

สนข.ก้าวสู่ปีที่ 7 กับการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน



อ่านบทสัมภาษณ์ ผู้บริหาร สจร. ถึง สนข.

ทิศทางการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ปี 2552

การขนส่งและจราจรกับการประชิดพลังงาน

การแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วนในเขต กทม. และปริมณฑล รวมทั้งข้อเสนอก่อนหน้าที่น่าสนใจอื่นๆ อีกมากมาย...



"...เราแก้ไขจำนวนรถไม่ได้ แก้ไขเส้นทางไม่ได้.. เราจะต้องแก้ไข "ต้นทางกับปลายทาง"
 ก็หมายความว่า จัดให้ "ต้นทางกับปลายทาง" อยู่ในระยะที่ใกล้ขึ้น. ถ้าใกล้ขึ้นแล้ว
 การใช้ถนนก็ใช้ได้น้อยลง จำนวนของถนน หรือความยาวของถนนที่ถูกใช้นั้นก็น้อยลง.
 ก็เท่ากับมีถนนมากขึ้นและรถน้อยลง. ข้อนี้อาจจะเข้าใจกันยากกว่าแก้ไข "ต้นทางกับปลายทาง"
 อย่างไร แต่ขอชี้แจงโดยสังเขปว่า "ต้นทาง" คือบ้านหรือที่อยู่ที่พักของผู้ที่ไว้รถ.
 "ปลายทาง" เป็นที่ทำงาน หรือ สำนักงาน หรือสถานที่ราชการ ของผู้ที่ไว้รถและต้องไปทุกวัน.
 ก็จะต้องทำให้ระยะสั้นลง ระยะสั้นลงมันเป็นเรื่องของพื้นที่...."

พระราชดำริ พระราชทานแก่คณะบุคคลต่างๆ ที่เข้าเฝ้า ถวายชัยมงคล ในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา
 ณ ศาลาดุสิดาลัย สวนจิตรลดา พระราชวังดุสิต วันอาทิตย์ ที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๓๗



บทบรรณาธิการ

สวัสดีครับท่านผู้อ่าน...วารสาร **"นโยบายการขนส่งและจราจร"** ทุกท่าน ฉบับนี้เป็นฉบับปฐมฤกษ์ที่ได้พบกันหลังจากที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ปรับปรุงจุลสาร "สนข. สาร" ให้มีเนื้อหาสาระ รูปแบบ และจำนวนหน้าให้มีความเหมาะสมมากขึ้น และเปี่ยมไปด้วยความรู้เชิงวิชาการด้านการขนส่งและจราจรพร้อมสอดแทรกปณิธาน และสาระความรู้ต่างๆ ให้ผู้อ่านได้รับข้อมูลข่าวสารอย่างเข้มข้น จนมาเป็นวารสาร **"นโยบายการขนส่งและจราจร"** ปีที่ 1 ฉบับที่ 1 วย 3 เดือน (ตั้งแต่เดือนตุลาคม-ธันวาคม 2551)

เมื่อเรากลับมาพบกันใหม่อีกครั้ง ก็ขอทบทวนความทรงจำเกี่ยวกับประวัติความเป็นมาของ สนข. สั้นๆ ว่า สนข. อยู่ในสังกัดกระทรวงคมนาคมตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 พ.ศ. 2545 ซึ่งกำหนดให้ สนข. เป็นส่วนราชการที่รวม 3 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการจัดการระบบการจราจรทางบก (สจร.) สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี บางส่วนของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปก.) และบางส่วนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (สพว.) สังกัดกระทรวงคมนาคมมาไว้ด้วยกัน

วารสาร **"นโยบายการขนส่งและจราจร"** ฉบับนี้พบกับนาฬิกาและแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ของอดีตเลขาธิการคณะกรรมการจัดการระบบการจราจรทางบก (สจร.) อดีตสมาชิกวุฒิสภา อดีตเลขาธิการคณะรัฐมนตรี และอดีตปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี คือ ศาสตราจารย์(พิเศษ) พ.ต.ต. ดร. ยงยุทธ สาระสมบัติ และ ดร.คำรบลักษ์ สุรัสวดี อดีต ผอ.สนข. คนแรก และอดีตรองปลัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งบุคคลทั้งสองท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ ในด้านการขนส่งและจราจรของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ซึ่งบทสัมภาษณ์นี้จะทำให้ผู้อ่านได้ทราบถึงแนวความคิด และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรของอดีตผู้บริหารหน่วยงาน และในฉบับต่อไปท่านจะได้พบกับ ดร.ไมตรี ศรีนิราวัฒน์ อดีต ผอ.สนข. และรองปลัดกระทรวงคมนาคม และนางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผอ.สนข. คนปัจจุบัน ผู้หญิงเก่งที่เต็มไปด้วยความสามารถที่อยู่ในระดับแนวหน้าของประเทศ

นอกจากนั้น วารสาร **"นโยบายการขนส่งและจราจร"** ฉบับนี้ ได้นำเสนอคอลัมน์ **"มุมมองขนส่งและจราจร"** เรื่อง **การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal shift) ยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน** ซึ่งเป็นการให้ข้อมูลความรู้เกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนน ซึ่งมีต้นทุนในการขนส่งค่อนข้างสูงเป็นการขนส่งทางน้ำ หรือทางรางซึ่งประหยัดงบประมาณ

และสามารถลดต้นทุนในการผลิตได้มากกว่า รวมทั้งประหยัดพลังงาน และคอลัมน์ **"จุดประกายความคิด"** นำเสนอเนื้อหาเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ซึ่งเป็นภารกิจหนึ่งที่สำคัญในอีกหลายภารกิจของ สนข. ที่ต้องดึงหมัดในการร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องแก้ไขปัญหาจราจรให้แก่ประชาชน ที่ได้รับความเดือดร้อนจากการใช้รถใช้ถนน

สุดท้ายนี้ กองบรรณาธิการจัดทำ วารสาร **"นโยบายการขนส่งและจราจร"** หวังเป็นอย่างยิ่งว่า วารสารฉบับนี้จะให้ความรู้ และสาระประโยชน์ต่างๆ แก่ผู้อ่านได้เป็นอย่างดี และขอฝากวารสารฉบับนี้ไว้ให้ท่านติดตามกันต่อไป...สวัสดี...พบกันใหม่ฉบับหน้า//

ที่ปรึกษา

นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์	ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
นายอรรณพ ก้อนสมบัติ	รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
นายประพนธ์ สุริยะ	รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
นายจ้าวฤกษ์ ตั้งไพศาลกิจ	รักษาการในตำแหน่งนักวิชาการขนส่ง 10 ชช.
นายชาญชัย สุวิสุทธิกุล	ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร
นายวรเดช หาญประเสริฐ	ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
นายประสิทธิ์ รัชทายศ	ผู้อำนวยการกองส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค
นายไพโรจน์ ภาณุประเสริฐ	รักษาการแทนผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย
นายไพโรจน์ ภาณุประเสริฐ	นายไพโรจน์ ภาณุประเสริฐ
เลขานุการกรม	นายวิชา ปุกหุด
นายวิชา ปุกหุด	ผู้อำนวยการศูนย์สารสนเทศการขนส่งและจราจร
นายวิชัย อภิเมธีอารัง	ผู้อำนวยการสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการจัดการระบบการจราจรทางบก
นายวิจิตร นิมิตวานิช	ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาระบบบริหารและติดตามประเมินผล
นายกุลธน แยมพลอย	ผู้อำนวยการศูนย์ข้อมูลโครงการระบบขนส่งมวลชนและโครงการระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

บรรณาธิการ

นายไพโรจน์ ภาณุประเสริฐ	นายไพโรจน์ ภาณุประเสริฐ
ผู้ช่วยบรรณาธิการ	นายสุณัฐพงศ์ บริบูรณ์สุข
นายสุณัฐพงศ์ บริบูรณ์สุข	นางสาวเยาวมาศ เทียวทอง
นางสาวเยาวมาศ เทียวทอง	นายกรวิภพ บุษปาคม
นายกรวิภพ บุษปาคม	นายวิทยา กอกลิ้น
นายวิทยา กอกลิ้น	นางสาวสตีตรา จันทร์เอี่ยม

กองบรรณาธิการ

นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์	นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์
นายชัยวัฒน์ สังขภาคย์	นายชัยวัฒน์ สังขภาคย์
นายสรพงศ์ โพธิ์ทรัพย์	นายสรพงศ์ โพธิ์ทรัพย์
นายเผด็จ ปะติษฐเพชร	นายเผด็จ ปะติษฐเพชร
นางดวงเดือน นพรัตน์	นางดวงเดือน นพรัตน์
นายอาชว์วัฒน์ จิตประเสริฐ	นายอาชว์วัฒน์ จิตประเสริฐ
นายปริญญ์ ฤกษ์นันท	นายปริญญ์ ฤกษ์นันท
นางสาวจิรวิภา ห้วยหงษ์ทอง	นางสาวจิรวิภา ห้วยหงษ์ทอง
นายธนพล จักรวณิชวงศ์	นายธนพล จักรวณิชวงศ์
นายชัชวาล ลิ้มสกุล	นายชัชวาล ลิ้มสกุล

สารบัญ



สนช. อินทอร์วิง

13



มุมมองชนสง
และจรรจร

19



เปิดตูเปิดตา

27



จุดประกาย
ความคิด

34



คมนาคมก้าวไกล

40



รอบรู้ สนช.

51

05

เปิดแฟ้ม สนช.

ตรวจทางแยกอนุสรณ์สถาน

ตรวจแอร์พอร์ตลิงค์

ตรวจเขื่อนทางน้ำ

ถั่วร่วม ADB

คณะอนุ กรร.ฯ

จากวันแม่สู่วันพ่อ 116 วัน สร้างสามัคคี

09

คุยเฟื่องเรื่องข่าว

ข่าวประมุข คณะอนุ กรร.ฯ

ข่าว สนช. ลงนามถั่วร่วม

ข่าวคนพิการและผู้สูงอายุ

13

สนช. อินทอร์วิง

19

มุมมองชนสงและจรรจร

23

สนช. มีคำตอบ

27

เปิดตูเปิดตา

32

สัญจรทั่วไทย

34

จุดประกายความคิด

38

เปิดโลกเทคโนโลยี

40

คมนาคมก้าวไกล

45

กฎหมายน่ารู้

47

ธรรมะกับชีวิต

48

เส้นทางลัดประหยัดน้ำมัน

51

รอบรู้ สนช.



ภารกิจ และการปฏิบัติงานต่าง ๆ ของ สบข.

แก้ปัญหาจราจรทางแยกอนุสรณ์สถาน

นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พร้อมด้วย ศาสตราจารย์ (พิเศษ) พ.ต.ดร.ยงยุทธ สารสมบัติ ผู้ทรงคุณวุฒิ คจร. ออกตรวจสอบสภาพการจราจรเพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกอนุสรณ์สถาน (พหลโยธิน - ลำลูกกา - วิภาวดี) โดยมีนายประนต์ สุริยะ รอง ผอ.สนข. เจ้าหน้าที่กรมทางหลวง ตำรวจภูธรปทุมธานี ตำรวจภูธรคูคต บริษัท เซียร์ พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด และจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมตรวจสอบสภาพการจราจรในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันอังคารที่ 5 สิงหาคม 2551 เวลา 16.30 น. ณ บริเวณทางแยกอนุสรณ์สถาน โดยแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณดังกล่าวมีดังนี้

1. ให้กรมทางหลวงทำการศึกษาออกแบบรายละเอียดช่องทางเข้า-ออก บนถนนวิภาวดีรังสิต ขาเข้าเมือง บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้า เซียร์รังสิต - ทางแยกอนุสรณ์สถาน รวมถึงการพิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟบริเวณทางแยกอนุสรณ์สถาน และขยายทางยกระดับช่องทางขาขึ้นไปถนนพหลโยธิน (ไปลำลูกกา) เป็น 2 ช่องจราจร และขยายผิวจราจรทางยกระดับขาเข้า - ขาออกเป็นข้างละ 2 ช่องจราจร

2. ให้ห้างสรรพสินค้าเซียร์รังสิตจัดพื้นที่บริเวณห้างสำหรับจอดรถแท็กซี่รองรับผู้โดยสารที่ออกจากห้าง ทั้งนี้ จะนำแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณดังกล่าว สู่การพิจารณาในที่ประชุม คณะอนุกรรมการแก้ไขปัญหาจราจรต่างๆ ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลต่อไป



ตรวจเยี่ยมทางน้ำ

นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) นายวัลย์วิฐ อ่อนศิริ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม นำคณะข้าราชการ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตรวจเยี่ยมระบบการจราจรทางบก และระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำ ได้แก่ ท่าเรือสาทร ท่าเรือพระราม 7 ท่าเรือบางโพ ท่าเรือพระราม 7 และท่าเรือนนทบุรี เพื่อให้มีการปรับปรุงโครงสร้างท่าเรือต่างๆ โดยจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยพื้นฐาน จัดระเบียบลานจอดรถ ปรับปรุงสภาพทางเท้า รวมทั้งการออกแบบการเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า ในอนาคต ได้แก่ สถานีบางโพ (สายสีน้ำเงิน) และสถานีพระนั่งเกล้า (สายสีม่วง) เป็นต้น เมื่อวันอังคารที่ 8 กรกฎาคม 2551





ลงนามตัวร่วม

นายชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบุลย์ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานเปิดการประชุมหารือ ร่วมกับธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2551 ณ ห้องประชุม 401 สนข. เกี่ยวกับโครงการศึกษาการดำเนินงานระบบตัวร่วม โดยมี นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พร้อมด้วยผู้แทนจากหน่วยงานทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนเข้าร่วมประชุม การดำเนินงานระบบตัวร่วมในกรุงเทพมหานคร เชื่อมโยงระบบโดยสารสาธารณะ รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร ด้วยตัวเพียงใบเดียวทำให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง



City Air Terminal

ตรวจแอร์พอร์ตลิงก์

นายสันติ พร้อมพัฒน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกตรวจโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (แอร์พอร์ตลิงก์) โดยมีนางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) นายยุทธนา ทัพเจริญ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมเดินทางในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 7 สิงหาคม 2551 ณ สถานีมักกะสัน ถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีความคืบหน้าของโครงการดังนี้

1. การก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (แอร์พอร์ตลิงก์) มีความคืบหน้าไปแล้วกว่า 90% โดยจะแล้วเสร็จภายในปลายปี 2551

2. สำหรับโครงการแอร์พอร์ตลิงก์จะเปิดให้บริการ 2 ระบบ คือ ระบบไฟฟ้าด่วนพิเศษ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Express Line) ให้บริการระหว่างสถานีมักกะสัน ถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิใช้เวลาไม่เกิน 15 นาที ส่วนรถไฟสายธรรมดา (City Line) จะให้บริการระหว่างสถานีพญาไท ถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และจอดรับส่งทุกสถานี ใช้เวลาไม่เกิน 30 นาที



ตัวโดยสารร่วม





ประชุมคณะกรรมการแก้ไขปัญหาจราจร ระยะเร่งด่วน

ศาสตราจารย์(พิเศษ) พ.ต.ต. ดร.ยงยุทธ สารสมบัติ เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจร และขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ครั้งที่ 3/2551 โดยมีนางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) นายปรเมศ สุริยะ รอง ผอ.สนข. ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมประชุมในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันพุธที่ 9 กรกฎาคม 2551 ณ ห้องประชุม 401 อาคารสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง และจราจร โดยที่ประชุมมีมติดังนี้

1) การบริหารจัดการด้านการจราจรบริเวณสถานีขนส่งกรุงเทพฯ (จตุจักร) ที่ประชุมมีมติให้ปรับปรุงการจราจร บริเวณทางออกสถานีขนส่งให้เป็นแยกสัญญาณไฟจราจร เพิ่มช่องจราจร สำหรับเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด บริเวณสวนสาธารณะ หน้าวัดเสมียนนารี จากถนนวิภาวดี ขาออก-เข้าถนนกำแพงเพชร 6 และสร้างทางขึ้น-ลง ทางพิเศษศรีรัชในพื้นที่ของ รฟท.

2) การพัฒนาการเดินทางเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำ ที่ประชุมฯ เห็นชอบในแนวทางการพัฒนาระบบเชื่อมต่อ ระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำบริเวณ 5 ท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือสาทร ท่าเรือพระปิ่นเกล้า ท่าเรือบางโพ ท่าเรือพระราม 7 และท่าเรือนนทบุรี

โดยมีการปรับปรุงโครงสร้างท่าเรือต่างๆ จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยพื้นฐาน จัดระเบียบลานจอดรถ ปรับปรุง สภาพทางเท้า

3) การบริหารจัดการเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนบนถนนเกษตรา - นวมินทร์ ที่ประชุมฯ มอบหมายให้ กทม. ไปดำเนินการติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทางลัดที่ ลาดปลาเค้า ซอย 28 34 และ 40 ซอยสัมพันธ์เกษม ถนนคลองลำเจียกติดตั้งกล้อง CCTV และจอแสดงผลที่แยกลาดปลาเค้า แยกมัธยม แยกสุคนธ์สวัสดิ์ และแยกประดิษฐ์มนูธรรม ปรับปรุงสัญญาณไฟจราจร และจัดหาลำโพงสัญญาณไฟจราจรเพิ่มเติมเพื่อให้รถจากถนนนวมินทร์เข้าหาหยุดรอสัญญาณไฟ

4) การแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนบริเวณพื้นที่พหลโยธิน-ลำลูกกา-วิภาวดี ที่ประชุมฯ มอบกรมทางหลวง ดำเนินการขยายทางต่างระดับถนนวิภาวดีขาออกเพื่อเข้าสู่ถนนพหลโยธิน โดยปรับปรุงสภาพทางกายภาพบริเวณเชิงลาดของสะพานให้มีความเหมาะสมติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณถนนวิภาวดีขาเข้าตัดถนนพหลโยธิน เพื่อแบ่งการจราจรของรถจากถนนทั้งสองเส้นทาง



จากวันแม่สู่วันพ่อ 116 วัน สร้างสามัคคี

พิธีรับมอบธงจากปลัดกระทรวงคมนาคม

นายชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบุลย์ ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานส่งมอบธงสัญลักษณ์โครงการ "จากวันแม่ถึงวันพ่อ 116 วัน สร้างสามัคคี" โดยมี นางสาวรอยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นผู้รับมอบ และนายอว้อม ก้อนสมบัติ รอง ผอ.สนข. นายประภต สุริยะ รอง ผอ.สนข. นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ นักวิชาการขนส่ง 10 ชข. และผอ.สำนัก/กอง/ศูนย์ ข้าราชการจากกระทรวงคมนาคม และสนข. ร่วมกิจกรรมสร้างความสามัคคีโดยการปลูกต้นพุทธรักษาและต้นดอกมะลิ เฉลิมพระเกียรติเนื่องในโอกาสดังกล่าว เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2551 ณ ห้องโถง ชั้น 1 อาคารสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



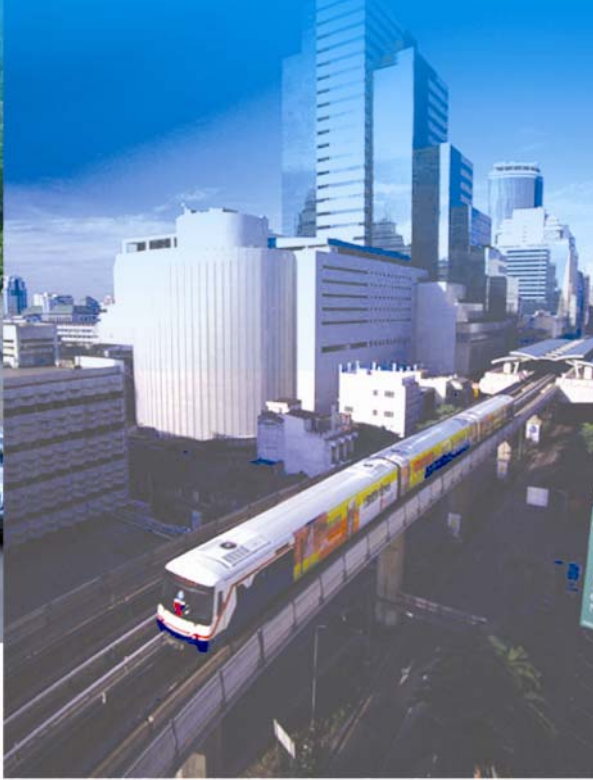
พิธีส่งมอบธงให้กรมทางหลวง

นางสาวรอยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานในพิธีมอบธงสัญลักษณ์โครงการ "จากวันแม่ถึงวันพ่อ 116 วัน สร้างสามัคคี" โดยมีนายนิกร บุญศรี อธิบดีกรมทางหลวงเป็นผู้รับมอบ และนายอว้อม ก้อนสมบัติ รอง ผอ.สนข. ผอ. สำนัก/กอง/ศูนย์และข้าราชการ สนข. ร่วมพิธีส่งมอบธง และร่วมกิจกรรมสร้างความสามัคคี โดยการเดินเทิดพระเกียรติเนื่องในโอกาสดังกล่าว เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2551 ณ ห้องโถงชั้น 1 อาคารพหลโยธิน กรมทางหลวง



กิจกรรมรณรงค์วินัยจราจร โครงการ "เด็กยุคใหม่ ใส่ใจกฎวินัยจราจร"

นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ รักษาการในตำแหน่ง นักวิชาการขนส่ง 10 ชข. เป็นประธานในพิธีเปิดกิจกรรมรณรงค์วินัยจราจร ในโครงการ "เด็กยุคใหม่ ใส่ใจกฎวินัยจราจร" โดยมีนายพระพล ถาวรสุภเจริญ เลขาธิการกรม และเจ้าหน้าที่ สนข. เข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าว ซึ่งถึงนางเรติ พระวิวงศ์ ผู้อำนวยการโรงเรียนเบญจมบพิตร และคณะครูให้การต้อนรับ ในการนี้ บริษัท ฮอนด้า เอพี จำกัด ร่วมให้ความรู้ด้านวินัยจราจร และอบรมการขับขี่ปลอดภัย ทั้งภาคปฏิบัติ และภาคทฤษฎี เพื่อกระตุ้นให้เยาวชนสามารถนำความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไปใช้ในชีวิตประจำวัน เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และการเดินทางสัญจร เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2551 ณ โรงเรียนเบญจมบพิตร กทม.



