



ครูอักษรกรรมจราจรบนแผ่นดิน



...ทั้งรอดส่วนบุคคลทั้งรอดบรรทุก ต้องมีเส้นทางและปลายทาง...
จัดให้เส้นทางกับปลายทาง อยู่ในระยะที่ใกล้ขึ้น...ต้องทำให้ระยะสั้นลง...

บางส่วนของพระราชดำรัส พระราชทานแก่บุคคลต่างๆ ที่เข้าเฝ้าฯ ถวายชัยมงคล เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา
ณ ศาลาดุสิดาลัย สวนจิตรลดาฯ พระราชวังดุสิต วันอาทิตย์ ที่ 4 ธันวาคม 2537



EASY PASS
M-PASS
จะบัตรไหน
ก็ผ่านได้



เริ่มหลังเที่ยงคืนของวันที่ 31 ตุลาคม 2559

คำแนะนำ ควรติด 1 บัตร ต่อรถ 1 คัน



โครงการจราจรในพระราชดำริ



• ถนนรัชดาภิเษก

ถนนรัชดาภิเษก นับเป็นโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริโครงการแรก ด้านการแก้ไขปัญหาวิกฤตจราจรของกรุงเทพฯ โดยพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชมีพระราชดำริ เมื่อ พ.ศ. 2514 อันเป็นที่ทรงครองสิริราชสมบัติครบ 25 ปี เพื่อพระราชทานเป็นของขวัญแก่ประชาชน

• ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม สะพานภูมิพล 1 และสะพานภูมิพล 2

โครงข่ายถนนรองรับการขนส่งสินค้าของรถบรรทุกขนาดใหญ่จากท่าเรือกรุงเทพต่อเนื่องไปถึงพื้นที่อุตสาหกรรมในจังหวัดสมุทรปราการ และภูมิภาคอื่นๆ ของประเทศ โดยไม่ต้องวิ่งผ่านเข้าไปในตัวเมืองกรุงเทพฯ อันเป็นส่วนสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้การจราจรภายในเมืองติดขัด โครงการประกอบด้วยถนนวงแหวนอุตสาหกรรม สะพานภูมิพล 1 และสะพานภูมิพล 2 ซึ่งเป็นสะพานชิงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 2 ช่วง มีเส้นทางเพื่อกระจายปริมาณการจราจรออกไป 4 ช่องทาง ได้แก่ ถนนพระรามที่ 3 ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ถนนสุขสวัสดิ์ และทางพิเศษกาญจนาภิเษก

• ถนนจตุรทิศตะวันออก-ตะวันตก

โครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนคร โดยมีแนวเส้นทางเชื่อมต่อกับสะพานพระราม 9 เพื่ออำนวยความสะดวกเร็วในการเดินทาง ทำให้ประชาชนไม่ต้องใช้เส้นทางอ้อมและวุ่นวายในเมือง อันเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ทำให้การจราจรติดขัด

• ทางคู่ขนานลอยฟ้า ถนนบรมราชชนนี

โครงการเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรบริเวณแยกอรุณอมรินทร์ หลังจากทรงทอดพระเนตรการจราจรที่คับคั่งและติดขัดระหว่างการเสด็จพระราชดำเนินไปทรงเยี่ยมพระอาการประชวรของสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชินีที่โรงพยาบาลศิริราช เมื่อ พ.ศ. 2538

• สะพานพระราม 8

โครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อเชื่อมโครงข่ายการจราจรระหว่างโครงข่ายจตุรทิศฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาเข้ากับฝั่งตะวันตก และบรรเทาปัญหาความหนาแน่นของการจราจรในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ โดยพระราชทานชื่อว่า “สะพานพระราม 8” เพื่อรำลึกถึงพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาอานันทมหิดล พระอัฐมรามาธิบดินทรพระเชษฐาธิราช

ปวงข้าพระพุทธเจ้า ขอน้อมเกล้าฯ น้อมกระหม่อม รำลึกในพระมหากรุณาธิคุณหาที่สุดมิได้
ข้าพระพุทธเจ้า ผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)



ต่างคนต่างมีหน้าที่



แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าทำเฉพาะหน้าที่นั้น
เพราะว่าถ้าคนใดทำหน้าที่เฉพาะของตัวเอง
โดยไม่มองไม่แลคนอื่น
งานก็ดำเนินไปไม่ได้ เพนสะเหตุว่างานทุกงาน
จะต้องพาดพิงกันจะต้องเกี่ยวโยงกัน
ฉะนั้นแต่ละคนจะต้องมีความรู้ถึงงานของผู้อื่น
แล้วช่วยกันทำ

พระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว พระราชทานแก่คณะบุคคลต่างๆ
ที่เข้าเฝ้าฯ เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา
4 ธันวาคม 2533

การปฏิบัติงานทุกอย่างของราชการ



มีผลเกี่ยวเนื่องถึงประโยชน์ส่วนรวมของประเทศชาติและประชาชนทุกคน
ข้าราชการทุกฝ่ายทุกระดับ จึงต้องระมัดระวังการปฏิบัติงานทุกอย่าง
ให้สมควรและถูกต้องด้วยหลักวิชา เหตุผล ความชอบธรรม
ข้อสำคัญ เมื่อกระทำการใด ต้องคิดให้ดี โดยคำนึงถึงผลที่จะ
เกิดขึ้น ให้รอบคอบและรอบด้าน เพื่อให้งานที่ทำบังเกิดผลดี
ที่เป็นประโยชน์แท้แต่อย่างเดียว

อาคารเฉลิมพระเกียรติ โรงพยาบาลศิริราช
วันที่ 11 มีนาคม 2559



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม



บทบรรณาธิการ

พ ระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหาจักรีบรมราชูปถัมภ์ จักรีนฤพดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร ทรงตั้งมั่นอยู่ในทศพิธราชธรรม ปฏิบัติพระราชกรณียกิจอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลา 70 ปี ทรงอุทิศพระองค์ในการพัฒนาประเทศ เพื่อให้ปวงพสกนิกรของพระองค์มีความเป็นอยู่ที่ดี บนพื้นฐานทรัพยากรของประเทศ ที่มีอยู่ เมื่อพระบาทของพระองค์เหยียบลงที่พื้นถิ่นใด ความเดือดร้อน ความทุกข์กั้นดาร ความทุกข์ร้อนของปวงพสกนิกร จะบรรเทาเบาบางลง มีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น บนพื้นฐานความพออยู่ พอกิน ด้วยพระอัจฉริยภาพของพระองค์ในทุกๆ ด้าน จนเป็นที่ยอมรับของนานาอารยประเทศ

เมื่อสำนักพระราชวังได้มีประกาศเรื่อง พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหาจักรีบรมราชูปถัมภ์ จักรีนฤพดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร สวรรคต เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2559 สร้างความเศร้าโศกเสียใจให้กับประชาชนคนไทยทั่วทั้งประเทศอย่างสุดประมาถ

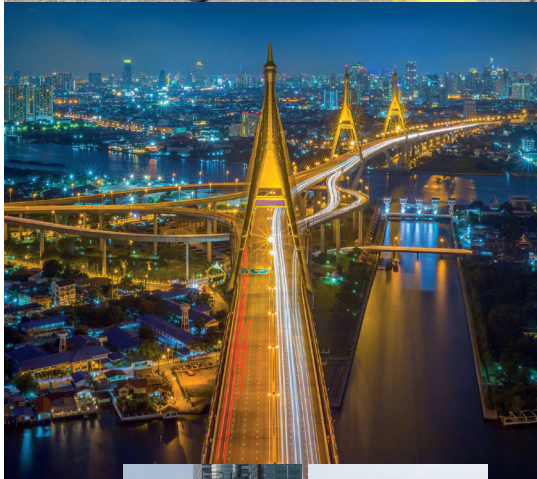
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) สำนักในพระมหากรุณาธิคุณล้นเกล้าล้นกระหม่อมหาที่สุดมิได้ จึงได้จัดพิธีแสดงความอาลัยและน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณถวายแด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2559 รวมทั้งจัดกิจกรรมร่วมพลังประกาศความจงรักภักดี และร่วมรำลึกถึงพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพล อดุลยเดช ในโอกาสวันคล้ายวันพระบรมราชสมภพ ปีที่ 89 เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2559 ณ อาคาร สนข.

วารสารนโยบายการขนส่งและจราจร ฉบับนี้ ได้นำเสนออัจฉริยภาพของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพล อดุลยเดช ในเรื่องวิศวกรรมจราจร ซึ่งพระองค์ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานแนวพระราชดำริเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นต้นแบบของการแก้ไขและพัฒนาด้านการจราจรของประเทศไทย นับเป็นพระมหากรุณาธิคุณอันล้นพ้นของปวงชนชาวไทย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ขออ้อมเกล้าอ้อมกระหม่อม รำลึกในพระมหากรุณาธิคุณหาที่สุดมิได้

คณะผู้จัดทำ

คณะที่ปรึกษา นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายชยธรรม์ พรหมศร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายวิจิตร นิมิตรวานิช นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ นายสุจินต์ ทยานุกูล ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก นายเรวัตศักดิ์ ทองสม ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร นายเรืองเดช มังกรเดชสกุล รักษาการแทนผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร นายเผด็จ ประดิษฐ์เพชร ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม นายพิเชฐ คุณารธรรมรักษ์ ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง นายสฤกษ์พงศ์ บริบูรณ์สุข ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย นายยีนยง ตั้งเปรมศรี ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน นายนิรันดร์ เกตุแก้ว รักษาการแทนผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

บรรณาธิการ นางสาวอัญชลี ศิริรัตนรังษี รักษาการแทนผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง
ฝ่ายจัดการวารสาร นางสาวพนิดา เขียวงามดี นางสาวเยาวมาศ เทียวทอง นายกวิภพ ปุષปาคม นางสาวดาราร วงศ์โต นายวิทยา กอกลิ้น นายชัชวาล ทรัพย์สมบูรณ์ นางสาวนฤมล อุดบุญ
กองบรรณาธิการ นายชัยวัฒน์ สังขภักย์ นางดวงเดือน นพรัตน์ นายปริญญา ถนัดทาง นางสาวจิรัชฎา ห้วยหงษ์ทอง นายชัชวาล สิมะสกุล นายอธิภู จิตรานูเคราะห์



3 สก๊ิปพิเศษ

- สัมภาษณ์พิเศษ : รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (นายชยธรรม์ พรหมศร)

7 มุมมองขนส่งจราจร

- (ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

13 เวทีความคิด

- แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan)

22 เปิดหูเปิดตา

- โครงการพลังงานและเทคโนโลยีที่ยั่งยืนแห่งเอเชีย 2560 หรือ SETA 2017

27 หยิบมาเล่า

- การประยุกต์ประสบการณ์แก้ไขปัญหาจราจร โดยการบริหารจัดการกับการจราจรสำหรับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

34 จุดประกายความคิด

- ข้อมูลสารสนเทศการขนส่งและจราจรกับการเพิ่มอันดับความสามารถการแข่งขันของประเทศ ตอนที่ 2

เปิดโลกเทคโนโลยี

- พระบิดาแห่งเทคโนโลยีของไทย

40

สัญญาจรรยาไทย

42

- วังไกลกังวล..วังที่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช เสด็จฯ แปรพระราชฐานบ่อยที่สุด

สถิติขนส่งและจราจร

45

- สรุปสถิติอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2559

ปกิณกะ

47

- การดูแลสุขภาพสายตากับการขับรถ

รอบรู้ สนข.

49

- ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ สนข.

ธรรมเนียมกับชีวิต

51

- คุณค่าของความเป็นคน



รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและ
แผนการขนส่งและจราจร
(นายชยธรรม์ พรหมศร)

ท่านชยธรรม์ฯ จบการศึกษาระดับปริญญาตรี
คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี
พระจอมเกล้าธนบุรี ระดับปริญญาโท และปริญญาเอก
จากคณะวิศวกรรมศาสตร์ ภาควิชาวิศวกรรมขนส่ง
จาก The University of Texas at Austin ประเทศ
สหรัฐอเมริกา เริ่มต้นการทำงานที่กรมทางหลวงและ
ปัจจุบันดำรงตำแหน่งรองผู้อำนวยการสำนักงาน
นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ความรู้และประสบการณ์

หลังจบการศึกษาปริญญาเอก (พ.ศ. 2539) ด้วยทุน
รัฐบาลไทยตามความต้องการของ กระทรวงคมนาคม จากคณะ
วิศวกรรมศาสตร์ ภาควิชาวิศวกรรมขนส่ง จาก The University of
Texas at Austin ประเทศสหรัฐอเมริกา ผมก็เข้ารับราชการที่กรม
ทางหลวง โดยได้รับมอบหมายให้เริ่มปฏิบัติงานด้านการวิจัยและ
พัฒนา ที่สำคัญวิจัยและพัฒนางานทาง ซึ่งระหว่างปฏิบัติงานได้ริเริ่ม
โครงการวิจัยเกี่ยวกับเทคโนโลยีการตรวจสอบอายุการใช้งานของ
ถนน และการซ่อมบำรุงเพื่อให้ถนนมีสภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอ
โครงการนี้เป็นการวิจัยร่วมกับกรมทางหลวง ของประเทศเดนมาร์ก

โดยปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้จัดการโครงการ พร้อมๆ ไปด้วยการเป็น
ผู้จัดการโครงการอีกหนึ่งโครงการ คือ โครงการวิจัยปรับปรุง
โครงสร้างถนนบนโครงสร้างดินอ่อน เพื่อป้องกันการยุบตัว ซึ่งเป็น
ความร่วมมือกับประเทศญี่ปุ่น เป็นการวิจัยนำเทคโนโลยีจากประเทศ
ญี่ปุ่นมาประยุกต์ใช้ ซึ่งทั้ง 2 โครงการนั้นถือได้ว่าประสบผลสำเร็จ
จนเกิดผลเป็นรูปธรรม สามารถนำมาใช้เป็นมาตรฐานให้
กรมทางหลวงใช้ปรับปรุงการก่อสร้างและบำรุงรักษาถนนของ
ประเทศไทยในเวลาต่อมา



ด้วยการที่ได้รับโอกาสไปศึกษาต่อต่างประเทศด้วยทุนรัฐบาล ทำให้ผมตระหนักอยู่ตลอดเวลาถึงหน้าที่ความรับผิดชอบที่จะต้องทำงานให้เกิดประโยชน์กับประเทศชาติและพี่น้องประชาชน เพื่อให้คุ้มค่างบเงินภาษีของประชาชนที่ส่งผมไปร่ำเรียนมา ทั้งนี้ จากความรู้และประสบการณ์ที่ได้รับจากการศึกษาด้วยทุนรัฐบาลไทยที่ประเทศสหรัฐอเมริกา รวมทั้งภารกิจงานต่างๆ ที่ได้รับผิดชอบในช่วงที่รับราชการที่กรมทางหลวง ในตำแหน่งผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ (พ.ศ. 2548 - 2551) ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานการก่อสร้างทาง (พ.ศ. 2551 - 2552) และผู้อำนวยการสำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ (พ.ศ. 2552 - 2559) รวมทั้งเมื่อได้มีโอกาสเดินทางไปราชการยังประเทศต่างๆ ที่พัฒนาแล้วหลายประเทศ ได้เห็นภาพการพัฒนากระบวนคมนาคมของประเทศต่างๆ ที่ประสบความสำเร็จ “ผมจึงมีความฝันว่า อยากเห็นและมีส่วนร่วมในการพัฒนาให้ประเทศไทยมีระบบขนส่งที่สามารถให้บริการพี่น้องประชาชนได้อย่างเป็นระบบ มีประสิทธิภาพ ทั้งสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เหมือนเช่นประเทศต่างๆ เหล่านั้น”

การพัฒนากระบวนคมนาคมขนส่งของประเทศจำเป็นต้องบูรณาการ

“ผมมีโอกาสดำเนินไปช่วยราชการที่กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2546 - 2548) ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบการเร่งรัดการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งการมาช่วยราชการในครั้งนั้น ทำให้ผมเห็นภารกิจงานในภาพรวมของกระทรวงคมนาคม และพบว่าแต่ละหน่วยงานจะมุ่งทำหน้าที่แต่เพียงในภารกิจของตนเอง เพื่อบรรลุเป้าหมายของหน่วยงานเป็นสำคัญ แต่ไม่คำนึงถึงการบรรลุเป้าหมายการพัฒนากระบวนคมนาคมขนส่งของกระทรวงคมนาคม เพราะยังขาดการบูรณาการที่จะทำให้การคมนาคมขนส่งเป็นกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอย่างแท้จริง”



หลักคิดและแนวทางการบริหารงาน

ในการปฏิบัติงานในแต่ละตำแหน่งที่ได้รับมอบหมาย ผมจะทำอย่างเต็มที่ กล่าวคือ “อะไรที่เป็นหน้าที่ จะทำเต็มที่” รวมทั้งในการทำงาน ผมจะมีหลักคิดหลักธรรมที่ผมยึดถือเป็นแนวปฏิบัติ มาตลอด รวมทั้ง จะได้มีการศึกษาเพิ่มเติมให้เกิดความถ่องแท้ เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวัน และในชีวิตการทำงาน โดยจะมีทั้งสิ่งที่สามารถปฏิบัติได้แล้ว และอยู่ระหว่างฝึกฝน

หลักคิดหลักธรรมที่ประเสริฐที่สุด ที่ผมนำมาใช้ฝึกตน และใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน แม้ผมจะยังไม่สามารถปฏิบัติตามได้ทั้งหมด แต่ก็ใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานและการทำงาน อยู่เสมอ คือ อิทธิบาท 4 เป็นหลักธรรมทางพระพุทธศาสนาที่ เมื่อได้รับมอบหมายงานต้องเริ่มจากทำให้ใจชอบ ให้รู้สึกสนุกกับงานนั้น ชอบทำความเข้าใจ ให้ใจ และเปิดใจรับฟัง (ฉันทะ) จะตามด้วยความเพียรพยายามหาความรู้เพิ่มเติม (วิริยะ) ถึงแม้วันนี้จะมีอุปสรรค หากเราใช้ความเพียรพยายาม พຽງนี้ก็ยังทำซ้ำๆ ไปเรื่อยๆ ก็จะสามารถประสบผลสำเร็จ รวมทั้งการให้ใจ ให้ใจกับงาน กับผู้บังคับบัญชา กับผู้ใต้บังคับบัญชา และกับเพื่อนร่วมงาน (จิตตะ) และการทบทวน ไตร่ตรองทุกอย่างก่อนที่จะลงมือทำ (วิมังสา)

นอกจากนี้ ยังได้พยายามน้อมนำและเรียนรู้จากพระบรมราโชวาท และพระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มาใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติ ดังเช่นหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง สามารถประยุกต์ใช้กับการดำเนินชีวิตประจำวัน และการปฏิบัติงาน บนพื้นฐานความมีเหตุผล ความพอประมาณ ภูมิคุ้มกัน ภายใต้ความรู้คู่คุณธรรม ซึ่งสามารถนำมาประยุกต์ใช้กับการดำเนินโครงการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่งได้เป็นอย่างดีคือรู้ว่าอะไรควรทำก่อน อะไรควรทำหลัง อะไรเร่งด่วน อะไรรอได้เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างพอเพียง ตามกำลังความสามารถ ความจำเป็น และความต้องการในช่วงเวลานั้นๆ เช่น การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีการแบ่งการก่อสร้างออกเป็นระยะ (Phase) เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการใช้บริการในแต่ละช่วงเวลา (ความมีเหตุผล ความพอประมาณ) รวมทั้งต้องมีความรู้เท่าทันเทคโนโลยีที่จะนำมาปรับใช้ (ภูมิคุ้มกัน) ตามแนวทางหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

“การก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เหตุผลที่ต้องก่อสร้างทีละเฟสนั้นก็เพราะสร้างขึ้นเพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการ ซึ่งในขณะนั้นความต้องการในการใช้บริการมีเพียงไม่กี่สิบล้านคนก็ก่อสร้างในเฟสแรก ต่อมาเมื่อมีความต้องการใช้บริการของท่าอากาศยาน

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีความรู้หน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและแผน และเป้าหมายการพัฒนาโดยรวมของกระทรวงคมนาคม เพื่อให้สามารถบูรณาการภารกิจและบรรลุเป้าหมายการพัฒนา ที่กำหนดไว้ร่วมกัน ซึ่ง สนข. จำเป็นต้องมีบทบาทสำคัญตรงนี้ เพราะได้รับการก่อตั้งขึ้นเพื่อเป็นคลังความรู้ (Brain Bank) ทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการขับเคลื่อนนโยบายของรัฐบาลให้ไปสู่การปฏิบัติผ่านการกำหนดยุทธศาสตร์ แผนหลัก แผนแม่บท สำหรับให้หน่วยงานปฏิบัติใช้เป็นแนวทางพัฒนาไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลเป็นรูปธรรม โดยบูรณาการภารกิจด้านนโยบายและเป้าหมายของกระทรวงคมนาคม รวมทั้งในการกำหนดยุทธศาสตร์ แผนหลัก แผนแม่บทต่างๆ จำเป็นต้องคิดล่วงหน้าทุกมิติ และสร้างองค์ความรู้ให้เกิดขึ้นกับบุคลากรที่ปฏิบัติงาน

“สนข. เป็นหน่วยงานที่มีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ” ซึ่งจากความรู้ที่ได้ศึกษาเล่าเรียนมาทางด้านวิศวกรรมขนส่งโดยตรงประกอบกับประสบการณ์ที่ได้รับจากการปฏิบัติงาน จึงต้องการนำความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ต่างๆ มาใช้พัฒนา และขับเคลื่อนให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศอย่างสูงสุด ผมจึงตัดสินใจเสนอตัวที่จะมาทำงานที่ สนข.”

