



เวทีความคิด : สก๊อปพิเศษ : มุมมองขนส่งและจราจร : เปิดหูปิดตา :



การขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้าง
พื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย
พ.ศ. 2558 - 2565

สัมภาษณ์พิเศษ :
นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ
ผอ.สบข.

แผนยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียน
ปี 2559-2568

รูปแบบเมืองในอนาคต
(Future city)
และเมืองตัวอย่าง
(Model city)



วันอาสาฬหบูชา

วันอาสาฬหบูชา ปี 2559 ตรงกับวันที่ 19 กรกฎาคม 2559 เป็นวันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 8 ซึ่งมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์แห่งพระพุทธศาสนา คือ วันที่พระพุทธองค์ทรงแสดงธรรมเทศนาหรือหลักธรรมที่ทรงตรัสรู้ เป็นครั้งแรกแก่ปัญจวัคีย์ทั้ง 5 ณ มฤคทายวัน ตำบลอิสิปตนะเมืองพาราณสี ในชมพูทวีปสมัยโบราณ ซึ่งปัจจุบันตั้งอยู่ในประเทศอินเดีย ด้วยพระพุทธองค์ทรงเปรียบดังผู้ทรงเป็นธรรมราชา ก็ทรงบันลือธรรมเกียรติยังลือแห่งธรรมให้หมุนรุดหน้า เริ่มต้นแผ่ขยายอาณาจักรแห่งธรรม นำความร่มเย็นและความสงบสุขมาให้แก่หมู่ประชา ดังนั้นธรรมเทศนาที่ทรงแสดงครั้งแรกจึงได้ชื่อว่า **ธัมมจักกัปปวัตตนสูตร** แปลว่า พระสูตรแห่งการหมุนวงล้อธรรมหรือพระสูตรแห่งการแผ่ขยายธรรมจักร กล่าวคือดินแดนแห่งธรรม


เมื่อ 2500 กว่าปีมาแล้วนั้นชมพูทวีปในสมัยโบราณกำลังย่างเข้าสู่ยุคใหม่แห่งความเจริญก้าวหน้า รุ่งเรืองเฟื่องฟูทุกด้านและมีคนหลายประเภททั้งชนผู้มั่งคั่งร่ำรวย นักบวชที่พัฒนาความเชื่อและข้อปฏิบัติทางศาสนา เพื่อให้ผู้ร่ำรวยได้ประกอบพิธีกรรมแก่ตนเต็มที่ ผู้เปื้อนหน้า

ชีวิตที่วนเวียน ในอำนาจและโภคสมบัติที่ออกบวช หรือ บางพวกก็แสวงหาคำตอบที่เป็นทางรอดพ้นด้วยการคิดปรัชญาต่าง ๆ เกี่ยวกับเรื่องที่เหลือวิสัยและไม่อาจพิสูจน์ได้บ้าง พระพุทธเจ้าจึงทรงอุบัติในสภาพเช่นนี้ และดำเนินชีพเช่นนี้ด้วย แต่เมื่อทรงพบว่าสิ่งที่เกิดขึ้นในตอนนั้นขาดแก่นสาร ไม่เป็นประโยชน์อย่างแท้จริงแก่ตนเองและผู้อื่น จึงทรงคิดหาวิธีแก้ไขด้วยการทดลองต่าง ๆ โดยละทิ้งราชสมบัติ และอิสริยศแล้วออกผนวช บำเพ็ญตบถนานถึง 6 ปี ก็ไม่อาจพบทางแก้ได้ ต่อมาจึงได้ทางค้นพบ มัชฌิมาปฏิปทา หรือทางสายกลาง เมื่อทรงปฏิบัติตามมรรคานี้ ก็ได้ค้นพบสัจธรรมที่นำคุณค่าแท้จริงมาสู่ชีวิต อันเรียกว่า **อริยสัจ 4 ประการ** ในวันเพ็ญเดือน 6 ก่อนพุทธศก 44 ปี ที่เรียกว่า **การตรัสรู้เป็นพระพุทธเจ้า** จากนั้นทรงงานประกาศศาสนาโดยทรงดำริหาทางที่ได้ผลดีและรวดเร็ว คือ เริ่มสอนแก่ผู้มีพื้นฐานภูมิปัญญาดีที่รู้แจ้งคำสอนได้อย่างรวดเร็วและสามารถนำไปชี้แจงอธิบายให้ผู้อื่นเข้ามาได้อย่างกว้างขวาง จึงมุ่งไปพบนักบวช 5 รูป หรือปัญจวัคีย์ และได้แสดงธรรมเทศนาเป็นครั้งแรกใน **วันเพ็ญ เดือน 8 ซึ่งก็คือ วันอาสาฬหบูชา**

บทบรรณาธิการ

สวัสดีค่ะ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ทุกท่านเข้าสู่เดือนกรกฎาคม เดือนนี้เป็นการย่างเข้าสู่ฤดูฝนแล้วนะคะ ท่านผู้อ่านทุกท่านคงเตรียมตัว เตรียมรถ เตรียมความพร้อมที่จะเดินทางในฤดูฝนอันชุ่มฉ่ำกันแล้วนะคะ ทั้งนี้ควรใช้รถใช้ถนนด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ สำหรับฉบับนี้ ดิฉันและทีมงานยังคงสรรหาความรู้ และสาระต่างๆ ในด้านการขนส่งและจราจรรวมทั้งความบันเทิงให้แก่ผู้อ่านวารสารของ สนข. อย่างต่อเนื่องต่อไป

สำหรับฉบับนี้ทีมงานวารสารขอแนะนำคอลัมน์สัปดาห์พิเศษ สัมภาษณ์พิเศษนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นอกจากนี้ยังมีคอลัมน์ที่น่าสนใจอื่นๆ อาทิ คอลัมน์เปิดหูเปิดตาเรื่อง รูปแบบเมืองในอนาคตซึ่งเป็นโครงการที่ประชาชนให้ความสนใจมากในขณะนี้ คอลัมน์มุมมองขนส่งและจราจร เรื่อง ยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียน ปี 2559-2568 (ASEAN Transport Strategic Plan 2016-2025) ที่น่าสนใจไม่แพ้กัน รวมทั้งคอลัมน์หยิบมาเล่า เรื่อง การประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment :SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลใต้ และคอลัมน์เปิดโลกเทคโนโลยี เรื่อง เทคโนโลยียานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า และคอลัมน์อื่นๆ ที่น่าสนใจอีกมากมายมาฝากผู้อ่านด้วยค่ะ

สุดท้ายนี้กองบรรณาธิการ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าวารสาร ฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์และสามารถเพิ่มพูนความรู้ในเรื่องของการคมนาคมขนส่งต่อท่านผู้อ่านวารสารทุกท่าน....สวัสดีหน้าฝนชุ่มฉ่ำใจ... ขั้บที่ปลอดภัยไปกับ สนข. ค่ะ 

คณะที่ปรึกษา นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายวิจิตร นิมิตรวานิช นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ นายสุจินต์ ทยานุกูล ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก นายเรืองศักดิ์ ทองสม รักษาราชการแทนผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร นายเผด็จ ประดิษฐ์เพชร ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม นายพิเชษฐ คุณาธรรมรักษ์ ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง นายสถุष्ภ์พงศ์ บริบูรณ์สุข ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย นายนิรันดร์ เกตุแก้ว รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค นายฮินยง ตั้งเปรมศรีผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการวางแผนการขนส่งและจราจร รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักแผนงาน

บรรณาธิการ นางชนินนาถ แก้วสำราญ ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง
ฝ่ายจัดการวารสาร นางสาวพนิดา เขียวงามดี นางสาวเยาวมาศ เทียวทอง นายกวีภพ ปุષปะาคม นางสาวดาราวงศ์โต นายวิทยา กอกกลิ่น นายชัชวาล ทรัพย์สมบูรณ์ นางสาวนฤมล อุดบุญ
กองบรรณาธิการ นายชัยวัฒน์ สังขภาคย์ นางดวงเดือน นพรัตน์ นายปริญญา ถนัดทาง นางสาวจิรัชกั ห้วยหงษ์ทอง นายชัชวาล สิมะสกุล นายอธิภู จิตรานูเคราะห์

สารบัญ



5 สก๊อปพิเศษ

สัมภาษณ์พิเศษ : นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

10 มุมมองขนส่งและจราจร

แผนยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียน ปี 2559-2568

14 เวทีความคิด

การขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง
ของไทย พ.ศ. 2558 – 2565

19 เปิดหุบเปิดตา

เมืองแห่งอนาคต (FUTURE CITY) และเมืองตัวอย่าง (Model City)

26 หยิบมาเล่า

การประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental
Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลใต้

32 จุดประกายความคิด

ข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจร เพื่อประเมินขีดความ
สามารถการแข่งขันของประเทศ ตอนที่ 1

38 เปิดโลกเทคโนโลยี

เทคโนโลยียานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า

43 สัจจะทั่วไทย

ธรรมชาติสดใส จิตใจเบิกบาน ที่ หมู่บ้านคีรีวง

47 สถิติขนส่งและจราจร

การเปรียบเทียบอันดับตัวชี้วัดด้านคมนาคม
และการขนส่งของประเทศไทยกับประเทศในอาเซียน

49 ปกิณกะ

ขับรถยนต์น้ำท่วมควรทำอย่างไร

51 รอบรู้ สนข.

แนะนำข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข.

53 ธรรมะกับชีวิต

ธรรมะกับการใช้รถใช้ถนน

55 การตุณรณณรงค์วินัยจราจร

ตอน เข้าพรรษาขับขี่ปลอดภัย



สัมภาษณ์พิเศษ

นายวิชวัฒน์ ทองคำคูณ

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

“

ภารกิจสำคัญของ สทช. คือ ขับเคลื่อนนโยบายและแผนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม โดย สทช. ต้องกำหนดกรอบทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจน เพื่อให้การพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศ สนับสนุนให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี เกิดความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนต่อไป

”



เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2559 ที่ผ่านมา ได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งข้าราชการพลเรือนสามัญ สังกัดกระทรวงคมนาคม ให้ดำรงตำแหน่งประเภทบริหารระดับสูงจำนวน 3 ราย ซึ่งหนึ่งในนั้นก็คือตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ผอ.สนข.) และในโอกาสนี้ที่มงานวารสารนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ขอแนะนำให้ท่านได้รู้จักกับ **นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ** ผอ.สนข. คนใหม่ ที่จะมาขับเคลื่อนการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศไทยในวันนี้

ท่านชัยวัฒน์ฯ เป็นคนจังหวัดลำปาง จบการศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และนิติศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ระดับปริญญาโท สาขา Transport Planning and Transport Engineering จาก The University of Leeds เริ่มต้นการทำงานที่

กรมการขนส่งทางบก ตั้งแต่ปี 2526 ในตำแหน่งวิศวกรโยธา ระดับ 3 และปฏิบัติงานที่กรมการขนส่งทางบกเรื่อยมา จนกระทั่ง ปี 2554 ได้รับแต่งตั้งเป็นผู้อำนวยการสำนักงานการขนส่งสินค้า ก่อนจะก้าวมาสู่ตำแหน่งรองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เมื่อปี 2556 และเมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2559 ได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

“นับตั้งแต่ผมได้มาทำงานที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในตำแหน่งรองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เมื่อ 3 ปีก่อน ผมรู้สึกว่าเป็นความท้าทายอย่างมากสำหรับผม เพราะผมเป็นวิศวกร ทำงานที่กรมการขนส่งทางบก มาตลอดระยะเวลาที่รับราชการมากกว่า 30 ปี เมื่อมาทำงานที่ สนข. ซึ่งเป็นองค์กรที่มีความสำคัญมาก มีภารกิจ ในฐานะหน่วยงานวิชาการในการกำหนดนโยบายและ

ทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ทำให้ผมต้องขยัน และเรียนรู้งานต่างๆ อย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถทำงานที่ได้รับมอบหมายให้ดีที่สุด ตามที่ได้รับคามคาดหวังจากกระทรวงคมนาคมและรัฐบาล”

ภารกิจของ สนข. ในการกำหนดนโยบายและทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ กลไกสำคัญที่จะสามารถจะทำให้กระทรวงคมนาคมยอมรับและตัดสินใจบนพื้นฐานข้อเสนอมุมมองความคิดของ สนข. จำเป็นต้องมีบุคลากรที่มีคุณภาพที่จะเป็นกำลังสำคัญในการปฏิบัติการของ สนข. ให้ประสบผลสำเร็จ ดังนั้น ภารกิจลำดับแรกๆ ที่ผมจะดำเนินการ ในฐานะผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร คือ การสร้างทีมคลัสเตอร์ใหม่ที่จะเป็นกำลังสำคัญของ สนข. และกระทรวงคมนาคมในอนาคต ซึ่งเป็นการวางรากฐานการพัฒนาด้านบุคลากร ควบคู่กับการวางรากฐานการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรที่จะยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น ซึ่งแนวทางในการดำเนินการพัฒนาดังกล่าว ผมจะร่วมคิด ร่วมทำ และร่วมรับผิดชอบ ร่วมกันกับผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ สนข. ในทุกภารกิจ โดยมุ่งเน้นให้ทุกคนทำงานร่วมกันอย่างมีความสุข

การขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน

การกำหนดกรอบทิศทางและนโยบายด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ สนข. ต้องออกแบบให้มีความชัดเจน เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนนโยบายและแผนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม สอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาล และกระทรวงคมนาคม ซึ่งการออกแบบนโยบายจะต้องสามารถแก้ไขปัญหาในอดีตที่เป็นอุปสรรคการพัฒนา การแก้ไขปัจจุบัน รวมทั้งชี้แนะทิศทางการพัฒนาในอนาคต โดยทิศทางและนโยบายของประเทศ



ในอนาคตจะให้ความสำคัญกับนวัตกรรม (Innovation) เพื่อนำพาประเทศไทยไปสู่ Thailand 4.0 ให้เกิดความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ดังนั้น กรอบทิศทางและนโยบายด้านคมนาคมขนส่ง จะต้องสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงบริบทของสังคมโลก ทั้งนี้ ภารกิจงานที่สำคัญของ สนข. ประกอบด้วย

1. กรอบทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยต้องออกแบบให้มีความชัดเจน

การกำหนดนโยบายและกรอบทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เป็นภารกิจสำคัญของ สนข. ซึ่งจะต้องบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานปรมาณูโดยมีภารกิจที่สำคัญที่ต้องดำเนินการเพื่อเป็นการวางรากฐานการพัฒนาและเตรียมการสำหรับรัฐบาลต่อไป ได้แก่

1.1 การจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-



ปริมาตร (3) การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (4) การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ และ (5) การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ ทั้งนี้ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ ดังกล่าว ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบรางให้เป็นระบบการขนส่งหลักของประเทศ เช่น การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการพัฒนาระบบรถไฟขนาดรางมาตรฐาน 1.435 เมตร เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันมีความคืบหน้าในการดำเนินงานโครงการภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ ดังกล่าว และคาดว่าจะสามารถดำเนินการได้

2579) มีเป้าหมายการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ยกกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน รองรับการขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงของสังคม โดยมุ่งเน้นการขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Transport) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) โดยอาศัยการใช้นวัตกรรม (Innovation) เป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง นำไปสู่การพัฒนาอย่างสมดุล และยั่งยืน

1.2 การจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศ ในระยะ 8 ปี ประกอบด้วย โครงการสำคัญซึ่งเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ (Mega Project) มากกว่า 100 โครงการ จำแนกเป็น 5 แผนงาน ได้แก่ (1) การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (2) การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและ

ตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้

1.3 การจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพ เป็นแหล่งอุตสาหกรรม และมีโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสม สามารถพัฒนาต่อยอดเสริมสร้างศักยภาพทางเศรษฐกิจให้กับประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การพัฒนารถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-พัทยา-ระยอง การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ แห่งที่ 3 ของประเทศ การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทย เป็นต้น

2. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอย่างเท่าทันการเปลี่ยนแปลงของโลกและสังคมไทย

ปัจจุบันรัฐบาลมีนโยบายในการพัฒนาประเทศมุ่งสู่ Thailand 4.0 เพื่อให้ภาคเศรษฐกิจของประเทศก้าวหน้าทันต่อสถานการณ์และสามารถแข่งขันในโลสมัยใหม่ได้ ดังนั้น การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

จำเป็นต้องเตรียมการรองรับ
บริบทการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว
รองรับการพัฒนาในระยะสั้น
ระยะกลาง และระยะยาว รวมทั้ง
รองรับการเปลี่ยนแปลงของ
สังคมไทยที่กำลังจะเข้าสู่
สังคมสูงอายุ โดยการพัฒนาระบบ
ตัวร่วม รองรับการพัฒนาเข้าสู่
Thailand 4.0 โดยการนำเทคโนโลยี
มาช่วยอำนวยความสะดวกในการ
เดินทางของประชาชน และส่งเสริม
ให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งสาธารณะ
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน
คมนาคมขนส่งให้สามารถรองรับ



ประชาชนทุกคน (Universal Design) รวมทั้งการเตรียม
การรองรับยานพาหนะที่ใช้พลังงานไฟฟ้า เป็นต้น

3. ผลักดันและขับเคลื่อนนโยบายและแผนไปสู่การ ปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

การพัฒนาภาคคมนาคมขนส่ง นอกเหนือจาก
ต้องมีกรอบและทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจน ยังจำเป็น
ต้องสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม
โดย สนข. ในฐานะหน่วยงานทางวิชาการ ที่มีหน้าที่
เสนอแนะนโยบายสำหรับผู้บริหารกระทรวงคมนาคม
และรัฐบาล เพื่อนำไปสู่การตัดสินใจการพัฒนาโครงสร้าง
พื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ดังนั้น จึงต้องมี
การเสนอแนะบนพื้นฐานข้อมูลข้อเท็จจริงทางวิชาการ
ซึ่งเป็นที่ยอมรับของประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับผลจากการ
พัฒนา และประโยชน์โดยรวมของประเทศ เพื่อให้สามารถ
ผลักดันและขับเคลื่อนนโยบายและแผนไปสู่การปฏิบัติได้
อย่างเป็นรูปธรรม

ทั้งนี้ ภารกิจสำคัญของ สนข. ที่จะเร่งดำเนินการใน
ระยะเร่งด่วน เช่น เร่งดำเนินการระบบตัวร่วมให้ประชาชน
สามารถใช้บริการได้ภายในปลายปี 2559 ผลักดันการ

พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพ
การบริการในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ
ขับเคลื่อนงานพัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยาน ท่าอากาศยาน
อู่ตะเภา พัฒนาคือความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและจีน
ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของ
ประเทศไทย รวมทั้งการพัฒนาความร่วมมือในการพัฒนา
ระบบรางระหว่างไทย-ญี่ปุ่น เป็นต้น

บุคลากรของ สนข. ต้อง Smart

การพัฒนาบุคลากรเป็นภารกิจสำคัญประการหนึ่ง
ซึ่งผมจะสร้างทีมคนรุ่นใหม่ที่จะเป็นกำลังสำคัญของ
สนข. และกระทรวงคมนาคมในอนาคต ซึ่งเป็นกรวาง
รากฐานการพัฒนาด้านบุคลากร เพื่อให้ สนข. เป็น
องค์กรที่ทำหน้าที่เสนอแนะนโยบายด้านการขนส่งและ
จราจร และชี้แนะทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง
ของประเทศไทยต่อไปในอนาคต โดยต้องมีการพัฒนาคน
ให้มีคุณภาพและมีความรู้ทั้งทางด้านวิชาการ ควบคู่ไปกับ
การปลูกฝังจริยธรรมด้วย



โดย : ชูตินธร มั่นคง นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
กลุ่มส่งเสริมการขนส่งที่ยั่งยืน สำนักแผนความปลอดภัย

23 3 35 212
23 12 35
23 5 12 2
3 15 23 1



ยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียน

ปี 2559 – 2568 (ASEAN TRSANSPORT STRATEGIC PLAN 2016-2025)

การเจริญเติบโตที่โดดเด่นในอาเซียนเป็นผลมาจาก การประสบความสำเร็จในการดึงดูดการลงทุนโดยตรง จากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment : FDI) โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอุตสาหกรรมและ การบูรณาการตัวเองเข้ากับเศรษฐกิจโลกให้มากขึ้น ส่วนสำคัญของความสำเร็จมาจากประสิทธิภาพของเครือข่ายการขนส่ง ที่มีความปลอดภัยและมีการเชื่อมโยงภายในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งถูกระบุไว้เป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งของการเสริมสร้าง ความร่วมมือของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ภายใต้ความร่วมมือด้านการขนส่งของอาเซียน ได้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งอาเซียน พ.ศ. 2554-2558 (ASEAN Transport Action Plan (ATAP) 2011-2015) หรือบางครั้งเรียกว่า แผนปฏิบัติการบรูไน (Brunei Action Plan : BAP) ซึ่งได้รับการรับรองจากที่ประชุม รัฐมนตรีด้านการขนส่งของอาเซียน ครั้งที่ 16 ณ ประเทศ บรูไนดารุสซาลาม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างระบบ การขนส่งให้มีการรวมตัวกันในภูมิภาคอาเซียนและทำงาน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวเป็นจุดเริ่มของการดำเนินงานที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการสนับสนุนให้เกิดการเชื่อมโยงใน ภูมิภาค ความร่วมมือด้านการขนส่งของอาเซียนได้มุ่งเน้น เรื่องการเสริมสร้างความเชื่อมโยงในการขนส่งหลายรูปแบบ การส่งเสริมการเคลื่อนย้ายคนและสินค้าแบบไร้พรมแดน และการส่งเสริมการเปิดเสรีบริการด้านขนส่งทางน้ำและทาง อากาศให้ดียิ่งขึ้น

จากแผนปฏิบัติการบรูไน สู่ แผนยุทธศาสตร์การขนส่งกัวลาลัมเปอร์

เมื่อแผนปฏิบัติการบรูไน สิ้นสุดลงในปี พ.ศ. 2558 อาเซียนก็ได้ร่วมกันจัดทำแผนความร่วมมือด้านการขนส่งขึ้น อีกครั้งหนึ่ง แต่ยกระดับจากแผนปฏิบัติการที่มีระยะเวลา 5 ปี เป็นแผนยุทธศาสตร์ ที่มีระยะเวลา 10 ปี โดยแผนความร่วมมือ ด้านการขนส่งฉบับใหม่นี้ ได้รับการรับรองจากการประชุม รัฐมนตรี