คุยเฟื่องเรื่องข่าว

สนช. ร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องแก้ไขปัญหาการจราจร และขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กล่าวภายหลังการประชุมคณะอนุกรรมการประสานแก้ไขปัญหาจราจร และขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ครั้งที่ 3/2551 ว่าที่ประชุมฯ ซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ทน.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.) สำนักงานประมาณ กรุงเทพมหานคร (กทม.) กรมโยธาธิการและผังเมืองฯลฯ ได้ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจร และติดตามความก้าวหน้าการดำเนินโครงการต่างๆ อย่างเร่งด่วนโดยเฉพาะ เรื่อง การบริหารจัดการด้านการจราจร บริเวณสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) ที่ประชุมมีมติให้ปรับปรุงการจราจรบริเวณทางออกสถานีขนส่งให้เป็นแยกสัญญาณไฟจราจรเพิ่มช่องจราจรสำหรับเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดบริเวณสวนสาธารณะหน้าวัดเสมียนนารีจากถนนวิภาวดีขาออกเข้าถนนกำแพงเพชร 6 และสร้างทางขึ้น-ลง ทางพิเศษศรีรัช

ในพื้นที่ของ รฟท. รวมทั้งมอบ กทม. จัดทำแผนจัดสร้างอุโมงค์หน้าสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์

นางสร้อยทิพย์ฯ กล่าวเพิ่มเติมว่า ในส่วนของการพัฒนาการเดินทางเชื่อมต่อบริเวณขนส่งสาธารณะทางน้ำ ที่ประชุมฯ เห็นชอบในแนวทางการพัฒนาระบบการเชื่อมต่อบริเวณขนส่งสาธารณะทางน้ำบริเวณ 5 ท่าเรือ ได้แก่ ท่าสาทร ท่าพระปิ่นเกล้า ท่าบางโพ ท่าพระราม 7 และท่าถนนทวี โดยมีการปรับปรุงโครงสร้างท่าเรือต่างๆ จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยพื้นฐานจัดระเบียบลานจอดรถ ปรับปรุงสภาพทางเท้าตลอดแนวจนถึงท่าเรือด่วน ทั้งนี้ ที่ประชุมฯ มอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ดำเนินการพัฒนาท่าเรือ และจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัย ที่จำเป็นต่อการให้บริการประชาชนต่อไป ในส่วนของการพัฒนาระบบการเข้าถึงเพื่อเชื่อมต่อรูปแบบการเดินทางรูปแบบต่างๆ นั้น ที่ประชุมฯ ได้มอบหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมกันดำเนินการให้เกิดความเหมาะสม โดย สนข. จะประสาน



หน่วยงานต่างๆ ได้แก่ รฟม. กทม. ชน. และ ทช.ฯลฯ ในการบูรณาการแผนงานโครงการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่บริเวณท่าเรือกรณีศึกษาทั้ง 5 ท่า เพื่อให้แนวทางการพัฒนาฯ มีความสอดคล้องกับแผนงานโครงการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ดังกล่าว สำหรับการส่งเสริมมาตรการสนับสนุนอื่นๆ เช่น การพัฒนาระบบตัวต่อตัวร่วมในการเดินทางรูปแบบอื่นร่วมกับระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำ เพื่อลดภาระค่าเดินทางของประชาชน ซึ่งที่ประชุมฯ มอบ สนช. ไปศึกษาในรายละเอียดเพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาในที่ประชุมครั้งต่อไป

สำหรับการบริหารจัดการเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนบนถนนเกษตรนวมินทร์ที่ประชุมฯ มอบหมายให้ กทม.ไปดำเนินการติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทางลัดที่ลาดปลาเค้าซอย 28, 34 และ 40 ซอยสัมฤทธิ์เกษม ถนนคลองลำเจียก ติดตั้งกล้อง CCTV และจอแสดงผลที่แยกลาดปลาเค้าแยกมัยลาภ แยกสุคนธ์สวัสดิ์ และแยกประดิษฐ์มนูธรรม ปรับปรุงสัญญาณไฟจราจร และจังหวะสัญญาณไฟจราจรเพิ่มเติม เพื่อให้รถจากถนนวิภาวดีเข้าห้วยต้อสัญญาณไฟ ส่วนการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนบริเวณพื้นที่ พหลโยธิน – ลำลูกกา – วิภาวดีที่ประชุมฯ มอบกรมทางหลวงดำเนินการขยายทางต่างระดับถนนวิภาวดีขาออกเพื่อเข้าสู่ถนนพหลโยธิน โดยการปรับปรุงสภาพทางกายภาพบริเวณเชิงลาดของสะพานให้มีความเหมาะสมติดตั้งสัญญาณไฟจราจร บริเวณถนนวิภาวดีขาเข้าตัดถนนพหลโยธิน เพื่อแบ่งการจราจรของรถจากถนนทั้งสองเส้นทาง รวมทั้งให้ปรับปรุงเกาะกลางถนนวิภาวดีบริเวณหน้าห้างเซียร์รังสิตเพื่อให้รถบนถนนวิภาวดีด้านคูขนานสามารถเชื่อมเข้าสู่ถนนสายหลักได้อย่างสะดวก นอกจากนี้ที่ประชุมฯ ได้รับทราบ



ผลการติดตาม และประเมินผลการดำเนินการตามมาตรการสลับเวลาทำงานของหน่วยงานของรัฐ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรโดยมาตรการดังกล่าวทำให้สามารถวางแผนชีวิต และบริหารเวลาในการทำงาน และส่วนตัวได้ดีขึ้น มีระยะเวลาทำงานเพิ่มขึ้น สามารถจัดการช่วงเวลากลับปฏิบัติงานได้ดีขึ้น และเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ควรกระตุ้นให้หน่วยงานถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2550 อย่างเคร่งครัด และควรให้เจ้าหน้าที่เลือกเวลาทำงานได้ตามความสมควรใจ เพื่อเป็นการกระจายการจราจร และควรกำหนดมาตรการอื่นๆ เช่น การจำกัดรถยนต์ส่วนบุคคลในบริเวณพื้นที่กรุงเทพฯ ขึ้นใน การจัดรถสวัสดิการเจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือการลดวันทำงานต่อสัปดาห์ เป็นต้น



กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง ร่วมกับธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ทำหรือแนวทางการพัฒนาระบบตั๋วร่วม เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง ให้กับประชาชน

นายชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบูลย์ ปลัดกระทรวงคมนาคม เปิดเผยภายหลังการเข้าร่วมรับฟังการแนะนำโครงการศึกษาเกี่ยวกับของการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมว่า ตามที่ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank :- ADB) ได้เคยให้ความช่วยเหลือทางด้านเทคนิคเกี่ยวกับการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมผ่านกระทรวงการคลัง ซึ่งในปีนี้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ได้ร่วมลงนามการให้ความช่วยเหลือทางด้านเทคนิคในเรื่อง "การเตรียมการในการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร" กับกระทรวงการคลังและ ADB ไปแล้ว ซึ่งในการช่วยเหลือทางด้านเทคนิคตามโครงการดังกล่าวนี้จะเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 16 มิถุนายน 2551 ถึงวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2552 รวมระยะเวลา 9 เดือน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและกำหนดนโยบายของการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมการจัดทำเอกสารประกวดราคาสำหรับผู้ที่จะมาดำเนินการระบบตั๋วร่วม แผนปฏิบัติการงบประมาณและการจัดหางบประมาณสำหรับการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมในส่วนของภาครัฐ

นายชัยสวัสดิ์ ๔ กล่าวต่อว่า การร่วมหรือในวันนี้เป็นการแนะนำโครงการ ซึ่งจะทำการศึกษาเกี่ยวกับการกำหนดแนวทางนโยบายแผนการดำเนินงานระบบตั๋วร่วม การกำหนดอัตราค่าโดยสารที่จะใช้ในระบบตั๋วร่วมซึ่งรวมถึงระบบรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร รวมทั้งข้อแนะนำในการกำหนดทางเลือกเกี่ยวกับงบประมาณ และการจัดหางบประมาณสำหรับการดำเนินงานระบบตั๋วร่วม



ในส่วนของภาครัฐ โดยเฉพาะการดำเนินงานของศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง และเอกสารการประกวดราคาสำหรับผู้ที่จะมาดำเนินการระบบไปแล้ว ซึ่งในการช่วยเหลือทางด้านเทคนิคตามโครงการดังกล่าวนี้ จะเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 16 มิถุนายน 2551 ถึงวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2552 รวมระยะเวลา 9 เดือน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา และกำหนดนโยบายของการดำเนินงานระบบตั๋วร่วม การจัดทำเอกสารประกวดราคาสำหรับผู้ที่จะมาดำเนินการระบบตั๋วร่วม แผนปฏิบัติการ งบประมาณ และการจัดหางบประมาณสำหรับการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมในส่วน

ของภาครัฐ โดยนายชัยสวัสดิ์ ๔ กล่าวต่อว่า การร่วมหรือในวันนี้ เป็นการแนะนำโครงการ ซึ่งจะทำการศึกษาเกี่ยวกับการกำหนดแนวทางนโยบายแผนการดำเนินงานระบบตั๋วร่วม การกำหนดอัตราค่าโดยสารที่จะใช้ในระบบตั๋วร่วมซึ่งรวมถึงระบบรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร รวมทั้งข้อแนะนำในการกำหนดทางเลือกเกี่ยวกับงบประมาณ และการจัดหางบประมาณสำหรับการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมในส่วน



สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ และผู้สูงอายุ



สนช. กระทรวงคมนาคม ยกระดับการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางเพื่อคนพิการ และผู้สูงอายุ นายปิยะพันธ์ จำปาอุตสาหกรรม ปลัดกระทรวงคมนาคม เปิดเผยภายหลังเป็นประธานการประชุมคณะกรรมการประสานงานและพิจารณาจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ คนสูงอายุ ในโครงสร้างพื้นฐาน และในระบบขนส่งมวลชน ของกระทรวงคมนาคม ครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2551 ว่าสืบเนื่องจาก นายสันติ พร้อมพัฒน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญและมีความห่วงใยต่อการเดินทางของคนพิการ และผู้สูงอายุเป็นอย่างมาก จึงได้ผลักดันให้เกิดสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานในระบบขนส่งมวลชนเพื่อคนพิการและผู้สูงอายุ อย่างต่อเนื่อง โดยในขณะนี้ ที่ประชุมคณะกรรมการ ฯ ได้พิจารณาการดำเนินงาน จัดสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับคนพิการ คนสูงอายุ และติดตามผลการดำเนินงานด้านต่างๆ รวมทั้งการพิจารณาลดหย่อนอัตราค่าโดยสาร ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวได้เปิดโอกาสองค์กรคนพิการได้มีส่วนร่วมในการวางแผนการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนการจัดทำสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุ นอกจากนั้นที่ประชุมได้มีมติให้ลดอัตราค่าโดยสารการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้พิการโดยลดหย่อนค่าโดยสารลงครึ่งราคาสำหรับผู้พิการ และลดค่าโดยสารลงร้อยละ 25 % สำหรับผู้ช่วยเหลือและติดตาม รวมทั้งได้แต่งตั้งคณะกรรมการประสานงาน และพิจารณาจัดสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับคนพิการ คนสูงอายุในโครงสร้างพื้นฐาน และในระบบขนส่งมวลชน ของกระทรวงคมนาคม เพื่อติดตามกลั่นกรองผลการดำเนินงานตามมติที่ประชุม โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และผู้แทนองค์กรผู้พิการเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการในครั้งนี้ด้วย



สนข. อินเทอร์เน็ต

บทสัมภาษณ์

ศ.(พิเศษ)พ.ต.ต.ดร.ยงยุทธ

ดร.คำรบลักขี

สาระสมบัติ

สุรัสวดี



ศ.(พิเศษ)พ.ต.ต.ดร.ยงยุทธ สาระสมบัติ

อดีตเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อดีตเลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

อดีตปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี

อดีตสมาชิกวุฒิสภา

ดร.คำรบลักขี สุรัสวดี

อดีต ผอ.สนข. คนแรก

อดีตรองปลัดกระทรวงคมนาคม





คอลัมน์ สนช. INTERVIEW ฉบับนี้เป็นฉบับปฐมฤกษ์ ซึ่งทีมวารสาร "นโยบายการขนส่งและจราจร" มีความภาคภูมิใจเป็นอย่างยิ่งที่มีโอกาสได้สัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูงขององค์กรถึง 2 ท่าน ซึ่งเป็นผู้นำระดับประเทศที่มีความรู้ ความสามารถ มีความมุ่งมั่น เสียสละ และมีปณิธานอันแรงกล้าที่จะแก้ไขปัญหาจราจร ซึ่งเป็นความเดือดร้อนของประชาชน ทั้งนี้ทุกท่านล้วนมีคติพจน์ในการทำงานที่แตกต่างกัน แต่มีความมุ่งมั่นเหมือนกัน คือ การทำงาน เพื่อประโยชน์ของปวงชนชาติ และประชาชนเป็นสำคัญ....

ศาสตราจารย์ (พิเศษ) พ.ต.ต. ดร. ยงยุทธ สาระสมบัติ อดีตเลขาธิการคณะรัฐมนตรี อดีตเลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก อดีตปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี และอดีตสมาชิกวุฒิสภา จากชื่อเสียง และตำแหน่งที่ได้รับการยอมรับในประเทศไทย และในแวดวงข้าราชการ น้อยคนนักที่ไม่รู้จักท่าน นอกจากนั้นท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิที่มากไปด้วยความรู้ ประสบการณ์ และความสามารถรอบด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านการแก้ไขปัญหาจราจร ความเชี่ยวชาญทางกฎหมาย นักบริหาร อาจารย์พิเศษ ผู้เข้าใจความเป็นมนุษย์ และสิ่งที่เป็นความภาคภูมิใจส่วนหนึ่งของท่าน คือ การเป็นผู้ริเริ่มก่อตั้ง สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) เป็นส่วนราชการระดับกรม ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการวางแผนการจราจรมาอย่างยาวนาน แต่จะมีสักกี่คนที่ทราบถึงประวัติ และความเป็นมาในการก่อตั้ง สจร. ในอดีต จนมาเป็น สนช. ในทุกวันนี้ไม่ใช่เรื่องง่ายเลย ถ้ามิใช่เพราะความเพียรพยายาม ความมุ่งมั่น และความตั้งใจจริงในการแก้ไขปัญหาจราจรของท่าน จึงมี สจร. และเป็น สนช. ในทุกวันนี้

นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2509 รัฐบาลได้ตั้งคณะกรรมการจัดตั้งสำนักงานวางแผนการจราจร นครหลวงชั้น ซึ่งนับเป็นก้าวแรกในการจัดตั้งส่วนราชการเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร แต่ในตอนนั้นเป็นเพียงแค่หน่วยงานระดับกองเท่านั้น ในเวลาต่อมา มีการจัดตั้งพระราชบัญญัติคณะกรรมการจราจรทางบก พ.ศ.2521 ต่อมาในปี 2535 ได้มีการแก้ไขกฎหมายดังกล่าว ยกฐานะ สจร. เป็นระดับกรม และหัวหน้าส่วนราชการเป็นนักบริหารระดับ 11 ขึ้นตรงต่อนายกรัฐมนตรีเพียงผู้เดียว

ศ. ดร.ยงยุทธฯ กล่าวว่า "ถึงแม้จะมีการจัดตั้งหน่วยงาน สจร. ขึ้น แต่ความพร้อมในหลายๆ ด้านก็ยังไม่ มี เมื่อมีการบังคับใช้พระราชบัญญัติจัดระบบการจราจร (ฉบับที่ 2) ก็ได้มีกฎหมายว่าด้วยการโอนทรัพย์สิน หนี้สิน ฯลฯ รวมทั้งบุคลากรจากสำนักนโยบายและแผนกระทรวงมหาดไทยมาสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี แต่สถานที่ปฏิบัติงานยังไม่เป็นรูปธรรมเลย ท่านติดต่อขอสถานที่ปฏิบัติงานจากรองนายกรัฐมนตรี ในสมัยนั้น (พล.ต.อ.เผ่า ศารัติน) ให้อนุมัติพื้นที่ ซึ่งได้ชั้น 3 และชั้น 4 ของตึก 44 ด้านหลังทำเนียบรัฐบาลเป็นสถานที่ปฏิบัติงานแห่งแรกของ สจร. และเนื่องจากสถานที่ดังกล่าวค่อนข้างเสื่อมโทรม รวมทั้งบุคลากรที่ปฏิบัติงานส่วนหนึ่งป่วย ไม่สามารถทำงานได้อย่างเต็มที่ ทำให้ถูกย้ายมาสังกัดที่ สจร. อัตราบุคลากรที่มีอยู่น้อยมากอยู่แล้วต้องพร่องลงไปอีก แต่ต้องขอชมเชยบุคลากรที่เหลือว่า แม้จะมีจำนวนน้อย แต่คงด้วยความตั้งใจจริงของผู้นำหน่วย และบุคลากรที่เหลืออยู่ ที่จะแก้ไขปัญหาจราจรอย่างจริงจังจึงได้ร่วมปฏิบัติงานอย่างเต็มกำลังความสามารถ

แม้กระนั้นความขาดแคลนอุปกรณ์เครื่องใช้ยังมิอยู่ท่านได้พยายามประสานกับสำนักงานประมาณ เพื่อของบประมาณหมวดสำรองจ่ายฉุกเฉิน มาทำการซ่อมแซมอาคาร และซื้ออุปกรณ์เครื่องใช้ปฏิบัติงาน และขอปรับปรุงอัตราค่าลงไปพร้อมกับการมองหาสถานที่ใหม่เพราะความคับแคบ จากนั้นย้ายที่ทำการไปบ้านมนังคศิลา โดยไปขอสถานที่ทำงานที่เหมาะสมขึ้นจากนายกรัฐมนตรีในสมัยนั้น (นายชวน หลีกภัย) กรุณาสั่งการแบ่งอาคารชั้น 2 ของบ้านมนังคศิลา เป็นสถานที่ปฏิบัติงานของ สจร. ต่อมาในขณะที่ท่านเป็นบอร์ดของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ขอพื้นที่จาก กทพ. และประสานของงบประมาณเพื่อทำการก่อสร้างสถานที่ของ สจร. อย่างถาวร ไม่ต้องอาศัยผู้อื่นอีกจนกลายเป็นสถานที่ตั้งในปัจจุบัน โดยมีท่านเป็นเลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกคนแรก เป็นหัวหน้าส่วนราชการ ระดับ 11 นับเป็นพระมหากรุณาธิคุณอย่างอนเอนอนันต์ ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวที่ทรงโปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ เป็นผู้แทนพระองค์เสด็จมาวางศิลาฤกษ์ และต่อมามีการปฏิรูประบบราชการ มีข้าราชการบางคนพยายามจะยุบเลิกหน่วยงาน สจร. แต่ท่านได้เข้าพบชี้แจงกับ พันตำรวจโททักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี ในขณะนั้น ทำให้ยังคงให้มีหน่วยแผนด้านจราจรคงอยู่ชื่อสำนักงานนโยบายการขนส่งและจราจร (สนข.) ในปัจจุบัน

ในระหว่างที่ท่านดำรงตำแหน่งเลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ท่านได้ริเริ่มทำงานสำคัญหลากหลายประการ โดยเฉพาะด้านการวางแผนและแก้ไขปัญหาการจราจรที่มีอยู่มากมายนับไม่ถ้วน เช่น

เป็นผู้ริเริ่มให้ธนาคารพาณิชย์ เลื่อนเวลาทำการไม่ให้ตรงกับเวลาเริ่มงานของข้าราชการ ทำให้ลดความคับคั่งของการจราจรในเวลาเร่งด่วน ได้ริเริ่มดำเนินการจัดตั้งศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจร (สจร.ภาค) จำนวน 6 ศูนย์ ทำแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่ง 36 จังหวัด ริเริ่มให้ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของรัฐสามารถแลกเปลี่ยนสถานที่ทำงานเพื่อปฏิบัติงานใกล้บ้าน ทั้งภายในกระทรวงและต่างกระทรวง โดยโครงการทั้งหมดสามารถลดการจราจรที่ติดขัดได้เป็นอย่างดี

ผลงานที่น่าภาคภูมิใจของ สจร. อีกโครงการหนึ่งคือโครงการแก้ไขปัญหาจราจรตามพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ซึ่งพระองค์ทรงตระหนักถึงความเดือดร้อน ที่พลนิกรของพระองค์ได้รับและประสบอยู่ โดยได้ทรงพระราชทานดำริเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจราจร ทรงแนะนำโครงการ



จตุรทิศ เป็นโครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนในแนวเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก ของกรุงเทพมหานคร รวมถึงโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ซึ่ง สจร. ในสมัยปี 2538 ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการประสานงานร่วมทั้งหาแนวทางการแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นระหว่างการดำเนินโครงการ เช่น โครงการสะพานพระราม 8 ได้ช่วยบรรเทาปัญหาจากฝั่งธนบุรี ที่จะเข้ามาฝั่งพระนครได้เป็นอย่างมาก

ในส่วนของการไฟฟ้าที่มีอยู่ในปัจจุบันนั้น ท่านเป็นคนริเริ่มและรับผิดชอบจัดทำแผนแม่บทขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ และปริมณฑลเป็นครั้งแรกของประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2537 และในปี 2543 ได้จัดให้มีการทำแผนแม่บทขนส่งมวลชนระบบรางในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร (URMAP) ไปสู่การปฏิบัติ (Implementation Plan) จำนวน 11 สายทาง แผนดังกล่าวเป็นพื้นฐานของระบบขนส่งมวลชนในปัจจุบัน ในภายหลังได้นำโครงสร้างหลักมาปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน ซึ่งในสมัยรัฐบาลของพลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี ที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก



ซึ่งมี นายโมเชิต บันเปียมวัณห์ รองนายกรัฐมนตรี และเป็นประธานในขณะนั้น ได้กล่าวในที่ประชุม คร. ครั้งแรกของรัฐบาลสุรยุทธ์ฯ ว่า "...พ.ต.ดร.ยงยุทธฯ เป็นคนทำแผนแม่บทรถไฟฯ ถ้าไม่ได้ท่านเป็นคนทำ เมืองไทยก็คงยังไม่มีแผนรถไฟฯ..."

จากผลงานที่ปรากฏในเบื้องต้น เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถไฟของ ท่าน คงเป็นที่ประจักษ์แล้วว่าจากการทำงานมาหลายสิบปี ท่านได้ทุ่มเททั้งแรงกาย และความคิดอย่างเต็มที่กำลังความสามารถ ในการวางแผน และแก้ไขปัญหารถไฟ การทำงานอย่างหนักของท่านเสมือนเป็นแบบอย่างให้กับข้าราชการ รุ่นต่อๆ มา นำหลักการคิดในการทำงานของท่านไปปฏิบัติเพื่อทำประโยชน์ให้ประเทศชาติ และสังคมต่อไป ซึ่งทำเช่นนี้ ท่านได้ฝากคติพจน์สั้นๆ ให้ฟังว่า "คิดในการทำงานของผมไม่มีอะไรมาก ใครมีหน้าที่อะไรก็ทำหน้าที่นั้นไปให้ดีที่สุด ให้นึกถึงประโยชน์ส่วนรวมก่อนประโยชน์ส่วนตัว ถ้าทำแบบนี้ได้ ไม่ว่างานอะไรก็จะสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี" และจากวันนั้นถึงวันนี้ ท่านคือ ผู้ก่อตั้ง สจร. สมัยใหม่ และได้สร้างภารกิจหลักอันสำคัญ ให้แก่คน สนข. ได้สานต่อปณิธานอันมุ่งมั่นที่จะแก้ไขปัญหารถไฟอย่างไม่หยุดยั้งเพื่อประเทศชาติ และประชาชนเป็นหลัก

ด้วยคุณความดีของท่านที่อุทิศให้ แก่ระบบการจราจรและขนส่งของประเทศ จึงได้ขออนุญาตใช้ชื่อท่านเป็นชื่อห้องประชุมที่ใหญ่ และโอไฮที่สุดของ สนข. เป็นอนุสรณ์ว่า "ห้องประชุม ยงยุทธ สาระสมบัติ"



"ต้องการให้ สนข. เป็นหน่วยงานทางวิชาการ ด้านการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร โดยต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศชาติ และประชาชนเป็นหลักก่อนสิ่งอื่นใดทั้งปวง"

ดร.คาร์บลิคชี สุรัสวดี อดีต ผอ.สนข. คนแรก และอดีตรองปลัดกระทรวงคมนาคม

หากนับย้อนไปตั้งแต่วันที่ สนข. ได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2545 โดยการรวม 3 หน่วยเข้าด้วยกัน ประกอบด้วย สำนักงานคณะกรรมการ จัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) บางส่วนของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และบางส่วนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ จนปฏิรูป ระบบราชการมาเป็นสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หรือ สนข. ซึ่งที่นี้เองทำให้เราได้มีผู้บริหารคนแรกของ สนข. คือ ท่านคาร์บลิคชี สุรัสวดี ผู้นำที่มีปณิธานเต็มเปี่ยมไปด้วยความมุ่งมั่น และจริงจังที่จะนำ สนข. ก้าวไปสู่ องค์การที่เป็นเสมือนมันสมอง และเป็นผู้ช่วยในการตัดสินใจของกระทรวงคมนาคม ต่อการดำเนินนโยบายในการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ





ทีมงาน วารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ได้มีโอกาสสัมภาษณ์อดีต ผอ. สนช. ในประเด็นแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร ท่านกล่าวว่า ปัจจุบันภาครัฐได้นำระบบขนส่งมวลชนมาใช้แก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งนับเป็นสิ่งที่เหมาะสมมากที่สุด และควรส่งเสริมให้ดำเนินการต่อไป และเร่งรัดให้โครงการรถไฟฟ้าทุกสายทางเกิดขึ้นเป็นรูปธรรมโดยเร็ว เพื่อสนองตอบต่อความต้องการ การเดินทางของประชาชนได้มากขึ้น ประกอบกับการพัฒนาระบบตัวร่วมเพิ่มความสะดวกให้ประชาชน นอกจากนั้นควรพัฒนาระบบรถไฟรางคู่อย่างต่อเนื่องเชื่อมโยงกับการศึกษาเรื่องการลงทุนในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง และมีคลังขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ โดยเฉพาะการเกษตร และวัสดุก่อสร้างของเมืองที่สามารถรองรับกับปริมาณสินค้าจำนวนมาก ซึ่งอยู่ใกล้เคียงกับแนวเส้นทางพัฒนาระบบรถไฟรางคู่ ขยายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไปสู่ภูมิภาค และประเทศเพื่อนบ้านเป็นสิ่งสำคัญไม่น้อยกว่าการแก้ไขปัญหาจราจรโดยทั้งภาครัฐ และเอกชนต้องร่วมมือกัน โดยการบริหารจัดให้มีคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งแห่งชาติ ที่ทำงานทั้งการจราจร และการขนส่งร่วมกันไปด้วยในอนาคต สำหรับการพัฒนาระบบรถไฟโดยสารประจำทางหรือรถเมล์ ในฐานะที่ท่านเคยเป็นอดีตคณะกรรมการของ ขสมก. มาก่อน ท่านเห็นว่าควรปฏิรูปฟื้นฟู ขสมก. ควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบรางเหมือนกับในต่างประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ฮองกง เกาหลี เป็นต้น ซึ่งใช้ระบบราง และระบบ Feeder ต่างๆ บริการประชาชนอย่างเป็นระบบ ในขณะที่ กทม. เป็นซูเปอร์บ็อก