สุวรรณภูมิเพิ่มมากขึ้น จึงจะพิจารณาก่อสร้างในระยะต่อไป ซึ่งต้องพิจารณาควบคู่กับความพร้อมในการลงทุนของประเทศ ก็จะเป็นความพอเพียงอย่างแท้จริง”

ตลอดเวลาที่ผ่านมา ผมได้น้อมนำพระบรมราโชวาทของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชมาอ่านและปรับใช้ให้เกิดประโยชน์สร้างพลังใจกับตัวเองอยู่เสมอ เช่น พระราชดำรัสที่ประทับใจตอนหนึ่งว่า “...ให้ตระหนักในหน้าที่ให้ทำงานในหน้าที่ และผลตอบแทนคือได้ทำหน้าที่ มิใช่เพื่อผลประโยชน์หรือค่าชมมีความสุขเมื่อทำหน้าที่ออกมาแล้วเป็นประโยชน์ต่อผู้อื่น เราเป็นข้าราชการเราต้องรู้จักการปิดทองหลังพระด้วย...”

จิตตะและคุณธรรม เป็นบางส่วนในหลักอิทธิบาท 4 และหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ที่ผมนำมาประยุกต์ใช้ ซึ่งผมเคยกล่าวไปตั้งแต่ครั้งแรกที่ได้พบปะกับพี่น้องชาว สนข. แล้วว่า ผมใช้ใจคือ ความตั้งใจ การเอาใจใส่ ไม่ใช่เฉพาะเรื่องงาน แต่รวมถึงคนรอบข้างที่อยู่ในทีมงาน หลักที่ผมยึดถือปฏิบัติ คือ ฉันทะ เราต้องรักในสิ่งที่เราทำและมีความสุขที่จะทำ เราจะต้องไม่เอาตัวเองเป็นที่ตั้ง ต้องมองดูคนรอบข้างที่อยู่กับเรา และให้มีคุณธรรมกับคนที่ทำงานร่วมกับเรา เราจะต้องดูแลคนรอบข้างที่อยู่กับเราให้มีความสุขตามอัตภาพที่ควรจะได้รับ

มองภาพทิศทางเดียวกัน เป้าหมายเดียวกัน ขับเคลื่อนองค์กรสู่ความสำเร็จ

“การทำให้คนทั้งองค์กรเห็นเป้าหมายเดียวกันอย่างชัดเจน และทำงานเป็นทีมเดียวกัน โดยการปฏิบัติภารกิจที่รับผิดชอบและดำเนินการให้สำเร็จก็จะทำให้เกิดประโยชน์ต่อองค์กร สามารถขับเคลื่อนการดำเนินงานขององค์กรให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน”



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

“บุคลากรของ สนข. มีความรู้ ความสามารถ ซึ่งเป็นจุดแข็งขององค์กร แต่การขับเคลื่อนให้องค์กรไปสู่ความสำเร็จ จำเป็นต้องสร้างความเข้าใจให้กับบุคลากร ให้เห็นเป้าหมายเดียวกัน เข้าใจตรงกันว่า สนข. มีหน้าที่อะไร สนข. มีเป้าหมายอะไร และให้ทุกคนมีส่วนร่วมในการคิดสิ่งต่างๆ ในกรอบที่มุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน ก็จะเกิดพลังขับเคลื่อนที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อองค์กร ดังนั้น เมื่อองค์กรมีคนที่มีความรู้ เห็นเป้าหมายเดียวกัน และเห็นไปในทิศทางเดียวกัน ผลสำเร็จที่ออกมา ก็จะเป็นไปในทิศทางเดียวกัน”

“สนข. เป็นองค์กรที่ต้องก้าวนำองค์กรหรือหน่วยปฏิบัติอื่นๆ 1 ก้าวเสมอ ก่อนที่หน่วยงานต่างๆ จะนำเสนอแผนโครงการของเขา สนข. ต้องมีแผนที่บูรณาการเรียบร้อยแล้ว ซึ่งก็สอดคล้องกับหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงในด้านการเรียนรู้ที่จะต้องเรียนรู้อยู่ตลอดเวลา เพื่อถ่ายทอดให้ทุกส่วนได้เรียนรู้ร่วมด้วย และสุดท้ายนั่นคือ ภารกิจหน้าที่ของ สนข. ซึ่งมีหน้าที่ดูภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานและระบบการบริการด้านการคมนาคมของทั้งประเทศ ที่จะต้องคิดล่วงหน้า คิดและวางแผนไปข้างหน้า ติดตาม ขับเคลื่อน เร่งรัด ผลักดัน และรายงานผลการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่งในภาพรวมให้กระทรวงคมนาคมทราบอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ เพื่อให้ภารกิจบรรลุเป้าหมาย สนข. ต้องไม่จำกัดบทบาทเพียงด้านวิชาการแต่เพียงอย่างเดียว แต่ต้องเน้นบทบาทในฐานะผู้บริหารจัดการ ผู้ประสานงาน และขับเคลื่อนภารกิจให้สำเร็จตามเป้าหมายของแผนที่วางไว้ ก่อให้เกิดผลประโยชน์ถึงพี่น้องประชาชนและประเทศชาติโดยรวมต่อไป”

+ (ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

กลุ่มแผนมหภาค สำนักแผนงาน
สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กระทรวงคมนาคมมีภารกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ประกอบด้วย การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่งการขนส่งในเมือง ระหว่างเมือง และระหว่างประเทศ ให้มีความครอบคลุมทั้งภูมิภาคของประเทศ ตลอดจนการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และได้มาตรฐาน สอดคล้องกับการพัฒนาประเทศสู่ประเทศไทย 4.0 ซึ่งจากสภาพแวดล้อมของระบบคมนาคมขนส่งของประเทศในปัจจุบัน มีปัจจัยที่เป็นจุดแข็งและโอกาสสำหรับการพัฒนา เช่น โครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนที่ครอบคลุมและมีมาตรฐาน คุณภาพของถนนและโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศที่อยู่ในเกณฑ์ดี ความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ของทำเลที่ตั้ง การกระจายความเจริญและการพัฒนาให้มีความทั่วถึงมากขึ้น ทำให้เมืองมีการขยายตัว การพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง เป็นต้น แต่ก็ยังคงมีบางปัจจัยที่จำเป็นต้องเร่งแก้ไขหรือเตรียมการรองรับเพื่อให้สามารถพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้ไปสู่การขนส่งอย่างยั่งยืนได้อย่างแท้จริง เช่น ต้นทุนโลจิสติกส์มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะระบบรางยังไม่ครอบคลุมและเป็นโครงข่ายที่ไม่สมบูรณ์ การขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ เป็นต้น

แนวคิดการพัฒนาสู่อนาคตที่ยั่งยืน

การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคต มุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทาง และความต้องการในการเดินทางอันเป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์ และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ มีความทันสมัย รองรับการเดินทางที่สะดวกสบาย รวมถึงยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนั้น ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจึงต้องคำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

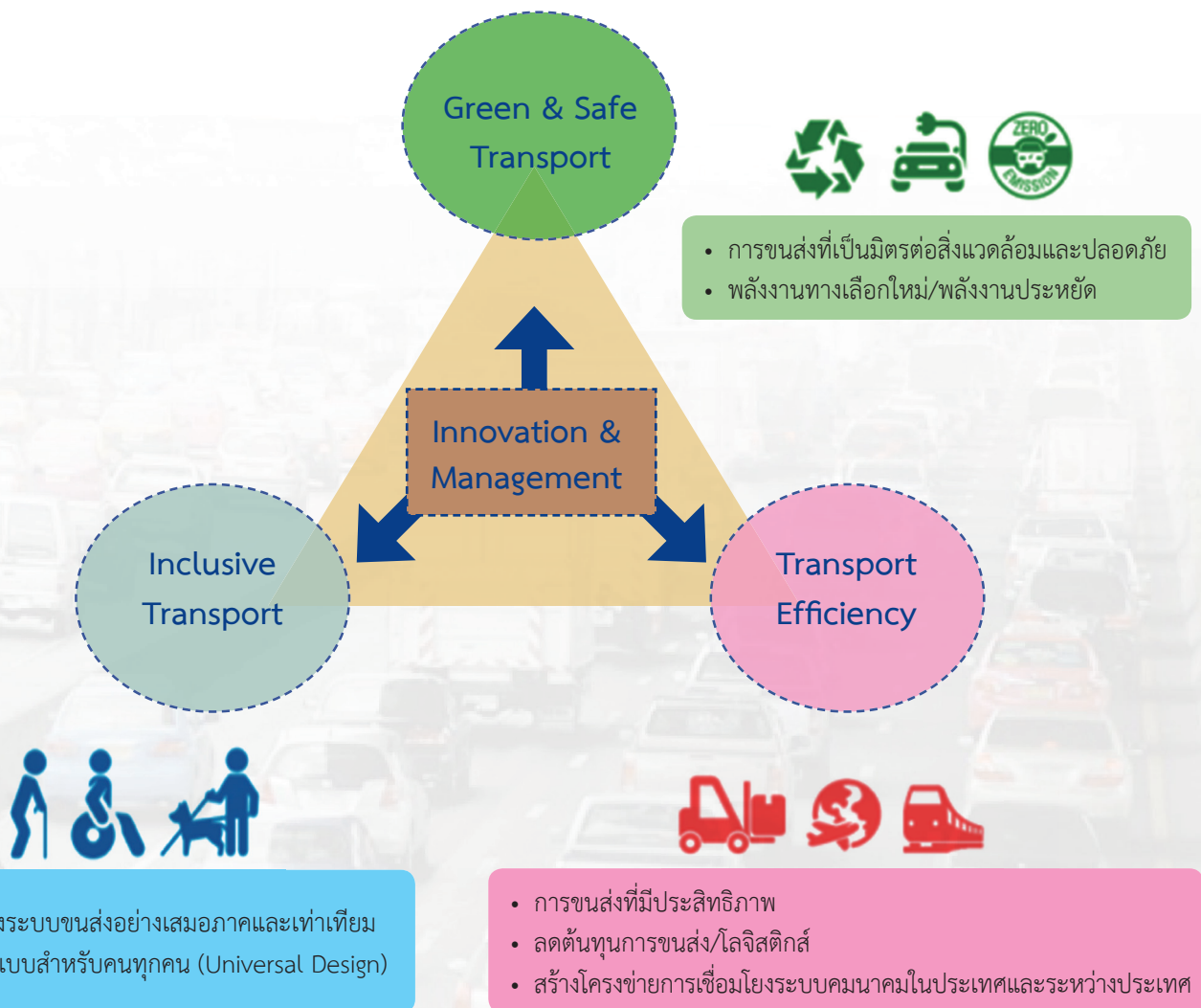
1. การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)

ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบ การขนส่ง โดยมุ่งเน้นการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัย ได้มาตรฐาน การบังคับใช้กฎหมายจราจรและขนส่ง รวมทั้งส่งเสริม

การคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สนับสนุนการคมนาคมขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ เช่น การใช้จักรยาน การเดิน เป็นต้น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชนในเมืองหลักภูมิภาค เพื่อเป็นทางเลือกสำหรับประชาชนในการเดินทาง

2. การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)

เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง ให้เชื่อมโยงฐานการผลิต แหล่งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ประตุการค้าและสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ และเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักในภูมิภาค รวมทั้งการใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS) และเทคโนโลยีในการยกระดับการให้บริการขนส่งและบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงสุด



3. ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและ เท่าเทียม (Inclusive Transport)

การยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้
ทุกกลุ่ม (Universal Design/Transport for all) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ
ผู้พิการและเด็กเพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการขนส่ง
ได้อย่างสะดวก (Accessibility) มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordability)
และมีประสิทธิภาพ เป็นต้น

ทั้งนี้ แนวคิดในการพัฒนาทั้ง 3 ประเด็นดังกล่าวข้าง
ต้นจะต้องส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร เทคโนโลยีการวิจัยและพัฒนา
(Research and Development) ในการนำเครื่องมือด้านนวัตกรรม
(Innovation) และการบริหารจัดการ (Management) ที่มี
ประสิทธิภาพ มาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบ
คมนาคมขนส่งและการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ในทุกขั้นตอน เริ่มตั้งแต่การศึกษาวิเคราะห์โครงการ การออกแบบ
การก่อสร้าง การใช้งานโครงสร้างพื้นฐาน และการติดตามประเมินผล
รวมทั้งการมีระบบบริหารจัดการที่ดีในการลงทุนโครงการต่างๆ ซึ่งจะ
ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่งในอนาคต

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579)

การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคตมุ่งสู่
การขนส่งที่ยั่งยืน โดยพัฒนาเพื่อให้ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต
เป็น “ระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ (เชื่อมโยง
ตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย และมีค่าโดยสารที่เป็นธรรม) เป็นมิตร
ต่อสิ่งแวดล้อม และประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้ โดยให้
ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่ง
มวลชนให้ครอบคลุม ทัวถึง และเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานและบริการ เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการ
การเดินทางและการพัฒนาประเทศในอนาคต” ดังนั้น กระทรวง
คมนาคมจึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของ
ไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางและ
ทิศทางในการดำเนินการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยใน
ระยะยาวให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่
เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560 -

2579) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12
(พ.ศ. 2560 - 2564) ตลอดจนการก้าวสู่การเป็นประเทศไทย 4.0
โดยมี 2 เป้าประสงค์หลัก ประกอบด้วย ยกระดับคุณภาพชีวิต
ของประชาชนด้านการขนส่งและการเดินทาง และขับเคลื่อนระบบ
เศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ที่มี
การกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาว
เกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกันเพื่อบรรลุเป้าหมาย
ที่กำหนดไว้ได้สำเร็จ ซึ่งประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ดังนี้

1. ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

1.1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการ
คมนาคมขนส่ง โดยบูรณาการแผนงานโครงการกับทุกหน่วยงานที่
เกี่ยวข้องตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนจนถึงขั้นตอนการก่อสร้างให้มี
ความสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทั้งระบบและ
สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เพื่อให้มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สมบูรณ์
และมีประสิทธิภาพ เป้าหมายสำคัญ ประกอบด้วย การเชื่อมโยง
โครงข่าย (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัว
ในการจราจร (Mobility)

1.2) การบริหารจัดการ (Management) ระบบ
คมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่
ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น การบริหารจัดการ
จราจรในทุกรูปแบบ การบูรณาการการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานและ
ทรัพยากรทั่วอากาศชาติ ส่งเสริมลดการใช้พลังงานและการปล่อย
ก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง ส่งเสริมความร่วมมือใน
ด้านต่างๆ โดยปรับเปลี่ยนเป็นโครงสร้างเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วย
นวัตกรรมการผลิตและเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าและบริการ
และการพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่จะส่งเสริมให้เกิด
การขยายการลงทุนในประเทศมากขึ้น ทั้งนี้ ประเทศไทยสามารถใช้
ประโยชน์ความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์ที่ตั้งในการพัฒนา
ระบบคมนาคมขนส่งให้เชื่อมต่อกับนานาชาติ และเป็นจุดเชื่อมต่อ
การเดินทางระหว่างประเทศที่สำคัญของภูมิภาค โดยเร่งรัดพัฒนาทั้ง
ในด้านโครงสร้างพื้นฐาน บริการและกฎ ระเบียบที่เอื้ออำนวยต่อ
การค้า การลงทุนและความต้องการในการเดินทางที่จะเพิ่มสูงขึ้น
อย่างต่อเนื่องในอนาคต

2. ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)

2.1) การขนส่งสินค้า การยกระดับการให้บริการ และการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ส่งเสริมการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ให้ใช้การขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบหลัก ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งทางถนน มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง เพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถตอบสนองต่อผู้ประกอบการและผู้ให้บริการได้อย่างทันถ่วงที

2.2) การขนส่งผู้โดยสาร การจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวก ในการเดินทางของประชาชน ทั้งปริมาณและคุณภาพ ได้มาตรฐานสากลและสามารถให้บริการแก่ประชาชน ทุกกลุ่มได้อย่างทั่วถึง เพียงพอ มีค่าโดยสารที่เหมาะสม ผู้ใช้บริการสามารถจ่ายได้ และมีคุณภาพ (ตรงต่อเวลานำเชื่อถือ สะอาด สะดวก และปลอดภัย)

3. ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมายกำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution)

3.1) การปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งให้มีบทบาท ที่ชัดเจนระหว่างหน่วยงาน ด้านนโยบาย กำกับดูแล และประกอบการด้านการขนส่ง เพื่อให้ การดำเนินงาน ในแต่ละด้านมีความชัดเจน มีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานสากล รวมทั้งการปรับโครงสร้างหน่วยงานด้านคมนาคม ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เช่น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัท การบินไทย จำกัด

(มหาชน) โดยแยกหน่วยงานด้านกำกับดูแลและหน่วยปฏิบัติงาน ด้านการขนส่งทางน้ำ และการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง เป็นต้น

3.2) กฎหมายและการบังคับใช้ เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับและส่งเสริม การดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่งการปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องมีความจำเป็น อย่างมาก เพื่อให้กฎหมายมีความทันสมัยสอดคล้องกับสถานการณ์ เศรษฐกิจ สังคม บริบทการค้าการลงทุนที่เปลี่ยนแปลงไป และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินงานตามที่กฎหมายกำหนดได้

3.3) การเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง (Public Private Partnership: PPP) มุ่งเน้นการเพิ่มบทบาทเอกชน ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งการดำเนินการตามหลัก ธรรมภิบาล (Good Governance) มีความโปร่งใส (Transparency) และความเท่าเทียม (Equity) ในทุกขั้นตอนกระบวนการ ตั้งแต่ การจัดทำข้อกำหนดขอบเขตโดยละเอียดของงาน การประกวดราคา บริหารจัดการ และการให้บริการคมนาคมขนส่ง ตลอดจนการส่งเสริม ให้เอกชนมีส่วนร่วมในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องสอดคล้องตาม นโยบายรัฐบาล

4. ยุทธศาสตร์ที่ 4 การผลิตและพัฒนากำลังคน (Human Resource Development)

การผลิตและพัฒนากำลังคนเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญ เพื่อให้มีบุคลากรด้านการคมนาคมขนส่งในด้านต่างๆ ที่มี คุณภาพ เพียงพอ รองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมด้านคมนาคม ขนส่งทั้งภายในประเทศและในระดับภูมิภาค อีกทั้งยังเป็นกำลังสำคัญ ในการขับเคลื่อนนโยบายให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ เช่น การจัดตั้ง สถาบัน การพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรด้านการขนส่งในภาพรวม เป็นต้น เพื่อให้การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและ การให้บริการเป็นไปอย่างมีคุณภาพ ได้มาตรฐาน และเป็นที่ยอมรับ ในระดับสากล





5. ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation)

ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา เพื่อนำเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่างๆ ที่มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วมาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการ ด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และเป็นเครื่องมือ และกลไกสำคัญในการให้บริการ การบริหารจัดการบริการขนส่ง สนับสนุนนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม และส่งเสริมการผลิตของภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม

กรอบระยะเวลาการพัฒนา

กระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงความสำคัญในการวางแผนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในระยะยาว จึงได้จัดทำ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี โดยแบ่งเป็น 4 ช่วงเวลา ระยะละ 5 ปี โดยการพัฒนาในทุกๆ ระยะจะต้องนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอย่างเหมาะสม รวมทั้งการปฏิรูป ปรับปรุงบทบาทองค์กร และกฎหมาย เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ

1) **ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2560 - 2564)** มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วนด้านคมนาคมขนส่ง (Critical Transport Issues) และเร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ในส่วนที่ไม่สมบูรณ์หรือเป็นคอขวด (Missing Link/ Bottleneck) ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Transport Corridor) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง (Efficiency) ให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างสะดวก ทั่วถึง (Inclusive Transport) และปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) โดยมุ่งเน้นการดำเนินงานที่สำคัญ เช่น การแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทั้งทางกายภาพและการบังคับใช้กฎหมาย การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน พัฒนาระบบวางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (Transit Oriented Development: TOD) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะและการพัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อย เป็นต้น

2) **ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2565 - 2569)** ดำเนินการพัฒนาต่อเนื่องจากระยะที่ 1 โดยมุ่งเน้นการดำเนินงานที่สำคัญ เช่น เร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งในเมืองหลัก 6 แห่งในภูมิภาค ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่

พิษณุโลก ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต และสงขลา เป็นต้น พัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนน พัฒนาระบบรางระหว่างเมือง พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ การพัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น รถยนต์ไฟฟ้า เป็นต้น การพัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม และการยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่ง

3) ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2570 - 2574) ดำเนินการพัฒนาต่อเนื่องจากระยะที่ 2 โดยมุ่งเน้นการดำเนินงานที่สำคัญ เช่น เร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งในเมืองหลัก 6 แห่งในภูมิภาค การพัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร การพัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การพัฒนาการเข้าถึง

ระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม และการยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่ง

โดยเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเอง เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

4) ระยะที่ 4 (พ.ศ. 2575 - 2579) ดำเนินการพัฒนาต่อเนื่องจากระยะที่ 3 โดยมุ่งเน้นการดำเนินงานที่สำคัญ เช่น การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า การพัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร และการพัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การพัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม และการยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่ง

โดยเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเอง เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

(ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) จะเป็นกรอบแนวทางและทิศทางในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาวของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มุ่งสู่การพัฒนาระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม เพื่อขับเคลื่อนสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนร่วมกันต่อไป





ACTION PLAN 60

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560

กลุ่มแผนมหภาค สำนักแผนงาน
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



การขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม จำเป็นต้องมีแผนการดำเนินงานที่ชัดเจน สำหรับใช้เป็นแนวทางเร่งรัดติดตามการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ ดังนั้นรัฐบาลจึงมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน (Action Plan) ภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 ดังกล่าว ซึ่งในปี 2559 สนข. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ให้บรรลุเป้าหมายมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งเพื่อใช้ประโยชน์ในการประชาสัมพันธ์ ส่งเสริมความเข้าใจ และสร้างความเชื่อมั่นต่อประชาชน และนักลงทุนเกี่ยวกับแผนการดำเนินงานและกำหนดระยะเวลาแล้วเสร็จของโครงการพัฒนา ๔ ประกอบด้วย โครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญ มีความจำเป็นต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง และส่งผลในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งเป็นโครงการสำคัญเร่งด่วนตามนโยบายรัฐบาล จำนวน 20 โครงการ วงเงินลงทุนรวม 1,796,385.77 ล้านบาท ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2558 เรียบร้อยแล้ว ดังภาพที่ 1



วงเงินรวม 1.79 ล้านล้านบาท



ทางอากาศ

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (51,607 ลบ.)



