบระดับน้ำมันเครื่องและแบตเตอรี่

ระดับน้ำมันเครื่องมีความสำคัญ เมื่อระดับน้ำมันเครื่องอยู่ในระดับที่ต่ำกว่ากำหนดอาจมีผลเสียต่อเครื่องยนต์ได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องตรวจสอบระดับน้ำมันเครื่องอยู่เสมอ การตรวจสอบระดับน้ำมันเครื่องทำได้ง่ายและใช้เวลาเพียงไม่กี่นาที เราแนะนำให้คุณมีน้ำมันเครื่องขนาด 1 ลิตรติดรถไว้เพื่อจะได้สามารถเติมได้เมื่อจำเป็น

วิธีตรวจสอบน้ำมันเครื่องของคุณ

เริ่มแรก เลือกน้ำมันเครื่องที่เหมาะสมสำหรับรถของคุณตามคำแนะนำของผู้ผลิต

ตรวจสอบให้แน่ใจว่ารถของคุณจอดบนพื้นราบ ใส่เบรกมือ และดับเครื่องยนต์ จากนั้นเปิดฝากระโปรงรถ (ตามปกติจะมีที่เปิดอยู่ใต้แผงหน้าปัด) และค้ำฝาให้เปิดค้างไว้ด้วยที่ค้ำฝากระโปรงรถ หลีกเลียงอย่าสัมผัสถูกเครื่องยนต์ร้อน ปล่อยให้ น้ำมันอยู่หนึ่งประมาณหนึ่งนาที

สวมถุงมือป้องกันแล้วดึงแท่งวัดระดับน้ำมันเครื่องออกมา (ซึ่งคุณ将会เห็นปลายที่เป็นห่วงของแท่งวัดยื่นออกมาจากเล็ลู่) เช็ดให้สะอาดด้วยกระดาษเช็ดมือแผ่นใหญ่ และใส่กลับคืน รอสักพักแล้วดึงแท่งวัดออกมาอีกครั้ง เพื่อตรวจสอบระดับน้ำมันเครื่อง





ระดับน้ำมันเครื่องควรอยู่ระหว่างเครื่องหมายสูงสุดและต่ำสุดบนแท่งวัดระดับน้ำมันเครื่อง และอาจต้องเติมน้ำมันเครื่องเพิ่มเติมด้วย สังเกตระดับบนแท่งแล้วดูในตารางว่าจะต้องเติมน้ำมันอีกเท่าใด ค่าที่แสดงเป็นเพียงค่าโดยประมาณ และใช้เพื่อเป็นแนวทางเท่านั้น



ถอดฝาครอบตัวกรองน้ำมันออกเพื่อเติมน้ำมันเครื่องลงในเครื่องยนต์โดยใช้กรวยในปริมาณที่เหมาะสม ซีตบนขวดจะบอกถึงระดับน้ำมันที่เติมลงไป ทำซ้ำขั้นตอนที่ 2 และ 3 เพื่อตรวจดูระดับน้ำมันใหม่



