สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

วารสารนโยบายการขนส่งและจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม

ISSN 1906-3601 : ปีที่ 9 ฉบับที่ 1 มกราคม - มีนาคม 2560



สัญจรทั่วไทย

บ้านของพ่อ “ พระตำหนักภูพิงคราชนิเวศน์ ”

จุดประกายความคิด

เปิดไฟหน้ารถ ช่วยลดอุบัติภัย
Daytime Running Lights (DRL)

มุมมองขนส่งและจราจร

การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค

เวทีความคิด

การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ภาคตะวันออก
(Eastern Economic Corridor : EEC)

สัมภาษณ์พิเศษ

รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์

เปิดโลกเทคโนโลยี

รถยนต์พลังงานไฟฟ้า นวัตกรรมใหม่เพื่อสิ่งแวดล้อม

สารอวยพรปีใหม่ 2560

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ในปี 2559 ที่ผ่านมา ประเทศไทยได้ผ่านเหตุการณ์ต่าง ๆ มากมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ได้เสด็จสวรรคต นำความโศกเศร้าอาลัยมาสู่พี่น้องประชาชนชาวไทยอย่างสุดประมาณ เพื่อเป็นการน้อมสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณอย่างหาที่สุดมิได้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จะได้น้อมนำแนวพระราชดำริของพระองค์ท่านมาเป็นแนวทางในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ บนพื้นฐานความมีเหตุผล ความพอประมาณ อย่างมีภูมิคุ้มกัน เพื่อความยั่งยืนของประเทศไทยต่อไป

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มุ่งมั่นปฏิบัติภารกิจในการจัดทำนโยบาย แผนงาน และโครงการเพื่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและจราจรของประเทศมาอย่างต่อเนื่อง และในปี 2560 สนข. ยังคงมุ่งมั่นผลักดันการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อความสุขของคนไทยอย่างยั่งยืน สนับสนุนการบรรลุเป้าหมายของรัฐบาลในการพัฒนาประเทศ สู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน

เนื่องในวาระดิถีขึ้นปีใหม่ 2560 ผมขออาราธนาคุณพระศรีรัตนตรัย และสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทั้งหลาย โปรดดลบันดาลประทานพรให้ทุกท่านมีสุขภาพพลานามัยสมบูรณ์แข็งแรง มีจิตใจผ่องใส และมีกำลังกาย กำลังใจ ในการปฏิบัติภารกิจงานต่าง ๆ ให้สำเร็จลุล่วงสมตามความปรารถนาทุกประการ



นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

บทบรรณาธิการ

นับตั้งแต่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร เสด็จสวรรคต เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2559 ประชาชนจากภูมิภาคต่างๆ ของประเทศได้เดินทางมาถวายสักการะพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดเทศกาลปีใหม่ พุทธศักราช 2560 ทั้งนี้ รัฐบาลได้ตั้งจุดรับรองประชาชนเพื่อจัดบริการและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่เดินทางมาถวายสักการะพระบรมศพ เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช นอกจากนี้ หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ได้จัดให้มีกิจกรรมต่างๆ เพื่อแสดงความอาลัยและถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลย ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดกิจกรรมรวมพลังแห่งความภักดี เพื่อน้อมถวายพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 9 เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2559 รวมทั้งจัดกิจกรรมบริการและอำนวยความสะดวกประชาชน เมื่อวันที่ 18 - 22 ธันวาคม 2559 เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ซึ่งวารสารนโยบายการขนส่งและจราจร ฉบับนี้ ได้ประมวลภาพกิจกรรมต่างๆ ดังกล่าวไว้ด้วยแล้ว

วารสารนโยบายการขนส่งและจราจร ฉบับนี้ ขอแนะนำสกู๊ปสัมภาษณ์พิเศษ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์) นอกจากนี้ ยังมีคอลัมน์ต่างๆ น่าสนใจ เช่น คอลัมน์มุมมองขนส่งและจราจร เรื่องการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค คอลัมน์เวทีความคิด เรื่องการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) คอลัมน์จุดประกายความคิด เรื่องเปิดไฟหน้ารถช่วยลดอุบัติภัย Daytime Running Lights (DRL) คอลัมน์เปิดโลกเทคโนโลยี เรื่องรถยนต์พลังงานไฟฟ้า นวัตกรรมใหม่เพื่อสิ่งแวดล้อม และคอลัมน์สัญจรทั่วไป เรื่อง บ้านของพ่อ “พระตำหนักภูพิงคราชนิเวศน์” เป็นต้น

สุดท้ายนี้กองบรรณาธิการ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าวารสารนโยบายการขนส่งและจราจรฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์และสามารถเพิ่มพูนความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้กับท่านผู้อ่านวารสารนโยบายการขนส่งและจราจรทุกท่านนะคะ แล้วพบกันใหม่ฉบับหน้าค่ะ สวัสดีค่ะ

คณะผู้จัดทำ

คณะที่ปรึกษา นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร **นายชยธรรม์ พรหมศร** รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร **นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์** รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร **นายวิจิตต์ นิมิตรวานิช** นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ **นายสุจินต์ ทยานุกูล** ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก **นายเริงศักดิ์ ทองสม** ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร **นายเรืองเดช มังกรเดชสกุล** รักษาราชการแทนผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร **นายเผด็จ ประดิษฐเพชร** ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม **นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์** ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง **นายสฤษฎ์พงศ์ บริบูรณ์สุข** ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย **นายยืนยง ตั้งเปรมศรี** ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน **นายนิรันดร์ เกตุแก้ว** รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

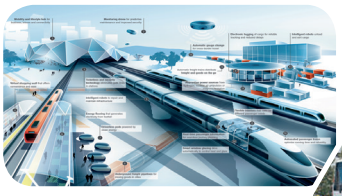
บรรณาธิการ นางสาวอัญชุลี ศิโรรัตนรังษี รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง

ฝ่ายจัดการวารสาร นางสาวพนิดา เขียวงามดี นางสาวเยาวมาศ เทียวทอง นายกวีภพ ปุษปาคม นางสาวดารา วงค์โต นายวิทยา กอกลิ่น นายชัชวาล ทรัพย์สมบูรณ์ นางสาวนฤมล อุดบุญ

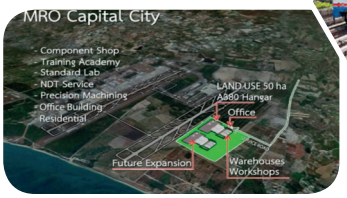
กองบรรณาธิการ นายชัยวัฒน์ สังขภาคย์ นางดวงเดือน นพรัตน์ นายปริญญา ถนัดทาง นางสาวจิรังรัก ห้วยหงษ์ทอง นายชัชวาล สิมะสกุล นายอธิภู จิตรานุเคราะห์

สารบัญ

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม















5 สกู๊ปพิเศษ
- สัมภาษณ์พิเศษ รอง ผอ.สนข.

9 มุมมองขนส่งและจราจร
- การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค

21 เวทีความคิด
- การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

26 จุดประกายความคิด
- เปิดไฟหน้ารถช่วยลดอุบัติภัย Daytime Running Lights (DRL)

30 หยิบมาเล่า
- แผนพัฒนามาตรฐานระบบรางของประเทศไทย ตอนที่ 1

35 ประมวลภาพ
- พิธีถวายความอาลัยพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช

39 เปิดโลกเทคโนโลยี
- รถยนต์พลังงานไฟฟ้า นวัตกรรมใหม่เพื่อสิ่งแวดล้อม

44 สัญจรทั่วไทย
- บ้านของพ่อ “พระตำหนักภูพิงคราชนิเวศน์”

47 สถิติขนส่งและจราจร
- สรุปสถิติอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ 2560

49 ปกิณกะ
- ขับรถอย่างไรจึงไม่ปวดหลัง

52 รอบรั้ว สนข.
- ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข.

53 ธรรมะกับชีวิต
- ทำบุญปีใหม่เติมใจด้วยธรรมะ



สัมภาษณ์พิเศษ

นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์

รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

ท่านรองวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จบการศึกษาระดับปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต (ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ) ระดับปริญญาโท การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต (การวางแผนภาค) และรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เริ่มต้นการทำงานที่สำนักข่าวกรองแห่งชาติ สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี สำนักนโยบายและแผน สังกัดกระทรวงมหาดไทย สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) สังกัดกระทรวงคมนาคม ปัจจุบันดำรงตำแหน่งรองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

>> ตั้งใจรับราชการเพื่อทำงานในสิ่งที่ได้เรียนมา

เมื่อจบการศึกษาระดับปริญญาตรี ตั้งใจไว้ตั้งแต่แรกเริ่มว่าจะรับราชการ อยากทำงานในสิ่งที่ได้เรียนมา การทำงานที่สำนักข่าวกรองแห่งชาติได้เรียนรู้การทำงานวิชาการและงานราชการ ที่ต้องมีความถูกต้อง รวดเร็ว และทันเวลา ความรู้และคำสั่งสอนของหัวหน้างานและผู้บังคับบัญชาทำให้ต้องมีการพัฒนาตัวเองอยู่ตลอดเวลา เพื่อให้รู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลง และเมื่อจบการศึกษาระดับปริญญาโทด้านการวางแผนภาคและเมือง จึงได้โอนย้ายไปทำงานที่สำนักนโยบายและแผน กระทรวงมหาดไทย เปลี่ยนบทบาทจากนักการข่าว มาทำงานด้านวิชาการเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบก



การทำงานที่สำนักนโยบายและแผน กระทรวงมหาดไทย เป็นโอกาสที่ได้เรียนรู้งานวางแผน งานนโยบายและแผนด้านการจราจร ถือเป็นช่วงที่สำคัญช่วงหนึ่งในชีวิต ซึ่งมีหัวหน้างานและผู้บังคับบัญชาในทุกระดับ เป็นครูสอนการปฏิบัติราชการ และสอนงานด้านนโยบายและแผนการจราจร การขนส่ง และความรู้ด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ทำให้เข้าใจขั้นตอนและรูปแบบการทำงานราชการมากยิ่งขึ้น

ในช่วงปี 2534 - 2535 เมื่อปัญหาจราจรทวีความรุนแรงมากขึ้น และเข้าสู่ภาวะวิกฤต ประกอบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน ต่างหน่วยงานต่างทำ จึงมีความจำเป็นต้องบูรณาการการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศ รัฐบาลจึงได้จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) ขึ้นเป็นส่วนราชการระดับกรม สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการกำหนดนโยบายและแผน ประสานการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ไขปัญหาด้านการจราจรของประเทศ ซึ่งได้รับผิดชอบงานฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) รวมทั้งได้รับมอบหมายให้บริหารจัดการงานศึกษาต่างๆ ซึ่งเป็นโอกาสสำคัญอีกครั้งที่ได้เรียนรู้ ทั้งงานประจำและงานริเริ่มเพื่อการพัฒนา ซึ่งผู้บังคับบัญชาได้สอนและชี้แนะให้ “กล้าคิด กล้าทำ กล้าตัดสินใจ คิดให้ถึงประชาชน สอนให้ใฝ่รู้ ให้นำความผิดพลาดในวันนี้เป็นพลังที่จะก้าวไปข้างหน้า สอนให้ทำงานหนัก ไม่มีอะไรได้มาง่ายๆ” ซึ่งเป็นหลักในการทำงานเสมอมา







>> มุมมองใหม่....ในการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

หลังจากการปรับโครงสร้างระบบราชการ (พ.ศ. 2545) มีการจัดตั้งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ถือเป็นจุดเปลี่ยนอีกครั้งหนึ่ง ผู้บังคับบัญชาให้โอกาสไปปฏิบัติงานที่กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร (กพร.) ของ สนข. ทำให้ได้เห็นมุมมองการบริหารจัดการในการพัฒนาระบบราชการ สนข. เช่น การจัดโครงสร้างส่วนราชการ และการพัฒนาทักษะการทำงานร่วมกับผู้เกี่ยวข้องจำนวนมาก เป็นต้น

ครั้นเมื่อได้รับแต่งตั้งเป็นผู้อำนวยการศูนย์สารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.) “มีความตั้งใจจะพัฒนางานด้านข้อมูลสารสนเทศของ สนข. ให้เป็นแหล่งอ้างอิงข้อมูลเรื่องการขนส่งและจราจรของประเทศ” ตลอดระยะเวลาที่ทำงานที่ ศทท. ได้พยายามสร้างคน และสร้างระบบการทำงาน เพื่อให้ ศทท. เป็นที่ยอมรับ และเพื่อให้ข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจร ของ สนข. เป็นที่ยอมรับของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งได้ใช้เป็นแหล่งอ้างอิงของกระทรวงคมนาคม







>> สนข. ต้องชี้นำทิศทางการพัฒนาให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง

เมื่อได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งรองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2559) ก็ตั้งใจจะต้องนำพา สนข. ให้เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีความสุข จะเดินไปตามแนวทางที่ได้เสนอวิสัยทัศน์ไว้ คือ สนข. ต้องเป็นองค์กรที่จะชี้นำทิศทางการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง โดยการเสนอแนะนโยบายและแผนที่มีการบูรณาการทุกประเภทของแผน ทุกภาคส่วน ทุกรูปแบบการขนส่ง และสามารถขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติได้ และเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศ และข้อมูลทางวิชาการให้เป็นที่ยอมรับของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเป็นองค์กรแห่งความสุข

>> การบริหารงานบนพื้นฐานของความสุข

“ครองตน ครองคน และครองงาน” ถือเป็นหลักการสำคัญของอาชีพข้าราชการ การครองตน คือ การปฏิบัติตัวให้เป็นแบบอย่างที่ดีให้กับบุคลากรของ สนข. การครองคน คือ การบริหารบุคลากรของหน่วยงาน ซึ่งเป็นทรัพยากรที่สำคัญ โดยบริหารงานบนพื้นฐานของความสุขของบุคลากร ทำให้บุคลากรมี ฉันทะ กับงานที่รับผิดชอบ มีความสุขในการทำงาน มีความภาคภูมิใจในผลงาน และการครองงาน คือ การสร้างผลงานของ สนข. ให้เป็นที่ยอมรับในวงกว้าง และต้องสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมร่วมขององค์กร โดยเปิดรับความคิดเห็นที่แตกต่าง และคนในองค์กรต้องร่วมใจกัน โดยคำนึงถึงประโยชน์ขององค์กรและสังคมโดยรวม ดังนั้น “การจะสร้างองค์กรต้องให้ความสำคัญกับการสร้างคนเพื่อให้คนไปสร้างผลงานให้กับองค์กรต่อไป”



การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค

"การขนส่งสาธารณะในประเทศไทยมีหลากหลายรูปแบบทั้งทางบกทางน้ำ และทางอากาศแต่ปัจจุบันการขนส่งทางบกเป็นรูปแบบการขนส่งสาธารณะที่ได้รับความนิยมมากที่สุดซึ่งหน่วยงานภาครัฐก็ได้พยายามพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ โดยนำเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้ในการบริหาร ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะของประเทศไทยนับว่ามีความสำคัญกับระบบเศรษฐกิจของประเทศอย่างยิ่งอาจกล่าวได้ว่าการขนส่งสาธารณะมีผลต่ออัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศรวมถึงอัตราการจ้างงานการลดค่าครองชีพและระดับการศึกษาของประชาชนที่เพิ่มสูงขึ้นเนื่องจากผลจากการพัฒนาระบบการขนส่ง ทำให้ชุมชนและศูนย์กลางความเจริญขยายตัว การใช้เวลาในการเดินทางลดลง"











รูปแบบการขนส่งทางบกที่สำคัญ

อย่างไรก็ตามการขนส่งสาธารณะก็ยังคงมีปัญหาการจราจรติดขัดระยะเวลาในการเดินทางรวมถึงเส้นทางในการเดินทางที่ยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ทำให้การใช้บริการลดลงอย่างต่อเนื่องดังนั้น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้นจึงเป็นแนวทางในการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน

แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของประเทศไทย

รัฐบาลมีนโยบายเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยในระยะยาวเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม โดยด้านคมนาคมทางบกเริ่มจากการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร และรถไฟฟ้าเชื่อมกรุงเทพมหานครกับเมืองบริวารเพิ่มเติม เพื่อลดเวลาในการเดินทางของประชาชน และเพื่อให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นประกอบกับในคราวประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2558 ที่ประชุมได้มีมติที่สำคัญเพื่อพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ คือ **“รับทราบแนวทางการดำเนินงานโครงการระบบขนส่งมวลชนในเมืองภูมิภาคและมอบหมายสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ปรับเพิ่มสาระของงานการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เพื่อก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนเมืองในภูมิภาค โดยให้เพิ่มเนื้อหาการสำรวจและออกแบบ และให้พลการศึกษาสอดคล้องในการมีระบบขนส่งที่เชื่อมโยงโครงข่ายกับระบบ Feeder ต่างๆ กับรถไฟรถโดยสารบริษัทขนส่ง จำกัด**



รถรางขนาดเบา Tram ระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ หรือ BRT รถขนส่งสาธารณะอื่นในพื้นที่ต่างๆ ให้สอดคล้อง โดยให้เร่งดำเนินการให้ทันในปลายปีงบประมาณ 2559 สำหรับจังหวัดเชียงใหม่ นครราชสีมา และขอนแก่น"

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะหน่วยงานหลักรับผิดชอบในการวิเคราะห์ เสนอแนะนโยบาย วางแผน และประสานแผนการขนส่งและจราจรให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลได้เห็นถึงความจำเป็นเร่งด่วนในการศึกษาและกำหนดแนวทางการส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในภูมิภาคให้มีความเหมาะสมกับพื้นที่และเป็นระบบ รวมทั้งมีการวางแผนระบบขนส่งสาธารณะในภูมิภาคที่ดี มีการกำหนดรูปแบบโครงข่ายและการบริการที่เชื่อมโยงประสานส่งเสริมกันอย่างเป็นระบบเพื่อให้เป็นทางเลือกหลักของประชาชนในการเดินทาง และสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างแท้จริง ทั้งด้านคุณภาพการให้บริการ ความสะดวก ปลอดภัย ความเพียงพอ และเชื่อมต่อกับการขนส่งรูปแบบอื่นโดยในปีงบประมาณ 2559 ได้ดำเนินการใน 3 เมืองหลักที่สำคัญ ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และขอนแก่น ดังนี้

1. การศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดเชียงใหม่

จังหวัดเชียงใหม่เป็นเมืองหลักของภาคเหนือตอนบน และเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนาประเทศเชื่อมโยงการค้าและการลงทุนระหว่างกลุ่มจังหวัดและกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้จังหวัด





เชียงใหม่มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีการเดินทางเข้าออกในพื้นที่มากขึ้น เกิดปัญหาการจราจรติดขัด อุบัติเหตุและมลพิษที่เพิ่มขึ้น



ปัญหาการจราจรของเมืองเชียงใหม่เกิดจากระบบคมนาคมของจังหวัดเชียงใหม่มีการพึ่งพายานพาหนะส่วนบุคคลเป็นหลัก และระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพไม่เพียงพอที่จะดึงดูดการใช้งานของผู้เดินทาง ซึ่งปัญหาการจราจรของจังหวัดเชียงใหม่มีแนวโน้มทวีความรุนแรงอย่างรวดเร็ว เนื่องจากจังหวัดเชียงใหม่เป็นเมืองเก่าศูนย์กลางเมืองอยู่บริเวณโดยรอบคูเมือง ถนนจึงมีเขตทางค่อนข้างแคบและไม่สามารถขยายได้ ด้วยข้อจำกัดดังกล่าวจึงยากต่อการเพิ่มอุปทานในเขตทางดังนั้น การวางแผนการพัฒนาระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนจะช่วยให้เมืองเชียงใหม่มีความน่าอยู่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจึงได้ดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อเป็นกรอบแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดเชียงใหม่อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่รวมทั้งการเชื่อมโยงกับโครงข่ายการเดินทางและระบบขนส่งรูปแบบอื่นในจังหวัดเชียงใหม่เพื่อศึกษาระบบขนส่งสาธารณะหลัก และระบบสาธารณะเสริมหรือรอง (Feeder System) ที่มีการบูรณาการและมีประสิทธิภาพในเขตเมืองเชียงใหม่ สามารถรองรับปริมาณการเดินทางของประชากรเมืองในอนาคต และศึกษาแนวทางในการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ ทั้งในด้านองค์กรบริหาร เงื่อนไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งรูปแบบการลงทุน และมาตรการสนับสนุนการดำเนินงาน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน



แนวคิดในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่

การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่และการเชื่อมโยงกับโครงข่ายการเดินทางและระบบขนส่งรูปแบบอื่นในจังหวัดเชียงใหม่ เน้น 3 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ปลอดภัยซึ่งเป็นสิ่งพื้นฐานสำคัญของระบบคมนาคมขนส่ง เวลาในการเดินทางที่เหมาะสม มีความสามารถในการแข่งขันกับระบบการขนส่งส่วนบุคคลและสะดวกสบาย โดยแนวคิดดังกล่าวตั้งอยู่บนหลักปฏิบัติที่สำคัญ คือ

1) เป็นระบบที่ไม่ซับซ้อน (Simple and Direct Network Structures) เป็นเส้นทางที่จดจำง่าย ผ่านสถานที่สำคัญและมีจำนวนเส้นทางน้อยที่สุดที่สามารถรองรับปริมาณการเดินทางได้