รถไฟทางคู่ขนาดทาง 1.00 เมตร

1. ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น (26,004 ลบ.)
2. ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ (29,853 ลบ.)
3. ช่วงนครปฐม-หัวหิน (20,036 ลบ.)
4. ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร (17,290 ลบ.)
5. ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ (24,840 ลบ.)

รถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร

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



โครงข่ายรถไฟฟ้า

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



มอเตอร์เวย์

1. สายพัทยา-มาบตาพุด (26,004 ลบ.)
2. สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา (84,600 ลบ.)
3. สาขาบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี (55,620 ลบ.)



ทางน้ำ

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

ภาพที่ 1 โครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 จำนวน 20 โครงการ * อยู่ระหว่างนำเสนอคณะรัฐมนตรี

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) ประกอบด้วย 20 โครงการ สามารถจำแนกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีความพร้อม ซึ่งคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินโครงการแล้ว และสามารถประกวดราคาได้ในปี พ.ศ. 2558 จำนวน 6 โครงการ และกลุ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีความพร้อม สามารถเริ่มประกวดราคาได้ในปี 2559 - 2560 จำนวน 14 โครงการ

จากการประเมินผลแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (ณ เดือนพฤศจิกายน 2559) พบว่าโครงการที่บรรจุในแผนปฏิบัติการฯ จำนวน 20 โครงการ สรุปได้ว่า

1. โครงการที่สามารถเริ่มประกวดราคาได้ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 จำนวน 10 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 50 ของโครงการทั้งหมด ได้แก่ 1) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพญา-มาบตาพุด 2) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างสายบางปะอิน-นครราชสีมา 3) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างสายบางใหญ่-กาญจนบุรี 4) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง 5) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ 1) 6) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น 7) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 8) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี 9) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี และ 10) โครงการรถไฟฟ้าสายเหลืองช่วงลาดพร้าว-สำโรง

2. โครงการที่อยู่ระหว่างขั้นตอนเตรียมการประกวดราคา จำนวน 5 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 25 ของโครงการทั้งหมด ได้แก่

- 1) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ
- 2) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร
- 3) โครงการระบบรถไฟชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง
- 4) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม-หัวหิน และ 5) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ

3. โครงการที่อยู่ระหว่างปรับแก้ไขรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และนำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณา จำนวน 1 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 5 ของโครงการทั้งหมด คือ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ



4. โครงการที่อยู่ระหว่างเสนอรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จำนวน 2 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 10 ของโครงการทั้งหมด ได้แก่ โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน และ โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-ระยอง

5. โครงการที่อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และเสนอรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จำนวน 2 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 10 ของโครงการทั้งหมด ได้แก่ โครงการความร่วมมือก่อสร้างทางรถไฟ ไทย-จีน และโครงการความร่วมมือก่อสร้างทางรถไฟ ไทย-ญี่ปุ่น

โครงการตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โครงการส่วนใหญ่สามารถดำเนินการได้ตามแผน การดำเนินงานที่กำหนดไว้ แต่มีบางโครงการที่มีความล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ เนื่องจากปัจจัยภายนอกที่ควบคุมยาก เช่น โครงการความร่วมมือก่อสร้างทางรถไฟไทย-จีน และไทย-ญี่ปุ่น โครงการสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน และกรุงเทพฯ-ระยอง เป็นต้น

สรุปความก้าวหน้าผลการดำเนินงานของโครงการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) ได้ดังนี้

โครงการ	หน่วยงาน	FS	EIA	เสนอ ครม.	ประกวดราคา	ก่อสร้าง
1. ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายพญา - มาบตาพุด	ทล.	→	→	→	→	→
2. พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	กทท.	→	→	→	→	→
3. พัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ 1)	กทท.	→	→	→	→	→
4. ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น	รฟท.	→	→	→	→	→
5. พัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2	ทอท.	→	→	→	→	→
6. ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างสายบางปะอิน - นครราชสีมา	ทล.	→	→	→	→	→
7. ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี	ทล.	→	→	→	→	→
8. รถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ - มีนบุรี	รฟม.	→	→	→	→	→
9. รถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	รฟม.	→	→	→	→	→
10. รถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	รฟม.	→	→	→	→	→
11. ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพุด - ชุมทางถนนจิระ	รฟท.	→	→	→	→	→
12. ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	รฟท.	→	→	→	→	→
13. ระบบรถไฟชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ- พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง	รฟท.	→	→	→	→	→
14. ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน	รฟท.	→	→	→	→	→
15. ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ	รฟท.	→	→	→	→	→
16. รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	รฟม.	→	→	→	→	→
17. ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - หัวหิน	สนช./รฟท.	→	→	→	→	→
18. ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - ระยอง	รฟท.	→	→	→	→	→
19. ความร่วมมือก่อสร้างทางรถไฟ ไทย - จีน	สนช./รฟท.	→	→	→	→	→
20. ความร่วมมือก่อสร้างทางรถไฟ ไทย - ญี่ปุ่น	สนช./รฟท.	→	→	→	→	→

 ดำเนินการแล้ว
 ดำเนินการพร้อมกัน

ภาพที่ 2 สถานะความก้าวหน้าของ 20 โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559

นำมาสู่ : แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งฯ ปี 2560

การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งฯ ปี 2560 ได้นำปัญหาอุปสรรค มาเป็นบทเรียน สำหรับการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งฯ ปี 2560 เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ได้อย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ได้คำนึงถึงความสอดคล้อง เชื่อมโยงกับกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) (ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558 - 2565)

ร่างยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี
(พ.ศ. 2560 - 2579)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ
ฉบับที่ 12
(พ.ศ. 2560 - 2579)

ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ (เป้าหมาย : ลดต้นทุนโลจิสติกส์)

- เพิ่มปริมาณการขนส่งทางรางและทางน้ำ
- เพิ่มปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมือง
- เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยาน
- เพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง

ร่างยุทธศาสตร์
การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง
ระยะ 20 ปี
(พ.ศ. 2560 - 2579)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปรับปรุงกฎหมายและปฏิรูปองค์กร
ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาบุคลากร
ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่งของไทย
(พ.ศ. 2558 - 2565/79)

แผนงานที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง
แผนงานที่ 2 การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกทม./ปริมณฑล
และภูมิภาค
แผนงานที่ 3 การพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงฐานการผลิตของประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน
แผนงานที่ 4 การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ
แผนงานที่ 5 การเพิ่มขีดความสามารถการให้บริการขนส่งทางอากาศ

แผนปฏิบัติการ
ด้านคมนาคมขนส่ง
ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560
(Action Plan)

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 (ต่อเนื่อง)/ทางรถไฟสายใหม่ (รฟท.)
- โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน กทม./ปริมณฑล และภูมิภาค/ระบบตั๋วรวม (รฟม./รฟท./สนข.)
- โครงการก่อสร้างทางพิเศษ/ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (ทล./กทพ.)
- โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3/ท่าเรือเฟอร์รี่ (กทท./จท.)
- โครงการพัฒนาท่าอากาศยานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ทย./บกท./ทอท.)
- โครงการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า/ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง/ศูนย์การขนส่ง/
สถานีขนส่งสินค้า/จุดพักรถบรรทุก (ขสมก./ขบ./ทล.)

ภาพที่ 3 แผนภาพสรุปความเชื่อมโยงของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan)

กรอบวงเงินลงทุนของ 36 โครงการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งฯ ปี 2560

การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งฯ ปี 2560 ได้พิจารณาคัดเลือกโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 โครงการสำคัญเร่งด่วนตามนโยบายรัฐบาล ที่มีความพร้อมในการดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 รวมทั้งโครงการสำคัญที่ต้องการเร่งผลักดัน รวมจำนวน 36 โครงการ กรอบวงเงินลงทุนรวมจำนวน 895,757.55 ล้านบาท ซึ่งสามารถจำแนกกลุ่มโครงการเป็น 2 ประเภท ได้แก่

1. กลุ่มโครงการที่มีความพร้อมในการดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 จำนวน 34 โครงการ วงเงินลงทุนรวมจำนวน 871,708.55 ล้านบาท จำแนกเป็นกลุ่มย่อย 5 กลุ่ม ได้แก่ (1) กลุ่มโครงการที่พร้อมให้บริการ 2 โครงการ (2) กลุ่มโครงการที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ 5 โครงการ (3) กลุ่มโครงการที่เริ่มประกวดราคาได้ 15 โครงการ (4) กลุ่มโครงการที่เสนอคณะรัฐมนตรี คณะกรรมการ PPP พิจารณา 8 โครงการ และ (5) กลุ่มโครงการที่เตรียมข้อเสนอโครงการแล้วเสร็จ 4 โครงการ

2. กลุ่มโครงการสำคัญที่ต้องการผลักดัน จำนวน 2 โครงการ วงเงินลงทุนรวมจำนวน 24,049 ล้านบาท ได้แก่ (1) โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (จ.บุรีรัมย์ จ. อุตรดิตถ์ และจ.กำแพงเพชร) และ (2) โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนจ.ภูเก็ต

จำนวน 36 โครงการ วงเงินโครงการ 895,757.55 ล้านบาท



กลุ่มโครงการที่มีความพร้อมดำเนินการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560
จำนวน 34 โครงการ



กลุ่มโครงการสำคัญที่ต้องการผลักดัน
จำนวน 2 โครงการ



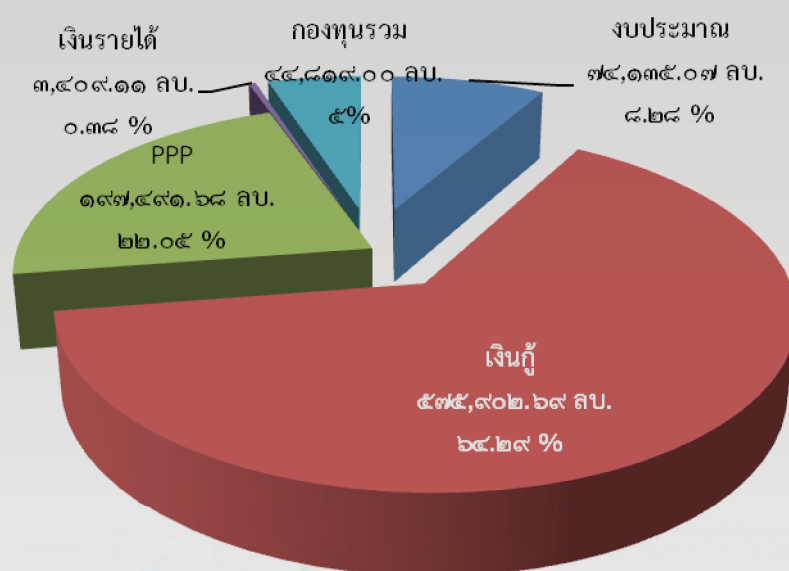
ลำดับ (ลำดับ)	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน
1.	กลุ่มโครงการที่มีความพร้อมดำเนินการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 จำนวน 34 โครงการ		871,708.55
1.1	กลุ่มโครงการที่พร้อมให้บริการได้ จำนวน 2 โครงการ		1,355.34
1)	โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ระยะสั้น เชิญชวนให้เอกชนเข้าเดินเรือ Ferry ในเส้นทางพัทยา-หัวหิน	จท.	-
2)	โครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	สนช.	1,355.34
1.2	กลุ่มโครงการที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ จำนวน 5 โครงการ		54,798.50
1)	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย	ขบ.	2,365.81
2)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค ระยะแรก จำนวน 4 ท่าอากาศยาน	ทย.	7,685.50
	2.1) ท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก		430.00
	2.2) ท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา		350.00
	2.3) ท่าอากาศยานสกลนคร จ. สกลนคร		113.00
	2.4) ท่าอากาศยานกระบี่ จ.กระบี่		6,792.50
3)	โครงการทางพิเศษสายพระราม3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	กทพ.	31,244.00
4)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	รฟท.	10,239.58
5)	โครงการปรับปรุงระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ อาคารผู้โดยสารหลัก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	3,263.61
1.3	กลุ่มโครงการที่เริ่มประกวดราคาได้ จำนวน 15 โครงการ		468,564.48
1)	โครงการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า จำนวน 200 คัน พร้อมก่อสร้างสถานีประจวบไฟฟ้า	ขสมก.	2,272.22
2)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑล สาย 4	รฟม.	21,197.00
3)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ-บางปู	รฟม.	12,146.00
4)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต-ลำลูกกา	รฟม.	9,803.00
5)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรม	รฟม.	123,354.00
6)	โครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท	รฟท.	31,149.35
7)	โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	รฟท.	7,596.94
8)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	รฟท.	56,066.25
9)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	รฟท.	35,839.74
10)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	รฟท.	26,065.75
11)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	รฟท.	23,384.91
12)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่ - สงขลา	รฟท.	51,823.28
13)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	รฟท./ สนช. ศึกษา	7,941.80
14)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	รฟท./ สนช. ศึกษา	59,924.24
15)	โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul : MRO) ณ ท่าอากาศยานอุตะเภา	บกท.	-

ลำดับ (ลำดับ)	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน
1.4	กลุ่มโครงการที่เสนอ ครม./คกก. PPP พิจารณา จำนวน 8 โครงการ		298,004.67
1)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่	รฟท.	76,978.82
2)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม	รฟท.	60,351.91
3)	โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน	รฟท.	19,042.13
3.1)	ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช		8,746.46
3.2)	ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา (เพิ่มเติมสถานีบางกรวย-กฟผ. และสะพานพระราม 6)		10,295.67
4)	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3	กทท.	35,099.54
5)	โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 และ E-W Corridor ด้านตะวันออก	กทพ.	14,382.00
6)	โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต	กทพ.	10,496.65
7)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ชะอำ	ทล.	80,600.00
8)	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	ขบ.	1,053.62
1.5	กลุ่มโครงการที่เตรียมข้อเสนอโครงการแล้วเสร็จ จำนวน 4 โครงการ		48,985.56
1)	โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ระยะยาว พัฒนาเส้นทางเดินเรือ Ferry ให้รองรับผู้โดยสารและรถยนต์	จท.	981.70
2)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย	ทล.	30,500.00
3)	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (จังหวัดชายแดน 9 จังหวัด)	ขบ.	8,065.84
4)	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก 8 จังหวัด)	ขบ.	9,438.02
2.	กลุ่มโครงการสำคัญที่ต้องการผลักดันได้ จำนวน 2 โครงการ		24,049.00
1)	โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก	ทล.	550.00
1.1)	โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.24 อ.หนองกี่ จ.บุรีรัมย์		105.00
1.2)	โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.2 อ.เมือง จ.อุดรธานี		225.00
1.3)	โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.1 อ.เมือง จ.กำแพงเพชร ขาเข้า		220.00
2)	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (วงเงินลงทุนตามผลการศึกษาของ สนช.)	รฟม./สนช. ศึกษา	23,499.00
	วงเงินรวมทั้งสิ้น		895,757.55

กรอบวงเงินลงทุนโครงการข้างต้นภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 มีวงเงินลงทุนโครงการทั้งหมด 895,757.55 ล้านบาท โดยมีแหล่งเงินทุน 5 แหล่ง ได้แก่ 1) เงินงบประมาณรายจ่ายประจำปี ๒) เงินกู้ ๓) เงินที่มาจาก การให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) ๔) เงินรายได้ของรัฐวิสาหกิจ และ ๕) เงินกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Thailand Future Fund :TFF) ทั้งนี้ การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งฯ ปี 2560 ใช้แหล่งเงินทุนจากเงินกู้ คิดเป็นร้อยละ 64.29 ของวงเงินลงทุนรวม รองลงมาได้แก่ เงินที่มาจาก การให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) เงินงบประมาณรายจ่ายประจำปี เงินกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Thailand Future Fund :TFF) และเงินรายได้ของหน่วยงาน คิดเป็นร้อยละ 22.05 8.28 5.00 และ 0.38 ตามลำดับ รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 2

ตารางที่ 2 แหล่งเงินลงทุนโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560

แหล่งเงินลงทุน	วงเงินลงทุนรวม	
	จำนวนเงินลงทุน (ล้านบาท)	ร้อยละ
เงินงบประมาณ (งปม.)	74,135.07	8.28
เงินกู้	575,902.69	64.29
เงินที่มาจากกาให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP)	197,491.68	22.05
เงินรายได้ของหน่วยงาน (เงินรายได้)	3,409.11	0.38
เงินกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Thailand Future Fund: TFF)	44,819.00	5.00
รวมทั้งสิ้น	895,757.55	100.00



บทสรุป

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ จะเป็นเครื่องมือของกระทรวงคมนาคมในการติดตามเร่งรัดการดำเนินงานโครงการขนาดใหญ่ (Megaproject) ให้มีความต่อเนื่องเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ในการเพิ่มศักยภาพเศรษฐกิจของประเทศ ด้วยการกระตุ้นการลงทุนด้วยการเร่งพิจารณาโครงการลงทุนที่มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการให้เอกชนร่วมลงทุน เพื่อลดภาระการใช้งบประมาณของประเทศ ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาประเทศ ตามวิสัยทัศน์ “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”

เปิดหูเปิดตา

“มหกรรมพลังงานและเทคโนโลยีที่ยั่งยืนแห่งเอเชีย 2560”



ประธานในพิธีเปิดงาน
SETA 2017

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี

ร่วมจัดโดย กระทรวงพลังงาน
8 - 10 มีนาคม 2560
ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค กรุงเทพฯ



SUSTAINABLE ENERGY & TECHNOLOGY ASIA 2017

“TOWARDS A LOW-CARBON SOCIETY”



พลเอก อนันตพร กาญจนรัตน์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน



ดร.พีเชฐ ดุงคเวโรจน์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวง
วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี



นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม



ดร.แม็กซิมัส อองทิลี
รัฐมนตรีว่าการกระทรวง
พลังงานจากมาเลเซีย



ซีโร ซะโตะชิมะ
เอกอัครราชทูตญี่ปุ่น
ประจำประเทศไทย



เชซุส มิเกล ซินส์
เอกอัครราชทูตและ
หัวหน้าคณะผู้แทนสหภาพยุโรป
ประจำประเทศไทย



มาซาคาซุ โทโยดะ
ผู้บริหารและ
ประธานคณะกรรมการ
สถาบันเศรษฐศาสตร์พลังงาน



แอกเนตา ไรซิ่ง
ผู้อำนวยการ
สมาคมนิวเคลียร์โลก



จอร์จินา เฮย์เดน
หัวหน้าส่วนวิจัยพลังงาน
และพลังงานหมุนเวียน
สถาบันวิจัยบีเอ็มไอ



พบกับ

www.seta.asia

- เทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านพลังงานสีเขียว จากผู้ผลิตชั้นนำทั่วโลก
- CEO Energy Forum และ CLMVT Energy Forum เวทีที่รวบรวมผู้ทรงคุณวุฒิ และกูรูด้านพลังงานมากที่สุดในเอเชีย
- ซบจริง! ชาร์จจริง! กับรถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่ล่าสุด จากค่ายรถยนต์ชั้นนำกว่า 5 ค่าย
- งานสัมมนา “ทิศทางพลังงานไทย พลังงานที่ยั่งยืน” ร่วมจัดโดย เดอะ เนชั่น จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน
- งานสัมมนาคู่ขนานอีกกว่า 10 งานจากองค์กรชั้นนำจากไทยและต่างประเทศ

in [seta.asia](https://www.linkedin.com/company/seta-asia)

@seta.asia

f [seta.asia](https://www.facebook.com/seta.asia)



คนไทยลงทะเบียน
เข้าร่วมงาน ฟรี!

