



สันทกานพิเศษ

นการขนส่งทางบก โทรศัทพ์

ผู้อำนวการสำนขานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ลวตตศท์โอบ ๒๕๕๒ จากใจ สบข

คมนาคว้าวโกล

เทคโนโลยีระบบตั่วร่วม

สบข เร่งพัฒนระบบการขนส่งทางอากาศขนลวรถรณภูมิ
รองรับตั่วองคูนยลคทางรณตั่วรถรณภูมิ



สวัสดีปีใหม่ ๒๕๕๒

ในรูปร่างแสงระวีแห่งปีใหม่
พื้นแผ่นดินขึ้นเจ้าอัครี
ขออัญเชิญเทพไทองค์ไตรรัตน์
หากประสงค์สิ่งใดได้พบพาน

ทำงฟ้าวไสงามงดโดยสดดี
ยังทอผู้คนถ่อนถ่อนเบิกบาน
โดยสดดีพรชัยให้สุขสันต์
สุขตระการสดดีปีใหม่เอย...

กลอนอวยพรปีใหม่ จากใจ พอ. สนข.
สร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์



นโยบายการขนส่งและจราจร

วาระสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
Office of Transport and Traffic Policy and Planning

สุดท้ายนี้ กองบรรณาธิการจัดทำวารสาร "นโยบายขนส่งและจราจร" หวังเป็นอย่างยิ่งว่า วารสารฉบับนี้จะให้ความรู้และสาระประโยชน์ต่างๆ แก่ผู้อ่านได้เป็นอย่างดี และพบกันใหม่ฉบับหน้าครับ...สวัสดิ์

สวัสดิ์ครับท่านผู้อ่าน...วารสาร "นโยบายขนส่งและจราจร" ทุกท่านฉบับนี้เป็นฉบับที่ 2 แล้วนะครับที่เราพบกัน.... และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าวารสารฉบับแรกที่ได้เผยแพร่แล้วนั้น จะมีเนื้อหาสาระที่เป็นประโยชน์และให้ความรู้ด้านการขนส่งและจราจรแก่ผู้อ่านบ้างนะครับ....

วารสาร "นโยบายขนส่งและจราจร" ฉบับนี้ต้อนรับเทศกาลปีใหม่นี้ ปี 2552 ท่านจะได้พบกับบทกลอนอวยพรปีใหม่จากใจ นางสาวสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผอ.สนข. ที่บรรจงเรียงร้อยถ้อยอักษรอันงดงาม และไพเราะมาเป็นบทกลอนอวยพรปีใหม่ เพื่อมอบแก่ผู้อ่านวารสารทุกท่าน และภายในเล่ม ท่านจะได้พบกับ นานาทัศนะ และแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่ง และจราจรของ ผอ.สนข. คนปัจจุบัน ผู้หญิงเก่ง ที่มากด้วยความสามารถ ซึ่งบทสัมภาษณ์นี้ จะทำให้ผู้อ่านได้รู้จัก และทราบถึงแนวคิด และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาขนส่งและจราจร ของผู้บริหาร หน่วยงานที่เป็นถึงระดับมันสมองของประเทศไทย

นอกจากนั้น วารสาร "นโยบายขนส่งและจราจร" ฉบับนี้ ได้นำเสนอคอลัมน์ **"เปิดหูเปิดตา"** พาท่านผู้อ่านไปพบกับ **ระบบขนส่งมวลชน...ของสหราชอาณาจักร** ซึ่งเป็นประเทศที่มีระบบเทคโนโลยีเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชนอันทันสมัยและน่าสนใจ เพื่อในอนาคตประเทศไทยจะนำเทคโนโลยีเหล่านั้น มาปรับใช้กับระบบขนส่งมวลชนในประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพและ **โครงการจัดสร้างห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ณ โรงเรียนริมโขงวิทยา อ. เชียงของ จ.เชียงราย** เป็นกิจกรรมเพื่อสังคมที่ สนข. ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ / ภาคเอกชน และชุมชนท้องถิ่นจัดทำขึ้นเพื่อเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ เนื่องในโครงการ "จากวันพ่อถึงวันแม่ 116 วัน สร้างสามัคคี" และ **คอลัมน์คมนาคมก้าวไกล** นำเสนอเรื่อง **"การใช้ประโยชน์จากท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ"** ซึ่งเป็นบทวิเคราะห์เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์จากทั้งสองสนามบินในเชิงลึก และจะทำให้ผู้อ่านเกิดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ของทั้งสองสนามบินเป็นอย่างดี นอกจากนี้ภายในเล่มยังนำเสนอ **คอลัมน์เปิดโลกเทคโนโลยี** ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับ **"เทคโนโลยีระบบตัวร่วม"** ที่มีความทันสมัยและน่านำมาใช้ในประเทศไทยในอนาคตต่อไป รวมทั้งคอลัมน์อื่นๆ ที่น่าสนใจอีกมากมาย

ที่ปรึกษา

นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
นายประณต สุริยะ
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
นายจรัสญ์ ตั้งไพศาลกิจ
รักษาราชการในตำแหน่งนักวิชาการขนส่ง 10 ชช.
นายชาญชัย สุวิสุทธิกุล
ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร
นายประสิทธิ์ รักษายศ
รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย
นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ
เลขาธิการกรม และรักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
นายวิชา ปุกหุด
ผู้อำนวยการศูนย์สารสนเทศการขนส่งและจราจร
นายวิชัย อภิเมธีธำรง
ผู้อำนวยการสำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบ
การจราจรทางบก
นายวิจิตร นิมิตวานิช
รักษาราชการแทนผู้อำนวยการกองส่งเสริมระบบการขนส่ง
และจราจรในภูมิภาค
นายกุลธนะ แยมพลอย
ผู้อำนวยการศูนย์ข้อมูลโครงการระบบขนส่งมวลชน
และโครงการระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

บรรณาธิการ

นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ
ผู้ช่วยบรรณาธิการ
นายสถณัฐพงศ์ บริบูรณ์สุข
นางสาวเยาวมาศ เทียวทอง
นายภวิภพ ปุษาคม
นายวิทยา กอกลิ้น
นางสาวสติตรา จันทร์เอี่ยม

กองบรรณาธิการ

นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์
นายชัยวัฒน์ สังขาศย์
นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์
นายเผด็จ ประดิษฐ์เพชร
นางดวงเดือน นพรัตน์
นายอายุวัฒน์ จิตประเสริฐ
นายปริญญา ถนัดทาง
นางสาวจิรัชกั ห้วยหงษ์ทอง
นายธนพล จรัสวณิชวงศ์
นายชัชวาล ลิ้มสกุล

สารบัญ



คมนาคมก้าวไกล



05 เปิดแฟ้ม สนข

09 คุญเพื่อเรื่องข่าว

- ▶ สนข. ศึกษาความเหมาะสม และรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โครงการระบบขนส่งมวลชนฯ ครั้งที่ 2
- ▶ สนข. เร่งพัฒนาระบบขนส่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

11 สนข. อินเทอร์เน็ต

- ▶ สัมภาษณ์พิเศษ พอ.สนข.

15 มุมมองขนส่งและจราจร

- ▶ การโอนทางหลวงพิเศษของกรมทางหลวง ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

19 สนข. มีคำตอบ

- ▶ การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณโรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน
- ▶ แนวเส้นทางรถไฟฟ้า สายสีเหลือง น้ำตาล ชมพู

21 เปิดหูปิดตา

- ▶ ระบบขนส่งมวลชน...ของสหราชอาณาจักร

24 สัญจรทั่วไทย

- ▶ "พระธาตุลำปางหลวง" สิ่งศักดิ์สิทธิ์คู่เมืองเขลางค์นคร

26 จุดประกายความคิด

- ▶ Road Safety Audit System

32 เปิดโลกเทคโนโลยี

- ▶ ระบบตัวร่วม

34 คมนาคมก้าวไกล

- ▶ แนวคิดการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

42 สกู๊ปพิเศษ

- ▶ โครงการจัดสร้างห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติฯ

45 ระบบขนส่งมวลชน

- ▶ ระบบขนส่งทางรางที่อยากเห็น

48 สถิติขนส่งและจราจร

- ▶ โครงการจัดสร้างห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติฯ

50 ปกิณกะ

52 รอบรู้ สนข.

ภารกิจ และการปฏิบัติงานต่างๆ ของ สบข.

เปิดแฟ้ม สบข

ร่วมแสดงความยินดี รวค. และ รชค. คนใหม่



นายโสภณ ชาร์มย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายประจักษ์ แก้วกัลยาฬ รมช.คมนาคม และนายเกื้อกูล ด้านชัยจิตร รมช.คมนาคม ได้เข้าสักการะศาลท้าวมหาพรหมและพระพุทธรูปนามคม โดยมีนางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รวมทั้งผู้บริหารระดับสูงและหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมให้การต้อนรับ พร้อมมอบกระเช้าดอกไม้แสดงความยินดี เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2551 ณ อาคารสโมสรและหอประชุมกระทรวงคมนาคม

การประชุมจัดทำแผนอำนวยความสะดวกบนถนนและความปลอดภัย ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2552

นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานการประชุมการจัดทำแผนอำนวยความสะดวกบนถนนและความปลอดภัย เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2552 โดยมีนางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พร้อมนายประสิทธิ์ รักษายศ รักษาการแทนผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย และข้าราชการ สนข. เข้าร่วมประชุมในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2551 ณ ห้องประชุม 2 ชั้น 4 กระทรวงคมนาคม



การประชุมคณะกรรมการกำกับการดำเนินงานออกแบบรายละเอียดโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานกรุงเทพ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ 2 / 2551



นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานเปิดการประชุมคณะกรรมการกำกับการดำเนินงานออกแบบรายละเอียดโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ เชื่อมท่าอากาศยานกรุงเทพ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ 2/2551 โดยมีนายถวัลย์รัฐ อ่อนศิระ รองปลัดกระทรวงคมนาคม นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ผู้บริหาร สนข. และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมประชุมในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2551 ณ ห้องประชุม 401 อาคาร สนข.

เปิดเพิ่ม สนข.

พิธีเปิดห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติฯ
เนื่องในโอกาส "โครงการจากวันแม่สู่วันพ่อ 116 วัน สร้างสามัคคี"



นายถวัลย์รัฐ อ่อนศิระ รองปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน เปิดห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ เนื่องในโอกาส "โครงการจากวันแม่สู่วันพ่อ 116 วัน สร้างสามัคคี" โดยมีนางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) นายณพรัตน์ อุทอง ผู้อำนวยการสำนักงานพื้นที่การศึกษาเขต 4 จ.เชียงราย ร่วมกันตัดริบบิ้น เปิดห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติฯ ณ โรงเรียนริมโขงวิทยา อ.เชียงของ จ.เชียงราย พร้อมทั้งนำคณะสื่อมวลชนศึกษาดูงานและสำรวจเส้นทาง North - South Economic Corridor (R3E) ระหว่างวันที่ 27 - 30 พฤศจิกายน 2551 ณ จ.เชียงราย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐประชาชนจีน

ติดตามความคืบหน้าของโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก

นายถวัลย์รัฐ อ่อนศิระ รองปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน นำคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย คณะผู้แทนกระทรวงคมนาคม และ สนข. ตรวจสอบเพื่อติดตามความคืบหน้าของโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง พร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ตลอดจนเส้นทางรถไฟที่เข้าไปในเขตท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นการขนส่งต่อเนื่องจากท่าเรือมายังทางรถไฟ โดยมีเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเดินทางในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2551 ณ ห้องประชุมสำนักงานโครงการฯ สถานีรถไฟศรีราชา จังหวัดชลบุรี



คณะกรรมการการคมนาคม ตรวจสอบ สนข.



นายจารึก อนุพงษ์ ประธานคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา พร้อมคณะ ตรวจสอบ สนข. และรับฟังการบรรยายสรุปแนวทางการดำเนินงานในภาพรวม พร้อมทั้งพบปะสนทนา แลกเปลี่ยนความคิดเห็น กับผู้บริหารระดับสูงของ สนข. เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2551 ณ ห้องประชุม 401 อาคาร สนข.

การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ โครงการศึกษายุทธศาสตร์
การพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม

เปิดแฟ้ม สนว.



นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ รักษาการในตำแหน่งนักวิชาการขนส่ง 10 ชช. เป็นประธานเปิดการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ โครงการศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม เพื่อรองรับการขยายเส้นทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เข้าร่วมฝึกอบรมประมาณ 100 คน เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน ห้องประชุมยุทธ สาระสมบัติ ชั้น 5 อาคาร สนว.

การประชุมคณะกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่ง
ระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานคร ครั้งที่ 7



นายประณต สุริยะ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ครั้งที่ 7/2551 โดยมีคณะผู้บริหาร สนว. ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2551 ณ ห้องประชุม 401 อาคาร สนว.

การประชุมเชิงปฏิบัติการครั้งที่ 1 โครงการพัฒนาระบบรถโดยสารประจำทาง



นายประณต สุริยะ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานการประชุมเชิงปฏิบัติการครั้งที่ 1 โครงการพัฒนาระบบรถโดยสารประจำทาง ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยมีข้าราชการ เจ้าหน้าที่ สนว. และจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2551 ณ ห้องประชุม 401 อาคาร สนว.

เปิดแฟ้ม สนข.

การประชุมเชิงปฏิบัติการ

Thailand : Bangkok Mass Rapid Transit Integrated Ticketing Project ครั้งที่ 1



นายชาญชัย สุวิสุทธิกุล ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (สพร.) เป็นประธานการประชุมเชิงปฏิบัติการ Thailand : Bangkok Mass Rapid Transit Integrated Ticketing Project ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2551 ณ ห้องประชุม 202 อาคาร สนข.

การบรรยายเรื่องเทคโนโลยีด้านการจราจรและขนส่ง และความปลอดภัย โดยบริษัท แอล เอส แอนด์ เอช อินเตอร์เนชั่นแนล (LSH) จำกัด



นายประสิทธิ์ รักษายศ ผู้อำนวยการกองส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย (สผป.) เป็นประธานการบรรยายเรื่องเทคโนโลยีด้านการจราจรและขนส่งและความปลอดภัย โดยมีข้าราชการและเจ้าหน้าที่ สนข. เข้าร่วมรับฟังการบรรยายในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2551 ณ ห้องประชุม 202 อาคาร สนข.

การสัมมนาโครงการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัย และผลกระทบเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Modal Shift)

นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ เลขาธิการกรม รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักแผนงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็น ประธานการสัมมนากลุ่มย่อย (Focus Group) ครั้งที่ 4 โครงการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Modal Shift) อย่างเหมาะสมต่อการเดินทางสัญจรและการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งระบบรางและการขนส่งทางน้ำ โดยมีเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมสัมมนาในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2551 ณ ห้องทับทิม 1 โรงแรมไดมอนด์พลาซ่า จ.สุราษฎร์ธานี



ดูเพื่อฟังเรื่องข่าว



สรุป

ศึกษาความเหมาะสมและรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเหลือง สายสีน้ำตาล และสายสีชมพู ครั้งที่ 2

เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2551 ได้มีการประชุมสัมมนา รับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 การศึกษา ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการออกแบบ เบื้องต้นโครงการระบบขนส่งมวลชน สายสีเหลือง สายสีน้ำตาล และสายสีชมพู ซึ่งจัดโดย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง และจราจร (สนข.) ณ ห้องประชุมพีนิทซ์ 4-6 อาคารอิมแพ็ค เอ็กซิบิชั่น เซ็นเตอร์ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุม อิมแพ็ค เมืองทองธานี

ก่อนหน้านี้ สนข. ได้จัดการประชุมสัมมนา รับฟัง ความคิดเห็นของประชาชนไปแล้ว จำนวน 1 ครั้ง มีผู้เข้าร่วม ประชุมทั้งสิ้น 375 คน เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลการศึกษา ของโครงการ และเปิดโอกาสให้ประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จากโครงการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสื่อมวลชนได้เข้า มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและรับฟังรายละเอียด การศึกษาดังกล่าว รวมทั้งยังมีการจัดประชุมกลุ่มย่อย ในช่วงเดือนมีนาคม 2551 จำนวน 7 กลุ่ม มีผู้เข้าร่วมประชุม ทั้งสิ้น 584 คน ซึ่งได้นำความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่ได้มา ประกอบการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทาง และระบบขนส่ง มวลชนให้มีความเหมาะสม ในแต่ละสายทาง

สำหรับการประชุมสัมมนาฯ ครั้งนี้ ได้นำเสนอผลสรุป การพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางและระบบขนส่ง มวลชนที่เหมาะสมดังนี้ **ระบบขนส่งมวลชนสายสีเหลือง** แบ่งออกเป็น 2 ช่วง 2 ระบบ คือ **ช่วงที่ 1 : สายสีเหลืองอ่อน (ช่วงรัชดา / ลาดพร้าว-พัฒนาการ)** ระบบขนส่งมวลชน ที่เหมาะสมต่อการพิจารณาคัดเลือก คือ ระบบรถไฟฟ้า ขนาดเบาแบบยกระดับ (LRT หรือ Monorail) เริ่มต้น จากแยกรัชดา-ลาดพร้าว (เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน) เส้นทางจะวิ่งบนแนวเกาะกลางถนนลาดพร้าว เข้าสู่ถนนศรีนครินทร์บริเวณแยกบางกะปิ ผ่านแยกลำสาลี

เส้นทางจะวิ่งบนแนวเกาะกลางถนนลาดพร้าว เข้าสู่ ถนนศรีนครินทร์บริเวณแยกบางกะปิ ผ่านแยกลำสาลี (เชื่อมกับรถไฟฟ้าสายสีส้ม) ไปจนถึงแยกต่างระดับ พระราม 9 โดยมีสถานีเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชน 2 สาย คือ สายสีเหลืองเข้ม (วงแหวน ช่วงพัฒนาการ ถึงลำโพง) และ สายเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีระยะทางรวมประมาณ 12.6 กิโลเมตร และ **ช่วงที่ 2 : สายสีเหลืองเข้ม (วงแหวนช่วงพัฒนาการ - ลำโพง)** ระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมต่อการพิจารณาคัดเลือก คือ ระบบรถไฟฟ้าแบบยกระดับ (MRT หรือ LRT) แนวเส้นทางอยู่ในเขตทางของถนนศรีนครินทร์และ ถนนเทพารักษ์โดยจุดต้นทางจะเชื่อมต่อกับระบบขนส่ง มวลชนสายสีเหลืองอ่อน วิ่งไปแนวถนนศรีนครินทร์เข้าสู่ ถนนเทพารักษ์ไปสิ้นสุดที่ลำโพง โดยเชื่อมต่อการเดินทาง กับรถไฟฟ้า สายสีเขียวอ่อน (ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ) มีระยะทางรวมประมาณ 17.8 กิโลเมตร

ระบบขนส่งมวลชนสายสีน้ำตาล เป็นระบบ รถไฟฟ้าแบบยกระดับ (MRT) โดยเป็นส่วนต่อขยาย ของรถไฟฟ้าสายสีส้มจากใต้ดินมาเป็นระบบยกระดับ มีจุดต้นทางต่อเชื่อมกับรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ใต้ดิน) ที่วิ่ง มาจากทางแยกลำสาลี จากนั้นจะวิ่งยกระดับตามแนว เกาะกลางถนนรามคำแหงจนถึงสถานีปลายทางที่มีนบุรี บริเวณทางแยกรวมเกล้า ซึ่งเป็นสถานีเชื่อมต่อการเดินทาง กับระบบขนส่งมวลชนสายสีชมพู รวมระยะทางประมาณ 11 กิโลเมตร

คุยเฟื่องเรื่องข่าว

ระบบขนส่งมวลชนสายสีชมพู ระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมต่อการพิจารณาคัดเลือกระบบรถไฟฟ้าขนาดเบาแบบยกระดับ (LRT หรือ Monorail) มีจุดต้นทางอยู่บริเวณศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี (เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง) แนวจะวิ่งไปตามเกาะกลางถนนติวานนท์จนถึงห้าแยกปากเกร็ดจะเลี้ยวขวาเข้าถนนแจ้งวัฒนะ ถนนรามอินทรา และวิ่งเข้าสู่เมืองมีนบุรี ตาม

แนวถนนสีหบุรานุกิจ จนถึงสถานีปลายทางที่บริเวณใกล้แยกถนนรามคำแหง-ร่มเกล้า ซึ่งเป็นสถานีเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งมวลชนสายสีน้ำตาล มีระยะทางรวมประมาณ 34.5 กิโลเมตร

สำหรับผู้สนใจต้องการข้อมูลเพิ่มเติมและแสดงความคิดเห็น สามารถโทร. 0-2643-1811 ต่อ 313 หรือทางเว็บไซต์ www.fs-yellow-brown-pink.com



สรุป เร่งพัฒนาระบบการขนส่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รองรับเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จัดสัมมนา รับฟังความคิดเห็นโครงการศึกษาแผนการพัฒนาระบบขนส่ง เพื่อรองรับเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ ครั้งที่ 2 ณ โรงแรมไอศวรรย จ.ชลบุรี ซึ่งการสัมมนาดังกล่าวจัดขึ้นเพื่อเปิดโอกาสในการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้อง จำนวนกว่า 100 คน ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (TATA) ผู้แทนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ผู้แทนกรมทางหลวง รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน โดยคาดว่าจะการสัมมนาในครั้งนี้จะสามารถนำความคิดเห็นที่ได้จากผู้เข้าร่วมสัมมนาไปปรับปรุงแผนพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่งเพื่อส่งเสริมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้กลายเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาคเอเชียต่อไป

โครงการศึกษาและพัฒนาระบบการขนส่งเพื่อรองรับเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมินั้น สนข. จัดทำเพื่อตอบสนองความต้องการเดินทางของประชาชนและผู้ให้บริการ ตลอดจนเพื่อให้การขนส่งสินค้าเป็นไปได้อย่างทั่วถึงอย่างมีประสิทธิภาพ โดยจะดำเนินการแบบบูรณาการต่อเนื่อง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ความต้องการในการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าภายในพื้นที่เมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ และพื้นที่พัฒนาต่อเนื่อง

รวมถึงการศึกษาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่มีอยู่เดิม ตลอดจนแผนงานในอนาคตที่เชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ รวมไปถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ทั้งยังเป็นการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจรและขนส่งจากนโยบายที่จะให้ใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นท่าอากาศยานนานาชาติอีกแห่งควบคู่กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วย

ทั้งนี้ สนข. จะศึกษาความเหมาะสมทางการเงิน เศรษฐกิจ และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และเสนอแนะรูปแบบโครงข่าย และแนวทางในการจัดการระบบคมนาคมขนส่งและจราจรที่เหมาะสมในการรองรับการเดินทางของผู้โดยสาร และการขนส่งในระยะยาว เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการขนส่งเพื่อรองรับเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ (แผน 10 ปี) (ปี 2552-2562) และแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อรองรับเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ (แผน 5 ปี) (ปี 2552-2556) สำหรับเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ และพื้นที่โดยรอบให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมือง การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และกิจกรรมต่อเนื่องต่างๆ ในอนาคต

สนข. อินเทอร์วิว

มองงานทุกเรื่องให้เป็นเรื่องสนุก...

แล้วจะมีความสุขในการทำงาน

นับจากนี้งานแก้ไขปัญหaxonส่งและจราจรไม่ใช่เป็นเพียงงานของพี่ชายเท่านั้น แต่ ณ ปัจจุบันสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม องค์การที่เปรียบเสมือนระดับมันสมองของประเทศ ในด้านการแก้ไขปัญหaxonการจราจรและขนส่ง ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข. ได้มีโอกาสต้อนรับ พอ. สนข. คนใหม่ ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีประวัติการทำงานโดดเด่น มากด้วยความสามารถ และได้นำความสามารถนั้นมาใช้ในการเกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติและประชาชนบุคคลท่านนี้ คือ นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ และ ในโอกาสที่งานวารสาร " นโยบายการขนส่งและจราจร " ได้รับเกียรติอย่างยิ่ง ที่มีโอกาสได้สัมภาษณ์ท่าน มารู้จักตัวคนที่แท้จริงของผู้ทรงคุณวุฒิและแกร่ง ใน พ.ศ. นี้ และได้รับทราบแนวคิดมุมมองในการแก้ไขปัญหaxonการขนส่งและจราจรของ พอ. สนข. คนใหม่ ไปพร้อมๆ กัน



ชื่อ สกุล สร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์
วัน เดือน ปี 17 มกราคม 2498 อายุ 53 ปี

การศึกษา

ระดับปริญญาตรี

: ศิลปศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

: นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ระดับปริญญาโท

: วารสารศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประกาศนียบัตร

: หลักสูตรประกาศนียบัตรบัณฑิตทางกฎหมายมหาชน

รุ่นที่ 6 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

การฝึกอบรม

: หลักสูตรนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 28 (นบส.28) สำนักงาน ก.พ.

: หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.45)

: หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บยส. 9)

: หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตยสำหรับผู้บริหารระดับสูง (ปปร.10)

ตำแหน่งปัจจุบัน

: ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง

และจราจร (พอ.สนข.) (วันที่ 9 มิ.ย. 51 - ปัจจุบัน)

ตำแหน่งหน้าที่ที่สำคัญในอดีต

: นักวิชาการสื่อสาร กรมไปรษณีย์โทรเลขกระทรวงคมนาคม (2520 - 2532)

: หัวหน้าสำนักงานเลขานุการรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคม (2532 - 2545)

: ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม (2545 - 2549)

: หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม (2550 - พฤษภาคม 2551)

: โฆษกกระทรวงคมนาคม (2549)

: คณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

คณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

คณะกรรมการสถาบันการบินพลเรือน

: กรรมการสรรหาผู้บริหาร การท่าเรือแห่งประเทศไทย

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และ สถาบันการบินพลเรือน

: ประธานกรรมการสรรหาผู้บริหาร

บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

บริษัท ไทย-อะมาตีสูส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด

และ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

สนช. อินเทอร์วิว

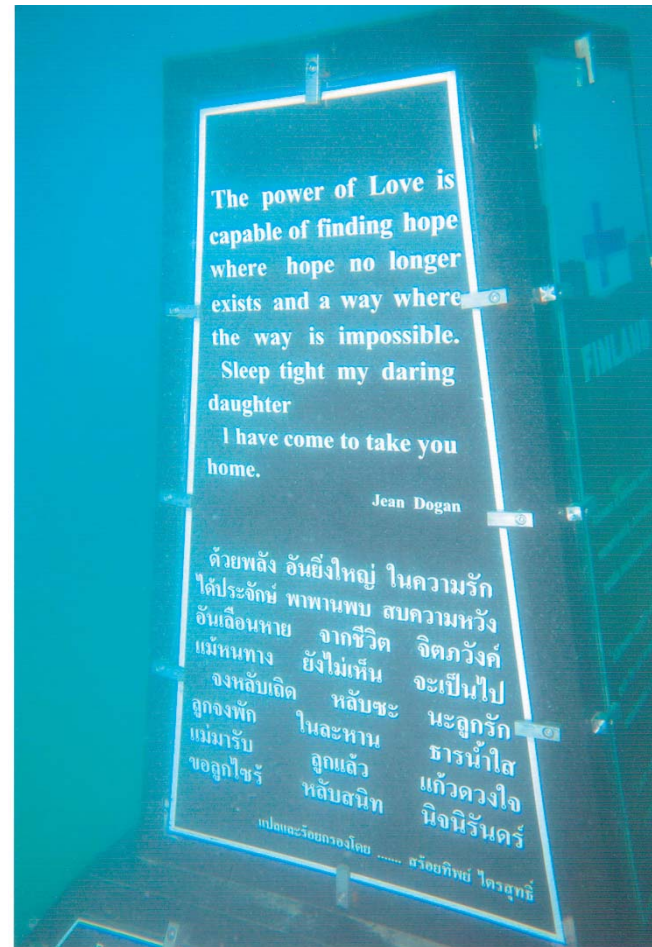
ประวัติการทำงานตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

การทำงานเริ่มต้นในวันที่ 20 มกราคม 2520 ที่กรมไปรษณีย์โทรเลข กระทรวงคมนาคม ในฐานะวิทยากรตรีคุณงานด้านไปรษณีย์ระหว่างประเทศ จนกระทั่งมีการปรับระบบข้าราชการเป็น C1-C11 เลยได้ชื่อตำแหน่งว่า นักวิชาการสื่อสาร และถูกโอนมาอยู่กระทรวงคมนาคมในปี 2532 ในฐานะเจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไประดับ 7 ที่สำนักงานเลขานุการรัฐมนตรี ซึ่งปัจจุบัน เรียกว่า สำนักงานรัฐมนตรีอยู่ที่สำนักงานนี้ในฐานะหัวหน้าสำนักงานถึง 13 ปี นับว่านานมาก และเป็นช่วงชีวิตที่ทำงานหนัก แต่ได้รับประสบการณ์มาก จากการได้เห็นงานของกระทรวงคมนาคมทุกด้าน ทั้งงานด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ด้านสื่อสาร และรถไฟ ทำให้คิดว่าตัวเองเป็นคนโชคดีที่ได้ทำงานอย่างต่อเนื่อง ร้อยเรื่องราวของงานได้ เพราะเห็นทุก mode ของกระทรวงคมนาคม เป็นเหตุให้ต้องเรียนหนังสือเพิ่มไม่ว่าจะเป็นกฎหมาย หรืองานด้านสื่อสารมวลชน และต้องต่อเติมความรู้เรื่อยๆ จากการศึกษเพิ่มเติม และการอ่านอยู่ตลอดเวลาที่มีโอกาส

นอกเหนือจากการทำงานในหน้าที่แล้ว ยังได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชาในระดับต่างๆ ให้ทำงานที่เป็นเรื่องพิเศษของกระทรวงฯ อยู่เสมอ เช่น การจัดกิจกรรมเดินวิ่งการกุศลเฉลิมพระเกียรติในหลวงที่ถนนอักษะ กทม. และทั่วประเทศพร้อมกัน รวมทั้งร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ



เดินเกิดพระเกียรติ 60 ปี เอลิมัดรอกษัตรา พ.ศ.2549



อนุสาวรีย์ไต้น้ำ (สินามิ)

ในสังกัด ทำกิจกรรมต่างๆ เพื่อหาเงินสมทบทุนสร้างตึกอุบัติเหตุโรงพยาบาลศิริราช การจัดกิจกรรมเดินการกุศลถวายในหลวงบนสะพานวงแหวนอุตสาหกรรม การก่อสร้างอนุสาวรีย์ไต้น้ำ (สินามิ) ที่เกาะพีพี จ.กระบี่ และโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่ปัจจุบัน ได้แก่ การก่อสร้างอนุสาวรีย์สินามิ (บนบก) ที่จะจำลองแบบมาจากไต้น้ำ โดยก่อสร้างที่กระบี่ และโครงการพัฒนาแหล่งน้ำศักดิ์สิทธิ์ของประเทศไทยในประวัติศาสตร์ 5 แห่ง ที่ จ.อ่างทอง สระบุรี เพชรบุรี นครนายก และสมุทรสงคราม เพื่อให้เป็นหลักฐานให้ลูกหลานได้เห็น ได้เข้าใจในอนาคต เป็นต้น

สนช. อินเทอร์วิว

แนวคิดและมุมมองในการแก้ไขปัญหาขนส่งและจราจร

จากการมีโอกาสมารับตำแหน่งในฐานะ ผอ.สนช. ตั้งแต่วันที่ 9 มิถุนายน 2551 ที่ผ่านมา รู้สึกได้ว่า ผู้คนทั่วไปจะรู้จัก สนช. จากเรื่องรถไฟฟ้าเท่านั้น ความจริงแล้ว ภารกิจของ สนช. มีมากมายเหมือนไม่รู้จบ ไม่ว่าจะเป็นงานด้านโลจิสติกส์ การเป็นหน่วยงานที่เสนอแนะ ชี้แนะแนวทางการพัฒนาด้านการขนส่งของประเทศให้ถูกทาง การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยระบบ IT ต่างๆ มาใช้ในการบริหารจัดการในเรื่องต่างๆ แม้กระทั่งในเรื่องของการแก้ไขปัญหาจราจร ดังนั้น เราต้องลดปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเราต้องมีกฎหมายควบคุมการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ และส่งเสริมระบบขนส่งมวลชน ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งมีการจำกัดจำนวนรถยนต์เข้าสู่พื้นที่ ซึ่งมีปัญหาจราจรหนาแน่นเพื่อบรรเทาปัญหาจราจรติดขัด



วิธีการแก้ไขปัญหาขนส่งและจราจรของประเทศ

ระบบรางที่ สนช. กำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้ คือ เรื่องของรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสาธารณะ ในอนาคตหากมีการนำระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมาใช้ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ เชื่อมโยงโครงข่ายได้สมบูรณ์ โดยไม่ได้ละเลยรถเมล์ ซึ่งน่าจะนำมาเป็นตัวเสริมโครงข่าย และเป็นระบบที่ประชาชนเลือกใช้ได้ ปัญหาจราจรในถนนน่าจะหมดไปเพราะประชาชนจะหันมาใช้รถเมล์รถไฟฟ้ามากขึ้น ซึ่งเป็นผลจากความสะดวก และตรงต่อเวลา แต่หากพูดถึงในระยะสั้นหรือการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า น่าจะเป็นเรื่องของการรักษาวินัยจราจร คือ ผู้ขับขี่ ต้องเคารพกฎจราจรซึ่งจะลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรด้วย และรถยนต์ที่ใช้ควรมีการตรวจสภาพรถให้พร้อมใช้อยู่เสมอก่อนออกเดินทาง เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการเสียดายระหว่างทางซึ่งจะส่งผลถึงปัญหา



การจราจรติดขัดบนท้องถนนได้ นอกจากนั้น คงเป็นเรื่องของถนน คือ ผิวถนนที่มีปัญหาเป็นหลุมเป็นบ่อ ซึ่งต้องเร่งแก้ไขปัญหาดังกล่าวเหล่านั้น โดย สนช. ได้มีการสำรวจพื้นที่ศึกษาบริเวณ 82 จุด (พื้นที่วงแหวนรอบนอก) ในโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนของการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 1 โดยการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของทางแยก / แก้ไขจุดกลับรถและจุดรอเลี้ยวรถที่ไม่เหมาะสมหรือกีดขวางการจราจรบนเส้นทาง

นอกจากนี้ การแก้ไขปัญหาจราจรในภูมิภาค หรือจังหวัดต่างๆ ก็เป็นส่วนหนึ่งของความรับผิดชอบของ สนช. เช่นกัน ได้มีการประสานการแก้ไขปัญหาย่างต่อเนื่องกับแต่ละจังหวัด จนกระทั่งบางจังหวัดใหญ่ๆ ในขณะนี้ ได้พิจารณาถึงการนำระบบรถไฟฟ้าไปด้วย

สนข. อินเทอร์วิว

แนวคิดในการพัฒนาและการแก้ไขปัญหากระบวนการขนส่งและจราจรที่ยั่งยืน

ตอนมารับตำแหน่ง ผอ.สนข.ใหม่ๆ น้องๆ สื่อมวลชนส่วนใหญ่จะถามว่ารู้สึกหนักใจ กังวลใจกับการทำงานในตำแหน่งนี้หรือไม่ ได้มีโอกาสตอบไปว่าไม่หนักใจเลย เพราะต้องมองทุกอย่างให้เป็นเรื่องสนุก เป็นเรื่องของความท้าทาย หากเรามองงานทุกเรื่องให้เป็นเรื่องสนุก จะทำให้มีความสุขในการทำงาน เพราะปัญหามีไว้ให้แก้ไข ไม่ได้ให้เก็บหรือทอดทิ้ง ไม่อยากทำแล้วสะสมไว้ ทุกอย่างอยู่ที่มีความตั้งใจจริง และอยากเห็นผลสำเร็จจริงๆ แต่ทุกอย่างจะสำเร็จได้ต้องขึ้นอยู่กับผู้ร่วมงานด้วย ไม่ใช่สำเร็จได้ลำพังคนเดียว พี่ๆน้องๆ ในที่ทำงาน และเพื่อนร่วมงานจึงเป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งใน สนข.ขณะนี้เราได้คำนึงใหม่แล้วว่า HEART H = Happiness มีความสุขในการทำงาน E = Excellence สร้างสรรค์ผลงานอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล A = Active ทุ่มเทเพื่อมาตรฐานสูงสุดด้านคุณภาพ ความสามารถ และความรับผิดชอบ R = Responsibility รับผิดชอบต่องานในหน้าที่ ต่อการตัดสินใจ ต่อการกระทำ และต่อผลงาน T = Teamwork ทำงานเป็นทีม ในการกำหนดเป้าหมาย แสดงความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่องาน และมีน้ำใจช่วยเหลือเพื่อนร่วมงาน ไม่ว่าจะเป็นการทำงานอย่างมีความสุข หรืออะไรก็ตาม แต่ที่สำคัญ **หัวใจของเราจะมีความสุข เมื่อมันเด่นเพื่อผู้อื่น และความสุขนั้นก็จะย้อนกลับมาหาตัว**



"ทุกคนก็...หัวใจเต้นเพื่อความสุขของผู้อื่น"

ในปีใหม่นี้ท่านอยากฝากอะไรถึงผู้อ่าน

สิ่งที่อยากฝาก คงเป็นเรื่องที่ผู้ใหญ่ท่านหนึ่งพูดอยู่เสมอว่า ในเทศกาลปีใหม่นี้เราจะส่ง ส.ค.ส. ซึ่งหมายถึง การส่งความสุขกัน แต่การส่งความสุขให้กัน เมื่อรับมาโดยง่ายก็จะหายไปโดยพลันอย่างรวดเร็ว แต่หากเราเปลี่ยนเป็นให้ ส.ค.ก. แทน หมายถึง "ขอให้สิ้นความทุกข์" จะหมายถึงว่า กว่าเราจะสิ้นความทุกข์ได้ ต้องเกิดจากการปรับตัว การแก้ไขสิ่งที่เกิด หรือแม้กระทั่งการทำใจ และทำให้เราสิ้นความทุกข์ไปได้ ความสุขก็จะเกิดตามมาและยั่งยืน ด้วยเหตุนี้ จึงขอส่ง ส.ค.ก. ให้ผู้อ่านวารสาร สนข. ทุกท่านค่ะ

มุมมองขนส่งและจราจร

การโอนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 กรุงเทพ-ชลบุรี (สายใหม่) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สาย ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก และทางยกระดับอุตราภิมุขช่วงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ-รังสิต (ทางหลวงพิเศษ 3 สาย) ของกรมทางหลวงให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

(บทความนี้เป็นแนวคิดและข้อเสนอแนะจากประสบการณ์ทำงาน ความรู้ และความเห็นของผู้เขียนแต่เพียงผู้เดียวไม่ผูกพันกับการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใด ๆ ทั้งสิ้น)

ปัจจุบัน กรมทางหลวงได้เปิดใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจำนวน 2 สายทาง คือ

1. ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายกรุงเทพฯ -ชลบุรี (สายใหม่) มีระยะทาง 82 กม. เป็นโครงข่ายเพื่อรองรับการคมนาคมจากภาคตะวันออกเข้าสู่กรุงเทพมหานครและผ่านไปยังจังหวัดอื่น

2. ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันออก (บางปะอิน - บางพลี) ระยะทาง 64 กม. เป็นโครงข่ายเพื่อรองรับการคมนาคมจากภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือเข้าสู่กรุงเทพมหานครและผ่านไปยังจังหวัดอื่น

โดยทางหลวงทั้งสองสาย กรมทางหลวงได้เก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในอัตรา ดังนี้

- รถยนต์ 4 ล้อ 1.00 บาท/กม. แต่ไม่ต่ำกว่า 30 บาท
- รถยนต์ 6 ล้อ 1.60 บาท/กม. แต่ไม่ต่ำกว่า 50 บาท
- รถยนต์เกิน 6 ล้อ 2.30 บาท/กม. แต่ไม่ต่ำกว่า 70 บาท

สำหรับทางยกระดับอุตราภิมุขช่วงอนุสรณ์สถานถึงรังสิต ระยะทาง 7 กม. เป็นทางหลวงพิเศษของกรมทางหลวงที่ต่อเชื่อมกับทางสัมปทานยกระดับบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 (ถนนวิภาวดีรังสิต) ตอนดินแดง-อนุสรณ์สถาน (ดอนเมืองโทลล์เวย์) ปัจจุบันกรมทางหลวงเปิดให้บริการโดยไม่เก็บค่าผ่านทาง ตามที่มีข้อตกลงการเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานฯ เส้นทางนี้ช่วยเสริมและรองรับปริมาณจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตซึ่งเป็นเส้นทางหลักสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ในปี พ.ศ. 2546 รัฐบาลได้มีนโยบายให้โอนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 กรุงเทพ-ชลบุรี (สายใหม่) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออกและทางยกระดับอุตราภิมุขช่วงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ-รังสิต (ทางหลวงพิเศษ 3 สาย) ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงกระทรวงคมนาคม ไปอยู่ภายใต้กำกับดูแลของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เพื่อให้เป็นระบบเดียวกันและเชื่อมโยงโครงข่ายให้สมบูรณ์



มุมมองขนส่งและจราจร

การดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลดังกล่าว จะต้องตราเป็นกฎหมายโอนอำนาจหน้าที่ และกิจการบริหารของกรมทางหลวง ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษ และทางยกระดับอุตสาหกรรมบางช่วงไปเป็นของ กทพ. ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการ แต่โดยที่เรื่องดังกล่าว เป็นเรื่องสำคัญที่จะมีผลกระทบต่อภารกิจของหน่วยงานทั้งสอง สนข. จึงได้ดำเนินการศึกษาการโอนทางหลวงดังกล่าว ในประเด็นสำคัญหลายประการ เพื่อนำไปประกอบการพิจารณา ความเหมาะสมในการโอนทางหลวง 3 สาย สรุปผล การศึกษาได้ ดังนี้

1) มูลค่าการลงทุน

รัฐบาลได้ลงทุนก่อสร้างทางพิเศษ 3 สาย ประกอบด้วย

- ค่าก่อสร้าง	28,691	ล้านบาท
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	15,495	ล้านบาท
- รวมลงทุน	44,186	ล้านบาท

ซึ่งจากการศึกษาพบว่า กทพ. จะขอรับภาระ ค่าลงทุนประมาณร้อยละ 27.5 ของค่าลงทุนโครงการ ทั้งหมด (รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)

2) ภาระและนโยบายของรัฐ

ในการบริหารโครงการทางพิเศษ 3 สาย กทพ. มีเงื่อนไขที่เสนอเพื่อให้ทางพิเศษ 3 สาย มีรายได้เพิ่มขึ้น ได้แก่ การเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจร การปรับอัตรา ค่าผ่านทางเป็นครั้งคราว การไม่เปิดให้บริการโดยไม่เก็บ ค่าผ่านทาง และรัฐต้องมีนโยบายให้การสนับสนุน กทพ. ที่ชัดเจนเห็นว่าเงื่อนไขดังกล่าวเป็นเรื่องที่รัฐจะต้องมี ภาระผูกพันในการสนับสนุนซึ่งจะส่งผลกระทบต่อ ประชาชนที่จะต้องรับภาระจ่ายค่าผ่านทางที่สูงขึ้น เนื่องจาก กทพ. บริหารโครงการบนพื้นฐานของ การแสวงหากำไรเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการ ที่พนักงาน กทพ. ได้รับโบนัสร้อยละ 9 ของกำไร แต่ไม่เกิน

5 เท่าของเงินเดือนซึ่งคาดว่าจะทำให้นโยบายของรัฐ ในการที่จะกำหนดอัตราค่าผ่านทางที่ต่ำหรือไม่เก็บ ค่าผ่านทางจะเกิดปัญหาทางการเงิน กับ กทพ.



3) การแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่าง กทพ. และกรมทางหลวง

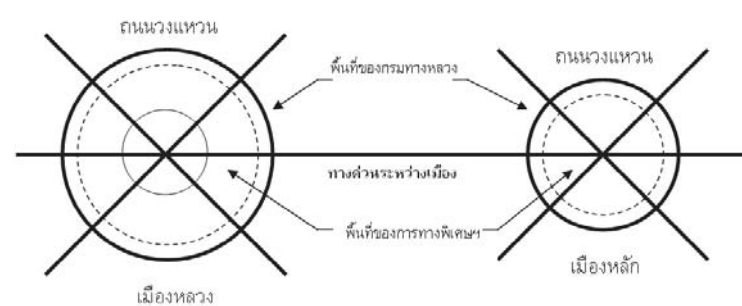
การศึกษาโครงการประสานแผนระบบถนน และทางด่วน สรุปได้ว่าการสร้างถนนของ กทพ. มีจุดประสงค์ในเชิงธุรกิจ คือ หวังผลกำไรเป็นหลัก และเนื่องจากผลการวิเคราะห์การประเมินผล ทางด้านการเงินของโครงการในแผนระบบถนน และทางด่วนทั้งหมดจะพบว่า มีถนนเพียงไม่กี่สายที่อยู่ รอบนอกพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลที่จะดำเนินการ สร้างแล้วเกิดผลกำไรซึ่งเป็นเหตุผลสำคัญยิ่งที่ทำให้ ต้องเสนอแนะว่าควรจะให้ กทพ. ทำการลงทุนสร้าง มอเตอร์เวย์เฉพาะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลเท่านั้น

มุมมองขนส่งและจราจร

ส่วนกรมทางหลวง ให้มีหน้าที่รับผิดชอบถนนที่เชื่อมระหว่างเมือง ซึ่งจะเป็นประเภทที่ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมผ่านทางหรือไม่ก็ได้ และควรกำหนดขอบเขตการแบ่งความรับผิดชอบของ กทพ. ด้วย ในขณะเดียวกันกรมทางหลวงควรรับผิดชอบโครงการในปัจจุบันที่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบของ กทพ. ด้วย การปฏิบัติดังนี้จะช่วยลดความจำเป็นในการประสานแผนของโครงการของกรมทางหลวงและ กทพ. ที่อยู่ในพื้นที่เดียวกันลงไปได้



สำหรับพื้นที่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑลจะเห็นได้ชัดว่าถนนวงแหวนรอบนอกจะเป็นแนวแบ่งเขตความรับผิดชอบที่ดี จึงควรให้ กทพ. รับผิดชอบในการสร้างและดูแลถนนที่อยู่ในถนนวงแหวนรอบนอก สำหรับจังหวัดใหญ่อื่นๆ ที่จะมีการดำเนินงาน ในลักษณะนี้ ควรสร้างถนนวงแหวนแล้วใช้เป็นแนวแบ่งเขตความรับผิดชอบการสร้างและดูแลในระบบเดียวกัน ซึ่งหลักการดังกล่าวได้แสดงไว้ดังรูป



มุมมองขนส่งและจราจร



นอกจากข้อเท็จจริงดังกล่าวข้างต้นแล้ว ยังมีมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องเป็นข้อมูลหลัก ที่จะต้องคำนึงถึงด้วย คือมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2543 ซึ่งเห็นชอบในหลักการผลการศึกษาโครงการประสานแผนระบบถนนและระบบทางด่วน ตามที่สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (ปัจจุบันคือ สนข.) เสนอ โดยเห็นชอบในเรื่องการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบทางพิเศษของ กทพ. และทางหลวงพิเศษ (มอเตอร์เวย์) ของกรมทางหลวง ที่กำหนดให้ กทพ. รับผิดชอบดำเนินการทางพิเศษพื้นที่ภายในถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและจังหวัดใหญ่ๆ และกรมทางหลวงรับผิดชอบดำเนินการทางหลวงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและจังหวัดใหญ่ๆ และพื้นที่ด้านนอกถนนวงแหวนและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการแบ่งพื้นที่รับผิดชอบและป้องกันการลงทุนที่ซ้ำซ้อนระหว่าง กทพ. กับกรมทางหลวง ดังนั้นในการโอนทางหลวงพิเศษ 3 สาย ของกรมทางหลวงให้ กทพ. จะต้องพิจารณาความสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2543 ดังกล่าว รวมทั้งข้อพิจารณาหลายๆ ด้านประกอบกัน



การดำเนินการโอนทางหลวงพิเศษ 3 สาย ของกรมทางหลวงให้ กทพ. รับผิดชอบ จึงเป็นเรื่องสำคัญที่รัฐบาลชุดปัจจุบันที่จะเป็นผู้พิจารณาในเชิงนโยบาย โดยคำนึงถึงประเด็นตามการศึกษา ดังกล่าวข้างต้น

นายยีนยง ตั้งเปรมศรี
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 8 ว
สำนักแผนงาน



สนข. มีคำตอบ

คำถาม : หน้าโรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนรถติดเหลือเกิน สนข. มีวิธีแก้ปัญหารถติดหน้าโรงเรียนอย่างไร?