ด้านการขนส่งของอาเซียน (ATM) ครั้งที่ 21 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย แผนยุทธศาสตร์ด้าน การขนส่งอาเซียน ปี 2559 – 2568 (ASEAN TRSANSPORT STRATEGIC PLAN 2016-2025) จึงมีชื่อเรียกกันอีก ชื่อว่า แผนยุทธศาสตร์การขนส่งกัวลาลัมเปอร์ (Kuala Lumpur Transport Strategic Plan (KLTSPP) 2016 – 2025) ซึ่ง ในการประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งของอาเซียน ในครั้ง ดังกล่าวได้มีการรับรองปฏิญญาความร่วมมือด้านการขนส่ง ของอาเซียนภายหลังปี 2558 เป็นการรับรองวิสัยทัศน์ ความร่วมมือด้านการขนส่งของอาเซียน ปี 2559 – 2568 “มุ่งสู่การขนส่งอาเซียนที่เชื่อมโยงกันมีประสิทธิภาพ บูรณาการ ปลอดภัย และยั่งยืน เพื่อเพิ่มความสามารถใน การแข่งขันของอาเซียน และส่งเสริมการพัฒนาและการเจริญ เติบโตภูมิภาค” โดยมีแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งของ อาเซียนสำหรับปี 2559 – 2568 เป็นแผนหลักของความร่วมมือ และการบูรณาการด้านการขนส่งของอาเซียนในอีก 10 ปี ข้างหน้า



แผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งอาเซียน ปี 2559 – 2568 หรือแผนยุทธศาสตร์การขนส่งกัวลาลัมเปอร์ มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนวิสัยทัศน์ของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ปี 2568 ซึ่งจะมีการรวมตัวกันในภูมิภาคมากยิ่งขึ้น โดยแผนนี้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งของอาเซียน (แผนปฏิบัติการบรูไน) ปี 2554 – 2558 และวิสัยทัศน์ความร่วมมือด้านการขนส่งของอาเซียนภายหลังปี 2558 ประกอบด้วย 5 สาขาความร่วมมือ ได้แก่ 1) สาขาการขนส่งทางอากาศ 2) สาขาการขนส่งทางบก 3) สาขาการขนส่งทางน้ำ 4) สาขาการขนส่งที่ยั่งยืน และ 5) สาขาการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง

ซึ่งในแต่ละสาขาจะมีการกำหนดเป้าหมายยุทธศาสตร์การดำเนินการและกิจกรรมที่ประเทศสมาชิกอาเซียนจะร่วมกันดำเนินการ

ความแตกต่างของแผนปฏิบัติการบรูไน กับ แผนยุทธศาสตร์การขนส่งกัวลาลัมเปอร์

จากเดิมแผนปฏิบัติการบรูไน ได้มุ่งเน้นความร่วมมือ 4 ด้านหลัก ได้แก่ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางบก การขนส่งทางน้ำ และการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง แต่แผนยุทธศาสตร์การขนส่งกัวลาลัมเปอร์ ได้เพิ่มประเด็นความร่วมมือในด้านการขนส่งที่ยั่งยืน อีกหนึ่งประเด็นเนื่องจากประชาคมโลกได้ให้ความสนใจและมุ่งประเด็นการพัฒนาไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งการคมนาคมขนส่งเป็นหนึ่งในสาขาของการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่มีผลทั้งทางตรงและทางอ้อมในเรื่องของการประหยัดพลังงาน การใช้พลังงานและทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ การลดการระบายก๊าซเรือน

กระจก และมลพิษทางอากาศ รวมทั้งการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม อาเซียนจึงเพิ่มประเด็นเรื่องการขนส่งที่ยั่งยืนเข้ามาในแผนยุทธศาสตร์การขนส่งกัวลาลัมเปอร์ เพื่อให้แผนยุทธศาสตร์นี้ครอบคลุมในทุกประเด็นสาขา และที่สำคัญไม่ตกระแสการพัฒนาของประชาคมโลกอีกด้วย

ภายใต้กรอบความร่วมมือด้านการขนส่งที่ยั่งยืนของอาเซียนได้กำหนดเป้าประสงค์หลัก 3 ประการ 10 การดำเนินงาน และ 31 กิจกรรม ได้แก่

เป้าประสงค์หลักที่ 1 กระชับความร่วมมือระหว่างภูมิภาคในการพัฒนานโยบายและยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งที่ยั่งยืน มีวิธีการดำเนินงาน 4 ด้าน

ด้านที่ 1 การประสานงานอย่างใกล้ชิดในการดำเนินมาตรการส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช่เครื่องยนต์และการขนส่งสาธารณะของเมืองในประเทศสมาชิก ประกอบด้วยกิจกรรมย่อย 2 กิจกรรม ได้แก่

- พัฒนากลยุทธ์ “ลด-เปลี่ยน-พัฒนา” (Avoid-Shift-Improve; ASI) ในระดับภูมิภาคและระดับประเทศ
- ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางถนนในประเทศสมาชิกอาเซียนที่ดำเนินมาตรการส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช่เครื่องยนต์

ด้านที่ 2 ส่งเสริมการแลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์ และการดำเนินการ ด้านการขนส่งที่ยั่งยืน ประกอบด้วยกิจกรรมย่อย 3 กิจกรรม ได้แก่

- ริเริ่มจัดทำฐานข้อมูลการขนส่งที่ยั่งยืนของประเทศสมาชิกอาเซียน
- แลกเปลี่ยนข้อมูลและพัฒนาศักยภาพผ่านการประชุมกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ ในด้านความปลอดภัย



ความมั่นคงด้านการขนส่ง การขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการขนส่งที่เข้าถึงได้ง่าย

- แลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการสร้างแรงจูงใจทางการเงินและภาษีในการดำเนินมาตรการด้านการขนส่งที่ยั่งยืน

ด้านที่ 3 ริเริ่มและส่งเสริมนโยบายเกี่ยวกับมาตรฐานประสิทธิภาพการใช้พลังงานขั้นต่ำ (Fuel economy) ให้เกิดผลในทางปฏิบัติ เพื่อมุ่งสู่การส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงที่สะอาด ทั้งในรถยนต์และในเรือ ประกอบด้วยกิจกรรมย่อย 9 กิจกรรม ได้แก่

- จัดตั้งเวทีแลกเปลี่ยนความรู้ด้านประสิทธิภาพการใช้พลังงานขั้นต่ำสำหรับภาคการขนส่ง

- กำหนดนโยบาย/แนวทาง/แผนงานเกี่ยวกับประสิทธิภาพการใช้พลังงานขั้นต่ำสำหรับภาคการขนส่งของประเทศสมาชิกอาเซียน

- สนับสนุนการพัฒนาแผนระดับประเทศด้านการส่งเสริมเชื้อเพลิงและยานพาหนะที่สะอาดให้มีความเหมาะสมและเกิดผลในทางปฏิบัติ

- จัดการสัมมนาเพื่อแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ด้านการดำเนินการขนส่งทางน้ำที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมรวมถึงการใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติเหลว

- การจัดให้มีการศึกษาวิจัย ศึกษาความเหมาะสมเพื่อสนับสนุนการดำเนินการขนส่งทางน้ำที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมของประเทศสมาชิกอาเซียน

- พัฒนายุทธศาสตร์เพื่อส่งเสริมการดำเนินการขนส่งทางน้ำที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมของประเทศสมาชิกอาเซียน

- ริเริ่มดำเนินยุทธศาสตร์ การขนส่งทางน้ำที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมของประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

- จัดการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านสนามบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในภูมิภาคอาเซียน

- ปรับปรุงการพัฒนาศักยภาพโครงการด้านสนามบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ด้านที่ 4 พัฒนาการอบความร่วมมือภูมิภาคอาเซียน ในด้านการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อสนับสนุนนโยบายให้เกิดผลในทางปฏิบัติ ประกอบด้วยกิจกรรมย่อย 5 กิจกรรม ได้แก่

- พัฒนาฐานข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

- พัฒนาโรดแมปด้านการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

- สนับสนุนการดำเนินมาตรการโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ให้แก่ภาคเอกชนและผู้ประกอบการเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

- จัดทำรายงานสรุปตัวอย่างการดำเนินการที่ดี (Best Practices Summary Report) เกี่ยวกับโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมของประเทศสมาชิกอาเซียน

- จัดทำแนวทาง Check List เกี่ยวกับโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สำหรับภาคเอกชนเพื่อใช้เป็นคู่มือและแนวทางการดำเนินมาตรการโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์หลักที่ 2 ผลักดันให้มาตรการการขนส่งที่ยั่งยืนเกิดผลในทางปฏิบัติ มีวิธีการดำเนินงาน 5 ด้าน

ด้านที่ 1 สนับสนุนการดำเนินมาตรการการขนส่งที่ยั่งยืนจากภาครัฐเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ ประกอบด้วยกิจกรรมย่อย 2 กิจกรรม ได้แก่

- พัฒนาและดำเนินมาตรการการขนส่งที่ยั่งยืนให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

- ทบทวนและปรับปรุงนโยบายด้านการขนส่งที่ยั่งยืน

ด้านที่ 2 นำตัวอย่างที่ดีสำหรับการสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) มาใช้พัฒนาความต้องการโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งที่ยั่งยืน โดยการจัดสัมมนาแลกเปลี่ยนข้อมูลและพัฒนาศักยภาพความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP)

ด้านที่ 3 พัฒนารอบการติดตามและตัวชี้วัดการใช้พลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ประกอบด้วยกิจกรรมย่อย 3 กิจกรรม ได้แก่

- จัดประชุมเชิงปฏิบัติการและการศึกษาตัวชี้วัดศักยภาพและการติดตาม

- พัฒนาการดำเนินการและตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการและหรือคู่มือ/แนวทาง การติดตาม

- รวบรวมข้อมูลตัวชี้วัดด้านการขนส่ง

ด้านที่ 4 ดำเนินมาตรการให้มีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานสากลและดำเนินความร่วมมือระหว่างองค์การขนส่งระหว่างประเทศ ประกอบด้วยกิจกรรมย่อย 2 กิจกรรม ได้แก่

- ริเริ่มดำเนินความร่วมมือเพื่อสำรวจความต้องการระดับภูมิภาคทางด้านเทคโนโลยีการจัดการน้ำอับเฉาสำหรับการเดินเรือชายฝั่ง รวมถึงการประเมินความเสี่ยง มาตรการฉุกเฉินและการสำรวจข้อมูลฐานชีวภาพบริเวณท่าเรือ

- จัดทำกรอบความร่วมมือระดับภูมิภาคทางด้านเทคโนโลยีการจัดการน้ำอับเฉา ตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

ด้านที่ 5 ส่งเสริมให้เกิดการบูรณาการการขนส่งและการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน ประกอบด้วยกิจกรรมย่อย 2 กิจกรรม ได้แก่

- จัดการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาศักยภาพด้านการบูรณาการขนส่งและการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน

- พัฒนาคู่มือการบูรณาการการขนส่งและการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน

เป้าประสงค์หลักที่ 3 ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพบุคลากรและองค์กรสำหรับระบบการขนส่งที่ยั่งยืน โดยจัดตั้งเครือข่ายการศึกษาและการฝึกอบรมด้านการขนส่งที่ยั่งยืน อาทิ ศูนย์อบรม องค์กรการศึกษา และ เครือข่ายผู้เชี่ยวชาญ ประกอบด้วยกิจกรรมย่อย 2 กิจกรรม ได้แก่

- จัดตั้งเวทีแลกเปลี่ยนความรู้ด้านการขนส่งที่ยั่งยืนของประเทศในภูมิภาคอาเซียน

- จัดการฝึกอบรมด้านการขนส่งที่ยั่งยืนสำหรับผู้แทนหน่วยงานภาคการขนส่งและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

อาเซียนได้ดำเนินกิจกรรมไปในทิศทางเดียวกับประชาคมโลกในปัจจุบัน ที่มุ่งสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน ไม่ว่าจะเป็นในเวทีของการประชุม Rio+20 Earth Summit การประชุมว่าด้วยการพัฒนาที่ยั่งยืน ที่ประกาศแนวทางการพัฒนาของโลก คือ Sustainable development Goals (SDGs) หลังจากวาระของ Millennium Development Goals (MDGs) หรือเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษที่สิ้นสุดลงในปี พ.ศ. 2558 หรือแม้แต่ในการประชุมกรอบความร่วมมือสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในคราวประชุมครั้งที่ 21 ที่กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส เมื่อปลายปีที่ผ่านมา ก็มีประเด็นในเรื่องของการขนส่งที่ยั่งยืนรวมอยู่ด้วย ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้นำมาเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายและแผนการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศต่อไป

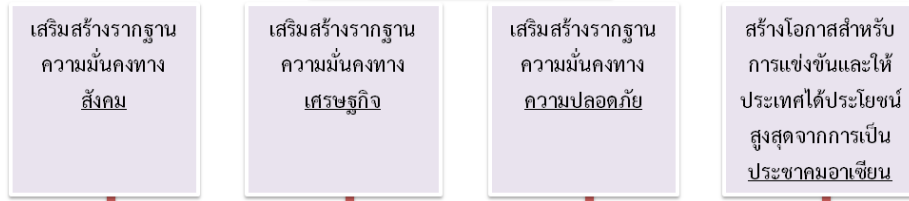
นอกจากนี้ สนข. ได้เตรียมการในประเด็นดังกล่าว โดยดำเนินการพัฒนาข้อมูลและรูปแบบวิธีการคำนวณปริมาณการปล่อยและการลดการระบายก๊าซเรือนกระจก การส่งเสริมการใช้การเดินทางที่ไม่ใช่ยานพาหนะ รวมทั้งการจัดการการอบรมเชิงปฏิบัติการในด้าน ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ประสิทธิภาพการใช้พลังงานขั้นต่ำสำหรับภาคการขนส่ง การคำนวณปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจกจากกิจกรรมภาคการขนส่งทางบกเบื้องต้น การติดตามตรวจสอบ และรายงานผล (Measurable Reportable and Verify : MRV) เพื่อมุ่งสู่การขนส่งอย่างยั่งยืนได้อย่างแท้จริงต่อไป



แหล่งข้อมูล : www.thai-aec.com/47#ixzz4ATog1k7m

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕

๔ เป้าหมาย



๕ แผนงาน

แผนงาน ๑	แผนงาน ๒	แผนงาน ๓	แผนงาน ๔	แผนงาน ๕
การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง	การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ใน กทม. และปริมณฑล	การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศไทยเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน	การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ	การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ
๔๙๔,๔๖๐ ล้านบาท	๗๔๔,๕๖๖ ล้านบาท	๕๒๒,๒๙๗ ล้านบาท	๑๐๑,๒๘๘ ล้านบาท	๕๐,๐๖๘ ล้านบาท
๑,๙๑๒,๖๘๑ ล้านบาท				

ภาพที่ 2 แสดงวงเงินลงทุน จำแนกตามแผนงานภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ

2. การแปลงแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ไปสู่การปฏิบัติ

กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการผลักดันแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ไปสู่การปฏิบัติ โดยดำเนินการดังนี้

2.1 แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 โดย

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2558 ให้ความเห็นชอบในหลักการแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อเสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ เสริมสร้างความมั่นคงความปลอดภัย และสร้างโอกาสสำหรับการแข่งขันและให้ประเทศได้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน ทั้งนี้ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ ประกอบด้วย 4 เป้าหมาย 5 แผนงาน 111 โครงการ วงเงินลงทุนรวมจำนวน 1.912 ล้านล้านบาท ดังภาพที่ 2 และตาราง 1

ตารางที่ 1 แสดงจำนวน และวงเงินลงทุน จำแนกตามแผนงานภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565

แผนงาน	จำนวน (โครงการ)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
1. การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง	31	494,460
2. การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรใน กทม. และปริมณฑล	24	744,566
3. การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญ ของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน	26	522,297
4. การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ	15	101,288
5. การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ	15	50,068
รวม	111	1,912,679

ที่มา : แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565



ทางอากาศ

๑. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (๕๑,๖๐๗ ลบ.)

วงเงินรวม
๑.๗๙๖ ล้านล้านบาท

รถไฟทางคู่ขนาดทาง ๑.๐๐ เมตร

วงเงินรวม ๑๑๘,๐๒๓.๙๐ ลบ.

- ๑) ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น (๒๖,๐๐๕.๙๐ ลบ.)
- ๒) ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ (๒๙,๘๕๓ ลบ.)
- ๓) ช่วงนครปฐม-หัวหิน (๒๐,๐๓๖ ลบ.)
- ๔) ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร (๑๗,๒๙๐ ลบ.)
- ๕) ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ (๒๔,๘๘๐ ลบ.)



โครงข่ายรถไฟฟ้า

วงเงินรวม ๓๙๖,๖๑๑. ลบ.

๑. สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ - มีนบุรี (๑๑๐,๑๑๖ ลบ.)
๒. สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี (๕๖,๖๙๐ ลบ.)
๓. สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (๕๔,๖๔๔ ลบ.)
๔. สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้มช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง (๕๔,๑๕๗ ลบ.)
๕. สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (๑๓๑,๐๐๔ ลบ.)



มอเตอร์เวย์

วงเงินรวม ๑๖๐,๔๒๐ ลบ.

๑. สายพญา - มาบตาพุด (๒๐,๒๐๐ ลบ.)
๒. สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา (๘๔,๖๐๐ ลบ.)
๓. สายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี (๕๕,๖๒๐ ลบ.)



รถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ๑.๔๓๕ เมตร

วงเงินรวม ๑,๐๖๕,๘๒๒ ลบ.

๑. ช่วงกรุงเทพ-หนองคาย , แก่งคอย-มาบตาพุด (๓๖๙,๑๔๘ ลบ.)
๒. ช่วงกรุงเทพ-พิษณุโลก-เชียงใหม่ (๔๔๙,๔๗๓ ลบ.)
๓. ช่วงกรุงเทพ-หัวหิน (๙๔,๖๗๓ ลบ.)
๔. ช่วงกรุงเทพ-ระยอง (๑๕๒,๕๒๘ ลบ.)



ทางน้ำ

วงเงินรวม ๓,๘๙๕ ลบ.

๑. โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (๑,๘๖๔ ลบ.)
๒. โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๑ (๒,๐๓๑ ลบ.)

ภาพที่ 3 แสดงแผนงาน/โครงการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan)

2.2 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan)

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2558 รับทราบแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยพิจารณาโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญและจำเป็นต่อการพัฒนาระบบการขนส่งและขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ประกอบด้วยโครงการตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ และโครงการที่มีความสำคัญและมีความพร้อมในการดำเนินงาน จำนวน 20 โครงการ ครอบคลุมวงเงินลงทุนรวม 1.79 ล้านล้านบาท ดังภาพที่ 3

3. การติดตามและประเมินผลแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ

กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญในการกำกับดูแล ติดตาม เร่งรัดการดำเนิน แผนงาน/โครงการ ในส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะ แผนงาน/โครงการ ภายใต้ยุทธศาสตร์สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ประกอบด้วย

3.1 แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 ซึ่งกระทรวงคมนาคมใช้เป็นกรอบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ได้ถูกบรรจุไว้เป็นส่วนหนึ่งในแผนบริหารราชการแผ่นดินและแผนปฏิรูปประเทศของรัฐบาล โดยแบ่งการดำเนินงาน 4 ระยะ ซึ่งสำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรีกำหนดให้รายงานผลการดำเนินงานทุก 3 เดือน สนข. ในฐานะได้รับมอบหมายจาก คค. ได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการเพื่อขับเคลื่อนการบริหารราชการแผ่นดินและปฏิรูปประเทศ ในมิติที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม (ระยะที่ 1 : ระหว่างเดือนตุลาคม 2558 - มีนาคม 2559) โดยรายงานการติดตามผลการดำเนินงาน แผนงาน/โครงการภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ณ เดือนมีนาคม 2559 ทั้งนี้ แผนงาน/โครงการ ภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ จำนวน 111 โครงการ ประกอบด้วย โครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษา จำนวน 26 โครงการ โครงการที่ศึกษาแล้วเสร็จ จำนวน 25 โครงการ ส่วนโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง/จัดหาอุปกรณ์ จำนวน 39 โครงการ โครงการที่ดำเนินการก่อสร้าง/จัดหาอุปกรณ์ แล้วเสร็จจำนวน 2 โครงการ โครงการที่ถูกชะลอ/ยกเลิกโครงการ 2 โครงการ และอีก 17 โครงการ ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ ทั้งนี้ คาดว่าแผนงาน/โครงการ ที่บรรจุอยู่ภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ จะเริ่มดำเนินการได้ทันตามเวลาที่กำหนด รายละเอียดดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 สรุปสถานะโครงการภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2565

แผนงาน*	สถานะโครงการ						รวม
	งานศึกษา 1/		งานก่อสร้าง/จัดหาอุปกรณ์ 2/		ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	
	อยู่ระหว่างดำเนินการ	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	แล้วเสร็จ			
1. การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง	6	14	5	1	-	5	31
2. การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	6	9	4	-	1	4	24
3. การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน	3	1	18	-	-	4	26
4. การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ	7	-	3	-	1	4	15
5. การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่ง ทางอากาศ	4	1	9	1	-	-	15
รวม	26	25	39	2	2	17	111

หมายเหตุ : 1/ การศึกษา อาทิ การศึกษาความเป็นไปได้ การศึกษาแนวคิด การศึกษาออกแบบรายละเอียด

2/ ก่อสร้าง/จัดหาอุปกรณ์ หมายถึง ขันตอนประกวดราคา จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ก่อสร้าง รวมทั้งจัดหาและติดตั้งยานพาหนะและอุปกรณ์

* สามารถติดตามรายละเอียดผลการดำเนินงานรายโครงการได้ที่ www.mot.go.th “ข้อมูลนำเสนอด้านคมนาคมขนส่ง”

จากการติดตามผลการดำเนินงานภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2565 พบว่ามีประเด็นสำคัญที่ทำให้การดำเนินงานยังไม่บรรลุตามแผนที่กำหนด อาทิ การไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ การซ้อนทับของแนวเส้นทาง การส่งมอบพื้นที่ล่าช้า การพิจารณาอนุมัติการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) การจัดหาแหล่งเงินทุนโดยเฉพาะการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 เป็นต้น ซึ่งรัฐบาลได้คำนึงถึงปัญหาและได้ดำเนินการแก้ไขอุปสรรคข้างต้นแล้ว เช่น การออกคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (มาตรา 44) เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อลดระยะเวลาการดำเนินการที่อาจล่าช้าจากการรอผลการพิจารณา EIA โดยให้หน่วยงานสามารถดำเนินการในทางคู่ขนานกับขั้นตอนการพิจารณา EIA ได้ และการพิจารณาการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2558 เห็นชอบมาตรการเร่งรัดโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP Fast Track) สามารถลดระยะเวลาในการพิจารณาการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐจากเวลาปกติ 19 – 25 เดือน เป็น 9 เดือน โดยโครงการจะต้องมีความพร้อมในการจัดเตรียม