Co-Organised by



Endorsed by



Ministry of Science & Technology

Diamond Sponsored by



Media Partner



Managed by



Sponsored by





SETA
2017

โครงการพลังงานและเทคโนโลยี ที่ยั่งยืนแห่งเอเชีย 2560 หรือ SETA 2017

โครงการพลังงานและเทคโนโลยีที่ยั่งยืนแห่งเอเชีย 2560 หรือ SETA 2017 ภายใต้ธีม “Towards A Low-Carbon Society” ชูเทรนด์พลังงานไฮบริด รถพลังงานไฟฟ้ากระทรวงพลังงาน ร่วมกับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ร่วมด้วย กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงคมนาคม และ กระทรวงอุตสาหกรรม ประกาศความพร้อมเดินทางจัดการประชุมวิชาการ และนิทรรศการนานาชาติ “โครงการพลังงานและเทคโนโลยีที่ยั่งยืนแห่งเอเชีย 2560” หรือ “SETA 2017” ต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 ภายใต้ธีม “Towards A Low-Carbon Society” ใน 4 หัวข้อหลัก ได้แก่ นโยบายและการวางแผนด้านพลังงาน เทคโนโลยีระบบผลิตกระแสไฟฟ้าเพื่อปล่อยคาร์บอนต่ำ พลังงานเพื่อการคมนาคมขนส่งเพื่อปล่อยคาร์บอนต่ำ และ เมืองอัจฉริยะและอุตสาหกรรมสีเขียว เพื่อผลักดันและพัฒนางานด้านพลังงานและเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง โดยในปีนี้นั้นเน้นเทรนด์อุตสาหกรรมไฮบริด และรถยนต์พลังงานไฟฟ้า



งานประชุมวิชาการและนิทรรศการนานาชาติ “โครงการพลังงานและเทคโนโลยีที่ยั่งยืนแห่งเอเชีย 2560” หรือ “SETA 2017” เปิดโอกาสให้ผู้บริหารภาครัฐและภาคเอกชน ผู้ผลิต บริษัท ผู้ผลิตไฟฟ้า นักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญ บริษัทผู้ผลิตพลังงานทดแทน วิศวกร นักลงทุน จากทุกภาคส่วนและผู้สนใจทั่วไป ทั้งในและต่างประเทศ ได้รู้จักเทคโนโลยีด้านพลังงานล้ำหน้า พร้อมรับคำปรึกษาจากผู้เชี่ยวชาญในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งด้านวิชาการ และด้านธุรกิจ ดร. อารีพงศ์ ภูษอมุ่ ปลัดกระทรวงพลังงาน กล่าวว่า “ภาครัฐมีเป้าหมายและนโยบายส่งเสริมและผลักดันให้อุตสาหกรรมพลังงานสามารถสร้างรายได้ให้ประเทศ ซึ่งถือเป็นอุตสาหกรรมเชิงยุทธศาสตร์ เพิ่มการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานและ

พัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจพลังงานของภูมิภาค โดยแสวงหาและพัฒนาแหล่งพลังงานและเทคโนโลยีเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าจากทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งให้มีการกระจายแหล่งและประเภทพลังงานให้มีความหลากหลาย เหมาะสม และยั่งยืน ส่งเสริมให้มีการใช้แหล่งพลังงานเพื่อปล่อยคาร์บอนต่ำมากขึ้นในภาคขนส่ง การใช้พลังงานไฟฟ้าในภาคคมนาคม และส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอล์และไบโอดีเซลในภาคครัวเรือน ส่งเสริมการผลิต การใช้ ตลอดจนการวิจัยและพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก ทั้งนี้ให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างครบวงจร ส่งเสริมและผลักดันการอนุรักษ์พลังงานอย่างเต็มรูปแบบ กระทรวงพลังงานมีความยินดี

เป็นอย่างยิ่ง ในการสนับสนุนและร่วมจัดงานประชุมวิชาการและนิทรรศการนานาชาติ “โครงการพลังงานและเทคโนโลยีที่ยั่งยืนแห่งเอเชีย 2560” หรือ “SETA 2017” ซึ่งเป็นงานแสดงนิทรรศการพลังงานที่นำเสนอองค์ความรู้ นวัตกรรม ประสบการณ์ที่หลากหลายและครบถ้วน

ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางชั้นนำในการดำเนินการพัฒนาประสิทธิภาพของการใช้พลังงานและการพัฒนาพลังงานทางเลือก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในเรื่องการลดผลกระทบที่เกิดจากคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศจากภาคอุตสาหกรรมต่าง ๆ เช่น การคมนาคม การขนส่ง พลังงานไฟฟ้า อุตสาหกรรม ที่อยู่อาศัย เป็นต้น ในครั้งนี้อาจจะเน้นอภิปรายเรื่อง “พลังงานคาร์บอนต่ำ” ซึ่งการจัดการให้ประสบความสำเร็จ จะต้องอาศัยทั้งเทคโนโลยีและโซลูชันทางออกร่วมกันเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพและความยั่งยืนของทั้งการผลิตพลังงานและการใช้พลังงาน ที่เป็นความท้าทายของประเทศไทยและทุกประเทศทั่วโลก การพัฒนาพลังงานหมุนเวียนที่จะทำให้เกิดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำ แนวทางการลดใช้พลังงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ นโยบายการแก้ปัญหาเหล่านี้เป็นสิ่งสำคัญที่เราจะเน้นย้ำในงานครั้งนี้ เป็นโอกาสอันดี ที่จะทำให้ประชาชนไทย ทั้งผู้ที่มีบทบาทในเชิงนโยบาย การบริหาร ตลอดจนประชาชนทั่วไป ได้แลกเปลี่ยนองค์ความรู้ ประสบการณ์จากผู้เชี่ยวชาญทั้งจากในและต่างประเทศ เปิดมุมมอง และมีมติแห่งการพัฒนาพลังงานอย่างเต็มรูปแบบ”



รศ.ดร.รัชชัย สุมิตร ประธานคณะกรรมการดำเนินงานโครงการพลังงานและเทคโนโลยีที่ยั่งยืนแห่งเอเชีย 2560 กล่าวว่า “งาน SETA 2017 เป็นการจัดงานระดับนานาชาติ โดยในปีนี้อัดต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 จากการประสบความสำเร็จในการจัดงานในปีแรกที่ผ่านมา ถือเป็นอีกก้าวที่สำคัญในความร่วมมือของหน่วยงานหลักของประเทศ โดยกระทรวงพลังงาน กระทรวงคมนาคม กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และกระทรวงอุตสาหกรรม รวมทั้งองค์กรรัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน ผู้มีส่วนร่วมต่อการสร้างบทบาทและความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในการผลักดันประเทศไทยให้ก้าวสู่ความเป็นผู้นำด้านพลังงานในภูมิภาคอาเซียนอย่างแท้จริง โดยมีวัตถุประสงค์ในการสร้างเวทีพูดคุย และร่วมหาคำตอบตั้งแต่การหาแหล่งพลังงาน ตลอดจนการใช้ระบบผลิตกระแสไฟฟ้า ภาคขนส่ง ภาคอุตสาหกรรม และภาคครัวเรือน โดยในงานประชุมครั้งนี้จะมุ่งเน้นไปในประเด็นที่ทั้งเอเชียและทั่วโลกล้วนให้ความสำคัญ โดยเฉพาะประเด็นด้านแหล่งพลังงานคาร์บอนต่ำ ในปีนี้มีการเพิ่มพื้นที่แสดงนิทรรศการอีกเท่าตัว โดยมีความเป็นพิเศษ มุ่งเน้นถึงอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีไฮบริดและรถที่ใช้พลังงานไฟฟ้า และกิจกรรมการจับคู่ธุรกิจ กว่า 200 บริษัท เพื่อส่งเสริมการลงทุนและการถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านพลังงานให้กับประเทศ โดยตั้งเป้าผู้เข้าชมและร่วมงานตลอดทั้ง 3 วัน จำนวนกว่า 10,000 คน จาก 50 ประเทศทั่วโลก”

ด้านกิจกรรมในงานประชุมวิชาการและนิทรรศการนานาชาติ “โครงการพลังงานและเทคโนโลยีที่ยั่งยืนแห่งเอเชีย 2560” หรือ “SETA 2017” ได้รับเกียรติจากวิทยากรปรมาภพ ได้แก่ พลเอก อนันตพร กาญจนรัตน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน นาย อาคม เต็มพินยาไพสิฐ รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม ดร.พิเชฐ ดุรงคเวโรจน์ รัฐมนตรีกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

ดอกเตอร์แมกซิมัส จอนนิตี อองกิลี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน น้ำ และเทคโนโลยีเพื่อสิ่งแวดล้อม ประเทศมาเลเซีย (Dr. Maximus Johnity Ongkili, Minister of Energy, Green Technology and Water, Malaysia) ฯพณฯ เมซุส มิเกล ซานส์ เอกอัครราชทูตแห่งสหภาพยุโรปประจำประเทศไทย (H.E. Jesús Miguel Sanz, Ambassador and Head of Delegation of the European Union in Thailand) แอคนตา ไรซิง ผู้อำนวยการใหญ่สมาคมนิวเคลียร์โลก (Ms. Agneta Rising, Director General of World Nuclear Association) และ ฯพณฯ ชิโร ซะโตะชิมะ เอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทย (H.E. Mr. Shiro Sadoshima, Ambassador of Japan in Thailand)

นอกจากนี้ ยังมีการจัดให้มีการบรรยาย ประชุมสัมมนา และเวิร์คช็อปจากองค์กรระดับนานาชาติ และบริษัทที่เป็นผู้นำในหัวข้อต่างๆ อาทิ “CEO Energy Forum” “CLMVT Energy Forum” Financing in Energy โดย มูดีส์ (Moody’s) “Hybrid & EV Technology” เป็นต้น ผู้สนใจสามารถดูรายละเอียดเพิ่มเติม และลงทะเบียนร่วมงานได้ในเว็บไซต์ www.SETA.Asia

งานประชุมวิชาการและนิทรรศการนานาชาติ “โครงการพลังงานและเทคโนโลยีที่ยั่งยืนแห่งเอเชีย 2560” หรือ “SETA 2017” จะมีผู้เข้าร่วมงานเป็นผู้บริหาร ภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน ผู้ผลิต บริษัทผู้ผลิตไฟฟ้า นักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญ บริษัทผู้ผลิตพลังงานทดแทน ธนาकार นักลงทุน จากทุกภาคส่วนและผู้สนใจทั่วไป ทั้งในและต่างประเทศ กว่า 10,000 คน พื้นที่จัดงาน 9,600 ตารางเมตร บูธจัดงาน กว่า 200 บูธ โดยมีโซนไฮบริดและเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้า โซนโซลาร์เซลล์ และโซนระบบเมืองอัจฉริยะ จากเมืองโตเกียวและกรุงเทพมหานคร รวมไปถึงพาวิลเลียนจากต่างประเทศ อีก 11 ประเทศ พร้อมกิจกรรมการจับคู่ธุรกิจ อาทิ ประเทศแคนาดา เยอรมัน ไต้หวัน เกาหลี จีน ญี่ปุ่น อินเดีย มาเลเซีย สิงคโปร์ จะจัดขึ้นระหว่างวันที่ 8-10 มีนาคม 2560 เวลา 10.00-18.00 น. ณ ฮอลล์ 103-104 ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา



SETA 2017
The 2nd Sustainable Energy & Technology Asia

SUSTAINABLE ENERGY & TECHNOLOGY ASIA 2017
8-10 March 2017

BITEC: Bangkok International Trade & Exhibition Centre
Bangkok Thailand

“TOWARDS A LOW-CARBON SOCIETY”

www.seta.asia

@seta.asia facebook.com/seta.asia

การประยุกต์ประสบการณ์ แก้ไขปัญหาลำโพงจราจร โดยการบริหารจัดการกับการจราจร สำหรับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร

หัวหน้าฝ่ายนโยบายและแผนการจราจร กองจัดระบบการจราจรทางบก

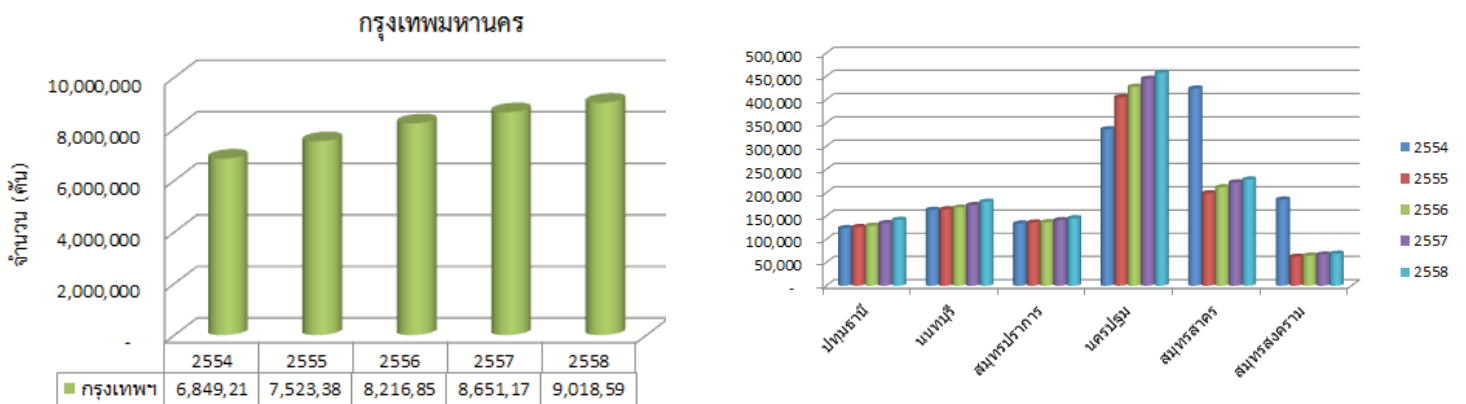
กรุงเทพมหานครเป็นมหานครที่มีขนาดใหญ่อันดับที่ 15 ของโลก และเป็นฐานเศรษฐกิจหลักของประเทศและเป็นศูนย์บริหารทางเศรษฐกิจ การเมือง และวัฒนธรรม ส่งผลให้กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นแหล่งผลิตและจ้างงานที่สำคัญซึ่งมีลักษณะของการกระจุกตัวของแหล่งที่อยู่อาศัยและศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจดังกล่าว ก่อให้เกิดความต้องการในการเดินทาง เกิดการจราจรติดขัดซึ่งเป็นปัญหาที่สะสมมาอย่างต่อเนื่อง ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจที่สำคัญ มีมูลค่าความสูญเสียด้านเวลาการเดินทางและใช้รถยนต์ในแต่ละปี คิดเป็นมูลค่าประมาณ 168,000 ล้านบาท/ปี เป็นอย่างน้อยและถูกจัดอันดับให้เป็นเมืองที่มีปัญหาการจราจรติดขัดอันดับ 2 ของโลก(ปี 2558) ซึ่งทุกรัฐบาลได้พยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวมาอย่างต่อเนื่อง เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน รวมทั้งวางแผนเพื่อแก้ไขปัญหาลำโพงจราจรอย่างยั่งยืน

ปัญหาการจราจรติดขัดเป็นผลมาจากความต้องการใช้ถนน (Travel demand) ที่มีปริมาณมากกว่าความสามารถของโครงข่ายถนน (Road Networks Capacity) ที่จะรองรับได้ ซึ่งสาเหตุที่ทำให้มีความต้องการใช้ถนนจำนวนมากขึ้นอยู่กัหลายปัจจัย เช่น จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว การพัฒนาเมืองหรือพื้นที่เมือง จำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว การจำกัด ประสิทธิภาพของถนนโครงข่ายและสะพานข้ามแม่น้ำ เจ้าพระยาที่จำกัด ผิดจราจร การบริการระบบขนส่งสาธารณะที่อยู่ระหว่างการเร่งพัฒนาให้มีประสิทธิภาพ ปัญหาความสะดวกการเชื่อมต่อระหว่างระบบการเดินทาง และการบังคับใช้กฎหมายที่พยายามดำเนินการให้เข้มงวด เพื่อให้เกิดการล้นไหลจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ



สภาพปัจจุบันเกี่ยวกับการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เช่น

1. จำนวนรถจดทะเบียน : จำนวนรถจดทะเบียนสะสมในกรุงเทพมหานครมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีจำนวน 9,018,594 คัน เพิ่มขึ้น 367,422 คัน จากจำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 8,651,172 คัน คิดเป็นร้อยละ 4.25 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนรถในเขตกรุงเทพมหานครในปี 2558 มีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นจากปี 2554 (ในช่วง 5 ปี) คิดเป็นการเพิ่มขึ้นของรถร้อยละ 36.43 ของปี 2554



รูปที่ 1 แสดงแนวโน้มข้อมูลรถจดทะเบียนสะสมในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ปี 2554-2558

2. สัดส่วนพื้นที่ถนน : กทม. มีการครอบครองรถในอัตราที่สูง เมื่อเทียบกับเมืองใหญ่อื่นๆ ดังนั้นความครอบคลุมของพื้นที่ถนนควรจะสูงขึ้นด้วยเพื่อรองรับปริมาณจราจรที่มีมาก แต่เมื่อพิจารณาข้อมูลสัดส่วนพื้นที่ถนน ซึ่ง กทม มีพื้นที่ 1,568.737 ตารางกิโลเมตร มีถนนประมาณ 4,600 กิโลเมตร คิดเป็นพื้นที่ถนนเพียง 8% ซึ่งน้อยมาก เมื่อเทียบกับเมืองโตเกียว (23%) เมืองนิวยอร์ก (38%)

3. ปริมาณความต้องการเดินทาง : ภาพรวมผลการวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จากผลลัพธ์ของตัวชี้วัดแบบจำลองทางคณิตศาสตร์พบว่า ปี 2560 มีการเดินทางโดยเฉลี่ย 19.11 ล้านคน-เที่ยวต่อวัน ทั้งนี้ ระหว่างปี 2560-2580 มีการเดินทางเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 9.81 และในปี 2565 คาดว่าจะการเดินทาง 21.27 ล้านคน-เที่ยว/วัน และเพิ่มขึ้นเป็น 23.41 ล้านคน-เที่ยว/วัน ในปี 2570 ข้อมูลแสดงตามตารางที่ 1

ตารางที่ 2 แสดงการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

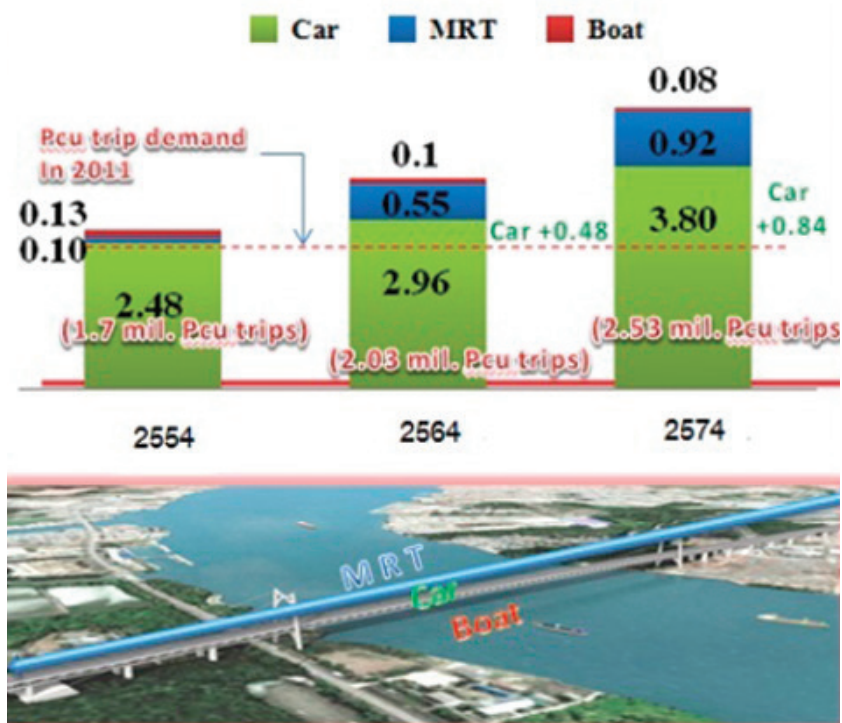
ปี	ประเภทการเดินทาง (ล้านคน-เที่ยว/วัน)			สัดส่วนการเดินทาง (%)	
	รวม	ส่วนบุคคล	ส่วนสาธารณะ	ส่วนบุคคล	ส่วนสาธารณะ
2560	35,669	19,110	8,508	69.19	30.81
2565	39,987	21,272	9,047	70.16	29.84
2570	43,2411	23,410	9,576	70.97	29.03
2575	46,937	25,550	10,214	70.16	28.56
2580	50,531	27,780	10,790	69.19	27.97

ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์การศึกษาพัฒนาปรับปรุง บำรุงรักษาฐานข้อมูล ข้อเสนอแนะและแบบจำลอง เพื่อบูรณาการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร การขนส่งต่อเมืองหลายรูปแบบและระบบโลจิสติกส์ (TDL) หน้า 5-95, ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

จากการคาดการณ์สัดส่วนการขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพและปริมณฑล (TDL, 2558) พบว่า ในปี 2560 ประชาชนมีการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล เพิ่มขึ้นเป็น 19,110 พันคน-เที่ยวต่อวัน (คิดเป็นร้อยละ 69.19 ของการเดินทางทั้งหมด) และระบบขนส่งสาธารณะ 8,508 พันคน-เที่ยวต่อวัน (คิดเป็นร้อยละ 30.81 ของการเดินทางทั้งหมด) ในขณะที่ปี 2565 มีการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลเป็น 21,272 พันคน-เที่ยวต่อวัน (คิดเป็นร้อยละ 70.16 ของการเดินทางทั้งหมด) และระบบขนส่งสาธารณะ 9,047 พันคน-เที่ยวต่อวัน (คิดเป็นร้อยละ 29.84 ของการเดินทางทั้งหมด) ซึ่งการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะลดลงเล็กน้อย เนื่องด้วยปริมาณรถยนต์จดทะเบียนเพิ่มมากขึ้นโดยไม่มีการจำกัด แม้จะมีการเปิดให้บริการระบบรถไฟฟ้าสายต่างๆ ก็ตาม

4. ความต้องการเดินทางข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา : ผลการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายถนนสะพานข้ามแม่น้ำและการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (2554) คาดการณ์ว่าปริมาณการ **จราจรข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในปี พ.ศ. 2564 จะเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2554 ประมาณ 2.5 แสน PCU/วัน หรือคิดเป็น 9 แสนคน-เที่ยว/วัน** จำแนกเป็นการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ที่จะก่อสร้างแล้วเสร็จตามแผนแม่บทรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพิ่มขึ้นประมาณ 4.5 แสนคน - เที่ยว/วัน การเดินทางโดยรถยนต์ เพิ่มขึ้นประมาณ 4.8 แสนคน - เที่ยว/วัน และการเดินทางโดยทางเรือ ลดลงประมาณ 3 หมื่นคน - เที่ยว/วัน

ปริมาณการเดินทางที่ต้องการข้ามฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา
ในช่วง 20 ปี (ล้าน คน-เที่ยว/วัน)

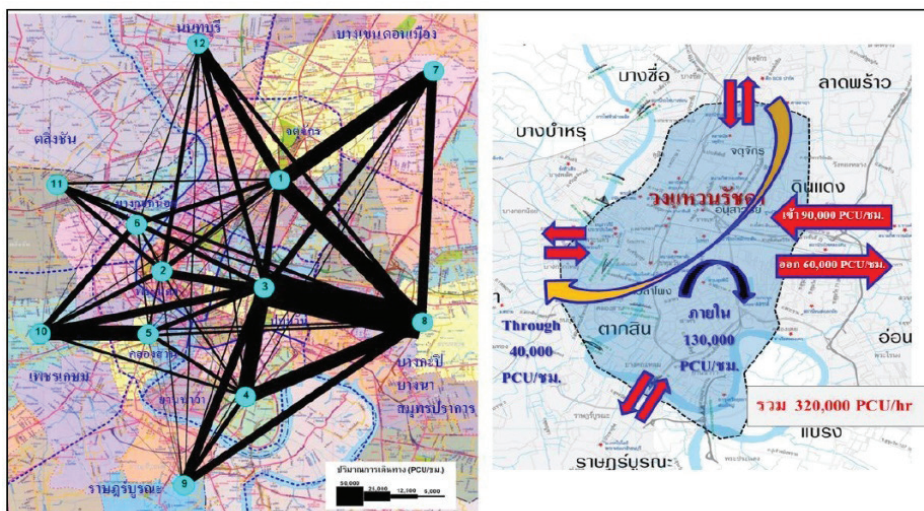


รูปที่ 2 แสดงข้อมูลความต้องการเดินทางข้ามฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในปี 2554 – 2574