2) ระบบที่มีลำดับขั้น (Hierarchy of Lines) มีความผสมผสานและเชื่อมต่อรูปแบบที่แตกต่างกันด้านความจุ ความเร็ว เพื่อสอดรับประสิทธิภาพในการให้บริการ ภายใต้ข้อจำกัดต่างๆ ประกอบด้วย 3 ลำดับขั้น

2.1) ระบบขนส่งสาธารณะสายหลัก (Trunk Route or Backbone) ที่มีความจุและความเร็วที่สูง วิ่งผ่านเมือง (High-Speed Cross City Line) เชื่อมโยงแหล่งชุมชนและกิจกรรมสำคัญของเมือง

2.2) ระบบขนส่งสาธารณะสายรอง หรือระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมเมืองรอบนอก (Inter- suburban Line หรือระบบรอง) มีระดับความจุและความเร็วรองจากระบบขนส่งสาธารณะสายหลัก

2.3) ระบบขนส่งสาธารณะเสริม (Feeder หรือระบบเสริม) เป็นระบบที่ขยายขอบเขตการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะสายหลักและสายรองเพื่อให้บริการที่ครอบคลุม

3) สามารถแข่งขันได้กับระบบขนส่งส่วนบุคคลเนื่องจากระบบขนส่งสาธารณะเป็นระบบที่อาจไม่สามารถให้บริการแบบ Door - to - door เหมือนระบบขนส่งส่วนบุคคล ระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพควรมีความเร็ว เส้นทางที่เหมาะสม เชื่อมโยงผู้โดยสารสู่ใจกลางแหล่งกิจกรรมให้ได้มากที่สุด

4) การต่อเชื่อมที่มีประสิทธิภาพ โดยการต่อเชื่อม/เปลี่ยนรูปแบบหรือเส้นทางที่รวดเร็วและกำหนดเวลาได้

5) ระบบเทคโนโลยีข้อมูล ส่งเสริมระดับการให้บริการและสนับสนุนการดำเนินงานได้

การศึกษานี้ได้มีการวิเคราะห์ระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมโดยการคัดกรองรูปแบบและเทคโนโลยี การวางโครงข่ายเส้นทางและการประเมินรูปแบบและโครงข่าย โดยมีการพิจารณาสร้างโครงข่ายทางเลือกที่เหมาะสมกับพื้นที่และชุมชน (โครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะใต้ดิน บนดิน) ซึ่งขณะนี้ (มกราคม 2560) อยู่ระหว่างการปรับปรุงรายงานการศึกษาเพื่อให้ได้ระบบขนส่งสาธารณะและเส้นทางโครงข่ายที่เหมาะสมสำหรับเมืองเชียงใหม่ต่อไป

2. การศึกษาแผนแม่บทจราจรและแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา

จังหวัดนครราชสีมาเป็นจังหวัดที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 3 ของประเทศ เป็นศูนย์กลางการเดินทางและประตูสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ส่งผลให้เมืองมีการขยายตัวและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และมีข้อจำกัดเชิงกายภาพเนื่องจากเป็นเขตพื้นที่เมืองเก่า ทำให้การพัฒนาส่วนใหญ่อยู่ในแนวราบและครอบคลุมเต็มพื้นที่ ขาดการพัฒนาถนนสายรองและสายย่อยเข้าสู่พื้นที่ตอนใน ซึ่งปัญหาการขาดการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองและพื้นที่ต่อเนื่อง ได้แก่

1) ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะหลักบนเส้นทางสายหลักใช้รถโดยสารประจำทางหมวด 1 และ 4 เป็นระบบขนส่งสาธารณะหลักในเมือง

2) รถโดยสารประจำทางหมวด 1 มีจำนวนมากที่วิ่งร่วมบนเส้นทางเดียวกันบนทางสายหลัก

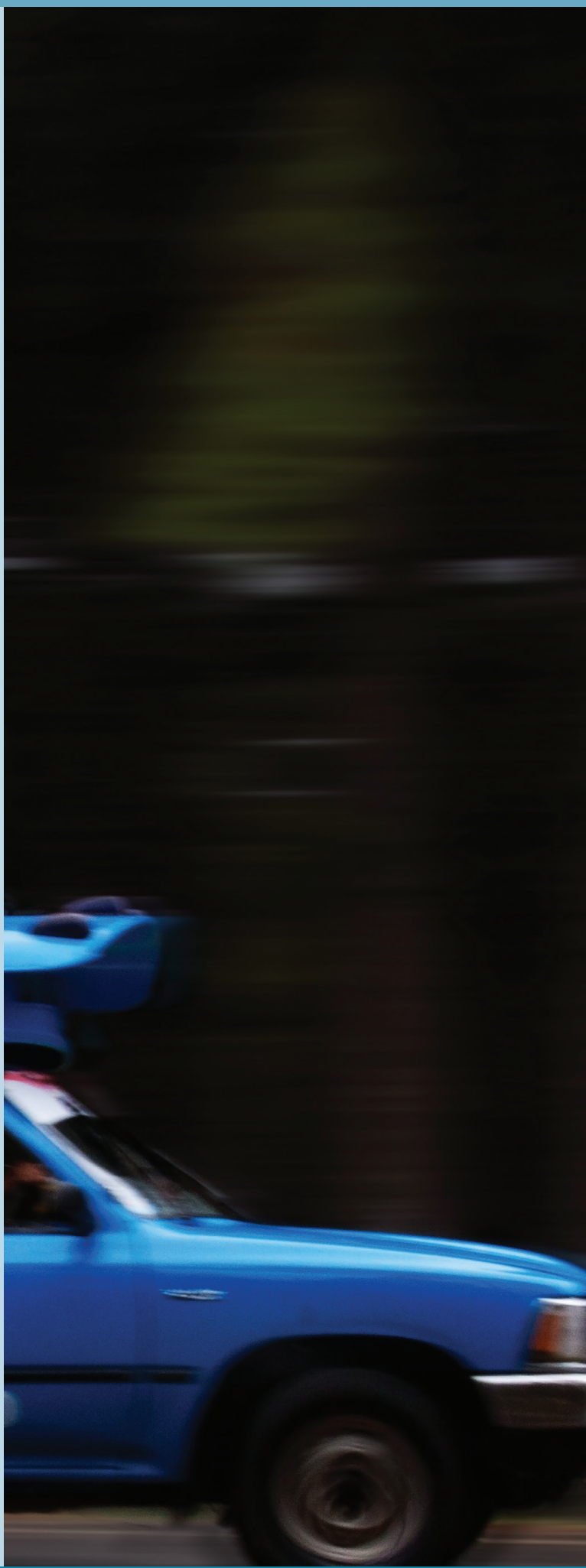
3) ระบบขนส่งสาธารณะบนทางสายรองและทางสายย่อยใช้รถโดยสารประจำทางหมวด 1

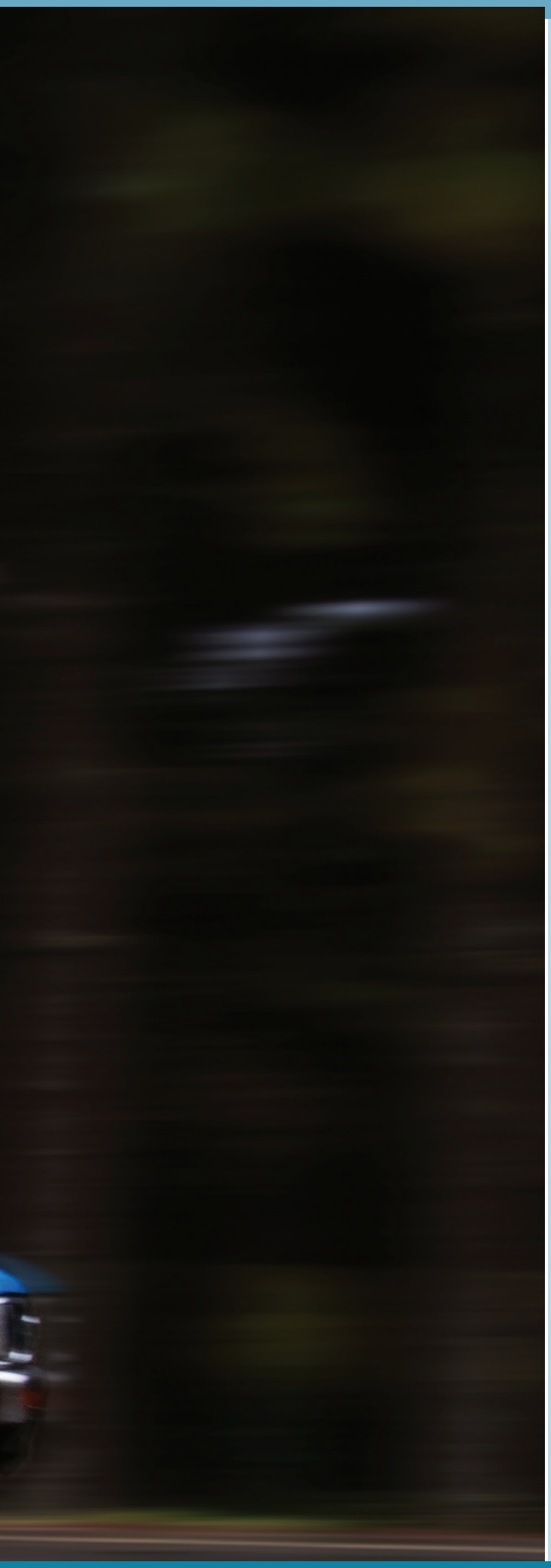
4) การเชื่อมต่อรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ส่วนใหญ่อยู่บริเวณอนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี

5) ระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อระหว่างสถานีขนส่งผู้โดยสารและสถานีรถไฟ ใช้รถโดยสารประจำทางหมวด 1 และ 4

6) ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานนครราชสีมากับสถานีขนส่งผู้โดยสารหรือสถานีรถไฟโดยตรง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจึงได้ดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งสาธารณะและแผนแม่บทการจัดระบบการจราจรในเขตเมืองนครราชสีมาและพื้นที่ต่อเนื่อง โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อจัดทำแผนแม่บทพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมาและพื้นที่ต่อเนื่องที่มีความต้องการเดินทาง รวมทั้งจัดทำแผนแม่บทการจัดระบบการจราจรในเขตเมืองนครราชสีมาและพื้นที่ต่อเนื่องที่มีความต้องการเดินทาง และจัดทำรูปแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) เป็นโครงการนำร่องระบบขนส่งสาธารณะ 1 เส้นทาง รวมทั้งเสนอแนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีหรือจุดจอดของระบบขนส่งสาธารณะ





แนวคิดในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา

การศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทจราจรและแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา ยึดหลักการสำคัญ 5 ประการ ได้แก่ (1) เทคโนโลยีที่เหมาะสมทันสมัย (2) ความสะดวกรวดเร็ว (3) ความปลอดภัยสูงสุด (4) ความเชื่อมโยงเป็นโครงข่าย (5) การประหยัดพลังงานนำไปสู่การกำหนดทางเลือกกลยุทธ์การจัดการระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ การวางแผนเส้นทางโครงข่ายขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมกับการพัฒนาเมือง การใช้ประโยชน์ที่ดิน และสภาพแวดล้อมของเมือง โดยพิจารณาจาก

1. แนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice)
2. ตำแหน่งศูนย์กลางเปลี่ยนถ่ายการเดินทางหรือสถานีขนส่งมวลชนที่เหมาะสม
3. แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีระบบขนส่งสาธารณะ (Transit-Oriented Development) ซึ่งเป็นการพัฒนาพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูงและมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานสำหรับพื้นที่รอบสถานีระบบขนส่งสาธารณะ ในระยะทางที่เดินเท้าได้ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและลดการพึ่งพาการใช้รถยนต์ มุ่งสร้างแหล่งกิจกรรมใกล้สถานีอย่างเพียงพอให้สามารถเดินทางจากบ้านไปยังแหล่งงาน แหล่งจับจ่ายสินค้า และแหล่งกิจกรรมอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตได้โดยไม่ต้องใช้รถยนต์ โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมและสามารถเดินทางเชื่อมต่อด้วยระบบขนส่งสาธารณะได้หลายรูปแบบ การเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะได้กำหนดแนวคิดให้สามารถเชื่อมต่อกันได้ที่ศูนย์กลางของเมืองนครราชสีมาบริเวณอนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี

การศึกษาจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะจะดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องกับการบูรณาการเชื่อมโยงระบบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ ประกอบด้วย การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ ปัญหาอุปสรรคในการพัฒนาตลอดจนความต้องการของประชาชนในพื้นที่ที่เกี่ยวเนื่อง เพื่อกำหนดแนวความคิดการพัฒนาพื้นที่ พร้อมเสนอรูปแบบการพัฒนาพื้นที่รวมทั้งระบบสนับสนุนที่รองรับกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยการนำมาตรฐานและมาตรการทางผังเมืองมาปรับใช้ในการวางผังพัฒนาพื้นที่ที่เสนอแนะเพื่อให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเหมาะสมและเป็นรูปธรรม ซึ่งผลที่ได้จะเป็นแผนพัฒนาพื้นที่โดยรอบ รวมทั้งแนวทางและมาตรการต่างๆ ในการดำเนินการบริหารจัดการพื้นที่โดยรอบ เพื่อพัฒนาระบบการเชื่อมต่อการเดินทางให้เหมาะสม

ในการศึกษาได้นำเสนอโครงข่ายเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะสายหลัก และระบบเทคโนโลยีที่เหมาะสมเบื้องต้น ดังนี้

1) โครงข่ายเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะสายหลัก ประกอบด้วย

1.1 เส้นทางที่ 1 แยกประโดก - ถนนช้างเผือก - คูเมืองเก่า

1.2 ตลาดเซฟวัน - ถนนมุขมนตรี - สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์

1.3 ตลาดเซฟวัน - ถนนมิตรภาพ - สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์

และเส้นทางส่วนต่อขยาย โรงเรียนเทศบาล 1 - หัวทะเล - ดูโฮม, สถานีทดลองการใช้น้ำชลประทานที่ 3 - ตลาดเซฟวัน, สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์ - สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา สาขา 2 และมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล - แยกจอหอ - ค่ายสุรนารายณ์

2) ระบบเทคโนโลยีที่เหมาะสมเบื้องต้น 2 ระบบ คือ รถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) และ รถไฟรางเบา (LRT)

โดยทั้งสองระบบมีลักษณะเป็นยานพาหนะลักษณะพื้นสูง (High Floor) เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขังที่จะมีขึ้นตามลักษณะสภาพปัญหาของเมือง ซึ่งเป็นทางผ่านของน้ำ แต่ทั้งนี้ข้อสรุปว่า ระบบที่เหมาะสมที่สุดสำหรับเมืองนครราชสีมาจะเป็นระบบใด อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา

3. การศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่นและผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 6 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นศูนย์กลางทางการศึกษาและการแพทย์ ประกอบกับเมืองขอนแก่นตั้งอยู่ในจุดที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 และ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 ตัดผ่าน ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการเดินทางจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปสู่ภาคเหนือ ทำให้จังหวัดขอนแก่นเป็นจุดดึงดูดให้ผู้คนเดินทางเข้า-ออก และผ่านจังหวัดขอนแก่นเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในเขตผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด เช่น บริเวณทางแยกสามเหลี่ยม (ถนนมิตรภาพตัดกับถนนประชาสโมสร) และบริเวณถนนประชาสโมสรด้านหน้าสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 1 เป็นต้น ปัญหาการจัดการจราจรไม่เหมาะสมบนถนนมิตรภาพ บริเวณหน้าตลาดและสถานศึกษา รวมไปถึงปัญหาการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งด้านคุณภาพ ความปลอดภัย และมลพิษจากการให้บริการ













สภาพการจราจรในเขตเมืองขอนแก่น

จากสภาพปัญหาด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดขอนแก่น มีการวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างเป็นระบบควบคู่การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ให้มีการเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายและเป็นระบบเกิดการประหยัดพลังงานเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาตามมาในอนาคตโดยที่ผ่านมาเทศบาลนครขอนแก่นและองค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น ได้ศึกษาโครงการจัดทำแผนแม่บทและศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เพื่อก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนเมืองขอนแก่นแล้วเสร็จเมื่อปี 2552 ประกอบด้วยโครงข่ายเส้นทางระบบขนส่งมวลชน 5 เส้นทาง ได้แก่ 1) สายสีแดง (สำราญ-ท่าพระ) 2) สายสีเหลือง (บ้านบึง-บึงเหนียม) 3) สายสีชมพู (รอบเมือง) 4) สายสีเขียว (น้ำต้อน-ศิลา) และ 5) สายสีน้ำเงิน (หนองโคตร-หนองใหญ่) และต่อมาปี 2555 ได้ศึกษาออกแบบเพื่อก่อสร้างระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit : BRT) ต้นแบบในเมืองภูมิภาคสายสีแดง (สำราญ-ท่าพระ) จังหวัดขอนแก่น อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2558 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้มีมติรับทราบแนวทางการดำเนินงานโครงการระบบขนส่งมวลชนในเมืองภูมิภาคและมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ปรับเพิ่มสาระของงานการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เพื่อก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนเมืองในภูมิภาค โดยให้เพิ่มการสำรวจและออกแบบ และให้ผลการศึกษาสอดคล้องในการมีระบบขนส่งที่เชื่อมโยงโครงข่ายกับระบบ Feeder ต่างๆ กับรถไฟ, รถโดยสารบริษัทขนส่ง จำกัด, รถรางขนาดเบา (Tram), ระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) หรือรถขนส่งสาธารณะอื่นในพื้นที่ต่างๆ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่นและผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ความเหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะของเมืองขอนแก่นศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม (Environmental ImpactAssessment : EIA) และออกแบบรายละเอียด (Detail Design) โครงการนำร่องจำนวน 1 เส้นทาง และจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบพื้นที่สถานีหรือจุดจอด (Transit – Oriented Development : TOD)

แผนการจัดระบบการจราจรโดยรอบพื้นที่สถานีหรือจุดจอดและพื้นที่ต่อเนื่องตลอดแนวเส้นทางโครงการนำร่อง

ในการศึกษานี้ได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะของเมืองขอนแก่นแล้วเสร็จ รวมทั้งการคัดเลือกแนวเส้นทางเพื่อเป็นเส้นทางนำร่องไปดำเนินการออกแบบรายละเอียดของเส้นทางต่อไป ดังนี้

1) เส้นทางที่เหมาะสมสำหรับพัฒนาเป็นเส้นทางนำร่อง

การคัดเลือกเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับพัมนาเป็นเส้นทางนำร่อง พิจารณาจากปัจจัยสำคัญ ได้แก่ ปริมาณผู้โดยสารคาดการณ์จำนวนสถานีขนส่งระหว่างเมืองที่เส้นทางผ่านเขตทางและพื้นที่ก่อสร้าง ศักยภาพในการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่โดยรอบการสนับสนุนการเข้าถึงแหล่งกิจกรรมและการจ้างงานของเมือง และระดับผลกระทบต่อระบบจราจรตามแนวเส้นทาง รวมทั้งการประชุมรับฟังความคิดเห็นและแบบสอบถามจากผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการ ซึ่งผลการจัดลำดับความสำคัญเพื่อคัดเลือกเส้นทางนำร่อง พบว่า เส้นทางสายสำราญ-ท่าพระ เป็นเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุด

2) ระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมสำหรับเมืองขอนแก่น

จากการทบทวนเทคโนโลยีระบบขนส่งมวลชน ทบทวนประสบการณ์การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทั้งในประเทศและต่างประเทศ วิเคราะห์ระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมสำหรับเมืองขอนแก่นจากการศึกษาที่ผ่าน โดยพิจารณาจากปัจจัย 3 ประการ ได้แก่ เขตทาง เทคโนโลยี และการให้บริการ พบว่า ศักยภาพของเมืองขอนแก่นในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะคือ ระบบ B ซึ่งระบบ B จะประกอบด้วย รถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) และรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ในการศึกษาได้พิจารณาระบบที่เหมาะสมสำหรับเมืองขอนแก่นจากปัจจัยหลักด้านวิศวกรรมและการให้บริการ (1. การจัดการจราจรรองรับผลกระทบ 2. การจัดความปลอดภัยในเส้นทาง และ 3. คุณภาพการให้บริการและภาพลักษณะของระบบ) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (1. ความคุ้มค่าในการลงทุนด้านเศรษฐกิจ 2. ศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี และ 3. สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของเมือง) และด้านสิ่งแวดล้อม (1. ผลกระทบด้านเสียงและการสั่นสะเทือน 2. ผลกระทบด้านมลพิษทางอากาศและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และ 3. ผลกระทบด้านทัศนียภาพ) รวมทั้งการประชุมรับฟังความคิดเห็นและแบบสอบถามจากผู้เข้าร่วมการประชุม พบว่า ระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมคือ “ระบบรถไฟฟ้ารางเบา (ล้อเหล็ก)”