ตอบ : สนข. ได้มีการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรุงเทพมหานคร กองบัญชาการตำรวจนครบาล สน.ยานนาวา สำนักงานเขตบางรัก และโรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน เพื่อหารือเกี่ยวกับ การแก้ไขปัญหา ดังกล่าว ดังนี้

1) มอบสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร เร่งดำเนินการจัดทำแบบรายละเอียดการปรับปรุงทางระบบเท้า การจัดระเบียบสาธารณูปโภคบนทางเท้า การจัดทำหลังคาคลุมทางเท้าและหลังคาคลุมสะพานลอยคนข้าม ด้านหน้าโรงเรียนฝั่ง ถ.สาทร การจัดจุดรับ-ส่ง นักเรียนทั้ง 5 จุด ได้แก่ บริเวณหน้าโรงเรียนด้าน ถ.สาทรทั้ง 2 ฝั่ง 1 จุด บริเวณหน้าโรงเรียน ด้าน ถ.ประมวญทั้ง 2 ฝั่ง 2 จุด บริเวณซอยสาทร 12 ซ้าง Health Land 1 จุด บริเวณ ถ.สีลมเลยแยก ถ.ประมวญ 1 จุด และให้พิจารณาการแก้ไขปัญหาจราจร เนื่องจากการรับ-ส่งนักเรียน โรงเรียนอื่นที่อยู่โดยรอบประกอบด้วย เช่น โรงเรียนอัสสัมชัญคอนแวนต์

2) มอบสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร รับไปดำเนินการจัดช่องจราจรสำหรับจอดรับ-ส่งชั่วคราว (ทาสีขาว-เหลืองขอบทางเท้าและติดตั้งป้ายจราจร) บริเวณหน้าโรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน

3) มอบกองบัญชาการตำรวจนครบาล ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามข้อกำหนดในการเปลี่ยนขอบทางเท้า จากสีขาว-แดง เป็นขาว-เหลือง

4) มอบ สน. บางรักและโรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน พิจารณาจัดเจ้าหน้าที่ดูแลบริเวณจุดรับ-ส่งนักเรียน เมื่อการก่อสร้างตามแผนฯ แล้วเสร็จ

5) มอบสำนักงานเขตจัดเจ้าหน้าที่เทศกิจดูแลและป้องกันปัญหาหาบเร่-แผงลอยบริเวณทางเท้าที่ปรับปรุงตามแผนฯ แล้วเสร็จ ทั้งนี้จะนำรายละเอียดการดำเนินการ และนำเสนอความคืบหน้าต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วน ในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑลต่อไป

ก่อสร้างหลังคาคลุมทางเท้า



จุดจอดรับ-ส่ง



จัดทำช่องจราจรรับ-ส่ง



ความคืบหน้าของโครงการ

สนข. ได้ประสาน กทม. (สำนักการโยธา) ในการรังวัดพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบรายละเอียดการจัดทำจุดรับ-ส่ง นักเรียนและหลังคาคลุมทางเท้า ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการออกแบบและจัดงบประมาณการดำเนินการ

คำถาม : อยากทราบแนวเส้นทางรถไฟฟ้า สายเหลือง น้ำตาล สีชมพู และมีแนวเส้นทางไต่ทาง

ตอบ : ระบบขนส่งมวลชนสายสีเหลือง แบ่งออกเป็น 2 ช่วง 2 ระบบ ดังนี้

ช่วงที่ 1 : สายสีเหลืองอ่อน (ช่วงรัชดา / ลาดพร้าว-พัฒนาการ) ระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมต่อการพิจารณาคัดเลือก คือ ระบบรถไฟฟ้าขนาดเบาแบบยกระดับ (LRT หรือ Monorail) เริ่มต้นจากแยกรัชดา - ลาดพร้าว (เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) เส้นทางจะวิ่งบนแนวเกาะกลางถนนลาดพร้าวเข้าสู่ถนนศรีนครินทร์บริเวณแยกบางกะปิผ่านแยกลำสาละ (เชื่อมกับรถไฟฟ้าสายสีส้ม) ไปจนถึงแยกต่างระดับพระราม 9 โดยมีสถานีเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชน 2 สาย คือ สายสีเหลืองเข้ม (วงแหวนช่วงพัฒนาการ - ลำโพง) และสายเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีระยะทางรวมประมาณ 12.6 กิโลเมตร



ช่วงที่ 2 : สายสีเหลืองเข้ม (วงแหวนช่วงพัฒนาการ-ลำโพง) ระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมต่อการพิจารณาคัดเลือก คือ ระบบรถไฟฟ้าแบบยกระดับ (MRT หรือ LRT) แนวเส้นทางอยู่ในเขตทางของถนนศรีนครินทร์และถนนเทพารักษ์ โดยจุดต้นทางจะเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนสายสีเหลืองอ่อน วิ่งตามแนวถนนศรีนครินทร์ เข้าถนนเทพารักษ์ ไปสิ้นสุดที่ลำโพง โดยเชื่อมต่อการเดินทางกับรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน (ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ) มีระยะทางรวมประมาณ 17.8 กิโลเมตร



ระบบขนส่งมวลชนสายสีน้ำตาล เป็นระบบรถไฟฟ้าแบบยกระดับ (MRT) โดยเป็นส่วนต่อขยายของรถไฟฟ้าสายสีส้มจากใต้ดินมาเป็นระบบยกระดับ มีจุดต้นทางต่อเชื่อมกับรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ใต้ดิน) ที่มาจากทางแยกลำสาละ จากนั้นจะยกระดับตามแนวเกาะกลางถนนรามคำแหงจนถึงสถานีปลายทางที่มินบุรีบริเวณทางแยกร่มเกล้า ซึ่งเป็นสถานีเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งมวลชนสายสีชมพู รวมระยะทางประมาณ 11 กิโลเมตร



ระบบขนส่งมวลชนสายสีชมพู เป็นระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมต่อการพิจารณาคัดเลือกระบบรถไฟฟ้าขนาดเบาแบบยกระดับ (LRT หรือ Monorail) มีจุดต้นทางอยู่บริเวณศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี (เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง) แนวจะวิ่งไปตามเกาะกลางถนนติวานนท์จนถึงห้าแยกปากเกร็ดจะเลี้ยวขวาเข้าถนนแจ้งวัฒนะ ถนนรามอินทรา และวิ่งเข้าสู่เมืองมีนบุรีตามแนวถนนสีหบุรานุกิจจนถึงสถานปลายทางที่บริเวณใกล้แยกถนนรามคำแหง - ร่มเกล้า ซึ่งเป็นสถานีเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งมวลชน สายสีน้ำตาล มีระยะทางรวมประมาณ 34.5 กิโลเมตร

สำหรับผู้สนใจต้องการข้อมูลเพิ่มเติม และแสดงความคิดเห็นได้ที่หมายเลขโทรศัพท์ 0-2643-1811 ต่อ 313 หรือทางเว็บไซต์ www.fs-yellow-brown-pink.com



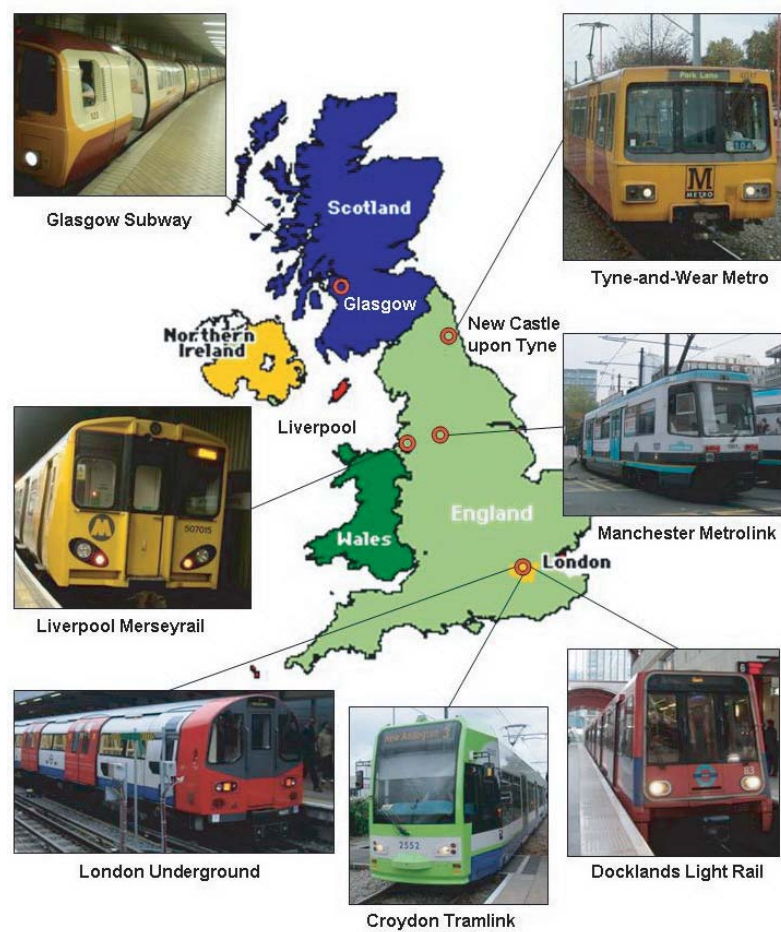
ระบบขนส่งมวลชน สหราชอาณาจักร

สหราชอาณาจักร

เป็นประเทศหนึ่งที่ประสบความสำเร็จด้านการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเป็นอย่างมาก เป็นประเทศแรกของโลกที่มีรถไฟใต้ดินให้บริการ นับเป็นระบบที่เก่าแก่ที่สุด ระยะทางยาวที่สุด และขยายกว้างขวางที่สุดในโลก แม้ว่าเป็นประเทศที่ตั้งอยู่บนเกาะก็สามารถพัฒนารถไฟความเร็วสูง "ยูโรสตาร์" ซึ่งมีอุโมงค์ลอดใต้ทะเลยาวที่สุดในโลก ระยะทาง 50.3 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อกับแผ่นดินใหญ่ของทวีปยุโรปได้

สหราชอาณาจักร ประกอบด้วย อังกฤษ สกอตแลนด์ เวลส์ และไอร์แลนด์เหนือ เป็นประเทศที่ลักษณะคล้ายกับประเทศไทยหลายประการ ได้แก่ การปกครองระบอบรัฐสภาที่มีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข มีประชากรประมาณ 60 ล้านคน และมีเมืองหลวงที่มีขนาดและจำนวนประชากรพอๆ กับกรุงเทพมหานคร เป็นต้น ความสำเร็จในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของสหราชอาณาจักร จึงเป็นตัวอย่างที่ดีสำหรับการประยุกต์ใช้กับประเทศไทย ซึ่งอยู่ระหว่างการเร่งรัดการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในขณะนี้

ระบบขนส่งมวลชนของสหราชอาณาจักร มีรูปแบบหลากหลายในแต่ละเมือง กรุงลอนดอน เมืองหลวงของประเทศ มีทั้งระบบ รถไฟฟ้าใต้ดิน (London Underground) ระบบรถไฟชานเมืองบนดิน (London Overground) ระบบขนส่งมวลชนขนาดเบาในเขตพื้นที่นพุมือง

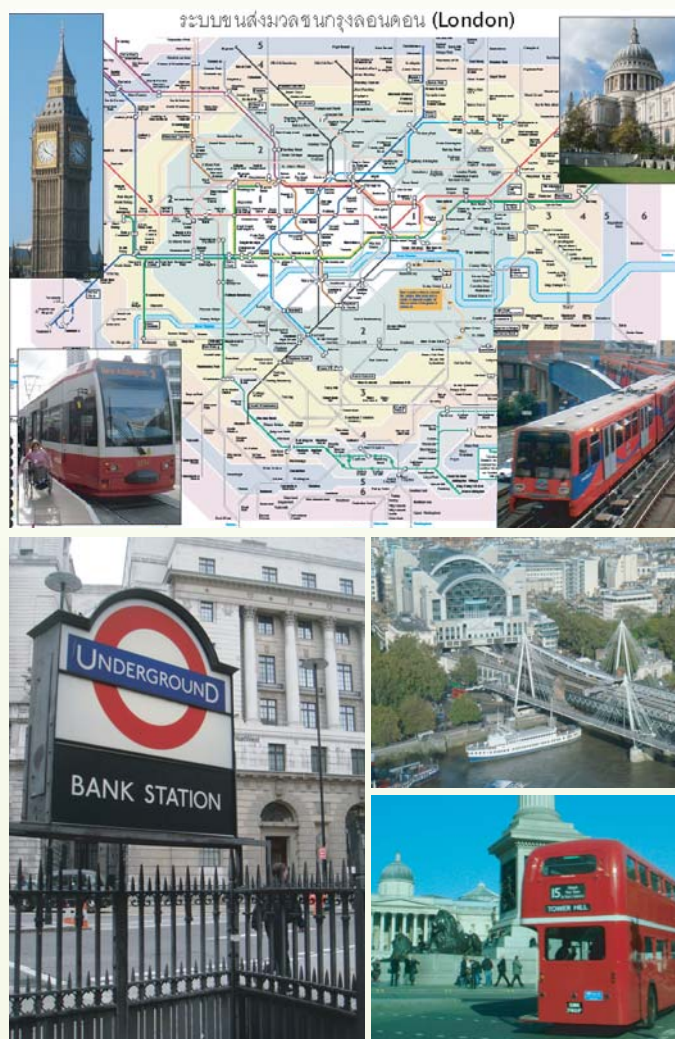


ย่านด็อกแลนด์ส (Docklands Light Rail) รถรางเชื่อมชานกรุง บริเวณเขตครอยดอน (Croydon Tramlink) ระบบรถไฟด่วนพิเศษเชื่อมท่าอากาศยานฮีทโธรว์ (Heathrow Express) รวมทั้งรถโดยสารประจำทาง ซึ่งมีเอกลักษณ์เป็นรถเมล์สีแดง 2 ชั้น (London red double-decker bus) นอกจากนี้ ในเมืองใหญ่อื่นๆ ก็มีระบบขนส่งมวลชนที่มีลักษณะเฉพาะในแต่ละเมือง ได้แก่ ระบบรถรางเมโทรลิงค์ เมืองแมนเชสเตอร์ (Manchester Metrolink) ระบบรถไฟเมอร์ซีย์เรล เมืองลิเวอร์พูล (Liverpool Merseyrail) ระบบรถไฟฟ้านอร์ทแอนด์เวียร์เมโทร เมืองนิวคาสเซิล (Newcastle Tyne-and-Wear Metro) และระบบรถไฟใต้ดินเมืองกลาสโกว์ (Glasgow Subway) เป็นต้น

ระบบขนส่งมวลชนกรุงลอนดอน

มหานครลอนดอน (Greater London) มีประชากรประมาณ 7.4 ล้านคน มีพื้นที่ 1,577.3 ตารางกิโลเมตร มีรถไฟใต้ดินเปิดให้บริการมาแล้ว 145 ปี (ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2406) ถือเป็นแห่งแรกของโลก โดยใช้พลังงานไอน้ำ และเปลี่ยนมาใช้ระบบไฟฟ้าในปี พ.ศ. 2433 ปัจจุบันโครงข่ายรถไฟฟ้างวดลอนดอน มี 11 เส้นทาง ระยะทางรวม 416 กิโลเมตร (รวมทั้งส่วนที่อยู่ระดับบนดิน และยกระดับ) มีสถานีรวมกันทั้งหมด 268 แห่ง มีปริมาณผู้โดยสาร 4.25 ล้านคนต่อวัน หรือ เกือบหนึ่งพันล้านคนต่อปี การเก็บค่าโดยสารแบ่งเป็น 9 โซน มีราคาตั้งแต่ 3 ถึง 7 ปอนด์ (1 ปอนด์ เท่ากับ 53 บาท)

ในด้านตะวันออกของกรุงลอนดอน มีระบบขนส่งมวลชน ขนาดเบาที่เรียกว่า ด็อกแลนด์ไลท์เรล (Docklands Light Rail หรือ DLR) สร้างขึ้นเพื่อเป็นการพัฒนาและฟื้นฟูเมืองในเขตด็อกแลนด์ ซึ่งเป็นเขตท่าเรือเก่า โดยเริ่มเปิดให้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2530 และได้มีการขยายเส้นทางต่อเนื่องออกไป ปัจจุบันมีระยะทาง 31 กิโลเมตร มีสถานี 38 แห่ง มีจำนวนผู้โดยสารมากกว่า 50 ล้านคนต่อปี ระบบ DLR นี้ประสบความสำเร็จมาก เนื่องจากประสิทธิภาพในการเข้าถึงสามารถเชื่อมโยงการเดินทางเข้ากับระบบรถไฟใต้ดิน รถไฟทางไกล รถโดยสารประจำทางมากกว่า 100 เส้นทาง ทำให้ผู้โดยสารเปลี่ยนถ่ายระบบได้โดยง่าย เป็นระบบที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับคนพิการอย่างครบถ้วน รวมทั้งมีการวางแผนที่มาจากความร่วมมือกับภาคเอกชนและชุมชนอย่างใกล้ชิด



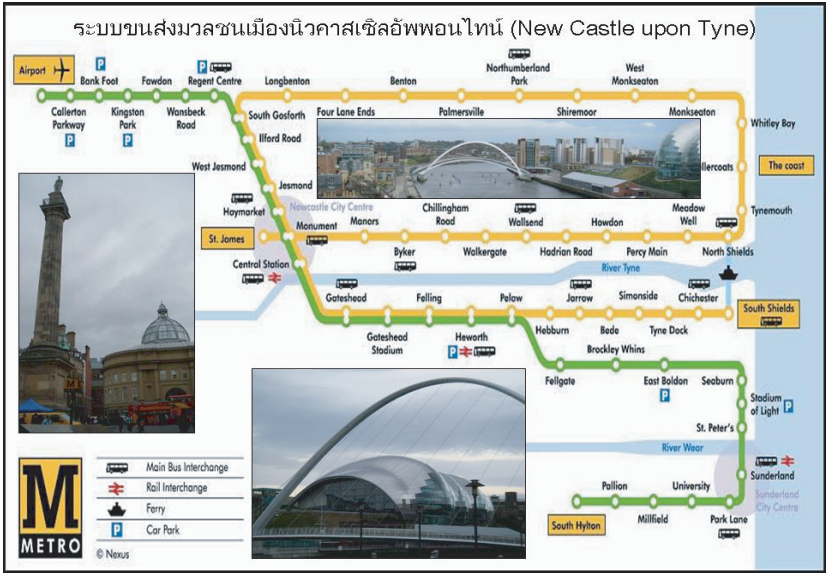
ในบริเวณชานเมืองทางใต้ของกรุงลอนดอน มีระบบขนส่งมวลชนขนาดเบาอีกประเภทหนึ่ง ให้บริการคือ รถราง มีชื่อเรียกว่า ทรอยดอน แทรมลิงค์ (Croydon Tramlink) ในบริเวณเขตทรอยดอน มีประชากรอาศัยอยู่ประมาณ 430,000 คน เริ่มเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2543 โครงข่ายระบบรถรางนี้ มี 3 เส้นทาง มีระยะทางทั้งสิ้น 28 กิโลเมตร เชื่อมศูนย์กลางธุรกิจของเขตทรอยดอนและชุมชนชานเมืองอื่นๆ มีจุดเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟและรถไฟใต้ดินของกรุงลอนดอน ได้อย่างสะดวก โครงสร้างวางบนพื้นผิวถนน และใช้รางรถไฟเดิม จึงมีขนาดรางเท่ากับ รถไฟมาตรฐาน คือ 1.435 เมตร ระบบนี้มีปริมาณผู้โดยสาร จำนวน 25 ล้านคนต่อปี มีสถานี 39 แห่ง

นอกจากโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพแล้ว มหานครลอนดอนยังมีระบบการเชื่อมต่อกับขนส่งสาธารณะต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีระบบตัวร่วม ที่เรียกชื่อว่า "ออยสเตอร์การ์ด" (Oyster Card) มีราคาถูกกว่าตั๋วปกติ 1 ถึง 5.5 ปอนด์ ทำให้มีผู้โดยสารมากกว่าร้อยละ 80 เลือกใช้ตัวนี้ มหานครลอนดอนยังมีมาตรการสำคัญในการบริหารจัดการระบบการจราจรโดยการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนในพื้นที่ชั้นในกรุงลอนดอน (London Congestion Charge) ซึ่งมีราคาแพงมาก (8 ปอนด์ต่อวัน) ทำให้ปริมาณรถยนต์ในเขตชั้นในลดลงอย่างมาก และทำให้มีปริมาณผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนเพิ่มมากขึ้น

ในอนาคตกรุงลอนดอนมีโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนอีกมากมาย เช่น การขยายเส้นทางระบบขนส่งมวลชนเชื่อมไปยังสนามแข่งขันกีฬาโอลิมปิก 2012 การสร้างอุโมงค์รถไฟใหม่ลอดผ่านใต้กรุงลอนดอน การสร้างรถรางเชื่อมย่านชอปปิงถนนออกซ์ฟอร์ด เป็นต้น

เปิดหู เปิดตา

ระบบรถไฟฟ้าเมืองนิวกาสเซิลอัฟฟอนไทน์



เมืองนิวคาสเซิลอัพพอนไทน์ หรือเรียกสั้นๆ ว่าเมืองนิวคาสเซิล เป็นเมืองเก่าแก่อตั้งอยู่ทางตะวันออกเฉียงเหนือของอังกฤษ เป็นศูนย์กลาง การค้าขนสัตว์ การทำถ่านหิน และการต่อเรือ มีประชากรในเมืองเกือบ 2 แสนคน และเมื่อรวมกับ เมืองบริวารใกล้เคียงแล้วมีประชากรรวม 8 แสนคน ซึ่งถือว่าใกล้เคียงกับเมืองเชียงใหม่ของไทยมาก ระบบรถไฟฟ้าของเมืองนิวคาสเซิล มีชื่อเรียกว่า ไทน์แอนด์เวียร์เมโทร (Tyne-and-Wear Metro) ซึ่งมาจากชื่อแม่น้ำ 2 สาย ที่ไหลผ่านบริเวณนี้ คือ แม่น้ำไทน์ ไหลผ่านเมืองนิวคาสเซิลและเกทส์เฮด ผังตรงข้าม บางครั้งจึงเรียกชื่อเมืองนี้ว่า นิวคาสเซิล

เกทส์เฮด (New Castle Gateshead) และแม่น้ำเวียร์ ไหลผ่านเมืองซันเดอร์แลนด์ซึ่งตั้งอยู่บริเวณปากแม่น้ำ ระยะทางระหว่างเมืองนิวคาสเซิลกับเมืองซันเดอร์แลนด์ ประมาณ 23 กิโลเมตร เทียบได้กับระยะทางจากเชียงใหม่ไปลำพูน

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน หรือ "เมโทร" ของเมืองนี้ มี 2 เส้นทาง รวม 78 กิโลเมตร มีสถานี 60 แห่ง เปิดให้บริการมาแล้ว 28 ปี (พ.ศ. 2523) มีปริมาณผู้โดยสาร 39 ล้านคนต่อปี (129,000 คนต่อวัน) มีทางวิ่งส่วนใหญ่อยู่บนระดับดิน ยกเว้นบริเวณที่ผ่านศูนย์กลางเมืองนิวคาสเซิลและเมืองซันเดอร์แลนด์เป็นระบบใต้ดิน โดยระบบมีการเชื่อมต่อกับ รถไฟทางไกล รถไฟชานเมือง ท่าเรือเฟอร์รี่ และสนามบิน โดยค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนในเมืองสามารถใช้บัตรร่วมกันทั้งระบบเมโทร รถไฟ รถประจำทาง และเรือเฟอร์รี่

กล่าวโดยสรุป สหราชอาณาจักรประสบความสำเร็จในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน เนื่องจากมีการพัฒนาด้านเทคโนโลยี การพัฒนาโครงข่ายและการพัฒนาระบบการเชื่อมต่อที่มีประสิทธิภาพ โดยเห็นได้จากปริมาณผู้โดยสารจำนวนมาก รวมทั้งสภาพการจราจรซึ่งมีความคล่องตัว

เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศไทย จะเห็นได้
ว่า กรุงเทพฯ และกรุงเทพมหานคร มีขนาดและ
ประชากรใกล้เคียงกัน แต่กรุงเทพฯ มีรถไฟฟ้า
เพียง 40 กว่ากิโลเมตร ในขณะที่กรุงเทพมหานคร
มีรถไฟฟ้า ถึง 400 กว่ากิโลเมตร ดังนั้น
การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขต
กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงเป็นนโยบาย
ที่ควรต้องเร่งรัดดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว
เป็นอย่างยิ่ง

สำหรับเมืองภูมิภาค เมื่อเปรียบเทียบ
เมืองเชียงใหม่-ลำพูน กับเมืองนิวคาสเซิล-
ซันเดอร์แลนด์ ซึ่งมีจำนวนประชากรและ



ระยะทางพอๆ กัน จึงเห็นได้ว่า ระบบไทม์แอนด์เวียร์เมโทร "ไม่ถือว่าใหญ่เกินตัวสำหรับเมืองศูนย์กลางภาคเหนือของไทย โดยอาจตั้งชื่อล้อเลียนว่า " รถไฟฟ้าแมงปิ้งและแมงกวาง " อย่างไรก็ตาม หากระบบเมโทร หรือ ระบบใต้ดิน มีมูลค่าสูงเกินความสามารถในการลงทุนของประเทศไทย ระบบขนส่งมวลชนขนาดเบาทั้งแบบไลต์เรล หรือ รถรางไฟฟ้า ก็เป็นทางเลือกที่น่าสนใจสำหรับการพัฒนา ในพื้นที่ชานเมืองของกรุงเทพมหานคร หรือเมืองในภูมิภาค

ทั้งนี้ ภาครัฐต้องให้ความสำคัญต่อการรับฟังความคิดเห็นจากภาคเอกชนและชุมชน ในขณะเดียวกัน ทุกภาคส่วนก็ควรให้ความร่วมมือกันและสนับสนุนการดำเนินงานของรัฐบาล เพื่อให้การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของไทยมีความก้าวหน้า เพื่อคนไทยจะได้เดินทางสะดวก รวดเร็ว ตรงเวลา และมีสภาพแวดล้อมที่ดี

....โดย อนุพล จรัสวงษ์

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6 ข สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร
thanaphon@otp.go.th

“พระธาตุลุ่มปางหลวง” สิ่งศักดิ์สิทธิ์คู่เมืองเขลางค์นคร...