ใช้ระบบรถไฟฟ้าอย่างเดียวไม่ได้ต้องมีระบบ Feeder ป้อนอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนเดินทางต่อเนื่องได้อย่างทั่วถึง สะดวก รวดเร็ว และควรมีการทบทวนการศึกษาการนำรถโดยสารประจำทางจำนวน 6,000 คัน มาวิ่งบริการประชาชนใน กทม. ในแง่ของจำนวนการดำเนินการของรถร่วมภาคเอกชนการปรับเส้นทาง และรายละเอียดของสัญญา/การเงินด้วยว่า เมื่อนำมาใช้แล้ว จะเกิดประโยชน์แก่ประเทศชาติอย่างแท้จริง

ในโอกาสที่ สนช. ก้าวสู่ปีที่ 7 ท่านคาร์ลัคซิง ได้กล่าวถึง สนช. ว่า “ต้องการให้ สนช. เป็นหน่วยงานทางวิชาการด้านการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร โดยต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศชาติ และประชาชนเป็นหลัก ก่อนสิ่งอื่นใดทั้งปวง” โดยเฉพาะสำนัก/กอง/ศูนย์ ของ สนช. ซึ่งมีวิศวกรที่มีความรู้ความสามารถอยู่จำนวนมาก จึงอยากให้บุคลากรเหล่านั้นได้ใช้ความรู้ ความสามารถของตนอย่างเต็มที่ ในการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร และค่อยๆ ทดแทนการจ้าง



บริษัทที่ปรึกษาจนสามารถเป็นหน่วยงานกลางที่ให้คำปรึกษาแก่หน่วยงานภาครัฐที่ประสบปัญหาการขนส่งและจราจร และอยากให้ทุกคนใน สนข. ยังคงให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาจราจร เพราะยังเป็นปัญหาสำคัญของประเทศ ควรมีการลงพื้นที่ และติดตามในกรุงเทพมหานครเพื่อสำรวจ และแก้ปัญหาการจราจร รวมถึงความปลอดภัยในการเดินทาง และควรมีการจัดมาตรฐานความปลอดภัยทางบก ทางน้ำ ทางอากาศอย่างทั่วถึง เพื่อเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) สนข. ต้องมีการกำหนดเป็นนโยบายแล้วนำไปสู่การปฏิบัติอย่างแท้จริง การติดตามความคืบหน้าการแก้ปัญหาตามมติที่ประชุมอย่างจริงจัง เคร่งครัดในระดับภูมิภาค ควรมีการส่งเสริมให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการจัดการขนส่งและจราจร ส่งเสริมให้มีระบบการขนส่งและจราจรให้ทั่วถึงทุกพื้นที่ในประเทศไทย และขยายแนวเส้นทางพัฒนาไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน พัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ รวมทั้งมีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้มากขึ้น โดยบูรณาการร่วมกันกับการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในการรายงานสภาพจราจร รวมทั้งควรให้มีการถ่ายทอดความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรไปสู่ภูมิภาค ซึ่งสามารถให้ประโยชน์กับหน่วยงานราชการอื่นๆได้เป็นอย่างดี

คนนี้ไม่เคยหยุดยั้งที่จะพัฒนาตนเอง และพัฒนาระบบขนส่งและจราจร โดยเฉพาะเมื่อท่านมีส่วนในการริเริ่มการพัฒนาระบบรางให้เกิดขึ้น และส่งผลไปสู่การพัฒนาประเทศชาติให้เจริญรุ่งเรืองต่อไปในอนาคต ถึงแม้ว่าท่านจะเกษียณอายุราชการไปแล้วถึง 3 ปี ก็ตาม //



"เราต้องสำรวจ และปรับปรุงตัวเองทุกวัน..และไม่หยุดยั้งที่จะพัฒนาตนเอง.." นี่คือนิยามในการทำงานของท่านคำรบลึกี้ สุรัสวดี อดีต ผอ.สนข. คนแรก และอดีตรองปลัดกระทรวงคมนาคม จากบทสัมภาษณ์ข้างต้น คงเป็นที่ทราบกันแล้วว่าอดีตผู้นำของ สนข.

การพัฒนาภาคคมนาคมและขนส่ง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

**การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) :
ยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถ
ในการแข่งขัน**

1. บทบาทสำคัญการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคม

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนับว่าเป็นปัจจัยสำคัญต่อการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม และเป็นเครื่องบ่งชี้ประการหนึ่งถึงการวางรากฐานทิศทางการพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเปรียบเสมือนเป็นเส้นเลือดใหญ่ ที่หล่อเลี้ยงส่วนต่างๆ ของร่างกาย อย่างไรก็ตาม แม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานจะก่อให้เกิดผลดีต่อเศรษฐกิจและสังคมอย่างมากมาย แต่ผลประโยชน์ดังกล่าวจะเกิดขึ้นมากน้อยเพียงใด ขึ้นอยู่กับการใช้โครงสร้างพื้นฐานและประสิทธิภาพของชนิด หรือประเภทบริการโครงสร้างพื้นฐานนั้นด้วย ดังนั้น การเติบโตของเศรษฐกิจภาคขนส่งจึงจำเป็นต้องขยายตัวไปพร้อมๆ กับระบบเศรษฐกิจส่วนรวมของประเทศและการเติบโตของเมือง ความไม่สมดุลของการพัฒนาดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยตรง และทางอ้อมทั้งในเรื่องความสะดวกสบาย การประหยัดเวลา ราคาค่าโดยสาร และค่าขนส่ง ความปลอดภัยตลอดจนมลพิษสิ่งแวดล้อมด้วยเหตุนี้ การวางแผนจัดการปัจจัยต่างๆ อย่างเป็นระบบเพื่อเอื้ออำนวยให้การเดินทางของคน และการขนส่งสินค้าเกิดประสิทธิภาพสูงสุดนับเป็นเป้าหมายที่สำคัญและท้าทายสำหรับการพัฒนาในทศวรรษนี้

2. ความไม่สมดุลของภาคคมนาคมขนส่ง

จากสัดส่วนภาคการขนส่งที่การขนส่งทางถนน มีสัดส่วนกว่าร้อยละ 85 มีสาเหตุมาจากการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่มุ่งเน้นให้โครงข่ายถนนเป็นตัวกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ของประเทศส่งผลให้โครงข่ายการขนส่งในระบบราง และ

การขนส่งทางน้ำ ซึ่งถือได้ว่ามีต้นทุนต่อหน่วยการขนส่งที่ต่ำกว่า การขนส่งทางถนนไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร ความไม่สมดุลในภาคการขนส่งที่เน้นการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ยังส่งผลต่อสัดส่วนการใช้พลังงานในภาคการขนส่งที่สูงถึงกว่า 1 ใน 3 ของการใช้พลังงานทั้งหมดของประเทศ ตัวเลขข้อมูลสถิติจากธนาคารโลก (World Bank) ระบุว่าประเทศไทย และประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นสองประเทศที่มีสัดส่วนการใช้พลังงานในภาคขนส่งมากกว่าการใช้พลังงานในภาคอุตสาหกรรม โดยมีสัดส่วนการใช้พลังงานในภาคขนส่งประมาณ ร้อยละ 40 เมื่อเทียบกับปริมาณการใช้พลังงานทั้งหมด ตัวเลขชี้วัดที่น่าสนใจอีกตัวหนึ่งคือ ประเทศไทยมีการใช้พลังงานสำหรับการขนส่งทางถนนสูงถึงประมาณ ร้อยละ 33 จากการใช้พลังงานทั้งหมด ในขณะที่ประเทศสหรัฐอเมริกา เทียบได้กับร้อยละ 31.7 ดังนั้น ปัจจัยแวดล้อมที่ส่งผลให้ราคาน้ำมันมีแนวโน้มอยู่ในอัตราสูงจึงทำให้ค่าใช้จ่ายในระบบโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านขนส่งเป็นตัวแปรสำคัญประการหนึ่ง ที่ส่งผลต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย หากคิดเป็นมูลค่าพลังงานที่ใช้ในภาคขนส่งจะมีมูลค่าสูงถึง 4.4 แสนล้านบาทต่อปี เทียบเป็นร้อยละ 58 ของมูลค่าการใช้พลังงานในประเทศไทย





3. ยุทธศาสตร์และแนวทางแก้ไข

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้หาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้น และทำการศึกษาวเคราะห์อย่างจริงจัง พบว่า ภายใต้แบบจำลองสมการทางเศรษฐศาสตร์ เพื่อแสดงถึงดุลยภาพสัดส่วน ของการใช้โครงสร้างพื้นฐานในแต่ละประเภทการขนส่ง (Mode) ที่ทำให้ต้นทุนการขนส่งลดต่ำลง และได้ต้นทุนการขนส่งรวมต่ำที่สุดสามารถประเมินผลกระทบมูลค่าทางเศรษฐกิจ ที่ต้องสูญเสียไปจากปัญหาการใช้โครงสร้างพื้นฐานที่ไม่สมดุลโดยมีสมมติฐานว่าผลกระทบเศรษฐกิจของประเทศ คือ ต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) ที่ไม่อยู่ในรูปของตัวเงินซึ่งประเทศต้องสูญเสียไป แต่จะอยู่ในรูปของต้นทุนทางเศรษฐกิจที่คาดหมายว่าจะสามารถประหยัดได้ หากเมื่อมีการใช้งานโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศอย่างมีสมดุล ทำให้ได้ค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจเท่ากับผลต่างระหว่างต้นทุนรวมของการขนส่งในสภาพการณ์ปัจจุบันที่มีข้อบกพร่อง(ต้นทุนการขนส่งสูง)กับต้นทุนในกรณีที่ใช้งานโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมอย่างมีดุลยภาพ หรือคำนึงถึงการใช้พลังงานอย่างประหยัดของประเทศโดยรวม ทำให้สามารถลดค่าสูญเสียคิดเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจต่อปี (ณ ปี 2548) จำนวน 53,199 ล้านบาท หรือหากนำอัตราเฉลี่ยราคาน้ำมันปี 2550 มาเป็นฐานในการคำนวณประมาณการได้ว่า สามารถลดค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจได้ไม่น้อยกว่า 70,000 ล้านบาทต่อปี ดังนั้น การแสวงหาหนทางแก้ไขจึงนับว่ามีความจำเป็นที่จะต้องวางรากฐานการพัฒนาแบบโครงสร้างพื้นฐาน และบริการโดยอาศัยการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งในชนิดและประเภทสินค้าที่เหมาะสม (Modal Shift Strategy) ในเส้นทาง

(Routes) ที่มีความเป็นไปได้ภายใต้ตัวแปรค่าใช้จ่าย และระยะทางที่แข่งขันได้มุ่งเน้นให้ต้นทุนการขนส่งลดต่ำลง เพราะหากประหยัดต้นทุนส่วนนี้ได้จะส่งผลให้ระดับขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น และยังสอดคล้องกับแนวทางการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Management) ซึ่งถูกกำหนดเป็นหนึ่งในวาระแห่งชาติที่สำคัญเร่งด่วน โดยต้องมีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ทั้งเครือข่าย และบริการการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นด้วย

อย่างไรก็ดี สนข. เห็นว่าการกำหนดจุดเริ่มต้น (Kick off) เพื่อแก้ไขปัญหาที่มีความสลับซับซ้อน ซึ่งโครงสร้างอย่างยาวนานควรผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในลักษณะโครงการนำร่องแบบค่อยเป็นค่อยไป เพื่อสอบถามความเป็นไปได้ และกำหนดบทบาทการมีส่วนร่วมของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อให้นโยบายแผนยุทธศาสตร์ และมาตรการสามารถก่อให้เกิดการพัฒนาการบริหารจัดการขนส่งสินค้าได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยพิจารณาในส่วนในพื้นที่ซึ่งมีศักยภาพสำหรับเป็นฐานการผลิตสินค้าขนาดใหญ่ และมีการเชื่อมต่อของระบบขนส่งรูปแบบต่างๆ ไปยังประตูการค้าในช่องทางต่างๆ เช่น เส้นทางขนส่งจากขอนแก่น - นครราชสีมา - แหลมฉะบับ (ขนส่งน้ำตาลและมันสำปะหลัง) และเส้นทางขนส่งจาก นครสวรรค์ - แหลมฉะบับ (ขนส่งข้าวสาร) เข้ากับจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากการขนส่งรูปแบบหนึ่งไปยังอีกรูปแบบหนึ่งผนวกรวมการประยุกต์ใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและพัฒนาบางส่วนเพิ่มเติมตามความจำเป็นเพื่อลดการพึ่งพาการขนส่งทางถนนเพียงอย่างเดียวไปสู่การขนส่งทางน้ำและทางรางมากยิ่งขึ้น ซึ่งจากผลการศึกษาวเคราะห์สินค้าสำคัญทางยุทธศาสตร์ที่มีศักยภาพในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งของไทย

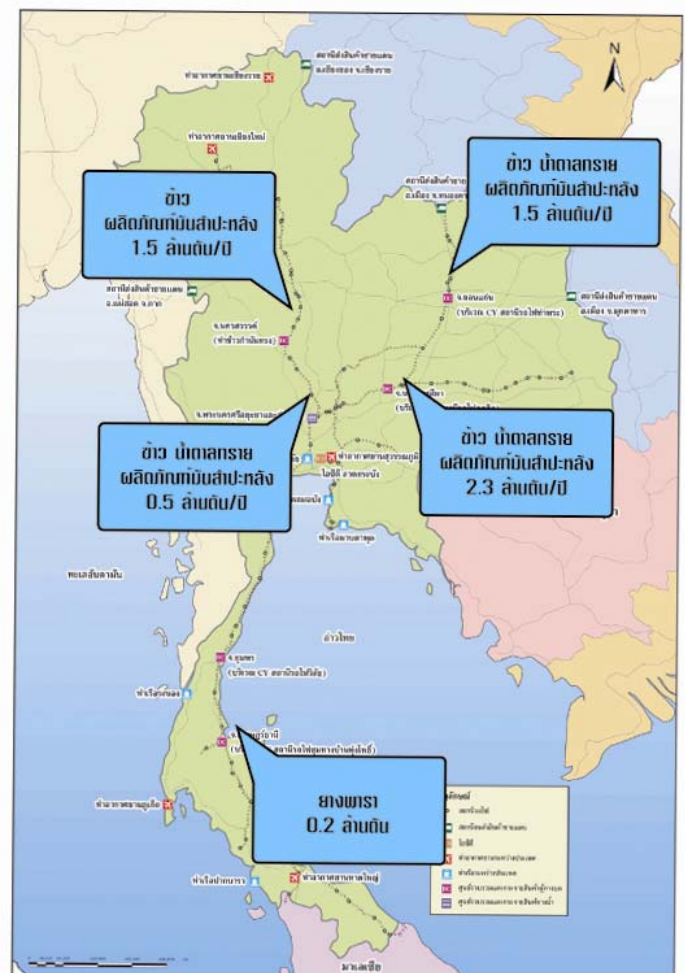


ได้แก่ ขั้วสาร ยางพารา มันสำปะหลัง และน้ำตาล โดยอาศัยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มากกว่า การพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลักเพียงอย่างเดียว จากต้นทางไปยังปลายทาง ณ ท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า จะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ซึ่งได้รวมค่าขน (Handling) แล้วประมาณร้อยละ 30 ดังนั้น หน่วยงานด้านการขนส่งทางน้ำ และระบบรางจะต้องเร่งรัดจัดปัญหา และอุปสรรค ตลอดจนลดข้อจำกัดต่างๆ ให้น้อยลง ปัจจุบันมีสัญญาณข้อบ่งชี้ถึงการส่งเสริมพัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำ และทางรางมากยิ่งขึ้นแล้วในขณะนี้ เช่น การริเริ่มดำเนินโครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงานที่ อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา และ อ.เมือง จ.อ่างทอง และพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางน้ำ จากภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือมายังท่าเรือต่างๆ ในแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำบางปะกงเชื่อมโยงการขนส่งทางลำน้ำ ในภาคกลาง และการขนส่งชายฝั่งในภาคใต้กับท่าเรือแหลมฉบัง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งทางรถไฟ ได้แก่ การปรับปรุงทางรถไฟการก่อสร้างทางรถไฟรางคู่ในช่วง ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร และช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร เชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟทางคู่เป็นวงแหวน ตะวันออกลดปริมาณการเดินรถเข้าสู่กรุงเทพมหานคร จัดหาหัวรถจักรดีเซล และแคร่บรรทุกตู้สินค้าโดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มบริการเดินรถสินค้าจาก 55 ขบวน ต่อเดือน เป็น 120 ขบวนต่อเดือน และรองรับปริมาณ การขนส่งสินค้าจาก 250,000 ตัน ต่อปี เป็น 570,000 ตันต่อปี

รวมทั้งการขยายขีดความสามารถท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 2 ให้รองรับ ตู้สินค้าได้ 7.4 ล้าน TEUs

4. การพัฒนาอย่างยั่งยืน และประเด็นท้าทายต่อการบรรลุผลสำเร็จ

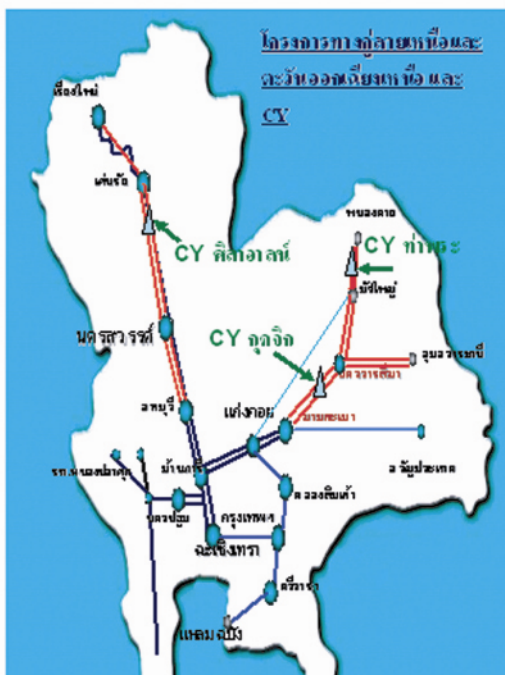
การขนส่งสินค้าจากต้นทางจนถึงปลายทาง โดยมีการใช้รูปแบบการขนส่ง ตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไปนั้น เหมาะสมกับการขนส่งที่เป็นการขนส่งในระยกลาง และระยะไกล (ตั้งแต่ 300 กิโลเมตรขึ้นไป) การขนส่งในรูปแบบดังกล่าว เกิดจากการพัฒนาการขนส่งทุกรูปแบบ ให้สามารถทำงานเชื่อมประสานกัน ได้อย่างเป็นระบบ การขนส่งแต่ละรูปแบบจะถูกใช้ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด มีความสะดวกรวดเร็ว (Speed) และต้นทุนทางด้านการขนส่งลดลง (Cost Leadership) เป็นผลให้เกิดความได้เปรียบเชิงการแข่งขันขึ้น ดังนั้น การเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งจึงควรให้ความสำคัญทั้งการเชื่อมโยงภายใน และระหว่างประเทศ



การพัฒนาการขนส่งให้มีความสัมพันธ์ต่อเนื่องกัน (Intermodal Transportation) ยังเป็นการเปลี่ยนมุมมอง การพัฒนาจากการมุ่งเน้นที่โครงสร้างพื้นฐานแต่เพียง อย่างเดียว เป็นการมองที่กระบวนการ หรือระบบ ของการเคลื่อนย้ายสินค้าแบบองค์รวม ซึ่งมีความสำคัญ ต่อการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply – Chain Management) ที่มีประสิทธิภาพด้วย

อย่างไรก็ตาม การผลักดันยุทธศาสตร์การพัฒนา ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) มีปัจจัย ของความสำเร็จ และความล้มเหลวที่แตกต่างกันไป ในแต่ละประเทศและพื้นที่ ซึ่งจากการศึกษาพิจารณา ในเบื้องต้นแล้ว เห็นว่ามีความจำเป็นที่จะต้อง แสวงหาคำตอบอย่างชัดเจน อาศัยความร่วมมือ อย่างสูงของภาคส่วน ทั้งในส่วนบทบาทภาครัฐ และภาคเอกชน เพื่อลดทอนและ/หรือจัดการความเสี่ยงอันส่งผลกระทบ ต่อการบรรลุเป้าหมายในระยะยาวที่มุ่งเน้นเพิ่มประสิทธิภาพ ของระบบขนส่งสินค้าให้สามารถแข่งขันได้ในมิติ ที่ครอบคลุมประเด็นสาระสำคัญ เช่น

- สภาพการแข่งขันระหว่างรูปแบบการขนส่งทางบก ทางราง และทางน้ำ
- ความสมดุลของปริมาณสินค้าทั้งขาไป และกลับของ แต่ละรูปแบบการขนส่ง
- คุณลักษณะเฉพาะชนิด และประเภทของสินค้า ตลอดจนระยะทางระหว่างจุดต้นทางและปลายทาง
- ข้อจำกัดด้านกายภาพ และบริการขนส่ง ได้แก่ จุดคอขวดและเส้นทางที่ขาด การเชื่อมโยงเข้าด้วยกัน เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าในทางราง และทางน้ำ



ตารางเวลาการให้บริการสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ซิดความสามารถในการให้บริการ ที่ตอบสนองความต้องการของตลาด โดยเฉพาะ ในเรื่องของเวลาความถี่ และปริมาณสินค้าที่ขนส่งได้

- การตัดสินใจของผู้เป็นเจ้าของสินค้าหรือผู้ทำหน้าที่เป็นตัวแทนเลือกใช้ รูปแบบการขนส่งที่เหมาะสม ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าซึ่งสะท้อนสภาพ ความต้องการที่แท้จริงของตลาด
- ศักยภาพของเส้นทางรถไฟ หรือเส้นทางเดินเรือ ตลอดจนองค์ประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานอันจำเป็นจะต้องปรับปรุงพัฒนาลงทุน เพื่อสามารถให้บริการแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้
- ความต้องการหรือปริมาณสินค้าในระบบ Logistics สามารถรองรับรูปแบบ การขนส่งที่พัฒนาขึ้นได้หรือไม่อย่างไร
- มาตรการส่งเสริมสนับสนุนรูปแบบการขนส่งอื่นๆ ให้เกิดความสมดุล ระหว่างกันเพียงพอหรือไม่อย่างไร
- ความเหมาะสม และเป็นไปได้ต่อการกำหนดเป้าหมายการปรับเปลี่ยน รูปแบบการขนส่งจากทางถนนเป็นการขนส่งในรูปแบบอื่นที่ประหยัดกว่า โดยมีตัวเลขชี้วัดอย่างชัดเจน (เช่นเดียวกับกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป ที่กำหนดเป้าหมายระหว่างปี พ.ศ. 2546-2553 ว่าจะลดการพึ่งพา รูปแบบ การขนส่งทางถนนเป็นหลักเพียงอย่างเดียว โดยส่งเสริมปรับเปลี่ยนรูปแบบ ให้มาใช้ในการขนส่งทางน้ำและทางรางได้ 12,000 ล้านตัน-กิโลเมตรต่อปี)
- ประเทศไทยต้องการพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าในขนาดต้นพื้นฐาน คุณภาพ และรูปแบบการให้บริการที่ทันสมัยสอดคล้องกับสภาพตลาด และระบบ เศรษฐกิจที่ก้าวหน้า โดยเฉพาะสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม คำนึงถึงความตรง ต่อเวลา ความไว้วางใจในระบบขนส่งทัดเทียมมาตรฐานสากล

นับเป็นประเด็นท้าทายอย่างยิ่ง สำหรับภาคีการพัฒนาในภาคการคมนาคม ขนส่งที่จะต้องทลายกำแพงขวางกั้น และอุปสรรคบนพื้นฐานกระบวนการ มีส่วนร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชนเพื่อให้ระบบการค้า และภาคธุรกิจ มีช่องทางในการเคลื่อนย้ายสินค้าทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ที่มีประสิทธิภาพสามารถแข่งขันในเรื่องต้นทุน หรือระยะเวลาของการขนส่ง ได้ส่งผลต่อศักยภาพเศรษฐกิจโดยรวม ก็ได้อันสืบจากการลดการพึ่งพา น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งต้องนำเข้าจากต่างประเทศ และมีภาวะความผันผวน จากแนวโน้มราคาน้ำมันในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้น

ชัยวัฒน์ สังขาศย์

และเจ้าหน้าที่กลุ่มวิเคราะห์แผนรวม สำนักแผนงาน



สนข. มีคำตอบ

**ถาม : สนข. จะแก้ไขปัญหารถราบริเวณสถานีหมอชิต
แห่งใหม่อย่างไร เพราะถนนนี้รถติดเหลือเกิน โดยเฉพาะ
อย่างยิ่งช่วงเทศกาลต่างๆ ที่มีคนเดินทางกลับบ้าน
จำนวนมาก**