3) การออกแบบเบื้องต้น

ในการศึกษาระบบการขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับเมืองขอนแก่น โดยใช้เส้นทาง นำร่องที่มีความเหมาะสม คือ เส้นทางเหนือ - ใต้ มาออกแบบรายละเอียด (Detail Design) ระยะทางรวม 22.6 กิโลเมตร จำนวน 16 สถานี (สถานีบ้านสำราญ สถานีหนองกุง สถานีโลตัสเอ๊กส์ตร้า สถานีมหาวิทยาลัยขอนแก่น สถานีโรงพยาบาลศรีนครินทร์ สถานีโตโยต้าสถานีไทยสมุทรสถานีแยกสามเหลี่ยม สถานีแยกประตูเมือง สถานีเซ็นเตอร์พอยส์ สถานีบิ๊กซีสถานีแยกเจริญศรีสถานีประตูน้ำสถานี บขส.3 สถานีกุดกว้าง และสถานีท่าพระ) โครงสร้างทางวิ่ง เป็นทางที่มีช่องทางเฉพาะ (Exclusive Lane) แนวเส้นทางวิ่งจะมีจุดเริ่มต้นบริเวณสถานีท่าพระ วางตัวอยู่บริเวณเกาะกลางในเขตทาง 60.00 เมตร ตลอดไปจนสิ้นสุดที่สถานีบ้านสำราญ ยกเว้นบริเวณแยกสามเหลี่ยมดินแดง ซึ่งติดปัญหาโครงสร้างทางลอด ระดับทางวิ่ง ส่วนใหญ่จะเป็นระดับดินยกเว้นบริเวณสี่แยกประตูเมืองและสามเหลี่ยมดินแดง เป็นทางยกระดับเพื่อลดปัญหาด้านการจราจร







จากการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของเมืองภูมิภาค 3 เมืองข้างต้น ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา และหากได้รับการสนับสนุนผลักดันให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม จะก่อให้เกิดการยอมรับในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และเป็นต้นแบบในการใช้ระบบสาธารณะในการเดินทางและพัฒนาในเมืองอื่นๆ ตามมา อย่างไรก็ตาม สำหรับรูปแบบเทคโนโลยีและการวางรูปแบบโครงข่ายขนส่งสาธารณะมีความแตกต่างกัน เนื่องจากอัตลักษณ์ของเมือง สภาพปัญหาจราจร วิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่ ลักษณะการเดินทาง รวมถึงลักษณะทางกายภาพของเมือง ศักยภาพในการลงทุนและยุทธศาสตร์ของจังหวัด ดังนั้น ในการศึกษาและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเพื่อให้เหมาะสมของแต่ละเมืองควรมีการศึกษาปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และออกแบบให้เหมาะสมเป็นการเฉพาะของแต่ละเมือง การนำกรณีศึกษาของเมืองที่ได้ออกแบบไว้แล้วนั้นไปประยุกต์ใช้ได้หากเงื่อนไขไม่มีความแตกต่างกัน



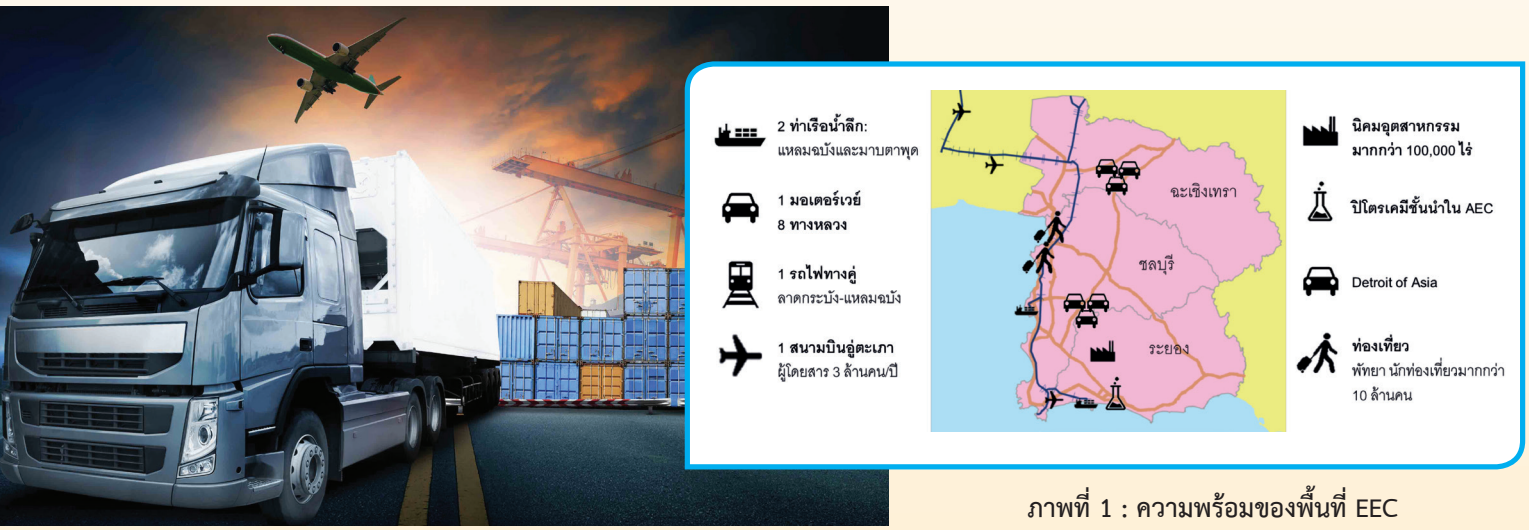
การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

กลุ่มโลจิสติกส์การขนส่ง สำนักแผนงาน



เศรษฐกิจโลกมีการเปลี่ยนอย่างรวดเร็วอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจของประเทศไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ภาครัฐจึงจำเป็นต้องมีนโยบายทางเศรษฐกิจที่คล่องตัวสามารถปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เป็นปัจจุบัน ดังจะเห็นได้ว่าที่ผ่านมาภาคอุตสาหกรรมของโลกได้ย้ายฐานการผลิตจากกลุ่มประเทศยุโรปและอเมริกา มาอยู่ในทวีปเอเชียเพื่อประหยัดต้นทุน สำหรับประเทศไทยเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงต้นทุนค่าแรงงาน จึงมีความจำเป็นต้องยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศจากเดิมที่ผลิตเพื่อการส่งออกโดยอาศัยแรง เป็นการพึ่งพาเทคโนโลยีสมัยใหม่และปรับเข้าสู่เศรษฐกิจสร้างสรรค์ (Creative Economy) มากขึ้น ดังนั้น ภาครัฐจึงได้มีนโยบายพัฒนาทางเศรษฐกิจที่สำคัญในปัจจุบัน ประกอบด้วย Thailand 4.0 เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) และ โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC เป็นต้น

เมื่อศึกษาประวัติศาสตร์ยุคต์ใหม่ของประเทศไทย จะพบว่า ที่ผ่านมาประเทศไทยมีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานครั้งใหญ่ที่ผลิกโฉมประเทศเพียงครั้งเดียวเมื่อ 30 ปีก่อน คือ โครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก หรือ Eastern Seaboard ซึ่งเป็นผลให้ประเทศมีขีดความสามารถที่ดี ดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติและสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจจนถึงปัจจุบัน อย่างไรก็ดี ปัจจุบันประเทศเพื่อนบ้านได้มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้นในขณะที่ประเทศไทยมีอัตราการเจริญเติบโตที่ลดลง ซึ่งเป็นสภาพปกติของวัฏจักรทางเศรษฐกิจ ประเทศไทยจึงต้องมีการยกระดับขีดความสามารถของประเทศครั้งใหญ่อีกคราวหนึ่ง



ภาพที่ 1 : ความพร้อมของพื้นที่ EEC

จากข้อได้เปรียบเรื่องที่ตั้งของประเทศไทยซึ่งอยู่ท่ามกลางภูมิภาคเอเชีย ซึ่งเป็นผู้นำในการขับเคลื่อนโลกทั้งด้านการลงทุนและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยมีประเทศจีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น อินเดีย รวมทั้งอาเซียนเป็นหัวใจหลักของการขับเคลื่อนดังกล่าว ด้วยประชากรรวมของเอเชียกว่า 3.5 พันล้านคน และ GDP คิดเป็นร้อยละ 32 ของโลกอีกทั้งประเทศไทยเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมต่อกับกลุ่มเศรษฐกิจในทวีปเอเชียจากเหนือสู่ใต้ตั้งแต่จีนลงสู่อินโดนีเซียรวมไปถึงเขตโอเชียเนียจากเขตตะวันออกมายังตะวันตกตั้งแต่เวียดนามข้ามไปจนถึงเมียนมา และเป็นยุทธศาสตร์ของกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC ในด้านการผลิต การค้าการส่งออก และการขนส่ง ทั้งยังอยู่กึ่งกลางระหว่างกลุ่มประเทศ CLMV หรือ กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม ที่กำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว ประเทศไทยจึงเป็นตำแหน่งที่ดีที่สุดของการลงทุนในอาเซียนเพื่อเชื่อมเอเชีย และเชื่อมโลก

ที่ผ่านมา รัฐบาลมีนโยบายด้านเศรษฐกิจที่สำคัญเพื่อกระตุ้นการลงทุนจากต่างชาติและผู้ประกอบการไทยที่มีศักยภาพสูง รวมไปถึงเพื่อขยายการเจริญเติบโตของเมืองในพื้นที่ชายแดนด้วยนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในพื้นที่ 10 จังหวัดที่มีศักยภาพสูง อย่างไรก็ตาม นโยบายดังกล่าวยังมุ่งเน้นการลงทุนในอุตสาหกรรมทั่วไปโดยใช้ทรัพยากรทุนมนุษย์จากประเทศเพื่อนบ้านซึ่งอาจจะมิได้ดึงดูดเม็ดเงินลงทุนขนาดใหญ่มากหนัก รัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของการกระตุ้นเศรษฐกิจด้วยการดึงดูดการลงทุนขนาดใหญ่จากต่างชาติและเล็งเห็นถึงโอกาสจากการพัฒนาอุตสาหกรรมชั้นสูงในพื้นที่ภาคตะวันออก จึงมีโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเกิดขึ้น

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 เห็นชอบโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) โดยมีพื้นที่ใน 3 จังหวัดภาคตะวันออก ประกอบด้วย จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรามุ่งหวังให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียนและเป็นแหล่งลงทุนหลักของประเทศ ประกอบด้วย 4 กลุ่มงาน ประกอบด้วย

(1) กลุ่มงานภาพรวมพื้นที่ EEC นิคมอุตสาหกรรม เพื่อคาดการณ์และกำหนดอุปสงค์พื้นที่และระบุที่ตั้งแต่ละกลุ่มประเภทอุตสาหกรรม

(2) กลุ่มงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมรองรับการพัฒนา EEC และนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยมีเป้าหมายที่จะพัฒนาประตูการค้า (Gateway) ท่าเรือแหลมฉบังให้เป็น Transshipment port ของ CLMV

Eastern Economic Corridor : EEC

(3) กลุ่มงานพัฒนาพื้นที่อู่ตะเภา ได้แก่ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน และท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ

(4) กลุ่มงานพัฒนาเมือง (Urbanization) เพื่อการวางแผนพัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภค ไฟฟ้า ประปา ขยะซึ่งจะมีการพัฒนาเมืองใหม่ 4 เมือง ประกอบด้วย เมืองใหม่ฉะเชิงเทรา (satellite town ของ กทม. และ EEC) เมืองใหม่พัทยา (รองรับกิจกรรมการท่องเที่ยวและ MICE) เมืองใหม่ระยอง (เมืองการศึกษาและเทคโนโลยี) และเมืองใหม่อู่ตะเภา (ศูนย์กลางทางการเงินที่กฎระเบียบผ่อนปรนพิเศษ)

โดยสนข. ได้ร่วมกับผู้เกี่ยวข้อง จัดทำแผนงานกลุ่มงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม และผลักดันแผนพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก เข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรีจนปรากฏเป็นมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 มกราคม 2560 นอกจากนี้ยังได้เพื่อให้มั่นใจได้ว่าแผนงานดังกล่าวสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม สนข. ยังเป็นเจ้าภาพจัดทำแผนงานงบประมาณในลักษณะบูรณาการเชิงยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างคมนาคมและโลจิสติกส์ (แผนบูรณาการโลจิสติกส์ฯ) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (แผนบูรณาการ SEZ) และระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (แผนบูรณาการ EEC) โดยสามารถกลั่นกรองและผลักดันโครงการให้เป็นไปตามแผนงานในภาพรวมได้

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคม

เนื่องจากภาคตะวันออกเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญที่สุดของประเทศและได้มีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานไปแล้วระดับหนึ่ง การพัฒนาโครงสร้างคมนาคมในแผนนี้ จึงเน้นการลงทุนเพื่อยกระดับด้านขีดความสามารถในพื้นที่ให้แตกต่างคู่แข่งอื่นๆ โดยเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งสมัยใหม่อย่างครบวงจร อาทิ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระบบรถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูง ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ตลอดจนขยายขีดความสามารถท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็น Logistics Hub ซึ่งเชื่อมโยงทุกรูปแบบการขนส่งควบคู่กับการพัฒนาเมืองศูนย์ทางการค้าใหม่ประกอบด้วย

การพัฒนาทางอากาศ

เน้นการท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา มีพื้นที่โดยรวมถึง ๑๖,๗๐๐ ไร่ โดยปรับรูปแบบการใช้ประโยชน์จากเดิมที่เป็นท่าอากาศยานเพื่อความมั่นคงให้รองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจสูงขึ้น โดยในระยะสั้นได้ขยายขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารในปัจจุบัน 3 แสนคน/ปี ให้เป็น 3 ล้านคน/ปี โดยก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ และในระยะยาวจะก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 ทางวิ่งที่ 2 (Runway) ให้อำนวยความสะดวกรองรับผู้โดยสารได้ถึง 20 ล้านคน/ปี

นอกจากนั้น สนข. ได้เสนอแผนการพัฒนาอุตสาหกรรมอากาศยาน โดยจัดตั้งศูนย์ซ่อมอากาศยานเป็นโครงการนำร่องที่ท่าอากาศยานอู่ตะเภาด้วย และจะส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานในนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ท่าอากาศยานอู่ตะเภาด้วยซึ่งแผนพัฒนาอุตสหากรรมการบินนี้ได้รวมถึง

- ศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) และเชื่อมต่ออุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน
- ศูนย์ฝึกอบรมด้านอุตสาหกรรมการบิน
- ศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศและระบบโลจิสติกส์ (Air Cargo and Logistics Hub)
- กิจกรรมพาณิชย์ปลอดอากร (Free Trade Zone) เป็นต้น

เมืองหลวงธุรกิจการบินของอาเซียน บนพื้นที่ MRO 575 ไร่





โรงซ่อมอัจฉริยะ
Center of Excellence Aircraft Maintenance



เทคโนโลยีสมัยใหม่
เช่น Smart Hangar

ภาพที่ 2 : ท่าอากาศยานอู่ตะเภา

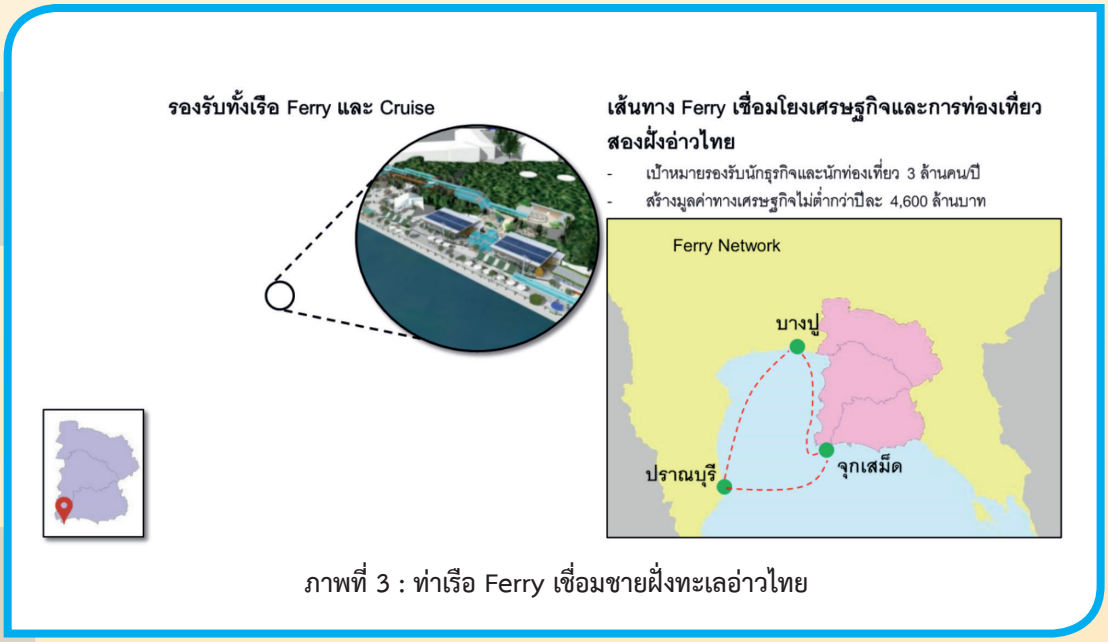
การพัฒนาทางน้ำ

นโยบายการพัฒนาท่าเรือขนส่งสินค้าเพื่อเป็นประตูเศรษฐกิจของภูมิภาค (Gateway to CLMV) ประกอบด้วย

- พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง (ท่าเรือพาณิชย์) ให้เป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีอัตราการเติบโตของการให้บริการขนถ่ายสินค้าสูงปัจจุบันอยู่ระหว่างพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (STRO) รองรับตู้สินค้า 2 ล้านทีอียูต่อปี พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) รองรับตู้สินค้าชายฝั่ง 3 แสนทีอียูต่อปี และปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ รวมทั้งโครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 เพื่อรองรับตู้สินค้าได้สูง 8 ล้านทีอียูต่อปี

- พัฒนาท่าเรือมาบตาพุด (ท่าเรืออุตสาหกรรม) ให้เป็นท่าเรืออุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่และทันสมัยมีการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร สามารถรองรับเรือบรรทุกขนาด 264,000 DWT เปิดให้บริการ 12 ท่า (ท่าเรือสาธารณะ 2 ท่า และท่าเรือเฉพาะกิจ 10 ท่า) โดยปัจจุบันมีเอกชน 19 ราย เช่าดำเนินการเป็นท่าเรือคลังน้ำมัน คลังสินค้า และโรงไฟฟ้า

- การพัฒนาท่าเรือขนส่งผู้โดยสาร (เรือ Ferry) ปัจจุบันกองทัพเรือได้ปรับเปลี่ยนบทบาทท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ให้รองรับกิจกรรมด้านความมั่นคงความคู่กับพาณิชย์มากยิ่งขึ้น จากปัจจุบันที่ใช้ประโยชน์เพื่อความมั่นคง อุตสาหกรรมต่อเรือ และประกอบแท่นขุดเจาะน้ำมัน โดยมีแผนการจะพัฒนาท่าเรือจุกเสม็ดให้เป็นจุดจอดเรือสำราญ (Cruise และ Ferry) เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในเส้นทาง บางปู-พัทยา/จุกเสม็ด-ชะอำ/ปราณบุรี โดยปัจจุบันกรมเจ้าท่าได้ออกใบอนุญาตให้ บริษัท Royal Passenger เป็นผู้เดินเรือประจำทางในเส้นทางพัทยา-หัวหิน ซึ่งได้มีการเดินเรือแล้วในเดือนมกราคม 2560 ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 1 ชม. 30 นาที และมีอัตราค่าโดยสาร 1,250 บาท/เที่ยว



ภาพที่ 3 : ท่าเรือ Ferry เชื่อมชายฝั่งทะเลอ่าวไทย

การพัฒนาทางถนน

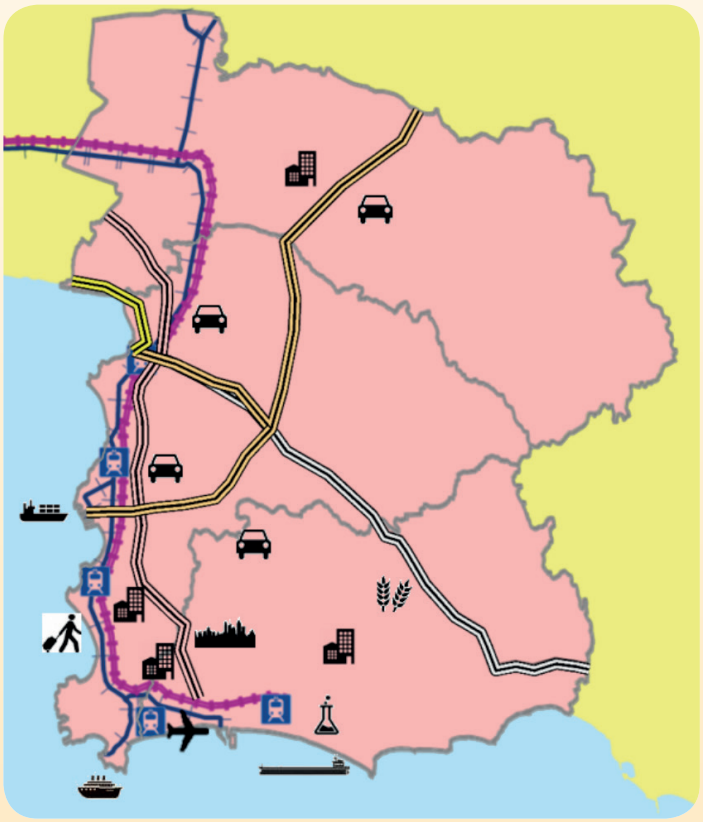
พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกมีโครงข่ายถนนค่อนข้างสมบูรณ์ครอบคลุมทั่วถึง ทางหลวงสายหลักส่วนใหญ่ได้มีการพัฒนาแล้วเสร็จตามแผนที่สำคัญได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 3 34 36 304 331 344 361 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) หมายเลข 7 กรุงเทพฯ-ชลบุรี และปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างส่วนขยายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด ซึ่งคาดว่าจะสามารถก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2562 ทั้งนี้มีการพัฒนาโครงข่ายสายรองเพื่อเชื่อมโยงระบบการขนส่งและเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