"ถ่านหินลือชา...รถม้าลือลั่น...เครื่องปั้นลือนาม...
 งามพระธาตุลือไกล...ฝึกช้างใช้ลือโลก"



คำขวัญประจำจังหวัดลำปาง หรือที่เรียกกันว่าเมือง " เขลางค์นคร " ซึ่งเป็นประตูสู่ภาคเหนือของไทย และเป็นจังหวัดที่มีสภาพภูมิประเทศอันสวยงาม ความเป็นอยู่ของผู้คนช่างเรียบง่าย สงบสุข มีไมตรีจิตอันแสนงดงาม นอกจากนั้นยังมีศิลปวัฒนธรรมและโบราณสถานอันเก่าแก่และทรงคุณค่า

ในส่วนหนึ่งของคำขวัญประจำจังหวัดลำปาง คือคำว่า " งามพระธาตุลือไกล " คงไม่มีใครที่ไม่รู้จัก "พระธาตุลำปางหลวง" สิ่งศักดิ์สิทธิ์คู่บ้านคู่เมืองประจำจังหวัด ที่งดงามวิจิตรด้วยสถาปัตยกรรมอันอ่อนช้อย ปรากฏให้เห็นถึงความเป็นล้านนาได้อย่างสมบูรณ์แบบหนึ่ง

พระธาตุลำปางหลวง ตั้งอยู่ภายในวัดพระธาตุลำปางหลวง อำเภอเกาะคา อยู่ห่างจากตัวเมืองลำปางประมาณ 18 กิโลเมตร ตามตำนานกล่าวว่า ก่อสร้างมาตั้งแต่สมัยพระนางจามเทวี ในราว

พุทธศตวรรษที่ 20 ตอนปลาย เป็นวัดไม้ที่สมบูรณ์ที่สุดแห่งหนึ่งของไทยซึ่งเป็นพระธาตุประจำปีเกิดของคนปักษ์ โดยเริ่มสร้างในปีฉลู และแล้วเสร็จในปีฉลูเช่นกัน ฐานพระธาตุเป็นบัวลูกแก้ว ส่วนองค์เป็นทรงกลมแบบล้านนาภายนอกบุด้วยทองจังโก ยอดฉัตรทำด้วยทองคำ มีลายสลักดุนเป็นลวดลายประจำยามแบบต่างๆ ลักษณะเจดีย์แบบนี้ได้รับอิทธิพลให้พระธาตุหริภุญไชยและพระบรมธาตุจอมทอง ภายในองค์พระเจดีย์บรรจุพระเกศาและพระอัฐิธาตุ จากพระนลาฏข้างขวาพระศอด้านหน้าและด้านหลังอยู่ด้วย

นอกจากความงดงามตระการตาของสถาปัตยกรรมอันทรงคุณค่าแล้ว ภายในวัดพระธาตุลำปางหลวงยังประกอบด้วยวิหารหลวงขนาดใหญ่ที่สร้างเมื่อ พ.ศ. 2019 โดยเจ้าหมื่นคำเป็กภายในมีซุ้มปราสาททองเป็นที่ประดิษฐานพระเจ้าล้านทอง ด้านหลังเป็นที่ประดิษฐานพระเจ้าทันใจ บนแผงไม้คอสอง มีภาพจิตรกรรมเก่าแก่งดงาม เรื่อง ทศชาติและพรหมจักร " วิหารพระพุทธ " ไม่ปรากฏว่าสร้าง เมื่อใดและใครเป็นผู้สร้าง แต่ประมาณอายุไม่ต่ำกว่า 700 ปี เดิมเป็นวิหารเปิดโล่ง หน้าบันเป็นลายดอกไม้ติดกระจกสี





สัญจรทั่วไทย



ภายในประดิษฐานพระประธานเป็นพระพุทธรูปปางมารวิชัยขนาดใหญ่เต็มอาคาร มีการก่ออิฐถือปูนศิลปะเชียงแสนและยังปรากฏเงาพระธาตุภายในวิหารอีกด้วย ทุกปีจะมีงานนมัสการ พระแก้วดอนเต้า (พระแก้วมรกต) พระพุทธรูปคู่บ้านคู่เมืองของจังหวัดลำปาง ในวันเพ็ญเดือน 12 และที่สำคัญ ยังมี " ชุ่มพระบาท " ซึ่งสร้างครอบพระพุทธรูปไว้ฐานก่อขึ้นเป็นชั้นคล้าย ฐานเจดีย์ สร้างเมื่อ พ.ศ. 1992 ภายในมองเห็น แสงหักเหปรากฏเป็นเงาพระธาตุและพระวิหารในด้านมุขกลับ แต่มีข้อห้ามไม่ให้ผู้หญิงขึ้นไปบนชุ่ม ก็มีอาทราบบว่าโบราณกาลห้ามขึ้นไว้ด้วยเหตุผลใด แต่เห็นโอกาสเวลาก็มีอาจลืมที่จะกล่าวถึง " ไม้วัดวา " ท่านผู้อ่านคงสงสัยว่า คืออะไร... ขอเฉลยว่า คือ เครื่องเสียงทนายสำหรับนักเดินทางหรือผู้มานมัสการพระธาตุลำปางหลวงที่ต้องการแสวงหาความมั่นใจให้แก่ตนเองเวลามีสิ่งที่หวังในใจแล้วและอยากรู้ว่าสิ่งที่หวังจะสำเร็จหรือไม่ ก็ให้เสียงทนายจากไม้วัดวา ...เห็นโอกาสเวลา ได้สอบถามจากผู้เฒ่าที่มานมัสการพระธาตุทราบบว่า ไม้วัดวาอยู่คู่กับพระธาตุลำปางหลวงมานานแล้ว ซึ่งคนโบราณมีไว้ใช้เสียงทนาย โดยมีขั้นตอนการเสียงทนายอันแสนมหัศจรรย์คือ ขั้นแรกให้ผู้เสียงทนายกางแขนทั้งสองข้างออกจนสุดมือพร้อมกับให้เพื่อนหรือคนที่อยู่ใกล้ๆ นำไม้วัดวามาทาบกับแขนที่กางออก วัดได้เท่าใดความยาวสุดมือที่ตรงไหนให้นำหนังสือที่ติดไว้บนไม้เลื่อนไปให้สุดปลายมือนั้น คราวนี้นั่งคุกเข่าลงกับพื้นพนมมือถือไม้วัดวาไว้พร้อมกับตั้งจิตอธิษฐาน

ถึงหลวงพ่อบุญใจ และสิ่งศักดิ์ในพระธาตุลำปางหลวงถามคำถามที่ต้องการเสี่ยงทายว่าจะสำเร็จหรือไม่ ถ้าสำเร็จให้อธิษฐานในใจว่า ขอให้การวัดครั้งที่ 2 ยากกว่าครั้งแรก ซึ่งการวัดในครั้งที่ 2 ซึ่งกระทำเหมือนครั้งแรก ปลายมือจะยาวกว่าเดิม หากสั้นลงหรือเท่าเดิม แปลว่าผิดหวัง... สังเกตง่าย ๆ จากหนังสือที่ ซึ่งเลื่อนออกจากจุดเดิมที่เคยวัดไว้ สำหรับเห็นโอกาสเวลา จากคราวที่มีโอกาสได้ลองอธิษฐานเสี่ยงทาย จนถึงวันนี้ขอยืนยันว่าได้ผลจริงๆ ลองดูเถอะ.. ถ้าท่านมีโอกาสได้ไปก็ควรเสี่ยงทาย อย่างน้อยก็ได้ความสุขทางใจอย่างหนึ่ง

ท้ายนี้ ในปีพุทธศักราช 2552 ซึ่งมีปีนักษัตรตรงกับปีฉลู และพระธาตุลำปางหลวงก็เป็นพระธาตุประจำปีเกิดของคนปีฉลูเช่นกัน เห็นโอกาสเวลาแนะนำให้อ่านวารสาร " นโยบายการขนส่งและจราจร " ได้ลองเดินทางขึ้นสู่ภาคเหนือไปนมัสการพระธาตุลำปางหลวง เพื่อเป็นสิริมงคลแก่ชีวิตตนเองในช่วงปีใหม่นี้... และสำหรับการเดินทางจากอำเภอเมืองไปยังวัดพระธาตุลำปางหลวงสามารถใช้บริการรถสองแถวสีฟ้าที่ถนนรอบเวียงใกล้ตลาดออมสินได้ ซึ่งสามารถเข้าชมวัดพระธาตุลำปางหลวง ได้ทุกวัน ระหว่างเวลา 07.30-17.00 น....ไว้พบกันใหม่ และอย่าลืมติดตามว่าฉบับหน้าเห็นโอกาสเวลาจะพาท่านไปสัญจรที่ใดบ้าง สวัสดี //

จุดประกายความคิด

สัมฤทธิ์ผล ของการจัดการฝึกอบรม

หลักสูตรการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ของกระทรวงคมนาคม

ศาสตร์ว่าด้วย "ระบบการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน :Road Safety Audit System"

ความเป็นมา : อุบัติเหตุจราจรทางถนน เคยเป็น เรื่องที่คนไทยกล่าวโทษว่าเป็นเรื่องของเวรกรรม ป้องกันไม่ได้ โดยตลอดระยะเวลาของทศวรรษที่ 19 อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนเป็นปัญหาที่คร่าชีวิตคนไทย 12,000 คนต่อปี เป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจ นับแสนล้าน กระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึง ความรุนแรงของปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน จึงได้ริเริ่มหาแนวทางที่จะช่วยลดความสูญเสีย จากอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็น**การแก้ไข ปัญหาในเชิงรุก (Proactive Safety)** คือ การพัฒนาระบบการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ซึ่ง กระทรวงคมนาคมได้ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและ เอกชน องค์กรต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง และสถาบัน การศึกษา ประกอบด้วย คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ และ Asian Center for Transportation Studies , Asian Institute of Technology โดยจัดให้มีการฝึกอบรมและเผยแพร่ แนวคิดของระบบการตรวจสอบความปลอดภัยทาง ถนนขึ้นเป็นการบุกเบิกงานด้านนี้ของประเทศไทย ในระหว่างปี พ.ศ.2543 - 2544 เป็นต้นมา



ต่อมา กระทรวงคมนาคมเล็งเห็นความจำเป็น ที่จะต้องมีการศึกษาวิจัย " ระบบการตรวจสอบ ความปลอดภัยทางถนน " เพื่อให้สามารถนำมาปรับใช้ อย่างเป็นรูปธรรม และเป็นที่ยอมรับของทุกภาคส่วน โดยเฉพาะในกลุ่มวิชาชีพวิศวกรรมทาง จึงได้มอบให้ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ซึ่งมีรศ.ดร.พิชัย ธานีรณานนท์ เป็นหัวหน้าคณะวิจัย และมีผู้วิจัยอาวุโส ประกอบด้วย ศ.ดร.ยอดพล ธนาภิวันธรณ์ จาก Asian Center for Transportation Studies, Asian Institute of Technology และ รศ.ลำดวน ศรีศักดิ์ดา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มาทำการวิจัยและพัฒนาระบบ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับประเทศ ไทยอย่างเข้มข้น



ความหมาย : การตรวจสอบความปลอดภัย ทางถนน (Road Safety Audit : RSA) คือ การตรวจสอบ**อย่างเป็นทางการ** ของโครงการ ด้านถนนหรือด้านการจราจรในอนาคต หรือถนนที่มีอยู่ (Existing Road) โดยผู้ตรวจสอบอิสระที่ทรงคุณวุฒิ ซึ่งต้องเป็นผู้รายงานถึงศักยภาพในการเกิดอุบัติเหตุ และความปลอดภัยในการใช้งานของโครงการและถนน (Austroads,2002)

จุดประกายความคิด

ประสบการณ์ในต่างประเทศ

สหราชอาณาจักร เป็นประเทศแรก ที่นำระบบการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนมาใช้ ตั้งแต่ปี

2533 (ค.ศ.1990) ซึ่ง Department of Transport ได้จัดทำบันทึกแนะนำเรื่อง Road Safety Audits ในคู่มือการออกแบบถนนและสะพาน และปีต่อมา 2534 (ค.ศ.1991) ประเทศสหราชอาณาจักร จึงได้ใช้การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับการก่อสร้างทางสายหลัก และมอเตอร์เวย์ หลังจากนั้นได้มีการปรับปรุงพัฒนาแนวทางการจัดทำตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน จนถึงปี 2543 (ค.ศ.2000) หน่วยงาน The Highways Agency : HA ของสหราชอาณาจักร ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา Parsons Brinckerhoff : PB ทำการศึกษาในประเด็นหลักๆ คือ

- การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนที่มีอยู่เดิมซึ่งได้ข้อสรุปเบื้องต้นว่า จะเป็นความยากที่จะให้การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนที่มีอยู่เดิมจะเป็นส่วนหนึ่งของมาตรฐานที่จะต้องปรับปรุง



- คุณวุฒิของผู้ตรวจสอบและการฝึกอบรม มีการคัดเลือกคณะผู้ตรวจสอบ ส่วนบทบาทของผู้สังเกตการณ์ น่าจะเป็นการให้โอกาสแก่ผู้ที่มาเป็นผู้ตรวจสอบ ในการหาประสบการณ์

- บทบาทของผู้ตรวจสอบ ผลการทดสอบให้ผู้ตรวจสอบ ทำงานร่วมกับคณะผู้ออกแบบถนน โดยคณะผู้ตรวจสอบที่เป็นอิสระ ได้ตรวจสอบงานออกแบบ ตั้งแต่ขั้นตอนที่ 1 (ออกแบบเบื้องต้น) ขั้นตอนที่ 2 ออกแบบก่อสร้าง และขั้นตอนที่ 3 ก่อนการเปิดใช้งาน พบว่าการตรวจสอบอย่างต่อเนื่องตามขั้นตอนดังกล่าวช่วยประหยัดเวลาค่าใช้จ่ายในการออกแบบโดยช่วยให้สามารถแก้ไขประเด็นที่เป็นปัญหาความปลอดภัยในระหว่างการออกแบบแทนที่จะเป็นหลังจากที่ได้ออกแบบเสร็จแล้ว



ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์

ทั้งสองประเทศนี้ ได้มีการจัดทำคู่มือแนวทางการจัดทำตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ขึ้นในปี 2537 (ค.ศ.1994) และปรับปรุงคู่มือ ในปี 2545 (ค.ศ.2002) ในการดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนของทั้งสองประเทศ ยังไม่มีกฎหมายบังคับให้จัดทำ ดังเช่นในสหราชอาณาจักร แต่รัฐบาลกลาง (Federal government) ได้ใช้มาตรการด้านงบประมาณในการชี้แนะให้รัฐบาลของแต่ละรัฐ และรัฐบาลท้องถิ่นจัดทำตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ในการประกอบการของงบประมาณ ซึ่งผู้เขียนได้มีประสบการณ์ไปอบรมการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนของรัฐ Western Australia:WA ในเมือง Bunbury ทำขั้นตอนที่ 1 ตรวจการออกแบบเบื้องต้น โดยทางรัฐบาลท้องถิ่นของ WA ต้องมีการตรวจสอบฯ ก่อนที่จะเสนอขอรับการสนับสนุนงบประมาณสร้างถนนหนทาง

จุดประกายความคิด



ประเทศแคนาดา

เริ่มทำการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนขึ้นในปี 2541 (ค.ศ.1998) แม้ก่อนหน้านี้ ปี 2538 (ค.ศ.1995) ได้มีการบรรจุ การตรวจสอบไว้ในแผนปฏิบัติการของรัฐ Quebec แล้ว แต่ไม่ได้รับการนำไปปฏิบัติก็ตาม แต่ก็มีบางรัฐ คือ New Brunswick โดย หน่วย Maritime Road Development Corporation : MRDC ได้นำ กระบวนการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ในการออกแบบและก่อสร้างทางด่วน MRDC จึงเป็น หน่วยงานแรกในอเมริกาเหนือที่นำการตรวจสอบ ความปลอดภัยทางถนนไปใช้



ประเทศมาเลเซีย

โดยกรมโยธาธิการ ได้ผลิต คู่มือแนวทางการจัดทำตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ตามแนวทางของ AUSTROADS (1994) ประเทศออสเตรเลีย เป็นต้นแบบ มีผู้ตรวจสอบ ความปลอดภัยทางถนนอาวุโสทั่วประเทศ 16 คน



ประเทศสหรัฐอเมริกา

เมื่อปี 2539 (ค.ศ.1996) Federal Highway Administration : FHWA ได้ไปศึกษากระบวนการจัดทำตรวจสอบ ความปลอดภัยที่ประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ แล้วนำไปใช้ในรัฐต่าง ๆ 14 รัฐ

การสานต่อเจตนารมณ์ RSA ในประเทศไทย

ตุลาคม 2545 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบใน การปรับโครงสร้างกระทรวง ทบวง กรม สำนักงาน

นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้รับการสถาปนาขึ้นตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ.2545 ภารกิจสำคัญประการหนึ่งของ สนข. โดยสำนักแผนความปลอดภัย คือ การทำหน้าที่ เสนอแนะนโยบาย และแนวทางด้านความปลอดภัย จากการขนส่งและจราจร ให้การเสนอแนะนโยบาย ด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม และเสนอแนะ ให้มีการปรับปรุงมาตรการที่มีอยู่ในปัจจุบัน รวมทั้ง เสนอแนะมาตรการใหม่ๆ ด้านความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม

สำนักแผนความปลอดภัย สนข. จึงได้นำผล การศึกษาวิจัยระบบตรวจสอบความปลอดภัย ทางถนน ให้ไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง โดยพิจารณา จากข้อค้นพบสำคัญของงานวิจัย คือ ประเด็น ของกฎหมายสำคัญที่จะช่วยให้การนำการตรวจสอบ ความปลอดภัยทางถนนมาใช้ให้สัมฤทธิ์ผล คือ นโยบายด้านความปลอดภัยของผู้บริหารหน่วยงาน เป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสนับสนุนการนำระบบ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนมาใช้ ในหน่วยงานนั้นๆ และจำเป็น ที่จะต้องจัดการสัมมนา และฝึกอบรมผู้ที่เกี่ยวข้องและผู้บริหารระดับสูง ของกรมเพิ่มขึ้น เพื่อเผยแพร่ความรู้เรื่องการตรวจสอบ ความปลอดภัยทางถนน ให้เกิดความเข้าใจในวงกว้าง



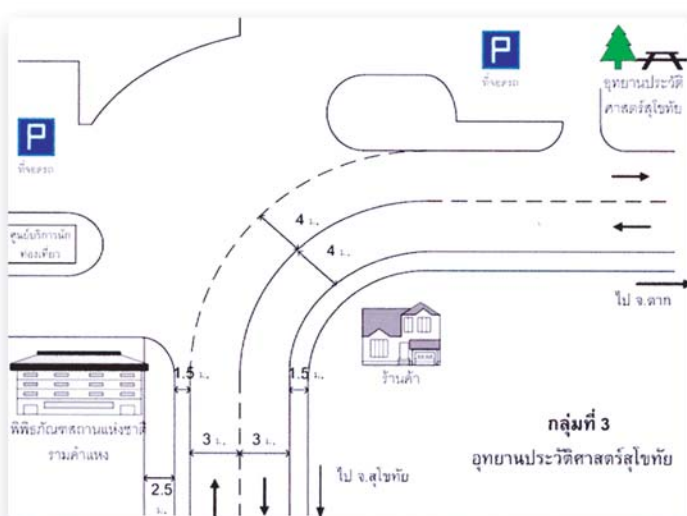
จุดประกายความคิด

ปัญหาอุปสรรคของการดำเนินการเรื่องนี้มีเข้ามาหลายประการ ประการแรก ได้แก่ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนนี้ยังเป็นเรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย ต้องการการสร้างความเข้าใจ และการยอมรับว่าศาสตร์นี้จะเป็นการป้องกันแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุจราจรทางถนนในเชิงรุกได้ดี ช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประการที่สอง การจัดเตรียมค่าของงบประมาณจากสำนักงานงบประมาณยังต้องใช้เวลานานพอสมควร และประการสุดท้าย ต้องการผลักดันอย่างเป็นรูปธรรมโดยต้องจัดให้มีการจัดการฝึกอบรมฯ ภายหลังจากการวิจัยฯ

โดยที่ในปีงบประมาณ 2547 การตั้งของงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณจากสำนักงานงบประมาณในเรื่องดังกล่าวไว้ไม่ทัน สำนักแผนความปลอดภัย สนข. จึงต้องขออนุญาตยืมเงินงบประมาณจากแหล่งอื่นมาดำเนินการให้ได้ และก็ได้รับการขานรับอย่างดีจาก สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (ส.ส.ส.) เป็นองค์การมหาชน ได้ให้การสนับสนุนเงินงบประมาณ จำนวน 6.764 ล้านบาท เป็น seed money ให้แก่ สนข. ใช้ดำเนินการสานต่อเจตนารมณ์ของการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน โดยมอบให้สถาบันการศึกษาที่กระทรวงคมนาคมเคยว่าจ้างให้ศึกษาวิจัยเรื่องนี้ ก็คือ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

นำไปใช้ดำเนินการจัดการฝึกอบรมหลักสูตรการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit : RSA) ในปี 2547 นับเป็นการเริ่มต้นการฝึกอบรมฯ ของกระทรวงคมนาคม โดยคัดเลือกบุคคลากรสังกัด กระทรวงคมนาคม เข้ารับการฝึกอบรมเป็นลำดับแรกก่อน จำนวน 10 รุ่น รุ่นละ 50 คน รวม 500 คน

สนข. ได้ตั้งเป้าหมายการให้ความรู้แนวคิด การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนให้แก่บุคลากรสังกัดกระทรวงและบุคลากรจากหน่วยงานภาครัฐต่างสังกัด รวมถึงเจ้าหน้าที่ขององค์กรท้องถิ่นทั่วประเทศอย่างน้อย 2,500 คน ภายในระยะเวลา 5 ปี (2547-2551) จึงได้ขอตั้งและได้รับงบประมาณสนับสนุนจากสำนักงานงบประมาณ ตั้งแต่ปีงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2548 เป็นต้นมา ต่อเนื่องจากปีงบประมาณ 2547 และยังสามารถจัดให้มีการพัฒนาผู้ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนอาวุโส (Senior Road Safety Auditors : Senior RSA) ในปีงบประมาณ 2548 ด้วยเช่นกัน เพื่อสร้างผู้ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนอาวุโส (Senior Road Safety Auditors : SRSA) เพื่อพัฒนาศักยภาพของผู้ที่ผ่านการหลักสูตรการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนแล้วให้มีคุณวุฒิ และความเชี่ยวชาญประสบการณ์ด้านการตรวจสอบความปลอดภัยที่จะได้นำไปใช้ทำหน้าที่เป็นหัวหน้าคณะ ตรวจสอบถนนให้มีความปลอดภัยต่อไป



จุดประกายความคิด



การติดตามและประเมินผล ผู้ผ่านการฝึกอบรม

ผลลัพธ์ (Output) ที่ได้จากการจัดการฝึกอบรม
ทั้งสองหลักสูตร เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ นับได้ว่า
ประสบผลสำเร็จในเชิงปริมาณของผู้เข้ารับการฝึกอบรม
ทั้งนี้ สนช. และสำนักงานประมาณตางยังต้องการทราบถึง
ประสิทธิผลในเชิงคุณภาพของผู้เข้ารับการฝึกอบรม
ว่าสามารถนำองค์ความรู้ที่ได้รับแล้ว ไปดำเนินการ
ตามความรับผิดชอบของตนได้มาก น้อยเพียงใด
จึงได้ดำเนินโครงการการติดตามและ ประเมินผล
(Monitoring & Evaluation) ผู้ผ่านการฝึก อบรมไปแล้ว
ไม่น้อยกว่า 1 - 2 ปี โดยคัดเลือกจาก ผู้ผ่านการฝึกอบรม

ทั้งหลักสูตรการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน
และหลักสูตรการพัฒนาผู้ตรวจสอบความปลอดภัย
ทางถนนอาวุโส รุ่นปีงบประมาณ 2549 - 2550

โครงการการติดตามและประเมินผลผู้เข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตรการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนรุ่นปีงบประมาณ 2549 และ 2550 และหลักสูตรการพัฒนาผู้ตรวจสอบความปลอดภัยอาวุโสรุ่นปีงบประมาณ 2549 ได้ทำการติดตามและประเมินผล 2 ปี คือในปีงบประมาณ 2550 และ 2551 โดยติดตามและประเมินผลผู้ผ่านการฝึกอบรม RSA จำนวน 2,500 คน และ Senior RSA จำนวน 140 คน ซึ่งเพื่อต้องการทราบสัมฤทธิ์ผลของการจัดการฝึกอบรมหลักสูตรและเป็นการ Reinforcement ความรู้ในด้านของการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ติดตามการนำความรู้ และประสบการณ์ไปใช้ในการตรวจสอบสายทางในความรับผิดชอบ เพื่อนำไปสู่การเพิ่มความปลอดภัยทางถนน โดยการปรับปรุงแก้ไข จุดเสี่ยง / อันตรายของถนนสายทางนั้นๆในเชิงประจักษ์

ประเมินผลหารูปแบบ (Formative evaluation)

การประเมินผลนี้ทำเพื่อให้ได้คำตอบที่ถูกต้องตามหลักวิชาการเพื่อการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ สครีเวน (Scriven) จำแนกเป็น 2 ประเภท คือ การประเมินเชิงปรับหารูปแบบ และเพื่อการสรุปผล โดย สนข. จึงได้เฝ้าติดตามและประเมินผลผู้ผ่านการฝึกอบรมทั้งสองหลักสูตร โดยการทอดแบบสอบถาม และจัดการสัมมนาโดยเปิดโอกาสให้ผู้ผ่านการอบรม ใช้เป็นเวทีนำเสนอผลรายงานการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ที่รับผิดชอบมากกว่า 15 โครงการ ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานจากกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบทและเทศบาลเมืองของจังหวัดต่างๆ ทั่วประเทศไทย แม้จำนวนโครงการที่นำเสนอยังไม่มากนัก แต่การได้มีเวทีทางวิชาการเช่นนี้ ช่วยเป็นแรงกระตุ้นให้เกิดการแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุทางถนน ในส่วนของวิศวกรรมงานทาง เช่น ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จุดที่คาดว่าจะเกิดมีอันตรายทางถนน ซึ่งล้วนแต่จะส่งผลต่อการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนให้ลดลง รวมทั้งเป็นการสร้างความตระหนักให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องทางด้านความปลอดภัยทางถนนได้นำไปแก้ไขจุดอันตรายทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบ เพื่อความปลอดภัยที่มากยิ่งขึ้น



สัมฤทธิ์ผลที่ได้จึงเป็นเรื่องที่ สนข.ภาคภูมิและพึงพอใจผลลัพธ์รูปแบบวิธีการที่ได้จากการติดตามและประเมินผลการจัดการฝึกอบรมองค์ความรู้การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับงานทางถนน โดยมีตัวชี้วัดจากสัมฤทธิ์ผลในการปฏิบัติงานก่อนหลังอย่างชัดเจน และ สนข.จะนำผลที่ได้จากความสำเร็จมาช่วยในการปรับปรุงหลักสูตรการฝึกอบรมในหลักสูตรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับความปลอดภัยทางถนนต่อไป

ทัศนีย์ ศิลปบุตร

และเจ้าหน้าที่ผู้ร่วมงานส่วนแผนความปลอดภัย
ด้านการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย
sinlapabutra @ otp.go.th

เปิดโลก เทคโนโลยี

...โดย ดร.เพ็ญฯ ประดิษฐ์เพชร

ระบบตั๋วร่วม (ตอนที่ 1)