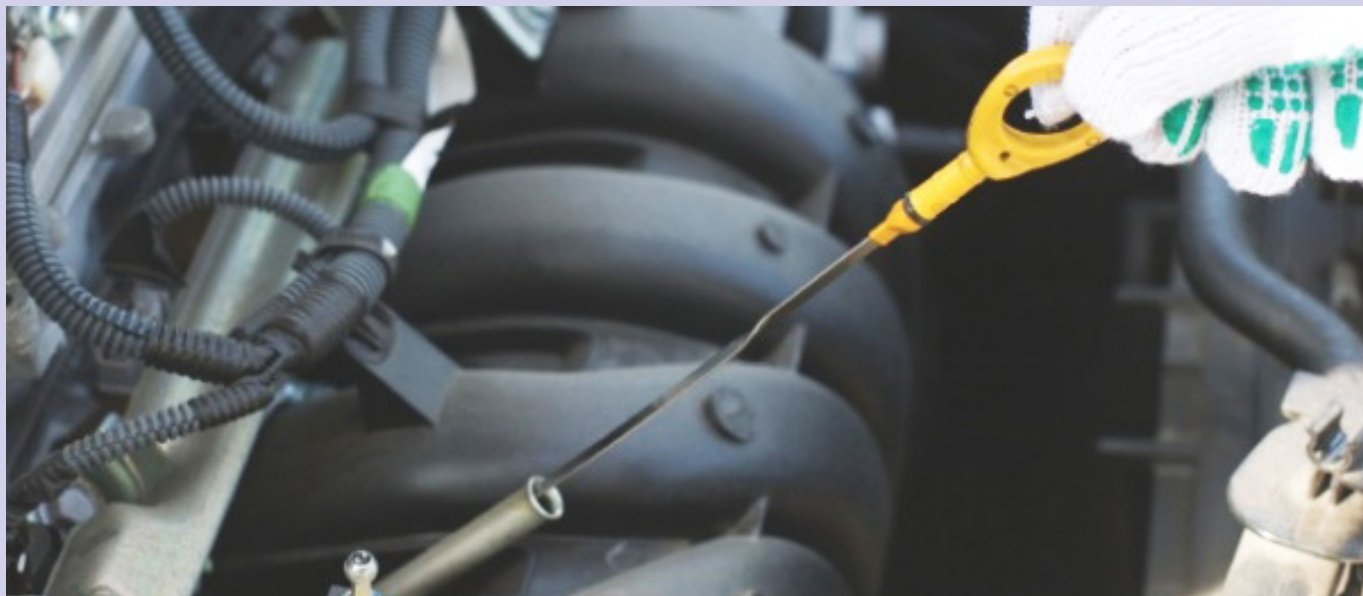
ใส่แท่งวัดระดับน้ำมันเครื่องกลับเข้าที่เดิม และปิดฝาครอบตัวกรองให้แน่น ทำความสะอาดรอยนิ้วมือบนฝากระโปรงรถ และเช็ดน้ำมันเครื่องที่ติดมือออกด้วยผ้าหมาดๆ ทิ้งวัสดุของเสียใดๆ ในสถานที่ที่เหมาะสม

เมื่อคุณสังเกตเห็นว่าระดับน้ำมันอยู่ต่ำกว่าขีดต่ำสุด ให้เช็คว่ารถย่นตัวไปแล้วก็กิโลเมตรนับตั้งแต่การเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องครั้งล่าสุด ถ้าไม่แน่ใจ โปรดดูคู่มือรถเพื่อหากรอบการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันที่แนะนำ หรือถ้าวิ่งมาแล้วมากกว่า 15,000 กิโลเมตร ควรเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องทั้งหมด ถ้าวิ่งมาแล้วระหว่าง 4,000 ถึง 15,000 กิโลเมตร คุณเพียงแค่เติมน้ำมันเครื่องให้ถึงระดับเดิมก็พอ

เป็นไปได้ว่าอาจมีปัญหาทางเทคนิคหากระยะทางที่วิ่งน้อยกว่า 4,000 กิโลเมตร แต่ระดับน้ำมันเครื่องอยู่ที่ระดับต่ำ ให้เติมน้ำมันเครื่องจนถึงระดับที่ถูกต้องและเริ่มวัดระดับเป็นประจำทุกสัปดาห์ หรืออาจติดต่อช่างใกล้บ้านเพื่อขอคำแนะนำเพิ่มเติม

หากในน้ำมันเครื่องมีจุดสีขาว แสดงว่ากำลังมีสารหล่อเย็นผสมอยู่กับน้ำมันเครื่อง เนื่องจากปัญหาภายในเครื่องยนต์ ให้นำรถของคุณไปตรวจสอบ

สำหรับคำแนะนำเกี่ยวกับความถี่ในการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องนั้น จะต้องดูรอบการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องในหนังสือคู่มือรถ



วิธีตรวจสอบระดับน้ำกลั่น (เฉพาะแบตเตอรี่ที่ไม่ได้ผนึกสนิท)

ตรวจเช็คแบตเตอรี่ แบตเตอรี่จะต้องสะอาด โดยเฉพาะบริเวณรอบๆ ขั้ว ถ้าคุณมีแบตเตอรี่ชนิดที่ผนึกสนิท คุณไม่จำเป็นต้องทำการตรวจสอบนี้ ถ้าคุณจำเป็นต้องเติมน้ำกลั่นแบตเตอรี่ โปรดระมัดระวัง เนื่องจากแบตเตอรี่มีกรดซัลฟูริก ดังนั้นอย่าให้ของเหลวในแบตเตอรี่กระเด็นถูกตัวคุณหรือรถของคุณ