5. ความต้องการเดินทางเข้าออกพื้นที่ถนนวงแหวน
รัชดา

จากการศึกษาการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง (Demand Management) เพื่อรองรับการพัฒนาโครงข่ายการจราจรและระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร (2558) พบว่า บริเวณพื้นที่ถนนวงแหวนรัชดาภิเษกและภายนอกถนนวงแหวนรัชดาภิเษกมีการใช้รถยนต์ส่วนตัว มากถึงร้อยละ 67

ของปริมาณจราจร ใช้รถตู้และรถโดยสารขนาดเล็ก ร้อยละ 5 และรถโดยสารขนาดใหญ่ร้อยละ 2 เท่านั้น ซึ่งรูปแบบการเดินทางหลักของคนกรุงเทพมหานคร ยังคงเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล โดยมีคนนั่งหนึ่งคน/คัน ถึงร้อยละ 64 นั่งสองคน/คัน ร้อยละ 25 และนั่งมากกว่าสามคนขึ้นไป ร้อยละ 10 เท่านั้น ซึ่งแสดงถึงการใช้พื้นที่ถนนที่ยังไม่ประสิทธิภาพ ข้อมูลการเดินทางบริเวณพื้นที่วงแหวนรัชดาแสดงดังรูปที่ 4



ที่มา : แบบจำลองโครงการ TDM, พ.ศ.2558

รูปที่ 4 แสดงข้อมูลการเดินทางบริเวณพื้นที่วงแหวนรัชดา โดยรถยนต์ส่วนบุคคลนอกจากเป็นรถในเขต กทม. เองแล้ว รถจากจังหวัดใกล้เคียงก็ยังมีกรวิ่งผ่านพื้นที่ กทม. (Through Traffic) อีกประมาณ 40,000 PCU/ชม. โดยไม่จำเป็น

6. ความสูญเสียที่เกิดจากการเดินทาง : ความสูญเสียจากการเดินทางสามารถประเมินได้จากมูลค่าของเวลาที่ใช้การเดินทาง (value of time: VOT) พบว่า จะสูญเสียประมาณ 44.31 บาท/เที่ยว/คน หรือ คิดเป็น 21,200 บาท/ปี/คน หรือประมาณ 113,000 ล้านบาท/ปี และค่าใช้จ่ายในการใช้รถยนต์ (vehicle Operating cost: VOC) ซึ่งขึ้นอยู่กับความเร็วในการขับขี่ พบว่า จะสูญเสียประมาณ 11.5 บาท/กม. (เฉลี่ยที่ความเร็ว 15.00 กม./ชม.) หรือ คิดเป็น 361 บาท/วัน หรือประมาณ 115 ล้านบาท/วัน จากการประมาณการในเบื้องต้น ค่าสูญเสียเวลาการเดินทางและการบำรุงรักษารถยนต์ในแต่ละปี **คิดเป็นมูลค่าอย่างน้อยประมาณ 168,400 ล้านบาท/ปี**

แนวทางและมาตรการด้านการบริหารจัดการเพื่อการแก้ไขปัญหาจราจร

จากสาเหตุของปัญหาจราจรและสภาพปัจจุบันเกี่ยวกับการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ร่วมกันกำหนดแนวทางและมาตรการด้านการบริหารจัดการเพื่อการแก้ไขปัญหาจราจร โดยแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาจราจร โดยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการอำนวยความสะดวก คือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นประธาน และมีหัวหน้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก การทางพิเศษแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ บริษัทขนส่ง จำกัด และ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ร่วมเป็นคณะทำงาน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่ออำนวยความสะดวก กำกับดูแล การแก้ไขปัญหาการจราจรในระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งการกำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน ให้เป็นความรับผิดชอบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยคณะกรรมการเพื่อขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาจราจรดังกล่าว และให้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) และคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาจราจรระยะกลางและระยะยาว ซึ่งมีสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นฝ่ายเลขานุการ ทั้งนี้ **แนวทางและ**

มาตรการด้านการบริหารจัดการเพื่อการแก้ไขปัญหาจราจร จำแนกเป็น ระยะเร่งด่วน ระยะปานกลาง และระยะยาว สรุปดังนี้

1. ระยะเร่งด่วน

เป็นการบริหารจัดการกระแสจราจรบนโครงข่ายถนน การเข้มงวดกวดขันวินัยและการบังคับใช้กฎหมายจราจร (โดยเฉพาะการกวดขันผู้จอดรถในที่ห้ามจอดบนถนนสายหลัก) การสนับสนุนระบบที่จำเป็นในการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ รถไฟฟ้าที่มีในปัจจุบันและที่กำลังจะเปิดให้บริการ และ Non-Motorized Transport การจำกัดความเร็วของรถยนต์บนถนนที่มีการเดินทางร่วมกับจักรยานพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ และการให้ข้อมูลข่าวสารด้านการจราจรแก่ประชาชน โดยแผนงานและมาตรการมุ่งหวังว่าจะสามารถช่วยบรรเทาและลดปัญหาจราจรติดขัด ลดการสูญเสียด้านเศรษฐกิจจากการติดขัดได้ กำหนดเป้าหมายลดเวลาการเดินทางในช่วงเร่งด่วนเย็นลง จากสถิติในช่วงก่อนดำเนินการ ทั้งนี้ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาจราจร กำหนดเป้าหมายให้สอดคล้องกับส่วนกลางดังกล่าว และบูรณาการทำงานเป็นพื้นที่ร่วมกับภาคเอกชนและให้เน้นมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ร่วมกับมาตรการบริหารจัดการ โดยมีแนวทางที่เห็นควรพิจารณาดำเนินการ เช่น

1.1. แผนการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านการจราจร

เน้นการใช้ประโยชน์จากผิวจราจรที่มีอยู่ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยมาตรการดำเนินการ เช่น การตรวจสอบและปรับรอบเวลาสัญญาณไฟจราจร ให้เหมาะสมในแต่ละทางแยก (กรุงเทพมหานครมีทางแยก ประมาณ 490 ทางแยก) การสนับสนุนการใช้ระบบเทคโนโลยีด้านการจราจร เป็นเครื่องมือช่วยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในการกวดขันวินัยจราจรของผู้ขับขี่ และส่งข้อมูลผู้กระทำผิดแบบอัตโนมัติ มาตรการกำกับดูแลระเบียบวินัยของผู้ขับรถขนส่งสาธารณะ โดยจัดเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่ตามจุดที่มีปัญหา หรือบริเวณสำคัญ มาตรการจัดช่องทางเดินรถมวลชน (high-occupancy vehicle, HOV lane) 2-3 คนขึ้นไปทั้งรถโดยสารประจำทาง และรถยนต์ส่วนบุคคล บนถนนสายหลักที่เหมาะสม มาตรการระบายรถออกเมืองเร่งด่วน จัดการเดินรถให้ระบายรถออกเมืองได้รวดเร็วบนถนนสายหลัก รวมถึงการจัดทำช่องทางเดินรถแบบสลับทิศทางบนถนนสายหลัก (Reversible Lane) แผนด้าน

การกวดขันวินัยและบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด เน้นการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ขับรถใช้ถนนมีจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎจราจรโดยเฉพาะในส่วนที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร เป็นต้น

1.2. แผนการพัฒนาปรับปรุงระบบประสิทธิภาพโครงข่ายถนน

เน้นการพัฒนาถนนให้เป็นโครงข่ายจราจรที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งลดจุดตัดกระแสจราจร มีแนวทางดำเนินการที่สำคัญ เช่น มาตรการตรวจสอบและปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของถนน โดยให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการตรวจสอบและเร่งรัดปรับปรุงจุดหรือบริเวณที่เป็นอุปสรรคของการเดินทาง เช่น ผิวจราจรไม่เรียบ หลุม บ่อ อย่างเร่งด่วน มาตรการปรับปรุงการไหลของรถบริเวณหน้าด่านของถนนทางหลวงพิเศษ (Motorway) บริเวณที่มีจุดตัดกระแส โดยให้มีเจ้าหน้าที่คอยดูแลบริเวณนี้ และเร่งการระบายรถบริเวณดังกล่าวอย่าง และมาตรการจัดการจราจรบริเวณจุดตัดกระแสจราจร จุดคอขวดต่างๆ บนทางพิเศษ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณด่านเก็บเงิน และจุดเชื่อมต่อ ต้องมีการจัดเจ้าหน้าที่ช่วยอำนวยความสะดวกและประสานจัดกระแสจราจร เป็นต้น

1.3. แผนการสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

เน้นการพัฒนาและปรับปรุงให้ระบบขนส่งสาธารณะให้เป็นทางเลือกที่มีคุณภาพในการเดินทางของประชาชน มีแนวทางดำเนินการ เช่น มาตรการส่งเสริมการใช้ Public Transport ต่างๆ โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัด Campaign ต่างๆ และการเริ่มดำเนินการจัดให้มีกองทุนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ โดยอาจใช้ภาษีน้ำมันอุดหนุนลดค่าโดยสาร มาตรการจัดทำที่จอดแล้วจร (Park & Ride) โดยประสานขอรับการสนับสนุนจากภาคเอกชน เช่น การจัดทำระบบ Park & Ride ที่บริเวณห้างสรรพสินค้า เป็นต้น

2. ระยะกลาง (1-3 ปี)

เป็นมาตรการสนับสนุนการบริการระบบขนส่งสาธารณะ การบริหารจัดการเดินรถเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายการจราจรให้ครบสมบูรณ์ และจำกัดสิทธิ์บางส่วนในพื้นที่ซึ่งมีโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าหนาแน่นเพียงพอ เช่น พื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ (CBD) ทั้งนี้

มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาจราจร ควบคู่ไปกับการปรับปรุงกลไกทำให้เกิดระบบโครงข่ายการจราจร และการขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการดำเนินงาน เช่น การทำช่องทางเฉพาะรถโดยสารประจำทาง (Bus Lane) และมีการติดตามประเมินผลเป็นระยะเพื่อปรับเปลี่ยนแนวทางดำเนินงานให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริง ทั้งนี้ การดำเนินมาตรการนี้จะต้องพิจารณาให้สอดคล้องกับการเปิดให้บริการระบบรถไฟฟ้าและแผนแม่บทการก่อสร้างสะพานฯ ที่ ครม. ได้ให้ความเห็นชอบดำเนินการแล้วในปัจจุบัน รวมทั้ง ต้องมีการพิจารณาและศึกษาในรายละเอียดในการเสนอแต่ละมาตรการและความพร้อมของหน่วยงานที่รับผิดชอบ ทั้งนี้ มาตรการที่สำคัญ เช่น

2.1. มาตรการระยะกลางที่ 1 (เริ่มดำเนินการปี 2559 เป็นต้นไป)

เน้นมาตรการเชิงสนับสนุนที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อรองรับโครงข่ายรถไฟฟ้าที่มีในปัจจุบันและโครงข่ายที่กำลังจะเปิดให้บริการ และมาตรการด้านจราจร เช่น การตั้งกองทุนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ การใช้ระบบตัวร่วม ค่าโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ การทำงานแบบยืดหยุ่นหรือเหลื่อมเวลาในการทำงานสำหรับหน่วยราชการและภาคเอกชน การส่งเสริมโรงเรียนในเขตกรุงเทพมหานครรับนักเรียนที่อยู่ในเขตพื้นที่บริการ โดยใช้มาตรการส่งเสริมต่างๆ เช่น ค่าศึกษา หรือเรื่องการลดภาษี มาตรการจำกัดความเร็วแบ่งตามช่องจราจร บนทางสายหลัก เข้า-ออกตัวเมืองที่การจราจรไม่คับคั่ง และการจำกัดความเร็วของรถยนต์บนถนนที่มีการเดินทางร่วมกับจักรยานบริเวณ เกาะรัตนโกสินทร์ เป็นต้น

2.2. มาตรการระยะกลางที่ 2 (ปี พ.ศ. 2561 - 2564) (เริ่มดำเนินการ ปี 2561 เป็นต้นไป)

เน้นมาตรการสนับสนุนและจำกัดสิทธิ์ ในพื้นที่ซึ่งมีโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าหนาแน่นเพียงพอบริเวณพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ (CBD) เช่น การพัฒนา Applications เพื่อรายงานสภาพจราจรแบบ Real-time หรือการร่วมมือภาคเอกชนดำเนินการ การเก็บเงิน Road Pricing บริเวณพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ (ปรับเพิ่มค่าจอดรถและการอนุญาตรถเข้าออกพื้นที่บางประเภท) หรือบริเวณ CBD สำหรับถนนบางสายที่เหมาะสม การจัดพื้นที่ Park & Ride เพิ่มเติมให้เหมาะสมกับแนวเส้นทางระบบรถไฟฟ้า มาตรการจำกัดรถยนต์ Auto-restricted by Type/Occupancy CBD เช่น มาตรการรณรงค์

และส่งเสริมให้ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยควบคุมไม่ให้รถเข้าพื้นที่และสนับสนุนการเดินทางเท้า ใช้จักรยานและใช้บริการระบบขนส่ง มาตรการจำกัดหรือห้ามรถบรรทุกทุกเข้าพื้นที่ในบางช่วงเวลา และการกำหนดมาตรฐานอาคาร เพื่อรองรับการใช้ทางจักรยาน

3. ระยะยาว (มากกว่า 3 ปีขึ้นไป)

เป็นมาตรการจำกัดสิทธิ์ มาตรการด้านการเงิน ในพื้นที่ซึ่งต้องมีความหนาแน่นโครงข่ายรถไฟฟ้าไม่ต่ำกว่า 0.2 กิโลเมตร/ตารางกิโลเมตร สำหรับแผนระยะยาวนี้ ถือเป็น การเสริมสร้างวัฒนธรรมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ การเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ และการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยสันนิบาตและสร้างวินัยใช้รถใช้ถนน และการแก้ไขปัญหาจราจรด้วยระบบขนส่งสาธารณะ เช่น การเก็บเงินเข้าพื้นที่ (Road Pricing) บนถนนวงแหวนรัชดา ช่วงเร่งด่วน หรือเวลาที่กำหนด การปรับการเก็บเงินค่าทางพิเศษ โดยให้ปรับตามเวลาและสภาพจราจรติดขัด เพื่อบรรเทาหรือกระจาย

ปริมาณจราจรระหว่างถนนปกติและทางพิเศษ มาตรการเก็บเงินเข้าพื้นที่ Auto-restricted by License plate ในพื้นที่วงแหวนรัชดา มาตรการจัดช่องทางสำหรับรถโดยสารประจำทาง (Bus Lane) และการจัดระบบให้สิทธิพิเศษรถโดยสารประจำทาง (Bus Priority) บนถนนสาทร เป็นต้น

ทั้งนี้ ในการนำแต่ละแผนงานหรือมาตรการมาใช้นั้น มีความจำเป็นต้องมีการพิจารณาและศึกษาในรายละเอียดในการดำเนินงานอีกครั้ง โดยแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรเหล่านี้เป็นตัวอย่างมาตรการ ที่มีการดำเนินการแล้วในต่างประเทศ ทั้งที่ประสบความสำเร็จและต้องมีการปรับเปลี่ยนให้ตรงกับสภาพปัญหาที่แท้จริงของแต่ละพื้นที่ และเกิดจากความร่วมมือร่วมใจของผู้ใช้บริการ คือ ภาครัฐและประชาชนผู้ใช้ถนน เพื่อมีส่วนร่วมในการบรรเทาปัญหาจราจรในปัจจุบันและอนาคต ลดความสูญเสียโดยเปล่าประโยชน์จากการเดินทางในแต่ละวันลงได้อีกทางหนึ่งด้วย





ข้อมูลสารสนเทศการขนส่งและจรรยาบรรณการเพิ่ม อันดับขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ ตอนที่ 2

โดย : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจรรยา

จากฉบับที่แล้ว ที่เราพูดถึงข้อมูลสารสนเทศการขนส่งและจรรยาบรรณการเพิ่มอันดับขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ ถึงความสำคัญความเป็นมา เครื่องมือต่างๆ ที่ใช้ในการวัดขีดความสามารถ และประโยชน์ต่างๆ ที่ได้จากจัดอันดับขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศไปแล้วนั้น ฉบับนี้ต่อเนื่องกันด้วยข้อมูลเชิงลึกมากขึ้น

ผลการจัดอันดับการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย ประจำปี 2559

สภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum : WEF) เป็นองค์กรที่มีการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั่วโลกที่เป็นสมาชิกและเผยแพร่ผ่านทาง The Global Competitiveness Report หรือรายงานความสามารถในการแข่งขัน โดยใช้ดัชนีความสามารถในการแข่งขันระดับโลก หรือที่เรียกว่า Global Competitiveness Index (GCI) เป็นตัวชี้วัดเปรียบเทียบในด้านต่างๆ เทียบกับเสาหลัก (Pillar)

ดังแสดงในรูปที่ 1 ซึ่งในประเทศไทยมีหน่วยงานร่วมดำเนินการของ WEF คือคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 1 The Global Competitiveness Report 2016 - 2017

เกณฑ์การประเมินผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ WEF

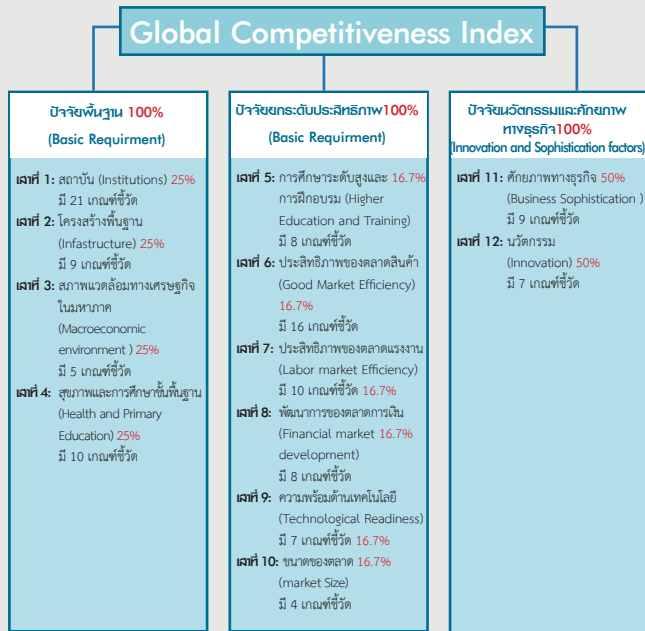
การประเมินผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศของ WEF จะแบ่งกลุ่มประเทศตามระดับอุตสาหกรรมโดยใช้ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่อประชากรเป็นเกณฑ์ (GDP per capita) โดยแบ่งออกเป็น 3 ระดับ ดังนี้

ระดับที่	ลักษณะ:	กลุ่มประเทศอาเซียน
ระดับที่ 1 (Stage 1 :)	กลุ่มประเทศที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจโดยปัจจัยพื้นฐาน (Factor-driven)	กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม
ระดับที่ 2 (Stage 2 : Efficiency-driven)	กลุ่มประเทศที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจโดยประสิทธิภาพ	อินโดนีเซีย ไทย
ระดับที่ 3 (Stage 3 : Innovation-driven)	กลุ่มประเทศที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจโดยนวัตกรรม	สิงคโปร์

โดยเกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ WEF พิจารณาจากปัจจัยของประเทศที่ส่งเสริมให้มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ประกอบด้วย 3 ปัจจัย (Factors) 12 เสาหลัก (Pillars) และ 123 เกณฑ์ชี้วัด ดังนี้

ปัจจัย (Factors)	เสาหลัก (Pillar)	เกณฑ์ชี้วัด
ระดับที่ 1 1. ปัจจัยพื้นฐาน (Basic Requirements) เป็นปัจจัยสำคัญสู่การผลักดันการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ (ค่าน้ำหนักคะแนนร้อยละ 40)	เสาที่ 1 : สถาบัน (Institutions) เสาที่ 2 : โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เสาที่ 3 : สภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจมหภาค (Macroeconomic environment) เสาที่ 4 : สุขภาพและการศึกษาขั้นพื้นฐาน (Health and Primary Education)	21 เกณฑ์ชี้วัด 9 เกณฑ์ชี้วัด 5 เกณฑ์ชี้วัด 10 เกณฑ์ชี้วัด
2. ปัจจัยยกระดับประสิทธิภาพ (Efficiency Enhancers) เป็นปัจจัยนำไปสู่ความมีประสิทธิภาพของประเทศ (ค่าน้ำหนักคะแนนร้อยละ 50)	เสาที่ 5 : การศึกษาระดับสูงและการฝึกอบรม (Higher Education and Training) เสาที่ 6 : ประสิทธิภาพของตลาดสินค้า (Goods Market Efficiency) เสาที่ 7 : ประสิทธิภาพของตลาดแรงงาน (Labor Market Efficiency) เสาที่ 8 : พัฒนาการของตลาดการเงิน (Financial market development) เสาที่ 9 : ความพร้อมด้านเทคโนโลยี (Technological readiness) เสาที่ 10 : ขนาดตลาด (Market Size)	8 เกณฑ์ชี้วัด 16 เกณฑ์ชี้วัด 10 เกณฑ์ชี้วัด 8 เกณฑ์ชี้วัด 7 เกณฑ์ชี้วัด 4 เกณฑ์ชี้วัด
3. ปัจจัยนวัตกรรมและศักยภาพทางเศรษฐกิจ (Innovation and sophistication factors) เป็นปัจจัยมุ่งเน้นการผลักดันระดับนวัตกรรมของประเทศ (ค่าน้ำหนักคะแนนร้อยละ 10)	เสาที่ 11 : ศักยภาพทางธุรกิจ (Business Sophistication) เสาที่ 12 : ประสิทธิภาพของตลาดสินค้า (Goods Market Efficiency)	9 เกณฑ์ชี้วัด 16 เกณฑ์ชี้วัด

โดยการแบ่งค่าน้ำหนักสำหรับเสาหลัก (Pillar) และเกณฑ์ชี้วัด (Indicator) จะแบ่งในสัดส่วนที่เท่าๆ กันจนถึงระดับเกณฑ์ชี้วัด ดังแสดงในรูปที่ 2



รูปที่ 2 เกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ WEF

ที่มาของข้อมูลในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ WEF ข้อมูลเกณฑ์ชี้วัดที่นำมาจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วยข้อมูล 2 ส่วนหลัก ได้แก่