การพัฒนาระบบราง

ระบบรถไฟทางคู่เพื่อขนส่งสินค้า โดยการพัฒนาระบบรางเพื่อให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้าของภูมิภาคและประเทศไทย โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างสถานีบรรจุและแยกกล่อง (ICD) ที่ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบัง แก้ไขปัญหาขาดแคลนรถจักรและ

แคร่บรรทุกสินค้า เพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ และเพิ่มศักยภาพการบริการระบบราง โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย เพื่อเพิ่มศักยภาพการเชื่อมต่อแหล่งผลิตสินค้าเกษตรในภาคตะวันออกเฉียงเหนือสู่ท่าเรือแหลมฉบังได้โดยตรง ทั้งนี้ได้บรรจุแผนงานศึกษาความเหมาะสม การพัฒนารถไฟทางคู่ระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง-ระยอง-จันทบุรี-ตราด ไว้ในงบประมาณปี พ.ศ. 2561 อีกด้วย ซึ่งหากมีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจจะทำให้สามารถเชื่อมต่อท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุดด้วยระบบรถไฟทางคู่ด้วย

ระบบรถไฟขนส่งผู้โดยสาร ประกอบด้วย โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-ระยอง ซึ่งจะเชื่อมต่อสถานีกลางบางซื่อ-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ชลบุรี-พัทยา-ท่าอากาศยานอู่ตะเภา-ระยอง โครงการรถไฟเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมต่อท่าอากาศยานอู่ตะเภา-เมืองพัทยา และโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน (รถราง) ในเมืองพัทยา เป็นต้น



1. สนามบินอู่ตะเภา และการซ่อมบำรุงอากาศยาน
2. ท่าเรือจุกเสม็ด
3. ท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3
4. ท่าเรือมาบตาพุด เฟส 3
5. รถไฟความเร็วสูง
6. รถไฟทางคู่
7. ทางหลวงสายใหม่ มอเตอร์เวย์
8. อุตสาหกรรมอากาศยาน ซ่อมบำรุง และธุรกิจต่อเนื่อง
9. ปิโตรเคมีขั้นสูงและอุตสาหกรรมชีวภาพ
10. ยานยนต์ ชิ้นส่วนยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์และหุ่นยนต์
11. เกษตรแปรรูป
12. การท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ
13. Global Business Hub/Free Economic Zone
14. ขยายเมืองปัจจุบัน - สร้างเมืองใหม่

ภาพที่ 4 : โครงการลงทุนสำคัญในพื้นที่ EEC

นอกจากแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบไว้แล้ว จะมีพระราชบัญญัติพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ... เพื่อส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวอย่างบูรณาการ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวจะเป็นเครื่องมือการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ประสบความสำเร็จของประเทศ





เปิดไฟหน้ารถ ช่วยลดอุบัติภัย
Daytime Running Lights (DRL)

ประเทศไทยได้ชื่อว่ามีอุบัติเหตุบนถนนที่สูงเป็นอันดับที่ 2 ของโลกสถิติการเสียชีวิตบนถนน 44 คนต่อประชากร 100,000 คนต่อปี ที่ผ่านมาโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลเช่น ปีใหม่ สงกรานต์ ภาครัฐมักจะมีโครงการ 7 วันอันตรายหรือ 10 วันอันตราย แม้แต่ช่วงสงกรานต์ที่ผ่านมา ตั้งแต่ 6 - 17 เมษายน 2559 กลับมีอันตรายการเสียชีวิตที่สูงกว่าปีก่อนๆ จากอุบัติเหตุบนท้องถนน และไม่มีทีท่าที่จะลดลงเลยอัตราเฉลี่ยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนวันละ 50 คน ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุที่เป็นช่วงเวลากลางวันและพลบค่ำรวมกันมีอุบัติเหตุถึงกว่าร้อยละ 75 ข้อสังเกตว่ามีทางใดบ้างเพื่อลดอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตจากช่วงเวลากลางวันได้ สภาวิศวกรจึงนำเสนอ โครงการเปิดไฟหน้ารถช่วยลดอุบัติภัย เป็นการเสริมทางเลือกให้แก่ ภาครัฐ ราชการ ได้สร้างมาตรการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดย ขสมก. กรมการขนส่งทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม สสส. และ บริษัทโตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด

เปิดไฟหน้ารถในช่วงเวลากลางวันมีประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุบนถนนได้อย่างไร

Daytime Running Lights (DRL) คือไฟติดหน้ารถยนต์ที่ส่องสว่างในเวลากลางวัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทัศนวิสัยในการขับขี่ ทำให้คนอื่นสามารถสังเกตเห็นรถของท่านได้ง่ายขึ้น เช่นเดียวกับไฟหน้ารถจักรยานยนต์ที่เปิดในเวลากลางวัน จึงช่วยลดอุบัติเหตุบนถนนลง สามารถเพิ่มทัศนวิสัยในการมองเห็นแก่รถคันอื่นที่วิ่งสวนมา ช่วยเพิ่มความปลอดภัย ลดภาพลวงตา และภาพสะท้อนแสง Highway Mirage สำหรับประเทศไทย พื้นผิวถนนในเวลากลางวันมีอุณหภูมิสูงมาก มีโอกาสเกิดการหักเหของแสงที่อาจทำให้เกิดภาพลวงตาในการมองเห็นระยะไกล อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ หากท่านขับรถในเวลากลางวันใต้เงาร่มไม้ ลอดใต้อุโมงค์ หรือขับไปในอาคารจอดรถ DRL ช่วยให้รถยนต์ที่วิ่งสวนมาสามารถมองเห็นกันและกันได้ในระยะที่ปลอดภัย การเปิดไฟ DRL ซึ่งเป็นหลอด LED ทนทาน กินไฟน้อย ให้ความร้อนต่ำมาก ทำให้ผู้ขับรถสวนทางคันอื่นสามารถมองเห็นรถของเราได้ในระยะไกล ทำให้สามารถสังเกตทิศทางการเคลื่อนที่ของรถคันอื่นได้ดีขึ้น การกะระยะระหว่างรถสามารถทำได้ดีขึ้น นั่นหมายถึงการลดอุบัติเหตุที่อาจถึงแก่ชีวิตบนท้องถนน กรณีเปิดไฟหน้ารถในเวลากลางวัน ยังช่วย ผู้ขับขี่ในการมองกระจกหลัง ให้ทราบถึงสถานะความเร็วและตำแหน่งระยะโดยประมาณของรถที่ตามหลัง เพราะเห็นได้ชัดเจน

ทำไมต้องเปิดไฟหน้ารถในเวลากลางวัน

เพราะการเปิดไฟหน้ารถในเวลากลางวัน ช่วยลดอุบัติเหตุลง 30% ช่วยทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์คันอื่นเห็นท่านในทุกสภาพอากาศและทุกช่วงเวลา แม้เวลาเช้าตรู่หรือเวลาเย็น เพราะการเปิดไฟหน้ารถช่วยเพิ่มระยะการมองเห็นรถยนต์ที่เปิดไฟหน้ารถในเวลากลางวันจาก 670 เมตร สามารถเห็นได้ไกลถึง 1,400 เมตร และเป็นที่ทราบดีว่า 50% ของอุบัติเหตุบนทางหลวงเกิดขึ้นในเวลากลางวัน เกิดจากคนขับขี่รถยนต์มองไม่เห็นรถยนต์ด้วยกัน และการเปิดไฟหน้ารถในเวลากลางวัน ทำให้ **“เราเห็นเขา และเขาเห็นเรา”**

กฎหมายบังคับใช้เปิดไฟหน้ารถในเวลากลางวันได้พัฒนามาได้อย่างไร ประเทศสวีเดนคือต้นแบบของการลดอุบัติเหตุบนถนน ได้ทดลองอาสาสมัครให้รถเปิดไฟหน้ารถในเวลากลางวัน หรือที่เรียกว่า Daytime Running Lights (DRL) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทัศนวิสัยในการขับขี่ ประชาชนผู้ขับรถต่างให้ความร่วมมือ ทดลองเปิดไฟหน้ารถในเวลากลางวันเป็นเวลา 1 ปี มีการเก็บสถิติ ปรากฏว่าตัวเลขอุบัติเหตุผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิตบนถนนลดลง ในปี พ.ศ. 2520 สวีเดนได้ออกกฎหมายให้รถทุกคันเปิดไฟหน้ารถในเวลากลางวัน ต่อมาประเทศนอร์เวย์เริ่มประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2529 และประเทศเดนมาร์กเริ่มใช้ใน ปี พ.ศ. 2533 จากรายงานของ National Highway Traffic Safety Administration, U.S. Department of









Transportation เรื่อง “The Effectiveness of Daytime Running Lights for Passenger Vehicles” เมื่อปี พ.ศ. 2551 ว่าการเปิดไฟหน้ารถยนต์ในเวลากลางวัน ช่วยลดอุบัติเหตุบนถนนได้จริง Daytime Running Lights (DRL) จึงเป็นอุปกรณ์มาตรฐานในรถยนต์ที่ขายอยู่ในสหรัฐอเมริกาและยุโรปจนทุกวันนี้



ในประเทศไทย แม้ไม่มีกฎหมายบังคับใช้ในการเปิดไฟหน้ารถในเวลากลางวัน แต่มีกฎหมายบังคับใช้ตั้งแต่ปี 2547 ว่ารถจักรยานยนต์ทุกคันที่ผลิตในประเทศไทย ต้องติดอุปกรณ์เปิดไฟหน้ารถทุกครั้ง เมื่อสตาร์ท เครื่องยนต์

ไฟส่องสว่างในเวลากลางวัน (Daytime Running Lights (DRL) เป็นอุปกรณ์มาตรฐานในประเทศไทยหรือไม่

เนื่องจากในประเทศไทยไม่มีกฎหมายบังคับใช้ไฟส่องสว่างในเวลากลางวัน DRL ชนิดที่เป็นหลอด LED เป็นอุปกรณ์มาตรฐาน หากแต่จะมีติดตั้งเป็นอุปกรณ์มาตรฐาน สำหรับรถบางรุ่นเท่านั้น ทั้งรถยุโรป รถญี่ปุ่น รถเกาหลี เพราะเป็นความสมัครใจของผู้ประกอบการในการใส่ใจเรื่องความปลอดภัย ส่วนรถยนต์ที่ผลิตมาก่อนหน้านั้นที่ไม่ติดตั้ง DRL สามารถไปติดตั้งอุปกรณ์ไฟส่องสว่างในเวลากลางวัน DRL ได้จากร้านประดับรถยนต์ ด้วยราคาที่ไม่แพงอย่างที่คิด เมื่อเทียบกับความปลอดภัยชีวิตและทรัพย์สินของท่าน





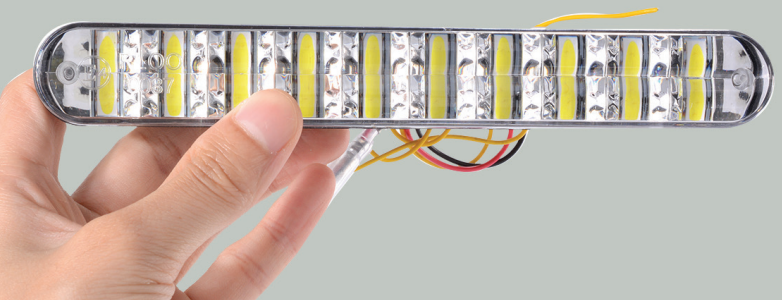
ผู้ผลิตรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยทุกคัน ตั้งแต่ปี 2560 ผู้ประกอบการผลิตรถยนต์จะต้องติดตั้งไฟส่องสว่างในเวลากลางวัน DRL เป็นอุปกรณ์มาตรฐานให้แก่รถยนต์ทุกคัน ทุกรุ่น

โครงการเปิดไฟหน้ารถช่วยลดอุบัติเหตุ จะดำเนินโครงการได้อย่างไร

โครงการนี้เปิดตัวเดือนธันวาคม 2559 เป็นที่ทราบดีว่าการเปิดไฟหน้ารถในเวลากลางวันช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้จริง โดยการร่วมมือในการประชาสัมพันธ์อย่างดียิ่ง ผ่านหน่วยงานราชการ กรมป้องกันและบรรเทาภัยสาธารณภัย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ขสมก. กรมการขนส่งทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม สสส. บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทยทั้งหมด เพื่อร้องขอผู้ขับขี่ด้วยวามสมัครใจ ให้ผู้ขับขี่เปิดไฟหน้ารถในเวลากลางวัน ยกเว้นรถยนต์ที่มี DRL เป็นอุปกรณ์มาตรฐานมากับตัวรถ

สภาวิศกรมีความมั่นใจว่า “โครงการเปิดไฟหน้ารถ ช่วยลดอุบัติเหตุ” เปิดไฟหน้ารถในเวลากลางวันจะสามารถลดอุบัติเหตุอันอาจทำให้มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บบนท้องถนนได้ หากโครงการนี้สามารถทำให้ช่วยชีวิตได้แม้เพียง 1 ชีวิต ก็ถือได้ว่า โครงการนี้ประสบความสำเร็จแล้ว มิใช่เฉพาะหน้าเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ แต่ทุกวันทั้งปี คือ 365 วันอันตราย

ที่มา : สภาวิศวกร



สภาวิศกรจะผลักดันเปิดไฟหน้ารถในเวลากลางวัน DRL ในภาคส่วนการผลิตรถยนต์ได้อย่างไร

รถยนต์ในประเทศไทยส่วนใหญ่มากกว่า 95% ไม่มีไฟส่องสว่างในเวลากลางวัน DRL เป็นอุปกรณ์มาตรฐานสภาวิศกรจะได้ร้องขอให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทยให้ติดตั้ง DRL เป็นอุปกรณ์มาตรฐานในรถยนต์ และขอให้ภาครัฐโดยกระทรวงอุตสาหกรรม สถาบันยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก ให้เป็นกฎหมายบังคับใช้ให้แก่

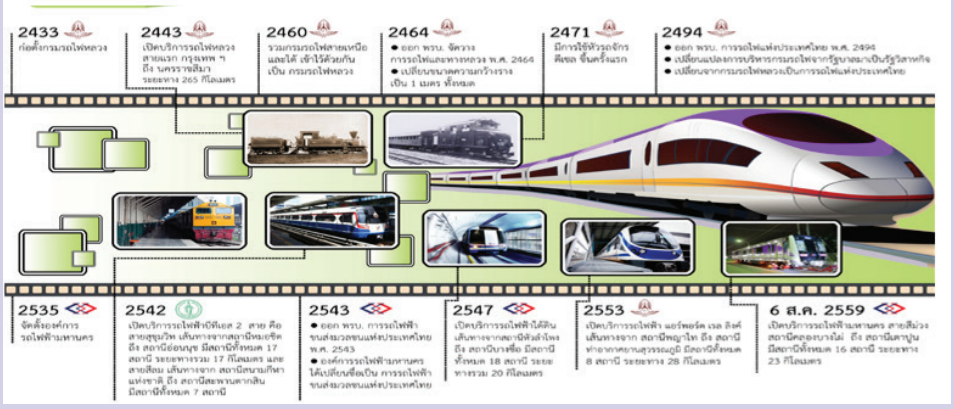


โดย สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง สนข.

แผนพัฒนามาตรฐานระบบราง ของประเทศไทย ตอนที่ 1

จากวิวัฒนาการด้านระบบขนส่งทางรางของประเทศไทยกว่า 100 ปี พบว่าประเทศไทยมีการพัฒนาด้านระบบการขนส่งทางรางอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในปัจจุบันรัฐบาลมีแผนผลักดันให้เกิดการพัฒนาด้านระบบราง เช่น ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 (ยุทธศาสตร์ 8 ปี) ที่มีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบการขนส่งทางรางอย่างมหาศาล คิดเป็นมูลค่า 1.07 ล้านล้านบาท แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยกำลังก้าวเข้าสู่การยกระดับคุณภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมการขนส่งทางราง เพื่อรองรับการคมนาคมและการขนส่งภายในประเทศ และภูมิภาคที่จะทวีความสำคัญมากขึ้นในอนาคต

ด้วยระบบการขนส่งทางรางเป็นระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยถูกว่าการขนส่งทางถนน รวมไปถึงมีความปลอดภัย ถือเป็นปัจจัยส่วนหนึ่งที่รัฐบาลให้ความสนใจการผลักดันให้เกิดการพัฒนาด้านการขนส่งทางรางในปัจจุบัน ดังนั้น การปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางของคนไทยจากเดิมที่อาศัยการขนส่งทางถนนมาเป็นรูปแบบการขนส่งทางรางจึงต้องเผชิญกับปัจจัยท้าทายทั้งจากภายในและภายนอกที่จะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาระบบขนส่งทางรางทั้งสิ้น ซึ่งปัจจัยสำคัญคือการขาดหน่วยงานกำกับดูแลการขนส่งทางราง รวมไปถึงการขาดกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับให้หน่วยงานกำกับดูแลนำไปใช้งาน เพื่อรองรับกับโครงข่ายการขนส่งทางรางที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

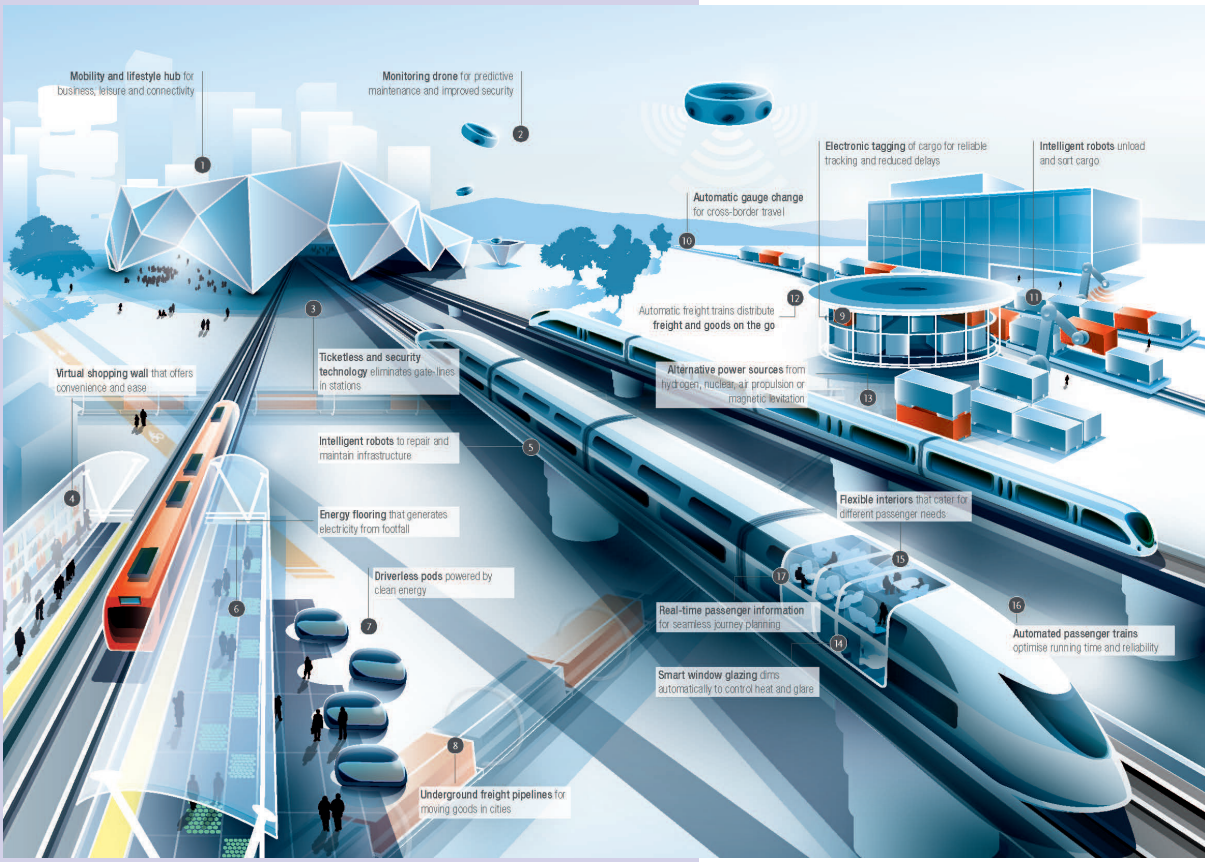


ความท้าทายจากปัจจัยภายนอก

- การแข่งขันด้านศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานเพื่อมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมของภูมิภาค
- การพัฒนาเทคโนโลยีด้านระบบขนส่งทางราง
- ปัญหาภัยพิบัติและภาวะโลกร้อน
- การพัฒนามาตรฐานและข้อกำหนดในระดับภูมิภาคและระดับสากล
- ทิศทางเชิงมหภาคของโลกอนาคต (Mega Trends) Urbanization, Mega Cities, Climate Change, Smart Integrated Mobility, Energy and Resources