ขั้นแรก ให้ตรวจดูว่าแบตเตอรี่ของคุณเป็นแบบผนึกสนิทหรือไม่ แบตเตอรี่ประเภทนี้ส่วนใหญ่จะมีไฮดรอมิเตอร์ (มาตรวัดความหนาแน่นของของเหลว) ในตัว ซึ่งจะแสดงสภาพปัจจุบันของเซลล์แบตเตอรี่ ถ้าคุณมีแบตเตอรี่ชนิดนี้ คุณไม่จำเป็นต้องเติมน้ำกลั่น

ขั้นต่อไป ให้ถอดสายเคเบิลขั้วบวกและขั้วลบออกจากแบตเตอรี่ ทำความสะอาดขั้วที่มีการสะสมของกรดหรือสารกัดกร่อนใดๆ แล้วใส่สายเคเบิลกลับที่เดิม ใช้ไขควงงัดเปิดฝาครอบที่อยู่ด้านบนของแบตเตอรี่และวางฝาไว้ข้างใดข้างหนึ่ง

จากนั้นให้ดูระดับของเหลวในแต่ละช่อง ของเหลวควรจะมีระดับเดียวกับวงแหวนบอกระดับเต็ม คือต่ำกว่าด้านบนสุดประมาณ 1 นิ้ว ถ้าของเหลวมีระดับต่ำ ให้ใช้กรวยเติมน้ำกลั่นให้แต่ละช่อง จะต้องใช้น้ำกลั่นเท่านั้น

มีฉะนั้นสิ่งเจือปนจะทำให้แบตเตอรี่เสียหายได้

หลังจากเติมน้ำกลั่นลงแต่ละช่องให้มีระดับเดียวกับวงแหวนแล้ว ให้เปลี่ยนฝาครอบเพื่อจะได้แน่ใจว่าปิดได้สนิทแน่นหนา หลังจากนั้นหนึ่งสัปดาห์ให้ตรวจสอบว่าระดับของน้ำกลั่นลดลงหรือไม่ ถ้าลดลง แสดงว่าอาจมีปัญหาอย่างเช่น มีรอยรั่วที่ตัวแบตเตอรี่ ให้นำแบตเตอรี่ไปให้ช่างตรวจสอบเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาใดๆ ที่อาจเกิดขึ้น

กล่าวโดยสรุป:

1. ตรวจดูว่าแบตเตอรี่เป็นแบบผนึกสนิทหรือไม่ ถ้าใช่ ไม่ต้องทำอะไร
2. ถอดสายเคเบิลขั้วบวกและขั้วลบออก ทำความสะอาดขั้ว แล้วใส่สายกลับที่เดิม
3. ใช้ไขควงเปิดฝาครอบออก
4. ตรวจดูระดับของของเหลวและเติมน้ำกลั่นถ้าจำเป็น
5. ปิดฝาครอบให้แน่น

โปรดดูวิธีการตรวจสอบระดับ วิธีเติมน้ำมันเบรก และสารหล่อเย็นจากคู่มือรถ การตรวจสอบเป็นประจำจะช่วยบำรุงรักษาเครื่องยนต์ของคุณ

ข้อมูลจาก ehov: <http://www.ehov.com>



สวัสดีผู้อ่านครับ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ขอให้มีความสุขและประสบความสำเร็จในทุกๆ เรื่องตลอดปีนี้ครับ ทางทีมงานวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” จะทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูล ข่าวสาร และเกร็ดความรู้ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ ด้านการขนส่งและจราจร แก่ผู้อ่านต่อไปนะครับ ฉบับนี้เรามีข้าราชการสนข.ที่บรรจุใหม่มาแนะนำให้ท่านรู้จักกับอีกเช่นเคยนะครับ



1. นางสาวกุลกันยา ชูแก้ว

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักแผนงาน (สมง.)

สาวคนใหม่ของ สมง. ชื่อว่า เจ เป็นชาวจังหวัดนครศรีธรรมราช จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิทยาศาสตร์ประยุกต์ สาขาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีการอาหาร จากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ และระดับปริญญาโทคณะเศรษฐศาสตร์ สาขาเศรษฐศาสตร์การเงิน จากมหาวิทยาลัยรามคำแหง ปฏิบัติหน้าที่ ในกลุ่มติดตามและประเมินผล



2. นางสาวอรุณโรจน์ ชูสกุล

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.)