1. ข้อมูลหตุยภูมิ (Hard Data) ร้อยละ 30 เป็นข้อมูล

ที่ได้จากองค์กรระหว่างประเทศ เช่น ธนาคารโลก (World bank) องค์กรการค้าโลก (WTO) กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) และความร่วมมือจากหน่วยงานร่วมดำเนินการในประเทศนั้นๆ (Partner Institutions) ซึ่งในประเทศไทยได้แก่คณะพาณิชย์ศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

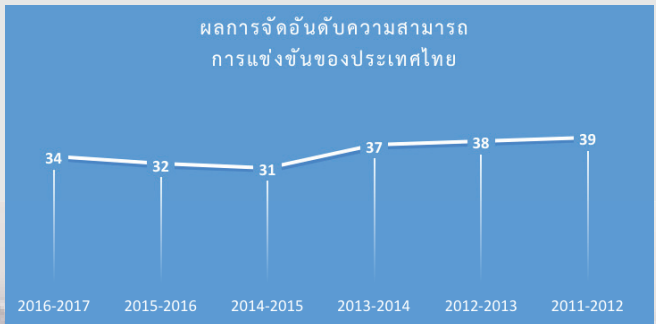
2. ข้อมูลปฐภูมิ (Soft Data) ร้อยละ 70 เป็นข้อมูล

ที่ได้จากการสำรวจ ความคิดเห็นของผู้บริหาร (Executive opinion survey) โดย WEF จะกำหนดเป้าหมายในการเก็บข้อมูลส่วนนี้ ดังนี้

- 1) ต้องการผู้ตอบแบบสอบถามอย่างน้อย 80 คนต่อประเทศ
- 2) ผู้ตอบแบบสอบถามต้องเป็นผู้บริหารระดับสูง (CEO) ของบริษัท TOP 5 ขององค์กรเอกชนที่อยู่ในประเทศไทยโดยอาจจะ เป็นบริษัทข้ามชาติก็ได้ แต่ผู้ตอบแบบสอบถามจะต้องตอบจากมุมมองของประเทศไทยเท่านั้น
- 3) สัดส่วนของบริษัทในกลุ่มตัวอย่างต้องสอดคล้องกับ สัดส่วน GDP ของประเทศ โดยประเทศไทยแบ่งเป็น ภาคเกษตร ร้อยละ 12 ภาคอุตสาหกรรม ร้อยละ 41 และภาคบริการ ร้อยละ 47
- 4) กลุ่มตัวอย่างต้องประกอบด้วย บริษัทขนาดเล็ก (พนักงาน 20 – 500 คน) และขนาดใหญ่ (พนักงานมากกว่า 500 คน) ในสัดส่วนที่เท่ากัน คือ 50:50

5) จำนวนครึ่งหนึ่งของผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่าง จะต้องเป็นผู้ที่เคยตอบแบบสอบถามในปีที่แล้วส่วนอีกครึ่งหนึ่งจะเป็นการสุ่มเลือกผู้ที่ยังไม่เคยตอบแบบสอบถามมาก่อน

ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ในภาพรวม (The Global Competitiveness Index 2016 – 2017 Ranking) WEF ได้ประกาศผลการจัดอันดับการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานประจำปี 2559 เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2559 โดยผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยโดย WEF ปี 2016 – 2017 (พ.ศ. 2559 – 2560) พบว่าในปี 2559 ประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมอยู่ในอันดับที่ 34 (มีค่าคะแนน GCI เท่ากับ 4.64 คะแนน) ลดลงจากปี 2558 จำนวน 2 อันดับ (ปี 2558 อยู่ในอันดับที่ 32) ดังแสดงในรูปที่ 3

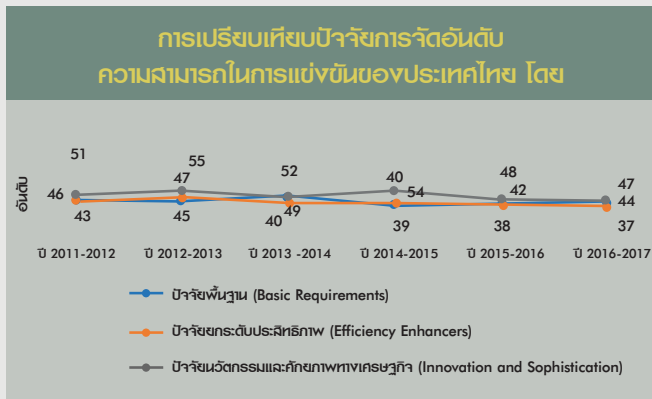


รูปที่ 3 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย WEF ย้อนหลัง 5 ปี

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาในรายละเอียดของปัจจัย (Factors) ทั้ง 3 ด้าน มีผลการจัดอันดับ ดังนี้

ปัจจัย (Factors)	อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย		
	ปี 2558	ปี 2559	เพิ่มขึ้น/ลดลง
อันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวม	32	34	ลดลงจากปี 2558 จำนวน 2 อันดับ
1. ปัจจัยพื้นฐาน (Basic Requirements)	42	44	ลดลงจากปี 2558 จำนวน 2 อันดับ
2. ปัจจัยยกระดับประสิทธิภาพ (Efficiency Enhancers)	38	37	เพิ่มขึ้นจากปี 2558 จำนวน 1 อันดับ (ดีขึ้น)
3. ปัจจัยนวัตกรรมและศักยภาพทางเศรษฐกิจ (Innovation and sophistication factors)	48	47	เพิ่มขึ้นจากปี 2558 จำนวน 1 อันดับ (ดีขึ้น)

และสามารถแสดงกราฟเปรียบเทียบปัจจัยการจัดอันดับ ดังแสดงในรูปที่ 4



รูปที่ 4 การเปรียบเทียบปัจจัยของการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย โดย WEF ย้อนหลัง 5 ปี

ผลการวิเคราะห์สาเหตุของอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในภาพรวมที่ลดลงจากปี 2558 จำนวน 2 อันดับ เนื่องมาจากปัจจัยพื้นฐาน (Basic Requirements) ในเสาหลักที่ 4 : สุขภาพและการศึกษาขั้นพื้นฐาน (Health and Primary Education) ซึ่งประกอบด้วย 10 เกณฑ์ชี้วัด โดยมีอันดับความสามารถในการแข่งขัน ดังนี้

จากตารางข้างต้นสามารถสรุปเกณฑ์ชี้วัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ได้ดังนี้

1. เกณฑ์ชี้วัดที่มีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้น จำนวน 2 เกณฑ์ชี้วัด ดังนี้

- 1) เกณฑ์ชี้วัดที่ 1 จากอันดับที่ 39 เป็นอันดับที่ 34
- 2) เกณฑ์ชี้วัดที่ 5 จากอันดับที่ 108 เป็นอันดับที่ 106

2. เกณฑ์ชี้วัดที่มีความสามารถในการแข่งขันคงที่ จำนวน 2 เกณฑ์ชี้วัด ดังนี้

- 1) เกณฑ์ชี้วัดที่ 2 อันดับที่ 24
- 2) เกณฑ์ชี้วัดที่ 6 อันดับที่ 103

3. เกณฑ์ชี้วัดที่มีความสามารถในการแข่งขันลดลง จำนวน 6 เกณฑ์ชี้วัด ดังนี้

- 1) เกณฑ์ชี้วัดที่ 3 จากอันดับที่ 96 เป็นอันดับที่ 113
- 2) เกณฑ์ชี้วัดที่ 4 จากอันดับที่ 96 เป็นอันดับที่ 97
- 3) เกณฑ์ชี้วัดที่ 7 จากอันดับที่ 60 เป็นอันดับที่ 61
- 4) เกณฑ์ชี้วัดที่ 8 จากอันดับที่ 69 เป็นอันดับที่ 72

เกณฑ์ชี้วัด	อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ		
	ปี 2558	ปี 2559	เพิ่มขึ้น/ลดลง
ปัจจัยพื้นฐาน (Basic Requirements) เสาหลักที่ 4 : สุขภาพและการศึกษาขั้นพื้นฐาน (Health and primary education)			
1) ผู้ป่วยมาลาเรียต่อประชากร 100,000 คน (Malaria cases/100,000 pop)	39	34	เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว 5 อันดับ (ดีขึ้น)
2) ผลกระทบของไข้มาลาเรียต่อธุรกิจ (Business impact of malaria)	24	24	เท่าเดิม
3) ผู้ป่วยวัณโรคต่อประชากร 100,000 คน (Tuberculosis caes/100,000 pop)	96	113	ลดลงจากปีที่แล้ว 17 อันดับ
4) ผลกระทบของไข้วัณโรคต่อธุรกิจ (Business impact of tuberculosis)	96	97	ลดลงจากปีที่แล้ว 1 อันดับ
5) การติดเชื้อ HIV (HIV prevalence)	108	106	เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว 2 อันดับ (ดีขึ้น)
6) ผลกระทบของโรคเอดส์ต่อธุรกิจ (Business impact of HIV/AIDS)	103	103	เท่าเดิม
7) ภาวะการตายของทารก (Infant mortality)	60	61	ลดลงจากปีที่แล้ว 1 อันดับ
8) อายุคาดเฉลี่ย (Life expectancy)	69	72	ลดลงจากปีที่แล้ว 3 อันดับ
9) คุณภาพการจัดการศึกษาระดับประถมศึกษา (Quality of primary education)	89	90	ลดลงจากปีที่แล้ว 1 อันดับ
10) อัตราการเข้าเรียนระดับประถมศึกษา (Primary education enrollment)	54	91	ลดลงจากปีที่แล้ว 37 อันดับ

ที่มา : The Global Competitiveness Report 2015 – 2016 และ 2016 – 2017, WEF

- 5) เกณฑ์ชี้วัดที่ 9 จากอันดับที่ 89 เป็นอันดับที่ 90
 6) เกณฑ์ชี้วัดที่ 10 จากอันดับที่ 54 เป็นอันดับที่ 91

ผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของ WEF

ประจำปี 2559

WEF มีการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานโดยอยู่ในส่วนของปัจจัยพื้นฐาน (Basic Requirements) เสาหลักที่ 2 : โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ซึ่งประกอบด้วย 9 เกณฑ์ชี้วัด โดยประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน ดังนี้

เกณฑ์ชี้วัด	อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ		
	ปัจจัยพื้นฐาน (Basic Requirements) เสาหลักที่ 2 : โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	ปี 2558	ปี 2559
1) ภาพรวมของคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน* (Quality of overall infrastructure)	71	72	ลดลงจากปีที่แล้ว 1 อันดับ
2) คุณภาพของถนน* (Quality of roads)	51	60	ลดลงจากปีที่แล้ว 9 อันดับ
3) คุณภาพทางราง* (Quality of railroad infrastructure)	78	77	เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว 1 อันดับ (ดีขึ้น)
4) คุณภาพของท่าเรือ* (Quality of port infrastructure)	52	65	ลดลงจากปีที่แล้ว 13 อันดับ
5) คุณภาพของท่าอากาศยาน* (Quality of air transport infrastructure)	38	42	ลดลงจากปีที่แล้ว 4 อันดับ
6) ปริมาณที่นั่งของเที่ยวบิน* (Available airline seat km/week)	14	15	ลดลงจากปีที่แล้ว 1 อันดับ
7) คุณภาพของการกระแสไฟฟ้า (Quality of electricity supply)	56	61	ลดลงจากปีที่แล้ว 5 อันดับ

เกณฑ์ชี้วัด	อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ		
	ปัจจัยพื้นฐาน (Basic Requirements) เสาหลักที่ 2 : โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	ปี 2558	ปี 2559
8) การใช้โทรศัพท์มือถือต่อประชากร 100 คน (Mobile telephone subscriptions/100 pop)	31	55	ลดลงจากปีที่แล้ว 24 อันดับ
9) การจำกัดสายโทรศัพท์ต่อประชากร 100 คน (Fixed - telephone lines/100 pop)	88	91	ลดลงจากปีที่แล้ว 3 อันดับ

ที่มา : The Global Competitiveness Report 2015 – 2016 และ 2016 – 2017, WEF

* = เกณฑ์ชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม

โดยเกณฑ์ชี้วัดดังกล่าวเกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม จำนวน 6 เกณฑ์ชี้วัด ได้แก่

- 1) ภาพรวมของคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Quality of overall infrastructure)
- 2) คุณภาพของถนน (Quality of roads)
- 3) คุณภาพทางราง (Quality of railroad infrastructure)
- 4) คุณภาพของท่าเรือ (Quality of port infrastructure)
- 5) คุณภาพของท่าอากาศยาน (Quality of air transport infrastructure)
- 6) ปริมาณที่นั่งของเที่ยวบิน (Available airline seat km/week)

โดยเกณฑ์ชี้วัดที่มีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นจำนวน 1 เกณฑ์ชี้วัด ได้แก่ เกณฑ์ชี้วัดที่ 3 จากอันดับที่ 38 เป็นอันดับที่ 37 และเกณฑ์ชี้วัดที่มีความสามารถในการแข่งขันลดลงจำนวน 8 เกณฑ์ชี้วัด ดังนี้

1) เกณฑ์ชี้วัดที่ 1	จากอันดับที่ 71	เป็นอันดับที่ 72
2) เกณฑ์ชี้วัดที่ 2	จากอันดับที่ 51	เป็นอันดับที่ 60
3) เกณฑ์ชี้วัดที่ 4	จากอันดับที่ 52	เป็นอันดับที่ 65
4) เกณฑ์ชี้วัดที่ 5	จากอันดับที่ 38	เป็นอันดับที่ 42
5) เกณฑ์ชี้วัดที่ 6	จากอันดับที่ 14	เป็นอันดับที่ 15
6) เกณฑ์ชี้วัดที่ 7	จากอันดับที่ 56	เป็นอันดับที่ 61
7) เกณฑ์ชี้วัดที่ 8	จากอันดับที่ 31	เป็นอันดับที่ 55
8) เกณฑ์ชี้วัดที่ 9	จากอันดับที่ 88	เป็นอันดับที่ 91

ข้อเสนอแนะการพัฒนาประเทศไทยให้มีอันดับความสามารถในการแข่งขันที่ดีขึ้น

จากผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดย WEF ประจำปี 2559 พบว่าอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมลดลงจากอันดับที่ 32 เป็นอันดับที่ 34 เนื่องจากปัจจัยพื้นฐาน (Basic requirement) ในเสาหลักที่ 4 : สุขภาพและการศึกษาขั้นพื้นฐาน มีอันดับที่ลดลงจากปี 2558 ถึง 19 อันดับ ดังนั้นหากประเทศไทยต้องการพัฒนาผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาด้านต่างๆ ดังนี้

1) การพัฒนาด้านการศึกษาให้สามารถตอบสนองความต้องการทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยเฉพาะอัตราการเข้าเรียนระดับประถมศึกษา

2) เพิ่มการลงทุนและบริการสุขภาพให้ทั่วถึงและเท่าเทียม เนื่องจากประเทศไทยยังประสบปัญหาจำนวนแพทย์และพยาบาลที่มีน้อยกว่าความต้องการ ทำให้ประเทศไทยยังเผชิญกับจำนวนผู้ป่วยโรคต่อประชากร 100,000 คน ที่เพิ่มสูงขึ้น

3) เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะระบบการขนส่งทางถนนและทางราง แม้ว่าจะมีการพัฒนาเพิ่มมากขึ้นแต่เมื่อเทียบกับต่างประเทศแล้วยังคงต้องดำเนินการปรับปรุง และเร่งลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งการพัฒนาระบบการสื่อสารให้ตรงกับความต้องการของภาคธุรกิจ โดยเฉพาะอินเทอร์เน็ตและบรอดแบนด์

4) การพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีโดยส่งเสริมการลงทุน/วิจัย/พัฒนาด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี โดยเฉพาะภาคเอกชน และเร่งพัฒนาในภาครัฐ รวมทั้งสนับสนุนให้มีการนำผลงานวิจัยไปใช้สำหรับการพัฒนาในเชิงพาณิชย์ให้มากขึ้น และจำเป็นต้องเร่งผลิตบุคลากรวิจัย เพื่อสร้างผลงานวิจัยให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล

5) การพัฒนาประสิทธิภาพภาครัฐในการบริหารสถาบันและสังคม รวมทั้งแก้ไขปัญหาการให้สินบนและทุจริตคอร์รัปชัน

เช่น การจัดการและควบคุมปัญหาการหลีกเลี่ยงภาษี จนทำให้เกิดอุปสรรคทางการเงินการคลังของภาครัฐ รวมทั้งกฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจและ ไม่สามารถบังคับใช้ได้ตามที่กำหนด

6) สร้างความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับปัญหาของการตั้งครุฑโดยไม่พร้อม ปัญหาการใช้ยาเสพติด และพฤติกรรมการสู่มเสี่ยงต่อการติดโรคจากเพศสัมพันธ์ โดยรณรงค์ให้ประชาชนในประเทศตระหนักถึงความสำคัญของโทษต่างๆ เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตของทารก และปัญหาการติดเชื้อเอชไอวี

การพัฒนาผลประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยเนื่องจากการประเมินผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ WEF ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 70) จะใช้ข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มผู้บริหารระดับสูงของบริษัทเอกชนชั้นนำของประเทศ ดังนั้น หากภาครัฐต้องการให้ผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยมีแนวโน้มที่ดีขึ้นจำเป็นต้องดำเนินการ ดังนี้

1) เร่งรัดการพัฒนาปรับปรุงคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน โดยการกระตุ้นให้เกิดโครงการ/แผนงาน/มาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การสร้างโครงข่ายเชื่อมโยงทางน้ำ พัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้รองรับประชากรหลักของประเทศ การบริหารจัดการ เรื่องจำนวนคนต่อเที่ยวบินให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยี บุคลากรในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น อุตสาหกรรมราง อุตสาหกรรมซ่อมบำรุง เป็นต้น

2) การสร้างกลยุทธ์ด้านการประชาสัมพันธ์ในการสร้างการรับรู้ เข้าใจ และมีทัศนคติที่ดีต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เพื่อโน้มน้าวให้เกิดมุมมองที่ดีต่อการดำเนินงานของภาครัฐ รวมทั้งเล็งเห็นภาพการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ได้แก่ โทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์ ฯลฯ และการจัดนิทรรศการ (Exhibition) การจัดสัมมนา (Seminar) กิจกรรมสาธารณะ (Public Service) กิจกรรมสื่อมวลชนสัมพันธ์ (Press Tour) และการพบปะกลุ่มเป้าหมาย (Road Show) โดยต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องและหลากหลายเพื่อให้กลุ่มเป้าหมายเกิดความตระหนักและรับรู้ร่วมกันต่อไป





พระบิดาแห่งเทคโนโลยีของไทย

พระอัจฉริยภาพด้านวิทยาศาสตร์ของพระมหากษัตริย์ไทย

ยุคเริ่มต้นของวิทยาศาสตร์ในประเทศไทย ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ทรงเป็นพระมหากษัตริย์ที่มีความสนใจทางด้านวิทยาศาสตร์เป็นพิเศษ และอีกยุคหนึ่ง คือ ยุคการใช้วิทยาศาสตร์ในการพัฒนาระบบชลประทาน **ฉันสนใจชลประทานมาตั้งแต่เล็ก...** กระแสพระราชดำรัสเพียงสั้นๆ ของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ที่ทรงรับสั่งแก่เจ้าหน้าที่กรมชลประทาน สื่อความหมายเป็นอย่างดีว่าทรงนำวิทยาศาสตร์มาใช้ประโยชน์ด้านใด โครงการพัฒนาอันเนื่องมาจากพระราชดำริแต่ละโครงการ ไม่ว่าจะ เป็น กังหันชัยพัฒนา โครงการแก้มลิง เขื่อนภูมิพล เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ โครงการฝนหลวง ล้วนเป็นโครงการที่สร้างประโยชน์ด้านชลประทานแก่ชาวไทยทั้งสิ้น เพื่อเป็นการแสดงความจงรักภักดี และเพื่อรำลึกในพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ที่ทรงมีต่อพสกนิกรชาวไทยมาโดยตลอด โดยทรงศึกษาค้นคว้า วิจัย และทรงนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน เพื่อให้พ้นจากความทุกข์ยาก มีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น และสามารถพึ่งตนเองได้ ทั้งนี้ด้วยพระอัจฉริยภาพและพระปรีชาสามารถ ตลอดจนพระวิสัยทัศน์อันกว้างไกลของพระองค์ ดังประจักษ์แก่ชาวโลกจากโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริต่างๆ นับเป็นพระมหากรุณาธิคุณเป็นล้นพ้นแก่ชาวไทยทั้งมวลคณะรัฐมนตรีได้ลงมติเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2543 เห็นชอบให้เทิดพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ในฐานะทรงเป็น



“พระบิดาแห่งเทคโนโลยีของไทย” และกำหนดให้ **วันที่ 19 ตุลาคม** ของทุกปี อันเป็นวันที่ทรงสาธิตปฏิบัติการฝนหลวงเมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๑๕ แก่ณักวิทยาศาสตร์สิงคโปร์ จากเชียงใหม่กระงาน โดยใช้สนามบินบ่อฝ้าย อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นฐานปฏิบัติการ จนประสบความสำเร็จ เป็นที่อัศจรรย์ และประจักษ์ในพระปรีชาสามารถ ต่อนักวิทยาศาสตร์สิงคโปร์ และผู้เฝ้าทูลละอองธุลีพระบาทในวันนั้น เป็น **“วันเทคโนโลยีของไทย”**

ทั้งนี้ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ทรงเป็นพระมหากษัตริย์พระองค์แรกของโลก ที่ได้รับการถวายการรับจดทะเบียนสิทธิบัตรและอนุสิทธิบัตร และทรงเป็นแบบอย่างที่เหมาะสมสมควรเจริญรอยตามเบื้องพระยุคลบาท ในการประดิษฐ์คิดค้น สร้างสรรค์ และพัฒนาเทคโนโลยีของไทยขึ้นมาใช้เอง และการรักษาสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาจากผลงานที่ได้คิดค้นขึ้น สำหรับสิทธิบัตร ๓ ฉบับ ที่กระทรวงพาณิชย์ ทูลเกล้าฯ ถวายพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ได้แก่

- ฉบับที่ 1 เครื่องกลเติมอากาศที่ผิวน้ำหมุนช้าแบบทุ่นลอย หรือกังหันน้ำชัยพัฒนา
- ฉบับที่ 2 เครื่องกลเติมอากาศแบบอัดอากาศและดูดน้ำ
- ฉบับที่ 3 การใช้น้ำมันปาล์มบริสุทธิ์เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องยนต์ดีเซล
- ฉบับที่ 4 “ฝนหลวง” ฝนที่ตกนอกเหนือจากที่จะได้รับจากธรรมชาติ

นอกจากนี้ยังมีงานที่เกี่ยวกับเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และเทคโนโลยีในการอนุรักษ์และพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติด้วย



อ้างอิง : <http://siweb.dss.go.th/sci60/team98/tech.html>



อโศกก้อง..