ระบบตั๋วร่วมถูกนำมาใช้สำหรับการให้บริการประเภทที่ต้องมีการประยุกต์การทำงานหลายอย่างในตัวหรือบัตรใบเดียวกันโดยมีตัวเลือก คือ เป็นบัตรอัจฉริยะแบบสัมผัส และบัตรอัจฉริยะแบบไร้สัมผัส หรือบัตรอัจฉริยะรวมแบบสัมผัสและไร้สัมผัสไว้ในใบเดียวกัน

ก่อนปี พ.ศ. 2540 มีการใช้บัตรแถบแม่เหล็กในระบบขนส่งมวลชนทั่วไปหลังจากนั้น ประเทศฮ่องกง เกาหลี และญี่ปุ่น เป็นกลุ่มประเทศแรกที่ได้นำเอาระบบบัตรอัจฉริยะมาใช้ ต่อจากนั้นหลายๆประเทศก็ได้เริ่มนำเอาบัตรอัจฉริยะแบบไร้สัมผัสมาใช้ โดยมีเหตุผลหลักคือ การลดค่าใช้จ่าย (ลดค่าใช้จ่ายในการจัดการ ลดการฉ้อฉล ลดระยะเวลาในการผ่านของตรวจตั๋ว เป็นต้น) และลูกค้าที่มาใช้บริการก็มีความสะดวกสบายขึ้น

ระบบตั๋วโดยสารที่ใช้กันอยู่ทั่วไปในหลายๆประเทศรวมทั้งประเทศไทย มีลักษณะที่แตกต่างกันไปตามระดับความก้าวหน้าของเทคโนโลยีของแต่ละประเทศนำมาประยุกต์ใช้ การใช้ตั๋วโดยสารที่เป็นกระดาษในลักษณะเดียวกับที่ ขสมก. ใช้อยู่ในกรุงเทพมหานคร ถือได้ว่าเป็นระบบตั๋วโดยสารขั้นพื้นฐานที่มีการใช้กันอยู่โดยทั่วไปในหลายประเทศ ก่อนจะมีการพัฒนาขึ้นเป็นระบบตั๋วโดยสารกระดาษที่พิมพ์ออกจากเครื่องออกตัวบนยานพาหนะขนส่งโดยสารสาธารณะ เช่น บนรถโดยสาร หรือเรือโดยสาร หรือพิมพ์ออกจากเครื่องขายตั๋วอัตโนมัติ (Kiosk - Point of Sale) ก่อนใช้บริการหรือผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ตในลักษณะของตั๋วโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Ticketing, ET) ซึ่งปัจจุบันมีการนำมาใช้ในระบบขนส่งผู้โดยสารทางอากาศอย่างแพร่หลาย และการพัฒนาไปสู่การใช้ระบบบัตรแถบแม่เหล็ก (Magnetic Strip Card) สมาร์ทการ์ดหรือบัตรอัจฉริยะ (Smart Cards) และสมาร์ทการ์ดหรือบัตรอัจฉริยะแบบไร้สัมผัส (Contactless Smart Cards)



ตั๋วโดยสารที่ใช้กันอยู่โดยทั่วไป แบ่งออกได้เป็นหลายประเภท คือ

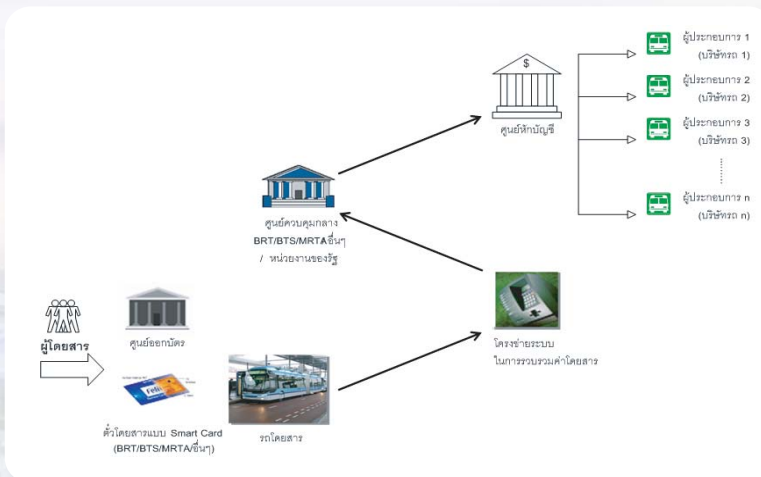
- ตั๋วโดยสารกระดาษ (Paper Ticket)
- ตั๋วโดยสารแบบบัตรแถบแม่เหล็ก (Magnetic Strip Card)
- ตั๋วโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Ticket, e-Ticket)
- ตั๋วโดยสารแบบสมาร์ทการ์ดหรือบัตรอัจฉริยะแบบสัมผัส (Contact Smart Card)
- ตั๋วโดยสารโดยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ (Pay by Phone)
- ตั๋วโดยสารแบบเหรียญโดยสารอัจฉริยะไร้สัมผัส (Single Journey Token)
- ตั๋วโดยสารแบบสมาร์ทการ์ดหรือบัตรอัจฉริยะไร้สัมผัส (Contactless Smart Card)

นอกจากนั้น ในปัจจุบันทางด้านกลุ่มธุรกิจก็นิยมการใช้บัตรอัจฉริยะแบบไร้สัมผัส เช่นเดียวกับกลุ่มขนส่งมวลชน เช่น กลุ่มธนาคาร และอื่นๆ เช่น บัตรสุขภาพ, บัตรประกันสังคม, บัตรนักศึกษา ก็มักใช้แบบบัตรอัจฉริยะแบบไร้สัมผัสเช่นกัน

เปิดโลกเทคโนโลยี

องค์ประกอบระบบตัวร่วม

องค์ประกอบของระบบตัวร่วมประกอบด้วย ผู้โดยสาร, ตัวโดยสาร, รถโดยสาร, ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน, ศูนย์ออกบัตร, ศูนย์ควบคุมกลาง และ ศูนย์บริหารจัดการรายได้ (Clearing House) สามารถสรุปได้ดังนี้



- ผู้โดยสารมีบทบาทต่อความต้องการใช้ระบบตัวร่วมและนำไปใช้กับรถขนส่งสาธารณะพร้อมทั้งอาจจะนำไปใช้กับ สาธารณูปโภคอื่นๆ และธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์อื่นๆ ได้อีกด้วย
- ตัวโดยสาร (บัตรโดยสาร) ระบบต่างๆ ซึ่งจะมีเทคโนโลยีต่างๆ มากมายและผู้ผลิตหลายราย ทั้งที่เป็นบัตรกระดาษธรรมดา หรือ Magnetic Card หรือ Smart Card หรือ Wireless Smart Card เป็นต้น
- ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน (บริษัท) มีบทบาทในการให้บริการติดตั้งระบบตรวจเช็คและเก็บค่าโดยสารในรถขนส่ง สาธารณะ ซึ่งในการเก็บค่าโดยสารแต่ละครั้งจะทำเป็นแบบ Off line หรือ On line ตามแต่ชนิดของตัว
- รถโดยสาร (ยานพาหนะ) นั้นปกติเป็นองค์ประกอบในการขนส่งผู้โดยสาร ควรมีอุปกรณ์ที่สามารถอ่านและบันทึกข้อมูลจากตัวโดยสารได้ อย่างไรก็ตามรถโดยสารนั้นมีการออกแบบตามลักษณะของผู้ประกอบการ เช่น BTS / BRT / MRTA / BUS อื่นๆ
- ศูนย์ออกบัตร มีบทบาทในการออกตัวโดยสาร ซึ่งจะครอบคลุมถึงการชำระเงินที่เป็นเงินสด เครดิตการ์ด และบัตร ATM ศูนย์ออกบัตรสามารถมีได้หลายแห่ง เช่น ที่สถานีรถโดยสาร ห้างสรรพสินค้า และอื่นๆ อีกทั้งมุ่งเน้นถึงขบวนการในการรักษาความปลอดภัยด้านการเงินเป็นสำคัญ (สถานีรถโดยสาร / Convention Store / Counter Services)
- ศูนย์ควบคุมกลาง มีบทบาทในการเก็บรวบรวมรายละเอียดในการใช้ตัวโดยสารตลอดจนมีระบบการควบคุมและแบ่งรายได้ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องแต่ละด้าน โดยสามารถที่จะทำการโอนเงินจากการใช้บัตรโดยสารเข้าบัญชีของผู้ที่เกี่ยวข้องนั้นๆ ได้วันต่อวัน นอกจากนั้นศูนย์ควบคุมกลางยังมีระบบตรวจสอบตัวปลอม และความผิดปกติในการใช้ตัว รวมทั้งสามารถสั่งอายัดตัวโดยสารที่ไม่ถูกต้องได้
- ศูนย์หักบัญชีจะเป็นศูนย์กลางในการเก็บข้อมูลทางการเงิน และเชื่อมต่อไปยังบริษัทกับสถาบันการเงินต่างๆ โดยระบบ Online

สำหรับประเทศไทยเราก็กาลังมีการพัฒนาระบบตัวร่วมที่ใช้บัตรโดยสารอัจฉริยะไร้สัมผัส เพื่อใช้กับระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เนื่องจากระบบตัวร่วมจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้โดยสาร ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และประเทศไทยโดยรวม กล่าวคือ

(1) ประโยชน์สำหรับผู้โดยสาร

สะดวกสบาย เมื่อสามารถใช้บัตรโดยสารที่มีหน่วยความจำเพียงใบเดียวในการเดินทาง โดยระบบขนส่งมวลชน หรือระบบขนส่งสาธารณะประเภทต่างๆ นอกจากนี้ บัตรโดยสารยังสามารถขยายขอบเขตการให้บริการไปสู่บริการอื่นๆ ได้ **ประหยัดเวลา** เมื่อมีการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งสาธารณะประเภทต่างๆ **ประหยัดค่าโดยสาร** ประชาชนที่ใช้ตัวร่วมในการเดินทางระหว่างระบบ จะทำให้จ่ายค่าโดยสารในการเดินทางถูกกว่าการซื้อตั๋วแยกระบบจากกัน ซึ่งจะทำให้ประชาชนได้รับประโยชน์ที่เป็นตัวเงิน นอกเหนือไปจากความสะดวกสบายที่จะได้รับจากการประหยัดเวลา

(2) ประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน

ลดความจำเป็นในการจัดการเงินสด โดยทั่วไปพบว่า สัดส่วนผู้โดยสารที่ชำระค่าโดยสารด้วยเงินสดจะลดลงอย่างมาก เมื่อมีการนำระบบตัวร่วมมาใช้ ซึ่งจะเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าวลงด้วย **ประหยัดค่าใช้จ่ายในการขายบัตรโดยสาร** เมื่อนำระบบตัวร่วมมาใช้ ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนแต่ละรายจะสามารถลดจุดขายบัตรโดยสารของตนได้เป็นจำนวนมาก เนื่องจากผู้โดยสารสามารถซื้อบัตรโดยสารร่วมที่จุดขายบัตรใดก็ได้ เพราะเป็นระบบเดียวกันหมด เพิ่มจำนวนการใช้บัตรโดยสาร ทำให้ผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเกิดภาพพจน์ที่ดีต่อผู้ประกอบการ ในแง่ของความร่วมมือในการประสานระบบขนส่งมวลชน ซึ่งจะทำให้มีผู้สนใจใช้ตัวร่วมมากขึ้น **เพิ่มปริมาณผู้โดยสาร** เนื่องมาจากผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกสบายมากขึ้นและประหยัดค่าโดยสาร ปลอดภัยที่ไม่ต้องถือเงินสด

(3) ประโยชน์สำหรับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และประเทศไทยรวม

ลดจำนวนรถโดยสาร ที่มีเส้นทางทับซ้อนกับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เนื่องจากผู้โดยสารสามารถเดินทางเชื่อมต่อระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟฟ้าได้โดยสะดวก ทำให้ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางสามารถปรับเส้นทางที่มีลักษณะทับซ้อนให้เป็นการเสริมโครงข่ายการให้บริการแก่ประชาชนได้ **เกิดประโยชน์ต่อสังคม** ในแง่ของการลดค่าความสูญเสียจากการจราจรติดขัดและลดความสูญเสียจากมลภาวะ เพราะสามารถดึงดูดให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์ส่วนตัวเป็นระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น

คมนาคมทั่วโลก

แนวคิด

การใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

....โดย วรเดช ชาญประเสริฐ

รักษาการที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคม

บทความนี้ผู้เขียนมีวัตถุประสงค์เพื่อจะนำเสนอแนวคิดเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีความเห็นหลากหลายและยังไม่มีชัดเจนในทางปฏิบัติว่าควรจะเป็นไปในแนวทางใด ผู้เขียนจึงนำความรู้ประสบการณ์มาวิเคราะห์และนำเสนอแนวคิดลงในวารสาร สนข. เพื่อเผยแพร่ต่อสาธารณะทั่วไป ทั้งนี้ แนวคิดและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่นำเสนอในบทความนี้มาจากประสบการณ์ทำงาน ความรู้ และ ความเห็นของผู้เขียนแต่เพียงผู้เดียว ไม่ผูกพันกับการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใดๆ ทั้งสิ้น



1. ภูมิหลังของท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2457 จนเมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2498 ถูกเปลี่ยนชื่อเป็น "ท่าอากาศยานกรุงเทพ" หรือ Bangkok International Airport และเมื่อบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. เปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) อย่างเป็นทางการในวันที่ 28 กันยายน 2549 ท่าอากาศยานกรุงเทพจึงถูกปิดการให้บริการอย่างเป็นทางการตามนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้ ทสภ. เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศเพียงแห่งเดียว จนกระทั่งเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2550 ครม. มีมติให้

เปิดใช้ ทดม. เป็นท่าอากาศยานนานาชาติควบคู่กับการใช้ ทสภ. (Multi-Airport Concept) ทำให้เมื่อ 13 มีนาคม 2550 ชื่อท่าอากาศยานกรุงเทพถูกเปลี่ยนอีกครั้งกลับไปใช้ชื่อ "ท่าอากาศยานดอนเมือง" เหมือนเดิม

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) มีเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ในช่วงรัฐบาล พ.ต.ท. ทักษิณฯ สมัยที่ 1 คือก่อสร้างให้แล้วเสร็จเดือนธันวาคม 2547 และเปิดให้บริการในวันที่ 29 กันยายน 2548 ด้วยขีดความสามารถที่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้ทั้งหมด เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ โดยในระยะแรก ให้รองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี สินค้า 3 ล้านตันต่อปี มีทางเข้า-ออกที่สะดวกถึง 5 ทาง รวมถึงโครงข่ายสนับสนุน เช่น ทางหลวง ทางพิเศษ และระบบราง ส่วนระบบการขนส่งได้มีการจัดให้มีการเดินรถโดยสารเชื่อมต่อ ทสภ. กับพื้นที่ต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร การให้บริการจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารประจำทาง และระบบขนส่งผู้โดยสารภายในท่าอากาศยาน เป็นต้น



II แนวคิดและนโยบายสำคัญในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

แนวคิดและนโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับการก่อสร้างและพัฒนา ทสภ. มีประวัติความเป็นมาที่ยาวนานที่สำคัญพอสรุปดังนี้

มติคณะรัฐมนตรี	นโยบายการใช้ท่าอากาศยาน
7 พฤษภาคม 2534	อนุมัติก่อสร้างท่าอากาศยานกรุงเทพ แห่งที่ 2
19 เมษายน 2543	คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพแห่งที่ 2 (ททก.) (ปัจจุบันเปลี่ยนเป็นคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ยืนยัน ทสภ. เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศเพียงแห่งเดียวเมื่อเปิดให้บริการ
24 ตุลาคม 2543	ครม. มีมติเห็นชอบตามมติคณะกรรมการบริหารการพัฒนา ทสภ. ที่มีมติว่าบทบาทในระยะยาวเป็นการให้บริการในเชิงผสมผสานหลายกิจกรรมควบคู่กัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาให้เป็นฐานอุตสาหกรรมการบิน
11 กุมภาพันธ์ 2546	ครม. ได้มีมติกำหนดวันเปิดให้บริการด้านพาณิชย์ที่ ทสภ. เป็นวันที่ 29 กันยายน 2548
19 พฤษภาคม 2546	ครม. ได้มีมติเห็นชอบตามมติคณะกรรมการบริหารการพัฒนา ทสภ. ที่เห็นว่า " การใช้ประโยชน์ ทดม. ในระยะต่อไปควรให้มีการวางแผนศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและวิศวกรรมของการใช้ ทสภ. เปรียบเทียบกับการใช้ ทสภ. ร่วมกับการใช้ ทดม. โดยใช้บริษัทที่ปรึกษาซึ่งมีความเชี่ยวชาญในระดับสากลมาทำการศึกษา โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนรวมของชาติเป็นหลัก "
6 กุมภาพันธ์ 2550	ครม. ได้มีมติให้ใช้ ทดม. เป็นท่าอากาศยานนานาชาติควบคู่กับการใช้ ทสภ. (Multi-Airport Concept)
20 กุมภาพันธ์ 2550	ครม. ได้มีมติให้สายการบินภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อเที่ยวบินใช้ ทดม. ตามความสมัครใจและให้กระทรวงคมนาคมศึกษาความเหมาะสมการใช้ประโยชน์ ทดม. เพื่อให้ บริการสายการบินต่างชาติและสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers)
12 มิถุนายน 2550	ครม. ได้มีมติรับทราบตามที่กระทรวงคมนาคมรายงานผลการศึกษาความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ(ดอนเมือง) เพื่อให้บริการสายการบินต่างชาติและสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers) ของ ทอท.
1 ธันวาคม 2550	คณะกรรมการบริหาร ทอท. ได้มีมติให้ดำเนินการขยายขีดความสามารถของ ทสภ. เพื่อรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นโดยเร่งด่วน โดยศึกษาแนวทางการพัฒนา ทสภ. โดยยังคงปริมาณจราจรบางส่วนไว้ที่ ทดม.
29 เมษายน 2551	ครม. ได้มีมติรับทราบมติคณะกรรมการพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศและท่าอากาศยานที่เห็นชอบในหลักการให้ ทอท. เปิดให้บริการ ทดม. กับสายการบินต้นทุนต่ำ และเส้นทางการบินระหว่างประเทศจุดต่อจุด บนหลักการของความสมัครใจเพื่อการใช้ ทดม. เกิดประโยชน์สูงสุด และบรรเทาปัญหาความแออัดของปริมาณการจราจรที่ ทสภ.

III ข้อเสนอการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง

1. แผนพัฒนา ทสภ. และแนวคิดการใช้ประโยชน์

(1) ในปี 2536 บริษัทที่ปรึกษา The General Engineering Consultant (GEC) ได้จัดทำแผนพัฒนา ทสภ. ระยะต่างๆ แต่ไม่ได้กำหนดปีดำเนินงาน เป็นแผนฉบับล่าสุดที่เป็นรากฐานในการเริ่มการพัฒนา ทสภ. ที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน ให้รองรับผู้โดยสาร 30 ล้านคนต่อปี ตามแนวคิด Multi - Airport System ดังนี้

ศักยภาพ	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2	ระยะที่ 3
ทางวิ่ง	ให้บริการปี 2543 มี 2 ทางวิ่ง	3 ทางวิ่ง	4 ทางวิ่ง
รองรับเที่ยวบิน	76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง	93 เที่ยวบินต่อชั่วโมง	112 เที่ยวบินต่อชั่วโมง
รองรับผู้โดยสารรวม	30 ล้านคนต่อปี	60 ล้านคนต่อปี	100 ล้านคนต่อปี

อย่างไรก็ตามในปี 2540 เกิดวิกฤตเศรษฐกิจ จึงมีการปรับแผนการลงทุนพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 1 ให้รองรับผู้โดยสารเพียง 20 ล้านคนต่อปี ต่อมาในปี 2544 รัฐบาลขณะนั้นตัดสินใจใช้ระบบท่าอากาศยานเดี่ยว (Single Airport System) โดยให้ ทสภ. ระยะแรกมีขีดความสามารถ 30 ล้านคนต่อปี และในปี 2546 รัฐบาลได้ให้ ทอท. เพิ่มขีดความสามารถให้รองรับผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปี เนื่องจากคาดการณ์ปริมาณจราจรจะมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเกิน 30 ล้านคนต่อปี เมื่อ ทสภ. เปิดให้บริการ โดยยังยึดหลักการใช้ระบบท่าอากาศยานเดี่ยว จึงได้มีการปรับแผนของ GEC

คมนาคมก้าวไกล

(2) ในปี 2546 แผนแม่บทการพัฒนา ทสภ. ที่ศึกษาโดยบริษัทที่ปรึกษา GEC และได้มีการปรับปรุงโดยบริษัทที่ปรึกษา Project Management Consultant (PMC) ซึ่งแผนนี้ ทอท. ได้ใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานมาจนถึงปัจจุบัน แบ่งการพัฒนาออกเป็น 6 ระยะ ดังนี้

ระยะที่	ปี	ผู้โดยสาร	สิ่งก่อสร้างหลัก
1	2549	45	อาคารผู้โดยสารด้านทิศเหนือ อาคารเทียบเครื่องบิน ทางวิ่ง 2 เส้น รองรับ 78 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และมี 124 หลุมจอด
2	2553	54	อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ทางวิ่งเส้นที่ 3 ด้านตะวันตก รองรับ 93 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และมี 154 หลุมจอด
3	2558	73	อาคารผู้โดยสารด้านทิศใต้ รองรับ 93 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และมี 194 หลุมจอด
4	2563	95	ขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศเหนือ ทางวิ่งเส้นที่ 4 ด้านตะวันออก รองรับ 112 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และมี 202 หลุมจอด
5	2567	119	ขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศเหนือเพิ่มเติม อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 2 รองรับ 112 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และมี 228 หลุมจอด
6	ยังไม่มีกำหนด	125	ขยายอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 2

(3) ต่อมาปี 2548 ทอท. ได้จ้างองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) เพื่อศึกษาเรื่อง 5th Runway Safeguarding Study โดย ICAO ได้เสนอแนวทางการพัฒนาทางวิ่งไว้ 7 แนวทางดังนี้

แนวทาง	รูปแบบทางวิ่ง	เต็มขีดความสามารถ	ผู้โดยสาร (ล้านคน / ปี)	สิ่งก่อสร้างหลัก
1	(1-1)	2553	57.3	อาคารผู้โดยสารด้านทิศเหนือ อาคารเทียบเครื่องบินหลักด้านทิศเหนือ ทางวิ่ง 2 เส้น 78 เที่ยวบิน / ชั่วโมง
2	(2-1)	2554	60.9	อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1) ทางวิ่งเส้นที่ 3 ด้านตะวันตก 79 เที่ยวบิน / ชั่วโมง
3	(2-2)	2554	60.9	อาคารเทียบเครื่องบินหลักด้านทิศใต้ 4 ทางวิ่ง 81 เที่ยวบิน / ชั่วโมง
4	(2-1-1)	2561	86.1	อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 2 (SAT-2) 112 เที่ยวบิน / ชั่วโมง สำรวจพื้นที่เพิ่ม 5,025 ไร่
5	(2-2-1)	2562	90	ทางวิ่งเส้นที่ 5
6	(2-1-2)	2562	90	120 เที่ยวบิน/ชั่วโมง สำรวจพื้นที่เพิ่ม 6,800 ไร่
7	(2-2-2)	2564	98.5	ทางวิ่งเส้นที่ 6 126 เที่ยวบิน/ชั่วโมง สำรวจพื้นที่เพิ่ม 8,606 ไร่

โดยแนวทางเส้นที่ 1,2 และ 3 ICAO ใช้รูปแบบทางวิ่งของแผนพัฒนา ทสภ. เดิม และได้เสนอแนวทางเพิ่มเติมคือ แนวทางที่ 4,5,6 และ 7 โดยได้ประเมินจำนวนที่ดินที่ ทอท. จะต้องซื้อเพิ่มเติมในแต่ละแนวทาง ซึ่งในระยะสุดท้าย (แนวทางที่ 7) จะสามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้ถึงปี 2564-2567 และรองรับผู้โดยสารได้ 99 - 112 ล้านคนต่อปี หลังจากนั้นถ้าไม่กลับมาใช้ ทดม. ก็ต้องก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่

(4) ปี 2551 ทอท. ได้เสนอแผนพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 วงเงินรวม 77,885.777 ล้านบาท ซึ่งจะเริ่มก่อสร้างในปี 2552 แล้วเสร็จในปี 2557 โดยมีเป้าหมายเพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ 60 ล้านคนต่อปี จนถึงปี 2561 ทั้งนี้อยู่บนเงื่อนไขสมมติฐานว่า ทสภ. และ ทดม. จะเปิดให้บริการทั้ง 2 แห่งควบคู่กันไป โดยย้ายปริมาณการจราจรทางอากาศของสายการบินต้นทุนต่ำมาให้บริการที่ ทดม. ได้ตามความสมัครใจ (คาดว่าจะมีผู้โดยสารรวม 75 ล้านคนต่อปี โดย ทสภ. รองรับได้ 60 ล้านคนต่อปี และ ทดม. รองรับได้ 15 ล้านคนต่อปี)



2. แนวคิดการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมือง

(1) มติคณะกรรมการ ทอท. เมื่อ 28 กรกฎาคม 2546 กำหนดให้มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ ทดม. โดยให้บริการด้าน Aviation และ Non-Aviation ที่ไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรูปแบบของอาคารมากนัก

(2) ทอท. ได้ว่าจ้างสถาบันทรัพย์สินทางปัญญาแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ศึกษาประเมินทางเลือกและความเหมาะสมเบื้องต้นในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในและภายนอก ทดม. โดยกำหนดบทบาทของ ทดม. เป็นท่าอากาศยานรองรับ (Reliever Airport) ของ ทสภ. เพื่อแบ่งเบาปริมาณการจราจรทางอากาศที่ไม่ใช่การบินทางพาณิชย์ของสายการบินประจำ และเสนอแนะแนวทางดำเนินการ 3 แนวทาง คือ แนวทางที่ 1 การใช้ประโยชน์ตามมติคณะกรรมการ ทอท. แนวทางที่ 2 การใช้ประโยชน์ที่มุ่งเน้นกิจกรรมด้านการบินเป็นหลัก แนวทางที่ 3 การใช้ประโยชน์ที่มุ่งเน้นกิจกรรมเชิงพาณิชย์ที่เน้นผลตอบแทนแก่ทอท. โดยบริษัทที่ปรึกษาได้เสนอให้ดำเนินการตามแนวทางที่ 3

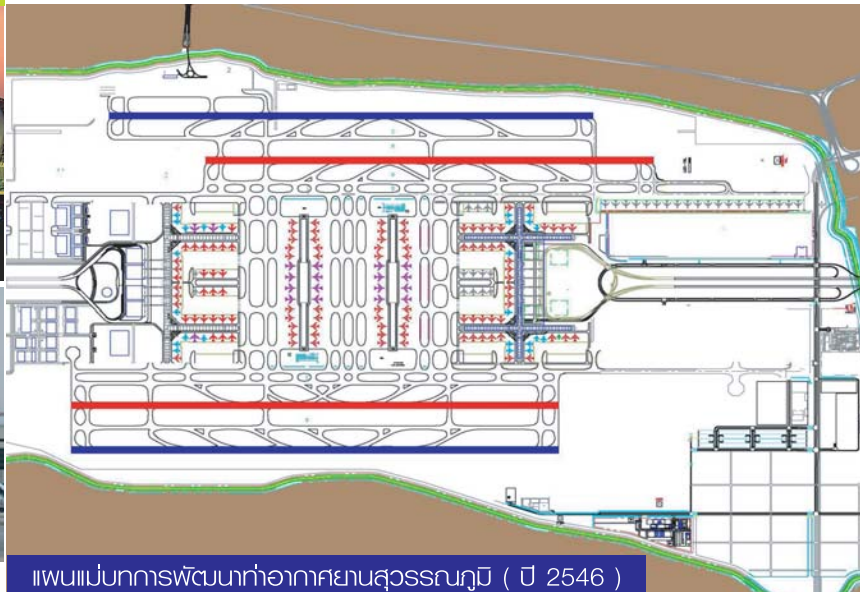


(3) คค. มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการประสานงานให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งผลการพิจารณาโดยสรุป ทดม. ยังคงมีความจำเป็นที่จะต้องใช้ประโยชน์เพื่อกิจการด้านการบิน ได้แก่ การบินทั่วไป ซึ่งเป็นการบินนอกเหนือจากการบินเพื่อการขนส่งเชิงพาณิชย์ของสายการบิน เช่น การบินเพื่อธุรกิจการค้า การบินเพื่อฝึกการบินส่วนตัว เป็นต้น การบินเช่าเหมาลำที่ไม่มีเที่ยวบินประจำ การบินทางทหาร และการบินของสายการบินราคาประหยัด ทั้งนี้ สำหรับสายการบินราคาประหยัดบางรายที่มีความจำเป็นและประสงค์จะดำเนินการที่ ทสภ. ทอท. สามารถดำเนินการให้ได้ กิจกรรมเกี่ยวกับสินค้าจะดำเนินการที่ ทสภ.