สมาชิกใหม่จาก ศทท. ชื่อเล่นว่า แจง เป็นชาวจังหวัดชัยภูมิ จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมคอมพิวเตอร์ จากมหาวิทยาลัยขอนแก่น และระดับปริญญาโท คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมโทรคมนาคม จากสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ปฏิบัติหน้าที่ ในกลุ่มนโยบายสารสนเทศและแผน



3. นางสาวอันนิชชนก ไกรสวัสดิ์

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักแผนงาน (สผง.)

น้องใหม่ของ สผง. คนนี้ชื่อ **มน** เป็นชาวจังหวัดเพชรบุรี จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี สาขาบริหารธุรกิจ จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และระดับปริญญาโท คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี สาขาการบริหารการตลาด จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มแผนมหภาค



4. นางสาวัญญธรณ์ สวัสดิวงษ์

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

สำนักแผนความปลอดภัย (สผป.)

สาวหน้าใสของ สผป. คนนี้ชื่อ **แทน** เป็นชาวกรุงเทพมหานคร จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิทยาศาสตร์ สาขาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม จากมหาวิทยาลัยมหิดล และระดับปริญญาโท คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มส่งเสริมการขนส่งที่ยั่งยืน



5. นางสาวจิตนัฐิ อมตเวทย์

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการสำนักแผนงาน (สผง.)

สาวคนใหม่ของ สผง. ชื่อว่า **แอม** เป็นชาวจังหวัดพัทลุง จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิทยาศาสตร์ สาขาคณิตศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี และระดับปริญญาโท คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จากมหาวิทยาลัยรามคำแหง ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มโลจิสติกส์การขนส่ง



6. นายกจิศักดิ์ ไร่ไพรุจพงษ์

นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ปฏิบัติการ

สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง (สรร.)

หนุ่มอารมณ์ดีจาก สรร. ชื่อเล่นว่า **อาร์ม** เป็นชาวจังหวัดตรัง จบการศึกษาระดับปริญญาตรี และปริญญาโทจากคณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมเครื่องกล จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มมาตรฐานระบบราง



7. นายภพพลพัชร์ ยามวัน

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง (สรร.)

หนุ่มมาดเข้มของ สรร. คนนี้ชื่อ **เอ็กซ์** เป็นชาวจังหวัดเพชรบูรณ์ จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมเคมี จากมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ และระดับปริญญาโท คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาเทคโนโลยีการจัดการพลังงานและสิ่งแวดล้อม จากมหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์ ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มยุทธศาสตร์และแผนการขนส่งทางราง



8. นางสาววรรณฤดี ชันศิริ

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

สำนักแผนงาน (สผง.)

สมาชิกใหม่อีกคนของ สผง. คนนี้ชื่อ **วรรณ** เป็นชาวจังหวัดฉะเชิงเทรา จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สาขาเคมี จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และระดับปริญญาโท คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มแผนการลงทุน

น้อมธรรมนำใจเริ่มต้นปีใหม่

รสนร กบชวต



ล่วงเข้าสู่ศักราชใหม่ ปี 2559 มาได้ระยะหนึ่งแล้ว ช่วงวันหยุดยาวในเทศกาลปีใหม่ที่ผ่านมา หลายคนได้ถือโอกาสนี้เดินทางท่องเที่ยว หรือหยุดพักผ่อนอยู่กับบ้าน เพื่อใช้เวลาอยู่กับครอบครัว หรือไม่ก็สะสมจัดการธุระส่วนตัวต่างๆ ที่ค้างค้างอยู่ให้ลุล่วง เพราะตามปกติแล้วไม่ค่อยมีเวลาร่างานพอ ที่จะทำกิจกรรมเหล่านี้ได้เต็มที่ การมีโอกาหยุดพักยาวเป็นช่วงๆ ในวันหยุดเทศกาลต่างๆ จึงเป็นโอกาสอันดี ที่จะได้แบ่งเวลาไปทำกิจกรรมชีวิตด้านอื่น ที่มีความสำคัญได้

เช่นเดียวกับทุกปีที่ผ่านมา หลังช่วงเวลาแห่งการหยุดพักผ่อน ด้วยการทำกิจกรรมอันหลากหลายได้ผ่านไป แล้ว แต่ละคนต้องกลับมาดำเนินวิถีชีวิตปกติตามบทบาทหน้าที่หลักของตนตามเดิมต่อไป โดยเชื่อว่าความสุขหรือความเพลิดเพลิน จากการได้ทำกิจกรรมต่างๆ ตามอัธยาศัย ในช่วงการหยุดพักผ่อน จะช่วยผ่อนคลายความเคร่งเครียดจากกิจกรรมหนักๆ ในรอบปีที่ผ่านมา และช่วยฟื้นฟูประสิทธิภาพของร่างกายจิตใจ ในการกลับไปเริ่มทำหน้าที่การงานตามปกติ ในรอบปีต่อไป