โครงการ เป็นต้น

3.2 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) โดยแต่งตั้งคณะกรรมการติดตามการดำเนินโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ มีรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) เป็นประธาน สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นฝ่ายเลขานุการ ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้เป็นส่วนหนึ่งของคณะกรรมการดังกล่าว โดยคณะกรรมการติดตามการดำเนินโครงการฯ มีภารกิจในการกำหนดแนวทางการดำเนินโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม การติดตาม ควบคุม กำกับดูแล และเร่งรัดการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามกรอบนโยบายและแผนการดำเนินงานที่กำหนด การให้ข้อเสนอแนะและแก้ไขปัญหาอุปสรรคในการดำเนินโครงการ รวมทั้งรายงานความคืบหน้าโครงการให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมทราบทุกสัปดาห์ ทั้งนี้ ความคืบหน้าของ แผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 ณ เดือนพฤษภาคม 2559 สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

ตารางที่ 3 สรุปสถานะการดำเนินโครงการตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan)

แผนงาน/โครงการ	หน่วย งานรับผิดชอบ	สถานะ						ศึกษา ความ เหมาะสม
		อยู่ ระหว่าง การ ก่อสร้าง	ประกวด ราคา	เตรียม ประกวด ราคา	เตรียม เสนอ กรม.	ระหว่าง พิจารณา EIA		
ด้านการขนส่งทางบก								
1. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายพัทธยา – มาบตาพุด	ทล.		✓					
2. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างสายบางปะอิน – นครราชสีมา	ทล.		✓					
3. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี	ทล.		✓					
ด้านการขนส่งทางน้ำ								
4. โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	กทท.	✓						
5. โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ 1)	กทท.		✓					
ด้านการขนส่งทางราง								
รถไฟทางคู่ขนาดทาง 1 เมตร								
6. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น	รฟท.	✓						
7. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพุด – ชุมทางถนนจิระ	รฟท.				✓			
8. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม – หัวหิน	รฟท.				✓			
9. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร	รฟท.			✓				
10. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงลพบุรี – ปากน้ำโพ	รฟท.				✓			
รถไฟทางคู่ขนาดทาง 1.435 เมตร								
11. โครงการความร่วมมือก่อสร้างทางรถไฟ ไทย – จีน	สนช./รฟท.						✓	
12. โครงการความร่วมมือก่อสร้างทางรถไฟ ไทย – ญี่ปุ่น	สนช./รฟท.						✓	
13. โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ – หัวหิน	สนช./รฟท.					✓		
14. โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ – ระยอง	รฟท.					✓		
โครงข่ายรถไฟ								
15. โครงการรถไฟสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม – มีนบุรี	รฟม.			✓				
16. โครงการรถไฟสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี	รฟม.			✓				
17. โครงการรถไฟสายเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง	รฟม.			✓				
18. โครงการระบบรถไฟชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท – มกษสัน –หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ – หัวลำโพง	รฟท.				✓			
19. โครงการรถไฟสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ	รฟม.				✓			
ด้านการขนส่งทางอากาศ								
20. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2	ทอท.		✓					

ที่มา : สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคม (ข้อมูล ณ วันที่ 19 พฤษภาคม 2559)

ทั้งนี้ เพื่อผลักดันให้การดำเนิน แผนงาน/โครงการ เป็นไปตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ ที่กำหนด บรรลุ และสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ตามกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 – 2579) ที่ระบุว่า **“ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง”**



เมืองแห่งอนาคต (FUTURE CITY) และเมืองตัวอย่าง (Model City)

โดย : นางชุตินธร มั่นคง นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
กลุ่มส่งเสริมการขนส่งที่ยั่งยืน สำนักแผนความปลอดภัย

เมื่อพูดถึงประเทศญี่ปุ่น ในความคิดของหลายๆ คน ก็อาจจะคิดถึงหลายสิ่งที่แตกต่างกันออกไป จากที่เรา ได้ฟัง ได้เห็น ได้ประสบการณ์ และการเรียนรู้ ไม่ว่าจะ เป็นความก้าวหน้าล้ำสมัยในด้านเทคโนโลยี ด้าน การแพทย์ ด้านการคมนาคมขนส่งที่อำนวยความสะดวก ให้กับประชาชนในทุกๆระดับ รถไฟความเร็วสูงที่มีความ สะดวกสบาย ธรรมชาติที่สวยงาม วัฒนธรรม ศาสนา ประชญา หรือแม้แต่ในมุมมองของสาวๆ นักช้อป เด็กเล็ก

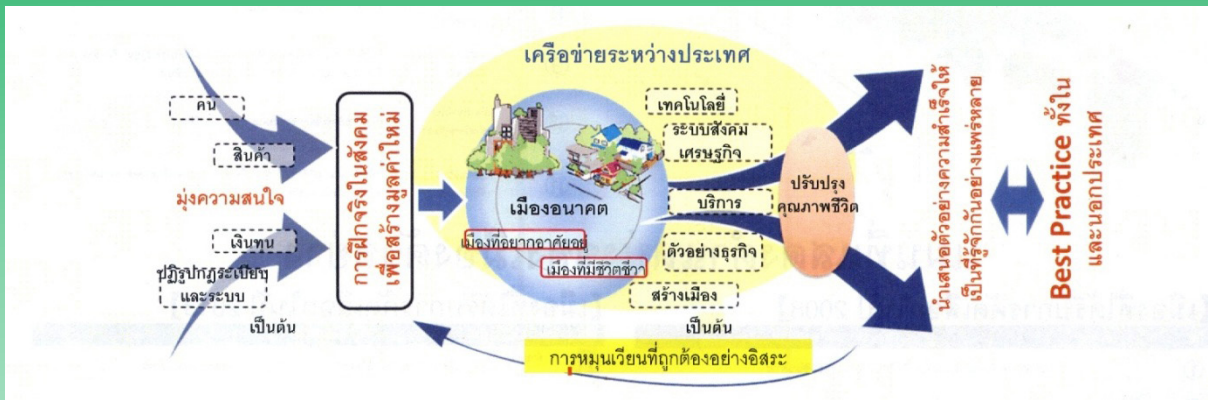
เด็กน้อยจนถึงวัยรุ่น ประเทศญี่ปุ่นก็เป็นจุดหมาย ในฝัน Dream Destination ของหลายๆคน นอกจากนั้นประเทศ ญี่ปุ่นยังมีความโดดเด่นในเรื่องของการพัฒนา ส่งเสริม และเพิ่มมูลค่าให้กับท้องถิ่น แต่เมื่อมองอีกด้านหนึ่ง ก็มี คำถามตามมาว่า “ทำไมประเทศญี่ปุ่นถึงพัฒนาได้ อย่างไม่มีขีดจำกัด” ประเด็นสำคัญที่ประเทศญี่ปุ่นมี ก็คือ วิสัยทัศน์ในการพัฒนาที่ชัดเจนและความร่วมมือ จากภาคประชาชนที่เข้มแข็ง

วันนี้ขออนุญาตท่านผู้อ่านนำเรื่องการพัฒนา เมืองของประเทศญี่ปุ่นมาให้ดูกันอีกครั้ง การพัฒนา ที่จะเห็นถึงแนวความคิดของการสมดุลระหว่าง สังคม สิ่งแวดล้อม และเศรษฐกิจ โดยเปิดโอกาสให้ท้องถิ่น กำหนดแนวทางการพัฒนาของตัวเอง เพราะแต่ละพื้นที่ จะมีปัญหา จุดเด่น จุดด้อย ที่แตกต่างกัน ประเทศญี่ปุ่น เองก็มีปัญหาหลายด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านภัยพิบัติทาง ธรรมชาติ ด้านสิ่งแวดล้อมที่ประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศ พัฒนาแล้ว ประเทศเดียวในทวีปเอเชียที่ถูกกำหนดให้ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยมีพันธกรณีตาม ข้อตกลงพิธีสารเกียวโต ปัญหาประชากรผู้สูงอายุที่มีจำนวน เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ การทิ้งถิ่นฐานและการย้ายถิ่นของ คนหนุ่มสาว สิ่งต่างๆเหล่านี้ทำให้ประเทศญี่ปุ่นได้วาง กรอบแนวคิดในการพัฒนาเมืองขึ้นมาใหม่ เพื่อให้ตอบ

สนองความต้องการและปัญหาดังกล่าว แนวความคิดการ พัฒนาเมืองแห่งอนาคต (Future City) และการพัฒนา เมืองต้นแบบจึงเริ่มขึ้น

เมืองแห่งอนาคต (FUTURE CITY)

ประเทศญี่ปุ่นเริ่มรูปแบบการพัฒนาเมืองแห่ง อนาคต ในปี พ.ศ. 2551 โดยการริเริ่มโครงการ “เมืองแห่งอนาคต” เพื่อมุ่งหวังในการแก้ปัญหาสภาพ แวดล้อม และการเพิ่มจำนวนชั้นของผู้สูงอายุ ซึ่งเป็นปัญหา ร่วมกันทั่วโลกในศตวรรษที่ 21 โดยญี่ปุ่นตั้งเป้าหมาย เพื่อสร้างตัวอย่างความสำเร็จและวางแผนขยาย ความต้องการ สร้างการจ้างงานและเพิ่มความแข็งแกร่ง ของความสามารถในการแก้ปัญหาาระหว่างประเทศ โดย ผ่านการนำเสนอตัวอย่างความสำเร็จให้เป็นที่รู้จักกัน



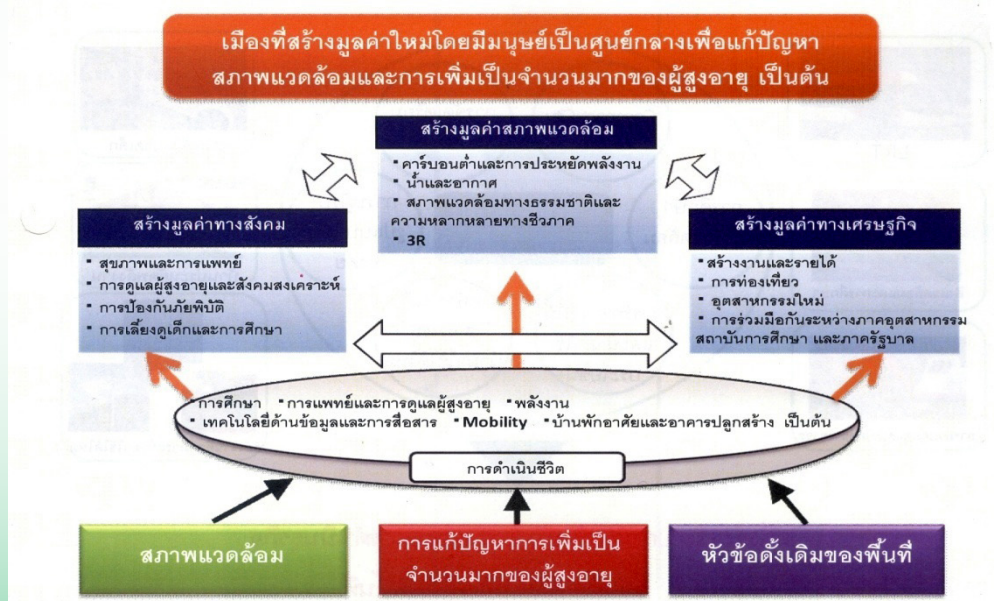
อย่างแพร่หลายทั้งในและต่างประเทศ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว ประเทศญี่ปุ่นจึงมีการสร้างสถานที่ปฏิบัติการจริง ก็คือเมืองตัวอย่าง โดยเน้นถึงความหลากหลายและความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองและพื้นที่ รวมทั้งเพิ่มความแข็งแกร่งของความสามารถในการแก้ปัญหาของพื้นที่ ซึ่งการจัดการดังกล่าวจะนำไปสู่การสร้างเมืองและพื้นที่ตัวอย่างที่มีความหลากหลายที่จะสามารถพัฒนาต่อไปได้อย่างเป็นอิสระ ในขณะที่มีการนำทรัพยากรของพื้นที่มาใช้ให้เกิดประโยชน์และสร้างมูลค่า 3 ประการ ได้แก่ มูลค่าทางสภาพแวดล้อม มูลค่าทางสังคม และมูลค่าทางเศรษฐกิจ และใช้ “เมืองที่สร้างมูลค่าใหม่โดยมีมนุษย์เป็นศูนย์กลางเพื่อแก้ปัญหาสภาพแวดล้อมและการเพิ่มเป็นจำนวนมากของผู้สูงอายุ” เป็นวิสัยทัศน์พื้นฐาน ปัจจุบันญี่ปุ่นมีการคัดเลือกเมืองอนาคตในปี พ.ศ. 2554 จำนวน 11 เมืองและพื้นที่ เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ เมืองที่ได้รับการคัดเลือกจะต้องมีการตั้งหัวข้อในการแก้ปัญหาสภาพแวดล้อมและ

การเพิ่มขึ้นจำนวนมากของผู้สูงอายุ รวมทั้งการจัดการแก้ไขปัญหาดั้งเดิมของพื้นที่ที่มีอยู่ ส่งเสริมการดำเนินงานแลกเปลี่ยนประสบการณ์ระหว่างประเทศ ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ และสามารถพัฒนาตนเองได้อย่างเป็นอิสระและยั่งยืน

เมืองต้นแบบ Model City

เพื่อให้เกิดภาพของสังคมคาร์บอนต่ำที่ชัดเจนตามที่ประเทศญี่ปุ่นได้ตั้งเป้าเอาไว้ จึงเกิดการกำหนดและดำเนินการเมืองต้นแบบที่มีการตั้งเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจก เป็นค่าเป้าหมายของการพัฒนาเมือง และเป็นเมืองต้นแบบให้มีการดำเนินงานบรรลุตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ และเพื่อให้เกิดสังคมคาร์บอนต่ำที่เป็นจริง

ญี่ปุ่นได้มีการคัดเลือกและจัดทำเมืองต้นแบบครั้งแรกในปี พ.ศ. 2551 จำนวน 13 เมือง และต่อมาก็ได้มีการเลือกเพิ่มอีก 7 เมืองในปี พ.ศ. 2555 และอีก 3 เมืองในปี พ.ศ. 2556 ซึ่งทั้ง 23 เมืองนี้ได้มี



การกำหนดวิสัยทัศน์ในการพัฒนาเมืองเพื่อมุ่งสู่การเป็นเมืองคาร์บอนต่ำและพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยใช้ทรัพยากรในพื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด แต่แต่ละเมืองจะมีการตั้งค่าเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกหรือคาร์บอนไดออกไซด์เอาไว้ โดยกำหนดกิจกรรมเพื่อการลดก๊าซเรือนกระจกขึ้นมาเอง ซึ่งเป็นความร่วมมือกันระหว่างองค์กรท้องถิ่น ประชาชน และกลุ่มเอกชน ในหลากหลายสายงานและวิชาชีพเพื่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรในท้องถิ่นได้อย่างเกิดประโยชน์สูงสุด

มวลชนภายในเมืองตกต่ำลงอย่างชัดเจน ประชาชนที่ไม่สามารถใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง เช่น ผู้สูงอายุ และผู้หญิง มีความยากลำบากในการเดินทางมากขึ้น

จากสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น เมืองจึงกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาขึ้นมาใหม่โดยดำเนินการ “สร้างเมืองแบบกระทัดรัด โดยมีระบบขนส่งมวลชนเป็นแกนหลักในการพัฒนา” เพื่อเตรียมรับมือกับปัญหาอัตราการเกิดต่ำ และการเพิ่มขึ้นของผู้สูงอายุที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว รวมทั้งการลดลงของจำนวนประชากรในอนาคต

ตัวอย่างการดำเนินการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ที่ควบคู่ไปกับการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน

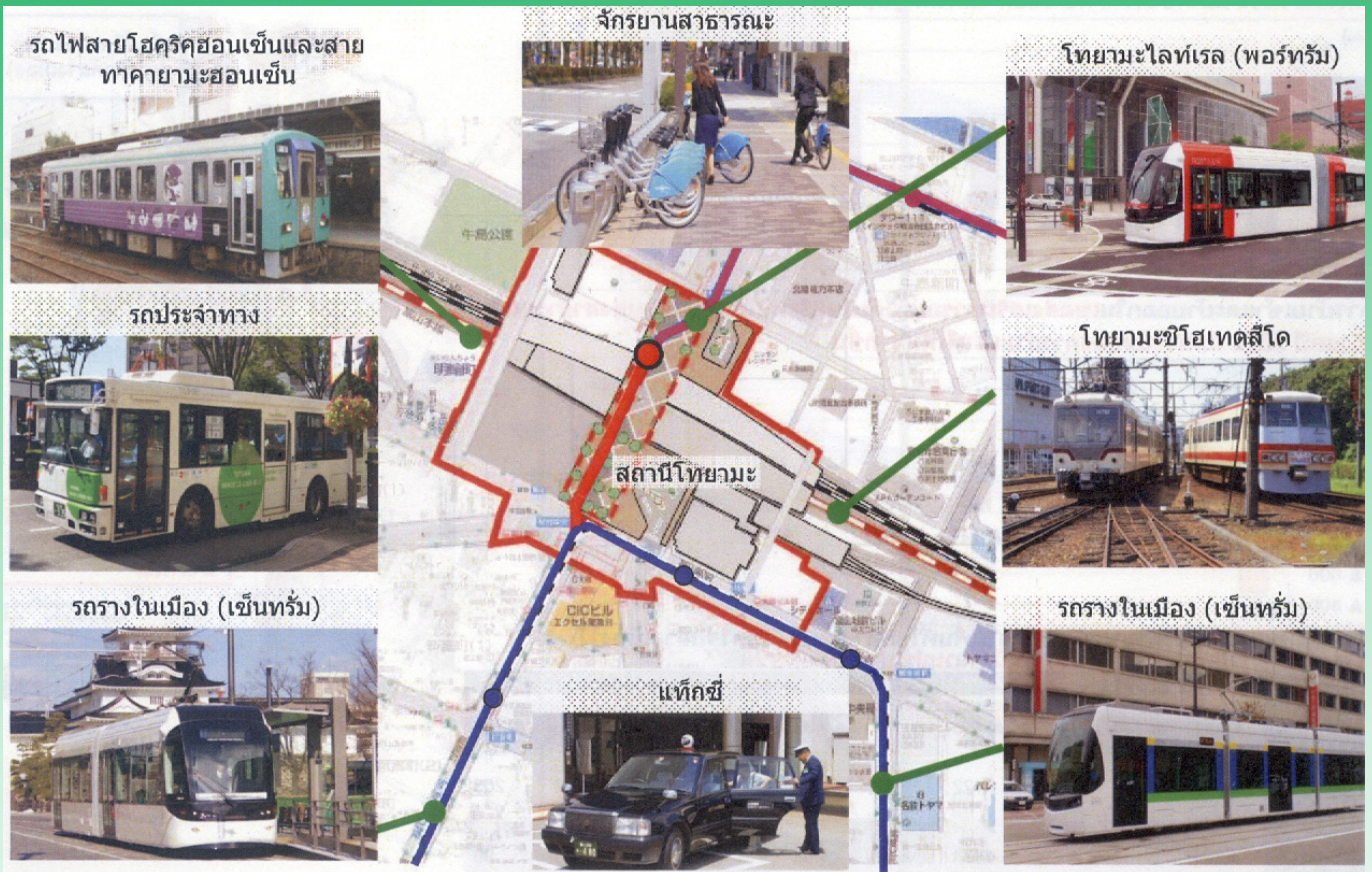


เมืองโทยามะ จังหวัดโทยามะ เมืองอนาคตและเมืองต้นแบบ (Future City and Model City)

เมืองโทยามะ เป็นเมืองที่ได้รับการคัดเลือกให้เป็นที่ตั้งเมืองต้นแบบในปี พ.ศ. 2551 โดยเป็นเมืองที่การตั้งเป้าการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาเมืองให้เป็น Compact city และถูกยกระดับให้เป็นเมืองแห่งอนาคต ในปี พ.ศ. 2554 เมืองโทยามะเป็นเมืองใหญ่ขนาดกลางที่อุดมสมบูรณ์ไปด้วยธรรมชาติจากอ่าวโทยามะไปจนถึงเทือกเขาแอลป์เหนือทาเทยามะ มีพลเมืองประมาณ 400,000 คน จากสภาพของลักษณะทางภูมิศาสตร์ ทำให้เมืองขยายตัวออกไปอย่างรวดเร็ว ความหนาแน่นของประชากรในเขตเมืองต่ำที่สุดในประเทศญี่ปุ่น ซึ่งทำให้ประชาชนพึงพาการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลสูง ส่งผลให้ระบบขนส่ง

เมืองโทยามะ ได้กำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาของเมืองดังนี้

1. เป็นเมืองขนาดกะทัดรัดที่มีระบบขนส่งสาธารณะเป็นหลัก
2. สร้างความเป็นอยู่ของพลเมืองที่มีคุณค่า น่าค้นหา เช่น การสร้างความคึกคักในใจกลางเมือง สร้างเมืองที่น่าเดินและน่าอยู่ สร้างต้นทุนทางสังคม เป็นต้น
3. ส่งเสริมอุตสาหกรรมโดยใช้ลักษณะเฉพาะของท้องถิ่น เช่น การใช้พลังงานหมุนเวียน การเชิญชวนภาคธุรกิจมาลงทุนในอุตสาหกรรมท้องถิ่น เป็นต้น



เมืองโทยามะ มีการเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทาง ด้วยเส้นทาง รถไฟ 7 สาย และรถประจำทาง ได้แก่

- ไฮคริซุ ชินคันเซน
- สายอาอิโนะฟูโทยามะเทคสึโต (ทางสายคูซุฮาน)
- JR สายทาคายามะ
- รถไฟชิเทคสึออนเซ็น สายทากิยามะ
- รถไฟฟูจิโคชิ สายคามิทากิ
- รถรางรอบเมือง รวมเส้นวงแหวน
- โทยามะ Light Rail

เขตใจกลางเมืองและเขตส่งเสริมการอยู่อาศัยในบริเวณแนวระบบขนส่งสาธารณะ

เมืองโทยามะ มีพื้นที่ที่จัดเป็นเขตใจกลางเมืองประมาณ 436 เฮกเตอร์ เพื่อเพิ่มกิจกรรมและสร้างความน่าอยู่ให้กับเขตใจกลางเมือง โทยามะจึงได้จัดทำแผนแม่บทเพื่อส่งเสริมให้มีที่อยู่อาศัยตามแนวระบบขนส่งสาธารณะ โดยกำหนดออกเป็น 19 บริเวณ ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 3,383 เฮกเตอร์