วังที่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช เสด็จฯ แปรพระราชฐานบ่อยที่สุด

สำหรับชื่อ หัวหิน นั้น เป็นชื่อที่ใครหลายๆ คนต่างก็รู้จักกันเป็นอย่างดีทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยเป็นชื่ออำเภอหนึ่งที่ตั้งอยู่ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เดิมมีชื่อเรียกว่า “บ้านสมอเรียง” หรือ “บ้านแหลมหิน” ในครั้งนั้นพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 พระองค์ได้ทรงสร้างวังไว้สำหรับประทับพักผ่อนในช่วงฤดูร้อน มีชื่อว่า “วังไกลกังวล” จนมาถึงในปัจจุบันสถานที่แห่งนี้ได้กลายเป็นที่ประทับพักผ่อนในรัชกาลที่ 9 พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช

วังไกลกังวลเป็นวังพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ใช้เป็นที่ประทับแปรพระราชฐานมากที่สุดโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงไม่กี่ปีมานี้ “ในหลวง” ทรงมีอาการประชวร พระองค์ท่านก็ได้ใช้เป็นที่ประทับเพื่อพักผ่อนพระวรกาย และพักผ่อนพระอิริยาบถ

เดิม “วังไกลกังวล” เป็นวังส่วนพระองค์ที่พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2469 เพื่อพระราชทานแด่สมเด็จพระนางเจ้ารำไพพรรณี พระบรมราชินี โดยพระราชทรัพย์ส่วนพระองค์จากพระคลังข้างที่ตั้งอยู่ที่ชายทะเล อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์อยู่ห่างจากหาดหัวหินไปทางทิศเหนือประมาณ 3 กิโลเมตรโดยมีหม่อมเจ้าอิทธิเทพสรรค์ กฤดากร เป็น

สถาปนิกผู้ออกแบบและควบคุมการก่อสร้างประกอบด้วย พระตำหนักเปี่ยมสุขปลูกเกษม เอิบเปรม เอมปรีดิ์

ในรัชกาลที่ 7 ทรงออกพระนามเรียกวังแห่งนี้ว่า สวนไกลกังวล และในตราสัญลักษณ์ของวังเมื่อ พ.ศ. 2472 ได้ออกนามว่า พระราชวังไกลกังวล

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากไม่ปรากฏหลักฐานว่ามีพระบรมราชโองการประกาศยกเป็นพระราชวัง ดังนั้น จึงยังคงเรียกว่า วังไกลกังวล

ต่อมาได้เป็นสถานที่ประทับแปรพระราชฐานฤดูร้อนของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี และพระบรมวงศานุวงศ์ทุกพระองค์ทรงออกนามเรียกวังแห่งนี้ในพระราชนิพนธ์เรื่องทองแดงว่า วังไกลกังวล

พาไปเที่ยววังไกลกังวล

วังไกลกังวล ตั้งอยู่ห่างจากตัวเมืองหัวหินไปทางทิศเหนือประมาณ 3 กิโลเมตร อยู่ถนนเพชรเกษม กม. ที่ 229 วังแห่งนี้ พระบาท



สมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นโดยใช้พระราชทรัพย์ส่วนพระองค์ สำหรับใช้เป็นที่พักประทับในฤดูร้อน และพระราชทานแต่สมเด็จพระนางเจ้ารำไพพรรณี พระบรมราชินี

เริ่มก่อสร้างเมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2469 ต่อมาก็ได้รับการซ่อมแซม และก่อสร้างเพิ่มเติมในสมัย พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลปัจจุบัน

พระราชวังแห่งนี้ มีวางแบบแปลนอย่างเหมาะสมและมีความสง่างามสมเป็นพระราชวัง เริ่มด้วยมีกำแพงแก้วล้อมรอบมีประตูใหญ่ทางด้านถนนไปมฤตทายวันและชะอำ มีที่สำหรับทหารมหาดเล็กรักษาพระองค์พักผ่อนและเผ่ายามมีถนนยาวเหยียดเข้าไปถึงพระที่นั่ง **“เปี่ยมสุข”** ซึ่งเป็นที่ประทับ ของรัชกาลที่ 7 และสมเด็จพระนางเจ้ารำไพพรรณี มีลักษณะเป็นตึกแบบสเปนสูง 2 ชั้น พร้อมทั้งหอสองสำหรับเสด็จพระราชดำเนินขึ้นไปประทับเล่น และทอดพระเนตรไปได้อบอบทุกด้าน

ห้องทางขวามือ เป็นห้องบรรทมของสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี มีเฉลียงเล็กๆ สองด้านถัดไปเป็นห้องทรงซึ่งทำอย่างวิจิตรงดงาม มีถังสงน้ำอย่างสวยงาม ตามพระบัญชาสมเด็จพระอัครโย **“ร.พ.”** ติดอยู่ในกลุ่มเมฆขาวทุกแห่ง

ต่อจากห้องทรงก็ถึงเฉลียงเดินติดต่อไปถึงห้องบรรทมของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทางด้านตะวันออก มีเฉลียงออกไปชมวิิวอันสวยสดงดงามอย่างสุดลูกหูลูกตา

ต่อจากนั้น ก็ถึงห้องสงน้ำอีกห้องหนึ่ง และมีทางสำหรับลงบันไดมายังเบื้องล่าง เลี้ยวซ้ายมือไปเป็นห้องพระกระยาหาร ต่อจากนั้นก็เป็นที่ประทับเล่นมีพระบัญชาอยู่

รอบด้านตรงกลางห้องตั้งโต๊ะเก้าอี้พอสมควรและตามข้างผนังห้องอีกสี่ด้าน มีเก้าอี้ยาวคลุมด้วยถุงขาวถัดจากห้องประทับเล่นเป็นเฉลียงหินขาวอันกว้างใหญ่มีบันไดลงไปสู่สวนภายนอกที่กลางสนามใหญ่มีนาฬิกาแดด แบบโบราณติดตั้งอยู่และมีทางเดินไปถึงเขื่อนยาวทางด้านทะเล

ถัดไปทางขวามือ มีพระตำหนักอีกหลังหนึ่งเรียกว่า **“ตำหนักน้อย”** ซึ่งสมเด็จพระสวสดีฯและพระองค์เจ้าหญิงอาภรพรรณ พระบิดามารดาของสมเด็จพระนางเจ้ารำไพพรรณี โปรดเสด็จฯ ไปประทับพักผ่อนเมื่อตามเสด็จฯไปหัวหิน

ทางด้านซ้ายของพระที่นั่งเปี่ยมสุข มีห้องพระโรงอันกว้างใหญ่เรียกว่า **“ศาลาเรียง”** พื้นขัดมันอย่างงดงามเบื้องบนมีเฉลียงเล็กๆ ซึ่งเดินไปได้รอบๆ สำหรับประทับเล่น และตั้งเวทีแสดงละคร

พระราชวังไกลกังวล เมื่อสร้างเสร็จเรียบร้อย พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าฯ และสมเด็จพระนางเจ้ารำไพพรรณีเสด็จพระราชดำเนินพร้อมด้วยข้าราชการบริพารประทับแรมครั้งแรกเมื่อ พ.ศ.2473 และมีการสมโภชขึ้นพระราชวังด้วย

ต่อมาใน พ.ศ. 2475 ได้มีการเปลี่ยนแปลงการปกครอง ซึ่งขณะนั้น พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าฯและสมเด็จพระราชินีกำลังประทับอยู่ที่วังไกลกังวลอีก แต่ก็มีเรื่องยุ่ง ๆ ตลอดมา

พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าฯ ทรงมีพระราชดำรัสว่า **“ตั้งชื่อไกลกังวล อาจจะผิดไปเสียแล้ว ที่จริงดูเหมือนจะไกลกังวลมากกว่า”** และในรัชกาลปัจจุบันเพลงพระราชนิพนธ์ชื่อ **“ไกลกังวล”** ...ซึ่งหลายคนอาจจะไม่คุ้นหู

เพลง **“ไกลกังวล”** เป็นเพลงทำนองเดียวกับ **“เกิดเป็นไทยตายเพื่อไทย”** หรือ WHEN เป็นเพลงที่ทรงพระราชนิพนธ์เพื่อโปรดเกล้าฯ ให้เป็นเพลงประจำวงดนตรี อ.ส.วันศุกร์โดยจะบรรเลงเป็นเพลงสุดท้ายทุกครั้งที่เลิกเล่นดนตรี ผู้ที่โปรดเกล้าฯ ให้ประพันธ์คำร้องภาษาอังกฤษ คืออดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศฟิลิปปีนส์ Mr. Raul Manglapus ส่วนคำร้องภาษาไทยที่มีชื่อว่าเพลง **“ไกลกังวล”** นั้นผู้ประพันธ์คำร้องคือนายวิชัย โภกิละกนิฐ

เนื้อเพลง “ไกลกังวล”

อยู่ไกลกังวลชนม์ขึ้นฉ่ำ หาดทรายและน้ำนำไกลเศร้า
ไม่มีหาดไหนงามเทียมเท่า คลื่นครวญคลอเคล้าอนรักฝั่งคำคืน
ไม่เหงาเราเร่สุข ไม่มีทุกข์ขี้โง่มาได้ยินแต่เสียงดนตรียัง สนุกกัน
ทั้งยามค่ำคืน

รุ่งอรุณแล้วฟ้าเรืองเรื่อ แต่ใจยังเหลือความเร่ร้อน สนุกจริง
หนอคลอเสียงคลื่น ไต่ลมฉ่ำขึ้นยามพลีผ่าน โนนเดือนยังค้างฟ้า
ลอยเด่น แต่เราไม่เว้นความสำราญ แข่งกันคอยรับทิวาวาร สนุกสนาน
กันเกิดเอย

ทั้งนี้ ยังมีพระตำหนักหลายหลังมีชื่อคล้องจองกัน ได้แก่ พระตำหนักเปี่ยมสุข ปลูกเกษม เอิบเปรม เอมปรีดี สร้างอยู่กลางอุทยานไม้ดอกไม้ประดับนานาพันธุ์ โดยมีพื้นที่ด้านหนึ่งติดชายทะเล รวมทั้ง มีพิพิธภัณฑหอย ซึ่งเป็นพิพิธภัณฑที่รวบรวมหอยทุกชนิดมาให้ชมกัน

สำหรับพระตำหนักต่างๆ นั้น ปัจจุบัน พระตำหนักเปี่ยมสุข เป็นที่ประทับแปรพระราชฐานของในหลวงและสมเด็จพระราชินีฯ

พระตำหนักน้อย เป็นที่ประทับแปรพระราชฐานของพระบรมราชชนนี

พระตำหนักปลูกเกษม เป็นที่ประทับแปรพระราชฐานของสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามราชกุมารี

พระตำหนักเอิบเปรม เอมปรีย์ เป็นที่ประทับแปรพระราชฐานของพระบรมวงศานุวงศ์ทุกพระองค์

ใครอยากไปเที่ยวพระราชวังไกลกังวล เปิดให้เข้าชมทุกวัน ตั้งแต่เวลา 09.00-16.00 น. (ในช่วงที่ไม่มีการแปรพระราชฐานมาประทับ)

โดยบัตรเข้าชมผู้ใหญ่ 20 บาท เด็ก 10 บาท ใครสนใจโทรศัพท์สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ โทรศัพท์หมายเลข 032 - 511115 ถ้าจะแนะนำมีเรื่องเที่ยวครบ..โปรดแต่งกายให้ “สุภาพ”

ในหลายๆ ครั้งที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 9 เสด็จพระราชดำเนินทางรถไฟไปยังพระราชวังไกลกังวล ประกอบด้วย

- 29 เมษายน 2493 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และ สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์พระบรมราชินีนาถ เสด็จประทับพักผ่อนอิริยาบถ ณ พระตำหนักเปี่ยมสุข พระราชวังไกลกังวล อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ เป็นเวลา 5 วัน พร้อมด้วยคณะผู้ติดตามเสด็จ
- 18 พฤษภาคม 2498 เสด็จฯแปรพระราชฐาน ไปประทับแรม ณ พระราชวังไกลกังวล อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์
- 18 มีนาคม 2500 เสด็จฯ แปรพระราชฐาน ณ พระราชวังไกลกังวล อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์
- 7 เมษายน 2502 เสด็จฯ แปรพระราชฐาน ณ พระราชวังไกลกังวล อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์
- 8 มิถุนายน 2504 เสด็จฯ นิวัติพระนคร จากพระราชวังไกลกังวล อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์
- 26 มีนาคม 2506 เสด็จฯ แปรพระราชฐาน ประทับแรม ณ พระราชวังไกลกังวล อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์
- 2 พฤษภาคม 2506 เสด็จฯ นิวัติพระนคร จากพระราชวังไกลกังวล อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์
- 19 มีนาคม 2508 เสด็จฯ ประทับแรม ณ พระราชวังไกลกังวล อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์
- 6 มิถุนายน 2508 เสด็จฯ นิวัติพระนคร จากพระราชวังไกลกังวล อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์
- 3 กุมภาพันธ์ 2510 (เริ่มใช้รถพระที่นั่งคันปัจจุบัน) เสด็จฯนิวัติจากการเยี่ยมผู้ประสบอุทกภัย ทางจังหวัดภาคใต้มาประทับแรม ณ พระราชวังไกลกังวล อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์

- 22-23 พฤษภาคม 2517 เสด็จฯ ไปประทับแรม ณ จังหวัดนครศรีธรรมราช ทรงเททองหล่อ พระประธานวัดโคกเมรุ อ.ฉวาง และเสด็จฯ กลับไปประทับแรม ณ พระราชวังไกลกังวล อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์

การเดินทางไป หัวหิน

• **รถยนต์** : จากกรุงเทพฯ สามารถเดินทางได้ 2 เส้นทาง คือ ใช้ทางหลวงหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) ผ่านจังหวัดสมุทรสาคร สมุทรสงคราม แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) ผ่านจังหวัดเพชรบุรี เข้าสู่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ รวมระยะทางประมาณ 280 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 3 ชั่วโมงครึ่ง

ใช้ทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) ผ่านพุทธรณทล นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี เข้าสู่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ รวมระยะทางประมาณ 320 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 4 ชั่วโมง

• **รถโดยสารประจำทาง** : มีรถโดยสารธรรมดาและรถโดยสารปรับอากาศของบริษัท ขนส่ง จำกัด และของเอกชน สายกรุงเทพฯ-ประจวบคีรีขันธ์ ออกจากสถานีขนส่งสายใต้ ถนนบรมราชชนนี ทุกวัน วันละหลายเที่ยว ใช้เวลาเดินทางประมาณ 4 ชั่วโมง สอบถามรายละเอียดได้ที่บริษัท ขนส่ง จำกัด โทร. 1490 www.transport.co.th บริษัท หัวหิน - ปราณทิว จำกัด โทร. 0-2894-6057, 0-2884-6191-2 บริษัทพุดตานทิว จำกัด โทร. 0-2894-6046 บริษัท บางสะพานทิว จำกัด โทร. 08-1829-7752, 08-1829-8641

• **รถไฟ** : มีรถไฟออกจากสถานีหัวลำโพงทุกวัน โดยรถไฟสายใต้ทุกขบวนต้องผ่านประจวบคีรีขันธ์ และในวันเสาร์ อาทิตย์ รวมถึงวันหยุดนักขัตฤกษ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดขบวนรถนำเที่ยวสายชายทะเลสวนสนประดิพัทธ์ แบบเข้าไปเย็นกลับและจากสถานีรถไฟธนบุรี มีขบวนรถธนบุรี-หลังสวน ผ่านประจวบคีรีขันธ์ ทุกวัน สอบถามรายละเอียดได้ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย โทร. 1690 www.railway.co.th

• **รถตู้** : มีรถตู้สายกรุงเทพฯ-ประจวบคีรีขันธ์ ออกจากคิวรถในปั้มซีเอสโก้ ตรงข้ามกับสถานีขนส่งสายใต้ใหม่ ปีนเกล้า ทุกวัน

สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่

กทท.สำนักงานประจวบคีรีขันธ์

โทร. 0 3251 3885, 0 3251 3871

เว็บไซต์ : www.tourismthailand.org/prachuaphirikhon

สรุปสถิติ อุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2559

ศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2559 ได้สรุปรายงานสถิติต่างๆ ของผลการปฏิบัติงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2558 - 4 มกราคม 2559 ที่เกิดขึ้น (ข้อมูล ณ วันที่ 3 มกราคม 2559)

วันที่	อุบัติเหตุ(ครั้ง) รายวัน สะสม		ผู้บาดเจ็บ(คน) รายวัน สะสม		ผู้เสียชีวิต (คน) รายวัน สะสม	
	รายวัน	สะสม	รายวัน	สะสม	รายวัน	สะสม
29 ธันวาคม 2558	439	-	456	-	39	-
30 ธันวาคม 2558	590	1,029	624	1,080	65	104
31 ธันวาคม 2558	662	1,691	675	1,755	74	178
1 ธันวาคม 2559	647	2,338	657	2,412	75	253
2 ธันวาคม 2559	415	2,753	443	2,855	39	292
3 ธันวาคม 2559	339	3,092	361	3,216	48	340
4 ธันวาคม 2559	287	3,379	289	3,505	40	380



ที่มา : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย <http://www.roadsafetythailand.com>

สรุปสถิติสะสมอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2559
ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2559 - 3 มกราคม 2559

เกิดอุบัติเหตุสะสมรวม 3,379 ครั้ง

เปรียบเทียบกับช่วงปีใหม่ 2558 (2,997 ครั้ง) เพิ่มขึ้น 382 ครั้ง คิดเป็น +12.75 %
จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ
เชียงใหม่ จำนวน 139 ครั้ง

ผู้เสียชีวิตสะสมรวม 380 ราย

เปรียบเทียบกับช่วงปีใหม่ 2558 (341 ราย) เพิ่มขึ้น 39 ราย คิดเป็น +11.44 %
จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุด คือ นครราชสีมา จำนวน 15 คน

ผู้บาดเจ็บสะสมรวม 3,505 คน

เปรียบเทียบกับช่วงปีใหม่ 2558 (3,117 คน) เพิ่มขึ้น 388 คน คิดเป็น +12.45 %
จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสูงสุด คือ เชียงใหม่
จำนวน 140 คน

สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่

เกิดจากเมาสุรา ร้อยละ 25.06 %
ขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ 17.01 %

ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่

รถจักรยานยนต์ 83.36 % เนื่องจาก
มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุมากกว่ารถยนต์

ถึงแม้หลายหน่วยงานจะมีการรณรงค์ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน และเพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลดังกล่าว แต่เปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2559 กับปี 2558 แล้ว อัตราการเกิดอุบัติเหตุก็ยังสูงอยู่ และรถจักรยานยนต์ยังเป็นประเภทที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด รวมถึงสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดก็ยังเป็นปัญหาเดิมคือ การเมาสุรา

สิ่งสำคัญที่สุดในการช่วยกันลดอุบัติเหตุคือ ตัวผู้ขับขี่เองที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนนต้องเคารพกฎจราจร ใส่ใจกับผู้ร่วมใช้ถนนท่านอื่น มีน้ำใจ เมาไม่ขับ เพื่อช่วยลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น จำไว้ เสมอว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา-ครับ



การดูแลสุขภาพสายตา **กับ** การขับรถ

สายตาเป็นสิ่งสำคัญที่สุดต่อการขับรถ คงไม่มีใครปฏิเสธได้ว่า คนที่จะขับรถจะต้องมองเห็น แต่เรามักให้ความสนใจกับเรื่องนี้น้อยมาก เพราะมีตาก็มองเห็น เมื่อมองเห็นก็ขับรถไปได้เป็นของธรรมดา แท้ที่จริงแล้วการมองเห็นมีหลายอย่างหลายระดับ ซึ่งล้วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการขับรถอย่างมาก ซึ่งจะขอ กล่าวแต่เรื่องที่สำคัญ ๆ และโดยย่อที่สุด ดังนี้



1. **สายตา** คือความสามารถในการเห็นว่าชัดเจนแค่ไหนผู้ที่ขับรถได้ดีควรมีสายตาดีพอที่จะเห็นสัญญาณหรือป้ายเล็ก ๆ ข้างถนนได้ ซึ่งอย่างน้อยก็ต้องดีเท่ากับ 85 เปอร์เซ็นต์ของสายตาปกติ และเป็นที่น่าสังเกตว่าสายตาจะเลวลง 20 ฟุต ต่อการเพิ่มความเร็ของรถทุก ๆ 10 ไมล์ ต่อ 1 ชม.