แต่อย่างไรก็ตาม ในจังหวะเดียวกันกับ การเฉลิมฉลองเทศกาลปีใหม่ ที่เต็มไปด้วยความความสุข และความอบอุ่นที่บรรดาพ่อแม่บุตรหลานญาติมิตรพี่น้อง ได้มาอยู่พร้อมหน้าและทำกิจกรรมร่วมกัน กระชับความรัก ความผูกพันระหว่างกัน การเฉลิมฉลองในเทศกาลปีใหม่ บางกรณี ก็เป็นไปอย่างเกินความพอดี เพราะมุ่งแต่ความรื่นเริงสนุกสนานเพียงอย่างเดียว

ดังนั้น แทนที่เทศกาลปีใหม่ จะเป็นเทศกาลแห่งความสุข ก็กลายเป็นเทศกาลแห่งความทุกข์ หรือ แทนที่จะเป็นเทศกาลแห่งการหยุดพักผ่อน ก็อาจจะกลายเป็นเทศกาลที่นำความเดือดร้อนวุ่นวายมาให้มากกว่า วันปกติด้วยซ้ำ ยกตัวอย่างที่เห็น เช่น การสูญเสียชีวิตทรัพย์สิน และการบาดเจ็บ จากอุบัติเหตุระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวเฉลิมฉลอง ที่มีสาเหตุมาจาก ผู้ขับขี่ ขับขี่รถหลังจากดื่มสุราจนเมาจัด ทั้งนี้ไม่นับผลเสียต่อสุขภาพ ที่เกิดจากการเที่ยวกินเที่ยวดื่มอย่างยาวนาน ต่อเนื่องจนขาดการพักผ่อน และความเสียหายอื่นๆ ที่เกิดจากการสนุกสนานรื่นเริงเกินไป จนขาดความระมัดระวัง ดังนั้น ใครหลายคน จึงต้องจ่ายสิ่งที่มีค่าสูงเกินไปอย่าง



ไม่ตั้งใจและไม่รู้ตัว เพื่อแลกกับเวลาช่วงวันหยุดปีใหม่ ในแต่ละปี ทั้งนี้ ก็เนื่องจาก การกำหนดเป้าหมายของการพักผ่อนในวันหยุด ไว้ที่ความสนุกสนาน ซึ่งอิงอยู่กับอบายมุขเสียมาก จึงเป็นเหตุให้เกิดความเสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นทั้งต่อตนเองคนอื่น

อย่างไรเสีย เรื่องนี้คงเป็นสิ่งที่เลี่ยงไม่ได้ และเกิดขึ้นอยู่ทุกปี เพราะการเที่ยวกินดื่มสนุกสนาน เป็นค่านิยมของคนหมู่มาก แต่สำหรับคนที่รู้จักวางแผนใช้เวลาในวันหยุดในช่วงเทศกาล ด้วยความรอบคอบระมัดระวัง ก็จะได้รับประโยชน์และความคุ้มค่า จากวันหยุดยาวที่นานๆ จะมีสักครั้งหนึ่ง ลดความเสี่ยงจากความสูญเสียนี่ที่จะเกิดจากความประมาทเลินเล่อ ไม่ว่าจะของตนเองหรือคนอื่น

ในช่วงวันหยุดปีใหม่ ธรรมะ และการปฏิบัติธรรม อยู่ในความสนใจของประชาชนส่วนหนึ่ง คงมีอยู่เป็นจำนวนไม่น้อยที่เดินทางไปปฏิบัติธรรม ณ สถานที่ปฏิบัติธรรมต่างๆ หรือศึกษาปฏิบัติธรรมอยู่ที่บ้าน