รัฐบาลท้องถิ่นได้มีการสนับสนุนผู้ประกอบการที่ทำธุรกิจก่อสร้างบ้านที่มีคุณภาพและสนับสนุนพลเมืองให้ซื้อหรือสร้างบ้านให้อยู่ในเขตที่อยู่อาศัยที่กำหนด โดยในเขตที่อยู่อาศัยดังกล่าวได้กำหนดพื้นที่สำหรับบริการขนส่งสาธารณะมีการจัดตั้งป้ายรถประจำทาง 13 สาย ในทุกๆ 300 เมตร สถานีรถราง 6 สาย ทุกๆ 500 เมตร

รัฐบาลท้องถิ่น มีเงินอุดหนุนในการสร้างหรือซื้อที่อยู่อาศัย ดังนี้

- ส่งเสริมการมีที่อยู่อาศัยในเขตเมือง เริ่มโครงการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 โดยการให้เงินอุดหนุนจำนวน 1 ล้านเยน ต่อยูนิต ในการซื้อคอนโดมิเนียมที่อยู่ในโครงการ



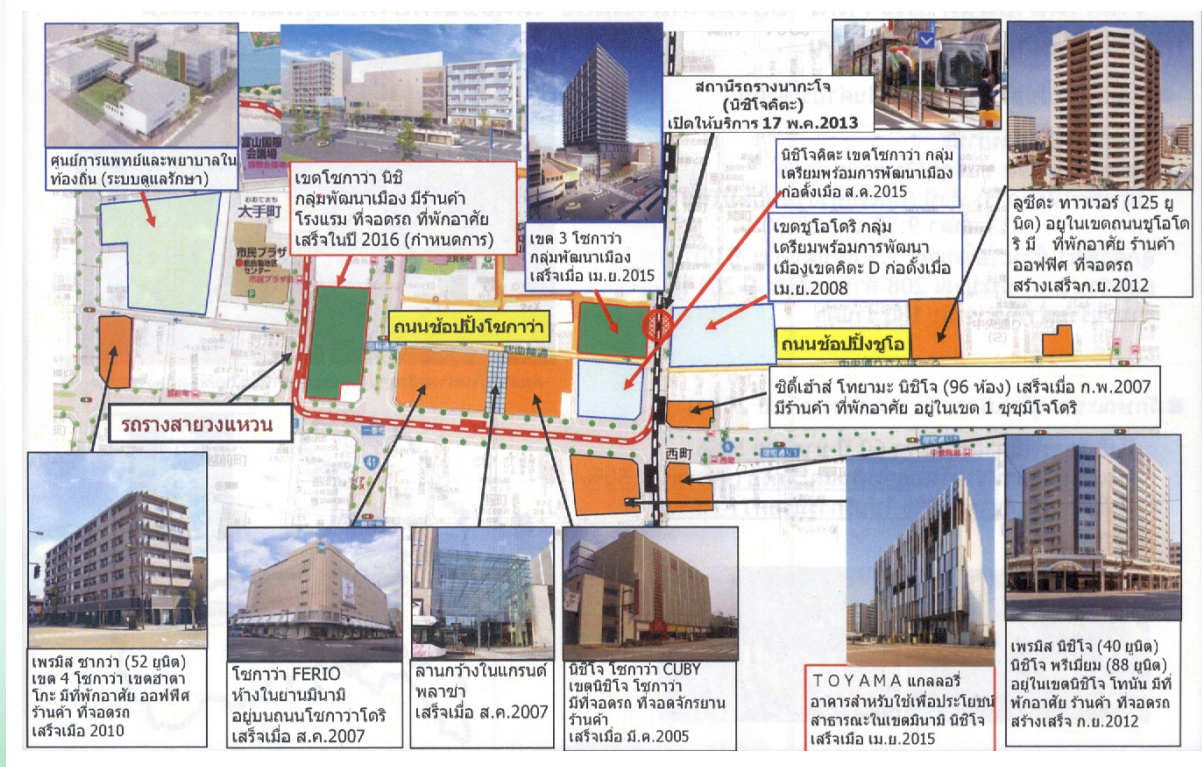
ของเทศบาล และจำนวน 5 แสนเยน ต่อหลังในการซื้อหรือสร้างบ้านเดี่ยว ซึ่งจากปี พ.ศ. 2548 ถึง พ.ศ. 2559 ได้มีการสนับสนุนไปแล้วจะนวน 1,901 หลังเป็นเงิน 422,459,000 เยน

- ส่งเสริมให้มีการอยู่อาศัยบริเวณแนวระบบขนส่งสาธารณะ เริ่มโครงการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 โดยการให้เงินอุดหนุน จำนวน 7 แสนเยนต่อยูนิตในการซื้อคอนโดมิเนียม และจำนวน 3 แสนเยนต่อหลัง

ในการซื้อหรือสร้างบ้านเดี่ยว ซึ่งจากปี พ.ศ. 2553 ถึง พ.ศ. 2559 ได้มีการสนับสนุนไปแล้วจะนวน 1,122 หลังเป็นเงิน 688,436,000 เยน

การสร้างกิจกรรมในเขตศูนย์กลางเมือง

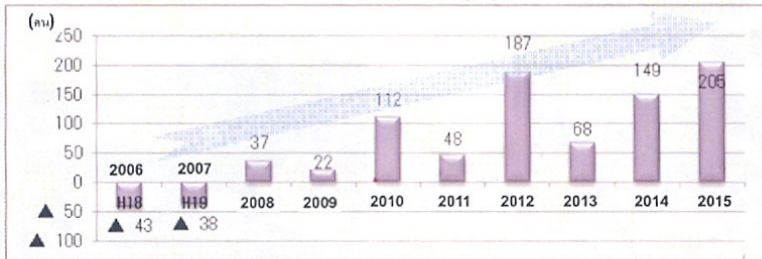
นอกจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในเมืองแล้ว การใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะและบริการทางสังคมอื่นๆ ก็เพิ่มตามขึ้นด้วย นอกจากนี้เมืองโทยามะยังได้รับการยอมรับจากนานาชาติให้เป็นเมือง



ผลจากการพัฒนาเมืองให้มีขนาดกะทัดรัด (Compact City)

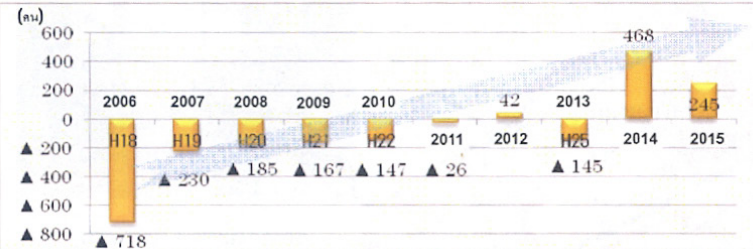
การย้ายเข้าและย้ายออกในพื้นที่ใจกลางเมือง

• ตั้งแต่ปี 2008 มีมากขึ้นกว่าการย้ายออก และเพิ่มสูงสุดในปี 2015 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า



【การย้ายเข้าและย้ายออกในเขตส่งเสริมการอยู่อาศัยในบริเวณแนวระบบขนส่งสาธารณะ】

• ตั้งแต่ปี 2012 มีแนวโน้มของการย้ายเข้าที่เพิ่มมากขึ้น



【การเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรในพื้นที่ใจกลางเมือง (เขตใจกลางเมือง)】

• จากผลการสำรวจในปี 2006 เป็นต้นมา มีจำนวนประชากรเพิ่มมากขึ้น

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
①การเกิด - การตาย	▲ 181	▲ 144	▲ 149	▲ 156	▲ 149	▲ 133	▲ 205	▲ 184	▲ 156	▲ 166
②ย้ายเข้า - ย้ายออก	▲ 43	▲ 38	37	22	112	48	187	68	149	205
③จำนวนประชากร (①+②)	▲ 224	▲ 182	▲ 112	▲ 134	▲ 37	▲ 85	▲ 18	▲ 116	▲ 7	39



ต้นแบบในการพัฒนาเมืองให้น่าอยู่ เช่น องค์การความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (OECD) ได้ยกให้เมืองโทยามะ เป็นเมืองต้นแบบสำหรับการพัฒนาเมืองแบบกะทัดรัด (Compact city) 1 ใน 5 เมืองแนวหน้าของโลก (เมลเบิร์น แวนคูเวอร์ ปารีส พอร์ทแลนด์ และโทยามะ) รวมทั้งการเป็นต้นแบบให้กับหน่วยงานต่างๆ ทั้งในประเทศ และต่างประเทศ ศึกษาดูงาน ซึ่งเป็นการดึงดูดการลงทุนและสร้างรายได้ให้กับเมืองเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย

โทยามะ เป็นเพียง 1 ตัวอย่างของการพัฒนาเมืองในรูปแบบของเมืองแห่งอนาคตและเมืองต้นแบบ ซึ่งยังมีอีก 10 เมืองแห่งอนาคต และ 22 เมืองต้นแบบ ที่เรายังไม่มีโอกาส ได้ศึกษาเรียนรู้ โดยเมืองที่เหลือก็จะมีกรวางกลยุทธ์ในการพัฒนาเมืองในรูปแบบที่แตกต่างกันออกไป จะเห็นได้ว่าการพัฒนาเมืองของประเทศญี่ปุ่น ได้มีการปรับกลยุทธ์ปรับรูปแบบการพัฒนาให้สอดคล้องกับความเป็นไปของโลกในปัจจุบัน

ไม่ว่าจะเป็นเรื่องปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ หรือการเพิ่มขึ้นของประชากรผู้สูงอายุ ที่ประเทศญี่ปุ่นต้องเตรียมรับมือในอนาคต แต่ประเทศญี่ปุ่นก็ไม่ได้วางกรอบการพัฒนาทุกเมืองให้เป็นไปในรูปแบบเดียว การเปิดอิสระทางความคิด การกำหนดวิสัยทัศน์ของเมืองที่ต้องการจะพัฒนาต่อไปอนาคตเป็นหน้าที่และความร่วมมือของท้องถิ่น เทศบาล ประชาชน และภาคธุรกิจเอกชน โดยมีเป้าหมายเดียวกันทั้งประเทศคือ ปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจกที่มีผลกระทบต่อคนทั้งโลก

แหล่งข้อมูล :

- เอกสารการดูงานที่ประเทศญี่ปุ่น
- โครงการการพัฒนาเมืองในอนาคตสำหรับประเทศไทย
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีนาคม 2559





การประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์

(Strategic Environmental Assessment : SEA)

สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

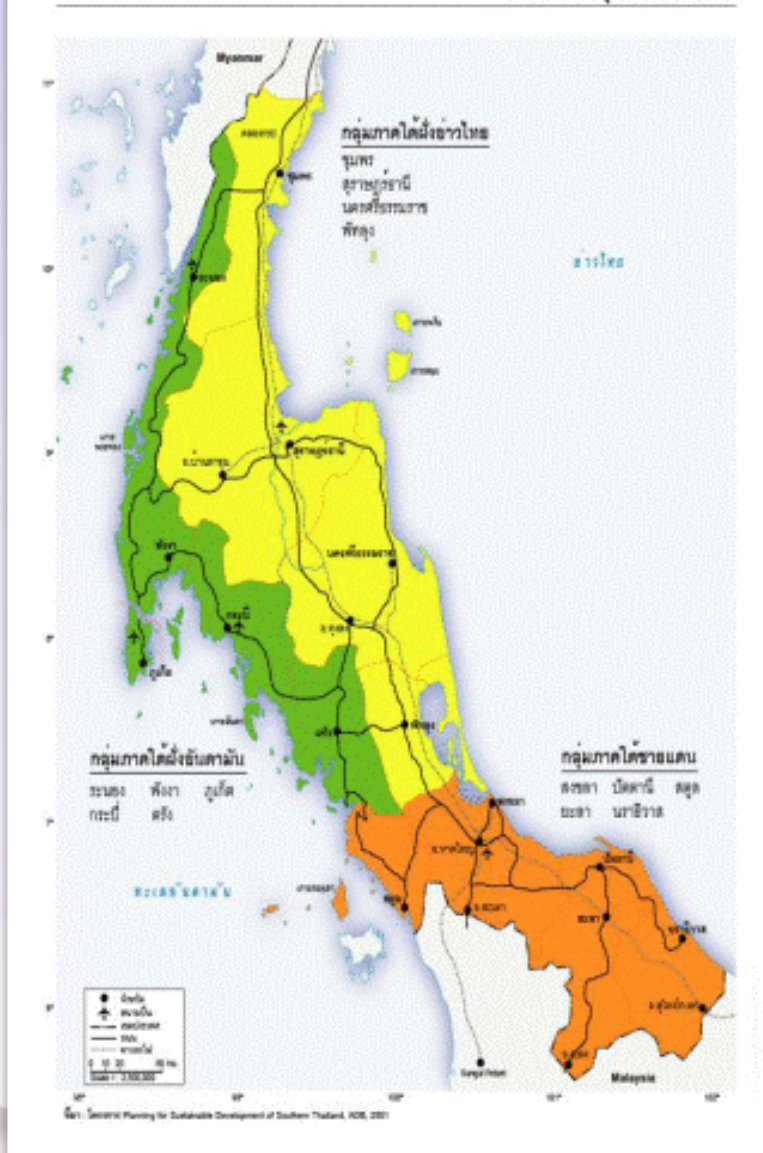
โดย : กลุ่มแผนมหภาค สำนักแผนงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

จากข้อเท็จจริงพื้นที่ภาคใต้มีตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศสำคัญๆ (Strategic landscape of the region) จึงเปรียบเสมือนประตูในการขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้าไปยังประเทศสำคัญต่างๆ ในภูมิภาค ประเทศไทยจึงสามารถเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางการขนส่งสินค้าหลักของโลก และเป็นช่องทางสำหรับการแลกเปลี่ยนสินค้านำเข้าระหว่างทวีปยุโรปไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ระหว่างตะวันออกกลางไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และระหว่างแอฟริกาไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงเป็นโอกาสที่จะพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้า โลจิสติกส์ การค้าและการลงทุนสำคัญทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก ประกอบกับพื้นที่ภาคใต้มีศักยภาพในการพัฒนาทางเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม เกษตรกรรม ท่องเที่ยว โดยเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่สำคัญ อาทิ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน และทรัพยากรทางประมง ซึ่งมีศักยภาพนำมาเป็นวัตถุดิบในการผลิตและแปรรูปทางอุตสาหกรรมสำหรับการบริโภคภายในประเทศ และการส่งออก รวมทั้งมีทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายทางนิเวศวิทยาเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ

ที่สำคัญ ทั้งฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน รวมทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่สามารถสร้างรายได้ให้กับประเทศ

ในอดีตที่ผ่านมา การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ขาดการบูรณาการในการพัฒนาร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ อาทิ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพลังงาน กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และกระทรวงคมนาคม โดยยังเป็นเพียงการศึกษาความเหมาะสมเป็นรายโครงการ มิได้มีการศึกษาภาพรวมการพัฒนาในเชิงพื้นที่ รวมทั้งขาดกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันในการดำเนินโครงการพัฒนา ระหว่างภาครัฐและประชาชนในพื้นที่ ทำให้ประชาชนในพื้นที่ขาดข้อมูลและข้อเท็จจริงในการพัฒนา จึงทำให้โครงการต่างๆ ไม่สามารถผลักดันไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้ดำเนินการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environment Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาจัดทำรายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment: SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่ง

การแบ่งกลุ่มพื้นที่ภาคใต้



ครอบคลุมฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน โดยเน้นพื้นที่การเชื่อมโยงของโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Land bridge) ที่สำคัญ 3 แนว ครอบคลุม 6 จังหวัด ได้แก่ พื้นที่จังหวัดชุมพร จังหวัดระนอง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดสงขลา และจังหวัดสตูล

การประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (SEA) และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

ในหลายแง่มุมโดยภาพรวมนั้น SEA มีลักษณะคล้ายคลึงกันกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อใช้เป็นเครื่องมือที่สำคัญที่ช่วยให้เกิดความยั่งยืนด้านการพัฒนายุทธศาสตร์ของประเทศ แต่ทั้งสองเครื่องมือมีบทบาทที่แตกต่างกัน คือ EIA เป็นการวิเคราะห์หรือประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระดับโครงการ (EIA by Project) ส่วน SEA เป็นการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระดับนโยบาย แผน โปรแกรม ซึ่งมีลำดับขั้นตอนของการวางแผนการจัดการในระดับองค์กรที่สูงกว่าระดับโครงการ เน้นการออกแบบ และการเตรียมการเพื่อทางเลือกที่เหมาะสมในการลดผลกระทบด้านลบ และใช้ประโยชน์จากผลกระทบทางบวกให้ได้เต็มศักยภาพที่จะเสนอต่อผู้มีอำนาจในการตัดสินใจ

ทั้งนี้ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (SEA) เน้นให้เกิดการมีส่วนร่วมในทุกขั้นตอน และทุกระดับของการตัดสินใจ บนพื้นฐานแนวคิดการมีส่วนร่วมของสาธารณะ (Public Participation) และเน้นการสร้างเครือข่าย ในขณะที่ EIA จะให้ความสำคัญของการมีส่วนร่วมสาธารณะในกรณีที่โครงการดังกล่าวเกี่ยวข้อง และก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมสูง และมีผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจำนวนมากที่เสียผลประโยชน์ อีกทั้ง EIA ก็ไม่ได้มีการเสนอทางเลือกเพื่อให้สาธารณชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจในโครงการอีกด้วย

ทะเลภาคใต้ 2) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ สำหรับใช้เป็นกรอบการพิจารณาตัดสินใจของรัฐบาลในการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ อย่างเหมาะสม สมดุล และยั่งยืน และ 3) ส่งเสริมกระบวนการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียตลอดการศึกษา ในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ประกอบด้วย ประชาชนในพื้นที่ประชาชนทั่วไป ภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคการเมือง ได้ร่วมรับรู้และมีส่วนร่วมในกระบวนการศึกษา เพื่อร่วมตัดสินใจแนวทางการพัฒนาไปพร้อมกัน โดยการศึกษาได้กำหนดพื้นที่การศึกษาเพื่อประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ความแตกต่างการประเมินสิ่งแวดล้อมของเอสอีเอ (SEA) และ อีไอเอ (EIA)



ขั้นตอนการศึกษาเอสอีเอและการมีส่วนร่วมของประชาชน SEA



ขั้นตอนการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์

การประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย 4 มิติ ได้แก่ 1) มิติเศรษฐกิจ โดยให้มีการเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ 2) มิติเทคโนโลยี โดยใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม 3) มิติสิ่งแวดล้อม โดยอยู่ในขีดความสามารถที่รองรับได้ของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และ 4) มิติสังคม โดยให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี

ทั้งนี้ ขั้นตอนการศึกษาการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ได้ดำเนินการตามแนวทางการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังนี้

1. การคัดกรอง : ดำเนินการคัดกรองโครงการขนาดใหญ่ที่มีอยู่ในแผนงานของหน่วยงานต่างๆ ในมิติทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม และเทคโนโลยี โดยพิจารณาว่ากลุ่มโครงการใดที่ผ่าน คือไม่ส่ง

ผลกระทบต่อ และอยู่ในเกณฑ์ที่สามารถดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ และ/หรือแผนงานที่ได้กำหนดไว้หรือไม่ มีความจำเป็นต้องปรับปรุงโครงการ เช่นปรับเปลี่ยนขนาดโครงการ พื้นที่ตั้งโครงการหรือไม่ ควรจะมีมาตรการลดผลกระทบอย่างไรที่ทำให้เกิดการพัฒนาย่างยั่งยืน

2. การกำหนดวัตถุประสงค์และขอบเขตการศึกษา : เป็นการวางแผนแม่บทในการพัฒนาจังหวัดในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ในระยะยาว โดยนำเสนอภาพฉาย (Scenario) ของผลการศึกษาจากการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) โดยใช้ข้อมูลปี 2557 เป็นปีฐาน

3. การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และการมีส่วนร่วม เพื่อให้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ มีโอกาสรับรู้ข้อมูลเพื่อร่วมการกำหนดทางเลือกทิศทางการพัฒนาที่เหมาะสม

4. กำหนดเป้าหมายสิ่งแวดล้อมในเชิงยุทธศาสตร์ของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เพื่อการพัฒนา

ที่ยั่งยืน

- 5. การเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐานสำหรับใช้ประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์เพื่อจัดทำรายงาน SEA
- 6. การพัฒนาทางเลือกเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ผลการศึกษาเบื้องต้น

จากการศึกษาได้วิเคราะห์ และคัดกรองโครงการลงทุนพัฒนาขนาดใหญ่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งยังมีได้มีการดำเนินโครงการในสาขาเศรษฐกิจ 7 สาขา ได้แก่ 1) สาขาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ 2) สาขาพลังงาน 3) สาขาอุตสาหกรรม 4) สาขาเกษตรกรรม 5) สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 6) สาขาท่องเที่ยว และ 7) สาขาความมั่นคง และนำเสนอเป็นทางเลือกในการพัฒนา 3 ทางเลือก ประกอบด้วย

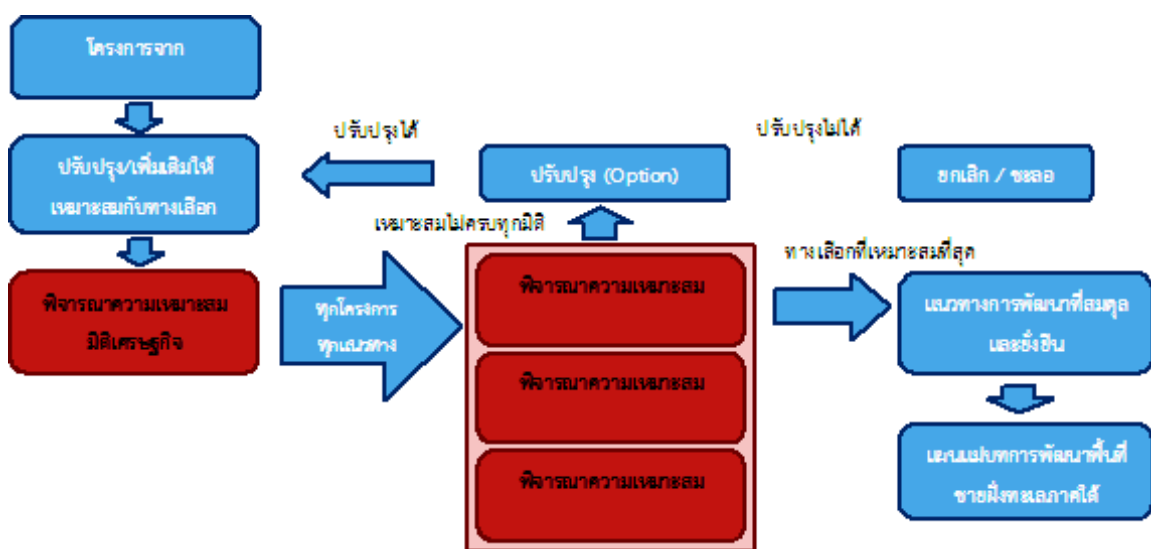
ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน (Base Case) คือ การดำเนินการตามสภาพปัจจุบัน ไม่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ เกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในอนาคต จะเป็นการเติบโตที่สอดคล้องกับการเติบโตในอดีต

ทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่ (Full-Potential Growth Case) คือ พัฒนาตามศักยภาพของพื้นที่ ด้าน

การท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป ดังนั้น กิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ ที่เกิดขึ้นจะเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป

ทางเลือกที่ 3 กรณีเร่งอัตราการเติบโต (Accelerated Growth Case) คือ พัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ให้เกิดขึ้นในพื้นที่ภาคใต้ โดยอุตสาหกรรมใหม่ที่เกิดขึ้นจะเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่มีมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจสูง

เมื่อคัดกรองโครงการและพิจารณาตามทางเลือกการพัฒนาทั้ง 3 ทางเลือกแล้ว จะนำโครงการเหล่านั้นมาคัดกรอง อีกครั้งผ่านกระบวนการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment: SEA) ซึ่งจะเป็นการคัดกรองใน 4 มิติ ได้แก่ (1) มิติเศรษฐกิจ (2) มิติสิ่งแวดล้อม (3) มิติสังคม และ (4) มิติเทคโนโลยี ซึ่งผลจากการพิจารณา 4 มิติ ทำให้ทราบถึงโครงการที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม และเทคโนโลยี ซึ่งจะนำกลุ่มโครงการที่มีผลกระทบนั้นมาพิจารณาว่าจะสามารถดำเนินการได้ตามแผนยุทธศาสตร์/หรือแผนงานที่กำหนดไว้หรือไม่ และควรมีการปรับปรุง/ชะลอ/ยกเลิก/เพิ่มเติมโครงการใด ซึ่งจะทำให้เกิดการพัฒนาที่สมดุลและยั่งยืน กระบวนการคัดกรองปรากฏดังรูปด้านล่าง



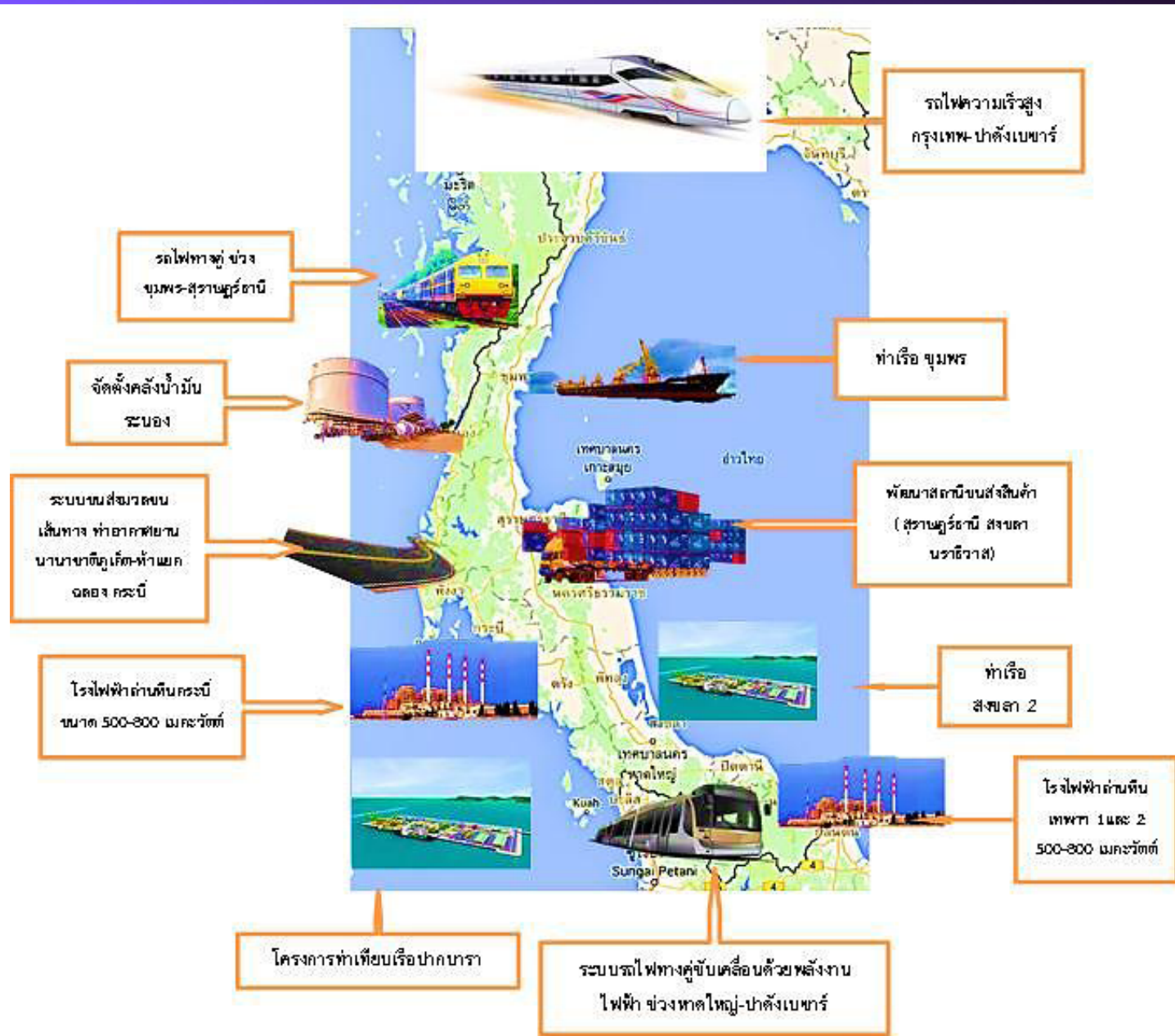
รูปแสดงการศึกษา วิเคราะห์ แนวทางในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้แบบสมดุลและยั่งยืน



หลังจากที่ได้ทำการคัดกรองโครงการตามกระบวนการที่กล่าวมา ได้นำผลการวิเคราะห์เสนอต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนในการประชุมกลุ่มย่อยลักษณะ Focus Group ครั้งที่ 1-6 ในพื้นที่จังหวัดสตูล สงขลา นครศรีธรรมราช ชุมพร ระนอง และกระบี่ รวมทั้งได้จัดสัมมนาครั้งที่ 1 เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนในพื้นที่ 14 จังหวัดในภาคใต้ด้วยแล้วเมื่อวันที่ 28 เมษายน 2559 ณ จังหวัดสงขลา เพื่อให้ภาคส่วนต่างๆ ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาทางเลือกการพัฒนา

จากการวิเคราะห์และการรับฟังผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ที่สามารถสรุปได้ว่า ทิศทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ คือ “ทางเลือก 2+ (สองบวก)”

คือ การพัฒนาตามศักยภาพของทรัพยากรที่มีอยู่ของภาคใต้ ได้แก่การเกษตร อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป และการท่องเที่ยวและให้พัฒนาศักยภาพของทรัพยากรเพิ่มเติมจากระดับที่มีอยู่ให้สูงขึ้นโดยเฉพาะศักยภาพด้านการท่องเที่ยว อาทิเช่น การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ การสร้างโครงข่ายคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างแหล่งท่องเที่ยว การพัฒนาการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ (การท่องเที่ยวทางเรือสำราญ Home Stay การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ฯลฯ) การเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยว การเพิ่มระยะเวลาการพำนักของนักท่องเที่ยว และการเพิ่มค่าใช้จ่ายต่อวันของนักท่องเที่ยว เป็นต้น



รูปแสดงถึงโครงการที่ได้เสนอแนะเพิ่มเติมตามทางเลือกที่ 2 กรณีใช้ศักยภาพเต็มที่

จากทางเลือกของแนวทางการพัฒนาแบบ 2+ (สองบวก) ที่ได้ผ่านกระบวนการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment: SEA) แล้ว จะดำเนินการจัดทำ “แผนแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้” ที่สอดคล้องกับ

ความต้องการของประเทศ ศักยภาพของพื้นที่ และความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน สำหรับใช้เป็นกรอบทิศทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ในระยะ 20 ปี ให้เป็นไปอย่างสมดุล มั่นคง และยั่งยืนต่อไป



ข้อมูลสารสนเทศการขนส่งและจราจรกับการเพิ่มอันดับขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ ตอนที่ 1

ประเทศไทยมีระบบเศรษฐกิจแบบเปิด (Open Economy) คือ เป็นประเทศที่ติดต่อซื้อขายสินค้า และบริการกับประเทศต่างๆ ทั่วโลก การค้าระหว่างประเทศจึงมีบทบาทสำคัญในฐานะกลไกในการพัฒนา และนำความเจริญรุ่งเรืองมาสู่ประเทศ รวมทั้งมีส่วนสำคัญในการผลักดันให้เศรษฐกิจของประเทศขยายตัวอย่างรวดเร็ว นับตั้งแต่ พ.ศ. 2504 ซึ่งเป็นปีที่รัฐบาลประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 มาเป็นแนวทางในการพัฒนาประเทศ ซึ่งประเทศไทยจำเป็นต้องดำเนินการธุรกรรม ทางเศรษฐกิจกับประเทศต่างๆ ทั่วโลกตามกฎหมาย กติกา และเงื่อนไขสากล ประเทศไทยจึงได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (World Trade Organization : WTO) เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2537 โดยประเทศไทยเป็นสมาชิกอันดับที่ 59 สถานะเป็นสมาชิกก่อตั้ง ปัจจุบัน (ณ เดือนพฤศจิกายน 2558) WTO มีสมาชิกอย่างเป็นทางการทั้งสิ้น 162 ประเทศ (www.wto.org, 2016)

โดย WTO เป็นองค์กรที่ทำหน้าที่กำหนดกติกการค้าระหว่างประเทศ เป็นเวทีในการเจรจาต่อรองบรรดและข้อกีดกันทางการค้าเพื่อสนับสนุนการเปิดเสรีทางการค้าระหว่าง

ประเทศ ซึ่งตั้งอยู่บนพื้นฐานของการแข่งขันที่เป็นธรรมและไม่เลือกปฏิบัติ รวมทั้งมีกระบวนการยุติข้อพิพาทการค้าระหว่างประเทศ และการเป็นสมาชิกของ WTO จะทำให้สมาชิกมีสิทธิและพันธกรณี (Rights and Obligations) ที่จะต้องปฏิบัติตามภายใต้ข้อตกลงต่างๆ และกฎระเบียบการค้าระหว่างประเทศ ตลอดจนช่วยส่งเสริมให้การแข่งขันทางการค้าอย่างเป็นธรรมและสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ค้า ผู้ลงทุน ผู้ผลิต และผู้ส่งออกให้สามารถคาดการณ์และวางแผนการค้าระหว่างประเทศล่วงหน้าได้อีกด้วย ดังนั้น ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องพัฒนาศักยภาพของตนเองในด้านต่างๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งเป็นสิ่งที่บ่งชี้ถึงศักยภาพของประเทศในการจัดการทรัพยากรและความสามารถในการองค์กรรวมเพื่อเพิ่มความมั่งคั่งให้กับประชาชนในประเทศ วิธีการและเป้าหมายขึ้นอยู่กับการจัดลำดับความสำคัญและระบบค่านิยมของแต่ละประเทศ ซึ่งอาจจะแตกต่างกันไปอย่างไรก็ตามทุกประเทศก็ต้องแข่งขันกันเพื่อที่จะเข้าถึงทรัพยากร เช่น พลังงาน หรือความสามารถต่างๆ เช่น เทคโนโลยี ประสิทธิภาพของรัฐบาล การศึกษา โดยปัจจัยแห่งความสำเร็จในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันคือ การปรับตัวให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ

ต่างๆ ในภาวะเศรษฐกิจของโลก และทันต่อสถานการณ์ใหม่ๆ ที่เกิดขึ้น รวมทั้งเตรียมรับมือกับโอกาสในอนาคต (สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย, 2556)

ในปัจจุบันมีสถาบันชั้นนำที่ทำหน้าที่จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่างๆ ทั่วโลกและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล 2 สถาบัน ได้แก่ สถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management

Development: IMD) และสภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum : WEF) ซึ่งทั้งสองสถาบันจะมีวิธีการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศแตกต่างกันออกไปตามวัตถุประสงค์ และดัชนีวัดค่าด้านต่างๆ ที่กำหนดขึ้นเพื่อสะท้อนความสามารถในการแข่งขันของประเทศสมาชิก โดยเปรียบเทียบความแตกต่างของการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ แสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบความแตกต่างการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ IDM และ WEF

หน่วยงาน หัวข้อ	IMD	WEF
วัตถุประสงค์ในการชี้วัด	<ul style="list-style-type: none"> มุ่งเน้นความสามารถของประเทศในการสร้างและรักษาภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจให้เอื้อต่อการเสริมสร้างและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศซึ่งจะนำไปสู่ความมั่งคั่งในระยะยาว 	<ul style="list-style-type: none"> จัดทำดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันของโลก โดยเน้นปัจจัยด้านการประกอบธุรกิจเป็นหลักเพื่อวัดความสามารถในการทำงานของหน่วยงานต่างๆ ตลอดจนนโยบายของประเทศ
การแบ่งกลุ่มตัวชี้วัดในการจัดอันดับ	<p>แบ่งกลุ่มตัวชี้วัดเป็น 4 กลุ่มหลัก ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance) ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency) ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) โดยในแต่ละกลุ่มหลักจะมี 5 กลุ่มย่อย (Sub-factors) ซึ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคมจะอยู่ในข้อ 4 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กลุ่มย่อยที่ 1 สาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) จำนวน 25 เกณฑ์ชี้วัด 	<p>WEF ได้กำหนดตัวชี้วัด (Indicator) รวมทั้งสิ้น 114 รายการ ภายใต้ 12 ปัจจัย (Pillars) โดยแบ่งเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> กลุ่มปัจจัยพื้นฐาน (Basic requirement) กลุ่มประสิทธิภาพ (Efficiency enhancers) กลุ่มนวัตกรรมและระดับการพัฒนา (Innovation and sophistication) <p>โดยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม จะอยู่ในกลุ่มที่ 1 ปัจจัยพื้นฐาน (Basic requirement) Pillar ที่ 2 : Infrastructure โดยมีดัชนีชี้วัด 9 รายการ</p>
กระบวนการเก็บข้อมูล	<ul style="list-style-type: none"> ข้อมูลสถิติทุติยภูมิ ในรูปแบบของข้อมูลเชิงประจักษ์ (Hard Data) (สัดส่วน 2 ใน 3) ข้อมูลการสำรวจความคิดเห็น (Opinion Survey) ของผู้บริหารในภาคเอกชน (สัดส่วน 1 ใน 3) 	<ul style="list-style-type: none"> ข้อมูลทุติยภูมิ (สัดส่วนประมาณ 1 ใน 3) โดยใช้จากฐานข้อมูลขององค์กรระหว่างประเทศ เช่น World Economic Outlook Database, IMF, World Bank เป็นต้น ข้อมูลปฐมภูมิ จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้บริหาร หรือ Executive Opinion Survey (EOS) (สัดส่วนประมาณ 1 ใน 3) เป็นการถ่วงเฉลี่ยข้อมูลปัจจุบันและปีที่ผ่านมา (Weighted Average)

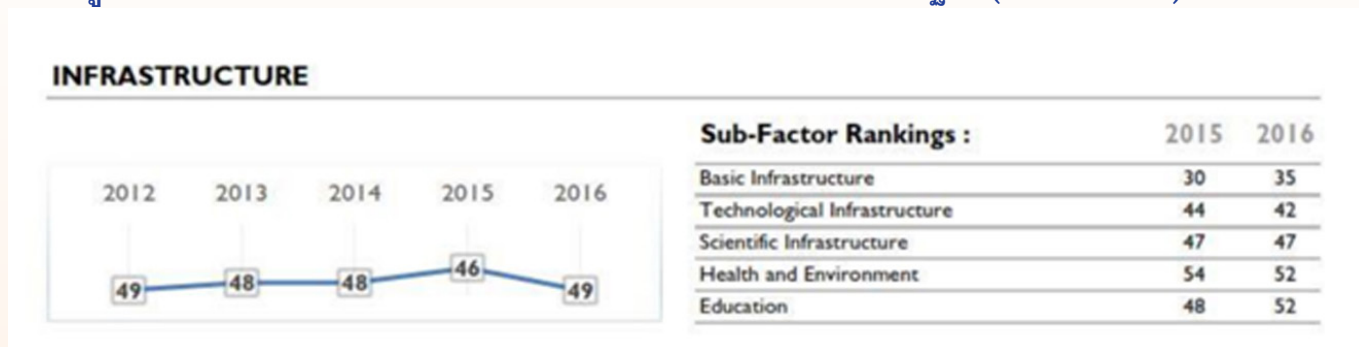
ข้อมูล Hard data ที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม	1. ความหนาแน่นทางถนน (Density of the roads network) 2. ความหนาแน่นทางราง (Density of the railroads network)	<ul style="list-style-type: none"> ■ คุณภาพของระบบขนส่งโดยรวม (Overall infrastructure) ■ คุณภาพของถนน (Roads) ■ คุณภาพของรถไฟ (Railroad infrastructure) ■ คุณภาพของท่าเรือ (Port infrastructure) ■ คุณภาพของท่าอากาศยาน (Air Transport infrastructure) ■ ปริมาณที่นั่งของเที่ยวบิน (Airline seat)
หน่วยงานร่วมดำเนินงานในประเทศไทย (Partner Institutions)	<ul style="list-style-type: none"> ■ สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (Thailand Management Association: TMA) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ในปี 2558	<ul style="list-style-type: none"> ■ ภาพรวมประเทศไทยได้ลำดับที่ 30 จาก 61 เขตเศรษฐกิจทั่วโลก ■ Sector: Infrastructure ได้ลำดับที่ 46 จาก 61 เขตเศรษฐกิจทั่วโลก 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ภาพรวมประเทศไทยได้ลำดับที่ 32 จาก 140 ประเทศ ■ Pillar ที่ 2 : Infrastructure ได้ลำดับที่ 44 จาก 140 ประเทศ
ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ในปี 2559	<ul style="list-style-type: none"> ■ ภาพรวมประเทศไทยได้ลำดับที่ 28 จาก 61 เขตเศรษฐกิจทั่วโลก ■ Sector: Infrastructure ได้ลำดับที่ 49 จาก 61 เขตเศรษฐกิจทั่วโลก 	<p>คาดว่าผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศจะประกาศในเดือนกันยายน 2559</p>

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2558

จากตารางที่ 1 จะเห็นว่าข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรที่เกี่ยวข้องกับการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศที่จัดอันดับโดย IMD จะอยู่ในส่วนตัวชี้วัดกลุ่มที่ 4 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กลุ่มย่อยที่ 1 สาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน (Basic Infrastructure) (โดยตัวชี้วัดกลุ่มที่ 4 โครงสร้างพื้นฐาน มีดัชนีชี้วัด 116 ตัว ประกอบด้วย 5 กลุ่มย่อย ได้แก่ (1) สาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน มีดัชนีชี้วัด 25 ตัว (2) โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี มีดัชนีชี้วัด 23 ตัว (3) โครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ มีดัชนีชี้วัด 24 ตัว (4) สุขภาพและสิ่งแวดล้อม มีดัชนีชี้วัด 26 ตัว และ (5) การศึกษา มีดัชนีชี้วัด 18 ตัว) ได้แก่ ข้อมูลระยะทางทางถนน (Roads) และระยะทางราง (Railroads) ซึ่ง

ในปี 2558 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.) ได้ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (ศทท.สปค.) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และสมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (TMA) เพื่อดำเนินการปรับปรุงข้อมูลระยะทางถนน (Roads) และระยะทางราง (Railroads) ของประเทศไทยให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงในปัจจุบันส่งผลให้ตัวชี้วัดของประเทศไทยในด้านคมนาคมและการขนส่งมีอันดับดีขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2558 ที่ผ่านมา

รูปที่ 2 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันในส่วนโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ปี 2559



ที่มา : สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย, 2559

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบตัวชี้วัดของประเทศไทยด้านคมนาคมและการขนส่งระหว่างปี 2558 และปี 2559

Transportation Indicators	Ranks			Values		
	2015	2016	Change	2015	2016	Change
1. Roads	47	26	21	0.13	1.08	0.95
2. Railroads	43	42	1	0.009	0.040	0.031
3. Air transportation	20	20	0	40,714	50,807	10,093
4. Quality of air transportation	36	36	0	7.38	7.26	-0.12
5. Distribution infrastructure	40	41	-1	6.73	7.17	0.44
6. Logistics management	41	47	-6	6.80	7.36	0.56
7. Water transportation	38	43	-5	5.93	6.65	0.72
8. Maintenance and development	34	34	0	5.89	5.87	-0.02

ที่มา : สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย, 2559

ในส่วนของข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรที่เกี่ยวข้องกับการจัดอันดับโดย WEF จะอยู่ในส่วนของปัจจัยพื้นฐาน (Basic requirement) เสาที่ 2 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) (โดยมี 9 เกณฑ์ชี้วัด) ได้แก่ คุณภาพของระบบขนส่งโดยรวม (Overall infrastructure) คุณภาพของถนน (Roads) คุณภาพของรถไฟ

(Railroad infrastructure) คุณภาพของท่าเรือ (Port infrastructure) คุณภาพของท่าอากาศยาน (Air transport infrastructure) และปริมาณที่นั่งของเที่ยวบิน (Airline seat) ซึ่งข้อมูลในส่วนนี้จะเป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้บริหาร (Executive Opinion Survey)

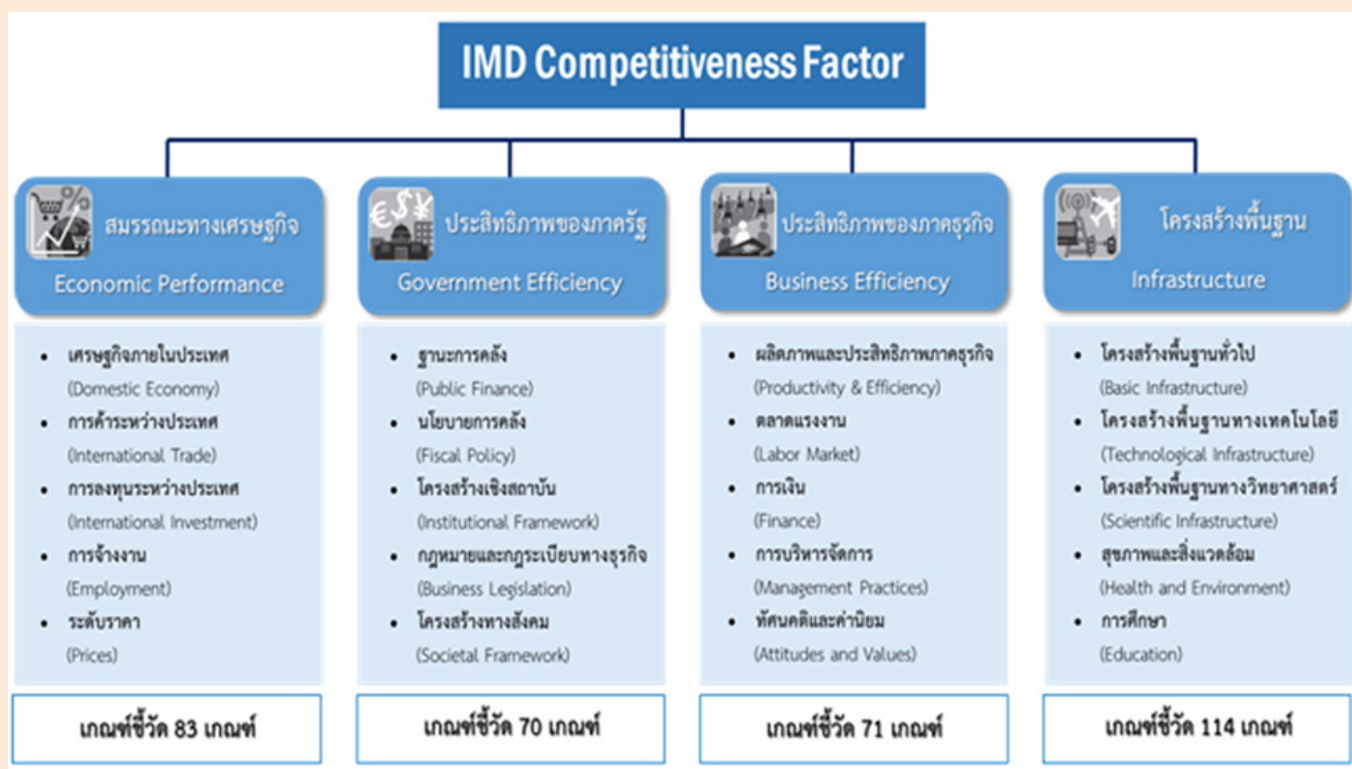
3.02 In your country, how would you assess the following aspects of transport infrastructure?