2. **ลานสายตา** ลานสายตาคือ บริเวณทั้งหมดที่เราเห็นเมื่อเราเพ่งอยู่จุดหนึ่งข้างหน้า นัยน์ตาที่ปกติจะมีลานสายตากว้างข้างละ ประมาณ 140 องศา และเมื่อมองสองตาพร้อมกันลานสายตาจะกว้าง 180 องศา เพื่อการขับรถที่ปลอดภัยควรมีลานสายตาอย่างน้อย 140 องศา ขณะจ้องมองไปข้างหน้า



3. **ความสัมพันธ์ระหว่างการมองเห็นกับเวลา และระยะทาง** ถ้าเราเห็นของสิ่งหนึ่งทางหางตาเราจะรู้สึกถึงสิ่งนั้นใน เวลา 0.1 วินาที แล้วเราจะกลอกตาไปมอง ซึ่งจะเสียเวลาในการกลอกตาใน 0.2 วินาที จากนั้นประสาทตาจะใช้เวลาอีก 0.7 วินาที ในการรับภาพและกว่า จะดูออกว่าเป็นอะไรก็ต้องเสียเวลาไปอีก 0.65-1.5 วินาที รวมแล้วเราจะต้องใช้เวลาประมาณ 1 ถึง 2 วินาที ในการมองเห็นสิ่งของที่อยู่ทางหางตา แต่ในขณะขับรถ และต้องหลบของสิ่งนั้นเราจะต้องมีเวลาเพิ่มขึ้น เพื่อการตัดสินใจและการแก้ไขสถานการณ์ และที่สำคัญที่สุดคือ รถกำลังแล่นเข้าไปใกล้สิ่งกีดขวางนั้นมากขึ้นทุกที ถ้าจะเปรียบเทียบโดยใช้ความเร็ว และระยะทางเข้ามาร่วมด้วยก็จะเป็นดังนี้

ถ้ารถวิ่งด้วยความเร็ว 60 ไมล์หรือ 90 กม.ต่อชั่วโมงคนขับบังเอิญเหลือบเห็นสิ่งที่กีดขวางอยู่ห่างออกไป 100 ฟุตกว่าคนขับจะเห็นว่าอะไรเป็นอะไรจับเลยสิ่งนั้นไปแล้ว 12 ฟุต โดยที่ยังไม่ได้ทันตัดสินใจทำอะไรเลย



ข้อมูลจาก <http://health.kapook.com/view11948.html>



4. **ตาบอดสี** คนที่ตาบอดสีเขียวหรือแดงก็จะมีปัญหาในการดูสัญญาณไฟเขียวไฟแดง

5. **การมองเห็นในเวลากลางคืน** ในที่มืดสายตาวูจะเร็วกว่าในที่สว่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเวลาที่ออกจากที่สว่างเข้าสู่ที่มืดจะต้องใช้เวลาในการปรับสายตาให้ชินกับความมืด ซึ่งจะเร็วหรือช้า ขึ้นอยู่กับสภาพของดวงตา เช่น พวกที่ขาดวิตามินเอ สายตาสั้น สายตาคอนแท และตาเป็นโรคนบางอย่างจะทำให้ปรับสายตาได้ช้า

6. **แสงจ้าตา เวลาที่มีแสงที่สว่างมาก ๆ** ส่องเข้าตาจะทำให้ตาพร่ามองอะไรไม่เห็นไปขณะหนึ่ง แสงที่ส่องเข้าตานี้อาจเป็นแสงโดยตรง เช่น แสงอาทิตย์ หรือจากไฟหน้ารถคันที่สวนมา หรืออาจเป็นแสงสะท้อนจากโลหะข้างถนน หรือเครื่องประดับรถอาจจะช่วยทำให้การมองเห็นของเราในการขับรถดีขึ้นได้อย่างไรเรามีทางที่จะทำให้เราเห็นดีขึ้น ในขณะที่ขับรถได้คือ

1. ฝึกตัวเองให้พยายามมองไกลที่สุดที่จะไกลได้ถึงกลางวันและกลางคืน เพิ่มลานสายตาให้กว้างขึ้น โดยระวังด้านข้างสองด้านและข้างหลังด้วยกระจกส่องหลัง
2. ป้องกันสายตาใส่แว่นกันแดด เมื่อมีแสงแดดจ้ามาก
3. กระจกรถไม่ควรเป็นสีมืด นอกจากส่วนบนของกระจกหน้ารถ เพราะความมืดทำให้สายตาเลเวลลง โดยเฉพาะเวลากลางคืนทัศนวิสัยจะเลวมาก
4. ไม่ใส่แว่นสีขับรถตอนกลางคืน เพราะทำให้สายตาที่เลวอยู่ในที่มืดยิ่งเลวมากขึ้น
5. เลือกขับรถที่มีสีที่เห็นได้ง่าย เช่น สีขาว ตามสถิติพบว่ารถสีขาวถูกชนน้อยที่สุด และรถสีเทาถูกชนบ่อยที่สุด
6. หลีกเลี่ยงเครื่องประดับรถที่เป็นโลหะสะท้อนแสง
7. เมื่อจำเป็นต้องขับรถทางไกลในเวลากลางคืนถ้าเป็นไปได้ควรเลือกวิ่งในทางหลวงที่เป็นแยกออกจากกัน (Divided highway) แบบถนนสายบางนา-ตราด เพื่อแสงจากรถที่สวนมาจะอยู่ห่างทำให้แสงจ้าตาน้อยตาไม่พร่า
8. คนที่มีอายุมาก หรือคนที่ เป็นโรคทางตา สายตาเลเวลลงต้องยอมรับความจริง ไม่ควรขับรถโดยเฉพาะเวลากลางคืน

สวัสดีปีใหม่ล่วงหน้าครับ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” กับเทศกาลส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ที่กำลังจะถึงนี้ ขอให้ทุกท่านมีความสุขตลอดทั้งปี ใครที่ต้องเดินทางกลับบ้าน ขอให้เดินทางด้วยความปลอดภัย ทั่วครอบครัวและที่สำคัญ เมาไม่ขับนะครับ ทางทีมงานวารสารฯ ของ สนว. จะทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูลข่าวสาร และเกร็ดความรู้ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ ด้านการขนส่งและจราจรแก่ผู้อ่านต่อไปนะครับฉบับนี้ชาว สนว. ขอแสดงความยินดีและขอต้อนรับท่าน รอง.ผอ.สนว. คนใหม่ด้วยความเคารพอย่างสูงครับ รวมทั้งยังมีข้าราชการที่บรรจุนิยามาแนะนำให้ท่านรู้จักอีกเช่นเคยนะครับ



นายชยธรรม์ พรหมศร

รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

พวกเราชาว สนว. ขอแสดงความยินดีกับท่านรองชยธรรม์ฯ ด้วยความเคารพครับ ก่อนที่จะมาดำรงตำแหน่ง รอง.ผอ.สนว. ท่านเป็นผู้ชำนาญการสำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศกรมทางหลวง (ทล.) นอกจากความรู้ความสามารถด้านขนส่งและจราจรของท่านแล้วยังเป็น รอง ผอ.สนว. ที่ smart มาก ๆ เลยครับ



นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์

รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

พี่ ๆ น้อง ๆ ชาว สนว. ขอแสดงความยินดีกับท่านรองวิไลรัตน์ฯ หรือที่เรารู้จักในนาม รองแคทด้วยนะครับ คงจะคุ้นเคยกับท่านรองฯ คนใหม่คนนี้เป็นอย่างดี ในฐานะ ผอ.ศทท. ที่มีความรู้ความสามารถในการทำงานทุกด้าน และที่สำคัญเป็นผู้ใหญ่ใจดีและเป็นกันเองมาก ๆ อีกด้วยครับ



1. นายนิรันธ์ จาตุรพิศานุกูล

วิศวกรปฏิบัติการ กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (กvw.)

หนุ่มหล่อจาก กพข. ชื่อเล่นว่าอาร์ท เป็นชาวจังหวัดกรุงเทพมหานคร จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมโยธาสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และระดับปริญญาโทคณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมก่อสร้างและการจัดการ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวก

2. นางสาวกิตติยา แก้วมี

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทก.)

สมาชิกคนล่าสุดของ ศทท. ชื่อน้องกิ่ง เป็นชาวจังหวัดสงขลา เป็นข้าราชการในโครงการนักบริหารการเปลี่ยนแปลงรุ่นใหม่ (นปร.) รุ่นที่ 8 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรีจบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิศวกรรมศาสตร์บัณฑิต สาขาวิศวกรรมคอมพิวเตอร์ จากมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ และระดับปริญญาโท Master Degree of Business Administration International Management (IMBA) จาก Southern Taiwan University ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศ



3. นางสาวพามิลาภ์ สุกศรี

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักแผนงาน (สพง.)

น้องใหม่ของ สพง. คนนี้ชื่อน้องพิม เป็นชาวจังหวัดกรุงเทพมหานคร เป็นข้าราชการในโครงการนักบริหารการเปลี่ยนแปลงรุ่นใหม่ (นปร.) รุ่นที่ 8 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะครุศาสตร์บัณฑิต สาขาจิตวิทยาการศึกษา และระดับปริญญาโท Global logistics and Supply Chain Management The University of Huddersfield, UK ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มโลจิสติกส์การขนส่ง



4. นางสาวพันทิพา ไพรสัทท์

นิติกรปฏิบัติการ สำนักบริหารกลาง ฝ่ายนิติการ (ฟนค.)

สาวหน้าใสของ สำนักบริหารกลาง คนนี้ชื่อน้องตตะนอย เป็นชาวจังหวัดฉะเชิงเทรา จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะนิติศาสตร์ สาขานิติศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยรามคำแหง ปฏิบัติหน้าที่ในฝ่ายนิติการ



5. นายณัฐพล บัวกุ่ม นิติกรปฏิบัติการ

สำนักบริหารกลาง ฝ่ายนิติกร (ฟนค.)

หนุ่มหน้าใสจาก สำนักบริหารกลาง ชื่อเล่นว่าเอ เป็นชาวจังหวัดอุบลราชธานี จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะนิติศาสตร์ สาขานิติศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ปฏิบัติหน้าที่ในฝ่ายนิติการ



ธรรมะ กับ ชีวิต



“บางครั้งเราอาจจะถูกทอดทิ้ง
ถูกใครต่อใครซ้ำเติม ถูกเหยียดหยาม
เพราะความผิดพลาดในการดำเนินชีวิต
ทำให้เกิดรู้สึกว่าคุณค่าตัวเองไร้ค่า
แต่รู้ไหม... ไม่ว่าจะเกิดอะไรขึ้นกับชีวิตก็ตาม
ยังไงซะ! เราก้ยังมีคุณค่าในความเป็นคน”

ขอเพียงอย่าประเมินคุณค่า หรือตีราคาตัวเองต่ำกว่าความเป็นจริง คนอื่นจะดูถูกเหยียดหยามอย่างไรก็ช่าง เพราะเราไม่สามารถห้ามความคิดใครได้ แต่ที่เราจะต้องไม่ดูถูกดูแคลนตัวเอง トラบใดที่ยังมีได้แสดงศักยภาพออกมาเต็มที่ เพราะฉะนั้นต้องให้โอกาสตัวเอง ลุกขึ้นพิสูจน์คุณค่าของตนอีกครั้ง

อย่าลืมว่า... คนจะตีคุณค่าหรือเลวทรามต่ำช้า ไม่เกี่ยวกับชาติตระกูล ไม่สำคัญว่าจะเคยเป็นใคร เคยผิดพลาดล้มเหลวมาแค่ไหน แต่ที่สำคัญคือ หากล้มแล้วต้องกล้าพอที่จะลุกขึ้นใหม่ เพื่อสร้างคุณค่าให้กับตนเองและผู้อื่น

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานระบุว่า

“คุณค่า” หมายถึง “สิ่งที่มีประโยชน์หรือมีมูลค่าสูง” แต่ถ้าแยกศัพท์ออกมาเป็นคำก็จะเห็นความหมายชัดเจน

“คุณ” หมายถึง ลักษณะประโยชน์ใช้สอยภายใน

“ค่า” หมายถึง ประโยชน์ใช้สอยภายนอก

ตัวอย่างเช่น น้ำ คุณของน้ำคือความเย็น ค่าของน้ำคือใช้ดับความกระหาย ใช้ชำระร่างกาย ใช้ล้างคราบสกปรกได้สารพัด

วัตถุดิบของทุกชนิดย่อมมีทั้งคุณและค่าอยู่ในตัวเอง ดังเช่นที่กวีผูกเป็นกลอนภาษิตเอาไว้

“คุณค่าของไฟอยู่ที่ความร้อน
คุณค่าของค้อนอยู่ที่น้ำหนัก
คุณค่าของฝักอยู่ที่วิตามิน
คุณค่าของดินอยู่ที่ความอุดมสมบูรณ์”

ชีวิตก็เช่นเดียวกัน การได้สิทธิ์เกิดมาเป็นมนุษย์ อย่างน้อยที่สุด ก็มีความค่าในความเป็นคน ลองคิดดู แม้แต่พระโพธิสัตว์ก่อนตรัสรู้เป็นพระสัมมาสัมพุทธเจ้า ก็ยังต้องเกิดมาเป็นมนุษย์

ดังนั้น การได้เกิดเป็นมนุษย์ จึงมีคุณค่ามหาศาล เพราะกว่าที่จะได้อัตภาพนี้มานั้นยากแสนยาก ดังที่พระพุทธองค์ตรัสไว้ใน พาลบัณฑิตสูตร พระไตรปิฎก เล่ม 14 มีความส่วนหนึ่งที่สรุปให้เข้าใจง่ายๆว่า

...บุรุษโยนแอก (ห่วงยาง) ที่มีรูเดียวลงไปในมหาสมุทร มันลอยห่างตั้งอยู่กลางมหาสมุทร อีกทั้งลมทะเลทั้งสี่ทิศก็พัดไปมาในเวลา 100 ปี จะมีเต้าตาบอดตัวหนึ่งไหลขึ้นมาเหนือน้ำ เป็นไปได้ไหมว่า เต้าตาบอดตัวนั้นจะเอาคอสวมเข้าไปในห่วงยางนั้นได้พอดี

แน่นอนว่า ช่วงเวลาที่บรรจบลงตัวกันพอดีเป๊ะ! แบบนี้มันยาก... ยากมากที่เต้าตาบอดตัวนั้น จะเอาคอสวมเข้าไปในห่วงยางได้ ลักษณะเช่นนี้ว่ายากแล้ว ทว่าพระพุทธองค์ตรัสว่า การได้เกิดเป็นมนุษย์นั้นยิ่งยากแสนยากยิ่งกว่า...

หากพูดด้วยตรรกะในเชิงวิทยาศาสตร์ ลองหลับตานึกภาพตอนที่ยังเป็นเซลล์สเปิร์มอยู่ในอสุจิของพ่อ เราเป็นสเปิร์มตัวแรกที่ว่ายน้ำนำหน้าใครๆ วิ่งเข้าไปเจาะไข่แม่ เราเป็นหนึ่งในผู้ที่เป็นผู้ชนะในจำนวนพี่น้องเซลล์สเปิร์มกว่า 200-300 ล้านตัว!! นั่นก็หมายความว่า เราเกิดมาพร้อมกับความสำเร็จหรือชัยชนะตั้งแต่วินาทีแรกแล้ว

ดังนั้น ก่อนที่จะลุกขึ้นสู้อย่างเปลี่ยนแปลง และปฏิวัติวงจรชีวิตแบบเดิมๆ แล้วมุ่งไปข้างหน้าเพื่อพิสูจน์คุณค่า หรือเพิ่มมูลค่าให้กับตัวเอง อันดับแรกเราต้องเชื่อก่อนว่า ตัวเองมีคุณค่า มีความหมาย มีศักดิ์ศรีเท่าเทียมผู้อื่น มีสิทธิ์ มีโอกาสที่จะประสบความสำเร็จ ได้รับสิ่งที่มุ่งหวัง มีความสุขได้เช่นเดียวกับผู้อื่น มีคุณค่าคู่ควรได้รับการดูแลปกป้องให้เกียรติอย่างดี พร้อมทั้งได้รับการยอมรับจากผู้อื่น เรียกว่า “เราต้องเห็นคุณค่าของตัวเองก่อน”

ฉะนั้น ไม่ว่าจะบริสุทธิ์ผุดผ่อง หรือยับยู่ยี่ ตัวเราก็มีค่าที่สุดเสมอ ดังตัวอย่างในนิทานชวนอ่านเรื่องต่อไป



ในวันนี้อากาศแจ่มใส ณ มหาวิทยาลัยที่มีชื่อเสียงอันดับต้นๆ ของประเทศ อาจารย์คนหนึ่งเริ่มบทสนทนาในชั้นเรียนด้วยการควักธนบัตรใบละ 1,000 บาท ออกมาให้ให้นักศึกษาดู แล้วถามว่า

“มีใครอยากได้บ้างไหม?” นักศึกษาทุกคนยกมือขึ้นเกือบพร้อมกัน

แต่นอกจากจะไม่ให้แล้ว อาจารย์ยังขยำธนบัตรใบนั้นเสียยับยู่ยี่ แล้วถามอีกครั้งว่า

“มีใครยังอยากได้ธนบัตรใบนี้อยู่อีกหรือไม่?” ปรากฏว่า นักศึกษาทุกคนก็ยังยกมือขึ้นเหมือนเดิม

อาจารย์จึงถามต่อไปอีกว่า “ถ้าสมมติว่า ธนบัตรใบนี้ถูกทิ้งไว้บนพื้น แล้วมีคนมาเหยียบย่ำมันสกปรก ยังจะมีใครอยากได้อีกหรือไม่?”

นักศึกษาทุกคนก็ตอบเหมือนกันว่า “ยังอยากได้!!!”

อาจารย์จึงสรุปว่า “นั่นคือสิ่งมีคุณค่า ที่พวกเธอได้เรียนรู้ในวันนี้ ไม่ว่าเธอจะทำอะไรกับธนบัตรใบนี้ มันก็ยังคงมีราคา 1,000 บาทอยู่เสมอ”

จับคติเอาประโยชน์จากนิทานเรื่องนี้ “ไม่ว่าเราจะโดนใครต่อใครดูถูก เหยียบย่ำ ข้ำเติม จากการกระทำที่ผิดพลาดล้มเหลวในชีวิตอย่างไรก็ตาม เราก็มียังมีคุณค่าอยู่ในตัวเองเสมอ”

จำให้ได้ว่า เราเคยเป็นใคร ประสบความสำเร็จมากมายนานขนาดไหน อย่ายอมให้เหตุการณ์เล็กๆ น้อยๆ มันมีผลหรือมีอิทธิพลต่อชีวิตของเรา

ในชีวิตจริงของเราทุกคน เราเคยชนะมาแล้วนับครั้งไม่ถ้วน เริ่มตั้งแต่ตอนเป็นเด็กตัวเล็กๆ เราหัดตั้งไข่ พอล้มปุ๊บก็ลุกขึ้นใหม่ เคยหัดพลิกตัว หัดเดิน หัดว่ายน้ำ ปั่นจักรยาน เราล้มแล้วก็ลุกขึ้นใหม่เป็นร้อยเป็นพันครั้ง แล้วในที่สุดเราก็ชนะ เพราะทำมันได้ พวกเราทุกคนถือว่าเป็นคนที่ประสบความสำเร็จมาแล้วนับครั้งไม่ถ้วน

เราไม่ได้เป็นเหมือนผู้ใหญ่บางคนที่ชอบอ้าแงุ่นั่นนั่น สารพัดข้ออ้าง เพื่อที่จะบอกกับตัวเองว่า “ฉันทำไม่ได้ ยอมแพ้แล้ว ล้มเลิกดีกว่า”

การที่ใครสักคนปาลูกบอลใส่เรา แล้วเราจับไม่ได้ นั่นไม่ใช่ความล้มเหลว เพราะถ้าเราไม่ยอมแพ้ ก็แค่เอ่ยปากบอกว่า “โอเค... ฉันพลาดไป ไหนลองปามาใหม่อีกครั้ง” รับรองได้ว่า ถ้าไม่ยอมแพ้ และใช้เวลากับมันสักหน่อย ไม่นานเราก็ต้องรับลูกบอลได้แน่

ความพร้อมต้องอาศัยเวลา เวลาเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยขัดเกลาความไม่ดี ความไร้คุณค่า ความอัปลักษณ์ในพฤติกรรมอันน่ารังเกียจในตัวของแต่ละคนออกไป

ในมหาสมุทรมีเศษแก้วแตก ขวดแตก สิ่งไร้ค่าที่ถูกโยนทิ้งมาจากเรือ แต่นานวันเข้าสิ่งไร้ค่าเหล่านี้ กลับกลายเป็นของมีค่าขึ้นมาได้ พร้อมกับชื่อใหม่ที่นักสะสมเรียกว่า “แก้วทะเล”

แก้วงามจากท้องทะเล เป็นสิ่งมีค่าของนักสะสม ทั้งที่เดิมทีมันก็เป็นแค่เศษขวดเศษแก้วเก่าๆ เป็นเศษขยะที่คนมองข้าม แต่เมื่อถูกทรายและน้ำทะเลขัดถูกัดเซาะ จนเหลี่ยมคมหายไป ก็กลายเป็นแก้วใสมันวาว ที่ไม่มีพิษมีภัยกับใคร

แต่กว่าจะมาเป็นแก้วขึ้นงามได้นั้น เศษแก้วเหล่านี้ล้วนเริ่มต้นจากการเป็นของไร้ค่าไม่น่าเก็บ เป็นขยะที่ต้องจมอยู่ในน้ำหลายปี แนนอน...มันต้องอาศัยเวลาขัดเกลาอยู่นาน กว่าจะกลายเป็นแก้วทะเลที่หมดจดงดงาม มีคุณค่าน่าสะสม

ตัวเราเองก็เช่นกัน ในฐานะชาวพุทธ ก่อนที่เราจะกลายเป็นแก้วแวววาวทรงคุณค่า ก็ต้องมีการปรับปรุงยกระดับขัดเกลาตัวเองด้วย “ทาน ศีล สมาธิ และปัญญา” เพื่อให้เกิดคุณค่า เพื่อความเจริญงอกงาม สุขสงบสำเร็จ ร่มเย็น อิ่มเอมใจ ปราศจากความทุกข์อย่างยั่งยืน เหมือนที่นักปราชญ์กล่าวไว้

“ค่าของคนอยู่ที่ผลงาน คุณของคนอยู่ที่การฝึกฝนนำตนให้พ้นจากทุกข์”

“เศษแก้วในทะเล ขัดเกลานานเข้า ยังกลายเป็นแก้วทะเลมีค่าน่าสะสม

เศษคนในทะเลชีวิต ขัดเกลามากเข้า ย่อมกลายเป็นแก้วทรงคุณค่า ในมหาสมุทรแห่งพุทธธรรม”

จำไว้ว่า “ไม่ว่าจะเกิดอะไรขึ้นกับชีวิตก็ตาม อย่างน้อยที่สุด เราก็มียังมีคุณค่าในความเป็นคน”

(จาก นิยายสารธรรมลีลา ฉบับที่ 178 ตุลาคม 2558 โดย ทาสโพธิญาณ)