จึงเป็นเรื่องที่น่ายินดี เพราะการเฉลิมฉลองเพื่อเริ่มต้นปีใหม่แต่ครั้งนั้น แม้จะมีความสนุกสนาน เพลิดเพลินเป็นแกนนำ แต่ก็ควรถือเป็นโอกาสที่แต่ละคนจะได้หยุดคิด เพื่อสำรวจตรวจสอบ หรือทบทวนการดำเนินกิจกรรมชีวิต ในรอบปีที่ผ่านมา ว่ามีข้อบกพร่องใดบ้างที่ควรแก้ไข มีสิ่งใดบ้างที่ทำได้แล้ว และควรทำให้ดียิ่งๆ ขึ้นไป หรือหน้าที่การงานที่กำลังดำเนินอยู่นั้น ได้นำพาชีวิตให้พัฒนาก้าวหน้าไปสู่เป้าหมายของชีวิตที่ตั้งเอาไว้หรือไม่ หากเป้าหมายของชีวิตนั้น เป็นประโยชน์ต่อชีวิตของตนเองและผู้อื่นอย่างแท้จริง ก็ควรภาคภูมิใจและทุ่มเทความใส่ใจ ให้กับเป้าหมายนั้น หากเป้าหมายนั้น เป็นเป้าหมายที่ฟุ้งทุกขโทษมาด้วย ก็ควรทบทวนหรือปรับเป้าหมายนั้นให้อยู่ในร่องรอยที่ถูกต้อง

คำตอบเหล่านี้อยู่ที่ ธรรมะ ซึ่งเป็นหลักที่แสดงจุดหมายที่ตั้งงามของชีวิต และเป็นหลักปฏิบัติ ที่ช่วยนำพาชีวิตให้พัฒนาไปตามลำดับ เพื่อให้เข้าถึงจุดหมายนั้น ธรรมะเป็นสิ่งที่ควรนำมากำกับการใช้ชีวิตอยู่ทุกระยะ เพราะในระหว่างที่ยังเดินทางไปไม่ถึงจุดหมายนั้น

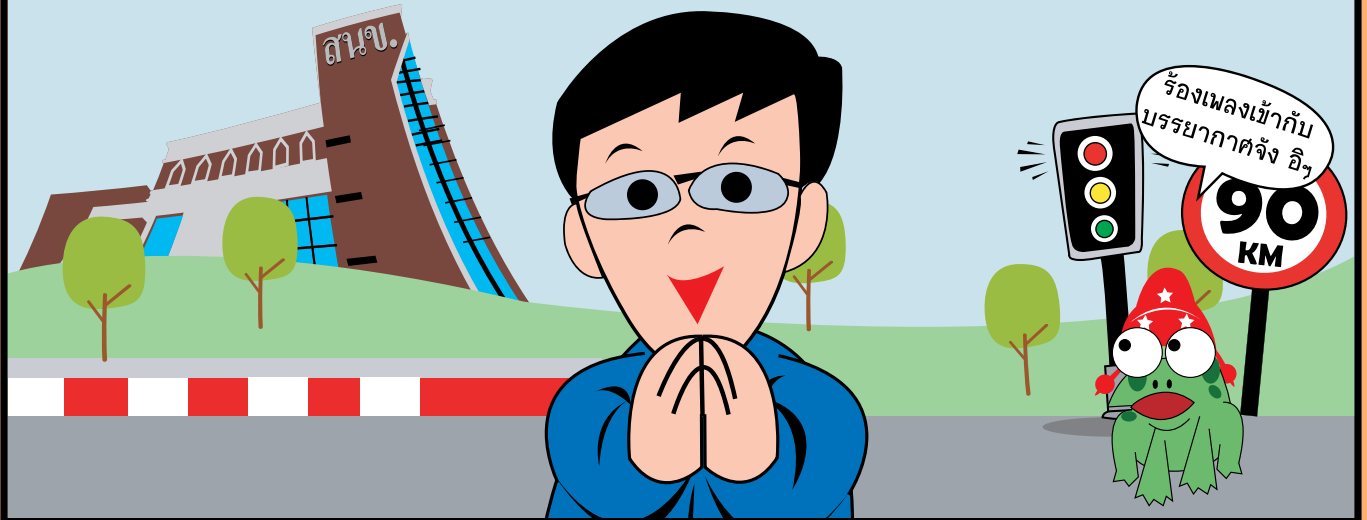
ธรรมะจะเป็นเครื่องประคองชีวิตให้อยู่ในร่องรอย และลู่ทางที่ถูกที่ควรมากที่สุด ทั้งเป็นเกราะป้องกันชีวิตจากปัญหาและความทุกข์ได้มากที่สุด ในวาระโอกาสขึ้นปีใหม่นี้ ควรถือเป็นโอกาสพิเศษ สำหรับการเริ่มใส่ใจใช้ชีวิตอย่างมีธรรมะกำกับมากยิ่งขึ้น ในช่วงเทศกาลวันหยุดปีใหม่ที่ผ่านมา หากใครได้เริ่มต้นแล้ว ไม่ว่าจะด้วยการใช้เวลาเพื่อปฏิบัติธรรมในสำนักปฏิบัติ หรือศึกษาปฏิบัติธรรมะด้วยตนเอง หรือแม้แต่เริ่มทำความดีอื่นๆ ซึ่งอยู่ในขอบเขตแห่งการปฏิบัติธรรมเช่นกัน ก็นับเป็นนิมิตหมายแห่งการเริ่มต้นปีใหม่ด้วยความสวัสดิ์อย่างแท้จริง