ตอบ : สำหรับประชาชนที่ต้องเดินทางผ่านไปยังบริเวณ
สถานีหมอชิตแห่งใหม่ หรือบริเวณใกล้เคียงโดยเฉพาะอย่างยิ่ง
ในช่วงเทศกาลสำคัญต่างๆ ที่มีประชาชนต้องเดินทางกลับไปยัง
ภูมิลำเนาเป็นจำนวนมากนั้น ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด
อันก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งทางเศรษฐกิจ และคุณภาพชีวิต
ของประชาชนเป็นอย่างมาก สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร (สนข.) ตระหนักถึงปัญหาความเดือดร้อน
ของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในบริเวณดังกล่าว จึงได้ดำเนินการ
บริหารจัดการด้านการจราจรบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ
(สถานีหมอชิตใหม่) ให้มีประสิทธิภาพ เพื่อรองรับกับปริมาณ
การจราจรทั้งขาเข้า และออกบริเวณสถานี โดยมีแนวทางแก้ไข
แบ่งเป็น 3 ระยะ ดังนี้

▶ **แผนแก้ไขระยะเร่งด่วนช่วงเทศกาล** ซึ่งสามารถใช้
ปฏิบัติได้ทันที มีดังนี้

1. จัดเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรเพื่ออำนวยความสะดวก
บริเวณประตูทางออก และจุดกลับรถ เพื่อลดปัญหาความล่าช้า
และปัญหาอุบัติเหตุการจราจร

2. ปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินรถของรถโดยสารภาคตะวันออก
เฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคเหนือ โดยให้เลี้ยวไปใช้เส้นทาง
ถนนกำแพงเพชร 6 ตัดเข้าถนนใต้ทางยกระดับเพื่อเชื่อมต่อ
เข้ากับปลายถนนกำแพงเพชร 2 ซึ่งจุดดังกล่าวพ้นจากแนว
ท้ายแถวการจราจรติดขัดที่สะสมมาจากทางยกระดับรัชวิภาแล้ว
โดยแนวเส้นทางเริ่มจากสถานีขนส่งขาออก เลี้ยวซ้าย เข้าถนน
กำแพงเพชร 2 ใหม่ ตรงไปถึงแยก กม. 11 เลี้ยวซ้ายตรงทางแยก
จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าถนนกำแพงเพชร 6 ตรงไปจนถึงแนว
ใต้ทางยกระดับรัชวิภา เลี้ยวขวาเข้าถนนใต้ทางยกระดับรัชวิภา
(บริเวณโรงเก็บรถขยะ ททท.) ตรงไปตามถนนใต้ทางยกระดับ
รัชวิภาเชื่อมเข้าถนนกำแพงเพชร 2 สามารถเชื่อมเข้าสู่ทางด่วน
ดอนเมืองโทลเวย์ และถนนวิภาวดีตามแนวเส้นทางปกติ

▶ **แผนบริหารจัดการจราจรระยะกลาง**

1. ก่อสร้างสะพานลอยข้ามถนนกำแพงเพชร 2 ด้านหน้าสถานี
ให้สามารถเชื่อมต่อกับสถานีขนส่งโดยตรง

2. ปรับปรุงการจัดการจราจรบริเวณทางออก โดยปรับเป็น
สามแยกสัญญาณไฟจราจร

3. จัดทำช่องเฉพาะสำหรับกลับรถบริเวณหน้าสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ เพื่อให้รถทางตรงสามารถไปได้เร็วขึ้น

4. ขยายช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด โดยใช้พื้นที่
ข้างสวนสาธารณะหน้าวัดเสมียนนารี ซึ่งจะทำให้รถโดยสารสาธารณะ
ขนาดใหญ่ใช้เส้นทางดังกล่าวเลี้ยวจากถนนวิภาวดีเข้าสู่ถนน
กำแพงเพชร 6 ได้ทันที



ก่อสร้างสะพานลอยข้ามถนนกำแพงเพชร 2 ด้านหน้าสถานี



ปรับปรุงการจัดการจราจรบริเวณทางออก

▶ **แผนบริหารจัดการจราจรระยะยาว**

1. ก่อสร้างทางขึ้นและลงทางพิเศษศรีรัช บริเวณพื้นที่การรถไฟ

2. ก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด บริเวณหน้าสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์



ก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด

ถาม : สนช. มีแผนเตรียมการรองรับการเดินทาง เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในช่วงเทศกาลลอยกระทงและปีใหม่อ่างไร

ตอบ : สนช. ได้จัดทำแผนอำนวยความสะดวกฯ ช่วงเทศกาลปีใหม่ และแผนปฏิบัติการฯ ในเทศกาลลอยกระทง เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชน ดังนี้

1. แผนอำนวยความสะดวก มั่นคงและปลอดภัยเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่ประจำปีของกระทรวงคมนาคม โดย สนช. เป็นหน่วยงานหลักบูรณาการแผนงานของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดทำเป็นแผนอำนวยความสะดวก มั่นคงและปลอดภัยเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่ประจำปีของกระทรวงคมนาคม นำเรียนคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ และมอบให้หน่วยงานในสังกัดใช้เป็นกรอบและแนวทางในการปฏิบัติงาน

3 แผนหลัก ประกอบด้วย

1.1 แผนงานการให้บริการและอำนวยความสะดวก ได้แก่

1.1.1 การจัดเตรียมยานพาหนะให้เพียงพอ กรมการขนส่งทางบก และบริษัท ขนส่ง จำกัด เตรียมรถโดยสารประจำทางและไม่ประจำทางให้เพียงพอกับการเดินทางของประชาชน การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดขบวนรถเพิ่มหน่วยลากจูงและขบวนรถพิเศษ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จัดให้บริการรถโดยสารให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พร้อมทั้งจัดรถ Shuttle Bus ให้บริการเชื่อมต่อรถไฟฟ้าจากบริเวณตรงข้ามหมอชิตเดิมไปยังพื้นที่ 35 ไร่ และสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) รวมทั้งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดเพิ่มเที่ยวบินภายในประเทศ และเพิ่มความจุของที่นั่ง

1.1.2 อำนวยความสะดวกด้านการจราจร โดยกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ได้ขอความร่วมมือบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างหยุดงานก่อสร้างบนทางระหว่างเทศกาล และคืนพื้นผิวการจราจร รวมทั้งติดตั้งป้ายแนะนำ แผนที่แนะนำ เพื่อประชาสัมพันธ์ทางเลี่ยง เส้นทางท่องเที่ยวและเส้นทางสำคัญ และประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ตำรวจทางหลวง ตำรวจภูธร/ท้องที่ช่วยระบายนการจราจร

1.1.3 จัดตั้งจุดและให้บริการประชาชนบนสายทาง โดยกรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตั้งจุดอำนวยความสะดวก จุดพักรถ บนเส้นทางสายหลักบริการประชาชน เช่น น้ำดื่ม ผ้าเย็น ห้องสุขา ข้อมูลการเดินทาง แผนที่เดินทาง เป็นต้น

กรมการขนส่งทางบก และบริษัท ขนส่ง จำกัด ตั้งศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ และศูนย์คุ้มครองผู้บริโภคของกรมการค้าภายในบริเวณสถานีขนส่ง จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี/อาคารรับ-ส่งผู้โดยสาร เช่น ห้องสุขา ลิฟต์ บันไดเลื่อน เครื่องปรับอากาศ ที่นั่ง รถเข็น เป็นต้น พร้อมช่องจำหน่ายตั๋วโดยสาร ประชาสัมพันธ์ข้อมูลแก่ประชาชน ผู้ใช้บริการ จัดตั้งศูนย์วิทยุ และโทรศัพท์สายด่วนของหน่วยงานต่างๆ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยมีศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานประสานงานการปฏิบัติกับหน่วยงานต่างๆ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม ผ่านโทรศัพท์สายด่วน 1356 (ตลอด 24 ชั่วโมง) ตลอดจนให้บริการทางการแพทย์ โดยจัดหน่วยแพทย์ และพยาบาลเตรียมพร้อมให้บริการทางการแพทย์ภายในสถานีขนส่ง สถานีรถไฟ และท่าอากาศยาน

1.2 แผนงานด้านความมั่นคง

โดยจัดเจ้าหน้าที่อยู่เวรยาม และเพิ่มพนักงานรักษาความปลอดภัย รวมทั้งประสานขอกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจและสารวัตรทหารมาดูแลรักษาความปลอดภัย ประจำสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และท่าอากาศยาน เข้มงวดในการเฝ้าระวังจากโทรทัศน์วงจรปิด เพิ่มความถี่ และความเข้มงวดในการออกตรวจพื้นที่

1.3 แผนงานด้านความปลอดภัย ได้แก่

1.3.1 มาตรการผู้ขับขี่/ผู้โดยสารปลอดภัย โดยตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ/รถไฟ ตรวจการมีใบอนุญาตขับรถ ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ในลมหายใจ ตรวจสารเสพติดในปัสสาวะ จัดพนักงานขับรถ 2 นาย ประจำรถโดยสารที่มีเส้นทางเดินรถมากกว่า 4 ชั่วโมง หรือ 400 กิโลเมตรขึ้นไปทุกคัน

1.3.2 มาตรการยานพาหนะปลอดภัย จัดกิจกรรม "ตรวจรถก่อนใช้ ปลอดภัยแน่นอน" ตรวจความพร้อมของรถโดยสารประจำทาง รถโดยสารไม่ประจำทาง รถขนาดเล็ก และรถโดยสารอื่นๆ ที่วิ่งเข้า-ออกหรือผ่านจังหวัด พร้อมอุปกรณ์ส่วนควบ

1.3.3 มาตรการถนน/ทางปลอดภัย โดยการดูแลบำรุงรักษาทางหลวงเพื่อให้อยู่ในสภาพดี แก้ไขจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และติดตั้งป้ายจราจรและเครื่องหมายบนทางระหว่างก่อสร้าง

1.3.4 มาตรการบังคับใช้กฎหมาย ประสานกับกองบังคับการตำรวจทางหลวง กองบังคับการตำรวจจราจร ในการตรวจจับความเร็ว ตรวจวัดแอลกอฮอล์ และกวดขันรถกระบะบรรทุกทุกคัน ท้ายกระบะที่ไม่มีหลังคาห้ามใช้ทางพิเศษ



1.3.5 การประชาสัมพันธ์ โดยประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อช่องทางต่างๆ ติดตั้งป้ายรณรงค์ จัดทำเอกสารแผ่นพับ และประชาสัมพันธ์สภาพการจราจร/อุบัติเหตุผ่านสถานีวิทยุให้ประชาชนได้รับทราบ

นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมมอบหมายให้ สนข. จัดเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่สังเกต และติดตามการปฏิบัติงานตามแผนอำนวยความสะดวกฯ และให้ทุกหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมประเมินผลการดำเนินงานตามแผนฯ เพื่อนำมาสรุปผลการประเมินรายงานให้ผู้บริหารระดับสูงทราบต่อไป

2. แผนปฏิบัติการรองรับการเดินทางของประชาชนในเทศกาลลอยกระทงประจำปีของกระทรวงคมนาคม
ประกอบด้วย 3 แผนงาน ดังนี้

2.1 แผนงานการให้บริการและอำนวยความสะดวก

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีจัดเจ้าหน้าที่ประจำท่าเรือต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่มาลอยกระทง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดรถโดยสารประจำทาง ทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศ และเพิ่มเที่ยววิ่งรวมทั้งขยายเวลาการเดินรถที่มีเส้นทางผ่านสถานที่ลอยกระทงสำหรับ สนข. โดย ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม ทำหน้าที่ประสานงานอำนวยความสะดวก บรรเทา และแก้ไขปัญหาการเดินทางให้แก่ประชาชน ผ่านโทรศัพท์สายด่วน 1356



2.2 แผนงานด้านความมั่นคง (Security)

จัดเจ้าหน้าที่คอยสังเกตสิ่งผิดปกติในเขตพื้นที่รับผิดชอบกำกับพนักงานเก็บค่าโดยสารคอยสังเกตบุคคลและสิ่งของ หากพบสิ่งผิดปกติให้แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทันที จัดอัตรากำลังพนักงานรักษาความปลอดภัยประจำทุกสถานีรถไฟฟ้า พร้อมจัดชุดสุนัขตรวจค้นพัสดุภัณฑ์ระเบิดจำนวน 12 ตัว (6ตัว/1กะ) จัดเจ้าหน้าที่ประจำบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่อยู่ในความรับผิดชอบเพื่อเฝ้าระวัง ตรวจสอบและค้นหาวัตถุต้องสงสัย และบุคคลต้องสงสัย พร้อมเฝ้าระวังผ่านระบบโทรทัศน์วงจรปิดในพื้นที่สะพานวงแหวนอุตสาหกรรม และถนนวงแหวนจังหวัดเชียงใหม่ เพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่ออกตรวจตราด้านบนสะพานและฐานตอม่อของสะพานพระราม 9 และสะพานกาญจนาภิเษก รวมทั้งเพิ่มความถี่ในการออกตรวจตราพร้อมเฝ้าระวังผ่านระบบโทรทัศน์วงจรปิด สำหรับ สนข. จัดสมาชิกเครือข่ายศูนย์ปลอดภัยคมนาคมประจำท่าเรือและสถานที่จัดงานในพื้นที่กรุงเทพฯและปริมณฑล เพื่อสังเกตเฝ้าระวังสิ่งผิดปกติ และรายงานเหตุให้ผู้บริหารกระทรวงคมนาคม

2.3 แผนด้านความปลอดภัย (Safety)

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีจัดเจ้าหน้าที่ตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรงของท่าเรือ รวมถึงตรวจตราความพร้อมและความเหมาะสมในการใช้งานของเรือ พร้อมทั้งออกประกาศ 3 ฉบับ ได้แก่ เรื่อง มาตรการเพื่อความปลอดภัยในเทศกาลวันลอยกระทงประจำปี เรื่อง เตือนให้ใช้ความระมัดระวังในการเดินเรือ และใช้เรือช่วงเทศกาลลอยกระทง และเรื่องกำหนดเขตควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาช่วงเทศกาลลอยกระทง



CALL CENTER โทรสายด่วน 1356
ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพดำเนินการตามมาตรการการรณรงค์ลดการเกิดอุบัติเหตุอย่างเคร่งครัด โดยตรวจสอบเวลาการเดินทางแต่ละเที่ยว เพื่อป้องกันการชนกันชนกัน รวมทั้งให้พนักงานขับรถรับใบเที่ยวจากนายท่าปล่อยรถ เพื่อป้องกันการตีมีสราหรือมีอากรมีนเมขึ้นรถปฏิบัติหน้าที่ การตรวจสอบภาพรถ และการปฏิบัติตามกฎหมาย

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จัดพนักงานกู้ภัยเพื่อเสริมกำลังพนักงานรักษาความปลอดภัยตามสถานีต่างๆ พร้อมทั้งจัดเตรียมรถกู้ภัยไว้ที่สถานีรถไฟฟ้าศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

กรมทางหลวงชนบทจัดเจ้าหน้าที่ประจำบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในความรับผิดชอบ เพื่อดูแลความปลอดภัยแก่ประชาชนและเข้มงวดการจุดประทัด ดอกไม้เพลิงบนสะพาน รวมทั้งสอดส่องดูแลป้องกันการขว้างโยนสิ่งของลงสู่ตัวเรือที่แล่นผ่านใต้สะพาน โดยสนธิกำลังร่วมกับตำรวจท้องที่ และเจ้าหน้าที่สำนักงานเขต

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจัดเจ้าหน้าที่ประจำบนสะพานพระราม 9 และสะพานกาญจนาภิเษก เพื่อดูแลความปลอดภัยแก่ประชาชน และเข้มงวดการจุดประทัด ดอกไม้เพลิงบนสะพาน รวมทั้งสอดส่องดูแลป้องกันการขว้างโยนสิ่งของลงสู่ตัวเรือที่แล่นผ่านใต้สะพาน โดยสนธิกำลังร่วมกับตำรวจท้องที่ และเจ้าหน้าที่สำนักงานเขต

สนข. โดยศูนย์ปลอดภัยคมนาคมร่วมกับคณะผู้บริหาร คค. ตรวจสอบความพร้อม และรายงานสถานการณ์ให้ทราบ

นำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบ และนำไปสู่การปฏิบัติต่อไป สนข. พยายามเร่งผลักดันให้โครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ให้แล้วเสร็จ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัด รวมทั้งยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น

โครงข่ายระบบขนส่งทางรางและขนส่งมวลชน 9 เส้นทาง



ถาม : สนข. เกี่ยวข้องอย่างไร กับการก่อสร้างรถไฟฟ้า

ตอบ : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่วิเคราะห์ เสนอแนะนโยบาย ประสานแผน และจัดทำแผนการขนส่ง และจราจร รวมทั้งความปลอดภัยจากการขนส่ง ประสานแผนด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ให้สอดคล้องกับแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร เพื่อให้ นโยบายด้านการขนส่งและจราจร มีความเป็นเอกภาพ และที่สำคัญ สนข. เป็นหน่วยงานกลางที่ประสานกับองค์กรภาคราชการ และเอกชนได้อย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ จึงได้รับความไว้วางใจจากกระทรวงคมนาคม ให้ สนข. ดำเนินการศึกษา และออกแบบรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ทั้ง 9 สายทาง ตามนโยบายรัฐบาล และนำข้อมูลต่างๆ ที่ได้จากการศึกษา



การขนส่งและอารา กับการประหยัดพลังงาน

ประเทศไทยบริโภคน้ำมันปีละ 112 ล้านลิตรต่อวัน ซึ่งปรากฏเป็นส่วนของภาคการขนส่งถึง 76 ล้านลิตร (ร้อยละ 68) หรือคิดเป็นมูลค่า 3,192 ล้านบาทต่อวัน และ 1,165,080 ล้านบาทต่อปี (ณราคาน้ำมันลิตรละ 42 บาท) เมื่อพิจารณาถึงการใช้พลังงานของภาคการขนส่งในภาพรวมแล้วพบว่า มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 38 ของ GDP (ปี พ.ศ. 2550) หากเปรียบเทียบกับประเทศอุตสาหกรรม เช่น ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา ที่ใช้พลังงานในภาคการขนส่งเพียงร้อยละ 25 และ 27 เห็นได้ว่าประเทศของเราจำเป็นต้องมีการปรับยุทธศาสตร์ภาคการขนส่งให้สอดคล้องกับสถานการณ์วิกฤติพลังงานของโลก และเกิดประสิทธิภาพอันที่จะนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของชาติในเวทีโลก เมื่อศึกษาการใช้พลังงานในระดับจังหวัดแล้ว แสดงให้เห็นว่ากรุงเทพฯ ใช้พลังงานถึงกว่าร้อยละ 44 ของประเทศ ดังนั้น หากสามารถลดการใช้พลังงานของกรุงเทพฯ จะมีผลกับการใช้พลังงานภาพรวมด้วย

เมื่อพิจารณาการใช้พลังงานของกรุงเทพฯ แล้วคงปฏิเสธไม่ได้ว่าการจราจรที่คับคั่งเป็นปัญหาหลัก กรุงเทพฯ เป็นเมืองที่มีลักษณะพิเศษ กล่าวคือมีอายุกว่า 200 ปี โดยมีการพัฒนาเมืองมาเป็นลำดับจากเดิมที่ใช้การเดินทางตามแม่น้ำลำคลองเป็นหลัก ต่อมารัชกาลที่ 5 ได้ทรงนำระบบขนส่งมวลชนทางรางมาใช้ในครั้งแรก ทั้งระบบราง และรถไฟ ซึ่งเมื่อการขนส่งทางรถยนต์ได้รับความนิยมสูงก็ได้มีการขยายถนนออกไปอย่างรวดเร็ว เพื่อตอบสนองการเดินทางของประชาชน และได้มีการถมคูคลองบางส่วนเพื่อตัดถนนสายใหม่ อย่างไรก็ตาม ปรากฏในภายหลังว่า การตัดถนนใหม่ไม่สามารถตอบสนองความต้องการที่ไม่มีที่สิ้นสุดได้ รวมทั้งสร้างปัญหาต่อเมืองที่ยากจะแก้ไข เช่น ปัญหาผังเมืองที่มีลักษณะ "โตหลวม" มีอายุกว่า 226 ปี มีการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทาง และมีอัตราการขยายตัวของเมืองสูงถึงกว่าวันละ 1,000 คน จึงจำเป็นต้องดำเนินการ

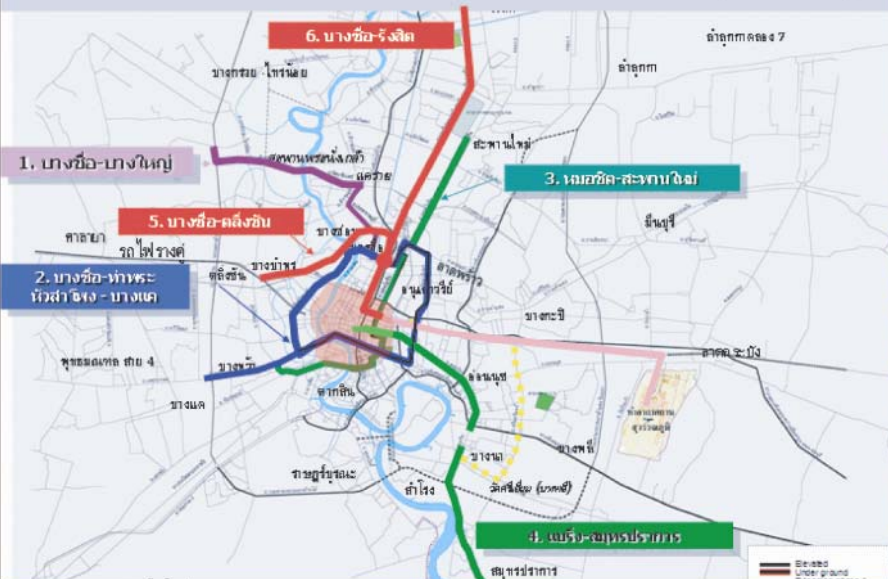
ใน 3 มิติ กล่าวคือ จะต้องมีการแก้ไขปัญหาในระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และในระยะยาว ระยะเร่งด่วน คือ การลดสภาพการจราจรติดขัดที่วิกฤติในปัจจุบัน โดยการใช้หลักการบริหารจัดการ และการพิจารณาใช้มาตรการต่างๆ เพื่อบรรเทาภาวะปัญหาในเบื้องต้น เช่น มาตรการสนับสนุนระบบขนส่งมวลชน (ลดราคาตั๋วระบบขนส่งมวลชน) การจัดการจราจรใหม่การห้ามจอดรถริมถนน และมาตรการสลับเวลาทำงาน เป็นต้น

ระยะกลาง เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรแบบถาวร เช่น การแก้ไขปัญหาคอขวด การตัดถนนสายใหม่เพื่อแก้ไขพื้นที่ปิดล้อมการลดจุดติดทางแยก รวมไปถึงการก่อสร้างถนนไร้จุดติด (free flow) ดังเช่นงานพัฒนาถนนวงแหวนรอบใน (ถนนรัชดาภิเษก) ในปัจจุบัน

ระยะยาว หลักเสียงมีได้ที่จะต้องก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชน เพื่อขนถ่ายผู้โดยสารจากบริเวณพื้นที่พักอาศัยรอบเมืองเข้าสู่เขตธุรกิจการจ้างงานภายในพื้นที่ใจกลางเมือง และเปลี่ยนรูปแบบเมืองที่มีการกระจุกตัวแห่งเดียว เป็นเมืองหลายศูนย์กลางที่กระจายตัวตามแนวโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า พร้อมกันนี้จะต้องมีการใช้มาตรการเพื่อจำกัดการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล เช่น มาตรการจำกัดที่จอดรถภายในเขตเมือง มาตรการคิดค่าใช้จ่ายในการนำรถยนต์เข้าเขตธุรกิจ และมาตรการจัดให้สามารถเดินทางทำได้สะดวก เป็นต้น



โครงข่ายระบบขนส่งทางรางและขนส่งมวลชนระยะเร่งด่วน (ระยะแรก)



งานพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร

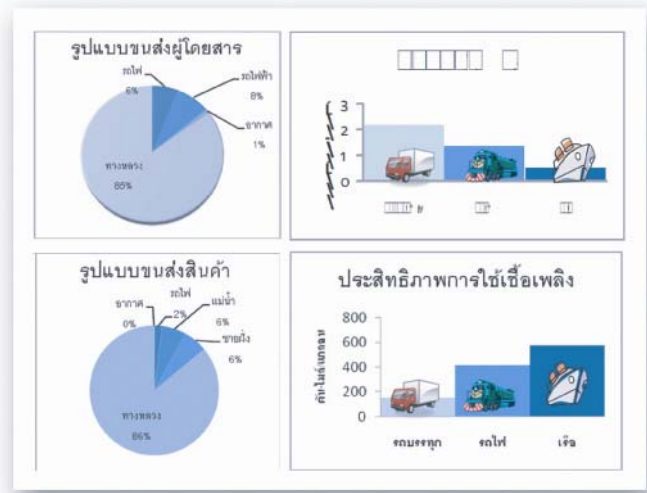
งานพัฒนาระบบขนส่งมวลชนนั้น ถือได้ว่าเป็นหัวใจของยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคการขนส่งของกรุงเทพมหานครจากแผนภูมิภาพที่แสดงให้เห็นว่าระบบขนส่งสาธารณะ มีความสามารถในการขนส่งสูงกว่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล 3 เท่าในกรณีรถประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) และ 5 เท่าในกรณีของรถไฟฟ้า ในขณะที่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลบริโภคเชื้อเพลิงสูงกว่ารถประจำทาง 6 เท่า และสูงกว่าไฟฟ้าถึง 7.5 เท่า ดังนั้น หากสามารถโน้มน้าวให้ผู้เดินทางเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานถึง 2 มิติในคราวเดียว

โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนระยะเร่งด่วนของ สนข. กระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย 5 สายทาง (7 โครงการ) มีระยะทางรวม 145 กม. และครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีหลักการที่จะใช้ดังนี้

- (1) ใช้ระบบรถไฟฟ้าเป็นสายทางหลักในการขนส่งผู้โดยสารเข้าออกพื้นที่เมือง
- (2) ใช้ระบบรถโดยสาร (feeder) ที่มีสถานีปลายทางของระบบรถไฟฟ้าเป็นสถานีต้นทางของรถโดยสาร (feeder) ไปยังย่านพักอาศัย/หมู่บ้านบริเวณชานเมือง รวมทั้งมีแนวสายทางสั้นๆ และมีความถี่สูงเพื่อให้สามารถรักษาระดับการให้บริการ และรักษาดารงเดินรถได้
- (3) มีศูนย์คมนาคมและขนส่ง จำนวน 2 แห่งคือ ศูนย์พหลโยธิน และศูนย์มักกะสัน เพื่อเชื่อมต่อระบบขนส่งทางรางเข้ากับระบบรถไฟฟ้าในเมือง และรถไฟฟ้าทางไกลซึ่งเป็นการเชื่อมต่อนระบบขนส่งทางรางในระดับภูมิภาค นอกจากนั้นจะได้มีการออกแบบศูนย์คมนาคมดังกล่าวให้เป็นเมืองใหม่ที่รวมแหล่งธุรกิจย่านที่พักอาศัย ศูนย์แสดงสินค้า สถานศึกษา และ entertainment complex ดังนั้น ศูนย์คมนาคมและขนส่งดังกล่าว จะเป็นเมืองที่มี

ความสมบูรณ์ในตัวเอง และสามารถลดการเดินทาง ซึ่งเป็นการประหยัดพลังงานในภาคการขนส่งได้อย่างยั่งยืน อย่างไรก็ตามระบบรถไฟฟ้าที่มีใช้ภายในขณะนี้ เพื่อให้เกิดการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืนในภาคการขนส่ง จำเป็นต้องพิจารณาถึงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทั้งระบบ ซึ่งรวมถึงการเชื่อมต่อกันอย่างบูรณาการ และเป็นระบบทั้งในทางกายภาพ และโดยการบริหารจัดการ การเชื่อมต่อทางกายภาพ คือ การเชื่อมต่อทางโครงสร้างทางวิศวกรรมที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งมวลชน เช่น

- (1) ทางเดินลอยฟ้า (sky walk) เชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้ายกระดับ (BTS) และรถไฟฟ้าใต้ดินที่บริเวณถนนสีลม
 - (2) ทางเดินเชื่อมต่อบรรณรถไฟฟ้า BTS และท่าเรือโดยสารสาธารณะที่บริเวณสะพานตากสิน
 - (3) สถานที่จอดรถและจอร์ (park & ride) รวมทั้งที่จอดรถรับ-ส่งชั่วคราว (kiss&ride) เพื่อให้เกิดภาพการพัฒนาการเชื่อมต่อทางกายภาพที่เหมาะสม การเชื่อมต่อโดยการบริหารจัดการ คือ การดำเนินงานในทางเทคนิคเพื่อให้การเชื่อมต่อระหว่างระบบเป็นไปโดยสะดวก เช่น ระบบตั๋วร่วม รวมทั้งการจัดตารางเดินรถไฟฟ้าและรถโดยสาร (feeder) ให้สอดคล้องกัน เป็นต้น
- ท้ายที่สุดเมื่อมีโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนที่ดี ระบบเชื่อมต่อที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งมาตรการต่างๆ ที่สนับสนุนให้เกิดการใช้ระบบขนส่งมวลชนก็จะมั่นใจได้ว่าการใช้พลังงานภาคการขนส่งผู้โดยสารของกรุงเทพมหานครจะเกิดประสิทธิภาพ และเกิดผลต่อการประหยัดพลังงานในภาพรวมของประเทศ



การเพิ่มประสิทธิภาพใช้พลังงานในภาคการขนส่งสินค้า

การขนส่งของประเทศพึ่งพาการขนส่งทางบกเป็นหลักโดยการขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งหลักซึ่งทำหน้าที่ขนส่งผู้โดยสาร กว่าร้อยละ 85 และสินค้าร้อยละ 86 ในขณะที่ทางรถไฟมีการขนส่งผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 6 และขนส่งสินค้าเพียงร้อยละ 2 เมื่อพิจารณาถึงการลงทุนที่ผ่านมา พบว่าภาครัฐได้มีการก่อสร้างถนนจนถึงปัจจุบันทั้งสิ้น 180,000 กม. ในขณะที่มีทางรถไฟ 3,881 กม. ทั้งที่การขนส่งทางถนนใช้พลังงานสูงกว่าทางรางถึง 2.6 เท่า จึงจำเป็นที่จะต้องมีการปรับยุทธศาสตร์การลงทุนด้านการขนส่งให้สอดคล้องกับวิกฤตราคาน้ำมันที่มีความผันผวนมากในปัจจุบัน เมื่อศึกษาในรายละเอียดแล้ว พบว่า ระบบรถไฟของประเทศไทยมีการพัฒนาน้อยมากในช่วง 50 ปีที่ผ่านมา รวมทั้งมีความพยายามที่จะลดตัวเลขผลการดำเนินงานที่ขาดทุน โดยการลดค่าบำรุงรักษาระบบทั้งรางหัวรถจักรและตู้รถไฟ ซึ่งต่อมามีผลโดยตรงต่อประสิทธิภาพการขนส่งทางรางซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียทางบัญชี โอกาสทางธุรกิจและอุบัติเหตุ หากจะเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางจำเป็นที่จะต้องมีการลงทุนในการปรับปรุง/ซ่อมแซมทั้งระบบ ประกอบการมีการบริหารจัดการเรื่องทรัพยากรบุคคลและการบริการเชิงสังคม ที่จะต้องได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐอย่างมีหลักเกณฑ์ การทำให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการเดินรถรวมทั้งเรื่องค่าตอบแทนของพนักงานเกษียณอายุที่เป็นรายจ่ายหลัก

ถึงกว่าร้อยละ 29 ของรายได้ทั้งหมด ผลการวิเคราะห์ SWOT analysis พบว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยมีศักยภาพและโอกาสที่สามารถจะพัฒนาได้มาก อย่างไรก็ดี มีความจำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงข้อด้อยโดยเฉพาะอย่างยิ่งการการเงินกู้ดอกเบี้ย และบำเหน็จพนักงาน อีกทั้งปัจจัยลบที่อาจเกิดขึ้นจากการแทรกแซงทางการเมือง และต้นทุนค่าเชื้อเพลิงควรได้รับการแก้ไข สำหรับภาระการให้บริการเชิงสังคมนั้นสามารถจะเปลี่ยนเป็นโอกาสที่เป็นรายได้แน่นอนเมื่อได้รับการอุดหนุนตามหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมจากภาครัฐ



SWOT ANALYSIS

- ต้นทุนค่าขนส่งต่ำเมื่อเทียบกับรถบรรทุก
- ประหยัดพลังงานเมื่อเปรียบเทียบกับรถบรรทุก
- มีโครงข่ายทั่วประเทศประมาณ 4,000 กม.
- รายได้หลักจากการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

Strengths

- ความคล่องตัวต่ำ เป็นการขนส่งแบบ terminal to terminal (ไม่ใช่ door to door)
- ภาระหนี้ ดอกเบี้ย และบำนาญ
- ขยายพื้นที่บริการต้องการลงทุนสูง
- ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมสูง
- พึ่งพาเทคโนโลยีต่างประเทศ

Weaknesses

- เจ้าของที่ดินย่านธุรกิจกลางเมือง
- เจ้าของที่ดินตามแนวทางรถไฟ
- เป็นนโยบายที่สำคัญของรัฐบาล
- ภูมิศาสตร์ของประเทศที่เอื้อให้เป็นประตูการค้าของประเทศจีนตอนใต้และภูมิภาค
- สามารถให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน/พัฒนา

Opportunities

- มีการแทรกแซงจากการเมืองสูง
- พึ่งพาเทคโนโลยีต่างประเทศ ค่าเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นส่งผลกระทบต่อต้นทุนโดยตรง
- มีแนวคิดการนำระบบรถบรรทุก B-double ซึ่งเป็นอีกทางเลือกที่มีต้นทุนต่ำ
- ภาระการให้บริการเชิงสังคม (PSO)

Threats

เพื่อเพิ่มสัดส่วนในการขนส่งสินค้าทางรางจากเดิมร้อยละ 2 เป็นร้อยละ 15 และเพิ่มการขนส่งผู้โดยสารเชิงพาณิชย์จากเดิม 15 ล้านคน/ปี เป็น 30 ล้านคนต่อปี กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบรถไฟใน 3 มิติ คือ

(1) การบำรุงรักษาระบบเดิม ให้มีประสิทธิภาพทั้งในส่วนของ

ก. การจัดหาหัวรถจักรใหม่มาทดแทนหัวรถจักรเดิมที่มีอายุเฉลี่ยกว่า 28 ปี

ข. การจัดหาระบบอาณัติสัญญาณแบบอิเล็กทรอนิกส์ทดแทนระบบเดิมซึ่งใช้ธงสัญญาณ

ค. เสริมโครงสร้างความแข็งแรงของรางรถไฟซึ่งกว่าร้อยละ 75 มีอายุการใช้งานเกินมาตรฐาน

ง. ก่อสร้างทางเบี่ยงแซงเพื่อแก้ปัญหาคอขวดในเส้นทางที่มีการจราจรคับคั่ง

(2) เพิ่มศักยภาพ โดยการเชื่อมโยงโครงข่ายกับประเทศเพื่อนบ้าน และภาคใต้ของประเทศไทยประเทศในกลุ่มอาเซียน ซึ่งรวมทั้งประเทศไทยได้รับอานิสงส์จากการที่เศรษฐกิจของประเทศจีนมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว และต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากการทำหน้าที่เป็นทางออกของสินค้าจากตอนใต้ของประเทศไทย (หนานหนิง กวางสี) ไปสู่ตะวันออกกลางและสหภาพยุโรป อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปัจจุบันประเทศกลุ่มนี้โดยเฉพาะมาเลเซียเวียดนาม และไทย ได้พยายามอย่างมากที่จะผลักดันให้ตนเป็นประตูการค้า ถึงแม้ประเทศไทยจะมิขี้อได้เปรียบในเรื่องภูมิประเทศ แต่หากมิได้มีการพัฒนาในภาคการขนส่งอย่างต่อเนื่อง





อาจนำมาซึ่งความสูญเสียโอกาสทางการค้าที่สำคัญ จึงได้มีแผนงานที่จะนำรถไฟที่มีประสิทธิภาพสูงวิ่งบนรางขนาดมาตรฐานเชื่อมโยงกับมณฑลทางตอนใต้ของประเทศจีนเข้าสู่จังหวัดเชียงราย และมีจุดหมายสู่ทางออกทางทะเลที่ท่าเรือสำคัญของประเทศ เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี ท่าเรือปากบารา จ.สตูล (อยู่ในขั้นตอนการศึกษา) และโครงการสะพานเศรษฐกิจ (landbridge) ซึ่งเชื่อมโยงทะเลอันดามันเข้ากับอ่าวไทย

(3) เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งผู้โดยสารโดยระบบรถไฟความเร็วด่วน เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศ และระดับนานาชาติโดยการเชื่อมโยงกรุงเทพมหานครเข้ากับหัวเมืองการท่องเที่ยวที่สำคัญภายในรัศมี 300 กม. โดยให้มีระยะเวลาการเดินทางไม่เกิน 3 ชม. เช่น จ.นครราชสีมา จ.นครสวรรค์ จ.จันทบุรี อ.หัวหิน และ พัทยา

ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งของประเทศจะสำเร็จได้หากไม่ได้มีการพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างรูปแบบควบคู่ไปพร้อมกัน ดังเช่น Truck-Terminal ย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) ศูนย์กลางการบริหารขนส่งสินค้าด้วยรถไฟ (Inland - Container Depot) การบริหารจัดการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบ และการอำนวยความสะดวกเรื่องพิธีศุลกากร



สัปดาห์ทั่วไทย

โดย เทนิสกาลเวลา

ปลายฝนต้นหนาว...ที่...น้ำตกทีลอซู

อากาศอันแสนเย็นสบายพร้อมกับสายฝนพรำพรายท่ามกลางต้นไม้เขียวใหญ่ผลิยอดออกใบเขียวขจีไปทั่วอาณาบริเวณ ในช่วงปลายแห่งฤดูฝนต้นฤดูหนาว น้ำความชุ่มฉ่ำมาสู่ทุกอณูของผืนดิน ละอองน้ำจากฟ้าหยดเล็กๆ ซึ่งค่อยๆ ไปรยปรายพรำพร่มลงสู่พื้นพิภพเบื้องล่าง เป็นสิ่งยืนยันได้ว่าธรรมชาติได้เป็นผู้ให้ และสร้างความงดงามรื่นรมย์ให้กับมนุษย์ และสิ่งมีชีวิตบนโลกนี้จริงๆ วารสาร "นโยบายการขนส่งและจราจร" ฉบับปฐมฤกษ์...เทนิสกาลเวลา ขอพาท่านผู้อ่านมาท่องเที่ยวในจังหวัดตาก "ดินแดนแห่งผืนป่าที่มีความอุดมสมบูรณ์" แห่งหนึ่งในประเทศไทย จังหวัดตากอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 426 กิโลเมตร มีเนื้อที่ 10,254,156 ไร่ สภาพภูมิประเทศโดยทั่วไปเป็นภูเขา และป่าไม้ที่มีความอุดมสมบูรณ์ เป็นจังหวัดที่มีอุทยานแห่งชาติหลายแห่งที่ยังคงความสมบูรณ์ของป่า



และธรรมชาติ เช่น อุทยานแห่งชาติตากสินมหาราช อุทยานแห่งชาติแม่เมย อุทยานแห่งชาติลานสาง นอกจากความสวยงามตามธรรมชาติแล้ว ยังเป็นจังหวัดที่มีผลผลิตทางการเกษตรที่ขึ้นชื่อทั้งดอกไม้ และผลไม้ที่กำลังได้รับความนิยมมาก เช่น ทับทิมยักษ์ ตลอดจนมีน้ำตกที่นักท่องเที่ยวซึ่งรักการผจญภัย ต้องมาเยือนสักครั้ง นั่นคือ "น้ำตกทีลอซู" มหาน้ำตกที่ยิ่งใหญ่ที่สุดในประเทศ และสวยที่สุดในเอเชียอาคเนย์ น้ำตกทีลอซู อยู่ในอำเภออุ้มผาง ถูกจัดอันดับให้มีความสวยงามเป็นลำดับ 6 ของโลก ค้นพบเมื่อปี พ.ศ. 2530 มีลักษณะเป็นน้ำตกภูเขาหินปูนขนาดใหญ่ ตั้งอยู่บนความสูงจากระดับน้ำทะเล 900 เมตร เกิดจากลำห้วยกล้อท้อ ลำน้ำทั้งสายตกลงสู่หุบผาสูงชัน มีน้ำไหลแรงตลอดปี ความกว้างของตัวน้ำตกประมาณ 500 เมตร ไหลลดหลั่นเป็นชั้น ๆ มีความสูงประมาณ 300 เมตร ล้อมรอบด้วยป่าดงดิบที่สมบูรณ์ "ทีลอซู" เป็นภาษากระเหรี่ยง มีความหมายว่า "น้ำตกดำ" หรือ "น้ำตกที่ยิ่งใหญ่เหมือนน้ำเกรงกลัว" ซึ่งชาวกระเหรี่ยงเรียกว่า น้ำตกทีลอซู เดิมเรียกกันว่า น้ำตก "ทีลอซู" ทีลอ แปลว่า น้ำตก ซู แปลว่า ใหญ่ หมายถึง น้ำตกใหญ่ ต่อมา ทีลอซู เรียกเพี้ยนมาเป็น ทีลอซู ซึ่งซูแปลว่า ดำ เลยกกลายเป็นความหมายน้ำตกดำแบบในทุกวันนี้

สำหรับการเยือนน้ำตกทีลอซูหน้าฝนนั้น แม้การเดินทางจะยากลำบากสักนิดเพราะต้องเดินทางด้วยรถ และยังคงไปลงเรือ แล้วยังต้องเดินเท้าเข้าไปตามทางเดินป่าอีก กว่าจะได้พบกับน้ำตกที่แสนงดงาม แต่อย่างไรก็ดีถือว่าการเดินทางที่ยอดเยี่ยมนี้นั้น สำหรับนักเดินทาง เพราะได้เห็นความยิ่งใหญ่ของน้ำตก และแอ่งน้ำเวลาที่สายน้ำ ตกลงมาระทอบเสียงจะดังสนั่น ก้องป่าเหมือนธรรมชาติกำลังเล่นดนตรีด้วย





วงออเคสตราขนาดใหญ่ให้เร้าฟัง มีหน้าซำยังกระเซ็น
 ชานแผ่ไปทั่วอาณาบริเวณนับสิบกิโลเมตร ถึงจะเปียก
 มากเพียงไรนักเดินทางที่มาเยือนน้ำตกแห่งนี้ก็พร้อม
 และเต็มใจที่จะเปียก เพื่อชื่นชมความงาม และความอลังการ
 ของน้ำตกแห่งนี้ด้วยความภาคภูมิใจ...ถ้าจะกล่าวถึง
 ความงามที่น่าประทับใจ นอกจากน้ำตกที่มหึมาตระการตาแล้ว
 ยังมีสิ่งสวยงามที่ธรรมชาติเป็นผู้สร้างขึ้นให้พวกเธอเหล่านั้น
 เกิดขึ้นมาเพื่อเคียงคู่กับผืนป่า "ดอกไม้ป่า" แสนสวย
 ที่แข่งกันแย้มกลีบดอกอวดผู้มาเยือนอยู่ใกล้ๆ น้ำตกที่ลือช
 เราจะพบพวกเธอเหล่านั้นได้ที่บริเวณเส้นทางจากอุทยาน
 ไปสู่ตัวน้ำตก ซึ่งเป็นทางเดินป่าที่มีความชันสูง ตลอด
 สองฝั่งทางเดินมีธารต้นน้ำเป็นระยะๆ สามารถแวะหยุด
 ถ่ายรูปไปเดินไปได้อย่างสบายๆ..แม้ว่าจะอยู่ในช่วง
 ปลายฤดูฝนต้นฤดูหนาวแบบนี้ แต่ที่ลือชฝนตกตลอดเวลา
 ส่วนใหญ่เริ่มช่วงบ่ายๆ ไปจนถึงค่ำมืดใครจะมาเที่ยว



น้ำตกที่ลือชเตรียมใจนอนเตมก็ได้เลย และต้องกางเตมให้ด้
 กันน้ำซึม และน้ำฝนไหลมาจากพื้นซำที่นอนด้วยนะเดี๋ยวม
 ไม่รู้ด้วย..!! ฉบับนี้ เหนือกาลเวลาของจบ การเดินทาง
 ที่น้ำตกที่ลือช...มหาน้ำตกยักษ์อลังการที่สุดในประเทศ
 และสวยที่สุดในเอเชียอาคเนย์...แล้วพบกันใหม่ฉบับหน้า..!!



จุดประกายความคิด

การแก้ไขปัญหารถสาธารณะเร่งด่วน ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

ปัญหาการจราจรติดขัดนับเป็นปัญหาวิกฤตที่กรุงเทพมหานครประสบมาช้านาน และทวีความรุนแรงมากขึ้นในปัจจุบัน และมีแนวโน้มว่าจะสูงขึ้นในอนาคต อันก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ เพราะต้องเผาผลาญเชื้อเพลิงอย่างสิ้นเปลืองโดยใช่เหตุ และยังส่งผลถึงคุณภาพชีวิตของประชาชนอีกด้วย

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องนี้โดยเฉพาะ ได้จัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักเพื่อหาทางวิเคราะห์และแก้ไขปัญหารถสาธารณะให้เกิดความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพที่เปลี่ยนแปลงไปเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

5 เส้นทางหลักที่มีปัญหาการจราจรติดขัด

จากข้อมูลข้างต้นส่งผลให้ทาง สนข. ได้จัดทำแผนงานบริหารจัดการจราจรเส้นทางสายหลักที่มีการจราจรหนาแน่นหรือมีปัญหาการจราจรติดขัด ประกอบด้วย 5 เส้นทาง ดังนี้

1. ถนนประดิษฐ์มนูธรรม จากแยกพระราม 9 ถึงรามอินทรา
2. ถนนเสรีไทย จากแยกนิด้าถึงแยกมีนบุรี
3. ถนนเพชรบุรี จากแยกยมราชถึงแยกโกศก
4. ถนนพหลโยธิน จากถนนรามคำแหงถึงถนนรามอินทรา
5. ถนนสุขสวัสดิ์ จากแยกดาวคะนองถึงแยกพระสมุทรเจดีย์



โดยแผนดังกล่าว สนข. ได้นำเสนอต่อคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหารถสาธารณะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในการประชุมครั้งที่ 3/2551 ไปแล้วเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม ที่ผ่านมา ซึ่งคณะอนุกรรมการฯ ได้มีมติให้ความเห็นชอบในหลักการ และได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับพิจารณาดำเนินการในรายละเอียด พร้อมทั้งรายงานผลการดำเนินงานปัญหา และอุปสรรคให้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกทราบต่อไป

6 วิธีแก้ปัญหารถสาธารณะเร่งด่วน

ก่อนหน้านี้ทาง สนข. ได้มีการสำรวจพื้นที่ศึกษา 82 จุด (พื้นที่ถนนวงแหวนรอบนอก) ในโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนของการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักระยะที่ 1 ทำให้ทราบถึงวิธีแก้ปัญหารถสาธารณะติดขัดอย่างเร่งด่วน ดังนี้

1. ปรับจัดจังหวะสัญญาณไฟจราจรที่ไม่เหมาะสมเสียใหม่

ถึงแม้ว่าสัญญาณไฟจราจรในปัจจุบันจะมีตัวเลขกำกับเพื่อให้ผู้ใช้รถได้เตรียมพร้อมในการออกรถ แต่ถึงกระนั้นก็ยังมีความเสี่ยงที่สัญญาณไฟจราจรบางแห่งที่ไม่ระบุตัวเลข รวมทั้งมีการเปิดสัญญาณไฟจราจรนานเกินควร หรือเปิดสัญญาณไฟไม่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงของการจราจร ณ เวลานั้นๆ จึงควรจะต้องมีการสำรวจความหนาแน่นของรถที่วิ่งผ่านบริเวณนั้นเสียใหม่ เพื่อปรับปรุงและกระจายความหนาแน่นของรถให้สามารถระบายได้อย่างสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย

2. ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของทางแยก

อีกหนึ่งปัญหาที่พบได้บ่อย โดยจากการสำรวจพื้นที่ช่วงเวลาที่รถจะทำการเลี้ยวถนนบางพื้นที่จะมีรัศมีการเลี้ยวต่ำกว่าปกติ หรือมีช่องจราจรน้อยและแคบ ส่งผลให้การจราจรบริเวณนั้นติดขัด จึงจะต้องมีการดำเนินการเปลี่ยนแปลงอย่างเร่งด่วน



3. แก้ไขจุดกลับรถ และจุดรอเลี้ยวที่ไม่เหมาะสมหรือกีดขวางการจราจรบนเส้นทางหลัก

การกลับรถ และการเลี้ยวโค้ง ก็ส่งผลต่อการติดขัดของการจราจรได้เช่นกัน โดยเฉพาะในจุดที่ไม่ได้มีการเตรียมสถานที่ให้เหมาะสมไว้ล่วงหน้านั้น จะทำให้เกิดการกีดขวางการจราจรของรถคันอื่นๆ จนเกิดการชะลอตัว ส่งผลให้การระบายรถเป็นไปได้อย่างล่าช้า ดังนั้น ถ้าสามารถปรับปรุงจุดกลับรถบริเวณที่ไม่เหมาะสมออกไป ก็จะทำให้การระบายรถนั้นคล่องตัวมากขึ้น



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

4. ปรับปรุงป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจรบนผิวทางให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม

อีกหนึ่งปัญหาที่ทำให้ผู้ใช้รถสับสน เพราะป้ายจราจรและเครื่องหมายบนผิวทางไม่สอดคล้องกัน หรืออยู่ในตำแหน่งที่มองเห็นได้ยากหรือมองไม่เห็น ทำให้รถต้องชะลอความเร็วเพื่อเข้าไปดูช่องทาง หากสามารถแก้ปัญหาดังนี้ได้ จะทำให้จำนวนรถติดลดลงได้