	Extremely underdeveloped – among the worst in the world	1	2	3	4	5	6	7	Extensive and efficient – among the best in the world
a. Roads		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
b. Railroad system		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
c. Air transport infrastructure		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
d. Seaports (for landlocked countries – please assess access to seaports)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

3.02 ในประเทศของคุณ คุณประเมินโครงสร้างพื้นฐานของการคมนาคมในแต่ละด้านต่อไปนี้อย่างไร ?

	มีน้อยที่สุด-อยู่ในกลุ่มที่แย่ที่สุดในโลก	1	2	3	4	5	6	7	มีมากและมีประสิทธิภาพมาก-อยู่ในกลุ่มที่ดีที่สุดในโลก
ก. ถนน		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ข. รถไฟ		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ค. เครื่องบิน		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ง. ท่าเรือ (สำหรับประเทศที่ไม่มีทางออกทะเลโปรดประเมินการเข้าถึงท่าเรือ)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

รูปที่ 2 ตัวอย่างข้อคำถามที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรในแบบสำรวจความคิดเห็นของผู้บริหาร



รูปที่ 3 เกณฑ์การพิจารณาในการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของ IMD

Global Competitiveness Index



รูปที่ 4 เกณฑ์การพิจารณาในการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของ WEF



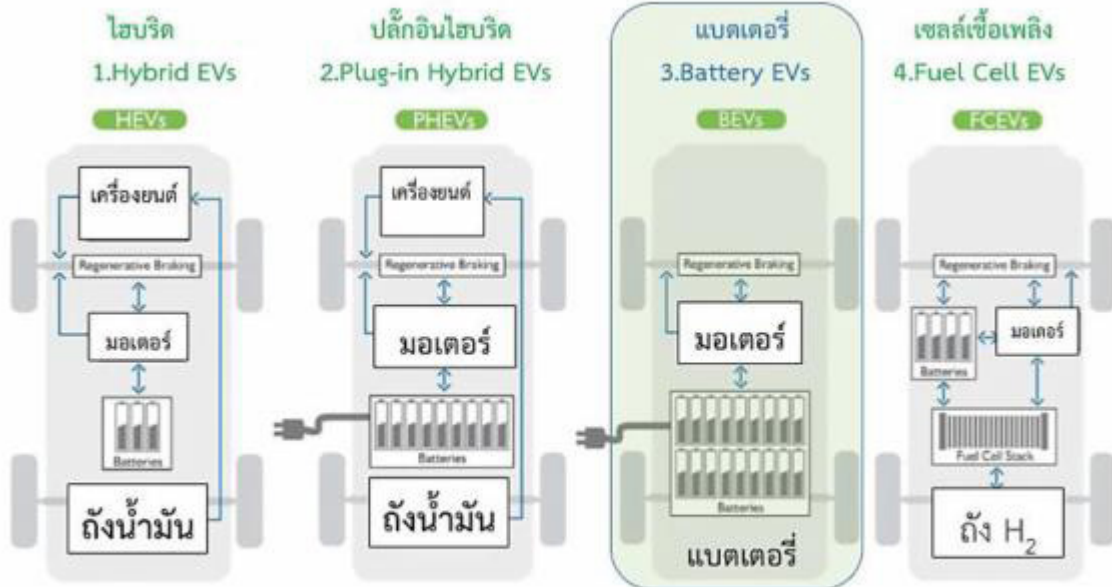
รูปที่ 5 IMD WORLD COMPETITIVE YEARBOOK และ The Global Competitiveness Report

จากผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของทั้ง IMD และ WEF ข้างต้นนั้น จะเห็นได้ว่า อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศเป็นดัชนีที่สะท้อนให้เห็นถึงจุดแข็งและจุดอ่อนของประเทศเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ซึ่งส่งผลต่อความเชื่อมั่น

ของนานาชาติที่มีต่อประเทศไทย ดังนั้นอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศจึงเป็นข้อมูลพื้นฐานที่สำคัญต่อการจัดทำนโยบายและการวางแผนพัฒนาประเทศเพื่อให้เกิดความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนต่อไป



เทคโนโลยียานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า



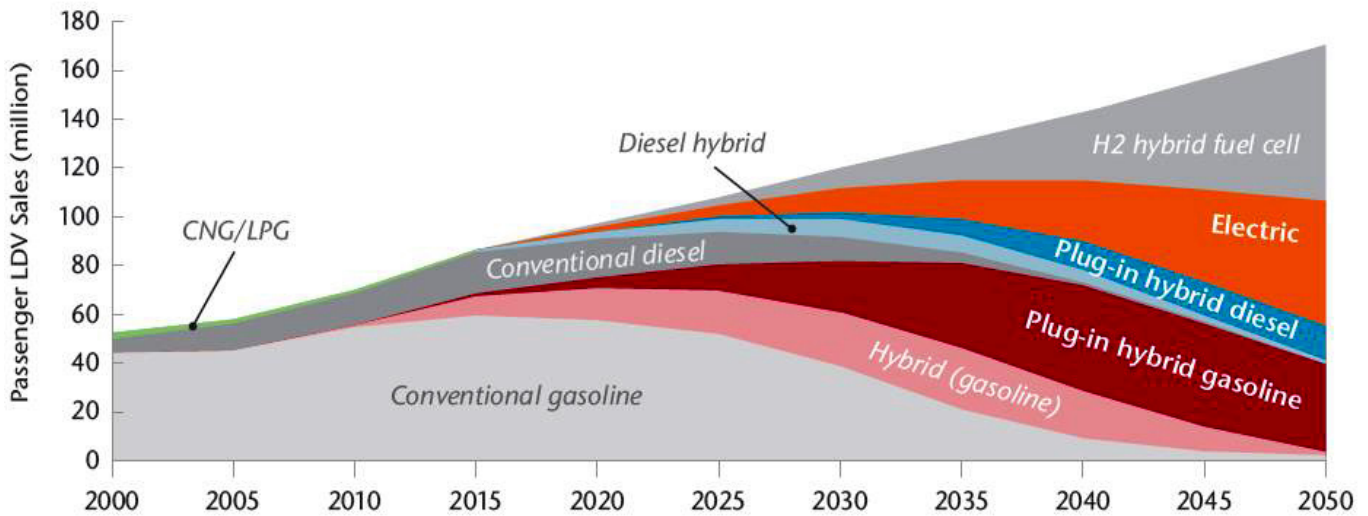
อ้างอิงรูปภาพ: Periyaswamy, P. and Vollet, P. "The Electric Vehicle: Plugging in to smarter energy management". Schneider Electric. February 2011.

ที่มา: ดร.บศพงษ์ ลอนนวล มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

ปัจจุบันเทคโนโลยีที่ใช้ในการขับเคลื่อนยานยนต์ส่วนใหญ่มาจากเครื่องยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงจากน้ำมันปิโตรเลียมเป็นหลัก แต่จากการที่น้ำมันปิโตรเลียมมีแนวโน้มที่จะหมดไปในอนาคต ทำให้มีการคิดค้นเทคโนโลยีใหม่ที่ใช้พลังงานทดแทน โดยพลังงานทดแทนอย่างหนึ่งที่มีความน่าสนใจคือ พลังงานไฟฟ้า ซึ่งสามารถผลิตได้จากหลายกรรมวิธี เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม พลังงานน้ำ ถ่านหิน หรือแม้กระทั่งพลังงานจากก๊าซธรรมชาติ โดยยานยนต์ที่มีการ

พัฒนาให้ใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อน อาทิ ยานยนต์ Hybrid Electric Vehicle ยานยนต์ Plug-in Hybrid Electric Vehicle รวมถึงยานยนต์ Electric Vehicle ซึ่งได้มีประมาณการว่ารถที่ขับเคลื่อนจากพลังงานไฟฟ้าดังกล่าวจะเริ่มเข้ามามีบทบาทตั้งแต่ปี 2020 เป็นต้นไป และในที่สุดก็จะมาแทนที่ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนโดยใช้เครื่องยนต์สันดาป ภายในประมาณปี 2050 ขณะที่รัฐบาลปัจจุบันก็มีนโยบายสนับสนุนยานยนต์ที่ขับเคลื่อนจากพลังงานไฟฟ้าด้วยเช่นเดียวกัน

Roadmap global Technology Trend



Source: IEA, 2010

ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนโดยพลังงานไฟฟ้าที่สำคัญในปัจจุบัน คือ ยานยนต์ Hybrid Electric Vehicle ซึ่งเป็นยานยนต์ที่ผสมการทำงานจากแหล่งพลังงานสองแหล่ง คือ จากเครื่องยนต์ และไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ โดยมีระบบการทำงานสามแบบ แบบแรก คือ แบบขนาน (Parallel hybrid) ประกอบด้วยชุดถังน้ำมันซึ่งสนับสนุนเชื้อเพลิงให้กับเครื่องยนต์ และชุดแบตเตอรี่ซึ่งสนับสนุนกำลังให้กับมอเตอร์ไฟฟ้า โดยทั้งเครื่องยนต์และมอเตอร์ไฟฟ้าสามารถขับเคลื่อนชุดส่งกำลัง (Transmission) เพื่อไปหมุนล้อ ส่วนแบบที่สอง คือ แบบอนุกรม (Series hybrid) โดยเครื่องยนต์จะไปหมุน Generator และ Generator จะส่งพลังงานไปเก็บในแบตเตอรี่ หรือให้กำลังแก่มอเตอร์ไฟฟ้าเพื่อขับเคลื่อนชุดส่งกำลัง ซึ่งเครื่องยนต์จะไม่ได้ให้กำลังกับชุดขับเคลื่อนโดยตรง แบบที่สาม คือ แบบผสมซึ่งนำเอาทั้งสองแบบแรกมารวมกัน

ขั้นตอนการทำงานของยานยนต์ Hybrid Electric Vehicle

1. Low speeds

จากเริ่มออกตัวสู่ความเร็วต่ำพลังงานจากแบตเตอรี่จะถูกส่งไปยังมอเตอร์ไฟฟ้าเพื่อขับเคลื่อนอุปกรณ์ส่งกำลัง เพื่อไปขับเคลื่อนล้อรถ และเมื่อใดที่พลังงานสะสมในแบตเตอรี่ต่ำ เครื่องยนต์จะมีการทำงานและเปลี่ยนรูปจากพลังงานกลเป็นพลังงานไฟฟ้าโดยเจเนอเรเตอร์และไปสะสมไว้ในแบตเตอรี่

2. Heavy Acceleration

พลังงานที่ใช้ในการขับเคลื่อนจะมาจากเครื่องยนต์ โดยส่วนหนึ่งมีการเปลี่ยนรูปจากพลังงานกลเป็นพลังงานไฟฟ้า โดยเจเนอเรเตอร์ไปยังมอเตอร์ไฟฟ้าเพื่อขับเคลื่อนอุปกรณ์ส่งกำลังเพื่อไปขับเคลื่อนล้อรถ และนอกจากนี้ยังมีพลังงานเพิ่มเติมที่ใช้ในการขับเคลื่อนจากแบตเตอรี่อีกทางหนึ่ง



3. Highway Cruising

พลังงานที่ใช้ในการขับเคลื่อนจะมาจากเครื่องยนต์ โดยส่วนหนึ่งมีการเปลี่ยนรูปจากพลังงานกลเป็นพลังงานไฟฟ้า โดยเจเนอเรเตอร์ไปยังมอเตอร์ไฟฟ้า เพื่อขับเคลื่อนอุปกรณ์ส่งกำลังไปยังขับเคลื่อนล้อรถ ซึ่งขณะที่ความเร็วลดลง พลังงานกลบางส่วนที่ได้จากเครื่องยนต์จะถูกเปลี่ยนรูปเป็นพลังงานไฟฟ้าโดยเจเนอเรเตอร์และไปสะสมไว้ในแบตเตอรี่

4. Deceleration/Braking

เมื่อมีการลดความเร็วหรือเบรก พลังงานจลน์ที่ได้จากการลดความเร็วหรือเบรกจะถูกเปลี่ยนรูปเป็นพลังงานไฟฟ้า โดยมอเตอร์ไฟฟ้า (ซึ่งขณะนี้ทำหน้าที่เป็น Generator) แล้วไปสะสมในแบตเตอรี่

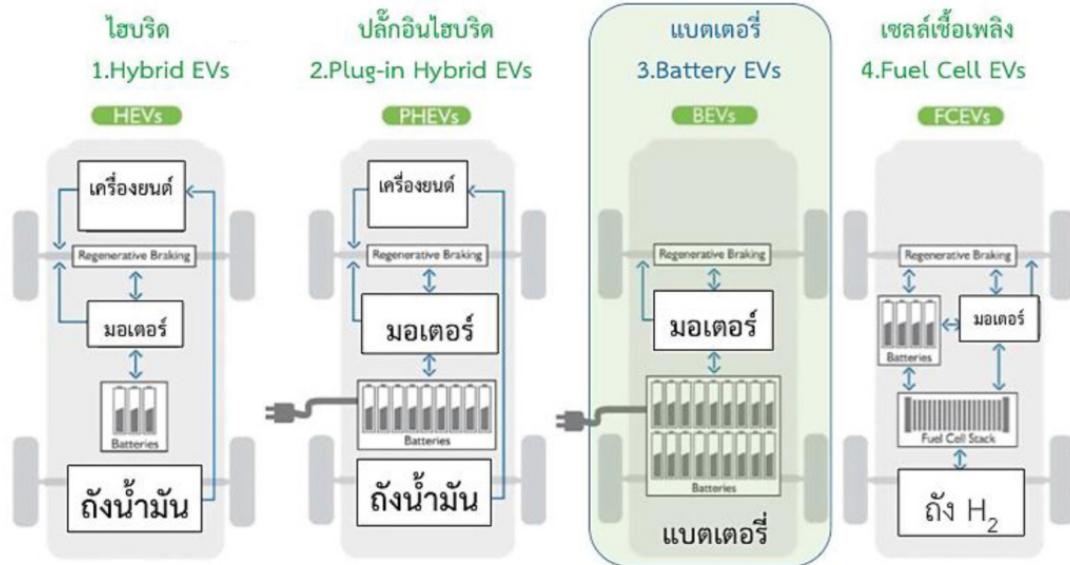
5. At a stop

เครื่องยนต์จะหยุดการทำงานเพื่อเป็นการประหยัดความสิ้นเปลืองการใช้พลังงานเชื้อเพลิง ขณะที่มอเตอร์ไฟฟ้าทำงานอย่างเงียบๆ โดยเตรียมพร้อมในการทำงานต่อไป และเมื่อใดที่พลังงานสะสมในแบตเตอรี่ต่ำ เครื่องยนต์จะมีการทำงานและเปลี่ยนรูปจากพลังงาน

กลเป็นพลังงานไฟฟ้าโดย Generator และไปสะสมไว้ในแบตเตอรี่

โดยปัจจุบันได้มีการจำหน่ายยานยนต์ Hybrid Electric Vehicle กันอย่างแพร่หลายในประเทศไทย และมีส่วนช่วยในการลดมลพิษในเมืองได้เป็นอย่างดี ยานยนต์ Plug-in Hybrid จึงนับเป็นอีกนวัตกรรมหนึ่งของการพัฒนายานยนต์ที่ใช้พลังงานทางเลือก หลักการทำงานของรถยนต์ Plug-in Hybrid ก็คล้ายกับรถ Hybrid Electric Vehicle ซึ่งจะเป็นการผสมผสานทำงานของเครื่องยนต์เผาไหม้ภายในที่ใช้ในปัจจุบันกับพลังงานไฟฟ้า แต่รถ Plug-in Hybrid นั้นจะมีข้อแตกต่างตรงที่พลังงานไฟฟ้าที่ได้สามารถชาร์จได้จากที่บ้านโดยใช้เวลาในการชาร์จประมาณ 5-8 ชั่วโมง หรือ เครื่องชาร์จที่ออกแบบมาพิเศษ Quick Charge โดยใช้เวลาในการชาร์จประมาณ 30 นาที ซึ่งจะสามารถประจุไฟฟ้าได้ประมาณ 80% และสามารถขับเคลื่อนที่ระยะทางที่ไม่ไกลมากโดยใช้พลังงานไฟฟ้าอย่างเดียว เช่น การขับช้อปปิ้งจากบ้านไปทำงาน ด้วยยานยนต์ Plug-in Hybrid นั้น ถือได้ว่าการใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนหลักอย่างหนึ่งไม่ใช่เป็น

Types of Electric Vehicle



อ้างอิงรูปภาพ: Periyaswamy, P. and Vollet, P. "The Electric Vehicle: Plugging in to smarter energy management". Schneider Electric. February 2011.