ความท้าทายจากปัจจัยภายใน

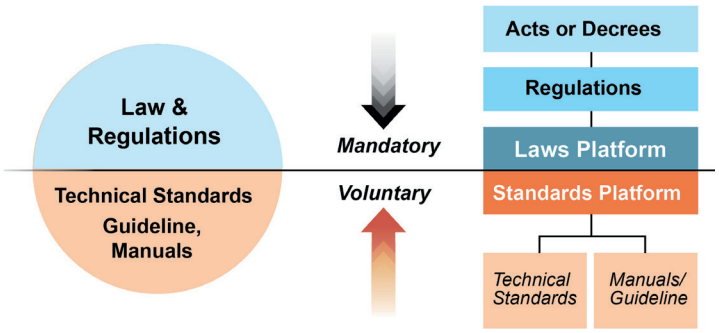
- การขาดหน่วยงานด้านกำกับดูแล
- การขาดแคลนบุคลากร
- การขาดแคลนข้อกำหนด คุณลักษณะเฉพาะและมาตรฐานระบบราง
- งานวิจัยและนวัตกรรมด้านระบบขนส่งทางรางในประเทศ
- การขาดแคลน
- ปัญหาอุบัติเหตุ
- กรุงเทพฯ และหัวเมืองใหญ่กำลังก้าวเข้าสู่ Mega City
- ใน ค.ศ. 2050 ไทยจะมีประชากรที่อาศัยในชุมชนเมืองถึง 72 %
- ขาดอุตสาหกรรมเทคโนโลยีระบบขนส่งทางราง



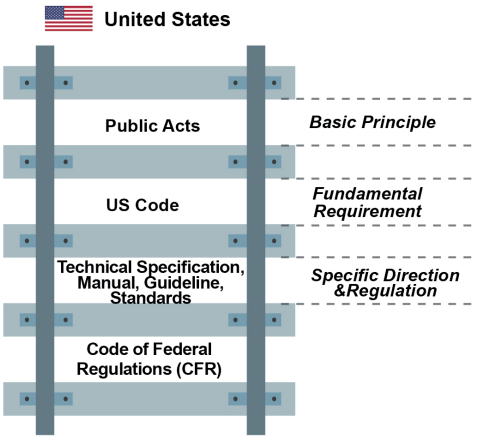
จากการศึกษาแนวโน้มเทคโนโลยีและนวัตกรรมระบบขนส่งทางรางในยุค ค.ศ. 2050 ที่เน้นระบบ Smart and Integrated Mobility ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกระบวนทัศน์ (Paradigm Shift) ของการเดินทางด้วยระบบขนส่งทางรางไปอย่างสิ้นเชิง โดยจะมุ่งเน้นการเดินทางโดยรวมเป็นการเดินทางแบบบูรณาการที่เชื่อมต่อกับการขนส่งอื่นๆ แบบไร้รอยต่อ เพื่อประสบการณ์การเดินทางที่สะดวกง่ายดาย และไม่ยุ่งยาก แบบองค์รวมดังนั้นหากประเทศไทยไม่ได้มีการเตรียมการจัดทำแนวทางในการกำกับดูแลและแผนมาตรฐานให้ดีเพียงพอ ย่อมส่งผลกระทบต่อการใช้งานระบบราง ทั้งทางด้านความปลอดภัยและระดับการให้บริการ

ความสำคัญของกรอบโครงสร้างมาตรฐาน

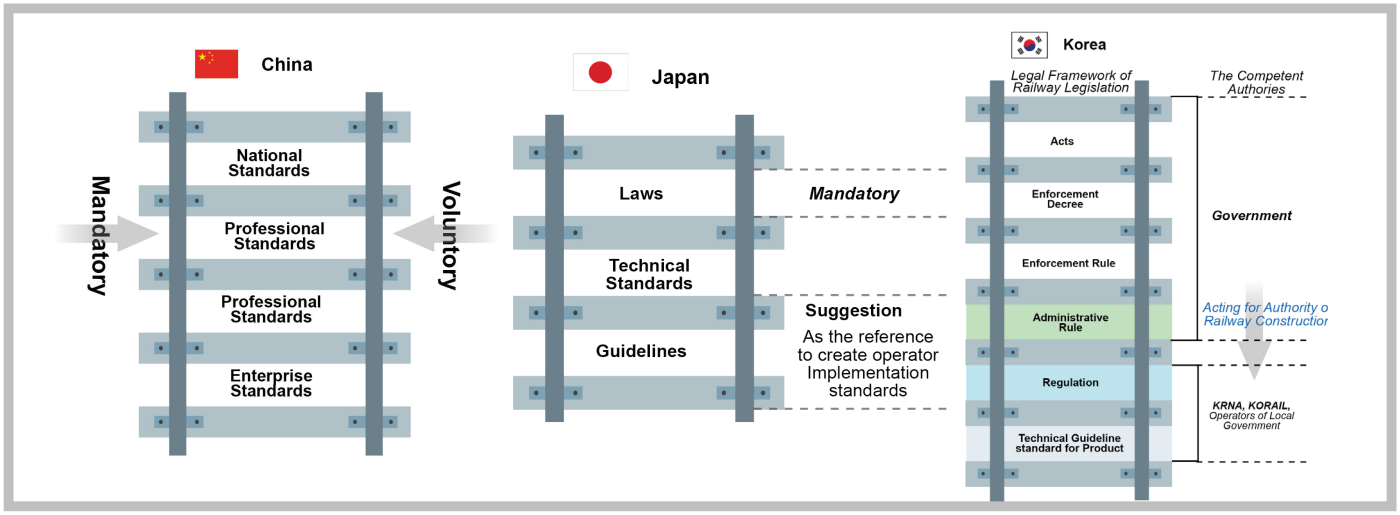
กรอบโครงสร้างมาตรฐาน (Standardization Platform) คือ โครงสร้างการบังคับใช้มาตรฐานสามารถแบ่งได้ 2 ส่วนหลัก คือ มาตรฐานที่บังคับใช้ตามกฎหมาย (Mandatory) ประกอบด้วย กฎหมายพระราชบัญญัติ (Acts) ประกาศ กฎกระทรวง (Decree) ข้อกำหนด (Regulations) และคุณลักษณะเฉพาะ (Specifications) และมาตรฐานที่ขึ้นอยู่กับความสมัครใจหรือความพึงพอใจของผู้ที่จะนำไปใช้งาน (Voluntary) ซึ่งประกอบด้วย มาตรฐานทางเทคนิค (Technical Standard) มาตรฐานผลิตภัณฑ์ (Product Standard) และคู่มือ (Manual)



กรอบโครงสร้างมาตรฐานที่แบ่งตามลำดับชั้นของการบังคับใช้หลายประเทศที่มีความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีระบบรางได้มีการวางโครงสร้างมาตรฐานไว้เป็นอย่างดี และมีความแตกต่างกันออกไปในแต่ละประเทศแต่โดยรวมแล้วมีครบทั้ง 2 ส่วนหลัก คือ



มาตรฐานที่บังคับใช้และมาตรฐานที่ขึ้นอยู่กับความสมัครใจโดยในประเทศที่มีการพัฒนาด้านการขนส่งส่งทางราง พบว่าการพัฒนามาตรฐานไม่เป็นเพียงการยกระดับความปลอดภัยและคุณภาพชีวิตเท่านั้น แต่จะส่งผลไปถึงการพัฒนาบุคลากร การพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรม ตลอดจนส่งผลถึงการเพิ่มขึ้นของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศอย่างมีนัยสำคัญอีกด้วย









กรอบโครงสร้างมาตรฐานสำหรับประเทศไทย

จากผลการศึกษาเปรียบเทียบกรอบโครงสร้างมาตรฐาน (Standardization Platforms) ของต่างประเทศ พบว่าการพัฒนากรอบโครงสร้างมาตรฐานที่ดี นอกจากจะต้องมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแล (Regulator) แล้วจะต้องมีการจัดทำกฎหมายหลักหรือกฎหมายพระราชบัญญัติ (Railway Acts) ที่ต้องมีการให้อำนาจหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลในการดำเนินงานรวมถึงต้องมีการวางแนวทางในการกำกับดูแลเอาไว้อีกด้วย เช่น ประเทศญี่ปุ่นและประเทศเกาหลีใต้ ที่มีการออกพระราชบัญญัติและกฎกระทรวงตลอดจนข้อกำหนดในการกำกับดูแล ภายใต้กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการท่องเที่ยว และกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และคมนาคม ตามลำดับ ประเทศสหราชอาณาจักรได้มีการออกกฎหมายพระราชบัญญัติและมีการตั้งหน่วยงานกำกับดูแล เป็นต้น





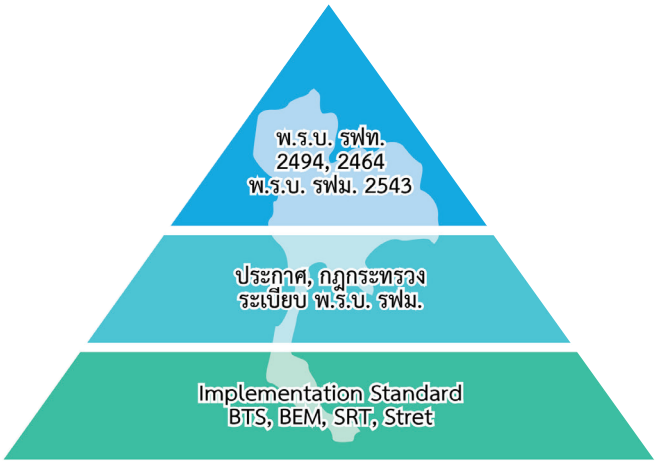


สำหรับการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน (SWOT) ของสถานการณ์มาตรฐานระบบราง ของประเทศไทย ในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้





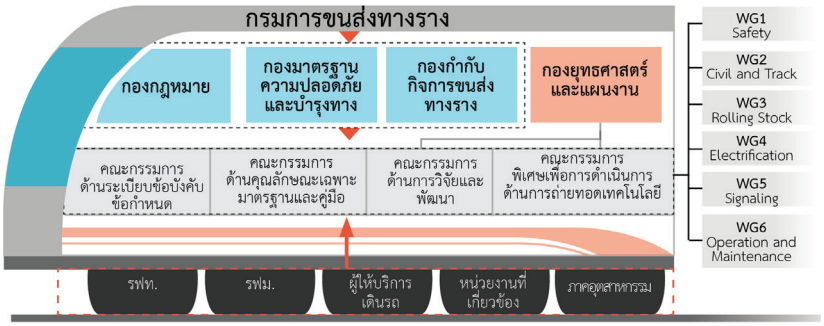
กระทรวงคมนาคมได้เล็งเห็นถึงปัญหาต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นจึงได้ดำเนินการเตรียมการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางขึ้นภายใต้กระทรวงคมนาคม โดยมีพันธกิจหลักคือ 1) ยกระดับมาตรฐานและกำกับดูแลด้านการขนส่งทางรางของประเทศ 2) พัฒนาศักยภาพการขนส่งทางรางให้เป็นที่ยอมรับและตอบสนองต่อความต้องการผู้ใช้บริการ 3) พัฒนาระบบบริหารจัดการองค์กรและองค์ความรู้ระบบรางให้มีประสิทธิภาพตอบสนองต่อพลวัตของการเปลี่ยนแปลงในเชิงบูรณาการทั้งด้านเทคโนโลยี นวัตกรรม การบริหารจัดการระดับสากล ในขณะเดียวกันเพื่อให้การกำกับดูแลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้ดำเนินการยก (ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางรางขึ้น เพื่อเป็นบทบัญญัติการกำกับดูแลมาตรฐานและความปลอดภัย การกำกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง การวิจัยและพัฒนา เพื่อให้เกิดนวัตกรรมขึ้นในระดับประเทศและระดับภูมิภาค ตลอดจนการส่งเสริมกิจการ ขนส่งทางรางให้สามารถสนับสนุนและสอดคล้องการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ดังนั้นจากผลการทบทวนโครงสร้างมาตรฐานและการพัฒนาหน่วยงานกรมการขนส่งทางรางของประเทศขึ้นเป็นหน่วยงานกำกับดูแลตลอดจนมีการตราพระราชบัญญัติการขนส่งทางรางสำหรับประเทศไทย จะทำให้โครงสร้างกรอบมาตรฐานของประเทศไทยเปลี่ยนแปลงจากการใช้พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทยจำนวน 2 ฉบับ (พ.ศ. 2465 และ พ.ศ. 2494) และพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จำนวน 1 ฉบับ (พ.ศ. 2543) มาเป็นพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... นอกจากนี้การออกกฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรฐานทางเทคนิคและคู่มือจะกระทำภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... แทน



ภายใต้พระราชบัญญัติดังกล่าว กรมการขนส่งทางราง (กองกฎหมาย กองมาตรฐานและบำรุงทาง และกองกำกับกิจการขนส่งทางราง) ดำเนินการจัดทำกฎกระทรวง (Decree) ระเบียบ ข้อบังคับและข้อกำหนด (Regulations) ตลอดจนมาตรฐานทางเทคนิคและคู่มือประกอบการดำเนินการ โดยบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายใต้คณะกรรมการหลักสี่คณะ และมีคณะอนุกรรมการที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านอีก 6 ชุด (WG 1 - WG 6) เพื่อสนับสนุนคณะกรรมการหลักทั้งสี่คณะดังกล่าว ในการพัฒนากฎระเบียบข้อบังคับ ข้อกำหนด คุณลักษณะเฉพาะและ มาตรฐานคู่มือต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ มีความทันสมัยและทันต่อสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี ตลอดจนตรงต่อความต้องการของผู้นำไปใช้โดยยึดผลประโยชน์ส่วนรวม ของประชาชนด้านความปลอดภัยและความสะดวกสบายในการให้บริการเป็นหลักในการดำเนินการ











สำหรับขั้นตอนการจัดทำระเบียบข้อบังคับ ข้อกำหนด คุณลักษณะเฉพาะ มาตรฐานและคู่มือ ประกอบด้วย 5 ขั้นตอน คือ

1. จัดทำ (ร่าง) ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด คุณลักษณะเฉพาะโดย กรมการขนส่งทางราง
2. เวียน (ร่าง) แจ้งไปยังอนุกรรมการตามความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน
3. ประชุมคณะกรรมการเพื่อพิจารณาความคิดเห็นของอนุกรรมการ
4. หากเห็นชอบให้ดำเนินการจะส่งความคิดเห็นกลับไปยังกรมการขนส่งทางราง เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป
5. การประกาศใช้ระเบียบข้อบังคับ ข้อกำหนด คุณลักษณะเฉพาะ มาตรฐานและคู่มือ

วิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และแผนยุทธศาสตร์ (Vision, Goals & Strategic Plans)

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ที่มุ่งเน้นการเพิ่มศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศโดยเฉพาะด้านระบบขนส่งทางราง รวมกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) และยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี ในยุทธศาสตร์ที่ 2 และยุทธศาสตร์ที่ 3 ที่เป็นยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันและยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน จากแผนเหล่านี้จะนำไปสู่วิสัยทัศน์ของแผนพัฒนามาตรฐานระบบรางของประเทศไทย พ.ศ. 2560 - 2570 คือ **“มุ่งสู่การยกระดับมาตรฐานระบบขนส่งทางรางของประเทศไทย ในด้านความปลอดภัยและคุณภาพในการให้บริการ ตลอดจนเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ให้เทียบเท่าระดับสากล”** สำหรับรายละเอียดของแผนพัฒนามาตรฐานระบบรางจะมีรายละเอียดเป็นอย่างไร อย่าลืมติดตามฉบับหน้าครับ/ค่ะ

สนข. จัดพิธีแสดงความอาลัยและน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณ ถวายแด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศร รามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร





นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พร้อมคณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข. ร่วมพิธีแสดงความอาลัยและลงนามถวายความอาลัยเพื่อน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณ ถวายแด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศร รามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร เมื่อวันจันทร์ที่ 17 ตุลาคม 2559 เวลา 10.00 น. ณ ห้องโถงชั้น 1 อาคาร สนข.













สนข. จัดกิจกรรมรวมพลังแห่งความภักดี แสดงความอาลัยน้อมถวายพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นำคณะผู้บริหาร ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ สนข. และประชาชน ร่วมจัดกิจกรรม **“รวมพลังแห่งความภักดี”** เพื่อประกาศความจงรักภักดีและแสดงความอาลัยน้อมถวายพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันพระบรมราชสมภพปีที่ 89 โดยได้ร่วมกันร้องเพลงชาติและเพลงสรรเสริญพระบารมี พร้อมกล่าวคำถวายสัตย์ปฏิญาณแสดงความจงรักภักดีต่อหน้าพระบรมฉายาลักษณ์พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ณ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เมื่อวันอังคารที่ 22 พฤศจิกายน 2559 เวลา 08.00 น. พร้อมทั้งจัดกิจกรรมเพื่อน้อมถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช โดยถวายสังฆทานแด่พระสงฆ์ ณ โรงพยาบาลสงฆ์

























สนข. จัดกิจกรรมบริการและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นำคณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข. จัดกิจกรรมบริการและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่เดินทางมาถวายสักการะพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช เพื่อถวายเป็นพระราชกุศล แด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช โดยได้แจกอาหาร ขนม และน้ำให้แก่ประชาชน ระหว่างวันที่ 18 - 22 ธันวาคม 2559 เวลา 08.30 - 21.00 น. ณ เต็นท์รับรองประชาชนของกระทรวงคมนาคม บริเวณด้านหน้ามหาวิทยาลัยศิลปากร












รัฐบาลโดย


รัฐบาลโดย


กระทรวงคมนาคม




กระทรวงคมนาคม


สำนักงานปลัดกระทรวง และสำนักงานรัฐมนตรี
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.


บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.


รัฐบาลโดย


สำนักงานปลัดกระทรวง และสำนักงานรัฐมนตรี
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.


กระทรวงคมนาคม



รถยนต์พลังงานไฟฟ้า นวัตกรรมใหม่ เพื่อสิ่งแวดล้อม

“ ปัจจุบันประเทศไทย ” และทั่วโลกกำลังประสบปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของประชากร การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมอย่างรวดเร็ว สิ่งสำคัญ คือ การพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจไม่ได้กระทำควบคู่ไปกับการพัฒนาสิ่งแวดล้อม จะเห็นได้ว่าปัจจุบันมีปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ทำให้มีการใช้เชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ในขณะที่พลังงานมีจำกัดและขาดแคลน รวมถึงสถานการณ์ด้านพลังงานของโลกมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี การใช้พลังงานในปัจจุบันส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพราะการเผาไหม้ของเครื่องยนต์ก่อให้เกิดมลภาวะทางเสียง และทางอากาศ รวมถึงทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ ทรัพยากรถูกทำลาย และส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน กล่าวคือ รถยนต์ที่ใช้น้ำมันจะมีการเผาไหม้ของเชื้อเพลิง ทำให้เกิดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ หากมีปริมาณมากเกินไปจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระดับโลก ทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ซึ่งเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้โลกเกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและเกิดปัญหาโลกร้อน

จากปัญหาดังกล่าว หลายประเทศทั่วโลก รวมถึงประเทศไทย ต่างได้ให้ความสำคัญกับปัญหาดังกล่าว จึงมีนโยบายและมาตรการเกี่ยวกับการนำพลังงานทดแทนมาใช้ เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และลดปริมาณการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ เพราะปัญหาของการใช้น้ำมันในรถยนต์ คือ การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เป็นพิษสู่สภาพแวดล้อมเป็นจำนวนมาก เป็นผลให้เกิดภาวะโลกร้อน เมื่อเปรียบเทียบกับประสิทธิภาพที่ใช้ในการขับเคลื่อนรถยนต์จริงมีเพียงร้อยละ 15 เท่านั้น ที่เหลือร้อยละ 85 ถูกเผาผลาญเป็นมลพิษสู่สิ่งแวดล้อม ทำให้ต้องมีมาตรการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในภาคการขนส่ง (รถไฟฟ้าพลังงาน



ไฮโดรเจน-แบตเตอรี่ วิศวะลาดกระบัง ผลักดันนวัตกรรมเพื่อโลกสะอาด, 2558) ด้วยเหตุผลนี้ จึงทำให้ผู้ผลิตรถยนต์เกือบทุกค่ายหันมาให้ความสนใจที่จะใช้พลังงานทดแทนในรถยนต์ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายและมาตรการต่าง ๆ ผู้ผลิตรถยนต์จึงได้มีการคิดค้นและเร่งพัฒนารถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า เพื่อช่วยลดมลพิษที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของผู้บริโภค รถยนต์พลังงานไฟฟ้า จึงเป็นนวัตกรรมใหม่เพื่อสิ่งแวดล้อมและเป็นทางเลือกใหม่ที่มีแนวโน้มการขยายตัวสูงขึ้นในประเทศหลายประเทศ

ผลกระทบจากภาวะโลกร้อน คือ (ผลกระทบจากภาวะโลกร้อน, 2558)

1. ผลกระทบที่มีต่อระบบนิเวศวิทยา เมื่ออุณหภูมิสูงขึ้นส่งผลให้น้ำแข็งขั้วโลกละลาย เมื่อน้ำแข็งจำนวนมากละลายลง จึงทำให้ปริมาณน้ำทะเลในโลกสูงขึ้น เมื่อปริมาณน้ำที่เพิ่มขึ้นมาบวกกับอุณหภูมิที่สูงขึ้นส่งผลให้ระบบนิเวศของท้องทะเลเปลี่ยนไป ทาให้สัตว์น้ำจำนวนมากปรับตัวไม่ได้และตายไป รวมถึงผลกระทบที่เกิดจากภัยพิบัติธรรมชาติที่เกิดบ่อยขึ้น และรุนแรงมากขึ้น