(4) ครม. มีมติเมื่อ 6 กุมภาพันธ์ 2550 ให้ใช้ ทดม. เป็นสนามบินนานาชาติอีกแห่งควบคู่กับการใช้ทสภ. ในปัจจุบัน เพื่อเตรียมการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ และปริมาณผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้น และเมื่อ 20 กุมภาพันธ์ 2550 ครม. มีมติตามที่คณะกรรมการนโยบายการดำเนินกิจการ ทสภ. และ ทดม. เสนอ โดยระยะแรก ให้สายการบินภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อเที่ยวบินระหว่างประเทศใช้ ทดม. ตามความสมัครใจ ตามที่ คค. เสนอ ให้ คค. ศึกษาความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์ ทดม. เพื่อให้บริการสายการบินต่างชาติและสายการบิน Low Cost Carriers สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศในระยะต่อไป ขณะนี้อยู่ระหว่าง ICAO ศึกษาทบทวนแผนแม่บทการพัฒนา ทสภ. และ ทดม.

(5) ข้อเสนอการใช้ประโยชน์ ทดม. ของ ทอท. ในระยะแรกให้ใช้เพื่อรองรับปริมาณจราจรทางอากาศภายในประเทศ สำหรับสายการบินที่ไม่มีระบบการจัดการกระบวนการผ่านและเปลี่ยนเที่ยวบินให้กับผู้โดยสาร (Airlines without Interlining) โดยอยู่บนพื้นฐานของความสมัครใจของสายการบิน ส่วนการจราจรทางอากาศอื่นๆ นอกเหนือจากนี้ ให้ ทอท. พิจารณาความเหมาะสมต่อไป และเมื่อ 1 ธันวาคม 2550 คณะกรรมการ ทอท. มีมติให้เสนอแนวทาง การใช้ประโยชน์ ทดม. ให้ คค. พิจารณา โดยให้ ทอท. ขยายขีดความสามารถของ ทสภ. เพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นโดยเร่งด่วน ให้สายการบินสามารถทำการบินที่ ทดม. เพิ่มเติมได้ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศ และระหว่างประเทศตามความสมัครใจ ทั้งนี้ เพื่อให้ การใช้ทรัพย์สินของชาติเกิดประโยชน์อย่างเต็มที่ และให้ ทอท. เสนอให้รัฐบาลพิจารณาลงทุนสร้างเส้นทางคมนาคมเชื่อมระหว่าง ทดม. และ ทสภ. เพื่อให้การใช้ท่าอากาศยานเกิดประโยชน์สูงสุด

คมนาคมก้าวไกล



แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปี 2546)

iv บทวิเคราะห์

1. จากการทบทวนนโยบายและแผนการพัฒนา ทสภ. ทำให้เห็นว่า แม้ว่า ทอท. มีแผนชัดเจนในการลงทุนพัฒนา ทสภ. และ ทดม. ควบคู่กันมาตั้งแต่แรก โดยยึดนโยบายของรัฐบาลในช่วงนั้นที่ให้เป็น Dual Airport แต่ในทางปฏิบัติเมื่อใดที่มีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล และมีผลให้นโยบายเปลี่ยนแปลง ทอท. ก็จำเป็นต้องปรับการดำเนินงานให้สนับสนุนนโยบายของรัฐ จึงทำให้ทิศทางการพัฒนาไม่สอดคล้องกับรัฐบาลได้อย่างกลมกลืน เพราะมีช่วงระยะเวลาของการวางแผนหรือการลงทุนกับผลที่เกิดขึ้นจากการลงทุนจะมีความเหลื่อมกัน ส่งผลให้ไม่สามารถบริหารจัดการการดำเนินงานและงบประมาณให้มีประสิทธิภาพสูงสุดได้ตามทิศทางที่กำหนดไว้แต่เดิม และทำให้เกิดความแออัดหรือความไม่สะดวกในการให้บริการที่ ทสภ. ซึ่งจะเห็นได้จากเดิม ทอท. คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่ ทสภ. ในระยะแรก 30 ล้านคน / ปี ทดม. รับผู้โดยสาร 25 ล้านคน / ปี แต่เมื่อ ปี 2546 นโยบายเปลี่ยนแปลงไปให้ ทสภ. อย่างเดียวคือ รับผู้โดยสาร 45 ล้านคน / ปี ทำให้ ทอท. ต้องปรับเปลี่ยนแผนการลงทุน โดยต้องขยายขีดความสามารถของสิ่งอำนวยความสะดวกเดิมที่เหมาะสมกับผู้โดยสาร 30 ล้านคน/ปี ให้เป็น 45 ล้านคน/ปี จึงทำให้เกิดปัญหาความไม่สะดวกเช่นที่ผ่านมา จนกระทั่งในขณะนี้ แม้จะมีนโยบายที่ออกมาอย่างต่อเนื่องในระดับหนึ่ง ว่าควรเปิดใช้ ทดม. และ ทสภ. คู่กันไปเพื่อบรรเทาความแออัดโดยเปิดให้บริการกับสายการบินต้นทุนต่ำและเส้นทางการบินระหว่างประเทศจุดต่อจุด แต่ก็ยังไม่มีความชัดเจนว่า ปริมาณจราจรส่วนที่เหลือจะให้ใช้ที่ใด ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาต่อการพัฒนา ทสภ. ในระยะต่อไป เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น ซึ่งในขณะนี้เกินขีดความสามารถ ทสภ. แล้ว

2. แผนการพัฒนา ทสภ. ในขณะนี้ (แผนฉบับที่ PMC ปรับปรุง) รัฐบาลได้มีนโยบายให้เพิ่มขีดความสามารถของ ทสภ. ในการรองรับผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปี บนสมมติฐานเดิมภายใต้สิ่งอำนวยความสะดวกที่สร้างเพื่อรองรับผู้โดยสาร 30 ล้านคนต่อปี ทำให้แผนพัฒนา ทสภ. ไม่สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในปัจจุบันที่ ทสภ. รองรับผู้โดยสารในปี 2550 จำนวน 41 ล้านคนต่อปี และ ทอท. คาดว่าจะเพิ่มขึ้น 61 ล้านคนในปี 2557 ซึ่งจะเกินขีดความสามารถที่จะให้บริการผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากประสบการณ์ผู้เขียนมีความเห็นว่า หากจะให้ ทสภ. ให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีการบริหารจัดการที่ดี จำนวนผู้โดยสารที่ให้บริการควรจะต่ำกว่าความสามารถสูงสุดในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยานประมาณ 5 ล้านคน หรือกรณี ทสภ. ไม่ควรเกิน 40 ล้านคน/ปี ซึ่งหากพิจารณาแผนการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ที่กำหนดแล้วเสร็จในปี 2557 รับผู้โดยสารได้ 60 ล้าน/ปี ก็ยังไม่เพียงพอต่อการรองรับผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพอยู่ดี จึงเป็นเครื่องชี้ได้ว่า ทดม. จำเป็นต้องเปิดให้บริการเพื่อแบ่งเบาภาระของ ทสภ. ต่อไป (Reliever Airport)



คมนาคมก้าวไกล



3. ประโยชน์ที่จะได้รับจากการเปิดใช้ ทสภ. และ ทดม.

จากข้อ 1 และ 2 จะเห็นได้ว่าการเปิดใช้ ทดม. เป็นสิ่งจำเป็นที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ในขณะนี้ และหากเป็นเช่นนี้ เมื่อพิจารณาผลประโยชน์ที่ได้ในการเปิดใช้ ทดม. สามารถพิจารณาได้ดังนี้

3.1 ฐานะทางการเงิน

ทอท. ได้ศึกษา ผลการดำเนินงานและฐานะทางการเงินในช่วงปี งบประมาณ 2552-2557 กรณีเมื่อใช้ ทดม. ภายใต้สมมติฐานที่กำหนด คือ ใช้ ทดม. เพื่อให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศ (มี 3 สายการบินที่ ทดม.) ทอท. จะมีผลกำไรสุทธิตลอดช่วงเวลา เป็นเงิน 87,354 ล้านบาท หรือ กำไรสุทธิเฉลี่ยปีละ 7,280 ล้านบาท และกระแสเงินสดคงเหลือของ ทอท. ระหว่างปี 2551-2562 เป็นเงิน 161,513 ล้านบาท เฉลี่ยต่อปี ปีละ 7,280 ล้านบาท และหากใช้ ทดม. เพื่อให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทอท. จะมีผลกำไรสุทธิตลอดช่วงเวลา เป็นเงิน 100,205 ล้านบาท หรือ กำไรสุทธิเฉลี่ยปีละ 8,350 ล้านบาท และกระแสเงินสดคงเหลือของ ทอท. ระหว่างปี 2551-2562 เป็นเงิน 224,063 ล้านบาท เฉลี่ยปีละ 18,672 ล้านบาท

3.2 ภาระการลงทุน

การพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 หาก ใช้ ทดม. เพื่อให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศ จะใช้เงินลงทุนทั้งสิ้น 88,119.36 ล้านบาท โดยมีภาระการกู้เงินในปี 2554-2557 จำนวน 42,810 ล้านบาท และหากใช้ ทดม. เพื่อให้บริการเที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศ จะใช้เงินลงทุนทั้งสิ้น 77,885.777 ล้านบาท โดยมีภาระการกู้เงินในปี 2555-2557 จำนวน 31,710 ล้านบาท

เมื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินงานทั้ง 2 กรณีข้างต้นแล้วการใช้ ทดม. เพื่อให้บริการเที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศ ทำให้มีการใช้ประโยชน์ของ ทอท. มีกำไรสุทธิและสภาพคล่องดีขึ้นในช่วงปี 2551-2562 และประหยัดการลงทุนประมาณ 10,233.583 ล้านบาท

4. ความพร้อมด้านโครงข่ายเชื่อมโยง ถึงแผนนโยบายการใช้ ทดม. และ ทสภ. มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา แต่โดยภาพรวมของการลงทุนในการพัฒนาระบบขนส่งทั้งทางถนนและทางรถไฟที่ผ่านมาจะเห็นได้ว่ารัฐบาลยังคงประสงค์ให้ ทดม. เปิดให้บริการควบคู่ไปกับ ทสภ. ด้วย

ปัจจุบันการเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานทั้งสองแห่งซึ่งอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรปราการ มีเพียงระบบถนนเป็นสำคัญซึ่งมิได้มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมต่อดังกล่าวชัดเจน และเมื่อพิจารณาแผนงานโครงการก่อสร้างโครงข่ายในพื้นที่ของหน่วยงานรับผิดชอบที่สำคัญ คือ กรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย และกรมโยธาธิการและผังเมืองพบว่า แผนงานโครงการที่สำคัญและมีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมต่อระหว่าง ทสภ. - ดอนเมือง ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ช่วงสุวรรณภูมิ-พญาไท-รังสิต นอกจากนี้ยังมีโครงการทางหลวงมาตรฐานสูง คือ โครงข่ายเชื่อมต่อนานาชาติสุวรรณภูมิ-ดอนเมือง โดยกรมทางหลวงด้วย

ผลการดำเนินงานในปี พ.ศ.2551 โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงสุวรรณภูมิ-พญาไท คาดว่าแล้วเสร็จต้นปี 2552 ส่วนช่วงบางซื่อ-รังสิต คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ใน ปี พ.ศ.2558 ขณะที่ช่วงพญาไท-บางซื่อ ยังอยู่ระหว่างการศึกษาในรายละเอียด สำหรับการดำเนินการโครงข่ายเชื่อมต่อ ทสภ.-ดอนเมือง ของกรมทางหลวง ซึ่งได้แก่ การก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมต่อ ทดม.- ทสภ. (เชื่อมต่อ ถ.นวมินทร์ - วงแหวนรอบนอกตะวันออก) และการก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมต่อ ทดม.-ทสภ. (เชื่อมต่อ ถ.รามอินทรา - วงแหวนรอบนอกตะวันออก) ล่าช้าจากแผนเดิมที่ได้เคยศึกษาไว้

คมนาคมก้าวไกล

✓ ข้อเสนอแนะ

1. นโยบายรัฐบาลเมื่อพิจารณาจากผลการศึกษาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นโยบายรัฐบาล และแผนการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 สรุปได้ว่า ทดม. ยังคงมีความจำเป็นต้องเปิดให้บริการต่อไป ทั้งในลักษณะท่าอากาศยานที่แบ่งเบาภาระของ ทสภ. และท่าอากาศยานที่ให้บริการควบคู่ไปกับ ทสภ. ซึ่งเป็นเรื่องปกติของนครใหญ่ทั่วโลก เช่นมหานครลอนดอน ปารีส โตเกียว เป็นต้น ที่มีการให้บริการสองสนามบิน โดยการแบ่งจราจรระหว่างท่าอากาศยาน จะใช้หลักการบริหารจัดการที่มีมาตรฐาน ประสิทธิภาพ และยุติธรรม ไม่ให้เกิดการได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างสายการบิน รวมทั้งนโยบายของภาครัฐต้องมีความแน่นอนและชัดเจน เกิดความมั่นใจต่อสายการบินที่จะมาใช้บริการ เช่น ในกรณีหากสายการบินใดต้องการมาใช้บริการที่ ทดม. รัฐต้องมีนโยบายที่ชัดเจนว่า ทดม. จะเปิดให้บริการต่อไปเป็นระยะเวลาพอสมควรต่อการคุ้มทุนที่สายการบินจะต้องลงทุนในสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การที่กรุงเทพมหานครจะต้องมี 2 ท่าอากาศยานที่ให้บริการทั้งระหว่างประเทศและในประเทศ รัฐบาลจำเป็นต้องพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกระหว่าง 2 ท่าอากาศยานให้มีความสะดวกแก่ผู้โดยสาร เพราะในจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการไม่ว่าจะเป็นในประเทศหรือระหว่างประเทศ จะต้องมีการใช้บริการต่อเครื่อง เพราะหากจะกำหนดให้ ทดม. เป็นท่าอากาศยานเฉพาะสำหรับสายการบินภายในประเทศ หรือสายการบินระหว่างประเทศในภูมิภาคที่ไม่มีผู้โดยสารที่ต้องต่อเครื่องแล้ว ในทางปฏิบัติคงทำได้ลำบากหรือไม่สามารถกระทำได้



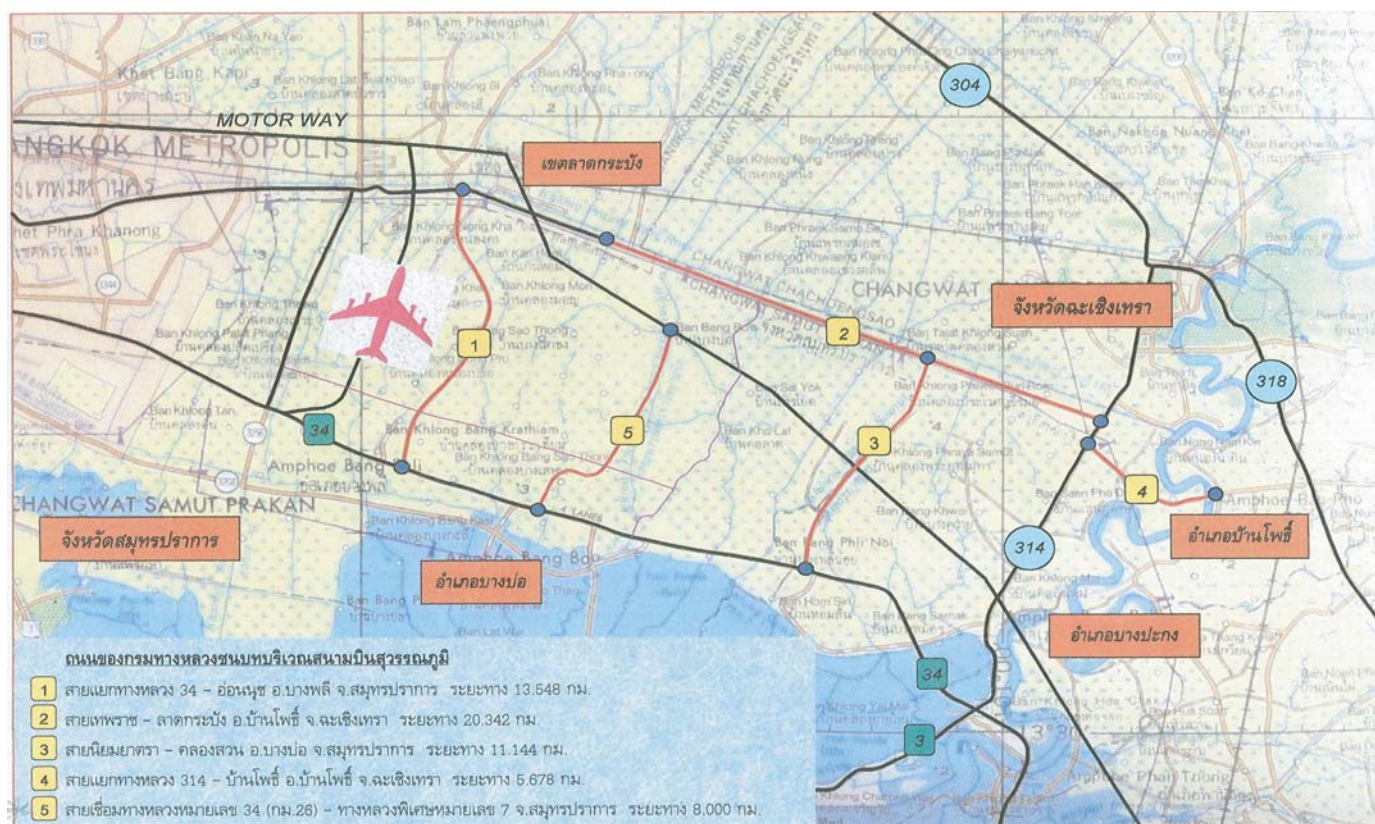
2. การเชื่อมโยงโครงข่าย เนื่องจากธุรกิจหลักของท่าอากาศยานคือการให้บริการแก่ผู้โดยสารของสายการบิน ซึ่งการให้บริการจะต้องยึดหลักความรวดเร็วและการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารให้มากที่สุด ดังนั้นการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระหว่างท่าอากาศยานทั้ง 2 จึงเป็นเรื่องสำคัญและเร่งด่วน โดยควรดำเนินการ ดังนี้

2.1 ก่อสร้างโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่ยังเป็น Missing Link เพื่อเชื่อมโยงระหว่าง ทดม. และ ทสภ. ซึ่งจากการศึกษาแผนการพัฒนาระบบการขนส่งเพื่อรองรับเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ โดย สนข. พบว่าปริมาณความต้องการเดินทางระหว่าง ทสภ. - พื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นใน (CBD)-ดอนเมือง มีสัดส่วนค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับปริมาณความต้องการเดินทางระหว่างพื้นที่อื่น ดังนั้นการเพิ่มประสิทธิภาพการให้

บริการของท่าอากาศยานทั้งสองเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทาง จำเป็นต้องก่อสร้างโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่าง ทดม. และ ทสภ. ดังนี้ (1) ระบบราง ได้แก่ ก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีแดง (รังสิต - หัวลำโพง) และการก่อสร้างรถไฟฟ้าด่วนพิเศษเชื่อม ทสภ. ส่วนต่อขยาย (พญาไท - บางซื่อ - ดอนเมือง) ซึ่งจะทำให้การเชื่อมโยงด้วยระบบรางสมบูรณ์ สามารถรองรับการเดินทาง และการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารระหว่างท่าอากาศยานทั้งสองได้ (2) ระบบทางยกระดับ / ทางพิเศษตามแผนของกรมทางหลวง ได้แก่ การก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมต่อ ทดม.-ทสภ. (เชื่อมต่อ ถ.นวมินทร์ - วงแหวนรอบนอกตะวันออก) และก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมต่อ ทดม.-ทสภ. (เชื่อมต่อ ถ.รามอินทรา - วงแหวน รอบนอกตะวันออก)

คมนาคมก้าวไกล

นอกจากนั้น ควรปรับปรุงแนวโครงข่ายถนนสายรองเพิ่มอีก 2 เส้นทางเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายถนนระหว่างท่าอากาศยานให้สมบูรณ์ขึ้น โดยหลีกเลี่ยงการตัดผ่านเข้าสู่พื้นที่เขตกรุงเทพมหานครชั้นใน (CBD) ได้แก่ โครงการปรับปรุงถนน (ดอนเมือง - สายไหม - ลาดกระบัง) ตอนที่ 1 ถ.หทัยราษฎร์ ขยายจาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร และปรับปรุงถนน (ดอนเมือง - รามอินทรา - ลาดกระบัง) ตอนที่ 1 ถ.สุขาภิบาล 5 ก่อสร้างถนนต่อเชื่อมกับ ถ.รามอินทรา (แยกถ.ประดิษฐ์มนูธรรม) (4 ช่องจราจร) ซึ่งใช้งบประมาณปรับปรุงไม่สูงเมื่อเทียบกับทางยกระดับ อีกทั้งมีความเหมาะสมด้านเศรษฐศาสตร์และความเป็นไปได้ในการจัดสรรงบประมาณลงทุนมากกว่า ควรเริ่มก่อสร้างได้ในปี พ.ศ.2553 เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ.2556



2.2 ในระยะแรกที่โครงข่ายคมนาคมระบบรางและถนนยังไม่สมบูรณ์ ทอท. ต้องพิจารณาหาแนวทางในการบริหารจัดการเพื่อให้ผู้โดยสารที่จะต้องเดินทางระหว่าง 2 ท่าอากาศยาน สามารถเดินทางได้สะดวกรวดเร็วและปลอดภัย เช่น การจัดรถบริการรับส่งในลักษณะรถตู้ด่วนพิเศษ รถ Shuttle Bus การรับส่งสัมภาระในลักษณะ Check Thru ของผู้โดยสารต่อเครื่อง ทั้งนี้ ต้องเป็นบริการที่ผู้โดยสารไม่ต้องรับภาระค่าใช้จ่าย ที่จะเป็นปัจจัยและเงื่อนไขความสำเร็จของ ทอท. ที่จะทำให้อาณาเขตการบินและผู้โดยสารมีความสะดวกสบาย เชื่อมั่น และประทับใจในการให้บริการของ ทดม. และ ทสภ. ซึ่งจะส่งผลต่อการรักษาความเป็นศูนย์กลางการบินของประเทศไทย



โครงการจัดสร้างห้องสมุดให้แก่โรงเรียนที่ประสบภัยธรรมชาติ
เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ
เนื่องในโครงการ " จากวันแม่สู่วันพ่อ 116 วัน สร้างสามัคคี "
และ สื่อมวลชนสัญจรตาม แนวเส้นทาง North - South Economic Corridor
ณ จังหวัดเชียงราย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ สาธารณรัฐประชาชนจีน

เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2551 ได้รับการแจ้งข่าวจากผู้สื่อข่าวสายคมนาคมว่า "ม๊อบ..." บุกยึดสนามบินสุวรรณภูมิ และในคืนวันที่ 26 พฤศจิกายน 2551 พวกม๊อบก็ยังบุกยึดสนามบินดอนเมืองอีกครั้ง ทำให้สถานการณ์ทางการเมืองขณะนั้นดูร้อนแรงและอาจมีผลให้ประเทศไทยต้องประสบปัญหาเศรษฐกิจ อีกทั้งความหวังในการเดินทางของคณะผู้บริหารสนช.และสื่อมวลชนเพื่อไปมอบห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติให้แก่โรงเรียนที่ประสบภัยธรรมชาติเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ เนื่องในโครงการ "จากวันแม่สู่วันพ่อ 116 วัน สร้างสามัคคี" และการนำคณะสื่อมวลชนร่วมสำรวจเส้นทางตามแนวเส้นทาง North - South Economic Corridor ในวันที่ 27-30 พฤศจิกายน 2551 คงต้องยกเลิกโครงการนี้ เอาไว้โอกาสหน้าค่อยเดินทางกันใหม่ แต่...ด้วยความมุ่งมั่นตั้งใจที่จะให้โครงการดังกล่าวบรรลุวัตถุประสงค์ และด้วยความคิดถึง และสงสารเด็กๆ ที่โรงเรียนริมโขงวิทยา จังหวัดเชียงราย ที่เตรียมการต้อนรับและรอคอยการมามอบห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติของคณะเดินทางแล้ว ทำให้งานนี้ยังงัดต้องเดินทางไปให้ได้



สรุปพิเศษ



ประกอบกับความมุ่งมั่นตั้งใจของท่านรองปลัดกระทรวงคมนาคม (ท่านถวัลย์รัฐ อ่อนศิระ) หัวหน้าคณะเดินทาง ท่านสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ผอ. สนข.) คุณอนุสร จิตต์มิตรภาพ รองกรรมการผู้จัดการบริษัท ไปรษณีย์ไทย ผู้บริหาร สนข. และ คณะสื่อมวลชน ซึ่งมีจิตใจเต็มเปี่ยมไปด้วยความศรัทธาอันแรงกล้าที่จะเดินทางไปมอบเงิน สิ่งของบริจาค ผ้าห่มกันหนาวให้แก่เด็กๆ จึงทำให้พวกเราจากเดิมที่ต้องเดินทางด้วยเครื่องบินจากสนามบินสุวรรณภูมิไปสู่จังหวัดเชียงราย เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางเป็นรถบัสปรับอากาศ 2 ชั้นแทน...