5. แก้ไขตำแหน่งของป้ายรถโดยสารสาธารณะ

การเดินทางของรถโดยสารสาธารณะขณะเข้าจอดที่ป้ายสามารถส่งผลให้การจราจรบนถนนสายหลักเกิดการติดขัดได้เนื่องจากป้ายรถโดยสารวางอยู่ในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสมบริเวณนั้นมีรถมาก หรือบางครั้งก็มาจากรถสาธารณะเหล่านี้จอดรอผู้โดยสารนานๆ จึงควรกวาดล้างอย่างเข้มงวด

6. กวดขันวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนน

หากผู้ขับขี่ทุกคนมีระเบียบวินัยในการใช้รถ ก็จะสามารถช่วยลดปัญหาการจราจรไปได้มากทีเดียว โดยเฉพาะการห้ามจอดรอในที่ห้ามจอด เพราะการจอดรถขวางทางนั้น จะทำให้สภาพถนนที่แคบอยู่แล้ว แคบลงไปอีก รวมทั้งช่องจราจรจะถูกบีบให้ช่องเหลือลดลง จนรถคันอื่นๆ ต้องเบี่ยงออก ทำให้รถที่ตามมาด้านหลังต้องชะลอรถตาม ส่งผลให้การจราจรเกิดความล่าช้าขึ้น

จุดกำหนัดการจราจรที่สำคัญ

นอกจากนั้น สนข. ยังได้ศึกษาถึงจุดติดขัดของการจราจรที่สำคัญๆ บนถนนหลายแห่ง ที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรเป็นบริเวณกว้าง หรือส่งผลกระทบต่อเนื่องกับพื้นที่ใกล้เคียง อาทิ โรงเรียนประถม/มัธยมขนาดใหญ่ มหาวิทยาลัย สถานีขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้า สำนักงาน หรือพื้นที่การค้าซึ่งมีกิจกรรมที่ดึงดูดการเดินทาง เพื่อทำการศึกษา และเสนอแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณดังกล่าว และโครงข่ายโดยรอบพื้นที่ ที่ได้รับผลกระทบไม่น้อยกว่า 3 พื้นที่ ซึ่งจุดติดขัดที่ สนข. ได้เลือกไว้และมีการสำรวจหลักๆ 3 แห่ง ได้แก่

1. สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ ถนนบรมราชชนนี (สายใต้ใหม่)
2. สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (หมอชิต)
3. โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน และพื้นที่โดยรอบ

จุดติดขัดทั้ง 3 แห่งนั้น เป็นพื้นที่ที่มีผู้คนจำนวนมากใช้บริการ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน และส่งผลให้สภาพการจราจรบริเวณนั้นเกิดความหนาแน่นและคับคั่งเป็นอย่างมาก สนข. จึงได้นำเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรรองรับการเปิดใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (ถนนบรมราชชนนี) ต่อคณะทำงานแก้ไขปัญหาการจราจร และการเชื่อมต่อบริเวณขนส่งสาธารณะสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (ตลิ่งชัน) ซึ่งมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจ



ภาพก่อนการปรับปรุงด้านการจราจรบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) เป็นประธาน และที่ประชุม ได้มีมติมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบดำเนินการแล้ว เช่น การจัดการเดินรถภายในสถานี การปรับปรุงป้ายรถโดยสารประจำทางบนถนนบรมราชชนนี เป็นต้น

อีกทั้ง สทช. ยังได้นำเสนอแนวทางเบื้องต้นในการปรับปรุงโครงข่ายด้านการจราจรบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) ต่อคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาการจราจร และขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล รวมทั้งการปรับปรุงเส้นทางทางการเดินทางออกจากสถานี เพื่อรองรับการเดินทางในช่วงเทศกาลต่างๆ และยังได้นำเสนอผลการจัดทำแผนในการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนเกษตรา-นวมินทร์ ทางแยกต่างระดับถนนพหลโยธิน-วิภาวดีบริเวณอนุสรณ์สถาน และบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (หมอชิต) อีกด้วย

จุดเชื่อมต่อการระบบการเดินทางระหว่างทางบกและทางน้ำ

นอกจากนี้ ปัญหาอีกจุดที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรก็คือ จุดเชื่อมต่อระบบขนส่งทางบกหรือจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างการเดินทางทางบกกับการเดินทางทางน้ำ จำนวน 10 พื้นที่ที่มีอยู่ยังขาดการพัฒนาอย่างเป็นระบบ ได้แก่ การจัดระบบการจราจรของยานพาหนะ การจัดระบบการขนส่งมวลชน จุดจอดรถรับ-ส่ง การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง เป็นต้น รวมทั้งข้อมูลอื่นๆ ที่มีความจำเป็นในการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทางนั้น

จุดเชื่อมต่อทั้ง 10 พื้นที่ ได้แก่

1. ท่าเรือพระราม 7
2. ท่าเรือวังหลัง
3. ท่าเรือสาทร
4. สถานีเรือโดยสารนนทบุรี
5. ท่าเรือปิ่นเกล้า
6. ท่าเรือดินแดง
7. ท่าเรือบางโพ
8. ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง
9. ท่าเรือโอศก
10. ท่าเรือประตูน้ำ



ท่าเรือสาทร

ท่าเรือปิ่นเกล้า



ท่าเรือวังหลัง



พื้นที่ต้นแบบสำหรับ การจัดการและควบคุมการจราจร

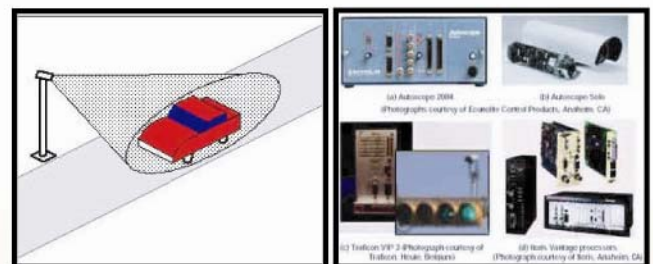
โดยหลังจากที่ทาง สนข. ได้สำรวจพื้นที่ทั้งหมดแล้ว
เล็งเห็นว่า ควรเร่งให้มีการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทาง
ทางน้ำในเบื้องต้นรวม 5 ท่าเรือ จากของเดิมที่มีอยู่ 10 แห่ง
เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในระยะเร่งด่วน



สนข. ได้ศึกษาถึงจุดดึงดูดการจราจรที่สำคัญ
จุดถ่ายเทผู้โดยสารหรือขนส่งสินค้า และจัดทำแนวทาง
การแก้ไขปัญหาจราจรที่เหมาะสม รวมทั้งมีการวิเคราะห์พื้นที่
ทางเดี่ยวหรือทางแยกที่มีพื้นที่ต่อเนื่องขนาดเล็กในเขต
กรุงเทพมหานคร เพื่อจัดทำทางแยกต้นแบบ โดยเสนอแนะ
เทคโนโลยีในการควบคุม และบริหารจัดการจราจรที่มี
ประสิทธิภาพ เพื่อใช้เป็นต้นแบบในการพัฒนาในอนาคตต่อไป

พื้นที่ต้นแบบสำหรับการจัดการ และควบคุมการจราจร
จำนวน 3 ชุดดังกล่าว ประกอบด้วย

1. ทางแยกเอกชัย-บางบอน-บางขุนเทียน
2. ทางแยกเคหะร่มเกล้า
3. ทางแยกหน้าเขตหนองจอก



การติดตั้ง VIDEO IMAGE DETECTOR ที่ทางแยก

ทั้งหมดนี้ คือ แผนงานการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน
ในเขตกรุงเทพมหานครของ สนข. อย่างไรก็ตาม ผู้ขับขี่ยาน
จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีวินัยในการขับขี และมีความจิตสำนึก
จึงจะแก้ปัญหาได้อย่างครบถ้วนทุกภาคส่วน

นายวิชัย อภิเมธีธำรง

ผู้อำนวยการสำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการ
จัดระบบการจราจรทางบก (สจร.)



ศูนย์ควบคุมและจัดการจราจร เพื่อการขับเคลื่อนที่ปลอดภัย "กรุงโตเกียว"

ปัจจุบันในหลายประเทศทั่วโลก โดยเฉพาะในเขตตัวเมืองของเมืองหลวงที่สำคัญๆ ประสบปัญหาทางด้านจราจรกันแทบทุกเมือง ซึ่งคงไม่ต้องพูดถึงสภาพปัญหา หรือผลกระทบต่อเนื่องจากปัญหารถติดแล้ว เพราะส่วนใหญ่ทุกคนได้ประสบ และทราบกันดีอยู่แล้ว ทั้งนี้ ยังรวมไปถึงแนวทางต่างๆ ที่ทั้งภาครัฐ และเอกชนพยายามที่จะบรรเทาปัญหาจราจรให้ดียิ่งขึ้น

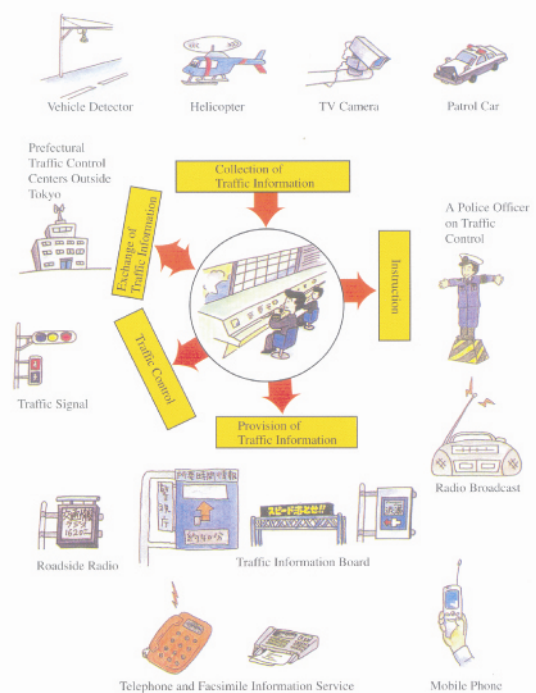
จากความพยายามแก้ไขปัญหารถติดของแต่ละประเทศ เราคงต้องยอมรับว่าประเทศญี่ปุ่น เป็นประเทศหนึ่งที่ประสบผลสำเร็จในการนำเอาเทคโนโลยีมาช่วยในการจัดการด้านการจราจร หรือปรับปรุงให้ดีขึ้นผ่านทางเทคโนโลยี ที่ประเทศญี่ปุ่นได้มีการพัฒนามากว่าสิบปี ซึ่งในปัจจุบันมีการนำมาใช้เพื่อให้บริการแก่ประชาชนในกรุงโตเกียว ภายใต้การดำเนินงานของ "ศูนย์ควบคุมและจัดการจราจร" โดยมุ่งเน้นไปที่การขับเคลื่อนที่ปลอดภัย

ศูนย์ควบคุมและจัดการจราจร เพื่อการขับเคลื่อนที่ปลอดภัยของกรุงโตเกียว ปัจจุบันอยู่ภายใต้การดำเนินงานของกรมตำรวจ ผู้ที่ปฏิบัติงานอยู่ในศูนย์ฯ ส่วนใหญ่เป็นข้าราชการตำรวจที่ปลดเกษียณแล้ว และมีการปฏิบัติงานเพื่อให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง

หัวใจของศูนย์ควบคุม และจัดการจราจร คือ จอมอนิเตอร์ขนาดใหญ่ที่เป็นจอหลักแสดงถนน และทางแยกในกรุงโตเกียวจำนวนกว่า 1,000 ทางแยก และสัญญาณไฟจราจรจำนวน 15,154 จุด รวมทั้งจอมอนิเตอร์ที่แสดงทางด่วน ทั้งกรุงโตเกียว โดยมีองค์ประกอบหลัก 3 ส่วน คือ

1. ศูนย์ควบคุมและจัดการจราจร ซึ่งเป็นส่วนแรก ที่ได้รับการสนับสนุนข้อมูลจากเครื่องนับปริมาณจราจรอัตโนมัติ (Roadside Traffic Detector) ในถนนสายต่างๆ กว่า 17,000 เครื่อง ระบบควบคุมสัญญาณจราจรอัตโนมัติ กว่า 7,000 จุด (Automatic Control Signals) โทรศัพท์สายด่วน 110 เพื่อแจ้งปัญหา และอุบัติเหตุจราจร (Emergency Phone Call) โทรศัพท์วงจรปิด (TV Camera) เฮลิคอปเตอร์ รถตรวจการของตำรวจทั้งรถยนต์ และมอเตอร์ไซด์ รวมถึงตำรวจที่ประจำการอยู่ตามจุดต่างๆ

How We Gather Traffic Data





2. การประมวลผลข้อมูลจราจร (Processing Traffic-Information)

หลังจากที่ศูนย์ควบคุมและจัดการจราจรได้รับการสนับสนุนข้อมูลแล้ว จะทำการประมวลผล เพื่อเป็นข้อมูลในการควบคุมและจัดการจราจร ผ่านทางจอมอนิเตอร์ขนาดใหญ่ที่เป็นจอหลัก ดังนี้

- แสดงสีระหว่างทางแยกต่างๆ ตามลัดส่วนของปริมาณจราจร โดย สีแดง (การจราจรหนาแน่น) และสีเขียว (การจราจรคล่องตัว)
- แสดงภาพบริเวณที่มีปัญหาจราจร
- ปรับข้อมูลต่างๆ ที่ได้รับให้เป็นปัจจุบัน
- แสดงจุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุ
- แลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง



3. การเผยแพร่ข้อมูลจราจร (Providing Traffic Information)

ศูนย์ควบคุมและจัดการจราจรจะทำการเผยแพร่ข้อมูลผ่านทางสื่อต่างๆ เช่น สถานีวิทยุจำนวน 6 สถานีที่มีผู้มาปฏิบัติงานอยู่ภายในศูนย์ฯ ป้ายแสดงข้อมูลข่าวสารด้านการจราจรกว่า 300 ป้าย (Traffic Information Board) และการให้บริการผ่านทางโทรศัพท์ โทรสาร และโทรศัพท์มือถือทั้ง 3 องค์ประกอบหลัก ล้วนแต่ต้องเลือกสรร พัฒนา และประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมต่างๆ โดยเฉพาะเทคโนโลยีทางด้านคอมพิวเตอร์ สารสนเทศ และอิเล็กทรอนิกส์ มาช่วยในการดำเนินงานภายใต้แนวคิดการขับเคลื่อนที่ปลอดภัย โดยศูนย์ควบคุมและจัดการจราจรจะพยายามทำให้รถติดน้อยที่สุด อันจะส่งผลต่อปริมาณอุบัติเหตุที่ลดลงไปด้วย ทั้งนี้ กว่าจะมาเป็นศูนย์ฯ ที่ดำเนินการอยู่ในกรุงโตเกียวในทุกๆ วันนี้ได้ คงยากที่จะคาดเดาประมาณที่ใช้ในการจัดตั้ง และการดำเนินงานในส่วนต่างๆ ซึ่งอย่างไรก็ตามประเทศญี่ปุ่นเห็นว่า การดำเนินงานดังกล่าวคุ้มค่ากับการลงทุน เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง การจัดการจราจรที่มีประสิทธิภาพ ลดมลภาวะจากการจราจร ส่งผลต่อการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ และคุณภาพชีวิตที่ดีของชาวญี่ปุ่น ผ่านทางเทคโนโลยีที่พิสูจน์แล้ว (Proven technology)

ดร.เผด็จ ประดิษฐเพชร

ทิศทางการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ปี 2552



ปัจจุบันกระแสโลกาภิวัตน์นำประเทศไทยไปสู่การเปลี่ยนแปลงหลายประการไม่ว่าแต่ทิศทางการขนส่งและจราจรของประเทศ ที่ต้องเร่งพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น เพื่อนำไปสู่การเปิดประตูการค้าระหว่างประเทศ ที่ปรากฏในรูปของข้อตกลงเสรีทางการค้า ตลอดจนการรวมกลุ่มในภูมิภาคต่างๆ ซึ่งประเทศไทยได้มีโอกาสเข้าไปมีส่วนร่วมกับการค้าในตลาดโลกเพิ่มมากขึ้น รัฐบาลจึงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องปรับนโยบาย และกฎระเบียบต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งภาคเอกชนที่ลงทุนในภาคการขนส่ง ต้องเตรียมบุกตลาดการค้าเสรีทั้งในด้านการขนส่งสินค้า และผู้โดยสาร การท่องเที่ยวเชื่อมโยงในภูมิภาค และต้องสามารถปรับตัวให้เข้ากับการเปิดเสรี การแข่งขันของตลาดโลกได้

ทิศทางการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ในปี 2552 นั้น รัฐบาลต้องเร่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระบบขนส่งมวลชนทางราง และการก่อสร้างรถไฟรางคู่ ในเส้นทางที่มีศักยภาพ และมีความสำคัญและจำเป็นเร่งด่วน ต่อเชื่อมระบบขนส่งสาธารณะ จัดตั้งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้มีจุดศูนย์กลางการเดินทางของผู้โดยสาร และกระจายสินค้าให้เหมาะสม ซึ่งจะส่งผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้ถูกลง และสามารถแข่งขันกับประเทศต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งต้องมีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยการให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการที่ดี ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาประเทศต่อไป

เส้นทางขนส่งสินค้า และนักท่องเที่ยว โดยการเปิดสนามบินสุวรรณภูมิ นับเป็นสิ่งที่ทำให้ประเทศไทยอยู่ในฐานะได้เปรียบด้านเส้นทางการบินที่จะเชื่อมโยงภูมิภาคอินโดจีนเข้ากับภูมิภาคอื่นของโลก เมื่อเปรียบเทียบกับสนามบินคู่แข่งที่สำคัญในภูมิภาคนี้ คือ สนามบินของสิงคโปร์ การพิจารณาถึงเส้นทางการค้า การลงทุน และการขนส่ง นักท่องเที่ยว และสินค้าทางอากาศ จากสนามบินสุวรรณภูมิจึงเชื่อมโยงกับเส้นทางการค้า และการบริการใหม่ที่มีศักยภาพที่เชื่อมโยงกับอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) จีน และอินเดียมีสามเส้นทาง คือ

1. **เส้นทางทางอากาศ** การพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิ และการกลับมาใช้ใหม่ของสนามบินดอนเมืองจะทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเดินทางของภูมิภาค และสนามบินดังกล่าวเป็น Hub ของเอเชีย

2. **เส้นทางทางน้ำ** การขนส่งทางน้ำตามลำน้ำโขง ตั้งแต่จีนลงมาถึงเชียงราย (เชียงแสน) ผ่านเชียงของเข้าสู่ลาว เพื่อมุ่งสู่หลวงพระบางน่าจะเป็นเส้นทางใหม่ทางการท่องเที่ยวในอนาคตโดยมีท่าเรือเชียงแสนเป็น Hub

3. **เส้นทางทางบก** ที่เป็นแนวใหม่ได้แก่ เส้นทาง ตะวันออก-ตะวันตกตั้งแต่ด่านงัน ผ่านลาวตอนกลาง ผ่านมุกดาหาร ถึงสื่แยกอินโดจีนที่พิษณุโลก และออกสู่พม่าที่แม่สอด แต่เส้นทางนี้ ยังมีปริมาณการเดินทางต่ำ และแนวผ่านพม่ายังมีปัญหา ด้านการเมือง

นโยบายรัฐบาลเกี่ยวกับการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร ได้ให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง สืบสานการพัฒนาเชิงพื้นที่ (Area Base Strategy) ซึ่งประกอบด้วย

1. **ความสามารถในการสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity)** ด้านการค้า การลงทุน การบริหาร การจัดการขนส่งสินค้า และโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง ทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาคกับภูมิภาคอื่นของไทย รวมไปถึงลาว และจีนตอนใต้ ความสามารถในการสร้างความเชื่อมโยงที่สำคัญ ที่ควรพิจารณาเป็นพิเศษ คือ การเชื่อมโยงด้านความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ และการขนส่งกับประเทศ ที่เกี่ยวข้องตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจการค้าที่มีศักยภาพทั้งแนวเส้นทาง NSEC และ EWEC ดังนั้น ความแตกต่าง และจุดร่วมในด้านประโยชน์เศรษฐกิจ และการเมืองระหว่างประเทศของไทย ลาว จีน อินเดีย พม่า และเวียดนาม ล้วนเป็นสิ่งที่นำมาพิจารณาเพื่อนำไปสู่การสร้างความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ต่างๆ ตามแนวเส้นทางที่มีการเชื่อมโยง



2. **ขีดความสามารถ (Competitiveness)** ในการจัดการของรัฐและผู้ประกอบการด้านการค้า การลงทุนการบริหาร การจัดการขนส่ง ภาคบริการ และภาคการขนส่งของผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่ ทั้งนี้ ความเชื่อมโยงที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่กับประเทศเพื่อนบ้าน มีผลทำให้เกิดการขยายขนาดทางเศรษฐกิจจากการเปลี่ยนจากการค้าชายแดน เป็นการค้ำระหว่างประเทศ สิ่งที่ต้องพิจารณา คือ การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวคาดว่าจะมีผลทำให้รูปแบบการผลิตการค้า อุตสาหกรรม การขนส่ง และการบริการเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมาก คำถามที่สำคัญคือ ภาครัฐและผู้ประกอบการในพื้นที่ที่มีขีดความสามารถหรือมีการเตรียมการพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากร เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงหรือได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงนี้อย่างไร

3. **จากการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นกับชุมชน (Community)** ควรพิจารณาว่า การเชื่อมโยงด้านการคมนาคมจะมีผลกระทบด้านกายภาพ ทั้งมิติเศรษฐกิจและสังคมกับพื้นที่ที่จะเป็นประตูผ่าน (Gateway) เช่น จังหวัดเชียงราย ที่จะเป็นด่านเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจของจีนตอนใต้ในระยะยาวอันใกล้ และอินเดียในระยะยาวอย่างไร นอกจากนี้ประเด็นที่ตั้ง (Node) ของศูนย์รวบรวม และกระจายสินค้าที่เหมาะสม และมีศักยภาพในภูมิภาคเกี่ยวข้องกับตัวแปรใดบ้าง เพื่อสร้างความชัดเจนว่า ประเทศไทยจะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาอย่างเต็มที่ มิได้เป็นเพียงแค่ทางผ่านเชื่อมระหว่างต้นทางกับปลายทางของการขนส่งเท่านั้น





ทั้งนี้ การพัฒนาโครงพื้นฐานดังกล่าวจะเป็นส่วนสำคัญที่ผลักดันสนับสนุนให้ไทยเป็นประตูเศรษฐกิจที่สำคัญของภูมิภาค โดยใช้ศักยภาพด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่มีความได้เปรียบ เหนวกกับการสร้างความร่วมมือระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้าทั้งในระดับทวิภาคี พหุภาคี อนุภูมิภาค และภูมิภาค ภายใต้กรอบความร่วมมือต่างๆ อาทิ GMS IMT-GT BIMSTEC ACMECS เป็นต้น ดังนั้น ไทยควรเตรียมความพร้อมทั้งในส่วนของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง การใช้ที่ดิน แรงงานของในพื้นที่ ตลอดจนกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนให้ไทยเป็นฐานการผลิต และประตูเศรษฐกิจที่สำคัญของภูมิภาคโดยใช้ประโยชน์จากเส้นทางเศรษฐกิจสำคัญที่จะเกิดขึ้นในอนาคตในแนวเส้นทางเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมจากจีนตอนใต้กับกลุ่มประเทศ ASEAN แนวเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ที่เชื่อมโยงกลุ่มประเทศเอเชียใต้ผ่านพม่าเชื่อมต่อประเทศไทย ผ่าน สปป.ลาว เข้าสู่เวียดนามต่อไปยังประเทศญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังตลาดอื่นๆ ของโลก อาทิ กลุ่มประเทศยุโรป อเมริกา และแอฟริกาได้ เป็นต้น



นอกจากนั้น รัฐบาลได้มีการแถลงนโยบายต่อที่ประชุมรัฐสภาไปแล้ว เมื่อวันที่ 18-20 กุมภาพันธ์ 2551 ซึ่งได้กำหนดองค์ประกอบ สาระสำคัญนโยบายการบริหารราชการแผ่นดิน โดยแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ต้องเร่งดำเนินการในปีแรก (2551) และระยะการบริหารราชการ 4 ปี (พศ.2551- 2554) ของรัฐบาล กระทรวงคมนาคม จึงได้พิจารณาถึงความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับเชื่อมโยงระหว่างรัฐบาลกับภารกิจพื้นฐาน และภารกิจเชิงยุทธศาสตร์ของแต่ละหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อผลักดันกระบวนการแปลงแผนบริหารราชการแผ่นดินไปสู่การปฏิบัติ