2. ผลกระทบที่มีต่อเศรษฐกิจ สัตว์น้ำมีจำนวนน้อยลงทำให้สูญเสียรายได้จากการจับสัตว์น้ำ แหล่งท่องเที่ยวใต้น้ำที่เคยสวยงามที่เคยมีก็หมดไป ทำให้ส่งผลกระทบต่อธุรกิจการท่องเที่ยว อีกทั้งการเกษตรก็ได้รับผลกระทบไปด้วย ปริมาณพืชผลที่เคยผลิตได้มากก็ลดลงไป ส่งผลให้อาหารการกินแพงขึ้น และสินค้าขาดตลาด ภัยพิบัติที่รุนแรงยังส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่โรงงานและแหล่งอุตสาหกรรมอีกด้วย จะเห็นได้จากน้ำท่วมครั้งใหญ่เมื่อ พ.ศ. 2554 โรงงานและนิคมอุตสาหกรรมหลายแห่งได้รับความเสียหาย อีกทั้งยังต้องใช้งบประมาณเพิ่มขึ้นเพื่อใช้ในการป้องกันภัยพิบัติที่อาจจะเกิดขึ้นอีกในอนาคต และยังส่งผลต่อความเชื่อมั่นของผู้ลงทุนด้วย

3. ผลกระทบในด้านของสุขภาพ อุณหภูมิของโลกที่สูงขึ้นนั้นส่งผลให้เกิดสภาวะที่เหมาะสมของการดำรงชีวิตของแบคทีเรียและศัตรูพืชหลาย ๆ ชนิด ซึ่งในอนาคตจะมีผู้ที่ติดเชื้อและล้มป่วยมากขึ้น โรคไข้เลือดออก ไข้มาลาเรีย อหิวาตกโรค ก็จะระบาดเพิ่มขึ้นมากในอีกประมาณ 20 ปีข้างหน้า

การกำหนดมาตรฐานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

ในยุโรปได้เริ่มกำหนดมาตรฐานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) ของรถยนต์ โดยมีความเข้มงวดขึ้นอย่างต่อเนื่อง เช่น สหภาพยุโรป (European Union-EU) ในปี 2012 ได้มีการกำหนดค่าสูงสุดของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของรถยนต์ไว้ที่ 130 กรัม/กิโลเมตร ในขณะที่ค่าเฉลี่ยในปัจจุบัน คือ 158 กรัม/กิโลเมตร ข้อกำหนดเช่นนี้มีส่วนผลักดันให้บริษัทรถยนต์ต้องพัฒนารถไฮบริดและรถยนต์พลังงานไฟฟ้า ผู้เชี่ยวชาญด้านพลังงานเชื่อว่ารถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซินและดีเซลแบบธรรมดาจะลดลง และหายไปใน 20 ปีข้างหน้า โดยถูกแทนที่ด้วยรถไฮบริด และรถปลั๊กอินไฮบริดรถยนต์ไฟฟ้า (รถยนต์พลังงานไฟฟ้า, 2558)



ทำไมเราจึงต้องใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้า (มองเทคโนโลยีและสังคมไปกับรถยนต์แห่งอนาคต, 2558) รถยนต์พลังงานไฟฟ้า (electric car) คือ รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า โดยใช้พลังงานไฟฟ้า ซึ่งเก็บอยู่ในแบตเตอรี่หรืออุปกรณ์เก็บพลังงานไฟฟ้าแบบอื่น ๆ และเป็นรถยนต์ที่ใช้พลังงานทางเลือก ซึ่งเรียกย่อว่า EV (Electric Vehicles) หรืออาจมีชื่อเรียกอย่างอื่น เช่น รถเสียบปลั๊ก รถยนต์ใช้พลังแบตเตอรี่จัดเป็นรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังจากมอเตอร์ไฟฟ้า (Electric motor) รถยนต์พลังงานไฟฟ้า (Electric car) จะมีความแตกต่างจากรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าอื่น ๆ เช่น Hybrid Electric Cars หรือรถยนต์ไฟฟ้าผสมกับเครื่องยนต์เผาไหม้ปกติ หรือรถยนต์พลังงานไฟฟ้าลูกผสมแบบเสียบปลั๊ก (Plug-in Hybrid Electric Vehicles – PHEV) คือ ใช้แบตเตอรี่เป็นพลังงานที่ชาร์ตไฟด้วยการเสียบปลั๊กร่วมกับเครื่องยนต์แบบเผาไหม้

ค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้เชื้อเพลิงต่อระยะทางที่เท่ากัน เมื่อเปรียบเทียบแล้ว รถยนต์พลังงานไฟฟ้าจะสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงน้อยกว่ารถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยน้ำมันเชื้อเพลิง และการใช้เชื้อเพลิงจะประหยัดเงินต้องขึ้นอยู่กับอัตราค่าไฟฟ้าในแต่ละท้องถิ่น และความหลากหลายตามการใช้งาน นอกจากนี้ ผู้ใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าสามารถประหยัดค่าซ่อมบำรุงที่เกิดขึ้นกับรถยนต์ได้มากกว่ารถยนต์ปกติ

รถยนต์พลังงานไฟฟ้ามีศักยภาพที่จะช่วยลดมลพิษ เพราะในตัวเครื่องไม่มีการเผาไหม้ ปราศจากควัน และเสียงรบกวน เพราะมอเตอร์ไฟฟ้าจะไม่ทำงานขณะรถจอด จึงไม่ก่อให้เกิดเสียงเครื่องยนต์ พลังงานไฟฟ้าจึงเป็นมิตรกับกับสิ่งแวดล้อม ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะ และเป็นยานพาหนะชนิดเดียวเท่านั้นที่ไม่มีไอเสีย เพราะใช้พลังงานจากไฟฟ้า

ข้อดี

ข้อดีของการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้า เช่น ประสิทธิภาพพลังงานสูงกว่ารถยนต์ปกติเกือบเท่าตัว ช่วยลดมลพิษในการเดินทางโดยเฉพาะในเมือง และมีราคาพลังงานที่มีเสถียรภาพสูงกว่าเชื้อเพลิงปิโตรเลียม

ข้อเสีย

ข้อเสียของการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้า เช่น แบตเตอรี่มีน้ำหนักมาก ใช้เวลาในการเติมประจุมากกว่าการเติมเชื้อเพลิง และมีราคารวมสูงกว่ารถยนต์ปกติ เนื่องจากราคาของแบตเตอรี่สูง

ที่มา : http://nattydelicate.blogspot.com/

ข้อได้เปรียบเชิงประสิทธิภาพของรถยนต์ไฟฟ้า

ถังน้ำมัน → เครื่องยนต์แบบสันดาปภายใน → พลังงานเพื่อขับเคลื่อนรถ

ระบบน้ำมันเครื่องยนต์แบบสันดาปภายใน

แบตเตอรี่ → มอเตอร์ไฟฟ้า → พลังงานเพื่อขับเคลื่อนรถ

ระบบแบตเตอรี่-มอเตอร์

- ระบบแบตเตอรี่-มอเตอร์ มีประสิทธิภาพสูงกว่าระบบน้ำมัน-เครื่องสันดาปภายในกว่า 3 เท่า
- รถยนต์ไฟฟ้าใช้พลังงาน 0.16 กิโลวัตต์ชั่วโมงต่อ 1 กม. หรือประมาณ 50 สตางค์ต่อ กม.
- การชาร์จไฟทำตอนกลางคืน ซึ่งค่าพลังงานไฟฟ้าต่ำได้





นโยบายรัฐบาล

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้สั่งการให้กระทรวงพลังงาน ทำการศึกษาร่วมกันกับภาคเอกชน เกี่ยวกับเรื่องการส่งเสริมรถยนต์พลังงานไฟฟ้าให้เกิดขึ้นในอนาคต นายณรงค์ชัย อัครเศรณี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน เปิดเผยว่า ขณะนี้ กระทรวงพลังงานได้ทำงานร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และจะสามารถได้ข้อสรุปในเร็ว ๆ นี้ โดยคาดว่าผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทย จะสามารถลงทุนผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้าได้ในอีก 5 ปี ข้างหน้า เพราะขณะนี้ทั่วโลกกำลังนิยมรถยนต์ใช้พลังงานไฟฟ้ามากขึ้น ดังนั้น ประเทศไทยจะต้องมีนโยบายสนับสนุนเรื่องดังกล่าว เพื่อเป็นพาหนะวิ่งในเมือง และการวิ่งในระยะทางไกล นอกจากนี้จะต้องมีการวางแผนรองรับและหามาตรการต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการลงทุน รวมถึงต้องมีการเตรียมพร้อมในเรื่องของสถานีบริการชาร์จไฟฟ้าเหมือนสถานีบริการน้ำมัน และธุรกิจรับเปลี่ยนแบตเตอรี่ โดยจะต้องมีการแก้ไขพระราชบัญญัติหรือกฎหมายเกี่ยวกับการจำหน่ายหรือการตั้งสถานีบริการน้ำมัน ให้สามารถจัดตั้งเป็นสถานีบริการที่ชาร์จไฟฟ้าสำหรับรถยนต์พลังงานไฟฟ้า เพื่อเปิดให้บริษัท ปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) หรือบริษัทน้ำมันรายอื่น ๆ เข้ามาลงทุนได้ต่อไป

นายโชคดี แก้วแสง รองเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) กล่าวว่า ขณะนี้ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) ได้ตั้งคณะทางานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือกระทรวงพลังงาน กระทรวงอุตสาหกรรม และผู้ผลิตรถยนต์ เพื่อหารือถึงแนวทางและข้อสรุปต่าง ๆ เพื่อนำเสนอขอความเห็นจากคณะกรรมการ (บอร์ด) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) สิ่งสำคัญ คือ ต้องหารือกับนักลงทุนว่ามีความสนใจมากน้อยเพียงใด ภายใต้เงื่อนไขอย่างไรเป็นสำคัญ ที่ผ่านมาได้เคยหารือกับผู้ผลิตรถยนต์หลายค่าย ซึ่งบางค่ายเห็นด้วยและสนใจที่จะลงทุนหากได้รับการส่งเสริมที่เหมาะสมและคุ้มค่าเชิงพาณิชย์ คาดว่าในระยะแรก ความเป็นไปได้ในการผลิตรถยนต์พลังงานไฟฟ้า ควรเป็นแบบปลั๊กอินไฮบริด (Plug in Hybrid) คือ เสียบปลั๊ก เพื่อชาร์จไฟฟ้าได้เมื่อมีความต้องการเหมือนโทรศัพท์มือถือ และมีแบตเตอรี่ความเร็วสูงควบคู่กับการใช้น้ำมัน พร้อมที่จะวิ่งระยะทางไกลได้ แต่จะต้องพิจารณาตลาดลูกค้าว่าเป็นอย่างไร ส่วนรถยนต์ไฟฟ้าแบบ 100% คงจะเกิดขึ้นตามมาภายหลัง นอกจากนี้รัฐบาลจะต้องมีการกำหนดเป็นนโยบายที่ชัดเจน กรณีที่จะมีการลงทุนสถานีบริการชาร์จไฟฟ้าเหมือนปั๊มน้ำมัน ว่าใครจะเป็นผู้ลงทุน เพื่อให้เกิดความมั่นใจกับผู้ใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าและผู้ลงทุนว่าโครงการรถยนต์พลังงานไฟฟ้าจะเกิดขึ้นจริง (กระทรวงพลังงาน จับมือบีโอไอหนุนไทยฐานผลิตรถยนต์ไฟฟ้า, 2558)

บทสรุปและข้อเสนอแนะของผู้ศึกษา

ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ถือเป็นปัญหาใหญ่ที่ทั่วโลก และประเทศไทยต่างให้ความสำคัญ เพราะนับวันจะมีแนวโน้มทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของประชากร การพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมอย่างรวดเร็ว หลายประเทศมีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ แต่ไม่ได้กระทำควบคู่ไปกับการพัฒนาสิ่งแวดล้อม จะเห็นได้ว่าปัจจุบันมีปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก และมีการใช้เชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ในขณะที่พลังงานมีจำกัดและขาดแคลน และส่วนใหญ่รถยนต์จะใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง ซึ่งมีการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงทำให้เกิดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ หากมีปริมาณมากเกินไปจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และสุขภาพอนามัยของประชาชน ในระดับโลกทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก และเกิดปัญหาโลกร้อน ดังนั้น รัฐบาลจึงได้ตระหนักถึงผลกระทบของปัญหาดังกล่าว และให้ความสำคัญในการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการใช้พลังงานทดแทนในรถยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมขึ้น เพื่อลดมลพิษที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และสุขภาพของประชาชน รวมถึงผู้ผลิตรถยนต์หันมาให้ความร่วมมือในการใช้พลังงานทดแทนในรถยนต์ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล ผู้ผลิตรถยนต์จึงมีการคิดค้นและเร่งพัฒนารถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าออกสู่ตลาด



เพื่อช่วยลดมลพิษที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของผู้บริโภค อย่างไรก็ตาม ถ้าประเทศไทยจะนำรถยนต์พลังงานไฟฟ้ามาใช้ภายในประเทศ ควรพิจารณาอย่างรอบคอบทุกด้าน เพราะปัจจุบันการผลิตไฟฟ้าในประเทศไทยร้อยละ 70 มาจากก๊าซธรรมชาติ และต้องนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น รัฐต้องคำนึงถึงปัจจัยดังกล่าวด้วยว่าจะมีความคุ้มทุนหรือไม่ เพราะประเทศไทยยังต้องพึ่งพาการนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศมาผลิตไฟฟ้า ซึ่ง นายสุนชัย คานูณเศรษฐ์ ผู้ว่าการการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ได้กล่าวว่า การผลิตไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยนับวันจะวิกฤติมากขึ้น เนื่องจากทรัพยากรเชื้อเพลิงมีอยู่จำกัด และการจัดหาพลังงานไฟฟ้ายังทำได้ยาก (กฟผ.สนองรัฐประหยัด “พลังงาน”, 2558) ในขณะเดียวกันรถยนต์พลังงานไฟฟ้าในปัจจุบันยังมีราคาแพง จะต้องมีการลงทุนสร้างสถานีสาหรับการชาร์จไฟฟ้าและต้องผลิตแบตเตอรี่กับเครื่องชาร์จไฟฟ้าให้มีมาตรฐานแบบเดียวกันทั้งหมด เพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถชาร์จไฟฟ้าได้ทุกแห่ง รัฐต้องมีความชัดเจนในเรื่องนโยบายพลังงานที่นำมาผลิตไฟฟ้า ว่าจะดำเนินการต่อไปอย่างไรเมื่อมีการนำรถไฟฟ้ามาใช้ในประเทศ รวมถึงถ้าต้องการที่จะนำรถยนต์พลังงานไฟฟ้ามาใช้ ควรมีนโยบายส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุนผลิตรถยนต์พลังงานไฟฟ้า เพื่อให้นักลงทุนมีความมั่นใจในนโยบายรัฐบาลและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องต้องช่วยกันขับเคลื่อนเรื่องดังกล่าวให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม โดยเริ่มตั้งแต่การสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยี การลงทุนและการดำเนินการ โดยเฉพาะเรื่องของสิทธิประโยชน์ทางภาษีหรือมีการสนับสนุนเรื่องอื่น ๆ เพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจให้เกิดการลงทุน และเป็นการสร้างงานและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ ดังนั้น รถยนต์พลังงานไฟฟ้า จึงเป็นนวัตกรรมใหม่เพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม และเป็นทางเลือกใหม่ในอนาคตของผู้บริโภคที่ใส่ใจสิ่งแวดล้อม

ที่มา : www.praliament.go.th

บรรณานุกรม

กฟผ.สนองรัฐประหยัด “พลังงาน”. (26 พฤษภาคม 2558). คม ชัด ลึก, น. 7 (บน), 10.

ก.พลังงานจับมือบีโอไอหนุนไทยฐานผลิตรถยนต์ไฟฟ้า. (2558). สืบค้น 3 พฤศจิกายน 2558 จาก http://www.rubberthai.com/rubberthai/index.php?option=com_content&view= article&id=84030:--270358&catid=12:2010-05-19-02-35-03&Itemid=49

ผลกระทบจากภาวะโลกร้อน. (2558). สืบค้น 3 พฤศจิกายน 2558 จาก https://www.google.co.th/?gws_rd=ssl#q=%E0%B8%9C%E0%B8%A5%E0%B8%81%E0 %B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%97%E0%B8%9A%E0%B8%88%E0%B8%B2%E0%B8% 81%E0%B8%A0%E0%B8%B2%E0%B8%A7%E0%B8%B0%E0%B9%82%E0%B8%A5%E0 %B8%81%E0%B8%A3%E0%B9%89%E0%B8%AD%E0%B8%99

มองเทคโนโลยีและสังคมไปกับรถยนต์แห่งอนาคต. (2558). สืบค้น 2 พฤศจิกายน 2558 จาก http://amwhann.blogspot.com/2013/01/electric-cars.html

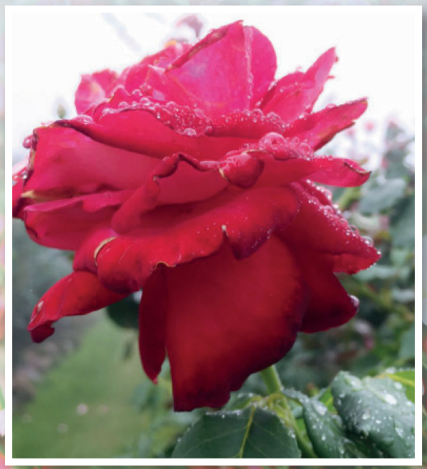
รถยนต์พลังงานไฟฟ้า. (2558). สืบค้น 2 พฤศจิกายน 2558 จาก http://nattydelicate.blogspot.com/

รถไฟฟ้าพลังงานไฮโดรเจน-แบตเตอรี่ วิศวลาดกระบัง ผลักดันนวัตกรรมเพื่อโลกสะอาด. (2558). สืบค้น 3 พฤศจิกายน 2558 จาก http://www.manager.co.th/iBizchannel/viewNews.aspx?NewsID=9570000058404



บ้านบุญพ่อ

“ พระตำหนักภูพิงคราชนิเวศน์ ”



พระราชนิเวศน์แห่งนี้ ตั้งอยู่บนดอยบวกห้า ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ความสูงจากระดับน้ำทะเล 1,373.197 เมตร ในเนื้อที่โดยรอบพระตำหนักประมาณ 400 ไร่นั้น แบ่งเป็นบริเวณที่ เปิดให้นักท่องเที่ยวได้ชื่นชม ประมาณ 200 ไร่ คำว่า **“ดอยบวกห้า”** เป็นชื่อเรียกตามคำพื้นเมือง ดอย หมายถึง ภูเขา บวก หมายถึง หนองน้ำ ห้า หมายถึงต้นหว้า หมายความว่า ที่ยอดดอยแห่งนี้มีหนองน้ำอุดมไปด้วยต้นหว้าขึ้นปกคลุมทั่วบริเวณหนองน้ำนั้น พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณา โปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้น ในปี พ.ศ. 2504 และพระราชทานนามพระตำหนักองค์นี้ว่า **ภูพิงคราชนิเวศน์** โดยทรงเลือกจากหนึ่งใน 2 ชื่อ ซึ่งสมเด็จพระญาณสังวรสมเด็จพระสังฆราช สกลมหาสังฆปรินายก วัดบวรนิเวศวิหาร เมื่อครั้งเป็นที่พระศาสนโสภณเป็นผู้คิดชื่อถวาย



คือ **“พิงคัมพร”** กับ **“ภูพิงคราชนิเวศน์”** พระตำหนักแห่งนี้ใช้เป็นที่ประทับในโอกาสที่เสด็จพระราชดำเนินแปรพระราชฐานมาประทับแรม ที่จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อทรงงานและเยี่ยมเยียนราษฎรในเขตภาคเหนือ รวมทั้งเพื่อรับรองพระราชอาคันตุกะที่เข้ามาเจริญสัมพันธไมตรีกับไทยในโอกาสต่างๆ การที่ทรงเลือกสร้างที่จังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากมีอากาศเย็นสบาย ภูมิประเทศสวยงาม อีกทั้งเคยเป็นเมืองหลวงมาก่อน ผู้คนพลเมืองยังดำรงรักษาจารีตขนบธรรมเนียม ประเพณีอันดีงามไว้ พระตำหนักภูพิงคราชนิเวศน์มีลักษณะเป็นแผนผังแบบเรือนไทยภาคกลางที่เรียกว่า **“เรือนหมู่”** มีรูปแบบสถาปัตยกรรมเป็นไทยประเพณีประยุกต์ก่ออิฐถือปูนยกพื้นสูงหลังคาทรงไทยภายในประกอบไปด้วยห้องพระโรง ห้องเสวย ห้องบรรทมและห้องสรง สำหรับพระราชอาคันตุกะตั้งอยู่คนละด้าน มีเฉลียงใหญ่และพลับพลาหอนกเป็นที่ประทับทอดพระเนตรทัศนียภาพของเมืองเชียงใหม่ ชั้นบนเป็นที่ประทับ ชั้นล่างเป็นที่อยู่ของมหาดเล็ก และคุณข้าหลวง