ที่มา: <http://www.dipabhavan.org>



การ์ตูนรณรงค์วินัยจราจร ตอน สวัสดีปีใหม่ 2559 ขับปลอดภัย

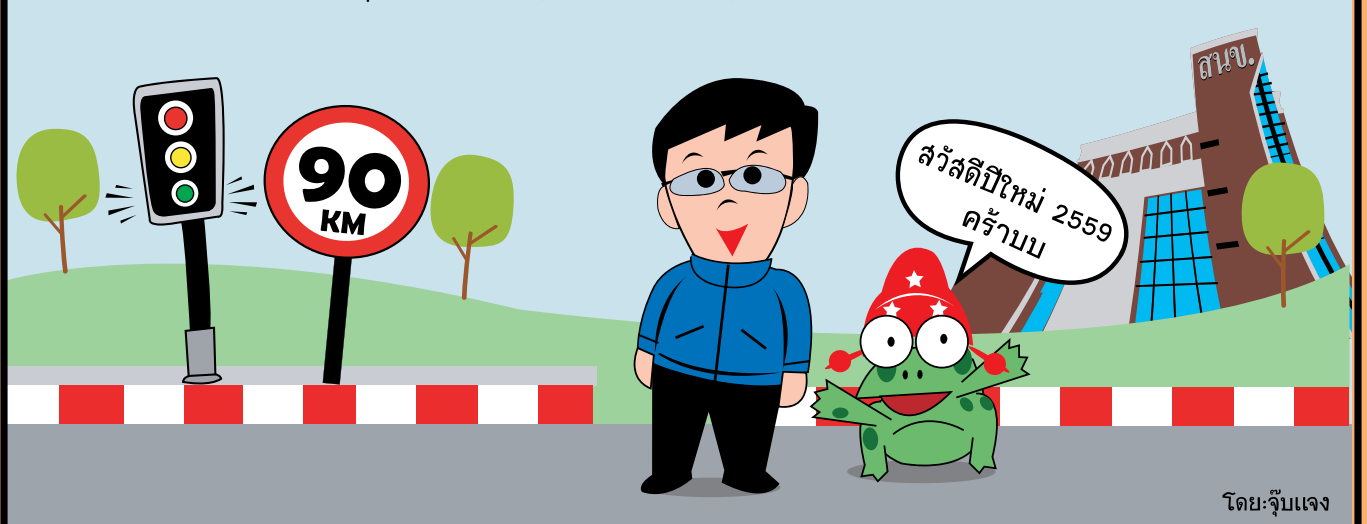
สวัสดี ปีใหม่แล้ว พองไทยจงแคล้วพวงภัย ช่วยกันรับขวัญปีใหม่ เเล็งฤทัยไว้มั่น
สุขศรีปีใหม่หมาย สุขใจและกายรวมกัน สำราญ สำเร็จ บันเทิงมัน สุขสันต์ยิ้มกันไว้ก่อน



เริ่มต้นปีใหม่ 2559 นี้ขอให้เป็นการเริ่มต้นในสิ่งที่ดีๆ ในการรักษา และเคารพกฎจราจร
อย่างเคร่งครัด นะครับเพื่อที่ว่าจะได้มีความสุขกันตลอดปี 2559



สุดท้ายนี้ในวาระดิถีขึ้นปีใหม่ ขออำนาจคุณพระศรีรัตนตรัย จงดลบันดาลให้ท่านและครอบครัว
พบแต่ความสุข ความเจริญตลอดไปเทอญ จากใจพวกเราชาว สสนข. ครับ



"องค์กรนำในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ"



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม

เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กทม.10400 โทร 0-2215-5500 โทรสาร 0-2215-5560