ลักษณะภารกิจ	งบประมาณที่ได้รับจัดสรร ปี 2551	ร้อยละ	งบประมาณที่ได้รับจัดสรร ปี 2552	ร้อยละ
ด้านการขนส่งทางบก	68,589.804	78.21	74,632.938	76.16
กรมทางหลวง	40,583.227	46.27	40,511.729	41.34
กรมทางหลวงชนบท	17,304.373	19.73	22,369.973	22.83
กรมการขนส่งทางบก	2,298.952	2.62	2,332.712	2.38
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	8,403.252	9.58	9,418.524	9.61
ด้านการขนส่งระบบราง	13,264.904	15.13	17,761.414	18.12
การรถไฟแห่งประเทศไทย	7,592.747	8.66	9,842.848	10.04
การรถไฟฟ้ามหานคร แห่งประเทศไทย	5,672.157	6.47	7,918.566	8.08
ด้านการขนส่งทางน้ำ	3,723.493	4.25	3,731.890	3.81
กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	3,723.493	4.25	3,731.890	3.81
ด้านการขนส่งทางอากาศ	1,260.229	1.44	1,048.499	1.07
กรมการขนส่งทางอากาศ	907.341	1.03	922.684	0.94
สถาบันการบินพลเรือน	352.888	0.40	125.815	0.13
ด้านนโยบายและแผน	862.383	0.98	824.900	0.84
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	327.168	0.37	336.072	0.34
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	535.215	0.61	488.828	0.50
รวมทั้งสิ้น	87,700.813	100.00	97,999.641	100.00

ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2552 รวมจำนวนทั้งสิ้น 97,999.641 ล้านบาท ประกอบด้วย ส่วนราชการ จำนวน 70,693.887 ล้านบาท และรัฐวิสาหกิจ จำนวน 27,305.753 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2551 คิดเป็นร้อยละ 11.74 ภายใต้ยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2552 ของประเทศ ในส่วนหลักที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม คือ

1. ยุทธศาสตร์ที่ 1 การฟื้นฟูความเชื่อมั่นของประเทศ การเร่งรัดการลงทุนที่สำคัญของประเทศ มีแนวนโยบายการจัดสรรงบประมาณ คือ

1.1 เร่งรัดการดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าย่อยต่างๆ ที่มีความพร้อมในการดำเนินการ และเร่งรัดจัดทำแผนพัฒนาระบบรถไฟฟ้ามหานครเพิ่มเติม

1.2 เร่งรัดโครงการพัฒนาระบบรางที่อยู่ระหว่างดำเนินการ และจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาการขนส่งระบบรางในระยะยาว ทั้งระบบรถไฟ รถไฟฟ้ารางเบา และรางคู่ในเส้นทางรถไฟสายประธาน

1.3 เร่งรัดการดำเนินการก่อสร้างรถไฟชานเมืองที่มีความพร้อมในการดำเนินการ

1.4 เร่งรัดการลงทุนที่สำคัญของประเทศ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

2. ยุทธศาสตร์ที่ 3 การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้ขยายตัวอย่างสมดุล การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบบริหารจัดการขนส่งมวลชน สินค้าและบริการมีแนวนโยบายการจัดสรรงบประมาณ คือ

2.1 ก่อสร้างโครงข่ายการขนส่งสินค้า และบริการในประเทศให้กระจาย การพัฒนาเชื่อมโยงไปสู่ชุมชน และแหล่งท่องเที่ยวในภูมิภาคอย่างบูรณาการ สมดุล และเป็นธรรม

2.2 ส่งเสริมพัฒนา บำรุงรักษา และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ได้มาตรฐาน





2.3 พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง กระบวนการวางแผนนโยบาย และบริหารทรัพยากรของรัฐ ให้มีประสิทธิภาพเป็นประโยชน์ต่อรัฐ และประชาชนอย่างเหมาะสม เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ทั้งตลาดในประเทศ และต่างประเทศ

2.4 พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขต กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และระหว่างเมืองให้มีความสมบูรณ์ มีการบริหารจัดการที่ดี มีคุณภาพในการให้บริการ มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัดเวลา และลดการใช้พลังงาน ที่ก่อมลพิษต่อส่วนรวม

2.5 พัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ ระบบท่าเทียบเรือ และพาณิชย์นาวี ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณท่าเรือ และพื้นที่ต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2.6 พัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยง ในพื้นที่ภาคใต้ เพื่อรองรับการขนส่งทางทะเลเชื่อมโยง ชายฝั่งทะเลตะวันออกและตะวันตก

2.7 พัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาค เพื่อสนับสนุน ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง การบินการท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของเอเชียและโลก โดยให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศให้เหมาะสม มีความสะดวกปลอดภัยได้มาตรฐานสากล

2.8 สนับสนุนการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบินให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล



จากแนวโน้มของทิศทางการพัฒนาระบบการขนส่ง และจราจรข้างต้น ทำให้รัฐบาลจัดสรรงบประมาณรายจ่าย ประจำปี 2552 ของกระทรวงคมนาคม ได้มุ่งเน้น ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และบริการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และขีดความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งคนและสินค้าให้มีประสิทธิภาพ โดยกระจาย การพัฒนาอย่างมีสมดุลและเป็นธรรม ทั้งนี้ ผลผลิต จากการพัฒนาที่สำคัญในปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ได้แก่ ก่อสร้างขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร 186 กิโลเมตร ก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงชนบท ทุกภูมิภาค 1,500 กิโลเมตร ก่อสร้างทางเพื่อแก้ไขปัญหา จราจรในพื้นที่ กทม.และปริมณฑล 24 กิโลเมตร ทางหลวงแผ่นดินได้รับการบำรุงรักษา 63,000 กิโลเมตร ทางหลวงชนบทได้รับการบูรณะบำรุงรักษา 38,400 กิโลเมตร บริเวณจุดอันตรายได้รับการแก้ไขในเรื่องความปลอดภัย 1,300 แห่ง ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง จำนวน 2 แห่ง พัฒนาท่าเรือโลจิสติกส์ 3 แห่ง พัฒนาท่าเรือ 14 แห่ง พัฒนาเขื่อน 33 แห่ง ขุดลอก และบำรุงรักษาร่องน้ำ ภายในประเทศ และชายฝั่งทะเล 27.9 ล้านลูกบาศก์เมตร ปรับปรุงพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาค 26 แห่ง ซ่อมบำรุง รางรถไฟ ระยะทาง 660 กิโลเมตร จัดหาหมอนรองราง 231,620 ท่อน ปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณ และสิ่งก่อสร้าง ประเภ่อื่นๆ 174 แห่ง รถและผู้ขับรถที่ผ่านการตรวจสอบ 1,951,000 ราย ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง 68,237 ฉบับ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลในสายทางที่มีความพร้อม และจำเป็นเร่งด่วน ให้มีความสมบูรณ์ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดพลังงาน

ขอขอบคุณ ข้อมูลจาก กลุ่มวิเคราะห์แผนรวม สำนักแผนงาน (สผง.)



กฎหมายคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

พระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 และที่แก้ไขเพิ่มเติมเป็น (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 และพระราชกฤษฎีกาแก้ไขบทบัญญัติให้สอดคล้องกับการโอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 พ.ศ. 2545 เป็นกฎหมายที่จัดให้มีคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกขึ้น หรือที่รู้จักกันว่า “คจร.” ซึ่งประกอบด้วยนายกรัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการ รองนายกรัฐมนตรีคนหนึ่งซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นรองประธานกรรมการ รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรีคนหนึ่ง ซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกินหกคนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งเป็นกรรมการ

โดยกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ต้องเป็นผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญ ด้านการวางแผนจราจร วิศวกรรมจราจร วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม เศรษฐศาสตร์ เศรษฐกิจการคลัง หรือการผังเมือง และมีผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นกรรมการ และเลขานุการ

คจร. มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (1) เสนอนโยบายและแผนหลักต่อคณะรัฐมนตรี
- (2) พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงาน โครงการ วงเงินลงทุน รวมทั้งพิจารณากำหนดโครงการที่จะใช้เงินกู้ ความช่วยเหลือจากต่างประเทศ และการเข้าร่วมลงทุนของภาคเอกชน ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจราจร เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามแผนหลัก
- (3) กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร ทางบกเสนอต่อคณะรัฐมนตรี
- (4) กำหนดมาตรการเกี่ยวกับการแก้ปัญหา การจราจรทางบก ตลอดจนกำกับ ดูแล เร่งรัดการปฏิบัติงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตาม มาตรการนโยบาย และแผนหลักที่กำหนด

(5) พิจารณาเรื่องอื่นใดที่เกี่ยวกับการจัดระบบ การจราจรทางบกตามที่คณะรัฐมนตรีหรือนายกรัฐมนตรีมอบหมาย

(6) ปฏิบัติการในเรื่องที่เกี่ยวกับการจัดระบบ การจราจรทางบกตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

(7) เสนอแนะให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับ จราจรทางบก หรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบต่อ การจัดระบบการจราจรทางบกให้เหมาะสมกับสถานการณ์

(8) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็น อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ

คจร. ยังได้ทำหน้าที่ ประสานงานการปฏิบัติ ให้เป็นไปตามมาตรการ นโยบายและแผน การจัดระบบ การจราจรทางบก เป็นการจัดระบบการสัญจรของยานพาหนะ และของคนเดินเท้าในทางบก ทั้งที่มีอยู่แล้ว และที่จะมีในอนาคต ให้สัมพันธ์ และได้สัดส่วนกัน เพื่อให้การคมนาคมเป็นไปโดยสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย ดังนั้น แผนการจัดระบบ การจราจรทางบกจึงมีความสำคัญ เพราะเป็นแนวทางสำหรับ ส่วนราชการทุกส่วนองค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ และรัฐวิสาหกิจปฏิบัติเพื่อให้บรรลุผลตามเป้าหมายที่กำหนดไว้



ในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวข้างต้น คจร. อาจมอบให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นผู้ปฏิบัติหรือเตรียมข้อมูลมายัง คจร. เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไปได้นอกจากนี้ คจร. ยังมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นมาเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใด ตามที่ คจร. มอบหมายได้อีกด้วย ซึ่งปัจจุบัน คจร. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการ จำนวน 4 คณะ ดังนี้

1. คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก รวม 75 จังหวัด
2. คณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจร และขนส่ง ระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
3. คณะอนุกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพัฒนาพื้นที่ปดล้อมพระราม 4 (โครงการก่อสร้างเชื่อมต่อถนนสารสิน - รัชดาภิเษก)
4. คณะอนุกรรมการพิจารณาการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุ และที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลาง หรือของวัดโดยมีคณะกรรมการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เป็นคณะที่รับผิดชอบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรใน กทม. และปริมณฑล ซึ่งผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมาคณะกรรมการฯ ชุดนี้ได้รับทราบปัญหาการจราจรจากส่วนราชการต่างๆ รวมถึงข้อร้องเรียนจากประชาชน ที่ได้รับความเดือดร้อน และหาแนวทางแก้ไขปัญหาเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนให้ได้มากที่สุด

กฎหมายดังกล่าวยังได้จัดตั้งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) สังกัดกระทรวงคมนาคม โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. ศึกษาสำรวจวิเคราะห์สภาพการจราจรทางบกเพื่อวางแผนหลักเสนอแนวนโยบายและกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร ตลอดจนมาตรการในการแก้ไขปัญหาการจราจรให้คณะกรรมการพิจารณา
 2. วิเคราะห์ และกลั่นกรองความเหมาะสมด้านเทคนิคเศรษฐกิจสิ่งแวดล้อม และการผังเมืองของแผนงาน และโครงการเสนอต่อคณะกรรมการ
 3. รวบรวมระบบข้อมูลด้านการจราจรเพื่อเผยแพร่ หรือ จำหน่ายแก่หน่วยราชการและภาคเอกชน
 4. พิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก หรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบกระเทือนต่อการจัดระบบการจราจรทางบก ให้เหมาะสมกับสถานการณ์
 5. พิจารณาจัดทำโครงการศึกษาฝึกอบรมและเผยแพร่ความรู้ที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบก
 6. ปฏิบัติการ และประสานงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) หรือตามที่คณะกรรมการมอบหมาย
- ทั้งนี้ ให้มีผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร มีอำนาจหน้าที่ควบคุมดูแลโดยทั่วไป และรับผิดชอบในการปฏิบัติราชการของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้
- ฝ่ายนิติการ สำนักงานเลขาธิการกรม



ธรรมะกับชีวิต

อิทธิบาท 4 คุณธรรมที่นำไปสู่ความสำเร็จแห่งผลที่มุ่งหมาย

อิทธิบาท 4 นั้น เป็นธรรมที่ทำงานแต่อย่างสำเร็จ ล่วงไปอิทธิบาท 4 เป็นวิธีการที่จะทำให้งานสำเร็จบุคคลที่ประสบความสำเร็จ และมีความสุขสงบในชีวิต มักมีบุคลิกภาพของคนที่มีความเชื่อมั่นในตนเองด้วยว่า ตนเองนั้นรู้ดีรู้ชั่ว รู้ว่าสิ่งใดถูก สิ่งใดผิด มีความเชื่อมั่น และศรัทธาในสิ่งที่ดีงาม ไม่ว่าจะมีความวิचारณ์ตนว่าอย่างไร ย่อมไม่หวั่นไหวไปกับคำติฉินนินทาของผู้อื่น ย่อมเป็นบุคคลที่มีกำลังใจกล้าแข็ง หากปรารถนา หรือต้องการสิ่งใดในชีวิตแล้ว จะมีความมานะบากบั่น เพียรพยายามกระทำให้สำเร็จจนได้ บุคคลผู้นั้นย่อมเป็นผู้มีสติ รู้ตัวอยู่เสมอ ควบคุมตนเองได้ดี ไม่ใจลอย ไม่ปล่อยไหล ย่อมเป็นผู้มีสมาธิดี มีใจสงบแน่วแน่ ไม่ฟุ้งซ่านหากทำการสิ่งใดอยู่ ก็จะมีสมาธิอยู่กับสิ่งที่ทำ ไม่วอกแวก อีกทั้งยังเป็นผู้มีสติปัญญา เฉลียวฉลาด ซึ่งเกิดจากการเรียนรู้ และเกิดจากประสบการณ์ที่ได้สั่งสมมา จึงทำให้มีวิचारณญาณที่ดี มีความสามารถเข้าใจสถานการณ์ต่างๆ ได้เป็นอย่างดี และมีการตัดสินใจที่ถูกต้อง

คำว่า อิทธิบาท แปลว่า บาทฐานแห่งความสำเร็จ หมายถึง สิ่งซึ่งมีคุณธรรม เครื่องให้ลุถึงความสำเร็จตามที่ตนประสงค์ ผู้หวังความสำเร็จในสิ่งใดต้องทำตนให้สมบูรณ์ ด้วยสิ่งที่เรียกว่า อิทธิบาท ซึ่งจำแนกไว้เป็น 4 คือ

1. ฉันทะ ความพอใจรักใคร่ในสิ่งนั้น
2. วิริยะ ความพากเพียรในสิ่งนั้น
3. จิตตะ ความเอาใจใส่ฝักใฝ่ในสิ่งนั้น
4. วิมังสา ความหมั่นสอดส่องในเหตุผลของสิ่งนั้น

ธรรม 4 อย่างนี้ มีหน้าที่เฉพาะของตน ฉันทะ คือ ความพอใจในฐานะเป็นสิ่งที่ตนถือว่าดีที่สุดที่มนุษย์เราควรจะได้ ข้อนี้เป็นกำลังใจ อันแรกที่ทำให้เกิดคุณธรรมข้อต่อไปทุกข้อ วิริยะ คือ ความพากเพียร หมายถึง การกระทำที่ติดต่อไม่ขาดตอนเป็นระยะยาวจนประสบความสำเร็จ คำนี้มีความหมายของความกล้าหาญเจออยู่ด้วยส่วนหนึ่ง จิตตะ หมายถึง ความไม่ทอดทิ้งสิ่งนั้น ไปจากความรู้สึกของตัว ทำสิ่งซึ่งเป็นวัตถุประสงคนั้นให้เด่นชัดอยู่ในใจเสมอ คำนี้ รวมความหมายของคำว่า สมาธิ อยู่ด้วยอย่างเต็มที่ วิมังสา หมายถึง ความสอดส่องในเหตุ และผลแห่งความสำเร็จเกี่ยวกับเรื่องนั้นๆ ให้ลึกซึ้ง ยิ่งๆ ขึ้นไปตลอดเวลา คำนี้รวมความหมายของคำว่าปัญญา ไว้อย่างเต็มที่

มีพระพุทธภาษิตยืนยันอยู่ในที่หลายแห่งว่า การตรัสรู้ อนุตรสัมมาสัมโพธิญาณของพระองค์เอง สำเร็จได้โดยมีอิทธิบาท 4 นี้ เป็นประธาน แห่งการกระทำในลำดับนั้นๆ ฉะนั้นจึงถือว่าเป็น อุปกรณ์อันขาดเสียไม่ได้ในความสำเร็จทุกชนิด ผู้ปฏิบัติเพื่อความดับทุกข์ จึงต้องสนใจเป็นพิเศษแม้การประกอบประโยชน์ในทางโลกก็ใช้หลักเกณฑ์อันเดียวกันนี้ได้เป็นอย่างดีโดยเท่าเทียมกัน แม้ที่สุด แต่ในกรณีที่เป็นการทำชั่ว ทำบาป ก็ยังอาจนำไปใช้ให้บรรลุลผลได้ตามที่ตนประสงค์ ฉะนั้น ท่านจึงจัดเป็นหลักธรรมที่สำคัญหมวดหนึ่ง ในบรรดาโพธิปักขิยธรรมทั้งหลายนี้ นับว่าเป็นอุปกรณ์ในฐานะเป็นเครื่องช่วยให้เกิดการปฏิบัติ ดำเนินไปได้โดยปราศจากอุปสรรค ตั้งแต่ต้นจนถึงจุดหมายปลายทาง

เส้นทางคมนาคมไปฮัวภาคต่างๆ ของไทยในช่วงเทศกาล

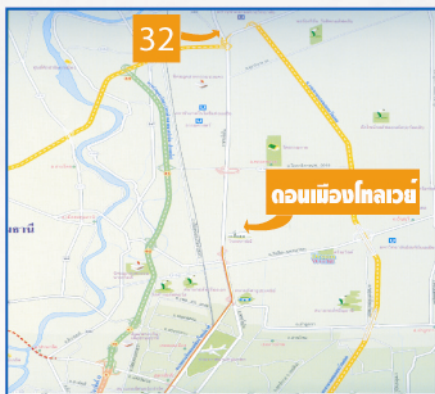
ปีใหม่นี้ใช้เส้นทางไหนดี...



เมื่อใกล้ถึงวันเทศกาลสำคัญๆ อย่างวันปีใหม่ หรือวันสงกรานต์ ผู้มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัดพากันเดินทางกลับบ้านในช่วงเวลาดังกล่าว ทำให้ถนนทุกสายที่มุ่งหน้าออกจากกรุงเทพฯ เต็มไปด้วยรถยนต์จำนวนมาก ด้วยเหตุนี้เองจึงอาจเป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุต่างๆ ตามมา ทางภาครัฐจึงมีการเฝ้าระวังเพื่อลดความสูญเสีย อาทิ โครงการ 7 วันอันตราย หรือ โครงการเมาไม่ขับเพื่อลดความเสี่ยงเรื่องของการบาดเจ็บ และเสียชีวิตในการใช้เส้นทางหลวง ดังนั้น หากเรามีการวางแผนการเดินทางก่อนออกจากรถบ้าน ก็จะทำให้มีความรวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น และในช่วงก่อนเดินทางปีใหม่นี้ จึงขอแนะนำเส้นทางต่างๆ ที่มักจะต้องใช้เดินทางในช่วงเทศกาลสำคัญ ดังนี้

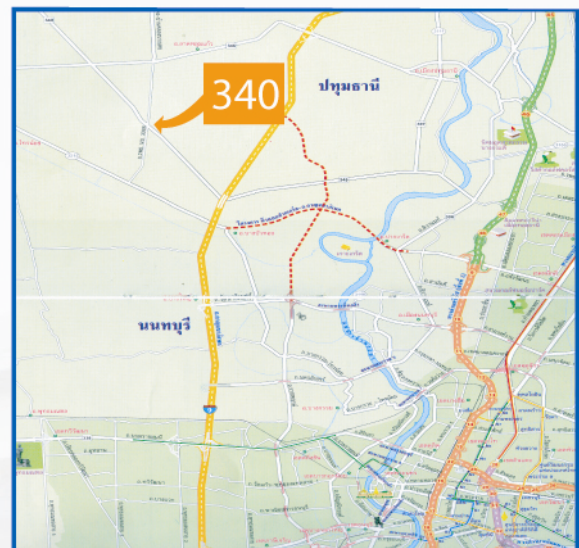
การเดินทางไปยังภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เส้นทางที่ 1 ให้ใช้ถนนวิภาวดีรังสิต (ทางหลวงหมายเลข 31) หรือ อาจใช้ทางยกระดับที่อยู่ด้านบนอย่างดอนเมืองโทลเวย์วิ่งตรงยาวไปถึงสายอุดรธานีมุ่งตัดเข้าถนนพหลโยธิน (ทางหลวงหมายเลข 1) แล้วเข้ามาทางยกระดับบางปะอินเข้าสู่ถนนเอเชีย (ทางหลวงหมายเลข 32) ผ่านจังหวัดอ่างทองเพื่อเดินทางสู่ ภาคเหนือ หรือใช้อีกเส้นทางหนึ่ง โดยเริ่มจากถนนพหลโยธิน (ทางหลวงหมายเลข 1) วิ่งตรงเข้าไปที่จังหวัดสระบุรี เพื่อไปภาคตะวันออกเฉียงเหนือต่อไป



เส้นทางที่ 2 เริ่มจากถนนรามอินทรา (ทางหลวงหมายเลข 304) วิ่งเข้ามาจนถึงถนนต่างระดับลำลูกกา (ทางหลวงหมายเลข 9) เข้ามาถึงแยกพหลโยธิน (ทางหลวงหมายเลข 1) แล้วเลี้ยวขวา เเท่นี้ก็จะถึงเส้นทางที่มุ่งหน้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หรืออีกวิธีหนึ่งก็ให้เลี้ยวซ้ายตรงทางต่างระดับบางปะอินเข้าสู่ถนนเอเชีย (ทางหลวงหมายเลข 32) ก็จะตัดเข้าสู่ภาคเหนือได้เหมือนกัน

เส้นทางที่ 3 สำหรับคนที่อยู่แถบถนนรัตนาธิเบศร์ (ทางหลวงหมายเลข 302) ให้วิ่งเข้ามาบนถนนบางบัวทอง – สุพรรณบุรี (ทางหลวงหมายเลข 340) เลี้ยวขวาเข้าถนนวงแหวนตะวันตก (ทางหลวงหมายเลข 9) มาเรื่อยๆ จนถึงทางต่างระดับบางปะอิน กลับเข้ามาใช้ถนนพหลโยธิน (ทางหลวงหมายเลข 1) แล้วมุ่งหน้าสู่จังหวัดสระบุรี เพื่อไปภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งก็ยังถึงถนนเอเชีย (ทางหลวงหมายเลข 32) ที่สามารถมุ่งหน้าสู่ภาคเหนือได้เช่นเดียวกัน



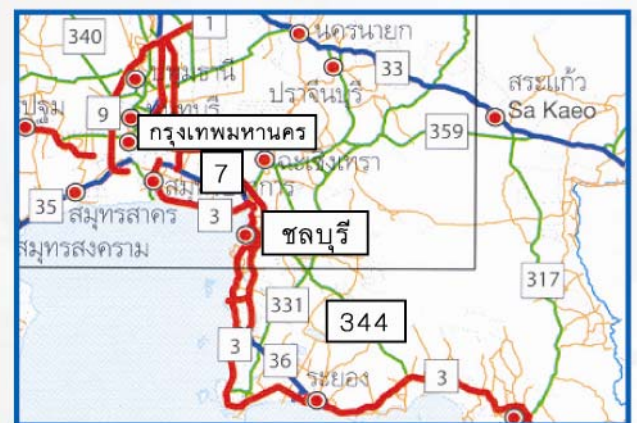
เส้นทางที่ 4 ใช้เส้นทางเดิม คือ ถนนรัตนาธิเบศร์ (ทางหลวงหมายเลข 302) วิ่งเข้ามาบนถนนบางบัวทอง – สุพรรณบุรี (ทางหลวงหมายเลข 340) แต่คราวนี้ให้เข้าจังหวัดสุพรรณบุรีทะลุไปสู่อำเภออู่ทอง เพื่อไปเข้าถนนเอเชีย (ทางหลวงหมายเลข 32) มุ่งขึ้นสู่จังหวัดนครสวรรค์ เพื่อเข้าสู่จังหวัดต่างๆ ทางภาคเหนือต่อไป



เส้นทางที่ 5 เริ่มจากบริเวณถนนแจ้งวัฒนะ (ทางหลวงหมายเลข 304) เข้าสู่ 5 แยกปากเกร็ด มุ่งตรงไป ถนนติวานนท์ (ทางหลวงหมายเลข 306) วิ่งตรงมาเรื่อย ให้เลี้ยวขวาข้ามถนนบางพูน-บางปะหัน (ทางหลวง หมายเลข 347) แล้วจะผ่านด่านระดับเชียงรากน้อยจนมาถึง ถนนเอเชีย (ทางหลวงหมายเลข 32) ที่ อบางปะหัน พอมาถึง ตรงนี้ก็สามารรถมุ่งสู่ภาคเหนือได้ทันที