ข้อแนะนำเมื่อเข้าชมพระตำหนักภูพิงคราชนิเวศน์

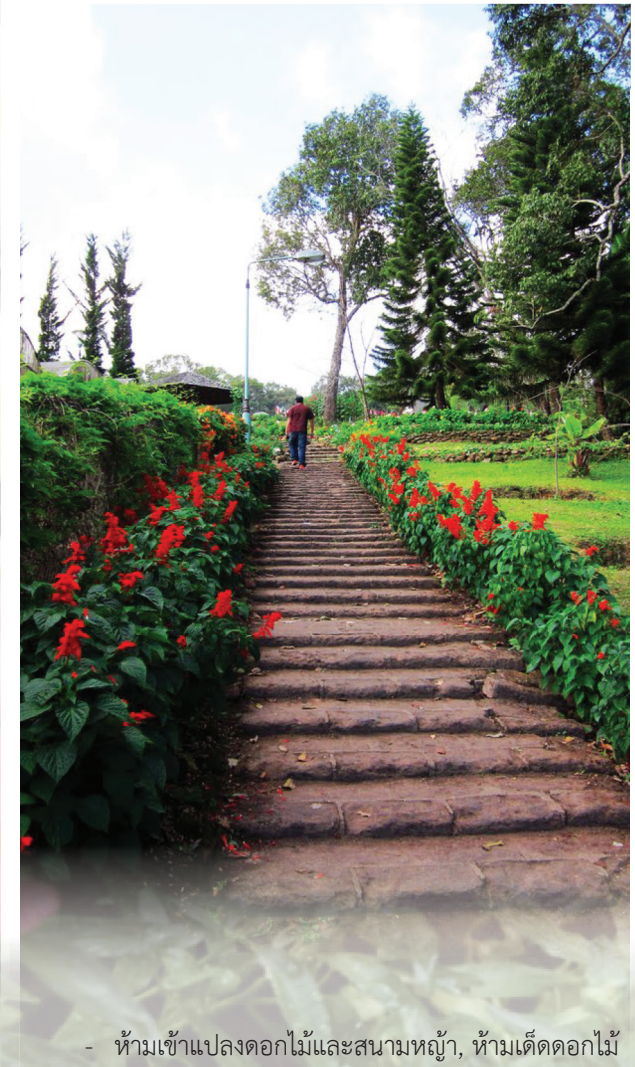
- ห้ามส่งเสียงดังหรือก่อความไม่สงบในลักษณะใดๆ
- โปรดแต่งกายให้เหมาะสม ห้ามสวมกางเกงขาสั้น, เสื้อกล้ามและเสื้อแขนกุด

มีบริการเช่าผ้าด้านใน ก่อนเข้าชมบริเวณพระตำหนัก (CLOTH RENTEL)

เสื้อ (Shirt) 20 บาท/Baht

ผ้าถุง (Skirt) 20 บาท/Baht

กางเกง (Pants) 20 บาท/Baht



- ห้ามเข้าแปลงดอกไม้และสนามหญ้า, ห้ามเด็ดดอกไม้
- ห้ามพกพาอาวุธทุกชนิด
- ห้ามนำสุนัขและสัตว์เลี้ยงทุกชนิดเข้าโดยเด็ดขาด








เวลาทำการ (ทุกวัน) 08.30 - 16.30 น.

เวลาจำหน่ายบัตร 08.30 - 11.30 น., 13.00 - 15.30 น.

งดการเข้าชมในระหว่างเสด็จแปรพระราชฐาน

(เดือนมกราคม - ต้นเดือนมีนาคม)

ค่าเข้าชม

ผู้ใหญ่ 20 บาท เด็กนักเรียน 10 บาท

ชาวต่างชาติ 50 บาท

มีบริการรถไฟฟ้านำเที่ยว ค่าบริการ 300 บาท/คัน

(นั่งได้ไม่เกิน 3 ท่าน)

GOLF CAR SERVICE 300 baht/ car/ 3 Person

ระยะเดินทาง

- ระยะทาง จากหน้าสวนสัตว์เชียงใหม่ จนถึงพระธาตุดอยสุเทพ เป็นระยะทาง 13 กิโลเมตร
- ระยะทาง จากหน้าสวนสัตว์เชียงใหม่ จนถึงพระตำหนักภูพิงคราชนิเวศ์ เป็นระยะทาง 17 กิโลเมตร
- ระยะทาง จากพระธาตุดอยสุเทพ จนถึงพระตำหนักภูพิงคราชนิเวศ์ เป็นระยะทาง 4 กิโลเมตร
- ระยะทาง จากพระตำหนักภูพิงคราชนิเวศ์ จนถึงดอยปุย เป็นระยะทาง 4 กิโลเมตร

บริการ เช่า รถโดยสาร

บริการเช่ารถโดยสาร (สี่ล้อแดง) หน้าสวนสัตว์เชียงใหม่

จากสวนสัตว์เชียงใหม่ขึ้นไปยังพระตำหนักภูพิงคราชนิเวศ์

ค่าบริการเหมารถ ราคาประมาณคนละ 60 บาท

(ตกลงราคากับผู้ให้บริการ)

ที่มา : http://place.thai-tour.com/chiangmai/westernhigh-wayroute1004/1112

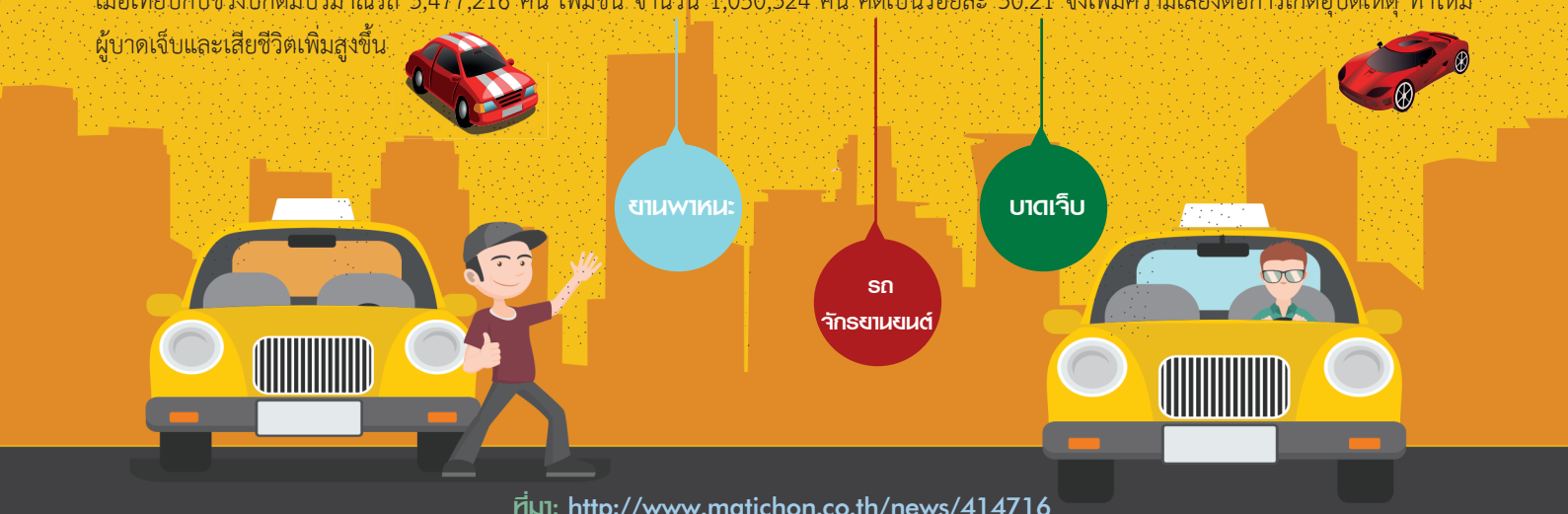





สรุปสถิติอุบัติเหตุ
ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2560

เมื่อวันที่ 3 มกราคม ที่กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) กระทรวงมหาดไทย (มท.) พล.ต.ท. วิทยา ประยงค์พันธุ์ ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ในฐานะประธานแถลงข่าวสรุปผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (ศปถ.) ประจำปี 2560 กล่าวว่า ปภ. และความร่วมมือของหน่วยงานภาคีเครือข่ายได้รวบรวมสถิติอุบัติเหตุทางถนนประจำวันที่ 2 มกราคม 2560 เป็นวันที่ห้าของการรณรงค์ “ขับรถมีน้ำใจ รักษาวินัยจราจร”

เมื่อวันที่ 3 มกราคม ที่กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) กระทรวงมหาดไทย (มท.) พล.ต.ท. วิทยา ประยงค์พันธุ์ ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติในฐานะประธานแถลงข่าวสรุปผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (ศปถ.) ประจำปี 2560 กล่าวว่า ปภ. และความร่วมมือของหน่วยงานภาคีเครือข่ายได้รวบรวมสถิติอุบัติเหตุทางถนนประจำวันที่ 2 มกราคม 2560 เป็นวันที่ห้าของการรณรงค์ **“ขับรถมีน้ำใจ รักษาวินัยจราจร”** เกิดอุบัติเหตุ 445 ครั้ง ผู้เสียชีวิต 87 ราย ผู้บาดเจ็บ 465 คน สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ เมาสุรา ร้อยละ 37.53 ขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ 33.03 ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 84.06 ส่วนใหญ่เกิดในเส้นทางตรง ร้อยละ 64.94 บนถนนในอบต./หมู่บ้าน ร้อยละ 37.53 ถนนกรมทางหลวง ร้อยละ 37.30 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ ช่วงเวลา 16.01 - 20.00 น. ร้อยละ 29.66 ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มวัยแรงงาน ร้อยละ 47.04 ทั้งนี้ ได้จัดตั้งจุดตรวจหลัก 2,036 จุด เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน 64,314 คน เรียกตรวจยานพาหนะ 686,004 คัน มีผู้ถูกดำเนินคดี 113,728 ราย มีความผิดฐานไม่มีใบขับขี่ 31,721 ราย ไม่สวมหมวกนิรภัย 31,053 ราย จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ อุดรธานี (25 ครั้ง) จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุด ได้แก่ ชลบุรี (25 ราย) จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสูงสุด ได้แก่ อุดรธานี (23 คน) สรุปอุบัติเหตุทางถนนสะสม 5 วัน ตั้งแต่วันที่ 29 ธันวาคม 59 - วันที่ 2 มกราคม 60 เกิดอุบัติเหตุรวม 3,157 ครั้ง ผู้เสียชีวิต 367 ราย ผู้บาดเจ็บรวม 3,342 คน จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิต (ตายเป็นศูนย์) มี 7 จังหวัด จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสะสมสูงสุด ได้แก่ เชียงใหม่ (129 ครั้ง) จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสะสมสูงสุด ได้แก่ ชลบุรี (31 ราย) จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสะสมสูงสุด ได้แก่ เชียงใหม่ (137 คน) ทั้งนี้ จากข้อมูลปริมาณรถของศูนย์ปฏิบัติการควบคุม พบว่า ในช่วงระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2559 - 2 มกราคม 2560 มีปริมาณรถบนท้องถนนทั้งขาเข้าและขาออกกรุงเทพฯ จำนวน 4,527,540 คัน เมื่อเทียบกับช่วงปกติมีปริมาณรถ 3,477,216 คัน เพิ่มขึ้น จำนวน 1,050,324 คัน คิดเป็นร้อยละ 30.21 จึงเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเพิ่มสูงขึ้น



ที่มา: http://www.matichon.co.th/news/414716

THE CHART ACCIDENT 60

ยานพาหนะ

รถจักรยานยนต์

บาดเจ็บ

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (คค.) กล่าวว่า วันที่ 3 มกราคม เป็นวันสุดท้ายของวันหยุดช่วงเทศกาลปีใหม่ 2560 ทำให้การจราจรในบางเส้นทางเริ่มติดขัด ประกอบกับความอ่อนล้าของผู้ขับขี่เป็นปัจจัยที่เพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ศปถ. จึงได้สั่งกำชับจังหวัดให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการจราจร ปรับย้ายและเพิ่มจำนวนจุดตรวจ จุดบริการและจุดอำนวยความสะดวกบนเส้นทางสายหลักโดยเฉพาะเส้นทางเข้าสู่กรุงเทพฯ และเชื่อมต่อจังหวัดใหญ่ในภูมิภาคต่างๆ โดยเฉพาะเส้นทางตรงระยะทางยาวที่สามารถทำความเร็วได้เพื่อคุมเข้มการขับรถเร็ว การไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย และพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย พร้อมเพิ่มความถี่ในการเรียกตรวจเพื่อประเมินความพร้อมในการขับรถของผู้ขับขี่ พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะทั้งประจำทางและไม่ประจำทาง รถตู้โดยสาร และรถกระบะที่บรรทุกผู้โดยสาร เพื่อป้องกันอุบัติเหตุใหญ่ ทั้งนี้ในการดำเนินงานให้มุ่งเน้นการดูแลความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ควบคู่กับการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง โดยเปิดช่องทางพิเศษเพิ่มเติม และปรับสัญญาณไฟให้สอดคล้องกับปริมาณการจราจรที่สำคัญ ให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติในการดำเนินมาตรการยึดรถผู้ที่เมาแล้วขับอย่างเข้มข้น เพื่อสร้างความปลอดภัยสูงสุดแก่ประชาชนในทุกเส้นทาง

นายชยพล ธิติศักดิ์ รองปลัด มท. กล่าวว่า มท. ได้เน้นย้ำให้จังหวัด และอำเภอใช้กลไกของศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2560 ในการดูแลความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะการดำเนินมาตรการ **“1 ท้องถิ่น 1 ถนนปลอดภัย”** เพื่อส่งเสริมการสร้างวินัยจราจร พร้อมเพิ่มจำนวนจุดพักรถ จุดบริการบนเส้นทางสายหลัก เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและให้บริการข้อมูลสภาพเส้นทาง และบริการตรวจสอบสภาพรถ ซึ่งจะช่วยชะลอความเร็วในการขับรถ โดยเฉพาะจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุใหญ่ให้ตรวจสอบข้อมูลเชิงลึก ถอดบทเรียน เพื่อค้นหาสาเหตุและปัจจัยเสี่ยงอุบัติเหตุที่จะนำไปสู่การกำหนดมาตรการและกลยุทธ์ในการสร้างความปลอดภัยทางถนนให้สอดคล้องกับสถานการณ์และรูปแบบการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยวในพื้นที่







ที่มา: http://www.matichon.co.th/news/414716



ขับรถอย่างไรจึงไม่ปวดหลัง

ถึงหน้าเทศกาลและวันหยุดยาว การขับรถทางไกล และต้องอยู่บนถนนเผชิญกับการจราจรเป็นชั่วโมง วิธีการปรับที่นั่งขับรถเพื่อป้องกันอาการปวดที่อาจเกิดขึ้นในผู้ขับขี่ยานพาหนะเป็นระยะเวลานานเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งการนั่งขับรถต่างกับการนั่งเก้าอี้ธรรมดาอย่างไรถ้ารถที่ท่านขับอยู่นิ่ง

การขับรถไม่ได้ต่างจากการนั่งเก้าอี้ธรรมดา

แต่ขณะที่รถมีการเคลื่อนที่จะมีแรงกระทำต่อร่างกายในหลายทิศทาง ได้แก่ ความเร่งจากการเคลื่อนที่ความเฉื่อยจากการลดความเร็ว แรงเหวี่ยงจากการเลี้ยวและแรงสั่นสะเทือนจากเครื่องยนต์และความขรุขระของถนน ขณะขับรถจำเป็นต้องใช้เท้าเพื่อบังคับรถ ดังนั้น การใช้ขาเพื่อช่วยในการทรงท่าเหมือนการนั่งเก้าอี้ธรรมดาจึงเป็นไปได้ยากในขณะขับรถ คล้ายกับการนั่งเก้าอี้ที่สูงเท้าไม่ถึงพื้นจะรู้สึกว่าทรงตัวได้ยาก กล้ามเนื้อหลังต้องทำงานตลอดเวลาและมีอาการปวดหลังได้ง่ายกว่าการนั่งแบบเท้าถึงพื้น

ขับรถนานเท่าไรเสี่ยงต่ออาการปวด

จากการศึกษาในชายที่มีปัญหาปวดหลัง พบว่าการขับรถเป็นระยะเวลานานมีความสัมพันธ์อาการปวดหลัง ยิ่งถ้าขับรถเป็นระยะเวลานานขึ้นจะมีอาการปวดหลังมากขึ้น โดยเฉพาะผู้ที่ต้องขับรถนานกว่า 4 ชั่วโมงต่อวัน ดังนั้น จึงมักพบอาการปวดหลังได้บ่อยในพนักงานชายที่ต้องอยู่บนถนนตลอดเวลา และในคนขับรถบริการสาธารณะ





ท่าทางในการขับรถกับความเสี่ยงของอาการปวด

การนั่งนานเป็นสาเหตุให้ปวดหลังได้ แม้ว่าจะนั่งให้ถูกท่าทางอย่างไร เพราะส่วนโค้งของหลังส่วนเอวจะโค้งกลับทิศขณะนั่ง (Reverse Lordosis) ซ้ำร้ายการขับรถจะบังคับให้ผู้ขับขี่ให้ความสนใจและมีสมาธิกับการขับรถโดยมักไม่สนใจที่จะเปลี่ยนท่าทาง ทำให้กล้ามเนื้อและข้อต่างๆ อยู่ในท่าเดิมนานจนเกิดปัญหาอาการปวดของข้อ กล้ามเนื้อ และเส้นประสาทจากการทรงท่าที่อยู่นิ่งนานเกินไป (Prolonged Static Posture)

ทำอย่างไรจึงขับปลอดภัยและไม่ปวดหลัง

วิธีการที่ดีที่สุดคือต้องปรับที่นั่งให้เข้ากับตัวผู้ขับขี่แต่การปรับต้องคำนึงถึงการมองเห็นของผู้ขับขี่ด้วย ไม่ใช่ที่นั่งถูกหลักกายศาสตร์ แต่การมองเห็นไม่ดี

การปรับที่นั่ง

เริ่มด้วยการปรับที่นั่งและพวงมาลัย ให้ไปสู่จุดเริ่มต้นก่อนด้วยการ

* ปรับพวงมาลัย ยกขึ้นให้สุด และดันไปด้านหน้าให้สุด
* ปรับที่นั่งให้ต่ำที่สุด
* ปรับที่นั่งให้ด้านหน้าเทลงไปให้สุด
* ปรับพนักพิงให้เอียงไปทางด้านหลังประมาณ 30 องศาจากแนวดิ่ง
* ปรับส่วนรองรับหลัง (Lumbar Support) ไปทางด้านหลังให้มากที่สุด
* ดันที่นั่งให้ไปด้านหลังให้สุด

ตามด้วยการปรับที่นั่งให้เข้ากับตัวผู้ขับขี่โดยมีขั้นตอนตามลำดับต่อไปนี้

1. ยกที่นั่งขึ้นจนมองเห็นได้รอบ

* ที่นั่งไม่ควรสูงเกินไปจนศีรษะชิดกับหลังคารถด้านใน
* ต้องแน่ใจว่ามองเห็นได้อย่างเต็มที่

2. เลื่อนเก้าอี้มาทางด้านหน้าจนเท้าสามารถควบคุมคันเร่ง เบรก และ คลัตช์ ได้สะดวก

* อาจปรับความสูงที่นั่งได้อีกเล็กน้อยเพื่อให้ใช้เท้าบังคับ คันเร่ง เบรก และ คลัตช์ ได้ดีขึ้น

3. ปรับความลาดเอียงของที่นั่งจนต้นขาสัมผัสกับที่นั่งทั้งหมด

* ต้องระวังไม่ให้มีแรงกดที่ด้านหลังของเข่ามากไป

4. ปรับพนักพิงให้พิงได้จนถึงระดับไหล่

* ไม่ควรเอนเก้าอี้ไปทางด้านหลังมากเกินไป เพราะทำให้ไม่ได้พิงหลังเพราะการมองเห็นจะมีปัญหาถ้าเอนหลังไปพิงพนัก ผู้ขับขี่มักจะอยู่ในท่าก้มคอเพื่อให้มองเห็นได้ดีขึ้น



5. ปรับส่วนรองรับโค้งของหลังให้รู้สึกว่ามีแรงกดเท่ากันตลอดของหลังส่วนล่าง

* ถ้าไม่มีส่วนนี้อาจใช้หมอนเล็กหนุนหลังส่วนล่างแทนได้

6. ปรับพวงมาลัยให้เข้ามาใกล้ตัวและดันลงให้อยู่ในระยะที่จับได้สะดวก

* ต้องมีช่องว่างให้ยกขาท่อนบนได้บ้างขณะใช้เท้าบังคับรถและขณะลุกออกจากที่นั่ง
* ตรวจดูว่าพวงมาลัยไม่บังหน้าปัด

7. ปรับพนักพิงศีรษะให้สูงเท่าระดับศีรษะ

* พนักพิงศีรษะมีจุดประสงค์หลักเพื่อไม่ให้คอสะบัดอย่างรุนแรง (Whiplash Injury) ขณะเกิดอุบัติเหตุ ทำซ้ำลำดับ 1 - 7 อีกครั้ง

ถ้ารถของท่านปรับไม่ได้ อย่างน้อยควรหาหมอนมาหนุนหลังส่วนล่าง เพื่อป้องกันอาการปวดหลัง

การพักและการบริหารร่างกาย

ควรพักทุก 2 ชั่วโมง โดยการลุกออกจากที่นั่งมาบริหารร่างกายด้วยการยืนแอ่นหลัง 10 วินาที 2 - 3 ครั้ง และเดินไปมาประมาณ 5 นาที ถ้าจำเป็นต้องอยู่ในที่นั่งเกิน 2 ชั่วโมง พยายามแอ่นหลังบ่อยๆ ในขณะนั่งขับรถ การขับรถใช้พลังงานน้อยมากเมื่อเทียบกับงานอื่นๆ จึงควรออกกำลังกายด้วยการเดินหรือวิ่งอย่างต่อเนื่องที่ทำให้เหนื่อยปานกลางอย่างน้อย 20 นาที 3 ครั้งต่อสัปดาห์

ที่มา : www.doctor.or.th

ขอให้ทุกคนปลอดภัยจากอุบัติเหตุทั้งปวง ดื่มอย่าขับ ง่วงนักก็พักเสียหน่อย อย่าลืมว่าปรับที่นั่งของท่านสักนิดช่วยป้องกันอาการปวดจากการขับรถได้ และมีความสุขในการเดินทาง

ข้อมูลสื่อ

ชื่อไฟล์ : 321-022

นิตยสารหมอชาวบ้าน เล่มที่ : 321

เดือน/ปี : มกราคม 2549

คอลัมน์ : คนกับงาน

นักเขียนหมอชาวบ้าน : ผศ.ดร.วรรธนะ ชลายนเดชะ

สวัสดีปีระกา ผ่านไปแล้วกับเทศกาลส่งท้ายปีเก่า ขอต้อนรับปีใหม่ด้วยความสุขนะครับ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ทีมงานวารสารฯ ขอให้ทุกท่านสมหวังกับทุกๆ เรื่องในปีนี้ และจะทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูลข่าวสาร และเกร็ดความรู้ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ ด้านการขนส่งและจราจรแก่ผู้อ่านต่อไป ฉบับนี้ยังมีข้าราชการใหม่มาแนะนำให้ท่านรู้จักกันอีกเช่นเคยนะครับ



1. นางสาวกนกวรรณ เทียนเย็น
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร (กพร.)

สมาชิกคนล่าสุดของ กพร. ชื่อเล่นว่าจอร์ท เป็นชาวจังหวัดนนทบุรี ก่อนที่จะโอนย้ายมาปฏิบัติงาน ที่ สนข. ปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่ง นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ กรมทรัพยากรธรณี ปัจจุบันปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่ง นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร



2. นางสาวผุสดี อุราวีรวรรณ
นักทรัพยากรบุคคลชำนาญการ
สำนักบริหารกลาง กลุ่มบริหารทรัพยากรบุคคล (กทบ.)

สมาชิกใหม่ของ กทบ. ชื่ออ้อ เป็นชาวกรุงเทพมหานคร ก่อนที่จะโอนย้ายมาปฏิบัติงานที่ สนข. ปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่ง นักทรัพยากรบุคคลชำนาญการ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด ปัจจุบันปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่ง นักทรัพยากรบุคคลชำนาญการ



ทำบุญปีใหม่ เติมใจด้วย ธรรมะ

คำว่า "ปี" หมายถึง เวลา ชั่วโลกโคจรรอบดวงอาทิตย์ครั้งหนึ่ง ราว 365 วัน อันเป็นเวลา 12 เดือนตามสุริยคติ เมื่อก้าวถึงปีใหม่ เราก็จะลาปีเก่า ต้อนรับปีใหม่ด้วยหัวใจเปี่ยมความหวัง ที่จะก้าวผ่านปีด้วยความสุข พร้อมกับสร้างโอกาสที่จะช่วยให้มั่นใจว่า ในปีใหม่ เราจะได้รับสิ่งที่ดีดี มีความเจริญก้าวหน้า ด้วยการทำบุญ การไหว้พระ การปฏิบัติธรรม การสวดมนต์ การให้ การเผื่อแผ่แก่คนอื่น และการบำเพ็ญประโยชน์

แม้การนับปฏิทินตามแบบสากลจะแตกต่างจากปฏิทินล้านนา หรือแตกต่างจากปฏิทินดั้งเดิมของแต่ละชนชาติ แต่ด้วยการจัดการเวลาตามปฏิทินแบบสากล เป็นระบบการทำงาน ประกอบการความกลมกลืนของวัฒนธรรม จึงกลายเป็นเรื่องเดียวกันของคนทั้งโลก ทำบุญปีใหม่แบบสากลเราก็ทำ พอถึงปีใหม่เมือง ก็ยิ่งทำบุญที่เป็นมากกว่า เพราะเป็นประเพณีเป็นวัฒนธรรม เป็นความเชื่อของเราด้วย

อย่างไรก็ตาม เมื่อถึงปีใหม่ เราก็มีการตักบาตรในวันขึ้นปีใหม่เป็นที่นิยมกันมาก เราต่างตระเตรียมดอกไม้ และข้าวของทำบุญต่างๆ การตักบาตร ในวันขึ้นปีใหม่เป็นการเริ่มต้นวันใหม่ด้วยการทำบุญเป็นการปลุกจิตใจให้แจ่มใสอิ่มเอม ช่วยให้มีกำลังใจที่เข้มแข็ง ไม่อ่อนแอต่อกิเลส อีกทั้งเป็นการธำรงส่งเสริมและสืบทอดพระพุทธศาสนา ส่งเสริมและบำรุงพระภิกษุสามเณร ผู้ทรงศีล และถือเป็นส่งเสริมคุณความดีทั้งผู้ตักบาตรและพระภิกษุสามเณรผู้รับบิณฑบาตร ดังนั้นเราควรตระเตรียมและเข้าใจถึงแก่นแท้ของการตักบาตร



การตักบาตรเป็นสังฆทาน คือการถวายโดยไม่เจาะจง จึงควรตั้งใจว่าจะทำบุญตักบาตรแก่พระภิกษุสงฆ์สามเณรในพระพุทธศาสนาโดยไม่เจาะจงว่าเป็นรูปใดรูปหนึ่ง เมื่อพระภิกษุสามเณรรูปใดผ่านมาก็ตั้งใจตักบาตรแก่พระภิกษุสามเณรรูปนั้นและรูปอื่นๆ ไปตามลำดับ ก่อนที่จะตักบาตร เราก็อธิฐานด้วยภาษาบาลีหรือภาษาไทย หรือคำเมืองตามที่เราจะสะดวกเพียงแต่เราควรอธิษฐานด้วยจิตใจผ่องใส มีความตั้งใจ ขจัดเรื่องอื่นไม่ให้มารบกวน

การตักบาตร มีแนวทางปฏิบัติคือ (1) แต่งกายให้เหมาะสม แต่งกายสุภาพ หรือ อาจจะแต่งกายแบบล้านนา หรือแบบประยุกต์ (2) จัดเตรียมอาหารที่สะอาด ถูกสุขลักษณะใส่ภาชนะเรียบร้อย ควรเป็นอาหารเพื่อสุขภาพ คำนึงถึงคุณค่าโภชนาการ ลดหวาน มันเค็ม ส่วนปริมาณจะ มากหรือน้อยตามความต้องการ หรือหากเป็นของสำเร็จรูปอื่นๆ ก็ควรเลือกของที่เหมาะสมในการตักบาตร (3) ก่อนที่จะตักบาตรควรตั้งจิตถวายด้วยศรัทธาและความเคารพ ตั้งความปรารถนา เพื่อทำกิเลสให้ลดน้อยลงจนถึงหมดสิ้นไป (4) ในขณะที่ตักบาตร ควรอยู่ในกริยาอาการสำรวม (5) เมื่อตักบาตรเสร็จแล้ว ควรไหว้ด้วยความเคารพ

การทำบุญ อื่นๆ ในช่วงปีใหม่ ก็มีอีกหลายวิธีตามความสมัครใจหรือตามเชื่อ เช่น การทำบุญสะเดาะเคราะห์ การถวายสังฆทาน การไหว้พระ 9 วัด เป็นต้น

ส่วนการปฏิบัติธรรมในช่วงปีใหม่ ก็เป็นนิยมกันมากขึ้นหลายครอบครัว หลีกเลี่ยงจากสถานการณ์ของปีใหม่ที่ผู้คนต่างเดินทางท่องเที่ยว เฉลิมฉลอง มีกิจกรรมงานบันเทิงต่างๆ โดยมุ่งสู่การปฏิบัติธรรม การฝึกวิปัสสนา แสวงหาความสงบ ศึกษาธรรมะ พาลูกพาหลานไปฝึกปฏิบัติด้วย เพื่อให้คุ้นชินและเป็นการสร้างโอกาสให้ลูกหลานได้เรียนรู้ธรรมะ ฟังเทศน์ฟังธรรม แม้เด็กๆ บางคน อาจไม่นิ่ง ยังคงซุกซน แต่ในใจอาจนิ่งมากกว่าผู้ใหญ่ ที่มักมีเรื่องขบคิดกังวลวนเวียนมารบกวน

การปฏิบัติธรรมช่วงส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ ส่วนใหญ่ก็จะต่อเนื่องถึงการสวดมนต์ข้ามปี ซึ่งก็เป็นนิยมกันมากขึ้นในปัจจุบัน เป็นการนับสู่การรับปีใหม่ด้วยการสวดมนต์

การสวดมนต์ข้ามปี ให้คุณค่าต่อจิตใจ ทำให้เราเชื่อมั่นที่จะก้าวต่อของชีวิตปีใหม่ ทำให้เรามั่นใจว่าด้วยด้วยความตั้งใจและมีสมาธิในการสวดมนต์ ช่วยเสริมบุญให้กับตนเอง เป็นสิริมงคลแก่ชีวิตตน เมื่อมุ่งจิตให้ใส่ใจกับการสวดมนต์ ก็เป็นพลังที่จะช่วยให้ผู้สวดมนต์ลดกิเลส มุ่งทำดี ลดความฟุ้งซ่าน ลดความเห็นแก่ตัว การทำบุญปีใหม่ ขึ้นอยู่กับความพร้อมของแต่ละคน แต่ไม่ว่าจะด้วยวิธีใด การทำบุญปีใหม่ ก็เป็นโอกาสให้เราได้มองย้อนดูเรื่องที่ผ่านมา รู้จักให้อภัยและลดละเรื่องที่ไม่ดี เปิดใจและมั่นใจที่ทำความดี นั่นคือการเติมธรรมะให้ชีวิตเรา เป็นหลักสำคัญให้เราได้เดินทางตามกาลเวลา ด้วยจิตใจที่ดี และทำความดีเสมอ

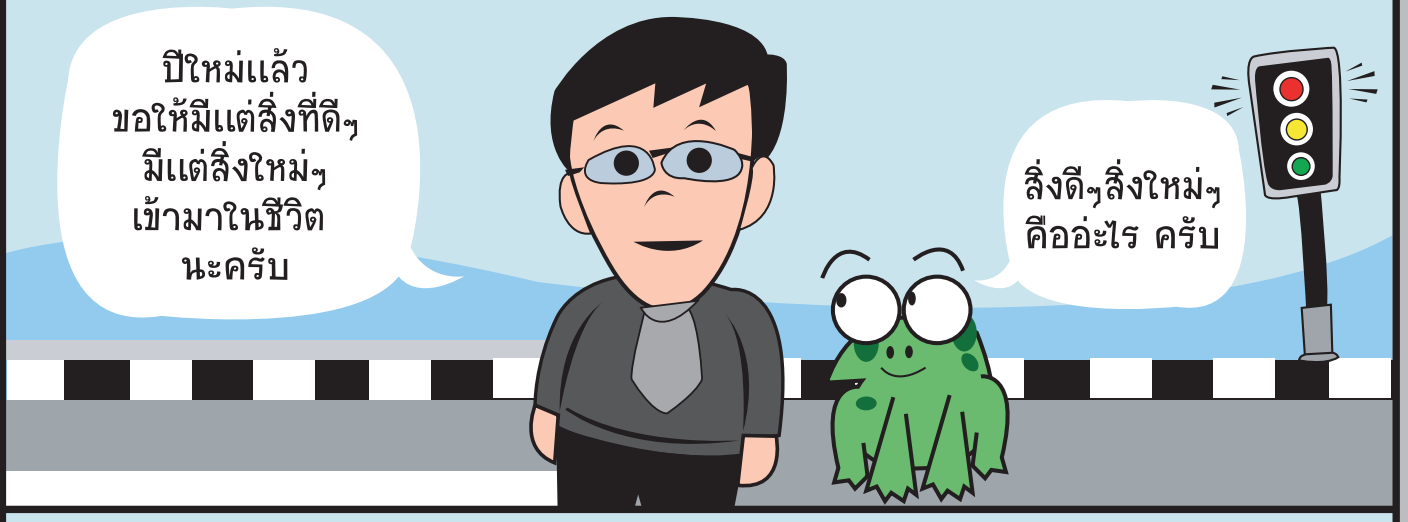
อย่างไรก็ตาม การทำบุญ ไม่เพียงแต่การทำบุญที่วัด หรือพิธีศาสนาเท่านั้น หากเรายังสามารถทำบุญด้วยการให้ ซึ่งสามารถทำได้หลายรูปแบบ เช่น การบริจาคให้กับคนที่ขาดแคลน ลดการเฉลิมฉลอง แล้วเปลี่ยนมาทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อสาธารณะแทน ฉลองปีใหม่ไม่ต้องมีเหล้า ซื้อของตามความเหมาะสมไม่ฟุ่มเฟือย เดินทางบนท้องถนนด้วยความไม่ประมาท เรื่องต่างๆ เหล่านี้ ก็จะเป็นอานิสงค์ให้ท่านมีความสุขความเจริญ

สวัสดีปีใหม่เจ้า ข้าเจ้าขออวยพรให้ทุกท่าน มีความสุขและมีสุขภาพดี ทุกๆ ท่านเจ้า

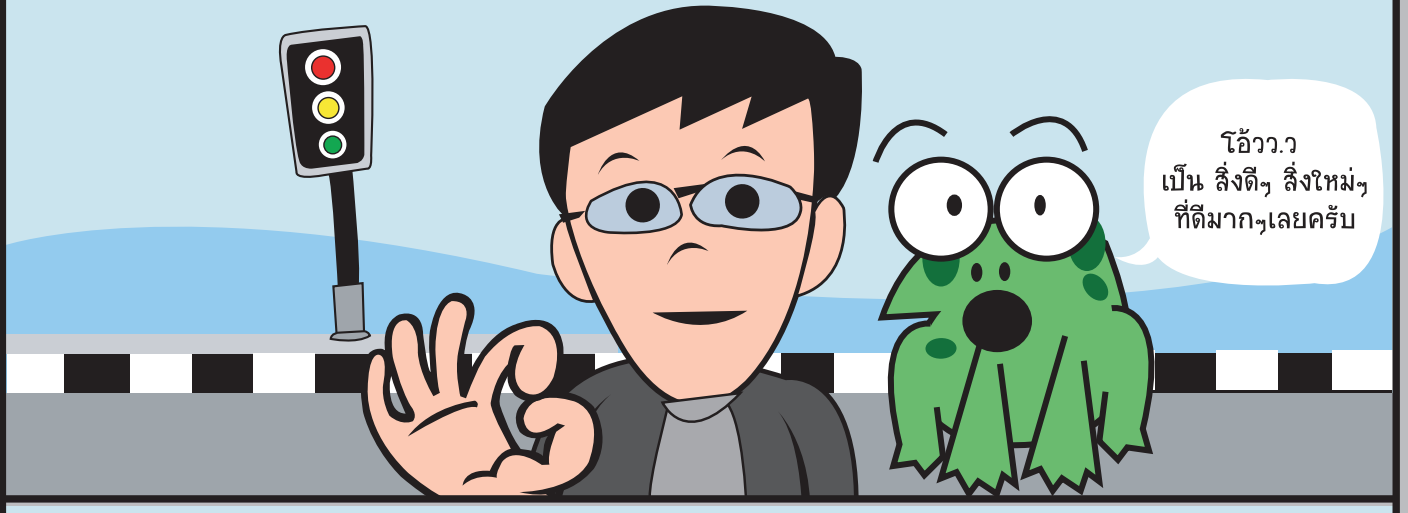
ที่มา : http://www.pharmacy.cmu.ac.th/web2553/n73.php

การ์ตูนรณรงค์วินัยการจราจร ตอน...สวัสดีปีใหม่

สวัสดีปีใหม่2560ผู้อ่านทุกท่าน ผมมิสเตอร์ชัยวัฒน์
มาพร้อมกับความห่วงใย และปรารถนาดีอีกเช่นเคยครับผม

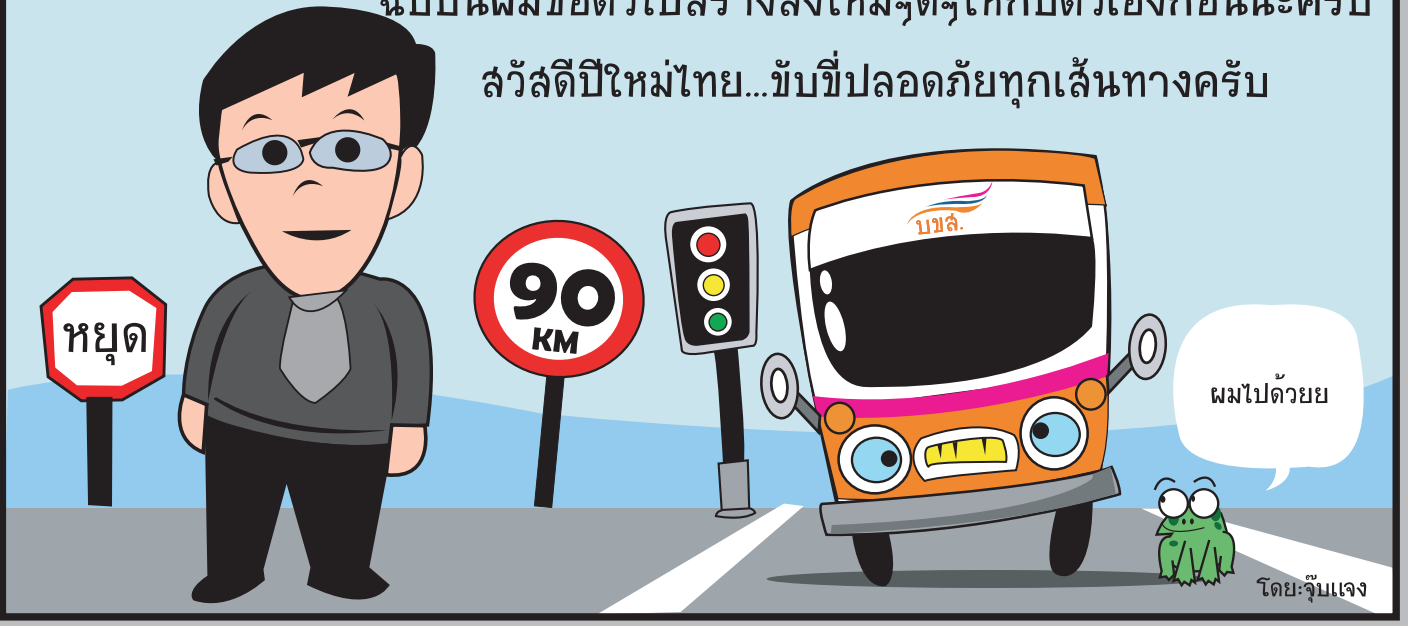


สิ่งดีๆสิ่งใหม่ๆ ก็คือ การสร้างวินัยในการใช้รถใช้ถนน สร้างจิตสำนึก
ห่วงใยผู้ร่วมทาง รวมทั้งรักษากฎจราจร ให้กับตัวเองยังไงล่ะครับ คุณกบ อ๊บ อ๊บ



ฉบับนี้ผมขอตัวไปสร้างสิ่งใหม่ๆดีๆให้กับตัวเองก่อนนะครับ

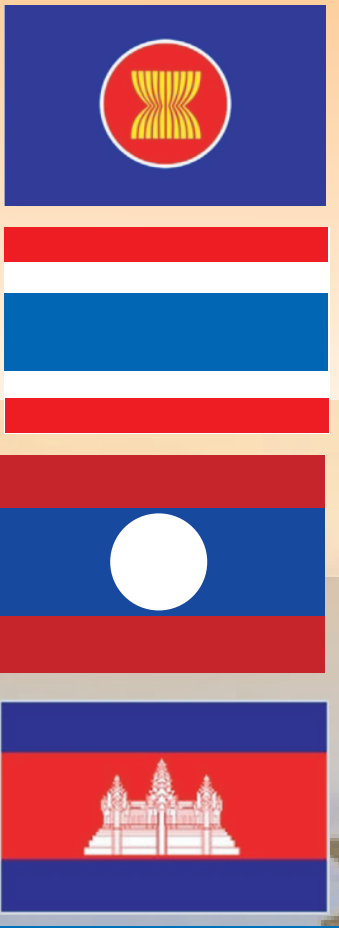
สวัสดีปีใหม่ไทย...ขับขี่ปลอดภัยทุกเส้นทางครับ



โดย:จุ๊บแจง

การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

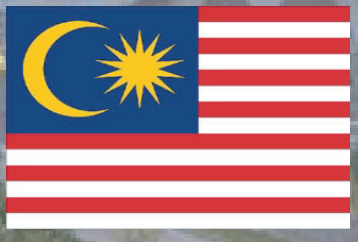




ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง







www.otp.go.th