การเดินทางอันยาวนานเกือบหนึ่งวันเต็มๆ กว่าจะถึงโรงเรียนริมโขงวิทยาก็สี่ทุ่มครึ่งไปแล้ว อีกทั้งเส้นทางที่คณะเดินทางไปยังโรงเรียนริมโขงวิทยานั้นช่างทุลักทุเล และลำบากมากฯ ข้างซ้ายมือเป็นภูเขา ส่วนขวามือก็เป็นแหล่งไปสู่แม่น้ำโขง สมกับชื่อโรงเรียนจริงๆ ด้วยอากาศอันแสนหนาวเย็น เมื่อคณะไปถึงก็พบกับเด็กๆ ตั้งแถวแต่งชุดขาวเขา ยืนรอต้อนรับคณะด้วยใบหน้าที่ยิ้มแย้ม ถึงแม้จะเป็นเวลาที่ตีึกมากแล้วก็ตาม ภาพที่เห็นทำให้พวกเราลืมนความหนาวเย็นไปชั่วขณะเลยทีเดียว ภัยหนาว เป็นภัยธรรมชาติที่หมู่วมวลมนุษยชาติมีอาจหลีกเลี่ยงได้ โดยเฉพาะเยาวชนไทยในถิ่นทุรกันดารและห่างไกล ความเจริญเช่นนี้ต้องประสบกับปัญหาดังกล่าว รวมทั้งยังต้องพบกับปัญหาซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการเรียนการสอนของครูและนักเรียน เช่น การขาดแคลนอุปกรณ์สื่อการเรียน เช่น คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์กีฬา และหนังสือประเภทต่างๆ หากโรงเรียนที่ยังไม่มีห้องสมุดที่ได้มาตรฐานแล้ว ถือเป็นเรื่องที่ต้องเร่งพัฒนาอย่างยิ่ง เนื่องจากนโยบายด้านการศึกษา ถือได้ว่าเป็นนโยบายหลักของรัฐบาล ในการมุ่งเน้นและสร้างโอกาสด้านการศึกษาของเยาวชนไทย ให้มีโอกาสเท่าเทียมกันทั่วทุกภูมิภาค อันจะนำพาประเทศไทยไปสู่การพัฒนาให้เจริญรุ่งเรืองต่อไปในอนาคต



สรุปพิเศษ



สำหรับงบประมาณในการจัดสร้างห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติฯ และปรับปรุงห้องสุชา จำนวน 10 ห้อง ให้แก่โรงเรียนริมโขงวิทยา มาจาก สนข. ผู้บริหาร สนข. เจ้าหน้าที่ สนข. และผู้มีจิตศรัทธาร่วมกันบริจาค เช่น สมาคมขนส่งสินค้า สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกสินค้าภาคอีสาน สมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก สมาคมขนส่งทางบก และประชาชนทั่วไป เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 284,875 บาท นอกจากนี้ได้มีการมอบเครื่องคอมพิวเตอร์ หนังสือ อุปกรณ์กีฬาต่างๆ ผ้าห่ม หมวก เสื้อกันหนาว และของใช้ที่จำเป็นอื่นๆ จากการกีฬาแห่งประเทศไทย สำนักบริหารการศึกษานอกโรงเรียน บริษัทโปรชนียไทย จำกัด บริษัทเอพี ฮอนด้า จำกัด บริษัทบูล แอนด์ไวท์ จำกัด บริษัททรานส์ คอนซัลต์ จำกัด และบริษัทเอเอ็มพี จำกัด ซึ่งการดำเนินการในครั้งนี้สำเร็จลงได้เพราะการรวมพลังสร้างความสามัคคีของทุกภาคส่วนในการร่วมกันขยายโอกาสทางการศึกษาให้แก่เด็กไทยในชนบทห่างไกล ซึ่งเป็นเสมือนการส่องแสงสว่างสร้างโอกาสทางการศึกษาให้แก่เด็กไทยที่เป็นอนาคตของชาติต่อไป

ในเวลาเช้าตรู่คณะต้องเดินทางข้ามแม่น้ำโขงจากแผ่นดินไทยสู่แผ่นดินลาว โดยมีจุดหมายปลายทางที่แผ่นดินจีนแล้วขึ้นรถบัส เพื่อเดินทางสำรวจเส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้าตามแนว North - South Economic Corridor (จังหวัดเชียงราย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีน) เพื่อศึกษาแนวเชื่อมต่อการค้าระหว่างประเทศ ตรวจแนวเส้นทางคมนาคมขนส่ง สภาพวิถีชีวิตการค้า เศรษฐกิจ การท่องเที่ยวระหว่างชายแดนไทย และนิคมอุตสาหกรรมจิ่งหง และท้ายสุด คณะต้องเดินทางกลับประเทศไทยโดยทางเรือ... เนื่องจาก สนามบินทั้งสองสนามบินยังไม่เปิดเสียที ...พากันล่องแม่น้ำโขง จากท่าเรือเชียงรุ่ง (จิ่งหง) แต่เช้าตรู่ ผ่านมายังประเทศพม่า ลาว และท้ายสุดที่ท่าเรือเชียงแสน ประเทศไทย และเดินทางด้วยรถบัสปรับอากาศเพื่อกลับมาสู่กรุงเทพฯ ซึ่งการเดินทางในครั้งนี้ ถือได้ว่าเป็นการเดินทางที่คุ้มค่า และบริหารความเสี่ยงในทุกสถานการณ์ ตั้งแต่เริ่มต้น..จนจบการเดินทางจริงๆ





ระบบการขนส่งทางรางที่อยากเห็น

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ชี้ว่าประเทศไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์สูงถึง 23.9% ต่ำกว่าได้มั่วรวมประชาชาติ มีสัดส่วนของต้นทุนค่าขนส่งถึง 12.7% ตัวเลขดังกล่าวค่อนข้างสูงหากเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ พบว่ามีต้นทุนต่ำกว่าค่อนข้างมากอย่างฮ่องกง สิงคโปร์ ต้นทุนค่าขนส่งนับเป็นปัจจัยสำคัญของต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ ดังนั้น สศช. จึงตั้งเป้าหมายการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศด้วยการลดต้นทุนการขนส่ง และได้เสนอยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550 - 2554 ต่อคณะรัฐมนตรีซึ่งได้ให้ความเห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 โดยจำแนก ยุทธศาสตร์การพัฒนาไว้ 5 ด้าน คือ

1. การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)
2. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)
3. การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)
4. การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)
5. การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)



ตามยุทธศาสตร์ดังกล่าว กระทรวงคมนาคมเป็นผู้รับผิดชอบหลักด้านการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ทั้งนี้ได้กำหนดกลยุทธ์ในการพัฒนาภายใต้กรอบแนวคิด " ใช้ระบบการขนส่งทางน้ำและรางเป็นระบบหลัก โดยมีระบบถนนเป็นระบบเสริม " ประกอบกับแรงขับเคลื่อนจากวิกฤติการณ์ราคาน้ำมัน ที่ปรับตัวขึ้นอย่างมากและต่อเนื่องตั้งแต่ต้นปี 2551 ทำให้ต้นทุนการขนส่งรุนแรงขึ้น เพราะฉะนั้นมาตรการแก้ไขให้เกิดการประหยัดค่าขนส่ง คือ การใช้รูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ ซึ่งหมายถึง การขนส่งทางน้ำและการขนส่งทางรางนั่นเอง เมื่อพิจารณา การขนส่งทางน้ำ อาจทำได้ยากเพราะเป็นระบบการขนส่งที่ต้องขึ้นกับปัจจัยด้านธรรมชาติเป็นองค์ประกอบหลัก อีกทั้งต้องมีระบบการขนส่งหลังท่าที่มีประสิทธิภาพ แนวทางที่มีความเหมาะสมและเป็นไปได้คือ การขนส่งทางราง ซึ่งสามารถขนส่งได้ในปริมาณมาก

ระบบขนส่งมวลชน



อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางรถไฟของประเทศไทย ยังมีข้อจำกัดอยู่มาก โดยเฉพาะโครงข่ายเส้นทางขนส่งสำคัญยังไม่ทั่วถึง เนื่องจากรัฐบาลได้ลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนไว้อย่างสมบูรณ์ การขนส่งสินค้าจึงใช้รถบรรทุกขนส่ง ทำให้การขนส่งทางถนนของประเทศไทยมีสัดส่วนสูงถึง 88% ขณะที่การขนส่งทางรางทำได้เพียง 3% ส่วนการขนส่งทางน้ำ และชายฝั่งมีเพียง 4.8 และ 3.79% ตามลำดับ ดังนั้นจึงต้องพิจารณาให้เกิดการใช้ระบบการขนส่งทางรางให้มากขึ้น เพื่อลดต้นทุนการขนส่งลง

ข้อมูลด้านการพาณิชย์ของรถไฟ เน้นการขนส่งผู้โดยสารมากกว่าการขนส่งสินค้า ปี พ.ศ. 2549 มีการขนส่งรวม 252 ขบวน แบ่งเป็นการขนส่งเชิงสังคม (รถไฟชั้น 3 รถรวม รถธรรมดา รถชานเมือง รถท้องถิ่น) และการขนส่งผู้โดยสารเชิงพาณิชย์ (รถไฟ ชั้น 1 ชั้น 2) เป็นการขนส่งเชิงสังคม 170 ขบวนต่อวัน คิดเป็น 67.46% และเป็นการขนส่งเชิงพาณิชย์ 82 ขบวนต่อวัน คิดเป็น 32.54% จากข้อมูลและสถิติ ได้เชื่อมโยงไปถึงแนวทางการพัฒนาและขยายกำลังรองรับการขนส่งสินค้า แต่ด้วยข้อจำกัดและประสิทธิภาพการใช້ราง และการ utilization ของรางที่เป็นรางเดี่ยว ทำให้การให้บริการขนส่งสินค้ายังอยู่ในขีดจำกัด

เมื่อทำการวิเคราะห์ศักยภาพของระบบการขนส่งทางรถไฟในเบื้องต้นพบว่าประเด็นที่ต้องพิจารณามี 2 เรื่องสำคัญ คือ

ประสิทธิภาพของราง การ utilize ราง ขณะนี้รางเดี่ยว คุณภาพของรางเก่าและทรุดโทรมมีปัญหาการใช้ประโยชน์และประสิทธิภาพรางต่ำ การเดินรถต้องใช้เวลารอสับหลักขบวน ส่งผลต่อความจุ / ของการใช້ราง เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งรางเดี่ยวไม่สามารถสร้างบริการที่สอดคล้องกับความต้องการขนส่ง จึงต้องพัฒนาเป็นรางคู่ อย่างน้อย 2 รางคู่ขึ้นไป เพื่อเพิ่มความจุ / ความถี่ของราง เกิดการใช້รางที่มีประสิทธิภาพดึงดูดให้มีการขนส่งทางรางมากขึ้น

ความเร็ว รางที่มีอยู่เป็นรางแคบขนาด 1 เมตร (Meter Gauge) เป็นอุปสรรคต่อความเร็วการเดินรถ จึงจำเป็นต้องมีรางกว้างซึ่งเป็นขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge) ซึ่งมีความกว้าง 1.43 เมตร

เมื่อพูดถึงการดึงดูดให้หันมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟสามารถจำแนกเป็น 2 ปัจจัย คือ ความจุ / ของราง - ความเร็วของขบวนรถ กับอัตราค่าขนส่ง ทั้งนี้มีความเห็นว่า ประเด็นเรื่องความจุ-ความเร็ว เป็นเรื่องโครงสร้างพื้นฐานหลัก (Hardware) ที่ต้องแก้ไขเป็นอันดับแรกก่อน ส่วนอัตราค่าขนส่งเป็นเรื่อง (Software) ที่ไม่ต้องการการลงทุน เป็นจุดสุดท้ายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการ



ระบบขนส่งมวลชน

จากเป้าหมายที่อยากเห็นในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ คือ การเพิ่มความจุของราง และการพัฒนาความเร็วในการเดินรถ แนวทางที่ต้องดำเนินการคือ การสร้างรางคู่ และขยายโครงข่ายเส้นทางให้ทั่วถึง ทั้งนี้ ต้องคิดให้ไกลโดยมุ่งเป้าหมายให้ระบบการขนส่งทางรางสามารถรองรับการขนส่งภายในประเทศ และรองรับการขนส่งระหว่างประเทศในฐานะการเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค รองรับการขนส่งจากประเทศ Land Lock เพื่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ เกิดธุรกรรมทางเศรษฐกิจ เป็นจุดเริ่มต้นของวงจรเศรษฐกิจของประเทศ โดยมีแนวคิดดังนี้

1. การพัฒนาระบบรางขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge) ทั่วประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทั้งสินค้าและผู้โดยสาร

2. การสร้างราง 3 เส้น โดยเฉพาะรางคู่ที่จะมาเพิ่ม ให้ทำราง 3 เส้น โดยมีทั้งขนาดรางมาตรฐานร่วมกับรางเดิมที่เป็น Meter Gauge ข้อดีคือ ระบบรางเดิม Meter Gauge สามารถใช้หัวรถจักร และแคร่แบบเดิมได้ ขณะเดียวกันก็ได้เตรียมขนาดรางมาตรฐานเพื่อรองรับการเดินรถความเร็วสูงในอนาคต ส่วนการลงทุนในเส้นทางใหม่ๆ ก็สามารถพิจารณาดำเนินการตามเป็นลำดับเวลาและงบประมาณ

3. ทำเหมือนเดิม ขยายรางคู่ Meter Gauge ตลอดเส้นทาง ระยะยาวจึงค่อยทำราง Standard Gauge วิธีนี้จะใช้เวลานานมาก ข้อดีคือ ลงทุนน้อย ค่อยเป็นค่อยไป ใช้ประโยชน์จากสิ่งที่มีอยู่ แต่ข้อเสียคือ การปรับโครงสร้างต้นทุนค่าใช้จ่ายการขนส่งอาจต้องใช้เวลา



สรุปแนวคิดเพื่อให้เกิดความสำเร็จในการลดต้นทุนการขนส่ง ขึ้นอยู่กับความสามารถของรถไฟ ความพร้อมของการให้บริการ ได้แก่การมีรางคู่ และความสามารถที่จะวิ่งได้เร็ว ก็คือความจุของรางและความเร็วในการเดินรถนั่นเอง ความสำเร็จจึงขึ้นอยู่กับจัดการให้มีโครงสร้างพื้นฐาน การเพิ่มประสิทธิภาพของราง และการจัดการให้มีบริการที่มีประสิทธิภาพ จึงต้องมีการจัดองค์กรการบริหารการขนส่งทางรถไฟ อย่างเป็นระบบ ทั้งนี้ มีความเห็นว่าต้องกำหนดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบด้านราง (การลงทุนและการจัดการราง) ทำหน้าที่กำหนดให้มีการใช้รางอย่างมีประสิทธิภาพ โดยรัฐบาลรับผิดชอบงบประมาณในการลงทุนก่อสร้าง

อีกองค์กรหนึ่ง คือ หน่วยจัดการให้บริการการขนส่ง ให้มีหน้าที่รับผิดชอบจัดบริการทั้งการขนส่งสินค้า และผู้โดยสาร ซึ่งถ้าจะให้มีประสิทธิภาพและลดต้นทุนขนส่งได้ เห็นสมควรแยกการให้บริการขนส่งสินค้าออกจากบริการขนส่งคนโดยสาร เป็น 2 หน่วยงาน เพื่อกระทรวงคมนาคมจะสามารถกำกับบริหารจัดการด้านต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสารได้ชัดเจน เพราะเป้าหมายของการขนส่งผู้โดยสารคือ ความต้องการเดินทางของคน ส่วนเป้าหมายของการเดินทางของสินค้าจะแตกต่างกัน

ศุภดาว เจริญผล

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 8ว.

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

บทวิเคราะห์ปริมาณผู้โดยสาร

โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามกนคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าใต้ดิน)

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เปิดบริการเดินรถสายนี้ เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 ซึ่งเป็นรถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของประเทศไทย ระยะทาง 20 กม. ช่วงหัวลำโพง-ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์-บางซื่อ ประกอบด้วยสถานี จำนวน 18 สถานี

การวิเคราะห์ปริมาณการเดินทาง

ข้อมูล

การวิเคราะห์ปริมาณการเดินทาง (Passenger Volume) อ้างอิงจากข้อมูลปริมาณผู้โดยสารเข้า-ออกเฉลี่ยรายวัน รายสถานี ประจำปี 2549 (เดือนมกราคม-ธันวาคม) และปี 2550 (เดือนมกราคม-สิงหาคม) ในรูปแบบ Origin-Destination (O/D) โดยแบ่งเป็นวันธรรมดาหรือวันทำงาน (วันจันทร์-ศุกร์) และวันหยุดและวันนักขัตฤกษ์ โดยข้อมูลฯ ได้รับความอนุเคราะห์ จาก รฟม. ผ่านการจัดเก็บด้วยระบบ Automatic Fare Collection (AFC)

การประมวลผล

ผู้วิเคราะห์ประมวลผล โดยใช้โปรแกรม SPSS version 11.5 และโปรแกรม Microsoft Office Excel version 2003 ค่าเชิงสถิติที่ใช้ในการคำนวณ ใช้หลักเกณฑ์ความน่าเชื่อถือ (Confidence Level) ที่ 95



ปริมาณการเดินทาง ระหว่างปี 2549 และปี 2550

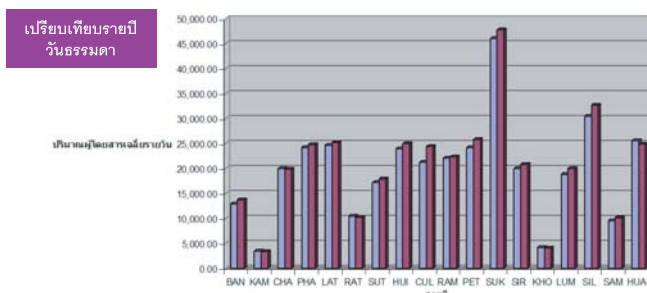
วันธรรมดา

จากผลการวิเคราะห์ พบว่าสถานี 5 อันดับแรกที่มีอัตราการเพิ่มของปริมาณผู้โดยสารมากที่สุด โดยเรียงตามลำดับจากมากไปน้อย (รูปที่ 1) ได้แก่ สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สถานีสีลม สถานีบางซื่อ สถานีสามย่าน และสถานีเพชรบุรี และมีช่วงของการเปลี่ยนแปลงอยู่ระหว่าง ร้อยละ 6 ถึงร้อยละ 15 ทั้งนี้ สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย มีผู้โดยสารเพิ่มมากที่สุด จาก 21,204 คน ต่อวัน เป็น 24,361 คน ต่อวัน หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 15 ส่วนสถานีที่มีปริมาณผู้โดยสารลดลงจากมากไปหาน้อย ได้แก่ สถานีหัวลำโพง สถานีรัชดาภิเษก สถานีคลองเตย สถานีกำแพงเพชร และ สถานีสวนจตุจักร โดยเฉพาะสถานีหัวลำโพง มีปริมาณลดลงจาก 25,557 คน ต่อวัน เป็นจำนวน 24,876 คน ต่อวัน หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 2.66

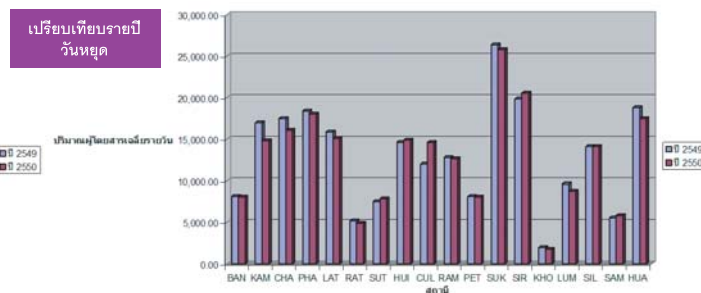
วันหยุดและวันนักขัตฤกษ์

จากผลการวิเคราะห์ พบว่าสถานี 5 อันดับแรกที่มีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มมากที่สุด โดยเรียงตามลำดับจากมากไปน้อย (รูปที่ 2) ได้แก่ สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งชาติ สถานีสามย่าน สถานีสุทธิสาร สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ และสถานีห้วยขวาง และมีช่วงของการเปลี่ยนแปลงอยู่ระหว่าง ร้อยละ 2 ถึงร้อยละ 2 และเช่นเดียวกับกรณีวันธรรมดา สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย มีผู้โดยสารเพิ่มมากที่สุด จาก 12,035 คน ต่อวัน เป็น 14,604 คน ต่อวัน หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 21 ส่วนสถานีที่มีปริมาณผู้โดยสารลดลง จากมากไปหาน้อย ได้แก่ สถานีกำแพงเพชร สถานีคลองเตย สถานีลุมพินี สถานีสวนจตุจักร และสถานีหัวลำโพง โดยเฉพาะ สถานีกำแพงเพชร มีปริมาณลดลงจาก 17,002 คน ต่อวัน เป็น 14,871 คน ต่อวัน หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 13

สถิติขนส่งและจราจร



รูปที่ 1 แสดงผลเปรียบเทียบ รายวันธรรมดา



รูปที่ 2 แสดงผลเปรียบเทียบ รายวันหยุดและวันนักขัตฤกษ์

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

บทสรุป

จากผลการศึกษาพบว่า ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะของการใช้ที่ดิน (Land use) และการเดินทาง (Travel demand) ยังคงมีความสัมพันธ์กัน ในกรณีศึกษาของกรุงเทพมหานคร และด้วยลักษณะเส้นทางระบบขนส่งมวลชนทางราง (รถไฟฟ้า) ทั้ง 2 สาย ในปัจจุบัน (รฟม. และ BTS) ที่กระจุกตัวอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน อาจกล่าวได้ว่าการเดินทางระหว่างวันทำงาน (วันจันทร์-ศุกร์) สถานีที่มีผู้โดยสารผ่านเข้า-ออก มากเป็นระดับต้น ๆ จะอยู่ในบริเวณที่มีอิทธิพลต่อการดึงดูดการเดินทาง (Trip attracting zones) โดยเฉพาะย่านแหล่งงาน (Employment zones) และพาณิชยกรรมหรือพื้นที่สีแดง และสถานีเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างระบบ (สถานีร่วม) เช่น สถานีสุขุมวิท สถานีสีลม สถานีหัวหมาก สถานีลาดพร้าว สถานีเพชรบุรี และสถานีจตุจักร โดยประเภทของการเดินทาง (Trip purpose) มีแนวโน้มเป็นการเดินทางที่เกี่ยวข้องกับแหล่งงาน (Work trip)

ขณะที่วันหยุด (วันเสาร์-อาทิตย์) แนวโน้มปริมาณการเดินทาง (Travel trend) ยังคงคล้ายคลึงกับลักษณะของการเดินทางในวันธรรมดา กล่าวคือ ย่านสุขุมวิท ซึ่งมีลักษณะการใช้ที่ดินแบบผสม (Mixed land use) ระหว่างแหล่งงาน การค้า และที่พักอาศัยหนาแน่นสูง (พื้นที่สีแดงและสีน้ำตาล) ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางยังคงสูงอยู่ ในขณะที่ ย่านสีลม (พื้นที่สีแดง - พาณิชยกรรม) และเพชรบุรี (พื้นที่สีน้ำเงิน - สถาบันราชการและการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ) พบว่ามีปริมาณการเดินทางที่ลดลง เฉลี่ยประมาณร้อยละ 55 ถึงร้อยละ 68 (55-68 เปอร์เซ็นต์) ส่วนสถานีกำแพงเพชรที่ตั้งอยู่บริเวณตลาดนัดสวนจตุจักร พบว่ามีปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ประมาณ ร้อยละ 369 (369 เปอร์เซ็นต์) อาจเนื่องมาจากผู้โดยสารเดินทางไปทำกิจกรรมเกี่ยวกับการสันทนาการ (Recreational trip) เช่น การช้อปปิ้ง และการพักผ่อนหรือออกกำลังกาย เป็นต้น ทั้งนี้ จากการศึกษาพบว่าช่วงเวลาเปิด-ปิดภาคการศึกษาของนักเรียนและนักศึกษา ส่งผลต่อปริมาณผู้โดยสาร โดยพบว่าช่วงปิดเทอมใหญ่ (ระหว่างเดือนมีนาคมและเดือนพฤษภาคม) มีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยรายวัน ลดลงร้อยละ 6 และร้อยละ 10 ในปี 2550 และ 2549 ตามลำดับ

ข้อเสนอแนะ

จากผลของการศึกษาในครั้งนี้ อาจมีประโยชน์ต่อการวางแผนเส้นทางระบบขนส่งมวลชนทางรางในอนาคต โดยเฉพาะประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- การกำหนดตำแหน่งสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง (Station / terminal locations) ตามลักษณะของการใช้ที่ดิน ที่เหมาะสม
- การกำหนดรูปแบบและขนาดของสถานี ฯ ที่สัมพันธ์กับปริมาณการใช้สอยที่แท้จริง
- การพิจารณาความสำคัญของการเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งมวลชนทางราง หรือสถานีร่วม โดยพิจารณาจากปริมาณผู้โดยสารของแต่ละระบบ
- การพิจารณาเรื่องการใช้ระบบตัวร่วม อาทิ การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและอื่น ๆ จากปริมาณความต้องการในการเดินทาง (Boarding and alighting passengers)



....โดย ดร.สญชัย ลบรัมย์
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6 ว

ของขวัญ ๑๒ ราศี

เข้าเทศกาลแห่งการให้ความรักและความปรารถนาดีแก่กัน ถ้าเราได้อะไร ของขวัญ ที่เราให้ก็จะมีค่ามากขึ้น เพราะถูกใจคนรับแต่คนเราก็มักมีความแตกต่างกัน มีความชอบและความต้องการ ไม่เหมือนกัน ในทางโหราศาสตร์เราแบ่งผู้คนออกเป็นลักษณะนิสัยพื้นฐานคร่าวๆ ไว้ 12 แบบ ตามลักษณะ ราศีดวงดาว ลองมาเลือกของขวัญให้คนที่เรารักทั้ง 12 ราศีดีกว่า เพียงแค่คุณรู้ว่าคนที่คุณรักอยู่ราศีใด คุณก็สามารถเลือกของได้ถูกใจคนรับแน่นอน ...