ที่มา: ดร.ยศพงษ์ ลออนวล มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

พลังงานเสริมในการขับเคลื่อนเหมือน ยานยนต์ Hybrid Electric Vehicle และทำให้สามารถประหยัดเชื้อเพลิงได้สูงรวมถึงเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะในเมือง ขณะที่ยานยนต์ Electric Vehicle นั้นจะใช้พลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่อย่างเดียว โดยไม่มีเครื่องยนต์สันดาปภายใน โดยยานยนต์ประเภทนี้จะไม่มีสารมลพิษที่เกิดขึ้นในขณะขับเคลื่อนหรือที่เรียกว่า Zero Emission

วัสดุที่ใช้สำหรับยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า

การใช้วัสดุในยานยนต์มีแนวโน้มใช้วัสดุที่เบาขึ้น ในขณะที่ยังสามารถใช้งานและมีความปลอดภัยเท่าเดิมหรือดีขึ้น รวมถึงยังช่วยในการประหยัดพลังงานในการขับขี่ ตัวอย่างวัสดุนี้นำมาใช้ในยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้ามีดังนี้

- เหล็กชนิดพิเศษ

มีการนำเหล็กชนิดพิเศษความแข็งแรงสูงที่ถูกผสมผสานขึ้น เพื่อนำไปใช้ผลิตเป็นชิ้นส่วนของยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าที่มีความแข็งแรงมากกว่า และ

ใช้เหล็กในปริมาณน้อยกว่าเหล็กแบบเก่า ซึ่งสามารถลดน้ำหนักรถลงไปได้ ขณะที่เหล็กพิเศษที่สามารถปรับแต่งความแข็งแรงได้ในระดับต่างๆ กันนี้ได้ถูกนำไปใช้ผลิตเป็นตัวถังรถ โดยโครงสร้างตัวถังมีทั้งต้องการความแข็งแรงสูงและส่วนที่ต้องการความยืดหยุ่น เมื่อเกิดการชนบริเวณที่มีความยืดหยุ่นจะยุบตัวและดูดซับแรงกระแทกที่เกิดขึ้น

- คาร์บอนไฟเบอร์

คาร์บอนไฟเบอร์มีน้ำหนักเบากว่าเหล็ก 50% และเบากว่าอะลูมิเนียม 30% คาร์บอนไฟเบอร์ช่วยลดน้ำหนักได้ในระดับเดียวกับแมกนีเซียม และถูกนำมาใช้เป็นวัสดุพิเศษในบางส่วนเท่านั้น ตัวอย่างชิ้นส่วนที่นำมาใช้กับยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า อาทิ หลังคา คาร์บอนไฟเบอร์ซึ่งนอกจากจะมีน้ำหนักเบาและหลังคาที่มีน้ำหนักเบาช่วยให้จุดศูนย์ถ่วงของรถต่ำลง ทั้งนี้รวมถึงกันชน ซึ่งน้ำหนักที่น้อยลงก็หมายถึงความคล่องตัวที่เพิ่มมากขึ้น

-พลาสติก

พลาสติกถูกนำมาแทนที่วัสดุที่มีน้ำหนักมากในชิ้นส่วน อาทิ สานต่อเชื่อม โครง ฉนวน โดยพลาสติกที่มีการวิจัยมาเป็นพิเศษสามารถรับน้ำหนักได้ดี ทนความร้อนสูงและเก็บของเหลวได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงยังมีการนำพลาสติกมาใช้สำหรับชิ้นส่วนภายใน เช่น ที่นั่ง และระบบป้องกันเสียงรบกวน

-วัสดุอื่นๆ

รถยนต์ขับเคลื่อนไฟฟ้าบางรุ่น พื้นที่บริเวณตัวถัง อาทิ ฝากระโปรงหน้า ประตู และฝาปิดถังน้ำมัน ทำด้วยอะลูมิเนียม โลหะน้ำหนักเบาชนิดนี้มีน้ำหนักน้อยกว่าเหล็กถึง 1 ใน 3 เท่า นอกจากนี้แล้ววัสดุที่ให้ความแข็งแรงต่อน้ำหนักที่สูง เช่น อลูมิเนียม และ แมกนีเซียม นักวิจัยยังได้มีความพยายามที่จะนำมาใช้งานมากขึ้นในอนาคต



สถานีชาร์จแบตเตอรี่แบบ Quick Charge

การชาร์จไฟฟ้าเข้าไปในยานยนต์ Plug-in

Hybrid Electric Vehicle และ Electric Vehicle

ถ้าเราใช้รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในที่ใช้ น้ำมันปิโตรเลียมเป็นเชื้อเพลิงขณะที่ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า อาทิ Plug-in Hybrid Electric Vehicle และ Electric Vehicle เมื่อแบตเตอรี่หมดก็จะต้องมีการชาร์จแบตเตอรี่ ซึ่งถ้าเสียบกับไฟบ้านปกติก็จะต้องใช้เวลาชาร์จประมาณ 5 ชั่วโมง โดยถ้า Quick Charge ก็จะใช้เวลาประมาณ 30 นาที

ปัจจุบันยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า อาทิ Plug-in Hybrid Electric Vehicle และ Electric Vehicle จะเริ่มเข้ามามีบทบาทในประเทศไทย โดยรัฐบาลได้ให้การสนับสนุนยานยนต์ประเภทดังกล่าว โดยสิ่งที่ภาครัฐและเอกชนต้องร่วมกันพัฒนาเพื่อส่งเสริมยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า อาทิ การพัฒนาสถานีบริการชาร์จไฟฟ้าแบตเตอรี่ การจัดหาพลังงานไฟฟ้าให้เพียงพอต่อปริมาณการใช้ในอนาคต การสนับสนุนให้มีการติดตั้ง Solar Roof Top เพื่อเป็นแหล่งพลังงานไฟฟ้าเพิ่มขึ้น รวมถึงการส่งเสริมด้านการลงทุน และการให้ Incentive ด้านภาษี เมื่อประเทศไทยวางแผนและเตรียมความพร้อมดังกล่าวทั้งหมด จะทำให้ประเทศไทยเป็นผู้นำด้านการผลิตรถยนต์ Plug-in Hybrid Electric Vehicle ในอนาคตซึ่งนอกจากจะทำให้ประเทศไทยมีเศรษฐกิจที่ดีขึ้น ยังเป็นการส่งเสริมให้ประเทศไทยมีสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้นโดยเฉพาะในเมือง

แหล่งข้อมูล : http://www.thaiauto.or.th/2012/th/news/news-detail.asp?news_id=3160



ธรรมชาติสดใส จิตใจเบิกบาน ที่หมู่บ้านคีรีวง



หมู่บ้านคีรีวง ตั้งอยู่ที่ตำบลกำโลน อำเภอสามสกา จังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นชุมชนเก่าแก่ที่อพยพไปอาศัยอยู่บนเชิงเขาหลวง ตำบลกำโลน เป็นเส้นทางเดินขึ้นสู่ยอดเขาหลวง ชาวบ้านมีวิถีชีวิตที่สงบสังคมแบบเครือญาติ อาชีพหลัก คือ การทำสวนผลไม้ผสม เรียกว่า **“สวนผสม”** เช่น มังคุด เงาะ ทุเรียน สะตอ ชุมชนบ้านคีรีวง ได้แก่ กลุ่มมัธยม กลุ่มสมุนไพรรักษาโรค กลุ่มจักสานกะลามะพร้าว กลุ่มแปรรูปผลไม้ กลุ่มไวน์ และกลุ่มทุเรียนกวน ซึ่งแต่ละกลุ่มจะมีผลิตภัณฑ์ที่ได้รับคามนิยมจากผู้บริโภค และนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวก็จะซื้อเป็นของฝากกันอยู่เสมอ สินค้าราคาไม่แพงและมีคุณภาพ เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2531 (ปีเดียวกับเหตุการณ์ที่แหลมตะลุมพุก อำเภอปากพนัง) ได้เกิดมหาอุทกภัยครั้งร้ายหมู่บ้านถูกน้ำพัดหายไปนับ 100 หลัง ซึ่งวัดและชาวคีรีวง ได้รักษาพระอุโบสถและบ้านที่ประสบภัยไว้เป็นอนุสรณ์สถาน

จุดเด่นของหมู่บ้านคีรีวง ก็คือ ทัศนียภาพแห่งธรรมชาติ เพราะคีรีวงตั้งอยู่ท่ามกลางเทือกเขา ป่าไม้และสายน้ำ ถ้าหากว่าใครต้องการที่จะไปเที่ยวที่นี่



กิจกรรมที่น่าสนใจในหมู่บ้านคีรีวง ได้แก่ การพักในที่พักแบบโฮมสเตย์ การลองชิมอาหารพื้นเมือง ถ้าหากมาเที่ยวในฤดูผลไม้จะได้ร่ำรวยกับผลไม้หนานาพันธุ์ผลผลิตของคีรีวงตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน เช่น ทุเรียน มังคุด เงาะ ลองกอง เป็นต้น การชมเรือไม้ของเก่า เป็นเรือที่ขุดขึ้น จากซุงทั้งต้น มีชื่อเรียกกันมาแต่เดิมว่า เรือเหือ ชาวคีรีวงในอดีต ใช้เรือนี้บรรทุกผลไม้เพื่อนำไปแลกอาหารและของจำเป็นต่างๆ จากผู้คนซึ่งอยู่ในที่ราบ นอกพื้นที่ของภูเขาที่ล้อมรอบอยู่ ส่วนในช่วงเดือนเมษายนถึงกันยายน ถ้าสนใจจะขึ้นเขาและเดินป่าช่วงเวลานี้เป็นช่วงที่เหมาะสม ชุมชนคีรีวงมีผู้นำทาง และลูกหาบให้นักท่องเที่ยวถ่ายรูป สถานที่ต่างๆ ซึ่งเป็นอนุสรณ์แห่งอุทกภัย พ.ศ. 2518 และ พ.ศ. 2531 ถ่ายรูปกับภูมิสัญลักษณ์ รูปสายน้ำแห่งวิถีชีวิต ชมและเลือกซื้อผลิตภัณฑ์ OTOP พร้อมกับชมจุดสาธิตสิ่งต่างๆ ความพิเศษของคีรีวงก็คือ เป็นแหล่งที่มีการทำสินค้า OTOP หลายประเภท ผลิตภัณฑ์คีรีวงที่ได้รับเลือกเป็นผลิตภัณฑ์ OTOP 5 ดาว ได้แก่ ผ้ามัดย้อมสีธรรมชาติ

ชุมชนคีรีวงได้เป็นชุมชนต้นแบบในการจัดการธุรกิจท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ได้รับรางวัลยอดเยี่ยม





เรือไม้ของเก่า เป็นเรือที่ขุดขึ้นจากซุงทั้งต้น มีชื่อเรียกกันมาแต่เดิมว่า เรือเหนื่อ ชมและเลือกซื้อผลิตภัณฑ์ OTOP ในช่วงเดือนเมษายน ถึงกันยายน ถ้าสนใจจะขึ้นเขาและเดินป่า ช่วงเวลานี้เป็นช่วงที่เหมาะสม ชุมชนคีรีวงมีผู้นำทางและลูกหาบให้นักท่องเที่ยวเสมอ

3. เยี่ยมชมกลุ่มอาชีพต่าง ๆ ของหมู่บ้าน

ชาวบ้านในชุมชนหมู่บ้านคีรีวง มีการรวมตัวกันตั้งเป็นกลุ่มอาชีพหลายกลุ่ม ได้แก่ กลุ่มมัดย้อมสีธรรมชาติ กลุ่มสมุนไพรกลุ่มจักสาน และผลิตภัณฑ์กะลามะพร้าว กลุ่มแปรรูปน้ำผลไม้ กลุ่มไวน์และกลุ่มทุเรียนกวน ซึ่งแต่ละกลุ่มจะมีผลิตภัณฑ์ที่ได้รับความนิยมจากผู้บริโภค ผ้ามัดย้อมเป็นผลิตภัณฑ์เด่น

คีรีวงในฐานะหมู่บ้านท่องเที่ยว OTOP จึงมีจุดท่องเที่ยวเชิงสาธิตซึ่งเกี่ยวเนื่องกับผ้า และความเป็นธรรมชาติ ในสวนต้นไม้สาธิต นักท่องเที่ยวจะได้เห็นต้นไม้ต่าง ๆ ซึ่งเป็นแหล่งที่มาแห่งสีธรรมชาติ ที่บริเวณสาธิตการทำสี จากธรรมชาติ นักท่องเที่ยวจะได้เห็นการสับใบไม้ แก่นไม้ เปลือกผลไม้และพืช ในโรงต้มสี โรงตากผ้า โรงทอผ้า โรงผ้ามัดย้อม และโรงผ้าบาติก นักท่องเที่ยวจะได้เห็นกระบวนการผลิตอีกหลายขั้นตอน หากนักท่องเที่ยวต้องการทำผ้ามัดย้อม ลานกิจกรรมหน้าศูนย์จำหน่ายสินค้า คือบริเวณซึ่งชาวคีรีวงจะช่วยแนะนำการทำผ้ามัดย้อม นักท่องเที่ยวจะได้ลองทำด้วยตนเอง ตั้งแต่ขั้นตอนแรกจน ถึงขั้นตอนสุดท้าย โดยกลุ่มสินค้าที่นักท่องเที่ยวให้ความสนใจดูการสาธิตวิธีทำ





คือ การทำผ้ามัดย้อมจากสีธรรมชาติ ซึ่งได้นำความรู้ และภูมิปัญญาชาวบ้านที่ได้ถ่ายทอดกันมาหลายชั่วคน โดยวัสดุที่นิยมนำมาใช้ทำสีย้อมธรรมชาติจะได้มาจาก ส่วนต่างๆของต้นไม้ เช่น เปลือก ใบ แก่น ราก และผล ซึ่งจะให้สีที่ต่างกันออกไป เช่น ใบหูกวาง ให้สีเหลือง อมเขียว ใบมังคุด ให้สี ส้มกับชมพู ใบเพกา ให้สีเขียวเข้ม เปลือกลูกเหม็นยง ให้สีน้ำตาลเข้ม ฝักสะตอ ให้สีเทา แก่นขนุน ให้สีเหลืองสด

4. แพคเกจโฮมสเตย์ร่วมกับชาวบ้าน

ติดต่อจองบ้านพักก่อนเดินทาง ได้ที่ ศูนย์ประสานงานบ้านคีรีวง โทร. 0 7553 3113

การเดินทางไปหมู่บ้านคีรีวง

การเดินทางไปบ้านคีรีวงจากอำเภอเมือง ตามทางหลวงหมายเลข 4016 จากนั้นเลี้ยวซ้าย เข้าทางหลวงหมายเลข 4015 บริเวณกิโลเมตรที่ 9 เลี้ยวขวาเข้าหมู่บ้านคีรีวง เข้าไป 9 กิโลเมตร หรือขึ้น รถสองแถวจากตลาดยาว ในอำเภอเมือง มีรถออก ตั้งแต่ เวลา 07.00-16.00 น.



ที่มา : http://paiduykan.com/76_province/south/nakhonsithammarat/khiriwong.html



การเปรียบเทียบอันดับตัวชี้วัดด้านคมนาคมและ การขนส่งของประเทศไทยกับประเทศในอาเซียน

จากการรายงานผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศปี 2016 โดยสถาบัน IMD World Competitiveness Yearbook นั้น ในภาพรวมปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ประเทศไทยอยู่อันดับที่ 49 จาก 61 ประเทศ ซึ่งลดลงจากลำดับที่ 46 ในปีที่ผ่านมา โดยภายใต้ปัจจัยนี้ มีปัจจัยรอง 2 ปัจจัยที่มีอันดับดีขึ้น คือ โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี (Technological Infrastructure) ที่ขึ้นมา 2 อันดับ และสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม (Health and Environment) ที่ขึ้นมา 2 อันดับจาก 54 เป็น 52 นอกเหนือจาก 2 ปัจจัยนี้แล้ว สาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) และการศึกษา (Education) มีอันดับที่ลดลงมาทั้ง 2 ปัจจัย โดยสาธารณูปโภคพื้นฐานลดลงมา 5 อันดับจากอันดับที่ 30 มาอันดับที่ 35 และการศึกษาตกลงมา 4 อันดับจากอันดับที่ 48 มาอันดับที่ 52 ในปัจจุบัน สำหรับด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ที่ประเทศไทยได้อันดับที่ 47 นั้นเป็นอันดับที่คงที่

Sub-Factor Rankings :	2015	2016
Basic Infrastructure	30	35
Technological Infrastructure	44	42
Scientific Infrastructure	47	47
Health and Environment	54	52
Education	48	52

ทั้งนี้ หากพิจารณาเปรียบเทียบด้านคมนาคมและการขนส่งของประเทศไทยกับประเทศในอาเซียน 5 ประเทศ ได้แก่ สิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย พบว่า ตัวชี้วัดด้านถนน (Roads) และ รางรถไฟ (Railroads) ประเทศไทยได้อันดับที่ 2 จาก 5 ประเทศ โดยเป็นรองประเทศสิงคโปร์ ส่วนตัวชี้วัดอีก 6 ตัวชี้วัด ได้แก่ Air transportation, Quality of air transportation, Distribution infrastructure, Logistics management, Water transportation, Maintenance and development ประเทศไทยได้อันดับที่ 3 รองจาก สิงคโปร์และมาเลเซีย

เปรียบเทียบอันดับตัวชี้วัดด้านคมนาคมและการขนส่งของประเทศไทยกับประเทศในอาเซียน						
	Singapore	Malaysia	Thailand	Philippines	Indonesia	Ranks (Out of 5)
1. Roads	3	34	26	30	42	2
2. Railroads	1	46	42	48	54	2
3. Air transportation	24	19	20	25	8	3
4. Quality of air transportation	1	23	36	56	41	3
5. Distribution infrastructure	4	29	41	55	57	3
6. Logistics management	4	28	47	55	57	3
7. Water transportation	3	28	43	53	50	3
8. Maintenance and development	1	13	34	56	49	3

ที่มา : สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (Thailand Management Association: TMA)





ขับรถลุยน้ำท่วม *ควรทำอย่างไร*

ช่วงนี้หลายพื้นที่ฝนตกหนัก ทำให้ผู้ขับขี่อาจต้องเจอสภาพน้ำท่วม เรามาเตรียมตัวว่าหากเจอน้ำท่วมจะต้องขับรถอย่างไรให้ปลอดภัย

ถ้าขับรถแล้วเจอน้ำท่วม ต้องขับรถลุยน้ำท่วม ?

อันดับแรก ต้องระวังน้ำเข้าท่อไอเสียให้ลงกะระดับน้ำคร่าว ๆ กับความสูงของช่วงล่าง ถ้าเป็นรถเก๋งทั่วไปสามารถลุยน้ำได้สูงประมาณ 5-10 ซม. แต่ถ้าน้ำสูงกว่านั้นควรหลบไปใช้เส้นทางอื่นดีกว่าเสี่ยงให้รถดับกลางทาง

ถ้าหลีกเลี่ยงไม่ได้ เราควรทำอย่างไรดีล่ะ?

ข้อ 1 ห้ามเปิดแอร์ การเปิดแอร์แล้วขับลุยน้ำพัดลมจะทำงาน ใบพัดจะพัดให้น้ำกระจายไปทั่วห้องเครื่อง เครื่องจะดับเองง่ายๆ หรือถ้าเครื่องไม่ดับใบพัดก็จะหมุนๆ ซึ่งขณะที่รถลุยน้ำ จะมีขยะ กิ่งไม้ ถูพลาสติก รองเท้า ซึ่งสิ่งของพวกนี้มันมีโอกาสที่จะเข้ามาในห้องเครื่องแล้วโดนใบพัดตัดจนใบพัดหัก ซึ่งถ้าใบพัดหัก ก็จะไม่สามารถขับรถต่อไปได้ เพราะระบบระบายความร้อนจะมีปัญหา

ข้อ 2 ควรใช้เกียร์ต่ำ สำหรับเกียร์ธรรมดา ก็ใช้ประมาณเกียร์ 2 หรือสำหรับออโต้ ก็ใช้เกียร์ L

รวมถึงการขับที่มีความเร็วต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และควรใช้ความเร็วสม่ำเสมอ ไม่ควรหยุดและไม่ควรเร่งความเร็ว

ข้อ 3 คือ ไม่ควรเร่งเครื่องให้รอบสูงๆ เพราะเห็นผู้ขับขี่รถหลาย ๆ คนมักจะเร่งเครื่องแรงๆ เพราะกลัวเครื่องดับ หรือกลัวน้ำเข้าท่อไอเสีย ซึ่งการเร่งเครื่องยิ่งทำให้รถมีความร้อนสูงขึ้น ใบพัดระบายความร้อนก็จะทำงาน และสิ่งที่จะตามมาก็เหมือนกับข้อ 1 ไม่ต้องกลัวว่าน้ำจะเข้าท่อไอเสีย เพราะต่อให้น้ำจะท่วมท่อไอเสียแล้วรถอยู่ที่รอบเดินเบา แรงดันที่ออกมาเพียงพอที่จะดันน้ำออกมาอย่างสบาย ๆ

ข้อ 4 คือ ควรลดความเร็วลง เมื่อกำลังจะขับรถสวนกับรถอีกคันที่กำลังขับมา เพราะไม่งั้นจะกลายเป็นคลื่นชนคลื่น ซึ่งน้ำที่ปะทะระหว่างรถของเราและรถที่วิ่งสวนมา มันก็อาจทำให้น้ำกระเด็นไปทำอันตรายต่ออุปกรณ์ภายในได้

หลังจากเราลุยน้ำลึกมา สิ่งที่เราควรทำ ก็คือ

1. พยายามย่ำเบรกเพื่อไล่น้ำ เพราะในช่วงแรกๆ หลังจากการลุยน้ำลึกมา มันจะเบรกไม่อยู่ และเป็นอันตรายมาก ถ้าเราไม่ทำการย่ำเบรกเพื่อไล่น้ำออกจากระบบเบรก สำหรับเกียร์ธรรมดาต้องมีการย่ำคลัช



เช่นเดียวกับการย้ำเบรก เพราะหลังการลุยน้ำมาอาจมี
ปัญหาคลัชลื่น จึงต้องทำทั้งย้ำคลัชและย้ำเบรก

2. ไม่ควรดับเครื่องยนต์ ถึงแม้ถึงจุดหมายแล้ว
ก็ตาม เพราะอาจมีน้ำค้างอยู่ในหม้อพักของท่อไอเสีย
ควรสตาร์ททิ้งไว้สักพัก ซึ่งจะสังเกตได้ว่ามีไอออกจาก
ท่อไอเสีย ให้สตาร์ททิ้งไว้สักพัก เพื่อให้น้ำในหม้อ
พักมันระเหยออกไป เพราะถ้าไม่ทำอย่างนี้ จะทำให้เกิด
น้ำค้างอยู่ในหม้อพัก และจะทำให้หม้อพักผุ

หลังจากขับรถลุยน้ำมาแล้วควรจะทำอย่างไร?

1. ล้างรถ ฉีดน้ำเข้าไปในบริเวณใต้ท้องรถซึ่งอาจ
มีพวกเศษขยะ เศษหญ้า ติดอยู่ บริเวณซุ้มล้อ เพื่อล้าง
เศษทรายต่างๆ ที่มันเกาะติดอยู่

2. ตรวจสอบน้ำมันเกียร์ ว่ามันมีสีผิดปกติหรือไม่ คือ
ถ้ามีลักษณะคล้ายสีชาเย็น นั่นแสดงว่า ต้องมีน้ำเข้าไป
อยู่ในระบบเกียร์อย่างแน่นอน หรือถ้าเป็นไปได้ก็ควร
เปลี่ยนน้ำมันเกียร์ เพื่อความสบายใจ เพราะก้านวัด

น้ำมันเกียร์นั้นอยู่ค่อนข้างต่ำ และยิ่งรถผ่านการลุยน้ำ
ลึกลง ๆ มา ก็อาจท่วมตัวเจ้าก้านวัด ซึ่งเป็นไปได้ที่น้ำจะ
ซึมเข้าไปในระบบเกียร์ และมันก็จะทำให้ระบบเกียร์พัง

3. เช็คลูกปืนล้อ เมื่อขับรถลุยน้ำ จะทำให้ลูกปืน
ล้อมีเสียงดัง เวลาวิ่งความเร็วสูง ๆ อาจต้องเปลี่ยน
แต่โดยปกติแล้วหากจอดรถแช่น้ำลูกปืนล้อจะพังเร็วกว่า
วิ่งผ่านน้ำ ซึ่งจะไม่ค่อยมีปัญหาอะไร

4. ตรวจสอบพื้นพรมในรถว่าเปียกชื้นหรือไม่
เพราะหลังการลุยน้ำลึกมา มีโอกาสมากที่น้ำจะซึมเข้า
มาภายในห้องโดยสาร เพราะฉะนั้น ต้องเปิดผ้าอย่าง
เปิดพรม เอามือกดแรง ๆ หรือลองเอากะดาษซับว่ามี
น้ำอยู่หรือเปล่า ถ้ามีน้ำขังอยู่ภายในห้องโดยสารน่าจะ
ต้องรีบพรม เพื่อขจัดสิ่งสกปรกที่ยังค้างอยู่ในรถ เชื้อโรค

"ด้วยความห่วงใยในความปลอดภัยของทุกท่าน"

ที่มา <http://sudipan.net>



ใกล้เข้ามาแล้วนะครับ กับเทศกาลวันแม่ อย่าลืมพาคุณแม่และครอบครัวไปทำบุญกันในช่วง วันเข้าพรรษานี้ ขอให้มีความสุขและอิมบุญกันทุกครอบครัวนะครับ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ทางทีมงานวารสารฯ ของ สนข. จะทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูล ข่าวสาร และเกร็ดความรู้ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ด้านการขนส่งและจราจรแก่ผู้อ่านต่อไปนะครับ ฉบับนี้ชาว สนข. ขอแสดงความยินดีและขอต้อนรับท่าน ผอ.สนข. คนใหม่ด้วยความเคารพอย่างสูงครับ และแสดงมุทิตาแก่ข้าราชการที่จะเกษียณอายุราชการ ในปี 2559 นี้ รวมทั้งแสดงความยินดีกับพนักงานราชการบรรจุใหม่ มาแนะนำให้ท่านรู้จักกันอีกเช่นเคยนะครับ



นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

พวกเราชาว สนข.ขอแสดงความยินดีกับท่าน ผอ.สนข. คนใหม่ด้วยนะครับ ชาว สนข.น่าจะคุ้นเคยกับท่าน ผอ.สนข. คนใหม่คนนี้เป็นอย่างดี ในฐานะท่าน รอง.ผอ.สนข. ที่มีความรู้ความสามารถในการทำงานด้านการขนส่งและจราจรเป็นอย่างดี และที่สำคัญเป็นผู้ใหญ่ใจดีและเป็นกันเองมากๆ อีกด้วยครับ

ข้าราชการที่จะเกษียณอายุราชการ ในปี 2559

1. นายสิทธิชัย วัฒนานุกิจ

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

กองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.)

ชาว สนข. ขอแสดงมุทิตาจิตแก่ พี่สิทธิชัยฯ ที่เกษียณอายุราชการในปี 2559 นี้ ตลอดเวลาที่ผ่านมาได้ปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายอย่างเต็มความสามารถ ขอให้พี่และครอบครัวมีความสุขและมีสุขภาพร่างกายแข็งแรงตลอดไปนะครับ





2. นายทองศักดิ์ สุภคินันท์

พนักงานขับรถยนต์ ระดับ ส2 สำนักบริหารกลาง (สบก.)

พี่ๆ น้องๆ ชาว สนข. ขอแสดงความยินดีแก่ พี่ทองศักดิ์ฯ หรือที่เรารู้จักกันว่า ป้านงค์ ซึ่งในปี 2559 นี้ จะเกษียณอายุราชการ ช่วงเวลาที่ผ่านมา ได้ปฏิบัติหน้าที่หน้าที่อย่างเต็มความสามารถ ขอให้พี่มีสุขภาพที่แข็งแรงและมีความสุขกันทั้งครอบครัวเลยนะครับ



3. นายเจริญ ชูรัตน์

พนักงานขับรถยนต์ ระดับ ส2 สำนักบริหารกลาง (สบก.)

พวกเราชาว สนข. ขอแสดงความยินดีแก่ พี่เจริญฯ หรือ ป้าเร็น ของเราเอง ที่จะเกษียณอายุราชการ ในปี 2559 ตลอดเวลาที่ผ่านมา ได้ปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายอย่างเต็มที่ ขอให้พี่มีสุขภาพที่แข็งแรงและมีความสุขตลอดไปนะครับ



4. นายปกรณ์ มีบุญญา

พนักงานขับรถยนต์ ระดับ ส2 สำนักบริหารกลาง (สบก.)

ชาว สนข. ขอแสดงความยินดีแก่ พี่ปกรณ์ฯ ที่เกษียณอายุราชการในปี 2559 นี้ ช่วงเวลาที่ผ่านมาได้ทำหน้าที่ได้เป็นอย่างดี ขอให้พี่และครอบครัวมีความสุขและสุขภาพดีตลอดไปนะครับ

พนักงานราชการบรรจุใหม่



1. นายจิตริน วันหิง

เจ้าหน้าที่ธุรการ

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.)

น้องใหม่คนล่าสุดของ สสภ. คนนี้ชื่อเล่นว่า น้องบ๊ิก เป็นชาวจังหวัดปทุมธานี จบการศึกษาระดับปริญญาตรีจากโรงเรียนสยามบริหารธุรกิจ ปฏิบัติหน้าที่ในฝ่ายธุรการ สำนักส่งเสริมระบบ การขนส่งและจราจรในภูมิภาค



2. นายธยา ทรงพุดิ

เจ้าหน้าที่ธุรการ สำนักแผนงาน (สผง.)

หนุ่มคนใหม่ของ สผง. ชื่ออ๊อต เป็นชาวจังหวัดกรุงเทพมหานคร จบการศึกษาระดับปริญญาตรีจากโรงเรียนเทคโนโลยีกรุงธน ปฏิบัติหน้าที่ในฝ่ายธุรการ สำนักแผนงาน



รสนน กบชวต

ข่วอบตเหตุทงรยณตมีให้เห่นเป็นประจำทงในหน้าหนังสือพมพ์และทงโทรทศน์ โดยเฉพะอย่งยงในชวงเทศกอลที่มีวันหยุดยาวติดต่อกันหลยวัน เช่นเทศกอลสงกรนต จะมีผู้บดเจีบและเสยชีวิตเป็นจำนวนมกส่วในชวงที่ไม่ใช่เทศกอลก็เกิดอบตเหตุทงรยณตมีผู้บดเจีบและเสยชีวิตอยู่เป็นประจำทุกวัน ถำจะพิจรณถถึงสเหตุหลกๆ ที่ทำใหเกิดอบตเหตุทงรยณตทงรยณตนงส่วนบุคคล รยณตรบจำงสฐธरणะ รดเทกที่รยณตโดยสทรประจำทง และไม่ประจำทง รดรับส่งนักรเรียนหรือพนงกน รดนำเทยว รดบรทกและอื่นง ส่วนใหญ่อบตเหตุจะเกิดจก

1. ผู้ขับช้ เป็นผู้ก่อใหเกิดอบตเหตุ มีสเหตุสำคญ เช่น

- 1.1 พักผ่อนไม่เพยงพอ ทำใหอ่อนเพลยและวูหลบไปโดยไม่รู้ตัว
- 1.2 ต้มเครื่องต้มที่มีแอลกอฮอล์ เช่น เหล่ำ เบยร์หรือเครื่องดองของเมออื่นง ความมึนเมอทำใหการควบคุมสั่งการของสมอง สยตล ระบบประสทสญเสยไปจกปกติ

1.3 ความคึกคะนองซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นพวกรยร่นที่ยงไม่มีใบขับช้ หรือเพ่งดไใบขับช้มำไม่นจน

1.4 ธิร้อนเกินไป ประมท ขดควมมระมตระวังเทำที่ควร

1.5 ใจลอย ตมองไปขำงหน้าแต่สมองไปคดเรื่องอื่น แลลไปช้วขณะ หันไปดูทงอื่น หรือหยบของ

1.6 ให้ความสนใจกับเรื่องอื่นมกเกินไป เช่นโทรศัพทมือถือ

1.7 ถูกทำทย หรือย้วยใหโกรธจกผู้ขับรดคันอื่น

2. ตักรทที่ขับช้ ก่อใหเกิดอบตเหตุ มีสเหตุสำคญ เช่น

- 2.1 เบรกแตก ยงแตกกะทันทัน
- 2.2 เครื่องยณตติดขัด เครื่องดับกะทันทัน
- 2.3 สภพรทเกำ เร่งไม่ขึ้น แสงไม่พน
- 2.4 อุปกรณ์ชำรุด เช่น หลอดไฟหน้า ไฟท้ยไฟเลี้ยว โดยผู้ขับช้ไม่ได้สั่งเกต ที่บดน้ำฝนไม่ทงนสยพจนขด



3. สภาพภายนอกเป็นสาเหตุ เช่น

- 3.1 มีรถคันอื่นตัดหน้ากะทันหัน แชนจ์ซ้ายแซงขวากะทันหันและไม่ให้สัญญาณ
- 3.2 มีคนหรือสัตว์เดินหรือวิ่งตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด
- 3.3 ฝนตกถนนลื่น มีน้ำมันหกกลางถนน
- 3.4 รถคันอื่นจอดเสียหรือจอดอยู่บนไหล่ทางในที่มืดโดยไม่มีสัญญาณให้เห็นได้ตั้งแต่ระยะไกล

สาเหตุดังกล่าวข้างต้นเป็นเพียงตัวอย่าง ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ตลอดเวลา ถ้าจะใช้หลักธรรมะ เรื่อง ศีล สมาธิ ปัญญา มาประยุกต์ใช้กับเรื่องการขับรถให้เกิดความปลอดภัย ดังนี้

1. ศีล เป็นกรอบในการดำเนินชีวิตเมื่อแต่ละคนประพฤติปฏิบัติแล้วทำให้สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข ก่อนที่จะเริ่มขับรถก็ตั้งใจว่า จะปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมาย จรรยา จะขับรถด้วยความสุภาพ มีน้ำใจให้แก่เพื่อนร่วมทาง กำหนดเส้นทางที่จะไปสู่จุดหมายว่าจะใช้เส้นทางไหน ฟังข่าวสภาพการจราจรทางวิทยุ ถ้าออกต่างจังหวัดก็ต้องตรวจสภาพรถให้เรียบร้อยก่อน หรือนำรถไปตรวจสภาพตามระยะเวลาที่กำหนด เพื่อให้เครื่องยนต์ ตัวรถ ชิ้นส่วนอุปกรณ์ต่างๆ อยู่ในสภาพที่ไม่ชำรุดบกพร่อง สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย

2. สมาธิ เป็นการทำให้ตั้งใจมั่นอยู่ในอารมณ์อันเดียวในขณะที่ขับรถ ใจต้องไม่คิดเรื่องอื่น ให้ความสนใจอยู่กับการขับรถเพียงอย่างเดียว ตามองไปข้างหน้ามีความระมัดระวังอยู่ตลอดเวลา ไม่เผลอ ไม่ใจลอย มุ่งความสนใจไปอยู่บนถนนซึ่งเต็มไปด้วยรถและผู้คน และตั้งใจว่าจะขับรถให้ดีที่สุดเพื่อให้ถึงที่หมายอย่างปลอดภัย

3. ปัญญา คือการมองเห็นตามสภาพความเป็นจริง มีความฉลาดเฉลียว มีความสามารถในการจัดการสามารถแก้ไขปัญหาให้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีในระหว่างขับรถ

ถ้ามีผู้อื่นขับรถแซงซ้ายแซงขวาก็ต้องใช้ความระมัดระวังเพิ่มมากขึ้น เมื่อมีคนข้ามถนน หรือรถคันหน้าเบรกหรืออยู่ในที่คับขัน อาจจะมีคนหรือรถตัดหน้าเข้ามาในช่องทางเดินรถที่เรากำลังขับอยู่อย่างกะทันหันก็ต้องระมัดระวัง ชะลอรถไปช้าๆ ให้สามารถหยุดรถได้ทันก่อนที่จะเกิดอุบัติเหตุ ขับรถด้วยความมีน้ำใจ อดรุ่มอวล่วยเห็นใจผู้ร่วมทาง หนักนิดเบาหน้อยก็ให้อภัย ไม่มีประโยชน์ที่จะคิดว่าตนเองเป็นฝ่ายถูก ถ้ายอมจะเป็นการเสียศักดิ์ศรี แล้วก็เกิดทะเลาะกัน ซึ่งเป็นเรื่องที่ทำให้เสียเวลา เสียทรัพย์สิน บาดเจ็บหรืออาจเสียชีวิตโดยไม่จำเป็น

การขับรถให้ปลอดภัยจะต้องมีสติสัมปชัญญะอยู่ตลอดเวลาว่า นอกจากตนเองแล้วยังมีอีกหลายคน ที่ฝากชีวิตไว้กับคนขับรถ ไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารที่อยู่ในรถคันเดียวกัน ผู้ร่วมทางคนอื่นๆ ที่ใช้รถใช้ถนนร่วมกัน ความปลอดภัยของผู้ร่วมทางทุกคนขึ้นอยู่กับคนขับรถ การสูญเสียจะลดน้อยลงถ้าคนขับรถนำหลักธรรมะ คือ ศีล สมาธิ ปัญญาไปประยุกต์ใช้กับการขับรถ เพื่อเกิดประโยชน์แก่ตนเองและส่วนรวมต่อไป

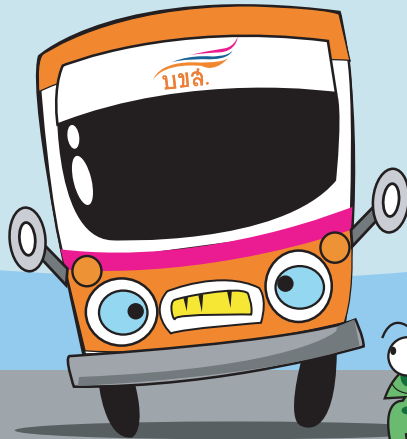
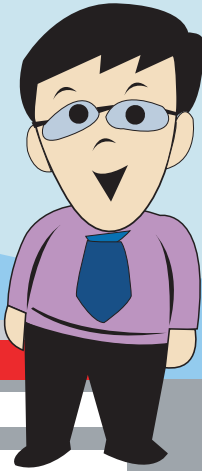


ที่มา : <https://www.facebook.com/dhammaforgood/posts/534558629923441>
 ขอขอบคุณรูปภาพจาก <http://kingofwallpapers.com>

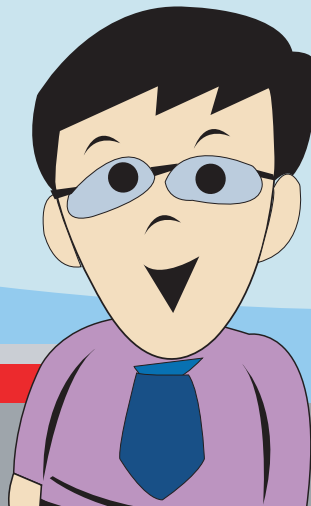
การ์ตูนรณรงค์วินัยจราจร ตอน เข้าพรรษาขับที่ปลอดภัย

สวัสดีเดือนแห่งธรรมะครับผู้อ่านทุกท่าน ผมมีสแตมป์ช่วยพัฒนา มาพร้อมกับความห่วงใยและปรารถนาดีอีกเช่นเคยครับผม

วันหยุดยาว
ช่วงเทศกาลเข้าพรรษานี้
การเดินทางกลับบ้านเข้าวัดทำบุญ
การจราจรหนาแน่นมาก ๆ
ต้องเตรียมตัว เตรียมรถ
กันให้พร้อมนะครับ



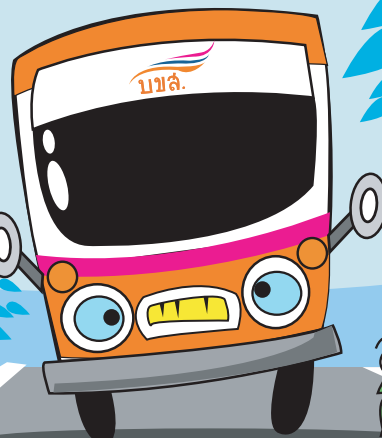
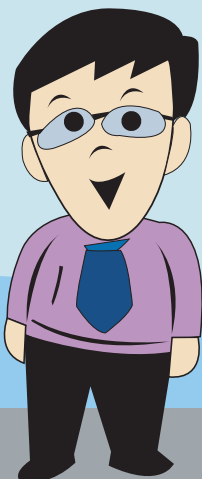
ไม่ยากเลยครับคุณกบอ๊บบ...เพียงแต่ทุกคน ไม่ประมาท มีวินัย เคารพกฎจราจร
มีน้ำใจกับเพื่อนร่วมทาง เพียงเท่านี้อุบัติเหตุก็คงไม่เกิดแล้วนะครับ



ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์
อย่าลืมเปิดไฟ
ใส่หมวก
ด้วยนะครับ



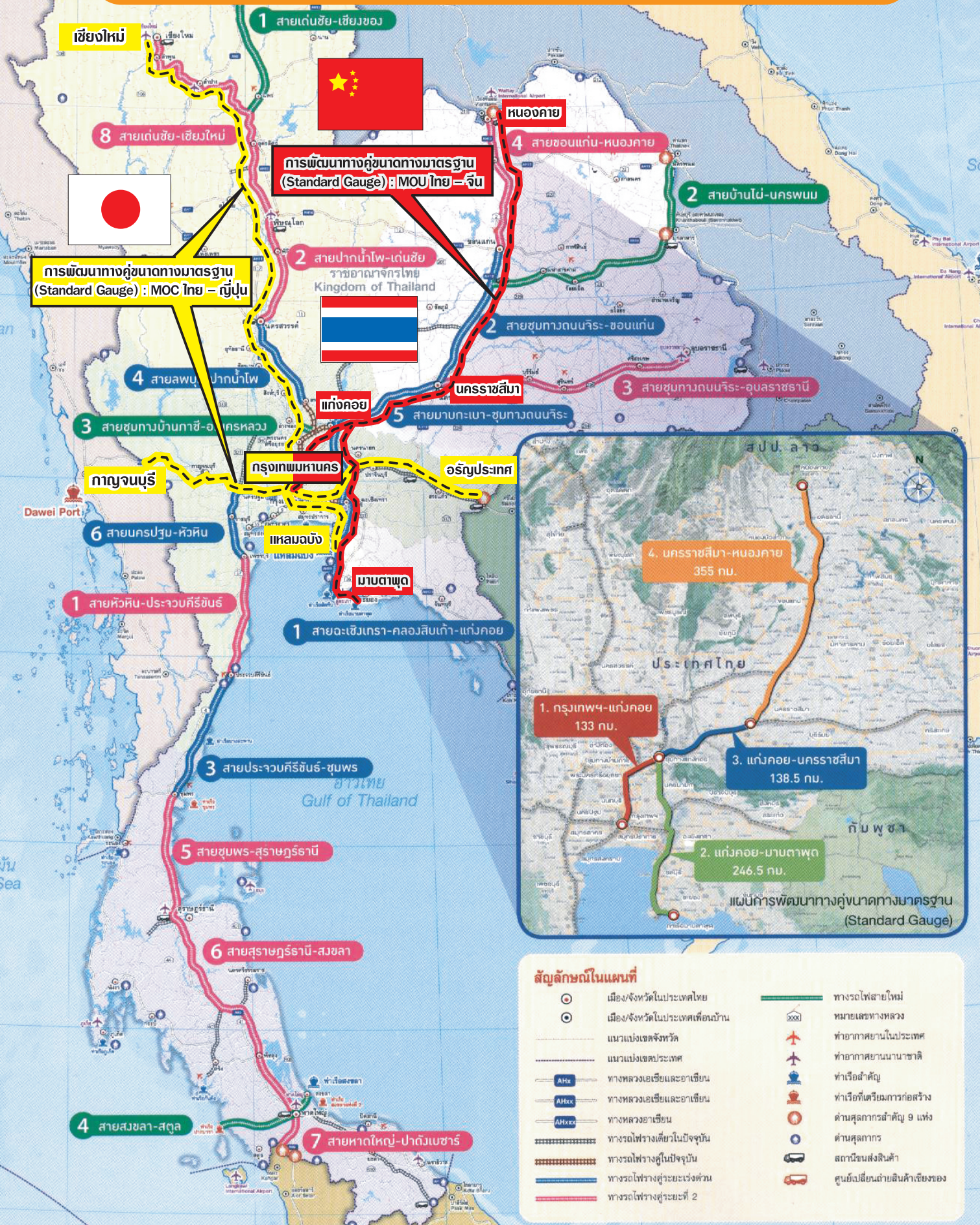
ฉบับนี้ผมขอตัวไปเข้าวัดทำบุญเป็นตัวอย่างของพุทธศาสนิกชนที่ดีก่อนนะครับ
งดเหล้าเข้าพรรษา...ขับที่ปลอดภัยทุกเส้นทางครับ



เดี๋ยวผมนั่งรถ
บขส. ตามไปนะ

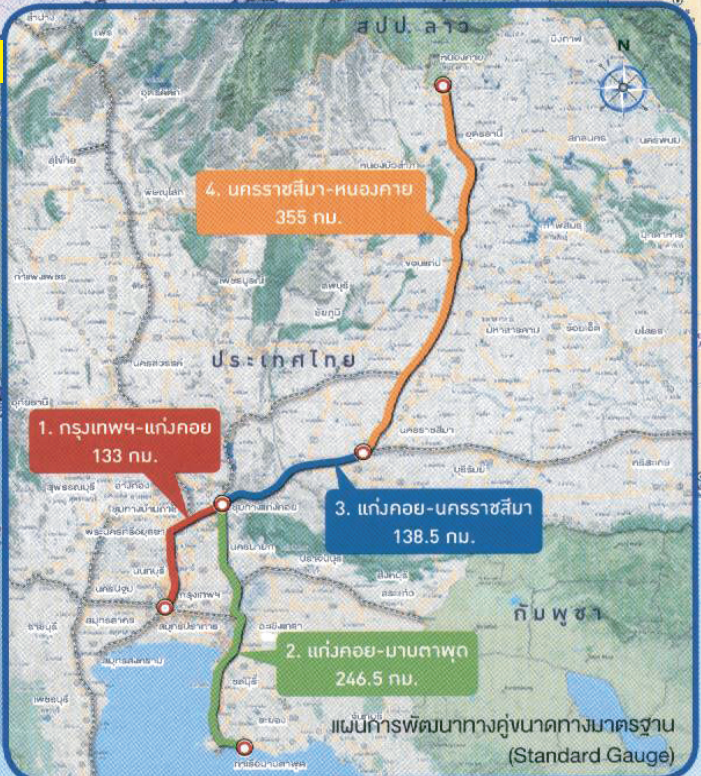


การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง



การพัฒนาทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน (Standard Gauge) : MOU ไทย - จีน

การพัฒนาทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน (Standard Gauge) : MOC ไทย - ญี่ปุ่น



สัญลักษณ์ในแผนที่

- | | | | |
|--|---------------------------------|--|--------------------------------|
| | เมือง/จังหวัดในประเทศไทย | | ทางรถไฟสายใหม่ |
| | เมือง/จังหวัดในประเทศเพื่อนบ้าน | | หมายเลขทางหลวง |
| | แนวแบ่งเขตจังหวัด | | ท่าอากาศยานในประเทศ |
| | แนวแบ่งเขตประเทศ | | ท่าอากาศยานนานาชาติ |
| | ทางหลวงเอเชียและอาเซียน | | ท่าเรือสำคัญ |
| | ทางหลวงเอเชียและอาเซียน | | ท่าเรือที่เตรียมการก่อสร้าง |
| | ทางหลวงอาเซียน | | ด่านศุลกากรสำคัญ 9 แห่ง |
| | ทางรถไฟรางเดี่ยวในปัจจุบัน | | ด่านศุลกากร |
| | ทางรถไฟรางคู่ในปัจจุบัน | | สถานีขนส่งสินค้า |
| | ทางรถไฟรางคู่ระยะเร่งด่วน | | ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าเชิงขบวน |
| | ทางรถไฟรางคู่ระยะที่ 2 | | |