เส้นทางที่ 6 ให้ใช้ทางต่างระดับวิ่งลัดไปตามถนน รังสิต-องครักษ์ (ทางหลวงหมายเลข 305) ให้เข้าทางต่างระดับ ัญบุรีตรงไปจังหวัดนครนายก กบินทร์บุรี ก็จะสามารถทะลุไป ภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้เช่นเดียวกัน

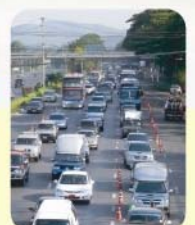
เส้นทางที่ 7 เริ่มจากถนนรามอินทรา-สุวินทวงศ์ (ทางหลวงหมายเลข 304) เข้ามาที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ผ่าน พนมสารคาม กบินทร์บุรี และปักธงชัย มุ่งสู่ถนนมิตรภาพ (สาย 2) เพื่อไปภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



การเดินทางไปยังภาคตะวันออก

เส้นทางที่ 1 เริ่มจากถนนบางนา-บางปะกง (ทางหลวง หมายเลข 34) วิ่งตรงมาเรื่อยๆ จนถึงกิโลเมตร 39 แล้วเลี้ยวซ้าย เข้ามาถนนกรุงเทพ-ชลบุรี (ทางหลวงหมายเลข 7) จะพบ ทางต่างระดับบางควาย ที่มีป้ายบอกทางไปเมืองพัทยา ซึ่งเป็น ทางที่มุ่งสู่ภาคตะวันออกได้เช่นกัน

เส้นทางที่ 2 เป็นถนนที่ไม่มีความซับซ้อนอะไรมาก เริ่มจากถนนศรีนครินทร์ (ทางหลวงหมายเลข 344) ให้ใช้ทางหลวงพิเศษกรุงเทพ-ชลบุรี (ทางหลวงหมายเลข 7) มุ่งไปที่เมืองพัทยา และภาคตะวันออกต่อไป





การเดินทางไปยังภาคใต้

เส้นทางที่ 1 ใช้ถนนธนบุรี – ปากท่อ (ทางหลวงหมายเลข 35 ถนนพหลโยธิน 2) วิ่งไปจนถึงแยกวังมะนาว จ.ราชบุรี แล้วเข้าถนนเพชรเกษม (ทางหลวงหมายเลข 4) เดินทางต่อสู่เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร ซึ่งถือเป็นประตูสู่ภาคใต้ทั้งหมด

เส้นทางที่ 2 คือ ใช้ถนนเพชรเกษมเส้นเดียวออกจากกรุงเทพฯ (ทางหลวงหมายเลข 4) ผ่านนครปฐม เข้าราชบุรี เพชรบุรี และอีกหลายจังหวัดทางภาคใต้



จุดที่มักมีการจราจรติดขัด

เพื่อความสะดวกในการเดินทาง ควรหลีกเลี่ยงเส้นทางดังต่อไปนี้

1. ต่างระดับบางปะอิน และต่างระดับคาร์ลเบิร์ก (ทางหลวงหมายเลข 1พหลโยธิน กม.52-56)
2. ต่างระดับสระบุรี ขาไป และขากลับ (ทางหลวงหมายเลข 1พหลโยธิน กม.106)
3. เนินทับกวาง (ทางหลวงหมายเลข 2 มิตรภาพ กม.129)
4. โค้งเขาจันทร์ (ทางหลวงหมายเลข 2 มิตรภาพ กม.133 ก่อนเข้ามวกเหล็ก)
5. ลำตะคอง (ทางหลวงหมายเลข 2 มิตรภาพ กม.192 เลี้ยวปากช่อง เข้าสีคิ้ว)
6. บางใหญ่-บางบัวทอง (ทางหลวงหมายเลข 9 ดลิ้งชัน-สุพรรณบุรี)
7. สะพานเดชาดิวงศ์ (ทางหลวงหมายเลข 1ก่อนเข้านครสวรรค์)

เบอร์โทรศัพท์ติดต่อถามเส้นทาง

แจ้งอุบัติเหตุ ช่วยเหลือรถขัดข้อง

ศูนย์ปลอดภัยกระทรวงคมนาคม โทร 1356,0-2280-8000

ตำรวจทางหลวง โทร 1193

ตำรวจท้องที่ โทร 1155

ศูนย์ควบคุมการจราจร โทร 1197

เหตุฉุกเฉิน อาชญากรรม กองปราบปราม โทร 1195

ศูนย์ส่งกลับ และรถพยาบาล โรงพยาบาลตำรวจ

โทร 1691, 0-2255-1133-6

แจ้งเหตุด่วนเหตุร้าย โทร 191, 123

แจ้งเจ็บป่วยฉุกเฉิน ศูนย์เรนทร กระทรวงสาธารณสุข

โทร 1669

สถานีวิทยุชุมชน ร่วมด้วยช่วยกัน โทร 1677

สถานีวิทยุ จส. 100 โทร 1137, 0-2711-9151-8

สถานีวิทยุ สวพ. 91 โทร 1644

ศูนย์รับเรื่องร้องทุกข์ กทม. ตลอด 24 ชั่วโมง

โทร 1555



รอบรู้ สนช.

โดย เด็กโตทางด่วน

สวัสดีครับก็ได้ฤกษ์เปิดแล้ว กัณวารสาร "นโงบบางการชนล่งและจราชร" ของ สนช. ฉบับแรก ซึ่ง สนช. กำลังก้าวเข้าสู่ปีที่ 7 และผมเชื่อมั่นว่า ชาว สนช. ทุกคนจะไม่หยุดยั้งกับการทำงานด้านการพัฒนาระบบการชนล่งและจราชร ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจของไทย รวมทั้งการสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชน ในการเดินทางสัญจรได้รับ สำหรับ "ดอแล่มนรอบรู้ สนช." จะกล่าวถึงข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ของ สนช. ทุกคนที่น่ายกย่อง ชมเชย หากเรารู้ว่าใน สนช. ใครทำดี.....เขาหรือเธออยู่ที่ไหน เราจะตามไปชมเชยครับ...ขอเริ่มตั้งแต่ท่านแรกเลยนะครับ



นางรองทิพย์ ไตรสุทธิ ผอ.สนช.

นับจากวันที่ท่านรองทิพย์ฯ ได้เข้ามารับตำแหน่ง ผอ.สนช. คนใหม่ ตั้งแต่วันที่ 9 มิ.ย. 51 ท่านจะมาทำงานตั้งแต่เช้าตรู่ และกว่าจะกลับบ้านก็ 3 ทุ่ม เป็นอย่างนี้เกือบทุกวัน เพราะขยัน และทุ่มเทกับการทำงานเต็มที่ ด้วยความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่มีอยู่เพื่อประโยชน์สุขของประชาชนอย่างนี้ ประเทศชาติต้องการครับ ซึ่งข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของ สนช. ควรยึดถือเป็นแบบอย่าง ท่าน ผอ.สนช. นะครับ



นาง อร่าม ก้อนลมบัติ รอง ผอ.สนช.

ผู้บริหารอีกท่านหนึ่งซึ่งเป็นที่เคารพรักของชาว สนช. และแวดวงคมนาคม ท่านอร่ามฯ ได้สั่งสมประสบการณ์การทำงานอันหลากหลาย และนำมาถ่ายทอดวิชาแก่น้องๆ ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนช. ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน การประกวดราคาก่อสร้าง การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ หรือแม้กระทั่ง ความร่วมมือระหว่างประเทศ เป็นต้น ไม่เพียงแต่ความสามารถด้านบริหาร และวิชาการเท่านั้น ความสามารถด้านการเอนเตอร์เทนของท่านก็ไม่ใช่ลองรองใคร ท่านเป็นผู้บริหารที่สร้างบรรยากาศเป็นกันเองให้กับผู้ใต้บังคับบัญชาเสมอ ดังนั้น ไม่แปลกใจเลยที่พวกเราจะได้ชื่นช่าวดีถึงความก้าวหน้าของท่านในวงการคมนาคมของบ้านเรา



นางสรพนต์ ไพฑูรย์พงษ์ **เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน ๘ สพร.**

เรื่องของรถไฟฟ้า ๑ สายทาง ที่รัฐบาลกำลังพยายามเร่งดำเนินการให้เกิดขึ้น โดยการเสนอแนะและจัดทำแผนจาก สนข. ซึ่งแกนหลักสำคัญในการวางแผน และจัดทำข้อมูลต่างๆ ของระบบขนส่งมวลชนทางราง ก็คือ นางสรพนต์ หรือ พี่เบิร์ด นั่นเอง ข้อมูลรถไฟฟ้าทุกสายไม่ว่าจะสีอะไร แม้จะรวมกันจนเป็นสีรุ้ง พี่เบิร์ดหลับตาตอบได้หมด และที่สำคัญพี่เบิร์ดจะเอาจริงเอาจังมากกับการทำงาน ถ้างานไม่เสร็จไม่กลับบ้าน หุ่่มเทกับการทำงานอย่างนี้ขอชมเชยพี่จริง ๆ ครับ



นางดวงเดือน นพรัตน์ **เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน ๗ กสภ.**

ในการจัดทำแผนการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค ก็เป็นเรื่องที่ สนข. พยายามที่จะเร่งดำเนินการ เพื่อช่วยให้ความเจริญก้าวหน้ากระจายไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึงในระดับท้องถิ่น พี่เดือน หรือ ป้าเดือน (สาวเชียงใหม่) คือ หนึ่งในทีมงานของการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาครับผิดชอบดูแลในส่วนของภาคเหนือทั้งตอนบนและตอนล่าง ทำให้ต้องเดินทางออกไปต่างจังหวัดบ่อยๆ น่าเหนื่อยแทนนะครับ!! แต่ถึงเหนื่อยยังไง ก็ยังลงมือไม่ยอมเลิกเลยละเพื่อประเทศชาติอย่างนี้ผมขอชื่นชมครับ



นางสาวพันทิพา มิกळा **นักวิชาการเงินและบัญชี ๗ สลก.**

ทุกๆ ครั้งที่ผมต้องติดต่อประสานงานกับฝ่ายงานคลัง ของ สนข. หัวหน้าฝ่ายคลังตลอดจนเจ้าหน้าที่ในฝ่ายคลังทุกๆ คนจะยิ้มแจ่มแจ่มใส และเป็นมิตรกับทุกคนเสมอ โดยเฉพาะพี่อ้อสง พันทิพา ถึงแม้งานจะเยอะเต็มโต๊ะ ขนาดไหนก็จะมีรอยยิ้มตลอดเวลา เป็นคนที่มีอัธยาศัยดี และที่สำคัญพี่อ้อสงจะขยันทำงาน กลับบ้านมีดทุกวัน ก็ขอให้พี่อ้อสงเป็นแบบอย่างที่ดีของข้าราชการและเจ้าหน้าที่รุ่นใหม่ๆ อย่างนี้ตลอดไปนะครับ



นายอาสุวัฒน์ จิตประเสริฐ **เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน ๗ ว สผป**

ความปลอดภัยทางด้านการขนส่งและจราจร ก็เป็นเรื่องสำคัญที่ สนข. พยายามผลักดันให้เกิดขึ้นเป็นรูปธรรม อย่างการส่งต่อองค์ความรู้สู่หน่วยงานปฏิบัติ อย่างเช่น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับทางถนนทั่วประเทศที่นายอาสุวัฒน์ หรือพี่เอ๋ สผป. เป็นส่วนหนึ่งในการผลักดัน โดยการจัดฝึกอบรมหลักสูตรการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (RSA) และการเป็นผู้นำด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Senior RSA) ของ สนข. ได้นำความรู้ไปแก้ไขจุดอันตรายทางถนนได้จริงๆ ซึ่งสามารถลดความสูญเสียทั้งชีวิต และทรัพย์สินที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนได้ เพื่อความปลอดภัยทางด้านการขนส่งและจราจรแล้ว พี่เอ๋ อาสุวัฒน์ทำได้..... ในไม่ช้าคงจะมีโครงการดีๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนเพื่อประชาชนอีกแน่นอนครับ.... (ไม่ทราบว่าคุณพี่เอ๋...จะลงเลือกตั้งเขตไหนครับ)



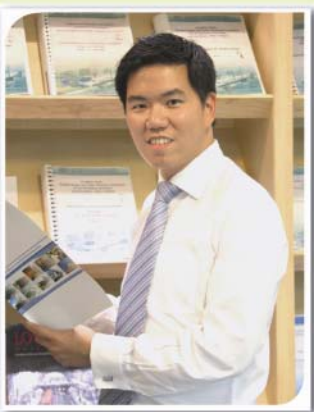
นางปริญญญา ถนนาทาง วิศวกร 7 ว ศสท.

ข้าราชการรุ่นใหม่ที่มีศักยภาพสูง อย่าง ดร.ปู ปริญญญา ซึ่งตอนนี้เป็นที่น่าจับตามองอย่างยิ่ง เพราะ ดร.ปู เป็นนักวิจัยทุนรัฐบาลไทย และยังเป็นตัวแทนของ สนข. รุ่นแรก ที่เข้าสู่หลักสูตรการพัฒนาผู้นำหลักสูตรคลื่นลูกใหม่ในสาขาการให้เพื่อพัฒนาการผู้นำตามกรอบสมรรถนะ (Competencies) ของ กพร. หลักสูตรดังกล่าวนี้ มีข้าราชการ จากทั่วประเทศที่ได้รับการฝึกอบรม จำนวนประมาณ 200 คน โดยจะมีมาแล้ว 5 รุ่น ดร.ปู เป็นรุ่นที่ 4 และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ดร.ปู เป็น 1 ใน 2 คน ที่ได้รับคัดเลือกจาก 200 คน เพื่อเป็นตัวแทนของประเทศไทยไปสัมมนาเชิงวิชาการผู้มีศักยภาพสูงภาคราชการอาเซียน เกี่ยวกับ การวางแผนงาน/นโยบายด้านการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับประเทศ สำหรับคนมีความสามารถอย่างนี้ สนข. ให้การสนับสนุนเต็มที่ เพราะเป็นการพัฒนาให้บุคลากรของ สนข. มีศักยภาพในการที่จะนำความรู้ความสามารถมาพัฒนากระบวนการขนส่งและจราจรของประเทศไทยให้ทัดเทียมกับนานาชาติได้ และหวังว่าคงนำความรู้ที่ได้กลับมาพัฒนา สนข. อย่างจริงจังจ้ะครับ....



ธาดาท บำรุงพงศ์ วิศวกรจราจร 7 วช ลจร.

ปริญญาดูที่ เป็นอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และบริเวณทลนั้น สนข. ได้พยายามอย่างเต็มที่กำลังใจความสามารถ ที่จะเร่งแก้ไขปัญหาระบบจราจรในพื้นที่ต่างๆ อย่างเร่งด่วน เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน จึงทำให้คุณเบิร์ทธาดาท ทั้งเตรียมข้อมูล และต้องรับผิดชอบ ผอ. สนข. และ รอง ผอ.สนข. รวมทั้ง ผอ.ลจร ผ่านการจราจรติดขัด ทั้งเร่งด่วน ใช้จ่ายเงิน ลงตารางพื้นที่จนหน้าดำหน้าแดง เพื่อคลี่คลายปัญหาการจราจรติดขัดให้กับพี่น้องประชาชน ชัยชนะอย่างนี้ ทั่วประเทศไปปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ ต้องดีขึ้น อย่างแน่นอน ทั้งเก่ง ทั้งหล่อ (โลด) อย่างนี้ต้องชื่นชม



นางอธิฏ จิตราอนุเคราะห์ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6 ว สพร.

ข้าราชการรุ่นใหม่ ไฟแรง ที่น่าจับตามองอีกคนของ สนข. ก็คือ น้องหนูม่อน หรือนางอธิฏ ที่ปัจจุบันทำหน้าที่วิเคราะห์และวางแผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ทั้งรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และรถไฟฟ้าทางไกลระหว่างจังหวัดเชื่อมโครงข่ายภูมิภาค เคยได้รับรางวัลข้าราชการดีเด่นประจำปี พ.ศ. 2549 ด้วย น้องหนูม่อนเป็นหนึ่งในทีมของการวางแผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ของ ผอ. สพร. หนูนอกแฉหน้าที่มีส่วนในการผลักดันเรื่องการพัฒนาขนส่งมวลชน คนเก่งอย่างนี้ น้องๆ ข้าราชการรุ่นใหม่ๆ ควรจัดเป็นแบบอย่างนะครับ



นางสาวปิยนุช ราชวังเมือง เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6 ว กพร.

เข้าสู่ช่วงปรับเปลี่ยนของหน่วยงานราชการตามพระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการพลเรือน พ.ศ. 2551 นางสาวปิยนุช หรือ น้องมดสาวสวยที่ต้อนรับผอ. และเป็นกำลังสำคัญของ กพร. อีกคนหนึ่งนอกจากหัวหน้า กพร. พี่แม่วิไลโรจน์ฯ ที่ต้องทำหน้าที่อย่างหนักเพื่อให้ สนข. เข้าสู่การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวได้อย่างราบรื่น และโดยเฉพาะอย่างยิ่งผลสัมฤทธิ์การปฏิบัติราชการตามคำรับรองปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ ที่ทีม กพร. ของ สนข. ชัยชนะอย่างนี้ ในการดำเนินการเพื่อองค์กรอย่างแท้จริง

สำหรับน้องเอกพล ก็เป็นข้าราชการรุ่นใหม่ที่มีความสามารถ ซึ่งถูกคัดเลือกจาก สน.ช. ให้เข้าสู่ระบบข้าราชการผู้มีผลสัมฤทธิ์สูง (High Performer) ของ สำนักงาน ก.พ. เพื่อให้ส่วนราชการใช้เป็นกรอบและแนวทางการดำเนินงานต่างๆ ภายในระบบข้าราชการผู้มีผลสัมฤทธิ์สูงได้อย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับคนใดมีความสามารถ และรองจรรยาบรรณชั้นรองฯ นี้ น่าปรบมือให้ในครั้ง



การที่ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ของ สนช. จะเดินทางไปประชุม หรือไปอบรมสัมมนา ณ ที่ใดก็ตาม ทั้งในกรุงเทพฯ หรือต่างจังหวัดสิ่งที่ช่วยให้การปฏิบัติงานสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี และการเดินทางมีความปลอดภัย นั่นก็คือ พนักงานขับรถส่วนตัว สำหรับ นางชจร หรือที่ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนช. เรียกกันติดปากว่า "ป้าเสริญ" ทำหน้าที่ขับรถส่วนตัวมากกว่า ๓๐ ปี ตลอดชีวิตการทำงาน ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุเลย และได้รับความไว้วางใจให้รับผิดชอบในการทำหน้าที่ขับรถส่วนตัวให้ฝ่ายการคลัง จนกระทั่งเกษียณอายุราชการ นื่องๆ ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ สนช. ขออวยพรให้ป้าเสริญ มีความสุขกับชีวิตหลังเกษียณอายุราชการนะครับ



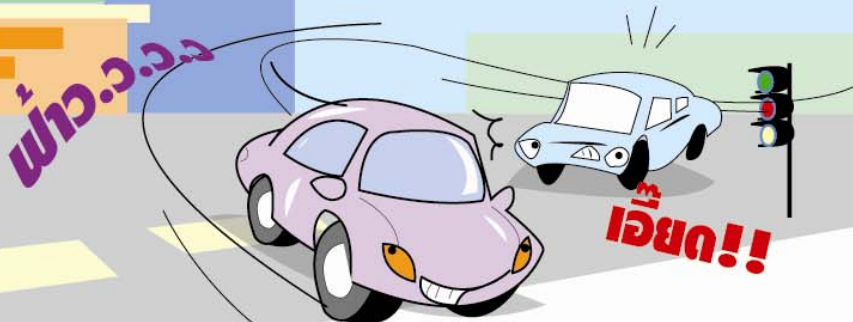
ทะเบียนประวัติของข้าราชการ ลูกจ้างประจำ และพนักงานราชการ ถือเป็นข้อมูลสำคัญ ต้องมีการเก็บรวบรวมเป็นฐานข้อมูลอย่างดี นายพนม หรือน้องโอม ซึ่งทำงานอยู่ฝ่ายการเจ้าหน้าที่ ของ สนช. เป็นเจ้าหน้าที่ที่คอยอัพเดท และรวบรวมข้อมูลต่างๆ ของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ สนช. ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการเลื่อนขึ้นเงินเดือนของข้าราชการ ทำเรื่องต่อจ้างเงินเดือน ข้อมูลในการฝึกอบรม โดยจะต้องลงในฐานข้อมูลที่เรียกว่าระบบ DPIS ต้องใช้ความละเอียดรอบคอบในการทำงานอย่างมาก ผมก็ไม่แปลกใจเลยว่า วันทั้งวัน ไม่ต้องเห็นน้องโอมลุกไปไหนเลย นอกจากเข้าห้องน้ำ ถังหน้าถังตาทำงานด้วยความตั้งใจขนาดนี้ แหม..อย่างนี้ ป้าแจ๋ว (ชนผ.กจ.) ไม่รักได้ใจ.....จ้า



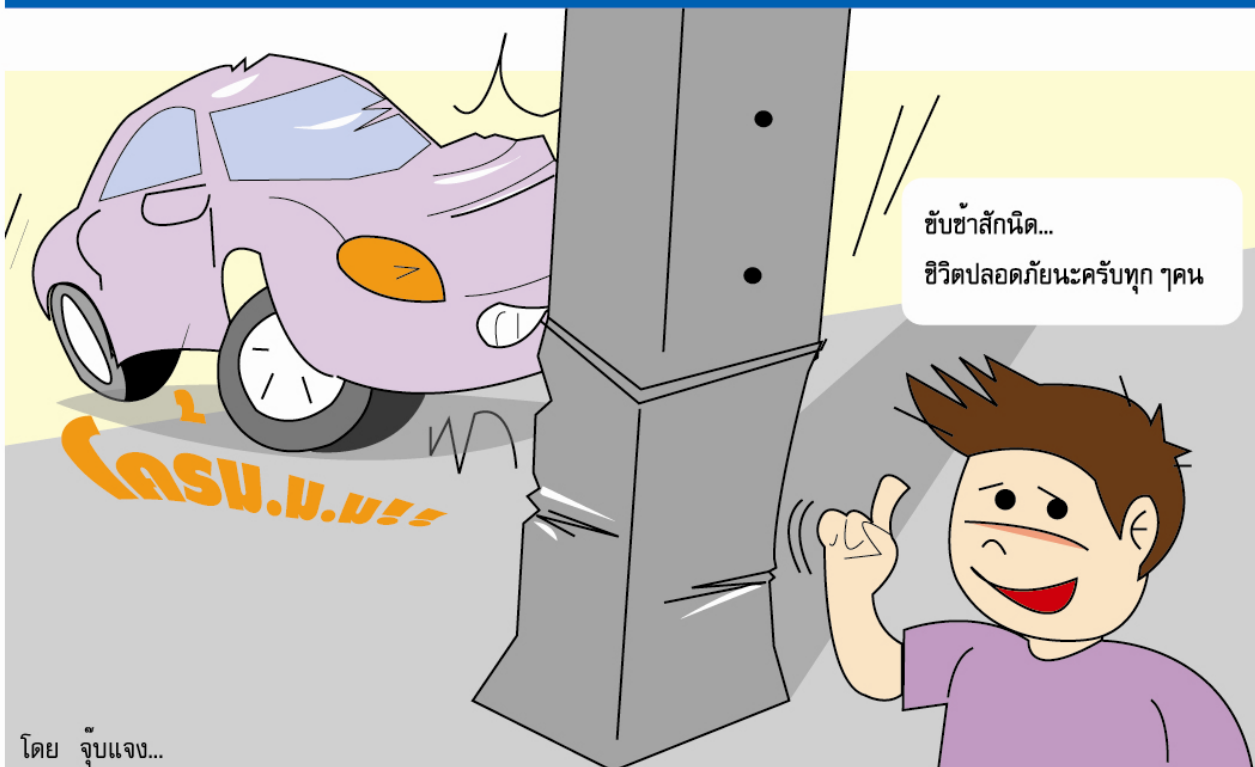
การ์ตูนรณรงค์วินัยจราจร ตอน...พี่กับพ่อ

พี่ชายเราขับรถเร็วมาก ๆ แล้วก็เก่งด้วยนะ..ฮ่า ๆ แข่งหมดทุกคัน
ทุกโค้ง!!...เลยมารับเราเร็วกว่าพ่อนาย...นะปั้งโป่ง !

เธอ...แล้ววันนี้ทำไมพี่ชายนายยังไม่มาอีกล่ะพี่...



อ้อ..ก็เมื่อวานนั้นนะสิขับเร็วเกิน 90 กม./ชม.
เบรกไม่ทันไปชนเสาไฟฟ้ารถพังยับ
ขาหักเลย..สงสัยจะขับไม่ได้ไปอีกนาน..



โดย จ๊อบแจง...



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี
กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ : 0-2215-1515
โทรสาร. 0-2215-5500 www.otp.go.th