ราศีเมษ



เสื้อผ้า	สีแสดตัดกันกับส้ม
ตุ๊กตา	แกะน้อย
น้ำหอม	กลิ่นสังเคราะห์แบบนักกีฬา
ดนตรี	เพลงจังหวะเต้นรำ
อัญมณี	เพชร (ความแข็งแกร่ง)
ต้นไม้	พวงแสด
ดอกไม้	คาร์เนชั่นสีแสด

ราศีพฤษภ



เสื้อผ้า	แบบเรียบ ใก้ เนียบ
ตุ๊กตา	วัว หรือคาวัวตัวโตๆ
น้ำหอม	กลิ่นกุหลาบ
ดนตรี	เพลงบรรเลงคลาสสิก
อัญมณี	มรกต (ทำให้อารมณ์ดี)
ต้นไม้	ต้นกุหลาบสีชมพู
ดอกไม้	กุหลาบสีชมพู

ราศีเมถุน



เสื้อผ้า	ใก้ กั้นส้ม
ตุ๊กตา	เด็กชายหญิงคู่กัน
น้ำหอม	กลิ่นป่าหิมพานต์
ดนตรี	เพลงเทคโนโลยี
อัญมณี	พลอยคาร์เนชั่น (ขจัดคุณไสยและโรคร้าย)
ต้นไม้	ต้นกระดังงา
ดอกไม้	ดอกบานไม่รู้โรย

ราศีกรกฎ



เสื้อผ้า	แบบเรียบร้อย สบายๆ
ตุ๊กตา	ม้า
น้ำหอม	กลิ่นมะลิ
ดนตรี	เพลงบรรเลงนุ่มนวล
อัญมณี	ไข่มุก (มีความสุข)
ต้นไม้	ต้นแก้ว
ดอกไม้	มะลิ

ปักษิณกะ

ราศีสิงห์



เสื้อฟ้า	แบบสไตล มียี่ห้อ
ตุ๊กตา	สิงโตหรือแมว
น้ำหอม	กลิ่นดอกไม้แรงๆ
ดนตรี	เพลงจังหวะลาติน
อัญมณี	ทับทิม (โชคดีเรื่องงาน)
ต้นไม้	ต้นพุทธรักษา
ดอกไม้	ดอกทานตะวัน

ราศีกันย์



เสื้อฟ้า	ตัดเย็บเรียบร้อย และเข้าชุดกัน
ตุ๊กตา	ช้าง
น้ำหอม	กลิ่นสมุนไพรสดชื่น
ดนตรี	ทำนองเก่าใหม่ผสมกัน
อัญมณี	หยก (สงบ มีสมาธิ)
ต้นไม้	ต้นจัตุรัส
ดอกไม้	ดอกบัวเตอร์ศัพ

ราศีตุลย์



เสื้อฟ้า	ตามสมัย อินเตอร์เนต
ตุ๊กตา	ตัวตลก
น้ำหอม	กลิ่นอ่อนๆ จากธรรมชาติ
ดนตรี	เพลงรักหวานซึ้ง
อัญมณี	โอปอล (มีเสน่ห์)
ต้นไม้	ต้นเข็มม่วง
ดอกไม้	กุหลาบ

ราศีพิจิก



เสื้อฟ้า	เข้ารูป เน้นรูปร่าง
ตุ๊กตา	เสือ
น้ำหอม	กลิ่นสมุนไพรวันออก
ดนตรี	เพลงปลุกใจ
อัญมณี	พลอยอะความารีน (ป้องกันอุบัติเหตุ)
ต้นไม้	ต้นชมพูพันธุ์ทิพย์
ดอกไม้	เจอราเนียม

ราศีธนู



เสื้อฟ้า	ลำลอง แบบนักกีฬา
ตุ๊กตา	หมี
น้ำหอม	กลิ่นพรรณไม้
ดนตรี	เพลงจังหวะเต้นรำ
อัญมณี	หินบุลนการเวก (เตือนภัยภัยส่วนหน้า)
ต้นไม้	ต้นราชพฤกษ์
ดอกไม้	ดอกคาร์เนชั่นสีชมพู

ราศีมังกร



เสื้อฟ้า	มียี่ห้อ ทรง เนียบ
ตุ๊กตา	ทงษ์
น้ำหอม	กลิ่นดอกไม้วันออก
ดนตรี	เพลงประสานเสียง
อัญมณี	นิล (ป้องกันคำนิทาน)
ต้นไม้	ต้นพวงคราม
ดอกไม้	ลิลลี่

ราศีกุมภ์



เสื้อฟ้า	แปลกล้ำสมัย ไม่ซ้ำใคร
ตุ๊กตา	นก
น้ำหอม	กลิ่นผลไม้เปรี้ยว
ดนตรี	เพลงเทคโน
อัญมณี	มุกดาหาร (มีเสน่ห์)
ต้นไม้	ต้นอินทนิล
ดอกไม้	กล้วยไม้

ราศีมีน



เสื้อฟ้า	สีอ่อนๆ นุ่มนวล
ตุ๊กตา	ปลาโลมา
น้ำหอม	กลิ่นดอกไม้อ่อน
ดนตรี	เพลงบรรเลงอ่อนหวาน
อัญมณี	อเมทิสต์ (อ่อนหวาน)
ต้นไม้	ต้นบัว
ดอกไม้	ดอกบัว

ขอขอบคุณ
ข้อมูลจากหนังสือ ศาสตร์แห่งโหรา 2552
สำนักพิมพ์ศิษย์



รอบรู้ สนข.

โดย **เด็กใต้ทางด่วน**

สวัสดีปีใหม่ครับ ท่านผู้อ่านวารสาร "นโยบายการขนส่งและจราจร"

ของ สนข. ทุกท่าน ทีมงานวารสารฯ ขออวยพรให้ทุกๆ ท่าน จงประสบ
แต่ความสุขความเจริญ คิดสิ่งใดสมความปรารถนานะครับ สำหรับท่าน
ที่จะเดินทางในช่วงเทศกาลปีใหม่ ขอให้ระมัดระวังเรื่องความปลอดภัย

ในการเดินทางนะครับ วารสารฉบับนี้ เป็นฉบับที่ 2 ซึ่งผมขอแนะนำให้อ่านกับผู้บริหาร บัณฑิต
และเจ้าหน้าที่ของ สนข. ซึ่งมุ่งมั่นในการทำงาน เป็นที่น่ายกย่อง ชมเชย โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้าราชการ
ที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านในการพัฒนาและวางแผนในเรื่องของการขนส่งและ
จราจรด้านต่างๆ ตามสโลแกนของคอลัมน์รอบรู้ สนข. ที่ว่า " สนข.ใครทำดี....เขาหรือเธออยู่ที่ไหน
เราจะตามไปชมเชยครับ "



นายวรเดช ทัญประเสริฐ

รักษาการในตำแหน่ง นักวิชาการขนส่ง 10 ชษ.
(ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคม)

ชาว สนข. ทุกคนขอร่วมแสดงความยินดีกับ ผอ.วรเดช ที่ได้
รับแต่งตั้งให้เป็นที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ ของกระทรวง
คมนาคม ซึ่งความรู้ความสามารถของท่านจะช่วยพัฒนาและเสริมสร้าง
ศักยภาพด้านการขนส่งและการจราจร รวมทั้งสร้างความเข้มแข็ง
ด้านเศรษฐกิจการค้าของประเทศไทยให้สามารถแข่งขันในเวทีโลกได้
และคงต้องไปกมือลา กับ ผอ.วรเดชฯ ซึ่งต้องย้ายไปเป็นที่ปรึกษาด้าน
เศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศที่กระทรวงคมนาคม อย่างนี้ลูกน้องที่ สพง.
คงติดถึงแยเลย และยังฝากบอกมาว่าถ้าไปกินไวน์ที่กระทรวงอย่าลืม
ตามลูกน้องไปร่วมแจมด้วยนะครับ

นายพีระพล ทาวรสุกเจริญ

เลขานุการกรม รักษาการแทน พอ.สำนักแผนงาน (สพพ.)

ชาว สนข. และทีมวารสาร"นโยบายการขนส่งและจราจร"
ขอแสดงความยินดีกับ ผอ.พีระพล เลขานุการกรม สลก. ที่ได้รับแต่งตั้งให้
ดำรงตำแหน่งรักษาราชการแทน ผอ.สพพ. อยู่ในตำแหน่ง สลก. มาตั้ง 5 ปี
กว่า พัฒนาให้ สลก. ก้าวหน้าไปกว่าเดิมอย่างมาก โดยเฉพาะด้าน
การบริหารงานด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้
และที่สำคัญ ผอ.พีระพล ยังรัก สนข.ของเราเป็นอย่างยิ่ง เพราะนอกจาก
จะเสียสละทำงานเพื่อ สนข. อย่างเข้มแข็ง จริงจัง และทุ่มเท กลับบ้านดึก
แต่มาทำงานเช้าทุกวันอย่างไม่มีรู้จักเหน็ดเหนื่อยแล้ว... ผอ.พีระพลฯ ยังเป็น
ผู้ริเริ่ม และผลักดันกิจกรรม สนข. ดินสู่สังคมชนบท โดยดำเนินการ
จัดสร้างและมอบห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ
พร้อมคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์การเรียนการสอนให้แก่โรงเรียนบ้านมอเทอ
อ.พบบพระ จ.ตาก ในปี 2550 และ โรงเรียนริมโขงวิทยา อ.เชียงของ
จ.เชียงราย ปี 2551 ...ทำตัวอย่างนี้จึงได้รับมอบโล่ เพื่อเป็นเกียรติ
จากสมาคมนักเรียนเก่าเทพศิรินทร์ในพระบรมราชูปถัมภ์ เมื่อวันที่ 12 ธ.ค.
ที่ผ่านมา





นายวิชัย อภิเมธีราษฎร์

ผู้อำนวยการสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.)

สำหรับ ผอ.วิชัย หรือที่ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ สนข. เรียกกันติดปากว่า "เฮียฮุย" ก็เป็นท่านหนึ่งที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านวิเคราะห์นโยบายและแผน ในตำแหน่งเจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 9 ชช. ซึ่ง ผอ.วิชัย จะเป็นผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับ "ด้านพัฒนาระบบการขนส่ง" แต่จริงๆ แล้ว เฮียฮุย ไม่ได้เชี่ยวชาญด้านนี้ด้านเดียวนะครับ ยังมีอีกหลายด้านที่เฮียฮุยเชี่ยวชาญมากๆ ??? ใครอยากรู้ว่าเรื่องอะไร ลองไปถามเฮียได้ครับ โดยเฉพาะเรื่องอาหารการกิน ใครอยากรู้ว่าอาหารที่ไหนอร่อยถามเฮียได้เลย งามอย่างเดี๋ยวนะ... แต่เฮียไม่พาไปเลี้ยง เด็กได้ทางด่วนและที่มวาร์สาร "นโยบายการขนส่งและจราจร" รวมทั้งชาว สนข. ทุกคน ขอแสดงความยินดี กับเฮียฮุยด้วยครับ

นางสาวทัศนีย์ ศิลปบุตร

ตำแหน่งเจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 8
(ผู้อำนวยการส่วนสำนักแผนความปลอดภัยด้านการจราจร สฟป.)

ท่านนี้ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านวิเคราะห์นโยบายและแผน ในตำแหน่งเจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 9 ชช. ในด้านความปลอดภัยครับ ปัจจุบันทำหน้าที่เป็นผู้อำนวยการส่วนสำนักแผนความปลอดภัยด้านการจราจร สฟป. ก็ขอแสดงความยินดี กับพี่ทัศนีย์ หรือ "พี่หนู" ด้วยนะครับ



นายยິนยง ตั้งปรมศรี

ตำแหน่งเจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 8 ว
(ผู้อำนวยการกลุ่มวิเคราะห์แผนด้านการขนส่งและจราจรทางบก สฟง.)

สำหรับพี่ยິนยง ก็เป็นอีกท่านหนึ่งเช่นเดียวกันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านวิเคราะห์นโยบายและแผน ในตำแหน่งเจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 9 ชช. แต่เป็นด้านการวางแผนการขนส่งและจราจร เห็นมั้ยละครับ บุคลากรของ สนข. แต่ละท่านมีความรู้และความสามารถหลากหลายด้าน พร้อมทั้งจะช่วยกันผลักดันให้การพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรของประเทศ มีความก้าวหน้าทัดเทียมอารยประเทศได้ในอนาคต พวกเรา ชาว สนข. ก็ต้องขอแสดงความยินดีกับพี่ยິนยงฯ ด้วยเช่นเดียวกันครับ

นายรัชวัฒน์ สืบภักย์

ตำแหน่งเจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 8 ว
(ผู้อำนวยการกลุ่มวิเคราะห์แผนรวม สฟง.)

สำหรับการพัฒนาด้านคมนาคมและขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมนั้น เป็นเรื่องสำคัญอย่างยิ่งที่ สนข. เร่งผลักดันให้เกิดเป็นรูปธรรม และผู้ที่อยู่เบื้องหลังของการศึกษา ในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องนี้ ก็คือ พี่รัชวัฒน์ หรือพี่โป่ง ซึ่งปัจจุบันเป็น ผอ. กลุ่มวิเคราะห์แผนรวม ของ สฟง. ทำหน้าที่วิเคราะห์และศึกษาเรื่องต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งทางราง และการขนส่งทางน้ำ หรือการพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม เพื่อรองรับการขยายเส้นทางเศรษฐกิจการค้าและการลงทุน เป็นต้น และยังรับผิดชอบหน้าที่เกี่ยวกับการจัดทำงบประมาณประจำปี ในภาพรวมของกระทรวงคมนาคมอีกด้วย เด็กได้ทางด่วนขอชื่นชมในความมุ่งมั่น และเป็นกำลังใจให้พี่โป่งทำงานต่อไป ลูกน้องบอกว่าหากอยากให้กำลังใจพี่โป่งต้องช็อกกล้วยกับแก้วตมมาฝาก ของชอบ... กินแล้วพี่โป่งมีกำลังใจทำงานต่อไปครับ





นายภาณุวัฒน์ ว่องวุฒิเวชกุล

ตำแหน่ง เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6ว ฝ่ายช่วยอำนวยความสะดวก

สำหรับฉบับนี้ เด็กได้ทางด่วน ขอแนะนำสมาชิกใหม่ของ สนช. นายภาณุวัฒน์ หรือ น้องต๋อง ซึ่งปัจจุบันเป็นหน้าห้องท่าน ผอ. สนช. น้องต๋องเป็นคนที่มียุติธรรมดี เป็นคนมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดีเยี่ยมเป็นกันเองกับทุกคน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องต่างๆที่ขึ้นไปหาผอ.สนช.มีเป็นร้อยๆเรื่อง แต่น้องต๋องสามารถบริหารจัดการได้หมดทุกเรื่องอย่างไม่มีปัญหาให้ต้องหนักใจ นอกจากนั้นยังมีความสามารถพิเศษทางการสื่อสาร โดยเฉพาะกับสาว ๆ เพราะตอนไป Press Tour สื่อสารกับสาวจีนรู้เรื่องอยู่คนเดียว คนอื่นๆ ทั้งๆ ที่เจ้าตัวออกตัวว่าพูดภาษาจีนไม่เป็น ไม่อยากจะเชื่อเลย!?!

นางสาวก้านทอง บุหระ

ตำแหน่ง เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 5 สพร.

ในการทำงานด้านวิเคราะห์และวางแผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง เกี่ยวกับรถไฟฟ้าบางคนอาจจะคิดว่าเป็นงานของผู้ชายแต่จริงๆ แล้วผู้หญิงก็ทำได้นะครับและก็ได้ด้วย เด็กได้ทางด่วน ขอแนะนำข้าราชการรุ่นใหม่ไฟแรงอีกคนของ สนช. ก็คือ น้องบ๊ม หรือ น้องก้านทอง เป็นหนึ่งในทีมของการวางแผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ของ สพร. อยากรู้ข้อมูลเกี่ยวกับรถไฟฟ้าสามารถโทรถามได้เลยครับ แต่ถ้าถามเรื่องอื่นต้องผ่านหัวหน้าน้องบ๊ม (พี่เบิ้ล) ก่อนนะครับ ก็ขอชื่นชมในความสามารถของน้องบ๊มนะครับ



นางสาวประเทือง ไหมสุวรรณ

ตำแหน่ง นักวิชาการคอมพิวเตอร์ 5 ศสท.



เรียกว่าเป็นผู้หญิงที่ฮอตที่สุดของ สนช. ในเวลานี้ก็ว่าได้ครับ สำหรับน้องประเทืองหรือน้องเทื่อง เพราะโทรศัพท์ที่โต๊ะจะดังตลอดเวลา จะมีคนโทรมาหาเยอะมาก ไม่ใช่อะไรหรอกครับ เพราะถ้าข้าราชการหรือเจ้าหน้าที่ของ สนช. คนไหนมีปัญหาเกี่ยวกับเครื่องคอมพิวเตอร์ จะต้องโทรไปหาน้องเทื่อง และน้องเทื่องก็จะลงมาให้ความช่วยเหลือในทันที รวมทั้งเรื่องอวัชเขตข้อมูลต่างๆ ที่จะลงเว็บไซต์ของ สนช. ก็จะมีน้องเทื่อง และทีมงานของ ศสท. ดูแลอยู่ ข้าราชการรุ่นใหม่ที่มั่นใจขอความช่วยเหลือแบบนี้ เด็กได้ทางด่วนขอยกย่องและชมเชยนะครับ (สังเกตน้องเทื่องได้ง่ายๆ เลยครับ หัวจะยุ่งทุกวัน ยุ่งยังงอลงไปดูสิครับ.....)

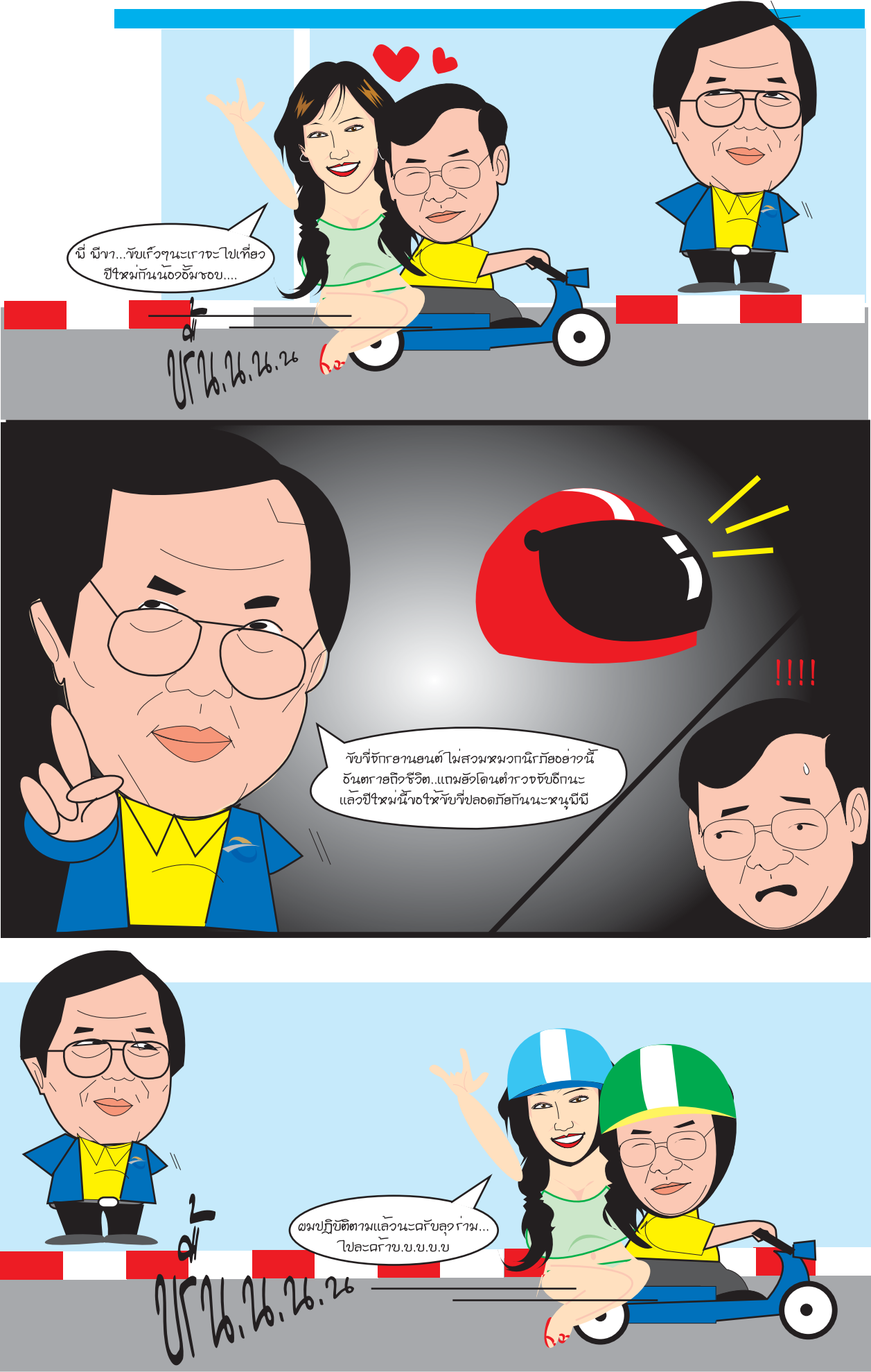
นางสาวสุรนิย์ โล่ห์สุวรรณ

ตำแหน่ง เจ้าหน้าที่งานบุคคล

สำหรับสาวน้อยหน้าใสคนนี้เธอชื่อ "น้องทราย" ปฏิบัติงานอยู่ฝ่ายกองการเจ้าหน้าที่ สลก. น้องทรายเป็นเด็กที่น่ารัก ชยัน ทำงาน มีน้ำใจ ชอบช่วยเหลือผู้อื่น ชาว สนช. ทุกคนไม่มีใครที่ไม่รู้จักน้องทราย เพราะน้องทรายไม่เพียงเป็นเด็กที่มีหน้าตาน่ารัก ร่าเริง เชิง ฯลฯ ได้อย่างสวยงามแล้ว น้องทรายยังมีสัมผัสที่ 6 ขนาดอยู่ทำงานตึกดิน เพราะเป็นเด็กชยัน แต่บังเอิญได้ยินเสียงปรินเตอร์ดังเองโดยอัตโนมัติ ยังนึกว่า เป็นผีปรินเตอร์เลย.... บรื๊อส!?! (เรื่องแบบนี้ไม่เชื่ออย่าลบหลู่ ... น้องทรายบอก)



การ์ตูนรณรงค์วินัยจราจร ตอน...แวนซ์บอยกับสกี้อยส์เกิลส์



โดย จูบแอง...



ทุกคนที่...

หัวใจเต้นเพื่อความสุขของผู้อื่น



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม